

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Haltepunkt Wilhelmsthal

Das doppelte Lottchen
Vom Engel der Lüfte

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

bald ist wieder Bastelzeit und auch die Herbstmessen rücken spürbar näher. Den Anfang macht dieses Jahr der Tag der offenen Tür bei Märklin im September. Viele werden nun beginnen, ihre Ideen umzusetzen, die sie während der Freizeitbetätigungen in den warmen Sommermonaten aufgeschnappt haben.



Holger Späing
Chefredakteur

Einige Anregungen liefern wir mit dieser Ausgabe mit: Der kleine Haltepunkt Wilhelmsthal verdankt seine Umsetzung als Architekturbausatz im Maßstab 1:220 nur der Hartnäckigkeit und Vorleistung unseres Lesers Michael Beckers. Ausdrücklich möchten wir ihm dafür Danke sagen und seine Idee angemessen würdigen.

Der Kleinstbausatz, der mit extrem feinen Details besticht, passt perfekt zur Epoche I, zieht aber besonders in Darstellungen späterer Zeiten die Blicke auf sich. Er wirkt dann umso ungewöhnlicher und ausgefallener. Das ist wichtig, damit die Augen des Betrachters daran hängen bleiben, gefesselt werden und sich den vielen winzigen Dingen, die es davor, an ihm und in ihm zu entdecken gibt, hingeben.

Wir waren sogleich überzeugt und gefesselt von diesem Wartehäuschen und beschlossen, es in unseren Jahresthemenschwerpunkt Gebäudemodellbau einzubeziehen. Eine geeignete Kulisse ist dafür natürlich genauso wichtig!

Ein zweites großes Thema im August ist Märklins neue Diesellok V 36, die den Insider-Mitgliedern gleich im Doppelpack zuteilwird. Wie korrekt hat sich Märklin an die Vorlage gehalten? Vermag sich das Modell auch gegenüber der rund zehn Jahre älteren Bahls-Konstruktion zu behaupten? Wie überzeugend präsentiert sich der neue Motor?

Alle diese Fragen versuchen wir zu beantworten und dabei wird sich bestimmt auch die eine oder andere Überraschung zeigen. Immerhin hat diese Umsetzung auch einen hohen symbolischen Wert für unsere Spurweite und Märklin. Nach deutlich über vierzig Jahren wendet sich der Traditionshersteller endlich einem anderen und neuen Motorenkonzept zu.

Damit bietet sich die vielleicht einmalige Chance, den größten Kritikern wirksam entgegenzutreten. Immerhin galten ihnen die schon lange nicht mehr zeitgemäßen Motoren mit relativ hoher Stromaufnahme, einem Losbrechmoment und vor allem großem Wartungsaufwand als Bestätigung, Märklin wolle gar nicht ernsthaft in die Nenngröße Z investieren.

Etwas Raum haben wir auch einer fliegenden Legende eingeräumt: Die Transall ist seit über fünfzig Jahren in der Luft und wird auch bei der deutschen Luftwaffe über ihren runden Geburtstag hinaus durchhalten müssen. Trotzdem verschwindet sie jetzt nach und nach - Grund genug für Herpa, sie ins Modell umzusetzen. Wir empfanden es wegen seiner Umsetzungsweise als anlagentauglich und stellen es heute vor.

Ebenso haben wir wieder interessante Literaturempfehlungen für Sie gefunden, darunter auch etwas zu einem wahren Klassiker der Schiene, der derzeit ebenfalls leise Adieu sagt. Damit ist für jeden Geschmack etwas dabei, wie wir meinen. So wünschen wir Ihnen bei der Lektüre nun viel Vergnügen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Zweiter Aufschlag.....	5
Der Engel der Lüfte	23

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Gestatten, Wilhelmsthal!	30
--------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Alles zurück auf Anfang.....	38
Seltene Massenphänomene.....	40

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....	43
-------------------------------------	----

Impressum	50
-----------------	----

Wir danken Michael Beckers für die freundliche Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 21. September 2016

Titelbild:

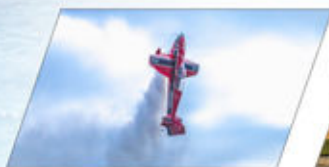
Längst ist die V 36 aus dem Alltagsbild verschwunden und auch ihrer Nachfolgerin V 60 geht es längst an den Kragen. 236 405-7 und 236 406-5 sind mit einem Museumszug in Wilhelmsthal angekommen, wo Eisenbahnfreunde bereits auf die Mitfahrt in einer der Donnerbüchsen warten.

Faszination Modellbau

Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau

28.-30. Oktober 2016

**MESSE
FRIEDRICHSHAFEN**



Die wunderbare Welt der Miniaturen:
präsentiert, zelebriert und gefeiert.

Öffnungszeiten:

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

www.faszination-modellbau.de

 facebook.com/faszination.modellbau

 instagram.com/faszination.modellbau

 youtu.be/Y1cr4eSCzG4



33. INTERNATIONALE
MODELLBAHN AUSSTELLUNG



17.-20. NOV. 2016

EIN TICKET 4 EVENTS!

KOELNMESSE

www.MODELLBAHN-und-LEGO.de

Zeitgleich: **9.Kölner**




Ticket auch gültig für:
LEGO® Fanwelt
LEGO® Kidsfest
18.-20. NOVEMBER



Öffnungszeiten IMA:

Do. bis Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

 facebook.com/InternationaleModellbahnAusstellung

 youtu.be/Llx-hDWbU8E

Showtime!

QR-Code scannen oder Youtube-Link
eingeben für das neue IMA Video:



Märklins V 36 im Test Zweiter Aufschlag

2009 begann die Auslieferung der Diesellok V 36² von Bahls Modelleisenbahnen. Sie erfreut sich bis heute im Kleinseriensegment großer Beliebtheit und wird wegen ihrer guten Fahreigenschaften gelobt. Auch Märklin witterte hier offenbar Potenziale und entschied sich für eine Umsetzung, als es galt, einen neuen Antrieb zu positionieren. Wir haben uns das Insidermodell 2015 nun ganz genau angesehen.

Märklins Premiumkunden brauchen einen langen Atem, wie es scheint. Von der Ankündigung der neu konstruierter Jahresmodelle bis zu deren Auslieferung vergingen in der jüngeren Vergangenheit etwa anderthalb bis über zwei Jahre.

Inzwischen trifft die „Doppeltes Lottchen“ genannte Verbindung aus zwei an den Führerstandsenden gekoppelten Diesellokomotiven V 36 aber bei den Händlern ein und musste sich auch dem **Trainini®**-Test unterziehen.

Für die Clubmitglieder hat Märklin Ausführungen der Epoche IV mit Computernummern aus dem Bestand der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 88770) gewählt, die laut Produktbeschreibung und Anschriften der Unterbaureihe V 36⁴ zuzuordnen sind.



Die V 36 soll bei Märklin eine neue Ära der Mini-Club einläuten, denn erstmals seit 1972 kommt darin ein völlig neuer Motorentyp zum Einsatz. Als erstes profitieren die Insider-Clubmitglieder von ihm. Märklin präsentiert ihnen diesen mit einer Doppellok der Baureihe 236 (Art.-Nr. 88770), die sich jetzt dem **Trainini®**-Test unterziehen musste.

Dabei handelt es sich um eine technische Weiterentwicklung der Wehrmachtslok mit um 450 mm verlängerten Achsstand und einigen Änderungen, die später entweder rückgängig gemacht oder, wie etwa die waagerechten Kühlerjalousien oder der Dofa-Koksofen, auch für die übrigen Unterbaureihen übernommen wurden.

Beschafft wurde die V 36⁴ in einer Stückzahl von 18 Exemplaren, die alle in Frankfurt (Main) beheimatet wurden. Schon wenig später richtete die Bundesbahn ihren Fokus auf Neubaulokomotiven, unter denen die V 60 der Nachfolger im Rangierdienst werden sollte.

Dieser Kontext ist auch für die Einordnung und Bewertung des Märklin-Modells wichtig. Immerhin gab und gibt es Kritikerstimmen, die Märklin vorhalten, in der Vergangenheit und nun wieder einmal, bewusst ein erfolgreiches Kleinserienmodell zu konterkarieren. Gemeint ist Bahls V 36², die 2005 angekündigt und seit 2009 bis heute ausgeliefert wird.

Hat sich Bahls bei seiner DB-Lok auf die frühere Wehrmachtskonstruktion in modifizierter Ausführung konzentriert, haben die Göppinger sich laut Ankündigung für das Bindeglied zwischen ihr und dem purpurroten „Dreibein“ entschieden. Wäre es also möglich, dass Klein- und Großserienmodell friedlich nebeneinander existieren oder sich gar ergänzen?

Hinweis auf eine mögliche Befangenheit
Der Tester hat an der Konstruktion der V36² der Arbeitsgemeinschaft IVzett mitgewirkt, die später zur Basis des Bahls-Modells wurde, das hier dem Vergleich dient.
Die aus dem Test jenes Modells herangezogenen Ergebnisse (Trainini® 10/2009), hatte Jens Wimmel als neutrale und fachkundige Person für uns ermittelt.
Trotz Beachtens aller Sorgfaltspflichten möchten wir explizit auf eine mögliche Befangenheit des Autors bei der vergleichenden Bewertung mit dem Märklin-Modell hinweisen.

In der Tat hatte Michael Bahls viel Zeit, um sein Kleinserienmodell zu verkaufen. Wir haben es im Trainini® 10/2009 mit einem Test von Jens Wimmel vorgestellt und auch die Vorbildgeschichte portraitiert.

Besonderes Lob erfuhr das Modell vom Tester für den feinen Antrieb mit Glockenankermotor und Schwungmasse.

Märklins Wahl könnte also (auch) darauf zurückzuführen sein, dass sich diese V 36 wegen ihrer Umsetzungsqualität und großen Beliebtheit geradewegs zu einem Prestigemodell entwickelt hat. Dazu kam es auch, weil das Vorbild in Großserie nicht umsetzbar schien: Die Mindestwandstärken für Spritz- und Gusstechnik standen dem in Kombination mit einem Fünfpolmotor entgegen.

Lag hier die entscheidende Herausforderung, einen kleineren Motor ausgerechnet mit der V 36 einzuführen? Wir meinen Ja und nehmen die sich bietende, seltene Möglichkeit eines direkten Vergleichs der zwei Modelle gern an.

Der erste Eindruck

Selten bekommt jemand die Chance, einen ersten Eindruck nachträglich zu korrigieren. Daher sollte bei der Premiere alles passen. Märklin hat sich mit der Auslieferung jedenfalls viel Zeit gelassen und auch Korrekturen vorgenommen, wie der Blick auf die ersten Volumenmodell-Darstellungen und das erste Handmuster zeigen.



Gegenüber dem ersten Handmuster hat Märklin einige Korrekturen vorgenommen, von denen das frisch ausgelieferte Modell profitiert: Die Aufstiegsleiter zur Motorhaube besitzt nun eine Abdeckklappe, die für eine V 36⁴ falsche Glocke auf dem hinteren Teil der Haube ist ersatzlos entfallen.

Die zunächst gezeigte und für eine V 36⁴ nicht korrekte Glocke auf der langen Motorhaube verschwand wieder, an der Aufstiegsleiter auf der linken Haubenseite wurde die Aufstiegssperre in Form einer Abdeckklappe ergänzt, mit der die DB vor unbedachtem Besteigen unter Fahrdrabt warnen wollte.

Und so freuen wir uns, als das „Doppelte Lottchen“ zum ersten Mal die Schachtel verlässt: Gut sieht sie aus und zeugt von sauberer Arbeit. Auch die ersten Runden auf dem Testoval verlaufen angenehm und belegen eine ungewohnt leise Arbeit des neuen Motors.

Aber irgendetwas erscheint uns doch merkwürdig an den fest miteinander verbundenen Modellen, die als 236 405-7 und 236 406-5 beschriftet sind. Zu groß erscheinen uns die drei gekuppelten Räder je Fahrzeugseite. Also ist es Zeit für einen Abgleich gegen Vorbildaufnahmen und Zeichnungen sowie das Maßnehmen am Modell.

Die Stunde der Wahrheit

Um es vorweg zu nehmen: Auch wenn die Betriebsnummern die beiden Lokomotiven als zur Unterbaureihe 4 zugehörig ausweisen, entspricht dies nicht den an den Modellen umgesetzten Merkmalen.

Die runde statt leicht abgeflachte Form des Führerhausdaches und die Aufstiegsleiter, die beim Vorbild, nicht aber am Modell, weiter nach vorne verschoben wurde, belegen die Zugehörigkeit der Doppellok zur Baureihe V 36¹ oder V 36² – diese beiden Bauformen unterschieden sich untereinander nur durch den eingebauten Motortyp.

Deshalb haben wir deren Vergleichswerte für die abgenommene Maße zu Grunde gelegt und stellen diejenigen der angeschriebenen Loknummern im Beitragstext lediglich ergänzend bei.



Die Aufstiegsleiter ist für eine Lok der Unterbaureihe V 36⁴ zu weit hinten platziert und auch das Dach ist zu hoch wie auch zu stark ausgerundet. Die am Modell umgesetzten Merkmale gehören stattdessen zur Unterbaureihe V 36¹⁺², also dem Vorbild der Bahls-Lok.

Beginnen wir unseren Test mit Vergleichen zur Bahls-Vorlage bei Preis und Lieferumfang: Märklin liefert zwei analoge Lokomotiven mit fester Kupplung im üblichen Kartonschuber mit Sichtfenster und Tiefzieheinsatz aus. Eine transparente Tiefziehabdeckung wird zusätzlich von oben aufgesetzt und schützt vor Herausfallen bei geöffnetem Schuber.

Da das Modell noch aus dem Neuheitenjahr 2015 stammt, erscheint die Verpackung noch im vornehm wirkenden Schwarz. Die Umstellung auf die Grundfarbe Weiß wurde ja erst 2016 eingeleitet.

Michael Bahls liefert seine Lokomotiven einzeln aus, bietet sie auf Wunsch aber auch ab Werk als Digitalversionen an. Ebenso kann sich der Käufer für ein Doppeltes Lottchen entscheiden, womit er seinen Einstandspreis allerdings auch verdoppelt. Nehmen wir das als Vergleichsbasis, beträgt die UVP für das Großserienmodell weniger als ein Drittel des Preises für das Kleinserienpendant.

Dafür erfolgt die Lieferung in einer verschließbaren Holzschatulle, die den Wert des Modells gut zu unterstreichen vermag und ihm einen guten Schutz bietet. Die Lok ruht in ihrem Inneren in einer Schaumstoffbettung.

Groß- und Kleinserienmodell unterscheiden sich jedoch beileibe nicht nur durch unterschiedliche Verpackungen. Sorgt bei Bahls ein gefräster Messinggussblock für höchstmögliches Lokgewicht und perfekte Zugkraft, finden wir bei Märklin traditionell eine Fahrwerksbasis aus Zinkdruckguss.

Dem Aufbau aus verlöteten Ätzblechen steht bei Märklin ebenfalls ein Zinkdruckgussgehäuse gegenüber. Damit steht ihre V 36 den hauseigenen Dampflokomotiven näher als den übrigen Vertretern der Diesel- oder auch Elektrotraktion.

Wo ein Kleinserienmodell mit angesetzten, feinen Details zu bestechen vermag, versucht Märklin teuren Mehraufwand durch einen erhöhten Anteil an Handarbeit zu vermeiden und setzt auf Gravuren, mit denen diese Merkmale lediglich angedeutet werden.

Dies betrifft vor allem die Handläufe entlang des Vorbaus, die senkrechten Haltestangen am Führerstandsauftieg oder auch die seitlichen Geländer und Trittbleche des Übergangs an der Führerhausrückseite.



Im direkten Vergleich zur Konstruktion der Arbeitsgemeinschaft IVzett (rechts), auf der das Bahls-Kleinserienmodell basiert, fallen die fehlenden Rangierhaltestangen bzw. Geländer am Märklin-Modell auf. Im Bereich der Aufstiege wirkt es daher recht nackt. Bei genauem Hinsehen fällt auch das etwas hellere Rot des Märklin-Modells auf, das eher dem Farbton RAL 3000 feuerrot statt dem laut Anstrichvorschrift vorgegebenen RAL 3002 karminrot entspricht.

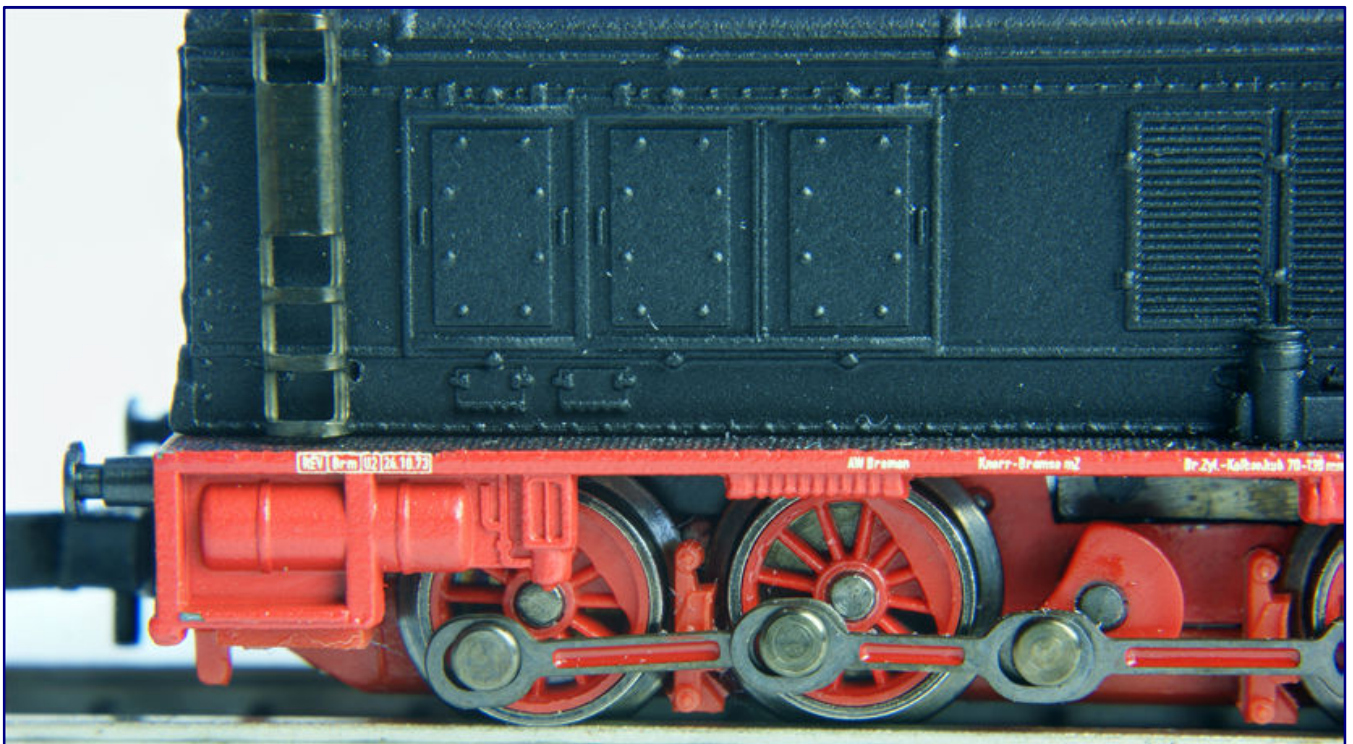
Erheblich besser getroffen hat Märklin die Form (Höhe und Breite) des an der Haubenkante aufragenden Kühlwasserausgleichsbehälters. Ganz verzichtet wurde hingegen auf die Rangiererhaltestangen am vorderen Aufstieg. Wir halten sie für ein wichtiges und gesichtsprägendes Merkmal dieser Rangierlok und bedauern den Verzicht folglich.

