

Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

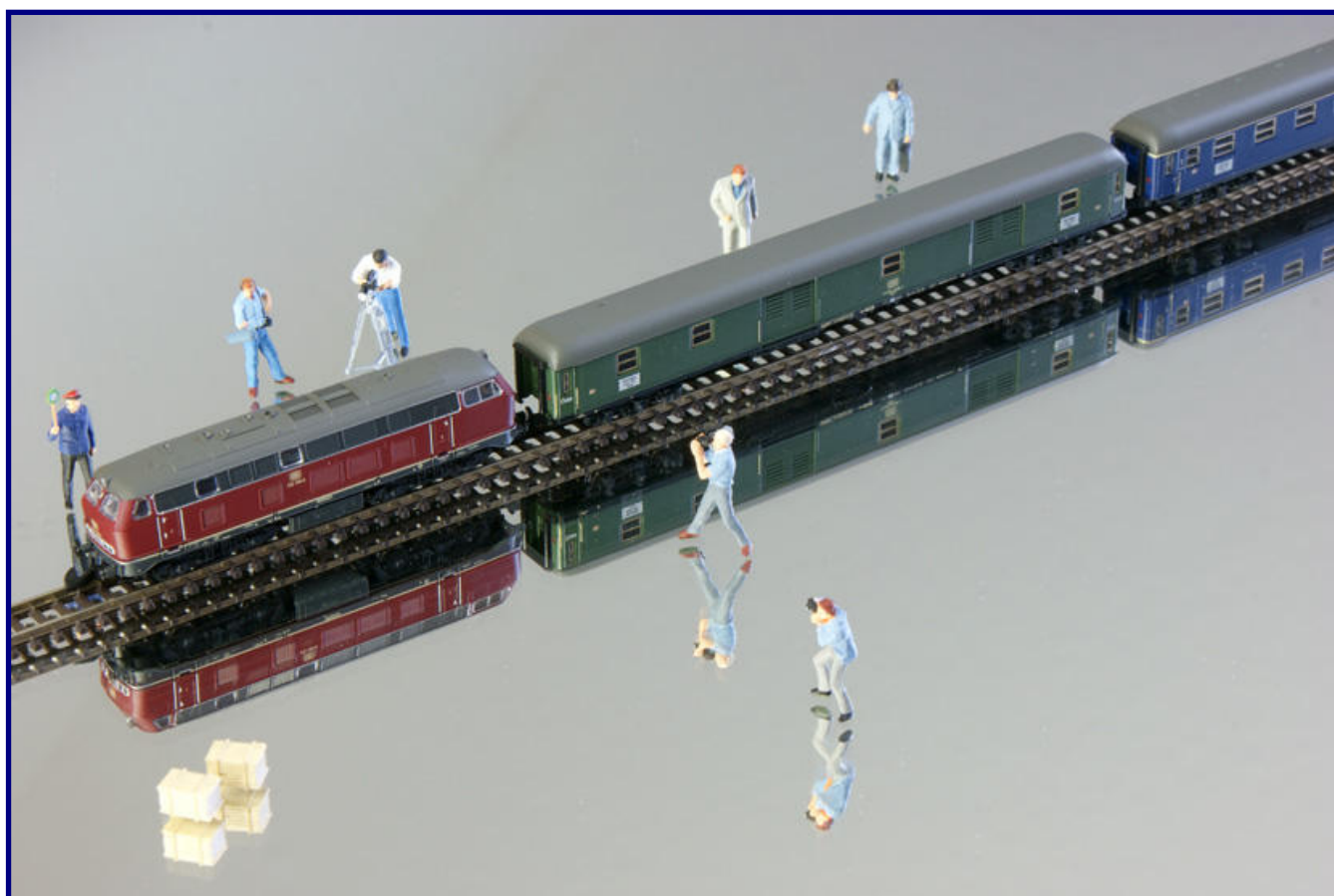
www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Märklins neue 216

Von Kühl- und Säuretopfwagen
Mini-Club-Geschichte (Teil 1)



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

endlich ist der Frühling da – zumindest auf dem Kalender – und mit ihm die neue Messesaison. Für uns Zetties steht noch in diesem Monat das wichtigste Ereignis des Jahres auf dem Programm: das 4. Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken.



Holger Späing
Chefredakteur

Wir freuen uns auf viele interessante Anlagen und Schaustücke sowie sicher die eine oder andere Neuheit im Kleinserien Sektor. Sicher wird unsere Doppelrolle als Aussteller und Berichterstatter wie jedes Mal zum Spagat, doch hoffen auch meine Redaktionskollegen und ich auf viele, fruchtbare Gespräche mit den anwesenden Zetties. Sprechen Sie uns gern an, wenn Sie Anregungen oder Fragen haben!

Wie schon in den Vorjahren wird Märklin wieder dabei sein und seinen Jubilar, der längst den Kinderschuhen entwachsen ist, präsentieren. Und auch in dieser Ausgabe spielt das Geburtstagskind eine zentrale Rolle: Im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas werfen wir einen Blick zurück auf die ersten Jahre der Spurweite Z – eine Geschichte, die sich noch nahezu ausschließlich um Märklin dreht.

Doch auch unsere Testberichte drehen sich dieses Mal ausschließlich um die Marke Märklin. Bei uns musste die neue Baureihe 216 zeigen, ob sie hält, was sie verspricht. Ihr Vorbild war eine Universallok im leichten Hauptstreckendienst. Entsprechend vielseitig einsetzen möchten wir es auch auf der Modellbahn. Und eine gute Figur soll sie dabei ja auch noch machen.

All das haben wir im Testprogramm wie gewohnt berücksichtigt. Unsere Eindrücke lesen sie ab Seite 4, die wir auch mit etwas Vorbildgeschichte angereichert haben.

Der zweite Testkandidat war die Wagenpackung 82315 für die Märklin-Händler-Initiative. Die darin enthaltenen Säuretopfwagen sind Formneuheiten, die hohe Ansprüche an ihre Modellumsetzung stellen.

Wie Märklin diese schwierige Aufgabe gelöst hat, haben wir uns genau angesehen. Beeindruckt sind wir, so viel sei verraten. Den einen oder anderen Kritikpunkt haben wir natürlich dennoch gefunden.

Der vierte Beitrag dieser Ausgabe blickt ebenfalls weit in die Spur-Z-Geschichte zurück und spannt dennoch einen Bogen bis zu deren Gegenwart. Der Kühlwagen 8600, Ausgangsmodell unserer Umgestaltung, war von Anfang an dabei. Mit einem neuen Äußeren sorgt er im Zugverband mit den unveränderten Katalogmodellen für Abwechslung. Und alle zusammen wirken sie immer noch zeitgemäß.

Der März steckt voller Kontraste und wir haben gezielt die Jahre 1972 und 2012 gegenübergestellt. Mehr Geschichte kann in einer **Trainini®**-Ausgabe nicht stecken. Und so sind wir sicher, dass wir einen guten Auftakt in unser Jahresschwerpunktthema gefunden haben. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Die Ablösung steht bereit.....4
Achtung: Gefahrguttransport!.....13

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Des Wagens neue Kleider.....19

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

Aller Anfang ist schwer (1972 – 1992).....26
Zetties und Trainini im Dialog.....40

Impressum.....46

Wir danken Bernd Mayershofer für seine Unterstützung und Märklin für die freundliche Freigabe von historischen Katalog- und Werbebildern.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 25. März 2012

Titelbild:

Wie ein Fotomodell posiert Märklins neue Baureihe 216 mit Schnellzugwagen vor den Fotografen und Kameraleuten. Mit Spannung wurde Märklins erste Nachfolgekonstruktion in der Baugröße Z nach knapp 40 Jahren erwartet.

Märklins Insiderlok Baureihe 216 Die Ablösung steht bereit

Die Baureihe 216 spielte bei der Bahn eine besondere Rolle – das gilt im Großen wie im Kleinen. Beim Vorbild war sie der Ursprung der erfolgreichsten Bundesbahn-Diesellokfamilie. In der Spurweite Z war sie 1972 von Anfang an dabei und kann ebenfalls auf große Stückzahlen verweisen. Nach vierzig Jahren erhält sie nun als erstes Mini-Club-Modell einen zeitgemäßen Nachfolger.

Die Bundesbahn hatte es sich einst nicht leicht gemacht mit ihrer V 160, wie die Baureihe 216 vor 1968 hieß.

Ursprünglich sollte sie mit 16 Tonnen Achsdruck auf Nebenbahnen Dienste leisten, aber auch auf Hauptbahnen verkehren können. Doch Gewicht und Leistung ließen sich damals noch nicht in Einklang bringen.

Das endgültige Typenprogramm von 1955 sah die V 160 als Lückenschluss zwischen V 100 und V 200 vor.

Ihre Leistung sollte 1.600 PS (1.200 KW) betragen, die von zwei Motoren erzeugt werden sollte. Ihre Bezeichnung nach altem Schema leitet sich aus der Nennleistung geteilt durch zehn ab.

Da sich ein größerer Dieselmotor immer günstiger unterhalten lässt als zwei kleinere, strebte die Bundesbahn bald an, die V 160 mit nur einem Motor auszustatten. Entsprechende Erfahrungen dürfte sie unter anderem mit dem VT 10⁵ „Senator“ gesammelt haben. 1955 war dies aber noch nicht möglich und so blieben die Pläne noch einige Zeit in der Schublade.



Die Vorserienlok V 160 003 ist museal erhalten geblieben und war im April 1993 zu Besuch im Bw Dortmund 1. Die Indienststellung der „Lollo“ genannten Prototypen erfolgte 1960/61.



Der leichte Zugdienst auf Hauptbahnen war Aufgabengebiet der Baureihe 216. Wie hier die 216 093-5 waren die Fahrzeuge häufig vor Eil- und Personenzügen zu sehen. Foto: Olaf Wrede, Sammlung Holger Späing

Als die Umsetzung mit nur einem Motor und noch dazu mit einer Leistung von 1.900 PS möglich wurde, hatte sich der geplante Einsatzzweck der V 160 bereits deutlich verändert.

Sie sollte nun den leichten Zugdienst auf Hauptbahnen übernehmen, prinzipiell aber mit 16 Tonnen Achsdruck nebenbahntauglich bleiben.

In den mittelschweren Diensten war die V 200 bereits seit einigen Jahren erfolgreich unterwegs, die schweren Dienste sollte mit der V 320 eine „doppelte V 160“ übernehmen.

Die V 160 sollte in die Aufgabengebiete der Dampflokbauereihen 03, 23 und 38 im Personenzugdienst sowie der 50 im Güterzugdienst eindringen und so den Strukturwandel beschleunigen. Bis zuletzt unlösbar blieb jedoch der geringe Achsdruck für den Einsatz auf Nebenbahnen.



Insgesamt vier Farbkleider trug die Baureihe 216 bei der Deutschen Bundesbahn. Am meisten verbreitet waren der altrote Ursprungslack (216 155-2 links) und die Farben Ozeanblau-Beige (216 126-0 Mitte). Foto: Olaf Wrede, Sammlung Holger Späing

1958 wurden die ersten sechs Probelokomotiven bei Krupp bestellt, die nach ihrer Auslieferung 1960/61 wegen ihrer Rundungen schnell unter dem Namen „Lollo“ bekannt werden sollten. Der Spitzname leitete sich von der italienischen Schauspielerin Gina Lollobrigida ab, die zu jener Zeit in Deutschland sehr populär war. Krupp hatte die runde Formensprache der V 200 zu ihrem endgültigen Höhepunkt weiterentwickelt und der Lok damit ein äußerst attraktives Aussehen gegeben.

Die neuen Maschinen wurden gern und häufig auf Ausstellungen gezeigt und einem ausgiebigen Erprobungsprogramm unterzogen. Um mehr Betriebserfahrungen im Alltagsdienst sammeln zu können, bestellte die DB vier weitere Exemplare bei Henschel in Kassel. Da die Bundesbahn mit der Bestellung der V 320 immer noch zögerte, hatte sich Krupp inzwischen auf eigene Rechnung an die Entwicklung dieser Baureihe gemacht.

Als wegweisend sollte sich ihr kantiges Gesicht erweisen, das in der Fertigung deutliche Kostenvorteile ergab. Henschel schlug der DB daher vor, diese Gestaltung auch für ihre V 160 zu übernehmen, was deren Zustimmung fand.

Während die Betriebsnummern 007 bis 009 noch den Krupp-Maschinen entsprachen und nur vergrößerte Maschinenraumfenster besaßen, erhielt die zehnte Vorserienlok das weiterentwickelte Gesicht der V 320.

Mit den „Lollos“ hatte sie aber den bauchigen Kraftstofftank unter dem Rahmen gemein und auch ihre Lüftergitter entsprachen noch nicht der Serie. Ihr Gesicht aber sollte nun fortan alle nachfolgenden



216 012-5 diente nach ihrer Ausmusterung dem Gleisbauunternehmen Wiebe. Auch in dessen gelbem Lack macht sie eine gute Figur, als sie am 22. April 2006 den Bahnhof Schwerte (Ruhr) in Richtung Unna durchfährt.

Exemplare der V-160-Familie prägen, zu der die Baureihen 210, 215, 216, 217, 218 und 219 gehörten. Unterscheidungsmerkmal war allerdings der auffällige und einmalige Knickrahmen der V 160 010.



Das markante Gesicht der Serienlokomotiven erhielten auch alle nachfolgenden Baureihen der V-160-Familie. Typisch waren einst die vereinfachten DB-Kekse aus der Zeit der Indienststellung. Dies ist ein Unterscheidungsmerkmal zu Märklins Modell im Zustand der achtziger Jahre. Foto: Klaus-Peter Andersen †

Für die Winterperiode war die V 160 mit einem Dampfheizkessel ausgestattet und vorgesehen waren ursprünglich auch Ausrüstungen für Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung.

Vom Einsatzgebiet Nebenbahn hatte sich die Bundesbahn 1963 verabschieden müssen, als sie die ersten 50 Serienmaschinen bestellte: 20 Tonnen maximalen Achsdruck musste sie zugestehen – das ursprüngliche Ziel war auch im Leichtbau nicht zu erreichen.

Inzwischen stand mit der V 100²⁰ aber eine Baureihe im Nebenbahndienst, die mit nunmehr 1.350 PS Leistung einen großen Teil der ursprünglich zgedachten Aufgaben übernehmen konnte.

Das Zugeständnis war also zu verschmerzen. Sparen wollte die DB bei der Vielfachsteuerung, was aber teilweise wieder aufgehoben wurde. Das führte dazu, dass nicht alle der zwischen 1964 und 1968 in Dienst gestellten 214 Serienlokomotiven aus vier Bauserien damit ausgestattet waren.



Drei Märklin-Generationen der V 160 nebeneinander: die Nachbildung der 216 025-7 von 1972 (Art.-Nr. 8875; links), die „Lollo“ V 160 003 (8866; Mitte) aus dem Jahr 1990 und das Insider-Modell der 216 199-0 (88783; rechts) von 2011.

Das Aufgabengebiet der Maschinen unterschied sich also je nach Ausstattung und Beheimatung. Verteilt wurden sie auf das gesamte Bundesgebiet, um in den Betriebswerken von Lübeck bis Ulm und Kaiserslautern bis Regensburg schnell Dampflokomotiven freisetzen zu können. Mit Auslieferung der Baureihen 215 und 218 konzentrierten sich die Bestände aber auf Dienststellen nördlich der Main-Linie.



Zum Farbkonzept der Märklin-Varianten passen Personenwagen aus der gleichen Zeit, wie hier vierachsige Umbauwagen.

Farbkleider: grau-weinrot (nur V 160 001 bis 009), altrot, blau-beige, orientrot und sogar noch verkehrsrot (7 Exemplare). Das letzte Anstrichschema war für sie eigentlich gar nicht mehr vorgesehen.

