

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Die Urahnin der Dieseltraktion

Schmuckstück Drachenstein
Mercedes-Benz-Feuerwehren

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

noch nie war es für mich so schwer, ein paar geeignete Worte zur Einleitung unserer aktuellen Ausgabe zu finden. Alle haben wir eins gemein, die Sehnsucht nach einem normalen Leben.

Dies wird uns jedoch durch den SARS-CoV-2-Virus verwehrt. Ich kann nur weiter an alle Menschen appellieren, mit Bedacht und reiner Selbstbeherrschung die nächsten Monate zu beschreiten. Wie bereits im Sommer erwähnt, Egoismus, Leugnen und Ignorieren eignen sich nicht, um diese Seuche einzudämmen, zu bekämpfen und irgendwann zu besiegen.

Sie werden es vielleicht nicht glauben, aber ein wenig hat meine 83-jährige Mutter an diesem Vorwort mitgewirkt. Es ist immer höchst interessant, wie diese Generation schon manche Krisen bewältigt hat - mit weit weniger Technologie und Wissen.

Im Gespräch ging es um das Thema, das in diesem **Trainini®** näher betrachtet wird: die V 80. In ihren Erinnerungen gab es die Geschichte, dass im Spätherbst 1951 eine leuchtendrote und nagelneue Lokomotive „drüben“ im Ausbesserungswerk Opladen stand. Mein damals 17-jähriger Vater und mein Großvater, beide Bundesbahner, pilgerten wie viele andere Kollegen ins Werk, um den Neuling zu bestaunen und zu berühren!

Die V 80 006 muss ein Sinnbild für bessere Zeiten gewesen sein, nach den vielen Jahren der Entbehrung. Leider habe ich die V 80 006 nie zu Gesicht bekommen, aber immerhin stand ich 37 Jahre später mit meinem Vater an fast der gleichen Stelle und wir betrachteten den ersten vom Werk angelieferten ICE-1-Triebkopf.

Bleiben wir bei dem Thema Vater und Sohn. Gerade in der Vorweihnachtszeit kommen bei uns Modellbahnern so manche Erinnerungen aus der Kindheit wieder ans Tageslicht. Wie oft haben mein Vater und ich in Bayern verschiedene Betriebswerke und ganz besondere Strecken besichtigt.

Jahrzehnte später erblickte ich auf einer Ausstellung erstmals eine ganz besondere Modellbahnanlage im Maßstab 1:220 und war fasziniert. Kurzerhand hatte ich mir einen Stuhl besorgt und in Ruhe die Szenerie betrachtet. Hier hat Harald Hieber mit seinem „Drachenstein“ wirklich einen Treffer gelandet, Umsetzung und Charakter der Anlage entführten mich gedanklich in die Zeit unserer damaligen Reisen. Es ist doch das höchste Ziel für jeden, mit seinem Werk Emotionen beim Betrachter zu wecken.

Das ist nun die letzte Ausgabe des Jahrgangs 2020, im Namen der gesamten Redaktion und aller Mitwirkenden von **Trainini®** wünschen wir Ihnen in diesen schwierigen Zeiten ein stilles, aber trotzdem frohes Weihnachtsfest sowie einen ruhigen Jahreswechsel.

Wo immer auf der Welt diese Zeilen auch gelesen werden, bitte bewahren Sie ihre Gesundheit und die Ihrer Mitmenschen!

Her-Z-lich,

Dirk Kuhlmann



Dirk Kuhlmann
Redakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Der Sternenhimmel..... 4
Wegbereiterin der Spur Z?.....26

Vorbild

Unwichtig und doch bedeutend.....40

Gestaltung

Die unendliche Geschichte.....57

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Gute Sterne auf allen Straßen.....72
Schritt für Schritt zum Erfolg.....74

Aktuelles

Eine Zeit zum Vergessen77
Zetties und Trainini im Dialog.....81

Impressum96

Wir danken Peter Pfister und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. Dezember 2020

Titelbild:

In ihren frühen Betriebsjahren ist V 80 008 noch der Stolz der Bundesbahn. Zum Einsatz kommt sie häufig vor Eil- und Personenzügen auf nichtelektrifizierten Hauptbahnen, doch auch auf Nebenbahnen im Großraum Frankfurt (Main) ist sie zu Hause.

Mercedes-Löschfahrzeuge Der Sternhimmel

Auch ein Modellbahnmagazin kommt nicht ohne etwas Autogeschichte aus. Feuerwehrfahrzeuge bilden hier ein wichtiges Element für die Anlagengestaltung. Zwei von ihnen möchten wir heute ins Blickfeld rücken, dazu schweifen wir auch auf zwei enge Verwandte ab. Doch alle vier haben sie eines gemeinsam: Sie tragen einen Stern.

Die wunderschöne Feuerwache Kallental (Art.-Nr. 401191) von Archistories, die als Auftragsarbeit exklusiv beim 1zu220-Shop zu beziehen ist, lädt zum Träumen ein. Ein Magirus-Löschfahrzeug kann jeder Bestellung hinzugefügt werden, doch das bildet nur einen Teil der Feuerwehr-Welt ab.

Über sechs Jahrzehnte waren beinahe nur zwei Arten von Löschfahrzeugen bekannt: eben Magirus-Deutz, wo Fahrwerk und Aufbau aus einer Hand stammten und ein Duo aus Mercedes-Benz und Metz. Ein Metz-Aufbau saß (fast) immer auf einem Fahrwerk der Marke Mercedes-Benz.



Das Thema Feuerwehr hatte schon immer seine modellbahnerischen Reize. Und seitdem es von Archistories zwei zeitgemäße und besonders schöne Feuerwachen, lohnt sich eine Umsetzung im Maßstab 1:220 erst recht.

Diese enge Verbindung war vertraglich geregelt und geht bis ins Jahr 1923 zurück. Auch nach der Fusion der einst selbstständigen Unternehmen Daimler und Benz hatte sie Bestand und wurde sogar noch enger vereinbart.

Der Vertrag sah vor, dass Metz keinen eigenen Fahrgestelle bauen und seine Aufbauten nicht an andere Autohersteller liefern durfte. Feuerlöschfahrzeuge durften von Metz nur auf ein Chassis aus dem Hause Daimler-Benz aufgebaut werden. Daimler-Benz durfte seinerseits nur Metz für die Aufbauten heranziehen und keine Feuerlöschpumpen mehr bauen. Dadurch waren nur noch Metz-Pumpen Vertragsware.

Auf diese enge und andere Marktteilnehmer ausschließende Kooperation geht es zurück, dass Löschfahrzeuge aus dem Hause Mercedes-Benz rund sechzig Jahre lang wie selbstverständlich einen Metz-Aufbau besaßen und nicht anders denkbar waren.

Mag es eine geschichtliche Besonderheit sein, als sinnvoll oder marktmanipulierend wahrgenommen werden, für jeden wird die Bewertung anders ausfallen – doch es ist eine Kombination, die zeitprägend war und in der Spurweite Z kaum eine Rolle gespielt hat.

Straßenfahrzeuge gehören zur Modellbahn und die Feuerwehr spielt dort eigentlich eine besonders auffällige Rolle: Mal laden ihre Fahrzeuge zum Ausstatten mit Blinkeffekten ein, anderswo löschen sie qualmende Dachstühle. Allein ihre rote Farbe zieht schon Aufmerksamkeit auf sich.



Magirus-Deutz bot sowohl Fahrwerk als auch Aufbau aus eigener Produktion an und war damit zweiter großer Anbieter neben dem Duo Mercedes-Benz/Metz. Foto: Jörg Erkel

Für uns war das wie eine Einladung, mal im etwas ausgedünnten Programm der letzten Jahre zu stöbern und zu schauen, ob wir das Duo Mercedes-Metz nicht auch in Szene setzen können, nachdem wir dem Magirus-LF vom 1zu220-Shop schon vor einigen Jahren auf unserem Hochsommer-Diorama eine Kulisse geboten haben.

Und so viel sei verraten: Wir sind fündig geworden und möchten im Folgenden ein klein wenig deutsche Automobilgeschichte erzählen.

Mercedes-Benz L 1500

Zunächst betrachten wir den leichten Lastkraftwagen Mercedes-Benz L 1500, bei dem die Zahl für die zulässige Nutzlast in Kilogramm steht. Er stellte eine aufgelastete Version des L 1100 aus dem Jahr 1936 dar und wurde vor allem für die Wehrmacht gebaut – quasi ein Kriegskind. Fast 9.000 Exemplare entstanden zwischen 1941 und 1944.



Markant für den Mercedes-Benz L 1500 und andere Modelle seiner Zeit war der große Stern im Kühler, im Falle eines Ölmotors noch ergänzt um den Hinweis „Diesel“ im unteren Bogen. Entsprechend haben wir dies für unsere Miniatur dieses LF 8, Im Bild ein Exemplar der freiwilligen Feuerwehr Lich aus dem Baujahr 1942, zur Vorlage genommen. Foto: Cherubino (CC-BY-SA-3.0)

Zwei Varianten standen zur Auswahl: hinterradgetrieben als L 1500 S und mit Allradantrieb als L 1500 A. Die Allradvariante überwog mit rund 4.900 gebauten Einheiten und hatte größere Bodenfreiheit und eine um 180 kg gesteigerte Nutzlast (1.680 statt 1.500 kg). Aufgebaut waren Lkw damals auf einem Leiterrahmen.

Viele der 4.090 gebauten Fahrzeuge des Typs L 1500 S, die die Kriegereignisse überstanden, fuhren auch nach 1945 noch als Feuerwehrfahrzeug. Den Aufbau für dieses leichte Löschgruppenfahrzeug (LLG) hatte Metz geliefert. Ab 1943 wurde diese Feuerwehrfahrzeugklasse als LF 8 geführt. Hier entstand die größte Serie baugleicher Feuerwehrautos, die jemals in Deutschland produziert wurde.

Etwa 3.650 Exemplare sollen bis zur Produktionseinstellung im Sommer 1944 in Feuerwehrausführung gefertigt worden sein. Davon erhielten 2.660 ihren Aufbau direkt bei Daimler-Benz und damit ganz sicher einen von Metz, während die übrigen Einheiten in anderen Werken des damaligen Einflussgebiets fertiggestellt wurden.

Ein Nachteil dieses leichten Fahrzeugs war seine geringe Nutzlast. Sie erlaubte es nicht, dass die Tragkraftspritze (TS) mit Zubehör auf dem Fahrzeug selbst verladen werden konnte. Für sie musste ein sogenannter Tragkraftspritzenanhänger (TSA) mitgeführt werden, womit das für damalige Verhältnisse gut motorisierte LF aber keine Zugkraftprobleme hatte.



Grundiert trafen die von Michael Hering konstruierten und selbstausgedruckten Modelle des LF 8 auf Basis Mercedes-Benz L 1500 (links) und eines dazu passenden Tragkraftspritzenanhängers (rechts) bei uns ein.

Michael Hering aus Wilhelmshaven hat sich diese Kombination ausgesucht, um sie im Maßstab 1:220 nachzubilden. Konstruiert hat er sie mittels CAD am Rechner und das LF samt eines Tragkraftspritzenanhängers auf seinem eigenen 3D-Drucker ausgegeben.

Wir haben je ein mit Grundierung versehenes Modell erhalten und fertiggestellt. Bestimmende Farbe ist natürlich das RAL 3000 Feuerrot, das in der Bundesrepublik das dunkle Grün der Ordnungspolizei des Dritten Reiches ablöste. Die Lackierung wurde mit Oesling-Modellbau-Farben gespritzt.

Kotflügel, Felgen und Stoßstangen waren damals Tiefschwarz (RAL 9005) abgesetzt, wofür Revell-Aqua-Color zum Einsatz kam. Seidenmatt (36302) ist der richtige Glanzgrad für diese Teile, mit dem wir auch die Türgriffe etwas abgesetzt haben.

Hin und her überlegt haben wir wegen des Kühlergrills. Bei Recherchen haben wir rote, schwarze und komplett verchromte Exemplare gefunden. Entschieden haben wir uns für die schwarze Ausführung, denn damals war es ein Nutz- und kein Museumsfahrzeug.

Die Reifen wurden matt (36108) mit dem Pinsel lackiert, während für die Fensterscheiben ein sehr dunkles Grau optimal ist, das später aber glänzen muss. Was noch fehlt, waren die verchromten Leisten im Grill und Scheinwerfer: Hier blieb „Metal Color ‚Chrom““ von Vallejo (77707) unser Favorit, weil dies schnell griffest auf trocknet.

Für die Baulichter hatte uns Heinz Wagner vom Modellbaukompass schon vor längerer Zeit mal eine dunkelblau-metallic-farbene Vallejo-Mischung zubereitet, die für diesen Zweck eines ausgeschalteten Einsatz-Blinklichts einfach perfekt wirkt.



Das fertig lackierte LF 8 hat seinen im 3D-Druck von Z-Doktor Modellbau erstellten Kühlerstern erhalten und wartet nun auf das Anbringen der Rufnummer tafeln von HOS Modellbahntechnik.

Mit diesem Arbeitsstand schien es an der Zeit, die auf Feuerwehr-Fahrzeugen aufgeklebten Tafeln zum Bekanntmachen des Notrufs 112, auch für das Modell vorzusehen. Die Schiebebilder, die wir hier mit Haftgrund und Weichmacher auftragen, stammen von HOS Modellbahntechnik und sind gut lesbar.

Der Kühlergrill verlangte noch nach einem großen Mercedes-Stern, wie er für dieses Fahrzeug einst typisch war. Zurückgreifen konnten wir auf die 3D-Drucke von Z-Doktor Modellbau, die bereits für unseren MB O 307 gedruckt waren, den wir ebenfalls in diesem Jahr vorgestellt haben.



Nach Abschluss aller anderen Lackier- und Beschriftungsarbeiten werden noch Scheinwerfergläser, Blaulichtkalotten und Fensterscheiben hochglänzend mit dem Pinsel versiegelt.

Anschließend stand dann das Versiegeln der Oberflächen und der Schiebebilder an. Dafür wurde wieder der Spritzgriffel ausgepackt und der seidenglänzende Acryl-Klarlack (83213) von Bergswerk ausprobiert – ausdrücklich mit einem sehr zufriedenstellenden Ergebnis!

Nach dem Trocknen rückte noch mal der Pinsel an, denn auf den Blaulichtern, Scheinwerfern und Scheiben musste Glasglanz her. Dies erreichten wir, indem ein hochglänzender Klarlack aufgetupft wurde, der eine zum Pinsel passende Viskosität haben sollte. Im Bestand hatten wir hier farblos-glänzende Aqua Color von Revell (36101).

Und schon war die erste Fahrzeug-Einheit fertig und konnte dem (Anlagen-)Betrieb übergeben werden. Die Einsatzzeit war beim Vorbild übrigens sehr lang. Wegen der großen Zuverlässigkeit standen einige dieser Löschfahrzeuge bis zu 40 Jahren im Einsatz freiwilliger Feuerwehren, bevor sie den Weg alten Eisens gingen oder museal aufgearbeitet wurden.

Mercedes-Benz L 3500

Der Mercedes-Benz L 3500 war die erste Stuttgarter Lkw-Neuentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg. Nachdem die Daimler-Benz AG im Zweiten Weltkrieg angeordnet bekam, die Produktion ihres L 3000 für die Wehrmacht zu Gunsten des Opel Blitz zu beenden, nahm sie dessen Fertigung nach Kriegsende auch nicht mehr auf.

Stattdessen fertigte sie ab 1945 zunächst noch den Opel Blitz auf Lizenzbasis als L 701 weiter, zumal die Produktionsstätten Opels deutlich stärker betroffen waren als das Mannheimer Daimler-Werk. Parallel leitete sie Entwicklungsarbeiten für ein Nachfolgemodell ein.



Vermutlich aus dem ersten Baujahr 1950 dürfte dieser allradgetriebene Mercedes-Benz LAF 3500 mit Metz-Aufbau aus Braunklage / Harz (Niedersachsen) stammen. Dafür sprechen die nur nach vorn gerichteten Blaulichter und vor allem die geteilte Frontscheibe, die für diesen Fahrzeugtyp nicht mehr üblich war. Foto: Bahnfreund (CC-BY-SA-4.0)

Bereits 1949 konnte der L 3250 vorgestellt, zwischen 1950 und 1954 lief die Serienfertigung des L 3500. Ab 1955 wurde der Langhauber als L 311 bezeichnet, ehe seine Fertigung 1961 endgültig ihr Ende fand.

Im gesamten Produktionszeitraum der Serienfahrzeuge entstanden auch Fahrgestelle für Feuerwehrgewerke unter der Bezeichnung L 3500 F mit Radständen von 3.600 und 4.200 mm, für Sonderaufbauten ab 1954 auch mit 4.830 mm.

War das Fahrwerk durch Leichtbau auf der Höhe der Zeit und der L 3500 im Verhältnis zum Gewicht gut motorisiert, bot er dem Fahrer leider keinen bequemen Arbeitsplatz. Der leistungsfähige und gegenüber früheren Aggregaten leichte Motor OM 312 (OM kennzeichnet Ölmotor) sollte für über 50 Jahre die Basis für Daimlers Dieselantriebe werden.



Dieser Mercedes-Benz L 3500 aus der Bauzeit zwischen 1950 und 1955 zeigt das gewohnte Erscheinungsbild des damals völlig neuen Führerhauses. Im Gegensatz zum Fahrwerk und der Leistung des Motors konnte es seine Fahrer aber wohl nie rundum überzeugen. Foto: Lothar Spurzem (CC-BY-SA-2.0-DE)

Das Führerhaus der L 3500 / L 311 war eng, bot keine Ablagemöglichkeiten und vor allem vermissten längere Menschen einen verstellbaren Sitz. Spätestens mit Erreichen der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre galten sie auch im eigenen Hause als veraltet.

Diesen Fahrzeugtyp als Tanklöschfahrzeug TLF 15 mit Metz-Aufbau gibt es beim 1zu220-Shop als dreiteiligen 3D-Druck-Bausatz (SH-5418403). Er besteht aus Fahrwerkunterteil, Mittelteil mit Kotflügeln und Innenbänken sowie Aufbau für zwei Exemplare.

Sinnvoll ergänzt wird dieser Bausatz mit den Ätzteilen für ein Westheimer-Löschfahrzeug (MM-9505), die auch Mikroschraube und -mutter für die Montage enthalten, und dem zugehörigen Schiebebildsatz (DP-002).

Wer beides zusätzlich erwirbt, kann das restaurierte und heute als Werbeträger aktive Fahrzeug bauen, um am Ende nicht zwei gleiche Löschfahrzeuge zu besitzen. So haben es auch wir gemacht und dazu noch einen Leiter-Satz (322.016) von Artitec zugekauft, um auch die früher auf den Fahrzeugendächern gesicherten Steck- und Holzleitern wiedergeben zu können.



Ein restaurierter Mercedes-Benz LF 3500 mit Metz-Aufbau ist heute als „Löschfahrzeug“ für die Westheimer-Brauerei im Einsatz. Dieses Werbeobjekt war die Vorlage für den Bausatz beim 1zu220-Shop, dem wir uns im Folgenden ebenfalls zuwenden werden. Foto: Jörg Erkel

Bevor es ans Arbeiten geht, baden wir stets alle aus dem 3D-Druck-Teile für mindestens fünf Minuten in 100-prozentigem Isopropylalkohol, um mögliche Resin-Reste auszuschwemmen und die Oberflächen zu entfetten.

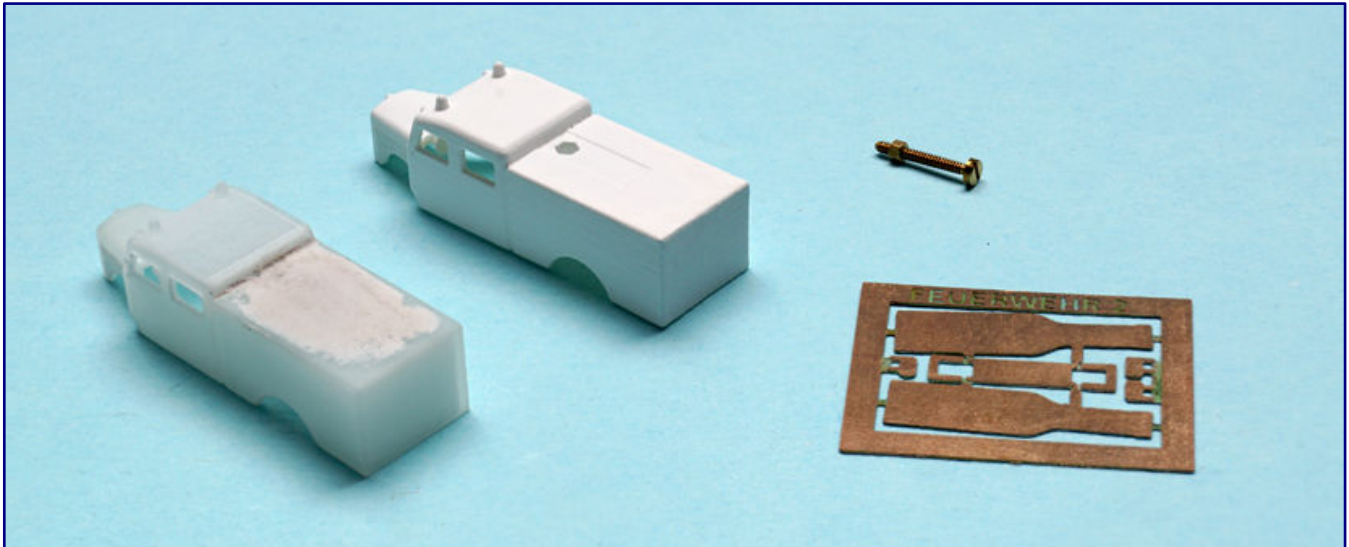
Die Kunststoffoberfläche wirkte in diesem Fall anschließend nicht mehr transparent. So würden sich die mitgelieferten Fensterteile auch nicht in die Modelle einbauen lassen, sofern der Blick ins Innere möglich bleiben sollte.

