

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



Wunderwerk Schweineschnäuzchen

**Glücklose Stromlinienlok 05 003
Bericht von der Modellbahn Köln**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

im Sauseschritt ist wieder ein weiteres Jahr an uns vorbei gegangen. In der nächsten Ausgabe werden wir auf viele, teils auch turbulente Ereignisse zurückblicken und schauen, ob und wie das Jahr 2014 die Spurweite Z nach vorn gebracht hat.

Für uns wird das gleichzeitig auch der Einstieg in ein ganz besonderes Jubiläumsjahr sein: Im August 2015 wird **Trainini®** nämlich bereits zehn Jahre alt! Junge, wie die Zeit vergeht...

Doch vorher werfen wir noch einen Blick darauf, was uns das Weihnachtsgeschäft an Auslieferungen bringt. Die Titelseite haben wir einem Modell gewidmet, das uns wie kein anderes zuvor beeindruckt hat. Der Wismarer Schienenbus von Z-Modellbau setzt Maßstäbe und das möchten wir mit einem ausführlichen Testbericht würdigen.

Hinter seinen eigenen Ansprüchen hinkt dagegen Märklins Messingmodell der 05 003 mit Stirnführerstand her. Für uns sehr erstaunlich, lässt das jüngste Modell aus diesem Hause viele angekündigte Details vermissen. Doch Märklin hat inzwischen reagiert und ruft die Lok ins Werk zurück.

All das finden Sie ebenfalls in einem langen Bericht in dieser Ausgabe. Gewissenhaft haben wir alle wichtigen Punkte zusammengestellt und einen kurzen Abriss der Vorbildgeschichte vorangestellt. Nun sind wir auf die Nacharbeiten Märklins gespannt und bleiben für Sie hier am Ball.

Der sprichwörtliche Ausdruck liefert uns das Stichwort für eine weitere Modellvorstellung: Wer sich für Fußball begeistert und es geschafft hat, kleinere Verkehrsflugzeuge in seine Anlage zu integrieren, darf sich nun freuen.

Herpa hat die Boeing 737-800 der Turkish Airlines gleich in zwei Produktlinien umgesetzt, wie sie seit rund einem Jahr in den Farben von Borussia Dortmund unterwegs ist. Sie fliegt die Mannschaft zu internationalen Spielen, befördert Vereinsfunktionäre und kommt auch im regulären Liniendienst zum Einsatz. Auf's Modell übertragen verspricht das Leidenschaft und mit etwas Umsetzungsgeschick auch spannende Szenen.

Mit noch frischen Eindrücken aus Utrecht sind wir nach Köln zur 31. Internationalen Modellbahnausstellung gefahren. Unser besonderes Augenmerk galt neben der Spur Z auch den Nachwuchsangeboten. Einen Bericht von dieser wichtigen Messe finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe.

Den runden Abschluss in diesem Jahr bilden zwei aktuelle Literaturempfehlungen, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten. Das eine Buch befasst sich mit dem deutschen ICE und stellt alle Baureihen, die unter dieser Marke fahren, einzeln vor. Der zweite Band ist ein Nachschlagewerk für alle Fahrzeuge der ÖBB seit 1947, von denen einige auch schon im Maßstab 1:220 umgesetzt wurden.

Viel zu schnell ist auch dieses Vorwort nun zu Ende. Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre, vor allem aber ein gesegnetes Weihnachtsfest und alles Gute für 2015!

Ihre

Trainini®-Redaktion



Bernd Knauf, Holger Späing & Joachim Ritter
Ihre Redaktion von **Trainini®**

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Die Überraschung aus Chemnitz.....	4
Staubgefeuerte Schnellfahrdampflok.....	12
Fußball (f)liegt in der Luft.....	26

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Die komplette ICE-Geschichte.....	31
Lok-Lexikon für Österreich	33

Impressionen

Internationale Modellbahn in Köln	35
Zetties und Trainini im Dialog.....	44

Impressum	51
-----------------	----

Wir danken der Eisenbahnstiftung, Gerhard Maurer und Dirk Rohwerder für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Dezember 2014

Titelbild:

Perfekte Landschaft als Kulisse für ein perfektes Modell. In seiner wohl schönsten Ausführung fährt der Wismarer Schienenbus von Z-Modellbau auf den Modulen von Raimund Meiseberg und Axel Schmidt über eine verträumte Nebenstrecke.

Wismarer Schienenbus von Z-Modellbau

Die Überraschung aus Chemnitz

„Schweineschnäuzchen“ werden die Schienenbusse der Waggonfabrik Wismar liebevoll genannt und sie erfreuen sich bis heute einer ungebrochen großen Beliebtheit bei Modellbahnern. Der rührige Kleinserienhersteller Z-Modellbau aus Chemnitz hat das erkannt und ein Modell geschaffen, das neue Maßstäbe setzt. Götz Guddas hat es sich deshalb ganz genau angesehen und für uns getestet.

In den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts begann die Suche nach Möglichkeiten, auch schwach ausgelastete Nebenstrecken möglichst wirtschaftlich betreiben zu können. Die dort meist eingesetzten Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP) waren wegen vieler Rangieraufenthalte extrem langsam. Zusätzlich machte eine äußerst geringe Zugdichte das Fahren mit der Bahn wenig attraktiv.

Kreative Lösungen waren gefragt, doch gerade für die chronisch klammen Privatbahnen kaum zu bezahlen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erkannte zudem die Konkurrenz, die vom aufsteigenden Automobil ausging. Sie versuchte dem durch den Einsatz neu entwickelter Triebwagen zu begegnen, um den auf Nebenstrecken äußerst unrentablen Dampfbetrieb ablösen zu können.



Der Wismarer Schienenbus T 141 war ursprünglich bei der Kleinbahn Lüchow-Schmarsau im Einsatz und blieb betriebsfähig im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein erhalten. Er lässt sich zum Typ B zuordnen, besitzt aber keinen eingezogenen Einstiegsbereich.

gehängten Beiwagen verstärken, da sie reguläre Zug- und Stoßvorrichtungen leichter Bauart besaßen.

Einen anderen Ansatz versprach das Konzept des Schienenomnibusses. Die DRG konnte nur ein einziges Mal dafür begeistert werden und beschaffte drei Exemplare von Henschel, die in Anlehnung an die Bauart von Straßenbussen entstanden. Als VT 133 006 bis 008 bezeichnet, kamen sie in der Direktion Regensburg zum Einsatz, erwiesen sich aber als nicht besonders betriebstauglich.

Das Suchen nach Lösungen brachte viele verschiedene Entwicklungen in Form unterschiedlicher Antriebs- und Motorkonzepte, die sich alle an Waggonbauprinzipien orientierten.

Doch keines brachte Aussichten auf eine auch nur einigermaßen rationelle Massenfertigung, die es auch den Privatbahnen erlaubt hätte, solche Fahrzeuge zu erwerben.

Erkennen ließ sich aber, dass mit zweiachsigen Brennkrafttriebwagen leichter Bauart beachtliche Fahrzeitverkürzungen erreichen ließen und Fahrgäste zurückgewonnen werden konnten.

Bei Bedarf ließen sich die Dieseltriebwagen der Reichsbahn mit anstoßvorrichtungen leichter Bauart

Erfolgreicher war die Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar mit ihrem Triebwagen des Typs Hannover, der unter dem Begriff Wismarer Schienenbus bekannt und berühmt werden sollte. 1932 stellte sie den T1 für die Kleinbahn Lüneburg – Soltau (heute ein Teil der OHE) vor, mit dem sie dem Rat des Landeskleinbahnamts Hannovers gefolgt war, ein leichtes, wartungsarmes und preisgünstiges Zweirichtungsfahrzeug zu bauen.

Das neue Fahrzeug verwendete viele Teile aus dem Bau von Straßenfahrzeugen und alle waren für die Wartung leicht zu erreichen, weil die Motoren in Hauben vor dem Fahrzeugkasten platziert wurden. Dies gab dem Typ Hannover ein unverwechselbares Aussehen, das ihm auch den Spitznamen „Schweineschnäuzchen“ einbrachte.



Vorbildlich restauriert zeigt sich der ebenfalls betriebsfähige T2 der früheren Kleinbahn Bremen-Thedinghausen im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Er trägt einen mit der DRG-Farbgebung identischen Anstrich und gehört zum längeren Typ A. Als Besonderheit besitzt er Räder mit einem größeren Durchmesser von 900 mm.

Mangels Wendegetriebe, das in beiden Fahrtrichtungen eine gleich hohe Geschwindigkeit ermöglicht hätte, war der Einbau von zwei Motoren erforderlich – es lief jeweils nur einer pro Fahrtrichtung. Jedes der beiden mechanischen Getriebe hatte fünf Vorwärts- und einen Rückwärtsgang. Ersatzteile für die 40-PS-Benzinmotoren (später Dieselmotoren) ließen sich bei jedem Ford-Händler kaufen.

Nicht selbstverständlich für jene Zeit war, dass alle Sitze gepolstert waren, obwohl sie zur 3. Klasse gehörten. Dieses einfache, aber wirkungsvolle Konzept erlaubte auch vielen Privatbahnen eine Anschaffung des modernen Fahrzeugs. Dies hatte zur Folge, dass der Motorisierungsgrad vieler Privatbahnen bis zum Beginn des 2. Weltkriegs auf einen höheren Grad als bei der staatlichen Reichsbahn gestiegen war.

Auch in ihren Bestand gelangten schließlich noch „Wismarer“: Mit dem Wiederanschluss des bis 1935 vom Völkerbund verwalteten Saarlands gelangten insgesamt acht Schienenbusse der Baujahre 1933 und 1934 in ihren Bestand. Abweichend zur üblichen Bauweise besaßen vier von ihnen einen längeren Achsstand (6.000 mm) und Dieselmotoren. Die anderen vier teilten sich je zur Hälfte auf Benzin- und Dieselaggregat auf.

Drei der Exemplare mit langem Achsstand gelangten in den Bestand der Deutschen Bundesbahn und wurden von ihr als VT 88 900 bis 902 eingereiht, bevor sie an die Wittlager Kreisbahn abgegeben wurden. Mit kurzem Achsstand gab es hingegen nur einen Vertreter im DB-Bestand, der ebenfalls



Die markante Front brachte dem Wismarer Schienenbus schnell den Spitznamen „Schweineschnäuzchen“ ein.

Dieselmotoren besaß. Er wurde als VT 89 900 (ex 133 010) bezeichnet und diente Z-Modellbau als Vorlage.

Durch die Verstaatlichung von Privatbahnen gelangten 1949 insgesamt elf normal- und schmalspurige Vertreter in den Bestand der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Sie wurden bis 1969 ausgemustert.

Die normalspurigen Fahrzeuge trugen bei der DR die Betriebsnummern VT 133 505 bis 510 sowie 513 bis 515.

Ohne praktische Bedeutung blieb die Veröffentlichung eines Typenprogramms mit den Bauarten A bis E im Jahr 1940, denn die meisten Schienenbusse hatten nur den Grundaufbau sowie die drei- oder

vierfenstrige Ausführung gemeinsam, so dass sie nicht eindeutig zuzuordnen waren.

Insgesamt fertigte die Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar AG bis 1941 insgesamt 57 Exemplare für alle gängigen Spurweiten. Hinzu kamen noch 30 in Lizenz gefertigte Schienenbusse für die spanische Breit-, aber auch Schmalspur. Für die Langlebigkeit der einfachen, aber eben robusten Konstruktion sprechen viele museal und bis heute betriebsfähig erhaltene Exemplare.

Das Modell

Z-Modellbau aus Chemnitz hat sich auf die Umsetzung kleiner Fahrzeuge spezialisiert, deren Motorisierung noch vor knapp zehn Jahren als unmöglich galt. Aus der Werkstatt von Dr. Andreas Scheibe stammen schon geradezu legendäre Modelle wie die Köf 2, der „Glaskasten“, die E 69 02 oder auch die von uns als Neuerscheinung des Jahres 2010 ausgezeichnete Ee 3/3.

Mit der Umsetzung des Wismarer Schienenbusses Typ B in den Ausführungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Art.-Nr. 4101), Deutschen Reichsbahn der DDR (4105) und der Deutschen Bundesbahn (4103) hat er konstruktiv Neuland betreten und ein großes Wunschmodell der Zetties in den Maßstab 1:220 umgesetzt.

Wie gut ihm das gelungen ist, zeigt ein Vergleich mit der rund 20 Jahre alten Westmodel-Konstruktion. Ist der Antrieb wegen des gleichen Motortyps noch vergleichbar, so zeigen sich die Unterschiede zu Gunsten von Z-Modellbau umso deutlicher in der Umsetzung des Aufbaus.

Maße und Daten zum Wismarer Schienenbus Typ B der DRG

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Stoßbügel	10.100 mm	45,9 mm	46,0 mm
Höhe über SO (Dach) (Reling)	2.865 mm nicht bek.	13,0 mm ---	13,7 mm 14,8 mm
Größte Breite	2.902 mm	13,2 mm	13,5 mm
Achsstand	4.000 mm	18,2 mm	17,8 mm
Raddurchmesser	700 mm	3,2 mm	3,4 mm
Gewicht	6.200 kg	---	14,5 g
Achsfolge	A 1		
Zul. Höchstgeschwindigkeit	56 km/h		
Baujahre	1932 - 1941		
Gebaute Stückzahl	87 Exemplare (inkl. 30 Lizenzbauten)		

In geradezu perfekter Weise entstand dieser aus Ätzblechen, die äußerst sauber gearbeitet und präzise verlötet sind. Der für das Vorbild so typische Eindruck zeigt sich zudem in angesetzten Details, die je nach Form ebenfalls in Ätztechnik oder aber im Weißmetallschleuderguss hergestellt wurden.

Das Auge bestechen vor allem die Geländer des Dachgepäckträgers und die Fahrradhalter an den Vorbauten, die zum Feinsten gehören, was wir je in einem Modelltest gesehen haben.

Hier wurde, um es ganz klar und unmissverständlich auszudrücken, ein neuer Maßstab gesetzt, der auf viele Jahre Bestand haben dürfte.

Eigens hergestellt wurden auch die Räder, die beim Vorbild mit 700 mm Durchmesser ein recht geringes Maß aufweisen.

Auch Lackierung und Bedruckung stehen dem nicht nach. Dr. Andreas Scheibe hat die Originalfarbtöne perfekt getroffen und unterstreicht den vorbildgerechten Eindruck auch mit dem leicht matten Glanzgrad und tadellosem Spritzbild einmal mehr.

Die Betriebsanschriften werden teilweise per Schiebebild und Tampondruck aufgebracht. Auch hier stellen wir ein gestochen scharfes Bild fest, bei dem alle Anschriften dort sitzen, wo sie auch sein sollen.

Das bestätigt auch das für die folgenden Testschritte herangezogene Modell der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Epoche II. Absolut korrekt zeigt sich zudem das Einhalten der Vorbildmaße (siehe Tabelle).



Bild oben:
Die Seitenansicht zeigt die sehr saubere Verarbeitung, Lackierung und Bedruckung. Die filigranen Ansetzteile unterstreichen die hervorragende Gesamtwirkung.

Bild unten:
Häufig fällt der Betrachterblick von oben aufs Modell. Dann zeigen sich die sogar durchbrochen geätzten Tritte der Fahrrad- und Milchkannenhalter neben den Vorbauten besonders gut. Bei de Fotos: Götz Guddas

Technische Wertung

Neu für ein Modell aus dem Hause Z-Modellbau ist das Verwenden eines Glockenankermotors (Maxon) mit Schwungmassen. Er ruht in einem CNC-gefrästen Fahrwerksblock aus Messing, der dem schönen Modell das erforderliche Gewicht und einen tiefen Schwerpunkt verleiht.

Der Antrieb auf beide Achsen erfolgt über Schnecke und Zahnräder. Die mit der Steigung der Schnecke gewählte Untersetzung sorgt dafür, dass der schnell laufende Motor das Modell nicht zu einem Rennpferd macht – doch dazu gleich noch mehr.

An dieser Stelle soll der Hinweis genügen, dass es der richtige Weg war, um die bei einem Schienenbusmodell drohenden Schwachpunkte zu vermeiden. Kritisch sind wegen der nur zwei, noch dazu eng beieinanderstehenden Achsen sonst kurze Stromunterbrechungen, die zum Anhalten oder Ruckeln führen könnten. Und eben das trifft auf die Neuheit aus dem Hause Z-Modellbau nicht zu.