Als zuverlässige Lok erlebte die Baureihe 216 sogar noch die Jahrtausendwende, ihre Einsätze beschränkten sich mangels elektrischer Zugheizung aber inzwischen auf den Güterverkehr.

Ihr Ende kam um 2003, doch niemals geht jemand so ganz. Die 216 machte sich noch als Abschlepplok verdient und steht bis heute bei Gleisbaufirmen im Dienst. Auch Umbauten, bei denen sich ihr Gesicht stark verändert, gehören zum heutigen Bild.

Bei der DB trug sie in der langen Dienstzeit fünf

Angesichts der Erfolgsgeschichte verwundert es nicht, dass Märklin die 216 – beschriftet als 216 025-7 (nicht wendezugfähig) – mit der Artikelnummer 8875 bereits 1972 für seinen Markteintritt in die Spur Z ausgewählt hatte. Die Lok wirkte nach wie vor modern und ihr Anblick war jedermann bestens vertraut. Die Umsetzung war unter damaligen Gesichtspunkten als zeitgemäß zu werten, zeigte sie doch schon viele Details.



Auch Güterzüge gehörten zum Aufgabengebiet der BR 216. Besonders ansprechend wirken Ganzzüge aus im Vergleich zur Lok hellen Druckgaskesselwagen.

Nur die fehlenden Fenstereinsätze stachen bei ihr viel stärker ins Auge als bei ihren drei Katalogschwwestern aus dem Eröffnungsprogramm. In der Seitenansicht zeigte sich der Unterschied zum größeren H0-Modell doch sehr deutlich.

Obwohl bereits zwei Jahre später mit der Baureihe 103 auch Scheibennachbildungen zum Standard wurden, konnte sich das Modell noch bis 1988 im Programm behaupten, zwischen 1976 und 1978 stand ihr unter der Artikelnummer 8874 sogar eine blau-beige Schwester zur Seite. Ihr Ende bereitete erst das Erscheinen eines Modells der Baureihe 218, das neben Fenstereinsätzen auch LED-Beleuchtung bot. Ausgedient hatte fortan auch das Fahrwerk von 1972.

Dieses bildete auch die Basis für die nächste Variante der Baureihe 216, die 1990 erschien: Einzug im Sortiment hielt nun die „Lollo“ in der Krupp-Version. Bis 1994 wurde sie im weinrot-grauen Lack als V 160 003 (Art.-Nr. 8866) angeboten. Danach folgte eine lange Pause ohne diese beliebte Baureihe.

Erst 2005 kehrte sie im altroten Lack ins Programm zurück, wo sie nun die Artikelnummer 88782 trug.

Mit ihrer Beschriftung bereicherte sie das Schwerpunktthema „Vom Erz zum Stahl“, denn im Ruhrgebiet verbrachten die Vorserienexemplare ihre letzten Dienstjahre vor allem im Montanverkehr.

Danach wurde es sowohl um die Baureihe 216 wie auch um die 218 ruhig.

Sechs Jahre später überraschte Märklin mit einer Neuentwicklung auf dem Fahrwerk der Baureihe 218, das auch im Vorbild identische Maße besitzt.

Maße und Daten zur Baureihe 216 in Serienaufführung (vor 1968: V 160) der DB:

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP)	16.000 mm	72,7 mm	74,8 mm
Größte Breite	3.135 mm	14,3 mm	14,3 mm
Höhe über SO	4.260 mm	19,4 mm	20,0 mm
Gesamtradsatzstand	11.400 mm	51,8 mm	50,5 mm
Drehgestellachsstand	2.800 mm	12,7 mm	12,7 mm
Drehzapfenabstand	8.600 mm	39,1 mm	36,8 mm
Raddurchmesser (neu)	1.000 mm	4,5 mm	5,0 mm
Dienstgewicht	75,5 – 77 t*	---	23 g
Leistung	1.400 kW / 1.900 PS		
v _{max}	120 km/h		
Bauart	B'B' dh		B'B'
Sifa / Indusi	ja / ja		nein**
Baujahre	1964 – 1968		

* abhängig von der Ausstattung der Lok

** Indusi-Magnete nicht nachgebildet

Als Clubmodell 2011 für die Insider wurde die Serienlok BR 216 im altroten Lack mit Beschriftungen der Epoche IV angekündigt (Art.-Nr. 88783). Rechtzeitig zum vierzigsten Geburtstag der Spurweite Z wurde es ausgeliefert und ersetzt erstmalig in der Miniclub-Geschichte eine ältere Konstruktion.

Für dieses Modell wurden Gehäuse, Drehgestellrahmen und Platine neu konstruiert. Auch der Fahrwerksblock erforderte eine Modifikation in Form eines neuen Schiebers für die Gussform, um den Bereich zwischen den Drehgestellen (u.a. Tankbehälter) korrekt nachbilden zu können.



Gehäuse, Drehgestellrahmen, Gussformschieber für die Tanknachbildung und Platine mussten für Märklins Modell der Baureihe 216 neu konstruiert werden. Die gute Optik, für die auch eine gute und vollständige Bedruckung mitverantwortlich sind, belohnt diesen Aufwand.

Mit der 216 199-0 hat Märklin für sein Modell mit der Artikelnummer 88783 ein Vorbild mit Vielfachsteuerung ausgewählt, denn die dritte Bauserie mit den Betriebsnummern 185 bis 199 war durchgängig so ausgestattet. Ein Einsatz im Wendezugbetrieb ist auch am Vorbild gemessen korrekt.



Leichtes Gegenlicht hebt die Gravuren des Gehäuses und der Drehgestelle hervor. Gut getroffen ist das typische Gesicht der Lok. Selbst die Chromringe an den Spitzenlichtern wurden nicht vergessen.

Handgriffe, des Chrombalkens um die unteren Loklaternen und besonders die klaren Fenstereinsätze an Führerstand und Maschinenraum setzt sich die 216 angenehm von ihrer Vorgängerin ab und ist rundum auf der Höhe der Zeit. Die Bedruckung von Griffen und Klinken unterstreicht die Detailwirkung positiv.

An unserem Testmodell erscheint aber leider der Spalt über den Stirnfenstern des Führerstands 1 zu groß. Das stört den Gesamteindruck zumindest auf Nahaufnahmen empfindlich.

Optisch im Vorteil war das Modell von 1972 in Bezug auf die Drehgestellnachbildungen: Die Rahmen des Klassikers waren deutlich feiner graviert und zeigten Details, die bei der Neuheit komplett fehlen. Dies betrifft z.B. die Nachbildung der Achslagererdungsleitungen.

Mag dies erst auf den zweiten Blick auffallen und daher verzeihlich sein, so sehr wundern uns die nun fehlenden Indusi-Magnete an der rechten Seite des in Fahrtrichtung vorderen Drehgestells.

Mit den für die Zukunft geplanten Varianten lässt sich das nicht erklären, denn diese Sicherheitsausrüstung trugen alle Vorbilder der Baureihe 216 bereits ab Werk.



Zu klein sind die Durchmesser der Pufferteller, die Indusi-Magnete am rechten Drehgestell fehlen ganz. Am Führerstand 1 unseres Testmodells (links) fällt zudem ein großer Spalt über den Stirnfenstern auf.

Die Länge über Puffer des Modells 88783 entspricht übrigens exakt 16.400 mm und damit den Vorbildmaßen aller nachfolgenden Loktypen der V-160-Lokfamilie. Dies zeigt, dass der im Modell von

der Baureihe 218 entlehene Fahrwerksblock wohl nicht von vornherein für die V 160 konstruiert wurde und der Entwicklungsweg den umgekehrten Weg wie beim Vorbild nahm.



Die dunkle Dachfarbe entspricht nicht dem Farbkonzept, das bei der Baureihe 216 einst angewandt wurde, wohl aber dem Betriebseindruck lange Jahre hart im Dienst stehender Maschinen.

Die Anschriften sind lupenrein, vollständig und liegen auch mit klarem Schriftbild und Griffestigkeit auf höchstem technischem Niveau. Zeitlich entsprechen sie den achtziger Jahren, also der späten Epoche IV. Zweifel an der Richtigkeit haben wir allerdings bei der gewählten Anschriftenfarbe beige: Auch nach ausgiebigem Studium von Vorbildaufnahmen und Literatur konnten wir dafür keinen Beleg finden.

Bei einigen Aufnahmen war der untere Teil des Aufbaus durch Flugrost und Schmutz verunreinigt und ließ die Beschriftungen tatsächlich ähnlich wirken. Ein Blick auf die Lokfront zeigte aber auch in diesen Fällen deutlich, dass die Anschriften grau angebracht waren. Deshalb halten wir die von Märklin gewählte Anschriftenfarbe, die auch schon mal bei der BR 218 aus der Zugpackung 8131 verwendet wurde, für nicht korrekt.

Zweifel wirft auch der dunkle Dachbereich des Modells auf. Hier wurde RAL 7022 umbragrau als Farbton verwendet. Für eine blau-beige Lok wäre dies auch korrekt.

Da das Modell 88783 aber altrot (RAL 3004 purpurrot) lackiert ist, wäre nach dem einstigen Lackierschema der DB das helle Mausgrau zu erwarten gewesen. Eben so zeigte es auch das von Märklin präsentierte Vorbildfoto der 216 199-0.



Gut zum Modell 88783 passen Wenzüge. Zur Dienstzeit des Vorbilds bestanden diese aus Silberlingen. Die Steuerwagen trugen eine ozeanblau-beige Lackierung an den Köpfen.

Sollte die Farbwahl zur Nachbildung des Betriebszustands einer 216 getroffen worden sein, halten wir dieses Ziel für verfehlt. Dächer von Lokomotiven dieses Typs zeigten sich in der Regel nicht großflächig verrußt. Mausgrau lautet daher unser Wunsch für zukünftige altrote Versionen!

Korrekt getroffen ist hingegen das dunkle RAL 7021 schwarzgrau im Rahmenbereich und an den silbern eingefassten oberen Lüfterreihen der Fahrzeugseiten.

Damit gelangen wir nun zur technischen Bewertung des Modells. Mit gerade mal 23 Gramm ist die Baureihe 216 wie auch ihre übrigen Familienmitglieder im Märklin-Programm (V 160 Vorserie und BR 218) ein Leichtgewicht. Zugkraftwunder sollten wir von ihr deshalb nicht erwarten. Das Leistungsprogramm des leichten Zugförderungsdienstes kann sie aber auch im Modell erfüllen.

Mit fünf bis sechs vierachsigen Personenwagen hatte das Modell im Test keine Probleme. Bei den tendenziell längeren Güterzügen sollte vor allem der Achsstand der angehängten Modelle bedacht werden. Zweiachser mit langem Achsstand erhöhen vor allem bei Kurvenfahrten den Rollwiderstand und erzwingen kürzere Züge. Wer lange Züge bevorzugt, sollte daher vorrangig auf kurze Zweiachser und Drehgestellwagen setzen.



Märklin empfiehlt zu seinem Modell die Wagenpackung 87400. Und die 216 199-0 weiß auf der ZMRR-Modulanlage auch vor dem aus diesen Wagen gebildeten D-Zug zu überzeugen.

Angetrieben wird das Modell über Schnecke und Zahnräder auf alle Achsen. Als Antrieb kommt wieder der modifizierte Fünfpolmotor zum Einsatz. Diesem stehen wir immer noch skeptisch gegenüber, denn er läuft zwar langsamer als sein Vorgänger, doch stellen die lautereren Motorgeräusche wahrlich keinen Genuss dar. Sein Drehmoment liegt unterhalb des klassischen Fünfpolers, weshalb er auch hohe Anforderungen an ein sauber und präzise gefertigtes Getriebe stellt.

Die Fahreigenschaften nach 2 Stunden Einfahrzeit sind als gut zu bezeichnen. Vorher bestanden noch Kontaktprobleme wegen starker Brünierung der Räder, die auf den Laufflächen erst weitgehend blank gefahren werden musste. Seitdem läuft die Lok langsam, gleichmäßig und lässt sich sehr gut regeln.

Ihre Anfahrspannung liegt bei 1,4 V, die kleinste Dauerfahrspannung, bei der sie – saubere Schienen vorausgesetzt - auch Weichen ohne Unterbrechungen überfährt, beträgt nur 1,7 V. Sie bewegt sich

dann auf Vorbild umgerechnet mit umgerechnet 4,36 km/h. Dies liegt knapp unterhalb Schrittgeschwindigkeit.

Keine Überraschungen gab es bei der Stromaufnahme-Messung. Bei Stellung 100 am Märklin-Transformator 67011 nahm das Modell 112 (vorwärts) bzw. 98 mA (rückwärts) auf, bei Stellung 150 waren es 140 (vorwärts) und 131 mA (rückwärts).

Bleiben uns noch die von vielen Lesern gewünschten Zugbildungsvorschläge. Da die Baureihe 216 in ihrer fast vierzig Jahre währenden Dienstzeit vor nahezu allen Zuggattungen zum Einsatz kam, bieten sich besonders für eine Version der Epoche IV viele denkbare Kombinationen. Märklin hat für sie die Wagenpackung 87400 auserkoren, aus denen sich ein zur Epoche passender Schnellzug bilden lässt.

Hinsichtlich Detailwiedergabe und Druckbild passt er perfekt zu diesem Modell. Viel typischer dürften aber Silberlinge gewesen sein, denn Nahverkehrszüge waren einst das tägliche Brot der 216. Da sie wendezugfähig war, ist auch der Einsatz eines Steuerwagens korrekt, gerne auch mit beige-blauem Kopf.

Und auch mit vierachsigen Umbauwagen war sie viele Jahre lang auf weniger bedeutenden Hauptstrecken unterwegs. Ebenso möglich sind Mitteleinstiegswagen. Besonders reizvoll wirkt der Kontrast der altroten Lok zu beige-blauen Wagen.

Bei Güterwagen lässt sich das denkbare Einsatzspektrum am besten mit „Erlaubt ist, was gefällt“ umschreiben. Gemischte Güterzüge ergeben das für den Betrachter interessanteste Bild. Aber auch vor einem Kühlwagenganzzug oder einem kurzen Kesselwagenzug macht eine V 160 eine gute Figur. Nur schwere Erzganzzüge wollen nicht zu ihrem Anforderungsprofil passen.

Alles in allem sind wir mit Märklins neuem Modell zufrieden. Die Baureihe 216 ist ein wichtiges, weil einst weit verbreitetes und vielseitig einsetzbares Modell. Insofern war Märklins Entscheidung, diese Maschine als Neukonstruktion aufzulegen auf jeden Fall richtig. Da den Vorbildern jedes Farbkleid gut zu Gesicht stand, dürfen wir uns sicher auch auf weitere Farbvarianten freuen. Als größte Lücke dürfte sicher eine Epoche-III-Ausführung gelten, die beim Vorgängermodell nie angeboten wurde.

Produktinformationen von Märklin:
<http://www.maerklin.de>

Märklins neue Säuretopfwagen (82315)

Achtung: Gefahrguttransport!

Säuretopfwagen waren auf der Schiene stets sehr selten und sind heute längst Geschichte. Dennoch waren sie für die Modellbahnhersteller zu jeder Zeit beliebte Vorbilder. Dies dürfte an ihrem besonderen Aussehen liegen, das sie im Zugverband deutlich von anderen Wagen abhebt. Umso erstaunlicher ist es, dass Märklin erst im Jahr 2011 eigene Modelle für die Spur Z ankündigte.

Neben gedeckten und offenen Fahrzeugen entstanden bei der Eisenbahn schon sehr früh Spezialwagen für verschiedene Zwecke, wie sie die fortschreitende Industrialisierung nach und nach erforderte. Zu den Transportaufgaben gehörte bald auch das Befördern von Chemikalien. Giftige und vor allem ätzende Stoffe ließen sich aber wegen ihrer Aggressivität gegenüber Metallen nicht in herkömmlichen Kesselwagen transportieren.



Es gibt nicht viele erhaltene Säuretopfwagen. Mit der Betriebsnummer 539 375 befindet sich ein dem Märklin-Modell ähnliches Exemplar der VTG im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen – allerdings mittlerweile in erbärmlichem Zustand.

