



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

Trainini

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Praxismagazin für Spurweite Z

ISSN 1867-271X



Märklins erste Reko-Dampflok

Die V 320 im Test
Vielfalt der Natur

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich schreibe diese Zeilen am 21. Juni 2023: Sommersonnenwende und damit zeitgleich kalendarischer Beginn des Sommers. Tropische Temperaturen, die das Gefühl vermitteln, der Frühling läge schon lange zurück, begleiten uns bereits seit mehr als einer Woche.



Holger Späing
Chefredakteur

Heute ist mit deutlich über 16 Stunden der längste Tag des Jahres auf der Nordhalbkugel unserer Erde. Auch das passt zu meinem Gefühl, dass ich nie längere Tage erlebt habe – gemeint ist damit natürlich alles, was unter den Begriff Arbeit fällt.

Da ist die Modellbahn umso wichtiger, schafft sie doch das entscheidende Gefühl von freier und selbstbestimmter Zeit. Wie immer es Ihnen gehen mag, nutzen auch Sie Ihre Zeit! Das kann im kühlen Keller beim Basteln geschehen oder auch in Form von Exkursionen, von denen Bilder und Eindrücke mitgenommen werden.

Um solche soll es heute auch in diesem Heft gehen. Eine Modellbahnanlage sollte nicht zufällig entstehen oder mit sich womöglich widersprechenden Themen überladen werden. Selbstbeschränkung heißt oft das Rezept zum Erfolg. Und damit auch die Landschaft, geschaffen von der Natur oder Menschenhand, stimmig auf den Betrachter wirkt, haben wir sie heute besonders in den Fokus gerückt.

In unserem Jahresschwerpunktthema „Randerscheinungen“ wollen wir Alltägliches bewusst machen und gezielt ins Blickfeld rücken. Damit ich Ihnen meine Eindrücke weitergeben kann, waren ebenso Exkursionen erforderlich, auf denen ich meine Gedanken in Bildern festhalten konnte.

Aber auch der Fahrbetrieb steht bei uns heute im Mittelpunkt, denn die letzten Wochen waren von Formneuheiten geprägt. Leider, das möchte ich als eigenen Eindruck anmerken, haben wir schon bessere Modellumsetzungen zum Test gebeten.

Gewiss sind die V 320 und die Schnellzugdampflok der Baureihe 01⁵ nicht schlecht, aber beide wurde mit gravierenden Fehlern ausgeliefert. Und dann gehört es auch zu den Pflichten von Fachjournalisten, ehrlich, umfassend, aber eben auch sachlich darüber zu berichten.

Märklin hat auch schnell reagiert und in einem Fall nachgebessert, im anderen nun einen Rückruf gestartet. Wir hoffen, dass er auch zum Prüfen und Beseitigen eines Mangels genutzt wird, den wir entdeckt haben.

Ein Marktführer hat es allerdings auch nicht einfach: Er steht ganz besonders im Kundenfokus und kann es eigentlich nur falsch machen. Deshalb vergessen wir hier auch das Lob nicht, dass wir in Göppingen immer wieder Gehör finden, informiert werden und im Dialog schon viele gute Lösungen erarbeitet haben. Danke sage ich da, denn auch sehe die Modellbahn ja als mein Hobby und Beitrag zur Lebensfreude.

Freuen Sie sich nun auf eine Sommerlektüre, die gewiss keine leichte Kost ist. Umso mehr soll sie aber nachhaltig sein, das heißt wirken und nicht gleich vergessen werden. Abgerundet wird das, wie gewohnt, von zwei aktuellen Besprechungen, deren Werke ebenso nachhaltig auf uns gewirkt haben. Viel Spaß!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Der Koloss aus Göppingen..... 4
Pleiten, Pech und Pannen.....16

Vorbild

Das Kraftpaket der DR.....25

Gestaltung

Von Formen und Farben35

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Eine posthume Würdigung52
Wertvolle Zeitdokumente54

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....56

Impressum62

Wir danken der Collin und Markus Bauer sowie der Eisenbahnstiftung herzlich für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 29. Juni 2023

Titelbild:

Vor einem Dampfsonderzug nach Westerland hat es 01 519 auf den Hindenburgdamm verschlagen. Als die Lok mit ihrem Zug den Rückweg nach Hamburg angetreten hat, fährt sie wenig später dem Fotografen vor die Linse.

V 320 001 der DB für Spur Z

Der Koloss aus Göppingen

Zuletzt richtete Märklin sein Können auf kleine Spur-Z-Modelle, denen man einen Antrieb kaum zugetraut hätte. Dann kam das Jubiläumsjahr 2022 und als Insider-Club-Modell sollte V 320 001 mitfeiern. Sie ist immerhin die größte deutsche Diesellok und bei Erscheinen war sie zudem die stärkste Einrahmen-Diesellok der Welt. Nun hat sie ein Großserien-Denkmal im Maßstab 1:220.

Spätestens mit Erscheinen des winzigen KlV 20 schien es so, dass Märklin die Grenzen von Miniaturisieren und Motorisieren im Maßstab 1:220 neu ausloten wolle. Da kam es sehr überraschend, als für das 50-jährige Jubiläum der Mini-Club ausgerechnet die V 320 001 der Bundesbahn (Art.-Nr. 88320) als Insider-Club-Modell 2022 angekündigt wurde.



Im Sommer 1964 ist V 320 001 mit einem D-Zug unterwegs. Da die Silberlinge zu jener Zeit, besonders im Vergleich zu Altbau-Reisezugwagen, noch hochwertiges Material darstellen, tauchen sie immer wieder auch in dieser Zuggattung auf.

Immerhin war sie 1962 bei ihrem Erscheinen die mit 4.000 PS stärkste Einrahmendiesellok der Welt und blieb auch über Jahrzehnte die größte Maschine dieser Traktionsart, die jemals auf deutschen Gleisen gefahren ist. Beheimatet war sie im Bw Kempten und später im Bw Hamm.

Über ihre Vorbildgeschichte und das Schmidt-Modell, mit dem wir heute einige Vergleiche anstellen werden, haben wir in **Trainini®** 6/2012 berichtet. Die Datei dieser Ausgabe ist in den lizenzierten Archiven und bei der Deutschen Nationalbibliothek zu finden. Rund drei Jahre nach unserem Portrait musste „Wiebe 7“ wegen eines Achslagerschadens abgestellt werden.

Interessantes zur Vorbildgeschichte der V 320 001:

Eine V 320 war als „doppelte V 160“ (Diesellok mit zwei Maschinenanlagen der V 160) im Typenprogramm der DB vorgesehen. Einen Entwicklungs- und Bauauftrag der DB gab es angesichts der schnell voranschreitenden Elektrifizierung jedoch nie.

So schickten Krauss-Maffei mit der V 300 und Henschel mit seiner V 320 eigene Konstruktionen ins Rennen, um Aufträge zu erlangen. Während die DB die V 300 übernahm, kam es im Falle der V 320 nur einem längerfristigen Anmieten mit anschließender Rückgabe an den Hersteller.

Die Maschine bewährte sich gut und war zuverlässig. Auch Bedarf gab es durchaus noch: Auf einigen Strecken im Süden Deutschlands musste die Baureihe 218 in Doppeltraktion herangezogen werden, die V 320 wäre hier allein und damit wirtschaftlicher unterwegs gewesen.

Sie erbrachte 4.000 PS Leistung (Korrektur unseres Berichts von Juni 2012), worauf die Herstellerbezeichnung DH 4000 auch schließen lässt.

Als erste Lok der Bundesbahn hatte sie werksseitig Scheibenbremsen und als einzige DB-Diesellok auch eine Magnetschienenbremse, die ihr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ermöglichten.

Sie war und blieb eine Lok der Superlative, genoss deshalb viel Aufmerksamkeit und Zuspruch und verdiente sich so auch ihre Rolle als Wunschmodell von Modellbahnern aller Bauordnungen.

Ob Märklins Modell eine ebenso lange Betriebsgeschichte – immerhin 53 Jahre – gewährt wird, bleibt erst mal abzuwarten. Heute ist das Modell ja noch tafrisch und muss sich unserem Test stellen.

Kurz erwähnt sei, dass inzwischen auch die Wiebe-Ausführung als Bestandteil einer Bauzugpackung (81320) ausgeliefert worden ist: Der Exklusivitätsvorteil der Clubmitglieder währte folglich nur wenige Wochen.

Bereits im April 2022 war in Altenbeken ein noch unlackiertes Modell aus Serienteilen zu sehen, das zu begeistern wusste und Hoffnungen schürte, dass es schon zeitnah zur Auslieferung kommen könne. Doch diese verzögerte sich und Märklin machte gegenüber unserer Redaktion deutlich, dass die abschließende Qualitätskontrolle Nacharbeiten aufgezeigt habe. Im Mai dieses Jahres war es dann aber endlich soweit.

Der erste Eindruck

Der Schachtel entnommen und mit den Augen „abgefahren“ macht das neue Modell gleich einen guten Eindruck. Nichts deutet spontan auf Schwächen hin, doch auch diese werden wir noch finden. Die Proportionen der Lok stimmen, was auch die Maßtabelle sehr eindrucksvoll bestätigt.

Was nicht völlig exakt mit dem umgerechneten Vorbildmaß übereinstimmt, lässt sich zweifelsfrei als Messtoleranz deuten. Einzig die geringe Höhenabweichung passt zum hochbeinigen Eindruck der Verkleinerung.



Der erste Eindruck, den V 320 001 (Art.-Nr. 88320) vermittelt, ist hervorragend: Die Lok wirkt in ihren Proportionen stimmig und gut detailliert.

Die Räder sind 0,2 mm zu groß ausgefallen, was die Betriebssicherheit im Weichenbereich erhöht, aber nicht mit dem Auge zu erfassen wäre. Dies werten wir folglich nicht als Mangel und sie liefern auch keine Erklärung für den geschilderten Eindruck.

Sehr auffällig am Modell ist eine deutlich zu hohe Pufferbohle, sobald es mit einem Waggon gekuppelt wird: Wo jene des Waggons ihren oberen Abschluss findet, liegt in etwa die Unterkante jener der Lok. Das ist ein Fehler, den wir uns nicht erklären können und der sehr störend auf den Betrachter wirkt. Der Eindruck, dass das gesamte Lokgehäuse zu hoch auf dem Fahrwerk sitzt, bestätigt sich also auch hier.



In der Seitenansicht verrät die Lok ihre Hochbeinigkeit durch den großen Spalt zwischen oberem Abschluss der Drehgestelle und dem Lokrahmen gleich auf den ersten Blick. Unterstrichen wird das auch noch das strahlende Kupfer der Radschleifer.

Das ist sehr schade, denn die Gesamtproportionen sind ja sehr genau wiedergegeben worden und eine echte Stärke dieses Modells sind gelungene Gravuren. Alle Merkmale des Vorbilds finden sich und sind sehr ansprechend betont worden: Nichts scheint weggelassen worden zu sein und es ist auch nichts übermäßig hervorgehoben worden, um aufzufallen.

Das wird auch sehr gut im Vergleich zum Kleinserienmodell von Schmidt deutlich: Sie war für uns stets eine gute und sehr genaue Vorbildwiedergabe. Im direkten Vergleich wird dennoch deutlich, wie viel Zeit seit ihrem Erscheinen vergangen ist.

Einige Gravuren mussten dort sehr viel schärfer ausgeführt werden und wirkten stets glaubhaft. Nun besteht eine Vergleichsmöglichkeit und dieselben Details wirken am älteren Modell beinahe aufdringlich. Auch im Bereich der Kühlerlüfter wird das deutlich: Wo bei Schmidt nur das Abdeckgitter zu sehen war, vermögen wir bei Märklin auch deutlich die Rotorblätter der Lüfter zu erkennen.

Unterschiede stellen wir auch im Bereich der Drehgestelle fest. Beide Modelle haben die abweichenden Achsstände berücksichtigt, zeigen aber unterschiedliche Details. Vergleiche zu Vorbildaufnahmen sprechen hier klar für Märklin – auch das ist ein Pluspunkt, den wir honorieren. Wer hier genau hinschaut, der entdeckt feine Gravuren mit vielen Details, darunter auch den Indusi-Lokmagneten, der teilweise die Magnetschienenbremse verdeckt.

Was V 320 001 im Maßstab 1:220 auch sehr gut tut, sind die separat angesetzten, chromglänzenden Griffstangen an den Führerstandsauftiegen und an den Lokfronten. Das kennen wir bereits von der E 41, die ebenfalls für Insider-Clubmitglieder aufgelegt worden war, möchten wir aber gewiss nicht einfach zum Standard erklären und als selbstverständlich bezeichnen.



Positiv tragen zum Gesamteindruck die separat angesetzten Haltestangen rund um den Führerstand bei. In seinem Inneren finden wir zudem eine plastische Innenraumnachbildung, die durch die Fenster nur leider weder zu sehen noch zu fotografieren ist. Als Beispiel für gelungene Gravuren nennen wir die Dachlüfter, in denen unter der Abdeckung sogar die Rotorblätter sichtbar sind.

Diese Miniatur besitzt zudem noch innere Werte: Nicht angekündigt wurde die Führerstandsinneneinrichtung, die wir gefunden haben. Sie folgt ebenfalls den jüngeren Clubmodellen und findet unser Gefallen. Allerdings ist sie dunkel- statt hellgrau abgespritzt worden und deshalb von außen weder zu sehen noch ohne Demontage zu fotografieren. Der Effekt verpufft leider wirkungslos.

Genau angeschaut haben wir uns die Maschinenraumeinrichtung und -beleuchtung, die als Produktmerkmale benannt waren. Wie schon bei allen vorherigen Modellen hat Märklin die Maschinenanlage nicht plastisch nachgebildet und damit Gewicht im Bereich des Fahrwerkblocks geopfert, sondern eine schwarze Umrisszeichnung auf einem hellgrauen Träger gewählt.

Das finden wir akzeptabel, wäre allerdings in Form eines Fotodrucks deutlich steigerungsfähig und wirkungsvoller. Eher dilettantisch wirkt leider die Maschinenraumbeleuchtung, weil sie eben diesen gar nicht umfasst: Die Seitenfenster bleiben dunkel.

Beleuchtet werden von Leuchtdioden auf der Hauptplatinen lediglich die Oberlichter, mit denen die Vorbildlok ausgestattet war, weil nur ein Seitenfenster pro Lokseite den Innenraum nicht annähernd ausreichend ausgeleuchtet hätte.

Die von Märklin gewählte Lösung erscheint uns deshalb vorbildfern und unplausibel. Vergleichen möchten wir sie mit der Innenraumbeleuchtung des Schnelltriebwagens der Bauart Hamburg: Der halbe Zug bleibt dunkel, die andere Hälfte bekam Licht. Wie soll das anhand des Vorbilds erklärt werden?



Sinnlos und fernab des Vorbilds wirkt die gewählte Form der „Maschinenraumbelichtung“: Während aus den beiden Oberlichtfenstern über den Einstiegstüren helles Licht strahlt, bleibt es seitlich im mittigen Fenster beider Seiten des Maschinenraums dunkel.

Produktrückruf durch Märklin:
Am Mittwoch, 14. Juni 2023, gab Märklin einen Produktrückruf für beide bislang ausgelieferten Varianten der V 320 (Art.-Nrn. 88320 & 81320) bekannt.
Aufgrund eines möglicherweise mangelbehafteten Bauteils kann es zu einer übermäßigen Hitzeentwicklung in der Lokelektronik kommen, die zu Folgeschäden führen kann. Die Modelle sollen deshalb nicht in Betrieb genommen werden und dem Märklin-Reparaturservice zum Nachbessern zugeführt werden.
Nach unseren Recherchen waren durchgebrannte Bauteile mit Schäden am Gehäuse (und nicht auszuschließender Brandgefahr) bislang nur am Märklin-Fahrgerät Electronic08 festzustellen.
Auf unseren Test hatte der Rückruf keinen Einfluss mehr, weil er bereits abgeschlossen war. Wesentlich veränderte Messwerte erwarten wir durch die Nacharbeiten nicht.

Hervorragend und tadellos ausgeführt ist die saubere, seidenmatte bis leicht matte Lackierung samt scharfer Farbetrennkanten. Hier zeigt sich Märklins bekanntes Können wieder auf höchstem Niveau.

Nicht ganz daran heranzureichen vermag die Bedruckung. Sie ist am Lokkasten zwar vollständig, aber nicht in der gewohnt hohen Schärfe und Lupenlesbarkeit. Da ging in der Vergangenheit deutlich mehr.

Der Vollständigkeit halber erwähnt werden soll, dass das Vorbild auch Anschriften im Bereich der Drehgestelle und des Fahrwerkrahmens besaß.

Diese sind am Modell nicht umgesetzt worden, was in der Spur Z den Gepflogenheiten des Herstellers entspricht. Das ist akzeptabel, weil sie beim Vorbild schnell von Flugrost und Dreck überlagert waren und auch auf Fotos kaum auszumachen sind.



Gut gravierten und detaillierten Drehgestellen steht eine unsauber wirkende Bedruckung gegenüber, bei der selbst im Firmenschild der auch ohne Lupe erkennbare Henschel-Schriftzug als größte Schrift nicht klar lesbar ist.

Wünschenswert und vorbildrichtig gewesen wäre ein Puffertellerwarnanstrich. Das Vorbild trug in zeitweise, im dargestellten Betriebszustand war dies der Fall.

Das Märklin dies bekannt war, belegt das Pendant der Spur H0: Es wurde bei identischen Anschriften entsprechend ausgestattet.

Technische Bewertung

Nachdem wir eine äußerlich gelungene Lok mit ein paar kleineren Schwächen vorgefunden haben, möchten wir nun wissen, wie es technisch um dieses Modell bestellt ist. Konstruktiv folgt es den noch jungen Prinzipien Märklins.

Das Fahrwerk ist in Längsrichtung in zwei Hälften geteilt, die nach den elektrischen Polen getrennt sind. Der darin ruhende Glockenankermotor hat zwei Schwungmassen erhalten und gibt seine Kraft über Kardan-Wellen, Schnecke und Zahnräder auf die vier äußeren Achsen beider Drehgestelle weiter.