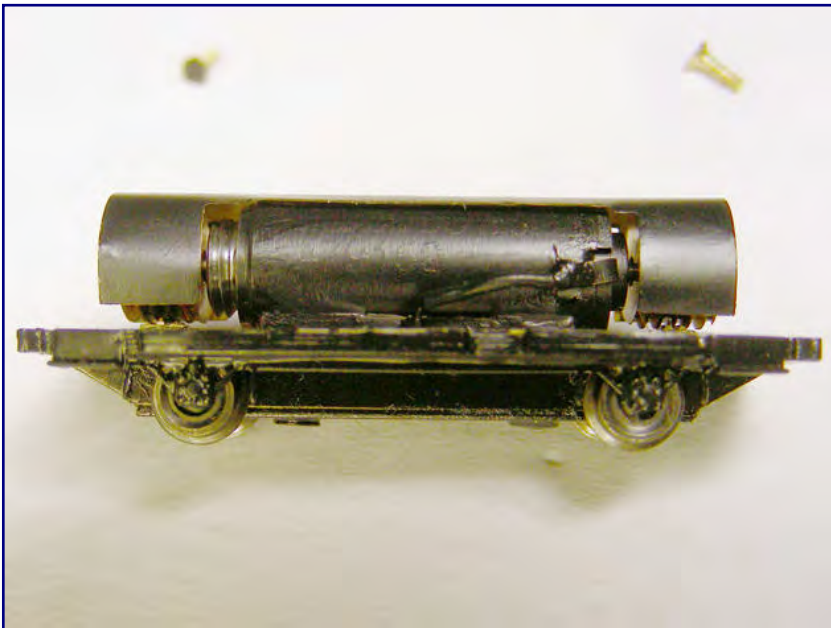
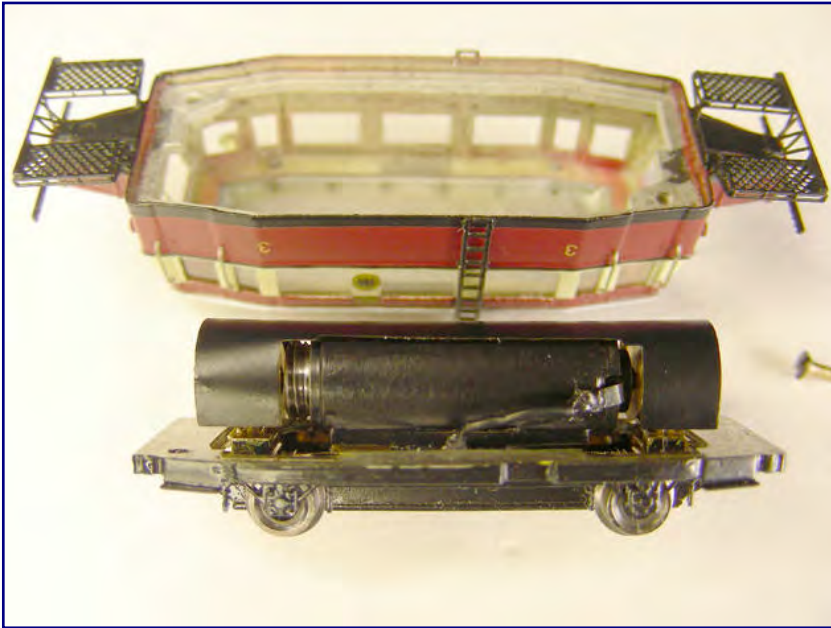


Bild oben:
Zwei Schlitzschrauben halten das Gehäuse auf dem Fahrwerk. Nach dem Abnehmen zeigen sich in dieser ungewohnten Perspektive auch die Details an den Achslagern sehr gut dem Betrachter.

Bild unten:
Ein kräftiger Glockenankermotor sorgt über die beiden großen Schnecken, die gleichzeitig die Funktion von Schwungmassen übernehmen, für vorbildliche Fahreigenschaften. Das blanke Messing ist dem Blick des Betrachters durch die schwarze Abdeckung entzogen. Beide Fotos: Götz Guddas

bisherigen Tests! Die Stromaufnahme beträgt dabei nur 2,2 mA. Sie steigt bei Stellung 100 am weißen Märklin-Trafo 67011 auf 13 mA, bei Stellung 150 auf gerade mal 15 mA an. Auch diese geringen Messwerte unterstreichen die Hochwertigkeit des Motors und ein leicht laufendes Getriebe.

Bei voller Fahrspannung erreicht das Modell umgerechnet 198 km/h und damit fast ICE-Geschwindigkeit. Dieser Wert liegt weit außerhalb der NEM 661, die für Spur Z eine um 60 % erhöhte

Die hohe Drehgeschwindigkeit des Motors sorgt in kritischen Situationen dafür, dass auch kurze, stromlose Abschnitte wie etwa auf Weichen sicher und ruckfrei überfahren werden.

Für die Stromaufnahme werden über nahezu unsichtbare Federbleche alle vier Räder herangezogen, was je zwei Punkte pro Pol bedeutet – mehr geht nicht, weil der Wismarer nicht mit Bei- oder Güterwagen kuppelbar war.

Für einen sicheren Kontakt zur Schiene sorgt das mit 14,5 Gramm überraschend hohe und so völlig ausreichende Gewicht des Modells.

Ein Test zur möglichen Anhängelast erübrigt sich, weil der Wismarer Schienenbus immer solo unterwegs ist und daher nur sein eigenes Gewicht zu bewegen hat.

Tester für das Erheben der elektrischen Messwerte und die Fahrprüfungen war Götz Guddas: Der „Wismarer“ von Z-Modellbau setzt sich bereits bei einer Gleichspannung von 2,2 Volt in Bewegung.

Mangels Rastmoment entspricht dies auch der kleinsten Dauerfahrspannung, mit dem das Modell auch Weichen überfahren kann.

Bei der genannten Spannung legt es eine Schienenlänge von 110 mm in 138 Sekunden, also mehr als zwei Minuten, zurück.

Umgerechnet aufs Vorbild ergibt dieser Wert eine minimale Fahrgeschwindigkeit von nur 0,6 km/h – ein absoluter Rekordwert aus allen

Endgeschwindigkeit akzeptiert (hier: 89,6 km/h). Doch diese stellt für uns keinen Maßstab dar, weil jeder Modellbahner die gewählte Geschwindigkeit immer noch selbst am Trafo bestimmt.

Zur NEM 661 möchten wir ergänzen, dass die Normwerte dem Eindruck einer zu langsamen Fahrgeschwindigkeit besonders bei den kleinen Baugrößen entgegenwirken sollen.

Zudem soll sie sicherstellen, dass ausreichende Reserven für schwere Anhängelasten in Kurvenfahrten und auf Steigungen bestehen. Insofern möchten wir sie weitgehend als Mindestwerte verstehen.

Voraussetzung für eine gute Bewertung der Höchstgeschwindigkeit durch uns ist deshalb ein ausreichender Regelbereich bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds zuzüglich NEM-Zuschlag. Und diese Voraussetzung ist bei diesem Modell zweifelsfrei gegeben. Insofern wurde auch dieses Testkriterium zu unserer vollen Zufriedenheit erfüllt.



Die beiden Zahnräder auf den Achsen liegen nach unten frei. Auch auf dieser Aufnahme zeigen sich wieder die sehr filigranen Trittbleche an den Vorbauten. Foto: Götz Guddas

Zusammenfassung

Mit dem Wismarer Schienenbus hat Dr. Andreas Scheibe für eine Überraschung in Altenbeken gesorgt, auf deren Auslieferung viele Zetties seitdem sehnsüchtig gewartet haben.



Die wohl beliebteste Ausführung des Modells in den Farben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft legt einen Zwischenhalt im Ausweichbahnhof Sägethal ein. Foto: Götz Guddas



Die Bundesbahnausführung als VT 89 900 (Bild oben) und der VT 133 513 der ostdeutschen DR (Bild unten) vervollständigen die Palette der deutschen Staatsbahnausführungen. Damit ist für jeden Freund der Epochen II bis III, in denen das Vorbild im regulären Dienst unterwegs war, ein passendes Modell im Sortiment von Z-Modellbau zu finden.

Doch gut gemeint hieße ja nicht gleichzeitig gut gemacht, weshalb sich das Serienmodell nun unserem Test unterziehen musste. Die Ergebnisse sprechen eine deutliche Sprache und haben selbst unsere kühnsten Erwartungen übertroffen. Zeichneten sich bislang schon alle Modelle von Z-Modellbau durch hervorragende Fahreigenschaften aus, so steht auch die jüngste Kreation dem in keiner Weise nach.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Im Markt weltweit alleinstehend sind bislang die Filigranität und Detailverliebtheit der Konstruktion. Diese Merkmale wird so schnell niemand erreichen, geschweige denn übertreffen.

Daher sind auch alle drei Varianten ihren Preis mehr als wert. Der Wismarer Schienenbus Typ B erreicht in dieser Disziplin mühelos die höchste Punktzahl. An ihm werden sich bestimmt noch viele weitere Konstruktionen messen lassen müssen.

Nur konsequent ist daher seine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 in der Kategorie Lokomotiven. Im Rennen um diese Auszeichnung der **Trainini®**-Redaktion geht er gleich als haushoher Favorit ins Rennen.

Alle Fotos: Götz Guddas

Hersteller und Bezugsquelle:
<http://www.z-modellbau.de>

Bilder rechts und unten:
Drei Ansichten des DRG-Modells, die die namensgebende Schnauze besonders treffend in Szene setzen, haben wir uns für den Schluss bewahrt. Dieses Modell geht als klarer Favorit ins Rennen um die Auszeichnung „Neuerscheinung des Jahres 2014“. Alle Fotos: Götz Guddas



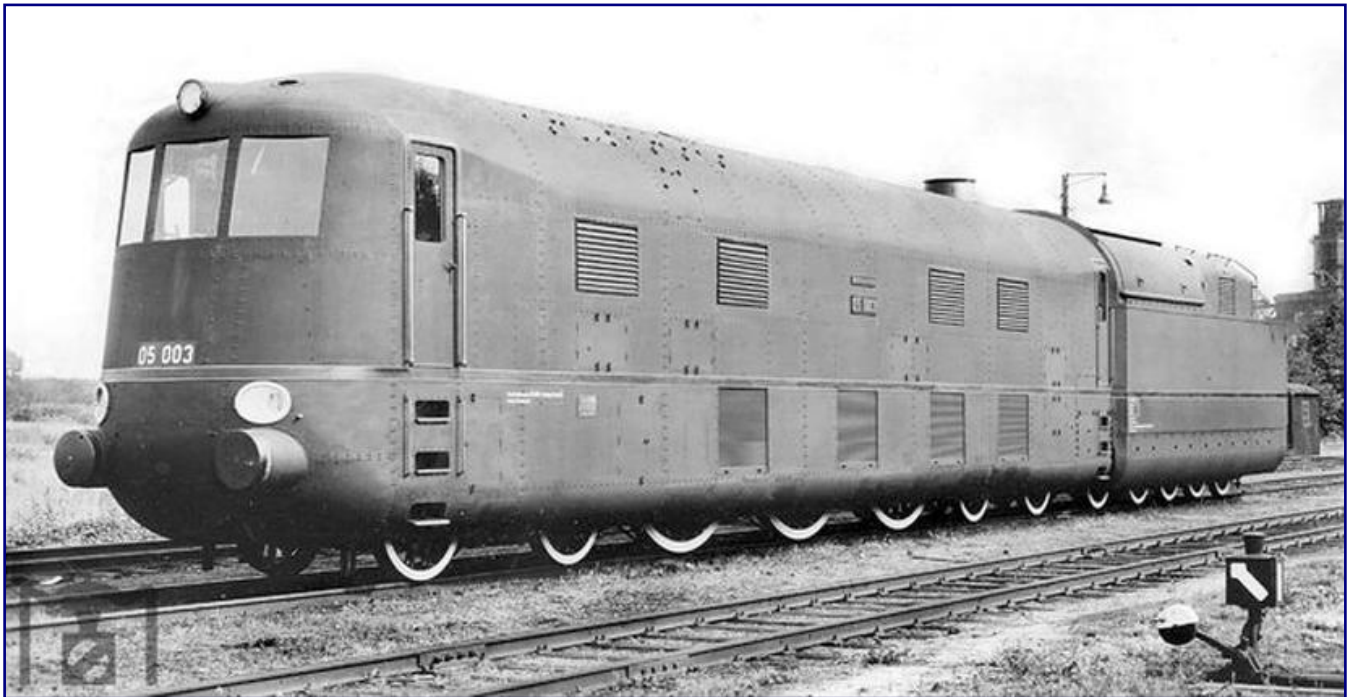
Märklins Start in eine neue Produktserie?

Staubgefeuerte Schnellfahrdampfloks

Große Hoffnung lastete auf der stromlinienverkleideten Schnellfahrlok 05 003 der Deutschen Reichsbahn. Ähnlich dürfte es Märklins Modell nach diesem Vorbild gehen, das erst in diesem Monat ausgeliefert wurde. Das besondere an der Miniatur ist seine Umsetzung als schweres Messingmodell, das Märklin in seine von Trix und Minitrix bekannte Produktserie „Fine Art“ einordnet. Wird sich die Neukonstruktion besser bewähren als ihr einstiges Vorbild?

1933 begann mit dem „Fliegenden Hamburger“ der Siegeszug der Schnelltriebwagen im hochwertigen Fernverkehr. Die deutsche Dampflokindustrie wollte dem nicht tatenlos zusehen und setzte ihm den Henschel-Wegmann-Zug entgegen. Die Konkurrenzsituation verschärfte sich jedoch 1935 wieder, als die Serientriebzüge ins Rollen kamen, weil sie auch in punkto Komfort zu ihm aufgeschlossen hatten.

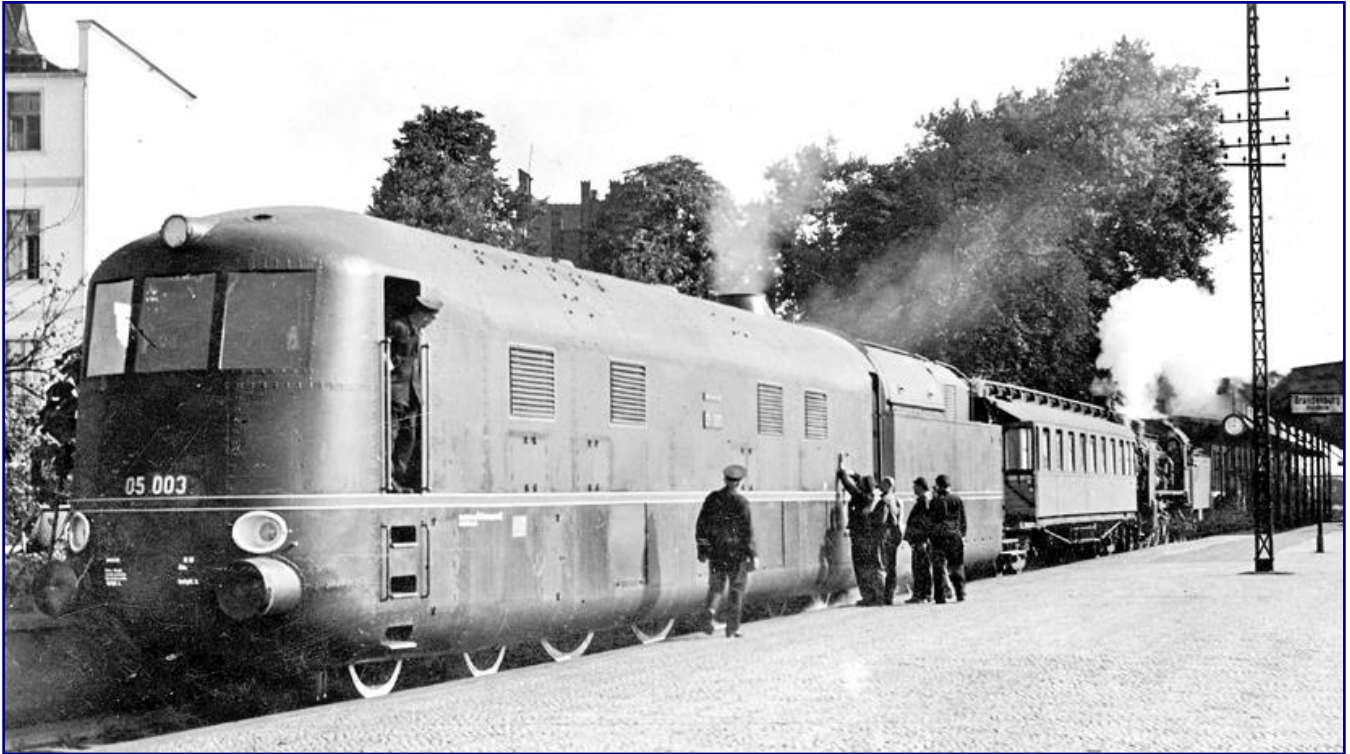
Dass die Dampflok im Verkehr mit hohen Geschwindigkeiten dennoch nicht abgeschrieben war, lag neben dem Einfluss ihrer nicht ausgelasteten Hersteller auch an den neuen politischen Rahmenbedingungen: Das Regime wollte energiepolitisch unabhängiger werden. Daher galt es, verstärkt die heimischen Kohlevorkommen zu nutzen und Ölimporte weitgehend zu reduzieren.



