



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Der Märklin-Schienenfloh

**Straßenroller-Transporte
Die Reichsbahn in Sachsen**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

in großen Schritten naht schon wieder Weihnachten und kurz darauf auch das Jahresende. Wenn 2020 Geschichte ist, dann liegt ein außergewöhnliches Jahr voller Entbehrungen hinter uns.

Wir alle haben sicher unser Hobby über mehr als dann neun Monate hinweg völlig neu entdeckt und zu schätzen gelernt. Lassen Sie uns deshalb den Optimismus retten und ins neue Jahr tragen. Umso leichter können wir uns dann wieder auf bessere Zeiten freuen!



Holger Späing
Chefredakteur

Zu Ende geht bald aber auch ein besonderes Jubiläumsjahr, das in unserer Spurweite nahezu keine Rolle gespielt hat. Sind die Freunde der Epoche II wirklich so wenige geworden? Ich fürchte, das trifft zu, doch es soll uns nicht abhalten, des Jubilars angemessen zu gedenken.

100 Jahre Reichsbahn feiern wir, indem wir in Vorbild und Modell einen Blick auf eine Erfindung werfen, die einst revolutionär war. Sie stand für die Innovationskraft eines stets finanziell leidenden Unternehmens, das den Anschluss in Zeiten wachsender Konkurrenz nicht verlieren durfte.

Die Rede ist von den nach ihrem Erfinder als Culemeyer bezeichneten Straßenrollern. Ihre Geschichte würdigen wir in einem Vorbildartikel und mit einem Blick auf das Modellangebot. Dazu gehören auch eigene Modifikationen.

Das perfekte Andenken an die DRG hat aber wohl Wilfried Pflugbeil aus Chemnitz geschaffen. Der rüstige Rentner beweist ein Mal mehr, was Modellbau im ureigensten Sinne bedeutet. Mit großem Geschick hat er Motive aus seiner Heimat in den Maßstab 1:220 versetzt und dort in die Zeit der „goldenen Zwanziger“ getaucht.

Seine Anlage „Wiesenthal“ ist für uns ein weiterer Höhepunkt des langsam ausklingenden Jahres und eine Hommage an das einst größte Verkehrsunternehmen der Welt. Besser lassen sich 100 Jahre im Rückblick einfach nicht würdigen!

Ähnliche Anerkennung verdient auch eine Märklin-Neuheit, die wir wieder ausführlich getestet haben. Der Klv 20 ist das kleinste angetriebene Schienenfahrzeug der Spurweite Z und allen Unkenrufen zum Trotz hat Märklin ein vorzeigbares wie auch anlagentaugliches Modell geschaffen.

Lesen Sie selbst, was uns daran begeistert hat, welche Kompromisse wir entdeckt haben und auch, welche Behauptungen zu vermeintlichen Vorbildfehlern sich bei den Recherchen als nicht haltbar erwiesen.

Gleichzeitig möchten wir auch das beliebte Thema des Anlagenbaus nicht zu kurz kommen lassen. Dirk Kuhlmann hat wieder tief in seine Trickkiste gegriffen, um auch diejenigen Leser zu erfreuen, die einen Monat lang schon wieder sehnsüchtig auf die nächste Fortsetzung gewartet haben.

Zu guter Letzt haben wir natürlich auch wieder Buchtipps und Meldungen zu Neuheiten und Neuigkeiten für Sie. Was mir an dieser Stelle nur noch bleibt, ist Ihnen bei der Lektüre wieder viel Spaß zu wünschen!

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Bitte nicht verschlucken!	4
Das rollende Anschlussgleis	17

Vorbild

Transportspezialist Reichsbahn.....	26
-------------------------------------	----

Gestaltung

Ein grünes Finale mit Pfiff	36
Selbst ist d(ies)er Mann!	48

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Vom Stangen- zum Einzelachsenantrieb	58
Dokumente der Eisenbahngeschichte	60

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	63
-------------------------------------	----

Impressum	77
-----------------	----

Wir danken Manfred Britz und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 25. November 2020

Titelbild:

Der Bahnmeister verlässt seinen Dienstschuppen für eine Streckenbereisung. Für die geplanten Reparaturen an der Fernmeldetechnik wurde dem Klv 20 der Dienststelle ein Dachgepäckträger aufgesetzt, weil nur dieser die Kiste mit den Werkzeugen und Ersatzteilen fassen kann.

Fahrfähiger Klv 20 von Märklin **Bitte nicht verschlucken!**

Der Klv 20, eine Bahnmeisterdraisine aus dem Jahr 1955, gehört schon zu den eher skurrilen Eisenbahnfahrzeugen in Deutschland. Hier wurde einfach ein Straßenfahrzeug aufs Gleis gesetzt und so eine teure Entwicklung eingespart. Diesen VW-Bus auf Schienen haben sich viele Zetties schon lange als Modell gewünscht. Märklin hat sich dessen angenommen und damit das kleinste motorisierte Fahrzeug der Spurweite Z erschaffen.

1954/55 bestellte die Deutsche Bundesbahn neue Bahnmeister-Draisinen für die Streckenbereisung und das Instandhalten von Bahnanlagen wie Signal- und Fernmeldetechnik. Für den Prototyp und die 30 weiteren, bestellten Exemplare wurde aus Kostengründen auf Serientechnik aus dem Automobilbau zurückgegriffen.

Basis für das als Klv 20 bezeichnete Fahrzeug war der VW Transporter („Typ 2“) erster Generation in der heute als T1a bezeichneten, frühen Ausführung. Der Prototyp wurde noch 1954 angeliefert. Welcher Hersteller für ihn verantwortlich zeichnete, lässt sich nicht sicher bestimmen. Vermutet wird aber die WMD in Donauwörth.



Der Bahnmeister von Minden geht am 18. Mai 1961 auf Inspektionsfahrt: Immerhin bis zu 70 km/h war der auf dem VW Transporter basierende Klv 20, hier das Fahrzeug mit der Nummer 5021. Gebremst wurde es über eine Fußpedalbremse, die hydraulisch auf alle vier Räder wirkte. Foto: Joachim Claus, Eisenbahnstiftung

Die Volkswagen AG lieferte die Karosserie mit eingeschweißtem Hilfsrahmen und die Antriebseinheit mit Boxermotor (24,5 PS) und mechanischen Viergang-Getriebe zu. Für den Einsatz auf der Schiene wurde die Karosserie auf einen geschweißten Hauptrahmen gesetzt.

An diesem saß mittig eine mechanische Hebevorrichtung, mit der das Fahrzeug bei erforderlichem Fahrtrichtungswechsel auf der Stelle zu drehen war. Diese war keine Neuerfindung für den Klv 20, sondern kam auch zuvor bereits an anderen Bahnmeisterdraisinen zum Einsatz.

Der Prototyp war von den 30 folgenden Fahrzeugen leicht zu unterscheiden: Statt eines VW-Zeichens auf der Front trug er ein aufgesetztes, nicht aufgemaltes DB-Zeichen. Zum Einsatz kam aber nicht der 1955 eingeführte „Ege-Keks“, sondern die Buchstaben DB in einem Kreis. Bahnamtlich abgenommen wurde das Prototypfahrzeug erst 1956 und mit der Betriebsnummer Klv 20-5031 eingereiht. Formal war es damit das 31. und letzte Fahrzeug seines Typs, nicht das erste.



Um Entwicklungskosten zu sparen, wurde der Klv 20 aus einem Straßenfahrzeug abgeleitet. Er war aber keineswegs die einzige Bahnmeisterdraisine, die in den Diensten der DB stand. Am 17. September 1978 wurden dem Publikum in Elmstein daher gleich zwei Bauarten vorgeführt, darunter auch Klv 20-5011. Foto: Manfred Britz

1955 bestellte die Bundesbahn dann eine Serie von 30 Exemplaren auf gleicher technischer Basis. Die Bestellung ging in zwei Losen zu je 15 Stück an die Firmen Beilhack und WMD. Beide lieferten die Gesamtzahl noch im Bestelljahr ab.

Der luftgekühlte Boxermotor aus dem VW Käfer leistete inzwischen 28 PS. Versehen mit vier Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang, brachten es die Klv 20 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

Ein kurzes Wort möchten wir noch zur mechanischen Hebe- und Drehvorrichtung verlieren: Ein mittig am Hauptrahmen montiertes Stahlprofilgestell ließ sich mit einer Handkurbel vom hinteren Fahrzeugende aus absenken.

Sobald es sich auf den Schienen abstützte und im Bereich des Schwerpunkts unterstützte, reichte eine einzige Person, um es in die andere Fahrtrichtung zu drehen oder auch rechtwinklig aus dem Gleis auszusetzen.

Im Einsatz blieben die Fahrzeuge bis in die siebziger Jahre, als dann ihre Ausmusterung einsetzte. 1977 war auch das letzte aus den Bestandslisten verschwunden. Einige fanden aber ein neues Zuhause bei Privatbahnen oder Museen. Insgesamt sieben Fahrzeuge sind bis heute erhalten geblieben.



Nur selten wurden die Klv fotografiert, obwohl einige auch in Eisenbahnmuseen der Streckenbereisung dienen und dienen. Klv 20-5026 blieb im DGE-Museum Neustadt /Weinstraße erhalten, wo am 17. September 1978 auch 23 105 zu Hause war. Foto: Manfred Britz

Der lange Weg zu Spur Z

Modellbahner haben offenbar einen Hang zu Besonderheiten. Wie sonst lässt es sich erklären, dass besonders Einzelgänger und „exotische“ Fahrzeuge reißenden Absatz finden? Auch beim Klv 20 ist das nicht anders. Klv steht übrigens als Abkürzung für Kleinlastwagen mit Verbrennungsmotor.

Der VW-Transporter erster Generation ist ein beliebtes Straßenfahrzeug der Wirtschaftswunderzeit, auf Schienen ist er ein Kuriosum mit Wiedererkennungswert, das eben auch auffällt. Diese Vorlage auf einer Spur-Z-Anlage fahren zu sehen, ist wohl einer der größten Träume, die Märklin in Erfüllung gehen ließ.



Als wir im Februar 2019 dieses Muster fotografieren durften, war die Konstruktion des Klv 20 noch eine andere. Unter anderem war er damals auch noch ohne Dachgepäckträger und verladene Kiste geplant.

Dreipolmotor nicht unterzubringen.

38 Jahre später definiert Märklin die Grenzen der Großserie neu. Eine Herausforderung stellt heute eher die Köf 2 dar, doch diese hat bereits ein Kleinserienhersteller vor fast 15 Jahren erfolgreich gemeistert. So fiel die Wahl wohl auf den beliebten Klv 20, der aber eine harte Nuss dargestellt haben dürfte.

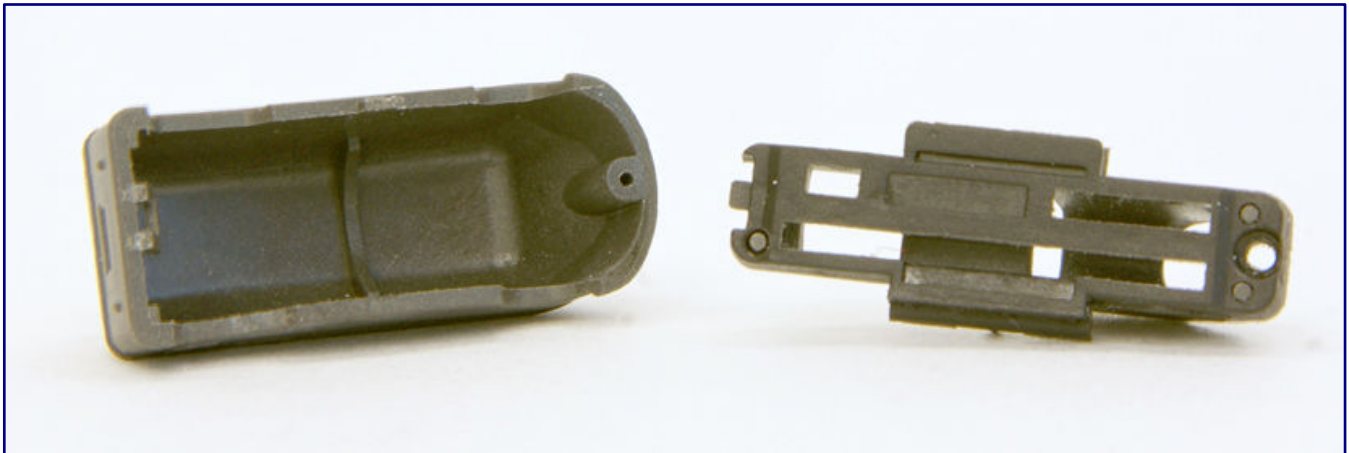
Deshalb wollen wir sowohl seinen Werdegang, als auch unvermeidbare Kompromisse in diesem Test miteinbeziehen. Betrachten wir die ersten Musterteile, die wir zur Spielwarenmesse 2019 betrachten und fotografieren durften (siehe Titelbild von **Trainini®** 2/2019), hat sich am Modell einiges geändert.

Spulen wir die Zeit kurz zurück ins Jahr 1972: Auf der Spielwarenmesse in Nürnberg präsentiert der Göppinger Traditionshersteller die Spurweite Z. Der letzte Buchstabe des Alphabets macht klar, was Märklin ausdrücken möchte: Danach kommt nichts mehr, kleiner geht es nicht.

Als Beleg der Winzigkeit wird das kleinste Modell des Startprogramms, die Tenderdampflok der Baureihe 89, werbewirksam in eine Walnuss verpackt. Die parallel erschienene V 60, nur unwesentlich größer, zeigt die Grenzen: Die geneigten Führerstandsseitenfenster des Vorbilds ragen beim Modell senkrecht in die Höhe. Anders ist der

Das wird auch aus der ersten Explosionszeichnung deutlich, die bei weitem nicht mit der finalen Ausführung identisch ist. Im Inneren des Klv 20 mangelt es vor allem am Platz für ein fein abgestuftes Zahnradgetriebe. Um beide Achsen antreiben zu können, entwarfen Märklins Konstrukteure eine Lösung mit zwei Gummiringen. Das nun ausgelieferte Modell besitzt nur noch einen und zwar den längeren.

Sichere Stromabnahme, ein sauber laufender Antrieb und eine gute Traktion sind bei einem solchen Winzling die größten Herausforderungen. Märklin hat sich schon früh für ein Gehäuse und ein Fahrwerk aus metallgefülltem Kunststoff entschieden, weil dies die Kosten im Vergleich zu einer Form für den Metalldruckguss spürbar reduziert und beim Modellgewicht dennoch nah an dessen Ergebnis herandrückt.



Der Blick rund 1,5 Jahre zurück: Die ursprüngliche Konstruktion für den Klv 20 sah noch zwei Antriebsriemen vor, wie am Fahrwerk rechts zu erkennen ist und auch der Explosionszeichnung zu entnehmen war. Entfallen ist der kürzere, für den der Schlitz oben rechts vorgesehen war (vgl. Bild oben auf Seite 14).

In **Trainini**® 5/2019 haben wir über Märklins Ansprüche, Entwicklung und Lernkurve ausführlich berichtet. Zum Gehäuse des Klv 20 war dort zu lesen, dass dessen Gewicht dank der Wolfram-Beigabe von etwa 0,4 bei reinem Kunststoff auf 2 Gramm zulegt.

Prozentual ist dies natürlich ein immenser Gewinn, doch in der Summe aller Teile reichte es offenbar nicht, um dem winzigen Schienenfahrzeug ausreichend Anpressdruck für einen sicheren Betrieb zu verleihen. So tauchte zunächst ein Dachgepäckträger in den Produktabbildungen auf und später noch eine große Kiste, die darauf befördert wird.

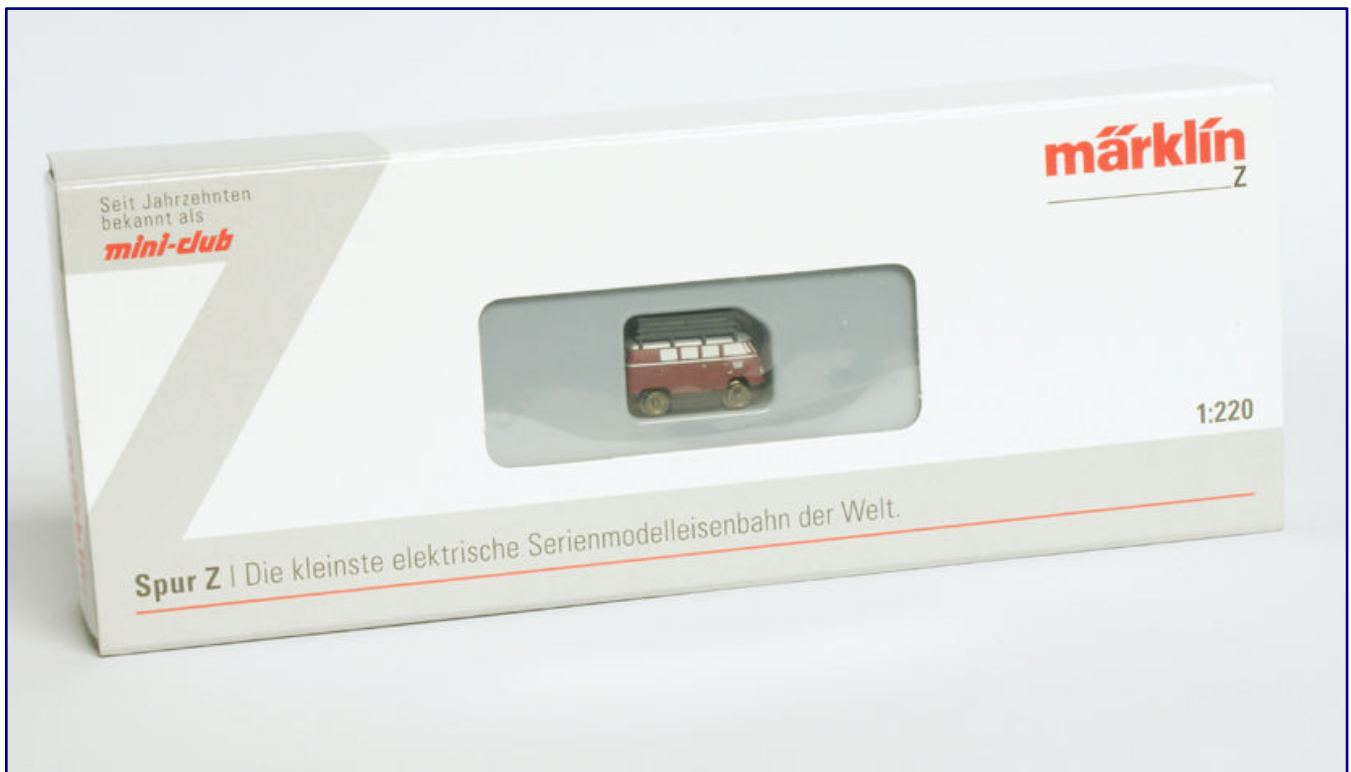
Dieser Zustand ließ sich auch der oben bereits erwähnten, überarbeiteten Explosionszeichnung entnehmen. Und er entspricht exakt dem nun ausgelieferten Serienstand des Modells, wie es sich nun unserem Test stellt.

Die äußeren Werte des Klv 20

Fast schon verloren wirkt das winzige Modell in der Standard-Schiebeschachtel für Lokmodelle. Der Blick durch das Sichtfenster fällt fast nur auf einen grauen Tiefzieheinsatz. Gleich wird dabei deutlich, wie klein der Klv 20 der Bundesbahn (Art.-Nr. 88025) im Verhältnis zu einer Streckenlok ist.

Nehmen wir ihn aus der Schachtel heraus, scheint die Kiste auf dem Dachgepäckträger ihn optisch geradezu zu erschlagen. Ja, sie ist recht dominierend und doch ist auch zu spüren, dass ohne sie kaum Gewicht übriggeblieben wäre.

Zweifelsfrei hat Märklin eine Gratwanderung gesucht und eine Entscheidung treffen müssen: Die Leichtigkeit des Vorbilds mit in die Spurweite Z nehmen oder doch lieber den Fokus auf die



Beinahe verloren wirkt der winzige „Schienenbulli“ in der Standard-Lokomotivschachtel für die Mini-Club. Was könnte an dieser Stelle deutlicher machen, mit welchem kleinem Modell wir es hier heute zu tun haben?

Betriebseigenschaften richten. Mit dem ursprünglichen Ansatz scheint der Weg ja nicht zum Ziel geführt zu haben.

Da eine nicht angetriebene Draisine kaum noch für erstaunte Blicke gesorgt hätte, zeigte sich Märklin konsequent und suchte hier einen Kompromiss, den wir vor diesem Hintergrund akzeptieren. Die Form des Dachgepäckträgers ist zudem nicht willkürlich gestaltet worden: Uns vorliegende Bildbelege zeigen VW-Transporter erster Generation mit genau solch einem Aufsatz.

Und auch wenn kein bekanntes Foto zu existieren scheint, das auch den Klv 20 so aufgerüstet zeigt, so war dies technisch doch immerhin möglich, ragte auch nicht aus dem Lichtraumprofil der DB heraus und bleibt deshalb durchaus im Bereich des Wahrscheinlichen. Die Kiste als Zusatzgewicht hält ebenfalls diese Maße ein.

Ehrlich gestehen möchten wir hier, dass wir froh sind, dass Märklin diese Aufgabe angegangen und auch konsequent zu Ende gebracht hat. Immerhin hätte ja auch die Alternative bestanden, dieses Projekt abzubrechen und alternativ ein exakt maßstäbliches Fahrzeug wie die Köf 2 oder eine E 69 zu realisieren, doch diese Modelle werden ja unverändert von Z-Modellbau in bester Qualität auf den eigenen Seiten angeboten.

