

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Neuer Öldampfer im Test

Gestaltung für Anfänger
Besuch im Märklineum

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

nach zwei wirklich „dicken Dingen“ in den Monaten August und September dieses Jahres hat die vor Ihnen liegende Ausgabe wieder den gewohnten Umfang. Und so lässt sie es auch zu, dass wir wieder in den gewohnten Rhythmus unserer Veröffentlichungstermine kommen.



Holger Späing
Chefredakteur

Es war schon schwierig, angesichts vieler zeitfordernder Ereignisse und der großen Themenfülle mit engem Monatsbezug, alles so zu organisieren, dass nichts und niemand unter die Räder kam.

Explizit lobend hervorheben möchte ich an dieser Stelle deshalb alle, die mit mir zusammen Monat für Monat an **Trainini®** arbeiten: Neben weiteren freiwilligen Helfern sind das regelmäßig meine Redaktionskollegen Dirk Kuhlmann und Joachim Ritter sowie unsere Übersetzer Alexander Hock, Christoph Maier und Martin Stercken.

Jeder von ihnen ist da, wenn er gebraucht wird, und das gilt längst nicht nur für die Kernaufgabe, die er sich im Verbund ausgesucht hat. Es macht einfach Spaß, in einer so tollen Truppe zu arbeiten und ich freue mich immer wieder über den gemeinsamen Austausch in Videokonferenzen. Das musste einfach mal gesagt werden!

Wir sind also wieder im Plan und das gilt hoffentlich weitgehend auch für die Welt um uns herum. Die Bastelsaison hat wieder begonnen und Dirk Kuhlmann fährt fort, den Neu- und Wiedereinsteigern unter unseren Lesern wertvolle Ratschläge mit auf den Weg zu geben. Vielleicht sehen wir erste Resultate schon bald auf den Messen und Ausstellungen, die inzwischen wieder geplant sind?

Einen Ausflug haben auch zwei unserer Übersetzer hinter sich, denn sie gehörten zu den ersten Besuchern des neuen Märklineums und haben für uns und Sie gut hingeschaut. Seitens Märklin wurden sie freundlich empfangen und durften die entstehende Schauanlage auch aus nächster Nähe betrachten. Dazu gab es nette Gespräche, viele exklusive Erläuterungen und auch Blicke hinter die Kulissen. Auch dafür sagen wir Danke.

Um niemanden aus den Augen zu verlieren, haben wir die Reihe „Im Gespräch bleiben“ zum Jahresschwerpunktthema 2021 gemacht. Dieses Mal stellt sich Philipp Meyer vor, ein junger Kleinserienhersteller mit „grünem Daumen“ fürs Modell. Sein Streben nach Perfektion ist in seinem Portrait deutlich zu spüren und ich hoffe, Sie sind nach der Lektüre ebenso begeistert von seinen Werken wie ich. Vielleicht finden Sie ja darüber einen neuen Lieferanten?

Einiges hat sich auch bei Märklin getan, wenn wir nun bei Lieferungen sind. Einige stellen wir in den Meldungen dieser Ausgabe vor, wo auch Neuheiten vieler weiterer Hersteller zu finden sind. Genauer angeschaut haben wir uns die Dampflokmodelle der Baureihen 41 Öl und 042. Die beinahe identischen Produkte erschienen fast zeitgleich für die Insider-Mitglieder und übrigen Kunden. Ein paar Kritikpunkte gefunden haben wir natürlich, wie Sie sicher erwarten werden – lassen Sie sich überraschen!

Ich möchte an dieser Stelle nicht zu viel verraten und wünsche Ihnen einfach viel Spaß beim Lesen.

Her-Z-lich,

Holger Späing

Mehrzweckdampflok der DB Erfolg im zweiten Anlauf?

2006 sorgte Märklin für Aufruhr unter den Zetties, als ihnen die Mehrzweckdampflok Baureihe 41 mit Altbaukessel und Öltender als 042 untergejubelt werden sollte. 15 Jahre später traut sich der Göppinger Hersteller neu an diese Vorlage und nimmt seine Aufgabe dieses Mal ernst. Und so wollen wir wissen, wie gut er seine Hausaufgaben gemacht hat – zumal Insider-Clubmitglieder und übrige Kunden fast zeitgleich mit der Formneuheit bedacht werden.

1936 lieferte Schwartzkopff zwei Baumuster der Baureihe 41 an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Deren Fahrwerk war eine Neuentwicklung mit erstmals einstellbarer Radsatzfahrmasse von 18 oder 20 Tonnen, während der Kessel von der Baureihe 03 übernommen wurde. Abweichend zu dieser war der Kesselüberdruck aber für 20 bar ausgelegt.

Erstmals hatte die DRG eine universell einsetzbare Mehrzwecklokomotive erhalten, die sich bewährte. Den beiden Vorserienexemplaren, die später beide bei der DB verblieben, folgten bis 1941 insgesamt 364 Serienmaschinen. Doch schon nach wenigen Jahren zeigte der verwendete Kesselstahl St 47 K Ermüdungserscheinungen, was zum Reduzieren des Kesseldrucks auf 16 bar führte. Trotzdem mussten bereits 1943/44 einige Ersatzkessel beschafft werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben insgesamt 220 Exemplare bei der DB, von denen 217 Stück wieder in den Betriebsbestand gelangten. Doch der Kesselstahl bereitete zunehmend Probleme, die sich mit eingeschweißten Flickern aus dem üblichen St 34 nicht lösen ließen.

weiter auf Seite 6



Am 27. August 1973 wartet 042 166-9 im Bw Rheine auf den nächsten Einsatz. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung



41 254

Met. Dep.
18.9.07

Die Bundesbahn konnte nur Zeit gewinnen, bis ein Ersatzkessel moderner Bauart bereitstand. 1955 zerbarst der Kessel von 41 229 während der Wasserdruckprobe im AW Braunschweig, was zum Verbot des Flickens durch das BZA Minden führte.

Dieser war mit jenem für die Baureihe 03¹⁰ identisch: vollständige Schweißtechnik zur Gewichtsersparnis, fehlender Speisedom, Mischvorwärmanlage MV 57, Heißdampfregler und eine Verbrennungskammer. Eine spezifische Heizflächenbelastung von 75 kg/m² machte ihn besonders verdampfungsfreudig. 41 331 war die erste Lok, die April 1957 diesen Kessel erhielt. Ab 1958 umgebaute Maschinen erhielten teilweise auch Ölhauptfeuerung.

Das äußere Bild wandelte sich mit dem Umbau deutlich, die Baureihe 41 wirkte gleich deutlich moderner: Statt der schrägen Frontschürze war unter der Rauchkammer ein breiter Tritt zu sehen, der um die Ecken herum bis zum seitlichen Umlauf lief und dort eine kleine Stufe bildete. An ihm waren unten die DB-Reflexglaslampen befestigt, was die Pufferbohle freihielt.



042 210-5, die frühere 41 210, durchheilt auf dem Weg zur Erdöl-Raffinerie nach Lingen am 27. August 1973 den Bahnhof Salzbergen. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Foto auf Seite 5:

41 254 vom Bw Osnabrück Hbf ist am 28. August 1967 mit Dg 7103 nach Hamburg-Wilhelmsburg gekommen. Nach der Restauration im Bw Altona wird sie Sg 5514 (Hamburg-Altona - Osnabrück Rbf) als Rückleistung übernehmen. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Der große Schornstein und der einzelne Dom auf der Kesselmitte ließen die Lok schlank, aber dennoch kräftig und gleichzeitig elegant wirken. Obwohl aus dem Einheitslokomotivprogramm der Reichsbahn stammend, fügte sich die Baureihe 41 nun harmonisch ins Bild der Neubaulokomotiven ein.

Insgesamt summierten sich die neubekesselten Einundvierziger auf 103 Maschinen, von denen 40 eine Ölhauptfeuerung erhielten. Lange Zeit sollten sie die höchstbelasteten Güterzuglokomotiven der Bundesbahn sein, ihre Laufleistungen betrug monatlich häufig zwischen 10.000 und 14.000 km.

Wichtigstes Einsatzgebiet waren die Strecken zwischen dem Ruhrgebiet, Bremen und Hamburg: die „berühmte Rollbahn“.

Die Baureihe 042 bei Trainini®
Einen Vorbildartikel haben wir auch in Ausgabe 8/2006 veröffentlicht, zu finden über die lizenzierten Archive oder im Verzeichnis der Deutschen Nationalbibliothek.
In derselben Ausgabe wurde auch das frühere, von uns kritisierte Modell 88272 vorgestellt, das erstmals die Baureihe 042 nachbilden sollte.

Typische Heimatbetriebswerke waren Kirchweyhe und Osnabrück, dazu gesellten sich aber auch Bremerhaven, Fulda, Göttingen, Hamburg, Hannover, Kassel, Uelzen und Wanne-Eickel. Letzte Heimat sollte das Bw Rheine werden, wo ab Sommer 1971 alle noch verbliebenen 35 ölgefeuerten Maschinen zusammengezogen worden waren.

Das Umzeichnen per 1. Januar 1968 in die Baureihen 041 (ex 41 Kohle) und 042 (ex 41 Öl) erlebten noch 34 Umbaulokomotiven mit Kohlefeuerung, die 1971 endgültig verschwanden, und alle 40 Öllokomotiven.

Ab Mitte der Sechziger hatte sich das Blatt mit zunehmenden Elektrifizierungen auch für diese Baureihe langsam gewendet. Entbehrlich geworden waren zunächst die kohlegefeuerten Maschinen, die nun aus dem Unterhaltungsbestand genommen wurden, während die Ölversion noch weiter voll unterhalten wurde. Als die 041 ausgemustert war, hatte sich aber auch der Bestand der Schwesterbaureihe 042 bereits um fünf Exemplare gelichtet.



042 113-1 durchfährt mit Ng 17336 und kräftiger Rauchfahne am 27. August 1973 den Bahnhof Leschede. Mineralöl- und Gaskesselwagenzüge, so wie dieser auf dem Foto, waren typische Leistungen der Baureihe 042 auf der Emslandstrecke. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Das endgültige Ende der Dampflok im Oktober 1977 erlebten in Rheine im aktiven Dienst noch 042 096-8, Märklins Vorbild für eines der beiden vorzustellenden Modelle, und 042 113-1. Seit Mai 1976 war die Baureihe eigentlich nicht mehr planmäßig eingesetzt, stand aber noch häufig genug unter Dampf, um im Güterverkehr oder Bauzugdienst einzuspringen.

Auch Personenzüge bespannte das Bw Rheine gern mit der spurtstarken 042, die bis 31. Mai 1975 auch für die deutlich schnellere 012 einspringen musste, wenn aus deren sehr knappen Bestand eine Maschine ausfiel. Diese Vielseitigkeit macht die formschöne Mehrzwecklok mit typischer DB-Silhouette so interessant fürs Modell.

Märklins neue Modelle

Nach einem Fauxpas von 2006 hat Märklin fünfzehn Jahre ins Land gehen lassen, bevor sich das Haus mit einer neukonstruierten Lok der ölgefeuerten Baureihe 41 wieder an den Markt gewagt hat. In den Genuss des neuen Modells sollten zunächst die Insider-Mitglieder kommen, für die die 41 356 (Art.-Nr. 88275) als Clubmodell 2020 vorgestellt worden war.

Noch bevor das Modell ausgeliefert wurde, folgte das Ankündigen auch einer Epoche-IV-Ausführung (88276) mit der Betriebsnummer 042 096-8 im regulären Katalogprogramm. Beide Versionen kamen erst im Sommer 2021 kurz nacheinander zur Auslieferung, weshalb sie hier zusammen und vergleichend vorgestellt werden sollen.



Die Modelle der 41 356 (Art.-Nr. 88275; hinten) und der 042 096-8 (88276; vorne) erschienen kurz hintereinander. Ihre wesentlichen Unterschiede beschränken sich auf den vorhandenen oder entbehrlichen Puffertellerwarnanstrich und die ein- oder beidseitig angebrachten Indusi-Magneten am Nachlaufgestell.

Technisch sind beide Modelle ähnlich eng mit dem Insider-Vorgängermodell der Baureihe 03¹⁰ verwandt, wie es die Baureihe 41 in Altbaukesselausführung mit der zweizylindrigen Baureihe 03 war und ist. Zurückzuführen ist das auf das Vorbild und seinem Charakter als Einheitsdampflok.

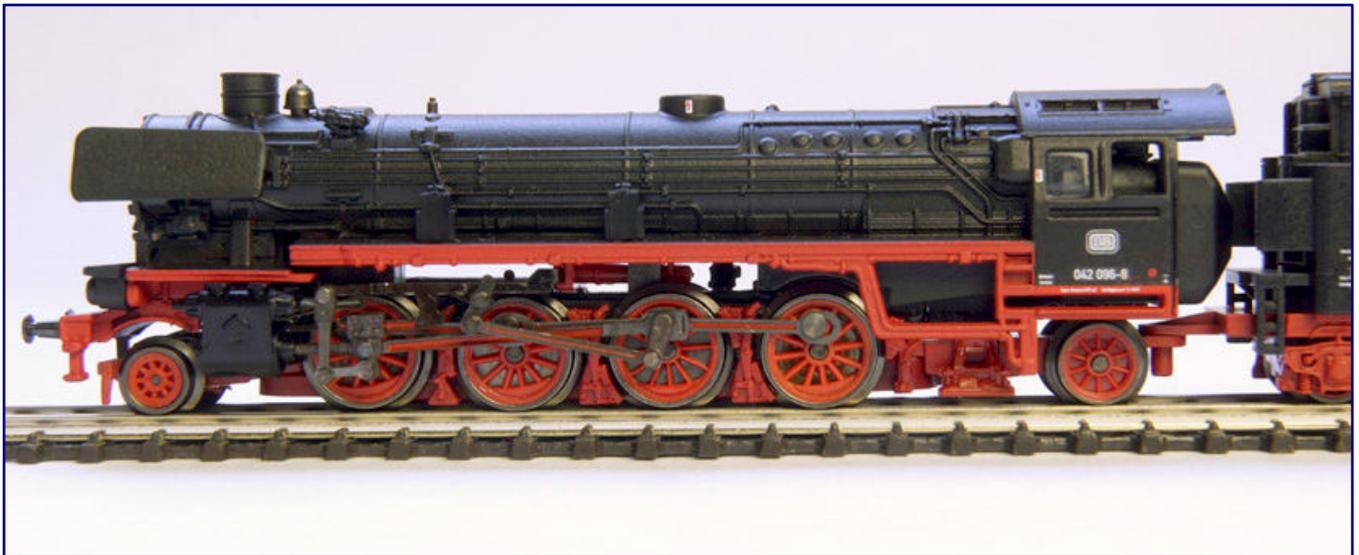
Beide erhielten auch im Vorbild denselben Neubaukessel, was ihre Unterschiede im Wesentlichen auf die unterschiedlichen Fahrwerke reduziert. Hinzukommt hier allerdings der Tender, der statt der Kohlenkastenabdeckungen einen Ölbehälter besitzt. Doch auch die Umläufe weisen in diesem Fall einige Unterschiede auf.

Der erste Eindruck, als wir die Modelle aus der Schachtel nehmen, ist gut. Die wesentlichen Maße scheinen recht gut getroffen, auch die Proportionen der Lok wirken stimmig. Einzig der über die Führerhausdachkante ragender Ölbehälter will nicht zu dem passen, was Vorbildaufnahmen uns vermitteln.

Beim Chassis wurde auf das bekannte Mikado-Fahrwerk zurückgegriffen, welches aber eine grundlegende Produktpflege erfahren hat: Umgestellt auf Glockenankerantrieb und LED-Beleuchtung, erhielt es nun auch eine vollständige und bewegliche Detailsteuerung.

Anpassungen an Rädern und Zylindern gingen damit ebenfalls wieder einher, auch eine neue Radgetriebeabdeckung war fällig. Diese ist nun, wie bei allen anderen überarbeiteten Modellen auch, aus Kunststoff und bildet hier die teilweise einseitigen wie auch Scherenbremsen vorbildgerecht nach. Der bereits im Baukasten vorhandene Vorläufer trägt nachgebildete Schienenräumer.

Auch der Nachläufer musste nicht mehr neu entwickelt werden, unterliegt aber je nach Vorlage kleineren Detailunterschieden: Bei der Baureihe 41 ist er ungebremst, trägt keinen Luftbehälter, wohl aber Indusi-Magnete. Im Falle des Epoche-III-Modells ist dies einer nur an der rechten Seite, bei 042 096-8 sitzen sie beidseitig. Dies entspricht dem historischen Vorgehen der Bundesbahn bei überwiegend vorwärtsfahrend eingesetzten Lokomotiven.



Korrekt wiedergegeben ist die Verteilung der Bremsen auf die einzelnen Räder: Durch Scherenbremsen beidseitig versorgt werden nur die zweite Kuppel- und die Treibachse. Mit linksseitigem Indusi-Magnet versehen ist nur das hier gezeigte Modell 88276.

Korrekt angepasst wurde im Vergleich zur Baureihe 03¹⁰, für welche die Neubaukesselformen zuvor konstruiert wurden, der Umlauf: In Höhe der Rauchkammer hat er eine Stufe, unter der das die Front umlaufende Blech sitzt.

Der Umlauf bestimmte beim Vorbild in seinem hinteren Bereich die maximale Breite der Lok. An dieser Stelle sind die umgerechneten Originalmaße auch gut eingehalten worden. Wegen der Bautiefe der Detailsteuerung stehen aber die beiden Dampfzylinder etwas über diese Kante hinaus, so wie es auch bei den anderen Modellen mit der neuen Steuerung der Fall ist.

Doch wir betrachten nun gerade auch den Bereich, der die einzigen, dafür leider durchaus erkennbaren Abweichungen zur Vorlage zeigt: Zu allererst zu nennen sind die Sandkästen, welche die DB bei Neubekesselungen vom Kesselscheitern auf die Umläufe verlegt hatte.

Dort finden sie sich auch beim Modell der Baureihe 41 Öl / 042, allerdings bedarf es nicht viel Vorbildkenntnis um zu erkennen, dass hier etwas nicht stimmen kann. Pro Lokseite zählen wir zwei Sandkästen für immerhin vier Kuppelräder – das passt doch nicht!

Richtig wären deren vier, jeweils paarweise über der ersten und dritten Kuppelachse angeordnet. Zudem fallen sie auch noch sehr ins Auge, denn sie sind nicht in den Umlauf versenkt, sondern darauf stehend wiedergegeben. Das war zwar anfangs bei der BR 03¹⁰ so der Fall, bei der Baureihe 41 aber zu keinem Zeitpunkt. Es verzerrt den Eindruck des Vorbilds in störender Weise, was ein Abgleich mit unseren Originalaufnahmen bestätigt.



Störend fallen die hohen Sandkästen auf, die in dieser Hinsicht wie auch in Anzahl und Anordnung auf dem Umlauf für die Baureihe 41 Öl nicht korrekt sind (vgl. Vorbildfotos auf Seite 4 und 6). Auch die Front lässt ein gesichtsprägendes Merkmal vermissen...



...das wir in Form der schrägen Kesselstützen gemäß Vorbildvorlage auf Seite 5 nachträglich angebracht und rot lackiert haben.

Da für sie Bohrungen immer nachträglich am Gussteil angebracht werden müssen und es sich um per Kunststoffspritzguss gefertigte Ansetzteile handelt, ist dieser Umsetzungsfehler für Außenstehende nicht nachvollziehbar.