Nach dem Trocknen begannen am Westheimer-Fahrzeug bereits die Lackierarbeiten mit einem Spritzauftrag der PU-Grundierung „White Primer“ (SNR-401) von Badger, die gleich schon die passende Zielfarbe herstellt.

Sie kam auch beim Dachschild zum Einsatz, doch dieses war erst aus dem Ätzbogen zu trennen, zu biegen und an den Ecken und Verbindungen zusätzlich durch vorsichtiges Lötten zu verstärken. Damit das Lot gut in die Ritzen lief, half etwas Lötfett als Flussmittel.

Seine Reste sind anschließend mit einer alten Zahnbürste und Spülmittel abgewaschen worden. Damit die Grundierung auf dem blanken Metall besser haftet und auch, um es sicher zu entfetten, kam das Schaumschleif-Gel von Ndetail (Vertrieb über Bergswerk) zum Einsatz – ebenfalls mit Hilfe der Zahnbürste.

Auch die Fahrwerksmitteleile konnten für beide Fahrzeuge schon ihre Grundlackierung aufnehmen, wobei das Mittelteil des Westheimer-Fahrzeugs hier auch nach Weiß verlangt, während die Feuerwehr hier damals Schwarz trug. Schwarz war auch die Farbe beider Unterteile mit den Rädern.



Der Aufbau für das Westheimer-Fahrzeug (rechts) ist bereits weiß grundiert, am roten TLF 15 laufen zunächst noch Spachtelarbeiten (links). Der Dachaufsatz mit der liegenden Bierflasche (ganz rechts) wird aus einem Ätzbogen gefaltet und in den Ecken verlötet.

Am Aufbau standen beim später analog zum geschilderten L 1500 feuerrot lackierten Exemplar hingegen erst noch Spachtel- und Schleifarbeiten an. Die Fläche, in der das Werbeschild sonst eingesetzt würde und dort auch eine Mikromutter abdecken sollte, musste für die Gestaltung als TLF 15 plan werden.



Dies gelang mit Revell Plasto und feinem Schleifpapier auf einem kleinen Schleifklotz. Nachzubilden war anschließend eine flache Reling, die aus hartem Neusilberdraht mit 0,3 mm Stärke (606) von H0fine – zu beziehen direkt oder über Kuswa – passend zugeschnitten und gebogen wurde.

Eingesetzt und mit Bindulin-Sofortkleber-Gel fixiert wurden die Teile in selbst angebrachte Bohrungen an den Enden der Dachflächen.

So ausgerüstet, wirkte der Bausatz schon ganz anders. Während beim weißen Westheimer-Exemplar bereits die Schiebilder aufgebracht wurden, wurde deutlich, dass dem Löschfahrzeug die Klapptüren am Aufbau fehlen würden. Was also tun? Anzeichnen oder anritzen oder plastisch nachbauen?



Bild oben:
Die Querstabilisierungen der beiden Flaschentafeln liegen nur lose aneinander und sollten besser verlötet werden. Auch die Knickfalten erfahren dadurch eine höhere Stabilität.

Bild unten:
Mit Hilfe des Schaumschleif-Gels und einer alten Zahnbürste lässt sich das Ätzteil gut reinigen, entfetten und auch etwas anrauen, damit die Grundierung besser haftet.

Entschieden wurde zu Gunsten plastischer Nachbildungen. Dafür wurden die Maße von den Schiebebildern erhoben und am Fahrzeug noch mal abgeglichen. So ließen sie sich passgenau aus dünnen Polystyrolplatten von 0,13 mm Stärke (Evergreen; Vertrieb über Faller) schneiden und aufkleben.

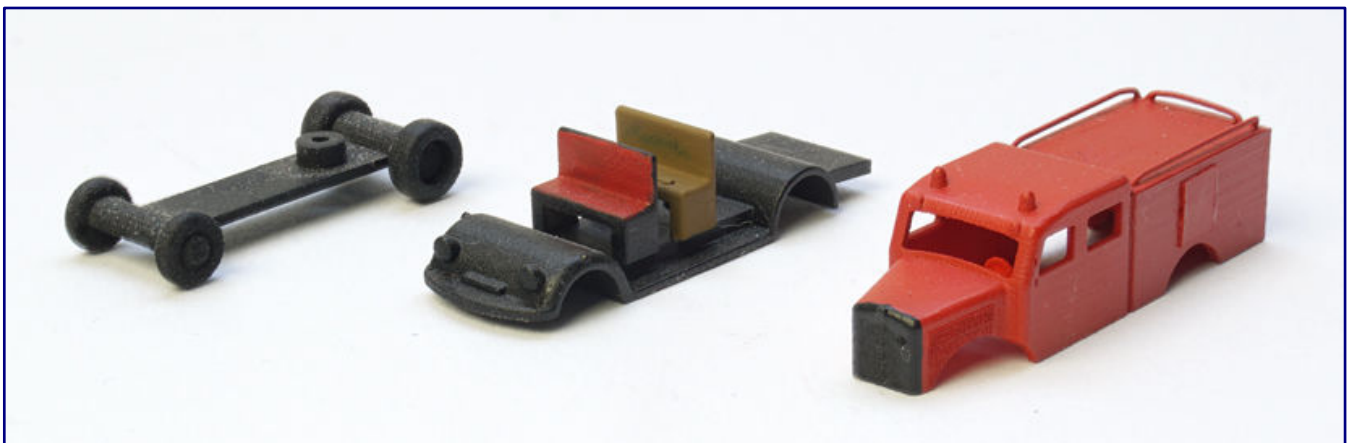


Bild oben:
Die Dachreling des noch aktiven Einsatzfahrzeugs entstand im Eigenbau aus feinem Neusilberdraht und wurde in passgenau angebrachten Bohrungen versenkt und eingeklebt. Die Klappen und Türen des Aufbaus haben wir mit dünnen Polystyrolstreifen nachgebildet.

Bild unten:
Nach dem Spritzlackieren des vorbereiteten Aufbaus und der beiden Fahrwerkteile, inklusive erster Nacharbeiten mit dem Pinsel, ist das rote TLF 15 ähnlich weit vorgeschritten wie sein Westheimer-Pendant. Nun warten die Schiegebilder aufs Anbringen.

Die vorbereiteten Schiegebilder hatten es derweil in sich. Ihre Trägerfolie ist sehr dünn und legte sich gut an. Nachteilig war allerdings, dass für die gesamte Aufbau- und Führerhausfläche nur eine einzige Folie vorgesehen war.

Es war kaum möglich, diese im Fensterbereich so zu beschneiden, dass diese Räume frei blieben und sie sonst überall so zum Liegen kam, wie das von ihrem Zeichner beabsichtigt war. Immer wieder schlugen Enden um und es war kaum möglich, sie wieder zu trennen.

Am Ende hat es doch geklappt, aber einer der goldfarbenen Zierstreifen im Dachbereich war dafür zu opfern und per Pinselarbeit nachzubilden. Der passende Revell-Lack im Farbton Gold (94) war ja eh an



Auf beiden Fahrzeugen sind die Schiebebilder aufgebracht und mit seidenmattem Klarlack versiegelt. Nun geht es ans Nachbilden der Glasflächen an den Fahrzeugen. Doch bevor diese Arbeiten nennenswert voranschritten, erkannten wir noch Verbesserungsbedarf bezüglich einiger Details.

den Kotflügeln und Felgen im Einsatz. Die Innenbänke sollten bei beiden Modellen rot (Revell 36) und lederbraun (Revell 84) werden.

Während der Durstlöscher für Schützenfeste immer mehr Gestalt annahm, standen nun auch beim für Berge-, Lösch-, Hilfs- und Rettungseinsätze aktiven Gegenstück die Lackierarbeiten in Feuerrot mit dem Spritzapparat an. Der Kühler erhielt nach dem Trocknen einen schwarzen Überzug mit dem Pinsel.

Danach war es auch an der Zeit, dieses Exemplar mit Schiebebildern zu versehen. Die Feuerwehr-Tafeln mit dem Notruf 112 stammten hier von Modellbahn-Decals Andreas Nothhaft, ein passendes Schiebebild für die Kühlerfront lag dem Satz vom 1zu220-Shop bei.

Fehlten noch passende Außenspiegel, denn das Westheimer-Fahrzeug sollte ja auch welche bekommen, die Bestandteil des Ätzteilebogens waren. Vorbereitet und grundiert, konnten sie in aufgebohrte Aufnahmen am Fahrzeug geklebt werden, wobei die Spiegelfläche mit dem Vallejo-Chromlack zum Glänzen gebracht wurde.

In Feinstarbeit entstanden aus einem 0,22-mm-Bronzedraht von Kuswa (xf211) zwei U-förmige Halter, die ebenfalls in Bohrungen verklebt werden konnten. Als Spiegelflächen dienten passende Ausschnitte aus dem 0,13 mm dünnen Polystyrol von Evergreen, die darauf geklebt wurden.

Schwarz lackiert und die Spiegelflächen verchromt, machten sie einen guten Eindruck am Gehäuse, das noch ein paar Farbfeinarbeiten wie das Absetzen der Scheinwerfer und Bleulichter erhielt. Erst später



Diese Großaufnahme zeigt eines der passenden Schiebebilder für den Kühler, die den Zurüstteilen vom 1zu220-Shop beiliegen, sowie die Rufnummerntafel von Nothaft. Die beiden Außenspiegel entstanden im vollständigen Eigenbau, entsprechen aber nicht der werksseitigen Ursprungsbauforn.

bemerkte der Erbauer, dass die am heutigen Westheimer-Fahrzeug angebauten Spiegel gar nicht der historischen Vorlage im Auslieferungszustand entsprachen.

Passende Rundspiegel an einem einzigen Holm hätte FKS-Modellbau für die Spur N im Angebot, so dass eine passende Größe eventuell von dort hätte bezogen werden könnte. Aber mit dem Ergebnis waren wir trotzdem zufrieden, denn die Orientierungsvorlage hat damit ja sogar eine Zulassung als historisches Fahrzeug erhalten und dürfte folglich auch schon einige Jahrzehnte damit unterwegs gewesen sein.

Nach einem sichernden Klarlacküberzug, den wir auch schon beim L 1500 beschrieben haben, näherten sich die Arbeiten langsam ihrem Ende. Mit Micro Kristal Klear zogen wir Fensterscheiben ein. Alle übrigen Glasflächen (Blaulicht-Kalotten und Scheinwerfergläser) überzog der Pinsel mit glänzendem Revell-Klarlack (36101).

Nun schienen beide Modelle fertig für die Endmontage und den Abschluss des Projekts. Doch zu früh gefreut! Es fehlten ja noch die Leitern auf dem feuerroten Einsatzmobil, aber leider war auch das noch nicht alles, wie sich bald zeigen sollte.

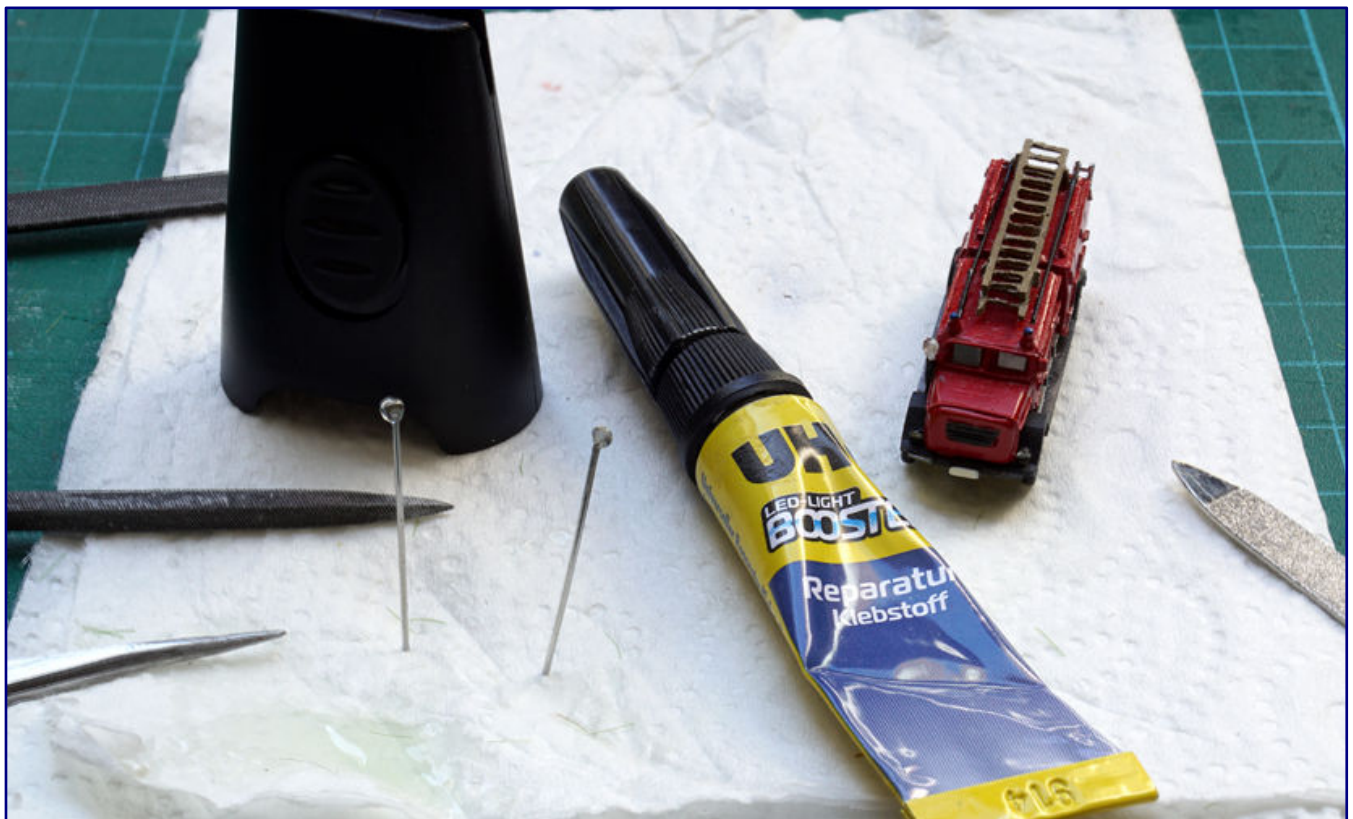
Typisch für jedes Feuerwehrfahrzeug waren über Jahrzehnte an der Beifahrerseite angebaute und teleskopierbare Suchscheinwerfer. Sie waren bei den Bausätzen nicht vorgesehen, aber auch das historische Gefährt ist heute nicht ohne ein solches Anbauteil unterwegs. Es musste also eine Lösung her.

Aufgrund der sehr dünn zu wählenden Teleskopstange schien es nahezu unmöglich, oben dauerhaft eine Halbkugel für den Scheinwerfer aufkleben zu können. Es brauchte schon einige Zeit, bis die rettende Idee kam: Mit dem lichtreagiblen Reparatur-Klebstoff „Uhu LED-Light Booster“ hatten wir schon einige gute Erfahrungen abseits und im Modellbau gemacht oder gesammelt.

Der Hersteller verweist auch darauf, dass er sich zum Füllen von Spalten eigne und sich in Grenzen auch modellieren lasse. Nach dem Aushärten als Folge des Aktivierens mit UV-Licht lässt er sich schleifen und auch lackieren. Das waren entscheidende Eigenschaften, die auch hier gefragt waren!

Von der beeindruckenden Festigkeit und Haltekraft waren wir bereits überzeugt, denn seine Feuertaufe hatte er in Redaktionsversuchen längst bestanden. Nachdem er uns dahingehend enorm überrascht, geradezu verblüfft hat, gehört er als Reparatur-Klebstoff längst fest in unser Werkstoff- und Hilfsmittelsortiment zu laufenden Projekten.

Einen ersten Versuch starteten wir an einem Magirus-Löschfahrzeug vom 1zu220-Shop, an dem dieser Suchscheinwerfer abgebrochen war. Wir bauten das fehlende Stück aus einem Polystyrol-Rundprofil gleichen Durchmessers (von Evergreen) wieder auf.



Die halbkugelförmigen Scheinwerfer für die Umfeldbeleuchtung modellierten wir mit Hilfe des UV-Klebers „Uhu LED-Light Booster“. Die Basis bildeten zwei abgeschliffene Stecknadelköpfe (links neben der Tube). Für einen Vorabtest zogen wir eines der Magirus-Löschfahrzeuge vom 1zu220-Shop heran, bei dem dieser Scheinwerfer auf einer Ausstellung abgebrochen war (rechts im Bild).

An der Spitze modellierten wir eine Halbkugel aus dem genannten Kleber und härteten sie mit der beiliegenden LED-UV-Lichtquelle aus. Anschließend klebten wir das Teil mit demselben Kleber senkrecht auf die Bruchstelle. Nach einer Farbbehandlung (schwarz und Chrom für den Reflektor) war vom Defekt fast nichts mehr zu sehen.

Das war die Blaupause für den kompletten Eigenbau an den beiden LF 3500. Als Grundkörper wählten wir zwei Stecknadeln, deren Köpfe am Schleifstein abgeschliffen wurden, bis nur noch jeweils ein waagerechter Balken übrig war. An den Fahrzeugen wurde Maß genommen und der Schaft passend eingekürzt.

Bevor es weiterging, zogen wir ihn ein wenig in der Hand durch Schleifpapier, um die Oberfläche aufzurauen und der Grundierung später besseren Halt zu ermöglichen. Anschließend bekamen diese beiden Exemplare in gleicher Weise die Scheinwerfereinsätze modelliert wie beim Testobjekt. Die Reste der Köpfe sicherten die halbkugelförmigen Aufsätze gegen Verlust.



Eingekürzt, angeklebt und farblich vollendet, offenbart vor allem das dreifarbig kolorierte Exemplar am Feuerwehrfahrzeug eine besonders große Wirkung.

Nach dem Aushärten, Nachschleifen der vorderen Flächen (Reflektorgläser) und dem Einkleben folgte die abschließende Farbgestaltung. Die Ergebnisse erwiesen sich als durchaus „gesichtsprägend“ und erschienen uns auf Anhieb als unverzichtbar.

Letzte ausstehende Tätigkeit war jetzt noch das Auflegen passender Leitern auf die Dachablagefläche des TLF 15. Wir nahmen unseren Artitec-Kauf zur Hand und prüften den Inhalt auf passend gestaltete Leitern in ausreichender Länge. Zu verifizieren war auch, ob sie sich bei Bedarf in eine passende Länge einkürzen ließen, wozu Sprossen und deren Abstand genau zu betrachten waren.

Wir entschieden uns für die Aufstell-Leiter, deren Hälften wieder getrennt und entlackt wurden. Anschließend erfolgte das maßgenaue Einkürzen mit Hilfe einer Nagelschere. Als die Auflegetprobe zufriedenstellte, war es Zeit für neue Farbe in einem Holzton, denn in den fünfziger Jahren waren noch keine Alu-Exemplare im Einsatz.

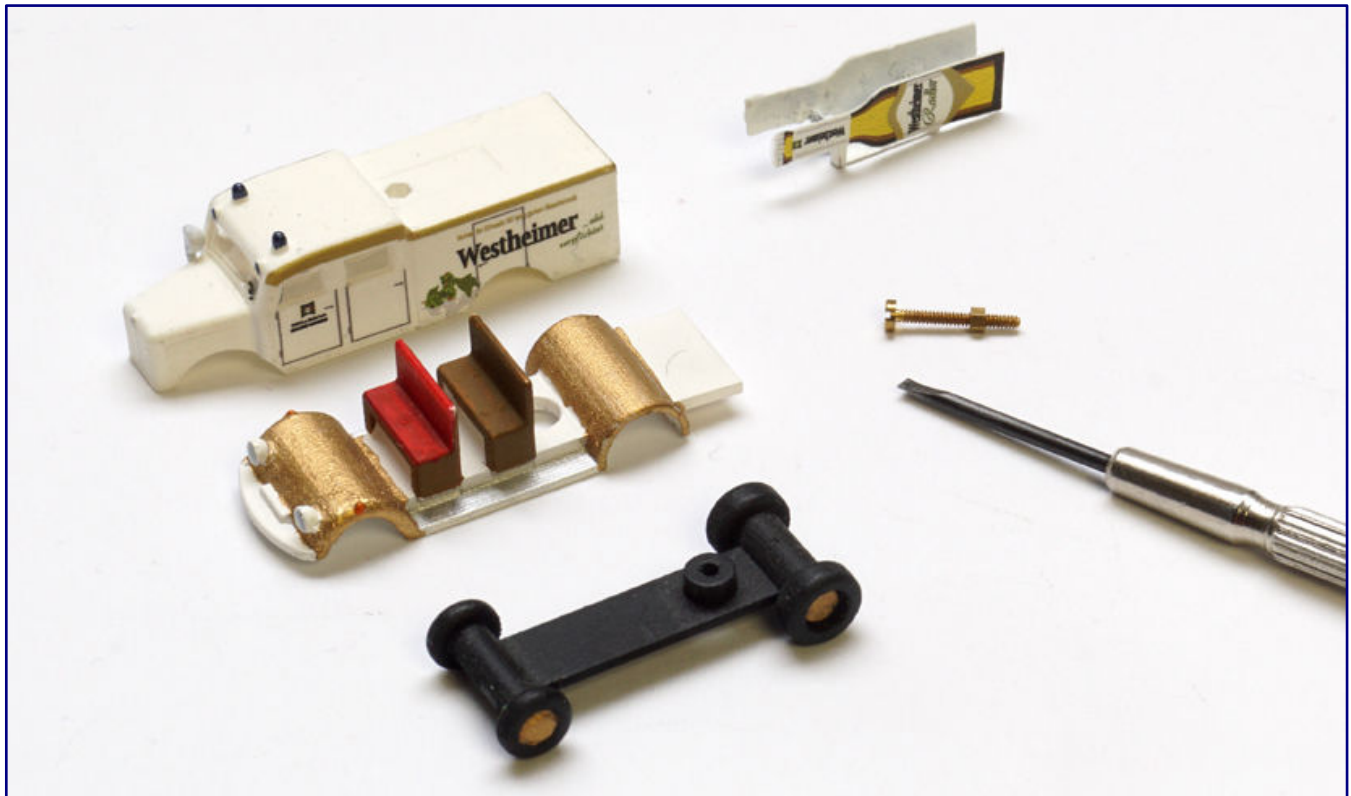
Nach einem kurzen Bad in Aceton erfolgte ein hauchdünner Farbüberzug mit Hilfe des Spritzgriffels, damit die Leitern ihre Filigranität nicht verlieren würden. Farbe der Wahl war ein matter Erdton (XF-52) von Tamiya.