Wie schon angeklungen, ist der Klv 20 aber nicht frei von Kompromissen und auch nicht von Fehlern. Die Kosten, zu erwartende Stückzahlen und eine überschaubare Variantenanzahl verlangten im Spannungsfeld von Wirtschaftlichkeit und Zusammenbau auf einer Produktionsstraße Rücksicht beim Festlegen des Ergebnisses.

Beginnen wir mit dem, was für Außenstehende am schwierigsten nachvollziehbar ist: Das Vorbild gehörte mit Baujahr 1955 in die erste Produktionsphase des Volkswagen Typ 2, der als Transporter T1a bekannt wurde. Die Form des Modells gibt allerdings mit dem T1b die spätere Bauform wieder, erkennbar vor allem am etwas vorstehenden Dach über der Windschutzscheibe.



Märklins Klv 20 löst die seit 2006 angebotene Köf 2 von Z-Modellbau als kleinstes, angetriebenes und in Serie produziertes Schienenfahrzeug der Spurweite Z ab.

Allenfalls angedeutet sind die bei der Vorlage am Hauptrahmen angebrachten Trittstufen an der Seite. Auch die auf fast allen Aufnahmen sichtbare Zugbeleuchtung aus zwei deutlich an der A-Säule abstehenden Laternen für das Stirnlicht fehlt ebenso wie eine am Heck eingebaute rote Leuchte gleichen Typs. Die Scheinwerfer-Öffnungen der Straßenversion waren dann mit Blechen abgedeckt.

Hier lässt sich zumindest anmerken, dass uns auch schon Vorbildfotos untergekommen sind, die eingebaute Scheinwerfer ohne Abdeckung zeigten und die an Armen montierten Zugleuchten nicht besaßen. Die Regel scheint dies aber nicht gewesen zu sein, einen Fehler können wir hier aber nicht sicher ankreiden.



Die für das Vorbild typische Spitzenbeleuchtung mittels an der A-Säule angesetzten Laternen hat Märklin nicht nachgebildet. Stattdessen bedient sich das Modell der (funktionslosen) Scheinwerfer, die bei der Vorlage abgedeckt waren.

Eine Vermutung für die Entscheidung Märklins haben wir: Angesetzte Laternen wären bei maßstäblicher Umsetzung wohl abbruchgefährdet, funktionsfähig ließen sie sich eh nicht wiedergeben. Die Konstruktion des Fahrzeugs erinnert deshalb bestimmt nicht grundlos der Straßenausführung.

Auch ohne dieselben Formen nutzen zu müssen, sind die CAD-Daten der Karosserie dann problemlos auch für ein gewöhnliches Automodell weiterverwendbar. Vielleicht wurde hier also schon weitergedacht? Vielleicht stammen die Daten ja auch vom schon mehrfach aufgelegten Kastenvagen, der nur noch um seitliche Fenster zu erweitern war?

Maße und Daten zum KlV der DB:

	Vorbild	1:220	Modell
Länge	4.100 mm	18,6 mm	21,7 mm
Breite	1.700 mm	7,7 mm	9,2 mm
Höhe über SO	1.900 mm	8,6 mm	11,0 mm
Achsstand	2.400 mm	10,9 mm	12,3 mm
Raddurchmesser	550 mm	2,5 mm	3,4 mm
Eigengewicht	1.400 kg	---	8 g
Achsformel	1A bm	---	B
Zulässige V_{\max}	70 km/h		
Hersteller	WMD, Beilhack		
Baujahre	1954/55		
Gebaute Stückzahl	31 Exemplare		

Fakt ist: Die bislang angesprochenen Punkte wurden von einigen Zetties schon lange und kontrovers diskutiert. Eine Basis dafür bildeten aber lediglich die Produktabbildungen und die ersten Handmusterteile.

Und auch wenn es bereits (mindestens) eine hervorragende Eigenbaulösung inklusive Antrieb gab, die wir sogar hier im Heft vorstellen durften, so gebührt dieser Serienumsetzung großer Respekt.

Schließlich ist es ein Unterschied, ob ein Extremmodell aus Leidenschaft einmalig gebaut wird oder beliebig wiederholbar eine komplette Serie zu montieren ist.

Wer sich eines Eigenbaus nicht gewachsen fühlt – sicher die große Mehrheit unserer Leserinnen und Leser – hat nur die Wahl zwischen „gekauft wie gesehen“ oder völligem Verzicht. Und unter Einbeziehen dieser Grundgedanken halten wir es für richtig, was nun zum Kauf angeboten wird.

Die Kritik, der KlV 20 werde nicht exakt maßstäblich umgesetzt, trifft nach unseren eigenen Messungen zu. Falsch lagen die Kritiker aber beim erwarteten Umsetzungsmaßstab 1:200. Die von uns abgenommenen Hauptmaße weisen eher auf 1:190 hin. Damit liegt die Miniatur zwar sehr nahe an den Herpa-Flugzeugmodellen, aber auch genau zwischen den Nenngrößen N und Z.

Dies ist ihr natürlich auch anzusehen, besonders im Vergleich zu anderen Fahrzeugen. Zu Gute kommt der Miniatur dabei aber auch, dass die erste Transporter-Generation noch deutlich kleiner war als ihre Nachfolger.

Und sie ist heute längst nicht mehr jedem im Detail vertraut, denn das Vorbild ist ja längst von Schiene und Straße verschwunden.

Und so bedarf es schon etwas mehr Vorbildkenntnis, um dies auch wahrzunehmen und sich womöglich daran zu stören.

Wir sind uns sicher, dass der überraschte Blick von Anlagenbetrachtern diese Unmaßstäblichkeit überwiegen und aus der üblichen Perspektive auch kaum auffallen wird. Deshalb sprechen wir dies an, ohne es Märklin ankreiden zu wollen.

Ein Blick ins Innere mit dem winzigen Getriebe, der flexiblen Platine samt Kondensatoren und vor allem dem Miniatur-Glockenankermotor verdeutlicht, was hier gemeint ist: Es ist schlicht kein Platz unter dem Gehäuse, weshalb es sich unter den wirtschaftlichen Ansprüchen einer Serienfertigung nicht weiter schrumpfen ließ.



Auch die Rückseite präsentiert sich mit vielen per Tampondruck hervorgehobenen Details und gravierten Rückleuchten. Doch statt diesen müsste eigentlich im rechten Heckbereich eine einzelne, rote Schlussleuchte zu finden sein.

Und die Alternative eines rollfähigen Modells im exakten Maßstab wäre nahezu sinnlos gewesen, da hierfür keine Einsatzmöglichkeit über Geisterwagen o.ä. denkbar ist. Und übers Gleis schieben möchte seinen Klv 20 ja wohl auch niemand. Standmodelle sind schon angeboten worden und sind auch auf Basis des Zubehörangebots per Eigenbau umsetzbar.



Fehler oder Kompromisse ließen sich einige aufzeigen, doch es überwiegt die Freude an einem fahrfähigen Modell mit durchaus vorzeigbaren Laufeigenschaften. Und darum dürfte wohl kaum jemand ernsthaft gerechnet haben.

Die technischen Höhepunkte

Zur Maßstäblichkeit und einigen grundsätzlichen Abweichungen ist bereits alles ausgeführt. Damit kommen wir zu den Stärken des winzigen Modells. Dazu zählen sicher die korrekten Proportionen des Fahrzeugs und seine Formensprache, die für diesen VW einfach typisch war.

Wie von Märklin nicht anders gewohnt, finden wir auch das korrekte RAL 3004 Purpurrot als Grundfarbe wieder. Zierlinien und Dach sind RAL 9006 Weißaluminium abgesetzt, was ebenfalls der historischen Vorlage folgt. Die Lackierung zeigt ein angenehm mattes Bild und glänzt nicht.

Die Stoßstangen vorne und hinten wurden in RAL 9005 Tiefschwarz abgesetzt. Dachgepäckträger und Kiste sind mit einem graubraunen Farbton versehen worden, der einen etwas höheren Glanzgrad aufweist als die Karosserie. Aber auch das fällt nicht störend ins Auge.

Großen Aufwand hat Märklin beim Bedrucken des Fahrzeugs getrieben: Viele „gesichtsprägende“ Merkmale sind im Tampondruckverfahren aufgebracht worden. Nur die beidseitigen Lüftungslamellen am hinteren Motorraum, die Rückleuchten, Scheinwerfer, Kennzeichenvertiefung in der Heckklappe und Fenster sind graviert.

Die Scheibenwischer sind ebenso wie dünne Fensterrahmen, die Rücklichter und die Umrisse der zweiflügeligen Klapptür (eine Schiebetür gab es beim Transporter T1 noch nicht) auf der rechten Seite und deren Scharniere mit feinsten schwarzen Linien wiedergegeben oder hervorgehoben worden. Die Türgriffe haben im Inneren dieser Einfasslinie einen metallisch blanken Aufdruck.



Selbst für Märklin-Verhältnisse beeindruckend ist die hohe Druckauflösung der Anschriften. Viele Details wurden über den Tampondruck realisiert, was besonders an der Beifahrerseite auffällt (Bild oben). Selbst das winzige Schild an der Tür (Bild unten) offenbart in der Ausschnittsvergrößerung noch lesbare oder zumindest noch entzifferbare Anschriften!

Die Scheinwerfer vorne haben einen metallisch gedruckten Chromring und sind innen weiß bedruckt. Weiß ist auch die Farbe, die für den Aufdruck der nichttransparenten Fensterflächen gewählt wurde. Das kreisrunde DB-Zeichen an der Front ist ebenfalls in Weißaluminium zwischen die zulaufenden Zierlinien gedruckt worden.

Ein beeindruckendes Zeugnis Göppinger Tampondruck-Kunst legen aber die Betriebsanschriften ab, die auf dem weißen Rechteck der Fahrer- und Beifahrertür zu finden sind: Klar und deutlich lesen wir hier in der Vergrößerung, dass es sich um den Klv 20-5014 der BD Stuttgart handelt, also das vorletzte Fahrzeug aus dem Baulos der Firma Beilhack.

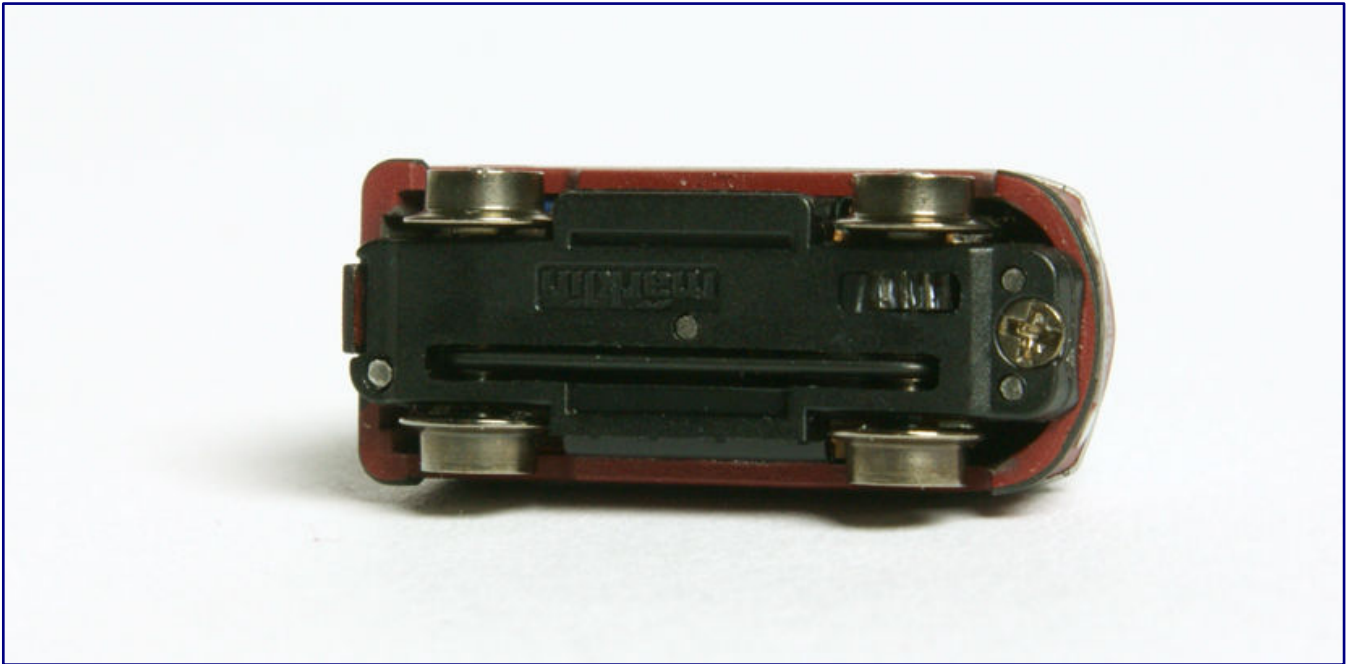


Auch aus dieser Perspektive sind viele der im Text erwähnten Details ersichtlich. Auch der Dachgepäckträger hat eine Form, die auf vielen der im Straßenverkehr aktiven VW-Transporter zu beobachten war. Korrekt für die gewählte Vorbildvorlage Klv 20-5014 ist auch die Frontgestaltung des als T1b aufgezeichneten Bautyps.

Dessen Vorbild war viele Jahre der Bahnmeisterei Herrenberg zugeteilt und wurde erst am 26. März 1976 ausgemustert. Es besaß aber noch eine Besonderheit, die einen (vermeintlichen) Fehler Märklins erklärt: Nach einem Unfall musste die Front völlig neu aufgebaut werden, wofür jene der späteren Ausführung T1b mit dem kleinen Dachvorsprung zum Einsatz kam.

Märklin hat also den Betriebszustand nach dem Unfall des Vorbilds wiedergegeben, in dem es wohl den größten Teil seiner Dienstzeit absolviert hat. Mit etwas Vorbildkenntnis sind sogar noch weitere Betriebsanschriften aufgrund ihrer Buchstabenhöhen und -formen zu entziffern: So enthält das Schild die vorgeschriebenen Gewichtsangaben und die zulässige Anzahl von 7 zu befördernden Personen.

Darüber können wir nicht einfach hinweggehen, denn wir können nicht einmal mehr die Strichhöhe dieser Schriften bestimmen. Was Märklin hier umgesetzt hat, erscheint uns wahrhaft rekordverdächtig! Es sind die kleinsten, teilweise lupenlesbaren Anschriften, die wir je auf einem Modellbahnartikel gefunden haben.



An der Unterseite des Fahrwerks weist das Serienmodell nur einen Antriebsriemen auf (Bild oben) Vom Gehäuse getrennt wird es durch Lösen der Kreuzschlitzschraube vorne und nachfolgendes Aushaken der Rastnase hinten. Im Inneren werden ein kleiner Glockenankermotor und mehrere Kondensatoren sichtbar (Bild unten); die als elektronische Schwungmasse wirken sollen. ZU sehen ist aber auch, dass der Dachgepäckträger in einer Bohrung des Gehäuses sitzt und dort verklebt ist.

Und auch im Inneren haben sich die Konstrukteure und Fachleute der Produktion viel Mühe gegeben. Das sehen wir, wenn wir das „Hütchen“ vom Fahrwerk abziehen. Dazu müssen wir eine Kreuzschlitzschraube am vorderen Fahrzeugboden lösen und können es dann hinten durch schräges Anheben des Gehäuses aushaken.

Der winzige Raum im Inneren wird vom Motor gut ausgefüllt. Schnecke und Zahnräder sind gar nicht zu sehen, da darüber eine flexible Leiterplatte im Bogen liegt. Bestückt ist sie mit mehreren Kondensatoren. Wir vermuten, dass sie als elektronische Schwungmasse wirken sollen, denn mit Blick auf Gewicht und kurzen Achsstand, noch dazu gerade mal zwei Stromabnahmepunkte je Pol, sind sonst Kontaktschwierigkeiten zu vermuten.

Beim Fahrttest erweist sich das kleine Modell auch als empfindlich gegenüber unsauber verlegten Schienen, anhaftendem Schmutz oder auch den Kontaktunterbrechungen im Weichenbereich. Aber, und



Exakt ließ sich der Maßstab der Spurweite Z nicht einhalten, aber allzu offensichtlich ist dieser Kompromiss nicht. Wenn das Modell verhältnismäßig langsam am Betrachter vorbeifährt, gilt die Aufmerksamkeit ganz sicher nur der Frage, wie sich in diesem Winzling ein Motor und ein Getriebe verbauen ließen.

das ist die gute Botschaft, dies ist deutlich geringer, als wir es hätten erwarten müssen, sobald die Kondensatoren aufgeladen sind.

Auch beim Betrieb auf der Anlage sorgt der Winzling also eher für angenehme Überraschungen. Er fährt nicht ganz so langsam an wie die mit Glockenanker ausgestatteten, größeren Modelle. Als sanft ist es trotzdem zu bezeichnen und er zeigt auch einen guten Lauf selbst bei recht langsamer Fahrt. Und das war diesem Modell wirklich nicht zuzutrauen.

Ein Test der Zugkraft erübrigt sich, da der Klv 20 nur allein unterwegs sein konnte. Aber die sonst üblichen Testwerte haben wir natürlich auch exakt erhoben. Seine Anfahrspannung liegt bei 2,0 Volt (rückwärts 1,0 V) und er erreicht seine kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit von umgerechnet 13,4 km/h bei 2,6 Volt.

Auffällig ist, dass das winzige Fahrzeug rückwärts, durchaus sichtbar, noch etwas gleichmäßiger fährt. Hier haben wir eine kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit von umgerechnet 16,6 km/h bei einer Gleisspannung von 2,2 Volt gemessen.

Die Werte haben wir, wie bei allen anderen Testberichten auch, mit Hilfe eines Märklin-Transformators 67011 erhoben. Bei Trafostellung 100 an diesem Gerät messen wir im Mittel eine Stromaufnahme von 25 mA, bei 150 erhöht sich diese auf 30 mA. Auch dies sind keine auffälligen Werte.

Zusammenfassung

Der Klv 20 ist ein kleines Wunschmodell vieler Zetties gewesen. So mancher hat ihn auch gleich ins Herz geschlossen, wie wir aus dem Leserkreis bereits erfahren haben. Das ist nicht einfach selbstverständlich,

denn maßstäbliche Lösungen ohne Fahrmöglichkeit gab es bereits oder sind recht einfach im Eigenbau zu bewerkstelligen.

Die vorliegende Katalog-Neuheit zeigt nun messbare und auch wahrnehmbare Abweichungen zum exakten Maßstab 1:220. Das sollte ein Interessent rechtzeitig wissen, um eine individuelle Entscheidung bezüglich seiner Kompromissfähigkeit zu fällen.



Mit diesem Anblick können Käufer des Klv 20 künftig ihre Familienmitglieder, Freunde und Bekannten oder auch Zuschauer auf Messen und Ausstellungen überraschen. Nur ausreichend Abstand sollte stets eingehalten werden, damit iesder „Schienenfloh“ nicht versehentlich eingeatmet wird...

Märklin hat jedenfalls ein fahrfähiges wie auch im Anlagenbetrieb einsetzbares Modell geschaffen. Es dient als wirkungsvoller Blickfang, bedarf mit Rücksicht auf eine wirtschaftliche Umsetzung und größere Produktionszahlen aber auch heute noch der beschriebenen Kompromisse.

Deshalb kritisieren wir diese Umsetzung nicht und zollen Respekt für den mutigen Schritt. Wir sind uns als Ergebnis dieses Tests und erster Kundenreaktionen sicher, dass dieses Fahrzeug seine Käufer finden wird und zum gefragten Modell wird. Anerkennende Blicke von Messebesuchern rechtfertigen für Märklin wie auch die Modellbahner die getätigte oder zu tätigende Investition.

Und damit soll der Klv 20 auch zu den Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Lokomotiven für Märklin antreten. Dafür nominieren wir ihn heute.

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

Auf Schiene und Straße in Spur Z

Das rollende Anschlussgleis

Culemeyer-Transporte auf der Modellbahnanlage sind außergewöhnlich, aber keinesfalls langweilig. Auch Standmodellen wohnt bereits ein gewisser Reiz inne, wenn sie denn nur wirkungsvoll präsentiert werden. Das Einzige, was zum Glück eines Zetties fehlt, ist ein ansprechendes und zeitgemäßes Zubehörangebot für seine liebste Baugröße.

Das Thema des Straßenrollerverkehrs ist in der Spurweite Z allenfalls als Randerscheinung zu bezeichnen. Das bisherige Angebot an Modellen ist überschaubar und leider auf sehr wenige Vorbilder beschränkt.

Da sich keine Möglichkeit anbietet, das Auf- und Absetzen von Güterwagen samt Straßenfahrt beweglich zu gestalten, mag es auf den ersten Blick vielleicht langweilig wirken. Und dennoch sind die Straßenroller außergewöhnliche Fahrzeuge, die auf heutige Betrachter fremd und ungewohnt wirken.

Platziert auf einer Straße ziehen sie deshalb bestimmt die Blicke auf sich, ob nun mit oder ohne aufgelasteten Güterwagen dargestellt. Besonders reizvoll präsentieren sich Szenen an einer geeigneten Ladestraße, wo das Aufladen zeitnah erfolgen könnte oder soeben abgeladen wurde.



Die ältesten Modelle der Spurweite Z für einen Culemeyer-Verkehr stammen sicher von MZZ: Unter der Artikelnummer 3146 wurden eine Zugmaschine Faun ZR und ein zweiteiliger Straßenroller, beide wohl der Reichsbahn vor 1945 zuzurechnen, angeboten.