Korrekte Formteile hätten sich auch noch an weiteren Modellen der Baureihe 03¹⁰ weiternutzen lassen, die große Bedeutung der Baureihe 41 sollte die richtigen Bohrschablonen ebenso rechtfertigen.

Nun kam die beim Vorbild so schnell ausgemusterte Schnellzugdampflok wieder mal besser weg, während die universellste aller Einheitsdampflokomotiven ein zweites Mal mit einem Geburtsfehler leben muss, der durchaus leichter zu erkennen ist als nur die eine fehlende Sandleitung der Altbaukesselvariante.

Unverändert übernommen wurde auch das angesetzte Frontteil, das die unter den Umlauf eingehängten Reflexglaslampen mit Lichtfunktion nachbildet. Hier gibt es aber einen weiteren, gesichtsprägenden Unterschied zwischen der 03¹⁰ und der 41, der so nicht berücksichtigt werden konnte.

Bei der hier besprochenen Lok waren zwei schräg aufragende Stützbleche zu sehen, die hinter der

Pufferbohle in Richtung der Laternen führten. Rot lackiert, fielen sie jedem Betrachter gleich ins Auge, beim Modell fehlen sie völlig. Hier ist Selbsthilfe gefragt, die sich mit passend zugeschnittenen, dann angeklebten und anschließend farblich abgesetzten PS-Profilstücken leisten lässt.

Fehlerhaft ist auch die Dampfglocke an der 042 096-8, denn alle uns bekannten Vorbildaufnahmen aus ihrer Zeit beim Bw Rheine (1968 bis 1977) zeigen sie ohne dieses Merkmal. Vielmehr müssen wir sogar anbringen, dass wir keinen einzigen Bildbeleg gefunden haben, der dort überhaupt eine Dampflok dieser Baureihe mit dieser Ausstattung zeigt. Auch hier wurde offenbar ohne einen Abgleich „kopiert“.



Zumindest für 042 096-8 ist die Ausstattung mit einer Dampfglocke hinter dem Kamin nicht korrekt – ein problemlos, weil aufwandsneutral zu vermeidender Fehler.

Für 41 356 können wir die Glocke nicht widerlegen oder bestätigen. Hier erscheint sie uns zumindest glaubhaft, denn auch auf Nebenbahnen eingesetzte Maschinen waren derart ausgestattet. Wegen ihres verstellbaren Achsdrucks war das Vorbild dafür auch durchaus geeignet.

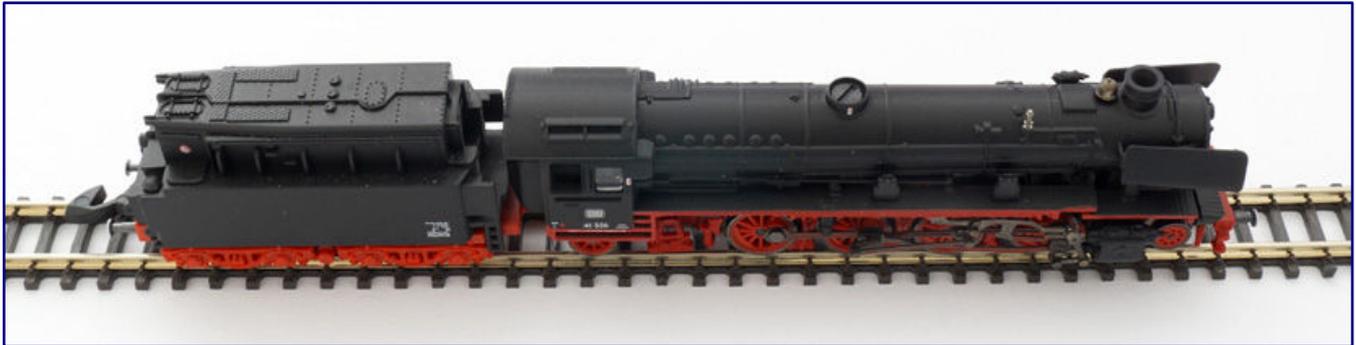
Maß nehmen, heißt es

Beim Einhalten der Maße ergeben unsere Messungen, was zu erwarten war. Die wesentlichen Daten sind gut eingehalten worden, größere Abweichungen zeigen sich nur bei der Länge über Puffer und dem Gesamtachsstand.

Die Kontrolle des Abstands zwischen Nachläufer und erster Tenderachse bestätigt dann den vermuteten Grund. Der größte Teil des Übermaßes geht auf den zu großen Lok-Tender-Abstand zurück, der dem Durchfahren kleiner Radien geschuldet ist. Ein Vorschlag an Märklin wäre hier, die Nachläufer mit einer zweiten Öffnung zu versehen, die auch eine engere Vitrineneinstellung zulasse und nebenbei die Differenz beseitigen.

Wie bei anderen Spur-Z-Dampflokomotiven auch, sind die Raddurchmesser der Baureihe 042 etwas zu klein, wobei die Abweichungen sich unterschiedlich auf die einzelnen Räder verteilen. Der einzige, recht deutliche Ausreißer betrifft wieder den Nachläufer (siehe Tabelle).

Zu geringe Durchmesser im hier gemessenen Umfang halten wir in Summe jedoch für unkritisch, denn hierfür gibt es einen plausiblen Grund. Um Betriebssicherheit zu gewährleisten, bedarf es übermaßstäblicher Spurkränze – in der Spurweite Z sind das 0,6 mm. Bei vielen Dampflukumsetzungen schafft das dann Platzprobleme, weil Kuppelräder sehr eng, bisweilen zu eng beieinanderstehen.



Der sehr große Lok-Tender-Abstand, der Hauptgrund für messbare Maßabweichungen ist, lässt sich besonders gut aus der Vogelperspektive zeigen.

Der Konstrukteur muss sich dann für die Betriebssicherheit entscheiden und ein Anwachsen der Länge über das umgerechnete Vorbildmaß hinaus in Kauf nehmen oder das Aussehen priorisieren und ein entgleisungsanfälliges Modell riskieren.

Ein tragfähiger Kompromiss liegt irgendwo dazwischen und eröffnet sich, wenn er sich nicht an werksneuen, sondern weitgehend abgefahrenen Radreifen orientiert. Genau das entspricht Märklins Standard seit 1972 und wird von uns anerkannt.

Daten und Maße zur Baureihe 41 ÖI / 042 der DB:			
	Vorbild	1:220	Modell
· Länge über Puffer (LüP)	23.905 mm	108,7 mm	111,4 mm
· Größte Breite (Umlauf)	3.100 mm	14,1 mm	14,6 mm
· Höhe über SO (Dampfdom)	4.280 mm	19,5 mm	19,2 mm
· Gesamtachsstand	20.175 mm	91,7 mm	96,2 mm
· Achsstand Lok	12.050 mm	54,8 mm	56,0 mm
· Achsabstand Lok/Tender*	2.425 mm	11,0 mm	13,9 mm
· Durchmesser Kuppelräder	1.600 mm	7,3 mm	7,0 mm
· Durchmesser Vorlaufräder	1.000 mm	4,5 mm	4,2 mm
· Durchmesser Nachlaufräder	1.250 mm	5,7 mm	5,0 mm
· Durchmesser Tenderräder	1.000 mm	4,5 mm	4,4 mm
· Dienstgewicht**	175,7 t	---	39 g
· Bauart	1'D1' h2		
· V _{max}	90 / 50 km/h (vorwärts / rückwärts)		
· Leistung	1.450 kW / 1.975 PS		
· Umbaujahre (Neubaukessel)	1957 - 1961		
· Gesamtstückzahl (DB)	40		
· Ausmusterung	1977		
* Abstand von Nachlaufachse zu 1. Tenderachse			
** mit vollen Vorräten			

Wir kommen damit nun zur Göppinger Paradedisziplin, dem Lackieren und Bedrucken der Modelle. Beide Modelle sind in den korrekten Farbtönen RAL 9005 Tief-schwarz und RAL 3002 Karminrot lackiert, das Gesamtbild ist deutlich matter und angenehmer, als es die frühen Dampflokmodelle gezeigt haben.

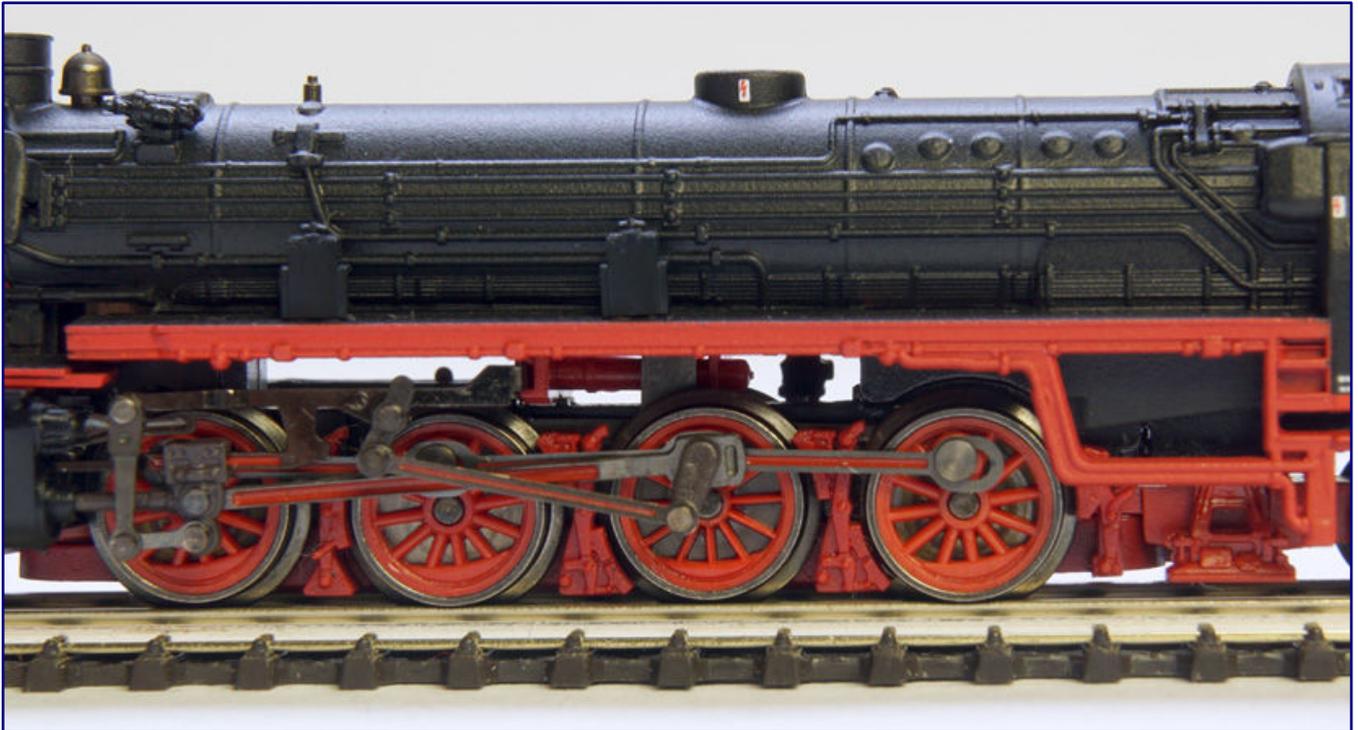
Auch die Kunststoffteile, wie beispielsweise das Tenderfahrwerk, weisen keine wahrnehmbaren Abweichungen auf.

Beiläufig erwähnt sei, dass die Räder der Treibachse zwar keine vergrößerten Gegengewichte tragen, aber deutlich feinere Speichen aufweisen – gültig im Übrigen für beide Modelle.

Etwas Plastikglanz zeigen leider die Kuppelräder und Indusi-Magnete, was im Gesamteindruck aber weitgehend untergeht.

Störender sind da Kleinigkeiten, die viel ausmachen und trotzdem immer wieder eingespart werden: Rot abgesetzte Pufferhülsen suchen wir wieder einmal vergebens, auch die Umlaufkante am vorderen Ansetzteil wurde nicht karminrot hervorgehoben. Der Ästhetik ist das nicht zuträglich, weshalb an diesen Stellen eigenes Nacharbeiten angezeigt ist.

Die hohe Messlatte der Baureihe 01 aus dem Jahrgang 2012, dem 40-jährigen Jubiläum der Spurweite Z, wurde bei den jüngsten Dampflokumsetzungen auch in einem anderen Punkt nicht mehr ganz erreicht – so auch bei der 41 ÖI / 042: Der Steuerungsträger ist nicht am Gehäuse angeformt und karminrot mitlackiert.



In der Vergrößerung ist es leichter zu sehen, dass die Speichen an der Kuppelachse erheblich feiner ausfallen als an den drei Kuppelachsen. Sofern dieses eine Rad eine Neukonstruktion ist, bleibt offen, warum dann auch nicht das vergrößerte Gegengewicht mitnachgebildet wurde.

Stattdessen wird er nur durch ein Stanzteil angedeutet, das bis zur Gleitbahn vor dem Zylinder reicht. Im fraglichen Bereich kommt nur die schwarze Vernickelung zum Tragen, an Lack wurde auch hier gespart. Weitere Kritikpunkte gibt es hier nicht, Räder und Steuerungsteile wirken ansonsten dank der Schwarzvernickelung angenehm und unaufdringlich, weil dies am ehesten dem Betriebszustand entspricht.

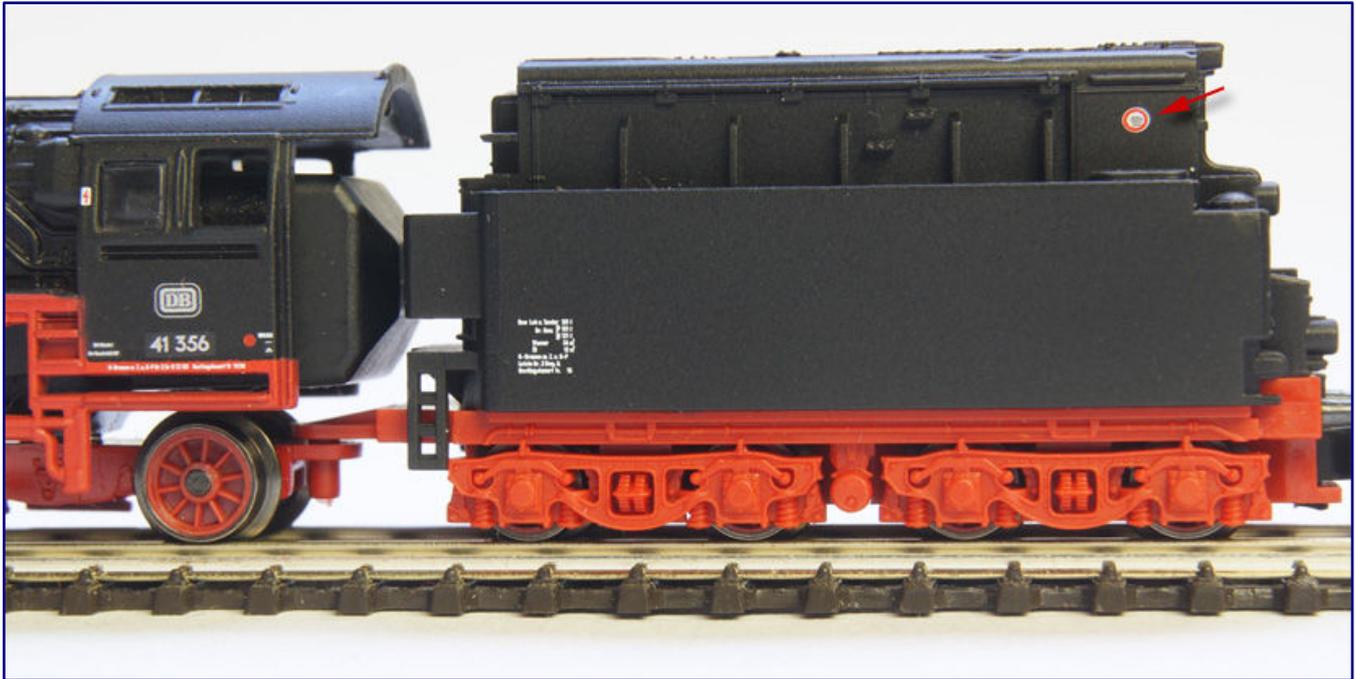
Tadellos ist, wie auch zu erwarten, die Bedruckung an beiden Modellen. Hier wurden auch individuelle Abweichungen berücksichtigt. So sind die Loknummern bei der 41 356 silberfarben auf einem separat schwarz gedruckten Unterdruck gesetzt worden. So wird das damalige, genietete Lokschild berücksichtigt.

Bei 042 096-8 wurde auf den Unterdruck verzichtet und die Loknummer weiß gedruckt, während auch hier DB-Keks und Beheimatungsschilder silberfarben sind. Märklin richtet sich in diesem Fall an den Siebdruckschildern, die ab dem 1. Januar 1968 für Computernummern ausgegeben wurden.

41 356 trägt seitlich und an der vorderen Pufferbohle ein Untersuchungsdatum „L2 Bwg 8.12.60“, was den Betriebszustand von etwa 1961 andeutet. Korrekt ist diese Lok deshalb in der später aufgelösten BD Münster zu Hause und mit dem Bw Osnabrück Hbf einer der großen Hochburgen dieser Baureihe zugewiesen. Ihr Haupteinsatzgebiet war folglich die im Vorbildteil erwähnte Rollbahn.

042 096-8 hatte mit dieser angeschriebenen Nummer nur ein Zuhause, das ebenfalls korrekt angeschrieben zu lesen ist, denn die Drucke sind lupenrein: Es ist das Bw Rheine. Die Untersuchungsanschrift „Bwg 26.5.71“ offenbart ebenfalls ihren letzten, bereits angebrochenen Unterhaltungsabschnitt.

Das Kürzel „Bwg“ steht in beiden Fällen für das frühere AW Braunschweig, das als letztes noch Dampflokomotiven hauptuntersuchte. Am 26. Juni 1974 war 042 096-8 anlässlich einer L2-Untersuchung noch einmal dort.

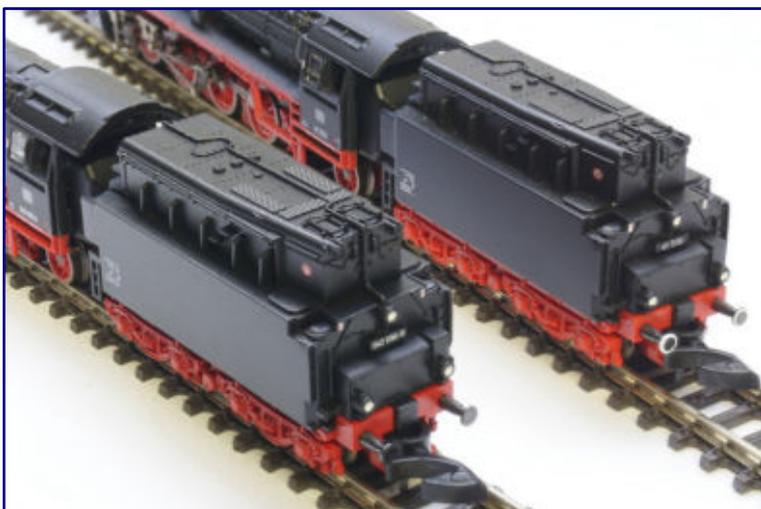


Gewohnt fein sind wieder sämtliche Anschriften aufgetragen worden. Beinahe vollständig lässt sich unter der Lupe sogar noch das Warnschild am Öltank (siehe Pfeilmarkierung) entziffern: „Rauchen, offenes Licht und Feuer verboten“.