Die Bruchempfindlichkeit der Behälter und die davon ausgehende Unfallgefahr beim Be- und Entladen dürfte vermutlich den Ausschlag gegeben haben, sie fest auf dem Waggon zu montieren und zu sichern. So gelangten dann ab 1911 erste Säuretopfwagen in die Bestände der Länderbahnen und kamen bald bei allen europäischen Eisenbahnen zum Einsatz.

Bei der Reichs- und später auch der Bundesbahn befanden sich Säuretopfwagen immer in privatem Besitz und trugen daher zur Kennzeichnung als Privatwagen ein eingerahmtes P hinter ihrer Betriebsnummer, die bei der DB stets mit der Ziffer 5 begann. Als privat in den Staatsbahnbestand eingereihte Fahrzeuge erhielten sie kein Gattungszeichen, wohl aber bei der DRG die Zuordnung zu einem Gattungsbezirk.

Ihre Bezeichnung als Säuretopfwagen kann übrigens leicht in die Irre führen: In ihnen wurden auch konzentrierte Laugen und stark oxidierende Chemikalien wie Wasserstoffperoxid transportiert. Typische Ladegüter waren sonst: Schwefelsäure (häufigste, technische Säure), Oleum, Salzsäure,

Aus nachvollziehbaren Gründen waren hier Sonderlösungen gefragt.

Da schon den Alchimisten des Mittelalters die Widerstandsfähigkeit von Steingut selbst gegenüber stärksten Säuren bekannt war, dürfte es auch schon vor Erfindung der Eisenbahn der Aufbewahrung und dem Transport von Säuren gedient haben.

Und so kam es, dass Steinguttöpfe anfangs einfach auf offene oder gedeckte Wagen verladen wurden.

Die Bruchempfindlichkeit der Behälter und die davon ausgehende Unfallgefahr beim Be-

Salpetersäure, Flusssäure und Phosphorsäure. Weitere, besonders giftige oder reaktionsfreudige Stoffe dürfen nur auf der Schiene reisen, was quasi eine Monopolstellung bedeutet.

Ihr Zenit war überschritten, als erste Säurekesselwagen aus Aluminium Einzug hielten. Der technische Fortschritt brachte schließlich auch noch säurebeständige Stähle hervor. Diese Errungenschaften des Nutzens der so genannten Passivierung von Säuren durch Metalle ermöglichten den Gefahrguttransport in besonderen Kesselwagen. Deren Be- und Entladen ging deutlich schneller vonstatten und brachte gleichzeitig einen nicht unerheblichen Sicherheitszugewinn mit sich.



Märklin hat die Säuretopfwagen in VTG-Ausführung als Fünf-Wagen-Packung (Art.-Nr. 82315) für die MHI herausgebracht. Sie wurden zeitgleich mit einer altroten V 100²⁰ im letzten Jahr angekündigt.

Nur bei osteuropäischen Bahnen und besonders der DR (Ost) konnte sich eine Reihe Wagen mit dem Gattungszeichen Z noch bis zur deutschen Wiedervereinigung halten. Da sie den UIC-Vorgaben längst nicht mehr genügten, trugen sie danach als seltenes Merkmal die Kennzeichnung „MC“ des Ostblock-Eisenbahnverbands.

Empfindlich blieben die Wagen auch nach der festen Montage der Steinguttöpfe – insbesondere bei Rangierfahrten. Daher wurden sie als sogenannte Vorsichtswagen eingestuft. Als solche waren sie verpflichtend mit einer Handbremse auszustatten, weshalb alle Wagen dieses Typs bei Indienststellung ein Bremserhaus besaßen. Später wurden sie häufig abgebaut und die Kurbel lag fortan im Freien (Bremserbühne). Abstoßen und Ablaufen war nicht zulässig.

Der Schutz von Ladegut, Waggon und Umwelt erfolgte zudem durch besondere Maßnahmen, die als Abnahmevorschriften verpflichtend waren:

- Wagenboden aus mit Asphalt gestrichenem Holz (Bretter durch Nut und Feder fest verbunden),
- zu den Längsseiten geneigter Wagenboden (Fließrichtung für übertretendes oder auslaufendes Ladegut),
- dort ausreichend lange Abflüsse aus Bleirohren zur Kanalisierung des Abflusses (Schutz aller sicherheitsrelevanter Fahrzeugteile vor Säure),
- Ladegestell aus Lattenrost und geteerten Holzklötzen auf dem Wagenboden (Sichern der Töpfe gegen Verschieben),

- zusätzliche Fixation gegen jede Bewegung durch verstellbare Holzklötze zwischen Töpfen und dem Gestell und
- später die Töpfe um mindestens 1 m überragende Stirnwände (Schutz des Personals und von Nachbarwagen gegen überschwappendes Ladegut).

Zusätzlich wurden die Behälter noch im oberen Bereich durch eine Holzkonstruktion (später auch Stahl) verkeilt. Auf ihnen lag ein mittiger Laufsteg für das Personal. Auf diese Weise waren die Töpfe auch gegen Umfallen gesichert. Gefertigt wurden die Säuretopfwagen, die betrieblich den Kesselwagen zugerechnet wurden, zunächst in Nietbauweise (wie die aktuellen Märklin-Modelle mit Knotenblechen) als auch später mit neuen, technischen Möglichkeiten in geschweißter Bauart.

Alle Steinguttöpfe auf den Spezialwagen konnten wegen ihrer Halterung nicht ausgegossen werden. Daher sahen die Konstrukteure ihre Entladung mittels Druckluft vor.

Dafür besaßen sie jeweils zwei Anschlüsse: einen blauen zum Einblasen der Luft und einen roten zum Entweichen des verdrängten Ladeguts.

Maße und Daten zu den Säuretopfwagen:

	Vorbild		1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP)	9.800 mm	44,5 mm	40,0 mm	
Achsstand	4.500 mm	20,5 mm	18,1 mm	
Eigengewicht	16.020 -17.120 kg*		---	5 g
Zahl der Steinguttöpfe	12		---	12
Fassungsvermögen jeweils	1.000 l			
Gesamtladungsvermögen	120 hl			

*abhängig von der jeweiligen Ausstattung des Wagens (z.B. Bremserhaus oder Bremserbühne)

Ein Säuretopf besaß je nach Bauart und Herstellungsjahr ein Fassungsvermögen von 800, 1.000 oder 1.200 Litern. Pro Wagen war jeweils eine gerade Zahl zwischen 8 und 14 Behältern verladen. Märklin hat sich beim Spur-Z-Modell übrigens für eine Bauart mit zwölf 1.000-Liter-Töpfen entschieden.



Alle Säuretopfwagen waren mit Handbremsen ausgestattet. Märklin hat dies korrekt nachgebildet und bietet in seiner MHI-Packung drei Exemplare mit Bühne und zwei mit Bremserhäusern an.

Problematisch bei Säuretopfwagen war die Reinigung nach einem Transport.

Ladegutreste wie auch Neutralisierungs- oder Reinigungsmittel (z. B. Wasser) können unter Umständen zu gefährlichen chemischen Reaktionen führen oder ein nachfolgendes Transportgut verunreinigen.

Anfangs wurde daher immer ein und derselbe Stoff mit einem Waggon befördert, was besonders für solche im Besitz eines Chemieunternehmens dauerhaft galt.

Nur Vermietgesellschaften wie die VTG (Hamburg), Einsteller der fünf Vorbilder aus Märklins MHI-Packung 82315, nahmen solch aufwändige Reinigungen in der Nachkriegszeit regelmäßig in Kauf, um einen freizügigen Wageneinsatz zu erreichen. Daraus resultiert auch für die Modelle, dass kein

spezielles Transportgut auf den Wagentafeln mehr angeschrieben steht. Stattdessen ist dort ohne weiteres Festlegen nur noch von „Säuren (und) Laugen“ zu lesen.

Wie eingangs schon erwähnt, besaßen alle Säuretopfwagen ursprünglich ein Bremserhaus. Märklins Wagenpackung enthält zwei solcher Exemplare, welche die Betriebsnummern 599 529 und 599 537 tragen. Korrekt befindet sich rechts vom Bremserhaus eine Nachbildung der Aufstiegsleiter auf die Stirnwand, um von dort den Laufsteg erreichen zu können.

Leider ist sie nur reliefartig an die Stirnwand angespritzt (und nicht farblich abgesetzt), woraus zwei Kritikpunkte resultieren: Zum einen steht sie nicht vorbildgerecht über die Bretterwand über, zum anderen ist die Position bei den Wagen ohne Bremserhaus identisch. Richtig wäre aber, sie dann mittig nachzubilden, denn dadurch wurde beim Vorbild das Erreichen des Laufstegs erheblich erleichtert.

Wichtiger Hinweis:

Alle Säuretopfwagen trugen ab Werk ein Bremserhaus. Später wurde es bei vielen Wagen abgebaut und die Handbremskurbel stand frei auf der Bühne.

Märklins Wagenpackung 82315 soll ab Werk drei Modelle ohne und zwei mit Bremserhaus beinhalten. Dies ist jedoch nur bei einem Bruchteil der Auslieferungen der Fall. Betroffene Kunden dürfen daher ihre Wagenpackungen über den Händler an Märklin einsenden.

Im Rahmen der Garantie werden dann zwei der Modelle mit den Bremserhäusern kostenlos nachgerüstet.



Im Sinne einer wirtschaftlichen Fertigung sei dieser Fehler aber verziehen. Wer es hier kompromisslos genau wünscht, sollte alternativ nach den Kleinserienmodellen von Krüger-Modellbau Ausschau halten.

Die drei Wagen ohne Bremserhaus tragen bei Märklin die Betriebsnummern 599 526, 599 532 und 599 549.

Eingestellt sind alle Wagen bei der Deutschen Bundesbahn und zeigen Betriebsanschriften aus der Zeit um 1961. Korrekt ordnet sie Märklin deshalb der Epoche III zu.



Die Wagen sind als Heimatwagen des Bahnhofs Hamburg-Rothenburgsort beschriftet.

Auch das ist korrekt und bedeutet, dass sie vom Zielort direkt dorthin zurückzuschicken waren und nicht freizügig verwendet werden durften.

Ein Vorbildfehler ist jedoch beim Nachmessen der Länge und des Achsstands festzustellen. Beide Maße werden im Modell deutlich unterschritten.

Der Grund dürfte darin zu suchen sein, dass die Wagen auf bereits vorhandene Fahrwerke konstruiert

Nicht korrekt ist die außermittige Lage der Aufstiegsleiter beim Wagen ohne Bremserhaus (Bild oben). Gut nachgebildet sind Laufsteg und Halterungen der Säuretöpfe (Bild unten). Der Glanzgrad passt gut zum Steingut.

wurden. Für auffällig halten wir den Fehler nicht, weil die Vorbilder den meisten eh nicht ausreichend vertraut sind und es zudem auch eine gewisse Vielfalt gegeben hat. So haben wir die Abweichung auch erst beim Nachmessen bemerkt.

Beeindruckend ist die detaillierte Umsetzung der Modelle. Wegen der beschriebenen Halterungen und Sicherungen der Säuretöpfe und des Aufbaurahmens der Wagen bedeuteten sie eine enorme Herausforderung für eine Umsetzung im Maßstab 1:220 in Spritzgusstechnik. Märklin hat diese Herausforderung angenommen und sehr gut umgesetzt. Damit beschenken sie den Zetties ein attraktives Modell zu bezahlbaren Großserienpreisen.

Im Vorfeld herrschte bei uns große Skepsis, ob ein Säuretopfwagen in dieser Technik überzeugend umsetzbar sein kann. Wir befürchteten, dass die filigranen Rahmenstreben aufgrund erforderlicher Mindestmaterialstärken zu voluminös ausfallen könnten. Zum fertigen Modell können wir den Konstrukteuren daher nur gratulieren!



Säuretopfwagen waren beim Vorbild sehr selten. Passender sind daher nur ein einzelner oder zwei Wagen im Güterzugverband.

Besonders deutlich zeigt sich das Können im Bodenbereich des Wagens: So sind dort auch die Nachbildungen von Lattenrost und Holzklötzen zu erkennen, die wie beschrieben wichtige Sicherheitsmerkmale darstellten. Und auch die braunen Töpfe überzeugen im Modell durch Steingutglanz, wirken an ihren Verschlüssen aber matter. Vorbildgerecht besitzen sie zwei Anschlüsse.

Nachgebildet wurden auch die oberen Topfhalterungen, die jedes Element von drei Seiten sicher fixieren. In der Mitte verläuft der ebenfalls matter wirkende Laufsteg. Insgesamt ist die Formenumsetzung der Wagen damit als rundum gelungen zu bezeichnen. Ein weiterer Pluspunkt ist die tadellose, seitenmatte Lackierung im Farbton RAL 8012 Rotbraun.

Die Anschriften an Fahrwerk, Wagenkasten und auf Tafeln und Schildern sind vollständig, sauber aufgedruckt und lupenlesbar. Damit entsprechen die Säuretopfwagen auch hier dem bekannt hohen Märklin-Standard. Das Preis-Leistungsverhältnis ist auf Basis der UVP für die Packung mit fünf Modellen angemessen.

Wer Freude an dieser beim Vorbild seltenen Wagengattung findet, der wird um die schönen Modelle (oder um eine sicher noch folgende Ausführung) nicht herumkommen. Daher nominieren wir die Wagenpackung 82315 für die Auswahl zur Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Wagen.

Produktinformationen von Märklin:
<http://www.maerklin.de>

Veranstaltungsanzeige

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**4. internationales
Spur-Z-Weekend**



ALTENBEKEN

31. März - 1. April 2012

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 10.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Moselpromenade 34, 56856 Zell/Mosel

www.z-freunde-international.de

Kühlwagen für den Fischzug Des Wagens neue Kleider

Kühlwagen waren früher häufig in größeren Gruppen von fünf oder mehr Einheiten in gemischten Güterzügen zu sehen. Auch Ganzzüge waren einst keine Seltenheit. Es gab Fischzüge von der See ins Binnenland, wie auch Obstzüge aus Italien, die regelmäßig als TEEM liefen. Richtig interessant wird es, wenn die lange, weiße Wagenschlange optisch aufgebrochen wird und einzelne Exemplare gezielt zur Geltung bringt.

Auch in der Spurweite Z haben Kühlwagen eine lange Tradition. Das erste Modell trug die Artikelnummer 8600 und stand damit ganz am Anfang der Nummerreihe, die Märklin dem nicht motorisierten Rollmaterial zugewiesen hatte. Wie fast alle Güterwagen, mit denen die Miniclub im Jahr 1972 startete, besaß er ein Standardfahrwerk mit 54 mm Länge.

Im Gegensatz zu den übrigen Waggontypen, die als Modelle dieses Fahrwerk erhielten, passte es zum Kühlwagen tatsächlich: Die Länge war maßstäblich und auch die Trittstufen unter der Ladetür waren im Vorbild nur bei ihnen zu finden.

Vermutlich deshalb erhielt er seine Katalognummer, denn er dürfte wohl tatsächlich der erste Spur-Z-Waggon überhaupt gewesen sein, den die Konstrukteure umgesetzt haben. Pate für Märklins Modell stand die DB-Bauart Tmmehs 50, später als Ichqrs 377 bezeichnet, von 1953. Produziert wurde das Modell immerhin bis 1998, also rund 26 Jahre.



Ganzzüge wirken bei gleicher Wagenzahl auf den Betrachter stets länger als gemischte Güterzüge. Der Modellbahner kann sich diese optische Täuschung zu Nutzen machen und dennoch für Abwechslung im Zugverband sorgen. Wir haben deshalb Märklin-Kühlwagen in zwei Ausführungen nach eigenen Vorstellungen umgestaltet.