Das würde es nur erforderlich machen, die kurzen Rampenstücke, die zwischen Straßenroller und Gleis eingesetzt wurden, ebenfalls im Modell wiederzugeben. Kann der Blick des Betrachters ungestört auf das Fahrwerk mit den vielen Gummirädern fallen, weckt es gewiss Neugier.

Deshalb möchten wir hier durchaus die Botschaft hinterlassen, dass die bislang ignorierten Straßenroller-Typen des sechzehnradrigen DB-Typs LR 40 oder auch der besonders schweren Ausführungen LS 70 und LS 160 mit 40 und 48 Rädern in Maximalkombination völlig neue Optionen bringen könnten.

Mit ihnen würde es möglich, auch schwerere Last im Modell glaubhaft zu verladen. Das ginge bis hin zu Reisezugwagen und Lokomotiven auf dem Weg zu Ausstellungen oder auf den Denkmalssockel. An einem Schienenfahrzeug auf solchen Abwegen würde gewiss niemand vorbeisehen. Vielleicht erkennt ja ein Kleinserienhersteller dies als sinnvolle Sortimentsbereicherung.



Die MZZ-Modelle wurden auch einzeln angeboten: Der Straßenroller (3145) bestand auch im Modell aus zwei Hälften, die in unterschiedlichem Abstand zusammengeschoben werden konnten (Bild oben). Fein gestaltet war die bewegliche Deichsel, eine Auffahrrampe vom Gleis lag aber nicht bei. Das Straßenfahrzeug (3145) war umfangreich lackiert, wirkte aber in einigen Punkten zeittypisch eher grob (Bild unten). Auch das Dachkennzeichen für den Anhängerbetrieb (gelbes Dreieck) zeigte nicht die korrekte Ausführung.

Dasselbe gilt auch für die Zugmaschinen: Was bislang angeboten wurde, gehört in die frühe Zeit des Culemeyer-Verkehrs. Der Allzeithöhepunkt um 1970 bildet hingegen eine große Sortimentslücke. Hier fehlen vor allem die großen und schweren Kaelble-Zugmaschinen aus den letzten Produktionsjahren, die teilweise auch allradgetrieben waren.

In der Modellhistorie zu erwähnen sind zunächst Auflagen, die beim damaligen Automodell-Vertrieb MZZ erschienen waren. Hier gab es eine Faun-Straßenzugmaschine (Art.-Nr. 3144) und einen sechzehnrädrigen Culemeyer-Straßenroller (3145) einzeln zu erstehen. Angeboten wurden beide aber auch zusammen (3146), wobei der Straßenroller immer grau lackiert und seine Räder schwarz abgesetzt waren.

Die Zugmaschine trug ebenfalls das Grau der Deutschen Reichsbahn aus den Vorkriegsjahren. Für MZZ-Verhältnisse ebenfalls aufwändig waren hier durch Farbe abgesetzte Stoßstangen, Räder, Kühlergrill, Seiten- und Frontfenster sowie das gelbe Dreieck auf dem Dach, das den Anhängerbetrieb kennzeichnete.

Vorlage für das Fahrzeug war der Typ Faun ZR (Z = Zugmaschine, R = Reichsbahnbauart). Fünf solcher Fahrzeuge konnte die Reichsbahn nach dem Krieg wiederherstellen. Als einziges Modell aus dem bisherigen Herstellerangebot ist es damit auch nach 1945 – zumindest für einige Zeit – noch einsetzbar.

Auch der Straßenroller bildet mit seinen vier Achsen und zwei Teilen, die nur über eine verstellbare Stange verbunden wurden, eine Reichsbahnkonstruktion nach. Die Bundesbahn bezeichnete ihn später als R 40 (R = Reichsbahnbauart).

Überzeugend wiedergegeben wurden hier die großen Räder mit der Gummibereifung sowie die filigrane und bewegliche Deichsel. Da die beiden Teile nicht fest verbunden waren, weil die Verbindungsstange nur am hinteren fest angesetzt war, ließ sich dieses Modell recht flexibel auf unterschiedliche Güterwagen einstellen. Heute ist es nicht mehr erhältlich.

Mit dem zweiten an dieser Stelle zu nennenden Fahrzeug ist die Marktübersicht bereits abgeschlossen: Auch Märklin hat Modelle für Culemeyer-Transporte umgesetzt und wiederholt aufgelegt, zuletzt mit einer Schwabenbräu-Bierwagen-Packung für die Epoche IV (82558).



Märklins Modelle einer Zugmaschine Kaelble Z 4 GR und eines zweiteiligen Straßenrollers mit Elastikreifen gehören in die Anfangsjahre dieses Systems und erscheinen für die hier dargestellte, späte Bundesbahnzeit (Art.-Nr. 82558) mehr als fraglich.

Berücksichtigt wurden dabei die Epochen II bis IV, was die gesamte Einsatzzeit der Vorbilder berücksichtigt. Doch historisch korrekt sind die Modelle damit leider nicht. Die Zugmaschine greift den Typ Kaelble Z 4 GR auf, der auffallend klein im Vergleich zum Faun von MZZ ist.

Tatsächlich handelt es sich um ein Fahrzeug, das schon zeitnah zur Aufnahme der Culemeyer-Verkehre im Einsatz stand. Es ist daher nicht nur klein, sondern war auch relativ leicht und wenig leistungsfähig. Nach unserem Wissensstand hat kein solches Exemplar noch nach 1945 Dienst getan, was fast alle Märklin-Modelle in Frage stellt.

Beim Straßenroller hat Märklin dieselbe Vorlage aufgegriffen, die auch MZZ gewählt hatte – eine klassische und überflüssige Doppelentwicklung. Identisch sind sie nicht, sie entstammen zweifelsfrei unterschiedlichen Konstruktionen: So ist Märklins Deichsel Teil des Metallgusses und erheblich dicker, auch die Verbindungsstange ist weniger filigran.

Zwischen den Achsen sind Vertiefungen eingearbeitet, die die Wagenräder fixieren und bei MZZ nicht zu beobachten sind. Und zu guter Letzt verraten die deutlich erkennbaren Elastikreifen das Alter des Vorbilds. Doch das hat Märklin nicht davon abgehalten, diese Kombination sogar für die Epoche IV zu verwenden.

Der Einsatz der Märklin-Modelle beschränkte sich bei allen Auflagen bislang auf vom Hersteller vorgewählte Wagenbauarten: Die Verbindungsstange zwischen beiden Teilen war stets fest und nicht verstellbar. Je nach Waggon, mit dem das Fahrzeug aufgelegt worden ist, wurde eine unterschiedliche Länge gewählt.

Eigeninitiative ist gefragt

Welche Möglichkeiten bestehen nun, dem Vorbild für die große Zeit dieses Systems etwas näher zu kommen? Meist wird es darauf hinauslaufen, die Augen zuzudrücken oder sprichwörtlich „fünfe gerade sein zu lassen“.

So haben wir eines der Reichsbahn-Modelle genommen und in die Bundesbahn-Zeit transferiert.

Den Abstand der beiden Roller-Teile beließen wir, lackierten sie aber durchgängig tief-schwarz. Damit lässt sich ein kurzer, gedeckter Wagen der G-10-Bauart aufladen.

Solche Wagen waren in wenigen Exemplaren noch in den Siebzigern als Privatwagen von Brauereien zu finden. Damit lässt sich eine Zustellung also durchaus glaubhaft darstellen.



Aufgrund ihrer Grundfarbe und aus Mangel an geeigneten Modellen für die siebziger Jahre gestalteten wir diese Zugmaschine von Märklin nach dem jüngeren Farbkonzept der Bundesbahn. Nur schwarze Bundesbahn-Embleme, Scheibennachbildungen aus Klebelack und ein paar farbliche Nacharbeiten waren erforderlich.

Die Zugmaschine, die auffallend hellgrau lackiert war, beließen wir in diesem Zustand. Sie entspricht etwa dem ab 1973 genutzten RAL 7032 Kieselgrau, mit dem das letzte Lieferlos von Kaelble für Zugmaschinen in Dienst gestellt wurde.



Nur ein paar Pinselstriche später rollt die Zugmaschine mit dem unveränderten, aber nun schwarz lackierten Straßenroller auf den Festplatz. Mangels direkten Gleisanschlusses hat das Gespann die letzten Meter auf der Straße zurückgelegt.

Wir setzten nur einige Teile, wie den Kühler, tiefschwarz ab und hoben die Scheinwerfer chromsilberfarben hervor. Auch den Kaelble-Schriftzug deuteten wir mit dieser Farbe auf dem Grill an. Nicht vergessen werden sollten auch angedeutete Rücklichter an der Zugmaschine und Scheibennachbildungen mit Micro Kristal Klear.

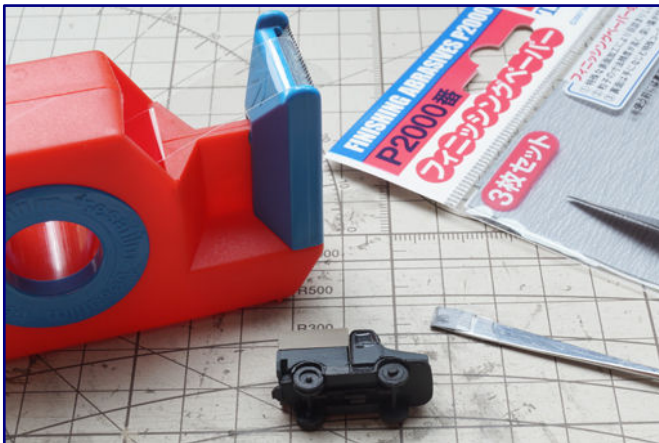
Zusammen mit eigentlich etwas zu groß geratenen Ege-Keks (schwarz auf weiß gedruckt), die sich noch im Fundus fanden, versetzten wir dieses Fahrzeug in die siebziger Jahre. Nur wenige Altfahrzeuge erhielten noch eine Neulackierung, für unser Modell ist und bleibt es Fiktion. Deshalb nahmen wir auch die Logo-Größe hin, die an diesem Winzling aber wohl in der Tat erschlagend gewirkt hätte.

Ein zweites Modell bot sich an, weil uns zu Testzwecken ein Handmuster vom 1zu220-Shop übergeben wurde. Jörg Erkel hatte die Programmlücke wohl erkannt und eine modernere Zugmaschine bei Wespe Models entwerfen lassen.

Sie trug den klassischen Anstrich der Bundesbahn in Dunkelgrau und blieb bislang ein Einzelstück. Vielleicht erfolgt künftig ja eine Überarbeitung mit nachfolgendem Serienangebot – zu wünschen wäre es, idealerweise mit einem passenden Straßenroller moderner Konstruktion.

Der Abgleich des Wespe-Modells gegen Vorbildaufnahmen erwies sich aber als schwierig. Stoßstangen und Vorderräder weisen zweifelsfrei auf ein allradgetriebenes Kaelble-Vorbild hin, doch die Form von Haube und Kühlergrill ist nicht überzeugend getroffen.

Im Ausschussverfahren blieb letztendlich nur die Bauart Kaelble KV 632 ZB übrig, die über insgesamt 16 Lieferserien an die Bundesbahn übergeben wurde. Diese lässt sich als einzige in beiden möglichen Farbgebungen realisieren und wäre auch aus diesem Blickwinkel eine dankbare Serienvorlage.



Das Musterfahrzeug eines Kaelble KV 632 ZB vom 1zu220-Shop bedurfte einige Nacharbeiten mit Schleifpapier Körnung 2000 von Tamiya und Farbe (Bild links), bevor es mit passenden Schiebbildern von Nothaft versehen wurde (Bild rechts).

Wir haben dem Muster deshalb reingelbe Schiebbilder von Nothaft (220-0865 / 220-2210) verpasst und es so in einen realistischen Betriebszustand versetzt. Einige Farbanpassungen später, darunter die rot-weiß-quergestreifte Stoßstange, ist daraus ein schmuckes Modell geworden.

Jetzt fehlte nur noch ein dazu passender Culemeyer-Straßenroller, der auf Märklin-Basis durch Umbau entstand. Über die Elastik-Reifen sahen wir hinweg und modernisierten den als R 40 bezeichneten Typ in ähnlicher Weise, wie es die DB einst getan hatte.

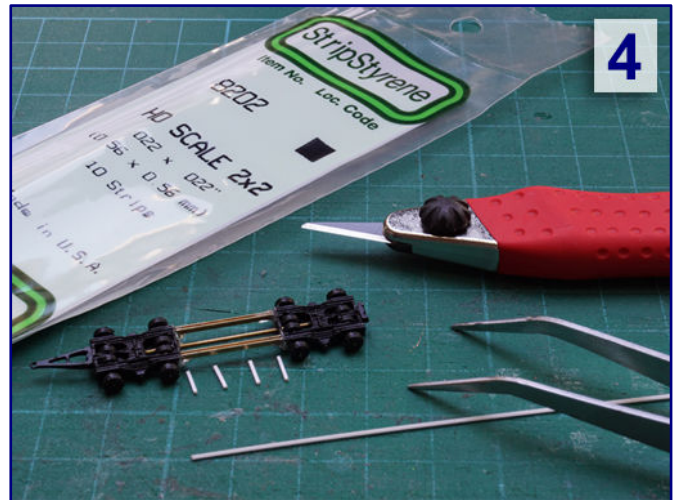
Von deren 153 Straßenrollern dieser Bauart mutierten etwa 73 Stück durch Einschweißen einer festen Zwischenbrücke zum einteiligen Typ R40H2. Ergebnis dieser Modernisierung war eine hohe Festigkeit und verbesserte Stabilität. Dies lag auch in der Verkleinerung nahe, da die Straßenroller in ursprünglicher Bauform bei der DB kaum noch und bald gar nicht mehr anzutreffen waren.

Nur mit Umsetzen dieser Idee hielt sich der Aufwand in Grenzen und ließ sich eine vorbildnahe Variante schaffen, die auf dem käuflich zu erwerbendem Modell basierte. Leider lagen keine Zeichnungen mit exakten Maßen vor. Hinzu kam auch, dass Märklin feste Standpunkte für die Wagenräder vorgesehen hat.



In vier Schritten zum modernisierten Straßenroller für Güterwagen:

Neben Messwerkzeugen und Messing-U-Profil brauchen wir vor allem die Bastler-Säge von Roco (Bild 1). Verklebt werden die Teile mit Uhu ELD-Light Booster und Uhu Plus Endfest 30 (Bild 2). Solange die Verbindungsstellen nur angepunktet sind, wird mit einem geeigneten Modell Maß genommen, bevor endgültig Fakten geschaffen werden (Bild 3; Seite 23). Als letzter Schritt vor dem Lackieren in RAL 9005 Tiefschwarz steht das Zurechtschneiden und Einkleben der Querversteifungen aus Polystyrol-Streifen an (Bild 4; Seite 23).



Damit war der Umbau in einigen Parametern fest vorgegeben und konnte nur nach Augenmaß mit einem vorab zu wählenden, wie auch geeigneten Fahrzeugtyp erfolgen. In Frage kam hier das Standardfahrwerk von 1972, das im Einführungsjahr gleich für vier unterschiedliche Modelle genutzt wurde und nach einer Produktpflege auch heute noch zum Einsatz kommt.

So wählten wir einen der weit verbreiteten Kühlwagen (8602) und legten die Maße für die Zwischenbrücke nach dessen Achsstand mit Hilfe eines Messschiebers fest. Das Erscheinungsbild entsprach sehr gut der Bildvorlage und ließ einen sehr vielfältigen Einsatz auf einer Modellbahnanlage zu.

Mit einem längeren Messinggrundprofil (Albion Alloys; Vertrieb über Modellbaukompass), möglichst gleichen Durchmessers wie im Auslieferungszustand, ersetzten wir die nun zu kurze Verbindungsstange. In diesem Zustand war der Nachbau der Außenträger der festen Brücke erheblich leichter.

Sie entstanden aus 1 x 1 mm starken Messing-U-Profilen (UC 1) desselben Anbieters. Das Ablängen ging mit der seit Jahren bewährten Roco-Feinsäge, offiziell inzwischen als Bastler-Säge bezeichnet (10900), leicht von der Hand. Alle Metallverklebungen erfolgten mit Uhu LED-Light Booster, was sekundenschnell für starken Halt sorgt, so dass der Umbau gleich weiter voranschreiten kann

Mit der offenen Profilstärke nach oben eingeklebt, entstand zum einen das nahtlose Träger-Gesamtbild der Vorlage bei seitlicher Ansicht, und zum anderen ergab sich auch die durchgängige Auffahrschiene in passender Form.

Nicht rechtzeitig zu klären war, wie es beim Vorbild zwischen den Langträgern aussah. So trafen wir die Annahme, dass hier sicher auch zusätzliche Quersteifungen eingeschweißt worden waren, um Verwindungen bei den Be- und Entladevorgängen sowie schlechtem Straßenzustand vorzubeugen.

Aus 0,56 x 0,56 mm Polystyrol-Streifen von Evergreen (8202; Vertrieb durch Faller) schnitten wir vier solcher Querstreben aus. Empfehlen möchten wir an dieser Stelle noch mal die äußerst präzise arbeitenden Klingen samt den ergonomischen Messern von Mozart (Vertrieb über Peter Post Werkzeuge), die uns ein Mal mehr zu überzeugen wussten.

Die vier Kunststoff-Streifen wurden anschließend unter den äußeren und auf den inneren Langträger geklebt. In diesem Fall konnten wir jetzt auch längere Trockenzeiten hinnehmen, weshalb der nahezu unverwüsthliche Zwei-Komponenten-Klebstoff Uhu Plus Endfest 300 zum Einsatz kam.



Das Zugfahrzeug Kaelble KV 632 ZB hat mit Hilfe seiner am Heck angebrachten Seilwinde einen Güterwagen auf den Straßenroller gezogen und diesen an die Kupplung genommen. Die Auffahrrampe ist bereits abgebaut und gleich wird sich die Fuhre in Bewegung setzen, um über die Straße frische Bananen zum Reifehaus ohne Gleisanschluss zu bringen.

Am nächsten Tag wartete nur noch eine tiefschwarze Lackierung auf unser Musterstück. Mit Isopropanol entfettet, trugen wir per Spritzlackierung eine PU-Grundierung von Badger auf, um sicheren Halt auch auf dem glatten Metall zu gewährleisten. Anschließend konnte der Straßenroller mit dem Kaelble KV 632 ZB in den Anlageneinsatz gehen und befördert einen Bananen-Kühlwagen Tnmos 53 zu seinem Besteller.

Hersteller der Modelle:

<https://www.maerklin.de>
<https://www.aktionshaus-mzz.de>
<https://www.1zu220-Shop.de>

Bastelmaterialien und Werkzeug:

<https://www.faller.de>
<http://microscale.com>
<https://www.modellbahndecals.de>
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<https://www.roco.cc>
<https://www.tamiya.de>
<https://www.uhu.de>
<https://www.modellbaukompass.de>

10 % Leserrabatt werden bei Modellbaukompass mit Rechnungsstellung nachträglich abgezogen, wenn im Freitext der Bestellung das Stichwort **Trainini** mitgegeben wird.

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Culemeyer-Transporte über fünfzig Jahre Transportspezialist Reichsbahn

Um ihre Rolle im Verkehrswesen auch mit dem Aufkommen des Lastwagens dauerhaft behaupten zu können, bedurfte es zukunftsweisender Ideen. Eine solche war die Erfindung des Straßenrollers durch Johann Culemeyer. Rund fünfzig Jahre sollte sie Bestand haben und prägte über Jahre sogar das Straßenbild des Schwerlastverkehrs. Das runde Reichsbahn-Jubiläum lässt uns an dieser Stelle einen Blick zurück werfen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft war ein Unternehmen, dessen Gründung und Entwicklung in eine turbulente Zeit fiel. Die junge deutsche Demokratie der Weimarer Republik stand auf tönernen Füßen und wurde durch politische Auseinandersetzungen, Putschversuche, Reparationsbelastungen und Inflation belastet.

Mittendrin stand die Reichsbahn, deren Gründungsdatum sich in diesem Jahr zum 100. Mal gejhrt hat. Sie wurde in eine privatrechtliche Gesellschaft umgewandelt, der die Reparationslasten aufgebürdet wurden und die gleichzeitig das Pfand der Gewinner des Ersten Weltkriegs war.

Vielfältig waren die Aufgaben und Rationalisierungszwänge aus dem Erbe der Länderbahnen, stets knapp hingegen die Finanzen. Gleichzeitig wurde ihr noch die Verantwortung für den Bau der Reichsautobahnen zugewiesen. Damit musste sie ihre eigene Konkurrenz sogar noch aufbauen und gleichzeitig auch bezahlen. Verschärft wurde die Situation ab 1929 noch durch die Folgen der Weltwirtschaftskrise.



Am 27. April 1933 führt die Reichsbahn in Berlin-Anhalter Gbf Testfahrten mit dem ersten Culemeyer-Gespann durch. Zugmaschine ist eine Kaelble Z 6 R mit 100 PS Leistung. Nur drei Zugmaschinen dieses Typs wurden an die Reichsbahn geliefert. Foto: RVM, Archiv Eisenbahnstiftung

Eine halbe Million Beschäftigte (Zahl von 1930) bedeutete derweil auch eine große soziale Verantwortung als größtes Verkehrsunternehmen der Welt. Ein Bestand von 25.000 Lokomotiven, unter denen die modernen Einheitslokomotiven eine Minderheit darstellten, und rund 12.000 Bahnhöfe verdeutlichen, welche Bedeutung die DRG damals im Transportwesen innehatte.