Einen letzten Unterschied der beiden Modelle, der zu erwähnen ist, bildet der an allen vier Puffern aufgedruckte Warnanstrich beim Insider-Modell 88275. Den von der Baureihe 03¹⁰ bei Auslieferung bekannte Kesselschiefstand aufgrund eines fehlerhaften Abschirmteils der Beleuchtung im Inneren, scheint behoben, denn wir konnten ihn in diesem Fall an beiden vorliegenden Modellen nicht feststellen.

Technische Bewertung

Um auch die elektrischen Werte aufzunehmen, fahren wir die Modelle zunächst ein. Deutlich vernehmbar ist dabei ein recht lautes Getriebegeräusch, das auch nicht verschwinden mag. Nach schlecht arbeitenden Teilen klingt es allerdings nicht, insofern bleibt es zumindest unbedenklich.



Das gewohnte Bild zeigen die Tender mit feinerem Fahrwerk im Vergleich zur Kohleausführung. Neben den Betriebsnummern unterscheiden sie sich untereinander nur durch den Puffertellerwarnanstrich bei 41 356 (hinten).

Für gutes Arbeiten sprechen nämlich auch die Werte der Stromaufnahme. Bei Trafostellung 100 nehmen die Modelle 16 mA auf, bei 150 steigert sich der Wert auf 22 mA. Damit liegen sie im üblichen Messbereich der Glockenankermotoren, wie wir es erwartet hatten.

Die Beleuchtung an der vorderen Lokseite erfolgt mittels warmweißer LED und ist fahrtrichtungsabhängig aktiv. Auf eine Laternenbeleuchtung im Tender, wie an der Baureihe 03¹⁰ umgesetzt, hat Märklin hier in beiden Fällen verzichtet. Angenehm ist wieder, dass die Spitzenbeleuchtung schon gleich nach dem Anfahren gut sichtbar und gleichmäßig auf alle drei Laternen verteilt ist.

Die Anfahrereigenschaften selbst scheinen eher vom genutzten Transformator 67011 limitiert zu sein, als vom Antrieb. Die Modelle setzen sich bereits bei einer Gleisspannung von knapp 0,4 V langsam in Bewegung. Umgerechnet 2,6 km/h Vorbildgeschwindigkeit errechnen wir.

Danach macht der Reglerbereich des Trafos einen großen Sprung auf 2,2 Volt, die unser Modell mit 35 km/h dahinfahren lassen. Versuche ergeben, dass die kleine Dampflok aber auch schon bei 1,0 Volt am Gleis mit umgerechnet 6 km/h Weichen sicher durchfährt. Beide Versionen sind also uneingeschränkt anlagentauglich, wenn sie auch bei voller Gleisspannung mit über 200 km/h davonrasen, wo für ihr Vorbild gerade mal 90 km/h erlaubt waren.



Wie bei einigen der zuletzt ausgelieferten Schlepptenderdampflokomotiven auch, ist bei beiden hier vorgestellten Modellen der Glockenankermotor hinten mit einer schwarzen Kappe abgedeckt worden, um die Anschlusskabel nicht störend in Erscheinung treten zu lassen.

Flechten wir nun zum Schluss einige Zugbildungsvorschläge ein, denn auch hier erscheinen uns die 39 Gramm Gewicht, die diese Umsetzung auf die Waage bringt, nicht als Hindernis für einen vorbildnahen Einsatz. Auf die Lok entfallen davon übrigens 32 Gramm, die auf die Traktion Einfluss nehmen können.

Auf der Rollbahn waren die Maschinen der Bw Osnabrück Hbf und Kirchweyhe häufig mit gemischten Güterzügen unterwegs, die sich beliebig und abwechslungsreich aus Märklin- und Kleinserienmaterial zusammenstellen lassen. Auch Kesselwagen waren dort keine Seltenheit, was für 41 356 viele Ideen umsetzbar macht.

Dasselbe gilt auch für die 042 096-8 auf der Emslandstrecke, wo neben vielen gedeckten Güterwagen häufig auch ein Güterzugbegleitwagen Pwghs 054 (FR Freudenreich Feinwerktechnik) hinter der Lok zu sehen war. Mineralzüge waren ebenfalls typisch, denn das Bedienen des Anschlusses Wintershall in Salzbergen war Aufgabe dieser Baureihe.



Für die Epoche-III-Ausführung der Dampflok, dem Insider-Jahresmodell 2020, haben wir einen gemischten Güterzug ausgewählt, in dem die Wagen aus der Packung 86000 zum Einsatz kommen.

Eine weitere Option sind kürzere Züge aus offenen Wagen (Hauptgattungszeichen E) und auch Autotransportwagen (Modelle von Märklin; Ankündigung von Bahls Modelleisenbahnen), die den Verkehr von und zum VW-Werk Emden bestimmten. Bisweilen fand sich auch nur ein einzelnes Wagenpaar hinter der Lok.

Bis 1975 waren einige Exemplare der Baureihe 042 auf der Emslandstrecke und abzweigend nach Bad Bentheim (weiter nach Hengelo) auch im Personenzugverkehr vor Nahverkehrs- und Eilzügen zu sehen. Typische Garnituren bildeten vier vierachsige Umbauwagen, Silberlinge, gelegentlich auch Kombinationen mit Mitteleinstiegswagen oder einzelnen Schnellzugwagen.

Sie unterstreichen die Vielseitigkeit dieses Loktyps, der sie so unentbehrlich auch für die Modellbahn macht, zumal er neben der Baureihe 043 zur allerletzten der Bundesbahn gehörte. An dieser einzigen Mehrzweckdampflok aus dem Einheitsprogramm führt auch im Modell kein Weg vorbei.

Zusammenfassendes Fazit

Mit seiner sehr freien Interpretation der Baureihe 042 aus dem Jahre 2006, die uns Zetties zum Gespött anderer Modellbahner machte, hat Märklin die Messlatte zum Wiedergutmachen selbst sehr hoch gehängt. Es scheint sehr verständlich, dass der Hersteller so lange Gras über diese Sache wachsen lassen wollte.

Fünfzehn Jahre hat er sich Zeit gelassen, bis wir ein Modell in Händen halten durften, auf dem der erste Eindruck auch mit der aufgedruckten Baureihe übereinstimmt. Historisch bedingt sind wir gerade mit dieser Historie nun auch sehr kritisch, zumal wir dem Modell eine große und anhaltende Bedeutung im Spur-Z-Programm beimessen.

In Summe hat Märklin eine schöne Lok geliefert, die allerdings nicht an das Niveau der Baureihe 01 anknüpfen kann. Es sind meist Kleinigkeiten, aber sie summieren sich doch zu sichtbaren Fehlern und gehören deshalb mit einem Fingerzeig belegt.



Auf der Emslandstrecke waren Lokomotiven der Baureihe 042 häufig auch mit Kesselwagen zu sehen. Da es nicht immer ein Ganzzug sein muss, haben wir ein passendes Exemplar mit altem Eva-Logo aus der Packung 82326 hinter der Lok eingereiht.

Märklin könnte hier bei künftigen Auflagen nachbessern, was aber eine weitere Spritzgussform und Änderungen an einigen Werkzeugen erfordern würde. Um den Gesamtcharakter der Baureihe 41 mit Neubaukessel zu treffen, ist vieles aber eigentlich unverzichtbar. Wir erinnern uns, dass wir beispielsweise bei der Baureihe 44 viele Jahre auf das Nachbilden des typischen Mittelzylinders warten mussten.

Oft könnte der Kunde hier auch mit durchschnittlicher, handwerklicher Begabung nacharbeiten, aber angesichts des geforderten Kaufpreises, den wir gewiss nicht als Sonderpreis bezeichnen dürfen, empfänden das viele zu Recht als Zumutung. An dieser Stelle legt Märklin selbst die Latte hoch, um sie dann doch zu reißen.

Wir hoffen, dass unsere Erwartungen in Göppingen geteilt werden und aus einer guten Lok doch noch eine sehr gute machen. Allein die Sandkästen haben viel Einfluss auf das Gesamtbild! Was sehr positiv in Erinnerung bleibt, sind die guten Fahreigenschaften. Darüber werden sich viele auch für den Ausstellungsbetrieb freuen, denn die Mikado gehört zu den besser ziehenden Dampflokomotiven.



Trotz einzelner Schwächen nominieren wir das Insider-Clubmodell 2020, die 41 356 (88275), für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie der Lokomotiven.

Zusammen mit der gelungenen Ausleuchtung der Loklaternen und einer wieder einmal hervorragenden Lackierung und Bedruckung überwiegt die Freude eindeutig. Deshalb erhält das zuerst ausgelieferte Insider-Clubmodell 88275 auch eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie Lokomotiven. Es dürfte aber schwer werden, sich dort zu behaupten.

Hersteller des Basismodells:
<http://www.maerklin.de>

Weitere Hersteller für geeignete Güterwagen:
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
<http://www.fr-model.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Die ersten Fahrversuche (Teil 3)

Grün profiliert liegt im Trend

Aller Anfang ist schwer, sagt ein altes Sprichwort. Damit beim Einstieg in den Landschaftsbau nichts dem Zufall überlassen bleibt oder schief gehen kann, gibt unser Redakteur Dirk Kuhlmann wichtige Tipps für unsere Neu- und Wiedereinsteiger. Doch warum das Rad neu erfinden? Wertvollen Ratschlägen werden bewährte und unverändert gültige Hinweise aus unserem Jahrgang 2017 zur Seite gestellt.

In der nun dritten Folge unserer kleinen Anfänger-Reihe wollen wir Ihnen ein wenig den Geländebau und das erste Grün näherbringen. Aufgrund der vielfältigen aber höchst interessanten Tätigkeiten verweisen wir in diesem Bericht mehrmals auf ältere Ausgaben unseres Magazins.

Für viele Spur-Z-Bahner haben sich diese Anleitungen zu einer regelrechten „Bibel“ oder auch nur als Ausgangspunkt des Landschaftsbau entwickelt.



Ein Nahgüterzug der DSB befindet sich (mit leerem E-Wagen) auf seinem Rückweg. Unsere kleine Einsteigerreihe soll jedermann in die Lage versetzen, mit Bedacht und Können ähnlich ansprechende Schaustücke zu erschaffen.

Vorab sei gesagt, dass nach Möglichkeit solch kleine Schaustücke keine Steigungen aufweisen sollten, da hier auf kleinem Raum keine moderaten Rampen zu verbauen wären. Es wäre so oder so dieser kleinen Spurweite nicht besonders zuträglich. Mit einem entsprechenden Gelände können sie aber sehr wohl Steigungen und Gefälle vortäuschen.

Die Grundlage unserer Landschaft besteht aus 20 mm starken Hartschaumplatten (XPS; extrudiertes Polystyrol), welche sie in allen Baumärkten erwerben können. Gewöhnlicher Holzleim, mehrere Gewichte, ein scharfes Brotmesser, sowie eine Raspel sehe ich als Basismaterial für unsere Arbeiten an.

Genau hier möchte ich sie auf unsere Ausgabe 7/2017 verweisen, wo anhand des Beispiels „Rothenzeller Weg“ ab Seite 33 der Aufbau und die Verarbeitung genau erklärt werden. Diesen und die folgenden Verknüpfungen zur Datei auf unserem Server haben wir am Ende des Artikels zusammengestellt. Selbstverständlich sind die Ausgaben auch über unsere lizenzierten Archive abrufbar.



Dies ist der Rohbau von Schmiedehagen, hier sind alle erforderlichen Arbeitsschritte und Materialien in einem Bild vorhanden. Auch die rechtzeitig eingefügten Mauern sind vor Ort verklebt.

Nehmen Sie sich die Zeit und starten vorab mit einigen Versuchen auf einem Testbrett. Selbst mit meiner Erfahrung gehe ich bei absolut neuen und für mich unbekanntem Themen genau diesen Weg. Nur so lassen sich neue Techniken und Hadgriffe üben, bevor es „ernst wird“.

Wir arbeiten nun an unserer kleinen Anlage weiter

Auf unserem Schaustück „Upland“ können Sie in der kleinen Bilderfolge genau die Schritte der „grobem“ Landschaftsgestaltung betrachten. Meine Erfahrung hat gezeigt, dass unsere Fotos für den interessierten Modellbahner meist als Bautipp und Anregung ausreichen.

Aus normalem Papier stelle ich übrigens immer wieder Schablonen für die späteren Straßen, Plätze oder Grundstücke her. Sobald sie passen, werden sie auf dünnes Sperrholz (ab 1 mm) übertragen. Je nach Gefühl werden die Straßen noch mit kleinen „Hölzern“ unterfüttert und später mit Feinspachtel überzogen.

weiter auf Seite 24



Bild oben:
Dies ist die Umsetzung des Plans aus Teil 2 unserer Reihe. Hartschaumplatten bilden die Grundlage für Höhen und Tiefen der Landschaft. Die Eisenbahn wird hingegen stets in der Ebene verkehren.

Bild unten:
Hier ist sehr anschaulich das Prinzip der Schablonenarbeit für die Straßenzüge zu beobachten. Auch hier sind alle Mauerteile bereits verbaut.



Bild oben:
Die erste Schicht der Spachtelmasse ist komplett aufgetragen, es finden nun erste Stellproben mit den Häusern statt. Zeitgleich erfolgen immer wieder Testläufe mit Rollmaterial.

Bild unten:
„Upland“ ist nun vollständig mit Straßen, Plätzen und Gelände versehen. Sogar die spätere Hintergrundkulisse ist im Rohbau bereits vorhanden.

Es entstehen selbst auf so einem kleinen Stück Modellbahn winzige, aber gewollte Unregelmäßigkeiten in der Landschaft. Wichtig zu erwähnen ist auf jeden Fall auch die jetzt parallele Arbeit an den Kunstbauten. Selbst ein Brückenpfeiler oder eine Bahnsteigkante sollten zum Einbau parat liegen, damit bei den späteren Arbeiten ein homogener Spachtelauftrag entsteht.

Mit dem Holzreparaturspachtel von Molto gelingt es auf hervorragende Weise, er ist eine wirklich gute Alternative zur alten „Gipsmethode“. Nebenher trocknet die Oberfläche schon sandig aus, was der Realität schon sehr nahekommt.

Sie sehen auf den Bildern jetzt natürlich einige recht unbekannte Bauten / Modellhäuser. Hier handelt es sich, übertragen aus der englischen Sprache, um das sogenannte „Kitbashing“: ein Bastelprinzip, in dem aus ein oder mehreren Bausätzen vollkommen neue Häuser entwickelt werden.



Erde und Sand vervollständigen nun den Unterbau der ganzen Anlage, bevor wir in den „Grünbereich“ wechseln. Alle Häuser stehen nun auf ihrem endgültigen Platz.

Mit ein wenig Farbe und einer Alterung ist meist nicht mehr erkennbar, ob es sich um Plastik, Karton oder Metall handelt. Keine Bange, im Laufe der Zeit werden auch Sie solche Unikate herstellen. Dies ist ein durchaus üblicher Weg vieler Modellbahner, sobald die Erfahrungen zunehmen und der Wunsch nach Modellen wächst, die eben nicht jeder hat und gleich wiedererkannt werden.

Machen wir ein wenig weiter, denn nun werden in der freien Natur erstmal Rohstoffe gesammelt. Ich beziehe meine Grundstoffe zumeist aus vielen Regionen, so wird auch mal ein Wegrand, beispielsweise im Urlaub, genauer untersucht oder es erfolgen Stichproben auf einem Acker. Die regelrecht „eingesackten“ Materialien werden anschließend zerkleinert und mehrfach gesiebt.

Für unseren Maßstab 1:220 ist beim Aufbereiten das Teesieb die letzte Station. Danach kommt das feine Material für 30 Minuten in einem mit 200° C vorgeheizten Backofen. Letztendlich ist der Werkstoff dann weitgehend sterilisiert (keimfrei), die Körperproteine aller Lebensstadien von Insekten und anderen Bodenorganismen zerstört.

Den weiteren Ablauf und sogar die Gestaltung eines Felsen, oder das Einschottern der Gleise können sie im **Trainini®** 8/2017 ab Seite 12 verfolgen. Wenn sie sich jetzt genau an den gestalterischen Fahrplan gehalten haben, dann wäre ab diesem Zeitpunkt die komplette „nasse“ Arbeit beendet. Die Vorbereitungen für das Begrasen können beginnen.



Nach mehrfachem Begrasen und dem Setzen von kleinen Büschen wirkt unsere Modellbahn schon sehr natürlich. Gerade ein Foto im Gegenlicht bringt das stehende Gras besonders gut zur Wirkung.

Die Auswahl der Grasfasern kann unter Umständen eine mühevollere Aktion werden, da in der heutigen Zeit eine große Anzahl von Herstellern diese Produkte anbietet. Es lohnt sich nicht nur der Gang zum Händler. Auch ein Besuch der großen Messen wäre lohnenswert, denn nur dort sind auch die meisten Hersteller vor Ort. Meine Wahl viel vor Jahren auf die Firma „Mininatur“ mit ihren besonders natürlichen Grüntönen, aber dies ist natürlich Geschmacksache.

Des Weiteren brauchen sie ein Begrasungsgerät, auch da gibt es umfangreiche Auswahlmöglichkeiten. Meist reichen ein Blick in die Foren oder Mundpropaganda aus, um sich für ein passendes Gerät zu entscheiden. In unserer Spurweite sind grundsätzlich alle Fabrikate gut geeignet, da maximal 4 mm lange Grasfasern verschossen werden.

Das Rasen-Rezept

Die Anleitung ist eigentlich so umfangreich, aber höchst informativ, dass die **Trainini®**-Redaktion im Herbst 2017 ihren Leserinnen und Lesern zwei umfangreiche Teile präsentierte. Wir hatten im Vorlauf viele Spur-Z-Bahner befragt und waren über die vielen eingegangenen Reaktionen erstaunt.

Ich habe nun diese zwei Artikel mit dem persönlichen Wissensstand von 2021 verglichen und bemerkt, dass die Anleitungen weiterhin eine Gültigkeit besitzen. Also: nichts wie ran ans Werk!

Viel wichtiger waren unseres Ermessens die nach 2017 entstandenen Exponate vieler Modellbahner, denn eine merklich verbesserte Landschaftsgestaltung war der positive Effekt unserer damaligen Berichtsreihe.



So ist die Natur, chaotisch und unsortiert. Und so und nicht anders sollte es deswegen auch auf einer Modellbahn aussehen, um bestmögliche Wirkung zu entfalten.

Die Resultate konnten bereits in verschiedenen Fachmagazinen betrachtet werden und in naher Zukunft dann auch auf diversen Ausstellungen. Folgende **Trainini®**-Ausgaben behandeln die Technik perfekten Begrasens - viel Erfolg bei Ihrer Umsetzung:

- Teil 1 in **Trainini®** 9/2017 ab Seite 13
- Teil 2 in **Trainini®** 10/2017 ab Seite 24

Einen sehr wichtigen Tipp möchte ich Ihnen zum Schluss noch geben, auch auf die Gefahr hin, dass ich mich ständig wiederhole: Wagen sie den Gang zu einem Modellbahnverein in Ihrer Region, meist wird hier viel gebastelt und fast alle Tätigkeiten sind unabhängig von einer Spurweite zu sehen.