Außerdem liefern sie ein weiteres Unterscheidungsmerkmal zwischen Wehrmachtslok und Nachbauserie: Bahls hat die einfachen, beidseitig der Aufstiegsleiter montierten Stangen mit Ring am oberen Ende als Ansetzteil nachgebildet. An der V 36⁴ sollten eigentlich aufwändigere, gebogene Geländer zu finden sein. Hier wirkt das Märklin-Modell irgendwie nackt, vor allem für den Fall, dass mal eine Rangierfigur mitfahren soll.

Gemein haben die beiden Modelle ihre leicht matt gehaltene, schwarze Grundfarbe (RAL 9005 tiefschwarz). Der von Märklin gewählte Rotton ist aber leider nicht ganz korrekt: Märklin hat sich offenbar an Dampflokomotiven orientiert und dem Fahrwerk ein Feuerrot (RAL 3000) angedeihen lassen. Die Anstrichvorschriften für die V 36 verlangten im Fahrwerksbereich jedoch das etwas dunklere RAL 3002 karminrot.

Nicht zu kritisieren gibt es an den sauberen und trennscharfen Übergängen zwischen den beiden Farben. Ebenfalls tadellos ist die (nahezu) vollständige, lupenlesbare wie auch abriebfeste Bedruckung in korrekter Farbe. Einzig der Blitzwarnpfeil an der Abdeckklappe zur Aufstiegsleiter, mit der vor dem Besteigen der Maschine unter Fahrdraht gewarnt wird, fehlt.

Die lupenlesbaren Anschriften an Führerhausseitenwand und Umlaufkante wiesen beide Maschinen dem Bw Frankfurt/M 1 zugehörig aus. Sie tragen korrekte Kennzeichnungen für die Weißmetallausgüsse der Lager und Hinweise auf eine Knorr-Bremse mit Zusatzbremse.



Perfekt gedruckt sind die durchweg lupenlesbaren Anschriften des „Doppelten Lottchens“: 236 406-5 erhielt ihre letzte U2-Untersuchung am 24.10.73 im AW Bremen, wie das Revisionsraster (links) verrät. Ebenfalls in dieser Aufnahme zu sehen ist, dass die an der Haube oberhalb der Seitenklappen verlaufende Haltestange nur angraviert wurde. Die Bremse an der ersten Kuppelachse fehlt leider und auch die Pufferhülsen sind mal wieder nicht rot abgesetzt worden.

Die letzte U2-Untersuchung fanden im AW Bremen jeweils am 21.11.73 (236 405-7) und 24.10.73 (236 406-5) statt, was auf einen dargestellten Betriebszustand um 1974 schließen lässt. An dieser Stelle kann das Kleinserienmodell erwartungsgemäß nicht mithalten: Sind Betriebsnummer und Bahnlogo vorhanden, so fehlen die restlichen Anschriften, besonders am schmalen Umlauf.

Schade ist allerdings, dass wir wieder einmal schwarze Pufferhülsen vorfinden mussten. Bei der Baureihe 64 hatte Märklin ja selbst bewiesen, wie es richtig auszusehen hat. Hier legt Michael Bahls an seinem Modell einen höheren Anspruch an Vorbildnähe.

Punkten kann die Märklin-Umsetzung gegenüber dem Bahls-Modell hingegen mit seinen Fenstereinsätzen. Das vollständig verglaste Führerhaus ist ein sehr augenfälliges Merkmal, das entscheidend zu einem guten Gesamteindruck beiträgt, wie Märklin wohl richtig erkannt hat.

Bei der entlang der Motorhaube verlaufenden Handstange hat dann aber wieder Bahls die Nase vorn: Bei Märklin ist sie in den Gravuren angedeutet, während der Kleinserienhersteller hier beidseitig ein freistehendes Teil zeigt.

Einen Unterschied machen übrigens auch die Maschinenraumklappen. Märklin hat glatt beblechte Türen wiedergegeben, die vor allem für die späten Betriebszustände typisch waren. Die Lamellen bei Bahls entsprechen hingegen noch dem Ursprungszustand der Lok – also Gleichstand nach Punkten.

Eng stehen die unteren Laternen alter Bauform an der Lokfront auf Pufferhöhe.

Sie passen nicht mehr zum dargestellten Betriebszustand des Vorbilds, weil sie von der Bundesbahn zwischenzeitlich längst gegen die kleineren Reflexglaslampen getauscht worden waren.

Diese standen zudem auch weiter außen. Auch an dieser Stelle hat der Kleinserienhersteller mehr Konsequenz gezeigt, wenngleich seine Exemplare auch nicht beleuchtet sind.

Im Gegensatz zur Bahls-Umsetzung ist die Aufstiegsleiter nicht in die Lackierung einbezogen, sondern lediglich schwarz vernickelt worden. Der abweichende Glanzgrad des Ansetzteils verrät das.

Gravierender ist die falsche Position der Leiter, die bei einer V 36⁴ weiter vorn platziert sein müsste. Ihre Lage entspricht nur der Ursprungsbauart und den Fertigbaulokomotiven der frühen Nachkriegszeit.

Sehr gut nachgebildet hat Märklin die Aufstiegsstritte zum Führerstand sowie den Dofa-Koksofen zur Kühlwasservorwärmung. Hier zeichnet sich der Vorteil des Gusses hinsichtlich räumlicher Wirkung gegenüber den zweidimensionalen Ätzblechen aus. Die Luftkessel sind bei beiden als Halbr relief nachgebildet und wirken dadurch gleichermaßen plastisch.

Die Vorbildnummer war beim Vorbild direkt auf dem erhöhten Kühlwasserausgleichsbehälter angeschrieben, wie es Bahls bereits korrekt wiedergegeben hat. An der Märklin-Doppellok steht davor jeweils ein flaches Schild, das die Nummern trägt. Allerdings fällt das nicht störend auf und kann daher vernachlässigt werden.

Grund für diese ungewöhnliche Umsetzungsweise ist vermutlich, dass der hohe Kühlwasserausgleichsbehälter (hier korrekt ohne Auspuffummantelung) als Schieber in die Formen integriert wurde und



Die unteren Laternen stehen exakt über den Puffern, was für die nachgebildete Bauform korrekt ist. Sie passen allerdings nicht mehr zum wiedergegebenen Betriebszustand der Vorbilder. Die Aufstiegsleiter zur Haube wurde leider nicht in die Lackierung einbezogen und fällt durch eine farbliche Abweichung auf.

bei künftigen Modellen wahlweise entfallen kann. Dies eröffnet Freude auf künftige Varianten des Basismodells.

Im Gegensatz zu den angesetzten Geländern und dem Übergangsblech bei Bahls Modelleisenbahnen sind die Türen an der Führerhausrückseite samt Geländern bei Märklin nur sehr flach durch eine Gravur angedeutet worden. Im nachgebildeten Betriebszustand waren sie beim Vorbild bereits entfernt und zugeschweißt worden, da die Lokomotiven nicht mehr als Doppellok zum Einsatz kamen.

Eingehende Betrachtung verdienen auch die Führerhausdächer beider Lokomotivhälften. Bei Lok 236 406-5 war das obere Spitzenlicht oberhalb des Führerhausdaches montiert, was Märklin unmöglich nachbilden konnte. Den Vorbildfehler hätte hier nur die Wahl eines anderen Vorbilds vermeiden können.

Bei 236 405-7 fehlt die Druckluftpeife auf dem Dach, von der wir eigentlich ganz froh sind, dass Märklin auf sie verzichtet hat. Wäre hier wieder das vorhandene Drehteil aus dem Dampflokbakasten zum Einsatz gekommen, wäre sie wohl deutlich überdimensioniert ausgefallen! Teile korrekter Größe sind übrigens bei Bahls verbaut.

An beiden Lokomotiven fehlen die Rangierfunkantennen auf dem Dach. Nach 1968 war der Rangierverkehr das Gnadensbrot der V 36, weshalb dieses Vorbildmerkmal für eine Lok mit Computernummer eigentlich unverzichtbar ist.



Aus dieser Perspektive ist das vor den Kühlwasserausgleichsbehälter gesetzte Betriebsnummernschild gut zu erkennen. Gelungen sind die Detaillierungen des Dofa-Koksofens (direkt hinter dem vorderen Aufstieg) und der weiteren Nachbildungen im Fahrwerksbereich.

Im Punkt der Dachrundungen gleichen sich die Umsetzungen beider Hersteller, was nicht sein dürfte. Die achtzehn Exemplare der letzten Bauserie erhielten ein sichtbar flacheres Dach, mit dem auch ihre Höhe auf 3.757 mm (umgerechnet 17,1 mm) schrumpfte. Während Michael Bahls hier für die V 36² richtig lag, hat Märklin nur durch die Anschriftenwahl (vermeintlich) eine V 36⁴ geschaffen.

Gleichstand herrscht bei feinen, separat angesetzten Details wie den Hörnern (Typhonen) auf dem Dach oder den Pumpen der Spurkranzschmierung (Bauart de Limon). Auch darüber hinaus attestieren wir dem Märklin-Modell unterhalb des Umlaufs angesiedelte Details in sehr guter und freistehender Umsetzung.

An den Pufferbohlen hat Märklin sich um eine bestmögliche Detaillierung, wie es durch Gravuren möglich ist, bemüht. Der Zughaken, je vier Bremsschläuche und weitere Details wie Rangierergriffe sind hier

angedeutet worden, aber durchweg nicht farblich abgesetzt worden. Bei Bahls ist an dieser Stelle lediglich der Zughaken zu finden, der aber vollständig nachgebildet und auch schwarz abgesetzt ist.

Maße und Daten zur V 36 (Modell von Märklin)			
	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP)*	9.200 mm	41,8 mm	40,5 mm
Größte Breite	3.100 mm	14,1 mm	14,0 mm
Höhe über SO (Dach)*	3.800 mm	17,3 mm	19,0 mm
Achsstand*	3.950 mm	18,0 mm	19,5 mm
Raddurchmesser	1.100 mm	5,0 mm	5,6 mm
Dienstgewicht	ca. 41 t	---	33 g**

* Vorbildmaße stammen von der V 36¹ und V 36²
** Gewicht der Doppellok

Während das Kleinserienmodell keine Spurräume besitzt, hat Märklin sie am Getriebeabdeckteil aus Kunststoff angespritzt. Damit fallen sie zwar recht grob aus, greifen aber die Form korrekt auf, die der V 36⁴ und auch den späten Einsatzjahren der V 36¹⁺² entspricht.

Den Abschluss der optischen Bewertung macht das Fahrwerk. Gemessen an der ursprünglichen Konstruktion liegt Märklin hier insgesamt ganz gut im Rennen, einzig die zu großen Räder der V 60 (5,6 statt 5,0 mm) versauen dem Modell die Punktwertung – die Messung bestätigte unseren ersten Eindruck.

Dieser Fehler war vermeidbar, denn passende Räder der Baureihe 89 befinden sich schon seit 1972 im Baukasten. Märklin begründete dies übrigens mit der besseren Detaillierung der zu großen Räder.

Der um 1,5 mm zu große Achsstand liegt als fast einziges Merkmal tatsächlich sehr nahe an der V 36⁴, zu der nur 0,5 mm fehlen. So entspricht auch die Achsposition des dritten Kuppelradsatzes nahe der Kante des vorderen Führerstandsfensters weitgehend dieser Unterbaureihe.

Hat Märklin aus wirtschaftlichen Gründen der V 60 von 1972 zu kleine Räder (und falsche Fahrwerksmaße) verpasst, leidet diese Neuheit nun an den Folgen zu großer Durchmesser. Beide Modelle zusammen verdrehen einen wichtigen Vorbildunterschied exakt in ihr Gegenteil.

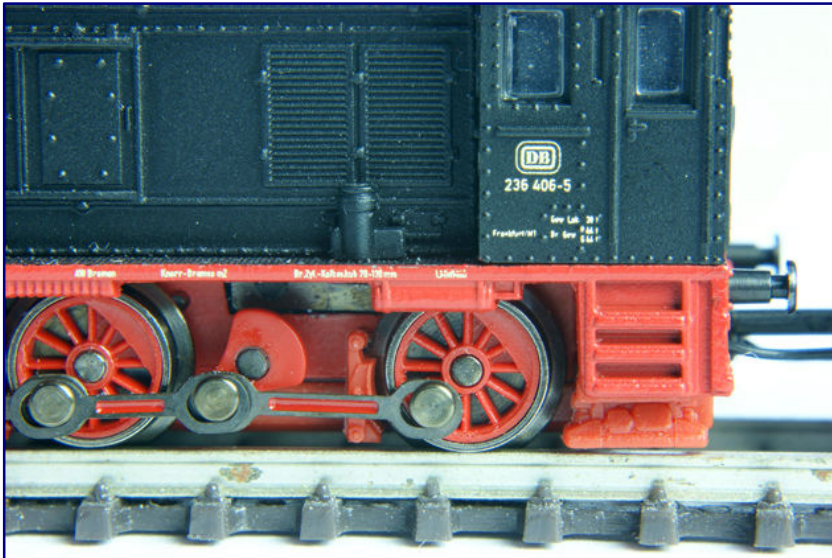


Die Fensterverglasung beschert dem Märklin-Modell (links) im Direktvergleich Pluspunkte. Seine erkennbar zu großen Raddurchmesser bedeuten hingegen einen erheblichen Abstrich gegenüber dem in dieser Hinsicht stimmigen Kleinserienmodell. Konstruktionsbedingt stehen auch die Kuppelstangen des Märklin-Modells nicht in jeder Lage gerade.

Die V 36² von Bahls Modelleisenbahnen, das merken wir der Vollständigkeit halber auch an, ist in dieser Hinsicht übrigens korrekt und maßstabsgetreu umgesetzt. In Bezug auf Märklin sehen wir Grund zur Sorge, dass auch die angekündigte Baureihe 80 die zu großen Räder erhalten könnte und sich damit vorbildwidrig gegenüber der BR 89 abheben würde.

Die Montage der Kuppelstange scheint uns bei Bahls Modelleisenbahnen auch besser gelöst zu sein: Hier sind die durchgehenden Teile nur jeweils an der ersten und dritten Kuppelachse mit Nieten angesetzt, an den übrigen zwei Aufnahmepunkten sind die Lager nachgebildet.

Märklin hat seine Kuppelstange gestückelt und an allen drei Achsen und der Blindwelle mit Nieten befestigt. Sie fallen dadurch sehr stark in den Blick und lassen die Stangen weniger filigran wirken. Zudem wirken sie meist nicht exakt geradestehend. Diese Konstruktionsweise wurde von den Großseriendampflokomotiven übernommen.



Was macht ein einseitiger Indusi-Magnet ausgerechnet unter der linken Führerhausseite? Die V 36 war zu ihren Betriebszeiten bei der DB gar nicht mit dieser Sicherheitseinrichtung ausgestattet.

seitiger Ausrüstung üblich gewesen, die rechte Seite zu wählen, um die Hauptfahrrichtung (vorwärts) abzusichern.

Also haben wir recherchiert. Für keine einzige V 36 haben wir eine Indusi-Ausrüstung im Betriebsdienst bei der DB ermitteln können, eine Sonderarbeitsnummer ist uns hierzu ebenfalls nicht bekannt. Bei den von Märklin gewählten Betriebsnummern können wir die Indusi sogar ganz ausschließen. War hier also Willkür am Werk?

Unsere Arbeitshypothese lautete, dass Märklin sich an den museal und betriebsbereit erhaltenen Vorbildern orientiert habe. Das ergab dann Treffer, aber leider nicht in erhoffter Form: Bei der Museumslok 236 406-5 ist der Magnet beidseitig jeweils vor der 1. Kuppelachse montiert. Eine einseitige Montage würde ihren Einsatz auf öffentlichen Gleise auch wohl ausschließen.

Schließen möchten wir die optische Bewertung mit einem Hinweis auf das um 1,3 mm zu kurze Maß der Länge über Puffer.

Maßstab ist hier bereits der kleinere Wert für die Bauserien V 36¹⁺² - gegenüber der V 36⁴ wären es sogar 1,5 mm Diese Abweichung trotz zu großer Fahrwerkswerte hat uns überrascht.

Als Ursache sehen wir die zu kurzen Pufferhülsen der verwendeten Baukastenteile.