Und dennoch war nur rund ein Drittel aller deutschen Gemeinden an die Schiene angebunden. Dies war eine Tatsache, die dem Unternehmen zum Problem werden konnte. Denn immer spürbarer wurde die Konkurrenz vor allem durch den Lastkraftwagen, der ja nahezu jeden Ort erreichen konnte.

Die Entwicklung der Zulassungszahlen verdeutlicht die Rasanz der Veränderungen, die für die DRG zunehmend zum Problem werden sollten: Wurden 1914 gerade einmal 9.100 Lkw im deutschen Reich gezählt, waren es zum Gründungszeitpunkt der Reichsbahn mit 44.000 schon mehr als vier Mal so viele.



Dieser zweiteilige Straßenroller und die 65 PS starke Standard-Zugmaschine Kaelble Z 4 GR waren Vorlage für die Märklin-Modelle. Aufgenommen wurde der Kesselwagen 1934 auf Zustellfahrt nach Viersen, geladen hatte er Teeröl. Dieses Spaltprodukt aus den Kokereien des Ruhrgebiets wurde zum Herstellen von Asphalt oder Bitumen verwendet. Foto: RVM, Archiv Eisenbahnstiftung

Bis 1929 waren weitere 100.000 Exemplare hinzugekommen (neuer Stand: 144.000), die mit überwindener Weltwirtschaftskrise auf 191.700 im Jahre 1934 anwuchsen. Um den eigenen Status unter diesen Rahmenbedingungen dauerhaft sichern zu können, waren neue Konzepte gefragt. Sie mussten die Bahn ebenso flexibel wie den Lastwagen machen oder ihn sinnvoll für eigene Zwecke einbinden.

Anderenfalls würde die Bahn den Kampf auf absehbare Zeit verlieren. Ein Pluspunkt war dabei die erwähnte Größe der DRG, die sie schlagkräftig machte, denn auf der Gegenseite standen etwa 50.000 eher kleine Spediteure.

Die Antwort auf die Fragen der Zeit, mit der sich das Unternehmen konfrontiert sah, fand Diplom-Bauingenieur Johann Culemeyer (1883 - 1951), der als Dezernent für Sonder-Güterwagen im

Reichsbahn-Zentralamt Berlin tätig war. Seine Erkenntnis lautete, dass die Reichsbahn selbst auf der Straße aktiv werden müsse, um das Angebot der Schiene sinnvoll zu ergänzen.

So entwickelte er einen nach ihm benannten Straßenroller, der als „fahrbares Anschlussgleis“ vermarktet wurde. 1931 meldete er auf seine Erfindung ein Patent an, das 1933 erteilt wurde. Ein Straßenfahrzeug sollte künftig Eisenbahnwagen beliebiger Größe zu kleinen und mittleren Gewerbebetrieben befördern, die keinen Gleisanschluss besaßen. Am 27. April 1933 war es dann so weit: In Berlin wurde am Anhalter Güterbahnhof der erste Straßenroller vorgestellt.

Der Straßenroller nimmt Fahrt auf

Einige Voraussetzungen waren unverzichtbar, damit das Konzept überhaupt aufgehen konnte. So durfte der Transport auf der Straße einen Waggon nicht stärker beanspruchen als jener auf der Schiene. Das galt besonders auf unebenen Wegstrecken, denn damals herrschten Kopfsteinpflasterstraßen und schlecht ausgebaute Verkehrswege noch vor.

Der Transport sollte zudem nicht an einen festen Achsstand der Güterwagen gebunden sein, denn abhängig von Baujahr und Verwendungszweck gab es keinen standardisierten Typ. Auch das Eigengewicht des Straßenrollers spielte eine Rolle, denn dieses musste über die Zahl der Achsen mitverteilt werden, um das Straßenplanum nicht überzubelasten.



Die mit maximal 8 km/h verkehrenden und damit kaum schneller als Schrittgeschwindigkeit fahrenden Schwertransporte gaben für den mitreisenden Fotografen viele Gelegenheiten zum Ablichten. Hier umkurvt eine solche Einheit mit einem Schiffsrumpf am 29. Mai 1940 auf der Reichsautobahn den Kindinger Berg. Foto: RVM, Archiv Eisenbahnstiftung

Die Fahrschienen sollten so niedrig wie möglich montiert werden, um die lichte Höhe mit Blick auf Brücken, Unterführungen oder Werkstore gering zu halten und auch eine Fahrstabilität zu gewährleisten.

Das führte zunächst zum Einsatz von Elastik- statt Luftreifen (siehe Foto auf Seite 26), die neben der geringeren Bauhöhe auch eine höhere Robustheit erwarten ließen.

Die Räder am Straßenroller lenkten mit, sie schlugen also mit ein und reduzierten dadurch den Wendekreis, was auf engen Werkhöfen ein unschätzbare Vorteil war. Und tatsächlich schlug diese Idee auf dem Transportmarkt ein.

Bereits am 12. Oktober 1933, also noch im Jahr der öffentlichen Vorstellung, begann das regelmäßige Beliefern der Handelskette Kaisers´ Kaffee-Geschäft in Viersen über das rollende Anschlussgleis. Kugelfischer in Schweinfurt und viele andere folgten wenig später.



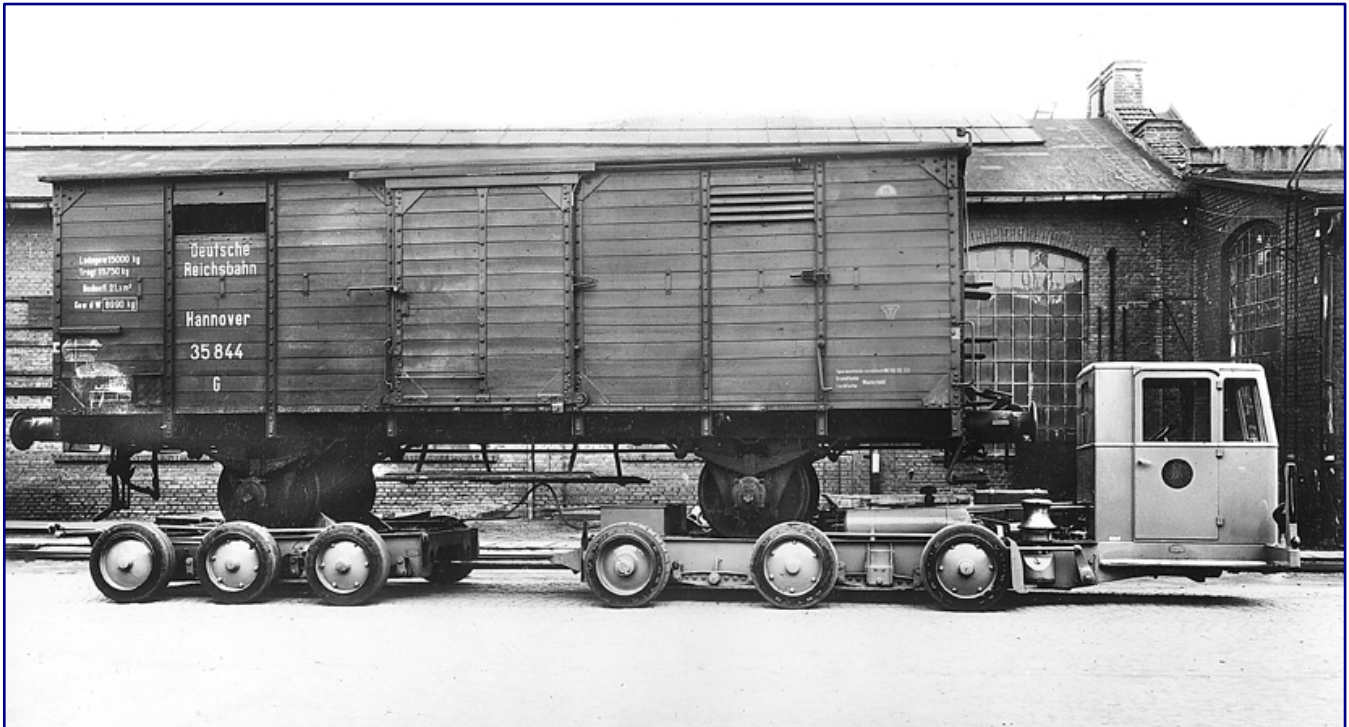
Der Typ Z 6 R 3A von Kaelble war die schwerste und mit 180 PS Leistung stärkste Zugmaschine ihrer Zeit, hier wohl fabrikneu aufgenommen am 11. November 1937. Das Fahrzeug konnte durch die Aufnahme von zusätzlichem Ballast sein Gesamtgewicht von 14,5 t auf 21 t erhöhen, was zusammen mit dem Allradantrieb für eine beeindruckende Traktion sorgte. UM dieses Fahrzeuggewicht tragen zu können, waren spezielle Fulda-Ballonreifen der Größe 13.50-20 erforderlich. Foto: RVM, Archiv Eisenbahnstiftung

Bereits im ersten Jahr wurden in den wenigen Monaten des Angebots rund 6.000 Güterwagen befördert, 1938 waren es gar schon 200.000. So entwickelte die Reichsbahn ihr Erfolgsmodell beharrlich weiter. Die Zugmaschinen wurden stärker (100 bis 180 PS) und schneller, die Elastik-Reifen mussten später einem Pneu weichen.

Neben dem Regelverkehr der Güterwagenzustellung übernimmt die DRG auch einen Sonderverkehr und erweist sich als Spezialist für Schwertransporte. Was heute Spezialspeditionen leisten, war einst eine Marktlücke, die die kleinen Unternehmen der Straße nicht schließen konnten. Die Reichsbahn konnte es und transportierte große Druckbehälter, Brückenträger und schließlich sogar Schiffsteile oder auch -rumpfe.

Auch die NS-Propaganda wusste dies für ihre Zwecke zu nutzen und setzte solche Transporte, bei denen mehrere Zugmaschinen neben- und hintereinander zum Einsatz kamen und ganze Autobahnabschnitte gesperrt werden mussten, medial in Szene.

Als 1937 die mit 180 PS Leistung „größte Dieselmotordruckmaschine der Welt“ in Betrieb genommen wird, prangt bald auch das damalige Hoheitszeichen triumphal auf der Front des dreiachsigen Kaelble Z 6 R 3A. Ursprünglich kamen auch Hanomag-Schlepper als Zugmaschine in Frage, was den enormen Sprung veranschaulicht.



Neben der Kaelble aus Backnang stellte auch die Waggonfabrik Gotha Culemeyer-Fahrzeuge her, wie diesen Selbstfahrer aus dem Jahre 1935, der sich aber als Irrweg erweisen sollte. Anfangs war er, wie hier noch zu sehen, zweiteilig ausgeführt, um Güterwagen mit unterschiedlichen Achsständen aufnehmen zu können. Foto: RVM, Archiv Eisenbahnstiftung

Mit immer höherer Leistung entwickelt sich hier ein Geschäftsfeld vor allem für Kaelble aus Backnang, deren Name wohl immer mit dem Culemeyer-Straßenroller verbunden bleiben wird. Nur Faun war daneben noch in der Lage, geeignete Zugmaschinen in nennenswerter Stückzahl zu bauen.

Doch auch die Waggonfabrik Gotha stellte vor dem Zweiten Weltkrieg Culemeyer-Zugmaschinen her. Dazu gehörte 1935 auch ein zweiteilig ausgeführter Selbstfahrer, der durch diese Konstruktionsweise Güterwagen mit unterschiedlichen Achsständen aufnehmen sollte. Wegen seiner Instabilität bei Leerfahrten erhielt er später einen festen Rahmen, durchsetzen konnte er sich aber nie.

Das Geschäft der Reichsbahn verlagerte sich immer stärker in Richtung der bereits beschriebenen Sonderleistungen. Im Krieg nahm dies eine wichtige und medial stark hervorgehobene Bedeutung ein, denn die Reichsbahn spielte eine zunehmend wichtige Rolle für die Rüstung und den militärischen Nachschub.

Neuanfang und Allzeithoch

1945 lag Deutschland dann in Schutt und Asche. Neben Gebäuden waren vor allem Brücken, aber auch Straßen und Eisenbahnstrecken zerstört. Unterbrochene Strecken konnten häufig nicht dem Verkehr



Den Culemeyer-Transporten kam nach 1945 zunächst eine wichtige Funktion beim Wiederaufbau und folgenden Wirtschaftswunder zu. Hier wurde 1956 im Bahnhof Hanau im Bild festgehalten, wie die Kaelble-Zugmaschine mittels Seilwinde und Auffahrrampe einen Kesselwagen der deutschen Esso AG auf ihren sechsachsigen Straßenroller aufnimmt. Foto: Paul Trost, Archiv Eisenbahnstiftung

dienen, weil die Bahn nicht wie das Auto kleinere Umwege fahren konnte. Der Straßenverkehr ließ sich schneller und leichter wiederherstellen.

So standen auch viele Wagen und Lokomotiven irgendwo auf „toten“ Abschnitten, wohin sie zum Schutz vor alliierten Angriffen gefahren oder aber vom übrigen Verkehr abgeschnitten worden waren.

Auch hier spielte die Deutsche Reichsbahn in den Westzonen und ab 1949 die neugegründete Deutsche Bundesbahn gleich eine wichtige Rolle. Wieder wurde sie zum Spezialisten für Schwertransporte, der auch außergewöhnliche Fracht beinahe überall abholen oder anliefern konnte.

So wurden sogar Schleptenderdampflokomotiven per Culemeyer-Transport in Richtung Ausbesserungswerk befördert oder auf Bahnen umgesetzt, die sonst noch vom übrigen Netz abgetrennt waren. Der DB fiel also auch an dieser Stelle eine wichtige Rolle beim Wiederaufbau und dem folgenden deutschen Wirtschaftswunder zu.

Die Zahl der Fahrzeuge und ihrer Fahrten stieg beständig an, erreichte wieder das Vorkriegsniveau, um es dann schließlich sogar zu übertreffen. Papier-Glätzzylinder, Großmotoren und Transformatoren fuhrten ebenso auf Culemeyer-Fahrzeugen wie Reisezugwagen, Lokomotiven oder Triebköpfe zu Ausstellungen.

1953 war die Zahl der Straßenroller-Standorte bei der DB auf insgesamt 124 angewachsen. Die Bundesbahn war die mit Abstand größte Spezialspeidition für Schwertransporte. Gleichzeitig erzielte das Culemeyer-System auch einige Export-Erfolge, unter anderem nach Schweden.

weiter auf Seite 33



Bild auf Seite 32 oben:

Am 23. April 1959 wurden Fertigbauteile einer dänischen Firma die letzten 5 km bis zur Baustelle nach Hamburg-Horn im Regelverkehr auf der Straße befördert. Von Glostrup (Dänemark) bis Hamburg-Wandbek waren die Teile samt Runnenwagen zuvor auf der Schiene unterwegs. Foto: Walter Hollnagel, Archiv Eisenbahnstiftung

Bild auf Seite 32 unten:

Ein weiteres Beispiel für den Regelverkehr mit Culemeyer-Fahrzeugen ist hier zu sehen und war die Vorlage für unseren Umbau. Am 20. Mai 1959 scheint der Culemeyer-Transport eines Bananen-Kühlwagens quer durch München nichts Besonderes zu sein, wie ausbleibende Passanten-Reaktionen zeigen. Zu jener Zeit wies die DB noch etwa 130 Orte für den Straßenroller-Regelverkehr aus. Foto: Joachim Claus, Archiv Eisenbahnstiftung

Eine geschichtlich bedeutende Sondersituation soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben: Während Lücken im Streckennetz im Rahmen des Wiederaufbaus geschlossen wurden, gab es auch einen, der im Rahmen der zunehmenden politischen Spannungen zwischen dem Westen und dem Ostblock dauerhaft bleiben sollte.

Im „Tettauer Winkel“, einem Zipfel des Bayerischen Walds, war der Gleisanschluss der Alexanderhütte durch die neuen Grenzen nicht mehr auf der Schiene erreichbar, da ein kurzes Stück über das Staatsgebiet der DDR führte.



Dieser Transport des ETA 150 533 zur 1960 in Essen stattfindenden Ausstellung „Straße und Schiene“ ist ein Beispiel für die Sonderverkehre der Bundesbahn. Aufgenommen wurde das lange Gespann mit nachschiebender Zugmaschine in der Veronikastraße in Essen-Rüttenscheid. Die weit herausstehende Radnabe am vorderen Kaelble-Fahrzeug verrät übrigens dessen angetriebene Vorderachse (vgl. Fotos auf Seite 31 und 32 oben). Foto: Willi Marotz, Archiv Eisenbahnstiftung

Alternativen einer Umgehung boten sich nicht an oder erschienen nicht wirtschaftlich. So bot auch hier nur der Culemeyer-Straßenroller eine Lösung. Die Güterwagen wurden in Steinbach am Wald aufgeladen und bis zum Anschluss Tettau-Alexanderhütte auf der Straße befördert.

Dieses Provisorium bestand ab dem 1. Juli 1952 und hielt bis zum 31. Mai 1996. Damit wurde es zur langlebigsten Culemeyer-Anschlussverbindung der Bahngeschichte. Etwas annähernd Vergleichbares gab es nur im Umfeld der Oberen Ruhrtalbahn, wo nach dem Rückzug der DB die RLG diese Aufgabe für viele Jahre übernahm (siehe Vorbildartikel in der letzten Ausgabe).



Ein Culemeyer-Transport mit der Kaelble-Zugmaschine KV 631 ZR 58 (DB 47-311) steht 1964 vor dem Frankfurter Hauptgüterbahnhof, wo sich heute das Messegelände an der Osloer Straße befindet. Der Fahrer prüft die korrekte Position des Rmms 33 auf dem angehängten Straßenroller des Typs LR 40, bevor es losgehen kann. Foto: Reinhold Palm, Archiv Eisenbahnstiftung

Doch die Blütezeit nach dem Zweiten Weltkrieg sollte eine kurze sein. Zwischen 1950 und 1955 verdoppelte sich die Anzahl der auf diese Weise transportierten Güterwagen und beweist das enorme Wirtschaftswachstum wie auch die Rückkehr zur Normalität.

Danach sind kleinere, aber stetige und auch spürbare Zuwächse zu verzeichnen, bis 1970 mit 189.639 beförderten Güterwagen ein Allzeithoch erreicht ist. Der folgende Einbruch erfolgt schneller und ausgeprägter als das Wachstum früherer Jahre.

Und so beschafft die DB 1970/71 zum letzten Mal neue Straßenroller, 1973 folgt die letzte Zugmaschine. Danach wird nur noch in den Schwerlastverkehr investiert, wie wir ihn auch heute kennen. 1987 zieht sich die DB nach nur noch 362 im Gesamtjahr beförderten Wagen endgültig aus diesem Geschäftsfeld zurück.

Die Frage nach dem „Warum“

Beim Blick auf statistische Daten zaubern diese nur ein Runzeln auf die Stirn. Wie kann ein derartiges Erfolgsmodell so plötzlich und schnell in der Versenkung verschwinden? Eine Erklärung liefert nur ein Schwachpunkt des Systems, der erst mit einem völlig anderen Ansatz ausgeräumt werden konnte.

Das Umstellen auf Luftreifen brachte zwar eine Beschleunigung, aber der Culemeyer-Straßentransport blieb trotzdem eher langsam. Auch die durchgehende Fahrbühne, die die DB statt zwei lediglich verbundenen Rolleinheiten bevorzugte, konnte ein Grundproblem nicht lösen.

Nicht ändern ließ sich schließlich, dass das tote Gewicht der Güterwagenfahrgestelle immer mitbewegt werden musste. Das kostete Energie und Zeit, machte das Transportmittel also immer ineffizient. Dies wurde wirtschaftlich zum Problem, ließ sich aber lange Zeit nicht verhindern.

Revolutionieren sollte dies der Überseecontainer, der 1966 seinen Siegeszug auch in Deutschland antrat. Er konnte vom Schiff auf den Zug und weiter auf einen Lkw umgesetzt werden. Dabei sparte er viel Gewicht und machte die verkehrenden Einheiten beweglicher. Mit ihm waren die gewünschten Rationalisierungseffekte also zu erzielen.

So setzte er sich um 1970 mit einer enormen Geschwindigkeit immer mehr durch und sorgte dafür, dass der Culemeyer-Verkehr bereits ab 1973 zum Auslaufbetrieb wurde. Wegen seiner hohen Kosten wagte die DB keine Investitionen mehr und zog sich langsam aus diesem Geschäftsfeld zurück, indem sie die Verträge mit Kunden kündigte.

Auf das Gesamtunternehmen bezogen handelte es sich ja auch nur um eine Randaktivität, die nun unerwünscht war. Nicht zu leugnen war auch, dass die langsamen Culemeyer-Fahrzeuge immer stärker zu einem Hemmnis im rasant steigenden Straßenverkehr wurden.

Sie waren von Politik und Wirtschaft nun schlicht und einfach nicht mehr erwünscht. Dasselbe galt ja beispielsweise auch für Kleinbahnen, die jahrzehntelang das Planum innerstädtischer Straßen wie eine Straßenbahn mitbenutzt hatten.

Das Auto war und wurde immer mehr der Liebling der Verkehrspolitik, die Bahn bekam zusehends das Nachsehen, hier sogar auf der Straße. Hingegen wurde der Kombinierte Ladungsverkehr (KLV) zu ihrer neuen Konkurrenz, der sich die Bundesbahn stellen wollte und musste, um daran zu partizipieren. So wundert es nicht, dass das 50-jährige Jubiläum im Jahre 1983 nicht mal eine Erwähnung fand.