Nun konnten die drei Fahrzeug-Grundteile endlich dauerhaft miteinander verbunden werden. Während beim Westheimer-Fahrzeug die winzige Mutter im Dachbereich eingelegt und die zugehörige Mikroschraube von unten durchgeführt und in ihr verschraubt wird, verlangte das rote Fahrzeug nach einer Klebstoffbehandlung.

weiter auf Seite 20



Passende Artitec-Leitern wurden ausgewählt, gekürzt und neu in einem matten, holzähnlichen Erdton lackiert (Bild oben). Nach dem Trocknen konnten sie auf dem Dach verklebt werden und die drei Fahrzeugteile dauerhaft zusammengefügt werden (Bild unten).



Auch beim Westheimer-Fahrzeug liegen alle drei Fahrzeugteile und das Dachschild bereit (Bild oben). Verbunden werden sie mit einer Mikro-Schraube, die von unten durch das Fahrwerk geführt wird und in die im Aufbau ruhende Mutter (Bild unten) greift.

Dazu wurden zunächst die Kontaktflächen im Inneren ermittelt und gut dosiert mit Klebstoff „versorgt“. Anschließend ließen sich alle drei Bestandteile zusammenfügen. Mit Hilfe der Modellbauklammern von Revell (39070) erfolgte eine Fixierung, bis der Klebstoff in der Lage war, den Belastungen standzuhalten.

Als allerletzter Schritt blieb nur das Aufsetzen des großen Werbeschildes in Form einer liegenden Bierflasche auf dem Westheimer-Durstlöschfahrzeug. Um den Zugriff auf die Mutter zu behalten, haben wir es nicht dauerhaft eingeklebt. Einseitig aufgetragen, hält Fixogum von Marabu diese Option offen, weil die Verbindung so lösbar bleibt.



Das Werbeschild haben wir mit Fixogum aufgeklebt, um für den Fall der Fälle einen Zugriff auf die Mutter im Dach zu behalten. Mit der Chromfarbe erfolgten letzte Ausbesserungen an Scheinwerfern und Spiegelflächen.

Der Zeitgenosse O 321 H

Einen kleinen Exkurs möchten wir noch zum Busmodell des Mercedes-Benz O 321 H machen. Er scheint in diesem Artikel aus der Reihe zu tanzen, da er doch nicht zum Thema Feuerwehr passt. Allerdings ist seine Verwandtschaft zur Modellreihe L 3500 / L 311 größer, als es äußerlich den Anschein macht.

Die fünfziger Jahre waren die große Zeit der Langhauber-Lastkraftwagen, doch die großen Hersteller hatten meist auch Frontlenker-Fahrzeuge im Angebot, die kaum beworben wurden. Das Vertrauen der Kunden in ein Auto, bei dem der Fahrer ganz vorne saß und keine schützende Haube vor sich herfuhr, war noch zu wenig ausgeprägt.

So waren auch die Frontlenker der ersten Nachkriegsreihe noch keine eigenständigen und durchdachten Entwicklungen, sondern eher Behelfslösungen auf demselben Fahrwerk. Einzig im Omnibusbau begannen sich Frontlenker durchzusetzen, als der Motor im Heck Platz nahm und die selbsttragende Bauweise zum Standard wurde (siehe auch unser Artikel zum Schienen-Straße-Bus im Sommer 2020).

weiter auf Seite 22



Seite 21 oben:

Dieser Stadtnimbus Mercedes-Benz O 321 H, Baujahr 1955, aufgenommen am Jungfernstieg in Hamburg, entspricht mit seinen Falttüren in etwa dem Modell von Zcustomizer. Die Farbverteilung entspricht ebenfalls der, die wir für unser Modell gewählt haben. Foto: Spoorjan (CC-BY-SA-3.0,2.5,2.0,1.0)

Bild Seite 21 unten:

So sah der Arbeitsplatz des Busfahrers in diesem sehr modernen Omnibus der fünfziger Jahre aus. Foto: Norbert Schnitzler (CC-BY-SA-3.0-migrated)

Die Verwandtschaft des O 321 H, den wir vor einigen Jahren als Modell von MO-Miniatur erstmals erhalten hatten, zu den Langhaubern aus Mannheim ergibt sich aus deren schwerster und letzter Baureihe und den verwendeten Motoren.

Als letzte Weiterentwicklung der Langhauber entstand durch Auflasten das Modell L 321, nachdem Mercedes-Benz eine zu große Lücke zwischen seinen Nutzfahrzeugen der mittleren Gewichtsklasse (aus dem Werk Mannheim) und den schweren Bautypen aus Gaggenau erkannt hatte. Dieser Fahrzeugtyp sollte die Zeit überbrücken und verhindern, dass Kunden zur Konkurrenz abwandern mussten.



Der Rohling von Zcustomizer war nur zu lackieren. Wegen der feinen Fensterstreben und Zierlinien erzeugte das aber einen großen Aufwand. Ganz am Ende steht das Versiegeln der Scheinwerfergläser und aller Fensterflächen mit hochglänzendem Klarlack – in diesem Fall ein neues Produkt von Bergswerk.

Da er nach mehr Leistung als die Typen L 311 (3,5 t Nutzlast) und L 312 (4,5 t) verlangte, griffen die Konstrukteure zum Motor OM 321. Diese Weiterentwicklung des OM 312 war seit 1954 im Bus O 321 H verbaut, was die Typenbezeichnung bereits nahelegen schien (das H stand für Heckmotor).

Deshalb haben wir zum aktuellen Modell von Zcustomizer gegriffen und es für diesen Beitrag ebenfalls vorbereitet. Der Rohling erhielt eine aufwändige Zweifarblackierung mit Dachverdeck sowie chromfarbenen Zierstreifen und Fensterstegen.

weiter auf Seite 24



Aus der Nachbargemeinde mit dem Mercedes-Benz O 321 H stilvoll anreisen zum Schützenfest (Bild oben): Wer dem Alkohol zugeneigt ist, der lässt das eigene Auto besser stehen. Während sich der Schützenplatz füllt und die Band den Feierwilligen einheizt, bezieht auch das angerückte Westheimer-Löschfahrzeug schon Stellung (Bild unten).

Technik und Materialien unterscheiden sich nicht von den bereits beschriebenen Feuerwehrmodellen. Erwähnt sei nur, dass der 3D-Druck-Rohling keine Fensterdurchsicht bieten kann. Deshalb sind die Glasflächen dunkel zu lackieren und mittels Klarlacks ist der typische Fensterglanz herzustellen.



Während die einen feiern, müssen die anderen arbeiten: Die freiwillige Feuerwehr rückt zu einem Einsatz aus. Nur das betagte LF 8 (ganz links) bleibt heute auf dem Hof der Wache stehen. Da keine Drehleiter mitfährt, handelt es sich vermutlich um eine technische Rettung. Bleibt zu hoffen, dass es sich nicht um einen Unfall unter Alkoholeinfluss handelt.

Dieses Modell, dessen zweifarbige Gestaltung dem typischen Zeitgeschmack der Fünfziger folgt und bewusst neutral gehalten wurde, entstand nach einer realen Vorlage. Erstmals hatten wir an der Miniatur den neuen, hochglänzenden Acryl-Klarlack (83214) von Bergswerk in einer Pinselverarbeitung getestet – mit Erfolg.

So ausgestattet, durfte auch dieser Bus aus der Wirtschaftswunderzeit, der für Mercedes-Benz epochal war, im Diemeltal seine Jungfernfahrt absolvieren. Für uns weist seine wegweisende Bauweise zu künftigen Auto-Beiträgen, mit denen wir das „Leben“ abseits der Gleise ab und an in den Fokus unserer Leserinnen und Leser rücken möchten.

Hersteller des Basismodells:

<http://online-miniclub.de>
<https://www.zcustomizer.de>
<https://www.1zu220-shop.de>

Quellen für erforderliche Zurüstteile:

<http://www.badgerairbrush.com>
<https://www.bergswerk.de>
<https://www.bindulin.de/>
<https://www.faller.de>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<http://www.h0fine.de>
<https://kuswa.de>
<https://www.marabu-creative.com>
<https://www.modellbaukompass.de>
<https://www.modellbahn decals.de>
<http://www.oesling-modellbau.com>
<https://www.revell.de>
<https://www.tamiya.de>
<https://www.uhu.de>
<https://www.z-doktor.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West
Kto.: 579 484
BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Baureihe V 80 von Märklin

Wegbereiterin der Spur Z?

Als die Mini-Club auf die große Bühne trat, neigte sich die aktive Zeit der V 80 schon ihrem Ende zu. Fast fünfzig Jahre mussten aber noch vergehen, bis diese markante und einzigartige Lok den Weg in die Großserie fand. Mindestens drei Kleinserienumsetzungen hat es auf dem langen Weg bereits gegeben, doch Märklins Neuheit toppt für uns alles bislang Dagewesene.

Wenn wir uns bereits in der Einleitung derart begeistert zeigen und so klar festlegen, dann muss es sich wohl um ein besonderes Modell handeln, das wir zum Testen vorliegen haben. Und tatsächlich steht unser Testfazit nun am Anfang statt am Ende dieses Artikels: Märklins neue Baureihe V 80 (Art.-Nr. 88803), das nun ausgelieferte Insider-Jahresmodell 2017, ist beeindruckend gut gelungen.

Der Tester kann sich nicht erinnern, zuvor ein Modell dieses Hauses in Händen gehalten zu haben, das so maßgenau umgesetzt war, perfekt in allen Laufeigenschaften war und auch die klassischen Märklin-Tugenden in keiner Weiser vernachlässigte.



Über drei Jahre nach der Ankündigung mussten Clubmitglieder auf ihre V 80 (Art.-Nr. 88803) warten. Jetzt soll das neue Modell zeigen, was in ihm steckt.

In allen wichtigen Eigenschaften steht die V 80 mit der E 41, die ein Jahr später angeboten wurde und wahrscheinlich auch etwas später konstruiert wurde, mindestens gleich auf, übertrifft sie bei den Fahreigenschaften aber sogar noch. Und da sie keine (nicht exakt maßstäblichen) Pantographen besitzt, schiebt sie sich auch in der optischen Wertung noch vor die hauseigene Vorzeigelok.

Doch nun soll alles schön der Reihe nach gehen, schließlich möchten wir unsere Leserinnen und Leser nicht einfach mit unserer Begeisterung überfallen, sondern sie anschaulich und nachvollziehbar erklären. Vorangestellt sei aber noch, dass lange Zeit die Fahrwerkskonstruktionen der Baureihe 78 und der V 100 als Messlatte bei Märklin-Modellen galten, die sich auch im Bestand vieler Zetties finden.

Langes Warten

Als Sondermodelle Z vor einigen Jahren mit einer eigenen V 80 antrat, schien klar, dass dieses Modell wohl ein besonderes werden würde. Schließlich sind wir aus Wien nur feinste und betriebstaugliche Umsetzungen gewohnt.

Aber etwas machte uns seinerzeit unsicher: Ist diese Baureihe nicht eigentlich eine typische Vorlage für die Großserie, sogar besonders prädestiniert für ein Großserienmodell? Obwohl ja nur zehn Exemplare gebaut wurden, ist diese Lok wegen ihrer technisch wegweisenden Grundkonstruktion und musealen Erhalts (siehe Vorbildartikel in dieser Ausgabe) schließlich gut bekannt.

Ihre geringe Vorbildstückzahl versprüht den Hauch von Exotik, den solche Angebote oft verlangen. Und außerdem existierte ja längst schon ein Märklin-H0-Modell, womit die Konstruktionsdaten auch vorlagen. Gedauert hat es derweil doch noch einige Jahre, und so fand auch die gelungene SMZ-Umsetzung längst ihre Käufer.



Der erste Eindruck stimmt. Die V 80 wartet mit einigen Teilen auf, die separat angesetzt worden sind. Und weitere Beobachtungen lassen auf eine durchdachte Konstruktion schließen, die eine korrekte Wiedergabe weiterer Varianten überhaupt erst ermöglicht.

Diejenigen, die großen Wert darauf legen, auf jeden Fall ein Märklin-Modell erwerben zu wollen, rechnen wir auf jeden Fall den Insider-Clubmitgliedern zu. Sie konnten sich Ende 2016 freuen, als aus Göppingen diese Baureihe als Jahres-Exklusivmodell für das Jahr 2017 angekündigt wurde.

Seitdem hieß es, viel Geduld zu beweisen, denn das Ausliefern dauerte ungewöhnlich lange. Schließlich ging Märklin in die Offensive und gab einen schwerwiegenden Werkzeugdefekt als Auslöser bekannt. Gelegentliche Statusaktualisierungen, beispielsweise über Testfahrten der Qualitätssicherung durch Märklin-TV, sollten die strapazierten Besteller bei Laune halten.

Vor rund einem Monat war es dann endlich soweit und alle hielten glücklich ihr Modell in Händen. Doch die Neuheit sorgte auch für erstaunte Blicke und sogar vereinzelt Anrufe in der Redaktion: Offenbar könne mit der eigenen Lok etwas nicht stimmen, denn die führe viel zu langsam.

Unisono hieß es, das sei man von Märklin nicht gewohnt. Und so möchten wir auch diesen Punkt gezielt untersuchen und unseren Leserinnen und Lesern am Ende auch erklären, was Test und Nachfragen bei bzw. in diesem Fall sogar durch Märklin ergeben haben.

Traditionell beginnen wir unseren Test jedoch stets mit den äußeren Eindrücken einer Formneuheit: Nach dem Auspacken zeigen sich zunächst wenig Überraschungen. Die Drehgestell-Lok zeigt ein stimmiges und sauberes Äußeres, korrekte Proportionen und auch ihr Gewicht wirkt gewohnt.

Doch der Blick auf Details zeigt dann die ersten, besonderen Werte der neuen V 80: Vor dem Führerhaus sind, dem Auslieferungszustand der Vorbilder folgend, winzige Druckluftpfeifen in Messingfarbe angesetzt. Durch die Führerstandsfenster ergibt sich eine freie Durchsicht.



Neben angesetzten Griffstangen gehören die feinen Messingpfeifen vor den Führerstandsfenstern zu den prägenden Merkmalen. Der Blitzwarnpfeil zwischen den Stirnfenstern ist korrekt in RAL 1007 Narzissengelb und damit abweichend zu den übrigen Anschriften gedruckt worden.

Auch die bei der Vorlage verchromt ausgeführten Aufstiegsstangen an den seitlichen Türen sowie die Handgriffe an den Fronten finden wir in korrekter Farbe und Form als separat angesetzte Teile wieder.

Die Drehgestellblenden sind als zwei unterschiedliche Teile (mit und ohne Indusi-Magnet) ebenfalls separat an den Rahmen angesteckt worden und lassen damit Gestaltungsspielraum bei späteren Varianten zu.

Ähnliches scheint Märklin auch beim Führerhaus vor zu haben: Hier ist das Dach als separates Teil aufgesteckt worden, das mittels Rastnasen Halt am Gehäuse sucht. Die Fenster vorne, hinten und an den Seiten bestehen aus zwei Klarsichtteilen mit Folienprägung zur Wiedergabe der Chromeinfassung.

Mit dieser Konstruktionsweise hat sich Märklin ebenfalls einige Optionen für die Zukunft offengehalten: Sowohl Versionen mit nachträglich angebrachten Regenablaufblechen über den Seitenfenstern, den markanten, aber nicht gerade schönen Abgasschalldämpfern und seitlich angesetzten Typhonen (statt der schon genannten Pfeifen) sind damit umsetzbar.

Ein solcher Aufwand, der hier bei Erfolg des Modells zumindest schon konstruktiv berücksichtigt wurde, wäre noch vor zwanzig Jahren in der Spurweite Z undenkbar gewesen. Zusammen mit den überzeugenden Gravuren am Gehäuse, das neben den Motorraumklappen und dem Lüfterrad auch die Trittstufen für den Rangierer an den vier Enden oder die Aufstiegsleiter berücksichtigt, ergibt sich ein beeindruckendes Modell.

Unsere aus dem MaK-Baulos stammende V 80 008 des Bw Griesheim steht äußerlich ihrer größeren Schwester in der Spur H0 mit gleichen Anschriften (Art.-Nr. 36082) in keiner Weise nach. Und beide geben den Betriebszustand um 1957 wieder, als die Anschriften bereits auf den Ege-Keks umgestellt sowie die Betriebsnummern nach DIN 1451 Mittelschrift der DB angeschrieben waren und die Fahrzeuge ein drittes Spitzenlicht besaßen.



V 80 008 steht ihrer größeren Schwester im Maßstab 1:87 (36082) in keiner Weise nach: Die Unterschiede beschränken sich beinahe auf das im größeren Maßstab stärker angedeutete Führerstandsinnere, die unterschiedlichen Systemkupplungen und Spurranzhöhen.

Die Lackierung der Lok ist sauber, frei von Staubeinschlüssen und in einem angenehm matten Erscheinungsbild aufgebracht. Die Farbtöne für Aufbau und Dach nach RAL 3004 Purpurrot sowie Untergestell und Fahrwerk nach RAL 9005 Tiefschwarz sind korrekt.

Und auch die Bedruckung setzt diesen Eindruck nahtlos fort: Die beim Vorbild erhabenen Aluminiumzierleisten, eine breitere etwa in Lokmitte und eine schmalere als Trennung zur Rahmenkante, sind mittels Tampondruck nachgebildet worden. Hinzu kommen die umfangreichen Betriebsanschriften sowie das MaK-Fabrikschild in korrekten Farbtönen.

Maße und Daten zur Baureihe V 80 der DB:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge über Puffer	12.800 mm	58,2 mm	58,2 mm
Größte Breite	3.060 mm	13,9 mm	13,9 mm
Höhe über SO	4.100 mm	18,6 mm	19,5 mm
Gesamtachsstand	9.200 mm	41,8 mm	41,6 mm
Drehgestellmittenabstand	6.300 mm	28,6 mm	28,3 mm
Drehgestellachsstand	2.900 mm	13,2 mm	13,0 mm
Raddurchmesser	550 mm	2,5 mm	3,4 mm
Dienstgewicht	58 - 60 t	---	22 g
Achsformel	B'B' dh	---	B'B'
Zulässige V _{max} *	100 / 50 km/h		
Leistung	1.100 PS (810 kW)		
Hersteller	Krauss-Maffei, MaK		
Baujahre	1951/52		
Stückzahl	10 Exemplare		

* Strecken- / Rangiergang

Für die Betriebsanschriften jener Zeit bedeutet das den Farbton RAL 1002 Sandgelb, bei den Blitzwarnpfeilen zwischen den Stirnfenstern hingegen RAL 1007 Narzissengelb.

Selbst an solche im Maßstab 1:220 kaum wahrnehmbare und ohne Vorbildwissen wohl auch kaum auffallende Kleinigkeiten hat Märklin bei dieser Umsetzung gedacht!

Hinzukommt die beinahe perfekte Maßgenauigkeit: Fast alle umgerechneten Vorbildmaße sind auf den Zehntelmillimeter genau getroffen.

Wo wir geringste Abweichungen feststellen, dürfte es sich eher um Messfehler als tatsächliche Abweichungen handeln.

Aufgefallen ist uns, dass die vier Puffer wie ein Bestandteil des Spritzgussgehäuses wirken. Für Märklin wäre das eine eher ungewöhnliche Form der Umsetzung. Laut Explosionszeichnung sind sie separat angesteckt, was mit Blick auf eine einfachere Umsetzung auch wahrscheinlich scheint.



Die Makroaufnahme offenbart die saubere Lackierung und fein aufgedruckten Anschriften aus dem Dienstjahr 1957. In den Blick rückt aber auch wieder die Druckluftpfeife, die rechts gut zu sehen ist. Nur in einer solchen Vergrößerung an den winzigen Spalten wahrzunehmen ist, dass das Führerhaus als separates Teil auf den Lokkasten gesetzt ist.