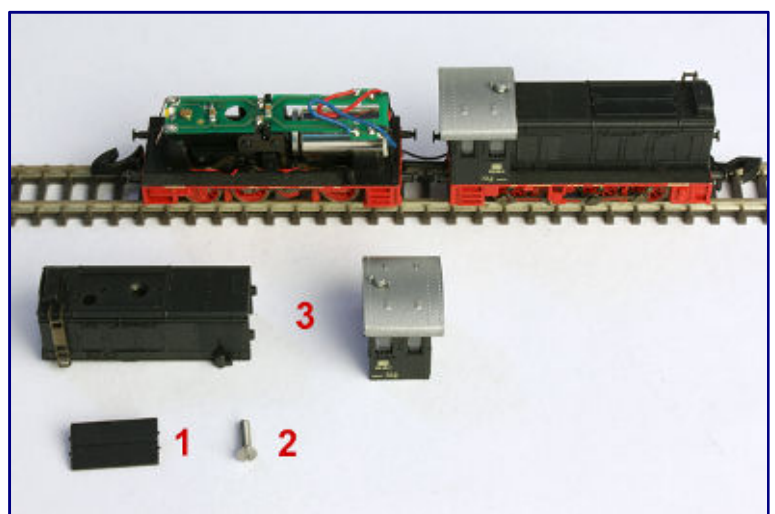
Die technische Ausstattung

Unterschiedlich sind auch die Antriebskonzepte der beiden Vergleichsmodelle. Beim Bahls-Modell kommt ein hochwertiger, wartungsfreier Glockenankermotor mit 8 mm Durchmesser zum Einsatz, dessen Schwungmasse

Außerdem hatten die letzten achtzehn Exemplare der Baureihe, zu der Märklins Modelle laut Anschriften gehören, keine ausgefrästen Kuppelstangen. Die beiden Modelle möchten uns aber genau das weismachen.

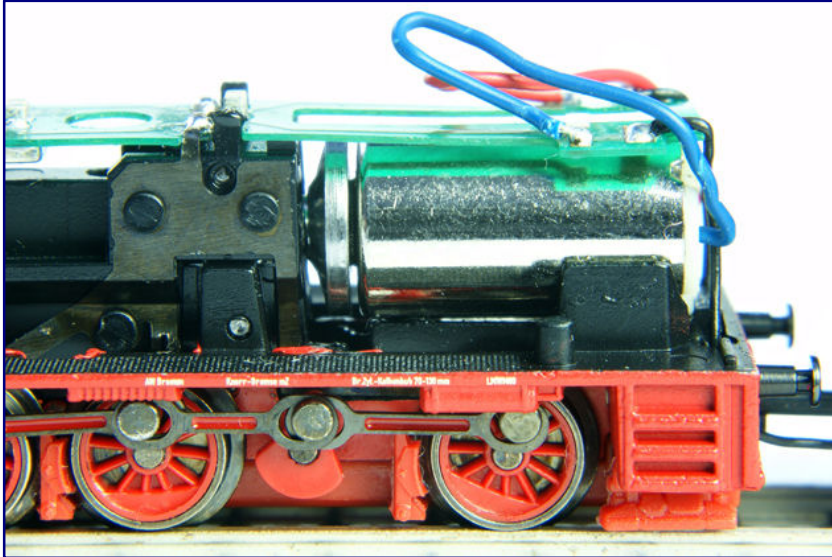
Weitere Fehler im Fahrwerksbereich betreffen die fehlenden Bremsklötze vor der ersten Kuppelachse, für die offenbar kein Platz mehr war. Michael Bahls hat auf ihre Nachbildung allerdings von Anfang an völlig verzichtet. Daher geht der Punkt hier trotzdem an Märklin.

Merkwürdig fanden wir die einseitigen Indusi-Magnete an der jeweils linken Fahrzeugseite unter dem Führerhaus. Normalerweise ist es bei ein-



Um an das Innere mit Motor und Platine zu gelangen, ist wie folgt vorzugehen: Das Ansteckteil, das die oberen Klappen der Motorhaube nachbildet, ist vorsichtig abzuziehen (1). Nun besteht Zugriff auf die Gehäuseschraube (2), die gelöst wird. Anschließend lassen sich Motorhaube und Führerhaus (3) vorsichtig nach oben abziehen.

ausreichend dimensioniert ist, um auch auf kurzen stromlosen Abschnitten nicht ins Stottern zu geraten. Die Getriebeuntersetzung von der Welle über Schnecke und Zahnräder auf die Achsen ist perfekt auf eine Rangierlok abgestimmt.



Der Motor ist rund ausgeführt und vollständig gekapselt, so dass er keinen Einblick in sein Inneres erlaubt. Eine kleine Schwungmasse soll helfen, auch kurze Stromunterbrechungen zu überwinden.

Märklin hat erstmals einen neuen Motor zum Einsatz gebracht, über den noch nicht viel bekannt ist. Auch er arbeitet über Schnecke und Zahnräder auf alle drei Kuppelachsen und die Blindwelle. Ebenso besitzt er eine kleine Schwungmasse.

Nach unserem Eindruck orientiert sich Märklin bei der Getriebekonstruktion aber unverändert an den Modellen mit Fünfpolmotoren.

Langjährige Kunden werden also kaum auf die Idee kommen, ihr Modell habe einen Defekt, weil es bei gleicher Trafostellung spürbar langsamer als eine Streckenlok älteren Datums fährt. Details dazu folgen mit dem Fahrttest.

Das legt auch den Schluss nahe, dass die neue Motorgeneration nicht nur als sinnvolle Ergänzung des fünfpoligen Methusalems gedacht ist und auf Dauer nicht nur bei kleinen Rangierlokomotiven verwendet werden soll. Vielmehr gewinnen wir den Eindruck, dass hiermit perspektivisch endlich auch die Ablösung wartet. Muss dafür die Getriebeuntersetzung nicht verändert werden, reduzieren sich erforderliche Fahrwerksanpassungen immerhin auf die Motoraufnahme.

Daher überrascht es nicht, dass das Verhalten des als „Hochleistungsmotors neuester Generation“ beworbenen Antriebs doch in vielen Punkten vertraut wirkt.

Ob es definierte Leistungsmerkmale gibt, an denen sich die herausgekehrte Hochleistung bemessen lässt, konnten wir übrigens bis zum Redaktionsschluss nicht in Erfahrung bringen.

Fest steht nur Folgendes: Der Motor ist am Fahrwerksblock verklebt und lässt sich deshalb nicht ohne weiteres ausbauen. Laut der zusammen mit der Explosionszeichnung beigelegten Aufstellung soll er aber künftig als Ersatzteil einzeln nachbezogen werden können.



Der ungestörte Blick auf die Rückseite zeigt die (für 236 406-5 eigentlich nicht korrekte) Position des oberen Spitzenlichts und die sehr flache Darstellung des Übergangsgeländers. Rechts und links der Kupplung befinden sich die Kabeldurchführungen zur anderen Lokhälfte.

Vielfach vermutet worden war im Vorfeld, hier fände nun ein eisenloser Glockenankermotor Verwendung, der ganz sicher als Premiumantrieb zu werten wäre. Die äußere, runde Bauform ohne Flachstellen gibt hier keine eindeutige Auskunft.

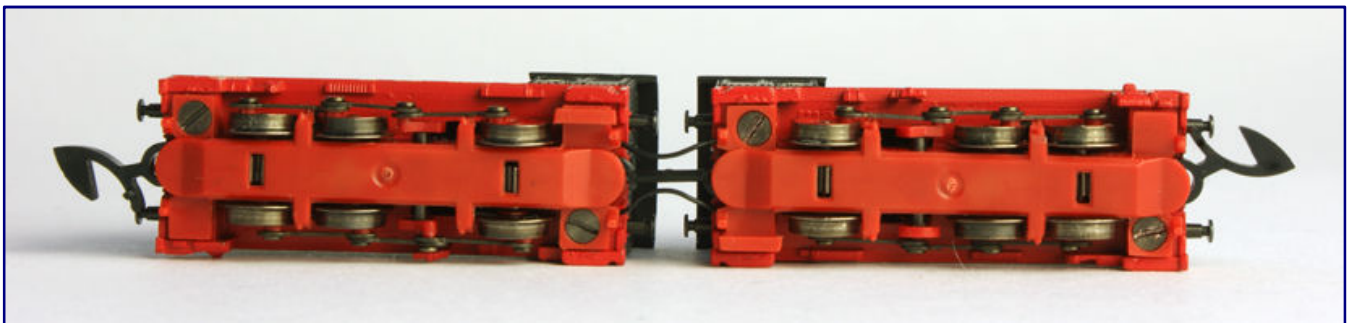


Daraus ergeben sich nun weitere Fragen, denn wartungsfrei bedeutet nicht zwingend auch verschleißfrei. Während ein Glockenankermotor im gewöhnlichen Praxisbetrieb nahezu keine Abnutzung zeigt, gibt es auch gekapselte Elektromotoren mit verschleißanfälligen Bürsten.

Der Strom wird dem neuen Motor von der Platine über die Rückseite zugeführt (rotes und blaues Kabel). Von der Platine geht auch die elektrische Verbindung (schwarze Litze) zu derjenigen der zweiten Lokhälfte ab.

Dann jedoch handelt es sich um einen Wegwerfartikel, der unbrauchbar wird, sobald seine Bürsten abgenutzt sind. Soll das Schweigen Märklins zur neuen Technik vielleicht einen solchen Schwachpunkt verheimlichen?

Eigentlich sollte ein Hersteller seine Innovationen doch eher so aktiv und werbewirksam wie möglich herausstellen, meinen wir. Leider können wir dieses Rätsel hier und heute (noch) nicht lösen und verweisen zunächst auch an dieser Stelle nur auf die Werte des Fahrtests.



Das Getriebe ist nicht völlig gekapselt, denn an je zwei Zahnrädern bleiben kleine Schlitzze offen. Neu ist die außermittige Platzierung der Getriebedeckelschrauben.

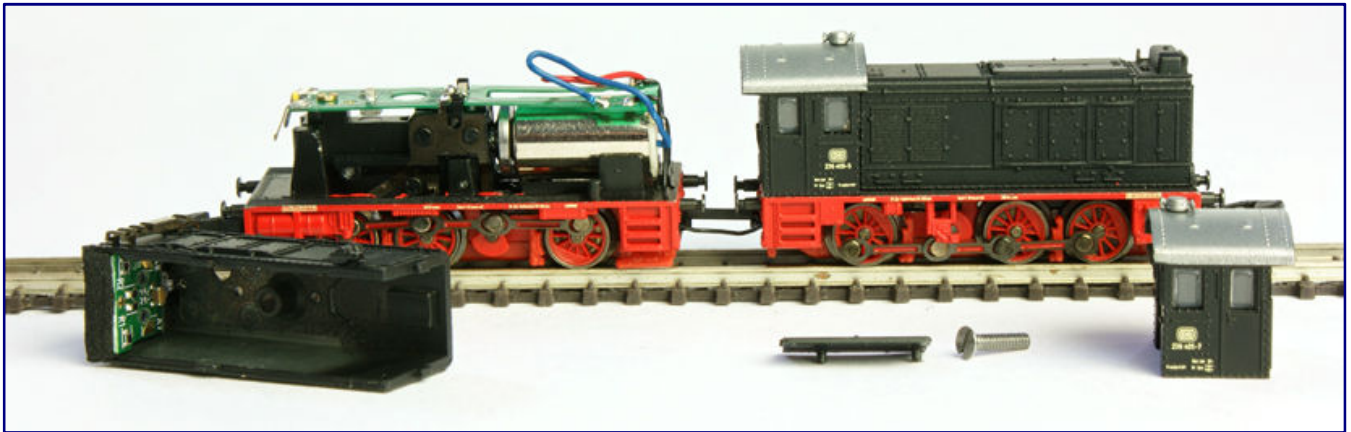
Nicht völlig gekapselt ist das Getriebe der hier vorgestellten Neuheit. Werfen wir einen Blick von unten auf ihr Fahrwerk, sehen wir zwei Schlitzze, aus denen uns Teile je eines Zahnrads anblitzen. Das mögliche Einbringen von Schmutz sollte sich aber sehr in Grenzen halten, denn die Öffnungen sind winzig und kein Vergleich zu den Modellen aus der Pionierzeit unserer Spurweite.

Ungewohnt ist übrigens auch, dass die Schrauben zur lösbaren Befestigung der Getriebeabdeckung erstmals nicht mittig an den Enden sitzen, sondern seitlich versetzt. Die drei Achsen besitzen etwas Spiel und können sich in der Höhe minimal bewegen. Das verbessert den Schienenkontakt, eine mittlere Pendelachse wie bei der einst überarbeiteten Baureihe 89 erhielt die neue V 36 aber nicht.

Die kleinen, auf den Motoren sitzenden Platinen der beiden Lokhälften sind elektrisch miteinander verbunden. Rechts und links der Kupplungsstange verbindet sie je eine dünne, schwarze Litze. Wird die doppelte Kabelverbindung gekappt, bleibt zwar jede Hälfte für sich allein in beide Richtungen fahrbereit und auch steuerungsfähig, doch es fehlt dann der Lichtwechsel an den Führerstandsrückseiten – beim „Doppelten Lottchen“ ist er dort ja überflüssig.

Im Werkszustand zeigt sich an den Motorhauben abhängig von der Fahrtrichtung entweder ein aus LED strahlendes, warmweißes Dreilichtspitzensignal oder ein Zugschlussignal aus zwei roten Lichtern.

Da es unter dem Gehäuse eng zugeht, bleibt für eine nachträgliche Digitalisierung kaum Platz. Hier wird wohl kein Weg daran vorbeiführen, den erforderlichen Platz durch vorsichtiges Fräsen zu schaffen und den kleinstmöglichen Decoder zu wählen. Wie bei Märklin üblich, ist auch dieses Modell in keiner Weise für eine Umrüstung vorbereitet.



Die LED-Platine für den weiß-roten Lichtwechsel an der Front ist im Gehäuse verbaut und wird über Kontaktfedern versorgt (Bild oben). Trotz einiger Kompromisse und Fehler in der Umsetzung macht das „Doppelte Lottchen“ (Bild unten) insgesamt eine gute Figur und bewährt sich bestens im Fahrtstest.

Ergebnisse des Fahrtests

Mit größter Spannung erwartet haben wir die Ergebnisse der elektrischen Messungen, erlauben sie doch erste Rückschlüsse auf den neuen Motor, ohne ihn öffnen und womöglich zerstören zu müssen. Untersucht haben wir aber zunächst die Stromaufnahme von den Achsen.

Märklin hat Radschleifer an den Innenseiten aller drei Achsen vorgesehen und damit die bestmögliche Stromaufnahme angestrebt, wie es übrigens auch bei Bahls' Kleinserienmodell der Fall ist. Die mittlere Achse ist minimal höher positioniert, um guten Kurvenlauf sicherzustellen und beteiligt sich daher nur eingeschränkt über die Spurkränze an der Stromaufnahme. Kontaktprobleme haben wir keine feststellen können.

Zugkraftversuche haben wir nur in der Ebene vorgenommen, leichte Steigungen sollten aber auch ohne Haftreifen kein allzu großes Problem darstellen, solange sie 2 bis 3 % nicht überschreiten. Zu bedenken wäre aber, dass Kurvenverläufe die Traktionsleistung zusätzlich beeinträchtigen.

Unser Testzug orientierte sich an einem langen Bauzug, der wie bei allen anderen Testläufen einen Radius von 195 mm inklusive Gegenbögen durchlaufen muss. Gebildet haben wir einen 66 cm langen Zug aus elf Wagen verschiedener Bauarten, Gewichte und Achsstände. Gerade lange Zweiachser fallen im Bogenlauf durch einen hohen Widerstand auf, es kamen aber auch kurze Wagen sowie Drei- und Sechssachser zum Einsatz.

Die Doppellok hatte trotz ihres geringen Gewichts, das mit insgesamt 33 Gramm nicht ganz das vieler Drehgestell-Modelle erreicht, kein Problem mit diesem Zug. Es war sowohl das Anfahren in allen Gleisfiguren als auch das Überfahren von Weichen in allen Geschwindigkeitsbereichen problemlos möglich. Da die Räder nicht durchdrehten, waren die beiden V 36 noch nicht am Ende ihrer Zugkräfte angelangt.



Leicht erhöhter Blick über die 236 406-5 in Richtung des Daches: Hier fehlen die Rangierfunkantennen bei beiden Maschinen, 236 405-7 sollte zudem eigentlich eine Druckluftpfeife besitzen.

liegt! Unsere beiden V 36 waren jetzt mit umgerechnet 232,3 km/h unterwegs und hätten so manchem ICE Konkurrenz machen können.

Wir schlussfolgern aus diesen Beobachtungen Folgendes: Märklin orientiert sich bei Motor und Getriebeabstimmung an seinen bisherigen Fünfpolmotoren, die längst reif fürs Museum sind. Die Fahrcharakteristik bleibt damit vertraut, aber leider in vielen Punkten spürbar und weit vom Vorbild entfernt.

Solo fuhren sie am Märklin-Trafo 67011 bereits bei einer Spannung von 0,3 V an. Diese bildete gleichzeitig auch die kleinste Dauerfahrspannung, was den Rückschluss zulässt, dass der neue Hochleistungsmotor kein Losbrechmoment besitzt. So sollte er wohl zumindest eisenlos aufgebaut sein.

Die aufs Vorbild umgerechnete Minimalgeschwindigkeit betrug in dieser Trafostellung nur 1,7 km/h – ein Bestwert. Leider reicht dies noch nicht für Weichendurchfahrten.

Drehen wir den Fahrregler nur minimal weiter auf, gibt das Märklin-Gerät bereits 2,3 V ab und auch die LED-Beleuchtung wird nun sichtbar.

Die Doppellok ist jetzt bereits mit umgerechnet 34,8 km/h unterwegs, was zum Rangieren dann doch erheblich zu viel ist.

So haben wir den Transformator auch mal komplett aufgedreht, um das „Ende der Fahnenstange“ zu erreichen.

Laut Messgerät beträgt die ans Gleis abgegebene Spannung dann 13,9 V – ein Wert, der weit über der von Märklin erlaubten Betriebsspannung

Die äußerst geringe Anfahrspannung beweist allerdings das Potenzial des neuen Motors, das mit den eher schlechten Märklin-Fahrgeräten nicht mal ansatzweise ausgereizt werden kann. Wer in einen höherwertigen Fahrregler mit Feinregelung investieren mag, der wird mit der Neukonstruktion der V 36 sicher auch gefühlvoll rangieren können.