Maße und Daten zur V 320 001 der DB:

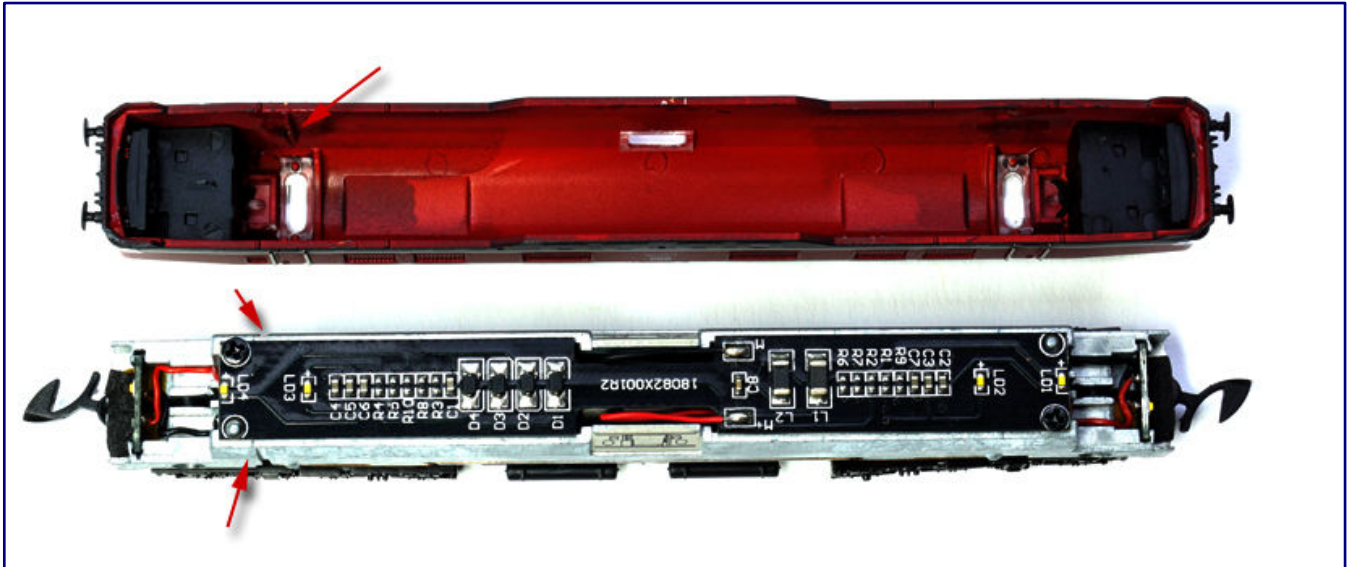
	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
Länge über Puffer (LüP)	23.000 mm	104,5 mm	104,8 mm	+ 0,3 %
Höhe über SO	4.225 mm	19,2 mm	19,5 mm	+ 1,6 %
Breite	2.995 mm	13,6 mm	13,6 mm	0 %
Gesamtachsstand	17.710 mm	80,5 mm	80,2 mm	- 0,4 %
Drehgestellachsstand	4.350 mm	19,8 mm	19,6 mm	- 1,0 %
→ 1. / 2. Achse	2.550 mm	11,6 mm	11,4 mm	- 1,7 %
→ 2. / 3. Achse	1.800 mm	8,2 mm	8,2 mm	0 %
Raddurchmesser	1.100 mm	5,0 mm	5,2 mm	+ 4,0 %
Dienstmasse	128,0 t	---	47,7 g	
Achsformel	C' C'			
Leistung	4.000 PS / 2.940 kW			
Zul. Höchstgeschwindigkeit	160 km/h			
Hersteller	Henschel			
Baujahr	1962			
Stückzahl	1 Exemplar			



Bei unserem Testmodell war das Gehäuse mittels doppelseitigen Klebebands mit dem Fahrwerk verklebt und nicht ohne Weiteres gemäß Anleitung abzunehmen. Nach dem Erfolg der Aktion wird das längsgeteilte Chassis sichtbar.

Gute Fahreigenschaften und eine sichere Stromaufnahme bestätigen die gelungene Konstruktion des Modells. Nur bedingt gilt das aber für mit ihnen abgestimmte Hauptplatine: Beim Anfahren erleuchten zunächst die warmweißen Leuchtdioden unter den Dachfenstern, die zur unvollständigen Maschinenraumbeleuchtung gehören.

Erst bei weiterem Erhöhen der Fahrspannung wird dann auch das warmweiße Dreilicht-Spitzenlicht sichtbar. Dieses Phänomen haben wir zuvor noch bei keiner Märklin-Modell so deutlich feststellen müssen. Die beiden roten Schlussleuchten setzen übrigens auch vor dem Spitzenlicht ein.



Nut und Fase (siehe Pfeilmarkierungen) an einem Lokende gewährleisten, dass Fahrwerk und Gehäuse nur in definierter Position zusammenfinden. Die Positionen LD1 bis LD4 kennzeichnen die Position der Leuchtdioden für den Lichtaustritt im Dach – an der Fahrzeugmitte zeigt die Platine solche Bausteine nicht.

Die Fahreigenschaften sind beinahe perfekt: Bereits bei 0,3 Volt Gleisspannung, die unser Test-Transformator 67011 ans Gleis legt, fährt die Lok mit umgerechnet 0,9 km/h an. Damit sie auch sicher über Weichen fährt, bedarf es 2,2 Volt Gleisspannung, die sie auf 25,9 km/h beschleunigen.

Gewiss ginge es auch noch etwas langsamer, aber so feinfühlig ist das für einheitlich für unsere Testversuche genutzte Gerät nicht. Da der Glockenankermotor den Trafo nicht nennenswert belastet, vermag er auch eine Spannung deutlich oberhalb der Nennspannung von 10 Volt abzugeben, während diese bei den klassischen Eisenkernmotoren einbricht.

Auf den Schachteln der neuen Märklin-Modelle ist 12 Volt als Maximalspannung genannt. Daran orientieren wir uns auch, haben aber auch bei der Trafo-Maximalspannung von etwa 1,5 Volt keine Erwärmung des Motors feststellen können.

Ihre umgerechnete Vorbildgeschwindigkeit von 160 km/h erreicht V 320 001 bei 9,5 V, bei 10 Volt Nominalspannung ist sie mit 185 km/h unterwegs, womit sie sich übrigens immer noch im NEM-Toleranzrahmen befindet. Bei 12 Volt fährt sie allerdings satte 215 km/h, was auch das Auge als nicht mehr stimmig erkennt.

Wie bereits angekündigt ist, bleibt die Stromaufnahme wieder erfreulich gering: Auf Trafostellung 100 nimmt die Lok 25 mA auf, bei 150 sind 36,5 mA – auch das ist im üblichen Rahmen dieser Motorengeneration. Unter Volllast steigert sie ihren „Hunger“ auf 60 mA.

Beeindruckend ist das Gewicht dieses Modells trotz Kunststoffgehäuses: Satte 47,7 Gramm messen wir, da muss sich sogar das Schmidt-Modell mit 45,3 Gramm geschlagen geben, das stets sehr schwer wirkte und auch bei der Zugkraft bis zum Erscheinen von Märklins V 188 über alle Modelle tonangebend war.

Den Rang kann die Märklin-Umsetzung dem deutlich älteren Kleinserienmodell auch nicht ablaufen, aber das liegt erkennbar daran, dass sie von ihren Haftreifen profitiert: Die Zugkraft in der Ebene, gemessen als über eine Seilrolle gezogene Anhängelast, reicht bei Märklin für 6,0 Gramm, bei Schmidt sogar für ganze 10,0 Gramm – das sind in beiden Fällen beachtliche Werte.



Vergleichend haben wir das deutlich ältere Schmidt-Kleinserienmodell (hinten) gegen die Neuheit antreten lassen: Bei der Zugkraft muss sich das Märklin-Modell trotz guter Werte deutlich geschlagen geben, bei Detaillierung und Beschriftung hat es erkennbar die Nase vorn.

In 3 % Steigung fällt der Zugkraftverlust bei Märklin geringer als bei Schmidt aus: Hier messen wir 5,25 Gramm zu 8,0 Gramm. Eine Anhängelast in Wagen lassen sich aus den Gewichten übrigens nicht ableiten. Sie taugen einzig in Vergleichsreihen, um die Zugkraft unterschiedlicher Lokomotiven im Verhältnis ermitteln zu können.



Rund dreißig Jahre Entwicklungsabstand werden besonders an den Gravuren deutlich. Die Rahmen der Fensterrahmen des Führerstands sind beim Schmidt-Modell (rechts) erst nachträglich mit Farbe bearbeitet worden, sonst fiel der Unterschied noch größer aus. Sichtbar wird aber auch die große Schwäche auf Märklin-Seite: Die Pufferbohle steht viel zu hoch und selbst die Systemkupplung zeigt sich nicht auf Norm-Höhe.

Entscheidend für Modellbahner ist daher eher, wie viele Wagen ich der V 320 anhängen kann. Hier müssen wir ein letztes Problem des Märklin-Modells deutlich aufzeigen, das viele der ausgelieferten Modelle betrifft, aber offenbar nicht alle.

Die Systemkupplung steht bei beiden Ausführungen der V 320, mit denen wir Versuche anstellen konnten, zu hoch. Das hat zur Folge, dass sie spätestens bei Einfahrt in eine Kurve ihren Zug verliert. Das verlangt dringend nach einer Nachbesserung im Rahmen des eh ausgesprochenen Rückrufs, denn so ist V 320 001 schlicht nicht anlagentauglich.



Auf der anderen Lokseite zeigt sich das Bild noch krasser: Unübersehbar ist die Höhe der völlig falsch eingestellten Kupplung. Da das Modell auf beiden Seiten angehängte Wagen spätestens bei Kurvenfahrt verliert, können wir leider nur eine fehlende Anlagentauglichkeit attestieren. Märklin ist gut beraten, auch diesen Produktmangel ernst zu nehmen und zu beheben, denn wir sind hier nicht auf einen Einzelfall gestoßen!

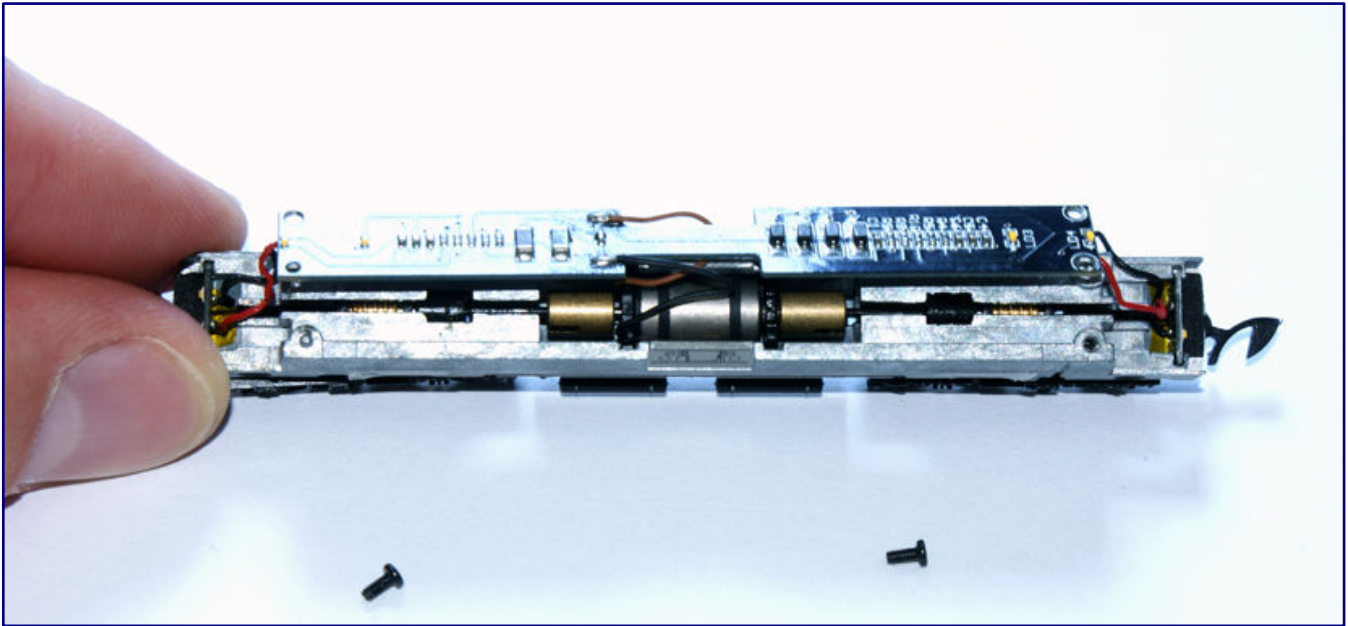
Es bleibt völlig unverständlich, dass ein solcher Missstand nicht im Rahmen von Qualitätskontrollen aufgefallen ist. Daraus können wir nur schließen, dass sich die Testfahrten auf Solo-Einsätze in einem Testparcours beschränkt haben müssen; ein Denkanstoß für praxisnähere Testreihen scheint uns in diesem Fall dringend angeraten.

Das ist sehr schade, weil diese Lok eben gewaltige Zugkräfte bietet, die es – wie sein großes Vorbild – für lange Züge prädestinieren. Zehn UIC-X-Reisezugwagen dürften in der Ebene kein Problem darstellen und auch bei langen Güterzügen wird wohl eher die Anlaglänge eine Grenze setzen als die Zugkraft des Modells.

Entsprechend bunt ist das Wagenmaterial, das eingesetzt werden kann: Im Güterverkehr kann jeder zeitgenössische Wagen aus Groß- und Kleinserie genutzt werden, was sich nicht mal auf die DB als Bahnverwaltung beschränken muss.

Vom Bw Kempten aus wurde sie als schnellste Diesellok der DB aber bevorzugt auch im schweren Reisezugverkehr genutzt. Mangels passender Altbau-Wagen, auch von der SBB, wird die Wahl hier aber wohl auf grüne UIC-X-Wagen fallen, aufgelockert von blauen 1.-Klasse-Exemplaren.

Ozeanblau-Elfenbein oder die Popfarben folgten erst in den Siebzigern, die Lok trägt Anschriften aus den Jahren vor 1968. Wer etwas mehr Farbe ins Spiel bringen möchte, der darf allerdings auf Silberlinge



Wird die Leiterplatte abgeschraubt und zur Seite gelegt, werden Glockenankermotor, zwei Schwungmassen, Kardanwellen und Schnecken im Getriebeblock sichtbar.

zurückgreifen. Da sie wesentlich komfortabler als die meisten Altbauwagen waren, setzte sie die Bundesbahn zu jener Zeit auch in D-Zügen ein – nicht immer nur als Verstärkungswagen.

Zusammenfassung

Nicht nur funktionale Winzigkeit hat im kleinsten Maßstab ihren Reiz. Auch ein Bolide wie die V 320 001 weiß die Kunden der Mini-Club zu begeistern. Das beweisen Stimmen und Kommentare, die beim Ankündigen dieses Modells und beim Ausstellen des ersten aus Serienteilen gefertigten Modells in Altenbeken 2022 zu vernehmen waren.

Keine Frage ist deshalb, dass dieser Lok ein deutlich größerer Erfolg als im Vorbild beschert sein kann. Dafür muss Märklin aber seine Hausaufgaben gewissenhaft erledigen, das heißt in diesem Fall sprichwörtlich Nachsitzen.

Geradezu peinlich ist es, wenn ein Modell über viele Monate wegen eines Befunds der Qualitätskontrolle zurückgehalten und nachgearbeitet werden muss und sich die Vorfreude des Käufers in Frust umschlägt, weil diese Lok jeden Zug nach weniger als einem Meter wieder verliert. Dem Besitzer ist es nicht zuzumuten, die Ursache zu suchen und hier selbst Hand anzulegen.

Lobenswert ist der konsequente Produktrückruf wegen eines Bauteils, das möglicherweise defekt sein kann. Wir hoffen und wünschen, dass Märklin diese Chance auch für Korrekturen an den Systemkupplungen nutzt.

Dann nämlich werden sich die tollen Gravuren, freistehenden Griffstangen und der ansprechende Gesamteindruck auszahlen und diese Lok wird viele Bewunderer und Betrachter finden, was den Stolz ihres Besitzers rechtfertigt.

Die Sinnlosigkeit einer unvollständigen Maschinenraumbeleuchtung, die vor den Schluss- und Spitzensignalen zu sehen ist, stellen wir ebenfalls offen in Frage und möchten damit einen Denkanstoß für künftige Modelle liefern.



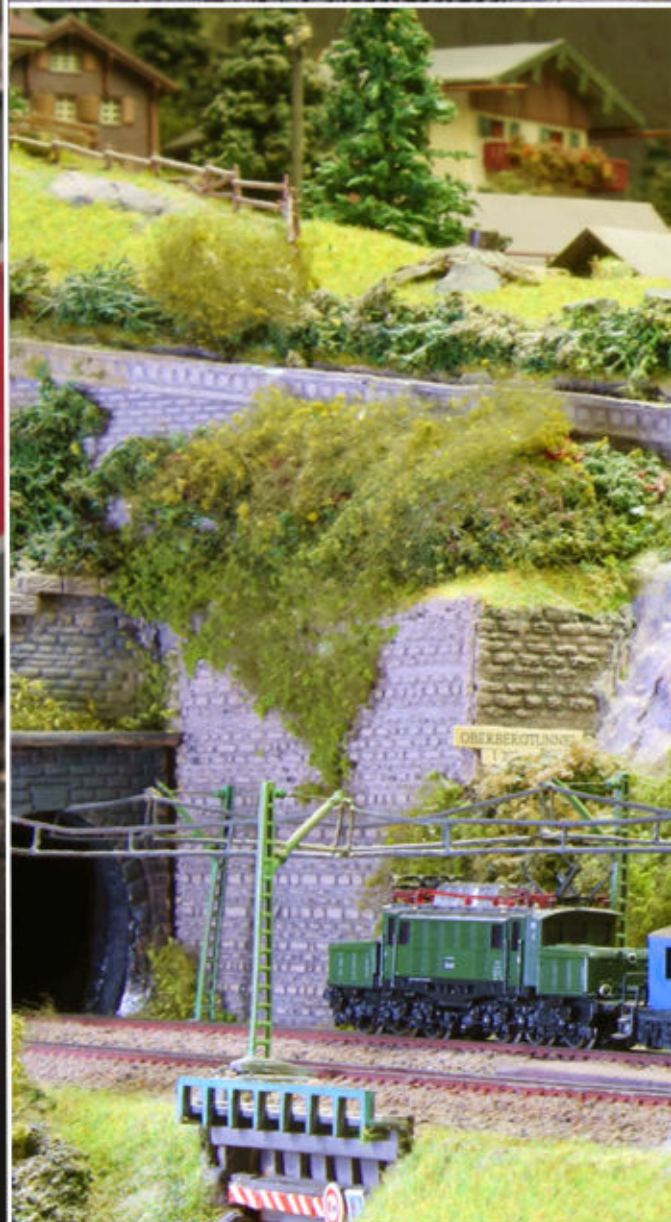
Einsatzmöglichkeiten gibt es für die im Bw Kempten beheimatete V 320 001 zu Genüge. Bunt mischen lassen sich Güterzüge, doch das Vorbild kam dort meist im Schnellzugdienst zum Einsatz. Märklins Neubau-Reisezugwagen sind hier ebenso einsetzbar wie einzelne Silberlinge. Was wir im Programm an dieser Stelle schmerzlich vermissen, sind neben Altbau- vor allem auch SBB-Reisezugwagen für die Epoche III.

Wir vertrauen Märklins Willen und Kompetenz, weshalb wir V 320 001 in der frühen DB-Ausführung für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Lokomotiven nominieren. Sind die Hausaufgaben erst einmal erledigt, haben wir es sicher in zweierlei Hinsicht mit einem Schwergewicht zu tun!