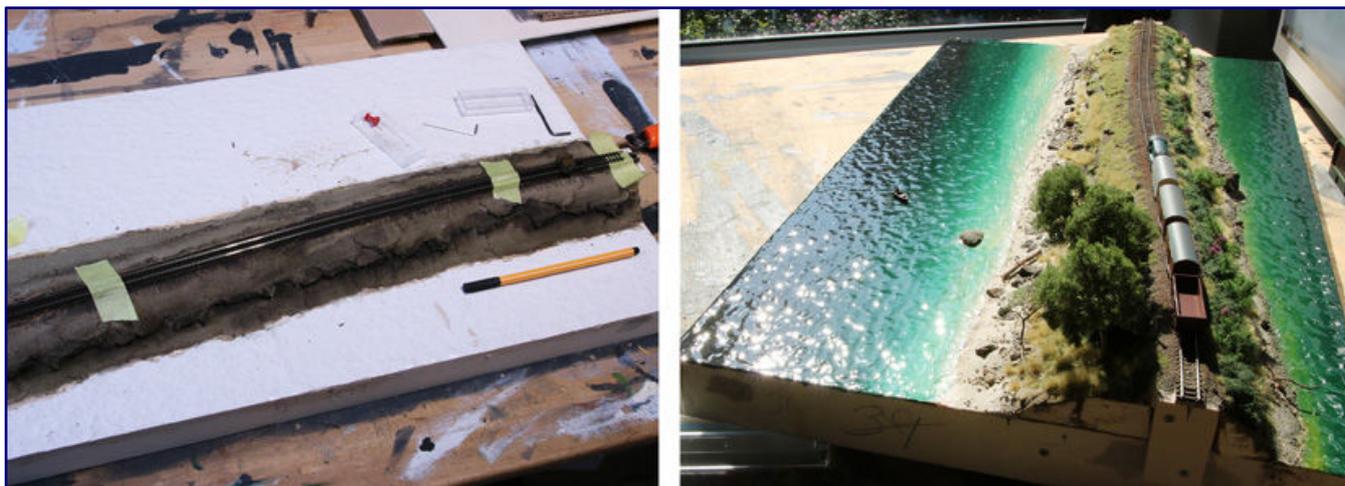


Bild oben:
Zeitgleich ist ein zweites Wechselmodul entstanden. Auf diesem Bahndamm lassen sich vortrefflich verschiedene Züge ablichten (siehe Aufmacherfoto auf Seite 20).

Bild unten:
Der Kasten enthält eine Umfahrung und ermöglicht einen Dauerbetrieb im Kreisverkehr. Beide Fahrdioramen, unsere Wechselmodule, für das vorgestellte Konzept sind hier auf einem Bild zu sehen.

Ich leite seit einiger Zeit den bekannten Modellbahnverein FdE Burscheid e.V. in Leverkusen und hier läuft seit dem Spätsommer 2021 z.B. eine kleine Arbeitsreihe zum Thema Wasser- und Landschaftsgestaltung - auch in Z.

Dieser Austausch mit Profis und „alten Hasen“ auf der einen Seite, sowie den Anfängern und Wiedereinsteigern auf der anderen Seite, trägt bei uns bereits Früchte. Nebenher stehen neben sehr bekannten Spur-H0-Anlagen auch bekannte Exponate der Nenngröße Z in unseren Räumlichkeiten.

Es ist ein Indiz für einen alten, aber eben doch auch modernen Modellbahnverein. Und wir sind nicht allein! Der Maßstab 1:220 ist in der heutigen Zeit einfach eine etablierte Modellbahn.



16:55 Uhr zeigt die Bahnsteiguhr. Sie führt uns zu den vielen Kleinteilen für eine schöne Modellbahn. Mehr dazu gibt es in der nächsten und letzten Folge dieser kleinen Reihe.

In der kommenden und letzten Folge werden wir ein wenig den Kleinkram zur Ausgestaltung der Anlage betrachten.

Zugriff auf die im Artikel referenzierten Ausgaben:

- https://www.trainini.de/fileadmin/media/Magazin/2017/Trainini_2017-07.pdf
- https://www.trainini.de/fileadmin/media/Magazin/2017/Trainini_2017-08.pdf
- https://www.trainini.de/fileadmin/media/Magazin/2017/Trainini_2017-09.pdf
- https://www.trainini.de/fileadmin/media/Magazin/2017/Trainini_2017-10.pdf

Vollständige Aufstellung der lizenzierten Trainini Archive:

- <https://www.trainini.de/spur-z-welt/trainini-archive>

Im Artikel genutztes Material:

- <https://www.modellbau-laffont.de> (Gebäudeauswahl)
- <https://www.molto.de> (Spachtelmasse)

Weitere Referenzseiten zum Artikel:

- <http://fde-burscheid.de>
- <https://www.facebook.com/FdEforFriends>

Niedergang eines Traumberufs **Schwelgen in alten Zeiten**

Das waren noch Zeiten: Die Eisenbahn war das bestimmende Transportmittel im Alltag der Menschen. Hart arbeitende Maschinen und schmutzige Männer auf Führerständen prägten das Bild des deutschen Wirtschaftswunders. Die Bahn stand für ehrende Maloche, ein beherztes Anpacken und Schuften, wie es die Menschen im Ruhrgebiet nannten. Auch dahin zog es den Autor des neuen EK-Buches, der seinem Berufswunsch geradezu hinterhereilte.

Steffen Lüdecke
Traumberuf Dampflochheizer
Erinnerungen an Lehrte, Wedau und Rheine

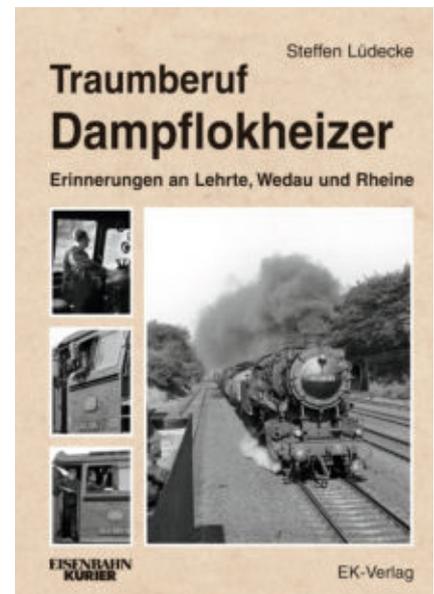
EK-Verlag GmbH
Freiburg (Breisgau) 2021

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
192 Seiten mit 345 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6426-3
Best.-Nr. 6426
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das Brüderpaar Frank und Steffen Lüdecke gehört zu den alten Bekannten der deutschen Eisenbahnfachliteratur. Mit viel Sachverstand haben sie viele Titel und Aufnahmen beigetragen, die Wissen und Erinnerungen an die Zeit der Dampfloch wachhalten.



Zu jener Zeit, in der ihre Beiträge spielen, waren Heizer oder Dampflochführer trotz der Schwere körperlicher Arbeit noch Sehnsuchtsberufe vieler Jungen. Der Autor des vorliegenden Buches, Steffen Lüdecke, träumt auch dann noch vom Dampflochführerstand, als die Idole der Jugend längst Rennfahrer, Astronauten oder Rockstar heißen.

1974 volljährig geworden und noch Pennäler an einem bayerischen Gymnasium, sollte sein Traum doch noch in Erfüllung gehen. Dank eines Tipps von Gleichgesinnten, hartnäckigen Bewerbens und Wohlwollens bei den DB-Verantwortlichen kann er in den Schulferien eine verkürzte Heizerausbildung in Lehrte absolvieren.

Doch Bedarf hat die DB schon lange nicht mehr an Heizern, denn der Traktionswandel ist fast abgeschlossen und die früheren Heizer werden zu Lokführern fortgebildet und sind künftig allein auf der Lok unterwegs. Eine Hilfsanstellung rückt in weite Ferne.

Als er fast aufgegeben hat, öffnet sich doch noch eine Tür und er kann in den Sommerferien 1974 ins Ruhrgebiet reisen, um im Bw Duisburg-Wedau als Heizer auszuhelfen. Hatte ihn zuvor die Erwartung an einen verdunkelten Himmel und qualmende Schlotte nicht einmal daran denken lassen, ins industrielle Herz Deutschlands zu reisen, sollte es nun zeitweilig zur Heimat werden. Die Liebe zur Dampfloch erforderte ihre Opfer.

Immer dabei war die Fotokamera, die Eindrücke und Arbeitstage im Bild festhielt, weshalb Steffen Lüdecke fast fünfzig Jahre später seine Erinnerungen mit seinen Lesern teilen kann. Wichtig für freie

Tage war auch die Broschüre „Dampfgeführte Reisezüge der DB“, an die wir mit einem anderen EK-Verlagstitel erst vor wenigen Monaten erinnert haben.

Und so kommt es 1976 auch noch zu einer Reise nach Rheine, wo nur ein Jahr zuvor die letzten dampfgeführten Reisezüge der Bundesbahn einen Schlussstrich zogen. Ausnahmsweise gestand die Bundesbahndirektion Hannover dem Autor zu, eine kurze Zusatzausbildung auf Ölokomotiven zu erhalten und die erforderliche Prüfung abzulegen.

Wichtige Bilddokumente sind so entstanden, die Eingang in dieses Buch fanden und von Aufnahmen fremder Autoren ergänzt werden, wo es erforderlich ist. Allesamt sind sie handwerklich gut, perfekt reproduziert und mit Bedacht ausgewählt.

Ihnen kommt in diesem Werk eine besondere Bedeutung zu, wie schon am Verhältnis der Seitenzahl zu den Aufnahmen sehr deutlich wird. Und die Fotos beschränken sich nicht nur auf die Eindrücke aus dem Arbeitsalltag bei der DB. Wann immer es freie Tage gab oder ein außergewöhnliches Ziel angesteuert wurde, war der Fotoapparat dabei.

So konnte dieses Prachtstück der Literatur um viele weitere Motive angereichert werden, die beispielsweise einen Blick ins BZA Minden oder AW Braunschweig erlauben, aber auch Privatbahnmaschinen im Bild festhielten. All das soll aber nun nicht darüber hinwegtäuschen, wie gut uns auch die Texte gefallen haben.

In guter Erinnerung haben wir die Ausführungen des leider viel zu früh verstorbenen Wolfgang Staiger, mit dem unser Chefredakteur ein freundschaftliches Verhältnis pflegte. Auch er war als Student in Aushilfsheizerdiensten bei der DB, allerdings einige Jahre früher.

Und so gibt es hier etwas, dass diese Lektüre anders und einzigartig macht: Auch wenn nur wenige Jahre zwischen den Berichten beider Hilfsheizer liegen, scheint Steffen Lüdecke schon einer anderen Generation anzugehören. Seine Mitschüler reden vom Führer schein und Autokauf, träumen von der Freiheit, endlich tun und lassen zu wollen, was man will.

In diese Zeit fallen die kurze Heizerausbildung, die sechswöchige Hilfstätigkeit in Wedau während der Sommerferien und die abschließende Zusatzprüfung in Rheine, die den Autor auch dazu befähigt, später auf der Museumslok 41 018 tätig zu werden, um deren Erhalt gerade er sich persönlich auch verdient gemacht hat.

Diese Begeisterung ist zur Mitte der Siebziger, als die Dampflok ihre allerletzte Blüte erlebt, längst erklärungsbedürftig und so schildert der Verfasser zunächst eingehend, wie jemand seines Alters überhaupt Dampflokfreund werden konnte und auf Mitschüler mitunter „schräg“ gewirkt haben muss.

Solche Passagen werden vielleicht gerade auch jüngere Menschen ansprechen, die deutlich schwerer einen Zugang zu solch überalterter Technik voller Schmutz und körperlicher Anstrengung finden und eher Nostalgie mit der Dampflok verbinden.

Steffen Lüdecke nimmt uns alle mit auf eine spannende Reise vor allen Arten von Güterzügen, vor allem auf dem dichten Streckennetz des Ruhrgebietes mit einzigartiger Kulisse von Stahl- und Walzwerken, Zechen, Kokereien, Kraftwerken und Raffinerien. Und wir danken ihm seine Arbeit mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie Literatur.

Verlagsseiten:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.ekshop.de>

Dampflokklexikon wiederaufgelegt Im Wesentlichen nichts Neues

Im Juni 2015 stellten wir ein Transpress-Buch gleichen Titels vom selben Autor vor. Der Buchnummer folgend, handelt es sich beim vorliegenden Buch um einen neuen Titel. Gespannt waren wir daher, was sich angesichts der abgeschlossenen Geschichte der Dampflokkentwicklung an neuen Erkenntnissen ergeben haben könnte.

Thomas Estler
Deutsche Dampfloks
Das Beste aus 180 Jahren Dampflokkbau

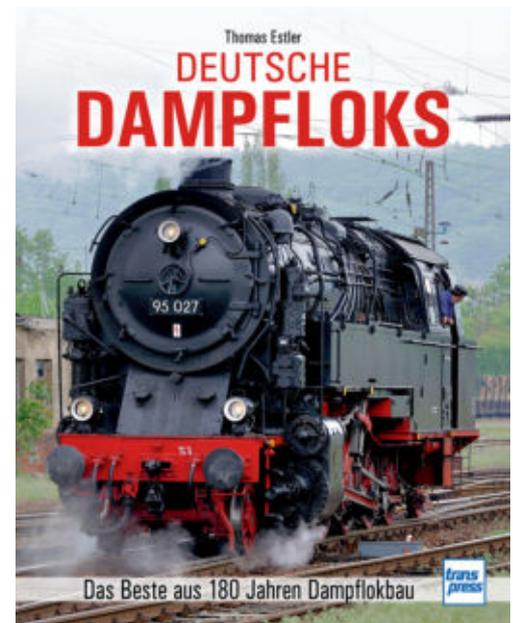
Transpress Verlag
Stuttgart 2021

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 30,5 cm
192 Seiten mit 300 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71630-8
Titel-Nr. 71630
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Autor Thomas Estler ist durch und durch eisenbahnbegeistert, hat vermutlich deshalb auch beruflich viel mit Verkehrsplanung zu tun. Auch als Verfasser von Fachartikeln und Büchern ist er seit Jahren kein Unbekannter.



So erschien bei Transpress vor rund fünf Jahren auch schon ein Buch gleichen Titels, das er geschrieben hat. Da die uns nun vorliegende, neue Auflage nicht unter der alten internationalen Standardbuchnummer (ISBN) erscheint, sollte es nicht bei einem reinen Nachdruck ohne größere Änderungen geblieben sein.

Entsprechend vergleichen wir und stellen fest, dass die feststellbaren Änderungen einen derart geringen Umfang haben, dass ein vergleichbares Buch anderswo als geänderte Zweitausgabe mit gleicher Nummer zu erwarten wäre.

Eine leicht feststellbare Änderung betrifft das Buchformat, denn Transpress hat die schmale Seite um exakt einen Zentimeter schrumpfen lassen. Dazu wurde das Bild auf dem vorderen Buchdeckel ausgetauscht und die Rückseite neu gestaltet. Um es nun eindeutig identifizieren zu können, bedarf es folglich einer neuen ISBN – der Verlag hat die einschlägigen Regularien also geschickt ausgenutzt.

Spannend blieb, ob sich auch im Inneren etwas getan hat. Mit der Auflage aus dem Jahr 2014/15 waren wir, gerade angesichts des erschwinglichen Preises, der sich auch dieses Mal nicht geändert hat, sehr zufrieden. Jede behandelte Dampflokk wird kurz, aber mit den wichtigsten Geschichtsdaten, technischen Merkmalen und Daten behandelt. Einzig die Reproduktion der Fotos war in Einzelfällen kritisch.

Und genau hier sind auch die beinahe einzigen Änderungen zu entdecken. Während sich die Gliederung und Gestaltung der Inhalte nicht verändert hat und auch die Seitenzahl konstant geblieben ist, gab es einen Austausch weniger Bilder durch bessere Aufnahmen. Zudem sind einzelne der zu kritisierenden Fotos etwas besser reproduziert worden als 2014.

Laut Verlagsangabe hat die neue Auflage rund 30 Fotos weniger als das alte Buch. Wir haben nicht nachgezählt, aber auch keines vermisst. Bei den Beschreibungen der Baureihen haben wir nur eine Änderung wahrgenommen: Bei den Schmalspurlokomotiven Baureihe 99²³⁻²⁴ der HSB ist ergänzt worden, welche der vorhandenen Maschinen heute noch im Dienst stehen – hier gab es zuvor keine Differenzierung.

Fraglich bleibt an dieser Stelle, für wen sich dieses Buch eignet? Wer den Vorgängertitel bereits im Regal stehen hat, kann auf einen Austausch gut verzichten, solange er nicht besonderen Wert auf den Bildertausch legt. Wer sich für Dampflokomotiven interessiert, ein solches Lexikon braucht und nicht besitzt, ist mit diesem Klassiker von Thomas Estler sicher gut beraten.

Es beschreibt sämtliche Dampflokomotiven, die in den Diensten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Reichsbahn der DDR und der Deutschen Bahn AG standen. Erfasst sind Regelspur- und Schmalspurmaschinen. Nur Länderbahnkonstruktionen, die nicht mehr von der Reichsbahn übernommen wurden, fehlen ebenso wie wenige Typen, die nur auf Umwegen zur DRG fanden – auf unsere Besprechung aus dem Juni 2015 sie hier verwiesen.

Die einzelnen Baureihenbeschreibungen variieren in Länge und Umfang, was aber nicht störend ist. Darauf hatten wir auch beim letzten Mal hingewiesen. Eine erkennbare Systematik, nach der dieser Umfang festgelegt wurde, ist weiter nicht erkennbar. Für einen ersten Überblick reicht es aber auf jeden Fall.

Die Stärke dieses Titels ist ja nicht der fachliche Tiefgang der Informationen, sondern der möglichst umfassende Überblick über alle wichtigen Konstruktionen aus jener Zeit, als die Dampflok ihren technischen Höhepunkt erreicht hatte. Und dazu gehört dann mindestens ein Foto, um vom Bauzustand und Aussehen einen repräsentativen Eindruck zu vermitteln. Dem wird das Buch auf jeden Fall gerecht.

Nur die jüngeren Aufnahmen, die deutlich nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden, lagen als Farbaufnahmen vor und konnten entsprechend wiedergegeben werden. Das ist gewissermaßen sogar eine Stärke, denn die alten Schwarz-Weiß-Fotos sind meist gut ausgeleuchtet und kontrastreich, Schwächen betreffen eher die Bilder aus der Zeit, als der Farbfilm noch in Kinderschuhen steckte.

Unveränderte Pluspunkte erhält auch das neue Buch für die Kurzvorstellungen der deutschen Lokfabriken am Anfang, das Erläutern des grundsätzlich noch gültigen DRG-Nummernschemas für Baureihen aus dem Jahr 1925 inklusive der Umzeichnungen durch DB (1968) und DR (1970). Es weiß also wieder Erinnerungen auch an viele längst vergessene Unternehmen zu wecken oder deren Bedeutung anhand der Produktionszahlen herauszuarbeiten.

Unser Fazit damals wie heute ist also identisch. Die Lektüre eignet sich gut als erster Einstieg in die Eisenbahn- und Dampflokgeschichte und wird sicher vor allem jüngeren Lesern eine große Hilfe sein, die mit der Dampflok nicht mehr aus eigenem Erleben vertraut sind.