Das Modell bietet neben gelungenen Proportionen teilweise auch einen Durchblick durch die Maschinenraumfenster (Bild oben). Zu überzeugen wissen uns auch die Gravuren der Maschinenraumklappen, des abgedeckten Lüfterrads und der kleinen Lüftungslappen auf dem Führerstandsdach und dem kurzen Vorbau.

Sie scheinen dann aber nicht nur angesteckt zu sein, sondern wurden vermutlich eingeklebt und erwecken deshalb diesen Eindruck. Beide Pufferteller, die hinsichtlich vorbildgerechter Größe den Tendenzen der letzten Jahre folgen, sind übrigens in flacher Ausführung umgesetzt – beim Vorbild war jeweils der rechte gewölbt.

Eine Überraschung stellen auch die neu konstruierten Räder dar. Erwartet hatten wir hier die mit Kunststoffscheiben ausgespritzten Räder der Baureihen 220 / 221, die optisch immer einen guten Eindruck machten. Märklin hat sich nun aber für vollständig gedrehte Exemplare entschieden, die auffallend schmale Radreifen zeigen, was dem optischen Gesamteindruck ebenfalls entgegenkommt.

Bevor wir zur technischen Bewertung kommen, schließen wir diesen Abschnitt mit einer Idee: Wie wäre es, in das frei durchblickbare Führerhaus ein Figurentorso einzukleben, um den Lokführer nachzubilden und den vorbildnahen Eindruck auch dadurch noch weiter zu stärken?



Aus dieser Perspektive konnten wir auch die mittigen Windabweiser an den großen Führerstandsseitenfenstern so weit in Szene setzen, dass sie für unsere Leser wahrnehmbar werden.

Neue Technikmerkmale

Auch in den hier zu betrachtenden Merkmalen hat uns die V 80 sehr überzeugen können. Beginnen wir daher mit dem einzigen Kritikpunkt, der am Ende eine Rolle spielen muss: Wie angekündigt, zeigt das Modell ein warmweißes und mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht mittels LED.

In eine der ersten Produktunterlagen fanden wir noch ein Piktogramm, das auch rotes Schlusslicht ankündigte. Da dies ein Einzelfall blieb und später nicht mehr zu sehen war, handelte es sich dabei vermutlich um einen Fehler.

Er weist uns aber auf ein kleines Manko hin, denn das Vorbild der V 80 war ja wendezugfähig. Und diese Baureihe kam auch, vor allem im Frankfurter Raum, wo ja auch das Modell der V 80 008 beheimatet ist, von Anfang an im damals hochmodernen Wendezugverkehr zum Einsatz. So fielen uns viele Wagnvorlagen ein, die im Sortiment fehlen und eine perfekte Bereicherung für diese Lok wären.

Völlig neu für Märklin ist die Kupplungsmontage bei der V 80: Offenbar bei Rokuhan abgeschaut ist das Steckteil im Schacht samt gefederter Führung. Grund für diese von allen bisherigen Konstruktionen abweichende Lösung ist die kürzere Bauweise gegenüber der seit 1972 praktizierten Lösung.

Erst sie ermöglichte es, die Vorbildmaße im Fahrwerksbereich so perfekt einzuhalten. In jedem anderen Fall wären die Drehgestelle weiter nach innen gerückt, was sichtbare Abweichungen bei deren Mittenabstand und auch beim Gesamtachsstand zur Folge gehabt hätte, wäre er dann nicht gleichzeitig innerhalb der Drehgestelle verfälscht worden.



Der Blick auf die Unterseite verweist schon durch die offen liegenden Zahnräder auf einen neuen Aufbau. Für den bislang bekannten Kupplungsschacht hätten die Drehgestelle nicht ausreichend Raum geboten oder einen sichtbaren Kompromiss im Fahrwerksbereich verlangt.

Verschiedentlich kritisiert wurden (zu) dicke und unprofessionell wirkende Lötverbindungen. Ebenso erscheint die Kabelführung im Bereich der Drehgestelle zumindest in Teilaufgaben verbesserungswürdig. Diese Kritik ist wohl in der Tat berechtigt und scheint auf einen großen Zeitdruck in der Produktion zu verweisen.

Auch an unserem Modell ließ sich als Folge dieser Ungenauigkeiten eine Schwergängigkeit auf der kurzen Vorbauseite feststellen, die in Rechtskurven bisweilen zu Entgleisungen führte, wenn dieses Drehgestell führte. In Gegenfahrtrichtung führte dies ebenfalls nach Rechtskurven dazu, dass der erste, direkt angehängte Waggon entgleiste.

Wer dieses oder ein ähnliches Problem an seinem Modell ebenfalls feststellt, dem empfehlen wir im Rahmen der Gewährleistung eine Kontaktaufnahme zum Händler, um eine Nachbesserung durchführen zu lassen.

Sichtbar wird das Innere der Lok mit ein paar Kniffen, die wir von Märklin bislang auch nicht kennen. Hier reicht ein Aufspreizen des Gehäuses nicht, denn es findet sich kein Punkt, an dem sich das Fahrwerk packen und herausziehen ließe.

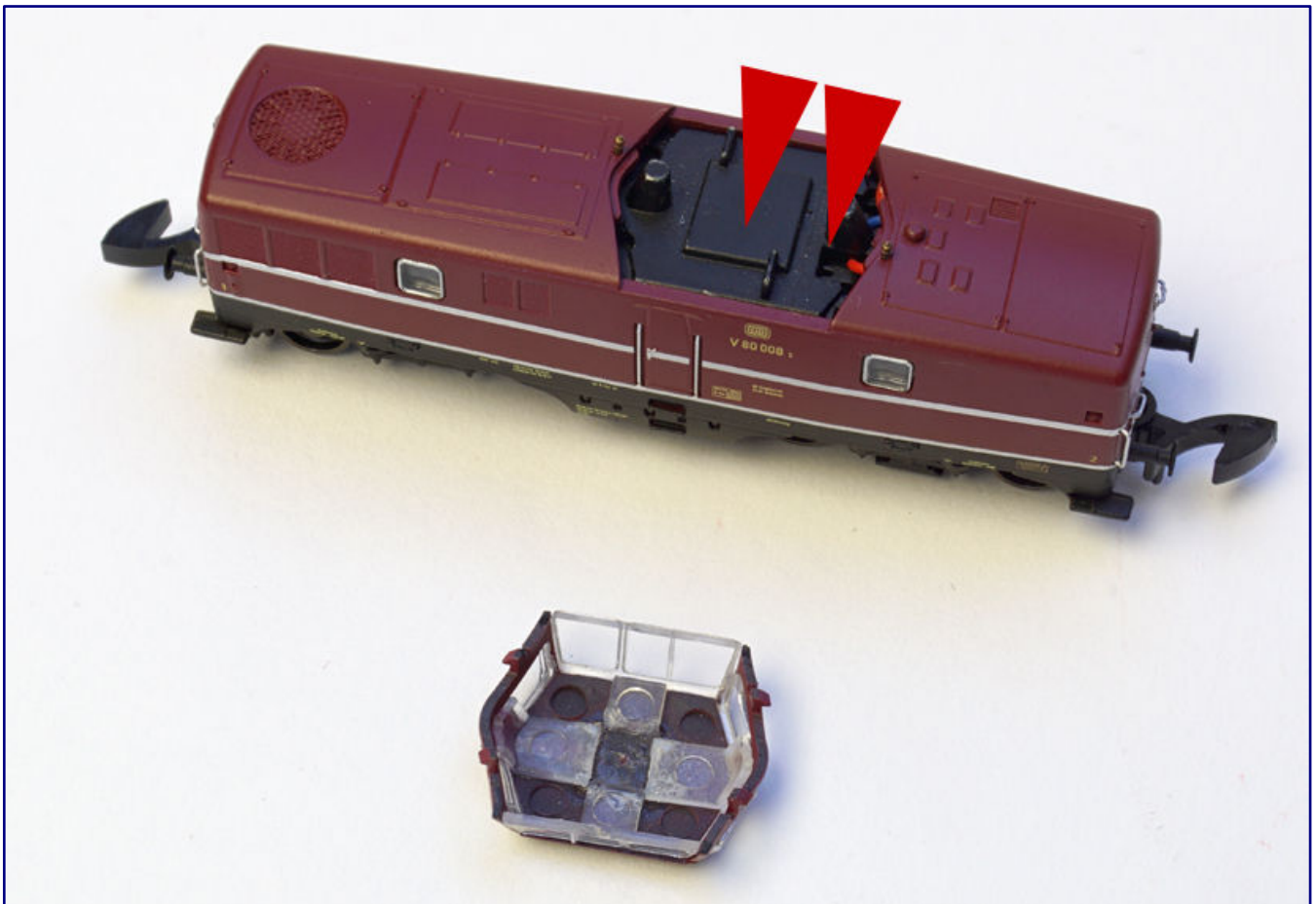
Stattdessen führt eine andere Vorgehensweise zum Erfolg: Das Führerhaus ist mit vier Rastnasen angesteckt. An der Kante zum Aufbau lässt sich gut mit dem Fingernagel der obere Aufsatz nach oben herausdrücken. Anschließend ist im Innenraum eine ausreichende Zugriffsfläche aufs Fahrwerk frei. Fassen wir nun das Gehäuse an, lässt sich das Fahrwerk nach unten herausdrücken.

Der Block besteht aus zwei Teilen, die von vier Schrauben zusammengehalten werden und im Inneren die Halterung für den Glockenankermotor bilden. Die beidseitigen, nur eingesteckten Schnecken sind erstmals Spritzgussteile, arbeiten aber auf die gewohnten Zahnradgetriebe in den Drehgestellen.

Dennoch lohnt auch ein Blick in diese, denn Aufbau und Abstufung unterscheiden sich ebenfalls vom Gewohnten und sind zusammen die Ursache für die auffallend langsame Fahrt des Modells. Mit dieser Feststellung kommen wir nun zu den elektrisch gemessenen Werten.

Die V 80 fährt bereits bei einer Gleisspannung von 0,3 Volt an. Von der LED-Stirnbeleuchtung ist dann noch nichts zu sehen. Die Lok bewegt sich kaum wahrnehmbar, wir messen eine rekordverdächtige Geschwindigkeit von umgerechnet nur 0,6 km/h.

Weichen überfährt sie in diesem Tempo sogar in Einzelfällen, aber nicht sicher. Dafür haben wir die Gleisspannung am im unteren Regelbereich wenig feinfühligem Trafo 67011 auf 1,8 Volt erhöht. Nun schleicht die Lok mit umgerechneter Schrittgeschwindigkeit (6 km/h) dahin und überfährt alle Weichen auf den gut geputzten und sauber verlegten Testgleisen sicher.



Auch für das Abnehmen des Aufbaus ist eine andere Vorgehensweise angezeigt als bislang gewohnt: Zunächst ist das Führerhaus gerade und vorsichtig nach oben abziehen, ohne dabei die vier (im Bild sichtbaren) Rastnasen zu beschädigen. Während das Gehäuse mit einer Hand festgehalten wird, lässt sich das Fahrwerk anschließend mit einem Finger im Bereich der Pfeilmarkierungen nach unten herausdrücken. Nachzudenken wäre an dieser Stelle, ob an eine der beiden angedeuteten Rückenlehnen ein Lokführertorso geklebt wird.

Spannend wird es bei der Maximalgeschwindigkeit, die dieses Modell erzielen kann. Wir haben ja eingangs schon auf Auffälligkeiten und Nachfragen verwiesen. Glücklicherweise erhielten wir nicht nur Anfragen von Lesern, sondern auch von Märklin selbst, denn entscheidend ist schließlich, wie dies bei den Kunden überhaupt ankommt.

Bewusst wurde hier eine Untersetzung gewählt, die das Modell so nahe ans Vorbild rückt und die wahren Rennmaschinen der Vergangenheit deutlich hinter sich lässt. Sie soll Vorlage für die Zukunft sein, um die Vorbildnähe der kleinen Spur weiter zu unterstreichen. Wir erinnern an den Kittel-Dampftriebwagen, der in dieser Eigenschaft auch schon sehr angenehm auffiel.

Und so haben wir auch die maximal mögliche Geschwindigkeit ermittelt. Der weiße Transformator mit der Artikelnummer 67011 war bekannt dafür, ohne Last eine Spannung deutlich über dem Nominalwert von 10 V= abzugeben.

Bedient sich als einziger Verbraucher die V 80 mit ihrem sparsamen Glockenankermotor seiner Leistung, speiste er im Test das Gleis mit immerhin 14,2 Volt. Die Lok war dann mit umgerechnet 130 km/h unterwegs und liegt damit etwas über ihrem Vorbild. Warm wurde sie dabei glücklicherweise nicht.



Eng geht es im Inneren der neuen V 80 zu, so dass sich kaum noch Platz für die Leiterplatten fand. Wir sehen, dass auch das Fahrwerk dieser Lok zweigeteilt ist, allerdings noch nicht längst nach Polen wie bei der ein Jahr später angekündigten E 41: Hier wurde stattdessen ein Deckel auf den Glockenankermotor samt Getriebe gestülpt, um diese Teile fest zu lagern.

Auf Stellung 150 liegt die Gleisspannung zwischen 9,5 und 10,5 Volt, also dem Nominalbereich, den Märklin als Maximum angibt. Wir haben hier eine umgerechnete Vorbildgeschwindigkeit von rund 87 km/h gemessen. Die Miniatur bleibt dann also knapp unterhalb der Höchstgeschwindigkeit ihres Vorbilds.

Wichtiger als fehlende 13 km/h bei Verwenden einer Spannungsquelle, die nur die Nominalspannung von 10 V liefern kann, erscheint uns aber der Hinweis auf den großen, weil vollen Regelbereich des Fahrreglers, der bei diesem Modell genutzt werden kann.

Das ist bislang (fast) einmalig und ein Komfortmerkmal, an das wir uns schnell gewöhnen können. Das Fahren dieser Lok, besonders das sanfte Anfahren nach einem Halt im Bahnhof oder vor einem Signal, macht damit ebenso viel Spaß wie das behutsame Abbremsen. Und ganz nebenbei fuhr auch die Vorbildlok auf Nebenbahnen kaum die Geschwindigkeit aus, die sie zu leisten vermochte.

Voll im Erwartungsbereich liegt derweil die gemessene Stromaufnahme, die für ein leichtgängiges Getriebe und eben den Glockenankermotor spricht: Auf Trafostellung 100 waren es nur 15 mA, beim Aufdrehen auf 150 (die zugehörige Spannung haben wir oben ja angegeben) stieg der Wert nur leicht auf 20 mA.

Auch Sorgen, die Lok könne wegen ihrer geringen Fahrgeschwindigkeit vor Zügen einknicken, können wir zerstreuen. Mit den vier flaschengrünen Umbauwagen der Packung 87530, die Märklin als passendes Zug angeboten hatte, ist sie noch genauso flott unterwegs wie allein.

Auch mit insgesamt acht Schnellzugwagen im Schlepp war ihre Zugkraftgrenze in der Ebene längst noch nicht erreicht. Für vorbildgetreue Reise- und Güterzüge sehen wir deshalb auch beim nur 22 Gramm auf die Waage bringenden Leichtgewicht kein Problem. Damit nähern wir uns der Schlussbetrachtung.

...und nicht zu vergessen

Immer ein zentraler Punkt des Interesses unserer Leser sind vorbildnahe Zugbildungen für neue Lokomotiven. Für die V 80 haben wir versucht, über unseren Vorbildbericht einige Anregungen dazu mitzugeben, die auch im Maßstab 1:220 mit dem bekannten Angebot nachstellbar sind.

So bieten sich viele Möglichkeiten, kurze Güterzüge aus den verschiedensten Wagen zu bilden und ihnen auch Güterzuggepäckwagen von Märklin oder FR Freudenreich Feinwerktechnik mitzugeben. Das typische Bild eines Übergabegüterzugs auf der Nebenbahn bestimmte sich aus dem Bedarf der Anschließter, die unterwegs zu bedienen waren.



Ein kurzer Güterzug, der aus unterschiedlichen, für eine Nebenbahn typischen Wagentypen besteht, macht sich hinter der V 80 gut.



Neben der von Märklin empfohlenen Wagenpackung 87530 (siehe Titelbild und Aufmacherfoto) haben wir zwei weitere Zugbildungsvorschläge, die gut zur V 80 passen: Die Kombination aus dreiachsigen Umbau- und einem Mitteleinstiegswagen (Bild oben) ist den frühen Wendezügen nachempfunden. Ein möglicher Steuerwagendefekt führt zum Ersatz durch einen gewöhnlichen 2.-Klasse-Wagen. Aus den nagelneuen Silberlingen wurden damals gern Eilzüge gebildet (Bild oben), mit denen die V 80 teilweise auch Hauptbahnen befuhr und die gut mit ihren weißaluminiumfarbenen Zierleisten harmonisieren.

Eine große Rolle spielte damals noch der Stückgutverkehr mit gedeckten Wagen. Aber auch ein örtlicher Kohlenhandel wurde auf der Schiene mit offenen Wagen oder auch einem Kesselwagen bedient. Abwechslungsreich zeigen sich eingestellte Niederbord- oder Rungenwagen, die sich unbeladen oder auch mit beliebigen Aufsätzen einreihen lassen.

Wie unsere Fotos zeigen, sind jedoch auch etwas längere Züge aus Drehschieber-Seitenentladewagen möglich. Solche Ganzzüge ergeben auch mit acht bis zehn Exemplaren schon ein eindrucksvolles Bild ab. Mit Drehschieber-Deckel würde eine solche Zusammenstellung sogar auch zu einer Version für die Hersfelder Kreisbahn passen.

Die meisten Aufnahmen zeigen die V 80 aber mit Personenzügen. In ihrer frühen Dienstzeit, die das aktuelle Märklin-Modell wiedergibt, waren die Maschinen oft mit dreiachsigen Umbauwagen oder Donnerbüchsen unterwegs.



V 80 008 macht aus jeder Perspektive eine gute Figur. Einzig schade bleibt, dass sich bei dieser wendezugfähigen Lok offenbar keine roten Schlussleuchten unterbringen ließen.

Zu den offenen Plattformwagen gab es immerhin einen Wendezug-Befehlswagen von Westmodel, der auch sehr gut in die Frankfurter Dienstzeit passt. Der Steuerwagen zu den Mitteleinstiegswagen, der die Umbauwagen meist komplettierte, fehlt in der Spur Z leider bis heute und ist allenfalls im Eigenbau zu erstellen.

Dasselbe gilt für die Steuerwagen VS 145, die längst nicht nur mit Dieseltriebwagen unterwegs waren. Sie machten daher im Märklin-Programm schon einzeln Sinn und böten dennoch weitere Perspektiven für die Zukunft.

Was aber angeboten wird, exotisch und ausgefallen wirkt, aber dennoch bildbelegt ist, sind preußische Abteilwagen im Schlepp einer V 80. Märklin hat passende, flaschengrüne Exemplare noch ohne DB-Keks erst vor kurzer Zeit angeboten. Hier fänden sie ebenfalls ein geeignetes Einsatzgebiet.

Und ebenfalls typisch waren vierachsige Umbauwagen, was mit der parallel und als Ergänzung angebotenen Wagenpackung von Märklin selbst erkannt wurde. Meist waren es zwei bis vier Exemplare, was noch etwas Gestaltungsspielraum bietet.

Bei künftigen Varianten der Neukonstruktion können dann auch die älteren Auflagen für die Epoche IV mit chromoxidgrüner Lackierung verwendet werden, die das Vorbild bis zum Ende der Dienstzeit begleiteten.

Vielfach zu sehen war es in diesen letzten Jahren auch mit Silberlingen, die der roten Lok auch gut zu Gesicht stehen. Wer nahe an der Vorlage bleiben möchte, sollte nur den Steuerwagen mit Karlsruher Kopf meiden, denn seine Indienststellung und die Ausmusterung der V 80 haben sich zeitlich nur knapp überschritten. Der im Sortiment fehlende „Hasenkasten“ wäre auch hier die bessere Option.

In Ausnahmefällen passen auch grüne Reisezugwagen zur Lok, denn vor kurzen Zügen aus eigentlich für Schnellzüge gedachten Typen tauchte sie zeitweise auf der Schiefen Ebene auf. Noch kurz zuvor war die Baureihe 001 mit diesen Wagen unterwegs, bei derart kurzen Zügen auch einzeln.



Die V 80 schließt eine Lücke in der Diesellokgeschichte des Maßstabs 1:220 und weist einen Weg für zukünftige Konstruktionen. Deshalb nominieren wir sie für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Lokomotiven.

Damit haben wir nun alle Aspekte einer spannenden und sicher wegweisenden Neuheit behandelt. Die V 80 erzielt in allen Disziplinen Top-Bewertungen. Einzig das fehlende Schlusslicht bleibt festzuhalten und bei der Montagequalität sollten noch Steigerungen möglich sein.

Mit Blick auf die äußerst exakte und auch recht innovative Umsetzung, die unsere kleine Spur weiter nach vorn bringt, nominieren wir das Modell der V 80 (88803) für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Lokomotiven.

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

Pionierin des Gelenkwellenantriebs

Unwichtig und doch bedeutend

Die Überschrift wirkt wie ein Paradoxon, das wir im Laufe dieses Artikels aufzuklären haben. Die nur zehn Exemplare der Baureihe V 80 schrieben Eisenbahngeschichte in Deutschland und sind mit ihrem markanten Äußeren aus der Nierentisch-Ära bis heute in Erinnerung geblieben. Wir fassen ihre Entwicklungs- und Betriebsgeschichte zusammen, die bei der Bundesbahn bereits 1978 endete.