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

SONDERAUSSTELLUNG KLEIN TRIFFT GROSS

50 Jahre Baugröße Z, 1:220
19. März 2023 bis 17. März 2024



märklin



Besuchsinformationen:

www.eisenbahnmuseum-schwarzwald.de
Infotelefon +49 (0) 74 22 / 29 - 3 00

Gewerbepark H.A.U. 22
78713 Schramberg



Baureihe 01⁵ für die Spur Z

Pleiten, Pech und Pannen

Die Liebhaber der Deutschen Reichsbahn in der früheren DDR bilden eher eine Minderheit in unserer Baugröße. Zuletzt hat Märklin versucht, ihre Zahl mit Modellen aus der Zeit vor der Wende zu mehren. Einer ihrer größten Wunschmodelle dürfte die frühere Vorzeigedampflok der Baureihe 01⁵ gewesen sein. Anlässlich des letztjährigen Jubiläums sollte dieser Traum in Erfüllung gehen. Wir fühlen der Formneuheit auf den Zahn.

Die Schnellzugdampflok der Baureihe 01⁵ ist sicher ein Modell, das in Ost wie West Kunden finden kann: Markant und bekannt war dieser Dampfloktyp, zudem kamen die Maschinen mit Interzonenzügen bis in die Bundesrepublik Deutschland. Dort waren sie beliebte Fotoobjekte.

Das ist sicher ein Grund, warum Märklin sich finanziell am Aufarbeiten der 01 519 beteiligt hat und seinen Schriftzug am Tender hat anbringen lassen. Die Museumsmaschine der Eisenbahnfreunde Zollernbahn ist daher auch die Vorlage für das Spur-Z-Modell (Art.-Nr. 88019), das wir heute besprechen wollen.



Nach der schnellen Überarbeitung hinterlässt das Modell der 01 519 (Art.-Nr. 88019) auf der Anlage einen weitgehend stimmigen Eindruck.

Seinem angegebenen Betriebszustand von 2016 folgend, gehört das Modell in die Epoche VI. Sehen wir vom Eigentümer-Schriftzug an den Führerhausseitenwänden und den Märklin-Emblemen am Tender ab, wäre es problemlos auch als Reichsbahn-Diensten einsetzbar. Genau das wird Märklin sicher schon eingeplant haben und wir sind gespannt, ob dann auch andere Merkmale wie Öltender, Seitenschürzen und Boxpok-Räder variiert werden.

Doch wir möchten uns jetzt nicht in Träumereien verlieren, sondern das ausgelieferte Modell prüfen und begutachten. Der Tender, zu dem wir später kommen werden, und das Fahrwerk sind vorhandene Teile, die nicht Bestandteil der Neukonstruktion sind. So konnte das Fahrwerk von der Baureihe 01 übernommen werden, wie sie 2012 erschienen ist.

Darin begründet liegt allerdings auch die gravierendste Maßabweichung gegenüber dem Vorbild: Obwohl die Achsstände von Lok und Tender für sich gut getroffen sind, weist der Gesamtachsstand den größten Ausreißer auf (siehe Tabelle).



Weil Märklin beharrlich ein 51 Jahre altes Museumsrelikt durch das Programm schleppt, bleiben uns Eindrücke wie dieser weiter nicht erspart: Der Lok-Tender-Abstand ist nicht nur viel zu groß, sondern angesichts des längst erreichten Detaillierungsgrads völlig aus der Zeit gefallen. Zudem fehlt dieser wie auch vielen anderen Dampflokmodellen die bauarttypische Kohlenkastenerhöhung.

Die fast 4 mm gehen zum großen Teil auf den (wieder einmal) fürchterlich großen Lok-Tender-Abstand zurück, lassen sich allein damit aber noch nicht erklären, denn die Länge über Puffer ist nicht mal 1 mm zu groß geraten. Wie kann das sein?

Maße und Daten zur Schnellzugdampflok Baureihe 01⁵ der DR:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
· Länge über Puffer (LüP)	24.350 mm	110,7 mm	111,4 mm	+ 0,6 %
· Höhe über SO	4.550 mm	20,7 mm	21,1 mm	+ 1,9 %
· Breite (Umlauf)	3.100 mm	14,1 mm	14,2 mm*	+ 0,7 %
· Achsstand Lok	12.400 mm	56,4 mm	56,1 mm	- 0,5 %
· Achsstand Lok & Tender	20.320 mm	92,4 mm	96,0 mm	+ 3,9 %
· Laufrad-Ø vorne	1.000 mm	4,5 mm	4,2 mm	- 6,7 %
· Laufrad-Ø hinten	1.250 mm	5,7 mm	5,0 mm	- 12,3 %
· Kuppelrad-Ø	2.000 mm	9,1 mm	8,7 mm	- 4,4 %
· Dienstmasse	183,8 t**	---	44,5 g	
· Achsformel	2'C1' h2			
· Leistung	2.450 PSi / 1.802 kW**			
· Zul. Höchstgeschwindigkeit	130 km/h			
· Umbaujahre	ab 1961			
· Ausmusterung	1977 – 1982			
· Stückzahl	35 Exemplare			

* Breite über Zylinder beträgt 16,5 mm
 ** Kohleversion (Masseangabe mit vollen Vorräten)

Die Erkenntnis aus beiden Abweichungen, die nicht ohne weiteres zueinander passen wollen, lautet: Die Lok - nicht der Tender - ist zu kurz ausgeführt worden.

Die DR hatte am vorderen Rahmenabschluss einst noch ein Stück anschauen müssen, womit die Länge im Vergleich zur Spenderlok wuchs, um hinter der Schürze die Pumpen unterbringen zu können.

Märklin hat seine Neuheit nicht auf ein angepasstes Fahrwerk gesetzt, sondern es um das vorhandene der Baureihe 01 herumkonstruiert.

Zurückgeht dessen Grundkonstruktion auf das Jahr 1972 und die Baureihe 03. Das ist prinzipiell nicht

zu kritisieren, solange es nicht störend auffällt, doch in diesem Fall ist eben das nicht besonders gut gelungen, wie wir noch sehen werden.



Gelungen und ansprechend wirken die Strom- und Rohrleitungen unterhalb des Umlaufs. Bei näherem Hinsehen zeigen sich im Vorbildabgleich aber auch Unstimmigkeiten: Der Steuerungsträger sitzt erkennbar höher und die Schürze ist zu steil aufgefallen, was wohl der zu geringen Gesamtlänge der Lok zuzuschreiben ist.

Ansprechend wirken viele Details im Fahrwerksbereich, die gut wiedergegeben sind. Dazu gehören auch freistehende Leitungen, die Teil des Gehäuses sind – vor allem auf der Heizerseite unterhalb des Führerhauses. Einzig der Steuerungsträger reicht beim Vorbild erkennbar tiefer. Hier stimmt entweder die Kessellage nicht oder es sind Proportionen der Lok verzerrt worden.

Lobenswert sind die Speichenräder im Tender, wohingegen jene an der Lok einige Wünsche offenlassen, denn sie fallen vor allem durch störende Gitter auf, die nur unzureichend beseitigt wurden. Dass die Gegengewichte nicht nach außen überstehen, sondern tiefer als der Radreifen stehen, akzeptieren wir wie bei allen anderen Dampflokmodellen.

Dies ist dem erforderlichen Platz für die Teile der vollbeweglichen Detailsteuerung geschuldet. Sie ist ein Merkmal, mit dem Märklin auch neue Kunden ansprechen kann und auf Höhe der Zeit ist, weil das Gestänge die Modelle erheblich näher ans Vorbild rückt.

Das äußere Erscheinungsbild

Am Lokgehäuse fallen zuerst die Klarsichteinsätze in den vorderen Seitenfenstern des Führerstands auf. Das ist lobenswert, weil Märklin dies noch längst nicht zum Auslieferungsstandard aller Dampflokmodelle gemacht hat.

Aber das war es auch fast schon mit den positiven Eindrücken. Gewiss ist diese Neuheit nicht misslungen, aber nach einem ersten guten Eindruck fallen leider einige Unstimmigkeiten auf. So wirkt auch das Führerhaus im Vergleich zu Originalaufnahmen irgendwie zu schmal.

Tatsächlich dürfte seine Breite aber stimmen, denn am unteren Viertel ist eine deutliche Kante wahrzunehmen, die es beim Vorbild nicht gibt. Der Grund erschließt sich uns nicht, aber hier wirkt es irgendwie, als haben die Konstrukteure ohne Not noch etwas Führerhaus an die maßstäbliche Konstruktion „angebastelt“.

Erklären lässt sich das aus unserer Sicht nur, wenn hier entstellte Proportionen weitgehend getarnt werden sollen.

Eine mögliche, falsche Kesselanlage hatten wir ja schon zuvor vermutet, die auch hier erkennbare Abweichungen hinterlassen haben könnte.

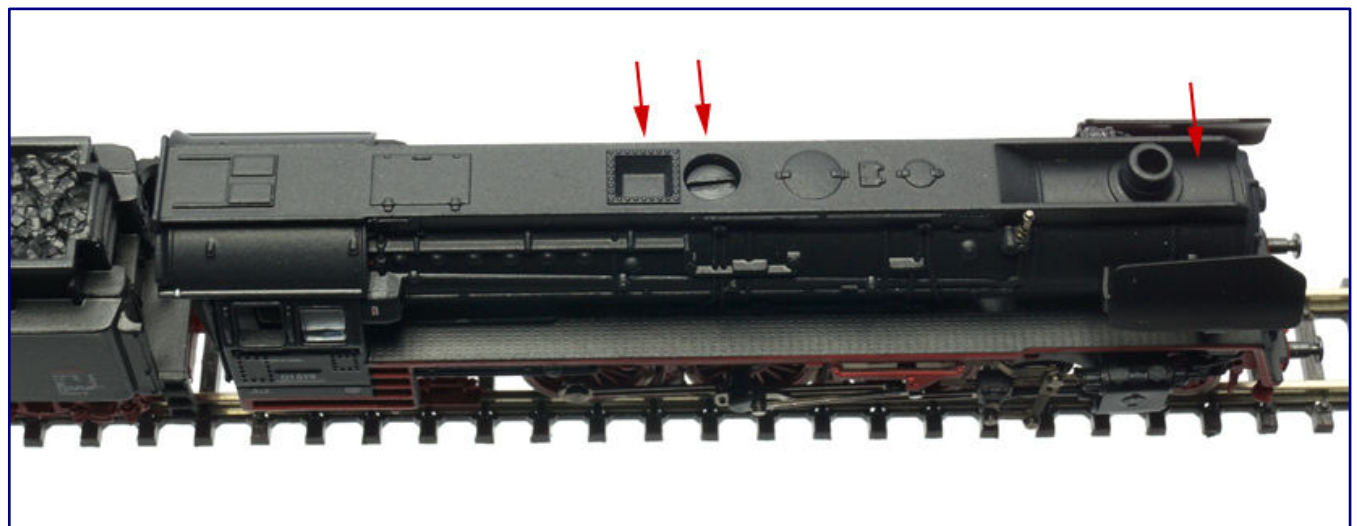
Die Kesselgravuren sind aus unserer Sicht in Ordnung, zeigen Waschluken, Stellstangen und Leitungen sowie auch typische Haltstangen. Wie in unserem Maßstab üblich, sind diese nicht freistehend ausgeführt.

Zu erwähnen ist aber auch, dass sie qualitativ nicht an Märklins beste Konstruktionen heranreichen können, was besonders an Absperrrädern deutlich wird.

Schauen wir von oben auf das Modell, ist das Störgefühl am größten: Das verschließbare Oberlichtfenster ist graviert, aber in seiner Eigenschaft nur mit Phantasie als solches zu erkennen. Das ist schade, denn diese Fenster sind eines der typischen Merkmale von Reko-Dampflokomotiven der DR.



Beim Vorbild erhielt die Baureihe 01⁵ ein neues, geschweißtes Führerhaus, bei Märklin eine Phantasieumsetzung: Das Verhältnis der Länge zur Höhe stimmt nicht, die mit Pfeilen markierte Kante widerspricht komplett dem Vorbildeindruck.



Der Blick von oben mag uns nicht zufriedenstellen: Der größte Fauxpas, der sich am Modell einer Reko-Dampflok machen lässt, ist wohl der vergessene Mischvorwärmerkasten (Pfeil ganz rechts); Märklin hat dies inzwischen nachgebessert. Was bleibt, sind die störende Gehäuseschraube in einem nicht abgedeckten Loch (mittlerer Pfeil) und die fehlenden Sicherheitsventile im Ausschnitt der Domverkleidung (linker Pfeil). Für den geforderten Kaufpreis dürfen Kunden mehr erwarten.

Wandert unser Blick weiter nach vorn, klappt im geschlossenen Kesselscheitel mit den Seitenblechen ein beinahe quadratisches Loch, davor ein weiteres, in dem – tief versenkt - die Gehäuseschraube zu sehen ist. Die rechteckige Öffnung ist vorbildgerecht, nur müssten darin drei Sicherheitsventile sitzen, die Märklin auch bei deutlich älteren Modellen schon nachbilden konnte.

Die nicht verdeckte Gehäuseschraube ist ebenso wenig zeitgemäß, denn das wusste Märklin bereits 1994 bei der westdeutschen Baureihe 10 mit einer Abdeckkappe besser zu lösen. Freundlich ausgedrückt: Dieses Modell, das für DR-Begeisterte so wichtig ist und auch Einsatzmöglichkeiten auf DB-Gleisen aufweist, wirkt irgendwie lieblos umgesetzt.



Die Lokfront weist entfernt Ähnlichkeit zum Vorbild auf: Das obere Spitzenlicht ist zu tief platziert, die Vorreiber wirken nicht stimmig und wegen einer deutlich zu kurzen Schürze sitzen die unteren Laternen beinahe auf der Pufferbohle statt in deren Mitte, zu allem Überfluss auch zu eng beieinander.

sind nun an der Lokfront angekommen und hier stimmt einfach gar nichts. Die Lok sieht ansprechend, aber eben nicht korrekt aus. Der fehlende Mischvorwärmer war es nicht allein.

Auch die Rauchkammertür stimmt in ihren Proportionen nicht, weshalb die Vorreiber im Abgleich zu Vorbildfotos merkwürdig aussehen. Das obere Spitzenlicht sitzt zu tief und die beiden unteren etwas zu weit innen.

Die markante Schürze der DR-Lok ist zu kurz, weshalb die unteren Spitzenlichter auch deutlich zu nahe der Pufferbohle zu finden sind. Dem DR-Vorbildkenner wird schon etwas Phantasie abverlangt, um die Baureihe 01⁵ sicher zu identifizieren.

So fällt es uns schwer, die positiven Eindrücke gleichermaßen deutlich zu formulieren. Zu ihnen gehört auf jeden Fall die matt wirkende Kunststofffarbe, die ihr Material im Vergleich zu den Metallteilen nicht gleich verrät. Auch die Lackierung ist am gesamten Modellsauber und trennscharf ausgeführt.

Zu heilen weiß diese gravierenden Schwachpunkte Bahls Modelleisenbahnen, denn der Kleinserienhersteller hat gleich reagiert und einen Zurüstsatz aus dem 3D-Druck konstruiert und aufgelegt. Vertrieben wird dieser über den 1zu220-Shop.

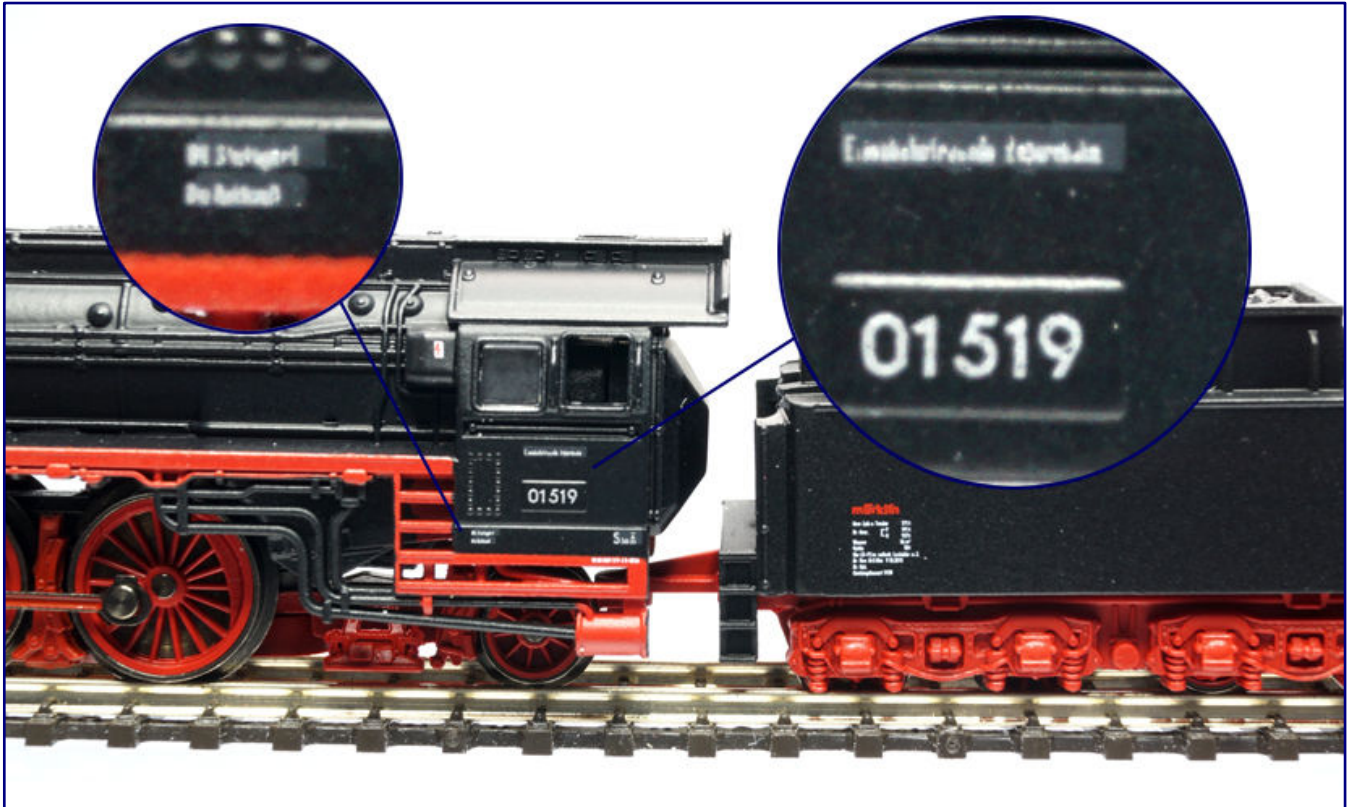
Der Teilesatz enthält einen Einsatz mit den fehlenden Kesselventilen und gleich zwei Domdeckel (1 x Reserve) zum Verdecken der Schraube.

Mitgegeben wird auch ein Ansetzteil für den peinlichsten Fehler, den ein Hersteller an einer Reko-Lok nur machen kann: Märklin hat vor dem Schlot den eckigen Speicherkasten des Mischvorwärmers völlig vergessen!

Das wurde inzwischen über ein eigenes Aufsetzteil nachgebessert, doch ein solcher, zudem im Werk auch unentdeckter Fauxpas spricht leider Bände.