Das wohl bekannteste Foto von 05 003 zeigt die mit Stirnführerstand ausgerüstete Stromliniendampfloks 1937 im Ablieferungszustand noch im Herstellerwerk. Diese Aufnahme ist auch der wichtigste Maßstab zur Beurteilung des neuen Märklin-Modells. Foto: Borsig, Slg. Tiemann (Eisenbahnstiftung)

Diese Vorgaben rechtfertigten den Bau einer weiteren Schnellfahrdampfloks der Baureihe 05 für Versuchszwecke. Doch trotz des gemeinsamen Fahrwerks sollte 05 003 mit ihren beiden Schwestern nicht viel gemeinsam haben. Auslösender Grund war die Sorge, dass das Personal bei klassischer Bauweise keine ausreichende Sicht auf die Strecke und Signale haben könnte. Wiederholt war deshalb die Forderung erhoben worden, den Führerstand nach vorn zu versetzen.

Die neue, 1937 gelieferte Versuchslokok, deren Entwicklung schon vor Ablieferung von 05 001 und 002 begonnen hatte, sollte diesen Ansprüchen genügen, was aber grundlegende und weitreichende Veränderungen zur Folge hatte. Bau und Entwicklung oblagen wieder Borsigs Chefingenieur Adolf Wolff. Er drehte die gesamte Lokomotive, so dass sie Stehkessel voraus lief und die Rauchkammer zum Tender zeigte. Auch die Dampfzylinder lagen damit auf der zum Tender zeigenden Seite.



Für eine Versuchsfahrt mit 05 003, einem Messwagen des RZA Grunewald und der Bremslokok 38 2445 werden am 11. Oktober 1937 im Bahnhof Brandenburg (Havel) die letzten Vorbereitungen getroffen. Solche Einsätze vor Messzügen sind die einzige Möglichkeit, das Märklin-Modell vorbildgerecht einsetzen zu können. Foto: RVM, Sammlung Eisenbahnstiftung

Mit diesem Ansatz hatte er erreicht, dass Lokführer und Heizer nicht getrennt werden mussten, aber eine Steinkohlefeuerung war wegen des unmöglich gewordenen Transportweges entlang des Kessels nun unmöglich geworden. Eine alternative Ölfeuerung war aus den genannten Gründen schnell wieder verworfen worden, weshalb die Wahl auf Steinkohlenstaub fiel.

Von einer dampfgetriebenen Turbine wurde er durch eine 14 Meter lange Leitung aus dem Tender am Kessel entlang bis zur Feuerbüchse geblasen. Um dem Kohlenstaub dort ausreichend Zeit zur Verbrennung zu geben, kam erstmalig die bislang umstrittene Verbrennungskammer zum Einbau. Ein langer Feuerschirm sorgte über die S-förmige Flammenführung für einen verlängerten Weg, womit die Verbrennungsdauer im Kessel auf drei bis vier Sekunden ansteigen sollte.

Trotzdem verbrannte der Steinkohlenstaub nur unvollständig und lagerte sich als Schlacke an der Rohrwand und in den Rauchrohren ab, was teilweise sogar Verstopfungen führte, wie Untersuchungen nach Standversuchen ergaben.

Grundproblem der Konstruktion war, dass Turbogebälge und Förderschnecke im Tender fest gekuppelt waren und so nicht in jeder Betriebssituation eine optimale Mischung von Kohlenstaub und Verbrennungsluft gewährleistet werden konnte. Anteil daran hatte auch die Lage der Feuerbüchse im Windschatten des vorlaufenden Drehgestells. Die nicht ausreichende Luftzufuhr führte zu einer unvollständigen Verbrennung.

Die vor dem Bau nicht erprobte Konstruktion ließ die Gase gleichzeitig nahezu ungekühlt auf die Heizrohre treffen. Dies führte zu einem deutlich erhöhten Verschleiß.

Ein Wechsel zu Braunkohlenstaub hätte wegen des geringeren Brennerts zumindest hier Abhilfe versprochen, dennoch wurde weiter am Steinkohlenstaub festgehalten.

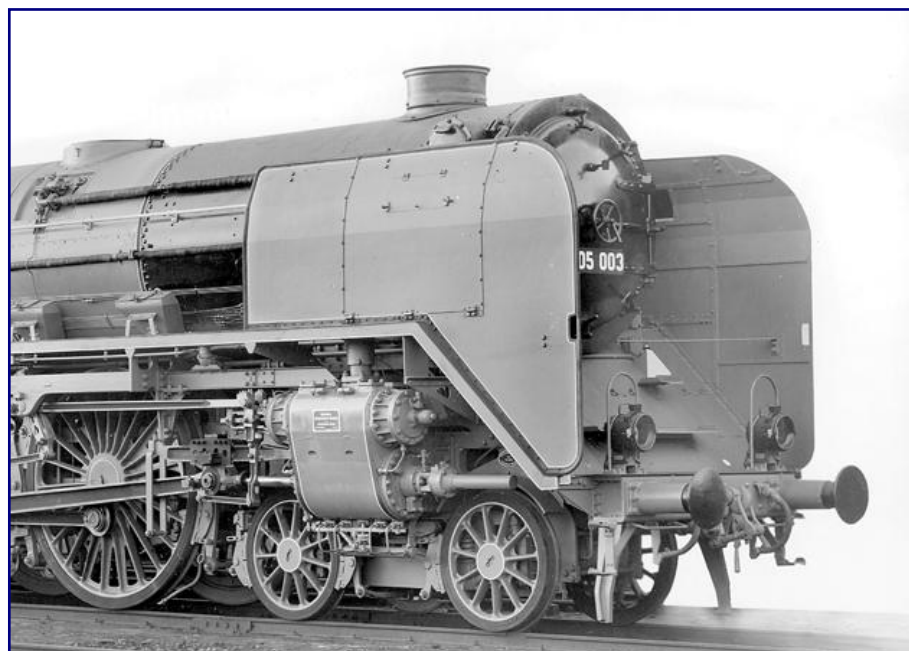
1939 gab die Deutsche Reichsbahn kurz nach Kriegsbeginn 05 003 an ihren Hersteller BLW (Borsig Lokomotiv-Werke) zurück.

Eine Tauglichkeit für den Regelbetrieb war nicht zu erreichen und die Versuche auch nicht kriegswichtig.

Der lange Transportweg des Kohlenstaubs, der wegen des Innentriebwerks mehrfach in der Höhen- und Seitenlage verschwenkt werden musste, wurde beim Hersteller nun weitgehend begradigt. Das Turbogebälde baute Borsig auf Druckluftbetrieb um. Doch auch das brachte nicht die Dampfreserve, die das anspruchsvolle Triebwerk erforderte.



Der Umbau von 05 003 auf eine Dampflok der Regelausführung gestaltete sich kompliziert und zog sich wegen des Kriegs lange hin. Erst im Februar 1945 konnte sie an die Reichsbahn zurückgegeben werden. Zu sehen ist sie hier im Werk der BLW in Hennigsdorf bei Berlin. Foto: Slg. Tiemann (Eisenbahnstiftung)



Die Front von 05 003 zeigt sich nach ihrem Umbau mit der Rauchkammer an gewohnter Stelle und Wagner-Windleitblechen. Foto: Slg. Tiemann (Eisenbahnstiftung)

Ende 1944, als schnelle Personenzuglokomotiven kriegsbedingt schon längst nicht mehr gefragt waren, erfolgte letztendlich der doch recht aufwändige Umbau auf herkömmliche Steinkohlefeuerung:

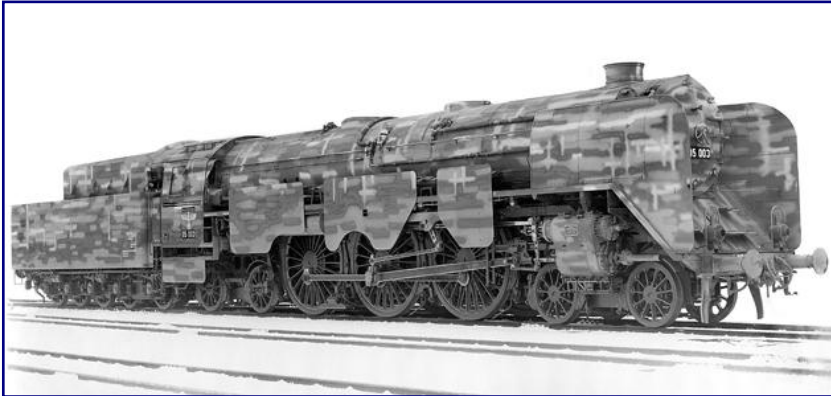
Die Stromlinienverkleidung wurde komplett entfernt, Kessel und Fahrwerk gedreht, Treibzapfen und Achsen aus den Radsternen gepresst und an die Gegenkurbeln für die neue Hauptbetriebsrichtung angepasst.

Am 14. Februar 1945, der Tag an dem Dresden brannte, wurde sie in Berlin-Hennigsdorf im Fotografieranstrich an die Reichsbahn zurückgegeben. Ihr Tender der Bauform

2'3 T 35 Kst hatte sich zur Bauform 2'3 T 38,5 gewandelt, war aber immer noch ein Einzelstück.

Technisch unterschied die Lok sich auch durch die Verbrennungskammer und den Innenrahmen am hinteren Drehgestell weiter von ihren beiden Schwestern. Sie repräsentierte mit großem Kessel, 2.300

mm hohen Treibrädern und Wagner-Windleitblechen nun die Vollendung der Einheitslok. Für den Betriebseinsatz erhielt sie Panzerplatten gegen Tieffliegerbeschuss und einen (nicht effektiven) Tarnanstrich.



Für den Betriebsdienst wurde die Lok mit Tarnanstrich und Panzerplatten zum Schutz vor Tieffliegerbeschuss versehen. Am 15. Februar 1945 teilte die Reichsbahn sie dem Bw Hamburg-Altona zu. Wo sie bis zum 1. März 1945 nur 503 km zurücklegte. Foto: Slg. Tiemann (Eisenbahnstiftung)

Vielleicht war sie für den Regierungszug vorgesehen, doch die verließen ihre Bunker in Berlin schon längst nicht mehr.

Als sie am 1. März 1945 beim Bw Hamburg-Altona abgestellt wurde, hatte sie mit insgesamt 503 km Laufleistung nach ihrem Umbau nicht mal den durchschnittlichen Tageswert einer Schnellzuglok erreicht!

Zu keinem Zeitpunkt hatte 05 003 je im Regeldienst gestanden. Kaum eine deutsche Dampflok dürfte ihre Fahrleistungen unterboten haben.

Ändern sollte sich das erst mit einem weiteren Umbau durch die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1950, die sie anschließend sieben Jahre lang im hochwertigen F-Zug-Dienst einsetzte.

Ihre Platz in der Eisenbahngeschichte hat 05 003 aber als erste deutsche Dampflok mit Verbrennungskammer. Das machte sie auch zu einem Vorbild für die unter der Leitung von Friedrich Witte entstehenden Neubaulokomotiven der DB.

Die Modellumsetzung

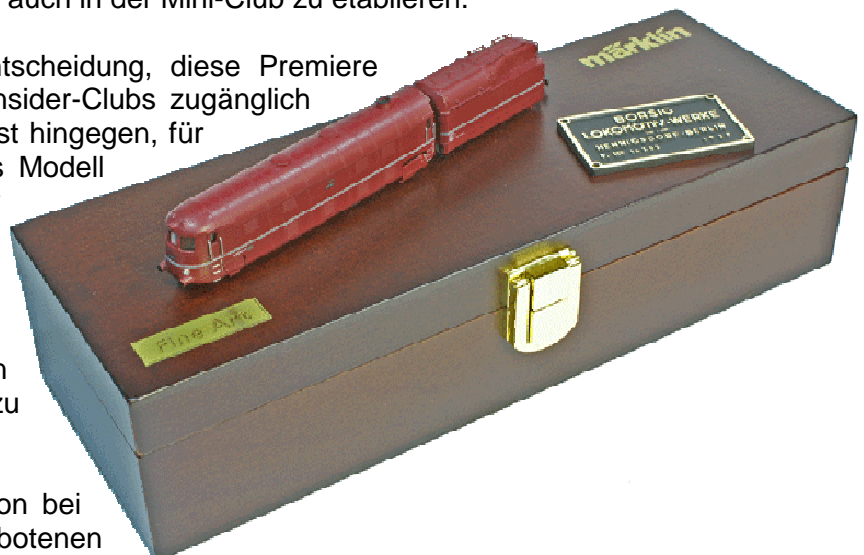
Märklin hat mit der Wahl dieses Vorbilds viele Zetties überrascht. Da die Lokomotive in keinem Betriebszustand – sehen wir vom Fotografier- und Tarnanstrich in der letzten DR-Bauform mal ab – Produktionsvarianten erlaubt, ist sie sicher keine dankbare Vorlage für ein Großserienmodell.

Diese Eigenschaft dürfte den Hersteller wahrscheinlich dazu bewogen haben, die Lok als in Handarbeit hergestelltes Messingmodell aufzulegen und mit ihr den Versuch zu starten, die bislang nur von Trix und Minitrix bekannte Serie „Fine Art“ auch in der Mini-Club zu etablieren.

Nachvollziehbar ist insofern die Entscheidung, diese Premiere zunächst nur den Mitgliedern des Insider-Clubs zugänglich vorzubehalten. Eher unverständlich ist hingegen, für ein mit feinen Details vorgesehenes Modell ein Vorbild auszuwählen, das nur wenige geeignete Merkmale besaß:

Die Außenhaut zeigt bis auf die Nieten fast nur glatte Oberflächen und die Sicht aufs Triebwerk wird von der Stromlinienverkleidung nahezu vollständig verdeckt.

Das neue Modell hatte es also schon bei seiner Ankündigung schwer, den gebotenen



Gegenwert für knapp 1.000,00 EUR Kaufpreis aufzuzeigen. Märklin wagte den Spagat und kündigte das Modell in seinen MHI-Exklusiv-Neuheiten 2/2014 u. a. mit folgenden Produkteigenschaften an:

- durchbrochene Messing-Speichenräder,
- Hochleistungs-Glockenankermotor mit Wirkung auf ein Metallgetriebe,
- Beleuchtung mit warmweißen LED,
- obere Begegnungslichter separat schaltbar,
- Systemkupplung hinten,
- Puffer mit flachem und gewölbtem Teller,
- beigelegte Füllstücke für die Schürzenausparung,
- verglaste Führerstand,
- Nachbildung der Führerstandseinrichtung,
- verstellbarer Lok-Tender-Abstand,
- beigelegte Nachrüstteile zur Vervollständigung der hinteren Pufferbohle sowie
- ange deutete Bremsimitationen, Sandfallrohre und Schienenräumer.

Deshalb und wegen seines Premierencharakters wollten wir uns Märklins 05 003 im Test ganz besonders genau ansehen. Als wir das Modell zum ersten Mal ausgepackt haben, fiel uns gleich sein hohes Gewicht auf – ein typisches Merkmal von Messingkonstruktionen.



Auch die hier vor dem Tender liegende Gestängeattrappe gehört zum Lieferumfang. Wie die Radschürzenblenden ist sie zur Montage für die Aufstellung in einer Vitrine gedacht. Zu sehen ist davon unter der Verkleidung leider jedoch gar nichts.

Zweifel hatten wir an der Katalogbeschreibung, dass es „handwerklich perfekt aus Messing-Ätzteilen gearbeitet“ sei. Grund unserer Skepsis waren besonders die vielen Rundungen im Bereich des Frontführerstands, aber auch der Kohlenkastenabdeckung des Tenders, die sich mit einem Gussteil deutlich einfacher umsetzen lassen.

Am ausgelieferten Modell waren aber keine Übergänge zwischen Guss- und Ätzteilen festzustellen. Für die Bewertung der Lok ist dieser Punkt eh nachrangig, denn viel wichtiger ist eine saubere Verarbeitung.