Bereits die Deutsche Reichsbahn hatte viel mit dem Antrieb durch Dieselmotoren experimentiert. Nach guten Erfahrungen mit Kleinlokomotiven sann sie danach, diese Antriebsform auch für größere Fahrzeuge nutzbar zu machen.

Doch diese Versuche scheiterten häufig an der Kraftübertragung, denn ein Dieselmotor kann nicht unter Last starten und es fehlten geeignete Getriebe, die nach dem Start die Leistung aufnehmen und auf die Räder verteilen konnten.



Als die V 80 das Licht der Welt erblickte, bestimmte die Dampflokom noch das Alltagsbild, hier im April 1956 in Nürnberg, als dem Fotografen V 80 009 durchs Bild fährt. Interessant ist das nur provisorisch montierte, obere Spitzenlicht. Foto: Sammlung Peter Pfister

Bereits zu Beginn der dreißiger Jahre entstanden aber schon verschiedene Triebwagen für den Schnell- und Nebenbahnverkehr, die zwar noch weit entfernt von einer Großdiesellok waren, aber durchaus wichtige Erkenntnisse zu möglichen Lösungen und Irrwegen lieferten. Als Großdiesellok galt eine Maschine mit mindestens 1.000 kW Leistung.

Die erste erfolgreiche Konstruktion erschien 1935 in Form der V 140 001 (bis 1936: V 16 101). Sie wies eine Leistung von 1.030 kW (1.400 PS) auf und besaß eine hydraulische Kraftübertragung auf eine Blindwelle, die per Kuppelstangen auf die drei Antriebsachsen arbeitete.

Sie verdankte ihr Entstehen dem Umstand, dass eine dieselelektrische Lokomotive zu schwer geworden wäre. Nachdem sowohl die Versuche mit direktem (Diesel-Klose-Sulzer-Thermolokomotive) als auch pneumatischem Antrieb (V 120 001) nicht erfolgreich verliefen, schieden viele Optionen aus.

Ein hydrostatisches Getriebe kam wegen der zu geringen, übertragbaren Leistung ebenfalls nicht in Frage. Erfolg versprach einzig der hydrodynamische Antrieb mit einem Strömungsgetriebe nach Bauart Föttinger, der sich in Triebwagen bereits bewährt hatte.



Ein typisches Merkmal der Bamberger Maschinen waren in ihren frühen Jahren die eigenmächtig rot lackierten Radscheiben. Als V 80 006 in ihrer Heimatstadt dem Fotografen im April 1956 vor die Linse kommt, steht die Klassenreform noch aus. Folgerichtig weist der anhängende Mitteleinstiegswagen noch die 3. Klasse aus. Foto: Sammlung Peter Pfister

Nach Beseitigen von „Kinderkrankheiten“ bewährte sich die neue Lok im Großraum München fast auf Anhieb und lieferte wertvolle Erkenntnisse für die dieselhydraulische Kraftübertragung. Doch der Krieg bremste sie wegen Treibstoffmangel aus und sie musste abgestellt werden.

Auf Weisung der Alliierten kam sie nach 1945 wieder in Fahrt und blieb bis 1953 im Einsatz, als sie mit Blick auf die neu angelieferte Baureihe V 80 bereits wieder veraltet war. Die erste Diesellok-Konstruktion der jungen Bundesbahn übernahm quasi ihre Aufgaben als Lieferant grundlegender Erkenntnisse.

Durchbruch für die Diesellok

Mit der Baureihe V 80 setzten Bundesbahn und Lokindustrie einen Meilenstein: Während sich in Nordamerika und auch europäischen Staaten die dieselektrische Kraftübertragung durchzusetzen begann, schwammen sie gegen den Strom und verhalfen der Dieselhydraulik in Westdeutschland auf Jahrzehnte zum Durchbruch.

Erstmals wurde mit dieser Lok eine vierachsige Drehgestell-Lok von einem Verbrennungsmotor angetrieben, der über ein Flüssigkeitsgetriebe und Kardanwellen auf die Räder arbeitete. Zwar erwiesen sich die Kardanwellen als ein konstruktiver Schwachpunkt dieser Baureihe, aber der Mut zahlte sich dennoch aus.

Die Innovationsfreude siegte über alle Bedenken und die DB konnte den Vorteil geringerer Einbaumasse und -volumens im Vergleich zu den schweren Gleichstromgeneratoren für sich nutzen. Im Vergleich überlegen war die V 80 auch beim Anfahr- und Übertragungsmoment.



V 80 006, aufgenommen am 26. Mai 1960 in Nürnberg Hbf (Bild oben), erhielt während eines AW-Aufenthalts vom 12. Februar bis 12. April 1957 als erste Lok einen Schalldämpfer, der sich durch die Kastenform mit Kühlschlitzen deutlich von dem der anderen Maschinen unterschied (vgl. V 80 001; Bild unten). Und obwohl die Lautstärke im Führerraum dadurch messbar gesenkt werden konnte, blieb das Grundproblem dieser Baureihe bestehen: Nach heutigen Arbeitsschutzbestimmungen hätte sie trotzdem nur mit Hörschutz bedient werden dürfen. Fotos: Helmut Röth, Eisenbahnstiftung (Bild oben) / Sammlung Peter Pfister (Bild unten)

Und so machte diese Lok den Weg endgültig frei für in größeren Stückzahlen beschaffte und deutlich bekanntere Baureihen wie die V 200. Dort konnte und wollte die Bundesbahn seinerzeit keine Risiken eingehen und musste auf Techniken und Komponenten zurückgreifen können, die ihre Betriebstauglichkeit bereits nachgewiesen hatten.

So verwundert es auch nicht, dass die in der V 80 getesteten, (ursprünglich) drei Motoren- und zwei Getriebebauarten auch bei den anderen Fahrzeugen des ersten Typenprogramms zum Einsatz kamen. Ursprünglich wiesen sie eine Leistung von 800 bis 1.000 PS auf, woher nach damals geltendem Schema auch die Baureiheneinordnung resultierte.

Die Baureihennummer kennzeichnete ein Zehntel der ursprünglich vorgesehenen Leistung, also 800 PS. Bereits bei der Bezeichnung V 200 (mit zwei Motoren) wird aber deutlich, dass binnen kurzer Zeit ein Leistungszuwachs erzielt werden konnte. Tatsächlich brachte es diese dann auf 2.200 PS, was sich auch mit Steigerungen bei der V 80 zeigte.



Auch wenn die V 80 bei der Bundesbahn nie die Farbe wechselte, so veränderte sie dennoch ihr Erscheinungsbild im Laufe der Zeit: Als V 80 009 am 9. September 1960 in Nürnberg Hbf fotografiert wird, trägt sie den Abgasschalldämpfer, aber immer noch ihre Zierleisten und Anschriften im ursprünglichen Farbton – diese allerdings längst auf den Ege-Keks und Schrifttyp nach „DIN 1451 Mittelschrift DB“ umgestellt. Foto: Sammlung Peter Pfister

Sie verfügte, wie die direkte Nachfolgerin V 100¹⁰ (Baureihe 211), dank MTU-Motoren später über 1.100 PS Leistung. Das Stichwort MTU führt uns an dieser Stelle zu einem weiteren Hinweis: Nachdem Daimler-Benz und Maybach ihre Motorenproduktion in der Motoren- und Turbinenunion zusammengeführt hatten, änderten sich die Motorenbezeichnungen in den Unterlagen.

Trotzdem handelte es sich weiter um die bekannten Viertakt-Dieselmotoren in V12-Anordnung mit Turboaufladung, was in der Literatur bisweilen missverständlich oder fallweise auch mal falsch dargestellt wird. Später kam auch noch die Großmotorenproduktion der MAN zur MTU, was den Überblick ebenfalls nicht vereinfacht.

Beschafft wurde die V 80 in einer Stückzahl von nur zehn Exemplaren, womit sie betrieblich keine nennenswerte Rolle spielen konnte. Sie bildete aber die Grundlage für alle nachfolgenden Diesellokbaureihen bis zum Abschluss des Beschaffens von Maschinen aus der V-160-Familie.

Geliefert wurden die zehn Maschinen in den Jahren 1951/52 je hälftig von Krauss-Maffei (V 80 001 – 005) und MaK (V 80 006 – 010). Erste war V 80 006, die am 14. November 1951 aus Kiel angeliefert

wurde. Anfang Januar 1952 konnte in Opladen das Versuchsprogramm mit insgesamt drei Exemplaren beginnen.

Ihre Farbgebung war für die Gesamtbetriebszeit RAL 3004 Purpurrot für den Aufbau und das Führerhausdach. Das Untergestell und das Fahrwerk waren und blieben RAL 9005 Tiefschwarz lackiert. Zwei, das gesamte Fahrzeug umlaufende Zierleisten (100 Breite in Lokmitte, 50 mm Breite unten) waren nach RAL 9006 Weißaluminium gestaltet, wovon sich verchromte Griffstangen und Fensterrahmen etwas abzuheben wussten.



Der Aufnahme von Seite 43 möchten wir dieses Bild aus Coburg gegenüberstellen: Die Zierleisten der 280 003-5 sind längst zwei umlaufenden Zierstreifen in RAL 1014 Elfenbein gewichen. Auch die Farben der Anschriften erlebten im Laufe der Zeit zwei Änderungen. Foto: Sammlung Peter Pfister

Die Zierleisten wurden wegen Unterrostungen später, mit Ausnahme der V 80 006, entfernt und durch lackierte Zierstreifen in RAL 1014 Elfenbein ersetzt. Auch die Farbe der Anschriften veränderte sich im Laufe der Dienstzeit etwas: Anfangs waren die Betriebsanschriften ausnahmslos in RAL 1002 Sandgelb aufgebracht, nur die Blitzwarnpfeile waren in RAL 1007 Narzissengelb ausgeführt.

Später wechselten sie zu RAL 7030 Steingrau, weil dies besser mit dem Rot des Lokkastens harmonierte. Ab 1970 galt dafür dann das neu eingeführte RAL 7032 Kieselgrau, das bei der DB eine große Verbreitung fand.

Zugewiesen wurde die Maschinen nach der Übergabe an den Betriebsdienst zunächst hälftig den Betriebswerken Frankfurt (Main)-Griesheim und Bamberg. In den ersten Betriebsmonaten kam es wiederholt zum Tausch einzelner Maschinen zwischen den beiden Dienststellen, bis ab März 1954 Ruhe in diese Bewegungen kam.

Vorerst endgültiger Stand war dann folgende Zuordnung: In Frankfurt (Main) beheimatet waren V 80 001, 002, 004, 005, 008 und 010, während V 80 003, 006, 007 und 009 in Bamberg stationiert waren – also ein leichter Überhang zu Gunsten von Griesheim.

Diese Aufteilung währte bis zum 25. Juli 1963, als alle Lokomotiven innerhalb weniger Monate in Bamberg zusammengezogen wurden. Ab diesem Zeitpunkt waren die Geschichte der V 80 (ab 1968: Baureihe 280) und des Bw Bambergs untrennbar miteinander verbunden.



Als 280 006-8 und 280 009-2 am 23. Mai 1976 in Kirchenlaibach zusammen fotografiert werden, ist der Stern dieser Baureihe bereits am Sinken. Als einzige der zehn Lokomotiven sollte 280 006-8 bis zum Schluss ihre Zierleisten behalten. Foto: Sammlung Peter Pfister

Betriebliche Bewährung

Die neue Streckendiesellok der DB sollte möglichst universell einsetzbar sein. Ihr Pflichtenheft sah leichten Personen- und Eilzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen ebenso vor wie das Befördern von Güterzügen oder den schweren Rangierdienst. Deshalb ermöglichten die UV-Getriebe auch einen Strecken- wie auch Rangiergang.

Darauf ausgelegt war auch ihr äußeres Erscheinungsbild: Ein einziger, die Vorbauten überragender Führerstand war für beide Fahrrichtungen nutzbar und deshalb annähernd in Fahrzeugmitte platziert, ein Novum zu Beginn der fünfziger Jahre. Diese Anordnung versprach gleich gute Sicht nach vorn wie nach hinten und wurde nicht nur für die V 60 und die V 100 übernommen.

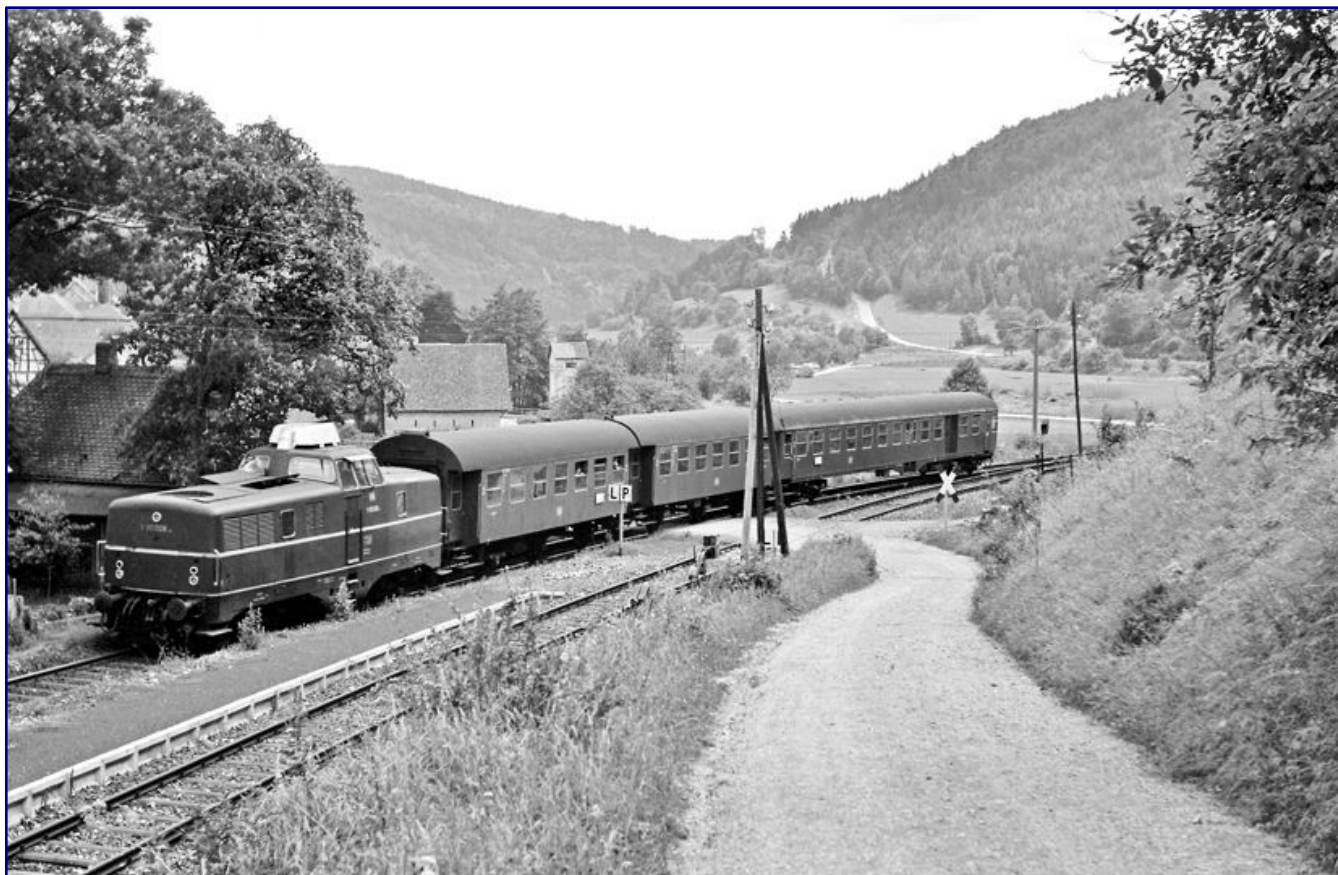
Einmalig blieben im deutschen Lokomotivbau hingegen die zwei, nur von innen begehbaren Enden der Maschine: Ihre Hauben beanspruchten auf beiden Seiten die gesamte Fahrzeugbreite. Ähnlich großer Wert wie 1935 bei der E 18 wurde anscheinend auf die Formensprache der neuen Lok gelegt: Abgerundete Kanten und Flächen entsprachen genau dem Zeitgeschmack der Nierentischära.

Im Betriebsdienst lieferten sie dann die gewünschten Erkenntnisse, die zwar nicht zu einem Weiterbau führten, aber ihrer Nachfolgerin V 100 zum Erfolg verhelfen. So erwiesen sie sich als nicht geeignet für den Rangierdienst, denn die breiten und hohen Vorbauten machten die Maschinen unübersichtlich.

weiter auf Seite 48



V 80 004 vom Bw Frankfurt-Griesheim schiebt 1954 ihren Personenzug aus Donnerbüchsen zwischen Abzweig Galluswarte und Frankfurt-West zweifelsfrei unter indirekter Wendezugsteuerung, wie an der Blickrichtung des auf der Lok verbliebenen Lokführers zu sehen ist (Bild oben). Dieselbe Lok musste im Oktober 1952 noch mit preußischen Abteilwagen Vorlieb nehmen, als sie den Frankfurter Hauptbahnhof verließ (Bild unten). Das Dreilichtspitzensignal war damals noch nicht vorgeschrieben. Fotos: Reinhold Palm, Eisenbahnstiftung



V 80 008 fährt im August 1956 mit dem „Heckeneilzug“ E 792 aus Köln in Frankfurt-Höchst ein (Bild oben). Die Züge bestanden zunächst aus Bei- und Steuerwagen zu Dieseltriebwagen der Vorkriegszeit (überwiegend VB / VS 145). Im Juni 1966 ist dieselbe Lok längst in Bamberg beheimatet und fährt mit einem Wendezug, wie wir ihn im Modellartikel nachzustellen versucht haben, auf der Strecke Forchheim – Behringersmühle an Muggendorf vorbei. Fotos: Kurt Eckert (Bild oben) / Reinhard Todt (Bild unten), beide Eisenbahnstiftung

Bewähren konnten sie sich nach dem Beseitigen von Kinderkrankheiten an den Kreuzgelenken der Kardanwellen, Hilfsaggregaten sowie Steuer- und Überwachungseinrichtungen aber durchaus. Der gemischte Nebenbahndienst wurde fortan ihr bevorzugtes Einsatzgebiet für die gesamte Dienstzeit.

So kamen sie in Frankfurt (Main) im Vorortverkehr nach Bad Homburg v. d. Höhe und Kronberg vor Wendezügen zum Einsatz. Gebildet waren diese aus Donnerbüchsen oder dreiachsigen Umbauwagen mit einem Byl-Steuerwagen (Mittleinstiegswagen).

Auf der kurzen Nebenbahn von Frankfurt-Höchst nach Bad Soden blieb die Bundesbahn vorerst bei der von der V 36 seit 1948 bekannten, indirekten Wendezugsteuerung. Die V 80 schob hier fünf Donnerbüchsen, von denen die führende als Befehlswagen ausgeführt war.

Ab Sommer 1956 kam eine Eilzugleistung zwischen Frankfurt (Main) und Köln hinzu (E 792 / E 793). Am Haken hatte die V 80 hier zunächst Bei- und Steuerwagen VB / VS 145 von Dieseltriebwagen, später Vorkriegseilzugwagen mit Steuerleitung und ebenfalls Mittleinstiegswagen - diese typischen Garnituren wären auch hervorragende Anregungen für passende Sortimentserweiterungen bei Märklin.

Die in Bamberg beheimateten Lokomotiven kamen lange Zeit im Nürnberger Vorortverkehr (Einsatz durch das Bw Nürnberg Hbf), aber auch auf verschiedenen Nebenbahnen im Bamberger Raum zum Einsatz. Auch hier war sie vor Wendezügen nach Pegnitz, Amberg und Ansbach sowie von Fürth nach Markt Erlbach zu sehen.



Im Winterwunderland ist 280 010-0 am 6. Februar 1972 mit einer vierteiligen Garnitur vierachsiger Umbauwagen unterwegs, wie sich das auch Märklin als typische Zugbildung für sein Modell vorgestellt hat. Foto: Sammlung Peter Pfister

Als im zweiten Halbjahr 1963 alle zehn Lokomotiven in Bamberg zusammengezogen wurden, übernahmen sie weitere Personen- und Güterzugleistungen auf vielen Nebenbahnen Nordbayerns. Ihre Wendebahnhöfe hießen nun Schlüsselfeld, Maroldsweisach, Forchheim, Höchstadt (Aisch), Behringersmühle und Heiligenstadt.

weiter auf Seite 50



280 004-3 ist am 25. Juni 1972 mit drei- und vierachsigen Umbauwagen sowie einem Donnerbüchsen-Packwagen in Kulmbach unterwegs (Bild oben). Vier Jahre später schied sie aus dem Dienst bei der DB als erste Maschine aus. In den letzten Einsatzjahren tauchten die Lokomotiven fallweise auch auf der Schiefen Ebene auf, wie hier 280 001-9 mit D-Zug-Wagen im August 1972 in Marktschorgast (Bild unten). Fotos: Sammlung Peter Pfister

Sie erreichten aber auch weiterhin Würzburg oder fallweise Hof. Güterzugdienst leisteten sie zudem auf den Strecken Frensdorf – Ebrach und Hassfurt – Hofheim. Ab 1968 wurde die Baureihe 280 überwiegend vom Bw Coburg aus eingesetzt.



280 006-8 (mit Zierleisten) wartet am 23. Juli 1976 vor Ng 64531 im Schotterwerk Maroldsweisach, dem Endpunkt der Strecke aus Breitengüßbach, auf Abfahrt. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Bis zu sechs Exemplare täglich verkehrten nun in gemischten Diensten nach Rossach, Rodach, Neustadt und Fürth am Berg. Das Heimat-Betriebswerk hatte nur einen zweitägigen Umlaufplan im Wendezugdienst vorzuweisen.