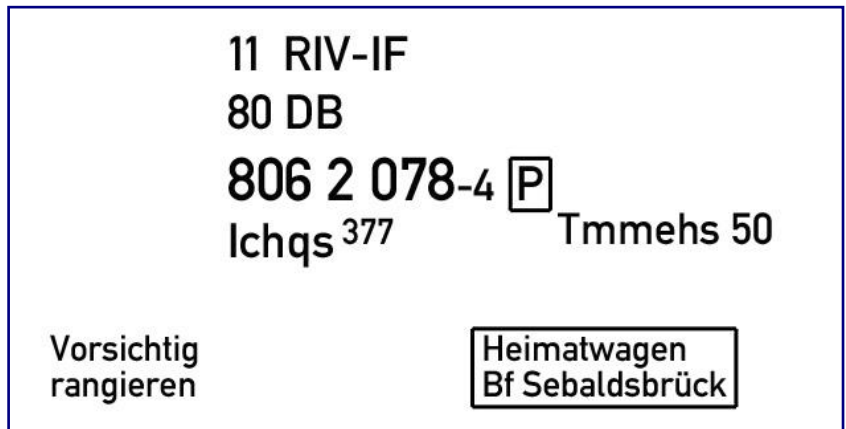
Hinter den bahninternen Kürzeln verbarg sich ein UIC-Standard-Kühlwagen Typ 2. Als erster überhaupt war er mit einer fugenlosen Außenwand aus Stahlblechen ausgestattet. Zuvor waren die Wagenwände stets aus Holz gefertigt, das Kastengerippe lag zum Vermeiden von Kältebrücken bei Kühlwagen stets

außen. Weniger bewährt haben sich bei der Beladung mit Gabelstaplern seine zweiflügeligen Ladetüren.

Da die Kühlwagen-Modelle 8600 wegen ihres langen Produktionszeitraums auf dem Gebrauchtmärkte in großer Zahl und zu günstigen Preisen verfügbar sind, fiel die Entscheidung, sie zum Objekt für individuelle Anpassungen zu wählen, leicht.

Ziel des Projekts war es, einen Kühlwagen-Ganzzug zu schaffen, der dennoch Abwechslung fürs Auge bietet. Dazu muss die Monotonie der weißen Wagen aufgebrochen werden.

Eine individuelle Variationsmöglichkeit bietet die wahlweise Darstellung eines Obst- oder Fischzugs. Dafür bietet sich das Einstellen oder Weglassen bestimmter, eindeutig beschrifteter Wagen an: Wir denken an Märklins Migros-Wagen (Insider-Clubwagen 2006; Art.-Nr. 80316) oder den WAG GC „Migros“ von ZettZeit (Art.-Nr. ZZ02007), die der Beförderung von Obst und Gemüse dienen.



Günther Kulzer setzte unsere Beschriftungswünsche druckfertig um. Neben Größe und Anordnung der Bestandteile gehörte auch das Trennen der Elemente nach einzelnen Druckfarben dazu.



Letzterer fällt auch durch seine Bauweise auf, die sich von den Märklin-Modellen 8600 deutlich abhebt. Einen ähnlichen Bautyp hatte auch Märklin vor einigen Jahren in verschiedenen Beschriftungsvarianten im Programm.

Für Abwechslung im Zugbild sorgt auch der italienische Wärmeschutzwagen Serie H von Freudenreich Feinwerktechnik (Art.-Nr. 39.340.10), der ebenfalls glaubhaft in Obstzügen auftauchen kann.

Für den Fischtransport auf der Schiene gab es ebenfalls Kleinserienmodelle, die das Zugbild auflockern. Ansonsten dominieren hier aber ältere Industriedrucke auf den Märklin-Wagen 8600.

Doch im Märklin-Ablieferungszustand werden sie wohl jedes Zugbild maßgeblich dominieren, denn es handelt sich hier ja auch um eine Preisfrage.



Bild oben:
Mit dem Elektroradierer lassen sich die überflüssigen Aufschriften entfernen, ohne dass eine Neulackierung erforderlich wird. Auf diese Weise ist der Waggon schnell für die Neugestaltung vorbereitet.

Bild unten:
Das Schiebebild wird auf einem Flüssigkeitspolster aufgebracht, ausgerichtet und dann langsam mit einem feinen Haarpinsel ausgestrichen. Wattestäbchen, Weichmacher und Haftmittel helfen bei dieser Aufgabe.

Wie aber erreichen wir ein Auflockern des Zugbilds, wenn es nicht oder kaum durch unterschiedliche Waggentypen möglich ist? Das war die Frage, die uns beschäftigt hatte und deren Antwort uns zu Günther Kulzer führte. Günther gehörte zum Stammtisch Bayern und war (nicht nur) dort wegen seiner Leidenschaft für eigene Modelle, Lackier- und Beschriftungsarbeiten bekannt.

Er hatte Wissen und Technik, Wunschgrafiken am Rechner zu zeichnen und farblich so aufzubereiten, dass sie in der von ihm bevorzugten Drucktechnik ein sauberes und vor allem rasterfreies Erscheinungsbild zeigten. Genau das war es, was wir brauchten!

Ganzzüge wirken auf den Menschen bei gleicher Waggonzahl stets länger als gemischte Züge – ein Effekt, der höchst willkommen war.

Da Kühlwagen stets weiß oder hellgrau lackiert sind, konnte die gewünschte Abwechslung also nur aus unterschiedlichen Anschriftenmustern resultieren.

Geeignete Vorbilder waren längst gefunden, nur an der technischen Umsetzung hatte es lange gehapert.

Der Tipp eines Stammtischbruders von Günther brachte uns schließlich zusammen. Glücklicherweise war er schnell von unserer Idee zu begeistern und so konnte es gemeinsam ans Werk gehen.

Es wurde Maß genommen, welche Flächen zu beschriften waren und wie groß die Anschriften sein durften. Auch die Wahl der richtigen Schrifttypen wollte gut überlegt sein – hier waren wir klar im Vorteil.

Günther Kulzer setzte unsere Ideen am Bildschirm um und beriet uns hinsichtlich der optimalen Druckfarben, damit auf den Schiebebildern nicht durch sichtbare Rasterung eine Mischfarbe entsteht, die das gewünschte Erscheinungsbild wieder zerstört oder beeinträchtigt.

Ebenso gut gewählt sein wollte die passende Folie für den Schiebebilddruck.

Auf seinen Rat hin wählten wir ein dünnes und sehr flexibles Trägermaterial – eine Wahl, die wir nicht bereuen sollten. Günther gab die Beschriftungen bei seinem Dienstleister in Auftrag und leitete die



Bild oben:

Alle Beschriftungen werden nach dem Durchtrocknen noch durch eine Schutzlackierung versiegelt. Unsere Wahl fiel auf seidenmatten Klarlack von Model Master Acryl (Vertrieb durch Faller).

Bild unten:

Werkzeugpflege ist unabdingbar! Bevor mit den Traincolors Betriebsspuren aufgebracht werden, muss die Spritzpistole von Lackresten gereinigt werden. Auch hierfür bietet Model Master geeignete Produkte an.

fertige Ware in kürzester Zeit samt Ratschlägen und Erfahrungswerten für deren Anbringung an uns weiter. Die weitere Verarbeitung lag nun an uns.

Von Anfang an war ein Bericht in **Trainini®** geplant, denn der sollte auch auf Günthers Lohnarbeiten hinweisen und ihm als Referenz dienen. Als der englische Anbieter Z-Panzer (Andrew Hart) auf der Suche nach Bundeswehrkreuzen für seine Modelle war, konnten wir erfolgreich zur beiderseitigen Zufriedenheit vermitteln.

Doch den Bericht über sein Gemeinschaftsprojekt mit uns erlebte Günther Kulzer nicht mehr: Mehrmals haben wir wegen seines schlechten Gesundheitszustands den Artikel verschoben und auf seine Genesung gehofft. Leider verstarb er am 3. September 2011, worüber wir in unseren Meldungen berichtet haben.



Gelungen wirkt dieser Kühlwagen nach der Neubeschriftung. Nicht mehr zu erkennen sind die Ränder der Schiebebilder und das gilt auch für den Bereich der Ladetür. Günther Kulzer hat uns perfekt beraten.

So wird dieser Artikel nun gleichzeitig zu seiner posthumen Ehrung, denn Günther hat einen kleinen, aber sichtbaren Anteil an 40 Jahren Spurweite Z.

Geplant waren Neubeschriftung und Patinieren von zwei Kühlwagen. Gefertigt wurden vorsichtshalber vier Schriftsätze, um Fehlschlägen wegen der uns noch fremden Trägerfolien vorzubeugen. Der Beginn unserer Arbeiten lag darin, den größten Teil der serienmäßigen Anschriften von den Modellen zu entfernen.

Als äußerst praktisches, weil gründliches und dennoch Material schonendes Werkzeug griffen wir wieder auf unseren Elektroradierer zurück. In Windeseile waren die schwarzen Drucke entfernt, ohne dass Nacharbeiten an der Oberfläche erforderlich wurden. Eine Reinigung von Fett und Schmutz sollte allerdings selbstverständlich sein.

Danach wurde der Untergrund mit Haftverstärker (Mr. Mark Setter) für die Aufnahme der Nass-Schiebebilder vorbereitet. Ein großzügig über die zu beschriftende Fläche verteilter Tropfen genügt. Während er einwirkte, schnitten wir das erste Schiegebild passen aus und lösten es durch Eintauchen mit der Pinzette in ein Wasserbad an.

Nach zehn Sekunden sollte es aus dem Wasser entnommen werden, damit nicht auch der Klebstoff für dessen Anbringung auf dem Modell ausgespült wird. Das Schiebbild durfte noch einige Zeit außerhalb des Glases nachziehen und wurde dann mit einem Tropfen Weichmacher (Mr. Mark Softer) beträufelt. Dies sollte gewährleisten, dass sich die Trägerfolie später dicht an die Oberflächenkonturen des Modells anlegen konnte, ohne Luftblasen einzuschließen.



Der zweite Beschriftungstyp ähnelt dem Modell aus einer früheren Märklin-Startpackung sowie dem Jahreswagen 1994 des Z Club 92. Deshalb kann er ideal mit diesen Geschwistern im gleichen Güterzug eingesetzt werden. Zu erkennen sind die leichten Schmutzspuren am Fahrwerk.

Mit einem feinen Haarpinsel folgte ohne Druck der Versuch, ob sich das eingeweichte Schiebbild auf dem Trägerpapier komplett bewegen lässt. Sobald das der Fall war, wurde es mit Hilfe des Pinsels auf den Flüssigkeitstropfen transferiert, der sich immer noch auf der Zielfläche der Wagenwand befand. Auch beim nun folgenden Ausrichten der noch schwimmenden Anschriften leistet er unverzichtbare Hilfe.

Sobald die Lage des Nassklebbilds den Vorstellungen entsprach, entzog ein nahe seines Rands aufgedrücktes Wattestäbchen einen Großteil der aufgetragenen Flüssigkeit. Die Anschriften sollten sich nun schon möglichst glatt anlegen. Von innen nach außen ließen sich eventuelle Falten oder Luftblasen mit dem Haarpinsel vorsichtig ausstreichen.

Ein weiterer Tropfen Weichmacher schwemmt in dieser Phase die Trägerfolie notfalls wieder auf und erlaubt dann weitere Korrekturen. Besonders die Rahmen, Scharniere und Verschlüsse der Laderaumtüren, die bei einer der beiden Varianten überklebt werden mussten, erfordern viel Geduld. Wiederholt war die dünne, aber auch sehr anschmiegsame Trägerfolie mit dem Haarpinsel unter größter Vorsicht über diese Konturen zu führen, damit keines der Details zugedeckt wurde.

Die Ratschläge Günther Kulzers zur Materialwahl erwiesen sich als durchdacht und für unser Projekt wahrhaft optimal. Nach dem Trocknen war die Trägerfolie an keiner der beschriebenen Stellen mehr zu erkennen, alle Gravuren sind vollumfänglich erhalten geblieben.

Eine wertvolle eigene Erfahrung war übrigens, dass das Zerschneiden und Aufteilen von Schiebbildern für größere Flächen eine deutliche Arbeitserleichterung sein kann. Deutlich weniger

Falten beim Ausrichten und eine geringere Gefahr, dass Enden umschlagen und sich danach nur schwer wieder trennen lassen, waren das Ergebnis. Das lückenlose Aneinanderreihen ohne Überlappungen ließ sich mit diesem Trägermaterial problemlos umsetzen.



Der Kühlwagengenzug in Hubertshagen zeigt anschaulich die eindrucksvolle Wirkung einer weißen und deshalb auffallenden Wagenschlange.

24-stündige Ruhezeit zum Durchtrocknen zu gönnen, bevor auch die Gegenseiten in Angriff genommen werden. In unserem Fall verliefen die Arbeiten so erfolgreich, dass wir mit den Reserveanschriften je ein weiteres Modell gestalten konnten – also insgesamt vier Wagen.

Sind die Beschriftungsarbeiten und Trockenphasen abgeschlossen, empfehlen wir eine Klarlackversiegelung, um die Oberflächen vor Schäden durch einen unbedachten oder unvorsichtigen Handgriff zu schützen. Bei Güterwagen wählen wir dazu regelmäßig matten Klarlack aus, in diesem Fall jedoch entschieden wir uns für seidenmatten Klarlack von Model Master Acryl (Vertrieb über Faller).

Damit unsere „Weißlinge“ trotzdem nicht zu neu aussehen, erhalten sie noch einige Betriebsspuren im Bereich des Fahrwerks. Ein dünner Sprühauftrag mit den verschiedenen Vallejo-Farben aus den Train-Colors imitiert Dreck und Flugrost an Federn, Radlagern und Klotzbremsen und lässt diesen Bereich gleichzeitig matt aussehen.

Wer mehrere Wagenmodelle dieser Prozedur unterzieht, sollte den Grad der Verschmutzung und auch das Einbeziehen der Seitenwände von Waggon zu Waggon etwas variieren, um einem monotonen Eindruck vorzubeugen. Beim Vorbild laufen auch nicht alle Wagen dauerhaft im selben Zugverband und so zeugen sie durchweg von ganz unterschiedlichen Erhaltungszuständen. Diesen Eindruck sollten stets auch die Verkleinerungen wiedergeben.

Am Ende der Individualisierungsarbeiten angekommen, waren wir mit den erzielten Ergebnissen überaus zufrieden. Wir sind sicher, dass auch Günther Kulzer dies so gesehen hätte und hätten uns über ein nachfolgendes Projekt mit ihm sehr gefreut. Unter den gegebenen Umständen ist dies leider nicht mehr möglich und so werden eben unsere Kühlwagen die Erinnerungen an ihn, sein Wissen und sein zeichnerisches Können wach halten.

Bezugsquellen für Gebrauchtmodelle:

<http://www.spurzladegut.de>
<http://www.ersatzteile-1zu220.de>

Superungsteile für Güterwagen:

<http://www.komi-miniaturen.de>

Dienstleister für Beschriftungssätze:

<http://www.druckeronkel.de>
<http://www.modellbahndecals.de>

Werkzeuge und Farben:

<http://www.modellbaufarben.de>
<http://www.faller.de>

Veranstaltungsanzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

**29.04.2012, 13.05.2012, 26.05.2012, 27.05.2012, 10.06.2012,
08.07.2012, 29.07.2012, 09.09.2012, 30.09.2012, 14.10.2012,
28.10.2012.**

jeweils von 10:00 Uhr – 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Die Mini-Club-Geschichte Teil 1

Aller Anfang ist schwer (1972 – 1992)

In den sechziger Jahren lag die Baugröße N voll im Trend und war der Inbegriff einer Mini-Eisenbahn. Lange war erwartet worden, dass auch Märklin auf diesen Zug aufspringen würde. Doch die Göppinger wussten auf der 23. Nürnberger Spielwarenmesse 1972 zu überraschen: Mutig schufen sie im Maßstab 1:220 und mit 6,5 mm Spurweite die damals kleinste elektrische Serieneisenbahn der Welt. Die Nenngröße Z war geboren.