Für Eigen- oder Umbauprojekte der Modellbahner eignet sich das Buch allerdings nicht, denn Zeichnungen und vollständiger Maßangaben wird der Leser hier vergebens suchen. Aber das ist auch wohl eher ein Folgeschritt nach dem ersten Überblick, der mit individuellen Baureihenportraits versüßt werden könnte.

Verlagsseiten:
<http://transpress.de>
<https://www.motorbuch.de>

Endlich...

...dürfen wir wieder persönlich
auf Messen für Sie da sein!

Faszination Modellbau
Messe Friedrichshafen
5. - 7. November 2021

Intermodellbau
Messe Dortmund
17. - 20. November 2021
Stand 4.B02 (Halle 4)

Die bewährten Mozart-Messer und -Klingen aus unserem Sortiment



Werkzeuge PETER POST

Industriestr. 28

37115 Duderstadt

www.peter-post-werkzeuge.de



Qualitätswerkzeuge

Modellbahn - Modellbau

Elektronik - Feinmechanik

webmaster@peter-post-werkzeuge.de



Die Welt kommt nach Göppingen Zu Besuch im Märklineum

Mitte Juni war es soweit: Märklins neues Werksmuseum wurde endlich eröffnet. Direkt auf dem Gelände seines Stammsitzes in Göppingen lädt das Unternehmen in seinem „Märklineum“ auf eine Reise durch mehr als 160 Jahre Firmengeschichte ein. Unsere Übersetzer Alex Hock und Christoph Maier waren bereits dort und berichten, ob sich der Besuch lohnt.

Von Alexander Hock und Christoph Maier. Märklin gibt sich selbstbewusst: Gleich am Beginn des Märklineum-Ausstellungsbereichs findet sich groß auf einer Tafel der Satz „Von Göppingen in die Welt“ mit dem Hinweis darauf, dass Märklin bereits ab dem Ende des 19. Jahrhunderts ein „Global Player“ war und in alle Erdteile exportierte.

Die Welt kommt aber auch gerne nach Göppingen, wie die Besucherzahlen bei den alle zwei Jahre stattfindenden Märklintagen belegen.

Auch das frühere Märklin-Museum, dessen Anfänge in die Zeit um 1900 zurückreichen, war mit jährlich rund 200.000 Besuchern in den Jahren vor dem Neubau gut besucht. Doch nun fand endlich die Eröffnung des Märklineums in einem kompletten Neubau direkt neben dem Märklin-Stammwerk statt.

Auf insgesamt rund 3.000 Quadratmetern Fläche präsentiert das Unternehmen einen Querschnitt durch alle Epochen seiner langen Geschichte und eine Produktpalette, die einst weit über das Thema Modelleisenbahn hinausreichte.

Darüber hinaus findet sich im Untergeschoss eine große Spur-H0-Schauanlage, deren Bau bereits weit fortgeschritten, aber auch noch lange nicht abgeschlossen ist.

Und so bietet sie den Besuchern bis auf weiteres nicht nur Fahrbetrieb, sondern auch einen interessanten Einblick in die Techniken des Anlagenbaus. Ein Bistro und ein gut sortierter, bereits vor zwei Jahren eröffneter Museumsladen runden das Besucherlebnis ab. **weiter auf Seite 36**



Unsere Übersetzer Christoph Maier (links) und Alexander Hock (rechts) statteten dem neuen Märklineum Ende Juli 2021 einen Besuch ab und wurden exklusiv empfangen.



An der Stuttgarter Straße empfängt ein einladendes Gebäude mit gepflastertem Platz und Grünstreifen die Besucher des Märklineums (Bild oben). Doch auch der Zutritt über den Innenhof des Werks hat besonderen Reiz: Sofort fällt der Blick auf die frisch restaurierte 44 1315, die wegen ihres Wetterschutzes in Gestaltung einer Märklin-Verpackung nun schwierig zu fotografieren ist.

Doch der Reihe nach: Natürlich hatten wir als passionierte Zetties mitbekommen, dass Märklin an einem Museums-Neubau arbeitete und dass dieser mit einiger, unter anderem pandemiebedingter Verzögerung im Juni eröffnet wurde.

Dass es mit einem Besuch, noch dazu gemeinsam, so schnell klappen würde, war jedoch dem Zufall geschuldet. Obwohl wir ursprünglich beide aus dem Südwesten stammen, leben und arbeiten wir bereits seit Jahren im Ausland, der eine in den Vereinigten Staaten, der andere in Belgien.

In der Abstimmung zum Übersetzen der Juni-Ausgabe von **Trainini®** stellte sich dann eher beiläufig heraus, dass wir beide während derselben Juli-Woche zu recht kurzfristig angesetzten Familienbesuchen im Schwabenland weilen würden.



Die Innenarchitektur erinnert nicht zufällig an einen Rundschuppen. Wir befinden uns quasi auf dessen überdachter Drehscheibe.

Schnell wurden Nägel mit Köpfen gemacht und über die Märklineum-Seite (siehe Infokästchen am Ende dieses Artikels) Eintrittskarten gebucht. Wenige Tage später war es dann soweit: ein großes Hallo und erstes persönliches Kennenlernen, denn bisher kannten wir uns nur virtuell über **Trainini®**-Redaktionskonferenzen per Video.

Danach folgt zunächst ein näheres Betrachten der imposanten Museumslok der Baureihe 44 im Maßstab 1:1 und Betriebsnummer 1315. Nach einer wechselhaften Einsatzgeschichte, von 1942 bis zur Ausmusterung 1977, war sie lange Jahre in Kornwestheim und Heilbronn ausgestellt, bevor sie im Sommer 2018 von Märklin übernommen und nach Göppingen überführt wurde.

Äußerlich restauriert und mit einem Wetterschutz in Form einer Märklin-Verpackung versehen, zielt die Lok nun den Außenbereich des Märklineums und stellt so eine Verbindung zwischen der Welt im Großen und Kleinen her.



Von der Empore fällt der Blick auf die große Schauanlage im unteren Geschoss. Interessant ist das Konzept, sie in verschiedene Abschnitte aufzuteilen und Gestaltung und Betrieb dort nach den verschiedenen Modellbahnepochen zu gliedern.

Anschließend folgte dann unser Gang in den Empfangsbereich des Märklineums: Architektonisch in Form eines Ringlokschuppens angelegt, beinhaltet er auch den großen Museumsladen, dessen Besuch wir uns aber zunächst verkneifen.

Eine Fahrt durch alle Epochen

Unsere erste Station nach Vorzeigen der Eintrittskarten war die Aussichtsplattform, die sich über der großen Schauanlage in der Nenngröße H0 befindet. Von dort ist die Anlage, die in einer 400 Quadratmeter großen Halle im Untergeschoss untergebracht ist, im aktuellen Zustand komplett sichtbar.

Eine etwa zehnköpfige Märklin-Anlagenbau-Mannschaft arbeitet daran, leider mit pandemiebedingten Unterbrechungen, seit März 2019. Wir hatten Glück und wurden von Christoph Rabel – Traumberuf „Stellvertretender Leiter der Abteilung Anlagenbau“ – kenntnisreich und enthusiastisch rund um die derzeit 160 Quadratmeter große Anlage und auch hinter deren Kulissen geführt.

An ihr wird noch an vielen Ecken und Enden gebaut, aber ihre Ausmaße, ihr Konzept und Charakter sind bereits klar erkennbar, und auch der Landschaftsbau ist weit fortgeschritten. Auch Fahrbetrieb findet bereits auf einem Großteil der insgesamt rund 480 Gleismeter und in den fünf Schattenbahnhöfen statt.

Besonders gefallen hat uns das Grundkonzept, alle sechs Modellbahnepochen auf einer Anlage zu vereinen. So gut wie fertig gestellt sind bereits die Abschnitte der Epochen I und II, während an den Epochen III und IV noch fleißig und insbesondere an der Detaillierung gearbeitet wird.

Die Epochen V und VI werden zu einem späteren Zeitpunkt hinzukommen. Die Möglichkeit, auf einer Anlage alle Epochen präsentieren zu können, war eine Anforderung an die Anlagenmannschaft, da Märklin so die Möglichkeit hat, die neuesten Modelle oder auch Prototypen zu zeigen.

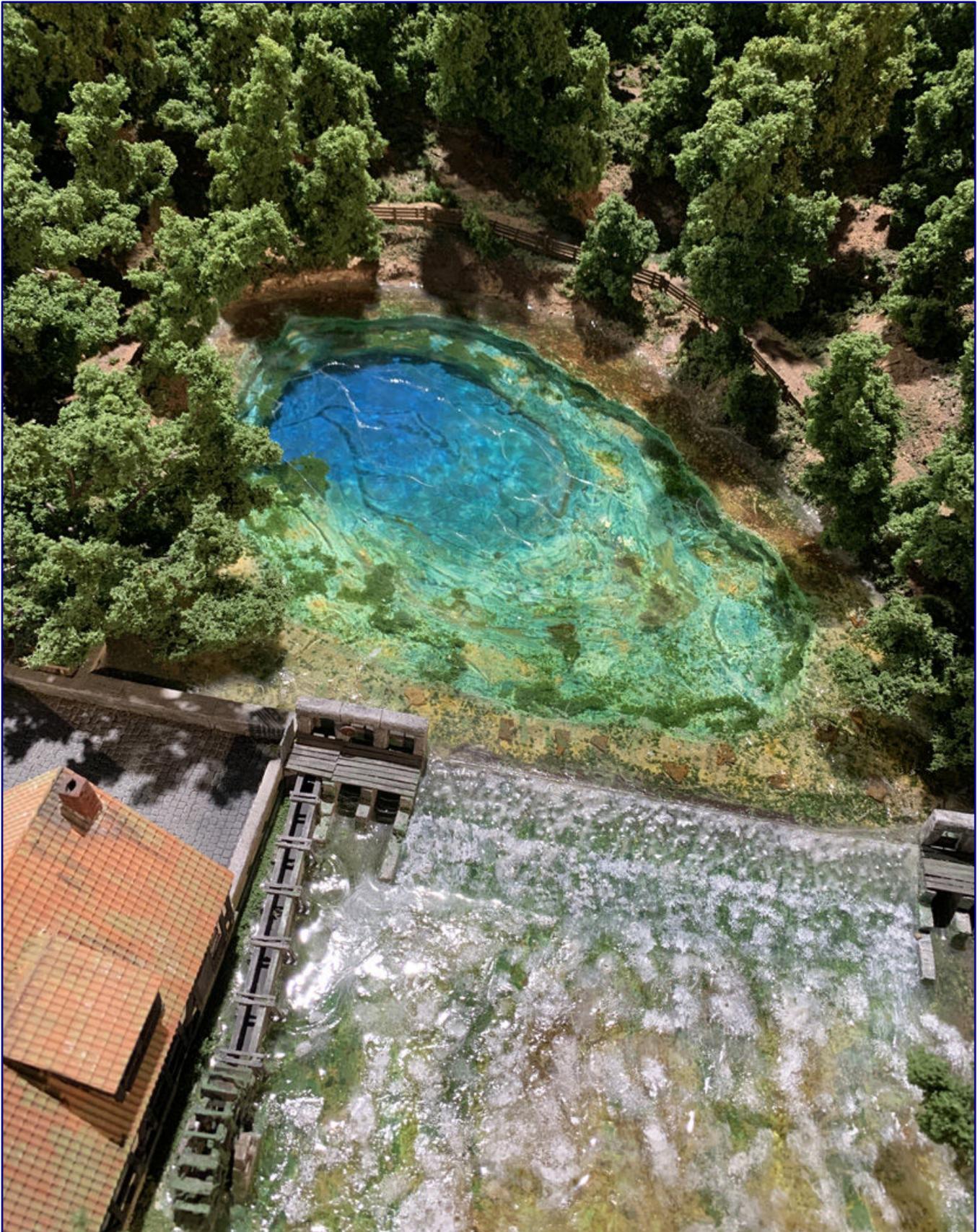
weiter auf Seite 41



Christoph Rabel vom Märklin-Anlagenbau hat nach Ansicht unserer Übersetzer einen Traumberuf. Er empfing die beiden persönlich und gewährte ihnen einen exklusiven Blick hinter die Kulissen.



Während reguläre Besucher die Anlage bislang nur von der Empore im Hintergrund betrachten dürfen, waren Alexander Hock (im Bild) und Christoph Maier (hinter der Kamera) hautnah dabei und erhielten viele Erläuterungen zu Bau und Konzept.



Mit dem sagenumwobenen Blautopf, einer Kaarstquelle in der Gemeinde Blaubeuren, begann das Ausgestalten der Anlage. Vorne links ist das historische Hammerwerk zu sehen.



Viele schöne Motive aus dem „Ländle“ und rund 185 Jahren wurden auf der Schauanlage umgesetzt (Bild oben). Sie liefern auch viele Ideen für die eigene Anlage zu Hause. Der schon recht rege Fahrbetrieb (Bild unten) dient derzeit dazu, die Betriebssicherheit auszutesten und mögliche Schwachstellen rechtzeitig zu identifizieren.

Auch optisch überzeugt diese Anlage: Die Farbgebung der in Baden-Württemberg angesiedelten Landschaftsmotive und ihre Begrünung sind gut aufeinander abgestimmt, wie wir als ehemalige Einheimische bestätigen können, und ergeben ein harmonisches Bild.

Hinzu kommt eine realistische Ausgestaltung, die den Betrachter mit vielen liebevoll ausgearbeiteten Detailszenen überrascht, aber nirgendwo überfrachtet wirkt. Auch die langen, harmonisch geführten und mit Flexgleisen angelegten Paradestrecken tragen zum überzeugenden Gesamteindruck bei.

Sympathisch war uns das Eingeständnis, dass die Anlage nicht komplett in allen Details im Voraus durchgeplant wurde, sondern viele Ideen erst „unterwegs“ entstanden sind. Einige Elemente, die sich während des Baus als Irrweg herausstellten, wurden auch wieder verworfen, abgerissen und neu gestaltet. Seien wir ehrlich: Viele unter uns werden mit ihren eigenen Modellbahnprojekten ähnliche Erfahrungen gemacht haben.



Bereits patinierte Gebäude warten auf ihren Einbau in die Anlage. Bewusst kommen hier viele Bausätze der etablierten Zubehörhersteller zum Einsatz, denn die Schauanlage soll auch zeigen und vermitteln, was ein durchschnittlich ambitionierter Modellbahner daheim selbst schaffen kann.

Ebenso gefallen hat uns die Tatsache, dass die Landschaftsgestaltung bei allem Anspruch auf Realismus dem Einsatz moderner Techniken und Materialien vom Niveau her bewusst so gehalten wurde, dass sich ein durchschnittlich ambitionierter Modelleisenbahner darin wiederfinden und ähnliches im Prinzip auch selbst nachbauen könnte.

Auch das Verwenden selbst erstellter Materialien wie dem Erdboden auf der Anlage, der selbst aus Baumrinden von Platanen gemahlen und gefärbt wird, passt gut in dieses Bild. Auch Gebäude, die selbst hergestellt oder angepasst werden, sind wertvolle Ideenspender für die Heimanlage. Insbesondere, da es dabei auch um das Einhalten des Budgets geht, zeigen sich auch hier Rahmenbedingungen, die jeder gut kennt. So macht das Sparen Spaß!

Der hintere Teil der Anlage steigt stark an, denn darunter befindet sich der Schattenbahnhof. Er ist, wie die Anlage selbst, in mehreren Ebenen aufgebaut und ermöglicht abwechslungsreichen Betrieb. Hier kommt es besonders auf Ordnung an, deshalb sind die Kabel sauber verlegt und beschriftet, wie das auch auf der Heimanlage sein sollte: Nur so lassen sich Fehler effektiv finden oder Änderungen durchführen.



Christoph Rabel erläutert den Unterbau der großen Schauanlage, die erforderliche Ordnung beim Verlegen elektrischer Kabel und den Schattenbahnhof auf mehreren Ebenen. **Alexander Hock** hört gespannt zu.

Licht und Klangeffekte sind übrigens auch geplant, aber noch nicht betriebsbereit. Sie würden auch stören, solange an der Anlage noch gearbeitet wird.

Für unser Befinden entsteht hier eine gleichermaßen attraktive wie auch gelungene Anlage, die in jeder Hinsicht auf der Höhe der Zeit ist. Ihr Besuch ist umso interessanter, als dass sie bis auf weiteres noch am Entstehen ist und Besucher den Baufortschritt unmittelbar verfolgen können.

Der einzige Wermutstropfen für uns Zetties war jedoch, dass im Museum weit und breit keine Anlage in der Spurweite Z zu sehen war. Aber dazu folgt gleich mehr.

Reise durch die Firmengeschichte

Nachdem wir während des Betrachtens der großen Schauanlage den Blick auf die Uhr vergessen hatten, mussten wir uns etwas sputen, um uns noch angemessen der eigentlichen Ausstellung widmen zu können.

In einem weitläufigen Saal des Obergeschosses erwartete uns eine Reise durch über 160 Jahre Firmengeschichte, die sich bei weitem nicht nur auf das Thema Modellbahn beschränkt, sondern auch Märklins Entwicklung von einer kleinen Fabrik für Blechspielwaren zum weltweit bekannten Produzenten für Metallspielzeug dokumentiert.

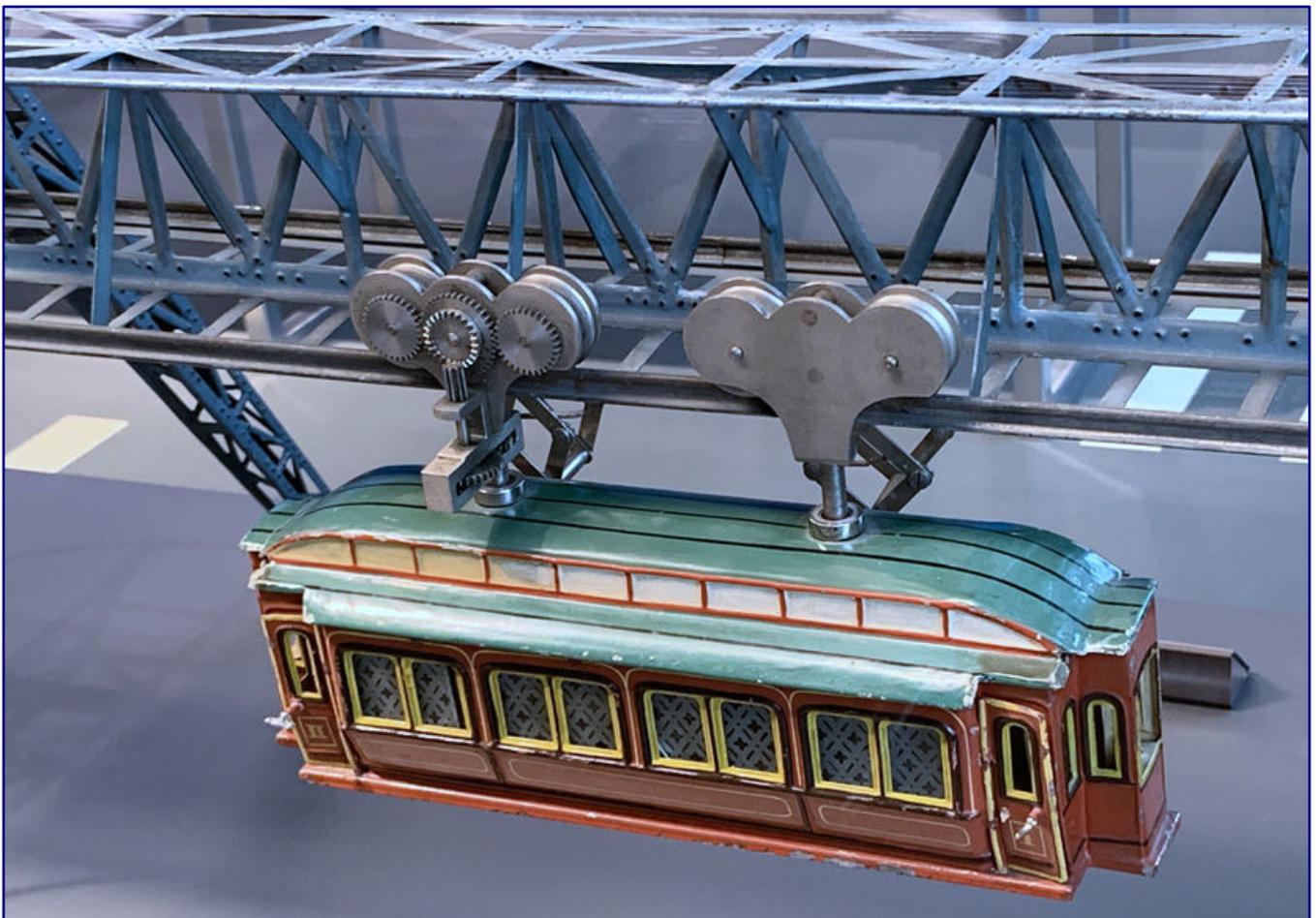
In großen, gläsernen Vitrinen finden sich zahlreiche Preziosen aus den Kategorien Blechspielzeug, Dampfmaschinen, Metallbaukästen und Modelleisenbahn, alles in einem makellosen Zustand, so dass sich der Betrachter bei vielen Stücken bewundernd fragt, wie sie die Wirren der Zeit so unbeschadet überstehen konnten. Bereichert wird die Ausstellung zudem durch zahlreiche Schautafeln und interaktive Technik.