Dies ist der Höhepunkt in einer Reihe, die leider nur den Namen „Pleiten, Pech und Pannen“ verdient, doch leider noch nicht deren Schlusspunkt. Wir

Die Qualität der Bedruckung erreicht nicht das gewohnte Märklin-Niveau, denn es sind in der Makroaufnahme Lücken im Eigentümerschriftzug am Führerhaus auszumachen und es gibt einen sichtbaren Versatz zwischen den Schildern für die Beheimatung und ihrem Aufdruck.



Auch den Tampondrucken bleibt Märklin hinter seinen Möglichkeiten: Wir bemängeln einen seitlichen Versatz der Aufdrucke (linke Ausschnittsvergrößerung) und vor allem Lücken in den Anschriften am Führerhaus (rechte Ausschnittsvergrößerung), die diese Betriebsanschriften unleserlich machen.

Eine wahre Zumutung ist und bleibt der 51 Jahre alte Tender, von dem Märklin immer noch nicht abgerückt ist, obwohl wir dies schon häufig bemängelt haben.

Wie bei jeder Auslieferung, die mit diesem Erinnerungsstück an eine lange Firmengeschichte auskommen muss, weist er die bekannten Mängel auf, die den Kunden einfach für den geforderten Preis einfach nicht mehr zuzumuten sind: hinten Riesenslaternen wie Tellerminen und oben Kohlenbrocken, die nicht durch eine Feuertür passen würden.

Bild rechts:

Im Kohlenkasten des antiquierten Tenders lagern Felsbrocken und selbst der verbliebene Grat auf dem Wasserkasten führt nicht zum Ausschuss. Preis und Leistung stimmen bei diesem Modell einfach nicht.



Auch eine aufwändige Bedruckung, die neben den Reflektoren der Laternen auch zweifarbige Blitzwarnpfeile umfasst, reißt das Ruder hier nur teilweise um. An der Tenderseitenwand zeigen die Anschriften übrigens deutlich mehr Druckschärfe als an der Lok.



Auch die Rückansicht löst bei uns trotz der aufwändigeren Bedruckung mit Blitzwarnschildern keine Begeisterungstürme aus: Die fehlende Kohlenkastenerhöhung wirkt sich auch auf den Gesamteindruck aus, viel schlimmer sind aber die großen „Tellerminen“, mit denen Märklin seit Jahren die Laternen nachzubilden versucht.

Der viel zu große und nicht korrigierbare Lok-Tender-Abstand des museumsreifen Einheitstenders dürfte mittlerweile den zwischen zwei Reisezugwagen überschreiten. Und die Kohlekastenerhöhung seines Vorbilds (im angegebenen Betriebszustand 2016) fehlt schließlich auch.

Zur Krönung weist unser Testmodell zwischen den Wasserkastendeckeln auch noch einen Oberflächenfehler auf, der - außer offenbar für die Qualitätskontrolle - nicht zu übersehen ist. Er betrifft aber nicht die gesamte Serie.

Ehrenrettung Technik?

Nachdem das Äußere bei uns keine Jubelstürme auszulösen weiß, richtet sich der Blick auf die Technik. Angetrieben wird das Modell über Schnecke und Zahnräder von einem Glockenankermotor im Führerhaus. Das Getriebe arbeitet auf alle drei Kuppelachsen.

Vorne besitzt die Dampflok ein Spitzenlicht, das fahrtrichtungsabhängig warmweiß aus den drei Laternen erstrahlt. Verantwortlich zeichnen dafür wartungsfreie Leuchtdioden, die schon bei geringer Spannung am Gleis auf sich aufmerksam machen.

Für den Fahrtst haben wir das Modell zunächst 1,5 Stunden eingefahren und dann am Märklin-Transformator 67011 betrieben. Zugkraftwunder sollten wir von einem Dampflokmodell in der Spurweite Z nicht erwarten, aber die Baureihe 01⁵ ist durchaus mit ansehnlichen Schnellzügen unterwegs.

Was die Museumslok im Vorbild so zu bewegen hat, schafft ihre Miniatur auch. An der Seilrolle zog sie 4,5 Gramm in der Ebene, in einer Steigung von 3 % immerhin noch 3 Gramm. Das liegt etwas oberhalb den Mikado-Modellen und auf vergleichbarem Niveau anderer Pacific-Schnellzuglokomotiven Märklins.



Auch wenn gute Fahreigenschaften und ausreichend Zugkraft für vieles entschädigen: So richtig Freude aufkommen will bei uns mit diesem Modell nicht, dafür ist die Liste an Fehlern einfach zu groß.

Bei Volllast drehen ihre Räder durch, was den Motor schont. Dann nimmt sie 40 mA Strom auf. Bei Trafostellung 100 sind es nur 17 mA, die sich bei Stellung 150 auf 24 mA steigern. Auch das ist im erwarteten Bereich dieses Motortyps und spricht für ein gut laufendes Getriebe.

Sanft angefahren ist die kleine Lok bereits bei 0,3 Volt Gleisspannung. Dann bewegt sie sich mit umgerechnet 1,4 km/h. Um sicher auch über jede Weichenstraße zu kommen, mussten wir die Gleisspannung aber auf 2,2 Volt erhöhen. Dann ist 01 519 mit umgerechnet 31 km/h unterwegs – auch das ein akzeptabler Wert.

Da ein Glockenankermotor den gewählten Test-Trafo nicht ausreichend belastet, vermag er weit über die nominalen 10 Volt Spannung ans Gleis zu legen. Laut Schachtel darf die Lok aber sogar mit 12 Volt betrieben werden. Zu beiden Spannungen haben wir die umgerechnete Geschwindigkeit ermittelt: Sie betragen 186 und 214 km/h. Mit der vorbildgerechten Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h fährt die Miniatur bei 7,8 Volt Spannung.

Einem Wunsch unserer Leser nachzukommen bedeutet es, an dieser Stelle auch Zugbildungsvorschläge zu unterbreiten. Geeignetes DR-Wagenmaterial für den Schnellzugverkehr gibt es in der Spurweite Z bislang nicht. Hier ist Eigenbau gefragt, eventuell lassen sich vielleicht 3D-Druck-Konstruktionen finden.

Ein Glücksfall ist es aber sicher, dass hier eine Museumslok wiedergegeben wurde und wir sie in die Epoche VI einordnen dürfen. Deshalb lässt sich bedenkenlos auf DB-Wagenmaterial zurückgreifen. Dies kann klassisch grün ausfallen, aber gewiss auch dem ozeanblau-elfenbeinfarbenen Farbkonzept folgen.

Soll eine Plandampfaktion wiedergegeben werden, sind auch „Rotlinge“ passend, also ehemalige Silberlinge im verkehrsroten Anstrich von DB Regio. Wer den Märklin-Schriftzug am Tender entfernt oder überdeckt, der hat beinahe eine DR-Lok vor sich, die ihre Anschriften vor 1970 trägt.

Dann lässt sich die Miniatur auch vor einem Interzonenzug aus DB-Material einsetzen. Bedacht werden sollte dann aber, dass es in jener Zeit noch chromoxidgrün oder stahlblau lackiert war. Nur Silberlinge

bieten hier etwas Abwechslung, denn diese Wagen kamen einst als sehr moderne Vertreter auch häufig in Fernzügen zum Einsatz, teilweise zumindest als Verstärkungswagen in D-Zügen.

Damit fassen wir unsere Testeindrücke nun zusammen. Technisch liegt dieses Märklin-Modell mit den jüngeren Dampflokomotiven aus gleichem Haus auf einer Höhe. Ein vorbildgerechter Einsatz ist ohne weiteres möglich und im Programm kommt dieser DR-Baureihe eine bedeutende Rolle zu.



Mangels DR-Reisezugwagen bleiben für die Zugbildung nur solche der DB übrig, aber bei 01 519 handelt es sich in diesem Betriebszustand ja auch um eine Museumslok. Schnellzugwagen und Silberlinge dürften typische Garnituren sein, die sie bei Sonderfahrten und Plandampf am Haken hat.

Umso schwerer wirken die äußeren Fehler, die wir gefunden haben. Diese Lok wurde offenbar auf ein vorhandenes Fahrwerk konstruiert, das nicht hinreichend passte. So sind einige Proportionen verzerrt und vor allem die Lokfront stimmt nicht. Den Mischvorwärmer einer Reko-Lok zu vergessen, wirft viele Fragen auf.

Aber auch in der weiteren Umsetzung, gemeint sind Kesselgravuren und die Lokbedruckung, bleibt Märklin deutlich hinter den eigenen Möglichkeiten zurück. Gerade Vorbildkenner wird es ärgern, dass sie weitere Kosten eingehen müssen, um dieses Modell näher an sein Modell zu rücken. Und auch damit ist es nur näherungsweise erreichbar.

Hersteller des Basismodells:

<https://www.maerklin.de>

Erforderliche Zurüstteile:

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

<https://www.1zu220-shop.de>

Rekolok Baureihe 01⁵

Das Kraftpaket der DR

Wie auch die DB im Westen, so konnte die DR (Ost) noch auf längere Zeit nicht auf die Dampflokomotiven verzichten. Besonders setzte ihr dazu auch noch ein Mangel an hochwertigen Schnellzuglokomotiven zu. So wurde die Baureihe 01 einer aufwändigen Rekonstruktion unterzogen, die sie zu einer der leistungsfähigsten Dampflokomotiven Deutschlands machte. Neu eingereiht als Baureihe 01⁵ erhielten 28 von 35 Maschinen zudem eine Ölfeuerung.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der deutschen Teilung verblieben im Osten insgesamt 70 Lokomotiven der Baureihe 01. Sie gelangten in den Bestand der Deutschen Reichsbahn auf dem Staatsgebiet der späteren DDR.

Wegen schwerer Kriegsschäden mussten jedoch fünf Exemplare (01 026, 030, 035, 110 und 214) ausgemustert werden. So konnte die DR nur auf 65 Maschinen für den schweren Schnellzugdienst zurückgreifen. Hinzukam auch, dass keine einzige Lok der dreizylindrigen Ausführung 01¹⁰ auf ihrem Hoheitsgebiet verblieben war.

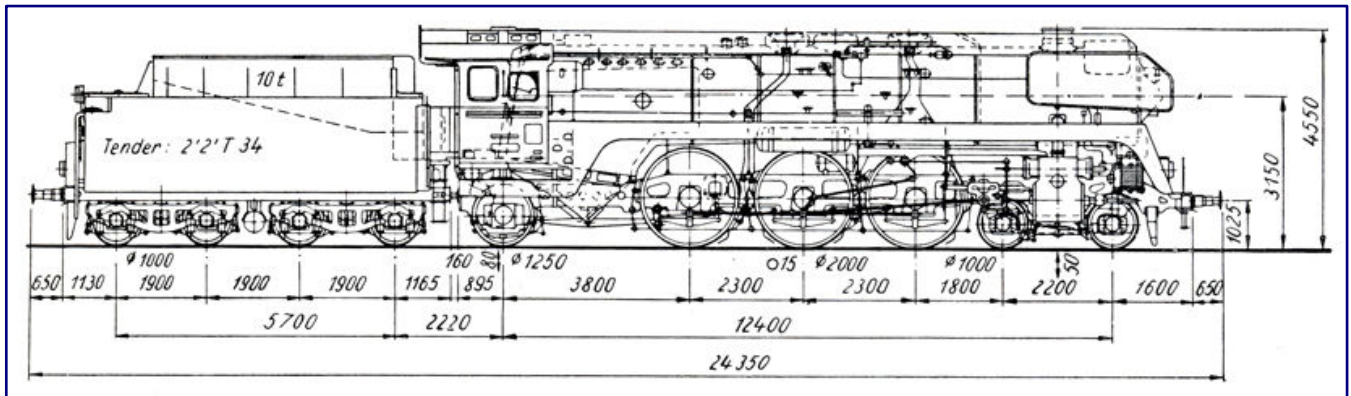


Viele Jahre war die Baureihe 01⁵ eine Stütze des Reisezugverkehrs bei der DR. Als die ölgefeuerte 01 0513 am 16. Oktober 1977 mit E 802 nach Leipzig den Schrankenposten 45 kurz vor Könitz passiert, ist ihr Stern aber bereits am Sinken. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung.

Folglich stand die Reichsbahn gleich vor mehreren Aufgaben: Reparatur der drängendsten Kriegs- und Verschleißschäden sowie ein Ertüchtigen der Maschinen für schwerste Zugdienste, weil sie noch auf Jahre hinaus das Rückgrat des Schnellzugdienstes bilden würden.

Der Prozess, der dieses Ziel sichern sollte, begann mit der sogenannten „Lokgesundung“: Je nach Zustand und Bedarf der Lok bekamen sie geschweißte Ersatzzylinder, geschweißte Drehgestelle (mit 1.000-mm-Laufrädern), große Ausgleichshebel und Bremsen an der Schleppachse.

Diese Maßnahmen sorgten auch für eine weitere Vereinheitlichung der Baureihe 01, denn kaum eine der Dampflokomotiven hatte zuvor schon werksseitig alle diese Merkmale. Viele bedurften auch neuer Stehkessel. Trotzdem gelangten die Vertreterinnen der bekanntesten deutschen Einheitslok absehbar an die Grenze ihrer Nutzungsdauer.



Um die Eleganz der Lokomotiven zu unterstreichen, auf die sich die Boxpok-Räder negativ auswirkten trugen die Maschinen der Baureihe 015 anfangs Umlaufschürzen, wie sie die DR auch in der ersten Zeichnung festgehalten hat. Abbildung: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 Tr, Sammlung Trainini®

Ende der Fünfziger waren einige Exemplare bereits dreißig Jahre alt und wurden absehbar „ausmusterungsreif“. Da die DR weiter nicht auf sie verzichten konnte, bedurfte es einer umfassenden Modernisierung und Ertüchtigung für weitere Betriebsjahre.

Dies war im Februar 1959 die Stunde für eine Aufnahme ins Rekonstruktionsprogramm, wie die umfassende Generalüberholung im Sprachgebrauch der DDR genannt wurde. Ursprünglich sollten alle 65 vorhandenen Exemplare einbezogen werden. Weil das Raw Meiningen Einwände wegen hohen Umbaufwands erhob, reduzierte sich der Fokus auf die Betriebsnummern ab 01 102.

Im November 1963 erfolgte dann endgültig eine Kehrtwende seitens der HvM: Angesichts der Kosten von mehr als 400.000 Mark pro Lok fiel die Entscheidung, nur 35 Stück aus dem Bestand der Rekonstruktion zu unterziehen.

Diese ist aber in beachtenswerter Weise erfolgt: Der neu eingebaute Verbrennungskammerkessel „01E“ besaß dieselbe Masse wie der vorherige Einheitskessel, übertraf mit seiner hohen Belastbarkeit und Dampfleistung sogar den Neubaukessel der DB für die Baureihen 01 und 01¹⁰.

Bei einer spezifischen Heizflächenbelastung von 75 kg/m²h konnte er 16,8 t/h Dampf liefern, was den Wert des Bundesbahn-Pendants um satte 2 t/h übersteigt. Dieser Reko-Kessel war damit der leistungsfähigste Kessel, der je auf der Baureihe 01 verbaut war. Er verhalf den DR-Maschinen dazu, eine der besten deutschen Dampflok-Typen zu werden, die sogar in den Leistungsbereich der Dreizylinder-Maschinen Baureihe 01¹⁰ vordrang.

Der Auftrag zum Ausarbeiten der Rekonstruktion ging an die FVA Halle (Saale), später VES-M Halle, und deren Leiter Max Baumberg. Seine Mitarbeiter und er legten großen Wert auf das äußere Erscheinungsbild. Die Baureihe 01 sollte eine moderne und imposante Maschine werden, die dem Stil ihrer Zeit entsprach.



Am 5. September 1976 hat die kohlegefeuerte 01 1518-8 in Berlin-Lichtenberg den E 314 „Gedania“ nach Gdynia (Gdingen/Gotenhafen) am Haken. Die Fotoperspektive erlaubt es, unsere Kritikpunkte am Märklin-Modell zur Lage des Steuerungsträgers (vgl. Seite 18) und zum vorbildwidrigen Führerhaus (vgl. Seite 19 oben) selbst zu überprüfen. Foto: Dr. Uwe Knoblauch, Sammlung Eisenbahnstiftung.

So wurde die Kessellage unter Ausnutzen der Fahrzeugumgrenzungslinie II erhöht, womit die Kesselmitte auf 3.150 mm über Schienenoberkante (SO) lag. Dies versprach auch einen Vorteil für den späteren Einbau einer Ölhauptfeuerung. Die umgebauten Dampflokomotiven erhielten Mischvorwärmer der Bauart IfS, deren Behälter vor dem Schlot oberhalb der Rauchkammer platziert wurde.

Die Kesselaufbauten erhielten vom Schornstein bis zum Führerhaus eine durchgehende Verkleidung, die eine einheitliche und ebene Oberkante bewirkte. Getauscht wurden auch die Führerhäuser gegen geschweißte Neubauten nach den Maßen der Einheitsbauart, zusätzlich versehen mit aufschiebbaren Oberlichtfenstern.