Unser besonderes Hervorheben hat seinen Grund vielmehr in der für das Haus Märklin eher fremden Messingätztechnik. Das legt aus unserer Sicht nahe, dass sich der Hersteller für die 05 003 mit Frontführerstand eines externen Zulieferers bedient hat.

Genährt wird diese Vermutung auch dadurch, dass der Grundaufbau des Modells stark von allen anderen Dampflokmodellen abweicht. Und diese Punkte wecken mit Blick auf die Filigranität und Feinmechanik der Spur Z unsere Neugier, denn klein kann nicht jeder.

Optische Wertung

Märklins Stromlinienlok ist aufwändig verpackt: Die angekündigte Holzschatulle ruht in einer dünnen Kartonschachtel, der in bekannter Gestaltung mit Logos, Artikelnummer und einem Foto des Modells bedruckt ist. Folien und ein separater Faltkarton schützen die Verpackungselemente. Betriebsanleitung und Garantiekunde liegen im Umkarton.

Die Holzschatulle ist in Mahagoni-Farbe gebeizt und trägt messingfarbene Beschläge sowie Aufdrucke der Logos „Märklin“ und „Fine Art“.

Im Inneren liegt das ebenfalls in Folie eingeschlagene Modell in Schaumstoff gebettet.

Zum Vorschein kommen auch eine Metallreplik des Fabrik-schildes von 1937, eine für die Vitrine nachrüstbare Gestängeat-trappe und ein roter Hinweis-zettel, der auf das Entfernen der Blenden für den Fahrbetrieb hinweist.

Die starre Gestängenachbildung war nicht explizit angekündigt und insofern eine Überraschung. Sie ist ein zweifach geknicktes und einfarbig rot lackiertes Ätzteil. Korrekt berücksichtigt sind die unterschiedlichen Stellungen von Steuerung und Gestänge auf beiden Seiten.

Nicht zu überzeugen vermag der undifferenzierte Farbauftrag, der die blanken Teile eines Dampfloktriebwerks nicht mal ansatzweise berücksichtigt. Allerdings läuft dieser Kritikpunkt ins Leere, denn nach anleitungsgemäßer Montage an der Getriebeabdeckung ist von diesem Teil nichts mehr zu sehen.

Eine Ausnahme bilden nur die Stege, die von den Kuppelstangen zur Befestigung am Getriebeboden führen. Und eben die würden wir lieber nicht sehen, da sie mit dem Vorbild nichts gemein haben. Als Eindruck mögen unsere Aufnahmen dienen, die 05 003 auch mit den Schürzenblenden zeigen – Fazit zu diesem Zurüstteil: überflüssig wie ein Kropf.

Aber auch an der Lok selbst finden wir viele Kritikpunkte. Macht sie in der Vitrinenoption insgesamt auch eine gute Figur, so sind es schlecht oder gar nicht gelöste Detailmerkmale, die ihr ein gutes Zeugnis verhaseln. Da sind zunächst die schon erwähnten Schürzenblenden, die jeweils mit einer

Maße und Daten zur 05 003 mit Frontführerstand

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	27.000 mm	122,7 mm	125,1 mm
• Puffer – Rahmenkante Lok	17.400 mm	79,1 mm	79,4 mm
• Rahmenkante Tender – Puffer	9.450 mm	43,0 mm	41,6 mm
Höhe über SO	nicht bek.	---	xx,x mm
Größte Breite	nicht bek.	---	xx,x mm
Treib-/Kuppelrad-Ø	2.300 mm	10,5 mm	10,0 mm
Lauf rad- Ø	1.100 mm	5,0 mm	4,9 mm
Drehgestellachsstand	2.200 mm	10,0 mm	10,0 mm
Achsstand Lok	13.825 mm	62,8 mm	63,1 mm
Achsstand Tender	6.150 mm	28,0 mm	28,2 mm
Gesamtachsstand	22.400 mm	101,8 mm	104,8 mm
Dienstgewicht	206 t	---	71 g
Bauart	2'C2' h3 (S 37.19)		
Zul. Höchstgeschwindigkeit	175 km/h (rückwärts 50 km/h)		
Leistung	2.400 PSi		
Baujahr	1937		

Kreuzschlitzschraube am Vor- und Nachlaufdrehgestell befestigt sind. Sie lassen eindeutig zu viele Spalte, um die Illusion einer geschlossenen Verkleidung zu erzeugen.

An der Längsseite erscheinen uns die oberen Lüfter zu wenig herausgearbeitet, während sie auf Vorbildaufnahmen stets sehr deutlich hervortraten.

Schwerwiegendster Punkt ist aber die Rückseite der Lok, denn bei Kurvenfahrt fällt der Blick nicht nur auf die Nachbildung der Rauchkammertür unter der Verkleidung.

Bevor das im Dunklen liegende, korrekt schwarz lackierte Detail ins Auge fällt, treten zwei geradezu riesig wirkende Kreuzschlitzschrauben hervor.

Sie liegen etwa in Höhe der Tenderbrücke und halten laut Explosionszeichnung aus der Anleitung das Gehäuse auf dem Fahrwerk fest. Diese äußerst unglückliche Platzierung ist eines der für Märklin so untypischen Konstruktionsmerkmale.

Was aus dieser Perspektive kaum auffällt, sind die Fensterfolien, mit denen die Verglasung der Scheiben nachgebildet wurde. Was hier von Vorteil ist, kehrt sich am Frontführerstand jedoch ins Gegenteil um. Aus kaum einer Perspektive sind die Scheiben hier überhaupt wahrzunehmen, weshalb der Betrachter in drei rechteckige Löcher zu blicken meint.



Die seitlichen Lüftungsöffnungen an der Kesselverkleidung treten beim Vorbild (vgl. Aufnahme auf Seite 12) deutlich stärker hervor als beim Modell. Positiv in Erscheinung treten die durchbrochen ausgeführten Räder – hier an der 2. Vorlaufachse deutlich zu sehen.



Nur mit einer Überbelichtung lässt sich die schwarze Rauchkammertür im Bild sichtbar machen. Gleichzeitig offenbart die Aufnahme aber auch die großen Schraubenköpfe am hinteren Lokende, auf die der Blick des Betrachters unweigerlich fällt.

Erst bei genauerem Hinsehen lassen sie sich überhaupt ausmachen, aber sie entsprechen nicht den Vorbildaufnahmen:

Die Folie liegt in rundem Bogen deutlich hinter den Streben der Stirnfenster. Beim Vorbild waren Flachglasscheiben jeweils rechts und links bündig eingesetzt.

Im Modell ließe sich das wohl nur mit einem durchsichtigen Spritzgussteil überzeugend wiedergeben. Angesichts des geforderten Kaufpreises hätten wir das sicher erwarten dürfen.

der an den Enden jeweils ausgerundet in einem 90°-Winkel im Gehäuse verschwindet.

Separat ans Lokgehäuse angesetzt sind die Haltestangen an den Aufstiegen. Sie bestehen aus Draht,

Für den hinteren Aufstieg an der Rauchkammer ist das richtig, am Führerstand vorne hingegen nicht. Dort sollten sich an den oberen und unteren Enden eigentlich Knäufe befinden.

Während der Tender in der Seitenansicht sehr zu überzeugen vermag, so weist auch er auf der Rückseite optische Mängel auf.

Sehr gut gefallen haben uns vor allem die freistehend montierten Haltestangen auf der hinteren Oberseite sowie die ebenfalls angesetzten Aufstiegsleitern an der Rückseite.

Störend wirkt die – verglichen mit jedem anderen Märklin-Modell – übergroße Halterung für die Systemkupplung, wegen der auch die Faltenbalgnachbildung zu kurz ausfällt. Der saubere Andruck des ovalen Fabrikschildes kann über dieses Manko leider nicht hinwegtrösten. Gespannt waren wir, ob sich dies mit den angekündigten Zurüst- oder Tauschteilen beheben ließe, doch die fehlen bislang komplett.

Hierbei scheint es sich nicht um einen Packfehler zu handeln, denn auch andere, explizit angekündigte Produktmerkmale sind betroffen: So fehlen auch die Führerstandseinrichtung, die Bremsimitationen, Sandfallrohre und Schienenräumer. Entgegen der Produktbeschreibung ist auch der Lok-Tender-Abstand nicht verstellbar.



Kaum wahrnehmbar ist die Folie hinter den Frontfenstern – hier hätte einer vorbildgerechten Lösung mittels Klarsichtteilen der Vorzug gegeben werden sollen. Ebenfalls nicht korrekt ist die Form der Griffstangen an den Führerstandsauftiegen.



Front- und Rückansicht bildlich gegenübergestellt: Angenehm fallen die angesetzten und daher freistehenden Leitern und Stangen auf. Was nicht ins Bild passen will, ist der von der großen Kupplungsaufnahme unterbrochene Faltenbalg, der kaum noch Platz fürs Fabrikschild lässt.

der entscheidende Grund für die Längenmaßabweichung gegenüber dem Vorbild, während alle anderen Werte überraschend gut getroffen sind (siehe Infokästchen). Die versprochene Verstellmöglichkeit war hier der (verlorene) Schlüssel zum Erfolg.

Die Bremsimitationen hätten gut über das technisch erforderliche Loch in der Schürze (vgl. Foto auf Seite 16) hinwegtröstet.

Vorstellbar wäre ja gewesen, dass die Schürze für Messapparaturen in Teilen demontiert werden musste, wenn das Modell in den Anlagenbetrieb geht.

So hätte es bei einer Testfahrt ja noch stimmig gewirkt. Geradezu ironisch wirkt, dass die Elemente des Bremsgestells sogar auf der Produktabbildung des Umkartons deutlich zu sehen sind!

Zum unglücklichen Gesamtbild trägt auch der mit 4,0 mm deutlich zu hohe Lok-Tender-Abstand bei. Er ist

Größte Stärke des Modells sind seine durchbrochenen Räder mit den feinen Speichen, die Märklin schon in seiner Ankündigung bewusst hervorgehoben hatte.

Dort wurde aber suggeriert, dass alle Räder der Lok komplett aus Messing hergestellt seien. Tatsächlich ist dies aber nur bei den Kuppelrädern der Fall, die dafür aber auch die bei einem Dreizylindertriebwerk versetzten Gegengewichte erstmals im Modell wiedergeben.

Die Räder im Tender und in den Lokdrehgestellen haben Spritzgusskerne, wie wir sie auch aus anderen Dampflokmodellen kennen. Doch auch bei ihnen hält keine Metallscheibe an der Innenseite den Blick des Betrachters auf.



Als Ausrutscher der insgesamt sauberen Lackierung sind uns drei blanke Stellen am Tender aufgefallen, von denen wir zwei in dieser Aufnahme markieren konnten.

Lackierung und Bedruckung

Auch Märklins klassische Stärken wissen bei der Erstaufgabe eines Messingmodells nur bedingt zu überzeugen. Frisch aus der Schachtel scheint noch alles zu stimmen: Die Lackierung wirkt sauber und gleichmäßig, alle Farbtöne scheinen perfekt getroffen. Die Tampondrucke der Anschriften an Lok und Tender sind präzise und lupenrein angebracht.



In sehr starker Vergrößerung zeigt sich eine etwas geringere Trennschärfe der Buchstaben als von Märklin gewohnt, was für eine externe Zulieferung spricht. Bei der Betrachtung ohne Hilfsmittel ist das Schriftbild aber auch hier völlig stimmig.

Lackieren entfettet wurde, es vielleicht am verwendeten Lack liegt und ob es auch auf andere Modelle der Serie betrifft.

Das Lob gilt ganz besonders den zweifarbigen Zierstreifen, die um die gesamte Lok laufen, den seitlichen Tenderanschriften und den Lampenringen mit einer Ausnahme:

An der linken Tenderlaterne zeigt unser Testobjekt eine sichtbare Unterbrechung in der Chromumrahmung (siehe Foto auf Seite 19 unten), die eigentlich von einer Qualitätskontrolle zum Nacharbeiten geschickt werden müsste.

Was uns beim Betrachten von Makroaufnahmen noch auffiel, sind drei blank hervortretende, erhabene Stellen (nur) der Tenderabdeckung.

Wir können nicht überprüfen, ob es an einer fehlenden oder falschen Grundierung liegt, nicht ausreichend vor dem

Mit Blick auf die angekündigte Hochwertigkeit haben wir das Modell zum Schutz vor Fett und Kratzern nur mit speziellen Handschuhen angefasst, wie sie auch bei hochwertigen Kunststücken zum Einsatz kommen. Übrigens lagen solche weißen Handschuhe einst der „Goldlok“ Baureihe 10 zum 25-jährigen Mini-Club-Jubiläum (Art.-Nr. 88891) ab Werk bei.

Technische Bewertung

Märklin hat in seiner Produktbeschreibung besonders den Glockenanker-Motor hervorgehoben. Ein Merkmal dieses eisenkernlosen Antriebs ist das fehlende Rastmoment, weshalb die Anfahrspannung auch der kleinsten Dauerfahrspannung entspricht.

Im Test fuhr das Modell bei 1,8 Volt mit umgerechnet 17,4 km/h Vorbildgeschwindigkeit an und überfuhr in gleichmäßiger Bewegung auch Weichen. Bei Stellung 100 am Märklin-Transformator 67011 messen wir eine Stromaufnahme von 17,5 mA, die bei 150 nur unwesentlich auf 22 mA anwächst.

Wir attestieren dem Modell eine gute Regelbarkeit und einen leisen, wie auch ruhigen Lauf bei jeder gewählten Geschwindigkeit. Der angegebene Mindestradius von 195 mm wird anstandslos durchfahren.

Insofern hat die Lok diese Disziplin ohne Mängel bestanden. Es bleibt jedoch leider ein Zwiespalt zwischen einem optisch weitgehend ansprechenden Vitrinenmodell und gutem Fahrbetrieb mit erheblichen Abstrichen im Aussehen.

Für die sichere Stromaufnahme werden neben den Kuppelrädern noch die drei hinteren, starren Tenderachsen auf beiden Polen über Federbleche herangezogen. Das bedingt eine elektrische Verbindung zwischen Lok und Tender, die recht unauffällig gelöst wurde. Die Kabel verlaufen nahezu unsichtbar durch die lange Kupplungsdeichsel, die am Tenderdrehgestell und Nachlaufdrehgestell der Lok festgeschraubt ist.



In der Deichsel verlegte Litzen schaffen eine elektrische Verbindung zum Tender. In diesem wird über die hinteren drei Achsen von beiden Polen Strom abgenommen. Mittels eines am hinteren Ende des Drehgestells (siehe Pfeilmarkierung) versteckten Schiebeschalters lässt sich das jeweils obere Spitzenlicht zu- oder abschalten.

Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung erfolgt mit warmweißen LED und ist damit auf Höhe der Zeit. Die Ausleuchtung aller Laternen ist gleichmäßig und gut. Schon kurz vor dem Anfahren wird sie sichtbar, sobald eine messbare Gleisspannung anliegt. Eine neue und gute Idee ist die Abschaltmöglichkeit für das obere Begegnungslicht, die sich sowohl auf die Lok als auch den Tender auswirkt.

Beim Vorbild handelte es sich keineswegs um ein Dreilichtspitzensignal. Die obere Laterne war als zusätzliches Zeichen gedacht und bei den Stromliniendampflokomotiven fest montiert. Märklin hat dies mit Hilfe eines kleinen Schiebeschalters einfach, aber wirkungsvoll umgesetzt. Platziert ist er im Fahrwerksboden des Tenders hinter der zweiten Achse – zugänglich allerdings nur mit Hilfe eines kleinen Schraubenziehers.

Da der Fahrbetrieb wirklich Spaß macht, landeten wir bald auch bei der Frage, was wir 05 003 anhängen könnten? Bei stolzen 71 g Gewicht dürfen wir neben einer hohen Kontaktsicherheit auch eine Menge Zugkraft erwarten.



Die Stirnlichter des Tenders und der Lokfront werden fahrtrichtungsabhängig von warmweißen LED beleuchtet.

Dennoch haben wir die Grenzen dieses Modells nicht ausgereizt und abschließend gemessen. Grund dafür ist, dass wir stets einen vorbildnahen Betrieb anstreben.

Und schwere Schnellzüge hatte die kohlenstaubgefeuerte Lok ja nie am Haken. Historische Aufnahmen zeigen sie vor einem älteren Schnellzugwagen (vgl. Bild auf Seite 13), in denen die Messeinrichtungen untergebracht waren.