Unseren guten Eindruck vom neuen Motor bestätigen auch die Messungen der Stromaufnahme: Bei Trafostellung 100 stellen wir gerade mal einen Wert von 19,9 mA fest, der sich bei Stellung 150 nur minimal auf 28,5 mA erhöht.

Das liegt erfreulich weit unter unterhalb dessen, was wir vom Fünfpolmotor gewohnt sind. Märklin schließt damit endlich auf eine Stufe mit Rokuhan auf, deren Antrieb fast identische Werte liefert. So erreichen die Göppinger jetzt das Niveau, das auch bei AZL oder den Kleinserienherstellern üblich ist. Von einer Innovation zu sprechen, erschiene uns vor diesem Hintergrund aber übertrieben.

Realistische Zugbildungen

Die V 36 wurde Mitte der Siebziger verstärkt ausgemustert, die letzten Exemplare wanderten zu Beginn der Achtziger unter den Schneidbrenner oder wurden verkauft. Die Zeit ab der Umnummerierung nach dem 1. Januar 1968 gehört damit zur letzten Einsatzperiode dieser Lokomotiven.

Für den Streckendienst waren sie längst zu langsam geworden, zumal ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit im Streckengang zwischenzeitlich auch noch von 60 auf 55 km/h reduziert worden war. Besonders betroffen war der Personenzugdienst, aus dem sie sich längst verabschiedet hatte.



Soll das „Doppelte Lottchen“ auf der Anlage nicht im Museumsbetrieb fahren, eignet sich die Doppel-Lok wohl am besten für einen Bauzug, der ruhig ein bisschen länger ausfallen darf. Auf Antrieb erkennbar wird dieser, wenn ein Krupp-Ardelt-Kranwagen eingestellt wird, doch auch offene und flache Wagen mit Ladegütern wie Schotter, Schwellen oder Sand sollten nicht vergessen werden.

In dieser letzten Phase ihrer Einsatzzeit fanden die Lokomotiven fast nur noch Verwendung im Rangierdienst, wo sie sich die Arbeit mit der V 60 teilten. Nur selten waren sie mit Übergabegüterzügen noch auf Strecken geringer Bedeutung anzutreffen. Nützlich machen konnten sie sich aber noch im Bauzugdienst, Einsätze als „Doppeltes Lottchen“ sind uns aus dieser Zeit aber nicht mehr bekannt.

Das erschwert vorbildnahe Einsätze des Märklin-Modells. Was im Rangierdienst eher ausgeschlossen scheint, dürfte aber zumindest für den Bauzugdienst noch vertretbar sein. Dasselbe gilt für Güterzüge auf Nebenbahnen, die dann aber schon mit einer Mindestlänge von zehn Wagen den Einsatz von gleich zwei Maschinen auch im Modell rechtfertigen.

Besonders geeignet erscheinen dann zweiachsige, gedeckte Güterwagen aus Groß- und Kleinserie. Der Zugverband ließe sich mit einzelnen offenen Wagen oder auch einem Kühl- oder Behältertragwagen auflockern.



Nach dem Test steht für uns fest: Zwar muss sich das Märklin-Modell (hinten) insgesamt nicht verstecken, doch an der Kleinserienlok vorbeiziehen kann es nicht. Je nach persönlichen Präferenzen werden sie beide verschiedene Käufer ansprechen. Erlaubt sei an dieser Stelle noch mal der Hinweis auf den fehlenden Blitzwarnpfeil an der Aufstiegsleiter bei Märklin.

Für den Bauzugdienst führt kein Weg am Krupp-Ardelt-Kranwagen vorbei, den Märklin in Blau, Gelb und Grün angeboten hat. Blaue Arbeits- und Aufenthaltswagen, die es unter den Marken Railex und Märklin zu kaufen gab, gehören ab etwa 1975 ebenso dazu. In dieser Zusammenstellung ergäbe sich bereits ein glaubhafter Hilfszug, der etwa bei Entgleisungen zum Einsatz kam.

Ergänzt wird ein solcher Zug wahlweise durch Niederbord- und Flachwagen, auf denen Schienen, Schwellen, Sand, Schotter, Werkzeuge und Maschinen zur Baustelle befördert werden. Farblich bieten diese Züge Abwechslung und stellen gleichzeitig auch einen Blickfang dar.

Da wir die Ausrüstung der beiden Lokomotiven mit Indusi-Magneten kritisiert haben, möchten wir eine weitere Einsatzoption nicht vergessen: Erst die Museumsmaschinen verfügten darüber und beide Vorbilder gehör(t)en übrigens zur selben Museumsbahn in Frankfurt (Main).

Reizvoll erscheint es daher sicher auch, einen Museumszug im Modell auf große Fahrt zu schicken. Hierfür lassen sich dann zwei- und dreiachsige Personenwagen mit sehr unterschiedlichen Anschriften kombinieren. Donnerbüchsen mit offenen oder geschlossenen Einstiegen gehören quasi zur Standardausrüstung.

Für optische Abwechslung sorgen preußische Abteil- oder auch die DB-Umbauwagen. Einen frischen Farbtupfer könnte einer der roten Wagen aus der früheren Wagenpackung 87671 bilden, der zusätzlich in den Zugverband eingereiht wird. Bei vielen Museumsbahnen handelte es sich hier um Buffetwagen, in denen Erfrischungen angeboten wurden und die ähnlich einem Speisewagen trotz historisch korrekter Gestaltung erkennbar sein sollten.

Zusammenfassung

In der Gesamtbetrachtung vermag das Modell hinsichtlich des Einhaltens der Vorbildmaße und einiger Details nicht zu halten, was der erste Eindruck versprach. Damit fällt die Lok leider gegenüber dem älteren Kleinserienmodell von Bahls, aber auch gegenüber anderen Märklin-Umsetzungen der letzten Jahre zurück.

Im Testverlauf wurden wir leider den Eindruck nicht mehr los, die Konstrukteure hätten sich eigentlich mit der Konstruktion eines Fahrwerks für V 60 beschäftigt und die vorliegende V 36 sei eher „nebenbei“ entstanden. Das aber haben die „Premiumkunden“ nicht verdient, auf deren Geldbeutel damit dann quasi die Investitionskosten verschoben worden wären.

Leider zeigt die Umsetzung nun keine ausreichende Übereinstimmung zur V 36⁴. Dieser Fauxpas kann auch vom neuen Antrieb, der Laufkultur im Vorbildgeschwindigkeitsbereich beweist und Perspektiven für zukünftige Modelle eröffnet, nur noch zu einem geringen Teil wettgemacht werden.

Das Modell von Bahls hat damit nicht an Attraktivität verloren und erweist sich wegen konsequenterer und exakter Umsetzung immer noch als Messlatte. Preislich ist es freilich die deutlich teurere Alternative, die für den streng vorbildorientierten Modellbahner gedacht ist.



Das Handmuster (noch ohne Glocke auf der Motorhaube) für die Zugpackung 81770 ist als V 36 237 beschriftet. Deren Unterbaureihe passt auch tatsächlich zur Gehäuseform der Märklin-Neuheit und verheißt Vorfreude auf die Auslieferung. Die Unzulänglichkeiten im Fahrwerksbereich werden bleiben, doch mit der frühen Epoche III knüpft dieses Modell an die erfolgreichste Zeit des Vorbilds an.

Wer Abstriche zu akzeptieren bereit ist und den Fokus auf ein preiswertes Modell legt, findet hingegen bei Märklin die passende Lösung. Das angekündigte, aber noch nicht ausgelieferte Modell der V 36² aus der Packung 81770 sollte anhand der Erkenntnisse aus diesem Test zudem erheblich näher am angeschriebenen Vorbild liegen.

Von einem misslungenen Modell zu sprechen, wäre vor diesem Hintergrund daher weit verfehlt. Der Traditionshersteller ist allerdings erhebliche Kompromisse eingegangen, die einem wirtschaftlichen Produktionsprozess geschuldet sein sollten. Damit bleibt gerade die V 36⁴ spürbar hinter dem Möglichen zurück, was besonders für ein Insider-Modell weh tut.

Bewusst hat Märklin ja den Vergleich mit dem Kleinserienpendant geschaffen. Da kann es für eine Nominierung zu den Neuerscheinungen des Jahres insgesamt dann nicht reichen.

Die Antriebslösung, d.h. den neuen Motor erheblich kleinerer Bauform, der dem Fünfpoler ähnliche Charakteristika zeigt, nominieren wir jedoch losgelöst davon als ökonomisch sinnvolle Ergänzung in der Kategorie Technik.

Wieder aufgreifen möchten wir die Eingangsfrage, ob Groß- und Kleinserienmodell nebeneinander existieren können oder sich ergänzen.

Hier äußern wir uns mit einem vorsichtigen Ja. Auch die Märklin-Lok ist besonders wegen ihres kurzen Führerhauses und der Lage der dritten Achse klar als V 36 erkennbar, was für viele Umsetzungen im Maßstab 1:87 und größer bis heute nicht gilt. Gerade mit der noch ausstehenden Einzellok liefert Märklin hier eine interessante Gehäusevariante hinzu.

Vermeiden sollte der Käufer es aber, beide Modelle nebeneinander abzustellen, denn sie würden sich dann wohl gegenseitig kompromittieren: Bahls wegen fehlender Fensterscheiben, Märklin wegen der erkennbar zu großen Räder.

Herstellerseiten:
<http://www.maerklin.de>

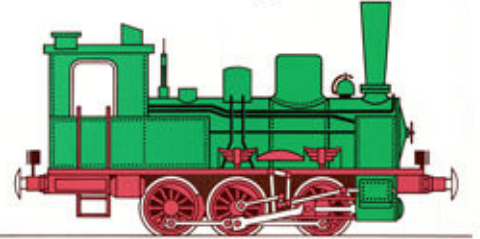
Kleinserienmodell:
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

Wir verbinden Menschen – die Welt im Modell

Recklinghäuser Modellbautage 2016



MEF Recklinghausen



IGM

Interessengemeinschaft Modellbau
VEST
RECKLINGHAUSEN

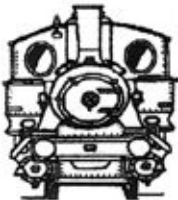


Gesellschaft der
Circusfreunde e.V.

Wenn's um Geld geht



M
o
d
e
l
l
b
a
u
t
a
g
e



Bürgerhaus Süd
Körnerplatz 2
45661 Recklinghausen

Samstag 08. Oktober von 10 bis 18 Uhr

Sonntag 09. Oktober von 11 bis 17 Uhr

Eintritt 2 €

Kinder bis 14 Jahre frei



-Lights.de



GARTENBAHN FREUNDE RECKLINGHAUSEN



mini- Truck- Club
Recklinghausen e.V.

Transall C-160 von Herpa Der Engel der Lüfte

1968 erhielt die deutsche Luftwaffe ihr erstes Transportflugzeug vom Typ Transall C-160. Nach fast fünfzig Jahren Dienstzeit erhält sie noch ihr Gnadenbrot, weil der Nachfolger Airbus A400M in absehbarer Zeit für den taktischen Luftransport noch nicht einsatzbereit ist. Herpa würdigt diesen Klassiker der Luftfahrt mit einem Modell, das an den Abschied beim LTG 62 in Wunstorf am 2. Juli 2015 erinnert.

Die Transall C-160 ist ein Produkt der militärischen Luftfahrt für den Transport von Material und Personal, das Absetzen von Fallschirmjägern und Lasten sowie den Transport von Verletzten aus Gefahrenzonen unter ärztlicher Begleitung. Sie wurde konzeptionell so ausgelegt, dass sie auch auf kurzen und schlecht ausgebauten Pisten starten und landen kann.

Von einer Rollstrecke mit nur 700 m Länge kann sie abheben, für die Landung reichen bereits 450 m aus.

Anflüge sind im schnellen Sinkflug (Steilanflug) mit einem Winkel von 20° möglich, wobei eine Anfluggeschwindigkeit von 185 km/h nicht überschritten wird.

So kann sie auch Flughäfen mit Hindernissen nahe der Landebahn erreichen und das Risiko von Beschuss vermeiden, weil sie erst sehr nah des Ziels in die Reichweite von Feuerbeschuss gelangt.



Von den 110 Exemplaren, die die Bundeswehr als C-160D (D für Deutschland) erworben hat, gingen nur drei Maschinen durch Abstürze verloren. Beim Einsatz während des jugoslawischen Bürgerkriegs wurde ein Flugzeug beim Anflug auf die bosnische Hauptstadt Karlovac von einer Rakete getroffen, konnte aber später wieder repariert werden.

Die Transall C-160 mit der Registrierung 50 38 des LTG 62, aufgenommen am 15. Juni 1983 beim Flug über Niedersachsen, trägt die damals übliche grau-olivgrüne Tarnlackierung der Luftwaffe. Foto: Ken Hammond, USAF (U.S. www.defenseimagery.mil photo no. DF-ST-84-05813; NARA file no. NN33300514 2005-06-30; gemeinfrei)

20 Flugzeuge veräußerte die Bundeswehr bereits im Jahr 1971 an die Türkei, weil die ursprünglich bestellte Zahl sich als deutlich über dem Bedarf einer verkleinerten Bundeswehr erwies. Bereits zuvor konnten nicht für alle Transall ausreichend viele Besatzungen gestellt werden. Eine Reduzierung der Bestellung ließ sich nicht erreichen, weil das Auswirkungen auf die Kostenvereinbarungen mit Frankreich gehabt hätte.

Die Entwicklung erfolgte nämlich zwischen beiden NATO-Partnerländern gemeinsam, nachdem diese zunächst bereits Ende der Fünfziger eigene Planungen für ein taktisches Transportflugzeug eingeleitet hatten. Wegen gemeinsamer Interessen fanden sie und Italien schließlich zusammen, die Südeuropäer schieden jedoch wegen finanzieller Bedenken schnell wieder aus.

Entwickelt wurde der von zwei Propellerturbinen angetriebene Schulterdecker vom deutsch-französischen Firmenkonsortium Transporter Allianz, aus dem sich die Kurzbezeichnung Transall ableitet. Die weitere Bezeichnung ergibt sich aus dem Einsatzzweck (C für Cargo) und der Flügelfläche von 160m².

Der Erstflug dieses Baumusters datiert auf den 25. Februar 1963, die deutsche Luftwaffe erhielt im April 1968 ihre ersten Flugzeuge dieses Typs. Fast fünfzig Jahre lang erweisen sie sich also bereits als zuverlässige Transporter für leichte Panzer und Radfahrzeuge, bis zu 93 Soldaten und Güter.



Die Transall C-160 mit der Nummer 50✶14 trägt dieselbe Farbaufteilung wie Herpas Modell, als sie im Frühjahr 2006 auf dem Flughafen Langenhagen (Hannover) abgelichtet wird. Foto: RaBoe/Wikipedia

Die Suche nach einem geeigneten Nachfolger begann in Deutschland und Frankreich bereits in den achtziger Jahren. Bis heute ist ihr größerer Nachfolger, der Airbus A400M, wegen verschiedener Probleme aber noch nicht einsatzbereit.

Bereits in den neunziger Jahren erfolgten Anpassungen an der Transall, um sie noch einmal für zehn Jahre Dienstzeit zu ertüchtigen, doch wird sie nun noch länger durchhalten müssen.



Die ähnliche Perspektive, aus der das Herpa-Modell aufgenommen wurde, ermöglicht einen direkten Vergleich zum Vorbild: Einzig die Registrationsnummer, das Staffelwappen und der zusätzliche Schriftzug am Seitenleitwerk unterscheiden es ihm.

Aktuell wird Ende 2021 auch beim Lufttransportgeschwader (LTG) 63 in Hohn mit der endgültigen Ausmusterung gerechnet.

Am 2. Juli 2015 war es beim LTG 62 in Wunstorf bereits so weit. Nach 46 Jahren Dienstzeit wurde hier die „Trall“ würdevoll und feierlich verabschiedet. Sie hatte sich nicht nur dort einen guten Ruf wegen ihrer hohen Zuverlässigkeit erworben.

Die Maschine mit der Registrierung 50✶93 und dem Staffelwappen „Rabe Hans Huckebein“ (bekannt von Wilhelm Busch) zelebrierte das Ende der Stationierung in Niedersachsen. Dafür zierte der Schriftzug

„Fly Out Wunstorf“ ihr mächtiges Seitenleitwerk. Exakt in diesem Zustand diente sie Herpa als Vorlage für das heute zu besprechende Modell im Spur-Z-nahen Maßstab 1:200.



Die Seitenansicht zeigt das Flugzeug mit geschlossener Ladeklappe. Die vielen Bedruckungen auf Rumpf und Tragflächen sind hier gut zu sehen.

Ins öffentliche Bewusstsein gelangte die Transall aber nicht nur durch Kriegseinsätze, sondern durch humanitäre Missionen. 1974/75 waren Maschinen des LTG 63 im Afrika-Einsatz in Äthiopien, im Sudan und Tschad. Ihren Spitznamen als „Engel der Lüfte“ erwarben sich Besatzungen und Flugzeuge auch zehn Jahre später in Hilfeinsätzen gegen die Hungersnot in der gleichen Region.

Ziele der mit Lebensmitteln beladenen Transall waren auch Staaten der Sahelzone (u.a. Mauretanien, Mali, Niger). Dabei operierten die Transporter im sogenannten Afrika-Verfahren zum Abwerfen von Lasten aus extrem geringer Flughöhe ohne Fallschirme. Die Reissäcke und andere Güter fielen nach dem Entfernen der Sicherung von allein aus der geöffneten Laderampe zu Boden. Der Pilot flog dafür im steilen Anflugwinkel in einer Flughöhe von nur 20 Fuß (ca. 6 m) über dem Boden.