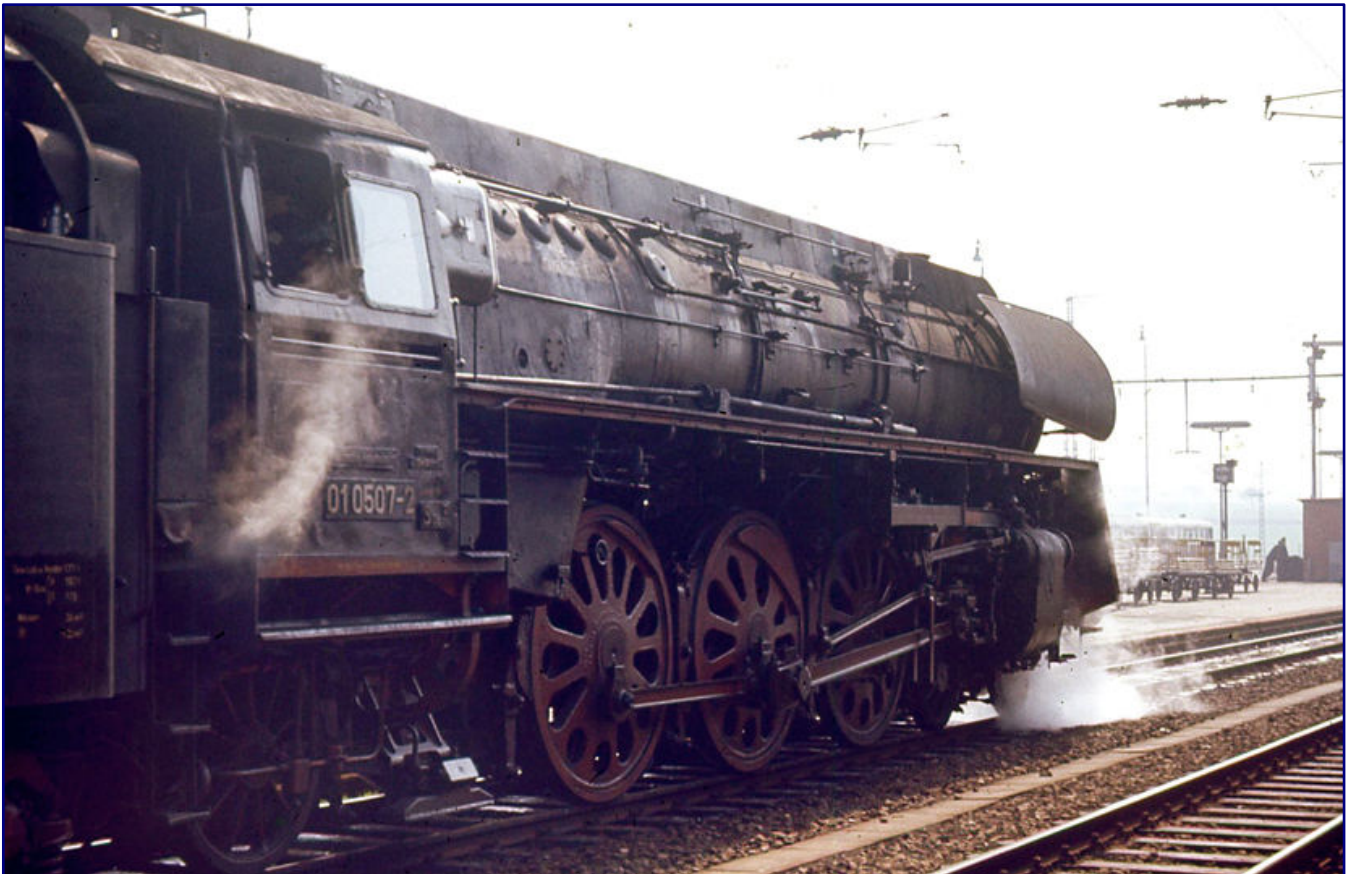
Alle Umbauten mit Ausnahme von 01 501 und 01 503 erhielten neue Drehgestelle in Schweißkonstruktion, während nur zwei Maschinen (01 501 und 01 520) neue Stahlgusszylinder erhielten. Gesichtsprägend waren zudem die spitzen Rauchkammertüren, die den Maschinen zusammen mit den für sie typischen Witte-Windleitblechen den Spitznamen „Fledermaus“ einbrachte.

Desaster mit Boxpok-Rädern

Bereits während der Rekonstruktion der Baureihe 01 begannen sich Speichenbrüche in den Kuppelachsen der Lokomotiven zu häufen. Versuchsweise wurden acht der Rekoloks – in Summe wurden es am Ende sogar zwölf – deshalb mit sogenannten Boxpok-Rädern ausgestattet. Dies blieb eine einmalige Entwicklung im deutschen Lokomotivbau.

Es handelt sich bei ihnen um Scheibenräder aus Stahlgussteilen, in die zum Einsparen von Gewicht kegelförmige Öffnungen eingebracht sind, die einen speichenähnlichen Eindruck auf den Radflächen erzeugen. Erstmals zum Einsatz kam sie 1933 bei der New York Central.

Neben den USA fanden sie noch Verwendung in der UdSSR und in China, wo deutlich höhere Achslasten als 20 Tonnen üblich waren. Boxpok-Räder bieten den Vorteil geringerer Herstellungskosten, sind vergleichsweise leicht und lassen sich auch einfach auswuchten.

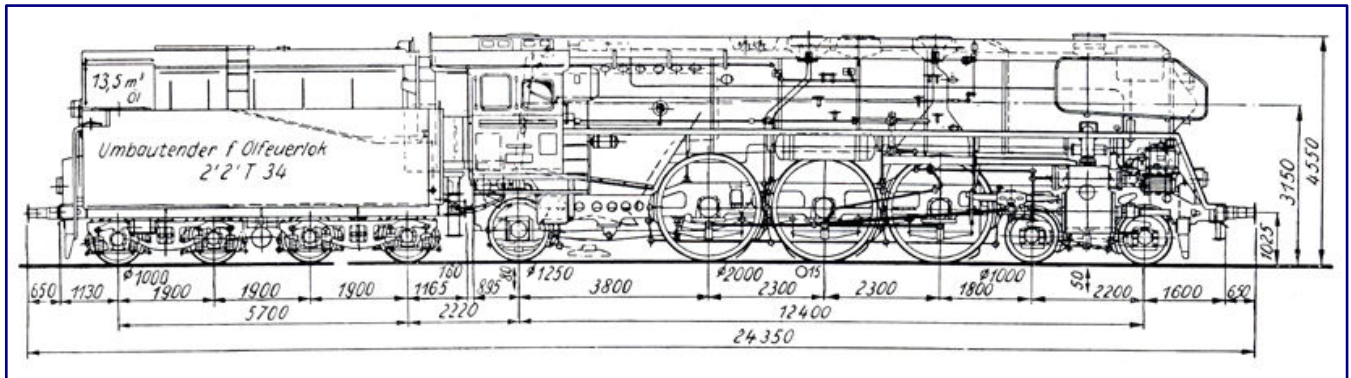


1972 kamen die Reko-Lokomotiven im Transitverkehr auch noch auf das Hoheitsgebiet der DB. So konnte die noch mit Boxpok-Rädern ausgestattete 01 0507-2 in Bebra abgelichtet werden. Foto: 8474tim (CC-BY-SA-3.0)

Doch die DDR sollte an diesen Rädern scheitern. Beschränkt waren die Fertigungskapazitäten für Stahlgussteile, doch für die Deutsche Reichsbahn wurde eine Fertigung durchgesetzt. 01 504 erhielt diesen Radtyp als erstes und mit ihm eine Seitenschürze unter dem Umlaufblech, um den wuchtigen Eindruck der Räder zu mildern.

Doch schon bald mehrten sich die Klagen der Lokpersonale wegen unruhigen Laufs oberhalb von 100 km/h, der Verdacht fiel schnell auf die neuen Räder, zumal auch diese schließlich zu Rissen neigten. Das Umrüsten weiterer Maschinen auf die Scheibenräder ging aber ungeachtet dessen weiter, bis die Gesamtzahl von zwölf erreicht war.

Mitte der sechziger Jahre begann schließlich das Umrüsten auf neu konstruierte, verstärkte Speichenräder, die Umlaufschürzen wurden ebenfalls mitentfernt. 01 503 war als letzte noch bis Juli 1976 mit Scheibenrädern im Einsatz. Sie zeigen auf, was schiefgelaufen war und auch, wie es sich hätte lösen lassen.



Die spätere Zeichnung seitens der DR zeigt die Baureihe 01⁵ in der wohl vertrautesten Form immer noch mit spitzer Rauchkammertür, aber nun ohne Umlaufschürze und mit Öltender. Abbildung: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 Tr, Sammlung Trainini®

Ursache der Laufschwierigkeiten waren nämlich Fertigungsfehler. Die Gießereien waren eigenmächtig von den Zeichnungen der VES-M Halle abgewichen. Vor allem ungleichmäßige Wandstärken sorgten für die Unwuchten, die Räder überschritten die vorberechnete Gesamtmasse um rund zehn Prozent! Nachbeschaffte Räder, bei denen diese Schlampereien abgestellt waren, liefen daher einwandfrei. So erfolgte der Tausch bei 01 503 dann auch nur noch aus Gründen der Vereinheitlichung.

Im Rückblick erscheint die Wahl der Boxpok-Räder aber dennoch nicht nachvollziehbar und bleibt eine ungewöhnliche Episode in der deutschen Lokomotivgeschichte. In den Vereinigten Staaten erhielten nur Maschinen mit wartungsfreundlicheren Rahmen diesen Radtyp, in der Sowjetunion waren es nur Maschinen mit weit mehr als 20 Tonnen Achsdruck. Ein Erfordernis seitens der DR erscheint nicht schlüssig.



Die heutige Museumslok 01 519 – inzwischen längst wieder auf Kohlefeuerung rückgebaut – war die erste Lok ihrer Baureihe, die das Raw Meiningen bereits mit Ölfeuerung verließ. Am 26. Mai 2019 ist sie mit einem elf Reisezugwagen langen Sonderzug von Oldenburg nach Düsseldorf unterwegs, aufgenommen bei Ratingen West. Foto: Marcus Henschel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Keinen weiteren Leistungszuwachs brachte folgender Versuch: 01 504 wurde zeitweilig mit einem Giesl-Flachejektor („Quetschesse“) versehen. Als Ergebnis der hervorragenden Kesselkonstruktion ließen sich damit aber keine weiteren Vorteile mehr erzielen.

Anders sah das bei der Ölhauptfeuerung aus, die auch den Heizer merklich von körperlicher Arbeit entlastete: Ab Umbaujahr 1964 gehörte sie werksseitig zum Umbau. Die von Märklin zum Vorbild ausgewählte 01 519 war die erste 01⁵, die das Raw Meiningen so verließ. Alle weiteren bis einschließlich zur 01 535 folgten ihr in gleicher Weise. Bis auf sieben Schnellzugmaschinen erfolgte dieser Umbau noch nachträglich in den Jahren 1965/66.

Der Betriebseinsatz

Gleich nach dem Umbau wurden die Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01⁵ in den schwersten und anspruchsvollsten Diensten eingesetzt. So wurde das Bw Erfurt-P ihre erste Heimat. Als auch die ölgefeuerten Exemplare folgten, teilte sich deren Bestand etwas zur Hälfte auf Erfurt-P und Wittenberge auf, während die sieben weiter kohlegefeuerten Maschinen in Berlin-Ostbahnhof zusammengezogen wurden.

Während sie von Berlin aus nur innerhalb der DDR zum Einsatz kamen, erreichten jene aus den Beständen von Erfurt-P und Wittenberge auch Bebra und Hamburg. So kamen auch Eisenbahnfreunde im Westen zu eigener Ansicht der imposanten Dampflokomotiven und wurden auch ein beliebtes Fotoobjekt, darunter auch im Wende-Bw Hamburg-Altona mit den beiden ineinander ragenden Drehscheiben.



Bei der Durchfahrt des Sonderzugs DPE 52288 zeigt 01 519 am 2. Juni 2018 in Leverkusen-Schlebusch, wie das Gesicht der Baureihe 01⁵ richtig auszusehen hat. Foto: Joachim Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung.

1972 begann der Stern der Baureihe 01⁵ zu sinken. Die Interzonenzüge nach Bebra wurden jetzt mit den neuen Diesellokomotiven der Baureihe 132 bespannt. Erfurt konnte seine Lokomotiven damit nach Saalfeld, Wittenberge und Pasewalk abgeben.

weiter auf Seite 32



Bild oben:
1968 wendet die ölgefeuerte und mit Boxpok-Rädern ausgerüstete 01 508 im Bw Hamburg-Altona. Foto: Heiko Hamm, Sammlung Eisenbahnstiftung.

Bild unten:
Am 5. Juni 1980 ist die kohlegefeuerte 01 1511-3 mit E 800 aus Saalfeld in Leipzig Hbf eingetroffen. Das Äußere der Lok hat sich in der deutlich verändert: Statt der spitzen Rauchkammertür trägt sie wieder eine flache mit Zentralverschluss. Der Abgesang der Baureihe 01⁵ läuft bereits in immer größeren Schritten. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung



Drei Monate vor der Kesselexplosion in Bitterfeld fuhr die Berliner 01 1516-2 noch dem Fotografen vor die Linse. Foto: Leinwand (CC-BY-SA-3.0)

Im Jahre 1977 musste dann auch Wittenberge seinen Bestand an ölgefeuerten Maschinen auflösen und reichte sie nach Saalfeld weiter. Am 27. November jenes Jahres kam es als Folge von Wassermangel dann zum letzten, aber verheerenden Kesselzerknall einer deutschen Dampflokomotive.

Neun Menschen, darunter der Lokführer und Heizer, wurden getötet, 45 weitere verletzt.

Das Unglück widerfuhr der Berliner 01 1516-2 (vor 1970: 01 516) im Bahnhof Bitterfeld, die vor dem verspäteten D 567 Berlin-Schöneweide – Leipzig Hbf einspringen musste. Das Personal nahm noch Kohle, aber kein Wasser auf, womit das Unheil seinen Lauf nahm.

Schließlich versagten im entscheidenden Moment die Schmelzpfropfen, die beim Überhitzen der Feuerbüchse das Feuer auf dem Rost dämpfen oder im besten Fall löschen sollen. Sie waren so stark mit Kesselstein zugesetzt, dass sie nicht ausblasen konnten.



Am 24. Juni 2018 wird 01 519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) nach Rottweil rücküberführt. Unterwegs nahm sie in Oberhausen-Osterfeld Rahmen, Räder und Zylinder von 50 3565 aus der Insolvenzmasse der Dampftradition Oberhausen (DTO) auf und brachte dies nach Hanau. Foto: Marcus Henschel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Rätselhaft bleibt dieser Mangel, weil 01 1516-2 erst wenige Tage zuvor im Ausbesserungswerk Meiningen eine Hauptuntersuchung abgeschlossen hatte. Als Folge der schweren Schäden wurde die Unfalllok danach als erste ihrer Baureihe ausgemustert.

Für die übrigen gab es noch eine mehrjährige Zukunft. 1981 wurde jedoch mehr als ein Dutzend ausgemustert. Als Folge des Devisenmangels musste die DR aber ihren Rohölimport stark einschränken und so wurde verfügt, dass sämtliche Dampflokomotiven mit Ölfeuerung abzustellen seien.



Bei 01 519 schließt sich der Kreis: Die Vorlage des Märklin-Modells überlebte als Heizlok in Form eines Torsos, bevor sie wieder vervollständigt und aufgearbeitet wurde. Beim Nachschuss am 24. Juni 2018 belegt die Tenderansicht die beim Modell fehlende Kohlenkastenerhöhung. Foto: Marcus Henschel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Sie wurden zu Heizlokomotiven und Dampfspendern umgebaut oder an Industriebetriebe weitergereicht. Kohlegefeuerte Exemplare erlebten noch eine kurzzeitige Renaissance, sie wurden von Berlin nach Saalfeld weitergereicht, um dort die drängendsten Zuggleistungen zu übernehmen. Doch der vermehrte Einsatz der Dieseltraktion sollte auch ihnen ab 1982 bald zusetzen.

Mit 01 511 und 01 512 wurden am 18. Dezember 1985 die beiden letzten Maschinen dieser Baureihe in Berlin ausgemustert. Immerhin fünf Exemplare blieben erhalten, eine davon in Österreich. Besonders interessant ist die Geschichte der 01 519, die Märklin zur Vorlage gewählt. Sie war als Heizlok eher ein Torso, bevor sie wieder aufgearbeitet und vervollständigt wurde.

Auswerteseite für Revisionsdaten und Beheimatung:
<https://revisionsdaten.de/tfzdatenbank/suche.php?art=1>

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

- **bewahren**
- **auswerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

0151/573 96 21 1

Rufen Sie uns einfach an!

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:

Stadtparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Randerscheinungen (Teil 3)

Von Farben und Formen

Eine zufällige Anordnung jeden Bewuchses abseits geometrischer Formen war ein Thema der letzten Ausgabe: Natur bedeutet Chaos, Ordnung hingegen ist menschlich. Doch unsere Umwelt hat weit mehr zu bieten, was wir in unser Kalkül einbeziehen sollten. Dazu gehören besonders auch Farben und Formen.

Vielleicht werden Sie sich heute wundern, denn in diesem Beitrag zum Gestalten von Landschaften wird es kaum ums Modell gehen. Unser Fokus richtet sich heute wieder auf die Natur, denn von ihr können und müssen wir lernen, wenn wir unsere heimische Anlage authentisch und stimmig gestalten möchten.

Neben dem Zufall, der Chaos hervorbringt und das Bild der Natur ausmacht, sind es auch deren Farben und Formen, die ein individuelles Gepräge ausmachen. Dies kann je nach Region durchaus unterschiedlich ausfallen, aber wir sollten uns die Zeit nehmen, in das Darzustellende einzutauchen und es bewusst wahrzunehmen.



Damit eine Szene so stimmig wie diese wirken kann, sind viele Dinge zu beachten und beim Vorbild bewusst zu beobachten: Formen, Farben und auch die Übergänge zwischen den einzelnen Strukturen.

Jedes Foto wäre vergeudet, wenn wir es nicht gedanklich, ja bisweilen sogar emotional durchdringen. Oft hängt unser Können nicht an den handwerklichen Fähigkeiten, sondern an unserer Auffassungsgabe. Unser diesjähriger Jahresthemenschwerpunkt möchte sie dorthin bringen, diese vorbereitenden Prozesse zu verstehen, zu erleben und geschickt ins heimische Projekt zu integrieren.

Wie oft ist es Ihnen passiert, dass Sie vor einer Anlage stehen und denken: „Das ist ja ganz schön gebaut, aber realistisch wirkt das in keiner Weise.“ Das zu vermeiden, soll auch ein Ziel dieses Artikels unserer Jahresreihe sein.



Wirkt das auf der Anlage Dargestellte stimmig, treten die Fahrzeuge wie Statisten vor der Modellnatur zurück. Bilder bleiben so länger im Gedächtnis und bisweilen müssen wir uns fragen, ob wir Vorbild oder Modell betrachten. Ein gekonntes Spiel mit Licht und Schatten tut sein übriges.

Wir geben viel Geld für unser Rollmaterial aus, aber beim Thema Landschaftsbau wird dann gern gespart. Nur leider wirken unsere Züge am besten als „Statisten“ in einem glaubhaft arrangierten und mit Herzblut gestalteten Umfeld. Das mag dem einen oder anderen als Gedankenanstoß dienen, die finanzielle Ressourcenverteilung zu überdenken und den Landschaftsbau durchaus auch zeitlich zu strecken.

Viel, viel stärker ist es aber ein Aufruf, Unbewusstes ins Bewusstsein zu holen, gezielt zu beobachten, planerisch einzubeziehen und eben ganz genau hinzusehen. Viele Modellbahnanlagen zeigen Frühlings- oder Sommerthemen und wegen der aktuellen Jahreszeit, die zu Exkursionen einlädt, blenden wir Herbst und Winter deshalb heute aus.

Grüne Vielfalt

Grün ist nur eine Farbe? Weit gefehlt, wie schon bei einem ersten Blick auf das Gestaltungsmaterial einschlägiger Hersteller wie Noch deutlich wird. Bei einigen Anbietern geben bereits die Bezeichnungen der Grasfasernuancen deutliche Hinweise auf die Jahreszeit, für die sie gedacht sind.

Doch die Auswahl erschöpft sich nicht bei Sommer-, Herbst- oder auch Maigrün. So bunt wie die Zahl der Hersteller ist auch ihr Programm. Material verschiedener Produzenten, das für dieselbe Jahreszeit bestimmt ist, kann sich hervorragend ergänzen oder auch „beißen“. Individuelle Abgleiche oder Probestücke bringen Klarheit.

Grundsätzlich gilt: Das frisch sprießende Grün im Frühling ist hell und hat einen saftig wirkenden Ton. Das gilt sowohl für Gräser und Blumen als auch Büsche und Bäume. Über die folgenden Wochen wird der Grünton kräftiger und erkennbar dunkler.