Der letzte Buchstabe des Alphabets sollte es jedem deutlich zeigen: Danach kommt nichts mehr. Märklins Mini-Club war seit ihrer Vorstellung im Jahr 1972 für viele Jahre die kleinste elektrische Serieneisenbahn der Welt. Erst nach mehr als dreißig Jahren sollte ihr die Baugröße T (Maßstab 1:450) diesen Rekord streitig machen.



Die Titelseite des ersten Faltschlattens von 1972, mit dem Märklin die Vorzüge seiner neuen Mini-Club bewarb, zeugt vom Zeitgeist der Siebziger. Abbildung: Märklin, Sammlung Mayershofer

reiche Menschen. Neun Jahre später hatte sie sich weitgehend etabliert, wozu auch die erste Messeanlage Bernhard Steins, eine Nachbildung der „Geislinger Steige“, erheblich beigetragen hatte. Märklin bezeichnete sein jüngstes Kind im Katalog nun als „Herzenswunsch der Männer“.

Leider war dies aber auch die Zeit, in der mit dem später als „Bratpfannen-Image“ bezeichneten Zeitgeist wieder viel Terrain verloren wurde. Märklin selbst regte in seinen Katalogen dazu an, nicht nur

Trotzdem ist sie für ihre Freunde der Maßstab geblieben, vereint sie doch in idealer Weise geringen Platzbedarf mit hoher Fahrkultur und einer Detaillierung, die den großen Spuren längst nicht mehr nachsteht – die moderne Technik hat es möglich gemacht.

Damit schließt sie nah an die gängigste Spurweite H0 auf. Selbst die Digitaltechnik ist seit über zwanzig Jahren kein Fremdwort mehr.

Mit der Spur T verbindet sie die Möglichkeit zu großzügigen Landschaften und weitläufigen Trassenführungen. In punkto Detaillierung kann die Spur T der Mini-Club nicht mal ansatzweise das Wasser reichen. Kurzum: Wer ihr erlegen ist, der versteht, was ihre Begeisterungsfähigkeit ausmacht!

Auch Märklin erkannte das früh und bewarb seine kleine Neuheit dem Zeitgeschmack entsprechend.

Bestand die größte Sorge der potenziellen Kunden zunächst darin, ob eine so kleine Modellbahn überhaupt robust und fahrtüchtig sein kann, so versicherte ihnen Märklin im ersten Katalog von 1972, die Mini-Club sei mit der „Präzision eines hochwertigen Zeitmessers“ gefertigt.

Solche Aussagen platzierten die Nenngröße Z klar im Bereich eines anspruchsvollen Luxusguts für erfolgreiche Menschen.

Neun Jahre später hatte sie sich weitgehend etabliert, wozu auch die erste Messeanlage Bernhard Steins, eine Nachbildung der „Geislinger Steige“, erheblich beigetragen hatte. Märklin bezeichnete sein jüngstes Kind im Katalog nun als „Herzenswunsch der Männer“.

Anlagen nach realistischem Vorbild zu bauen, sondern der Phantasie freien Lauf zu lassen. Als Beispiel wurde eine Anlage in einer Streichholzschachtel genannt.

War dies eigentlich dazu gedacht, die Winzigkeit der Spur Z hervorzuheben und den geringen Raumbedarf für jedermann unübersehbar deutlich zu machen, so geriet diese Entwicklung im Rückblick außer Kontrolle.

Tatsächlich entstanden Gleisführungen in Flaschen, Sporttaschen oder eben Bratpfannen und bestimmten die öffentliche Wahrnehmung.

Nach und nach führte dies dazu, dass Zetties immer stärker in den Ruf gerieten, keine ernsthaften Modellbahner zu sein. Sie erschienen der Mehrheitsfraktion eher als zu groß geratene Kinder.

Dieses Bild abzulegen, sollte noch fast zwei Jahrzehnte dauern. Hartnäckig hielten sich auch Gerüchte, die kleinen Lokomotiven seien viel zu störanfällig und damit nicht betriebstauglich, die Mini-Club sei nur eine Eintagsfliege.

Bezeichnenderweise stammten solche Unkenrufe fast immer von denjenigen, die sich zu keiner Zeit ernsthaft mit dieser Baugröße befasst haben. Unkenntnis und Unwissenheit bestimmten folglich solche Aussagen. Noch heute lesen wir sogar in renommierten Fachblättern ab und an Beiträge von „Experten“, dass der Maßstab 1:220 und Digitalisierung nicht zusammenpassen würden. Die Wirklichkeit sieht, wie wir wissen, schon seit Jahren anders aus.



Aufsehen erregten die perfekt gestalteten Messeanlagen von Bernhard Stein, mit denen die Vorzüge der Spur Z veranschaulicht wurden - hier ein Ausschnitt aus der „Geislinger Steige“. Abbildung: Märklin, Sammlung Mayershofer



Meistens sind es die Zetties, die den „Großen“ zeigen, welche funktionsfähigen Miniaturisierungen noch möglich sind. Hier sind es beleuchtete Wasserkräne auf der Anlage „Bw Hamburg-Altona“ von Rainer Tielke.

Und so sind es häufig wir Zetties, die es den „Großen“ erst zeigen müssen, welche technischen Möglichkeiten auch noch in der Miniaturisierung stecken.

Was dort als technisch nicht umsetzbar bezeichnet wird, können sie sich bei uns drei Nummern kleiner längst im Dauerbetrieb anschauen.

Als noch recht junges Beispiel nennen wir nur beleuchtete Laternen auf Wasserkränen, die mittlerweile auch in der Baugröße H0 angekommen sein dürften.

Doch nicht jeder Modellbahnliebhaber traut sich solche Experimente zu. Und so bleibt es häufig beim Traum von der eigenen Anlage, für die beständig Material zusammengetragen wird. Ehe man es sich versieht, ist man dann zum Sammler geworden.

Deren Anteil hat sich besonders in der Nenngröße Z sehr stark entwickelt. Und so bestimmten sie lange Zeit auch die Neuheitenpolitik des Hauses Märklin. Statt konsequent im Detail durchgestalteter Modelle mit epochentypischen Identifikationsmerkmalen bediente Märklin die Zetties lieber mit reinen

Farbvarianten – Vorurteile wegen fehlender Ernsthaftigkeit schienen bestätigt. Gleichzeitig fanden für private Auftraggeber gefertigte Werbewagen bis Ende der Neunziger inflationäre Verbreitung.

Als dieser Markt unter dieser Flut und wegen aussteigender Sammler zusammenbrach, purzelten die Gebrauchtwagenpreise in den Keller. Ein Wendepunkt der Spurweite Z war erreicht.

Schon lange hatten sich Vereinigungen wie der Z Club 92 dafür stark gemacht, die kleine Bahn wieder als vollwertige Modellbahn zu platzieren, die möglich macht, wovon andere Maßstabsanhänger nur träumen können.

Gelungenes Beispiel dafür war die Klub-Messeanlage „Köln“, die den Streckenabschnitt von Köln Hbf bis zum Halt Köln-Deutz samt sechsgleisiger Hohenzollernbrücke nachbildete.

Auch der Kölner Dom und ein Teil der damaligen Ausstellungshallen mit dem Meseturm waren auf ihr zu sehen. Erstmals öffentlich präsentiert wurde sie natürlich auf der Messe „Modellbahn“.

Allein der Rhein war mitsamt Ufer rund 1,50 m breit - im Maßstab 1:87 hätte er knapp 3,80 m Breite gefordert.

Außerhalb der Messe hatte die Anlage im klubeigenen Museum in Bochum-Riemke, das weltweit sicher einzige nur für die Spur Z, einen Stammplatz.

Nahezu das komplette Märklin-Katalogprogramm, alle bis dato produzierten Werbewagen, Dioramen, Schaustücke und eben die Anlage gab es dort zu sehen. Zwei Einbrüche machten schließlich alles zunichte.



Bild oben: Märklins Werbewagen machten die Nenngröße Z zur Sammlerspur. In den frühen Jahren wurden sie für die Auftraggeber bisweilen auch in Startpackungen aufgelegt.

Bild unten: Für einige Jahre hatte die Spurweite Z sogar ein eigenes Museum in Bochum-Riemke. Die vor ihm aufgestellte Kö 9001 wurde für den Z Club 92 auch in einer Kleinserie nachgebildet und war ebenso im Logo zu sehen.

- Jubiläumsmodelle für die Spur Z:**
Besondere Geburtstage feierte Märklin stets mit Sondermodellen:
- 10 Jahre - 1982
8876 Schienenzeppelin zweiachsig
Versilbertes Kunststoffmodell
 - 20 Jahre - 1992
8814 Tenderlok Baureihe 78
Gehäuse aus Sterlin-Silber 925
 - 25 Jahre – 1997
88891 Schleptenderlok Baureihe 10
Gehäuse aus Gold (18 Karat)
mit Brillanten und Rubinen

Als Mitte der neunziger Jahre das Internet-Zeitalter begann, hatte auch das weitreichende Auswirkungen auf die Spurweite Z. Angesichts einer im Vergleich zu anderen Baugrößen kleinen Freundesgemeinde galt seit jeher oft „Jeder kennt jeden“.

Stammtische und größere Treffen, auch Messen und Ausstellungen, dienen zu jeder Zeit der Kontaktpflege und dem Gedankenaustausch.

Und bald fanden sich die Zetties auch im weltweiten Netz zusammen. Sie tauschten sich unter anderem über Foren aus und erweiterten ihre Kontaktlisten beständig. Dadurch sollte sich auch die

Bedeutung traditioneller und neuer Treffen nachhaltig ändern. Auch neue Formen der Zusammenarbeit wurden geboren; zu nennen wäre hier etwa die private Arbeitsgemeinschaft IVzett, die aus einer virtuellen Runde hervorging.



Heute ist der Bekanntheitsgrad untereinander noch deutlich höher als zehn oder zwanzig Jahre zuvor.

Grenzen verschwinden zusehends und die Netzwerke der Aktiven reichen von Großbritannien, den Beneluxstaaten bis nach Polen, von Skandinavien bis nach Italien, in die USA und sogar nach Australien.

Auswirkungen hatte das auch auf das Produktangebot im Sektor der Spurweite Z.



Neue Kleinserienhersteller kamen hinzu, immer mehr Produktlücken wurden geschlossen. Auch die Qualität dieser Produkte hat sich immens weiterentwickelt.

Ebenso sind die Zetties immer offen für neue Techniken und Technologien, suchen sie doch stets das Besondere.

Mittlerweile scheinen auch größere Hersteller der Branche wie aktuell Noch mit dem Rokuhan-Gleissystem die Nenngröße Z als Wachstumsmarkt und –potenzial wahrzunehmen.

Zu den ersten Modellen, mit denen Märklin die Spurweite Z einführt, gehörten gleich vier Lokomotiven, darunter die Baureihen 260 und 89 (oben) und die 216 (unten). Die Fahrwerke der modernen Kühlwagen (oben) dienen als Basis für viele, weitere Konstruktionen.

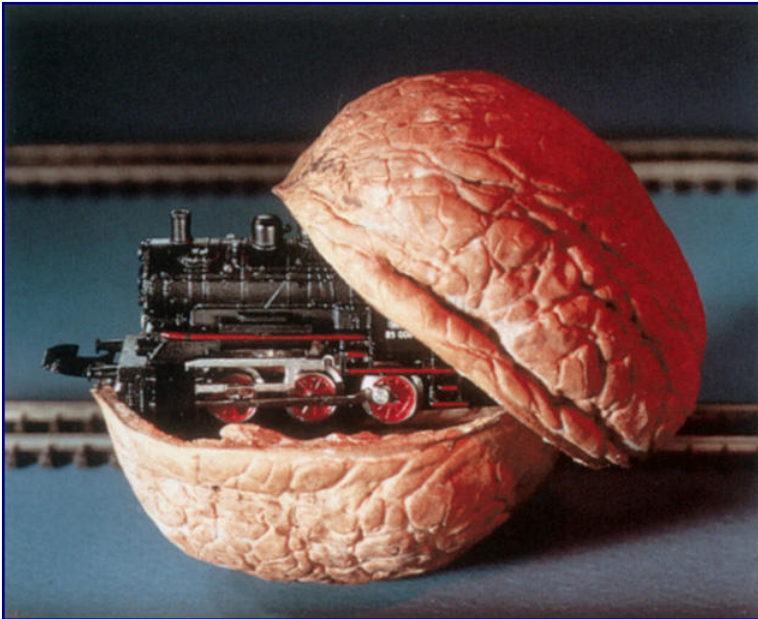
In Nordamerika ist das seit Jahren der Fall. Hier hat vor allem der Wettbewerb zwischen Micro-Trains Line und AZL das Produktangebot angefacht.

Damit erreichen wir nun die Stelle, an der wir auch mal zurückblicken sollten, welche Produkte die kleine Baugröße durch all die Jahre begleitet haben. Einen Schwerpunkt unserer Betrachtung wird natürlich Marktführer Märklin bilden. Alles und alle aufzuzählen würde dennoch den Rahmen dieses Artikels sprengen. Wir betrachten zunächst die Jahre von 1972 bis 1992.

Das Einführungsangebot von Märklins Mini-Club umfasste gleich vier Lokomotiven: Als erste von ihnen darf das aus der Spur H0 bekannte Massenmodell der Baureihe 89 (Art.-Nr. 8800) gelten, dem noch eine V 60 (8864), die Baureihe 216 (8875) – beide in altrot – und die Schnellzugdampflok Baureihe 03 (8885) zur Seite gestellt wurden.

Die BR 89 und die 216 waren auch in Startpackungen erhältlich. Dazu gab es verschiedene Güter- oder Personenwagen, auf deren Grundformen auch heute noch zurückgegriffen wird. Die

Nachbildungen der 26,4-m-Wagen der Bundesbahn bilden auch im Jubiläumsjahr 2012 das Rückgrat des Modellpersonenverkehrs.



Ein beliebtes Werbemotiv der Mini-Club-Frühzeit war die Lok in der Walnuss, womit die Winzigkeit der Spur Z verdeutlicht werden sollte. Foto: Märklin

Die Artikelnummern waren übrigens meist aus dem Märklin-H0-Programm abgeleitet:

Kennzeichnet die führende Ziffer 8 bis heute das Spur-Z-Programm und verschlüsselt die zweite das jeweilige Untersegment (1 - Zugpackungen, 8 - Lok, 9 - Zubehör usw.), so entsprachen die dritte und vierte Ziffer in den frühen Jahren stets derselben Nachbildung aus dem Maßstab 1:87 – sofern vorhanden.

Sichtbare Verwandtschaft bestand besonders bei den Lokmodellen. Besonders der Kessel der Baureihe 03 war leicht als Verkleinerung des Modells 3085 zu erkennen.

Noch augenfälliger wurde dies bei der 1973 erschienenen Baureihe 24 (8803). Am Stehkessel des Modells waren vorbildwidrige Ausbuchtungen zu erkennen, die beim H0-Modell dem Platzbedarf des Motors geschuldet waren.

Zeitgleich mit dem „Steppenpferd“ fanden noch der preußische Güterzugbegleitwagen Pwg pr 14 (8609), bis heute einziges Großserienmodell eines Pwg überhaupt, und der Schienenbus 798/998 (8816 / 8817) Einzug ins Programm.

Bei den Güterwagen der ersten Stunde ist besonders auf das „Einheitsfahrwerk“ hinzuweisen, dass beim Kühlwagen (8600), dem Bananewagen (8606) und Niederbordwagen (8610) gleichermaßen verwendet wurden.

Auf ihm baute zwei Jahre später auch der offene Wagen Omm 52/E 037 (8622) auf, der auf dieser Basis leider deutlich zu lang geraten war.

Hervorzuheben ist, dass Märklin direkt als Vollsortimenter startete. Zeitgleich mit den ersten Modellen wurden auch Signale, Gebäude und so genannte Toporamen (Anlagengleisunterlagen) angeboten.