Maße und Daten zur Transall C-160D			
	Vorbild	1:200 / 1:220	Modell
Länge	32,40 m	162,0 / 147,3 mm	165,0 mm
Flügelspannweite	40,00 m	200,0 / 181,8 mm	200,0 mm
Höhe	12,36 m	61,8 / 56,2 mm	58,0 mm
Leergewicht	28.946 kg	---	289 g*
Max. Startgewicht	49.150 kg		
V _{max}	513 km/h		
Dienstgipfelhöhe	8.230 m		

* mit Ansetzteil für die offene Laderampe

Genau das sprach uns an, um über einen Anlageneinsatz des frisch ausgelieferten Herpa-Modells nachzudenken. Militärische Modelle sind nicht jedermanns Sache und Darstellungen kriegerischer Aktivitäten gehören auch nicht zu unseren redaktionellen Vorstellungen.

Mit dem früher erklärten Ideal des „Bürgers in Uniform“ halten wir es aber für vertretbar, die Bundeswehr in humanitären Missionen im Modell darzustellen, zumal deren Fahrzeuge und Flugzeuge auf Messen oft besondere Aufmerksamkeit erfahren.

Nachstellen wollten wir deswegen eine Szene, bei der Sanitätsfahrzeuge der Bundeswehr über die Laderampe verladen werden.

Dafür bietet sich dieses schwere und schon deshalb sehr wertig anfühlende Modell mit Metallkorpus geradezu an. Links lässt sich eine Seitentür mit Leiter öffnen, die geschlossen nicht mal durch Spalten ins Auge fällt.

Am Heck kann wahlweise zwischen zwei Ladetüren gewählt werden. Da die Maschine mit ausgefahrenem Fahrwerk nachgebildet worden ist, empfiehlt sich für unseren Zweck natürlich nicht die geschlossene Version.



Die Frontansicht der Transall zeigt das kompakte Erscheinungsbild eines Transportflugzeugs (Bild oben). Am Heck geben die Gravuren die beweglichen Teile des Höhenleitwerks und der Heckklappe überzeugend wieder (Bild unten). Das Einsetzteil lässt sich auch gegen eine beiliegende, geöffnete Laderampe tauschen.

Wir haben die zu Boden gelassene Laderampe montiert, die ebenfalls sehr gut nachgebildet wurde. Bei beiden Wahlteilen handelt es sich um solche aus Kunststoffspritzguss, die über unsichtbar eingelegte Magnete in korrekter Position festgehalten werden.

Da das Modell im Maßstab 1:200 umgesetzt ist, weichen die Umrechnungen natürlich spürbar von der Nenngröße Z ab. Herpa hat seine Vorlage aber in jeder Hinsicht nahezu perfekt getroffen und wir halten – wie auch schon bei früheren Modellen – einen Einsatz auf Modellbahnen des Maßstabs 1:220 für glaubhaft.

Einen Vergleichsmaßstab sollten dafür nämlich weniger die errechneten Maße als Größenvergleiche mit Fahrzeugen und Figuren bilden.

Und beide suggerieren dem Auge des Betrachters keine unpassenden Verhältnisse.

Gleichzeitig ist die Transall aber auch nicht zu groß, um auf einem Rollfeld am Anlagenrand untergebracht zu werden.

Werfen wir also auch noch einen Blick auf die übrige Umsetzung: Die Räder am starren, ausreichend detaillierten Fahrwerk haben Gummibereifung und lassen sich drehen. Letzteres spielt für den Modelleinsatz aber keine Rolle. Frei drehbar sind auch die vierblättrigen Propeller.



Höchst gelungen präsentieren sich die vielen angesetzten Details, die beweglichen Propeller, das Fahrwerk und Bedruckungen, wie etwa die Cockpitfenster und Scheibenwischer. Die Seitentür am Bug lässt sich für Flugplatzszenen öffnen.



Auch die Aufsicht offenbart viele Details und überzeugende Bedruckungen, die das Modell für den Betrachter äußerst interessant machen.

Im Vergleich zu einem Eisenbahnmodell kommen Flugzeuge meist mit relativ wenigen Gravuren aus, so auch in diesem Fall. Herpa hat sie aber alle gut umgesetzt, was sich an Tragflächen, Leitflächen und Turbinen zeigt. Das Modell hält damit auch Makroaufnahmen stand.

Viele weitere Details und Vorbildmerkmale werden traditionell durch Tampondrucke wiedergegeben. Dies gilt für weitere Türen, Fenster, Markierungen und Anschriften.

Auch die Cockpitfenster machen keine Ausnahme und sind samt Rahmen in den Druck einbezogen worden.

Dies wirkt auch in keiner Weise störend, denn die Lackierung ist angenehm und vorbildgerecht matt wiedergeben.

Die ebenfalls gute Qualität der Lackierung zeigt sich neben dem sauberen und deckenden Lackauftrag vor allem in dem trennscharfen Aufbringen der heute üblichen Dreiflecktarnung. Für deren ansprechendes Aussehen ist auch der leicht abweichende Glanzgrad der drei Lacke mitentscheidend.

Silberfarbenen und mit gelben Rändern versehene Propellerblätter heben sich spürbar gegenüber der dunklen Maschine ab. Das tun des Weiteren auch die hellen Schriftzüge und Staffelwappen am hoch aufragenden Höhenleitwerk, das zu den markantesten Vorbildmerkmalen der C-160 gehört.



Das Staffelwappen „Rabe Hucklebein“ weist die Maschine 50*93 als zum LTG 62 zugehörig aus. Den Schriftzug „Fly Out Wunstorf“ trug das Vorbild zum offiziellen Abschied an seinem traditionellen Standort.



Die hinteren Ausstiege und Fenster sind nur gedruckt, aber so deutlich abgesetzt, dass sie sich bestens in das Gesamtbild einfügen.

Ein Höhepunkt am Modell sind viele, einzeln angesetzte Details am Modell, die auf Ober- und Unterseite des Modells sichtbar werden. Zu ihnen gehören Antennen oder auch die Bestandteile der Selbstschutz-/Verteidigungseinrichtung oberhalb des Cockpits.



Der Vollständigkeit halber zeigen wir auch noch die rechte Heckansicht der Transall C-160D (Bild oben). Die bewegliche Seitentür und austauschbare Heckrampe haben uns zu folgender Szene animiert (Bild unten): Im Rahmen eines humanitären Einsatzes werden Sanitätsfahrzeuge der Bundeswehr in die Transall verladen. Denkbar ist hier etwa ein unmittelbarer Flug im Rahmen internationaler Hilfe nach einer Naturkatastrophe.

So spricht diese gelungene Umsetzung sicher nicht nur eingefleischte Sammler von Flugzeugmodellen, sondern sicher auch den einen oder anderen Zettie an, der ein Luftfahrtthema entweder als eigenständiges Dioramen- oder Anlagenthema umsetzen möchte oder ihm zumindest eine Anlagenecke zuweisen kann.

Herstellerseiten:
<http://www.herpa.de>

Bausatz aus privater Initiative

Gestatten, Wilhelmsthal!

Die hölzerne Wartebude des Haltepunkts Wilhelmsthal sieht urig aus und ist ein Blickfang auf jeder Anlage. Geeignet ab Epoche I stellt sie ein besonders flexibel einsetzbares Kleinstegebäude dar, dass auch an einer ländlichen Bushaltestelle stehen könnte. Wir berichten über unsere Erfahrungen mit dem Joswood-Bausatz.

Der Haltepunkt Wilhelmsthal, dessen Vorbild sich einst im Bergischen Land fand, gehörte zu den ersten Gehversuchen des Lasercut-Spezialisten Joswood. Vorbehalten blieb er aber jahrelang den Freunden größerer Spurweiten.

Obwohl es regelmäßig Nachfragen beim Hersteller und auch unserer Redaktion gab, zweifelte Inhaber Jörg Schmidt an den wirtschaftlich erforderlichen Mindeststückzahlen für eine Umsetzung auch im Maßstab 1:220.



Wir haben den Haltepunkt Wilhelmsthal kurzerhand ins Schwabenland verlegt: Die württembergische T 18 fährt soeben mit einem Personenzug ein und wird vom uniformierten Stationsvorsteher, den Trafofuchs gestaltet hat, erwartet. In die Epoche I passt die kleine Wartebude am besten, auch wenn sie in späteren Zeiten noch perfekt als Blicke fangendes Relikt dienen kann.

Während andere Interessenten ihr Wunschmodell längst abgeschlossen hatten, mochte unser Leser Michael Beckers nicht aufgeben. Letztendlich fasste er sich ein Herz und bestellte als Privatmann verbindlich die geforderte Mindestmenge. Er übernahm also das volle, wirtschaftliche Risiko des Produzenten, der den Einstieg in die Nenngröße Z nicht selbst wagen wollte.

Deshalb möchten wir an dieser Stelle auch explizit auf Michael Beckers als Bezugsquelle verweisen, denn ohne ihn gäbe es diesen Bausatz gar nicht und seine Initiative verdient umso mehr Anerkennung.

Seit Jahren empfehlen wir den einschlägigen Herstellern von mittels Lichtschneidetechnik erstellten Architekturbausätzen, Einstiegsprodukte zu schaffen, die sich durch einfachen Zusammenbau und geringe Kosten auszeichnen.

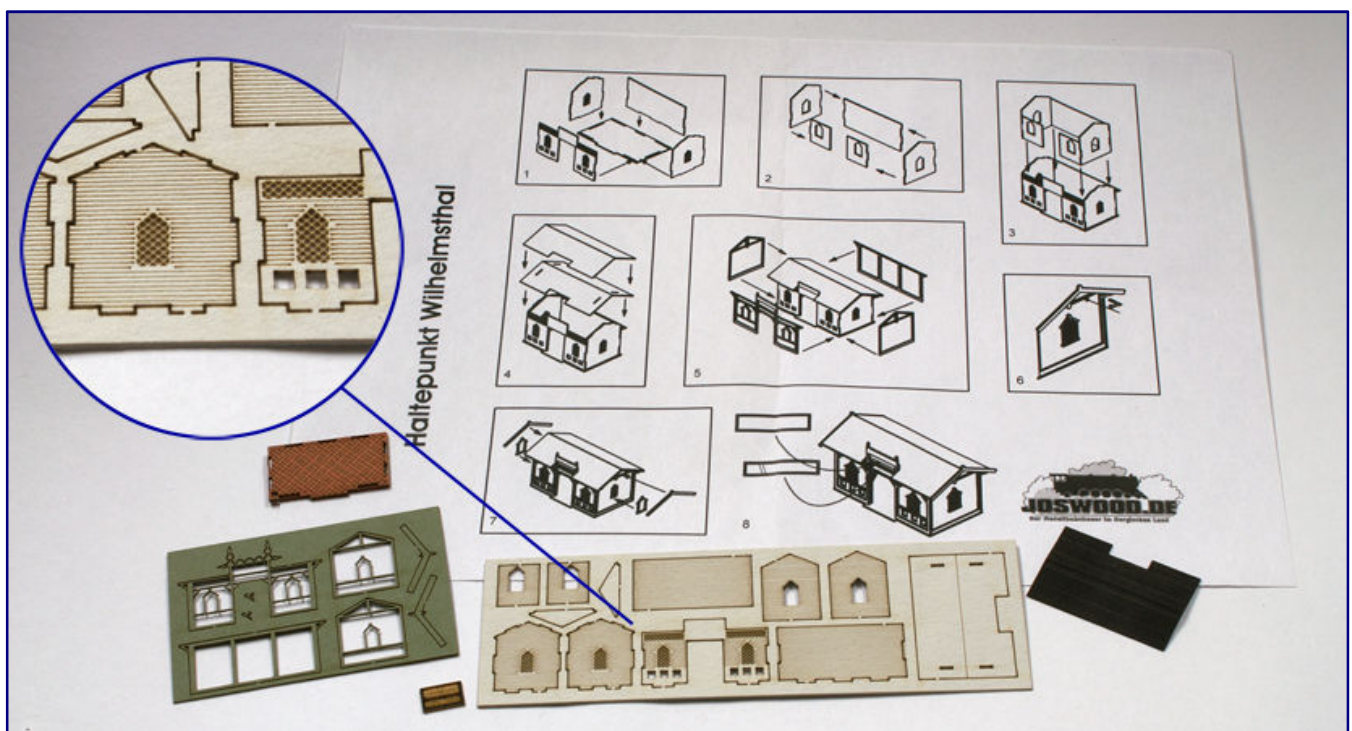
Erforderliches Material und Werkzeuge:

- Bausatz (Joswood)
- LED und Kupferlackdraht (z.B. Conrad)
- Lasercutklebstoff (z.B. Noch) oder Weißleim
- Alleskleber (z.B. Uhu Kraft)
- Schneidematte (z.B. Tamiya)
- Skalpell / scharfes Bastelmesser mit frischer Klinge (z.B. Conrad)
- Zahnstocher oder Punktklebewerkzeug (HeWa Modellbau)

Nur wenn es gelingt, ein winziges und trotz seiner Einfachheit unverzichtbares Ausstattungsstück anzubieten, das jeder braucht und gleichzeitig auch beim Misslingen kein Loch ins persönliche Budget reißt, werden sich weitere Interessenten begeistern lassen.

Gedacht haben wir an alle diejenigen, die bislang keine Erfahrung mit Hartkartonbausätzen haben, dieser Technik noch skeptisch gegenüberstehen und nicht abschätzen können, ob und wie sie mit diesem Material zurechtkommen. Perfekt wäre etwa der Unterstand einer Bushaltestelle, sofern er sich für einen Endpreis von fünf bis zehn Euro anbieten ließe.

Hinsichtlich seiner äußerst geringen Größe (Grundfläche 30 x 17 mm) ließe sich vermuten, der Haltepunkt Wilhelmsthal (Art.-Nr. 88001) erfülle diese Voraussetzungen, zumal er sich auch gut an einer ländlichen Bushaltestelle statt an der Schiene machen würde.



Der Bausatz „Haltepunkt Wilhelmsthal“ (Art.-Nr. 88001) besteht aus relativ wenigen Teilen, die sich auf insgesamt fünf Bögen verteilen. Eindrucksvoll sind die fein gelaserten Streben der Fenstergitter und oberen Lichtschächte (siehe Ausschnittsvergrößerung). Die Bauanleitung kommt allein mit Bildern aus, vermag dafür aber an drei Stellen zu verwirren. Anhand der Darstellungen erfolgt zunächst eine Vollständigkeitskontrolle.

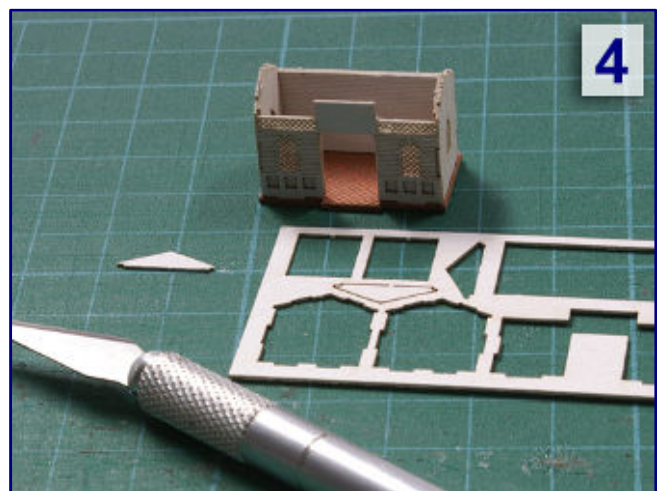
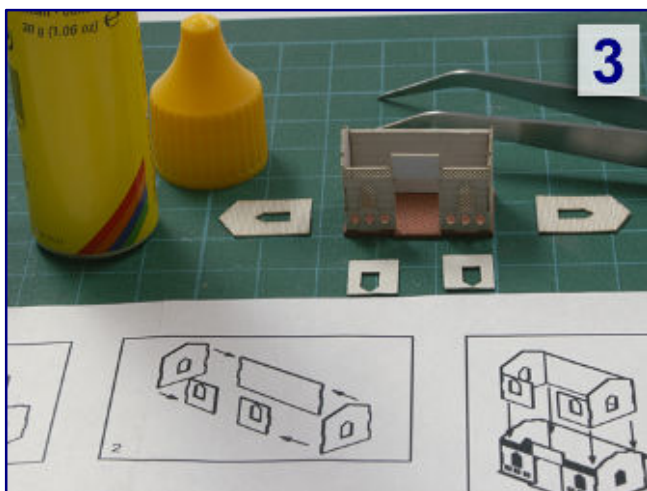
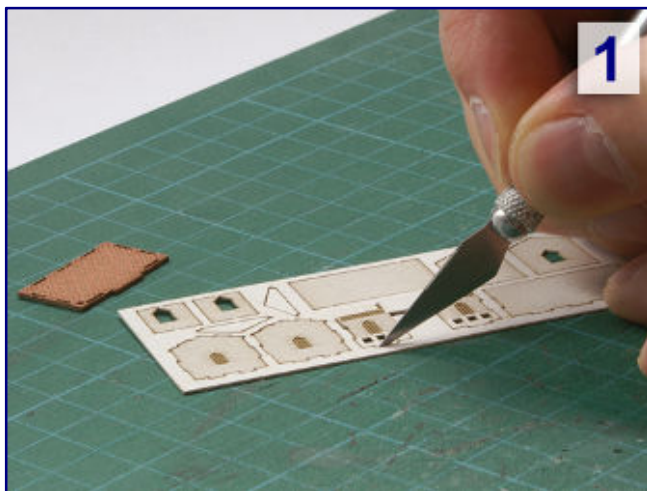
Aber weit gefehlt! Sein Preis zeigt bereits an, dass wir es hier mit etwas Anspruchsvollerem zu tun haben. Das fertige Modell bietet viele feine Details und die aufwändige Verzierung macht ihn auch nicht gerade zu einem robusten Objekt, an dem sich erste Erfahrungen sammeln lassen. All das will ja erst mal zusammengefügt werden, was durch die geringe Größe der einzelnen Teile eher noch erschwert wird.

Und so berichten wir hier über Bau und Einsatz eines kleinen Gebäudes, das diejenigen Modellbahner anspricht, die sich selbst zumindest als Fortgeschrittene bezeichnen. Die Erfahrungen sollten sich aber auch explizit auf Laserschnitt-Bausätze beziehen, denn hier sind weitaus feinere Details möglich als im Spritzgussverfahren. Daraus ergeben sich dann auch sehr spezifische Anforderungen.