Fahren Sie doch einmal mit den Augen ab, wie viele verschiedene Grüntöne Sie auf diesem Landschaftsfoto ausmachen können und wie zueinander wirken. Zum Horizont hin nimmt der von uns wahrgenommene Blau-Anteil zu, die Farben verblassen zugleich im Dunst der Ferne.

Ganz besonders deutlich ist das am dichter werdenden Laub der Bäume zu sehen. Das gilt aber auch das Gras auf Wildwiesen, nur fällt es dort weniger auf. Hier sorgen trocknende Rispen und verdorrte Halme für sich abwechselnde Farben und lassen die Gesamtfläche heller wirken.

Wer genau hinschaut, der bemerkt aber auch, dass eine von hohem Gras bestandene Wiese keinesfalls eine monotone Fläche ist. Wir erkennen darin viele Flecken höchst unterschiedlicher Töne, die auf weitere Pflanzen hinweisen, die das Gras stellenweise zurückdrängen oder von oberflächennahen Wasserschichten profitieren.

Auch sind solche Stellen längst nicht so trocken, die über weitere Teile des Tages im Schatten oder Halbschatten stehen. Biologisch ausgedrückt, bieten sich hier höchst unterschiedliche Lebensräume. Jede Pflanze wird bevorzugt dort zu finden sein, wo für sie möglichst optimale Bedingungen herrschen.

Und auch ohne große Naturkenntnis lassen sich solche Unterschiede wahrnehmen. Es bedarf nur eines aufmerksamen Blicks, eines dokumentierenden Fotos und eventuell einiger Notizen. Bestimmen wir die Himmelsrichtung, können wir in Gedanken den Lauf der Sonne durchgehen und erkennen, wie sich das Licht an der beobachteten Stelle im Tagesverlauf ändern wird.

Während auf einer Wiese, wie soeben beschrieben, sich viele Grün- und im Sommer auch Gelbtöne abwechseln, dürfen wir aber nicht den Fehler machen und verschiedene Grüntöne im Laub der Bäume mischen. Bis auf nachwachsende, frische Blätter, die in der Masse verschwinden, haben sie alle fast denselben Grünton.

Dieser ist monoton, kann allerdings von Blüten oder Früchten aufgebrochen werden. Diese sind dann aber deutlich als solche wahrzunehmen, denn schließlich sollen sie auch bestäubenden Insekten wie Hummeln und Bienen auffallen und sie anlocken.



Wo sich die Natur ihr Terrain erobert, da ist Monotonie fehl am Platze: Pflanzen wuchern und kämpfen um das Licht, das sie für die Photosynthese brauchen. Auch das hinterlässt Unterschiede bei den Farben und vor allem den unterschiedlichen Wuchshöhen.

Gönnen Sie sich nun die Zeit, Ihr Gestaltungsmaterial kritisch durchzugehen, wie realistisch es wirken kann. Rottöne haben in Grasfasermischungen eigentlich nichts zu suchen, werden aber gern gekauft und deshalb zahlreich angeboten. Hier zeigt sich nur allzu deutlich, wie wenig Menschen auf die Natur schauen und einfach das kaufen, was seit Jahrzehnten im Händlerregal liegt.

Als ebenso fatal erweisen sich seit einiger Zeit geradezu grellgrüne und sehr aufdringlich wirkenden Mikrofasern, die auf elektronischen Plattformen als Direktimport aus Fernost angeboten werden. Sie sind günstig, aber nicht preisgünstig. Betrachten wir ihren Einsatzzweck und ihre Wirkung kritisch, dann sind sie am wahrsten Sinne des Wortes billig.

Fährt ein Zug später an einer solchen Wiese in einheitlichem Giftgrün und exakt gleicher Höhe an sämtlichen Stellen vorbei, dann hat das mit realistischer Wirkung gar nichts gemein. Eher wirkt dies wie ein neuer Science-Fiction-Streifen aus amerikanischen Filmstudios. Wer es tatsächlich mag, der findet in den diesjährigen Frühjahrsneuheiten von Silhouette mit Orange, Rot und Blau die dazu passenden Grasfasern in Kontrasttönen...

Die Natur ist bunt

Es gibt viele Farben, die wir in der Natur vorfinden, nur sind sie quantitativ nicht alle gleich stark vertreten. Viele Sommerblumen sind in ihrer Grundfarbe weiß oder gelb. Zartes Rosa oder Violett ist auch so manches Mal zu finden. Blau kommt hingegen eher selten vor.



Ein blühendes Rapsfeld kann auch auf einer Frühlingsanlage zum Blickfang werden. Weiter im Hintergrund zeigt auch ein Busch seine weiße Blüte inmitten erster, zarter Blätter. Auf dieser Aufnahme sind beinahe alle Farben des Spektrums harmonisch vereint. Foto Collin Bauer

Das sollten wir auch berücksichtigen, wenn wir unsere Modellbahn gestalten. Das Blau einer Kornblume fällt uns gleich auf, weil es sich von den vertrauten Farben deutlich abhebt. Gleiches gilt für das Orangerot des Klatschmohns. Mit nur wenigen, farblichen Akzenten lässt sich hier gezielt die Aufmerksamkeit der Betrachter lenken und ein authentisch wirkendes Umfeld schaffen.



Weiß und gelb sind typische Blumenfarben. Begegnen wir ihnen am Wegesrand, bleibt unser Blick an den wenigen Farbtupfern unweigerlich daran hängen – warum nicht auch im Modell?

Aber natürlich gibt es auch Ausnahmen, gemeint sind jahreszeitlich bedingte Blumenmeere, die das ästhetische Empfinden der Menschen ansprechen. Ein Blick in die Natur verrät, welche Farben sich hier sinnvoll kombinieren lassen und welche Mengenanteile sie einnehmen sollten.

Das kann die Blüte des blauen Enzians in alpinen Regionen sein wie auch eine typische Sommerwiese voller Blüten – von Menschenhand angelegt wären das Schmetterlingswiesen, die seit einigen Jahren an Feldrainen häufig verpflichtend zu schaffen sind.

Gezielt eingesetzt, lassen sich auch einige Reize ganz bewusst schaffen, um Betrachteraugen zu lenken. Vorab festzulegen ist vom Modellbahner die Jahreszeit, die auf der Anlage dargestellt wird. Ein goldgelbes Weizenfeld schafft Kontraste und ist etwa im Juli zu finden.



Von Menschenhand geschaffen, verrät die strikte Farbtrennung. Aber ein solches Tulpenfeld wird auf der Modellbahnanlage sicher zum Augenreiben führen. Damit aufgelöst werden kann, welche Blumen hier angebaut werden, ließe sich ein Schild aufstellen: „Tulpen zum Selbstpflücken“.

Neben ihm steht auf keinen Fall reifer Mais, denn der folgt erst ab September. Die noch jungen Pflanzen haben noch keine Fruchtstände ausgebildet. Auch ein Rapsfeld gehört nicht auf eine solche Anlage, denn die knallig-gelben Blüten sind eine klassische Frühlingstracht.

Wer es bunter mag, der darf gerne in eines der deutschen Nachbarländer schauen. Holland ist vor allem auch für seine Tulpen bekannt. Im April zieren die Blumenfelder deshalb als bunte Streifen die Landschaft.

Da wir hier nicht von der Wildform einer Blume reden, sind die Farben auf dem Feld weder monoton noch gemischt. Sie werden in den Saatreihen gezielt und getrennt ausgebracht, um sie später einzeln ernten zu können.

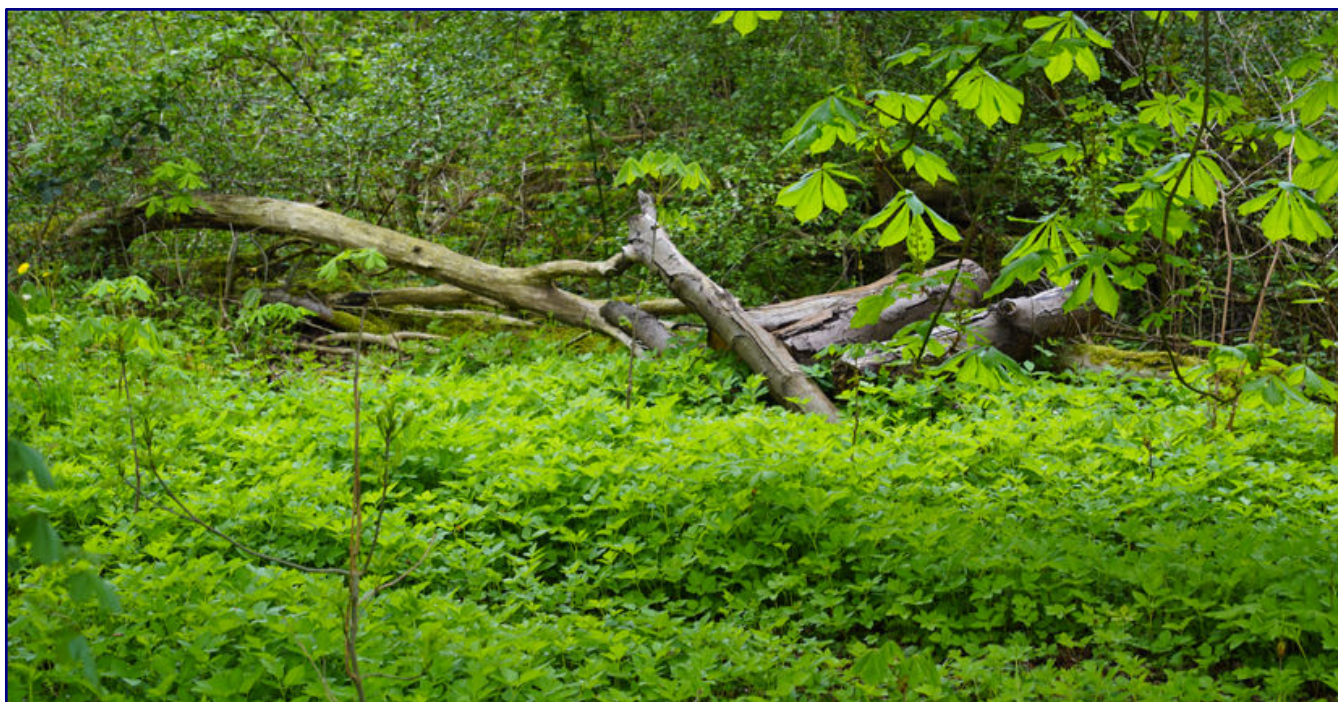
Schauen wir uns dies aus der Vogelperspektive an, wird das unnatürlich auf uns wirken, weil uns diese Sicht fremd ist. Sie lässt sich jedoch begründen, zieht alle Aufmerksamkeit auf sich und bedarf lediglich etwas Erläutern. Das kann beispielsweise auch in Form eines Schilds am Feldrand geschehen: „Tulpen zum Selbstpflücken“. Und schon weiß jeder Anlagenbesucher Bescheid.

Natur auf dem Vormarsch

Auch Länge und Fülle einjähriger oder wiederkehrender Gewächse sind für ein individuelles Erscheinungsbild zu berücksichtigen. Nicht umsonst sprechen wir von einer Wachstumsperiode. Werden die Tage im Frühling wieder länger und wärmer, wandelt sich die Natur binnen Wochen, wenn es denn nur (schon) ausreichend geregnet hat.



Die Natur ist im Frühling auf dem Vormarsch. Und besonders der Löwenzahn vermag sich nahezu an jeder Stelle festzusetzen und zu gedeihen.



Was vermag den Ausdruck „Wachstumsperiode“ besser auszudrücken als diese Impression aus einem Naturschutzgebiet? Das Sprießen der Pflanzentriebe ist beinahe zu fühlen. Selbst auf dem Totholz erobern sich Moose ihren Lebensraum.



Formen und Nuancen des Frühjahrs: Der Ringelfarn schießt in die Höhe und sorgt im morgendlichen Gegenlicht für ganz besonders schöne Eindrücke (Bild links). Das typische Bild seiner eingerollten Blätter (Bild rechts) lohnt auch eine Wiedergabe mit Hilfe der Farnpflanzen aus dem Angebot von MBZ oder Noch. Beide Fotos: Markus Bauer

Auf Rasenkulturf lächen ist dieses Phänomen gut nachzuvollziehen. Überlegen Sie doch nur einmal, wie häufig sie ihn im Frühjahr, Sommer oder Herbst mähen? Wärme muss man sehen – besonders auf der heimischen Anlage.

An der Art und Weise sowie Fülle, wie wir die Vegetation darstellen, lesen wir unbewusst auch die Jahreszeit ab, in der eine Anlage angesiedelt ist. Bekommen die Böden ausreichend Feuchtigkeit, tun Sonnenlicht und Wärme ihr Werk.

Gräser schießen regelrecht in die Höhe und bilden deutlich unterschiedliche Wuchshöhen (wie auch Farben) aus. Sonnenbestandene Stellen und solche mit Wasseradern lassen sich nun gut ausmachen. Das wilde Bild der Natur zeigt gerade im späten Frühling am deutlichsten ihr Gesicht.

Nähern wir uns dem Hochsommer, dann lechzen wir häufiger nach einem bereinigenden Gewitter, das Wasser und Abkühlung bringt. In der Natur ist das nicht anders. Brennt die Sonne bis zu 16 Stunden täglich auf die Erde, trocknen die Böden aus, Pflanzenhalme verbrennen im Licht.

Sommerliche Dürre ist dem Landschaftsbild nun anzusehen. Strohhafene Gelb-Töne bahnen sich mehr und mehr den Weg, das Grün ist auf dem Rückzug. Dort wo noch intaktes Laub zu finden ist, treffen wir meist auf dunkelgrüne Farbnuancen.



Anfang September, also im Spätsommer, hat sich das Landschaftsbild merklich gewandelt: Die Grüntöne wirken dunkler, zu ihnen sind Gelb-Nuancen vertrockneter Vegetation getreten. Auf der Waldlichtung lohnt aber auch der Blick auf den Boden des Weges, der zumindest teilweise auch von der Natur erobert wird. Auf der Modellbahnanlage finden wir hier leider meist nur einfarbiges Streumaterial.

Aber auch karge und ausgemergelte Stellen werden nun sichtbar, ebenso abgeerntete Kornfelder. Die trockenen Böden, die dort zurückbleiben, zeigen meist ein helles Braun. Abhängig ist dies natürlich auch vom jeweiligen Bodentyp, der typisch für die einzelnen Regionen ist und sich dank Internet auch gut recherchieren lässt.

Typische Wuchsformen

Noch gar nicht geschaut haben wir auf die Bäume. Regelmäßig werden sie auf Modellbahnen zu klein dargestellt, weil sie aus Menschenperspektive in ihrer Wuchshöhe meist nicht korrekt zu erfassen sind. Ein Unterschied zwischen einem Strauch wie der Haselnuss und einem Baum sollte aber auch im Modell wahrnehmbar sein.

Gute Anhaltspunkte bieten neben Pflanzenkunde-Seiten im Internet auch eigene Dokumentationen. So lassen sich Baumhöhen gut berechnen und abschätzen, wenn sie mit Vergleichsobjekten auf Fotos festgehalten werden. Dies sind im Idealfall Häuser, die auf gleicher Betrachterhöhe stehen und deren Geschosshöhe sich als Vergleichsmaßstab gut ermitteln lässt.

Zu bedenken und beachten ist für die Modellumsetzung ebenso, dass Solitär bäume, also einzeln stehende Exemplare, regelmäßig höher wachsen als solche in Wäldern oder größeren Gruppen. Grund dafür ist, dass eine Mehrzahl von Bäumen um Sonnenlicht und Nährstoffe konkurriert, jeder einzelne also keine optimalen Bedingungen vorfindet.



Sogenannte Windflüchter als typische Wuchsform von Bäumen (siehe Kiefern im Hintergrund) finden wir besonders häufig in Küstennähe. Dieses Foto entstand im Herbst 2022 auf Fischland-Darß (Halbinsel in Mecklenburg-Vorpommern).

Immer wieder vergessen wird leider, wie sehr die Wuchsform das Bild eines Baums bestimmt. Eine große Pappel von einer Linde oder Platane zu unterscheiden, wird den meisten nicht zu schwer fallen. Geht es aber an Gehölze, die eine breite Krone ausbilden und nicht so sehr in die Höhe streben, dann wird es schon anspruchsvoller.

Manche Kronen zeigen sich eher rund, andere schirmförmig. Dazu gibt es, zu nennen wäre hier als Beispiel der Spitzahorn, auch Formen, die oben in einer (leichten) Spitze münden. Oder denken Sie nur an das vertraute Bild einer alten, knorrigen Eiche. Sie macht sich deutlich „breit“ und ist für uns unverkennbar.

Soll das auch auf der Modellbahn wirken, dann dürfen Bäume nicht beliebig gemischt und verteilt werden. Vielmehr bedürfen sie des Überlegens und einer gezielten Auswahl. Auch hier wird ein giftgrüner China-Billigbaum kaum überzeugende Ergebnisse liefern.



Zwei Lebensbäume rahmen ein Materl ein und vermitteln den Eindruck ländlichen Idylls. Sie heben sich deutlich von den Wuchsformen der übrigen Bäume ab. Beachtenswert ist auch die helle Farbe des trockenen Feldwegbodens.

weiter auf Seite 46



Bild oben:

Die Blutbuche sorgt mit ihren tiefroten Blättern sicher auch auf der Modellbahn für Aufmerksamkeit. In ihrem Umfeld sollte aber ausreichend Grün zu finden sein, damit ein Betrachter nicht den Eindruck eines Herbstbaums bekommt.

Bild unten:

Ein besonders markanter Baum ist auch die Stieleiche. Alte, knorrige Exemplare zeigen einen typischen Wuchs, an dem sie auch im Modell leicht zu erkennen sind. Foto: Avantgarde Modellbau

Das gilt besonders deshalb, weil auch jede Baumart eine sie kennzeichnende Blattfarbe hat. An einem einzelnen lässt sich das nicht erkennen, aber als dichte Krone vermitteln sie durchaus unterschiedliche Nuancen. Auch das hat teilweise „tiefere“ Gründe, denn unter Bäumen gibt es Flach- und Tiefwurzler. Das hat auch Einfluss darauf, wie gut sie in Trockenperioden an Wasser gelangen.

Gezielt spielen lässt sich auch mit der Blüte von Bäumen im Frühjahr. Bei vielen Arten erscheinen (weiße oder zartrosafarbene) Blüten noch vor den ersten Blättern. Nutzen wir das im Modell, dann sorgen Gräser, Sträucher und umliegende Büsche im hellen Grün dafür, dass niemand auf die Idee kommt, hier sei Raureif nachgebildet worden.



Schon von weitem ist die Rosskastanie während der Blütezeit zu erkennen. Der Baum ist dann schon voll belaubt, aber seine als Kerzen aufragenden Blüten bestimmen maßgeblich sein Aussehen. Als Modell wird sie so übrigens von Avantgarde Modellbau angeboten.

Zu den Bäumen mit einem sehr eigenen und typischen Erscheinungsbild, das zum Nachbilden einlädt, gehört auch die Rosskastanie, zu finden in vielen Parkanlagen, am Rande breiter Straßen oder auch in Parkanlagen.