Ein von Beginn an gut ausgebautes Gleissystem unterstrich Märklins Ansprüche eines dauerhaften Angebots.



Der Schienenbus, eine Neuheit aus dem Jahr 1973, inspirierte den Göppinger Traditionshersteller zu diesem Werbemotiv. Foto: Märklin

Der beliebte „Retter der Nebenbahnen“ war dem Modell des 795/995 in der Spurweite H0 optisch um Längen voraus. Bogenweichen und Brückenteile bildeten wichtige Basisprogrammerweiterungen.

Eine erste Sensation war aber die Ankündigung, eine Oberleitung sei in Vorbereitung. Damit war klar, dass bald auch die elektrische Traktion folgen müsste. Und tatsächlich tauchte in den Neuheiten 1974 eine Nachbildung der DB-Paradelok 103¹ samt TEE-Wagen (Großraum-, Abteil- und Speisewagen) auf. Ihre Auslieferung, so hieß es, solle Anfang 1975 erfolgen.

Unter den Artikelnummern 8490 und 8491 bot Märklin nun erstmals auch Gleiszusatzpackungen an, die den Bau vordefinierter Gleisbilder erlaubten. Den damals üblichen, im Rückblick eher altbacken erscheinenden Holz-Struktur-Karton priesen die Göppinger übrigens als Geschenkpackung an.



Bis heute wohl die bekannteste Spur-Z-Anlage ist die „Loreley“ von Bernhard Stein. Märklin nutzte sie auch für eindrucksvolle Werbeaufnahmen wie diese. Zu sehen sind auf diesem Bild die Baureihe 103 als erste Ellok der Spur Z mit TEE-Wagen aus dem Neuheitenjahr 1974 sowie die Baureihe 151, die bereits 1975 folgte. Die Selbstentladewagen folgten 1980. Abbildung: Märklin, Sammlung Mayershofer

1975 nutzte Märklin auch erstmals vorhandene Lokomotivteile als Basis für Neukonstruktionen. Auf dem Fahrwerk der 103 baute die auch im Vorbild noch fast nagelneue, altgrüne 151 (8857) auf, der Kessel der 03 musste für die Baureihe 41 (8827) erhalten. Wie in der Nenngröße H0, so fehlte auch dem Mini-Club-Modell das zusätzliche Sandfallrohr des Vorbilds.

Weitere Meilensteine waren die Einführung des auf die Startpackungen (Baustein S) abgestimmten SET-Aufbauprogramms zur Erweiterung, in dessen Konfektionen erstmals auch eine Doppelkreuzweiche (DKW) zu finden war. Der TEE vom Vorjahr fand eine Vervollständigung durch den Aussichtswagen Adm 101 (8728). Für Spaß am Güterverkehr sorgte der neue Krupp-Ardelt-Kranwagen (8621).

Auch das Jahr 1976 brachte wieder wichtige Systemergänzungen: Die DKW (8560) war nun auch einzeln erhältlich, Laternen ergänzten ab sofort das Zubehör. Mit den Silberlingen (8716 und 8717) konnte das Personenwagenprogramm sinnvoll erweitert werden. Der dazu passende Steuerwagen sollte aber erst zwei Jahre später folgen (8718).

Begehrte Produkte gab es auch zum fünften Geburtstag: Eine Schiebebühne samt Lokschruppen ermöglichte den Bau eines modernen Betriebswerks. Die TEE-Wagen waren die ersten Modelle, die auch mit einer Innenbeleuchtung angeboten wurden und der Packwagen 8722 war der erste

Personenwagen, der sein Farbleid zum aktuellen Anstrich der DB (ozeanblau-beige) wechselte – passend zur neuen Baureihe 111 (8842).



Für den Göppinger Hersteller war das fünfjährige Jubiläum Anlass zu einem Kofferanlagenwettbewerb.

Die Ergebnisse zeigten deutlich, welche Entwicklung in der Zwischenzeit besonders das Zubehörprogramm genommen hatte.

Faller, Kibri und Vollmer waren und sind die klassischen Anbieter im Bausatzbereich.

Hervorheben sollte sich für viele Jahre besonders Kibri, die sukzessive das größte Gebäudeprogramm aufbauten.



Ab dem Ende der siebziger Jahre wuchsen auch die Sortimente bei Faller, Kibri und Vollmer an. Ein früher Anbieter von Laternen war die Firma Brawa. Märklin vervollständigte sein Gleissortiment und nahm Brückenelemente in Programm. Die Baureihe 111 in S-Bahn-Farben (unten) stammt aus dem Jahr 1979.

Nicht vergessen sollten wir, dass auch eigentlich selbstverständliche Produkte wie Tunnelportale erst am Markt einzuführen waren.

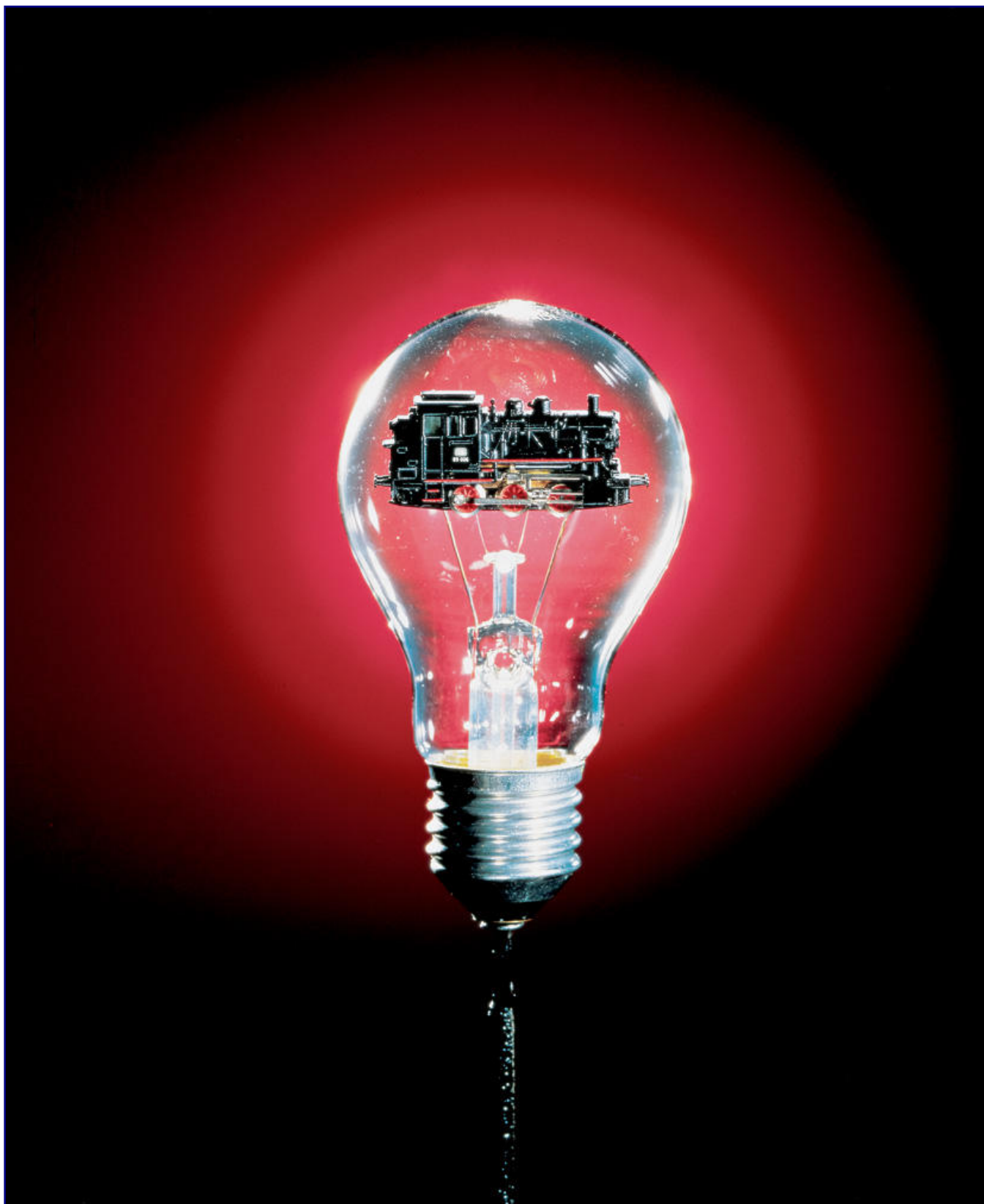
Im übrigen Zubehörbereich sind Noch und Brawa zu erwähnen. Noch ergänzte das Angebot neben Landschaftsbaumaterial vor allem durch Figurenszenen und erste Automodelle.

Wichtige Produkte waren auch Treppen aus Hartschaum, Verkehrsschilder und Leitplanken, die das Erscheinungsbild früher Anlagen prägen sollten.

Brawa sorgte mit filigranen Laternen und Lichtsignalen für Lückenschlüsse.

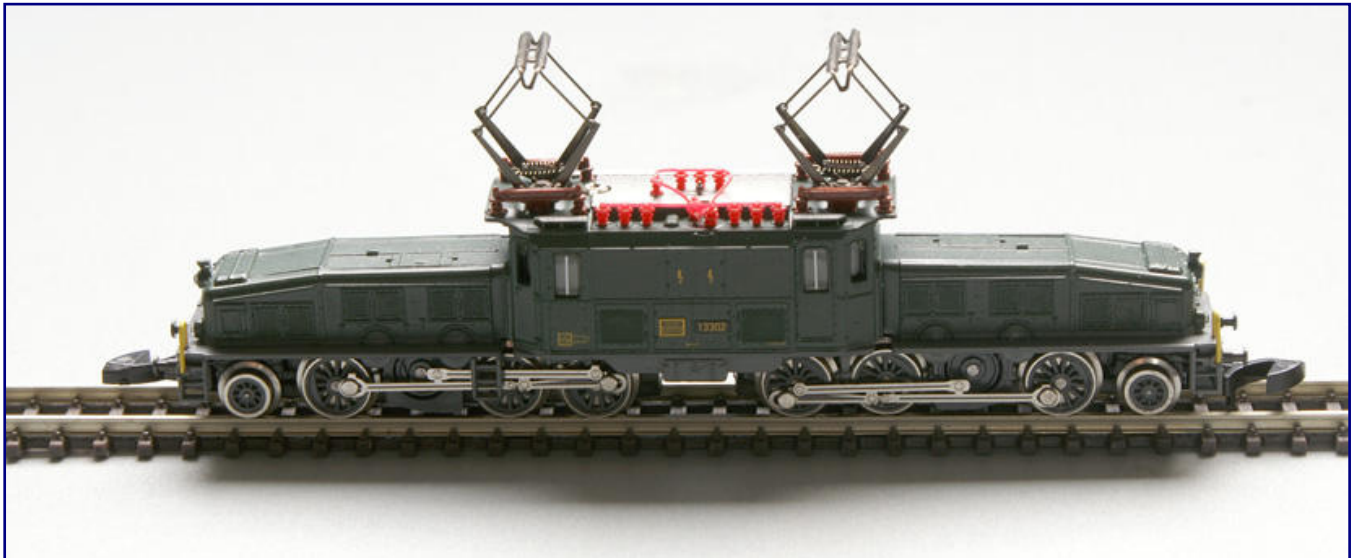
Ein erster Weltrekord sollte derweil die Qualität der Mini-Club unterstreichen. Ein Serienmodell 8885 (Baureihe 003) sorgte mit 1.219 Betriebsstunden ohne Reparaturen und Pflege für Aufsehen. Der bisherige Weltrekord von 440,7 km wurde von der Schnellzugdampflok mit 720 km deutlich überboten. Diese außergewöhnliche Leistung wurde natürlich im Neuheitenprospekt 1978 festgehalten.

An besonderen Modellen brachte dieses Jahr die ehemalige, bayerische S 3/6 als Baureihe 18 (8891 und 8893), den Steuerwagen mit Karlsruher Kopf zu den Silberlingen (8718). Die Reisezugwagen 8720 und 8722 wechselten nun ihr Farbleid zu ozeanblau-beige. Für das Titelbild des Prospekts wurde die Baureihe 89 in eine Walnuss gebettet.



Märklins wohl bekanntestes Werbemotiv erblickte 1979 das Licht der Welt: die Lok in der Glühlampe. Sie zierte die Titelseite des neuen Mini-Club-Katalogs. Dieser war auch erstmals durchgängig mit Produktfotos statt gezeichneten Abbildungen bebildert. Foto: Märklin

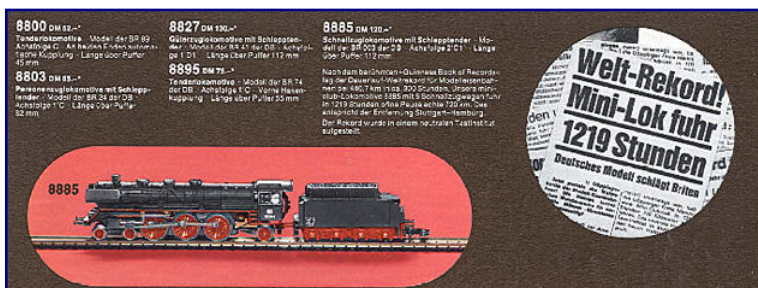
Das Jahr 1979 brachte den Zetties Märklins Wappentier, das Schweizer Krokodil (8856), auf die Gleise. Dieses Modell eröffnete gleichzeitig Märklins SBB-Programm in der Spurweite Z. DB-Freunde erwarteten die Baureihe 111 in S-Bahn-Farben (8855), allerdings noch ohne passende Wagen. Im Zubehörprogramm war das Flügelsignal (8940) mit Magnetspulenantrieb eine wichtige Ergänzung.



Seit 1979 ist auch Märklins „Wappentier“ im Spur-Z-Programm zu finden. Es erschien unter der Artikelnummer 8856 zunächst mit einem schwarzem Fahrwerk, später erhielt das „Schweizer Krokodil“ ein graues.

Für die Betonung der Winzigkeit ihrer kleinen Spur hatte sich Märklin inzwischen ein Motiv einfallen lassen, das noch lange populär bleiben sollte: die Lok in der Glühlampe. Erstmals war der Katalog übrigens durchgängig von Produktfotos geprägt, die nun alle früheren Zeichnungen abgelöst hatten.

Die Achtziger läuteten die Göppinger mit einem kleinen Feuerwerk ein. Mit der neuen Baureihe 86 (8896) erhielt eine Dampflok erstmals ein rot ausgelegtes Gestänge, was optisch einen großen Schritt nach vorn bedeutete. Mit der Baureihe 144 (8811) hielt erstmals eine deutsche Altbau-Ellok Einzug ins Programm.



Gleichzeitig ergänzten wichtige Wagenneuheiten das Programm: dreiachsige Umbauwagen (8706 – 8708) und preußische Abteilwagen (8703 bis 8705). Auch dem Drehgestell-Selbstentladewagen (8630) sollte noch eine lange Karriere bevorstehen.

Dass ein Mini-Club-Modell 8885 (Baureihe 03) den britischen Dauerfahrweltrekord für Modellbahnen deutlich überboten hatte, verkündete Märklin stolz im Neuheitenprospekt 1979. Abbildung: Märklin, Sammlung Mayershofer

Zwei Jahre nach dem Vorbild erschien 1981 die Baureihe 120⁰ (8853) im Maßstab 1:220 und gleichzeitig auch eine 221 (8821) im wenig schicken beige-blauen Lack. Ein Schiebedach-Schiebewandwagen (8623) und ein Talbot-Selbstentladewagen (8624) vervollständigten die Liste. Mit dem Transformator 6701 hielt eine neue Generation Einzug.