Unter den vielen Exponaten des Märklineums dürfen natürlich die Krokodile in allen jemals produzierten Spurweiten nicht fehlen. Immerhin werden sie von den Freunden des Hauses heute als „Wappentier“ der Firma Märklin verstanden.

Einen breiten Raum nimmt natürlich die Modelleisenbahn ein. Von der Spur 1 über die historische Nenngröße 0 bis zur Baugröße H0 wird die jeweilige Produktpalette aus der Vergangenheit bis in die Gegenwart ausführlich präsentiert.

weiter auf Seite 47





Ein Klassiker der jüngeren Märklin-Geschichte ist die Blechspielbahn „Maxi“ für die Einsteiger der Spur 1. Das „Rössle“ (Bild oben) verkörpert sehr gut die Idee dieses längst eingestellten Programms, dessen Grenzen zur Profibahn zuvor immer mehr verschwammen. Eine Stärke der Mini-Club ist die beinahe kompromisslose Wiedergabe von Vorbildszenen – wir denken nur an die großen und populären Demonstrationsanlagen zu Beginn der Achtziger. Der heimatische Bahnhof Göppingen als Modell (Bild unten) kann das sicher besser als jedes andere Gebäude, das in den Maßstab 1:220 transferiert wurde.

Fotos auf Seite 43:

Auch Märklin Sprint als eines der legendären Produkte aus der Zeit, als Autorennbahnen auf dem Zenit ihrer Beliebtheit angekommen waren, darf in der Ausstellung nicht fehlen (Bild oben). Die Wuppertaler Schwebbahn verkörpert als besonderes Schaustück die Ära des Blechspielzeugs (Bild unten).



Mit Anlagen ist die Spurweite Z im Märklineum unterrepräsentiert. Als einziges Exponat dieser Kategorie präsentiert Märklin in Anlehnung an historische Wettbewerbe und in Folge völlig entgleister Öffentlichkeitswahrnehmung ausgerechnet eine Bratpfanne. Damit bedient der Hersteller längst überholte Klischees und riskiert leider ungewollt auch, die treuesten seiner Kunden wieder dem Gespött in der Modellbahnszene preiszugeben. Wir empfinden das Bild der Spur Z in dieser Form als verzerrt.

Auch die Spur Z kommt dabei nicht zu kurz und ist mit einem umfangreichen Querschnitt an Modellen vertreten, der ihre Entwicklung von ihrer Markteinführung vor fast fünfzig Jahren bis heute spiegelt. Manch einen mag die Wehmut beschleichen, wenn er hinter Glas die eine oder andere Lok entdeckt, die er bereits zu Beginn der eigenen Modellbahnkarriere in Händen hielt oder die er gerne gehabt hätte, aber nie bekommen konnte.

Allerdings wird so mancher Freund der kleinen Spur diesen Bereich der Ausstellung auch mit einem etwas schalen Nachgeschmack verlassen: Obwohl die Spur Z längst ihren Kinderschuhen entwachsen ist, das Hobby heutzutage auf modernem, vielfach auch höchstem Niveau betrieben wird, wird diese Baugröße doch etwas klischeehaft präsentiert.



Zu sehen gibt es auch einen großen Querschnitt durch das Mini-Club-Programm aus fast fünfzig Jahren. Darunter fehlen darf als größtes Waggonmodell aller Zeiten auch der Torpedopfannenwagen (Art.-Nr. 86200) nicht. Wegen des aktuellen Bezugs zum Test in dieser Ausgabe soll auch der erste Versuch zu einem Modell der Baureihe 41 Öl (88272) nicht fehlen.

Im Kontext der anderen Bilder am Heftbeginn wird deutlich, warum es als „sehr freie Interpretation der Baureihe 042“ verspottet wurde und so aber eben auch zu einem Teil der Mini-Club-Geschichte wurde. Die völlig vorbildfreie Kombination einer Altbaukessellok mit Öltender hatte 2005/06 zu massiven Kundenbeschwerden geführt, nachdem Märklin diese Karikatur zuvor noch mit einem Pacific-Fahrwerk der Baureihe 03 auf Produktfotos gezeigt hatte!

Obwohl sie (und auch wir als Praktizierende) den Vergleich mit den größeren Spurweiten nicht mehr zu scheuen brauchen, erscheint uns in der Ausstellung der eigentlich überkommen geglaubte Kuriositäten- und Niedlichkeitsaspekt des Maßstabs 1:220 etwas zu sehr betont zu sein.

So ist denn auch das einzige im Museum ausgestellte Exponat der Spurweite Z, das entfernt den Charakter einer Anlage besäße, eine Bratpfanne. Genau diese Art des Fahrbetriebs hat uns einst dem Gespött anderer Maßstabsfreunde preisgegeben, was Märklin doch bewusst sein sollte und bei uns im besten Fall nur Stirnrunzeln auslöst.

Hier wiederholt sich nach unserer Ansicht etwas der Eindruck, den wir auch von den Spur-Z-Anlagen haben, die Märklin auf Messen präsentiert und schon lange nicht mehr auf der Höhe der Zeit sind: Der Erfinder und Marktführer der Nenngröße läuft abseits des von ihm produzierten Angebots der Realität um Jahrzehnte hinterher.

Es wäre schön, wenn Märklin hier endlich mal aufwachen würde, gerade auch mit Blick auf das Spur-Z-Jubiläum im nächsten Jahr. Das anlagentechnische und gestalterische Wissen im Haus ist zweifellos da, wie die eindrucksvolle, oben beschriebene Schauanlage in der Spur H0 so eindrucksvoll beweist.

Museumsladen

Mit der Schauanlage und der Ausstellung lässt sich leicht ein ganzer Vormittag oder Nachmittag im Märklineum verbringen, wie wir feststellen durften. Zum Schluss blieb uns gerade noch etwas Zeit, auch den Museumsladen im Erdgeschoss zumindest kurz zu besuchen.



Den Abschluss des Besuchs bildet wieder ein Besuch auf der zentralen Drehscheibe – dem Museumsladen. Hier fanden auch einige Erinnerungsstücke den Weg zu unseren Übersetzern.

Hier finden sich neben Andenken, Mitbringseln und Literatur ein breites Angebot quer durch das aktuelle Angebot von Märklin, Trix und LGB sowie von bekannten Zubehörherstellern – freilich zur unverbindlichen Preisempfehlung.

Schnäppchen und Artikel zweiter Wahl lassen sich in der Fundgrube finden, die es auch in den Neubau geschafft hat. Am Ende konnten auch wir nicht ganz widerstehen und traten die Heimreise mit ein paar Neuzugängen zur persönlichen Sammlung an.

Besucherinformationen:
<https://www.maerklineum.de>



**EINTRITTSKARTEN
NUR IM TICKETSHOP AUF
www.faszination-modellbau.de**

Faszination Modellbau

*Internationale Leitmesse
für Modellbahnen und Modellbau*

**05. - 07. NOVEMBER 2021
MESSE FRIEDRICHSHAFEN**

Öffnungszeiten: Fr. und Sa. 9.00 - 18.00 Uhr, So. 9.00 - 17.00 Uhr



Willkommen zu Europas beliebtesten und spektakulärsten Event für alle Modellbauer! • Miniaturen aller Modellbau-
sparten • Indoor-Flugschau • Outdoor-Flugschau „Stars des Jahres“ • FPV Drone Race • RC-Car-Offroadshow • German
Open RC-Car Masters • Truckparcours • Roadworker • 400 m² Wasserbecken • Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten • uvm.

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE



**ZEITGLEICH MIT
DEN KULT-EVENTS:**



Im Gespräch bleiben (Teil 6)

Die Avantgarde des Modellbaus

Philipp Meyer kennt nur zwei Ziele: höchstmögliche Realistik und landschaftliche Perfektion. Diese Attribute soll sein Markenname Avantgarde Modellbau deutlich zum Ausdruck bringen. Solche hoch gesteckten Ziele lassen sich nur im Kleinserienbereich verwirklichen. Unseren Lesern schildert er seinen Lebenslauf als Modellbahner, seine Leidenschaften und wie er all das in seinem Sortiment umsetzt.

Von Philipp Meyer. Meine Begegnung mit der Spur Z begann als Kind sozusagen zweigleisig, da ich eingemottete Mini-Club-Bahnen sowohl meines Vaters als auch meines Onkels übernehmen konnte, die beide wenig ambitionierte Modellbahner waren.

Mich faszinierte bei der Spur Z vor allem der kleine Maßstab. Die Nenngrößen H0 und N schienen mir zu grob, zu gewöhnlich, es fühlte sich für mich, der immer Interessen an den besonders kleinen und feinen Dingen hatte, einfach nicht passend an.



Philipp Meyer nimmt es ganz genau: Ein Japanischer Ahorn wird in einem Berliner Park kritisch betrachtet, ein Umsetzen ins Modell erscheint ihm machbar. Kleine Details wie die geflügelten Nüsschen können das farbliche Erscheinungsbild des Baumes deutlich verändern, was aus größerer Entfernung oder mit einem reinen Fotostudium nicht erkennbar wäre.



Das erste größere, komplett mit eigenentwickelter Vegetation gebaute Diorama wurde 2009 in Zell (Mosel) ausgestellt. Die Ährenimitation der Gräser ist hier noch etwas gröber und nicht ganz maßstäblich, was zu einem leicht körnigen Erscheinungsbild führt.

Sehr früh wurde mir deutlich, dass der Zubehörmarkt für den Maßstab 1:220 sehr ausbaufähig war und dass ich es mit einer durchaus fordernden Baugröße zu tun hatte. Die Kehrseite war damit, in einer Spurweite zu bauen, die deutlich weniger gewöhnlich ist.

Und so war ich dann schon sehr früh mit Eigenbauten beschäftigt und mit 11 Jahren auf den Spur-Z-Treffen in Bochum, unterwegs auf der Suche nach Kleinserienherstellern, die wenigstens zum Teil das anboten, was in den anderen Spurweiten längst Standard war.

Schon damals empfand ich es als eine sympathische Idee, mich später mal beruflich der Produktion von Modellbahnzubehör zu widmen, vielleicht in einer ganz kleinen Nische ganz groß zu sein. Da war der Fokus allerdings noch bei der Technik, die Natur kam erst etwas später...

Prägend, für mich sowohl positiv wie negativ, war das um die Jahrtausendwende erscheinende Vegetationssortiment von Silflor, das optisch den damaligen Goldstandard des Landschaftsbaus darstellte. Allerdings galt das nur für die Nenngröße H0, für die Spur Z waren die Wiesenmatten mit ihren markanten, gestanzten Laubblättern wenig brauchbar.

Da wurde die Idee der Kleinserienproduktion dann schon ein wenig konkreter und fokussierte sich auf das Landschaftsbausegment, was mir damals besonders ausbaufähig erschien und auch meinem sich stetig steigenden Interesse an der Natur entgegenkam.

Die ersten kommerziellen Eigenentwicklungen erschienen ein paar Jahre später und wurden unter dem Namen „MoteWe Micro Flora“ mittels Internetauktionen vertrieben, u. a. Fliegenpilze, Blumen und diverse Unkräuter.

Das Entwickeln eines kompletten, hochwertigen Vegetationssortimentes gestaltete sich indes weit schwieriger als erwartet. Mir ging es ja nicht darum, einfach ein paar unterschiedlich grüne Grasböden herzustellen, sondern eine lebendig-wirkende, hochdetaillierte und feine Miniaturvegetation, die einfach mittels Matten zu verarbeiten und in sich komplett sein sollte.

Zwar hatte ich z. B. mit der Nachbildung der Ähren an hohen Gräsern ein Alleinstellungsmerkmal, denn das wurde zu der Zeit nicht mal in H0 als Detail umgesetzt, aber ich hatte weder eine nennenswerte Nachfrage nach solch detaillierten Produkten, noch die Aussicht, diese zeitnah in einem kompletten Programm in Serie auch herstellen zu können. So versandete dieses Projekt mehr und mehr.



Ein weiteres Test-Diorama wurde für das letzte Spur-Z-Wochenende 2018 in Altenbeken erstellt. Hier sind bereits die weiterentwickelten Wiesen, Pflanzen und Bäume zu sehen. Auch 2022 soll es dann wieder verstärkt im Anlagen- und Dioramenbau weitergehen.
Foto: Dirk Kuhlmann

Bäume spielten zu diesem Zeitpunkt interessanterweise nur eine untergeordnete Rolle, gerieten nun aber in den Fokus auf der Suche nach Produkten, für die bereits ein nennenswerter Käufermarkt existierte: hochwertige Modellbäume im Maßstab 1:87. Den Anfang bildeten Fichten, die sich dann tatsächlich gut verkauften.

Angespornt von diesem Erfolg, erschienen aufbauend auf ihnen die ersten Fichten im Maßstab 1:220: Die Spur Z hatte mich zurück! Ich erkannte, dass hier mehr Potenzial lag, als in dem damals für mich überambitionierten Projekt eines umfassenden Vegetationsmatten-Sortiments für die Spurweite Z.

Die Geburtsstunde von Avantgarde Modellbau

Mit dem Verschieben des Schwerpunkts auf Bäume änderte sich auch der Projektname zu Avantgarde Modellbau, der gleich schonmal darlegen sollte, wo es qualitativ hingehen sollte: an die Spitze, den anderen voraus!

Inzwischen ist daraus das größte und realistischste Baumsortiment für den Maßstab 1:220 erwachsen. Es umfasst über 100 verschiedenen Gewächstypen in unterschiedlichen Höhen, Altersklassen und Ausführungen. Zahllose weitere Baumarten können auf Kundenwunsch erstellt werden, um die Natur quer über den Globus realitätsnah im Modell nachbauen zu können.



Der größte Arbeitsaufwand bei dieser alten, knorrigen Eiche steckt in der Nachbildung des Totholzes, den Verwachsungen, Aushöhlungen und Astabbrüchen. Wie im Original wachsen auch hier am Stamm Moose und Flechten.

Zu den Anfängen mit „Brot-und-Butter-Bäumen“ wie Fichte, Eiche und Buche kamen sehr bald Exoten wie die extrem krumm wachsende Süntelbuche oder die Loblolly-Pinie, eine nordamerikanische Kiefernart, um nur mal zwei Beispiele zu nennen. Und jeder weitere Ausflug in einen botanischen Garten oder einen Park endete mit der Frage: Ob sich dieses oder jenes Gewächs auch in Klein darstellen lässt?

Bäume sind schließlich komplexe Gebilde - nicht nur in der Natur, sondern auch im Modell. Es ist nicht das Problem, etwas zu bauen, was auch aus zwei Metern Entfernung wie ein Baum aussieht. Die Herausforderung ist vielmehr, ein Modell zu bauen, das auch in der Nahaufnahme noch besonders realistisch wirkt.



Hier ist eine mehrstämmige Winterlinde zu sehen, ein sehr alter Baum mit jeder Menge Totholz. Obwohl die Blätter eher dunkelgrün sind, wirkt der Baum gelb-grün, was an den kleinen gelben Früchten und den dazugehörigen Tragblättchen liegt, die das farbliche Erscheinungsbild verändern. Auch dies wird, ebenso wie die typischen Stammaustriebe, bei denen allerdings die Früchte fehlen, im Modell umgesetzt.

Form und Farbe der Rinde, der Blätter, Standort und Umwelt des Baums wie auch seine Aststruktur bestimmen, wie er in Summe aussieht und müssen auch im Kleinen glaubhaft nachgestellt werden.

War zu Beginn die Basis der Belaubung noch das (teils aufwändig umgefärbte) Blattwerk der Firma Silhouette - vormals Silflor - so wurde dieses nach und nach durch verschiedene Eigenentwicklungen ersetzt.

Das einstige Material war noch durchweg abstrakt und unterschied sich überwiegend in der Farbe, aber inzwischen kann ich auf eine große Palette an unterschiedlichem Material zurückgreifen, das die Blattformen, Farben und Größen des Originals selbst im kleinen Maßstab 1:220 noch glaubhaft nachstellen kann.

Besonders zu erwähnen ist hier das seit Jahresanfang eingeführte, strukturierte Blattwerk, das besonders das Erscheinungsbild von Bäumen mit großen markanten, gelappten oder geschlitzten Blättern, also vor allem Ahorne, Platanen und Eichen nochmal deutlich aufwertet.

weiter auf Seite 55



Bilder oben:

Die Blätter der Platane sind bis zu 30 cm groß und, ähnlich dem Ahorn, spitzgelappt. Links ist ein Baum aus früher Fertigung mit abstraktem Blattwerk zu sehen, rechts eine Platane mit strukturierten Blättern, wie heute möglich ist. Beide Bäume sind etwa 9 cm hoch. Ein weiteres, auch im Kleinen noch hervorstechendes Detail ist die buntfleckige Rinde dieser Baumart.

Bild unten:

Die Virginia-Eiche ist ein typischer Baum der US-Südstaaten. Markant ist er aufgrund der gardinenartig herabhängenden Flechten, die meist an ihm wachsen. Es dauerte mehrere Jahre, ehe dieser Baum gemäß der eigenen Ansprüche in die Nenngröße Z umgesetzt werden konnte.



Auch der Hausberankung wurde weiterentwickelt. Für das Jahr 2022 ist dann auch hier eine zeitgemäße Neuauflage geplant.

Interessanterweise waren diese Entwicklungen letztlich „Beifang“ bei zwei Projekten, die eher meinem Ehrgeiz als betriebswirtschaftlicher Vernunft folgten, denn der Absatzmarkt für französische Tamarisken in Spur Z ist zwangsläufig sehr klein. Doch manchmal lohnen sich auch Dinge, die sich eigentlich nicht lohnen.