Und schon geht es los

Wie jedes Bauvorhaben beginnt auch dieses mit einer Vollständigkeitskontrolle. Leider hat der Hersteller die Teile nicht nummeriert und auch keine vollständige Abbildung der Bögen in die Anleitung aufgenommen.

Folgende Teilebögen finden wir in einem kleinen Zip-Verschlusstütchen, in dem dieser Bausatz geliefert wird: altweiße Wandteile, grüne Absetzteile, einen orangeroten Steinboden, die beiden Stationsschilder und das Dachpappenblättchen.



Zum Austrennen empfiehlt sich ein Bastelmesser, dessen Klinge frisch und scharf sein sollte (Schritt 1). Ungewöhnlich ist der Beginn mit den Außenwänden. Bevor Teile verklebt werden, folgt immer erst eine trockene Passprobe (Schritt 2). Anschließend wird geklebt, worauf mit den Innenwänden die nächste Passprobe folgt. Leider gibt die Anleitung nicht her, wie herum die vorderen beiden Wandteile eingesetzt werden sollen (Schritt 3). Die beiden Dachquerstreben (Schritt 4) fehlen in der Anleitung völlig. Ihre Position lässt sich aber durch ein wenig Nachdenken problemlos ermitteln.

Ungewohnt für einen Laserbausatz ist der Baubeginn mit den vier Außenwänden. Sie sind auf die Grundplatte zu kleben und gegeneinander sauber im rechten Winkel auszurichten. Ein helfendes Werkzeug gibt es hier nicht, da die Teile viel zu klein sind.

Wie in früheren Berichten schon mehrfach betont, erfolgt zunächst eine trockene Passprobe, bevor es ans Kleben geht. Zum Einsatz kam dieses Mal der neue Laser-Cut-Kleber von Noch (Art.-Nr. 61104), an dem wir uns eine Dosierkanüle wünschen würden.

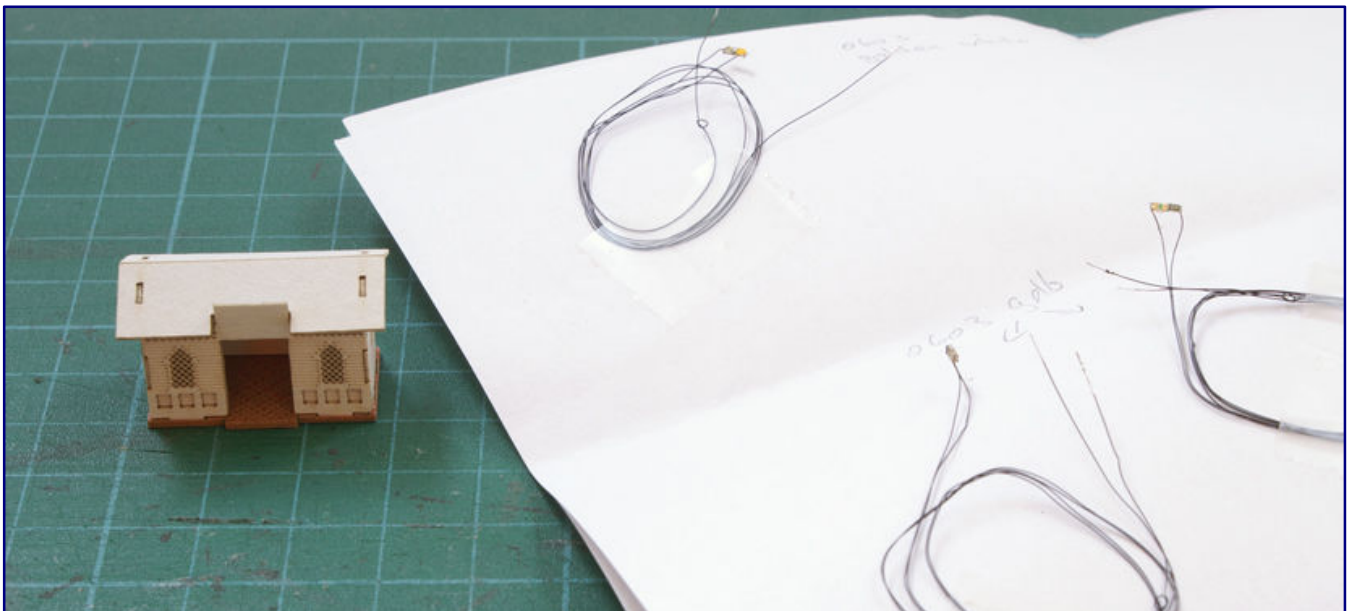
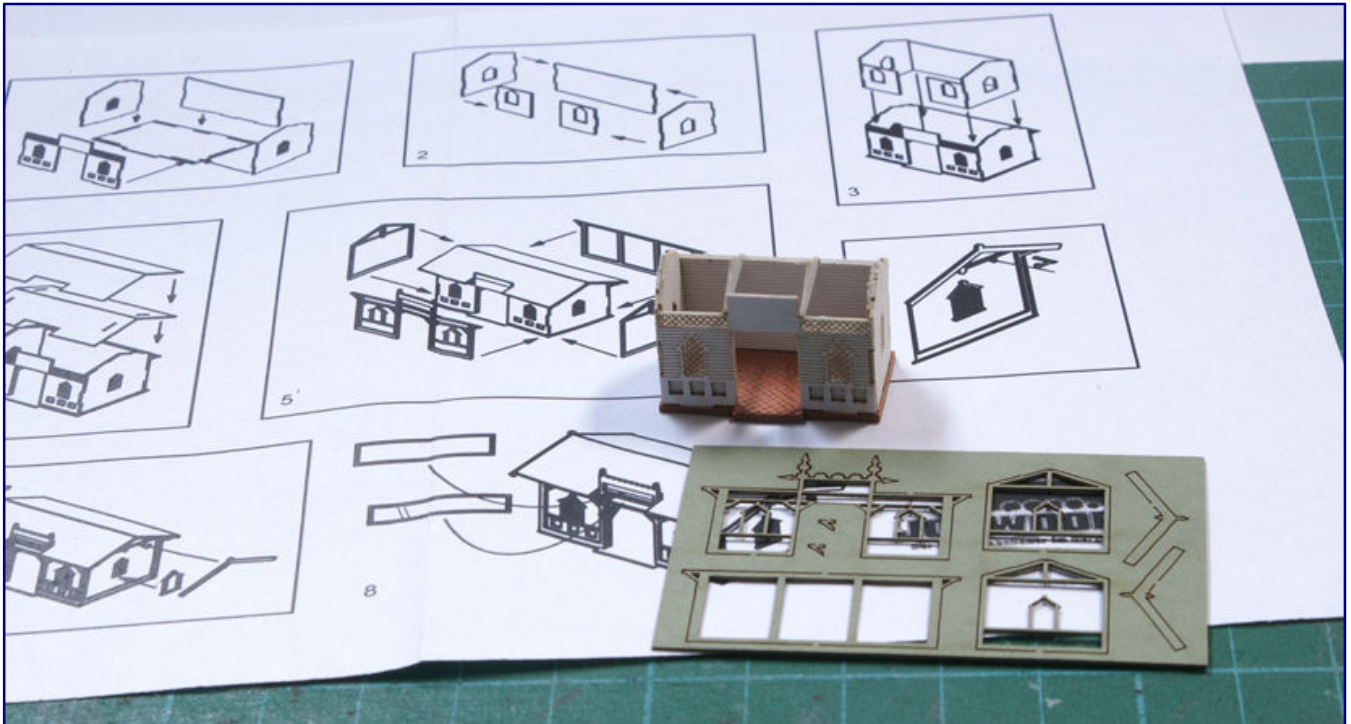


Bild oben:

Die Querstreben sind eingeklebt und wir machen uns schon einmal mit den zierenden Holzstreben vertraut. Wieder stellen fest, dass die in der Anleitung gezeigten Teile nicht völlig identisch sind – es heißt also wieder Aufpassen!

Bild unten:

Da wir in unser Wartehaus Licht installieren wollen, ist es an der Zeit, sich für warmweiße oder gelbe SMD-Leuchtdioden zu entscheiden. Wegen des geplanten Einsatzes in der Epoche I entscheiden wir uns für Gelb und damit ein Gas- oder Petroleumlicht. Das Dach ist nur aufgelegt, denn an seiner Innenseite befestigen wir vom dem Verkleben noch die LED.

Die Dosierspitze ist zwar fein, gibt aber für viele Spur-Z-Bausätze zu viel Kleber auf einmal ab. Es empfiehlt sich daher der Einsatz eines Zahnstochers oder Punktklebewerkzeugs (HeWa Modellbau) als Dosierhilfe. Anderenfalls bestünde Gefahr, dass die äußerst filigranen Fenstergitter zuließen könnten.

Gerade sie machen aber einen großen Teil des Reizes aus, den dieses Häuschen versprüht. Besonders gut kommt dies zur Geltung, wenn eine Innenbeleuchtung durch sie hindurch nach außen strahlt. Das war offenbar auch dem Konstrukteur klar, der an für den Betrachter unsichtbarer Stelle – in der vorderen linken Ecke – eine Kabeldurchführung eingeplant hat.

Der Grundaufbau des Gebäudes ist als sehr stabil zu bezeichnen, obwohl als einzige Querversteifungen zwei Dachstreben zu nennen sind, die sich übrigens nicht in der Bauanleitung wiederfinden. Doch darauf kommen wir gleich noch einmal zurück. Diese Stabilität rührt aus dem Prinzip einer doppelten Wand, wie wir das auch von anderen Hartkarton-Bausätzen kennen in Verbindung mit dem geringen Grundflächenmaß.

Auch die Passgenauigkeit wie auch Qualität feinsten Gravuren und Schnitte ist beachtenswert. Als einziger Kritikpunkt ist die Anleitung zu nennen. Ohne textliche Erläuterungen und Teilenummern ist der Käufer allein auf die graphischen Darstellungen gestellt. Und diese stammen erkennbar von einem größeren Maßstab und sind daher nicht durchgehend korrekt oder eindeutig.



Die Innenbeleuchtung ist montiert, die feinen, schwarzen Kupferlackdrähte werden in der vorderen, linken Ecke aus Betrachtersicht unsichtbar nach draußen (und von dort später weiter zur Anlagenunterseite) geführt. Auch die Dachaußenhaut ist nun aufgeklebt. Am besten gelingt das mit einem Klebestift.

Das beginnt mit dem Einsetzen der Innenwände, was unser nächster Bauschritt ist. Hier stellt sich die Frage, ob die gravierte Bretterstruktur der vorderen Wandteile nach innen oder außen zeigen soll. Tauschen wir ihre Lage aus und drehen sie um 180°, passen sie nämlich auch, wie die Probe ergab.

Für eine nach innen gerichtete Lage sprechen die Tatsache, dass die übrigen Wände sinnvoll nur so auszurichten sind und es der Hersteller auf einem Foto selbst so zeigt. Dagegen spricht jedoch, dass eine Sicht auf die Bretter im Inneren gar nicht möglich ist und es für uns mehr Sinn macht, diese Struktur in den Gefachen erkennbar zu machen.

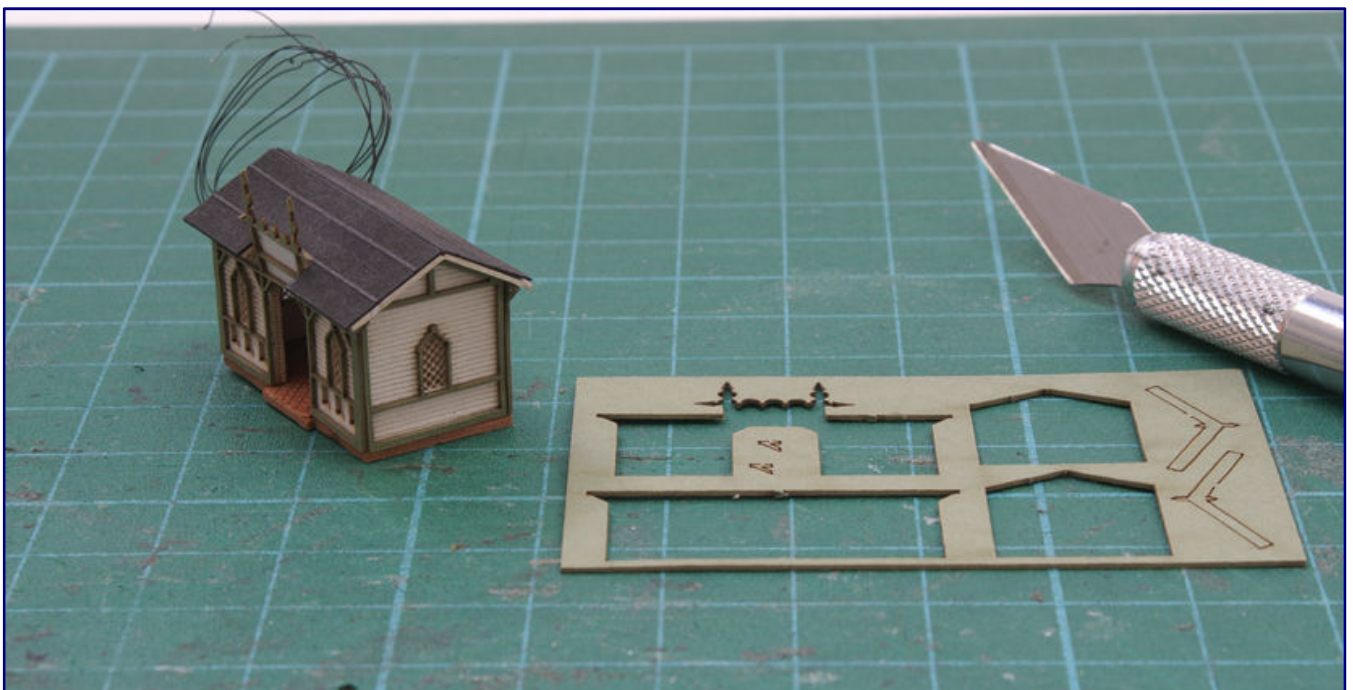
Für diese zweite Option haben wir uns entschieden, denn so ist es auch auf den Produktfotos der größeren Maßstäbe zu sehen. Doch die Zweifel, die die Anleitungen zurücklässt, gehen weiter: Wir haben die Querstreben an der Dachkante genannt, deren Sinn aus logischen Gesichtspunkten, aber nicht aus der Anleitung ergab.

Weiter geht es mit vier Schrägbalken zur Abstützung des Dachüberhangs an den Seiten. Auch hier hilft nur trockenes Ansetzen, um die richtige Lage und Ausrichtung zu ermitteln. Im folgenden Schritt 7 der Anleitung sind zwei Fensterrahmen als Einzelteile eingezeichnet, im Falle der Spur-Z-Umsetzung sitzen sie aber an einem größeren Teil, das als Ganzes aufgeklebt wird.

Wer hier vorschnell handelt, hat womöglich zu viel abgetrennt und ärgert sich dann. Glücklicherweise verhindert dieser Fehler aber nicht das erfolgreiche Abschließen des Zusammenbaus, sondern würde nur eine abweichende Gestaltungsvariante erzeugen.

Der krönende Abschluss

Nach und nach hat sich mit den grünen Balkenteilen, die außen auf die Wände zu legen sind, das Aussehen der fertigen Bude angenähert. Diese Teile haben einen Außenrahmen und lassen sich daher sehr gut im korrekten Sitz beurteilen. Wichtig ist, dass die Teile für Längs- und Seitenwandverkleidung passgenau und bündig aneinanderstoßen.



Die meisten Zierteile sind angebracht. Nun fehlen nur noch die Blenden an den Dachüberhängen und die Stützen. Danach ist das Gebäude fertig für den Einbau in die Anlage.

Das belegt auch wieder einmal, wie wichtig die Passproben vor dem Kleben sind. Mit dem Klebstoff ist nun sehr, sehr sparsam umzugehen. Winzige Klebepunkte an Verzweigungen und in den Ecken reichen vollkommen aus. Sonst könnten nämlich gerade im Bereich der Seitenfenster störende Klebeflecken zu Tage treten, die womöglich die Gitterstrukturen im Fenster zusetzen würden.

Entgegen der vorgesehenen Baufolge haben wir das Aufsetzen des Daches noch etwas zurückgehalten. Wir brauchen den Zugang zum Inneren ja noch, um jetzt den Kupferlackdraht von der Ecke in Richtung Gebäudemitte zu führen. Dafür steigt er an der Innenwand in der Ecke hoch, wird mit Klebstoff etwas fixiert und mit Hilfe der Querstreben außerhalb des einsehbaren Bereiches geführt.

Die gelbe LED (SMD 0402), die ein funzeliges Licht versprühen soll, wie es für Gaslampen zur Kaiserzeit, aber auch Glühampen typisch war, kleben wir ebenfalls mit Uhu Kraft am Innenteil des Daches an. Die Kabelzuführung bemessen wir so kurz, dass sie mit Aufkleben des Dachteils vom Betrachter nicht gesehen werden kann.

Ganz zum Schluss wird noch die dünne Dachpappennachbildung aufgeklebt, was am besten mit einem Klebstift zu bewerkstelligen ist. Danach lassen sich auch die Blenden an den Dachrändern ansetzen und die Stationsschilder einsetzen. Leider ist deren Lesbarkeit im Maßstab 1:220 stark eingeschränkt, der Laser gelangt hier wohl endgültig an seine Grenzen.

Aber auch dafür haben wir eine Idee zur Lösung parat: Bei HOS Modellbahntechnik (Heinz O. Schramm) stehen sehr gut lesbare Schilder und Signaltafeln zur Auswahl, die im UV-Druck entstehen und auch nach individuellen Wünschen gefertigt werden.

Damit ließe sich der Haltepunkt Wilhelmsthal im Erscheinungsbild auch gleich etwas modernisieren, sofern der Fraktura-Schriftzug gegen die schnörkellose Futura-Schrift der Bundesbahn getauscht würde.



Die kleinen Bewohner des nahen Kinderheims haben mit den Diakonissen (Preiser) eine Wanderung zur Bahnstrecke gemacht. Die Dämmerung bricht bereits herein und die Ungeduld steigt: „Wann kommt der Zug denn endlich?“ Derweil bringt die Beleuchtung des Wartehauses die feinen Fensterstrukturen gut zur Geltung. Der Stationsvorsteher (Trafofuchs) sieht den Dampfvolken gelassen entgegen, die von der baldigen Ankunft des abendlichen Personenzuges künden.