Am nächsten kommen diesen Aufnahmen die württembergischen Wagen aus der Zugpackung 87945, die einst zur „Olympialok“ der Baureihe 18¹ angeboten wurden. Sie tragen zumindest die passende

Farbe und würden mit dem DRG-Zeichen noch ins Auslieferungsjahr 1937 des Vorbilds passen.

Glaubhaft wäre auch eine Bremslokomotive am anderen Ende, die sich mit Hilfe eines um den Motor erleichterten Schlepptenderlokomodells in Reichsbahnbeschriftung gewinnen ließe. Zu lösen ist (meist) nur die fehlende Kuppelmöglichkeit an deren vorderen Ende.

Zur Sisyphosarbeit wird das Wiederansetzen der Drehgestellblenden nach dem Ende des Fahrtests. Springen die kleinen Kreuzschlitzschrauben vom Schraubendreher, besteht Gefahr, dass sie vielleicht auf Nimmerwiedersehen im Gehäuse verschwinden und sich dort verkanten. Die Betriebsanleitung schweigt sich darüber aus, wie das Gehäuse in einem solchen Fall abgenommen werden kann.



Unzufriedenheiten mit den großen Spalten der montierten Drehgestellblenden und der nicht einstellbare Lok-Tender-Abstand von 4 mm haben zu einer Rückrufaktion Märklins geführt. Unklar ist noch, wie der Hersteller mit weiteren Produktmerkmalen umgehen wird, die sein Modell entgegen der Ankündigung nicht besitzt und die auch nicht explizit im Rückruf erwähnt waren.

Unser Tipp lautet daher, die Blenden einzeln sauber anzusetzen und mit einer Hand festzuhalten, während die Lok in Seitenlage gedreht wird. Schon zuvor wird eine Schraube mit dem

Schraubendreher aufgenommen und kann nun vorsichtig angesetzt werden. Fällt sie doch noch weg, landet sie sicher auf der Arbeitsunterlage für einen weiteren Versuch.

Rückholaktion und Zusammenfassung

Das Testergebnis könnte durchwachsener nicht sein. Auf der einen Seite stehen hervorragende Fahreigenschaften, die zum Betrieb der beim Vorbild so glücklosen Lok einladen. Diametral gegenüber stehen gravierende Mängel in der optischen Bewertung, die eines Modells dieser Preislage nicht würdig sind.

Sicher handelt es sich trotz der hervorgehobenen Handarbeit nicht um ein Kleinserienmodell im sonst üblichen Sinne. Wohl nahezu alle Kleinserienhersteller bieten deutlich mehr für erheblich weniger Geld.

Ein aktuelles Beispiel ist der Wismarer Schienenbus von Z-Modellbau, am ehesten vergleichbar ist die Baureihe 23 von Bahls-Modelleisenbahnen (Testbericht in **Trainini®** 12/2009).

An diesem Urteil können auch die feinen und durchbrochenen Räder nichts ändern, die eine Innovation im Bereich der Spurweite Z darstellen.

Für einen Einsatz solch feiner Teile hätte es auch wohl dankbarere Vorbilder gegeben, bei denen die Sicht aufs Triebwerk nicht fast komplett verwehrt bleibt.

Kommentar zum Rückruf von Holger Späing

Der Rückruf des Modells durch Märklin ist richtig und nachvollziehbar. Doch wie konnte es überhaupt dazu kommen?

Der Hersteller hat ein extrem hochpreisiges Produkt ausgeliefert, das jedoch nur einen Teil der im Prospekt beschriebenen und so deutlich hervorgehobenen Merkmale aufweist. Dass vorab und verbindlich bestellende Kunden äußerst verärgert reagieren würden, dazu bedurfte es keiner hellseherischen Fähigkeiten.

Nun bleibt dem Marktführer nichts anderes übrig als zu reagieren. Zurück bleiben auf Seiten der Kunden ein Vertrauensverlust und die Hoffnung auf erfolgreiche Nachbesserungen.

Unklar bleibt, warum das Qualitätsmanagement nicht schon vor der Auslieferung die Reißleine gezogen hat, da grundlegende Eigenschaften gar nicht erfüllt waren. Dies bei unverändert hohem Preis hinzunehmen kann ja schließlich keine Option mit zukunftsweisender Richtung gewesen sein.

Gewünscht hätten wir uns also eine offene Kommunikation über mögliche Probleme, Lieferverzögerungen oder auch mögliche Änderungen bei der Produktgestaltung – letzteres wäre aber explizit verbunden mit der Erwartung auf eine angemessene Preisreduzierung.

Der TraditionsHersteller hat sich bei seinem bislang so erfolgreichen Streben nach der altbekannt hohen Qualität einen Bärendienst gewesen. Ein Sprichwort sagt, aus Fehlern lerne man. Hoffen wir daher, dass diese Weisheit auch in Göttingen gilt und die Verantwortlichen nun ihre Hausaufgaben machen!

Dass die Lok für diese Qualität der Umsetzung zu teuer geraten ist, scheint auch Märklin inzwischen erkannt zu haben. Am 11. Dezember 2014 hat der Hersteller einen Rückruf an seine Händler gerichtet und die Auslieferung weiterer Modelle gestoppt. Sie seien zur Überzeugung gelangt, dass sie „dieses Modell verbessern können und wollen“.



Auch die störenden Gehäuseschrauben an der Tenderseite der Lok gehören zu den Rückrufgründen. Auch sie haben dem Modell eine deutlich bessere Wertung verhagelt.

Explizit zur Nacharbeit genannt wurden der große Lok-Tender-Abstand, ein filigraneres Ausarbeiten der Verschraubungen an der Lokrückseite und hohen Ansprüchen genügende Spaltmaße an den Blenden, die als Ätz- oder Messingteil ausgeführt werden sollen. Stellen wollen sich die Göppinger zudem der Herausforderung, die eigentlich versprochene Führerstandseinrichtung nachzubilden.

Wir hoffen, dass sie zusätzlich auch die für eine optisch ansprechende Wirkung im Fahrbetrieb wichtigen Bremsennachbildungen an den Drehgestellen nachholen werden. Auf Sandfallrohre und Schienenräumer unter der Verkleidung ließe sich eher verzichten.

Was auch immer bei diesen Nacharbeiten herauskommen mag: Wir werden es kritisch begleiten und unsere Leser informieren. Wir bleiben zuversichtlich, dass am Ende dieses Prozesses eine Umsetzung steht, die ihren Preis und auch ein Lob durch uns wert ist.

Herstellerseite mit Händlerverzeichnis:
<http://www.maerklin.de>

Frohe Weihnachten

Feliz Navidad

Buon Natale

*Prettige
Kerstdagen*

*Merry
Christmas*

BVB-Flieger aus dem Hause Herpa Fußball (f)liegt in der Luft...

Auch unter den Zetties sind Fußballfreunde nicht rar gesät. Und wenn dann mit der Boeing 737 das weltweit erfolgreichste Flugzeug im Spur-Z-nahen Maßstab und in den Farben eines Bundesligisten erscheint, dann kommen wir um einen Bericht nicht umhin. Zudem stehen auch noch zwei verschiedene Umsetzungen sowie ein maßstabsfremdes „Bonbon“ zur Auswahl.

Als Boeing 1965 mit einer Erstbestellung von 19 Exemplaren durch die Lufthansa im Rücken in den Markt kleiner, strahlgetriebener Kurzstreckenflugzeuge einstieg, konnte niemand den großen Erfolg vorhersehen. Auch der Hersteller zögerte lange und ließ sich erst durch die Lufthansa-Bestellung bewegen.

Doch mit der Boeing 737, einst als Baby-Boeing belächelt, erhob sich am 9. April 1967 das bis heute erfolgreichste Verkehrsflugzeug erstmals in die Luft. Die erste Auslieferung an den deutschen Erstbestellung erfolgte im Dezember 1967. Fast fünfzig Jahre später hat Boeing 12.523 Maschinen (Stand: November 2014) vorzuweisen, die sich inzwischen auf drei Generationen verteilen. Da kann auch der härteste Konkurrent Airbus mit seiner A320-Familie nicht ganz mithalten.



So oder ähnlich könnte eine Anlagenszene mit dem neuen Herpa-Wings-Modell der Boeing 737-800 von Turkish Airlines in den Sonderfarben aussehen: Die Mannschaft von Borussia Dortmund wird auf dem Rollfeld von einem Flugfeldlöschfahrzeug (Limized) gleich mit einer Wasserfontäne begrüßt.

Die 1997 vorgestellte und bisher erfolgreichste Variante der aktuellen Generation, die Boeing 737-800, ist auch bei der aufstrebenden Fluggesellschaft Turkish Airlines im Einsatz. Wie die Lufthansa gehört sie inzwischen zum Kooperationsverbund der Star Alliance, was nur eine logische Konsequenz des guten, hart erarbeiteten Rufs war.

Wie einige andere Fluggesellschaften engagieren sich die Türken heute auch im Fußballsponsoring. So kooperieren sie seit Mai 2013 mit Borussia Dortmund – eine Zusammenarbeit, die zunächst auf drei Jahre angelegt ist. In dieser Zeit führt die Fluggesellschaft alle internationalen Flüge für den BVB durch und bringt die Mannschaft auch ins Trainingslager, teilweise auch zu Bundesligaspielen in weiter entfernten Städten.



Deutlich sichtbares Zeichen der Zusammenarbeit zwischen Turkish Airlines und Borussia Dortmund ist diese in Vereinsfarben mit Logos gestaltete Boeing 737-800. Herpa hat sie nun in verschiedenen Maßstäben und Produktlinien ins Modell umgesetzt. Zu sehen ist hier die Wings-Ausführung (Art.-Nr. 556477), die auch hohen Ansprüchen genügen soll.

Deutlich sichtbares Zeichen dieser Zusammenarbeit ist die Boeing 737-800 mit der Registration TC-JHU, die ins schwarz-gelbe und äußerst attraktive BVB-09-Trikot gesteckt wurde. Auf dem Seitenleitwerk recken sich das Vereinslogo und das Markenversprechen „Echte Liebe.“ in die Höhe.

In dieser Konstellation ist Herpas neues Modell im Maßstab 1:200 sowohl interessant für Zetties mit Flugzeugambitionen in der Epoche VI als auch Modellbahner mit Fußball-Leidenschaft.

Gleich zwei Ausführungen bietet Herpa aktuell in diesem Maßstab an, so dass jeder das zu ihm und seinem Geldbeutel passende Modell auswählen kann.

Und wer auf seiner Anlage nichts mit diesem Flugzeug anfangen mag, der freut sich vielleicht über die Wings-Miniatur im Maßstab 1:500 (Art.-Nr. 526357), die diese Auswahl zum Trio vollendet. Doch auch bei den Spur-Z-tauglichen Nachbildungen fällt die Auswahl sicher nicht jedem leicht.



Wer sich fußballbegeistert zeigt, aber keine Flugzeugszene auf seiner Anlage unterbringen kann oder mag, der kann bei Herpa auch auf ein Modell im Maßstab 1:500 (526357; im Bild unten) zurückgreifen, das ebenfalls in die Serie hochwertiger Modelle gehört.

Ideal für die Hintergrunddarstellung scheint das Snap-Fit-Modell (Art.-Nr. 610124), das in Einzelteilen geliefert wird und vom Kunden erst zusammengesteckt werden muss. Nachgebildet wurde es in Fluglage mit eingezogenem Fahrwerk, so dass sein Platz ohne den mitgelieferten Stecksockel am Himmel ist.

Dabei sollte es nicht zu nah am Auge des Betrachters positioniert werden, denn sonst offenbart es seinen dann störenden Plastikglanz.

Diese Eigenschaft ist dem Umstand geschuldet, dass die Snap-Fit-Reihe ursprünglich für den Bordverkauf der Fluggesellschaften und nicht für professionelle Modellbauer vorgesehen war.



Die Frontansicht zeigt das fein gestaltete Fahrwerk und die ebenfalls detaillierten Turbinennachbildungen.

Vorteil ist allerdings der deutlich günstigere Preis, der auch Modellbahnern entgegenkommt, die ein einfacheres Kulissenelement suchen.

Wesentlich höheren Ansprüchen genügen muss die Nachbildung aus der Wings-Serie (Art.-Nr. 556477) für anspruchsvolle Sammler, bei der schon auf den ersten Blick eine höherwertigere Oberfläche und weitaus aufwändigere Bedruckung auf den Betrachter wirken.

Die Maßstabsabweichungen lassen sich – wie bei den früher hier vorgestellten Flugzeugmodellen – vernachlässigen, denn sie fallen mangels geeigneter Bezugsgrößen nicht auf. Auf das Auge des Modellbauers wirkt es stimmig und diesem Anspruch gilt es aus unserer Sicht zu genügen. Wer es genau wissen möchte, der schaut in die Tabelle mit den von uns erhobenen Messwerten.

Herpa-Modell der Boeing 737-800 „BVB 09“ von Turkish Airlines:

	Vorbild	1:200	1:220	Modell
• Länge	39.470 mm	197,4 mm	179,4 mm	197,2 mm
• Spannweite	35.790 mm	179,0 mm	162,7 mm	178,8 mm
• Höhe	12.500 mm	62,5 mm	56,8 mm	62,8 mm
• Rumpfdurchmesser	3.760 mm	18,8 mm	17,1 mm	18,8 mm
• Leergewicht	nicht bek.	---	---	66 g
• Max. Startgewicht	79.010 kg			
• Reisegeschwindigkeit	852 km/h			
• Reichweite	6.650 km			

Besonderen Reiz entfaltet das Herpa-Wings-Modell wegen der vielen durch den Druck wiedergegebenen Details bei der Sicht von oben. Aber auch der Blick aus der Perspektive eines Preiserleins ist nicht minder entzückend, denn dann liegt auch das äußerst filigran gestaltete Fahrwerk im Fokus.

Damit ist klar, dass sich dieses Flugzeug eher für Start- oder Bodenszenen eignet, denn sonst hätte ein voll ausgefahrenes

Fahrwerk beim Vorbild keine Berechtigung. Gerade in diesem Umfeld sollten sich interessante Szenen kreieren lassen: Sei es der Einstieg leicht gekleideter Pauschaltouristen in den Urlaubsflieger am bahnnahen Flughafen oder das schwarz-gelbe Ensemble von Borussia Dortmund auf dem Weg zum nächsten Champions-League-Spiel.

Wünschen würden sich Zetties höchstens noch, dass die Fenster wie bei Gebäuden und dem Rollmaterial als Klarsichtteile umgesetzt wären. Doch das geht nicht, weil der Rumpf aus dem Vollen gespritzt wird.



Die Sicht auf die Tragflächen veranschaulicht die Unterschiede zwischen dem Wings-Modell (Bild oben) und der einfacheren Snapfit-Umsetzung (Bild unten) am besten: Der Druck der preisgünstigeren Ausführung ist weitaus weniger umfangreich, viele Feinheiten wurden weggelassen. Ebenfalls störend kann der Plastikglanz wirken, der besonders unter künstlicher Beleuchtung auffallend wird.

Dennoch haben beide Modelle ihre Berechtigung und je nach Einsatzzweck kann der Modellbahner so die für ihn sinnvolle Möglichkeit wählen.

Herpa hat aber gerade an dieser Stelle seine Drucktechnik in den letzten Jahren enorm weiterentwickelt. So werden die Rahmen heute separat aufgedruckt, womit dem Auge eine deutlich erhöhte Plastizität vorgegaukelt wird. Herausgekommen ist wieder einmal ein besonderes attraktives Modell nach höchst aktuellem Vorbild.

Und wenn Borussia Dortmund nach der Winterpause hoffentlich wieder zurück in die Erfolgsspur findet, dann dürfte es um den Absatz dieses schönen Flugzeugs vielleicht noch besser bestellt sein. Wir drücken Herpa, dem BVB und allen Fußballfreunden kräftig die Daumen!

Herstellerseite:

<http://www.herpa.de>

Vereinsseiten:

<http://www.bvb.de>

Passende Wunschfiguren:

<http://www.klingenhoefer.com>

<http://www.trafofuchs.de>

Vom Versuchszug zum Linieneinsatz **Die komplette ICE-Geschichte**

Der ICE gehört zum gewohnten Bahnalltag und ist Zeit ihres Bestehens das Vorzeigeprodukt der Deutschen Bahn AG. Gerade erst sind nach jahrelangen Verzögerungen die neuesten Triebzüge der Baureihe 407 in Fahrt gekommen, die auch dem akuten Fahrzeugmangel entgegenwirken sollen. Beim Blick in dieses Buch wird der Leser aber auch feststellen, wie viel Geschichte dieser deutsche Fernzug bereits aufzuweisen hat.