Aber selbst dem modernen Schwerlastverkehr mit Selbstfahrern war unter dem Dach der DB keine große Zukunft mehr beschieden: Die Schwerlastgruppe wurde 2004 innerhalb der Deutschen Bahn AG der Stinnes AG und deren Tochter Nuclear Cargo & Service GmbH (NCS) zugeordnet.

Nach Hanau verlegt und zum 1. Januar 2007 an die französische DAHER-Gruppe verkauft, war auch dieses Kapitel Bahngeschichte wohl endgültig geschlossen. Was vom Culemeyer bleibt, sind museal erhaltene Exemplare wie beispielsweise in Darmstadt-Kranichstein, Bochum-Dahlhausen oder beim DB-Museum Nürnberg, dort aber nicht als Bestandteil der öffentlich zugänglichen Ausstellung.



Das Kunststoffwerk Hagedorn in Lingen (Ems) erhielt Kesselwagen im Straßen-rollerverkehr. Die im Bild am 11. September 2001 fotografierte Straßenzugmaschine Faun F 610/36 Z (ehemals DB 47-682) wurde in eigener Verantwortung noch bis 2005 eingesetzt. Foto: Stefan Kunzmann (Public Domain)

Zum Leben von Johan Culemeyer:

https://de.wikipedia.org/wiki/Johann_Culemeyer

Bauarten der Straßenroller und aktiver Betrieb:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenroller>

https://www.youtube.com/watch?v=_ODxu9PRSBs

Unterwegs im Diemeltal (Teil 4)

Ein grünes Finale mit Pfiff

Aller guten Dinge sind drei, aber nicht bei uns. Weiter geht es mit dem vierten Teil unserer Bauberichtsserie zur Oberen Ruhrtalbahn. Damit gelangen wir aber nur vorläufig zum Ende. Ein spannendes Thema wartet auch danach noch auf uns. Doch vorher nimmt Dirk Kuhlmann Sie noch einmal mit auf die Reise durch seine blühenden Landschaften.

Willkommen zum vorerst letzten Teil unserer Berichtsreihe. Wirklich? Aber Nein, einen Teil 5 bringen wir demnächst mit den digitalen Spezialitäten dieser Anlage. Zurzeit laufen teilweise noch regelrechte Feldversuche und diese sollen natürlich in einen reibungslosen Vorführbetrieb münden.

Aktuell geht es aber um das endgültige Aussehen dieser Riesenanlage. Bewusst benutze ich dieses Wort. Denn ich frage mich: Wird „Diemeltal“ so herüberkommen wie in meinen „Gedankenspielereien“ und Planentwürfen? Ausgewogen sollte das Exponat ja schon sein und dies auf immerhin 450 cm Länge.



Im vorerst letzten Teil unserer Diemeltal-Reihe geht es um das Gestalten der Vegetation, mit der erst Eindrücke wie dieser möglich werden.

Gerade das Begrünen einer Anlage offenbart manch grobe Gestaltungsfehler in den vorhergegangenen Arbeiten. Als Beispiel seien zu steile Hänge oder Bahndämme genannt, durchgehende Grasflächen sehen meist auch nicht besonders gelungen aus.

Bevor nun die „Aktion Grün“ starten konnte, musste aber erst der Staubsauger zum Einsatz kommen, um die letzten Hinterlassenschaften aus Teil 3 zu entfernen. Die jetzt zutage tretenden, noch sichtbaren und fehlerhaften Stellen habe ich anschließend ausgebessert.

Verschiedene feinste, ausgesiebte Turfsorten der Firma Woodland Scenics bilden immer die erste grüne Grundlage meiner Werke. Auf einem jeweils 20 cm x 20 cm großen Teilstück erfolgte die erste Schicht der Begrasung (2 mm Faserlänge von Mininatur). Dabei wurde der Leim bewusst nicht flächig aufgetragen, sondern unregelmäßig aufgetupft.

Es folgte Teilstück für Teilstück, denn nur so war eine detailreiche Arbeit mit direkter Kontrolle möglich. Spätere Standorte von Bäumen und Büschen sind von der Behandlung natürlich auszunehmen. Und bereits nach zwei weiteren Begrasungsdurchgängen sah die Bodenbeschaffenheit wie gewünscht aus.



Das schrittweise Begrasen ist ein probates Mittel um das Ergebnis unmittelbar überprüfen zu können (Bild oben). Nach mehreren aufgetragenen Grasschichten sieht es dann sehr natürlich aus und die nächsten Schritte können folgen (Bild unten).

Dichtes, mehr oder minder hohes Gras, Unkraut und Flechten wechseln sich mit dem nackten Erdboden ab.

Dies ist ein hoher Aufwand, den ich immer betreibe, weil er sich auf jeden Fall lohnt. Ich darf mich da wiederholen: Gehen sie raus in die Natur und auf Beobachtungstour. Es ist die beste Vorlage für jedes Projekt.

Nichts ist schlimmer, als sich eine vielleicht als „vergöttert“ zu bezeichnende Modellbahnanlage zur Vorlage zu nehmen. Leider muss ich dies immer wieder beobachten, das Ergebnis wäre dann nur noch ein Abbild des Abbilds vom Vorbild. Andere bezeichnen so etwas als „Plagiat“.

Die wenigen, aber wichtigen Kenner der Landschaftsgestaltung bemerken dies sofort. Zumeist wird aber geschwiegen, da die Gemeinsamkeit des Hobbys selbstverständlich oben ansteht. Doch so lässt sich aus diesem Fehler leider nie etwas lernen.



Erste Kleinteile sowie besonders Büsche und Sträucher finden jetzt ihren Platz auf der Anlage. Durch das spätere Bepflanzen mit Bäumen wären einige Stellen sonst nicht mehr zugänglich.

Auch die Geduld mancher Bastler wird bei der Umsetzung der Modell-Natur auf die Probe gestellt. Die Planungen und Umsetzungen der Gleisfiguren sowie die elektrischen Arbeiten haben schon sämtliche Zeitrahmen gesprengt. Da bleibt für die weiteren Bauphase, welche einer Anlage erst das Gesicht verleiht, einfach keine Beharrlichkeit mehr.

Ein paar Gipsberge und drittklassige Bäume aus der Massenproduktion von Großherstellern müssen dann reichen. Dies ist recht schade, denn nicht selten erfährt eine solche Anlage spontan einen Abriss! Früher oder später, wenn beim Erbauer Ernüchterung eintritt, genügt sie den eigenen Ansprüchen nicht mehr. Machen wir nun zunächst weiter und greifen das Thema weiter unten wieder auf.

Umsetzen von Impressionen

Jetzt war es auf der Anlage „Diemelta“ an der Zeit, bevor nun die vorbereiteten Bäume und Büsche die Szenerie vervollständigen, an exponierten und später nicht mehr gut zugänglichen Stellen Kleinteile zu platzieren.

Dies gilt auch dort, wo einige Objekte im Nachgang im Wald oder Dickicht nahezu verschwinden. Auch die unzähligen Stämme und Hölzer bekamen ihren Platz zugewiesen. Hier schlug natürlich wieder (mal) meine Handschrift durch und es mussten unbedingt ein paar alte Bretter an die Hauswände gestellt



Die fertigen Modellbäume warten auf das Einsetzen ins linke Segment. Wegen des Hartschaums als Landschaftsgrundlage werden nur wenige Werkzeuge für das „Einpflanzen“ erforderlich sein.

werden. Einen direkten Sinn sehe ich darin nicht, aber es sieht gut aus und unterstützt den bereits erwähnten, maroden Charme einiger Bauten.

Beim Buschwerk habe ich diesmal ausschließlich auf das feine „Naturex“ von Polak gesetzt. Ein kleiner Farbvergleich vor Ort in Westheim hatte den entscheidenden Ausschlag gegeben. Auch hier wieder hieß es vergleichen und prüfen anhand der Vorlage durch das große Vorbild.

Zeitgleich habe ich mir im Mai 2019 dort die blühenden Landschaften angesehen. Eigentlich waren es fast nur Vor- und Hintergärten diverser Häuser. Nebenbei hatte einer der Westheimer Schützenbrüder einen ansehnlichen Außenbereich für Hühner und zudem auch eine hübsche Frau! Auf dem mittleren Segment von Diemetal ist diese Szenerie nun ebenfalls zu finden.

Selbst der in sich gekehrte Angler mitten in der Diemel musste verewigt werden. Fragen sie ruhig Jörg Erkel, die Personen sind real. Genau wie das recht lustige Volk neben der Brauerei oder auf dem Friedhof. Der Pfarrer war leider außer Haus.

Haben sie den Vorteil einer Ortsbesichtigung nicht, so sind manchmal die einfachen Fotos der Einheimischen Gold wert. Auch alte Postkarten können Ihnen weiterhelfen. Wenn sie Ihren starren Blick auf Lokomotiven für ein paar Minuten entzerren, sind selbst in Bahnbüchern am Rande eines Fotos viele Alltagsszenen zu sehen und zum großen Teil auch umsetzbar.



Aufnahmen der Diemel im Osten von Westheim (Bild oben) waren die Grundlage zur Wassergestaltung (Bild unten). Wieder sind sehr viele Einzelteile vonnöten, um ein ansprechendes Bild zu erzeugen.

Damit kommen wir jetzt zum Baubau, welchen ich Ihnen auch diesmal nicht beschreibe, da sich die Umsetzung mit anderen Bastlern in einigen Prozessen gleicht (und in diesem Magazin in solchem Zusammenhang bereits vorgestellt worden ist).

weiter auf Seite 42



Zufällige im Foto festgehaltene Szenen vor Ort (Bilder in der linken Spalte) sollten immer in die Anlage einfließen, um eine glaubhafte Situation herzustellen (Bilder in der rechten Spalte). Dabei ging es nicht um eine 1:1-Umsetzung, sondern eine dichte Atmosphäre war das Ziel.

Es sind eben nur eigene Kreationen, hergestellt mit den typischen Hilfsmitteln wie Draht und selbst angemischter „Holzstammfarbe“. Das Laub stammt ebenfalls von Polak und Mininatur. Hier entscheidet letztendlich aber immer der eigene Geschmack.

Und natürlich gibt es auch hervorragende und spezialisierte „Baumbauer“, jedoch schmiegt sich der Eigenbau aus meiner Sicht viel eher in die Gesamtharmonie der Anlage ein. Es ist nun mal alles aus einer Hand und macht auch noch Spaß!



Auf dem oberen Bild sind sehr deutlich die nicht begrastten Flächen zu sehen. Mit den später eingesetzten Bäumen sieht die Szenerie dann sehr glaubhaft aus (Bild unten).

Nun hatte ich alles soweit auf mehreren Tablets vorbereitet und der finale Tag der abschließenden Ausgestaltung war gekommen. Mit Sicherheit haben sie auch schon den Effekt beobachtet, wenn die Bäume auf der Anlage verklebt werden. Das Exponat verwandelt sich scheinbar nochmal und die erhoffte Atmosphäre stellt sich dann gleich ein.

Seit einiger Zeit bearbeitet die **Trainini®**-Redaktion übrigens einige ältere Beiträge aus vergangenen Jahren, um demnächst ein kleines Handbuch zur Modellbahngestaltung herauszugeben. So darf ich zur Stunde nur wiederholt auf einige **Trainini®**-Berichte über den Bau vom „Rothenzeller Weg“ im Jahre 2017 verweisen.

Oft habe ich befreundeten Modellbahner schon den Tipp gegeben, doch mal auf eine weitere Lokomotive zu verzichten und sich mit einer großen Menge an Bäumen zu versorgen. Gut, bei einem Wüstenthema müsste das Thema nicht großgeschrieben werden. Aber das trifft doch sicher nicht Ihren Geschmack, oder?

Trotzdem bin ich auch in der heutigen Zeit immer wieder überrascht, dass manch geneigter Modellbahner mit hoher Kunst 50 Bäume auf 2 m² Fläche verteilen kann und wir sind dann nicht in der besagten Wüste. Bisweilen stehen bei mir bis zu 50 Bäume auf einer Fläche, die nur so groß wie ein DIN-A4-Blatt ist. Damit kommt dann der Eindruck von einem Wald schon recht glaubhaft herüber.



Bei eher lichten Baumbeständen ist auch eine Bodengestaltung mit Gräsern und Büschen glaubhaft. Im Streiflicht sind die feinen Umsetzungen sehr gut sichtbar.

An den Übergängen zu den Hintergrundkulissen sind häufig drei Reihen Bäume zu sehen, welche den so genannten Brechpunkt tarnen und alles dicht machen! Doch Bäume und Büsche können noch viel mehr bewirken; ein Beispiel gefällig?

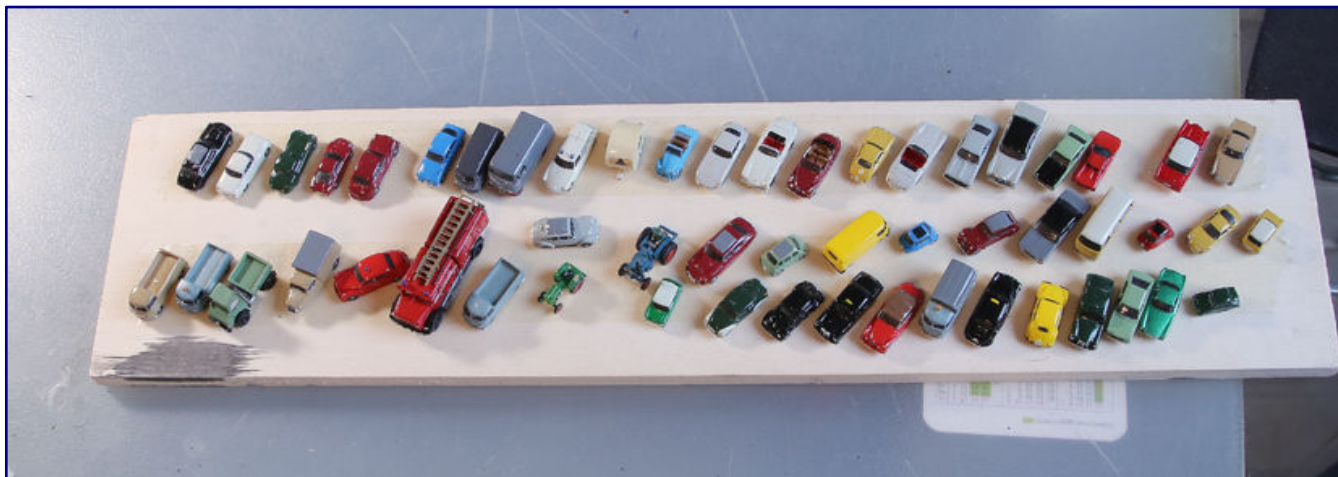
Auf „Diemeltal“ wird durch einen kleinen Wald am Vordergrund der Blick auf die Gleise (gut 50 cm) verwehrt, der Betrachter muss leider durch das Unterholz auf das Rollmaterial schauen. Leider? Nein! In der Realität sind solche regelrechten Sichtbremsen ja auch vorhanden.

Wenn sie bei der Umsetzung noch etwas unsicher sind, so wären nun wieder die Fotos sehr hilfreich. Anhand meiner Erfahrungen mit vielen gebauten Anlagen war innerhalb eines Tages die komplette und sehr hohe Anzahl von Bäumen eingepflanzt.

weiter auf Seite 45



Da läuft die Aktion geradezu aus dem Bauch heraus und die bereits oben erwähnte Atmosphäre verdichtet sich zunehmend. Kurz danach stieg natürlich meine Anspannung ins Unermessliche. Passten die drei Leuchtkästen mit Hintergrundkulisse wirklich zu dem verbauten Material?



Diverse Automodelle werden zunächst auf ein Doppelklebeband aufgebracht, damit sie ein wenig verwittert werden können (Bild oben). In der gelben Kiste befinden sich diverse Kleinteile, welche nach der Baumaktion ihren Platz auf der Anlage finden sollten (Bild unten).

Fotos auf Seite 44:

Mit kleineren Hintergrundbildern wurden erste Versuche vollzogen (Bild oben). Gegen Ende der Gestaltungsarbeiten konnte nun eine ca. 550 cm x 50 cm große selbstangefertigte Kulisse eingezogen werden (Bilder unten, dreiteilig wiedergegeben).

Nacheinander wurde die LED-Leisten aktiviert und siehe da, der abendliche Spielfilm im Fernsehen wurde glatt zur Nebensache. Es passte alles wunderbar zusammen, obwohl zur Stunde „nur“ eine

provisorische Version der Kulisse angebracht war. Altenbeken 2020 stand mittelbar vor der Türe, das dachten Jörg Erkel und ich zu jener Zeit noch.

Kommen jetzt noch diverse Kleinteile, Autos und Figuren hinzu, hat die Anlage nicht nur die besagte Stimmung, es finden auch regelrechte Interaktionen an vielen Stellen statt und man könnte darüber Geschichten erzählen.

Vorzeitiges und vorläufige Ende

So standen und stehen manche „Zusammenspiele“ in meinem „Storyboard“ für diese Segment-Anlage, bevor Covid-19 eine Zwangspause verursachte. So blieb dieses Werk vorläufig leider unvollständig. Wir hatten schließlich beschlossen, das komplette Exponat nach Westheim in die Ausstellungsräume der HRT Informationstechnik (mit dem 1zu220-Shop) zu verfrachten.



Die ersten Züge haben auf Diemeltal Einzug gehalten und drehen ihre Runden. Noch fehlen einige Häuser und Kleinteile auf Diemeltal, aber die Stimmung der Oberen Ruhrtalbahn ist schon getroffen.

Ein Weiterbau vor Ort erfolgt natürlich erst, wenn diese fürchterliche Seuche ausgestanden ist. Dutzende „Diemeltal-Besucher“ konnten sich bislang in der Konsequenz keinen Reim darauf machen, warum auf einem Feldweg diese „dumme Sau“ herumsteht. Pardon, ich korrigiere: „ein Hauschwein sich die Gegend anschaut“.

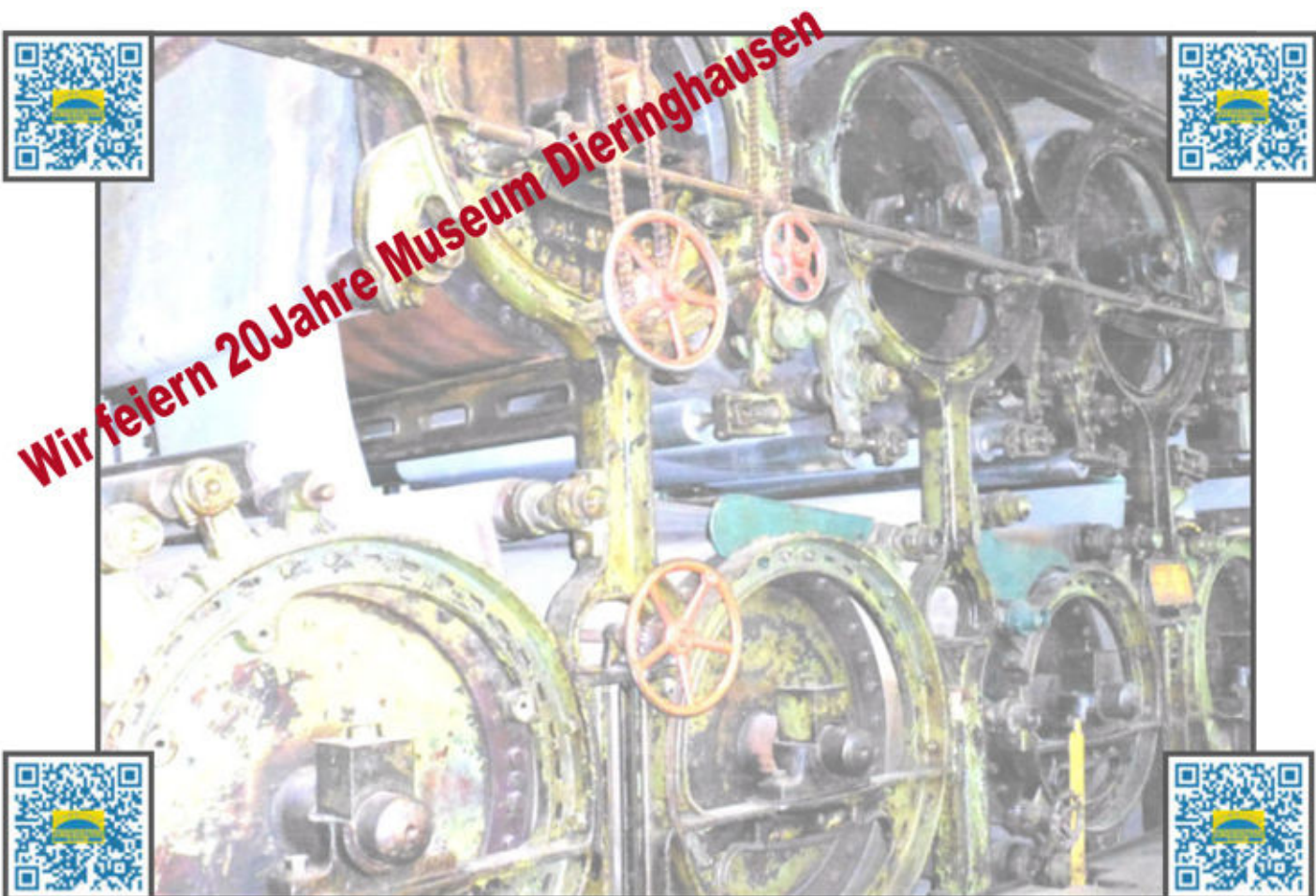
Oder ist es wieder einer dieser derben und unterschweligen Humoreinlagen des Herrn Kuhlmann? Irgendwann sehen wir uns mit dem Riesenteil auf einer Ausstellung persönlich wieder, dann lassen wir die Katze aus dem Sack. Oder soll ich auch hier sagen „die Sau raus“. Was immer sie als passenden Ausdruck bevorzugen: Das ist versprochen!