Es ist ein laufender Prozess, denn das gesamte Sortiment befindet sich in ständiger Weiterentwicklung, bei dem die obengenannte Darstellung der Laubblätter nur ein Punkt von vielen ist. Ein nächster Ansatz, die Bäume noch realistischer und detaillierter machen zu können, ist die Struktur der Blätter an den einzelnen Ästen.

Dieser Ansatz mag betriebswirtschaftlich nicht besonders effizient sein, gerade auch in Verbindung mit einem sehr umfangreichen Produktsortiment und dem eigenen Wunsch nach Perfektion, der die Lieferzeiten zieht und zieht.



Auch diese Roskastanie trägt bereits das aktuelle Blattwerk, das die fingerigen Blätter und ihre Farbe bestmöglich wiederzugeben weiß. Aber noch trägt sie keine Früchte.

Allerdings fand ich das an der Kleinserienproduktion so sympathisch; die Ökonomie eben nicht in den Vordergrund zu stellen, sondern das zu tun, was einem liegt, und woran man Spaß hat. Auch an den Wiesenmatten forsche ich immer noch und entwickle weiter, aber aktuell doch nur für den erweiterten Eigenbedarf.

Ein weiteres Herzensprojekt auf der meiner Liste ist der professionelle Anlagen- und Dioramenbau. Allerdings soll dort nicht die Eisenbahn im Fokus stehen, sondern die Landschaft: Schienenverkehr in einer eher minimalistischen und reduzierten Aufmachung, dafür dann aber mit Farbspielen und Motiven abseits des Gewohnten bei höchster Detaillierung der Landschaft selbst.



Das 2018 in Altenbeken ausgestellte Diorama zeigt höchste Gestaltungskunst in jedem Winkel. Mit im Bild sind hier auch die Fichten, die einen Erfolgsfaktor im Sortiment von Avantgarde Modellbau bilden. Foto: **Trainini®**

Um endlich die Vegetation, die abseits der Serienproduktionen in den Jahren so entwickelt wurde, angemessen in die Erde setzen zu können, brauche ich dergleichen wohl besonders dringend. Dann fügt sich alles zu einem schönen Gesamtbild, natürlich realistisch – halt so, wie ich es mag und es mir persönlich wichtig ist.

Das wird dann im nächsten Jahr angegangen. Ich freue mich darauf.

Alle nicht gekennzeichneten Fotos dieses Artikels: Philipp Meyer

Herstellerseiten und Bezugsquelle:
<https://avantgarde-modellbau.beepworld.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Baureihe 120⁰ vor dem Intercity (Trainini® 9/2021):

Vielen Dank für das wieder sehr lesenswerte Magazin. Der auf Seite 19 aufgestellten These, die BR 112 sei nicht im IC-Dienst verwendet worden, möchte ich in dieser Absolutheit aber widersprechen. Im Sommer 1985 nutzte ich an den Wochenenden die IC "Oldenburg-City" oder "Weser-City" zwischen Hannover und Bremen.

Planlok zu dieser Zeit war die BR 112, wenn man in Suchmaschinen die genannten IC eingibt, erscheinen zahlreiche Bilder, die das belegen: mit ein bis zwei 1.-Klasse-Wagen sowie vier 2.-Klasse-Wagen (Bm und Bpmz) modellbahngerecht kurz (Speisewagen gab es nicht, nur eine Minibar).

Sicher dürfte gemessen am Gesamt-Personen-km-Aufkommen im IC-Verkehr der Leistungsanteil der 112 marginal gewesen sein, aber verwendet wurde sie doch planmäßig.



120 002-1 kam im Sommer 1985 wiederholt vor Intercity-Zügen zwischen Hannover und Bremen zum Einsatz. Aufgenommen hier in Bremen Hbf. Foto: Jörg Endreß

Übrigens durfte ich sonntags einige Male das besondere Vergnügen haben, dass eine Lok der BR 120⁰ eingesetzt wurde. Der/die Lokführer kosteten das Beschleunigungsvermögen der Lok voll aus, so dass man beim Anfahren regelrecht in die Sitze gepresst wurde; die 112 beschleunigte dagegen wie eine lahme Ente.

Hannover wurde dann mehrere Minuten vor Plan erreicht, die dann abgestanden werden mussten, weil (vermutlich) der Bahnsteig noch belegt war. Einmal nahm ich meinen Fotoapparat mit und machte ein Bild, das ich anhängen (Scan vom Papierbild).

Meine Reise setzte ich oft mit einem IC (...) fort, in dem der auf Seite 45 erwähnte ABvmz 227 eingesetzt war, der mich aufgrund seines Äußeren neugierig gemacht hatte und wesentlich komfortabler als ein Nahverkehrswagen war.

Zuglok war hier eine 111 (auch in S-Bahn-Lackierung). Der Zug kam aus NRW und endete leider bereits in Hildesheim. Dass es sich um einen Prototyp handelte, wurde mir erst viele Jahre später bewusst. Alles Gute und danke, dass Ihr uns Zetties mit aktuellen und fundierten Informationen versorgt.

Jörg Endreß, Bremen

Antwort der Redaktion: Im Artikel über die fünfzigjährige Geschichte des Intercitys in Deutschland haben wir auf den Einsatz der Baureihe 112 arg verkürzt und deshalb in einem falschen Kontext referenziert. Diese Baureihe war ursprünglich planmäßig nicht für die Züge des IBS (Konzept „IC 79“) vorgesehen, sehr wohl dann aber mit nachfolgenden Änderungen des Systems aus dem Jahr 1985. Hier kam sie dann beispielsweise auf der neuen Linie 4A zum Einsatz, worauf unser Leser zu Recht hinweist.

Die Märklin-Auslieferungen für Oktober:

Vollständig an den Handel ausgeliefert wurde zum Monatsanfang die Kesselwagen-Packung (Art.-Nr. 82326) aus den Frühjahrsneuheiten 2021. Darin enthalten sind drei zweiachsige Altbau-Wagen mit Bremserbühne in unterschiedlichen Lackierungen.



Die drei neu ausgelieferten Kesselwagen (Art.-Nr. 82326) werden als Farbtupfer und oder einst alltägliche Vertreter gemischte Güterzüge ansprechend bereichern.

Die beiden blauen Exemplare sind mit „Hobum“ und „F. Thörl“ beschriftet, das dritte Exemplar in Grau stammt aus dem Bestand der Eva. Alle drei Vorlagen sind bei der Bundesbahn eingestellt und gehören in die Epoche III.

Lackierungen und Beschriftungen wirken sehr ansprechend, weshalb das Trio Güterzüge sicher gelungen bereichert. Die einzige Verbesserungsmöglichkeit hätte darin bestanden, auch die angesetzten Leitern mit den Plattformen zu lackieren statt sie nur in der Wagenfarbe zu spritzen. So ist aus einigen Perspektiven ein minimal vorliegender Plastikglanz wahrzunehmen.

Ebenfalls bei den Händlern eingetroffen ist die Ergänzungspackung Gleisbau (86572), die einen Krupp-Ardelt-Kran samt Schutzwagen und ergänzendem Niederbordwagen der früheren Gattung X 05 enthält. Alle drei Wagen sind RAL 6020 chromoxidgrün lackiert und gemäß Epoche IV beschriftet.

Der Schutzwagen auf Basis des Modells 8610 aus dem Jahr 1972 hat nun keine Trittstufen in der Mitte mehr, der kurze Niederbordwagen besitzt ein in der Länge angepasstes Ladegut, das langjährige Zetties in ähnlicher Ausführung von einer früheren Railex-Auflage kennen dürften.

Lieferbar geworden sind auch zwei Diesellokomotive: Die „Ludmilla“ der Baureihe 232 (88136), beschriftet für die Deutsche Bahn AG und noch lackiert im DR-Farbschema, hat ein metallgefülltes Kunststoffgehäuse erhalten. Damit hat sie auf insgesamt 53 Gramm Gewicht zugelegt und ist für schwere Traktionsaufgaben bestens gerüstet, zumal sie auch von einem Glockenankermotor angetrieben wird.



Ordentlich an Gewicht zugelegt hat die nun erhältliche Diesellok der Baureihe 232 (88136) dank eines Gehäuses aus metallgefülltem Kunststoff. Höchste Vorsicht ist allerdings beim Zurücklegen des Modells in seine Schachtel angezeigt, damit die Pufferhülsen nicht brechen!

Die Vorlage zum Modell hat bereits einige Modernisierungen erhalten: Auf dem Dach sind die höheren Siemens-Lüfter zu sehen, an den Pufferbohlen prangen eckige statt runde Pufferteller. Lackierung und Bedruckung sind tadellos und umfangreich, einzig die vordere Trittstufe ist nicht farblich abgesetzt worden.

Beim Zurücklegen in den Tiefzieheinsatz der Verpackung ist Vorsicht angesagt: Das Modell sitzt sehr stramm – nach unserem Ermessen zu stramm - in der Einlage, weshalb ein Abbruch der Puffer droht, wenn es nur leicht geneigt eingelegt und anschließend angedrückt wird.

Sehr gut aufgenommen wurde die in zwei Farbschemen lackierte Diesellokomotive 218 497-6 des FZI Cottbus der Deutschen Bahn AG (88807), die werksseitig bereits ausverkauft ist, aber unseres Wissens noch in zwei Chargen gefertigt wird. Eine Hälfte ist in den Farben einer Dampflok gestaltet, die Loknummer ist eingerahmt und erinnert an ein aufgeschraubtes Schild. Auf dieser Hälfte ist die Sponsorenanschrift von Piko zu sehen.

Die Gegenseite trägt die Gestaltung von DB Fernverkehr und das Logo der Firma Märklin. Die Trennkanten beider Lackierungen verlaufen schräg über die Seiten sowie über Tank und Dach. Die



Wegen der großen Nachfrage muss die 218 497-6 des FZI Cottbus (88807) ein zweites Mal aufgelegt werden. Hoffentlich nutzt Märklin das, um auch die Auswahl der Drehgestelle zu berichtigen.

aufgesetzten Hutzen sind wie beim Vorbild metallfarben wiedergegeben. Wegen der Systemkupplung nicht nachgebildet werden konnten die Anbauschneepflüge der Vorbildlok.

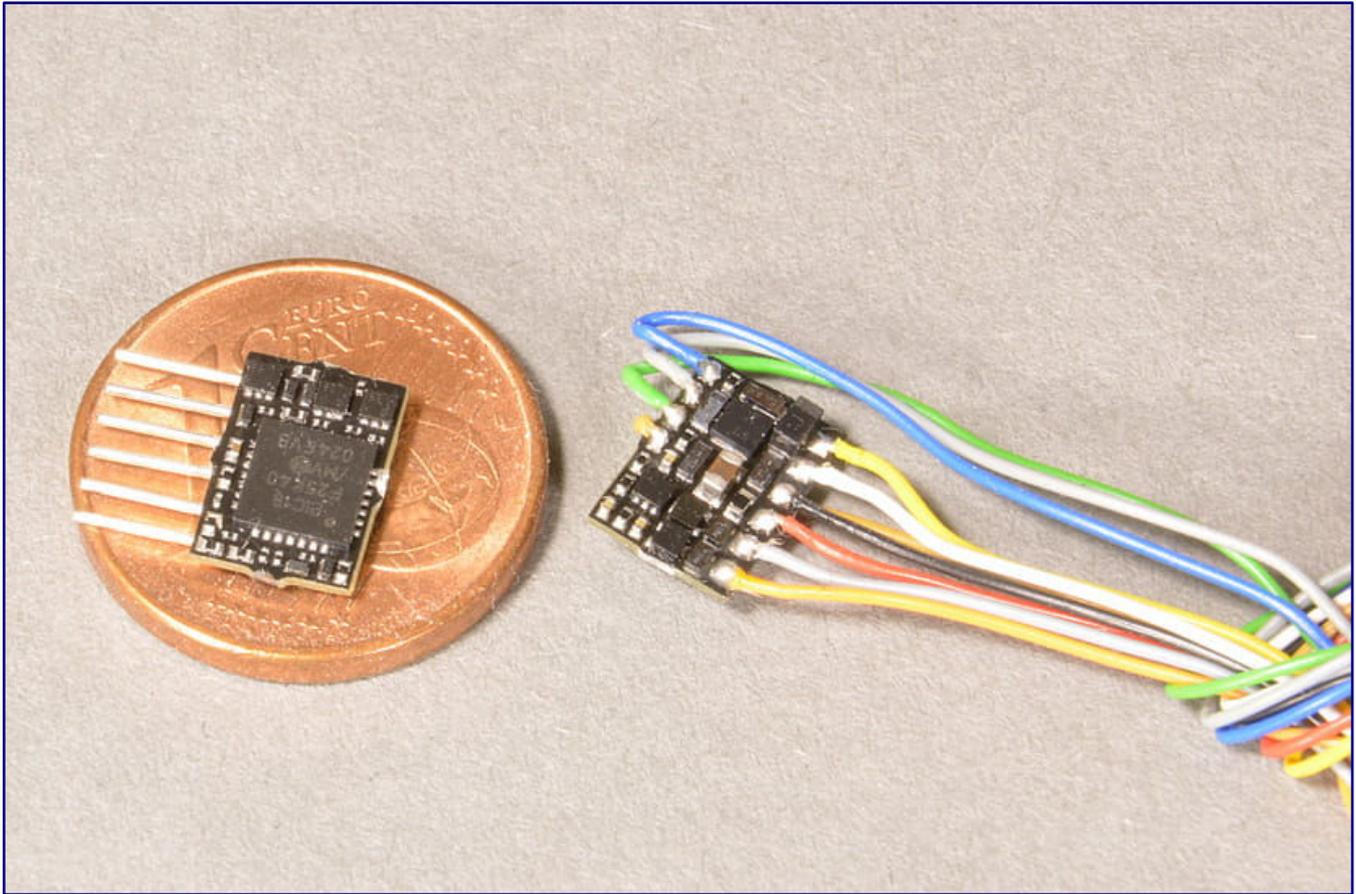
Technisch ist das Modell auf dem aktuellen Stand der laufenden Produktpflege. Ohne Fehler kommt es, beinahe schon „Märklin-üblich“, aber leider nicht aus: Aus dem vorhandenen Formenbaukasten ausgewählt wurden die alten Drehgestelle mit Schraubenfedern, die die ersten Baulose der Baureihe 218 noch von der 216 übernommen hatten – 218 497-6 gehörte aber zum letzten.

Die korrekte Ausführung der Unterbaureihe 218⁴ mit Meggi-Federung und formunterschiedlichen Sandkästen ist in Göppingen seit dem ersten Erscheinen dieser Baureihe vorhanden. Das Modell der Spur H0 zeigt, wie es richtig auszusehen hätte. Bedauerlicherweise wurde dieser Bestückungsfehler auch in der Vergangenheit schon mehrfach begangen.

Neuer Kleindecoder von Zimo:

Zimo (<http://www.zimo.at>) hatte schon immer kleine Decoder im Sortiment. 2020 dieser Hersteller eine neue Fertigungslinie aufgebaut, die nun auch Bauteile mit der Größe 01005 (0,4 x 0,2 mm) bestücken kann. Ein Ergebnis ist nun der neue Kleindecoder MX615, der gerade mal 8,2 x 5,7 x 2 mm misst.

Trotz seiner geringen Größe besitzt er sogar vier verstärkte Ausgänge, während vergleichbare Decoder anderer Anbieter nur zwei Ausgänge haben. Seine Eigenschaften beim Konfigurieren sind wie bei den größeren Kleindecodern. Das betrifft auch die vier Ausgänge, die selbst in kleinen Lokomotiven problemlos ein getrennt schaltbares wie auch dimmbares Spitzen- und Schlusssignal ermöglichen. Und auch Railcom wie die Bremsverfahren ABC sowie HLU sind vorhanden.



Zwei der im Text beschriebenen Anschlussvarianten vom neuen Zimo-Minidecoder MX615 sind auf diesem Foto zu sehen. Foto: Claudia Mühl

Etwas geringer ist die Gesamtbelastbarkeit, die mit 0,5 A für die Spurweite Z jedoch vollkommen ausreichend. Als Anschlussvarianten gibt es diesen Decoder mit der sechspoligen Stiftleiste nach NEM 651 (Art.-Nr. MX615N), mit der NEM-651-Stiftleiste an Drähten (MX615F), mit der achtpoligen NEM-652-Schnittstelle an Drähten (MX615 R) und losen Drähten (MX615).

Saison-Neuheiten von Noch:

In seinen frisch verkündeten Saison-Neuheiten für den Winter 2021 hat Noch auch fünf Vegetations-Startpackungen aufgeführt, die maßstabsübergreifend auch für die Spurweite Z nützlich sind. Passend zum jeweiligen Produktthema sind darin mit 10 % Preisvorteil jede Menge Gräser, Büschel, Streumaterial und meist auch Kies, Geröll oder Sand zusammengestellt.

Angeboten werden folgende Zusammenstellungen: „Wiese“ (Art.-Nr. 60771), „Im Wald“ (60772), „Am Wegesrand“ (60773), „Am Ufer“ (60774) und „Bahndamm“ (60775). Die aufeinander abgestimmten Materialien sollen besonders Einsteigern helfen, ihre Erstlingswerke ansprechend zu gestalten.

Die gelieferten Mengen reichen für kleinere Flächen. Ein Nachkauf ist jederzeit möglich, weil die Artikel-Nummer aus dem Einzelprogramm mitangegeben sind.

Wiederauflagen bei Spur Z Ladegut Küpper:

Beliebte Einsätze für die drei Pa-Behälter des Tragwagens BT 10 aus dem Hause Märklin hat der Aachener Spezialist Spur Z Ladegut Josephine Küpper wiederaufgelegt: Kohle (Art.-Nr. 82329-K), Schotter (82329-S) und Ziegelbruch (82329-Z).

Da diese Produkte immer nur kurzzeitig im Sortiment zu finden sind, empfiehlt sich bei Interesse ein schnelles Zugreifen unter <https://spur-z-ladegut.de>.

Neues Herpa-Zubehör für den Flughafen:

Die vor einigen Monaten angekündigten Luftstrahlabweiser (Art.-Nr. 571586) sind inzwischen ausgeliefert worden. Diese Schutzzäune vermitteln auch auf Flughafenabschnitten mehr Sicherheit. Ihre Vorbilder sind dazu gedacht, einzelne Bereiche vor den heißen Turbinenabgasen der Flugzeuge auf dem Vorfeld zu schützen.