Wir haben darauf verzichtet und das winzige Gebäude gleich in eine passende Umgebung eingefügt. Begrünungsmaterial von Heki und Noch, Geländestrukturpaste von Noch (68823, Farbton Sand), Schaufelsplitt (51-1211-01, rostbraun) und feine Parabraunerde 0,15 – 0,5 mm (42-0111-00) von Minitec sowie zwei Apfelbäumchen von Noch (25513) rahmen die Szenerie hinter dem patinierten Rokuhan-Gleis überzeugend ein.

Die zeitgenössische Pilzleuchte für den Bahnsteig stammt übrigens von Brawa und ist eigentlich ein Modell für die Spur N (4643). Sie trägt nach unserem Eindruck aber nicht zu dick auf. Alternativen stehen

kaum noch zur Auswahl, weil die meisten Spur-Z-Laternen inzwischen herstellerseitig ausverkauft sind. Eine Neuauflage scheint derzeit nicht geplant.

Bei sommerlichem Wetter bietet diese Umgebung eine perfekte Gelegenheit für einen Besuch an der Bahn. Die Diakonissen von Preiser (88556) haben mit der Kinderschar genügend zu tun. Zu aufregend sind die kurzen Dampfzüge, die hier alle zwei Stunden halten oder mit Fracht zwischendurch vorbeifahren.

Da unterscheiden sich die Buben der Kaiserzeit nicht von denen der Sechziger oder der Gegenwart. Neugierig, begeisterungsfähig und technikinteressiert waren Kinder immer schon. Und das sollte auch für das Kind im Manne gelten, der sich an diesem Bausatz versuchen möchte!

Bezugsquelle:

[pastorbeckers\(at\)netcologne.de](mailto:pastorbeckers(at)netcologne.de)

Ausgestaltung der Szene:

<http://www.brawa.de>

<http://www.conrad.de>

<http://www.heki-kittler.de>

<http://www.modellbaufarben.de>

<http://www.noch.de>

<http://www.preiserfiguren.de>

<http://www.rokuhan.de>

<http://www.sceneryproducts.nl>

<http://www.trafofuchs.de>

<http://www.uhu.com/de>

Gleis- und Anlagenpläne

Alles zurück auf Anfang

Lange schien es, als habe Geramond seine Modellbahn-perfekt-Buchreihe beendet. Der aktuelle und heute zu besprechende Band zeigt, dass es weitergeht, schließlich sind noch längst nicht alle Themen des Modellbahnbaus abgehandelt. Mit Gleis- und Anlagenplänen begeben wir uns nun ganz an den Anfang jeder Anlage.

Ralph Zinngrebe
Modellbahn Gleis- und Anlagenpläne
Ideen, Konzepte, Entwürfe und Pläne

Geramond Verlag GmbH
München 2016

Gebundenes Buch
Format 22,7 x 27,4 cm
144 Seiten mit ca. 150 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-86245-532-4
Preis 26,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Ralph Zinngrebe, Jahrgang 1957, hat sein Hobby Modellbahn zum Beruf gemacht. Seit vielen Jahren ist er hauptberuflich als freier Autor und Redakteur tätig. Der erforderliche Erfahrungsschatz für das heute zu besprechende Werk ist also zweifelsfrei vorhanden.



Die perfekte, eigene Modellbahnanlage sei mit der richtigen Planung kein Problem, meint der Verlag in seinen Beschreibungen zu diesem Buch. Dem stimmen wir zu, doch in diesem Band geht es eben nicht um das sukzessive Planen und Entwickeln einer eigenen Anlage.

Denn nicht die Methodik dieses Planungsvorgangs steht im Vordergrund, sondern das Erläutern und Beschreiben vorgefertigter Anlagenentwürfe. Diese bieten selbstverständlich nicht viel Raum für individuelle Entfaltung und das Anpassen an die heimischen Verhältnisse.

Viele Leser wären wohl besser beraten, wenn ihnen das Rüstzeug mitgegeben würde, eigene Ideen zu skizzieren und in einem eigenen Plan, orientiert an den Maßen des eigenen Hobbyraums, selbst zu entwickeln. An dieser Stelle gibt das Buch jedoch keine Hilfestellung.

Zwar wird dem unerfahrenen Leser der eine oder andere Tipp mitgegeben, der sich als wertvoll erweisen kann. Wir denken etwa an den Hinweis auf maximale Steigungen und zu erwartenden Problemen mit der Zugkraft, falls diese überschritten werden.

Das alles ist jedoch sehr allgemein gehalten und ist auch in vielen anderen Büchern oder Heften nachzulesen. Trotzdem zeigen die als anschaulich herausgestellten Planungsentscheidungen einem Anfänger nicht immer deutlich genug, welche Konsequenzen sie für die praktische Gestaltung der Anlage haben.

Der Titel bleibt damit weit unter seinen Möglichkeiten als Hilfe für Anfänger. Gelungen sind allerdings die Ausführungen zu den Gleissystemen und -geometrien verschiedener Spurweiten, wobei die Spur Z mal wieder ganz fehlt.

Gerade vor dem Hintergrund, dass verschiedene Anlagenformen erläutert und beschrieben werden, wäre ein stärkerer Bezug zu den Raumgrößen sinnvoll gewesen. Dies hätte auch eine Hilfe zur Wahl der passenden Nenngröße bieten können, die vor der Spurweite Z nicht Halt machen müsste.

Symptomatisch für viele Lücken nennen wir das Kapitel „Bleistift oder Maus?“. Es werden korrekt die verschiedenen Planungsoptionen genannt: klassische Bleistiftzeichnung, Gleisplanspiel, Gleisplanungsprogramm oder frei mittels CAD. Nähere Erläuterungen oder gar Anleitungen sowie eine Marktübersicht fehlen jedoch völlig.

Ideenlos fanden wir die für Einsteiger vorgestellten Kompaktanlagen, da sie durchgängig auf die klassische Rechteckform bauen und mit Gleisen geradezu überladen wirken. Hier hätte sich das Buch als echter und moderner Ratgeber erweisen können. Zudem finden wir eine Gleisführung über mehrere Ebenen für den Einstieg nicht besonders sinnvoll.

Interessanter werden die nach konkretem Vorbild gestalteten Anlagenvorschläge. Auch hier stehen vor allem die Gleispläne und Anlagenpläne im Mittelpunkt, deren Konzepte und betriebliche Möglichkeiten ausgiebig erläutert werden. Thematisch sind sie aber fast schon einseitig auf die frühere DR fokussiert.

Das Unterlegen mit Vorbildfotografien ist hingegen ein guter und begrüßenswerter Ansatz, um dem Anspruch „vom Vorbild zum Modell“ gerecht zu werden, mit dem diese Reihe einst gestartet ist.

Ein eigenes Kapitel ist befahrbaren Dioramen und Modulen gewidmet. Als einzige Anlagenform wird sie anhand der Fremo-Norm erkennbar als ausbaufähig und erweiterbar herausgestellt. Damit folgt der Autor einem Trend, der in einem modernen Anlagenratgeber nicht fehlen darf.

Doch auch hier fehlen Verweise und Erläuterungen zu anderen Standardisierungen, vor allem vor dem Hintergrund, dass nicht alle Modellbahner die Nenngröße H0 wählen werden. Ein Exkurs in die Spurweiten N und Z mit ebenfalls sehr einheitlichen und verbreiteten Normen wäre mehr als sinnvoll gewesen.

Viel Raum hat Ralph Zinggrebe zum Schluss zwei realisierten Anlagenträumen eingeräumt. Die gut ausgewählten und hervorragend wiedergegebenen Fotos der gezeigten Anlagen porträtieren verschiedene Werke und laden zum Träumen ein. Eine von beiden lieferte übrigens auch das Titelfoto.

Gemeint sind sie beide wohl als Appetithappen zum Ausstieg aus einer eher trockenen Materie, um den Leser zu fesseln und den Wunsch nach einer eigenen Anlage zu entfachen. Fraglich bleibt für uns aber, wie erfolgreich das sein kann: Auch hier bedeutet der ausschließliche Fokus auf den Maßstab 1:87 wieder eine unnötige Einschränkung.

So krankt dieses Buch für uns an seiner Konzeption. Wir vermissen eine den Marktanteilen entsprechende Berücksichtigung der unterschiedlichen Baugrößen und regionalen Themen ebenso wie eine klare Ausrichtung auf die Vorkenntnisse der Zielgruppe.

Daher ließ uns beim Lesen der Eindruck nicht los, dieses Werk sei unter Zeitdruck und ohne ausreichende Vorplanungen entstanden. An die übrigen Bände dieser Reihe kann es deshalb nicht anknüpfen. Wer die bislang erschienenen Bücher sein eigen nennt, sollte dennoch auch hier wegen Vollständigkeit zugreifen. Beim nächsten Mal kann es aber nur besser werden!

Verlagsseiten und Bezug:
<http://www.geramond.de>
<https://verlagshaus24.de/geramond>

Der leise Rückzug der E 40

Seltenes Massenphänomen

Keine zehn Lokomotiven der früheren Baureihe E 40 befinden sich noch im Betriebsdienst von DB Cargo. Damit wurde es Zeit für ein Portrait der meistgebauten Einheitsellok aus den Zeiten der Bundesbahn. Der EK-Verlag wirft einen interessanten Rückblick auf ihr Entstehen, ihre letzten Einsätze und auch darauf, was aus den starken Maschinen geworden ist.

CFT Video Berlin
Die Baureihe E 40
Geschichte und Betrieb heute

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2016

Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 58 Min.

Best.-Nr. 8392
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Leise befinden sich die Lokomotiven der Baureihen 139 und 140 auf dem Rückzug. Von vielen Eisenbahnfreunden fast unbemerkt hat sich der Bestand der Einheitsellok auf weniger als zehn Maschinen reduziert. Einst waren sie mit einer Stückzahl von 879 Exemplaren die größte und am weitesten verbreitete Baureihe des Einheitslokomotivprogramms der Bundesbahn.

Etwas wehmütig steigt das EK-Video daher auch an der Stelle ein, wo wir die berühmte E 40 künftig sehen werden, nämlich nur noch im Museum. Die weitgehend in den Auslieferungszustand zurückversetzte und mit Einfachlampen ausgestattete E 40 128 des DB-Museums bildet den Einstieg in einen äußerst interessanten Film.

Anhand historischer Werbefilme der Bundesbahn wird das Entstehen dieser Baureihe dokumentiert und ihr betrieblicher Einsatzschwerpunkt beschrieben. Auch Einsätze im Personenverkehr, ermöglicht vor allem durch die Wendezugsteuerung, und das spätere Heraufsetzen der zulässigen Geschwindigkeit auf 110 km/h bleiben nicht unerwähnt.

Dargestellt wird auch der Unterschied zwischen der späteren Baureihe 139 gegenüber der 140 mit dem Unterscheidungsmerkmal der elektrischen Widerstandsbremse. Gezeigt werden hierzu Vertreterinnen der BR 139 im Personenzugdienst auf der Höllental- und Dreiseenbahn, was auch landschaftlich sehr reizvoll ist.

Im Laufe der langen Dienstzeit von jetzt über fünfzig Jahren erfolgte Bauartänderungen erläutert Buchautor Roland Hertwig anhand der bereits genannten Museumslok im Vergleich zu anderen Exemplaren. Sein ebenfalls im EK-Verlag erschienenenes und noch erhältliches Standardwerk haben wir in **Trainini®** 12/2013 vorgestellt.



Angesichts der langen Bauzeit von 1957 bis 1973 handelt es sich um eine sehr vielseitige Ellok, die auch im Märklin-Programm bereits in vielen Varianten gewürdigt wurde. Bis heute ist sie übrigens die meistgebaute deutsche Ellok geblieben, denn auch ihre Nachfolger konnten die enorme Stückzahl nicht erreichen. Interessant ist daher auch, wie es überhaupt zu ihrer Entwicklung und ihrem Bau gekommen ist. Auch dies erläutert der EK-Buchautor kurz und präzise.

Der Hauptschwerpunkt des gelungenen Portraits liegt allerdings auf den Einsätzen der letzten Betriebsjahre, mit denen sich diese beliebte Lok wohl verabschieden wird. Aufgrund der strikten unternehmerischen Trennung von Güter-, Nah- und Fernverkehr gehören Einsätze vor Personenzügen längst der Vergangenheit an.

Umso bunter ist der Güterverkehr geworden, wie die Filmmannschaft in gelungenen Aufnahmen eindrucksvoll beweist. Zum Zeitpunkt der Dreharbeiten im Sommer 2015 standen noch knapp 50 Exemplare bei der DB AG im Einsatz, die einzeln oder in Doppeltraktion auf verschiedenen Strecken im mittleren und schweren Güterverkehr gezeigt werden. Das bietet selbstverständlich auch Anregungen für die Modellumsetzung.

Gleiches gilt für die vielen Maschinen, die bei verschiedenen Privatbahnunternehmen gelandet sind und dort ihren Dienst verrichten. Die herrlichen Aufnahmen lassen auch diese neue Zeit erleben und zeigen die Lokomotiven in nahezu allen Farbgebungen, unter anderem die nach Dienstjahren älteste Maschine 140 002-7 von 1957 in bunter Sunrail-Gestaltung.

Dieses DVD-Video sollte bei niemandem fehlen, der sein Herz an diese wohl zuverlässigste, deutsche Güterzuglok verloren hat. Und so nominieren wir dieses wunderbare Filmporträt der E 40 für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Literatur.

Verlagsseiten und Bezug:
<http://www.ek-shop.de>
<http://www.eisenbahnkurier.de>

Eisenbahnfreunde Marsberg e.V.

Sa. 8. Oktober 2016
So. 9. Oktober 2016



„Fahrtag“ in Westheim, Waldecker-Straße im ehem. Getränkemarkt



Samstag 14 Uhr bis 17 Uhr

Sonntag 11 Uhr bis 17 Uhr

- Betrieb auf der **35** m langen Modulbahn „Im Diemetal“
- Faller Car-System, Modelle von Spur I – Spur Z
- Originalgetreuer Nachbau einer BR44 1:10
- Modellbahnbörse, Basteltisch und vieles mehr.

Für Ihr leibliches Wohl ist natürlich bestens gesorgt!

Eintritt frei!

Unterstützt durch:

DM Design
Produktions- und Serviceleistungen

www.eisenbahnfreundemarsberg.de

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Der DGzRS-Bericht fand Anklang:

Sehr schöner Bericht über die DGzRS! Ich habe einen guten Teil meiner Kindheit auf der Nordseeinsel Föhr verbracht und durfte mehrfach auf einem Seenotrettungskreuzer mitfahren, einmal sogar bei Windstärke 10 (meine Mutter fand das gar nicht lustig).



Die Begeisterung für das Thema Seenotrettung drückt sich auch in dieser Modellbahnszene aus, die im Seezeichenhafen von Kniephaven gestellt wurde: Der SRK Berlin ist einsatzbereit und fesselt die Blicke seiner Betrachter. Dies zeigt die positive Besetzung des freiwilligen Engagements in unserer Gesellschaft und unter den Modellbahnern. Foto: Dr. Sven Rohmann / Dirk Kuhlmann

Daher war eines der ersten Schiffsmodelle, die ich vor vielen, vielen Jahren in 1:220 erwerben konnte, der beigefügte Seenotrettungskreuzer, der jetzt auch wieder Dienst in der Nordsee macht - Heimathafen: Seezeichenhafen, Kniephaven.

(...) Der Kreuzer hat einen Metallrumpf und die Details sind m. E. auch aus z.B. Messing (...) - könnte aus der Collector-Serie sein.

Dr. Sven Rohmann, per E-Mail

Märklins Herbstneuheiten frisch veröffentlicht:

Unter den Göppinger Herbstneuheiten 2016 sind zu allererst Exklusivmodelle für die MHI zu finden. Nach längerer Abwesenheit kehrt mit ihnen die Baureihe 110 in Form der "Bügefalte" ins Sortiment zurück.

Ausgewählt hat Märklin laut Produktbeschreibung eine kobaltblaue Ausführung der Lok (Art.-Nr. 88412), wie sie im Zeitfenster Ende der Achtziger bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG unterwegs gewesen ist. Sie besitzt einzelne Klatte-Lüfter und ein Maschinenraumfenster mit ausgerundeten Ecken, womit sie eine sehr seltene Variante dieser Baureihe darstellt. In den Auslieferungsmeldungen ist dieses Modell bereits ausführlich beschrieben.

Als passende Wagen sieht Märklin die Eurofima-Wagen, die als Display (87409) mit Anschriften verschiedener Bahnverwaltungen aufgelegt werden. Unter den neun Exemplaren befinden sich je drei Wagen der SNCF, DB und SBB.

Zwei französische Wagen der Bauart A9 tragen die Corail-Farbgestaltung, der dritte ist orange. Die Schweiz ist mit einem orangefarbenen Exemplar Bauart Am vertreten, die von zwei Liegewagen Bcm in blau ergänzt werden. Alle drei DB-Wagen Avnz 207 tragen die TEE-Farbgebung.



Diese Bügefalte gehört zu den Herbstneuheiten 2016 von Märklin. Der Hersteller hat auch dieser Form eine Überarbeitung angeedeiht lassen. Foto: 1zu220-Shop

Die 20 Knickkesselwagen aus dem früheren Display hingegen gehen nun in den Einzelverkauf.

Märklin lässt ihnen dafür eine werksseitige Patina angeedeiht. Vier verschiedene Betriebsnummern stehen damit für GATX (82470 bis 82473), GATX/DHL (82474 bis 82477), Ermewa (82478 bis 82481), Wascosa (82482 bis 82485) und VTG (82486 bis 82489) zur Auswahl.

Abgeschlossen werden die Neuheiten dieses Jahres mit dem Weihnachtswagen 2016 (80626). Der offene Güterwagen Eanos in weihnachtlicher Gestaltung hat zwei gelaserte Stern-Anhänger geladen und wird in einer klarsichtigen Stern-Kunststoffhülle verpackt, die sich auch als Baumschmuck eignet.