Ihre weißen Blüten sammeln sich in sehr auffälligen Kerzen, die markant und schon von weitem zu sehen sind. Sie bilden einen ansprechenden Kontrast auch zum Laub, das der Baum bereits zur Blütezeit trägt. Hier hinterlassen wir die Stichworte Früh- und Spätblüher als Unterscheidungsmerkmal für die Auswahl auf der Anlage.

Zusammenfassung

Natur überzeugend und richtig in jeden Maßstab umzusetzen ist kein Hexenwerk. Wie auch andere Herausforderungen des Modellbaus bedarf es nur des Berücksichtigens von zwei wichtigen Punkten:

- Erfolg braucht einen Plan.
Alles, was persönlich als schön empfunden wird oder auf eigenen Wunschlisten steht, passt nicht einfach zusammen. Einfach darauf losbauen, ist daher vielleicht ein Rezept für eine Spielanlage, die allerdings niemanden nachhaltig begeistern wird, weil sie weder stimmig noch realistisch wirkt.



Sinnvoll ist das überlegte Beschränken auf ein festes Anlagenthema. Ländliche Szenen bietet oft viele Möglichkeiten, Naturreize wiederzugeben. Das kann auch eine baumbestandene Landstraße wie hier bei Westheim sein. Foto: Hendrik J. Späing

Wer lange seine Freude an einer Anlage haben möchten, Ausstellungs- und Messebesucher begeistern und fesseln möchte, der sollte vorher überlegen, welche Themen (Beispiele: „unberührte Landschaft“, „Landwirtschaft“ oder „städtisches Umfeld“) und welche Jahreszeit wiedergegeben werden sollen.

Die endgültige Auswahl auch der Vegetation und ihrer Anordnung sollte sich ausschließlich danach richten. Bleiben persönliche Wünsche offen, die sich nicht integrieren lassen, bildet ein Diorama mit abweichendem Inhalt eine Ergänzung oder Alternative.

- Übung macht den Meister.
Gestandene Modellbahnprofis, die im Kundenauftrag gute Anlagen bauen, sind keine Zauberer. Auch sie haben ihr Handwerk gelernt, sich neues Können angeeignet und perfektioniert. Das Lesen von Ratgebern oder Berichten ist ein Anfang, aber nicht das Ende.



Entscheidend ist meist der Blick für die kleinen Details am Rande wie dieses Totholz an einer Lichtung. Eine solche Randerscheinung zu entdecken und auf die Anlage zu transferieren, sorgt für den entscheidenden Unterschied. Sie bedarf aber auch einiger Vorübungen, bis die richtige Umsetzungstechnik gefunden ist.

Aufgenommenes und gespeichertes Wissen bedarf des anschließenden Umsetzens. Kleine und überschaubare Übungsstücke eignen sich perfekt dafür, um eigene Techniken zu entwickeln, zu perfektionieren oder einfach mal Neues auszuprobieren. Das kritische Auge verrät, ob der gefundene Weg richtig ist oder ein neuer zu finden ist.

- Gut Ding will Weile haben.
Eine neue Lok ist gekauft, sie soll fahren. Es juckt in den Fingern (oder am Auslöser der Kamera) das gute Stück auf der Speicherkarte zu verewigen. Jetzt muss schnell eine Anlage her... Halt, das kann nicht gut gehen!

Ein schönes Modell hat ein ebenso schönes Umfeld verdient, sollte eine Erkenntnis aus diesem Beitrag sein. Also nehmen wir uns doch die Zeit, eine schöne Landschaft zu bauen, die unseren Neuerwerb perfekt einrahmt und angemessen zurücktritt, sich also nicht aufdrängt. Für eine einzelne Lok reichen da schon mal 20 x 10 cm Fläche aus, um eine Kulisse zu schaffen.

Daran lässt es sich üben und wir können mit deutlich mehr Ruhe an ein Anlagenprojekt herangehen. Auch wenn Modellbahnanlagen bekanntlich nie fertig werden, sollten sie auf den Betrachter doch eben nicht einen solchen Eindruck machen, oder?

Der Autor dieser Zeilen hat denselben Entwicklungsweg hinter sich gebracht, wie er ihn hier nun beschrieben hat. Lassen Sie diesen Artikel auf sich wirken, gehen sie von nun an „mit offenen Augen“ spazieren und nehmen Kamera oder Telefon mit.



Wenn der Anlagenbau von der eigenen Beobachtungsgabe geprägt wird und konsequent eingeübt wird, dann kann ein Ergebnis so überzeugend aussehen wie dieses Beispielfoto.

Die nächste Bastelsaison ist nicht so fern, wie sie uns derzeit vorkommt. Und wenn es soweit ist, dann können wir alle mit noch mehr Freude neu ans Werk gehen.

Historische Ausgaben zum Nachschlagen:
<https://www.trainini.de/spur-z-welt/trainini-archive>

Besuchen Sie uns doch mal auf

Trainini TV



Neue Folge 14
„Bis ans Ende der Welt“
jetzt zu sehen unter

<https://www.youtube.com/TraininiTV>

Lebenswerk von Ludwig Rotthowe Eine posthume Würdigung

Ludwig Rotthowe gehört zu den bekannten Eisenbahnfotografen der fünfziger bis siebziger Jahre. Aber auch darüber hinaus war er noch Jahrzehnte mit der Kamera aktiv. Dass Eisenbahnfreunden sein Name nicht gleich als erstes einfällt, liegt wohl am ehesten an seinem bescheidenen Auftreten. Im EK-Verlag wurde nun sein Schaffen zusammengefasst und ausführlich geehrt.



Burkhard Beyer
Alte Meister der Eisenbahn-Photographie: Ludwig Rotthowe
Der bekannte Fotograf aus Westfalen

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2023

Gebundenes Buch
Format 26,0 x 21,5 cm
144 Seiten mit 187 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6229-0
Art.-Nr. 6229
Preis 29,80x EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Eigentlich sollte an dieser Stelle eine andere Rezension stehen: Gedacht war an Ludwig Rotthowes zweites Buch „Dampflokomotiven 1956 – 1976“, das im selben Verlag wie das nun vorgestellte erschien. Insgesamt fünf sollten es bis 2018 werden.

Dieses sechste ist das erste, das posthum ohne sein Mitwirken erschienen ist. Und doch scheint es, als träfe es das Wesen dieses bekannten Menschen am besten. Und dabei ist sich der Rezensent, der ihn leider nicht persönlich kennen lernen durfte, auch sehr sicher.

Nur wenige Aufnahmen aus dem genannten Frühwerk haben es auch in dieses Buch geschafft. Doch das allein ist es nicht, was es so anders macht und eine klare Kaufempfehlung rechtfertigt. Waren es zunächst Bände für Dampfliebhaber, weitete sich der Fokus auf die beiden anderen Traktionsarten.

Doch immer stand die Eisenbahn, oft nach Baureihen geordnet, im Vordergrund. Nun ist es die Person Ludwig Rotthowe, der ein Andenken geschaffen wird, das auch anhand einer Auswahl seiner gelungensten Werke erzählt wird.

So kommt es, dass die Bahn in diesem Buch bisweilen in den Hintergrund rückt und eher mal eine Funktion als Statist einnimmt. Viele der ausgewählten Aufnahmen kommen sogar ganz ohne Lokomotiven und Wagen aus. Und wenn sie vertreten sind, dann bilden sie einen repräsentativen Querschnitt des Bundesbahn-Fuhrparks ab.

Schön ist auch, dass die zeitliche Spanne ebenso groß angelegt ist. Von den fünfziger Jahren – aus der Zeit der Ausbildung des Ludwig Rotthowe – bis in die frühen Neunziger reicht die Bandbreite hier. Herausgeber Burkhard Beyer erläutert sehr ausführlich das Spektrum des verfügbaren Materials, der daraus noch vom Fotografen selbst getroffenen Auswahlen und seine Entscheidung, was in dieses Buch gehörte und wie es inhaltlich zu strukturieren war.

Herausgekommen ist ein erfrischend anderes Werk, das wir im Folgenden nun auch ins Leben seines Urhebers einordnen möchten, um es unseren Lesern gleichermaßen nachvollziehbar aufzubereiten. Nahtlos fügt sich der vorliegende Titel in die EK-Buchreihe „Alte Meister der Eisenbahn-Photographie“ ein und zeigt trotzdem eine besondere Eigenständigkeit.

Ludwig Rotthowe ist am 18. Oktober 2017 im Alter von 80 Jahren verstorben. Bei seinem Ableben zählte er zu den wichtigsten und bedeutendsten Eisenbahn-Lichtbildnern in Deutschland. Mit der Eisenbahn kam er direkt vor der Tür seines Elternhauses in Telgte (nahe Münster in Westfalen), das er zeitlebens bewohnte, in Kontakt. Sie übte durchaus einen Einfluss auf ihn aus, ohne dass er wie viele andere seiner Generation zum „Dampflokjäger“ wurde.

Mit 15 Jahren begann am Heimatort eine Lehre zum Fotografen, noch im gleichen Jahr entstanden seine ersten Eisenbahnfotos – teilweise auch mit geliehenen Kameras seines Meisters. Dieser war zuvor im Ruhrgebiet in der Industriefotografie tätig und gab sein Wissen an den kreativen Rotthowe weiter. Auch die Portrait-, Architektur- und Fotografie in der Landschaft gehörten zu den Ausbildungsinhalten.

So mit dem handwerklichen Können gerüstet, konnte er seinen kreativen Geist auf die ihm eigene Art entfalten. Beeinflusst wurde er nach eigenen Angaben auch durch die Eisenbahn-Landschaftsfotografie von Toni Schneiders und Jean-Michael Hartmann.

All das sollte er in seine eigene Handschrift einbauen, die von anderen zeitgenössischen Fotografen abhebt. Gerne integrierte er auch Menschen, darunter seine Freundin und spätere Ehefrau oder auch Bekannte „wie zufällig“ in seine Bilder. Dasselbe gilt auch für so banale Alltagsdinge wie Schrankenanlagen an Bahnübergängen oder Formsignale, häufig schön aufgereiht. Mit Licht und Schatten wusste er ebenso geschickt zu agieren wie mit Statik und Dynamik.

Den Rezensenten hat einst zunächst besonders angesprochen, dass Ludwig Rotthowe gern den Eisenbahnbetrieb in seiner unmittelbaren Umgebung interessiert hat. So hielt er Motive von der Emslandstrecke, der Rollbahn, aus Rheine oder Münster fest, die sonst beinahe vergessen wären, weil das Direktionsarchiv der früheren BD Münster seit Jahrzehnten als verschollen gilt.

Doch er war gern und teilweise auch weit entfernt unterwegs. Beispiele sind München (nicht in diesem Band), Altenbeken, Bullay, Dortmund, Hamm (Westfalen) Emden, Norddeich oder auch Hamburg. Zu seinen Favoriten gehörten auch die Obere Ruhrtalbahn, die Rhein-Sieg-Strecke sowie die Nebenbahnen des Sauerlands.

Diese Fülle an Aufnahmen in bester Qualität und ebenso hervorragender Reproduktion macht dieses Buch so einmalig und wertvoll für Eisenbahn- und Modellbahnfreunde. Gleich, ob jemand in Erinnerungen schwelgen, Fotos genießen oder Anregungen für die authentische Modellbahngestaltung finden möchte: Alle Lesergruppen werden hier gleichermaßen gut bedient.

Abschließend gehen wir noch einmal auf die Struktur dieses Bands ein: Die Bilder wurden nicht nach Baureihen ausgewählt und angeordnet, sondern nach Themen. Diese widmen sich der unmittelbaren Umgebung des Wohnorts, dem Hauptbahnhof von Münster, dem Spiel mit Telebrennweiten oder anderen Sachgebieten wie Brücken, Tunnel, Viadukte oder Berge. Eigene Kapitel sind auch der Nacht, dem Gegenlicht, dem Winter oder Personen und Signalen gewidmet.

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

Filmschätze von Ton Pruissen Wertvolle Zeitdokumente

Die Emslandstrecke ist ein klassisches und beliebtes Thema, das schon viele DVD gefüllt hat. Es scheint bisweilen unvorstellbar, dass mit diesem Fokus noch etwas wirklich Neues kommt. Doch Menschen irren sich und so geriet die an dieser Stelle vorgestellte Datenscheibe für uns zur Überraschung des Jahres.

Ton Pruissen
So war sie damals, die DB - Teil 4
Die Emslandstrecke, Emden und Oldenburg

Nord Süd Express GmbH
Gröbenzell 2022

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 4.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 51 Min.

ISBN 978-3-949665-10-3
Best.-Nr. 101005
Preis 16,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Vielleicht stutzen Sie zu Beginn dieser Besprechung, weil Ihnen der Verlagsname Nord-Süd-Express (noch) nichts sagt. Doch das wird sich auf dieser und der nächsten Seite gewiss ändern. Und Sie werden einen ausgesprochen positiven Eindruck mitnehmen!

Hinter dem noch jungen Verlag mit großer Erfahrung steckt vor allem Geschäftsführer Thomas Hilge, der zuvor in gleicher Funktion beinahe 20 Jahre bei der VGB Verlagsgruppe Bahn tätig war, bevor diese an einen Wettbewerber verkauft wurde. Das breite und hochwertige Verlagsprogramm, das seine Handschrift trug, veranlasste ihn, ein solches Angebot auf eigene Rechnung ins Leben zu rufen.

Es geht also auf jeden Fall weiter! Neben der neuen Zeitschrift Eisenbahn-Klassik, von der wir in Ausgabe 7/2021 bereits ein Heft vorgestellt hatten, folgten in der Zwischenzeit erste Bücher und nun auch ein eigenes DVD-Angebot. Inhaltlich dafür verantwortlich zeichnet der niederländische Eisenbahnfreund Ton Pruissen, der sowohl sein eigenes Material auswertete, als auch auf Aufnahmen weiterer Begeisterter zurückgriff.

Und der Produzent des heute besprochenen wie auch weiterer Titel verspricht nicht zu viel, wenn er bekundet, dass es kein Neuschnitt bereits veröffentlichter Streifen ist. Keine einzige Aufnahme ist uns als schon bekannt ins Bewusstsein getreten, wenngleich natürlich einige Kameraperspektiven ebenfalls zu den bevorzugten anderer Filmfreunde gehörten.

Breit ist das Spektrum des gezeigten. Es reicht, wie dem Titel zu entnehmen ist, von der Emslandstrecke, bis nach Ostfriesland und Oldenburg. Dabei arbeitet sich Ton Pruissen geographisch und nicht chronologisch voran.

Die Reise beginnt im Bahnhof Rheine und führt in Richtung Norden über den Block Bentlage samt Bahnübergang und Salzbergen weiter bis nach Leer (Ostfriesland) und Emden sowie schließlich

Norddeich Mole. Quantitativ nimmt dieser Teil deutlich den größten Umfang ein, was sich auch mit der „Magnetfunktion“ dieses letzten Dampflokdomizils erklärt.

Allerdings mischt der Produzent und Filmer hierbei die unterschiedlichsten Aufnahmen. Sie entstanden ab Mitte der sechziger Jahre und reichen bis zu einem Zeitpunkt rund zwei Wochen vor dem endgültigen Aus der Dampflok. Sogar Führerstandsmitfahrten sind auf der DVD zu filmen, teilweise erleben wir sogar Mehrfachperspektiven derselben Szenen.

Gut verstanden hat es der Niederländer also auch, neben einem „roten Faden“ auch einen spannenden Schnitt zu finden. Zu seinem anerkennenswerten Können gehört es aber auch, Schwarz-Weiß- und Farbsequenzen zu miteinander zu verbinden, dass der Zuschauer nicht mal gleich den Zeitsprung dazwischen bemerkt.

So hat er einzelne Szenen am jeweiligen Schnitt nachträglich koloriert, was dann als Blendenfunktion genutzt wird, um die Bildfolgen ansprechend sowie schlüssig und flüssig zu verbinden. In einem Eisenbahnfilm war uns dieser Kunstgriff bislang unbekannt, er tut allerdings auch hier dem Gezeigten sehr gut.

Kurz ergänzen möchten wir noch einen weiteren Überblick über die Themenfülle: Auf der bereits aufgezeigten Reise entlang der Strecke bereichern auch einige Unterwegsmotive die tollen Bilder. Die markante Emsbrücke in Hanekenfähr und sogar ein Besuch im AW Lingen bereichern diesen Film enorm. Besonders der Blick auf die Hauptuntersuchungen der Dampflokomotiven offenbart, dass Ton Pruissen die Emslandstrecke deutlich früher als andere Enthusiasten besucht hat.

So hebt sich diese DVD überraschend deutlich von vielen anderen ab, die wir bereits gesehen (und teilweise auch besprochen) haben. In bewegten Bildern sind Einsätze der Neubaudampflok Baureihe 82 vor Personenzügen von Emden West nach Emden-Außenhafen sonst selten oder gar nicht zu sehen.

Sogar die einst in Emden beheimatete Baureihe 23 ist hier wiederholt im Einsatz zu erleben und erinnerte uns gleich an das Bahls-Modell für unseren Maßstab, dessen Vorlage aus einer dort beheimateten Serie stammt. Auch die ehemalige P 8, die sie ablösen sollte, steht im Film noch im täglichen Einsatz.

Für Zetties aktuell von Interesse sind bestimmt die vielen Silberlinge, die in vielen Zügen aller Kategorien zu sehen sind: Wie hoch reichte das geschliffene Pfauenaugenmuster? Wie waren sie beschriftet? Und welche Darstellungsform zeigt der Ege-Keks auf ihren Längsseiten? Impressionen für den Anlageneinsatz gibt es hier zuhauf.

Längst vergessen schienen auch die Einsätze der Baureihe 01 (mit Neubaukessel wie 01 133) oder auch der Baureihe 03 auf der Emslandstrecke, die einst die Standardschnellzuglok im Verkehr an die Nordsee war. Selbst die Baureihe 01¹⁰ Kohle, ab 1968 Baureihe 011, taucht sonst selten auf Filmaufnahmen auf, weil das Material teuer war und das Bw Rheine mit seinen Maschinen noch nicht in den breiten Fokus gerückt war.

Diese DVD zeigt eine ungekannte Fülle an Eindrücken und besticht zudem durch den großen Aufwand, der für das Digitalisieren, Reinigen, weitere Aufbereiten und professionelle Nachvertönen getrieben wurde. Wir kennen schlicht nichts vergleichbar Gutes!

Verlagsseiten:
<https://www.nordsuedexpress.de>

Erläutern der digitalen Fimaufbereitung:
<https://www.youtube.com/watch?v=f3i-PYjvaMg>

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.

Hinweis zur Zugpackung „V 36 Railbouw Leerdam“ (81771):

Das Modell (Märklin 81771 aus den Sommerneuheiten; Anm. d. Red.) ist allerdings kein Hippel! Eine Alternative von Märklin, aber es handelt hier vorbildgetreu um eine V 36! Das war: Deutz V6M 536 R (Fabriknr. 55824, Baujahr 1955).