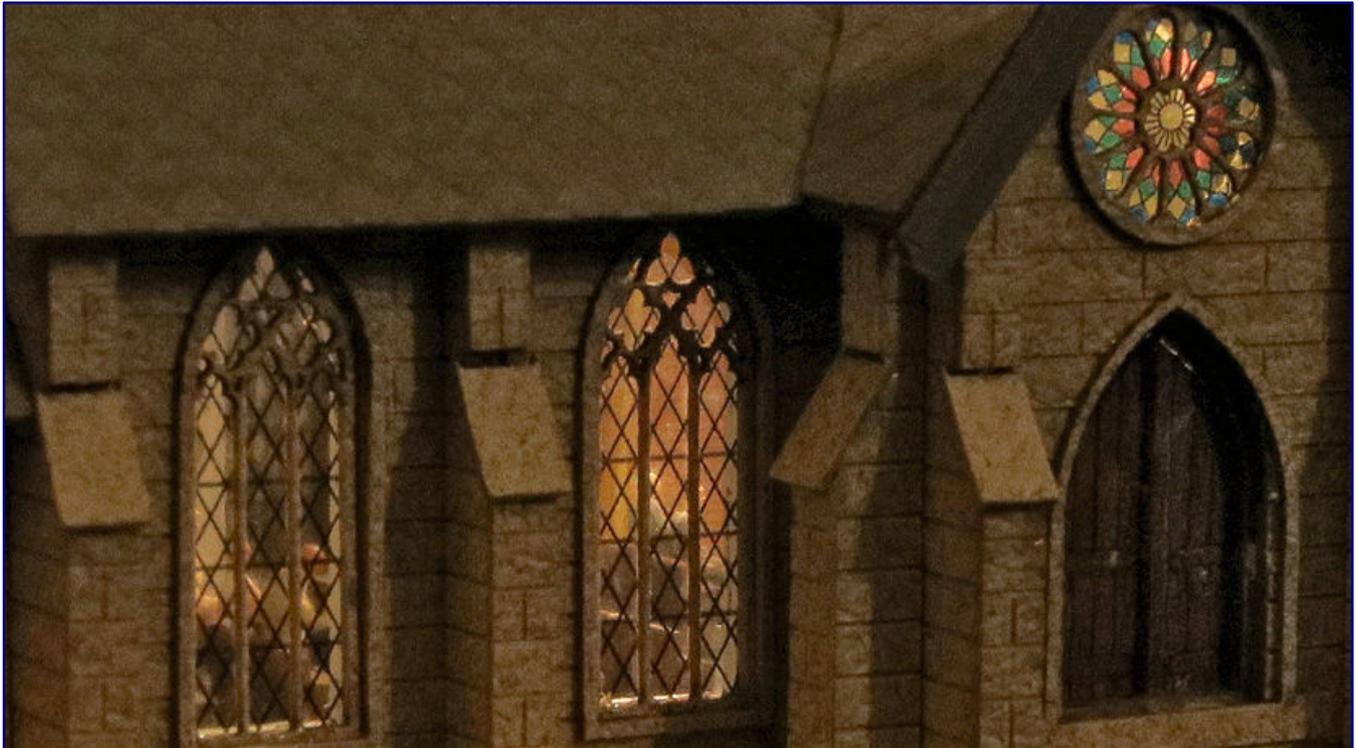
Zehn Elemente enthält die Herpa-Packung mit den Luftstrahlabweisern (Art.-Nr. 571586), darunter je zwei linke und rechte Endstücke und sechs Mittelteile (Bild oben). Auf Flughafenabschnitten werden sie dort eingesetzt, wo Fahrzeuge oder Gebäude vor den heißen Abgasen der Flugzeuge geschützt werden müssen (Bild unten).

Entsprechend haben wir eine Szene gestaltet, um das auch bildlich zu veranschaulichen. Die Packung beinhaltet insgesamt 10 zusammensteckbare Elemente mit Längen von je 5 cm. Sechs Teile sind Mittelstücke, die von je zwei Abschlusselementen für die rechte und linke Seite ergänzt werden.

Erkennbar sind die Außenteile an den Aufnahmen für die separat beiliegenden Warnleuchten, die aus einem Spritzling getrennt und separat angeklebt werden können.

Kircheneinrichtung mit Mini-Kerzen:

Ztrack meldet, dass die Kircheninneneinrichtungen von Z-Doktor Modellbau dort erhältlich seien. Neben der US-Dorfkirche lässt sich damit auch die nach Westheimer Vorbild konstruierte Kirche aus dem Archistories-Programm ergänzen.



Diese Aufnahme erlaubt einen Eindruck, wie gut die Inneneinrichtung einer Kirche auch von außen wahrnehmbar ist. Wer es noch steigern möchte, lässt die Tür offenstehen und empfängt weitere Gläubige zur sonntäglichen Messe.

Die Einrichtung besteht jeweils aus Kirchenbänken, einem Kreuz und Altar (aus 3D-Druck) sowie dem Altar-Podest (Hartkarton-Laserteile). Auf dem Altar liegen eine aufgeschlagene Bibel und stehen winzige Kerzen, die in Eigenarbeit auch von unten mit (nicht mitgelieferten) Mini-SMD-LED angestrahlt werden können.

Der Hersteller dieser Produkte ist über folgende Internetseite erreichbar: <https://www.z-doktor.de>.

Neue Werkzeuge und Fasern bei Microrama:

Nach einem sehr guten Start des Begrasungsgeräts „bFlock“ meldet Microrama (<https://microrama.eu>) weitere, dazu passende Neuheiten. Ein Schlauch mit der Bezeichnung „bFlock-Flexible“ und kleinem Behälter, hilft dabei, auch schmale oder weiter vom Anlagenrand entfernte Stellen zu erreichen. Für große Flächen werden auch Behälter mit 400 ml Fassungsvermögen angeboten.

Nach Magiflor, Magigras und Magispray, die regelrecht zu einer Revolution des Begrasens geführt haben, hat sich Microrama nun mit der Industrie an das Entwickeln neuer Fasern gewagt. Ausgiebige Forschungsarbeiten führten zu Ergebnissen mit für den Modellbau so wichtigen Eigenschaften:

- Leichter Aufbau auch von Baumstrukturen,

- weniger Klumpen,
- natürlichere Farben und
- elektrostatisch verbesserte Eigenschaften.

Micro-Trains blickt auf Weihnachten:

Noch in diesem Monat zur Auslieferung kommen soll der Weihnachtswaggon von Micro-Trains (Art.-Nr. 507 00 710). Ausgewählt wurde ein beidseitig unterschiedlich bedruckter Kühlwagen, den die firmeneigene Werbefigur „Micro Mouse“ ziert.



Mit Waggon Nummer 8 fortgesetzt wird die Sweet-Liquid-Reihe. Der schwarze 39-Fuß-Kesselwagen (530 00 560) trägt dieses Mal Anschriften für „Sweet Pure Molasses“. Im Einsatz war das Vorbild von Mitte der fünfziger Jahre bis in die frühen Sechziger.



Zwei gedeckte 50-Fuß-Standardwagen sind in orangefarbener Lackierung und mit weißem Federaufdruck (505 00 481 / -482) nun für die frühere Western Pacific im Einsatz, die später in der Union Pacific aufging.

Der Weihnachtswaggon 2021 (Art.-Nr. 507 00 710) ist beidseitig verschieden bedruckt. Fotos: Micro-Trains

Micro-Trains-Produkte werden unter anderem von Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

Neue Kombinationssignale bei Kastenbahner:

Über ZDC - Z Dream Collections hatten wir bereits auf Neuheiten hingewiesen, die dort in Abstimmung als Fertigmodelle zu beziehen sein werden. Die betreffenden Bausatzteile stammen vom Hersteller Kastenbahner, der nun selbst auf die bald lieferbaren Ks-Signale der Deutschen Bahn AG hinweist. Wer in den modernen Epochen V und VI unterwegs ist, wird an diesen Signalen nicht vorbeikommen-

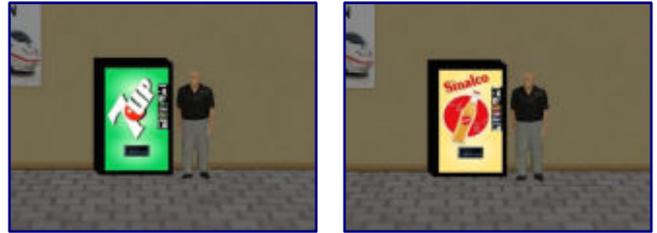
Wählbar sind die beiden Varianten „Gerader Mast“ und „Knickmast“, die jeweils links und rechts der Gleise stehen können. Die Knickmasten sollen noch 2021 bestellbar sein, denn Probemodelle sind bereits zusammengebaut. Auch die Umsetzung der Zs3v/Zs3-Anzeiger war erfolgreich und können deshalb auch noch im laufenden Jahr eingeführt werden.

Die Bauteile sind unlackierte 3D-Druck- bzw. Messing-Teile, die mit gewöhnlichen Modellbaufarben lackiert werden. Erhältlich sind die Rohteile beim Hersteller unter <https://www.kastenbahner.com>.

Erweiterte Automatenwelt bei Modellland:

Bei Modellland (<https://www.modellland.de>) sind gleich sechs verschiedene, neue Lebensmittelautomaten mit bereits werksseitig integrierter LED-Beleuchtung erhältlich. Je nach gewählter Epoche des Kunden bieten sich unterschiedliche Ausführungen an, die alle als gleichermaßen gelungen gelten dürfen:

- Pepsi Cola (Art.-Nr. 3013-5),
- Dr Pepper (3020-5),
- 7up (3022-5),
- Coca-Cola (3026-5),
- Sinalco (3141-5) und
- M&M (3151-5).



Zwei der neuen Automaten, die nun mit LED-Beleuchtung erhältlich sind, zeigen wir an dieser Stelle. Fotos: Modellland

Formneuheit bei AZL:

Seit den Anfängen der US-Programme in der Spurweite Z stand die Frage im Raum, wann aus der Großserie mal eine rangiertaugliche Lokomotive angeboten werden würde. AZL hat diese Frage im Oktober mit Einführen der formneuen EMD SW1500 nun beantwortet.



Formneu ausgeliefert wurde die EMD SW1500 in den Farben der Southern Pacific (Art.-Nr. 62702-1). Foto: AZL / Ztrack

Das Vorbild des Modells wurde zwischen 1966 und 1974 insgesamt 808 Mal gebaut und kam bei mehr als 60 Bahngesellschaften zum Einsatz. Die Typenbezeichnung verweist auf eine Leistung von 1.500 PS.

Obwohl eigentlich für den Güterzugdienst gedacht, waren einzelne Maschinen auch im Personenzugdienst auf Nebenstrecken zu beobachten.

Auch 55 Jahre nach Erstauslieferung sind heute noch viele Exemplare im Einsatz. Größte Betreiber mit 204 Lokomotiven war die Southern Pacific, der die Erstaufgabe mit drei Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62702-1 bis -3) gewidmet ist.

Die neuen Modelle der EMD SW1500 zeigen Vorbildspezifische Details, besitzen Haftreifen und dunkel vernickelte Radsätze, eine innovative Antriebsstrangtechnik und fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung.

Als Bonus werden zwei Adapter beigelegt, mit denen auch die Kupplungen 905 von Micro-Trains angesteckt werden können.

Zu melden sind aber auch noch einige neue Farbvarianten bekannter Modelle. So wird die EMD F7 als A-/B- (63002-1) und einzelne B-Einheit (63002-2) als Fahrzeug der Louisville & Nashville angeboten.

Die EMD E7 ist als A-/B-Duo jetzt für die Union Pacific (64600-1 bis -3) unterwegs und zieht dann die beiden je elfteiligen Wagenpackungen (73X49-1_SET / 73X49-2_SET) für den Fernzug "City of San Francisco".



Der Fernzug „City of San Francisco“ wird mit der EMD E7 (64600-1; Bild oben) und einer elfteiligen Wagenpackung (73X49-1_SET; Bild unten) nachgebildet. Fotos: AZL / Ztrack

Die R-70-20-Kühlwagen fahren nun in rotbrauner Lackierung der BNSF vor und sind als Einzelwagen (914802-1) sowie in Zweier- (914832-1) und Viererzusammenstellungen (904802-1) erhältlich. Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <https://www.americanzline.com>.



Das auf den Formen des Bahnhofs Güglingen basierende Postamt (Art.-Nr. 282787) hat Faller als Herbstneuheit 2021 angekündigt. Foto: Faller

Faller-Herbstneuheit im Jubiläumsjahr:
In seinem Jubiläumsjahr des 75-jährigen Firmenbestehens hält Faller auch eine Herbstneuheit für die Zetties parat.

Erscheinen soll hier ein Postamt (Art.-Nr. 282787), das aus dem früheren Bahnhofsbausatz Güglingen abgeleitet ist und in anderer Kunststofffarbe einst auch schon als Rathaus im Sortiment war.

Es handelt sich hierbei um ein ländliches Gebäudemodell mit heller Putzfassade und einem Holzverschalten Dachgeschoss samt Gauben. Im Erdgeschoss befindet sich die namensgebende, kleine Postfiliale.

Die Märklin-Weihnachtskampagne 2021:

Zum vierten Mal seit 2018 hat Märklin am 25. Oktober 2021 eine Weihnachtskampagne gestartet. Angesprochen werden sollen mit ihr wieder Neu- und Wiedereinsteiger der Modellbahn. Beworben wird sie seitens Märklin über die eigenen Kanäle in den sozialen Medien.

Wieder ist ein kurzer Werbefilm Kern des Konzepts und soll die Betrachter verführen. Als Thema gewählt wurde dazu ein Verwirrspiel zwischen virtueller und realer Modellbahnwelt. Am Ende werden die Betrachter zu einer Aktionsseite geführt, über die sich Informationsmaterial und Gutscheine, darunter einer zum Erwerb einer vergünstigten Startpackung, anfordern lassen.

Freunde des Hauses sollten sich den Film anschauen, damit sie mitreden können. Gerne dürfen und sollen sie ihn dann auch durch Empfehlen und Teilen selbst verbreiten! Die Adresse der diesjährigen Aktionsseite lautet: <https://www.maerklin.de/kleinsein>.

Große Spur-Z-Beteiligung in Friedrichshafen:

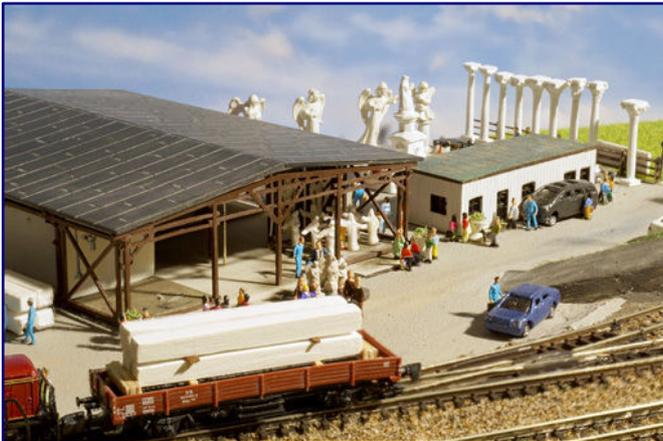
Die Freude, sich wieder im Ausstellungsbetrieb zeigen zu können, kennt offenbar keine Grenzen. Werfen wir einen Blick auf die beteiligten Aussteller und deren Exponate für die anstehende Faszination Modellbau in Friedrichshafen, dann beweist dies eine enorm große Bereitschaft. Sie macht einen Besuch auf dieser Messe gleichzeitig umso attraktiver.

Sylvester Schmidt, Ausstellungsbeauftragter der Z-Freunde International e.V., zählte folgende Exponate auf:

- Anlage „Traumschleife“,
- die sogenannte „Schweineanlage“,

- Schloss Neuschwanstein,
- Eine neue Koffieranlage mit Kamerazug und selbstfahrendem Bus (sofern verfügbar),
- Hafenanlage,
- die Module „Engelfabrik“ und „SeeprozeSSION“,
- „Dead End City“ und „Nugget Gulch“ (Ausstellungspremieren).

Auch eine neue Demonstrationsanlage für den Digitalbetrieb soll vorgeführt werden und, sofern verfügbar auch der Betrieb selbstfahrender Busse (Z-Car-System) gezeigt werden.



Die „Engelfabrik“ (links) und die „SeeprozeSSION“ auf dem Staffelsee rechts) sind zwei der Spur-Z-Exponate, die es in Friedrichshafen zu sehen gibt.

Angesprochen werden sollen aber selbstverständlich auch die Kinder, die mit auf die Messe kommen. Für sie wird die „Zwergenanlage“ vor Ort sein und ein Kinderspielkreis aufgebaut, auf dem sie sich selbst als Modell-Lokführer versuchen dürfen.

Sammlererien bei Full Throttle:

Zwei neue Sammlerpackungen aus bekannten Modellen hat der US-Kleinserienhersteller WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) zusammengestellt. Die Packung „Farm Feeds II“ (Art.-Nr. FT-COL56) besteht aus zwei zylindrischen Schüttgutwagen der früheren Packungen FT-1038 und FT-1040. In der Zusammenstellung „MKT“ (FT-COL55) sind je ein solcher und ein offener Schüttgutwagen aus den Packungen FT-1046A und FT-2059 zu finden.

In Deutschland erhältlich sind Produkte dieses Herstellers unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>).

Herpa-Neuheiten für den Winter 2021/22:

Bekanntgegeben wurden von Herpa nun die Neuheiten, die zur Auslieferung im Zeitraum der nächsten Spielwarenmesse geplant sind. Wir haben aus den Ankündigungen des Maßstabs 1:200 wieder diejenigen herausgesucht, die sich für europäische Anlagenmotive eignen und eine maximale Länge von 30 cm nicht überschreiten.

Zu nennen sind damit folgende drei Modelle aus dem Wings-Programm:

Belgische Luft-Komponente Lockheed C-130H Hercules „50 Years of Hercules“ (Art.-Nr. 571791),
Rossiya Russische Staatliche Transportgesellschaft Ilyushin IL-18 (571807) und
Eurowings Airbus A320 „Teamflieger“ (571838).



Der Airbus A320 „Teamflieger“ von Eurowings erscheint als Neuheit im Maßstab 1:200 (Art.-Nr. 571838), geplant für das Zeitfenster Januar / Februar 2022. Foto: Herpa

Ergänzt werden sie durch den Airbus A220-300 der Air France (613507) aus dem Snapfit-Segment. Eine begrüßenswerte Idee sind zudem vier historische Fluggasttreppen in unterschiedlicher Gestaltung von drei Fluggesellschaften: Air France (571876), KLM (571883), Pan Am (571890 & 571906). Geliefert werden je Packung zwei fahrbare Treppen in unterschiedlicher Höhe und eine Zugmaschine mit offenem Fahrersitz.



Historische Fluggasttreppen von Air France (571876; Bild links) und Pan American World Airlines (571906; Bild rechts). Fotos: Herpa

Neuer Menschenaffe bei C-M-K:

Creativ-Modellbau Klingenhöfer (<https://www.klingenhoefer.com>) meldet einen aus dem Zoo ausgebrochenen Gorilla und legt das anhängende Beweisbild gleich dazu. Glücklicherweise handelt es sich nicht um ein lebendiges Tier, sondern einen gelungenen 3D-Druck.

Und natürlich ist dies auch nur eine Geschichte im Maßstab 1:220, aber der auf dem Auto trommelnde Menschenaffe ist sicher eine pfiffige Idee, diesen Urwaldbewohner auch in deutsche Landschaften zu transferieren.



Der ausgebrochene Gorilla ist aktuelle Neuheit im Programm von Creativ-Modellbau Klingenhöfer und sorgt für aufregende Szenen auf der Modellbahn, die filmreif erscheinen. Fotos: Klingenhöfer

Gemäß Darstellung auf den neu gestalteten Internetseiten dieses Anbieters gehört offenbar auch das Auto zum Lieferumfang, doch das soll Zetties nicht davon abhalten, den ungeplanten Freigänger auch anderweitig zum Schrecken der Straße werden zu lassen.

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für diese 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)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**)

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\[at\]trainini.de](mailto:redaktion[at]trainini.de).

Veranstaltungs- und Werbeanzeigen Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit und erkennbarem Spur-Z-Bezug 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\[at\]trainini.de](mailto:leserbriefe[at]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 <https://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.