Michael Dörflinger / Claudia Franke
Typenatlas ICE
Technik – Geschichte – Einsatz

GeraMond Verlag GmbH
München 2014

Taschenbuch mit Fadenheftung
Format 16,5 x 21,5 cm
144 Seiten mit ca. 200 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-95613-017-5
Preis 14,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Mit Michael Dörflinger und Claudia Franke haben sich zwei Autoren zusammengefunden, die perfekt für ein Buch über den deutschen ICE geeignet erscheinen. Der eine ist seit Jahren als Autor und Lektor für Eisenbahnbücher in Erscheinung getreten, die andere interessiert sich seit dem 12. Lebensjahr für diesen Zug und hat ihr Hobby zum Beruf gemacht.

Heute ist sie Triebfahrzeugführerin der DB Fernverkehr, führt selbst den ICE und ist gleichzeitig Sicherheitsbeauftragte und Fahrtrainerin in der Zugbereitstellung. Bei so viel Kontakt zu den verschiedenen Zügen, die unter dieser Marke fahren, ergibt es sich fast von selbst, reichlich Bildmaterial fertigen zu können, jedes Detail zu kennen und zu verstehen sowie Beschreibungen abgeben zu können.

Und so verkündet der Verlag selbstbewusst, „alles Wissenswerte über die schnellste deutsche Zuggattung“ zusammengetragen zu haben. Die Spanne reicht dabei von den ersten Schnellfahrversuchen mit E 10 300 Anfang der sechziger Jahre und Vorgängern des ICE wie die 202 003 („UmAn“ von Henschel) sowie die Baureihen 103 und 403 bis hin zu aktuellen Regelbetrieb.

In den einseitigen Kurzportraits am Anfang des Buches wird jedoch die Baureihe 120 völlig vergessen, obwohl doch erst mit ihr die Drehstromtechnik zur Serienreife gelangte. Zwar finden sich Querverweise in den folgenden Geschichtsabrissen, aber diese Form einer Würdigung hätte der Lok sicher gut getan. Immerhin warf sie auch noch mal die Frage auf, ob der Hochgeschwindigkeitsverkehr flexibel mit Lok bespannten Zügen durchgeführt werden könne oder doch besser Triebzüge zum Einsatz kämen.

Eine Stärke des Titels ist seine klare Strukturierung, die auf Chronologie und gezielte Betrachtung aller Baureihen der ICE-Zugfamilie setzt. Jeder Fahrzeugtyp wird einzeln und in angemessenem Umfang im



Buch vorgestellt und mit mehreren, geeigneten Bildern gezeigt. Besondere technische Merkmale werden häufig ebenfalls durch Fotografien oder Skizzen anschaulich gemacht.

Eine Ausnahme bildet nur der ICE-TD (Baureihe 605), der sich mit einer Doppelseite und nur einem Foto begnügen muss, dass ihn zudem im für viele noch fremden Farbgewand der DSB zeigt. Vermisst haben wir deutliche Hinweise auf gravierende Probleme mit seiner Neigetechnik, die zu seiner jahrelangen Abstellung geführt hatten. Ebenso wird die mangels regelmäßiger Belüftung eingetretene Verrottung des Inneren als Ausmusterungsgrund für einen Zug verschwiegen.

Schon eine oder zwei weitere Aufnahmen hätten gereicht, um zumindest eine dritte Seite zu füllen und die Vorstellung auch hier halbwegs rund zu machen. Diesem Anspruch wird das Werk sonst nämlich durchweg gerecht. Alle Bilder sind gut und abwechslungsreich zusammengestellt, wobei auch die Wiedergabequalität tadellos ist.

Doch wenn vom ICE-V über die Besonderheiten von ICE 1 bis 3 bis zur Baureihe 407, der Formgestaltung und Sicherheitstechnik, vom Bau und Testbetrieb der Neubaustrecken sowie den ICE-Werken berichtet wird, dann spüren wir neben persönlicher Begeisterung auch die Abhängigkeit vom Arbeitgeber DB.

Denn die Punkte, die in diesem Buch zu kurz kommen oder ganz verschwiegen werden, lassen die weiße Weste der Bahn keinesfalls so makellos aussehen: So wird der Komfort des ICE äußerst lobend beschrieben, aber schnell darüber hinweggegangen, dass mit dem „Re-Design“ auch beliebte Qualitätsmerkmale wie TV-Bildschirme in der 1. Klasse oder das Audio-Programm der 2. Klasse verschwunden sind und bei neuen Zügen gar nicht erst verbaut wurden.

Die ursprünglichen, von der Bundesbahn definierten Qualitätsmerkmale des ICE sollten Hochgeschwindigkeit und höchster Reisekomfort sein. Doch kontinuierlich wurde dies verwässert:

Heute fahren ICE nur auf wenigen Teilstrecken mit Hochgeschwindigkeit und haben eher die klassischen IC-Züge ersetzt. Die Sitze wurden kleiner und boten teilweise weniger Verstellmöglichkeiten, Platz für Gepäck ist kaum vorhanden und längst nicht jeder Fahrgast kann zum Fenster hinausschauen.

Deutlich wird dies besonders mit Blick auf den ICE-T (Baureihen 411 und 415), der eigentlich als IC-Nachfolger gedacht war und dann ohne Komfortsteigerungen als ICE klassifiziert wurde. Die zweite Bauserie wurde dann gleich auch noch enger bestuhlt.

Im Buch finden sich keine kritischen Worte dazu, stattdessen wird der in der Entwicklung befindliche ICx, öffentlich eigentlich als künftiger Intercity-Triebzug vorgestellt, kommentarlos als Nachfolger des ICE 1 bezeichnet. Das wäre zumindest zu hinterfragen gewesen.

Sinnbildlich für diese Betriebsblindheit, von der wir hoffen, dass sie keine Zensur darstellt, ist auch das Berichten von der Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs durch die Deutsche Bahn AG im Jahr 1991. Vielleicht hätte zumindest das Lektorat darauf hinweisen sollen, dass sie erst 1994 gegründet wurde und hier nur die Bundesbahn beerbt hat?

So wundert uns nicht, dass auch das folgenschwere ICE-Unglück von Eschede in extrem verkürzter Form auf nur einer Seite behandelt wird. Es fehlen deutliche Hinweise auf das tagelange Ignorieren von Fehlermeldungen sowie viele Folgen, die dieser Unfall hatte. Nur die Rückbesinnung auf Monobloc-Räder fanden wir an anderer Stelle.

Zu kurz und daher unvollständig fanden wir auch das Kapitel über die Neubaustrecken (NBS). Der Hinweis auf den Bau einer festen Fahrbahn zwischen Köln – Rhein/Main und Nürnberg – Ingolstadt

wurde ebenso vergessen wie die großen Steigungs- und Gefälleabschnitte auf der erstgenannten Strecke.

Unser Fazit fällt dennoch gut aus, denn es handelt sich um ein interessantes Buch, das verständlich und kurzweilig geschrieben ist. Es besticht zudem mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Die teilweise zu einseitige Darstellung kosten es wegen fehlender Ausgewogenheit aber die Rolle als Standardwerk über den ICE.

Verlagsinformationen und Bezug:
<http://www.geramond.de>

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** → **Literatur** **Impressionen**

Der Fahrzeugpark der ÖBB **Loklexikon für Österreich**

Fleißig setzt Transpress seine Typenkompass-Reihe, aus der wir bereits einige Bände vorgestellt haben, fort. Auch dieser aktuelle Titel mit den Fahrzeugen der ÖBB von 1947 bis heute reiht sich nahtlos an seine Vorgänger an. Da einige Lokomotiven über die Groß- und Kleinserie auch den Weg zur Baugröße Z gefunden haben, stellen wir unseren Lesern dieses Buch heute vor.

Roland Beier
Typenkompass Loks der ÖBB
Österreichische Bundesbahnen seit 1947

Transpress Verlag
2. überarbeitete Auflage
Stuttgart 2014

Taschenbuch (Broschüre)
Format 14,0 x 20,5 cm
136 Seiten mit 115 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71413-7
Best.-Nr. 71413
Preis 9,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Bislang haben uns die Bände aus der Reihe Typenkompass stets begeistern können, weil sie zielgerichtet einen schnellen Zugriff auf alle wichtigen Fahrzeuge einer Bahnverwaltung erlaubt haben. Dabei ließen sie kaum Wünsche offen.

Nach verschiedenen Titeln mit den deutschen und schweizerischen Lokomotiven sorgt nun ein auf den Stand von 2014 gebrachter Band für die ÖBB-Fahrzeuge ab 1947 für den wohl letzten Lückenschluss – wenn wir unseren



Fokus von unseren europäischen Nachbarn auf die abendländischen Kernmärkte der Nenngröße Z verengen.

Als Autor zeichnet dieses Mal Roland Beier verantwortlich, der in Wien lebt und arbeitet. Der Verlag bezeichnet ihn als profunden Kenner der österreichischen Eisenbahnen. Tatsächlich ist er dort bereits mehrfach in Erscheinung getreten.

Mit dem aktuellen Typenkompass hat er die spannende Aufgabe übernommen, das in den letzten Jahren stark veränderte Erscheinungsbild der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit dessen Geschichte zusammenzuführen. Unverändert gilt dabei, möglichst alle Lokomotiven auf einer Seite zu zeigen und kurz zu beschreiben.

Das setzt neben guter Kenntnis und der Gabe schreiben zu können auch voraus, wichtige Kerninformationen herauszufiltern, die auf jeden Fall für ein Kurzportrait erforderlich sind. Wir finden, dass der Autor diese Herausforderung gut gemeistert hat. Auch die Fotos zu den Portraits sind gut ausgewählt und passend aufbereitet worden. Die Wiedergabequalität im Buch stimmt.

Dabei haben wir kein Fahrzeug des bunten Spektrums, das alle Traktionsarten und auch Gepäcklokomotiven oder aus Deutschland oder der Schweiz stammende Exoten umfasst, vermisst. Maßstab für die Aufnahme ins Werk war also nicht das Baujahr einer Lok sondern deren Einsatz bei den ÖBB nach dem 2. Weltkrieg. Das unterscheidet dieses Buch vom mehrbändigen Nachschlagewerk für Deutschland.

Im Fall des Desiro ML (künftige Reihen 4744 und 4746) ist das Buch seiner Zeit sogar etwas voraus. Das Vorbild wurde gerade erst im Siemens-Herstellerwerk Uerdingen vorgestellt und soll ab 2015 an die ÖBB geliefert werden.

Von Transpress ebenfalls erhältlich:

Das Bahnland Schweiz kennt neben den SBB viele andere Bahngesellschaften. Mit dem Typenkompass „Privatbahnloks der Schweiz – Normalspur seit 1899“ (ISBN 978-3-613-71489-2) von Cyrill Seifert wird nun auch die Typenvielfalt jenseits der großen Gesellschaften SBB, BLS und RhB zusammengefasst.

Für Zetties sind darin erwartungsgemäß nur wenige Triebfahrzeuge wie das Mandarinli wiederzufinden. Immerhin gibt es Schweiz-Interessierten aber Anreize für Eigenbauten zeigt in Einzelfällen auch Varianten vorhandener Modelle auf.



Viel Freude bereitet Zetties natürlich die Erkenntnis, wie viele Lokomotiven schon ihrem Maßstab von verschiedensten Herstellern angeboten wurden. So wird das Buch auch zu einem passenden Nachschlagewerk für Modellbahner.

Wie gewohnt enthält es die wichtigsten Daten und Fakten zu jeder Baureihe. Am Anfang wird zudem das 1953 eingeführte Bezeichnungssystem ausführlich erläutert. Ein Abkürzungsverzeichnis und tabellarische Informationen zu verkauften oder museal erhaltenen Lokomotiven runden diesen Band ab.

Verlagsinformationen und Bezug:
<http://www.transpress.de>

Die Messe aus Nachwuchs- und Zettie-Sicht Internationale Modellbahn in Köln

Stolz werben die Veranstalter mit der größten Modellbahnmesse Europas. Doch nicht alles, was glänzt, ist Gold und ein Abwärtstrend war bei den letzten Auflagen nicht zu übersehen. Wie sah dies 2014 aus? Neugierig sind wir nach Köln gefahren, um das herauszufinden und gleichzeitig zu prüfen, wie kinderfreundlich sich diese Ausstellung präsentiert. Unsere Eindrücke aus Utrecht hatten wir dabei noch im Hinterkopf.

Rund 60.000 Besucher während der vier Messetage meldet der Veranstalter und zeichnet damit ein stabiles Bild für die 31. Auflage der Internationalen Modellbahnausstellung, die turnusgemäß in Köln stattfand.



Die Spur Z präsentierte sich geballt an einem großen Gemeinschaftsstand, der verschiedene Exponate und Anlagen vereinte.

Insgesamt fanden 189 Aussteller aus 12 Ländern in die Domstadt und unterstrichen damit den internationalen Anspruch dieser Messe.

Unter den 20 gezeigten Modellbahnanlagen, deren Höhepunkt „Liverpool Lime Street Station“ (Baugröße EM) aus dem Vereinigten Königreich war, waren auch sechs Anlagen der Spurweite Z zu sehen.

Vereint auf einer Fläche von 15 x 4 Metern präsentierten sie unter Federführung des Z-Club International und der Z-Freunde International verschiedenste Themen, Baustile und auch Modellbau-Epochen.

Zu den altbekannten Stücken gehörte eine kleine, in einen Fernseher gebaute Anlage. Dessen waren sich auch die Aussteller bewusst und präsentierten das Objekt bewusst tiefer als gewöhnlich. Auf Augenhöhe der kleinsten Besucher verfehlte es seine Wirkung nicht und so hatte die Mini-Club auch für den Modellbahnnachwuchs eine passende Attraktion.

Eine Etage höher wurde mit einer überschaubaren Anlage älteren Datums Fahrbetrieb der Epoche II vorgeführt. Als Kulisse diente ein früherer Papierbausatz des ehemaligen Anhalter Bahnhofs in Berlin. Und so tauchte unter dem typischen Fahrmaterial dieser Stadt und jener Zeit auch der Berliner S-Bahn-Zug aus Ottos Fibelverlag auf, der Karl-Friedrich Ahnert als Anregung für sein neues Modell dient (vgl. Meldung in der letzten Ausgabe).

Hatte es im Vorfeld der Veranstaltung noch einige Verwirrungen um Einladungen der Messe Sinsheim und dann folgende Absagen gegeben, so erwies sich die folgende Zusammenarbeit der beiden Spur-Z-Vereinigungen als Glücksfall. Staub der Vergangenheit konnte abgelegt werden, so dass eine attraktive Mischung voller Gegensätze die große Bandbreite der Nenngröße zu veranschaulichen wusste.

Irritationen hatte es auch um zwei Sonderwagen auf Märklin-Basis gegeben, die recht spontan in kleiner Auflage und Eigenarbeit von Gotthard Schmidt entstanden. Je ein Kühl- und Containerwagen wurden kurzerhand mit selbst gestalteten Aufklebern versehen, die mit den Logos der Modellbahn sowie von ZFI und Z-Club International an diese Zusammenarbeit erinnern sollten.



Bei diesen beiden Wagen handelte es sich nicht um Märklin-Drucke sondern selbst gestaltete Andenken an diese Messe. Sie ließen sich am Stand auch käuflich erwerben.

Den unterstützenden Ausstellern wurde sie als Andenken überreicht, Interessierte konnten sie auch kaufen. Da die beiden gewählten Grundtypen auch im Werbewagenprogramm von Märklin enthalten sind, hielt mancher sie für Märklin-Drucke und witterte ein neues Sammelobjekt. Doch inzwischen ist auch das zur Zufriedenheit aller Beteiligten aufgeklärt. Das Engagement und die gute Idee gilt es auf jeden Fall anzuerkennen!

Gezeigt wurde auch in der Vitrine einiges Sehenswertes. Herausgepickt haben wir uns das erste Muster des ZFI-Jahreswagens 2016. Der Vereinsvorsitzende Axel Hempelmann ermöglichte uns Aufnahmen des derzeitigen Unikats, weshalb wir den Waggon nun auch mit einem Bild zeigen können.

Der gedeckte Wagen des Typs Oppeln mit Anschriften der Deutschen Post (DDR Epoche IV) wird von Freudenreich Feinwerktechnik exklusiv gefertigt.

Bemerkenswert ist, dass seine Auflage deutlich über den sonst üblichen Stückzahlen liegen wird. Dies zeigt auch den hohen Identifikationswert, der mit diesem Jahreswagen verbunden ist.