Hersteller des verarbeiteten Materials:
<https://www.mininatur.de>
<http://www.polakmodel.cz>
<https://woodlandscenics.woodlandscenics.com>

Stammtisch - Untereschbach

Jubiläumspräsentation

Spur Z Modelleisenbahnen und Zubehör



*In der Dombacher Maschinenhalle PM IV
Im LVR Museum in 51465 Berg. Gladbach.*

*Am 12.06.2021 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr
Am 13.06.2021 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr*

www.Stammtisch-untereschbach.de

Wiesenthal vor hundert Jahren **Selbst ist d(ies)er Mann!**

So einfach wollen wir das hundertjährige Jubiläum der Deutschen Reichsbahn nicht an uns vorbeiziehen lassen! Wilfried Pflugbeil aus Chemnitz hat den „goldenen Zwanzigern“ nämlich ein traumhaft schönes Denkmal mit vielen Raffinessen gesetzt, das wir unseren Lesern heute mit großer Freude vorstellen dürfen. Wie war das noch, als die ersten Einheitslokomotiven das Licht der Welt erblickten?

Von Wilfried Pflugbeil. Wie auch bei vielen anderen Modellbahnern führte mein Weg zur Spurweite Z über Umwege. Einst der Nenngröße TT zugetan, war ich es als „Kind der DDR“ gewohnt, vieles zu ertüfeln und selbst zu bauen.

Dieser Modellbau in seiner ureigensten Form ist sicher ein wesentliches Merkmal, eher die große Leidenschaft, meines Schaffens über viele Jahrzehnte. Und so baute ich nach meinem Umstieg zur Spur Z, um zu testen was hier überhaupt möglich ist, meine Heimanlage „Rund um den Schlossberg“.



Zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist das mitteldeutsche Netz elektrisch bereits gut ausgebaut. So dürfen sich auf der Anlage Wiesenthal auch die E 19 mit Schnellzug und eine E 94 begegnen, die einen schweren Güterzug im Schlepp hat.

Auf dieser habe ich viele Motive aus meiner Heimatstadt Chemnitz aufgegriffen, Gebäude nach Vorlage maßstäblich gezeichnet und im Maßstab 1:220 als Modelle auferstehen lassen. Dann wurde ich gebeten, diese Anlage doch auch mal auszustellen. Aber die Sache mit dem Transport war leider nicht so einfach.

So kam es zu einer längeren Planung für eine neue Ausstellungsanlage: Sie sollte in einen normalen Pkw-Kombi passen. Bei zwei Segmenten zu je 1,20 x 0,60 m war das möglich, wenn sie übereinander verstaut werden konnten.



Die Anlage besteht aus zwei Segmenten mit je 1,20 Meter Länge bei 0,60 Meter Tiefe. Sie passt also problemlos in den Kofferraum eines Pkw-Kombis. Trotz der überschaubaren Maße wirkt nichts überladen: Wilfried Pflugbeil hat vor allem auf die umgebende Landschaft geachtet und sich gezielt auf einige ausgesuchte Motive seiner Region konzentriert.

Eine weitere Vorgabe bestand in einem eigenen und leichten Unterbau. Einen solche baute ich dann aus Aluminiumprofilen in zusammenklappbarer Form. Aber auch die Segmente sollten so leicht wie möglich gebaut werden. Mit einer Skelettbauweise, Felsen aus Korkrinde und Pappmaschee schien auch das lösbar.

Wie immer: Epoche II

Meiner Vorliebe für die Epoche II wollte ich auch dieses Mal treu bleiben. Und so wählte ich auch beim Neubauprojekt Motive aus der Zeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Dieses Oberthema reicherte ich um etwas Chemnitzer Geschichte an, wie beispielsweise den Chemnitzer Bismarckturm.

Auch ein Straßenzug und ein Chemnitzer Pionierfahrzeug des deutschen Automobilbaus sind im Eigenbau entstanden und greifen die lokale Stadtgeschichte bewusst und ich hoffe auch gekonnt auf.



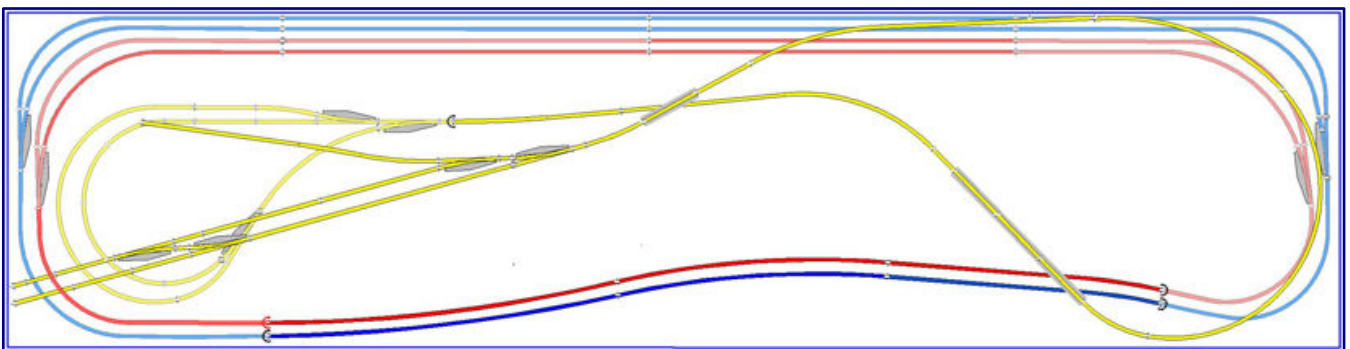
Spätsommerstimmung im Abendlicht: Im rechten Bildteil ist der Chemnitzer Straßenzug zu sehen, aus dem wir eine besondere Szene noch aufgreifen werden. Im Hintergrund erhebt sich der Bismarckturm aus der großzügig gestalteten Landschaft.



Dominierendes Element im rechten Anlagenteil ist der Chemnitzer Bismarckturm. Um ihn und die grüne Landschaft herum wird die Eisenbahn fast zur Nebensache – doch gerade das lässt sie so realistisch und glaubhaft wirken!

Auch die Gebäude und Brücken, die nun meine Anlage „Wiesenthal“ zieren, sind keine Phantasiekonstruktionen. Wie auch schon beim Vorgängerprojekt habe ich sie nach Vorbildern geschaffen und komplett im Eigenbau gefertigt.

Um den sie umgebenden Gleisplan nicht zu überladen, habe ich nur eine zweigleisige Hauptstrecke mit einem Schattenbahnhof für zehn Züge und dazu eine eingleisige, separate Nebenstrecke mit Endbahnhof gebaut. Auch die Nebenstrecke erhielt einen Schattenbahnhof, der in diesem Fall zwei Züge fasst.



Eine gute Anlage misst sich nicht einfach an der Länge verlegter Gleise: Wilfried Pflugbeils Anlage Wiesenthal kommt mit einem zweigleisigen Hauptstreckenoval (blau und rot) samt Schattenbahnhof und einer eingleisigen Nebenstrecke (gelb) mit Kehrschleife aus. Auf eine lange Paradenstrecke muss er dennoch nicht verzichten.



Hier ist der Henschel-Wegmann-Zug zu Hause! Von Dresden auf dem Weg nach Berlin passiert er Straßenzug Wiesenthal und die Blockstelle mit dem Flügelrad der Baureihe 19, dem einstigen „Sachsenstolz“.

Einen regen Zugverkehr wollte ich dadurch gewährleisten, dass ich – ebenfalls im Eigenbau - eine automatische Steuerung konstruierte. Diese habe ich vor allem vor dem Hintergrund entschieden, weil ich mich auf Ausstellungen den Besuchern voll widmen möchte, schließlich haben diese genug Fragen, die beantwortet werden wollen.

Damit umfasste mein Vorhaben aber nicht nur einen automatischen Zugwechsel im Schattenbahnhof für beide Fahrrichtungen, sondern auch eine besondere Abfolge für den Endbahnhof der Nebenstrecke. Hier kuppelt die Dampflok vom Zug ab, setzt ans andere Zugende um und rückt wieder an ihren Personenzug heran.

Der Oberbau

Gleise und Weichen stammen ausnahmslos von Märklin, wobei ich ausschließlich Flexgleise verbaut habe, um eine schlanke und elegante Linienführung zu erreichen.

Die Weichen habe ich vor ihrem Einsatz auf „Wiesenthal“ auf Glöckner-Antriebe umgebaut und zusätzlich auch noch mit beleuchteten Weichenlaternen versehen. Auch der Fahrleitungsbau musste hohen Ansprüchen genügen können.

Während die Masten durch Umbau auf die Epoche II und das mitteldeutsche Netz adaptiert wurden, ist die maßstabgetreue Oberleitung wieder ein kompletter Eigenbau.

Ich bin aber der festen Überzeugung, dass sich dieser Aufwand lohnt, denn als Alternativen stünden fast nur die grob gestanzten Serienteile oder ein konsequentes Weglassen zur Wahl. Beides konnte mir nicht zusagen.



Flexgleise und Weichen stammen, wie auch die teilweise modifizierte Oberleitungsmasten, von Märklin. Die Oberleitungen und auch Brückenwerke hingegen sind gelungene Ergebnisse aus dem Eigenbau. Alle Brücken entstanden zudem nach realen Vorlagen.

Für die Blockstelle an der Hauptstrecke habe ich mein Stellwerk Thale „missbraucht“. Dieses hat auch ein Innenleben, beispielsweise mit einer Hebelbank, von der dann Seilzüge über Spannwerke die Signale stellen. Ein Flügelrad mit dem Treibrad einer Lok der Baureihe 19 steht zur Erinnerung an den sächsischen Lokomotivkonstrukteur Richard Hartmann vor der Blockstelle.

Aufs Detail geschaut

Beeindrucken sollte mein neuestes Ausstellungswerk nicht durch nur eine elegante Gleisführung und eine anspruchsvolle Landschaftsgestaltung, sondern auch durch einige Feinheiten, die sich als Blickfang erweisen und zum Erstaunen der Besucher führen können.

So fanden auch zwei Funktionsmodelle Eingang, die ich ausgeknobelt und dann ins Geschehen integriert habe. Das urtümliche Automobil ist nicht nur fein gestaltet und für unsere Augen heute fast fremd im Erscheinungsbild, sondern auch beweglich.

Mit drehenden Rädern fährt es die Straße hinab und trifft an der folgenden Kreuzung auf ein Fuhrwerk. Das Pferd ist mit einem Auto selbstverständlich noch nicht vertraut, scheut und steigt dann auf die Hinterbeine. Nur mit Mühe kann es der Kutscher in Zaum halten, während auch der Fahrer sein Gefährt überrascht zum Stillstand bringt.

weiter auf Seite 54



Es gibt nur wenige Tüftler wie Wilfried Pflugbeil, die immer wieder für solche Überraschungen gut sind: Von links kommend fährt das urtümliche Automobil die Straße entlang, bis an der Kreuzung das Pferd des seitlich ankommenden Fuhrwerks scheut (Bild oben). Verunsichert wendet der Fahrer und fährt in Gegenrichtung wieder zurück. Auf der Wiese wird derweil fleißig Heu auf den Karren geworfen. Wie von Geisterhand fliegt es von der bewegten Heugabel des Bauern dorthin (Bild unten).

Da die Straße über zwei Segmente führt und dadurch herausnehmbar sein muss, ging es wieder nur im Eigenbau: Den Unterbau der Straße habe ich aus Sperrholz gefertigt. An den Endungen der Straße habe ich zwei Andruckrollen von einem Kassettenrecorder drehbar angebracht. Eine Rolle wird über Kegelzahnräder von einem Getriebemotor unter der Anlage angetrieben. U-Profile zwischen den Rollen führen die Magnete, die an einem umlaufenden 0,01-mm-Polyamid-Faden angebracht sind.



Auch der komplette Straßenzug des kleinen Ortes entstand nach heimatlichen Vorlagen komplett im Eigenbau. Dieser Aufwand macht sich bezahlt, denn so erhielt diese Anlage ihr unverwechselbares und individuelles Antlitz.

Der Straßenbelag besteht aus Karton mit aufgedruckten Fotos unserer Straße. Mehrere Reed-Kontakte in der Straße sorgen dafür, dass das Auto vor unserer Haustüre anhält und das Pferd aufsteigt. Dem Pferd wurden die Hinterbeine abgeschnitten und mit einer Welle versehen. Von der Schwanzwurzel geht ein Faden zu einem Elektromagnet, der die Bewegung bewirkt.

Im Anschluss an diese Szene entschied ich mich auch noch zu einer besonderen Darstellung im Rahmen der sommerlichen Heuernte. Hier ließ ich den Bauer seinen Leiterwagen beladen. Ohne Unterlass oder Ermüdungserscheinungen schwingt er die Heugabel und wirft das lose Heu auf sein Fuhrwerk.

Nun mal kurz der technische Ablauf: Ein umlaufender Faden mit zwei Grasbüscheln läuft durch die Heugabel und nimmt sie mit nach oben. Die Gabel bewegt den Arm des Bauern und ein Magnet zieht die Gabel wieder nach unten.

Damit habe ich auch in den virtuellen Präsentationen schon viel Erstaunen ernten können.

weiter auf Seite 56



Vielen Lesern könnte diese Baustelle bekannt vorkommen (Bild oben): Wilfried Pflugbeil hat den Eigenbau seiner Häuser auch schon in unserem Magazin beschrieben. Am Endpunkt der Nebenbahn (Bild unten) kuppelt die Dampflok wie von Geisterhand vom Personenzug ab, setzt über das Nebengleis um und schließlich wieder ans andere Ende des Zuges. Sobald sich die Signalflügel heben, kann es in Gegenrichtung wieder losgehen!

Zu guter Letzt

Gearbeitet habe ich beim Landschaftsbau mit handelsüblichem Zubehör von Noch, Polak, Microrama, Woodland Scenics sowie bekannten Klebstoffen und Farben. Zum lebendigen Ausschmücken der Szenen gehören natürlich auch Figuren. Diese stammen von Trafofuchs und Preiser, im letzteren Falle dann selbst bemalt.

Nicht fehlen darf ein zu den Motiven und dem Maßstab der Modellbahn passender Hintergrund. Eine Hintergrundkulisse, die diesen Anforderungen genügt, fand ich beim Modellbau-Atelier Andreas Dietrich. Eine eigene LED-Beleuchtung über der Vorderseite der Anlage (2,00 mal 2,40 m) ergibt eine fast schattenfreie Ausleuchtung.



Die unverzichtbare Wirkung eines zu Motiven und Landschaft der Anlage passenden Hintergrunds wird auf diesem Foto mehr als deutlich: Die Tiefenwirkung der von Vorder- zur Hinterkante nur 60 cm messenden Anlage spricht Bände! Für den Leser ersichtlich werden auch die verschiedenen Kunstbauten, die im Artikel erwähnt werden.

Immer wieder habe ich betont, wie viele Elemente dieser Anlage im kompletten Eigenbau entstanden. Dieser Teil macht mir besonders viel Spaß und sorgt sicher auch für einmalige Ergebnisse. Sie sind quasi mein persönliches Markenzeichen.

So viel Hingabe bei Dingen, die es zumindest teilweise auch ähnlich zu kaufen gäbe, hat dann natürlich auch ihren Preis. Fast drei Jahre Bauzeit hat „Wiesenthal“ verschlungen, doch ich finde, das hat sich auch gelohnt.

Die wenigen Personen, denen schon ein persönlicher Blick vergönnt war, waren jedenfalls begeistert. Und den Rohbau mit der Gleisführung und der historischen Auto-Szene haben ja auch die Altenbeken-Besucher 2018 schon betrachten dürfen. Deren Resonanz habe ich auch noch gut in Erinnerung.



Fast drei Jahre Bauzeit gingen ins Land, bis Ansichten wie diese möglich waren: Eine Lok der Baureihe 96 müht sich vor einem Güterzug mit Kesselwagen und Flachwagen voller Holz die Hauptstrecke entlang.

Ursprünglich, so war mein Plan, hätten sie in diesem Frühjahr auch das fertige Werk sehen und bewerten dürfen. Ich hätte mich sehr darüber gefreut, habe ich doch bewusst alles so arrangiert, dass ich mir auch die Zeit für Gespräche nehmen könnte.

Alle Fotos und Gleisplan: Wilfried Pflugbeil

Herstellereiten zum verwendeten Material:

<http://www.atelier-dietrich.at>
<https://www.maerklin.de>
<https://eshop.microrama.eu/de/>
<https://www.noch.de>
<http://www.polakmodel.cz>
<http://www.trafofuchs.de>

Elektrische Baureihenvielfalt bei der Reichsbahn **Vom Stangen- zum Einzelachsantrieb**

Die Deutsche Reichsbahn wollte stets modern und innovativ sein. Grenzen setzten ihr immer die knappen Finanzen. Doch sie unternahm mit Nachdruck große Anstrengungen, um ihren Betrieb wirtschaftlicher und effizienter zu gestalten, um von dieser Seite Entlastung zu schaffen. Eine besondere Rolle spielten elektrische Lokomotiven, die oft einen Versuchscharakter behielten. Ein neuer EK-Band fasst die meisten von ihnen zusammen und stellt sie den Lesern vor.

Dirk Winkler
Die Vorkriegs-Elloks der Reichsbahn
Die von der Reichsbahn beschafften Elloks 1920 bis 1937

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2020

Gebundenes Buch
Format 29,7 x 21,0 cm
176 Seiten mit 291 S/W-Fotos

ISBN 978-3-8446-6037-1
Art.-Nr. 6037
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Im Jubiläumsjahr „100 Jahre Deutsche Reichsbahn“ möchten wir die Frage stellen, was damals wohl moderner sein konnte als die Ellok? Solange wir auch darüber nachdenken, vieles kann und wird uns nicht dazu einfallen.

Deshalb passt das in diesem Sommer erschienene Buch aus der EK-Baureihenbibliothek auch so gut ins noch laufende Jahr.

Und Dirk Winkler als Autor passt ebenso gut zum Thema dieses Titels, denn er schließt sich nahtlos und lautlos an die beiden Altbau-Ellok-Bände von Frank Lüdecke an, die wir bereits besprochen hatten und die ihren Fokus auf die letzte Einsatzzeit in Diensten der DB richteten.

Wichtig ist dieser Hinweis für das Abgrenzen des Titels gegen die beiden genannten Werke: Hier wird nicht redundant gearbeitet, sondern es werden gezielt die Baureihen behandelt, die an anderer Stelle kein Thema waren: Aller guten sind drei und dieser Band macht ein Trio vollständig.

Zur Natur der Sache gehört es damit auch, dass überwiegend vergessene oder weithin unbekanntere Baureihen vorgestellt und beschrieben werden. Häufig wurden sie nur als Einzelexemplare oder in kleinen Serien gebaut. Zu den im Buch vorgestellten Lokomotivtypen, die auch heute noch Eisenbahnfreunden vertraut sind und unter ihnen Begeisterung auslösen, sind beispielsweise die E 95 und die Prototypen der E 44 zu nennen.

Eingang gefunden haben aber beispielsweise auch die verschiedenen Lokomotiven der Baureihe E 244 für das 25-kV-Versuchsnetz auf der Höllentalbahn. So ergibt sich insgesamt ein buntes Sammelsurium, das die technische Entwicklungsgeschichte der elektrischen Traktion für die Reichsbahnnetze in Bayern, Mitteldeutschland und Schlesien zusammenfasst.



Was vor 140 Jahren mit Werner von Siemens' erster elektrischen Lok für die Berliner Gewerbeausstellung begann, führte zu einem, wenn auch über viele Jahre mühevollen, Siegeszug der elektrischen Traktion auf den deutschen Eisenbahnen und weit über dessen Grenzen hinaus.

Besonders die preußisch-hessische und die Königlich Bayerische Staatsbahn taten sich als Pioniere hervor, deren Erbe nach dem Ersten Weltkrieg die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft antrat. Mit den vielen, hier bereits erwähnten und vorgestellten Probe- und Versuchslokomotiven wurden wichtige Erfahrungen gesammelt.

Mit ihrer Hilfe konnten viele Erfindungen und Weiterentwicklungen zur Serienreife geführt sowie Irrwege erkannt und vermieden werden. Am deutlichsten sichtbar wurde diese Entwicklung wohl am Verlassen des von der Dampflok übernommenen Stangenantriebs über einen Großmotor oder kleinere Traktionsmotoren bis hin zum endgültigen Einachsantrieb und schließlich der laufachslosen Drehgestell-Lok.

Das Buch zeichnet deshalb die Entwicklung der zwischen 1920 und 1937 in Betrieb genommenen Maschinen nach und porträtiert die einzelnen Baureihen mit technischen Daten, ihrer Einsatzgeschichte und einem Bildteil.

Um diese Ausführungen richtig einordnen und verstehen zu können, ist aber ein aus drei Kapiteln bestehender Teil vorangestellt, der rund ein Viertel des Gesamtumfangs ausmacht. Darin wird zunächst ein Blick auf den elektrischen Betrieb in Deutschland zwischen 1918 und 1945 geworfen.

Sowohl die Folgen des verlorenen Ersten Weltkriegs als auch die Planungen der jungen DRG sowie die schwere Umsetzung in kleinen Schritten mit Blick auf Finanznöte schaffen hier den Rahmen, der für den Leser wichtig zu wissen ist.