Bereits ab dem 17. Juli 1976 (280 004-3 z-gestellt), als die Baureihe gerade erst wieder auf ihre alten Stammstrecken zurückgekehrt war, begann sich die DB von ihren zehn Maschinen zu trennen, bereits am 9. April 1978 war mit 280 002-7 auch die letzte Lok außer Dienst, obwohl sie erst nach dreißig Jahren vollständig abgeschrieben wäre.

Die Gründe dafür erscheinen vielseitig: Splitterbauarten ist oft nur eine kurze Dienstzeit beschieden, doch viele Teile dieser Baureihe waren ja mit anderen Diesellokomotiven und -triebwagen tauschbar. Dieser Punkt erscheint als Auslöser daher weniger wahrscheinlich.

Zum schnellen Ende beigetragen hat sicher aber das Nebenbahnsterben der siebziger Jahre, zumal die Bundesbahn für die verbleibenden Strecken auf eine ausreichende Zahl modernerer 211 und 212 zurückgreifen konnte.

weiter auf Seite 52



Letzte Heimat der Baureihe 280 waren die Nebenbahnen Nordbayerns: 280 001-9 ist am 7. April 1977 in Ebrach im Nahgüterzugdienst beschäftigt (Bild oben), 280 009-2 steht am 6. Juli desselben Jahres mit einem Personenzug nach Bamberg am Hausbahnsteig in Hallstadt und hat bereits wieder Fahrdrat über sich. Foto: Peter Schiffer, Eisenbahnstiftung

Hineingespielt haben könnte aber auch das absehbare Ende des Bw Bamberg, das mit diesem Loktyp bis zuletzt untrennbar verbunden blieb. In Hof entstanden bereits neue Anlagen für Diesellokomotiven, ein vollständiger Umzug des Fahrzeugbestands stand längst bevor.

Für die geringe, noch verbleibende Dienstzeit dürfte es betriebswirtschaftlich kaum sinnvoll gewesen sein, das erforderliche Spezialwissen für die Splittergattung dort noch aufzubauen. Vermutlich versprachen sich die DB-Verantwortlichen in noch guten Verkaufschancen eine bessere Option.



Am 18. Juni 1977 muss sich 280 008-4 mit zwei Umbauwagen begnügen, als sie auf der Relation Hof – Steinach – Ebersdorf unterwegs ist. Das endgültige Ende für diese Baureihe kam zusammen mit dem des Bw Bamberg nur ein Jahr später. Foto: Sammlung Peter Pfister

Ein weiteres Argument lieferten die konstruktiven Schwachpunkte selbst: Die langen Gelenkwellen vom Haupt- zu den Verteilergetrieben neigten bei schweren Anfahrten vor Güterzügen zum Abknicken. Vor allem in den letzten Betriebsjahren häuften sich Gelenkwellenbrüche, als V-80-Doppeltraktionen bei Ausfall eine V 188 ersetzen sollten. Schon 1970 sah die DB von solchen Einsätzen deshalb wieder ab.

Verbleib nach der Ausmusterung

Wie es für die seit dem 1. Januar 1968 als Baureihe 280 geführten Lokomotiven weitergehen sollte, wird erst im historischen Kontext verständlich: Schon früh hatte sich die DB gegen eine Serienbeschaffung entschieden.

Für den Rangierdienst waren sowohl die Zugheizanlage als auch die Wendezugeinrichtung entbehrlich, bewähren konnte sich die Lok dort nicht. Das führte schon 1953 zum Entwickeln der Baureihe V 60. Für das verbleibende Aufgabenfeld erschien sie zu teuer.



Als betriebsfähige Museumslok des DB-Museums Nürnberg war V 80 002 im Oktober 2002 zu Gast in der Außenstelle Koblenz-Lützel. Ihr Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ an den Seiten passte nicht zu den aufgemalten Zierstreifen, das farbliche Absetzen der Radausschnitte war historisch ebenso falsch. Vier Jahre später wurde diese Lok ein Raub der Flammen.

Die Bundesbahn entschied sich gegen einen mittragenden Aufbau und für einen stabilen Rahmen als Grundlage einer neuen Konstruktion. Auch auf das Äußere wurde bereits weniger Wert gelegt und so führte der Weg zu kantigeren V 100, deren Teile deutlich kostengünstiger zu fertigen waren.

Für den schweren Rangierdienst folgte schließlich die V 90 / 290 als eigenständige Konstruktion statt einer V 100 mit Ballastgewichten. Die Achillesferse der V 80 wurde bei beiden Typen ausgemerzt: Die Verteilergetriebe entfielen, die Gelenkwellen zu den Drehgestellen konnten kürzer ausfallen und verliefen beinahe in der waagerechten Optimal-Linie.

Dies war nicht nur zuverlässiger und reduzierte den Kardanfehler, sondern sparte auch Kosten im Vergleich zur vorherigen, aufwändigeren Konstruktion. Auch die Kühlung der Maschine war bei der ersten Drehgestell-Diesellok noch nicht perfekt gelöst. Die Lokomotiven waren fast immer mit aufgestellten Maschinenraumklappen auf dem langen Vorbau zu sehen, um den Luftdurchsatz zu steigern.

Ungelöst blieben die Lärmemissionen der Baureihe V 80. Das außen wahrnehmbare, knatternde Geräusch der Antriebsanlage versuchte die DB ab Ende 1957 mit auf das Führerhausdach aufgesetzten Schalldämpfern in den Griff zu bekommen. Diese entstellten die Maschinen, brachten aber keinen Erfolg und wurden deshalb schon nach wenigen Jahren wieder ausgebaut.

Ins Innere wurden die Motorengeräusche durch den einteiligen Aufbau übertragen – ein Problem, das nicht nur, vor allem aber die V 80 hatte. Daraus gelernt wurde insofern, dass die Nachfolgerin V 100 neben eingezogenen Vorbauten für eine bessere Streckensicht auch ein getrennt vom Maschinenraum gelagertes Führerhaus erhielt, das mit Gummidichtungen zu den beiden Hauben versehen war.

So lässt sich festhalten, dass die V 80 längst nicht alle Erwartungen erfüllen konnte, sich aber mit monatlichen Laufleistungen von mehr als 14.000 km als durchaus zuverlässig erweisen konnte. Und wenn sie auch betrieblich auch nahezu unbedeutend blieb, so lieferte sie entscheidende Erkenntnisse für alle künftigen Diesellokomotiven der Bundesbahn.

Und genau das war ja auch eine der ihr zugedachten Aufgaben. An dieser Stelle bekommt unsere paradox klingende Überschrift zu diesem Artikel einen Sinn. Klar erscheint nun, dass wegen ihrer wegweisenden Bedeutung mindestens ein Exemplar für die Nachwelt aufzuheben war.

Diese Funktion sollte der 280 002-7 zukommen. Sie wurde nach längerer Abstellzeit mit Blick auf das nahende 150-Jahr-Jubiläum der deutschen Eisenbahnen im AW Nürnberg wieder betriebsfähig aufgearbeitet und ab 1984 als Museumslok eingesetzt.

Da sie längst noch nicht zum alten Eisen gehörten, verschlug es 1977/78 acht weitere Exemplare nach Italien, wo sie bei Gleisbauunternehmen (V 80 001, 003, 004, 005, 006, 008 und 009) sowie der Ferrovia Bari Nord (V 80 007) zum Einsatz kamen.



280 010-0 verschlug es als einzige der übrigen neun V 80 nicht gleich nach Italien. Stattdessen fand sie bis 1981 als V 31 in zweiter Besetzung bei der Hersfelder Kreisbahn eine neue Heimat, bis ein Schaden dort ihr Ende besiegelte. Foto: Peter Pfister

280 010-0 blieb zunächst in Deutschland und fand als V 31 von 1977 bis 1981 im Güterzugdienst der Hersfelder Kreisbahn eine neue Heimat. Nach einer Schadensbeseitigung verschlug es sie anschließend ebenfalls nach Italien.

Die von Krauss-Maffei gebaute V 80 001 kehrte im Oktober 2005 nach Deutschland zurück, nachdem ein privater Sammler aus Hessen sie gekauft und in ihre alte Heimat zurücküberführt hatte. Ein Schicksalsschlag sorgte zur selben Zeit für einen schweren Verlust: V 80 002 gehörte zu den



Als 280 010-0 im September 1982 repariert und neu lackiert in Penzberg steht, wartet sie auf ihre Reise nach Italien. Ozeanblau-Elfenbein hatte diese Baureihe bei der DB nie getragen und wir sehen, stand ihr diese Farbgebung auch nicht sonderlich. Foto: Sammlung Peter Pfister

die 280 007-6 und ließ sie bei Rail-Design Bäcker in Siegen wiederherrichten. Sie ist seitdem in perfektem Äußeren im Loksuppen von Altenbeken hinterstellt.

unwiederbringlichen Opfern des Loksuppenbrands in Nürnberg-Gostenhof am 17. Oktober desselben Jahres.

Trainini® hatte in einer seiner allerersten Ausgaben darüber berichtet.

Als Ersatz konnte das DB-Museum Nürnberg erst im Juni 2008 die V 80 005 aus Italien über ein Tauschgeschäft zurückholen.

Sie ist im Gegensatz zu ihrer musealen Vorgängerin bis April 2013 aber nicht mehr betriebsfähig aufgearbeitet worden.

Die Deutsche Privatbahn (DP) aus Hameln erwarb Ende 2009



Die als erste bei der DB ausgemusterte Lok, die frühere 280 004-3, ist 1999 noch in Udine (Region Friaul-Julisch Venetien; Nordost-Italien) aktiv. Ihr äußerer Zustand lässt aber längst zu wünschen übrig. Foto: Sammlung Peter Pfister



Auch 280 001-9, hier am 29. Mai 1973 in ihrem Heimat-Bw Bamberg, wurde nach Italien verkauft, kehrte aber 2005 als erste wieder nach Deutschland zurück und befindet sich in privatem Besitz. Foto: Prof. Dr. Willi Hager, Eisenbahnstiftung

Während diese drei Exemplare einer guten Zukunft entgegensehen, scheidet das für die übrigen sechs Lokomotiven aus: Vier wurden inzwischen zerlegt, nur die ehemaligen und längst abgestellten V 80 008 und 010 waren 2020 zumindest noch vorhanden.

Vorbildfotos vor und nach Aufarbeitung:
<https://www.raildesign-baecker.de>

Weihnachtsgrüße



Die Redaktion und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Trainini® wünschen unseren Leserinnen und Lesern, Korrespondenzpartnern, Helfern, Herstellern, Kolleginnen und Kollegen sowie allen anderen, die dieses Magazin schätzen, ein fröhliches, gesundes wie auch besinnliches Weihnachtsfest sowie alles Gute für ein hoffentlich sorgloses Jahr 2021!

Drachenstein von Harald Hieber Die unendliche Geschichte

Der Titel dieser Geschichte kennzeichnet bereits, worum es hier geht: Für Harald Hieber wurde wohl der Weg zum Ziel, nachdem er den Bau seiner Anlage Drachenstein anging. Eine klassische Modellbahnerkarriere führte ihn früh zur Spurweite Z, die ihn nicht mehr losließ. Heute gehört er zu den Größen dieses Maßstabs und sein Meisterwerk schließt unser Jahresschwerpunktthema 2020 würdig ab.

Wie viele Jungen seines Alters war auch Harald Hieber ein leidenschaftlicher H0-Eisenbahner, als Märklin 1972 seine Mini-Club vorstellte. Die kleinste elektrische Serieneisenbahn der Welt hatte es ihm gleich angetan. Lange Züge und ein richtig großer Bahnhof, hiermit konnten Jugendträume endlich in Erfüllung gehen!



Im Bericht über die Anlage Drachenstein erleben wir, wie diese im Verlauf von rund zehn Jahren ihr Gesicht gewandelt hat. Im Dezember 2008 war sie noch von Großseriengebäuden der Firmen Faller, Kibri und Vollmer geprägt. Davon geblieben ist (fast) nur der Bahnhof auf Basis des Bausatzes „Güglingen“.

Dank der Unterstützung seiner Eltern war er schon bald darauf stolzer Besitzer einer Startpackung und einer ersten Anlage, die sich bald zu stattlicher Größe entwickeln sollte. Pubertät und folgende Zeit als junger Erwachsener verschoben die Prioritäten schließlich, und alles Material wanderte für fast 20 Jahre in eine Kiste auf dem Dachboden.

Doch ein echter Modellbahner findet immer wieder zu seinen Wurzeln zurück. Auch bei Harald war dies also vorprogrammiert. Als er seine Spur-Z-Sammlung aus dem Dornröschenschlaf erweckte, stellte er erfreut fest, dass es längst viel mehr Informationen und Marktangebot gab. Schnell reifte jetzt der



Zum Namensgeber der Anlage wurde die Burgruine als zentralem Motiv rechts vom Bahnhof, um das die eingleisige Nebenstrecke in einem großen Bogen herumführt. Kletterer haben ihre steilen Wände längst für sich entdeckt.

Gedanke, wieder eine kleine Anlage zu bauen, vielleicht in einem Koffer. Es folgte die Idee, dies mit einer digitalen Steuerung zu kombinieren – und am Ende stand Drachenstein.

Anstöße durch technischen Fortschritt

Zugegeben, das ist nun ein sehr großer Zeitsprung, den wir da gemacht haben. Aber oberflächlich betrachtet, stellt sich der Werdegang zur außergewöhnlich gelungenen Anlage, die wir heute vorstellen, nun mal genau so dar. Von der ersten Idee bis zur fertigen Anlage vergingen viele Jahre und mit ihnen wandelte auch dieses Werk sein Aussehen mehrfach.

Wir wollen versuchen, die wichtigsten Stationen festzuhalten und die Einflüsse sichtbar zu machen, die den Anstoß zu Veränderungen gaben. Feines und neues Zubehör, vieles entstanden mit der Laserschnitt-Technik oder dem 3D-Druck, haben und werden auch in Zukunft Harald Hiebers Hobby bereichern und genau das finden wir auf seinem Meisterstück auch wieder.

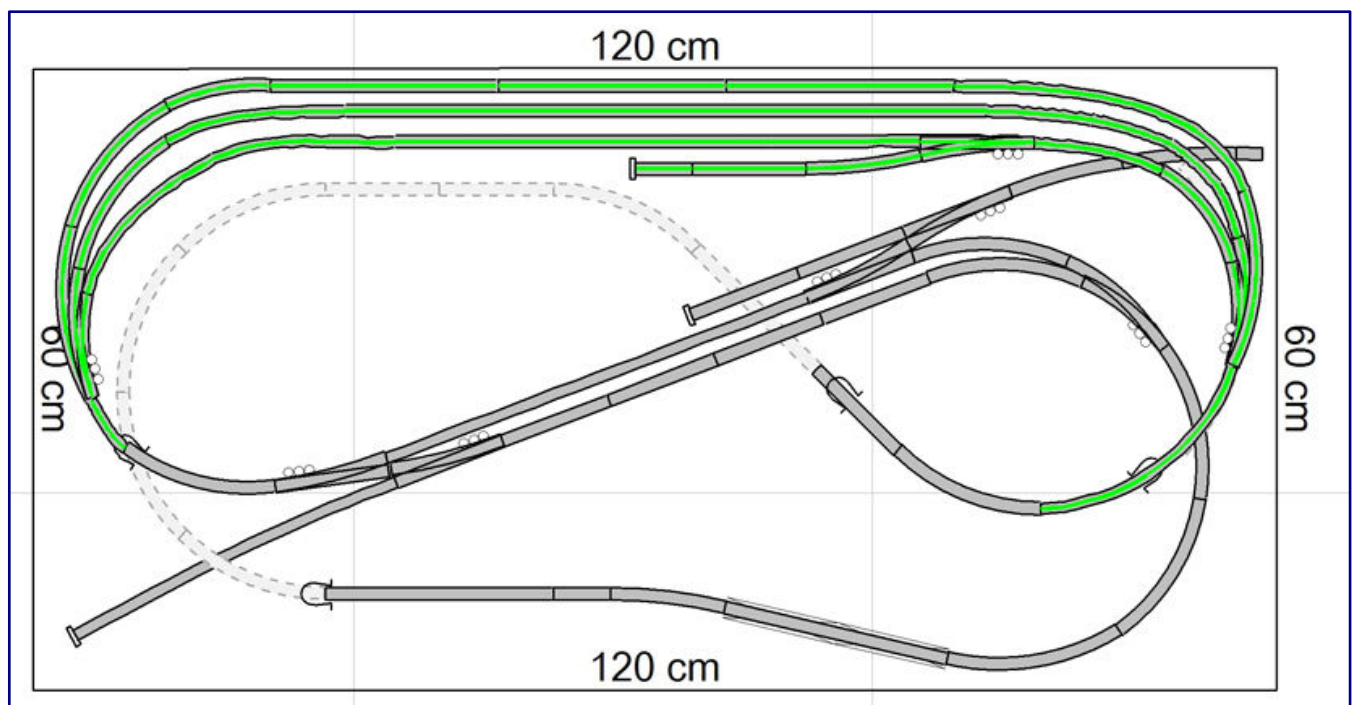
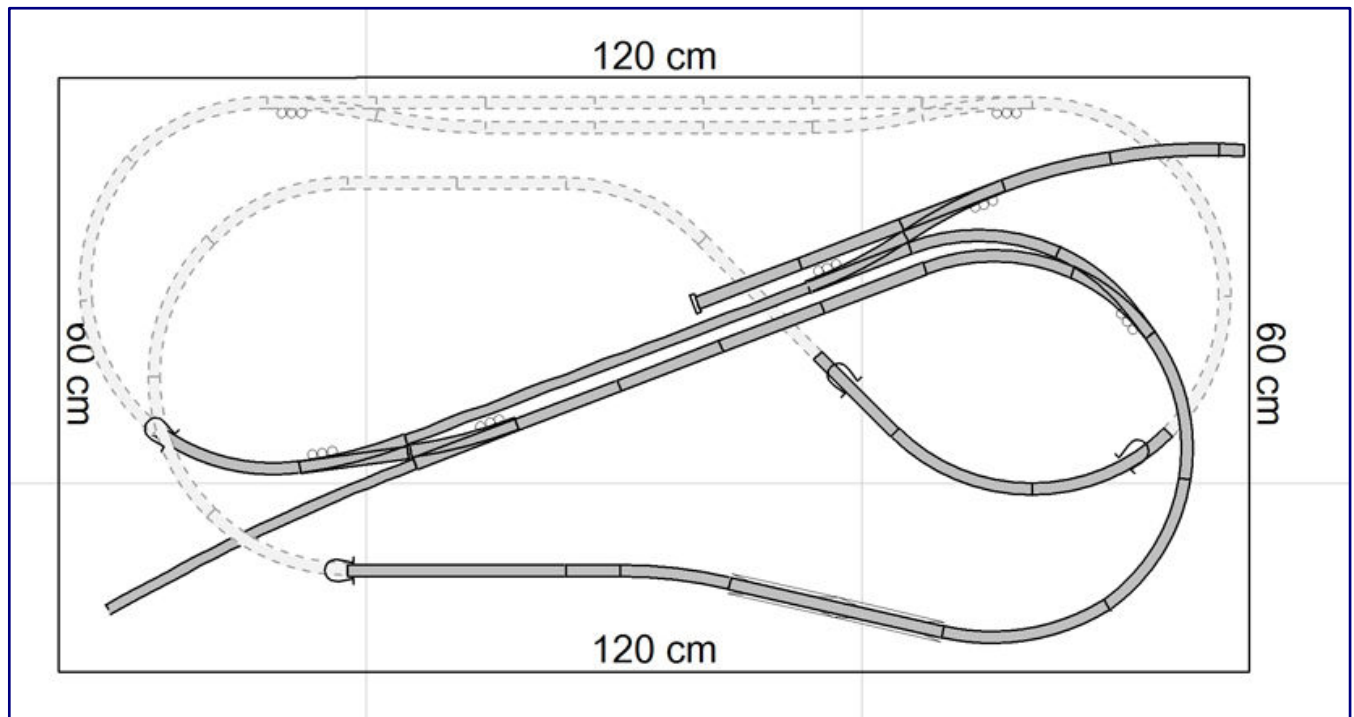
Am Anfang seines Neubeginns im Jahr 2004 stand ein Plan, der eine eingleisige Nebenbahn mit Dorfbahnhof vorsah. Angesiedelt sein sollte sie in der Übergangszeit von der Epoche III zu IV, um den Betrieb auf die bevorzugte Dampf- und Dieseltraktion ausrichten zu können.

Der Gleisplan sollte sowohl einen Automatikbetrieb als auch manuelles Rangieren unterstützen. So wurde auch auf Kehrschleifen verzichtet, was gleichzeitig erlaubte, die Elektronik für den Digitalbetrieb möglichst einfach zu halten. „Drachenstein“ als Ergebnis dieser Pläne entstand bis 2010 als in sich verschlungene Acht, die um die Ruine Drachenstein herumführt.

Vieles stammte bis hierher aus den Katalogen großer Hersteller: Der Bahnhof basiert auf dem Bausatz „Güglingen“ von Faller, die Gebäude im Dorf stammten ebenso daher wie auch von Kibri und Vollmer,

während die namensgebende Ruine, Höhle und Doline von Modellbau Luft stammen. Alle Details zur Landschaftsgestaltung ergaben sich spontan im Laufe des Anlagenbaus. Zur Steuerung wurde das Selectrix-System genutzt, was auch einen automatischen Zugbetrieb ermöglichte.