Auf nach Italien!

Der Eröffnungstermin für den neuen Italien-Abschnitt im Miniatur-Wunderland Hamburg steht nach fast 180.000 Baustunden fest. Ab 29. September 2016 soll der für Urlaubsgefühle sorgende Abschnitt des EU-Gründungsmitglieds für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Zuvor finden noch Eröffnungsfeierlichkeiten mit geladenen Gästen statt, bei denen auch **Trainini®** zugegen sein wird. In der nächsten Ausgabe berichten wir dann ausführlich über die neue Sehenswürdigkeit.

Und hier die aktuellen Neuheiten von AZL:

Das Nostalgielackierungsprogramm findet auch diesen Monat eine Fortsetzung, denn die EMD SD70ACe erscheint als George-Bush-41-Lok der Union Pacific (Art.-Nr. 63109-7) und die NS-Lok 1066 (63110-1) gleichen Typs erinnert an die frühere New York Central. Eine Mietlok hat die EMD SD70M-2 der CITX zum Vorbild, die mit zwei verschiedenen Betriebsnummern (63120-1 / -2) erscheint.

Mit gleich vier Betriebsnummern fällt die Wahl bei der grünen EMD SD45 der Burlington Northern (63202-1 bis -4) sicher schwerer. Über dem Führerstand trägt sie ein orangefarbenes Warnblicklicht. Mit drei Betriebsnummern bietet auch die EMD GP30 der Baltimore & Ohio (62109-1 bis -3) eine gute Auswahl.

Mit ihrer knallroten Lackierung werden die NSC-Stahlrollenwagen der TFM sofort auf der Anlage auffallen. Erhältlich sind sie als Viererpackung (913413-1) oder einzeln (903413-1 / -2).

Erheblich dezenter treten die beige lackierten PS2-cd-Schüttgutwagen mit CSX-Anschriften auf. Auch hier kann zwischen einer Viererpackung (90933-1) und Einzelwagen (91933-1 / -2) gewählt werden.

Eine weitere Auflage gibt es auch von den Maisirup-Kesselwagen, die als Viererpackung (903812-1) und zwei Einzelwagen (913812-1 / -2) von GATX mit Tru-Sweet-Logo (Amaizo) angeboten werden.

Weitere Informationen und Fotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie wie immer unter <http://www.americanzline.com>.



Die EMD SD70ACe der NS in Nostalgielackierung der NYC (Bild oben) und die EMD GP30 der B&O (Bild unten) sind zwei der aktuellen AZL-Neuheiten. Foto: AZL / Ztrack.

Neue Ladegüter für offene US-Wagen:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper hat für Märklins offene US-Güterwagen („Gondola“) nach längerer Zeit wieder neue Ladeguteinsätze im Programm. Zur Auswahl stehen Kohle (Art.-Nr. Z-200), Buntmetall (Z-201), Schotter (Z-202), Altglas (Z-204) und dunkle oder gemischte Holzspäne (Z-205) sowie Bretterstapel (Z-207). Die Ladungen werden wie alle Beladungen dieses Anbieters passgenau und einzeln angefertigt.

Übrigens sind dort auch für offene Micro-Trains-Wagen verschiedene Einsätze erhältlich. Zu finden und beziehen sind die Neuheiten und auch schon bisher lieferbaren Produkte im elektronischen Vertrieb des Aachener Ladegut spezialisten (<http://www.spurzladegut.de>).

Faszination Modellbau am Bodensee:

Der Veranstalter Messe Sinsheim hat aktuelle Informationen zur Faszination Modellbau (<http://www.faszination-modellbau.de>) eingestellt, die vom 28. Bis 30. Oktober 2016 in der Messe Friedrichshafen stattfindet. Die Ausstellung ist jeweils von 9:00 bis 18:00, am Sonntag nur bis 17:00 Uhr geöffnet.

Die Übersicht listet viele Modellbahnanlagen der Spuren IIm (LGB) bis herunter zur Baugröße N auf. Die Titel verheißen eine thematische Fülle mit vielen unterschiedlichen Schwerpunkten nach Motiven des In- und Auslands. Für die Spur Z wird darauf hingewiesen, dass der Z-Club International im Zusammenwirken mit dem Z-Freunden International ausstelle, ohne konkrete Exponate zu nennen.

Von einer Zusammenarbeit mit den ZFI ist uns in diesem Zusammenhang bislang nichts Konkretes bekannt, auch wenn in der Presseinformation von gleich mehreren Anlagen die Rede ist. Die vorgesehene Ausstellungsfläche bzw. maximale Anlagengröße beträgt gemäß Information 12 x 8 Meter.

Noch-Katalog 2017 erschienen:

Druckfrisch in den Regalen liegt der neue Noch-Katalog 2017, der um 32 auf nun 356 Seiten angewachsen ist. Er fasst alle Neuheiten dieses Jahres zusammen, bei denen der Ersatz der entfallenen Woodland-Scenics-Produkte durch eigene Innovationen von Noch eine wichtige Aufgabe darstellt.

Zusammengefasst sind darin alle Artikel von Noch und dessen Vertriebspartnern inklusive der Neuheiten dieses Jahres.

Der Schwerpunkt liegt natürlich auf der Baugröße H0, doch finden Zetties hier ebenso alles, was sie für die Gestaltung ihrer Anlage brauchen. Nicht enthalten ist das Archistories-Gebäudeprogramm, das Noch ausschließlich über seine deutschen Rokuhan-Seiten vertreibt.

Enthalten ist natürlich auch das Rokuhan-Programm. So sind alle bislang erschienenen fünf Varianten der Baureihe 181² mit Bild und Beschreibungen aufgeführt, während der in drei Versionen angebotene Bahnübergang mit Halbschranken ohne Bild bleibt.

Zuvor unbekannte Neuheiten sind hier nicht zu finden, während zum japanischen Gebäudeprogramm auf die deutschen Rokuhan-Seiten verwiesen wird. Fazit: Wer Rollmaterial und Gestaltungszubehör sucht, wird hier fündig. Die neue Bastelsaison kann beginnen!



Auslieferung gestoppt?

Wie im Forum der Z-Freunde International e.V. (ZFI) zu lesen und zu sehen, sind erste Wagenpackungen des Touristikzuges 1 der DB AG (Art.-Nr. 87300) ausgeliefert worden. Dies steht auch im Einklang mit den Einträgen in Märklins Lieferterminlisten.

Die Erstkunden reklamierten falsche Drehgestelle unter den beiden darin enthaltenen Wagen der Eurofima-Bauart. Wie schon beim vorausgegangenen Lufthansa-Airport-Express (81551; Bericht siehe **Trainini**® 1/2016) hat der Hersteller hier wieder solche der Bauart Minden-Deutz statt der korrekten Fiat-Drehgestelle montiert.

Im Forum der ZFI wird berichtet, dass Geschäftsführer Florian Sieber am Rande des Tags der offenen Tür (16. / 17. September 2016) gegenüber dem Vereinsvorsitzenden Axel Hempelmann diesen Wiederholungsfehler bedauert und geäußert habe, dass alle reklamierenden Kunden kostenlos einen Austausch der falschen Teile in Anspruch nehmen können.

Mehrere Händler wiesen unsere Redaktion darauf hin, dass sich dazu aus ihrer Sicht der direkte Weg einer Inanspruchnahme der Herstellergarantie statt der Reklamation beim Händler empfehle.

Deshalb solle bei der Kontaktaufnahme mit dem Reparaturservice von Märklin (Telefon 0 71 61 / 6 08 – 2 22 oder [service\[at\]maerklin.de](mailto:service[at]maerklin.de)) der Fehler möglichst präzise beschrieben und um eine kostenfreie Abholung der mangelbehafteten Ware gebeten werden.

Da seit Bekanntwerden des fehlerhaften Bestückens bislang keine weiteren Packungen mehr in den Handel gelangten, haben wir den Eindruck, dass Märklin die Auslieferung bereits gestoppt hat und mögliche Lagerbestände direkt umrüstet. Eine Bestätigung aus Göppingen liegt uns dazu bislang nicht vor.

Die Schrax-Neuheiten im September:

Lange war es ruhig bei Schrax (<http://www.schrax.com>), doch jetzt meldet sich der 3d-Spezialist zurück. Serienreif sind nun seine Müllcontainer als perfekte Ergänzung zu den bereits erhältlichen Mülltonnen für realistische Hinterhofszenen.



Moderne Abfall- und Wertstoffhändler sind die aktuelle Schrax-Neuheit, hier symbolisch als H0-Modell gezeigt. Foto: Schrax

Die fahrbaren Abfall- und Wertstoffbehälter (ABW) aus Kunststoff sind mit Schiebedeckeln ausgestattet und lösten in den meisten Gemeinden die früheren Großbehälter aus Metall wie auch die runden Mülltonnen ab. Damit sind sie ideale Begleiter für Anlagen nach moderneren Vorbildern.

Die Deckel und Rollen der Modelle sind nicht funktionsfähig. Die bei der Betrachtung nicht sichtbare Unterseite ist offen, das Innere ist hohl. Verschiedene Farben je nach Zweck der Tonne stehen zur Auswahl.

Rokuhan-Produktankündigungen:

Auch Rokuhan hat neue Produkte für den Herbst 2016 angekündigt, allerdings keine nach deutschen oder europäischen Vorbildern. Der Shinkansen-Zug der Serie 500 rollt in Japan aktuell achtheilig in der EVA-Sondergestaltung, die sich besonders attraktiv und farbenfroh zeigt.

europäischen Vorbildern. Der Shinkansen-Zug der Serie 500 rollt in Japan aktuell achtheilig in der EVA-Sondergestaltung, die sich besonders attraktiv und farbenfroh zeigt.

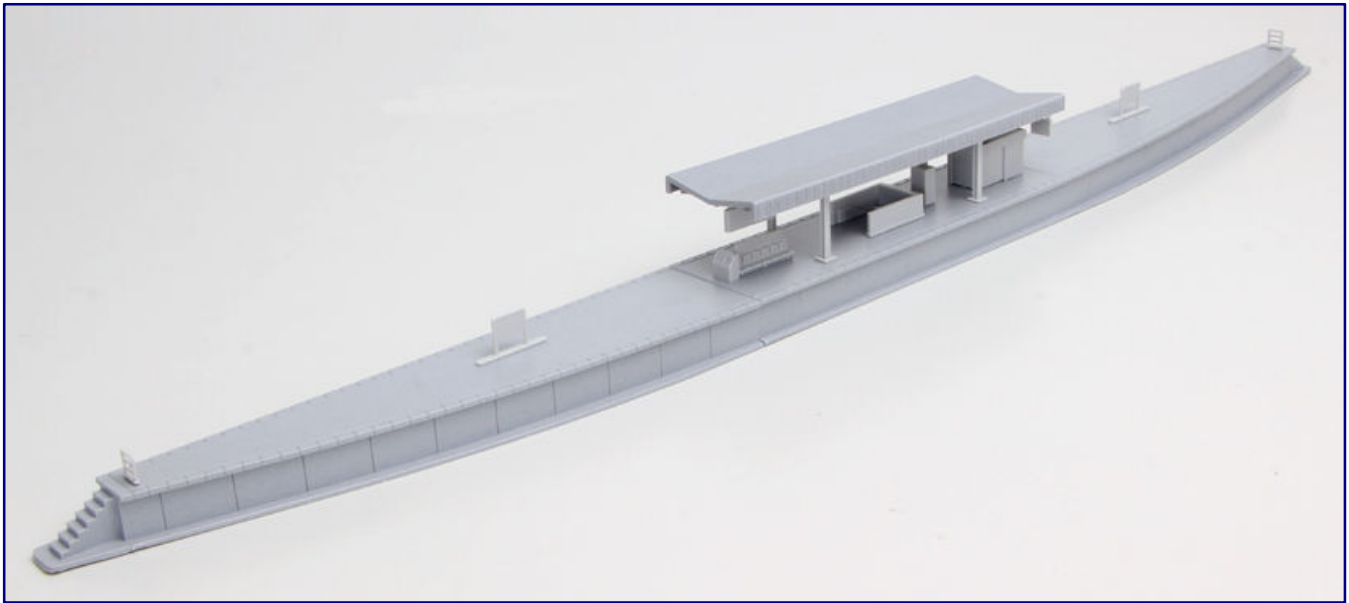
So dürften die dreiteilige Grundeinheit (Art.-Nr. T013-4; Noch 7297637) und die fünfteilige Erweiterung (T013-5; Noch 7297638) auch in Deutschland viele Freunde finden. Die Grundeinheit ist zudem auch in einer preislich sehr attraktiven Startpackung (G004-2; Noch 7297639) zu haben.



Äußerst farbenfroh und attraktiv zeigt sich Rokuhans neuer Shinkansen der Serie 500 in EVA-Sondergestaltung. Für die Anlage hat der Zug zudem die angenehme Eigenschaft, mit dreiteiliger Grundeinheit (im Bild) und einer fünfteiligen Erweiterung gleich die volle Vorbildlänge zu besitzen. Foto: Rokuhan

Um den schnellen Schienenflitzer angemessen auf der Anlage präsentieren zu können, bedarf es natürlich auch eines geeigneten Bahnhofs. Rokuhan bietet dazu bald verschiedene Bahnsteigteile (S046-1 / -2 und S048-1; Noch 7297632 / -33 und 7297636) an, die teilweise überdacht sind oder auf Gleisbögen (Weicheneinfahrten) abgestimmt sind. Mit geringen optischen Anpassungen stellen sie auch eine Alternative für europäisch inspirierte Anlagen dar.

Passende Bahnhofsgebäude für Unterwegshalte außerhalb der großen Knotenpunkte kündigt Rokuhan als Fertigmodelle mit blauem (S047-1; Noch 7297634) und rotem Dach (-2; Noch -35) an.



Diese Bahnsteig-Basiszusammenstellung (S046-1; Noch 7297632) hat schon eine stattliche Länge, lässt sich aber auch mit einem überdachten Erweiterungsteil (S046-2; Noch 7297633) verlängern. Ein anderer Bahnsteigtyp ohne Überdachung ist ebenfalls erhältlich (S048-1; Noch 7297636). Foto: Rokuhan

Oktoberfest zu Ehren von 70 Jahren Faller:

Am 30. September und 1. Oktober 2016 lädt Faller zum 5. Gütenbacher Oktoberfest ein und veranstaltet anlässlich des 70-jährigen Bestehens des Zubehör-Traditionsherstellers einen Tag der offenen Tür. Geöffnet ist das Werksgelände jeweils von 10:00 bis 17:00 Uhr.

Geboten werden eine Zeitreise durch die Firmengeschichte, Produktionsrundgänge sowie Einblicke in die Konstruktion der Modelle. Profitipps, Produktvorführungen und Modellbahnanlagen von Vereinen runden die Veranstaltung ab. Auch spezielle Angebote für den Modellbahnnachwuchs werden angeboten.

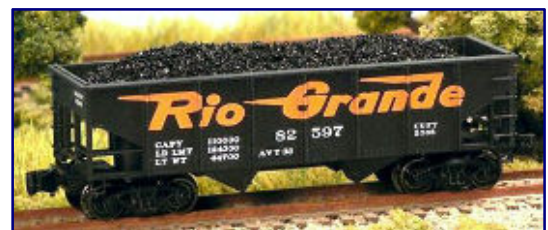
Selbstverständlich ist auch für das leibliche Wohl und musikalische Unterhaltung gesorgt, als Abendprogramm wartet eine Oktoberfestparty im Festzelt auf die Besucher. Ein ausführliches Bild auf jeweils aktuellstem Stand können Sie sich auf der Veranstaltungsseite (<http://www.70jahrefaller.de/>) verschaffen.

Holzschnitzeltransport mit Full Throttle:

Uncle Will's Full Throttle bietet aktuell eine Doppelpackung offener Schüttgutwagen der L&N (Louisville & Nashville) an. Die orange lackierten Güterwagen (Art.-Nr. FT-3407) laufen auf Metallradsätzen und tragen Holzschnitzel-Ladeguteinsätze.



Erhältlich sind die Modelle in Deutschland unter anderem bei Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>), woher wir auch diese Information erhielten.



Werkseitig ausverkauft ist die Zweierpackung schwarzer Schüttgutwagen mit orange aufgebrachtem Rio-Grande-Logo (D&RGW) und Kohle-Ladeguteinsätzen (FT-2057), die beim genannten Händler noch zu haben ist.

Die beiden neuen Schüttgutwagen gehören verschiedenen Bauarten an und sind auch für unterschiedliche Transportgüter bestimmt. Fotos: WDW Full Throttle

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Bereits mit der Ankündigung wurden die ersten Exemplare der 110 294-6 (Art.-NR. 88412) ausgeliefert, die als Vorbild besonders, vielleicht einmalig war.

Die einzelnen Klatte-Lüfter in Verbindung mit einem ausgerundeten Maschinenraumfenster lassen sie in die Spätphase der Bundesbahn einordnen.

Ihr Dach ist hingegen noch weißaluminiumfarben lackiert. Eine weitere Besonderheit, die sich nicht am Modell umsetzen ließ, ist eine nur noch einseitig montierte Rangiererhandstange am Führerstand 1, am anderen Ende war sie nicht zu finden. Das Modell ist beidseitig ohne.

Wie bereits die Maus-Lok hat diese Neuheit fahrtrichtungsabhängige, warmweiße Stirnbeleuchtung durch Leuchtdioden und eine nach innen verlegte Dachschräube.

Einzig das in der Beschreibung angegebene Kobaltblau (RAL 5013) erscheint uns fraglich, denn Vorbildaufnahmen wie auch die hier gezeigten Modellfotos lassen auf das gewöhnlichere und dunklere Stahlblau (RAL 5011) schließen.



Zu den modellgepflegten Lokomotiven gehört nun auch diese Bügelfaltenausführung, deren Loch für die Dachschräube jetzt verschwunden ist (Bild unten). Hinsichtlich der Kombination von Lüfteranordnung, Maschinenraumfenster, Farbgebung und Epoche hat Märklin eine recht einmalige Vorbildlok ausgewählt. Beide Fotos: 1zu220-Shop

Impressum

ISSN 1867-271X

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

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Torsten Schubert

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).

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

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

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

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

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

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

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