Ein wichtiger Eckpunkt war auch der Abschluss des Gleissystemausbaus mit der Einführung einer 55-mm-Ausgleichsgeraden (8503) und der Kürzung aller Funktionsgleise auf dasselbe Maß. 1982 ging es gemäßigt weiter. Immerhin hielt mit der Baureihe 38 (8899) eine Dampflok Einzug ins Programm, die

ihrer damaligen H0-Schwester optisch durchaus überlegen war. Ein Grund dafür war der enge Lok-Tender-Abstand, der ihr ein angenehmes Äußeres verlieh.

Auch das Personenwagenprogramm legte mit den Donnerbüchsen (8750 und 8751) zu. Der dazu passende Gepäckwagen (8752) folgte ein Jahr später. Viele Varianten ermöglichte auch der Eurofima-Wagen Avnz 207 (8740). 1983 gab es nur wenige echte Formneuheiten. Wichtig waren das „deutsche Krokodil“ Baureihe 194 (8822) und die Ae 3/6^{II} in braun (8851) für den schweizerischen Markt.



Mit der Baureihe 194 erschien 1983 auch eine deutsche Gelenklokomotive und ergänzte das Programm an Altbau-Ellok (links). Die Baureihe 050 mit Kabinentender war eine der Hauptneuheiten 1984 (Mitte), zu der zeitgleich auch der Teleskophaubenwagen (rechts) erschien.

Zum offiziell 125. Geburtstag von Märklin gab es 1984 dafür umso mehr Zuwachs im Mini-Club-Programm. Der Traditionshersteller stieg mit drei verschiedenen US-Güterwagen und der Nachbildung einer Diesellok F7 (8106, 8860 und 8861) ins US-Segment ein.

Ein Meilenstein für den europäischen Markt war die Schlepptenderdampflok BR 50 Kab (8884), die nicht aus dem H0-Modell abgeleitet war und auf einem neuen Fahrwerk basierte. Das Schweiz-Segment ergänzte die Gotthard-Lok Ae 6/6 (8850). Einen sehr modernen Wagentyp bildete der Teleskophaubenwagen (8635) nach.

Endlich gönnte Märklin den Zetties jetzt auch eine Drehscheibe (8998), die zusammen mit einer passenden Erweiterungspackung (8997) und einem Ringlokschuppen (8983) angeboten wurde.

Bemerkenswert ist, dass Märklin den Katalog durch viele Fotografien auf 78 Seiten „aufblähte“, die Lust auf den Anlagenbau machen sollten.

Bildlich erläutert wurde das Arbeiten mit Flexgleisen am Bei-

Bild rechts und Seite 36 oben:
Auf zwei Katalogseiten wurde 1984 die Anlage „Bahnhof Hirschsprung“ von Bernhard Stein gezeigt. Daran wurde das Verlegen von Flexgleisen erläutert. Abbildungen: Märklin, Sammlung Mayershofer

Fast wie die Wirklichkeit – nur 220fach verkleinert

Einen Originalbahnhof realistisch im Modell nachbauen? Kein Problem mit Märklin mini-club.

Der reizvolle Bahnhof »Hirschsprung« an der Höllentalstrecke im Schwarzwald war das Vorbild für unser Modell. Für den großzügigen Nachbau genügte eine Grundfläche von 180 x 80 cm. Der im Berg versteckte Schattenbahnhof ermöglicht vorbildgetreuen Fahrbetrieb mit mehreren Zügen aus wechselnden Richtungen.

Die elegant geschwungenen Parallelgleisbogen gelingen mit den flexiblen Gleisstücken 8594 mühelos.



Das Vorbild: Der Bahnhof »Hirschsprung« an der Höllentalstrecke im Schwarzwald.



spiel der Anlage „Hirschsprung“ von Bernhard Stein, doch auch Bilder seiner Loreley- und Deutschland-Anlage (Leistungsschau Tokio) stellte Märklin gekonnt heraus.

Im März 1985 trat Kadee mit der Marke Micro-Trains Line in den Markt der Spurweite Z ein.

Zu deren Angebot gehörten US-amerikanische Güterwagen und ein Diesellok-Modell F7.

In Deutschland stand derweil alles im Zeichen des 150. Bahngeburtstags, der auch die Neuheitenprogramme bestimmte.

Märklin zeigte als stimmungsvolles Katalogmotiv für die Baugröße den Intercity-Experimental Baureihe 410 (8871 und 8771) auf einer Brücke bei Nacht. Als Formneuheiten begleiteten ihn noch die Kastenlok Baureihe 110 (8839) und ein gedeckter Wagen G 10 mit Bremserhaus (8639).



Der Intercity-Experimental Baureihe 410 bestimmte den Katalogtitel 1985 – das Jahr des 150. Bahngeburtstags in Deutschland. Die Bezeichnung „Mini-Club“ trat nun immer mehr in den Hintergrund. Abbildung: Märklin, Sammlung Mayershofer

Im Folgejahr zeigte die Re 4/4^{IV} (8823), wie sich die SBB zu jener Zeit die Zukunft auf der Schiene vorstellte.

Drei Formneuheiten zu den Personenwagen EW IV (8745 bis 8747) bauten das Schweiz-Programm endlich auch um typische SBB-Bauarten aus.

Der offene Wagen Eaos 106 erschien sowohl als DB- wie auch SBB-Modell (8650 und 8651). Auf der Höhe der Zeit waren neue PKW-Modelle mit Fenster-Klarsichteinsätzen (8952).

1987 tat sich bei Märklin recht wenig. Zwar wurde die Baureihe 218 wie auch beim Vorbild die Nachfolgerin der inzwischen doch sehr betagten 216 von 1972, aber das war es dann auch an Formneuheiten beim Rollmaterial.

Die neue Lok erschien zuerst als Zugpackung „City-Bahn“ (8107) der Strecke Köln - Gummersbach. Einen zeitgemäßen Kipper und Betonmischer beinhaltete eine neue LKW-Packung (8917).



Mit der Baureihe 218 in einer Zugpackung der City-Bahn Köln – Gummersbach erschien 1987 die zweite Vertreterin der V-160-Familie im Mini-Club-Programm. Sie löste die betagte 216 von 1972 ab.

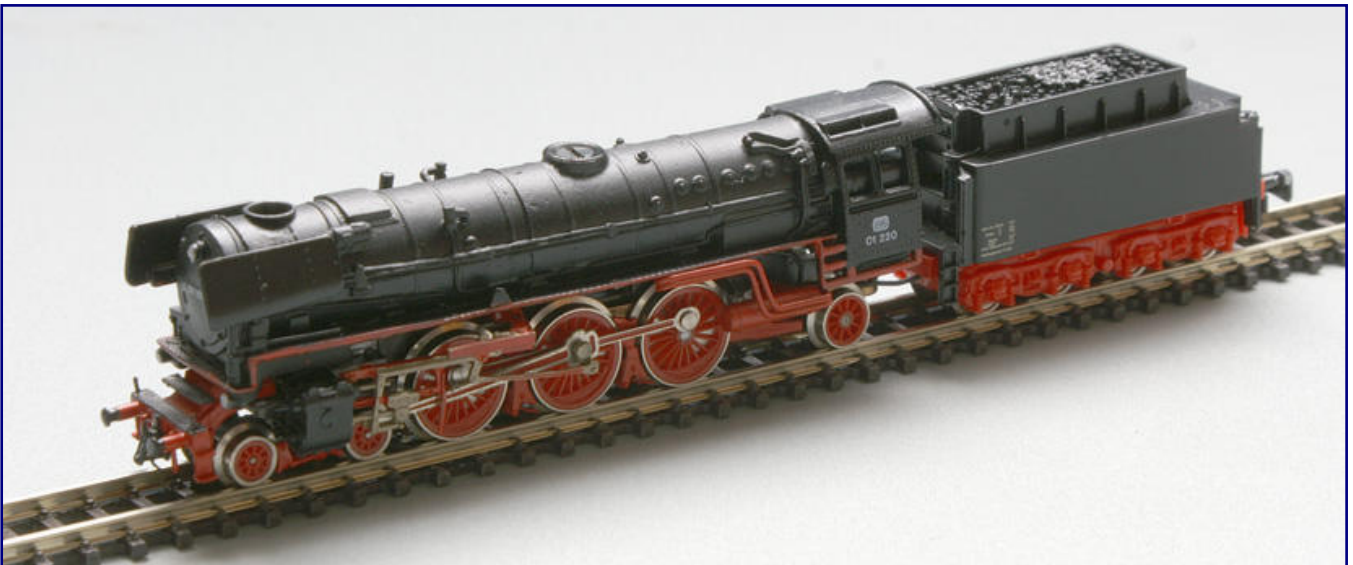
Spannend wurde es dagegen im Kleinserienprogramm:

Als erster Hersteller wagte sich Railex mit dem Modell einer Neubaukessel-01 (Art.-Nr. 1060) an eine mit Detailsteuerung und Scherenbremsen ausgestattete Dampflok.

Sie basierte auf Fahrwerk und Tender von Märklins 03, konnte sich optisch aber deutlich von dieser absetzen.

Auch Westmodel nahm Detailsteuerungen für verschiedene Modelle ins Programm. Bei Märklin sollte diesbezüglich noch 25 Jahre Stillstand herrschen.

Zu den bekannteren Kleinserienherstellern gehörte auch Spur-Z-Partner Schmidt aus Hameln. Neben eigenen Druckvarianten auf Märklin-Basis gehörten auch Eigenkonstruktionen zum Lieferprogramm. Krönender Abschluss sollte später das Modell Deutschlands größter und stärkster Diesellok, der Baureihe V 320, werden. Sie war auch im Kleinen ein starkes Zugpferd.



Ein gefragtes Kleinserienmodell war die Neubaukessel-01 von Railex. Sie war die erste Spur-Z-Dampflok mit vollständiger Nachbildung der Steuerung und Scherenbremsen. Anfangs besaß sie sogar eine Tenderstromaufnahme mittels Kupferblechen.

Der Göppinger Großserienhersteller versuchte sich zu anderweitig zu profilieren. Er kündigte 1988 erste Digitalmodelle für die Nenngröße Z an. Die Markteinführung sollte mit einer US-Dampflok „Mikado“ (9808), dem Schienenbus als Chiemgau-Bahn (9112) und dem Orient-Express (9108) erfolgen. Selbstverständlich sollten auch Transformator, Digitalzentrale und weitere Ausrüstung zum Angebot gehören. Leider kam das gesamte Programm nicht zur Auslieferung.

Erstmals wurde in diesem Jahr ein Modell der ersten Stunde überarbeitet. Die Baureihe 89 erhielt eine Pendelachse (8805) für bessere Lauf- und Kontakteigenschaften. Mit dem Farbdemonstrationszug (8111) hielten die neuen Produktfarben der DB auch im Modell Einzug.

Mit den IC-Großraumwagen Apmz 123 (8758) und Bpmz 291 (8759) sowie einem US-Kesselwagen (8676 und 8643) bekam das Waggonprogramm Zuwachs.

Eine Zusammenarbeit mit Railex führte 1989 zum Angebot der Wagenpackung „König Ludwig“ (8770).

Des Weiteren gab es eine Erweiterung zum Orient-Express (8778) und mit dem Württemberger Rm (8658), späterer R 10, den ersten Rungenwagen für die Spur Z.

Ab 1990 ging Micro-Trains Line eigene Wege und trennte sich von seiner Mutter Kadee.

In Göppingen hieß es hingegen „Der Zirkus kommt!“. Die Güterwagenpackung „Barum“ (8664) bediente das beliebte Vorbildthema.

Aus neuen Formen stammten die kurzen Drehgestellwagen „Langenschwalbacher“ (8768) und der Huckepackwagen (8662) für LKW-Auflieger.

Zu begeistern wussten auch der „Rheingold“ (8133) der Reichsbahn und die „Lollo“ V 160 (8666).

Es folgten ein Klappdeckelwagen der Epoche I (8601), ein moderner Rolldach- (8668) und Rungenwagen (8655), ein Staubsilowagen (8666) sowie der SBB-Schiebewandwagen (8656) im Jahr 1991.

Ungewohnt im Märklin-Programm war spurweitenübergreifend bis dahin ein Bauzug (8776) mit ozeanblauen Umbauwagen. Eine kleine Sensation war die neue Tenderdampflok der Baureihe 78 (8806). Sie blieb für Jahrzehnte die bestdetaillierte, aber auch bestlaufende Märklin-Dampflok.

„20 Jahre gut gewachsen und immer noch die Kleinste - Mini-Club“, hieß es 1992. Märklin war sichtlich stolz auf seine Minieisenbahn. Der runde Geburtstag brachte Ergänzungswagen „König Ludwig“ (8769) und Druckgaskesselwagen mit Sonnenschutz (8607 und 8667).

Einen „Donald Duck“ gab es zwar nicht für die Zetties, doch beim lokbespannten Lufthansa-Airport-Express konnten sie zwischen beiden Ausführungen wählen (8128 und 8155). Abgerundet wurde das Jubiläumsprogramm von Feuerwehrfahrzeugen (8917) und einer Sattelschlepper-Packung (8916).

Ein erster Rückblick zeigte, dass die Spurweite Z in ihren ersten zwanzig Jahren kräftig Fahrt aufgenommen hatte. Längst gab es ein breites Programm und viele Lücken konnten Stück für Stück geschlossen werden. Alle wichtigen Zubehörhersteller führten ergänzende Produkte für die kleine Spur.

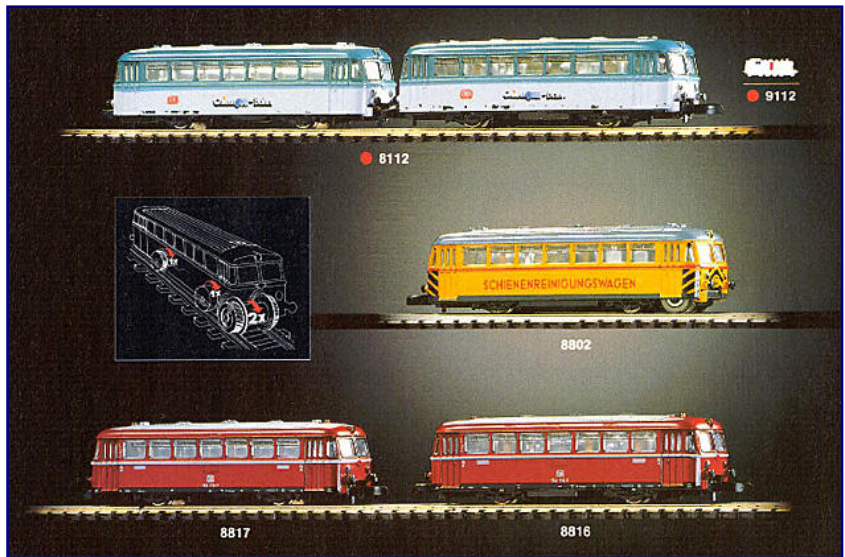


Bild oben:

1989 kündigte Märklin ein Digitalprogramm für die Spur Z an. Der Chiemgaubahn-Schienebus sollte mit der Artikelnummer 9112 eines der ersten drei Modelle für das neue System werden. Zur Auslieferung kam es nicht.

Bild unten:

Zu den bekanntesten Kleinserienherstellern gehörte auch Schmidt (Hameln). Dort gab es Bedruckungsvarianten von Märklin-Modellen wie den Gesellschaftswagen und eigene Konstruktionen wie die „Bügelalte“ E 10³ mit Glockenankerantrieb.

Nischen wurden immer stärker von Kleinserienherstellern geschlossen, die gerade im Maßstab 1:220 eine wichtige Rolle spielten.



Die „Langenschwalbacher“, extrem kurze Drehgestell-Personenwagen, waren eine Märklin-Neuheit aus dem Jahr 1990. Gezogen werden sie von der Baureihe 78, die lange vor ihnen erschien.

Doch das konnte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die fetten Jahre der Modellbahn vorbei waren. Fehlender Nachwuchs machte sich bemerkbar und hatte zur Folge, dass gerade die Spurweite Z mit ihrem geringen Marktanteil ein Schattendasein bei Händler führte oder ganz aus den Läden verbannt wurde.