Auf Ausstellungen und Messen erntete der stolze Besitzer viel Anerkennung und lobende Worte für sein neues Schmuckstück. Ärgerlich erschienen ihm nach und nach nur die verdeckten Gleisabschnitte, die kaum zugänglich waren, weil die Anlage mit einer möglichst geringen Bauhöhe realisiert worden war. Entgleiste doch mal ein Zug in diesen Abschnitten, dann wurde es schwierig. Die Steigungsstrecken meisterten die Züge hingegen problemlos, denn diese verkehrten ja meist nebenbahntypisch kurz.



Der Gleisplan vor (Bild oben) und nach dem Umbau des Schattenbahnhofs (Bild unten; grün markierte Gleise). Das Ausziehgleis rechts vom Bahnhof war schon zuvor bis zur Anlagenkante verlängert worden. Gleispläne: Harald Hieber

Im Bahnhofsbereich war mit Sägezahnfahrten über die Hauptstrecke auch etwas Rangierbetrieb möglich. Damit dieser dem Erbauer aber anhaltende Freude bereiten konnte, steckten unter beiden Abstellgleise Jörger-Entkupppler in Form von Elektromagneten. Das rechte Abstellgleis erfuhr später eine Verlängerung bis zur Anlagenkante und erlaubte seitdem dort den Anschluss von Modulen.

Dies wird im weiteren Verlauf noch eine Rolle spielen, denn mangels Anpassens der Topographie an die Modulnorm fand dieses Gleis eine andere Verwendung: Hier wurde nämlich das Erweiterungssegment Drachenloch angesetzt.

Was Harald Hieber jedoch viel früher fehlte, war ein größerer Schattenbahnhof: In der bislang beschriebenen Ausgangskonfiguration konnten sich im Untergrund gerade mal zwei Garnituren abwechseln. Und das fiel ja auch Besuchern schnell auf. So begann 2011 ein größerer Umbau.

Dieser führte dort zu drei Speichergleisen und einem zusätzlichen Kopfgleis für den Pendelbetrieb mit einem Schienenbus. Kopfzerbrechen bereitete Harald anfangs nur die Nutzlänge der Gleise, die mit der Standardgeometrie nicht die gewünschte Länge erreichen wollten.



Der Umbau der Anlage schuf auch Platz für einen Pendelverkehr mit dem Schienenbus, der hier auf dem Stumpfgleis auf Reisende wartet, bevor er später das Stumpfgleis am Drachenloch befahren und dort im Tunnel verschwinden wird. Am Inselbahnsteig rechts warten Maus, Elefant und Ente auf den Mauszug.

Die Anlagengröße von 120 x 60 cm stand ja unverändert fest und daran war nicht zu rütteln. Eine Lösung für sein Problem tat sich auf, als er auf den Märklin Tagen 2011 bei Weichen-Walter vorsprach. Eine Maßanfertigung von zwei, zum Märklin-Gleis passenden Dreifach-Bogenweichen ließ seinen Plan endlich aufgehen!

Angetrieben werden sie mit Servomotoren, die auch die Herzstücke polarisieren können. Bei den Vorgängern waren vor dem Umbau noch Roco-Antriebe im Einsatz. Weitere Betriebsmöglichkeiten ergaben sich aus dem Aufteilen der Trasse von ursprünglich acht in jetzt 16 Blöcke mit Belegmeldern.

Die guten Erfahrungen mit den beiden Sonderanfertigungen von Weichen-Walter veranlassten ihn, auch die Bogenweiche in der rechten Bahnhofseinfahrt gegen eine Anfertigung aus selbem Hause zu tauschen. Wie bei so vielen Zetties hatte das Märklin-Exemplar auch bei Harald immer wieder Probleme bereitet.



Der Betrieb auf der Anlage erfolgt digital und umfasst Groß- und Kleinserienmaterial, wie hier die hervorragend gelungene Baureihe 627 von SMZ. Dieser Schienenbusnachfolger sorgt zusammen mit dem „roten Brummer“ auch für Geräuscherlebnisse auf Ausstellungen.

Das Dorf wandelt sich

Doch auf im sichtbaren Bereich tat sich in der Folgezeit einiges, was auch Ausstellungsbesuchern nicht verborgen bleiben konnte. Der Umbau des Dorfes lässt sich wohl in der Tat mit dem Begriff „Neu-Drachenstein“ am treffendsten benennen.

Auslöser war, dass die Großseriengebäude Baustile unterschiedlichster Regionen auf engem Raum zeigten. Das mochte dem Anlagenbesitzer auf Dauer nicht gefallen. Ihm stand der Sinn danach, eine klare regionale Zuordnung zu erreichen und seiner Anlage mehr Individualität zu verleihen.

Bild rechts:
Das feurige Getränk im Wirtshaus scheint nicht allen Gästen zu bekommen (rechts), aber wenigstens warnt ein Verkehrsschild vor den unfreiwilligen Vierfüßern.



„Die Anlage hat über die Jahre ihr Gesicht immer wieder verändert und ist detailreicher geworden“, blickt Harald Hieber stolz zurück. So machten die meisten Polystyrol-Gebäude Platz für individuell gestaltete Bausätze aus dem Hause MBZ. Zudem konnte das Dorf durch den Ersatz einer rund 2,5 cm dicken PS-Schaumplatte durch 4-mm-Sperrholzauflage rund zwei Zentimeter tiefergelegt werden, was ebenso Auswirkungen auf das Erscheinungsbild hat und den Bereich hinter dem Bahnhof gefälliger wirken lässt.



Das Dorf hat sein Gesicht mit dem Umbau und Austausch der Gebäude kräftig gewandelt und ist nicht wiederzuerkennen. Viele liebevolle Details sorgen für Leben wie die Hilfe eines „gelben Engels“ bei der Autopanne (Bild oben, mittig verdeckt und Bild unten, linke Hälfte) oder dem für Bayern so typischen Maibaum (Bild unten).

Auch das Treffen des modellbahnbegeisterten Stammtisches Bayern im Gasthaus „Zum feurigen Drachen“ musste in diesem Rahmen in ein neues Gebäude umziehen, das nun auch wesentlich stärker von Gästen frequentiert wird. Einige scheinen längst Opfer des Drachentöters, der feurigen Spezialität



Drachenstein spielt in der Übergangszeit vom Dampf- zum Dieseltrieb. Da durfte auch eine kleine Lokstation auf dem Erweiterungsbau nicht fehlen, wo Märklins schönste Dampflokomotiven nun gekonnt in Szene gesetzt werden.

der Brauerei, geworden zu sein, der hier ausgeschrieben wird: Ein Verkehrsschild warnt an der Straße vor Personen, die auf allen Vieren unterwegs sind...

Entdeckung im Drachenloch

Die letzte große Umbauphase erfolgte in den Jahren 2014/15. Drachenstein sollte nun erweitert werden, also einen Anbau erhalten und zum Wendekopf werden. Ein autarker Betrieb blieb aber unverändert möglich. Diese Erweiterung brachte ein Gleis zur Modulkopfplatte, die beim ersten Ansatz dieser Art (Verlängerung des Rangiergleises am Bahnhof) noch gefehlt hatte.

Untergebracht wurden bei diesem Ausbau noch eine zweigleisige Lokversorgungsstation mit Lokschruppen, wo sich Dampflokomotiven schön in Szene setzen lassen, und zusätzlich noch ein in einem Tunnel endendes Stumpfgleis. Zumindest ein kurzer Zug kann hier vor den Augen der Betrachter verschwinden.

Zum gestalterischen Höhepunkt wurde das Drachenloch, Namensgeber dieses Segments. Dabei handelt es sich um eine Doline in der Nähe der Burgruine. Ganz neu entdeckt wurde hier der Einstieg in eine Tropfsteinhöhle, die auch für den Zuschauer einsehbar im Untergrund der Anlage nachgebildet wurde: Ein Guckloch macht es möglich.

Höhlenforscher und Wissenschaftler sind bereits am Werk und erkunden, ob sich Entdeckungen machen lassen, die den Burg- und Ortsnamen vielleicht erklären. Hat in dieser Höhle mal ein Drache gelebt oder haben die Menschen im Mittelalter dies vielleicht zumindest geglaubt?

weiter auf Seite 67



Erst kürzlich entdeckt wurde das Drachenloch (Bild oben), das die Wissenschaftler nun beschäftigt. Es birgt den Einstieg in eine Tropfsteinhöhle (Bild unten), die Höhlenforscher bereits zu erkunden begonnen haben. Das nährt Hoffnung, mehr über den Ursprung des Orts- und Burgnamens zu erfahren.

Exkurs: Dechenhöhle – die einzige mit Bahnanschluss

Die Bezeichnung Tropfsteinhöhle ist umgangssprachlich, also nicht wissenschaftlich. Viele Schauhöhlen, also öffentlich zugängliche Höhlen, tragen diese Bezeichnung im Namen oder in werblichen Bezeichnungen, weil dies allgemein keiner weiteren Erklärung bedarf.

Ein solches Ausflugsziel ist die Dechenhöhle in Iserlohn-Letmathe (märkisches Sauerland), die zu den bekannteren und größeren in Nordrhein-Westfalen gehört. An sie angeschlossen ist das Deutsche Höhlenmuseum, das viel Wissen um Höhlen dieser Art, zur Forschung und Entdeckung, aber auch dem Leben in einer Höhle vermittelt.



Der Haltepunkt Letmathe-Dechenhöhle (Kreis Iserlohn; Bild oben) ist bundesweit der einzige, der einer Höhle direkten Gleisanschluss bietet. Dies geht zurück auf ihre Entdeckung, die zufällig durch zwei Eisenbahnarbeiter wegen eines verlorenen Hammers während der Trassierungsarbeiten erfolgte. Höhlenspinne (Bild unten links) und Höhlenfledermaus (Bild unten rechts) sind Tiere, die den Eingangsbereich heute bewohnen.



Das Deutsche Höhlenmuseum birgt das nahezu vollständige Skelett eines jungen Höhlenbären.

Als einzige in Deutschland besitzt die Dechenhöhle sogar einen eigenen Bahnhof. Grund dafür ist, dass sie im Juni 1868 zufällig von zwei Eisenbahnarbeitern entdeckt wurde, die ihren Hammer hier in einem Felsspalt verloren hatten.

Wegen dieser engen und einzigartigen Verbindung erschien sie uns deshalb als besonders geeignet für diesen Artikel.

Wesentlich für solche Höhlen sind die namensgebenden Steine, die durch abtropfendes Wasser entstehen.

Das Wasser enthält große Mengen an gelösten Mineralien, vor allem Kalk, das bei diesem Vorgang zurückbleibt und die typischen Gesteinsformen erzeugt. Dieses Material wird als Sinter bezeichnet.

Tropfsteine, die von der Höhlendecke nach unten wachsen, werden als Stalaktiten bezeichnet. Nach oben wachsende Tropfsteine heißen Stalagmiten.

Wenn sich beide im Laufe vieler tausend Jahre verbinden, entsteht ein sogenannter Stalagmat.

Eine besondere Erscheinungsform sind die (Sinter-)Vorhänge, die aus einer ganzen Reihe miteinander verbundener Stalaktiten bestehen. Besonders dicke Stalagmiten werden Säulen genannt.



Beim Erweiterungsbau scheint Harald Hieber richtig in Fahrt gekommen zu sein, denn wir stellen auch fest, dass viel mehr Leben auf seine Anlage gekommen ist: Seien es sich im Freien vergnügende Paare oder eine große Schafherde, die über den Feldweg getrieben wird. Auffallend ist neben der gestiegenen Zahl an Figuren aber auch die Art und Weise, wie sie arrangiert wurden.



Überzeugend hat Harald Hieber die Schafherde in diese Szene eingebracht, die von den Hunden zusammengetrieben und geführt wird. Rechts davon arbeiten Dauerläufer in ihrer Kondition.

Alle scheinen sie in Beziehungen zueinander zu stehen und zu kommunizieren. Erst das sorgt für den letzten Schliff. Und so verlangten die vielen Wanderer, deren Bedürfnis klar abzulesen ist, auch nach gut ausgebauten Wegen. Einer davon quert auf dem Weg zum Drachenloch die Nebenstrecke, die um die Burgruine Drachenstein führt.

Wegen der geringen Verkehrsbedeutung wurde hier auf eine Schrankenanlage verzichtet, aber ganz ohne Sicherungen ging es dann doch nicht. Aus geätzten Geländern von Modulor entstanden die erforderlichen Absperrgeländer nach Vorbildvorlage.

Die Geländer im Maßstab 1:200 sind dreiläufig und eigentlich zu hoch für Spur Z. Deshalb wurden sie mit einem Skalpell abgeschnitten, bevor sie rot-weiß lackiert und eingebaut wurden. Zusammen mit Andreaskreuzen von Trafofuchs ist das sichere Queren des Gleises für Wanderer nun perfekt. Auch die dazu passenden Figuren stammen vom gleichen Hersteller.

Allerdings hält die Anlage auch kuriose Szenen bereit: An der Waldschänke abseits des Dorfes protestieren Demonstranten gegen den Bierausschank, nebenan sind Vater und Sohn am Tümpel mit einem ferngesteuerten Boot zu sehen. Wie so oft kommt dem Sohn aber nur die Rolle als Zuschauer zu.

Sehenswert ist auch, wie Harald die Zuverlässigkeit vieler deutscher Handwerker humorvoll auf den Arm nimmt: Im Dorf sind die Spezialisten vom Holzbau Krumm + Schief am Werk, das Chaos perfekt machen derweil die Gesellen von Malermeister Peter Klecks, die eigentlich die Außenfassade in Schuss bringen sollten.

weiter auf Seite 70



Bild oben:
Der kleine Bahnübergang am Wanderweg kommt nicht ohne Sicherungen aus. Ein Blinklicht oder gar eine Schrankenanlage wären für diese Fußgängerquerung der Nebenstrecke aber überdimensioniert gewesen.

Bild unten:
Während links an der Gaststätte gegen den Alkoholausschank demonstriert wird, widmen sich Vater und Sohn am Weiher ihrem ferngesteuerten Boot. Wie nicht anders zu erwarten, ist der Spross aber zum Zuschauen verdammt.



Bild oben:
Auf dem Gelände von „Holzbau Krumm & Schief“ herrscht das Chaos, angerichtet von Malermeister Peter Klecks und seinen Gesellen. Statt auf der Leiter befindet sich der erste Eimer voller weißer Farbe nun auf dem Kopf des Lehrlings und hat diesen übergossen.

Bild unten:
Der Mannschaftsbus des FC Bayern München macht Halt vor dem „Feurigen Drachen“. Ein ausgeloster Vereinsanhänger darf nun zusammen mit zehn Freunden zusteigen und die Reise zum „Kaiserklo“ in der Landeshauptstadt antreten.

Halt macht in der Nähe auch der Mannschaftsbus des FC Bayern München. Ob alle die Fußball-Leidenschaft des Anlagenbesitzers teilen, ist dabei völlig gleichgültig, denn wiedergegeben wurde hier eine reale Begebenheit.

Ein ausgeloster, treuer Vereinsanhänger darf sich in „normalen“ Zeiten stets darauf freuen, zusammen mit zehn Freunden im Mannschaftsbus mit zum Stadion genommen zu werden. Ob das auf dieser Anlage, wegen seines Aussehens von oben wie eine Toilettenbrille, wohl als „Kaiserklo“ titulierte worden wäre? Gewiss nicht.

Letzter Eingriff: Tiefenwirkung

Eine gute Modellbahnanlage wird wohl niemals fertig und so fanden sich auch hier immer wieder Verbesserungsansätze. Eine Zufallsbekanntschaft sorgte schließlich für die entscheidende Tiefenwirkung.

Das Atelier Dietrich (Andreas Dietrich) entwarf nach zugelieferten Maßen eine maßgeschneiderte Hintergrund-Fotokulisse, deren Wirkung einfach verblüffend ist. Nahezu endlos wirken die Weiten nun, in denen sich die Blicke der Zuschauer verlaufen.



Grandios ist die Tiefenwirkung der Anlage Drachenstein dank des heutigen Hintergrunds, den das Atelier Andreas Dietrich passgenau entworfen hat.

Damit sie auch so wirken kann, wie sie es heute tut, bedurfte es einer optimalen Präsentationsform für diese Anlage. Ein Guckkasten mit integrierter LED-Beleuchtung schirmt alles gegen Stör- und Streiflicht ab und sorgt gleichzeitig für gleichmäßiges Ausleuchten aller Szenen. Und ganz nebenbei schützt er auch noch die Gebäude vor Beschädigungen.

Offen geblieben ist bis hierher nur noch, was denn nun rund um Drachenstein an Eisenbahnfahrzeugen zu sehen ist? Bewusst wurde sie ja nicht elektrifiziert. Absolute Lieblinge von Harald Hieber sind die Diesellok-Veteranen der Baureihen 218 und V 100, die hier das Rückgrat des Verkehrs bilden. Doch auch ein weiterer Zug will ihm nicht mehr aus dem Kopf. „Es ist der rote Schienenbus, mit dem ich zu meiner Schulzeit noch fast täglich unterwegs war“, bekundet er.

Ein solches Exemplar mit Geräuschdecoder ist meist auf der Pendelstrecke zwischen Bahnhof und dem Kopfgleis im Schattenbahnhof unterwegs. Fährt er los, macht er mit lautem Knattern unmissverständlich auf sich aufmerksam. Fast möchten wir glauben, dabei auch den typischen Dieseluß in der Luft wahrzunehmen – Drachenstein fesselt einfach jeden Betrachter!



Und nun haben auch unsere drei Fernsehprotagonisten lange genug gewartet: Der Mauszug ist eingefahren und die holt die drei Lieblingsdarsteller aller betrachtenden Kinder am Bahnsteig von Drachenstein ab.

Für junge Besucher wünschte sich Harald einen Mauszug, doch dessen Lok war ja eigentlich eine Baureihe 110. Was also tun? Torsten Scheithauer, der auch hier schon einige seiner tollen Werke vorstellte, hat ihm geholfen und einer Diesellok die fehlende Wunschgestaltung verpasst. Nun begeistert dieser Zug auch hier Groß und Klein.

Doch damit nicht genug, denn auch die bekannte Fernsehmaus mit Elefant und Ente stattete dem Bahnhof Drachenstein einen Besuch ab. Sie steht nun zur großen Freude der kleinen Kinder am Bahnsteig und wartet auf ihren Sonderzug.

Eingesetztes Material und Zulieferungen:

<http://www.atelier-dietrich.at>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<https://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>

<https://www.modulor.de>
<http://www.rolfs-laedchen.de>
<http://www.trafofuchs.de>
<https://www.zcustomizer.de>

Informationen zu Doline und Tropfsteinhöhle:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Doline>
<http://www.dechenhoehle.de>

Langhauber von Mercedes-Benz Gute Sterne auf allen Straßen

Einst war es selbstverständlich: Jeder Lastkraftwagen besaß eine lange Haube, unter der sein Motor arbeitete. Was vor dem Zweiten Weltkrieg galt, fand nach 1945 seinen Höhepunkt der Entwicklung. Neue Zulassungsvorschriften änderten später die Anforderungen an einen wirtschaftlichen Lkw. Das im Folgenden vorgestellte Buch zeichnet dieses Stück Fahrzeuggeschichte beim Erfinder des Automobils nach.

Achim Gaier
Mercedes-Benz LKW
Die legendären Langhauber 1945-1962

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2020

Gebundenes Buch
Format 26,5 x 23,0 cm
240 Seiten mit 325 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04323-7
Titel-Nr. 04323
Preis 24,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Als Deutschland 1945 in Trümmern lag, war wohl jeder noch fahrtüchtige Lastwagen wahrlich Gold wert. Was damals mühevoll wieder in Schwung kam, dürfte zum großen Teil aus ehemaligen Wehrmachtsbeständen gestammt haben.

Viele Fahrzeuge erfuhren auf diese Weise eine zivile Nutzung, doch der Bedarf im Wiederaufbau und dem beginnenden Wirtschaftswunder war groß. Für die Marke mit dem Stern war es beschämend, dass sie im Krieg ihr eigenes Fahrzeug der Drei-Tonnen-Nutzklasse nicht weiterbauen durfte und stattdessen angewiesen wurde, den Opel Blitz in ihren Hallen zu produzieren.

Nach dem Kriegsende erwies sich das aber auch als eine Rettung, denn schneller als der Rüsselsheimer Hersteller schaffte es Daimler-Benz, seine eigene Produktion wiederanzufahren. Und so ließ sich eine Lizenz erwerben, unter der der Opel Blitz als Mercedes-Benz L 701 zunächst weitergebaut werden durfte.

Doch die fleißigen Schwaben taten alles, um von ihrem Konkurrenten wieder unabhängig zu werden und ihm das Wasser abzugraben. Parallel entwickelten sie deshalb einen neuen Laster für die Nutzklassen von 3,5 und 4,5 Tonnen, um damit bereits 1950 in den Serienbau einzusteigen. Schwere Lkw sollten kurz darauf folgen.

Das deutsche Wirtschaftswunder hatte da bereits eingesetzt und der folgende Aufschwung im Lkw-Bau half auch Mercedes-Benz bei der Rückkehr auf den Weltmarkt: Die neuen Fahrzeuge mit der langen Haube ebnete schließlich den Weg zum größten Lastwagenhersteller der Welt.