Der Öffentlichkeit präsentiert wurde auch dieser bei Freudenreich Feinwerktechnik beauftragte ZFI-Jahreswagen, der einen gedeckten Wagen der Bauart Oppeln zum Vorbild hat, der mit den ab 1970 gültigen Anschriften für die Deutsche Post der DDR lief.

Im nächsten Jahr zu Ende gehen soll die Präsentation der beliebten Anlage „Bw Hamburg-Altona“ von Rainer Tielke mit der markanten Doppeldrehscheibe. Dies ist insofern nachvollziehbar, als sie inzwischen sehr bekannt ist und häufig in den verschiedensten Regionen gezeigt wurde. Gleichwohl hat ihre Beliebtheit aber nicht abgenommen und so fasziniert sie die Besucher immer wieder.

Wir hoffen daher sehr, dass sie nicht aus Platzgründen einem Abriss zum Opfer fallen möge. Das böte zumindest die Option, sie nach einer Ausstellungspause irgendwann wieder bewundern und dem abwechslungsreichen Lokbetrieb zwischen Rundschuppen und Restaurationsanlagen folgen zu dürfen.



Die Elefanten sind los! Diese Szene einer Zirkuszugentladung auf dem Modul Baumholder sorgte für Erheiterung unter den Besuchern. Foto: Gerhard Maurer

Nicht ganz so bekannt, aber auch auf höchstem Gestaltungsniveau sind die Ruschberg-Module von Gerhard Maurer, die kurz zuvor auch in Friedrichshafen gezeigt wurden.

Dank der tatkräftigen Unterstützung von Manfred Forst konnte Gerhard auch an der Ausstellung in Köln teilnehmen.

Auch hier bereitete es große Freude, den Zügen in Baumholder zuzuschauen, während beim Vorbild über eine Reaktivierung der Strecke nachgedacht wird.

Zu Ehren des aus Köln stammenden Circus Roncalli hielt ein Zirkuszug im Ladebereich, wo die von Gerhard Maurer selbstgebaute Fahrzeuge abgeladen wurden. Ein Elefant war

derweil ausgebüxt und lief zur Freude der Besucher über die Rampe.



Der aus Köln stammende Circus Roncalli auf Reise mit der Bahn war für uns eine Hauptattraktion der Messe Modellbahn. Daher möchten wir unseren Lesern noch zwei Impressionen (siehe auch Seite 38) von den selbst gestalteten Fahrzeugen geben. Beide Fotos: Gerhard Maurer

Viel Beachtung fand auch das mit vielen Details ausgestattete, noch recht junge Modul der früheren Schwerspatgrube Clarashall. Hier lässt es sich in Ruhe verfolgen, wie die Loren von Bergleuten aus der Grube geschoben und zu den Verladeeinrichtungen gebracht werden.



Doch auch die Hersteller hatten einiges zu bieten. Märklin nutzte schon traditionell die Gelegenheit, hier seine Insidermodelle 2015 zu enthüllen. Dies sind zum einen die mit einer neuen Motorentechnik ausgestattete Diesellok Baureihe 236, die als „Doppeltes Lottchen“ erscheinen wird.

Mit den bisherigen Fünfpolmotoren wäre dieses Vorbild nicht korrekt umsetzbar gewesen, weshalb Märklin diese beliebte Baureihe sicher als guten Beweis sieht, wohin die konsequente Weiterentwicklung der Spurweite Z durch Märklin führen soll. Die ersten, die sich darauf freuen dürfen, sind nun wieder die Insider-Clubmitglieder.

Doch auch der auf viele zunächst unscheinbar wirkende Jahreswagen 2015 hat es in sich. Zwar handelt es sich wieder um einen Schiebedachwagen Kmmks 51 der DB, doch ist dies kein einfacher Abguss des diesjährigen Modells:

Für das etwas längere Vorbild mit Bremserbühne bedarf es eines neuen Fahrwerks und Änderungen am Gehäuse.

Märklin investiert zudem in ein völlig neues Blechbremserhaus, das auch Hoffnungen auf viele weitere Güterwagenmodelle und -variationen in der Zukunft weckt.



Märklins Insider-Jahreswagen 2015 ist mehr als eine Variante des diesjährigen Wagens.

So lässt sich durchaus feststellen, dass hier systematisch ein ganzer Baukasten für attraktive Modellneuheiten aufgebaut wird. Daher haben hier alle Zetties großen Grund zur Freude und wir blicken schon bald gespannt nach Nürnberg.

Neues gab es auch bei Heckl Kleinserien. Hier sind inzwischen alle Varianten des Kleinviehagens „Altona“ (Vh 04) komplett fertig gestellt, was es vor allem zum Genuss machte, die lackierten und beschrifteten Muster mit preußischem Bremserhaus zu begutachten.

Direkt zu erwerben gab es eine Ätzplatte mit Zurüstteilen für Westmodels Wismarer Schienenbus.

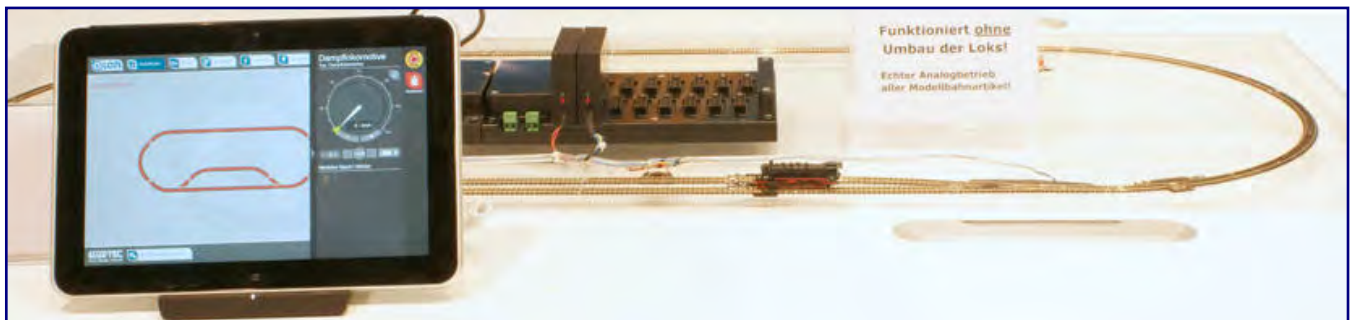
Wer ein solches Modell besitzt, der wird sicher angesichts des wunderschönen Modells von Z-Modellbau Lust bekommen haben, es optisch auf einen annähernd zeitgemäßen Stand zu bringen. Dank Dieter Heckl ist das nun auch möglich.



Dieser Schnappschuss zeigt zwei der Neuheiten, die es bei Lütke-Modellbahn zu sehen und zu kaufen gab. Sie fügen sich nahtlos ins Sortiment moderner Gebäude und Gestaltung ein.

Viel angeboten wurde auch am Gemeinschaftsstand von Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen. Michael Bahls hat sich wieder mal seiner Kernkompetenz Dampflokomotiven gewidmet und kündigte daher neue, fein und detailliert gestaltete Witte-Windleitbleche für folgende Märklin-Modelle an: Baureihen 01, 03, 41, 44 und 50 sowie 38 DR und 38 DB.

Und die DRG-Ausführung der Baureihe 24 wird sich mit neuen Wagner-Blechen verfeinern lassen. Hier wird sowohl die größere als auch die kleinere Blechvariante angeboten. Auch bei Lütke Modellbahn gab es ein paar neue Ausstattungsteile: Die Bürotische im Set 3 (Art.-Nr. 71 707) und 4 (71 708) eignen sich vor allem zur Ausstattung der großen Bürogebäude aus dem eigenen Programm.



Alexander Gaugler (Toy-Tec) führte seine neue Modellbahnsteuerung Alan vor, deren elektronische Kernelemente hinter dem Tablet, das zur Bedienung genutzt wird, zu sehen sind.

Auf deren Dach kommt das Klimagerät (71 170) zum Einsatz, das in einer Zweierkonfektion ausgeliefert wird. Ruhige Pausen an der frischen Luft erlauben die runden Sitzbänke mit Baum (71 423), zu deren Lieferumfang jeweils neun Exemplare gehören. Die eher jungen, daher kleinen Bäume erschlagen die Modellszenen nicht und lassen so auch Figuren und Bank gut zur Wirkung kommen.

Modellfiguren aller Art ließen sich am Stand von Preiser studieren, denn die Messe in Köln gehört zu den wenigen Ausstellungen, die die Kleinkunstwerkstätten besuchen. Anzutreffen waren hier aber auch viele andere Hersteller und Anbieter, die längst nicht überall präsent sind: Busch, Jehewa Modelbouw, Conrad Electronic, Viessmann (auch mit den Marken Kibri und Vollmer), Moebo exclusive (am Stand von Joswood), Heki, Saller, Mo-Miniatur, JoWi Modellhintergründe oder auch Kuswa.



Diese Abbildung mit Figur und Güterwagen zeigt, dass das neue N-Tram-Gleis (Spurweite Nm) auch für Industriegleise der Spur Z nutzbar ist, ohne dass die Pflastersteine zu groß wirken. Das gilt jedoch nicht für die Radien der Weichen! Foto: Dirk Rohwerder

In dieser Aufzählung fehlen mit Noch, Faller, Schlesienmodelle, Krois-Modell, Tams und fast allen großen Verlagen immer noch wichtige Aussteller. Insofern war die Messe auch in dieser Hinsicht gut besetzt. Nichts Neues gab es am Stand von MBW Spur 0 zum Projekt einer V 80 im Maßstab 1:220. Als endgültig beendet wurde es nicht bezeichnet, doch hofft der Hersteller wohl noch auf eine ausreichende Anzahl fester Vorbestellungen.

Mit großer Aufmerksamkeit bedacht wurde die Vorstellung der Firma Toy-Tec aus Wangen im Allgäu. Sie führte ihre intelligente Modellbahnsteuerung Alan vor, die einfach aufzubauen ist und sich für digitale wie auch analoge Fahrzeuge auch in der Baugröße Z eignet. Geplant ist derzeit eine intensivere Abstimmung mit Toy-Tec zwecks ausführlicher Vorstellung.

Der Blick über den Tellerrand lohnte sich auch dieses Mal wieder. Mit N-Tram trat Wolfgang Besenhardt in Köln auf. Da er als früherer Railex-Inhaber ein alter Bekannter der Zetties ist, wurde ihm auch eine gewisse Aufmerksamkeit zuteil. Und obwohl er für unsere Spurweite längst nicht mehr aktiv ist, sind wir dennoch fündig geworden.

Sein eingepflastertes Straßenbahngleis für die Spur Nm eignet sich dank gleicher Spurweite von 6,5 mm auch für Regelspurfahrzeuge im Maßstab 1:220. Scheiden die meisten Gleis- und vor allem die Weichenelemente wegen der viel engeren Radien bei Straßenbahnen noch aus, so lassen sich die

Geraden problemlos in Industrieflächen, z.B. an Häfen oder auf Werksgeländen integrieren. Die Steingröße des Pflasters harmonisiert überraschend gut und wirkt nicht gleich zu groß.

Eine Premiere für die Kölner Messe bedeutete das Modellbahnforum, das wir bereits von anderen Ausstellungen wie der Intermodellbau in Dortmund kennen. Dahinter stehen Fachvorträge von Hersteller und Modellbahnern, in denen einem interessierten Publikum Neuheiten oder Expertentipps vorgestellt werden.

Da auch die Messeleitung in ihrer Pressekonferenz erklärt hat, das öffentliche Bild der Modellbahn müsse dringend entstaubt werden und sich die Internationale Modellbahn-Ausstellung zudem als ein Vorreiter in Sachen Nachwuchsangeboten sieht, richteten wir auch großen Augenmerk auf dieses Thema.

Bescheinigen dürfen wir dem Veranstalter zunächst, dass Kinder deutlich freundlicher von den ideellen Ausstellern aufgenommen wurden als es vor zwei Jahren an einigen Ständen noch der Fall war.

Doch mangelt es immer noch an einer kind- und rollstuhlfahrergerechten Präsentation, weil viele Anlagen und Schaustücken auf Sichthöhe Erwachsener aufgebaut und keinerlei Hilfen angeboten werden.



Einen freundlichen Austausch mit Experten gab es nicht nur im Modellbahnforum sondern auch an den Anlagen: Manfred Forst (rechts) an den Ruschberg-Modulen.



Immer gut besucht waren die Mitmach-Angebote für den Modellbahnnachwuchs, wie hier auf einer von Märklin, Faller, Auhagen, Busch, Noch und Viessmann betriebenen Sonderfläche.

Vorbildlich ist hingegen das Engagement der kommerziellen Hersteller. Seien es Bastelangebote gegen einen kleinen Obulus am eigenen Stand wie bei Viessmann und Noch, Spielmöglichkeiten bei Piko oder eine große Sonderfläche zum Basteln und Spielen, die in Gemeinschaftsarbeit von Märklin, Faller, Auhagen, Busch, Noch und Viessmann betrieben wird.

Längst Tradition hat das vom BDEF aus Amerika adaptierte Konzept des „Junior College Europa“ (JCE), in dem die Kinder gleich mehrere Stationen durchlaufen und dort verschiedene Arbeiten an der Modellbahn kennenlernen, die offenbar von Messe zu Messe auch etwas variieren können.

Dazu gehören u. a. das Anmalen von Figuren, die Sprühlackierung eines Modellautos, der Zusammenbau eines Plastikhauses, das nasse Einschottern von Gleisen oder das Begrasen mit dem

Elektrostaten, aber auch Rangierspiele. Kinder sind dort über gleich mehrere Stunden beschäftigt und kehren stolz mit einem kleinen Diorama zurück, das ihre neu erworbenen Fertigkeiten belegt.

Wir begrüßen diese Angebote und erinnern daran, dass gerade auch die Freunde der Spur Z die große Aufgabe der Nachwuchswerbung erkannt und so schon häufig die Initiative ergriffen haben.

Dazu gehören eigene „Testkreise“ für Fahrversuche der Kleinen seitens der ZFI ebenso wie spontane Aufforderungen von Kindern, mal einen Zug auf der Anlage steuern oder Weichen stellen zu dürfen.



Mehr Informationen zur Messe:

<http://www.modellbahn-koeln.de>

Auswahl der kommerziellen Aussteller:

<http://www.aspenmodel.de>

<http://www.bahls-modeleisenbahnen.de>

<http://www.conrad.de>

<http://www.heckkleinserien.de>

<http://www.kuswa.de>

<http://www.luetke-modellbahn.de>

<http://www.maerklin.de>

<http://www.mo-miniatur.com>

<http://www.ntram.com>

<http://www.toy-tec.com>

Ideell waren unter anderem dabei:

<http://www.bdef.de>

<http://www.gerhardingen.de>

<http://www.ratimo-z.de>

<http://www.z-freunde-international.de>



Die Kinderfreundlichkeit einer Messe zeigt sich nicht nur in speziellen Angeboten an jüngere Modellbahner (Bild oben; Minidioramenbau bei Noch) sondern auch in einer kindgerechten Präsentation der Anlagen. Wenn Eltern ihre Eltern vor jeder Anlage hochheben müssen (Bild unten), wird das mit zunehmendem Alter der Sprösslinge zunehmend zur Tortur. Hier besteht noch Nachholbedarf nicht nur in Köln sondern auf allen deutschen Ausstellungen.

SPENDER GESUCHT!

Für die Einrichtung einer Modellbahn-AG werden kurzfristig noch Spenden in Form alter Märklin-H0-Produkte (Lok, Güterwagen, Trafo und M-Gleise) gesucht.

Eine Kontaktvermittlung erfolgt gern über die Redaktion.



Leserbriefe und Kurzmeldungen

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.

Versandseiten bei Küpper neu aufgesetzt:

Der Aachener Ladegutspezialist hat seinen elektronischen Vertrieb neu geordnet und gestaltet. Daher funktioniert die alte Verknüpfung nicht mehr. Kunden finden das virtuelle Ladengeschäft nun über die Startseite (<http://www.spurzladegut.de>), von wo aus ans Ziel verzweigt wird.

Direkt dorthin gelangt, wer die Seite <http://spur-z-ladegut.de> aufruft. Vorzufinden sind dort jetzt deutlich benutzerfreundlichere Seiten, denn die Navigation durchs Angebot wurde erheblich verbessert. Mit einfachem Klick geht es nun zurück oder auch auf eine Folgeseite. Hinzukommen Zusatz- und Suchfunktionen, die schneller ans Ziel führen können.