Leon N. Polderman, Moerkapelle (Niederlande)

Antwort der Redaktion: Einen gleichlautenden Hinweis (mit Erläuterungen und Bildbelegen ohne Veröffentlichungsrechten) erhielten wir auch von weiteren Lesern. Sie sind durchweg berechtigt und richtig. Daher danken wir besonders unseren Lesern in den Niederlanden, den das gleich aufgefallen ist und die uns mit ihrer Zuschrift helfen, den Fehler in der Meldung aus der letzten Ausgabe zu berichtigen.

Märklin-Auslieferungen und Rückruf im Juni:

Gleich zum Monatswechsel Mai / Juni hat Märklin die zweiteilige Taschenwagenpackung der Hupac (Art.-Nr. 82273) ausgeliefert. Die beiden, grau lackierten Tragwagen Typ Sdkmms befördern je einen Lkw-Sattelaufleger der Schweizer Speditionen „Planzer“ und „Schöni“.



Die Hupac-Wagenpackung mit Auflegern von Planzer und Schöni (Art.-Nr. 82273) ist nun bei den Händlern eingetroffen. Foto: Jörg Erkel, 1zu220-Shop

Kurz zuvor kam bereits der Vectron Reihe EU-46 / Reihe 370 von PKP Cargo (88237) im Zustand der Epoche VI in den Handel. Das Modell mit vier Pantographen folgt technisch seinen Vorgängermodellen

und ist ebenfalls grau lackiert. Fronten und vorderen Dachflächen sind rot abgesetzt, an den Seiten ist in Weiß ein großer Eigentümerschriftzug zu lesen.

Eine willkommene Bereicherung stellt die 50 1019 der DB (88846) mit Kabinentender dar. Das Epoche-III-Modell bildet erstmals in der Spur Z eine dreidomige Ausführung dieser Baureihe nach. Um das als Formvariante umsetzen zu können, griff Märklin auf den Messingfeinguss aus verlorenen Formen zurück.



Abwechslung bietet die erstmals in dreidomiger Ausführung angebotene Güterzugdampflok der Baureihe 50 (88846), die uns zu überzeugen und begeistern weiß.

Am lackierten und vollständig beschrifteten Modell ist das an einigen Stellen zu erkennen: Pumpen und Dampflocke sind hier nicht separat angesetzt worden, sondern Teil des Gehäuses. Deshalb ist die Glocke auch in Gehäusefarbe mitlackiert statt galvanisch blank beschichtet und an den Umläufen sind die Öffnungen nicht vorhanden, durch die Ansetzteile sonst geführt werden.

Das Modell ist mit warmweißen LED beleuchtet, mit einem Glockenankermotor angetrieben und besitzt eine vollständige Detailsteuerung samt Nachbildung von Bremsen, Schienenräumern und Sandfallrohren. Sehr ansprechend wirken auch die bedruckten Fensterrahmen der Tenderkabine.

Im Handel eingetroffen ist auch die Zugpackung „Wiebe mit 320 001-1“ (81320), in der sich die erste V-320-Variante des regulären Katalogprogramms präsentiert. Sie wird hier zusammen mit zwei Drehschieber-Seitenentladewagen Fcs und zwei Niederbordwagen Res als Bauzug angeboten.

Doch kaum im Handel, ist es mit der Freude auch schon wieder vorbei: Märklin hat für diese Variante wie die Insider-Lok (siehe auch Informationskästchen am Testbericht) einen Rückruf herausgegeben. Die Modelle sollen nicht in Betrieb genommen werden, weil es aufgrund eines möglicherweise



Nur kurz währte die Freude über die Auslieferung der Wiebe-Bauzugpackung mit 320 001-1 (81320), dann folgte bereits ein Produktrückruf. Unser Besprechungsmuster hat zu allem Verdruss aber auch optische und weitere technische Mängel.

mängelbehafteten Bauteils zu übermäßiger Hitzeentwicklung in der Lokelektronik kommen kann. Modelle sollen deshalb dem Märklin-Reparaturservice zum Nachbessern zugeführt werden.

Zum Packungsinhalt sind ansonsten noch folgende Eindrücke wiederzugeben: Die Wagen erscheinen mit Wiebe-Logos, wirken ansonsten aber weitgehend in ihrer Darstellung vertraut. Das uns vorliegende Lokmodell macht zwar insgesamt einen guten Eindruck, wies aber Lackabplatzer an einer der vorderen Griffstangen auf, die ein Ausliefern an den Kunden eh hätten verhindern müssen.

Vollständig ausgeliefert sind des Weiteren der Mannschaftswagen DB (87002) auf Basis eines württembergischen Personenwagens und der mit drei grauen Öltankbehältern beladene Rungenwagen Kklm 431 (82103).

Faller hat ebenfalls eine Neuheit ausgeliefert:

Mit der „Alten Spinnerei“ (Art.-Nr. 282742) hat Faller einen sehr interessanten Hartkarton-Architekturbausatz ausgeliefert. Der Lieferumfang umfasst 131 Einzelteile in vier Farben, die mit Fensterfolie und Gardinenmaske zum Gebäude zusammengesetzt werden. Für den Erfolg liegt eine bebilderte Anleitung bei.



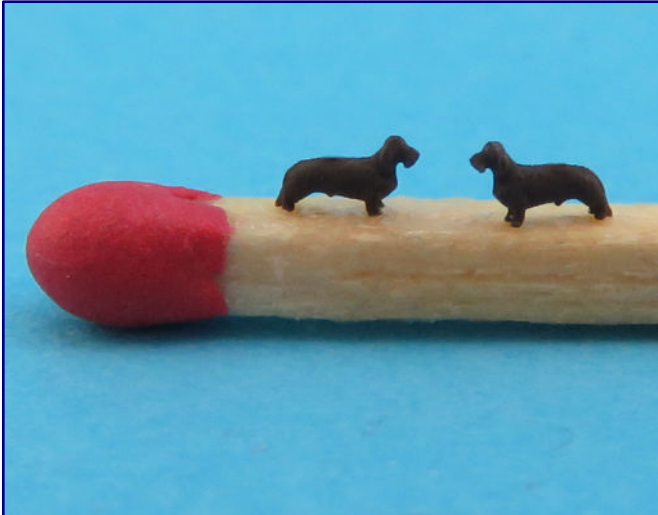
Die Grundmaße des Hauses betragen 102 x 37 x 57 mm und sorgen dafür, dass das recht funktional, aber dennoch etwas monumental wirkende Haus kann auch in abweichenden Funktionen ins Stadtbild integriert werden. So können wir es uns gut als Gymnasiumsgebäude vorstellen, aber ebenso auch in einer Funktion als Verwaltungsgebäude des öffentlichen Dienstes oder auf einem Firmenareal.

Bild links:
Ausgeliefert ist nun die „Alte Spinnerei“ als Architekturbausatz von Faller.

Klingenhöfer Miniaturen bereichert die Tierwelt:

Neu bei Klingenhöfer Miniaturen (<https://www.klingenhoefer.com>) sind aus dem 3D-Drucker stammende neue Hundefiguren: Mit Dackel, West Highland Terrier und Neufundländer lassen sich gleich drei der beliebtesten Rassen als Modelle auf der Anlage ausführen.

Mit dem Dackel kann natürlich auch auf die Jagd in Richtung Fuchsbau gegangen werden, denn Meister Reinecke gibt es schon seit einigen Jahren ebenfalls im Sortiment. Wer eine solche Stelle daheim nachstellen möchte, der kommt vielleicht auch an den neuen Eulen nicht vorbei, die regungslos aus den Baumkronen zusehen werden.



Zwei der neuen Hunderassen aus den Klingenhöfer-Neuheiten: Dackel (links) und Neufundländer (rechts). Fotos: Klingenhöfer Miniaturen



Auf Sympathien stoßen dürfte dieser Tümmler, umgangssprachlich schlicht als Delphin bekannt. Foto: Klingenhöfer Miniaturen

Eher fürs offene Feld gedacht sind die ebenfalls ins Programm aufgenommenen Raben, die meist in Scharen ein abgeerntetes Feld absuchen. Als Kulturfolger treten sie in kleinen Gruppen aber auch im Umfeld von Wohnhäusern auf.

Beliebt, weil als gutmütig geltend, sind die hochintelligenten Delphine. Die Meeressäuger lassen sich sowohl in einem Delfinarium des Modellzoos unterbringen als auch zum Bevölkern eines Nordsee- oder Mittelmeer-Abschnitt auf der Anlage einsetzen.

JSS-Elektronik kehrt zurück:

Lange Zeit war es ruhig um JSS-Elektronik (<https://www.jss-elektronik.de>), doch nun hat uns Jörg Seitz einige Neuheiten avisiert. Angeboten werden nun auch Decoder-Adapter-Platinen für die Spurweite Z. Mit diesen möchte der Anbieter erreichen das so wenig wie nur möglich an der Lok geändert werden soll.

Die Originalleiterplatte wird gegen das Produkt getauscht und ein eigener Decoder aufgebracht. Das ist in Kurzform die Idee und auch das Konzept dieser Entwicklung. Leider waren die Herstellerseiten zum Zeitpunkt unserer Recherche in Wartung. Leser werden sich folglich vielleicht noch etwas gedulden müssen.

Geplant ist auch etwas Neues für den Bereich des Steuerns. Ein WLAN-CAN-Interface ist intern bereits fertig und durchläuft Praxisversuche. Es wird einfach an eine Digital-Gleisbox mit der Mobile Station (Märklin) angeschlossen und mit dem WLAN verbunden. Dies erlaubt das Steuern kleiner Anlagen mit dem PC, möglich sind WinDigiPet oder Rocrail.

Und hier die AZL-Sommerauslieferungen:

Im Juni liefert AZL die ALCO PA1 im leuchtend blutorange-schwarzen Lackierschema der New Haven aus. Es handelt sich dabei um die 3. Version, die mit zwei Betriebsnummern (Art.-Nrn. 64425-1 / -2) zur Auswahl steht.

Die R-70-20-Kühlwagen sind in einer neuen BNFE-Ausführung (Burlington Northern Fruit Express) zurück im Programm: an den orangefarbenen Exemplaren ist dieses Mal auch das Dach in Wagenkastenfarbe mitlackiert. Erhältlich sind eine Doppel- (914843-1) und eine Viererpackung (904843-1).



Die Trinity-RAF-Säulenwagen mit 53 Fuß Länge fahren nun Sattelaufliegern von Ryder vor. Die Dreiereinheit (905238-1) ist auf TTAX eingestellt und tragen deren altes Logo. Zwei Auflieger (954014-1) lassen sich auch wieder separat erwerben. Letzte Neuheit sind die schweren Halbgepäckwagen (74007-1 bis -3) der New York Central im dunklen Grün. Die noch sehr formneuen Wagen laufen in diesem Fall auf zweiachsigen Drehgestellen.

Beim schweren Halbgepäckwagen (Art.-Nr. 74007-1) der New York Central handelt es sich beinahe noch um eine Formneuheit. Foto: AZL / Ztrack

Hohes Tempo bei Yellow Dwarf:

Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) liefert weiter in rasantem Tempo Neuheiten aus. Jüngst hinzugekommen sind moderne Blumentöpfe (Art.-Nr. 60459), etwas klassischere Exemplare (60461), Zierhecken mit Springbrunnen (60473) und dekorative Hecken mit Labyrinth (60474). Alle eignen sie sich zum Ausgestalten eines Parks oder größeren Gartens, wie er beispielsweise an einem Schloss zu finden ist.



Zierhecken mit Springbrunnen (Art.-Nr. 60473; Bild links) und dekorative Heckens mit Labyrinth (60474; Bild rechts) heißen diese beiden Neuheiten. Fotos: Yellow Dwarf

Für die spontane Reiselust ergänzen nun die „Zelte II“ (60502) das schon bestehende Angebot. Alle Zubehörteile werden als nicht montierte und unlackierte 3D-Druck-Teile geliefert. Sie lassen sich mit Modellbaufarben kolorieren und fallweise mit Sekundenkleber zusammenfügen.

Modellbahn Union baut Hausserie aus:

In der neuen Reihe von Reliefhäusern hat die Modellbahn Union (<https://www.modellbahnunion.com>) nun auch drei zur bisherigen Serie passende Eck-Stadthäuser vorgestellt. Die einen Winkel von 90° abbildende Häuserfront folgt dem Stil der übrigen Reihe.



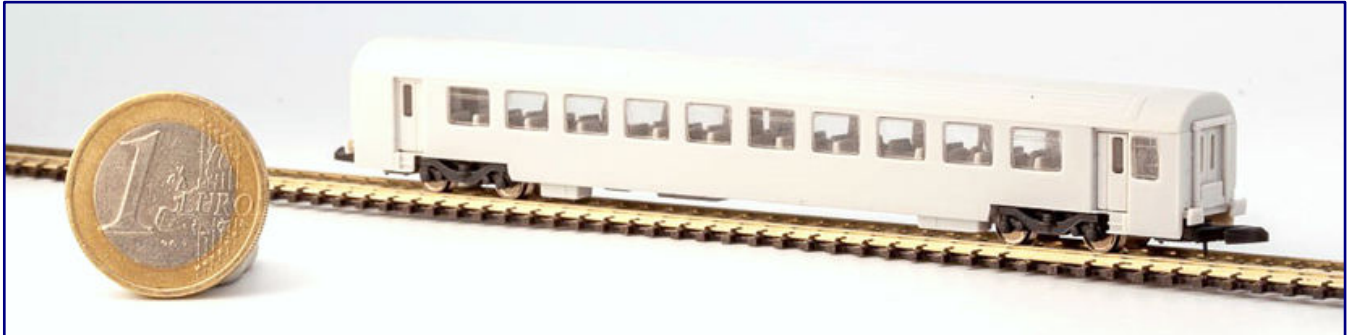
Die neuen Eck-Stadthäuser in Reliefbauweise gibt es unter anderem in den Farben Grau (Art.-Nr. MU-Z-H00193; Bild links) und Sandstein (MU-Z-H00203; Bild rechts). Fotos: Modellbahn Union

Zum Einsatz kommt wieder durchgefärbter Hartkarton, der keine Farbnacharbeiten erfordert. Angeboten werden eine graue (Art.-Nr. MU-Z-H00193), weiße (MU-Z-H00198) und sandsteinfarbene Ausführung (MU-Z-H00203) der Gründerzeit.

Neuer Projektstatus bei Azar Models:

Azar Models (<https://azar-models.com>) hat uns einige neue Informationen zu den laufenden Projekten französischer Spur-Z-Modelle zukommen lassen. Die ersten Teile der Corail-vtu-Wagen sind aus den

Gussformen geliefert und sind zur Probe zusammengesetzt worden. Die erforderlichen Korrekturen werden aktuell umgesetzt, die erste Serie dieser international verkehrenden Reisezugwagen ist für den Herbst 2023 geplant.



Eines der beiden gut voranschreitenden Projekte von Azar Models ist der SNCF-Reisezugwagen des Typs Corail vtu, der im internationalen Verkehr lief. Foto: Azar Models

Im Falle der Ellok CC72000 sind die Korrekturen an der Form des Rumpfes inzwischen abgeschlossen. Die Feinheit der Gitter wurde mit einem qualitativ hochwertigen Ergebnis noch einmal überarbeitet. Auch die Mechanik und Drehgestelle sind fertig. Das Fahrgestell wird übrigens aus Metall sein, um ausreichend Gewicht für eine gute Traktion zu gewährleisten.

Erste lackierte Vorserienmuster erwartet der Hersteller im Juli 2023. Die Produktion wird dann wahrscheinlich im September beginnen. Deutscher Vertriebspartner für diesen Anbieter ist der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>).

Serie 3 bei WDW Full Throttle:

Vor zehn Jahren startete WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) mit der ersten von drei Kühlwagenserien. Es handelte sich um die Eisenbahn-Serie (9000-Artikelnummerngruppe), gefolgt von der Lebensmittel-Serie für Fleisch, Geflügel, Milchprodukte sowie Obst und Gemüse (9200).



Mit der Marke Miller startet die neue Serie amerikanischer Bierwagen auf Basis der hölzernen Modernisierungskühlwagen. Foto: WDW Full Throttle

Nun soll noch im Juni die dritte Serie der 34 Fuß langen Holzwand-Kühlwagen starten. Dabei handelt es sich um die Bierwagen-Serie (9400). Die erste Auflage in begrenzter Stückzahl (Art.-Nr. FTB9405) ist der bekannten Brauerei Miller aus Milwaukee gewidmet.

Sie tragen braune Stirnwände und Dächern, während die Seitenwände auffallend gelb strahlen und mit dem bekannten Miller-Logo in Schwarz sowie Betriebsanschriften bedruckt sind. Geliefert werden die Modelle in Doppelpackungen.

WDW-Produkte werden in Deutschland unter anderem von Case Hobbies (<https://case-hobbies.de>) vertrieben.

Herpa-Ankündigungen für den Hochsommer:

Für die Hochsommer-Monate Juli und August kündigt Herpa folgende neue Wings-Modelle im Maßstab 1:200 an:

Lufthansa Cargo Airbus A321 „Hello Europe“ (Art.-Nr. 572439),
Maersk Air De Havilland Canada DHC-7 (572637) und
LOT Polish Airlines Tupolev TU-154M (572712).



Als Neuheit im Maßstab 1:200 angekündigt wird die Tupolev TU-154M von LOT Polish Airlines (Art.-Nr. 572712). Foto: Herpa

Nach militärischem Vorbild reiht sich dazu als Wiederauflage mit Änderungen (wie der Kennnummer) noch folgendes Exemplar an:

Deutsche Luftwaffe Airbus A400M „Atlas“, LTG 62, Wunstorf Air Base (557207-004).

Im Bereich der Snapfit-Modelle gibt es neben zwei 1:200-Umsetzungen auch eine ebenso geeignete 1:250-Umsetzung für das Aufhängen im Modellbahnhimmel:

Air France Concorde, 1:250 (605816-001),
Edelweiss Air Airbus A320 „Help Alliance“ (613712) und
TAP Air Portugal Airbus A321LR „Amália Rodrigues“ (613835).

Märklin-Teilnahme an der Spielwarenmesse 2024:

Märklin wird auch an der Spielwarenmesse 2024 wieder teilnehmen. Diese findet vom 30. Januar bis zum 3. Februar in Nürnberg statt. Für den Messesamstag (3. Februar) ist wieder ein Verbrauchertag in der Halle des Modellbaus geplant.

Gegenüber den Händlern bekundete Märklin zum Grund der erneuten Messeteilnahme: „Auch wir haben aus den Gesprächen viele Anregungen mit in die tägliche Arbeit nehmen können. Eine wertvolle Erfahrung, die wir in den beiden Jahren der Pandemie vermisst haben. Die anwesenden Händler haben die Gelegenheit für einen Austausch untereinander intensiv genutzt.“

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, Oleksiy Mark, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Ralf Junius (**Trainini TV**), Torsten Schubert, Hendrik J. Späing

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 Videosequenzen, 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, **Trainini TV** 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. **Trainini TV** finden Sie unter <https://www.youtube.com/TraininiTV>.

Alle Beiträge, Videos, 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.