Der allgemeine Teil zur Entwicklung der neuen Triebfahrzeuge ist zweigeteilt und zieht den Schnitt nicht zufällig im Jahr 1933, weil dieses Jahr eine Zäsur bedeutete. Die Reichsbahn gewann zwar wieder mehr finanziellen Spielraum, aber die Anforderungen änderten sich.

Die zunehmende Konkurrenz des Autos und des aufkommenden Luftverkehrs veränderten wichtige Parameter ebenso wie die neuen politischen Rahmenbedingungen, die zu mehr Staatseinfluss, Kriegsvorbereitungen und einem Zentralisieren der Planungen für die „Elektrisierung“ führten.

Der vorliegende EK-Titel ist vor diesem Hintergrund mehr als ein Baureihenportrait und Nachschlagewerk. Er eignet sich durchaus auch als Geschichtsbuch für den Eisenbahnfreund. Für den Hobby-Eisenbahnhistoriker und Reichsbahnfreunde wird er sicher, auch dank der guten Bebilderung sowohl bei Auswahl als auch Reproduktion, dauerhaft gute Dienste leisten.

Im Vergleich zu den Portrait-Bänden, die jeweils einer Baureihe gewidmet sind, enthält dieses Buch durch die Fülle der Lokomotiven und den kleineren Umfang deutlich komprimiertere Informationen, aber das dürfte neuen Lesern vielleicht sogar zu Gute kommen, um sich mit dieser anspruchsvollen Literatur vertraut zu machen.

Wir würdigen diesen Abschluss einer sehr informativen kleinen Buchreihe deshalb mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Literatur.

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

Culemeyer-Transporte in aller Vielfalt Dokumente der Eisenbahngeschichte

Das Geschäft mit Straßenrollern war ein Randzweig des großen Unternehmens Bundesbahn. Und doch war es ein wichtiges, denn es war erforderlich und es gab niemanden, der dieses Feld sonst hätte besetzen können. Trotzdem stand es bislang eher im Schatten Volkhard Stern hat dieses Kapitel Bahngeschichte aufgearbeitet und in zwei Büchern zusammengefasst.

Volkhard Stern
Straßenroller der Deutschen Bundesbahn
Band 1: Fahrzeuge und Regelverkehr

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2020

Gebundenes Buch
Format 24,4 x 29,4 cm
272 Seiten mit 387 Farb- und S/W-Fotos, 15 Skizzen und 65 Faksimile

ISBN 978-3-8375-2239-6
Best.-Nr. 582003

Straßenroller der Deutschen Bundesbahn
Band 2: Schwerlast- und Lokomotivtransporte

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2020

Gebundenes Buch
Format 24,4 x 29,4 cm
272 Seiten mit 435 Farb- und S/W-Fotos, Skizzen und Faksimile

ISBN 978-3-8375-2240-2
Best.-Nr. 582004

Preis je 59,95 EUR (Deutschland)
jeweils auch elektronisch erhältlich

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Vor uns liegen zwei Bände, die gemeinsam ein wichtiges, aber bisher wenig behandeltes Stück Eisenbahngeschichte aufarbeiten und dokumentieren. Wer sich von diesem Thema angesprochen fühlt, wird nicht umhinkommen, gleich beide Bücher zu erwerben.

Zwar sind die jeweils behandelten Themen klar getrennt und aufgeteilt worden, doch erst gemeinsam werden sie zur „runden Sache“. Jedes für sich würde nur den Wunsch nach mehr wecken. Und so eignen sie sich gewiss auch als perfektes Weihnachtsgeschenk, das sich auch auf zwei Schenkende aufteilen lässt.

Werden im Band 1 zunächst die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Reichsbahn, die Person Johann Culemeyer, seine Erfindung sowie deren Entwicklung bis zum Kriegsende hin behandelt, so enthält dieses Buch auch Übersichten über alle jemals eingesetzten Fahrzeuge – Zugmaschinen wie Straßenroller.

Ein kleineres Kapitel ist auch den Selbstfahrern gewidmet, die auf Drängen Culemeyers entstanden, der sich davon leichtere, kürzere und auch wendigere Fahrzeuge versprach. Mit Ausnahme einer kurzen

Zusammenfassung dazu und einem kleineren Foto liegt der Schwerpunkt aber klar auf der DB-Entwicklung LS 250.

Überhaupt steht die Entwicklung bei der Deutschen Bundesbahn im Zeitraum bis 1993 im Mittelpunkt, was ja schon der Titel nahelegt. Dabei wird großer Wert auf ein umfassendes Bebildern gelegt, was aus beiden Titeln groß angelegte Bilddokumentationen macht, die um ansprechende und auch verständliche Texte ergänzt werden.

Wichtig für eine Rezension wie diese ist damit auch das Bewerten der gezeigten Bilder und Abbildungen. Die Wiedergabe des durchweg historischen Materials ist in beiden Bänden hervorragend gelungen und aussagekräftig.

Entscheidend für den sehr guten Gesamteindruck sind auch gut getroffene Auswahlen, die alle Erläuterungen dokumentieren und wohl alle Facetten und Bereiche dieses Verkehrsegments berücksichtigen. Das sind neben Fotografien auch Zeichnungen und Wiedergaben von Drucken und Dokumenten.

Vom Autor nicht vergessen wurden auch die Straßenroller bei Privatbahnen, in der DDR sowie dem benachbarten europäischen Ausland. Für die DB sind sowohl die Fahrzeuge, Standorte als auch Einsätze des Regelverkehrs bis 1987 (Ende der Verkehre bei der DB) dokumentiert. Weitere Aspekte wie Kundenwerbung, erhaltene Museumsfahrzeuge und Modelle runden den ersten Teil ab.

Im Fokus des zweiten Bandes stehen die Schwerlasttransporte, die enorm vielfältig mit beeindruckendem und sogar unveröffentlichtem Bildmaterial vorgestellt werden. Diese Sonderverkehre teilen sich auf zwei Bereiche im Buch auf: Den ersten bilden alle Arten von schweren und großen Ladegütern, die nicht auf Schienen fahren.

Das sind beispielsweise Kessel, Zylinder, Maschinen, Transformatoren und Generatoren, aber auch Schiffe oder sogar Flugzeuge. Im zweiten Buchbereich geht es dann um den Transport aller selbst angetriebenen Schienenfahrzeuge, also Eisen- und Straßenbahnen. Stärker noch als im ersten Band kommen hier Fotografien zum Einsatz.

Obligatorisch für Werke dieser Art sind Tabellen, Quellen- und Literaturverzeichnisse sowie auch nachgereichte Ergänzungen oder Korrekturen. Deutlich wird hier auch für den größten Laien, dass die Deutsche Bundesbahn weitaus mehr als ein Eisenbahnbetrieb war. Ihre für viele kaum bekannte Rolle im Straßenverkehr wird hier ganz besonders deutlich. Das gilt auch, aber nicht nur an der Schnittstelle zur Schiene.

Eine Empfehlung für eines der beiden Bücher können wir nicht geben, denn das klänge wie eine gegen das jeweils andere. Wie eingangs erläutert, gehören sie einfach zusammen und schließen gemeinsam eine bisherige Lücke in der eisenbahngeschichtlichen Dokumentation.

Das sollte auch dann bewusst bleiben, wenn wir nur eines für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Literatur nominieren – quasi stellvertretend für das gesamte Thema. Wir haben uns hier für den ersten Band entschieden, weil er die technische Entwicklungs- und Einsatzgeschichte zusammenfasst und sich die Bildanregungen leichter in den Maßstab 1:220 umsetzen lassen als jene aus Band 2.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.vgbahn.de>
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn>

Neuheiten, MHI und Insider-Modelle unverbindlich vorbestellen
kostenlose und unverbindliche Reservierung von Ware über unsere Sammelbox
(Zahlung erst bei Verfügbarkeit/Abnahme der Ware, keine Abnahmeverpflichtung)



Archistories 105191 - Bahnhof 'Westheim' - Exklusivprodukt des www.1zu220-shop.de

Art.-Nr. 105191, Maßstab 1:220 (Spurweite Z)

Der sauerländische Bahnhof 'Westheim' wurde maßstabsgetreu und hoch detailliert seinem Vorbild entsprechend umgesetzt. Der dreiteilige Baukörper gliedert sich in einen giebelständigen repräsentativen Mittelteil, ein Restaurant und auf der Gegenseite den Bereich der Güterabfertigung. Auch spätere Um- und Anbauten, wie das Büro der Fahrdienstleitung wurde berücksichtigt, was dem Bahnhof eine besonders authentische Wirkung verleiht. Der Bausatz ist mit aufwendig produzierten, vollflächig gravierten Schieferfassadenteilen, Echtholz- und Fachwerk-Elementen ausgestattet. Die drei Gebäudeteile können auch einzeln aufgebaut werden.

Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton.
Abmessungen: ca. 203×81×56 (L×B×H in mm ohne Verladerampe)

64,00€*



Märklin 98168 - Märklin Z-Güterwagen G10 mit Sonderdruck "Westheimer Obergärriges"

Auflage: 100 Stück

39,00€*

* Alle Preise inkl. gesetzlicher MWSt, zzgl. Versandkosten

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.

Ein Leser sucht Hilfe bei Umbauten:

Ich heiße Axel Müller und bin seit ca. 45 Jahren Modelleisenbahner. Meine Leidenschaft galt immer der Märklin-H0-Bahn. Ich hatte auch eine große Anlage. Nun habe ich alles abgebaut und bin dabei die Sachen zu verkaufen.

Der Grund dafür ist Märklin Spur Z. Die Spur Z hat mich voll erwischt und ich bin dabei, mir eine schöne Anlage aufzubauen. Rollendes Material ist auch schon vorhanden. Im Internet bin ich auf Trainini gestoßen.

Der Grund für diese Mail ist, dass ich jemanden suche, der mir, natürlich gegen Bezahlung, zwei Standmodelle von Atlas Minitrain zum fahrenden Modell umbauen soll.

Im Stummiforum habe ich gelesen, dass es da Leute gibt, die das können. Leider bin ich in dieser Beziehung etwas ungeschickt. Vielleicht können Sie mir ja diesbezüglich helfen. Die Standmodelle habe ich schon. Über eine Rückmeldung würde ich mich sehr freuen.

Axel Müller, Dassel

Antwort der Redaktion: Auf Nachfrage nannte Herr Müller uns den RAm TEE „Edelweiß“ der SBB und den VT 18.16 „Vindobona“ der Deutschen Reichsbahn als umzubauende Fahrzeuge. Seine Suchanfrage dürfen wir hier mit seiner Erlaubnis veröffentlichen und bitten diejenigen Leser, die Hilfe anbieten können, ihn unter [mullerdiskusman\[at\]aol.com](mailto:mullerdiskusman[at]aol.com) direkt anzuschreiben.

Zur Wunschlok im Eigenbau:

Bezugnehmend auf den Beitrag „Wunschmodelle angeregt“ von Leser Rainer Kneilmann zur BR 23 DB möchte ich erwähnen, das mit viel Akribie auch ein Selbstbau dieser Personenzuglokomotive möglich ist.

Da diese Lokomotive immer einen Reiz auf mich ausübte, ich mir das Bahls-Modell aber seinerzeit nicht leisten konnte, habe ich sie daher selbst gebaut.

Die 23 094 der DB war ein Projekt über viele Jahre. Das Ergebnis entschädigt jedoch für alle Mühen. Fotos: Dirk Rohwerder



Es war zwar ein langer Weg, den ich zuweilen auch öfter unterbrach, da ich Dinge zur Selbsterstellung als unmöglich einstufte, aber letztendlich habe ich nun ein funktionierendes Z-Modell mit neuester Technik (Glockenankermotor). Im Anhang zwei Bilder der Personenzuglokomotive 23 094.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Hafengestaltung mit Archistories:

See- und Hafenmotive haben in den letzten Jahren deutlich an Beliebtheit zugelegt. Darauf reagiert nun auch der Architekturspezialist Archistories aus Hannover. Kurz nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe erreichte uns eine weitere Neuheit 2021 zu diesem Thema.

Die neue Spundwand (Art.-Nr. 803201) ist 306 mm lang und in drei Segmente aufgeteilt. Die dunkelbraunen Hartkartonteile sind durchgefärbt und jeweils 15 mm hoch.



Auch der Hannoveraner Zubehörspezialist springt auf den Zug auf und ergänzt sein Angebot passend zu den beliebten Wasserthemen. Die neue Spundwand (Art.-Nr. 803201) ist hervorragend detailliert und in drei Segmente aufgeteilt. Foto: Archistories

Sie erlauben das originalgetreue Darstellen von Hafenbecken und Anlegern. Dazu sind sie mit sechs Leitern und drei Pegellatten ausgestattet. Sie lassen sich aber auch zum Sichern von Baugruben und Ausschachtungsarbeiten aller Art einsetzen.

Erhältlich ist dieses Ausgestaltungszubehör im Direktvertrieb (<https://www.archistories-shop.com>) oder über den Vertriebspartner 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>).

Zweiter Jim-Knopf-Teil angelaufen:

Kurz bevor die Kinos für mindestens vier Wochen wieder schließen mussten, ist dort der zweite Jim-Knopf-Film angelaufen. Schon der erste Teil der Realverfilmung von den Büchern Michael Endes wurde ein Kassenschlager.

Märklin hatte entsprechende Rechte der Filmgesellschaft erworben und eine Jim-Knopf-Startpackung mit der Filmlok Emma auf dem C-Gleis der Spur H0 vorgestellt. Offenbar erwies sich diese Form der Nachwuchswerbung als erfolgreich, denn zum Start von „Jim Knopf und die Wilde 13“ ist eine neue (Art.-Nr. 29199) auf dem Markt.

Sie enthält neben Gleisen und einem IR-Steuergerät wieder eine Nachbildung der Emma, Figuren von Lukas und Jim sowie ein nicht rollfähiges Modell von Molly, das in einem Bastkörbchen an die Rückseite von Emmas Führerhaus gebunden werden kann.

Stark nachgefragte Artitec-Modelle:

Wie auch der Krupp-Dolberg-Bagger, dessen erste Auflage schon restlos ausverkauft ist, erfreut sich auch das von Artitec als Dolberg-Kran (Art.-Nr. 322.024) bezeichnete Modell einer starken Nachfrage. Das rundum gelungene Modell dieses Baggers mit langem Kranausleger können wir heute endlich unseren Lesern vorstellen, nachdem wir bei der ersten Auslieferung nicht zum Zuge kommen konnten.



Der stark nachgefragte Dolberg-Kran (Art.-Nr. 322.024) von Artitec ist in zweiter Auflage nun wieder lieferbar. Von allen Seiten macht er auf der Anlage eine gute Figur.

Dies ist sicher ein deutlicher Beleg für die außergewöhnliche Detailtreue und Filigranität, mit der uns der niederländische Zubehörspezialist seit einigen Jahren immer wieder auf Neue erfreut. Auch dieses Modell und der bereits erwähnte Bagger (322.025) bilden da keine Ausnahme!

Beide gehörten sie zum typischen Bild nicht nur deutscher Baustellen bis in die siebziger Jahre. Trotzdem wurde dieses Fahrzeugsegment der Epoche III mehr als vier Jahrzehnte beharrlich ignoriert, bis Artitec zur Tat schritt.

Auch das erklärt sicher den beeindruckenden Erfolg dieser Modelle. Gerade der Bagger mit seinem Tieflöffel ist ein besonders nachhaltig in Erinnerung gebliebenes Relikt seiner Zeit. Deshalb nominieren wir das Modell für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Zubehör.

Neuer HOS-Tankcontainer doppelt im Einsatz:

HOS Modellbahntechnik hat rechtzeitig vor Weihnachten seine neuen Bertschi-Tankcontainer fertigstellen können. Sie werden mit freundlicher Genehmigung der Bertschi AG, Dörenäsch (Schweiz), gefertigt.

Lackiert werden sie mit Hilfe eines Spritzapparats in den originalen Farbtönen des Unternehmens. Das Gewicht dieser Wechselbehälter belastet die ziehende Lok mit lediglich 2 Gramm auch nicht in nennenswertem Umfang.



Rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft konnte Heinz O. Schramm die neuen Bertschi-Tankcontainer fertigstellen. Angeboten werden sie als Varianten mit Kasten Art.-Nr. TT10; rechts) und Längstragrahmen (TT11; links). Foto: HOS Modellbahntechnik

Das mitgelieferte Produktfoto zeigt beide Varianten als Kasten- (Art.-Nr. TT10) und Längstragrahmen (TT11) auf einem Märklin-Waggon und verrät die damit verbundene Formneuheit. Sie sind ab sofort bei Heinz O. Schramm (<http://hos-modellbahntechnik.de>) bestellbar.

Treue Kunden haben die neue Konstruktion gleich bemerkt, als der 1zu220-Shop seinen nächsten verkehrsroten Tragwagen Lgs 580 (49.346.51) der Epoche VI vorgestellt hat. Das von FR Freudenreich Feinwerktechnik in einer Auflage von 50 Exemplaren gefertigte Modell trägt wieder einen solchen Aufsatz von HOS Modellbahntechnik.

Hier kam der Kastentragrahmen grün lackiert zum Einsatz und beinhaltet einen Behälter, der gemäß Aufschrift Westheimer Wildschütz befördert. Waggon und dieser Tankcontainer sind nur zusammen beim 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) unter der genannten Artikelnummer erhältlich

Die Märklin-Auslieferungen der letzten Wochen:

Neben der Bahnmeisterdraisine KlV 20 (Art.-Nr. 88025), die wir in dieser Ausgabe ausführlich vorstellen, sind mit dem näher rückenden Weihnachtsfest weitere Neuheiten von Märklin ausgeliefert worden. Darunter ist auch die Wagenpackung USA (82498), die Märklin als Ergänzung zu ihren EMD GP38-2 gedacht hat.

Für die Irritationen bei ihrer Ankündigung hatte die Schnellzuglok der Baureihe 103 gesorgt. Nun kann sich jeder davon überzeugen, dass das von einem Glockenankermotor angetriebene Modell (88545) als Bundesbahn-Exemplar beschriftet ist. Zur Produktfarbe Orientrot passen natürlich auch nur Einholmstromabnehmer, was ebenso für das Modell gilt.

Für eine höhere Zugkraft wurde diese Auflage mit einem Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff bestückt, zum Standard gehören aber auch fahrtrichtungsabhängiges, warmweißes LED-Spitzenlicht, Klarsichteinsätze in den Dachfenstern und eine Maschinenraumbelichtung.

Einzel verkauft werden die nun an die Händler verteilten Bierwagen „Reichelbräu“ (86396), „Mönchshofbräu“ (86397) und „Sandlerbräu“ (863998) auf Basis der Zeichnungen zum früheren G 10. Die drei Wagen wurden vor einigen Jahren als Dreierpackung angeboten.



Am längsten auf der Mini-Club-Rückstandsliste stand die V 80 (Art.-Nr. 88803), das Insider-Clubmodell 2017. Jetzt ist sie endlich ausgeliefert worden und besticht durch ein ansprechendes Erscheinungsbild und extrem ruhige Laufeigenschaften. Ein Testbericht folgt in der nächsten Ausgabe.

Lange auf der Rückstandsliste stand die Baureihe V 80 (88803), die das Insider-Modell 2017 war. Auch sie hat jetzt den Weg zu den Kunden angetreten und sorgt dort für Begeisterung. Das lauffruhige, kontaktsichere und im Gesamtbild bestens gelungene Modell stellen wir in der nächsten Ausgabe im Rahmen eines Testberichts ausführlich vor.

Neu im Handel von Micro-Trains:

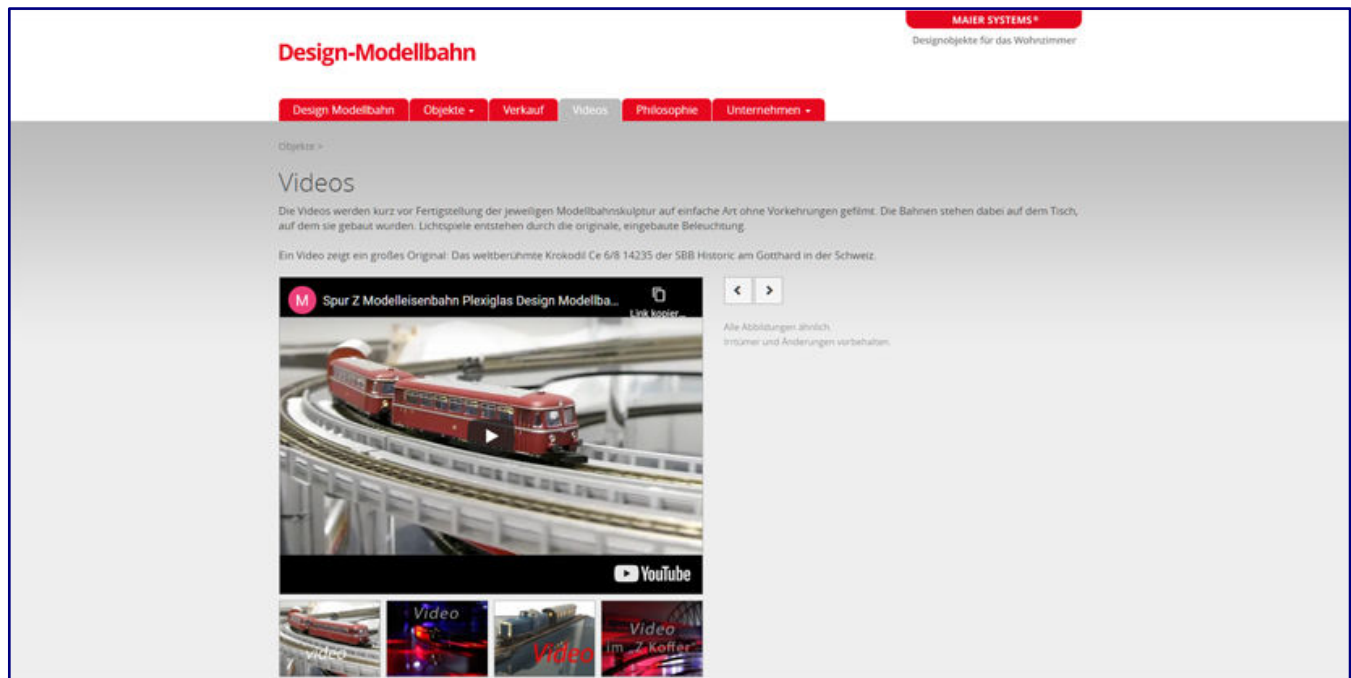
Der US-amerikanische Hersteller Micro-Trains hat gedeckte 40-Fuß-Wagen mit einfacher Schiebetür gleich sechsfach ausgeliefert, wobei alle Modelle eine braune Lackierung tragen. Mit je zwei Betriebsnummern sind sie für die staatliche Canadian National (Art.-Nrn. 503 00 211 / 212), die Pennsylvania (503 00 231 / 232) und die Southern Pacific (503 00 241 / 242) unterwegs.