Neue Gleisbettungen bei Lokliege.de:

Bei Volker Wienke gibt es längst nicht nur gute Lokliegen zu erwerben, auch wenn die Adresse seiner Seite (<http://www.lokliege.de>) dies nahe legen mag. Jüngstes Angebot sind neue Gleisbettungen für die Spurweite Z, von denen auf Nachfrage auch ein kostenloses Muster geliefert wird.



Die neuen Gleisbettungen von Lokliege.de sind perfekt auf Märklin-Gleise zugeschnitten und orientieren sich an den Vorgaben der NEM 122 für eingleisige Hauptbahnstrecken. Für diese Aufnahme wurde das neue Betonschwellengleis von Märklin aufgelegt.

Hergestellt aus einem dauerhaft flexiblen Gummi-Kunststoffmaterial, bieten sie eine hervorragende Geräuschdämmung und lassen sich problemlos auch in Kurven legen. Ihre Ausführung entspricht zudem exakt den Vorgaben der NEM 122 für eingleisige Hauptbahnstrecken.

Die Länge eines solchen Bettungsteils beträgt jeweils 335 mm, es werden jedoch auch noch spezielle Gleisunterlagen im Format 335 x 50 x 1,55 mm ohne Böschungsanschnitt angeboten. Diese besitzen

eine identische Höhe und eignen sich nach eigenem Zuschnitt mit einem scharfen Messer oder Schere besonders für Weichen, Bahnhofsbereiche, Tunnelstrecken oder auch Schattenbahnhöfe.

Bedacht werden sollte bei der Verarbeitung, dass ein flexibler Kleber (am besten auch für den Schotter) zum Einsatz kommt, um keine Schallbrücken zu bauen, die den Dämmungseffekt wieder aufheben könnten. Ein geeigneter Kunstharz-Dispersionskleber ist hier ebenfalls zu erwerben.

Eine Formneuheit bei von AZL:

Bei AZL bringt der Dezember die Erstausslieferung einer Formneuheit mit sich. Es handelt sich dabei um die ACF-Schüttgutwagen mit zwei Auslasstrichtern, die eine Wagenfamilie bei diesem Hersteller vervollständigen. Zuvor waren die Schwesterbauarten mit drei und vier Auslässen im Programm.



Formneu bei AZL diese Schüttgutwagen mit zwei Auslasstrichtern. Foto: AZL/Ztrack

Den Anfang machen Union-Pacific-Wagen aus der „Fallen-Flags-Reihe“. Beschriftet sind alle Wagen unterschiedlich für die DRGW, MP, CNW und SP. Angeboten werden sie als Viererpackung (Art.-Nr. 913916-1) sowie in Form von vier Einzelwagen (903916-1 bis -4).



Als Farbvariante erscheint die EMD GP7 in den Farben der Western Pacific. Foto: AZL/Ztrack

Ausgeliefert wurden zudem ein C-30-5-Güterzugbegleitwagen mit seitlichem Ausguck und Anschriften der Western Pacific (92019-01 und -02) und der Flüssiggas-Kesselwagen der Suburban Propane in Beige (91336-1 und -2) sowie in Weiß für die Citgo Propane (91338-1 und -2).

bis 71909-2). Sie zeigen eine dunkelblaue Lackierung mit zwei waagerechten Zierstreifen und Anschriften in Gelb.

Im Bereich des Personenverkehrs folgen die schweren Reisezugwagen in allen Ausführungen nun für die Louisville & Nashville (71009-1

Auch zwei Lokomotiven haben es unter die aktuellen Auslieferungen geschafft. Attraktiv wirkt die EMD GP7 im lichtgrauen Lack mit orangefarbener Bauchbinde und Anschriften der Western Pacific. Zur Auswahl stehen vier verschiedene Betriebsnummern (62008-1 bis -4). Die Reihe der jüngsten Auflage der EMD SD70 schließt eine unlackierte Ausführung ohne Anschriften zur eigenen Gestaltung (61020).

Weitere Fotos sind wie immer unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

Modellwasser bei Noch verfügbar:

Seit Jahren bekannt ist das 2K-Wasser-Gel von Noch, mit dem Flüsse und Seen im Modell nachgebildet werden können. Nun kommt auch Farbe ins Spiel, denn Noch hat jüngst sein neues 2K-Wasser-Gel color ausgeliefert.

Es besteht aus den zwei bekannten Komponenten und drei Farbkonzentrat in Blau, Grün und Braun, die Modellgewässern eine individuelle Farbe verleihen können. Jeder Wasserfarbton lässt sich damit nachbilden, womit grün schimmernde Bergseen ebenso möglich sind wie eine blaue Lagune oder ein bräunlich wirkender Moorsee.

Die Verarbeitungszeit nach dem Anmischen beträgt etwa 120 Minuten, in denen das Material kontinuierlich zähflüssiger wird. Unmittelbar nach dem Vermischen eignet sich das noch dünnflüssige Gel für stille Gewässer wie Seen oder Weiher. Nach ca. 30 Minuten hat es eine honigartige Konsistenz angenommen, mit der sich fließende Gewässer verwirklichen lassen.

Nach 90 bis 120 Minuten werden mit dem nun zähflüssigen Material Bäche in steilem Gelände angelegt. In eine noch weiche Wasseroberfläche können auch Boote eingedrückt werden. Ebenso eignet es sich für den Einsatz auf Thermoplasten wie Fertigeländen.

Schönes Tankstellenmodell exklusiv bei Conrad:

In der Oktober-Ausgabe hatten wir auf die „Alte Schmiede mit Tankstelle“ (Art.-Nr. 1233242-9Y) von MBZ hingewiesen, die exklusiv über Conrad vertrieben wird und erstmals in deren neuem Modellbahn-Katalog angeboten wird.

Ebenfalls zu finden sind dort passende Pflasterstraßenzusammenstellungen, mit denen sich insbesondere die fünfziger und frühen sechziger Jahre perfekt nachempfinden lassen.



Die beiden Abbildungen der „Alten Schmiede mit Tankstelle“ geben einen Eindruck von Conrads neuem MBZ-Bausatz sowie seinem Einsatz auf der Anlage: Beide Fotos: Conrad Electronic

Wir freuen uns daher, unseren Leserinnen und Leser nun auch eine Abbildung des fertigen Gebäudes und der Pflasterstraße zeigen zu können. Sicher liefert das auch Anregungen für eigene Gestaltungen,

denn immerhin gibt es nun gleich drei Tankstellen von verschiedenen Anbietern, mit denen sich höchst unterschiedliche Zeitabschnitte und Umfelder wiedergeben lassen.

Weihnachtsendspurt bei Märklin:

Zu den jüngsten Auslieferungen bei Märklin gehört die Stromliniendampflok 05 003 mit Stirnführerstand (Art.-Nr. 88057), die als schweres Messingmodell umgesetzt wurde. Wir stellen sie am Anfang dieser Ausgabe ausführlich vor, verweisen aber auch an dieser Stelle noch mal auf den Rückruf des Herstellers, um Verbesserungen und Ergänzungen an der Lok umzusetzen.

Im Handel befinden sich inzwischen erste Exemplare der Ergänzungspackung Kohletransport (82379) für die Epoche III. Enthalten sind in der Exklusivzusammenstellung für die MHI vier Drehschieber-Seitenentladewagen Otm 57 der DB, ein Büssing-LKW mit Anhänger und der Hartkartonbausatz eines Förderbands. Die Wagen wurden ab Werk leicht gealtert.



Die IC-Ergänzungspackung für die Epoche V (87755) besteht aus je einem Großraumwagen 1. und 2. Klasse sowie dem Bordbistro.

Noch rechtzeitig vor Weihnachten im Handel ist auch das 660 mm lange Flexgleis mit Betonschwellenoptik (85941), mit dem Märklin erstmals nach vielen Jahren wieder sein Schienenprogramm erweitert und den Bau von Schnellfahrstrecken ermöglicht. Auch für eine Wiedergabe von ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken ist dieses Gleis in den meisten Fällen geeignet.

Am 4. Adventswochenende haben es auch noch die ersten IC-Ergänzungspackungen (87755) zur Verlängerung des Zuges aus einer Startpackung sowie die Drehscheibe (89982) mit Rundschuppen und Lokleitungsgebäude aus Architekturkarton zu den Händlern geschafft. Nach einer mehrjährigen Produktionspause sorgt dieser Artikel wieder für eine wichtige Sortimentsergänzung.

Neue Decoderplatine bei Velmo:

Die Schweizer Elektrolokomotiven Ae 3/6 sind wegen ihres Stangenantriebs recht exotisch wirkende Fahrzeuge und auf Spur-Z-Anlagen eher selten anzutreffen. Das liegt auch daran, dass sie in nur zwei Varianten produziert worden ist.

Die braune Version mit der Artikelnummer 8851 hat Märklin recht lange angeboten (1983 - 1995), während die grüne Ausführung erheblich seltener ist. Sie ließ sich nämlich nur mit der im Jahr 2000 produzierten Zugpackung 81418 erwerben.

Trotzdem hat sich Velmo nun auch dieses schmucken Fahrzeugs angenommen und bietet mit der Tauschplatine LDS26635 jetzt eine Digitallösung, die der Lok dank warmweißer LED auch zum typischen Schweizer Lichtwechsel verhilft.

Natürlich bietet auch dieser Decoder wieder sämtliche Eigenschaften der aktuellen Multiprotokolldecodergeneration inklusive einer der besten Lastregelungen namens Super-Soft-Drive SSD® (Warenzeichen der Doehler & Haass GmbH & Co. KG München).

Im Test befindet sich bei Velmo aktuell ein Sounddecoder für Märklins Ludmilla. Denkbar ist eine Serienlösung auch für andere Lokomotiven, die ausreichend Einbauräum bieten und für die Originalgeräusche bereitstehen.

In der Messeausgabe 2/2015 werden wir uns vielleicht schon etwas intensiver mit den Planungen seitens Velmo auseinandersetzen.

Freudereich-Auslieferungen zum Jahresende:

Vor etwa fünf Jahren hat Freudereich Feinwerktechnik (<http://www.fr-model.de>) die SBB-Hochbordwagen vom Typ Fbkk produziert. Unter der Artikelnummer 41.300.32 kehren sie nun ins Programm zurück und bringen dabei eine betriebsecht wirkende Alterung sowie eine Echtholz-Beladung mit.



In der Gegenüberstellung der alten Analogplatine (hinten) und der neuen Digitallösung (vorne) ist noch ein Prototyp des Decoders zu sehen, der leicht von der Serienausführung abweicht. Foto: Jens Wimmel (ZettZeit)



Beide aktuellen FR-Neuheitenauslieferungen kommen in gealterten Ausführungen, oben der Fbkk der SSB und unten der XS 72, der in dieser Form exklusiv für ZettZeit produziert wurde. Foto: FR Freudereich Feinwerktechnik

Exklusiv für ZettZeit (<http://www.zettzeit.ch>) erfolgte hingegen eine weitere Neuauflage: Der SBB-Neuschotterwagen Xs 72 ist nur über Jens Wimmel zu erwerben und erhält ebenfalls eine sehr aufwändige Alterung.

Gemein ist beiden Neuheiten, dass als Doppelpackungen angeboten werden und ab sofort erhältlich sind.



Die kleinen Holzhütten eignen sich unter anderem zum Einsatz als Glühweinbuden. Foto: Schrax

Neue Idee bei Schrax:

Passend zur Jahreszeit halten Verkaufsstände bei Schrax Einzug ins Programm, die derzeit perfekt als Glühweinbuden einsetzbar sind. Im Sommer mutieren kleinen Holzhütten zu einem Imbiss, einer Cocktailbar oder als Verkaufsfläche für Saisonfrüchte auf dem Markt.

Erhältlich sind diese und alle weiteren Modelle im Eigenversand über <http://www.schrax.com>.

Weihnachtsbaum im Reisemagazin und Fernsehen:

Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt wurde von Marco Polo entdeckt. Das „Travelmagazine“ zur bekannten Reiseführerliteratur berichtet in seiner

jüngsten Ausgabe für den Winter 2014/15 über diesen Rekord, der seit April 2007 unverändert gültig ist.

Aufrufbar ist die auch zum Lesen mittels App oder E-Reader gedachte Ausgabe über die Seite www.marcopolo.de/travelmagazine. Damit erfährt der Winzling nun eine weitere Anerkennung als Dortmunder Weihnachtsattraktion, der außerhalb des Stadtgebietes inzwischen vermutlich eine noch größere Bekanntheit besitzt.

Für sich entdeckt hat ihn zum wiederholten Male auch der WDR, der einen neuen Beitrag über ihn in seine WDR-4-Weihnachtssendung eingebaut hat, die unter seinem großen Gegenstück aufgezeichnet wurde. Zurückgreifen konnte der Sender dabei auf Archivaufnahmen und ein neues Interview, das kurz zuvor aufgezeichnet wurde.

Der Ausstrahltermin der Sendung im 3. Programm des WDR ist Heiligabend zwischen 18:00 und 19:10 Uhr.

Herpa-Flugzeugmodelle für März und April 2015:

Nach unserer Vorauswahl zu anlagentauglichen Flugzeugmodellen für den Einsatz in Europa ist dieses Mal nicht viel übrig geblieben. Aber das war mit Blick auf die schon nicht mehr ferne Spielwarenmesse in Nürnberg auch zu erwarten.

Wir nutzen die Gelegenheit, die drei verbleibenden Modelle aus dem Produktsegment „Wings“ kurz zu beschreiben und werfen einen Blick auf eine Formneuheit gleich zu Jahresbeginn:

Mit dem Airbus A320 von Air Malta (Art.-Nr. 557023) erscheint ein sehr farbenfrohes und attraktiv wirkendes Flugzeug, das beim Vorbild schon jetzt für Valetta als Kulturhauptstadt Europas im Jahr 2018 wirbt. Markant in Erscheinung tritt auch hier das achtspeitzige Kreuz, das die acht Seligpreisungen



Christi aus der Bergpredigt symbolisiert.

Die Boeing 737-800 der deutschen TUIfly (557085) trägt ebenfalls ein ungewohntes Farbleid, denn dieses Flugzeug ist erstmals nach dem neuen Lackierschema des Reisekonzerns gestaltet. Ebenso neu ist die Gestaltung der Tragflächenenden mit „Split-Scimitar-Winglets“ für einen noch weiter reduzierten Spritverbrauch.

2015 wäre die LTU 60 Jahre alt geworden. 1955 gegründet, entwickelte sie sich zur zeitweilig zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft, bevor auch sie vom Sog der Swissair-Pleite erfasst wurde und schließlich endgültig von der Bildfläche verschwand. Die von zwei Propellern angetriebene Fokker 27 „Schneider Wibbel“ (557047) stand von 1961 bis 1969 in ihren Diensten und erinnert künftig als Modell an die ruhmreiche Zeit der LTU.

Einen Blick verdient auch die Embraer 195 „Ayrton Senna“ der Azul Brazilian Airlines (557030), die zwar nicht nach Europa gelangt, aber eine Formneuheit ist. Dieses kleine Verkehrsflugzeug des brasilianischen Herstellers Embraer gehört zu einer Typenfamilie, die als starke Konkurrenz der Turboprop-Maschinen in den Markt trat und auch Abnehmer im Abendland fand.

Handgefertigte Bäume von Phillip Meyer:

2009 hatte sich Phillip Meyer mit einem selbst entwickelten, feinen Vegetationsprogramm beim Adventstreffen in Zell (Mosel) präsentiert. Wenige Monate zuvor hatten wir sein Vorführstück am Stand von Ladegut Küpper in Göppingen gezeigt.

Nun meldet er sich mit neuen Entwicklungen zurück und hat uns Aufnahmen mit verschiedenen Baummodellen geschickt. Neben den größeren Maßstäben bedient er unverändert auch die Spur Z. Aktuell lieferbar sind Fichten, Kiefern, Eichen, Buchen, Birken, Pyramidenpappeln und Hängebirken.

Ahorn, Kastanie, Espe, Grauerle, Graupappel, Weide, Platane und Lärche sind in Vorbereitung und sollen möglichst noch Ende dieses Jahres folgen. Für 2015 sind dann Vegetationsböden geplant, die Weiterentwicklungen der 2009 in Zell gezeigten Produkte darstellen.



Da sich gerade Nadelbäume im Modell als Problemfälle erweisen, sollen die Kiefer (Bild oben links) und Hochstammfichten zeigen, was uns Phillip Meyer an Neuheiten erwartet. Foto: Phillip Meyer

Nach dieser ersten Ankündigung planen wir eine ausführliche Vorstellung, sobald uns Ansichtsmuster für eigene Aufnahmen und Beschreibungen vorliegen.

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, Hendrik J. Späing

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.