Im zweiten Teil der Mini-Club-Geschichte werden wir dies tiefer betrachten, wenn uns die nächsten zwanzig Jahre durch neue Höhen und Tiefen führen.

Die Seiten der im Text erwähnten Hersteller:

<http://www.maerklin.de>
<http://www.micro-trains.com>
<http://www.westmodel.de>
<http://www.railex.de>
<http://www.faller.de>
<http://www.kibri.de>
<http://www.vollmer-online.de>
<http://www.brawa.de>
<http://www.noch.de>

Leserbriefe und sonstige Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Zur letzten Ausgabe erhielten wir folgenden Hinweis:

Zunächst möchte ich euch ein Lob aussprechen und mich für die vielen interessanten Berichte bedanken.

Besonders interessiert hat mich an der aktuellen Ausgabe der Bereich der bebilderten Neuheitenvorstellung aus dem Hause Märklin.

Dabei erfreute mich sofort der Hinweis bei der BR 243, dass Märklin das Loch für die Oberleitungsumstellung entfernen wird und dieses meiner Meinung nach unnötige Relikt damit endlich verschwindet.

An der Stelle zur Geschichte des Modells der BR 143 ist allerdings ein kleiner Fehler unterlaufen: 88431 war zwar 1999 eine Neukonstruktion, jedoch keine Insider-Lok, sondern ein Exklusivmodell für die MHI. Der verbaute 5 Poler wurde im MHI-Prospektteil 1/99 nicht mal angekündigt.



Im Märklin-Magazin gab es erst nach Auslieferung der Modelle einen Bericht, dass es sich um einen Test handelte und die Resonanz so positiv gewesen wäre, dass alle Loks den 5-Poler fortan erhalten würden, was auch so umgesetzt wurde.

1999 wurde auch für H-Nuller ein moderner Drehgestellantrieb (C-Sinus) entwickelt, den durften Insider im ICE-S testen, dessen Auflage so beschränkt war, das man an einer Verlosung teilnehmen musste, um den Zug kaufen zu dürfen, in Z war das gelungene Modell der BR 143 zum Glück einfacher zu erhalten.

Die Z-Insiderneuheit 1999 war die 88835 (Kondensender-52), unter der Maxime „größte bis dato gebaute Z-Lok“. Passend zur 143 erschienen die grünen Doppelstockwagen (87290), ebenfalls nur für MHI-Händler und als komplette Neukonstruktion.

Torsten Scheithauer, Düsseldorf

Zu den Märklin-Neuheiten 2012 schreibt dieser Leser:

In Bewertung der von Märklin erkannten und größtenteils beseitigten Mängel bei der BR 44 ist es absolut inakzeptabel, weshalb das Charakteristikum der 44er, der Mittelzylinder immer noch nicht dargestellt wird.

Vor allem nicht, wenn man den relativ geringen Aufwand sieht, den Herr Brüggemann in seinem Bericht zum kosmetischen Upgrade der 44er beschreibt.

Und weshalb sich die Trainini-Redaktion zur Aussage hinreißen lässt, dass „...die Zetties sich leider damit arrangieren müssen, dass die Lok keine Nachbildung des Innenzylinders spendiert bekommt“, ist genauso unverständlich.

Im Gegenteil: Hier hätte Trainini die Fa. Märklin an ihre großen Worte des offenen Briefes an die Z-Gemeinde vom September 2011 erinnern müssen, die da lauteten:

- hoher Detaillierungsgrad
- Hingabe
- Begeisterung
- Neuheitenstrategie
- innovative Impulse

Jörg Rau, Vechelde-Denstorf



Auch Märklins überarbeitete Baureihe 44 findet keine ungeteilte Zustimmung. Bastelararbeit oder Verzicht heißt es also. Foto: Jochen Brüggemann

Eine Seilbahn gehört zu den noch unerfüllten Wünschen:

Seit geraumer Zeit bin ich auf der Suche nach einer Seilschwebebahn für die Z-Spur. Leider bislang ohne Erfolg. Von Brawa gibt es die Schauinslandbahn für N, aber das ist halt etwas zu groß.

Nachdem Sie einen guten Überblick über die Z-Szene und Neuerungen haben dachte ich, frag' doch einfach mal nach. Falls es Derartiges noch nicht gibt, wäre es eine echte Marktlücke. Denn viele Anlagen dürften Berge aufweisen und eine Seilschwebebahn wäre der Hingucker. Bin gespannt auf Ihre Antwort und danke im voraus dafür!

Joachim Karsten, Weinstadt

Antwort der Redaktion: Leider kennen wir auch keinen Hersteller, der für die Spur Z aktuell eine Seilbahn anbietet. Wie Sie sehen auch wir hier eine Marktlücke. Vielleicht hilft ja Ihr Leserbrief, das Interesse dafür auf Herstellerseite zu schaffen.

AZL-Neuheitenauslieferungen im März:

Gleich drei Neuheiten kündigt AZL für den März 2012 zur Auslieferung an. Der dreistöckige Autotransportwagen ist eine Formneuheit und erscheint zunächst in Farben und Anschriften der Southern Pacific (SP).

Durchweg mit unterschiedlichen Betriebsnummern werden sie in zwei Viererpackungen (Art.-Nrn. 91000-1 und 91000-2) und als zwei Einzelwagen (91950-1 und 91950-2) angeboten.

Nur ein einziges Vorbild des Güterzugbegleitwagens mit Seitenausguck der SP trug das attraktive, rotgelbe Farbleid, das in den USA unter dem Namen „Kodachrome“ bekannt wurde.



Güterzugbegleitwagen in Kodachrome-Farben von AZL (Art.-NR. 92000-8). Foto: Ztrack

Anlass der Umlackierung war die geplante, aber nicht durchgeführte Fusion der Bahngesellschaften SP und ATSF. Das Modell erscheint unter der Artikelnummer 92000-8.

Auch die dritte Neuauslieferung hat Vorbilder der SP zum Thema. Der gedeckte Schüttgutwagen mit drei Ausläufen erscheint im hellgrauen Lack dieser Gesellschaft mit großen Eigentümeraufschriften in Schwarz als Viererpackung (90307-1) und Einzelwagen (91307-1).

Größere Bilder sind unter <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html> bei unserem Partnermagazin zu finden.

Veranstaltungen in Dieringhausen:

Zu den Veranstaltungsanzeigen des Stammtisches Untereschbach e.V. möchten wir noch einen redaktionellen Hinweis ergänzen.

An den genannten Ausstellungssonntagen im Eisenbahnmuseum Dieringhausen finden auch Dampfzugsonderfahrten ins schöne Wiehltal statt.

Zugferd ist die mustergültig wieder aufgearbeitete Dampflokomotive „Waldbröhl“, die ebenfalls im Museum zu Hause ist.

Damit lohnt sich ein Besuch sicher nicht nur für Zetties.

Nächster Veranstaltungstag ist der 29. April 2012. Informationen sind unter <http://www.stammtisch-untereschbach.de> zu finden.



Von Dieringhausen aus lassen sich Sonderfahrten mit der „Waldbröhl“ erleben.
Foto: Stammtisch Untereschbach e.V.



Die hölzernen Bierkisten von Wiedenhaupt-Miniaturen sind in exakt maßstäblicher Größe nach Vorlagen aus dem Dortmunder Brauereimuseum gefertigt worden.

Bierkisten für Spur Z lieferbar:

Vor einem Monat durften wir sie als Neuheit 2012 ankündigen: Bierkisten im Maßstab 1:220 von Wiedenhaupt-Miniaturen (Berlin).

Jetzt sind sie schon ausgeliefert und bestechen durch ihre beeindruckend feine Ausführung und maßstäbliche Größe.

Gefertigt wurden sie auf unsere Anregung und nach Vorlagen aus dem Dortmunder Brauereimuseum. Zu beziehen sind sie direkt vom Hersteller elektronisch unter <http://www.wiedenhaupt-miniaturen.de>.

Programmerweiterungen bei Modellbaufarben.de:

Bei Modellbaufarben.de gab es kurz nach den Frühjahrsneuheiten schon wieder neue Programmerweiterungen. So sind neben neuen Farb- und Lacksystemen für den Modellbau nun auch

Redaktionsschluss der letzten Ausgabe mit den Frühjahrsneuheiten schon wieder neue Programmerweiterungen. So sind neben neuen Farb- und Lacksystemen für den Modellbau nun auch

ein transparenter Primer von Vallejo (Art.-Nr. HeWa-Set-B01) und ein neuer Verdüner für den Spritzeinsatz (71361) vom selben Hersteller im Programm.

Willkommen ist auch die vergrößerte Angebotspalette bei Polystyrolprofilen: Rundstäbe gibt es ab sofort in den Durchmessern 0,5, 0,75, 1,0, 1,5, 2,0, 2,5, 3,0, 3,5 und 4,0 mm. Ebenso werden I-, U-, T-, C- und L-Profile angeboten. In Kürze folgen noch Quadrat- und Rechteckprofile, Winkel, Streifen und Strukturplatten.

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Das letzte, deutsche Bahnjubiläum ist längst vorbei, da schafft es auch Märklins Gratulant endlich in die Ladenregale. Ausgeliefert wurden im März die Modelle der Drehstromlok Baureihe 120¹ der Deutschen Bahn AG im silberfarbenen Grundlack mit schwarz-rot-gold abgesetzten Flächen zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ (Art.-Nr. 88480).



Zwei Jahre nach dem Bahnjubiläum wurde das Modell der Baureihe 120¹ (Art.-Nr. 88480) von Märklin ausgeliefert.

Das Modell macht hinsichtlich seiner Umsetzung einen qualitativ hochwertigen Eindruck.

Dazu trägt auch die brünierte Umstellschraube für den Oberleitungsbetrieb bei, die in dieser Form auf dem basaltgrauen Dach kaum noch ins Auge fällt.

Die Fahreigenschaften auch im geringen Spannungsbereich sind tadellos.

Gefertigt wurde dieses Sondermodell als einmalige Serie für die Mitglieder des Insiderclubs. Ein Echtheitszertifikat liegt dem Modell bei.

Kreativ-Weltrekordteam kündigt neuen Rekordversuch an:

Das Kreativ-Weltrekordteam, bestehend aus vier Männern und zwei Frauen, kündigt für Freitag, 20. April 2012 einen neuen Rekordversuch auf der Messe Intermodellbau in Dortmund an.

Unter dem Motto „Wir machen ein Fass auf!“ will die sechsköpfige Gruppe aus Nordrhein-Westfalen durch eine außergewöhnliche Idee Märklins Mini-Club zum 40. und der Dortmunder Westfalenhalle 1 zum 60. Geburtstag gratulieren – zusammen 100 Jahre seien Grund genug, eine neue Herausforderung anzunehmen.

Vor den Augen der Messebesucher, Medienvertreter und Sponsoren soll das kleinste Bierfass der Welt gebaut, mit Brinkhoffs No. 1 aus Dortmund befüllt, dicht verschlossen und dann feierlich angezapft werden.

Die genauen Rekordbedingungen für die offizielle Anerkennung wurden vom Rekord-Klub Saxonia, der für Deutschland das offizielle Weltrekordarchiv führt, festgelegt und den Herausforderern übermittelt. Die anwesenden Zeugen werden deren Einhaltung überwachen und bestätigen. Als Medienpartner für die Filmdokumentation und Berichterstattung konnten Märklin TV und der Westdeutsche Rundfunk, Landesstudio Dortmund gewonnen werden.

Unterstützende Firmen sind die Messe Westfalenhallen Dortmund, Märklin und die Radeberger-Gruppe, zu der die Dortmunder Actien-Brauerei gehört. Hilfe für die Vorbereitungen gab es auch vom Dortmunder Brauereimuseum.

Im Nachgang der Messe entstehen mit Hilfe von 30 Bierkisten, die zuvor Bestandteil der Weltrekord-Pressefotokulisse sein werden, bei Trafofuchs spezielle Figuren einer Sonderserie.

Die Bierkisten sind eine Spende von Wiedenhaupt-Miniaturen (Berlin). Der Reinerlös aus dem Verkauf dieser Figuren soll im Rahmen des Projekts „Modellbahn(er) für Kinder“ in Form von Modellbahnausstattungen wieder Kindergärten zu Gute kommen.



Glms 207 von FR ausgeliefert:

Freudereich Feinwerktechnik hat den gedeckten Bundesbahn-Güterwagen Glms 207 für die Epoche IV ausgeliefert (Art.-Nr. 49.342.10). Das komplett aus Metall hergestellte Modell stellt eine Einmalaufgabe dar und erfreute sich einer überraschend großen Beliebtheit.

Dieser Glms 207 besitzt ein Schiebefenster wie das FR-Modell, besitzt aber eine abweichende Lackierung der Stirnwand.

Wie von anderen Kleinserienmodellen aus dem Hause FR gewohnt, besticht auch diese Neuheit wieder durch exakt eingehaltene Vorbildmaße, perfekte Umsetzung bis ins kleinste Detail sowie saubere Lackierung und feine Bedruckungen mit lupenlesbaren Anschriften.



Der neue Glms 207 von Freudereich Feinwerktechnik für die Epoche IV (Art.-Nr. 49.342.10) ist hier als erster Wagen hinter der Lok zu sehen.

Das Modell bildet einen von der DB modernisierten Wagen der ehemaligen Kriegsbauart „Bremen“ nach und ist, wie auch der „Oppeln“ von weit außen gelagerten Achsen geprägt, die ihm sein markantes Erscheinungsbild gaben.

Als Vorbild hat sich FR eine Variante mit Schiebefenster statt Klappluke ausgesucht. Ebenso war beim konkreten Vorbild dieses Wagens mit der Betriebsnummer 21 80 143 0 850-4 nicht der weißaluminiumfarbene Anstrich des Daches bis auf die Stirnwände heruntergezogen worden.



Neu ist auch der „Oppeln“ in der Ausführung für die belgische Staatsbahn SNCB (32.334.02). Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Mit dem nun erschienenen Modell werden Ganzzüge oder Wagengruppen aus gedeckten Wagen wieder um eine interessante Bauart reicher. Vielfalt und Abwechslung sind willkommen. Wie zu erwarten, sind nur noch wenige – als Bestellreserve gefertigte - Exemplare frei verfügbar, die interessierten Kunden nun in Altenbeken angeboten werden sollen.

Kurz vor Redaktionsschluss gelangten auch die Wagenpackungen „Oppeln“ mit zwei Exemplaren für die belgische Staatsbahn SNCB (32.334.02) zur Auslieferung. Auch hier zeichnet sich eine hohe Nachfrage ab. Die letzten verfügbaren Exemplare sollen ebenfalls in Altenbeken angeboten werden.

Neuer Trainini Index 2011 erscheint im April:

Auf unseren Aufruf im letzten Jahr hatte sich Axel Reimann (<http://www.ersatzteile-1zu220.de>) gemeldet und bereit erklärt, die PDF-Suchfunktion für Inhalte alter Ausgaben künftig zu aktualisieren.

Für diese Hilfe danken wir herzlich, denn sie ermöglicht es uns, Anfang April den neuen **Trainini Index 2011** bereitzustellen, der Themen in allen Ausgaben bis einschließlich des kompletten Jahrgangs 2011 findet. Er ist nun auch wieder mit den aktuellen Adobe-Versionen nutzbar.

Programmerweiterung bei Passmann:

Neu im Vertrieb von Oliver Passmann (<http://www.passmann.com>) sind die Produkte des US-Herstellers Searails. Besonders interessant für die Zetties ist aktuell ein zweiachsiges Fahrwerk mit kurzem Achsstand. Es eignet sich zum Beispiel für den Bau von Geisterwagen auf Basis kurzer Länderbahnwagen. In Altenbeken werden diese Produkte voraussichtlich erstmals angeboten.

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für die Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der Redaktion.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Bernd Mayershofer

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an redaktion@trainini.de.

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.