Erhältlich sind MTL-Produkte in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>).

Modellbahnskulpturen in neuem Gewand:

Aurelius Maier ist ein geschickter Handwerker und Künstler unter den Anbietern von fertigen Anlagen. Seine Objekte sind häufig Unikate, immer aber etwas Besonderes. Sein Ziel ist nicht das perfekte Abbild einer Landschaft, sondern ein stilvolles Kunstwerk, das den Wohnraum bereichert und um eine Modellbahn ergänzt.

Unter seiner Marke Design-Modellbahn (<https://www.design-modellbahn.de>) hat er nun seinen Internetauftritt überarbeitet und neugestaltet. Wer sich für die kunstvollen Arrangements interessiert, kann die Modellbahnskulpturen dort nun auch in bewegten Bildern, untermalt von besinnlicher Musik, in Bewegung erleben.



Auf den neugestalteten Firmenseiten von Aurelius Maier sind auch einladende Videos eingebettet, die seine Acrylglas-Installationen, von ansprechender Begleitmusik untermalt, in Bewegung zeigen. Seitengestaltung: Design-Modellbahn

Besonders auf diesem Wege wird schnell deutlich, welche verblüffenden Effekte und Blickwinkel diese einmaligen Objekte bieten, die einen modern gestalteten Raum oder ein Büro sicher stilvoll bereichern.

Neuer Schüttgutwagen für US-Freunde:

Am weiß aufgedruckten Ford-Logo ist dieser Waggon leicht zu erkennen: WDW Full Throttle hat den werkseigenen 33-Fuß-Schüttgutwagen mit außenliegenden Kastenstreben und zwei Auslasstrichtern in schwarzer Lackierung als Doppelpackung (Art.-Nr. FT-2048-2) ausgeliefert.

Ausgestattet sind die Modelle mit Bettendorf-Drehgestellen, Metallrädern und hauseigenen Kupplungen, passend zum in Nordamerika üblichen Standard. Erhältlich sind die Modelle in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>).

Aktuelles von Küpper aus Aachen:

Die Spezialisten von Spur Z Ladegut Josephine Küpper (<https://spur-z-ladegut.de>) aus Aachen weisen zur startenden Modellbahnsaison auf ihr umfangreiches Angebot an gebrauchten Güterwagenmodellen von Märklin hin. Wer Ganzzüge nachbilden möchte, ist hier sicher an der richtigen Adresse – natürlich immer, solange der Vorrat reicht. Auch das passende Ladegut gibt es hier wie immer aus einer Hand!

Neues von Sondermodelle Z:

Die Kleinserienspezialisten von SMZ aus Wien haben den einteiligen Diesellokomotivwagen 627 001-1 der DB in seiner Umbauform ausgeliefert. Wie sein Vorbild ab 1982 besitzen die Modelle reguläre Zug- und Stoßeinrichtungen und können so auch einen zusätzlichen Reisezugwagen (Kurswagen) oder einen Güterwagen mit Stückgut anhängen.

Erhältlich war die zehn Exemplare umfassende Auflage, die wir im Frühjahr an dieser Stelle bei ausreichender Nachfrage zur Vorbestellung angekündigt hatten, in Analog- und verschiedenen Digitalausstattungen. Das auf unserem Foto gezeigte Exemplar mit der Seriennummer 4/10 hat auf

Bestellerwunsch die Scharfenbergkupplung erhalten, mit der das Fahrzeug 1974 an die Bundesbahn abgeliefert worden war.



Sondermodelle Z hat inzwischen mit dem 627 001-1 eine weitere Auflage der 1974 als möglicher Schienenbusnachfolger in Dienst gestellten Baureihe ausgeliefert. Ausgestattet sind diese jüngsten Modelle gemäß der Umbauversion von 1982 mit Regelzug- und -stoßeinrichtungen. Nur dieses Exemplar erhielt auf Kundenwunsch die Scharfenbergkupplung der ersten Auflage.

Als Formneuheit für 2021 hat SMZ (<http://www.sondermodellez.eu>) vor wenigen Tagen den Akkutriebwagen der Baureihe 515 angekündigt, der vor allem im Ruhrgebiet auch als „Steckdosen-IC“ bekannt geworden ist.



Bekannt gut verspricht auch die frisch angekündigte Baureihe 515 zu werden. Der von der Bundesbahn eingesetzte Akkutriebwagen stellt aber besondere Anforderungen wegen seiner geringen Bauhöhe: Eine digitale Premiumausführung mit Betriebsgeräuschen ist vorläufig noch nicht in Sicht. Fotos: Sondermodelle Z

Dieses Modell des nach RAL 3004 purpurroten 515 556-9 ist eine komplette Neuentwicklung, bei der auf exakte Maßstäblichkeit Wert gelegt wird. Ein Drehgestell wird von einem wartungsfreien Glockenankermotor angetrieben. Standardkupplungen an beiden Enden erlauben es, auch bei diesem Fahrzeug zusätzliche Wagen anzuhängen.

Die Analogversion ist mit einer Next18-Schnittstelle versehen und zeigt fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel Weiß/Rot sowie eine Innenbeleuchtung. Bei Digitalversionen sind diese Funktionen schaltbar, an einer Premiumausführung mit Betriebsgeräuschen wird allerdings noch gearbeitet. In der Erstauflage muss wegen der geringen Bauhöhe darauf (noch) verzichtet werden.

Neue Saison für den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt:

Auch wenn die Weihnachtsmärkte quer durchs Land ausfallen, wird der kleinste Weihnachtsbaum der Welt auch in diesem Jahr wieder im Schaufenster der Galerie Lamers (<https://www.galerielamers.de>) in Dortmund (Kleppingstraße 8) zu sehen sein.

Auf Dortmunds Flaniermeile in Nähe der Reinoldikirche ist kein Gedränge zu befürchten, weshalb Besucher bei Einhalten der Abstandsregeln gefahrlos den nur 14 mm hohen und schön geschmückten Winzling bewundern können.



Seit April 2007 gehört der Weltrekord des kleinsten Weihnachtsbaums der Welt zur Spurweite Z. Alle Versuche, diese Weltbestleistung zu schlagen, sind bislang an den strengen Vorgaben des Regelwerks seitens des Buchs der alternativen Rekorde gescheitert.

Da zuvor einige Medien- und Drehanfragen aus dem In- und Ausland zu bedienen waren, beginnt die Saison dieses Jahr knapp eine Woche später als üblich, wurde aber auch um einige Tage nach hinten verlängert. Zu sehen ist der vom Buch der alternativen Rekorde anerkannte Weltrekordhalter ab dem ersten Adventssonntag (29. November 2020) exakt einen Monat lang bis zum 29. Dezember 2020 rund um die Uhr.

Nicht mehr aufholbare Engpässe bei Märklin:

Die Wirtschaftszeitung Handelsblatt berichtete am 19. November 2020 von Lieferschwierigkeiten bei Märklin. Wie auch wir beobachten, erfahren Modellbahnen unter den Einschränkungen der Pandemie wieder eine stärkere Zuwendung.

Dies führt zu gestiegener Nachfrage bei vielen Modellbahnhändlern nach Rollmaterial und Zubehörprodukten. Dem gegenüberstehen aber Probleme, die durch die Einschränkungen und Folgen der Krankheitswellen verursacht wurden und werden.

So wird Märklins geschäftsführender Gesellschafter Florian Sieber im genannten Artikel wie folgt zitiert: „Wir können die Neuheiten nicht in der Größenordnung liefern, wie wir das geplant hatten.“ Tatsächlich musste das Werk in Győr im Frühjahr für zwei Monate geschlossen werden, was im Werksverbund auch Auswirkungen auf den Standort Göppingen hatte.

Kurzarbeit und der verstärkte Einsatz mobilen Arbeitens waren die Maßnahmen, mit denen die Ausfälle und Folgen unter Kontrolle gehalten werden sollten. Weitgehend ist das gelungen und verlief für die Kunden größtenteils geräuschlos. Doch in den letzten Wochen machen Märklin auch Krankheitsausfälle in der Produktion verstärkt zu schaffen, denn das Weihnachtsgeschäft ist längst angelaufen.

So ließen sich die Rückstände bis heute nicht aufholen. Auch die Bereiche der Auslieferungen und des Kundendienstes sind nach unserem Eindruck betroffen. Deshalb appellieren wir an alle Leserinnen und Lesern, hier Nachsicht zu üben und sich geduldig zu zeigen, wenn es aktuell zu längeren Reaktions- und Bearbeitungszeiten kommt.

Neue Formen und Ausführungen bei NoBa-Modelle:

Heiter weiter geht es sogar im November bei NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>). Hier sind weitere Ausführungen und Varianten bekannter Modelle hinzugekommen, aber auch komplette Neukonstruktionen. So werden in diesem Monat unter anderem Straßenbahnfreunde bedient:

Beschreibung / Modell

Art.-Nr.

Gelenktriebwagen GT4, rollfähig
Gelenktriebwagen GT4, rollfähig
Gelenktriebwagen GT4

5703.1RF
5703.1R
5703R



Der rollfähige Gelenktriebwagen GT4 (Art.-Nr. 5703.RF) ist hier in den klassischen Farben der Stuttgarter Straßenbahnen zu sehen.
Foto: NoBa-Modelle

Auf unseren Vorschlag mit Blick auf einen bereits angebotenen Geisterwagen geht eine weitere Neuheit zurück, deren Vorbild von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für den Transport edler Pferde auch

in Personenzügen konstruiert wurde. Der Güterwagen besaß Drehgestelle, war für eine ausreichend hohe Höchstgeschwindigkeit zugelassen und gelangte sogar noch in den Bestand der DB:

Stallungswagen GGvwehs 5312R

Bei den neuen Automodellen sind Gestaltungsausführungen, Formvarianten und völlig neue Fahrzeuge hinzugekommen:

Büssing 8000 Möbelwagen mit Anhänger	6922R
Büssing 8000 Möbelwagen	6373R
2-Achs-Anhänger Möbelwagen	6374R
Büssing 8000 Tankwagen	6370RF
2-achs-Anhänger	6371RF
2-achs-Anhänger	6371R



Möbelwagen Büssing 8000 mit Anhänger (6922R)
Foto: NoBa-Modelle

Magirus 230D 22 FS, 6x4 mit 2achs Auflieger und Plane	6921RF
Magirus 230D 22 FS, 6x4 mit 2-Achs-Auflieger	6921R
Sattelzugmaschine Magirus 230D 22 FS, 6x4	6015R

VW Käfer als Polizeifahrzeug beleuchtet 9046



Der Magirus 230D 22 FS mit zweiachsrigem Pritsche-Plane-Auflieger wird auch als Resin-Fertigmodell (6921RF) angeboten. Foto: NoBa-Modelle

Die Artikelnummernweiterung um den Buchstaben R verweist stets auf den Werkstoff Resin (sonst PLA-Druck), ein zusätzliches F kennzeichnet Fertigmodelle, die ab Werk auch schon eine komplette Lackierung erhalten haben.

Und hier die Neuauslieferungen von AZL:

Auch im November liegt der Schwerpunkt der Auslieferungen auf denselben Lokomotiven- und Wagentypen wie im letzten Vierteljahr. Dank der großen Vielfalt an Bahngesellschaften dauert es halt eine längere Zeit, bis alle Kunden mit ihren Wunschmodell bedient werden können.



So fährt die EMD GP38-2 nun mit einem aus der ersten Auflage bekannten Gehäuse, aber dem neuen Fahrwerk aus diesem

Die EMD GP38-2 der BN (Art.-Nr. 62502-4R) ist eine Wiederauflage mit neuem Fahrwerk. Foto: AZL / Ztrack



Die ALCO RS-3 ist in den Ausführungen für die Milwaukee Road (63307-1; Bild oben) und die Canadian National (63316-1; Bild unten) erschienen.
Fotos: AZL / Ztrack

Jahr vor. Beschriftet ist sie dann in vier Nummernausführungen für die Burlington Northern in deren typischem Grün (Art.-Nrn. 62502-1R bis -4R).

Die ALCO RS-3 rollt hingegen nun in Schwarz-Orange an und ist dann für die einstige Milwaukee Road (63307-1 bis -3) beschriftet. Eine zweite, olivgrüne Ausführung mit gelben Kontrastflächen trägt die Anschriften der staatlichen Canadian National (63316-1 bis -3).

Wiederaufgelegt wurden die fünfteiligen Containertragwagen Gunderson MAXI-I von TTX, vermietet an die Southern Pacific (906501-2S bis -4S). Sie sind nun mit 40-Fuß-Containern von Sea Land beladen.

Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter folgender Adresse: <https://www.americanzline.com>.

Neue Weihnachtskampagne gestartet:

Märklin hat sich auch dieses Jahr wieder eine Weihnachtskampagne einfallen lassen, deren zentrales Element ein kurzer Werbefilm ist. Dieses Mal beschäftigt er sich mit der Frage, was zu Weihnachten wirklich wichtig ist und greift dafür auch zu sehr provokativen Elementen.

Die Märklin-Eisenbahn gehört natürlich zu den unverzichtbaren Bestandteilen eines gelungenen Fests und so werden die beiden im Film gezeigten Startpackungen auch wieder in der weiteren Nachwuchsakquise eingesetzt.

In einem ersten Fazit ist Märklin froh über eine 40 % höhere Resonanz und Betrachterzahl zum Vorjahreszeitpunkt. Auch die Zahl der über die Seitenplattform (<https://www.maerklin.de/weihnachten20>) registrierten Kunden habe um 13 % zugelegt. Gezielt werden die Plattformen Youtube und Facebook für diese Kampagne eingesetzt.

Wer sich den neuen Kampagnenfilm „Ohne Märklin, ohne mich“ anschauen möchte, der findet ihn unter folgender Seitenadresse: <https://www.youtube.com/watch?v=qo-Rdk0cO74>.

Der Trainini Fotokalender 2021 steht bereit:

Seit dem 11. November ist es wieder Zeit, den neuen **Trainini Fotokalender 2021** herunterzuladen und bis zum Format DIN A3 quer auszudrucken. Als Titelbild wurde das Insider-Club-Modell 2019 gewählt, das zusammen mit dem Behelfspackwagen MDyg 986 von Ratimo-Z auf der Oberen Ruhrtalbahn eine perfekte Kulisse vorfindet.

Bei den zwölf Monatsmotiven haben wir wieder versucht, möglichst viele Traktionsarten, Epochen und Nationen zu berücksichtigen. In identischer Ausführung, aber den US-Feiertagen voreingetragen, bieten wir in auch den **Trainini Photo Calendar 2021** an.

Trainini Fotokalender 2021

Praxismagazin für Spurweite Z



Wenn Ihnen das Ergebnis gefällt und unser Kalender in möglichst vielen Räumen aufgehängt wird, dann hat sich auch diese Arbeit wieder gelohnt. Beide Ausführungen finden Sie als PDF-Dateien auf unseren Seiten (<https://www.trainini.de> und <https://www.trainini.eu>).

Neuer Termin für die Spielwarenmesse:

Mittlerweile steht ein neuer Termin für die Spielwarenmesse. Angepasst an die sommerliche Jahreszeit soll sie unter dem Namen „Spielwarenmesse 2021 Summer Edition“ vom 20. bis zum 24. Juli 2021 auf dem Nürnberger Messegelände stattfinden.

Mit diesem Termin verschieben sich die Wochentage der Welt-Leitmesse um einen Tag nach vorne, womit sie von Dienstag bis Samstag ausgetragen wird. Nach wie vor unklar ist, ob die Modellbahnbranche an dieser Ausstellung teilnehmen wird. Zumindest Märklin hat bereits an seine Händler verlauten lassen, im Januar 2021 die Frühjahrsneuheiten vorstellen zu wollen.

Insider-Club-Modelle 2021 vorgestellt:

Kurz vor Redaktionsschluss hat Märklin die Insider-Club-Modelle für das Jahr 2021 bekanntgegeben. Für die Spurweite Z wird als komplette Neukonstruktion die Doppel-Diesellokomotive V 188 001 a/b der DB (Art.-Nr. 88150) umgesetzt.

Die purpurrote Lok wird in modernisierter Ausführung (Maybach-Motor) ohne Dachaufsatz, mit Pilzaufsatz des Auspuffs für das Webasto-Vorwärmgerät und vier Sandkästen je Lokseite umgesetzt. Beheimatet im Bw Gemünden (Main) gehört sie so in die Epoche IIIb.



Die gerade neu angekündigte V 188 001 a/b (Art.-Nr. 88150) verspricht wieder einige Superlativen. In der hier gezeigten Ausführung der Epoche IIIb bleibt sie aber den Mitgliedern des Insider-Clubs vorbehalten, denn es wird deren Jahresmodell 2021. Produktabbildung: Märklin

Mit Fahrwerken und Gehäusen aus Metall sowie Glockenankermotoren in beiden Lokhälften versprechen die per Kupplungsdeichsel fest verbundenen Teile zu wahren Kraftpaketen zu werden. Ihren schweren und zugkräftigen Vorbildern, die als Schublokomotiven und vor schweren Güterzügen auf der Spessartrampe unterwegs waren, stünden sie dann in keiner Weise nach.

Laut Produktbeschreibung erwartet die Käufer auch eine Maschinenraumnachbildung, die wahrscheinlich nicht nur per Druck angedeutet sein wird, weil dort auch eine Beleuchtung vorgesehen ist. Unklar ist noch die Beleuchtung der Fahrzeugenden, denn die Beschreibung spricht von mit LED realisierter, warmweißer Spitzenbeleuchtung, während die Piktogramme auch ein mit der Fahrtrichtung wechselndes Schlusslicht anzeigen.

Bestellschluss für dieses außergewöhnliche und bereits nach zwei Tagen mit hohen Vorbestellzahlen belegte Modell ist der 28. Februar 2021.

Internationaler Tag der Modelleisenbahn:

Wir hoffen, dass der 2. Dezember 2020 bei unseren Lesern im Kalender bereits angekreidet ist: Dann ist nämlich wieder der Internationale Tag der Modelleisenbahn (<https://www.tag-der-modelleisenbahn.de>). Bedingt durch die Einschränkungen der Virus-Pandemie wird dieses Jahr aber wohl (fast) alles anders sein.

Unter den Hobbytreibenden ist die Modellbahn lebendig wie selten zuvor, doch nach außen sind wir nicht wahrnehmbar. Es fehlen Anlagen in Schaufenstern guter Innenstadtlagen, die Herbst- und Spielmessen und nicht zuletzt die vielen Ausstellungen der Modellbahnvereine!



Deshalb starten wir auch einen Aufruf an unsere Leser, ein Lebenszeichen des wohl schönsten Hobbys der Welt nach draußen zu senden – gleich, welche Spurweite sie auch frönen mögen! Nutzen Sie die verbleibenden Tage, um sich etwas einfallen zu lassen, dass virtuell präsentiert und um die Welt getragen werden kann.

Damit es möglichst viele Menschen erfahren, nutzen Sie gerne auch soziale Medien und die Anmeldeseite für das Einreichen von Aktionen. Den Link zu den Aktionsseiten des Modellbahn-Feiertags haben wir oben bereits genannt.

Eine Konstante gibt es glücklicherweise aber auch in diesen wirren Zeiten: ein Gewinnspiel. Um teilzunehmen und vielleicht einen der attraktiven Preise zu gewinnen, bedarf es nur einer Antwort auf eine nicht allzu schwere Frage. Auf der Aktionsseite ist alles zu finden, was Teilnahmewillige wissen müssen.

Angekündigte Beigabe vom 1zu220-Shop:

Bei Bestellung des recht hochpreisigen Insidermodells 2021 gibt der 1zu220-Shop ein Modell des Frontlenkers Krupp 980 und eines dreiachsigen Pritsche-Plane-Anhängers als kostenlose Beigabe dazu, wenn die Doppel-Lok dort bestellt wird. Dies teilte uns Geschäftsführer Jörg Erkel zum Redaktionsschluss mit.



Als Beigabe zum Insidermodell 2021 gewährt der 1zu220-Shop dieses von Wespe hergestellte Modell des Frontlenkers Krupp 980.

Das blau-rote Lkw-Modell setzt eine erst zwei Jahre alte Tradition fort, die bei den Kunden viel Anklang fand. Der Anhänger ist eine sinnvolle Ergänzung zum Lastwagen Krupp SW 80 Titan, der die Beigabe zur Baureihe 41 Öl bildet, die als Insider-Modell 2020 in Kürze erwartet wird.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <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.