Mit dieser Kurzfassung automobilhistorischer Geschichte bei Mercedes-Benz möchten wir die Brücke zum hier vorgestellten Titel schlagen: Ausführlich ist in diesem Buch beschrieben, wie steinig und auf welchen



Wegen diese Geschichte verlief. Zugleich wird aufgezeigt, wie sich der Diesel-Antrieb bei Mercedes-Benz schon früh etablieren konnte und sich schließlich im Nutzfahrzeugsektor durchsetzen sollte.

Wer sich Automobil-Geschichte allgemein und für die Marke mit dem dreispitzigen Stern im Besonderen interessiert, der kommt hier voll auf seine Kosten. Autor Achim Gaier beschreibt die Typen, ihre Technik, die unterschiedlichen Modelle und Entwicklungen wie auch deren Hintergründe ausführlich.

Der Verlagshinweis, dass die Vielfalt so groß war, wie die Hauben damals lang waren, trifft aus unserer Sicht zu. Ohne die fachkundigen Hinweise des Verfassers dieses Werkes wären wir wohl kaum in die Lage versetzt worden, die äußerlich sehr ähnlichen Baureihen und auch die einzelnen Baujahre innerhalb einer Typenreihe zu unterscheiden.

Nach Einblick auch in bisher im Archiv schlummernde Protokolle entstand hier ein einzigartiges, zugleich hervorragend bebildertes Standardwerk, das uns auch gut recherchiert scheint. Es schließt eine wichtige Lücke in der Mercedes-Benz-Geschichte.

Gemein ist den in diesem Buch im Fokus stehenden Fahrzeugen, dass sie in der letzten, aber großen Blütezeit der Langhauber gebaut wurden, bevor die Kurzhauber und danach die Frontlenker ihr Erbe antreten sollten.

Nachdem der Anfang im Mannheimer Werk gemacht wurde, lief die Produktion in Gaggenau, dessen bekanntestes Fahrzeug wohl der Unimog ist, erst später wieder an. Von dort kamen die schweren Lkw-Modelle, die hier wie die Übergangstypen zu den Kurzhaubern ebenfalls Eingang fanden.

Nach der historischen Einleitung von den Anfängen der Nutzfahrzeuge bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs arbeitet Achim Gaier alle Mannheimer und Gaggenauer Modellreihen chronologisch und ausführlich ab. Dabei werden auch Seitenläufer der Entwicklung wie der Omnibus-Bau in Mannheim oder nach Anforderungen der Feuerwehren nicht vergessen.

Ebenso zählt er auch die Schwächen der Konstruktionen oder die Folgen schwäbischer Sparsamkeit auf. Im Gesamtkontext ergibt sich ein gutes Bild, wie Mercedes-Benz mit Bedacht und Zielstrebigkeit in die Weltspitze fand.

Eine Besonderheit dabei waren Auslandsvertretungen, Montagewerke oder später auch Lastwagenfabriken, über die Daimler-Benz weit über Europa hinaus expandierte. „Langhauber auf allen Kontinenten“ heißt bezeichnenderweise das letzte Kapitel dieses Buches.

Mit Tabellen zu technischen Daten aller Fahrzeuge und Statistiken zu ihrer Produktion rundet der Autor die Inhalte am Buchschluss ab. Bis dahin hat er aber auch durch eine ausführliche und gute Bildauswahl, die seitens des Verlags auch beinahe perfekt reproduziert wurde, anderweitig zum Lesevergnügen beigetragen.

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

Modellbahnratgeber für Anfänger Schritt für Schritt zum Erfolg

Vor fünf Jahren haben wir das literarische Erstlingswerk von Heribert Tönnies vorgestellt. Seit zwei Jahren ist er mit einem neuen Buch am Markt und arbeitet längst an einem Folgeband. Getreu dem Motto „besser spät als nie“ möchten wir die Chance nutzen, vor allem Neueinsteigern schöne Bastelstunden in diesen wirren Zeiten zu schenken. Das schönste Hobby der Welt hilft auch durch Dunkelheit, doch sollen die Erfolge ja sichtbar werde, wenn uns die Welt wieder hell erscheint.

Dipl.-Ing. Heribert Tönnies
Eisenbahnmodellbau – eigentlich ganz easy!
Band 1: Das Bahnbetriebswerk

Eigenverlag
Köln 2018

Elektronisches Buch
PDF-Datei 73,8 MB
Ausdruckformat 21,0 x 29,7 cm (DIN A4)
506 Seiten mit über 1.200 meist farbigen Abbildungen

keine ISBN oder Best.-Nr.
Preis 9,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich nur direkt beim Autor
oder vermittelt über den 1zu220-Shop



Dipl.-Ing. Heribert Tönnies ist seit Jahren Leser unseres Magazins und hat auch schon Bauanleitungen und Artikel beigesteuert. Er ist insofern kein Unbekannter, zumal wir auch sein erstes elektronischen Buch zum Bau einer Burgruine vor fünf Jahren an dieser Stelle besprochen hatten.

Längst im Ruhestand, findet er nun mehr Zeit, sich neuen Aufgaben und Herausforderungen zu widmen. Aktiv beim Stammtisch Untereschbach e.V. ist ihm die Modellbahn und besonders die Spurweite Z eine Herzensangelegenheit.

Dabei wendet er sich bewusst nicht den anspruchsvollsten und schwierigsten Projekten zu, sondern sucht einen Weg, der besonders Einsteigern zu vorzeigbaren Ergebnissen verhelfen soll. Kreativität, Bastelgeschick und ein gutes Auge, um auch aus einem alten Modell noch etwas Schönes zu zaubern, sind die Punkte, auf die es ihm ankommt.

All das spricht nicht nur für eine Bauweise, die auch aus gebrauchten Gebäudemodellen oder eigenen Dachbodenfunden noch etwas Ansehnliches hervorbringt, sondern auch für das Nutzen künstlerischer Fertigkeiten. So kommen selbst Eigenbauten hier nicht zu kurz.

Auch bei ihm hängt vieles davon ab, Vorbildaufnahmen oder eigene Beobachtungen genau zu studieren, sich einzuprägen und sie zu analysieren, um das Gesehene mit Geschick ins Modell umzusetzen. Leserinnen und Leser dieses Werks werden erkennen, dass dies wirklich kein Hexenwerk ist.

Klar zu bekennen haben wir, dass sich die wesentlichen Inhalte dieses Buches auch auf erheblich weniger Seiten hätten wiedergeben lassen, aber genau das war offenbar nicht gewollt: Der Autor legt hohen Wert auf sehr ausführliche Beschreibungen und Erläuterungen, die zudem mit einer Bildfülle versehen sind, die wohl jeden Titel aussticht, der mit einem kommerziellen Ziel verfasst wurde.

Genau das ist hier nicht der Fall, obwohl wir offen lassen müssen, ob der moderate Preis nur die Selbstkosten deckt oder auch ein wenig zum Hobby beiträgt. Immerhin arbeitet sich Heribert Tönnies an

einem Schaustück ab, das er eben für diesen Titel überhaupt gebaut hat, während er das Entstehen ausführlich dokumentiert hat.

Die Bezeichnung als Band 1 deutet bereits an, dass es eine Fortsetzung geben wird und Einsteiger, die ihn erwerben, werden gewiss genau verfolgen, wann sie auch den Nachfolger bestellen können. Mag es gestandenen Modellbahnern mit großer Vorbildkenntnis bisweilen etwas langatmig erscheinen, die Zielgruppe dieses Buches fühlt sich mit Sicherheit umso mehr angesprochen.

Immerhin haben auch wir häufig vernommen, dass besonders die Printpresse ihre Artikel und Anleitungen zu kurz und knapp verfasste und viele Leser, die eigentlich Rat und Hilfe suchen, völlig abhängt. Vielleicht hat sich das auch Heribert Tönnies gedacht, als er seine Karriere als Autor begann. Denn detaillierte Schritt-für-Schritt-Anleitungen waren sein erklärtes Ziel.

Ermutigt von seinem Erstlingswerk, das wir 2015 vorgestellt haben, schritt er ein zweites Mal zur Tat und hat einiges an Rückmeldungen mitgenommen: So wurde das Hoch- in ein Querformat geändert, um neben Buchlesegeräten auch am Monitor und den nun weit verbreiteten Tablet-Rechnern Lesevergnügen zu bieten.

Überfliegen wir noch kurz die wichtigsten Inhalte, um Interessenten einen Überblick zu geben, was sie hier erwerben können: Nach dem Beginn mit einem Einführen in den Anlagenbau nach Vorlage des Vorbilds folgen Grundüberlegungen und Hilfen zur Maßstabsbestimmung anhand von Originalaufnahmen. Anschließend geht es an die praktische Umsetzung. Die freie Vorlage lieferte das ehemalige Bw Köln-Gremberg mit zwei Gleisebenen.

Das Erläutern der Betriebsabläufe und technischen Einrichtungen wie auch Lokbehandlungsanlagen unter Zuhilfenahme historischer Originalfotos nimmt am Beginn großen Raum ein und wirkt stellenweise wie ein Vorbildbuch. Doch der Leser wird später merken, wofür diese Detailverliebtheit gut war, denn die Kenntnisse helfen auch, typische Anfängerfehler zu vermeiden, die die Freude am Ergebnis sonst bald trügen könnten.

Die vielleicht wichtigste Nachricht steht nun hier am Schluss: Auch wenn der Verfasser seine Leser am Entstehen eines Spur-Z-Dioramas teilhaben lässt, so handelt es sich in keiner Weise um ein Buch ausschließlich für den Maßstab 1:220!

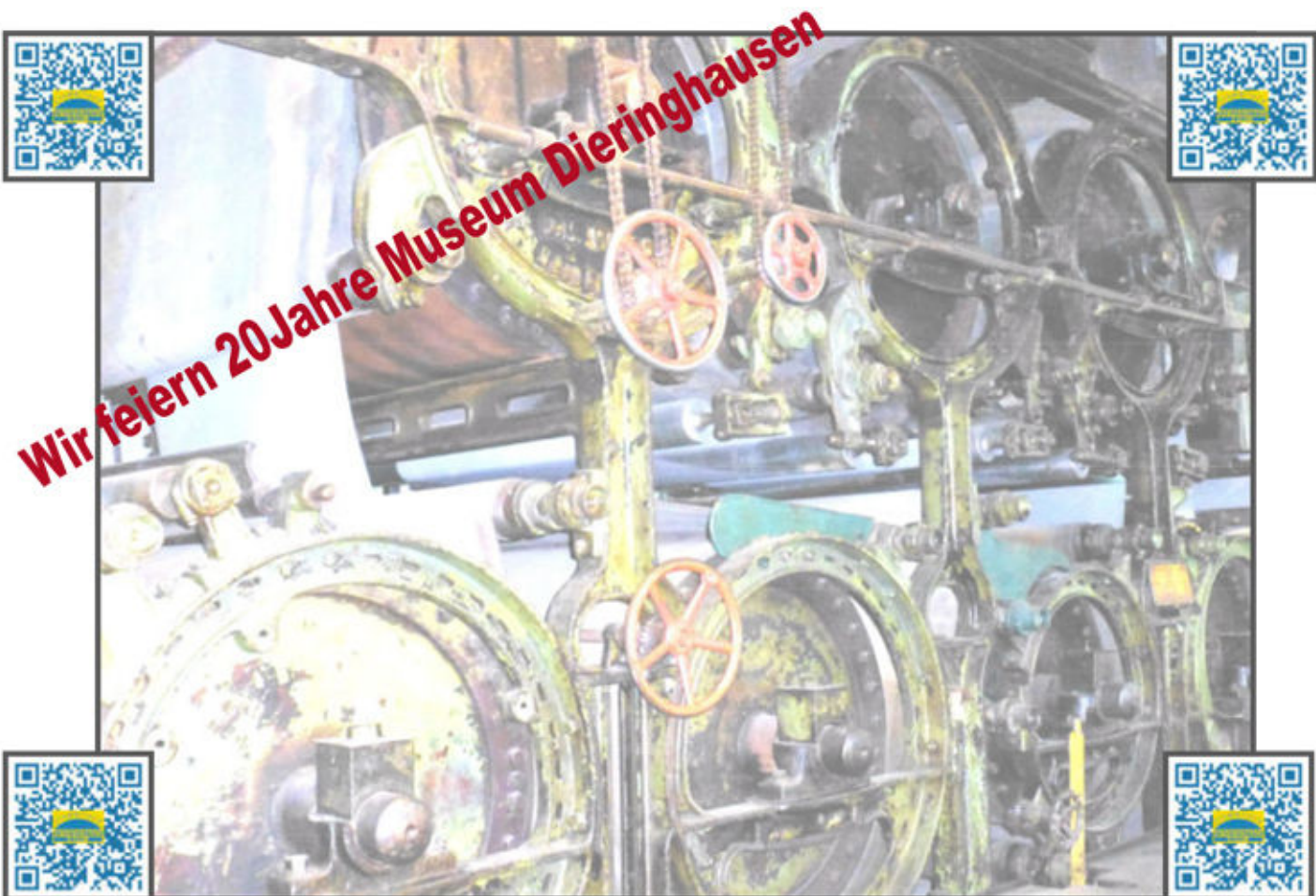
Auch Freunde der Nenngrößen N, TT und H0 haben an ihm schon längst ihre Freude gefunden, denn leicht anwendbare Umrechnungstabellen und Maßangaben führen auch sie zum Erfolg. Material-, Werkzeug- und Herstellerverzeichnisse sowie ein Register mit Begriffserläuterungen sind eh baugrößenunabhängig.

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

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

Kommentar von Dirk Kuhlmann

Eine Zeit zum Vergessen

Die anhaltende Pandemie nagt an unseren Nerven. Gleichzeitig besinnen sich viele Menschen ihres Hobby Modelleisenbahn, während draußen kaum etwas davon wahrnehmbar ist. Doch während wir alle uns wohl neu aufstellen, vielleicht sogar neu erfinden müssen, pflegen einige lieber ihr Ego, belassen es beim „Weiter so“ oder versuchen gar, die Krise kommerziell zu ihren Gunsten auszuschlachten. Dirk Kuhlmann kommentiert die Auswüchse unseres Umfelds.

Von Dirk Kuhlmann. Der Tag der Modelleisenbahn ist dieses Jahr aus verständlichen Gründen in der Wahrnehmung der Bevölkerung einfach nicht vorhanden! Im Sommer hatten verschiedene Verbände, Vereine und sonstige Beteiligte noch ein Programm vorbereitet, welches spätestens im Herbst Makulatur war.

Nun habe ich in den letzten Tagen eine größere Recherche betrieben, ob irgendwas noch zu vermelden wäre: tatsächlich und zwar an der Basis! Im positiven Sinne haben viele (zu Hause verweilende) Vereins-Modellbahner die Kontakte zu ihren normalerweise persönlich erscheinenden Gästen virtuell aufrechterhalten und teilweise sogar ausgeweitet.

Dies ist eine sehr noble Geste und ich finde, dass gerade auch der einzelne Modellbahner so eine ganze Menge für unser Hobby bewirken kann. Selbst ich habe einige Anrufe von Neueinsteigern bekommen, z. B. mit der Bitte um einige Tipps.

Mein Verein ist in einer Schule angesiedelt, hier gab sogar es eine Anfrage, ob nach der Covid-19-Zeit nach Jahren wieder Schüler-Lehrer-Seminare über die Modellbahn gehalten werden könnten. Also: Es bewegt sich doch etwas, zwar nur im Kleinen, aber umso wichtiger und höchst erfreulich.

Als Redakteur hatte ich natürlich meine Ermittlungsergebnisse auf dem Tisch gut verteilt und so gut wie möglich objektiv bearbeitet, jedoch lag dort auch ein Zettel, dessen Inhalt eine recht emotionale Nachricht enthält und die eigentliche Überschrift von diesem Artikel wäre: die Zeit des Vergessens!

Seit nun fast einem Jahr ist das Covid-19-Virus unter uns. Über diese Pandemie wird täglich gesprochen, sei es in den Medien, sei es im privaten Bereich – einfach überall. Wir erleben immer wieder diverse (wichtige) Einschränkungen in unserem normalen Leben und müssen damit klarkommen; ob wir wollen oder nicht. Machen wir einfach das Beste daraus, mit höchst vornehmer Rücksicht auf unsere Mitmenschen!

Seit Monaten habe ich mich sehr zurückgezogen und verweigerte auch die sommerliche Sorglosigkeit vieler meiner geradezu „eventgeilen“ Zeitgenossen. Damit blieb viel Zeit für den Bau einiger Exponate, Planzeichnungen und anderer Gedankenspiele. Aber gerade ein Gedankenspiel hat mich dann doch sehr erschrocken: Was passiert denn jetzt im Augenblick mit unserem geliebten Modellbahn-Hobby?

Gerade die Messen und Ausstellungen waren schließlich immer wieder Anlaufpunkte für ganze Familien, wo das Hobby wieder- oder eben auch neuentdeckt wurde. Es war die wahrlich größte Möglichkeit der Branche, sich auch einem jungen Publikum zu öffnen und sich - im positiven Sinne - anzueignen.



Tag der Modelleisenbahn

2. Dezember

Die leidigen und bekannten Fehler in der Vergangenheit, insbesondere seitens der Hersteller, aber auch eine sehr ausgeprägte Arroganz einiger „Wichtigtuere“ will ich hier nicht besprechen, da die Veranstaltungen aktuell ausgefallen oder weit in das Jahr 2021 verlegt sind. Damit ist der Bruch eingetreten und dies mag sogar ein Tabuthema sein.

Ein vollkommen egozentrischer Modellbahner wird die Situation als glücklichen Umstand werten, endlich ist Man(n) unter sich und kann das Leben mit seinen Artgenossen genießen! Sie wissen schon... Schienen lecken und Lokomotiven küssen! Dann machen sie mal.

Während der ersten wirtschaftlichen Vollbremsung im Frühjahr beobachtete ich die Szene ausführlich und bin über die diversen Gangarten bestürzt. Natürlich müssen Hersteller und Händler schauen, wie sie die Ware an den Mann bringen und selbstverständlich versuchen, ihre Mitarbeiter zu halten.

Das Internet mit unglaublich vielen „Newslettern“ oder auch richtig schlecht gemachten „Werbebomben“ müllten zwar mein elektronisches Postfach zu, aber immerhin war da draußen anscheinend noch ein Leben vorhanden. Trotz guter Hoffnung, aber mehr kam nicht!

Ist solch perfide Werbung eines einzelnen Modellbahnfachhändlers wirklich das, was wir in diesen Zeiten auf den Seiten eines Interessenverbands zum Tag der Modelleisenbahn erwarten dürfen? Quelle: Moba Deutschland (gesehen von Dirk Kuhlmann)

In den bundesweiten Vereinen vollzog sich auch kein Leben mehr. Die beiden großen Verbände verhalten sich auch sehr passiv. Einzig in den Foren kommt noch ein gewisser, dem momentanen

Umstand geschuldet, informeller Austausch zustande. Viele hatten das Gefühl, irgendwie nur noch alleine in der Welt mit ihrem Hobby zu sein. „Kaufen, kaufen, kaufen“ macht leider nicht die Gemeinsamkeit bei der Modelleisenbahn aus.

Nun gut, damit wäre endgültig bewiesen, dass die „Großen“ bis dato die Geschehnisse bestimmten und der gemeine Modellbahner meist nur mitzog, natürlich inklusive einer gewissen angezüchteten Markentreue.

Im Sommer wurde zudem noch die Verlagsgruppe Bahn verkauft und damit wird sich aus meiner Erfahrung her der Blätterwald neu aufstellen. Zum Leidwesen der Anhänger diverser Magazine verschwinden auch manche Titel vom Markt.

Da sich in der selbsternannten „Szene“ nichts mehr abspielte, habe ich dieses Vakuum recht brutal genutzt, um mal Artikel werbewirksam für unsere Spurweite Z zu platzieren. Im Frühjahr war ja genug Zeit vorhanden und vor allem Ruhe. Die Luft war besser und kaum Verkehrslärm.

Ich habe nicht an Covid-19-Diskussionen mit elenden Labereien teilgenommen und auch Pandemie-Leugnern direkt die Freundschaft gekündigt. Nebenher: Die Kopflosigkeit des Homo sapiens aus der Entfernung zu beobachten, entwickelte einen gewissen Humor in mir. Sie wissen schon, allein die Sache mit dem Klopapier.



So stellt sich der Kommentator den Aktionstag eigentlich vor. In Zeiten eines Abstandsgebots bedarf es besonders kreativer Ansätze und in die Zukunft gerichteter Gedanken, um künftig den Anschluss nicht zu verlieren.

Wegen der fehlenden Präsenzdiskussionsteilnehmer habe ich ein „One Man Brainstorming“ losgetreten, um die Zeit nach der Pandemie zu beleuchten.

Fazit nach dem Stand der Dinge: Die Branche wird auf jeden Fall in ihre bewährten Pfade zurückkehren wollen, jedoch eine böse Überraschung erleben.

Nun war mal genug Zeit zum Vergessen vorhanden und einige (oder viele?) Menschen werden nicht mehr auf diesem Pfad folgen. Sie glauben es nicht?

Nun, dies ist ihr gutes Recht! Sollte ich falsch liegen, so wäre selbst meinerseits eine gewisse Erleichterung auch vorhanden.

Nochmal: Wo bleibt die Phantasie bei den Herstellern, der Presse und vielleicht auch bei Händlern? Es gibt doch mit Sicherheit gut dotierte Werbestrategen oder geht wegen Welt(en)schmerz nichts mehr? Oder war das Personal über Jahre hinweg nur falsch besetzt und wir bemerken es jetzt erst?

Ein Aspekt ist aber nachweisbar und müsste jedem Modellbahner eigentlich bewusst sein: Seit vielen Jahren gibt eine gewisse Anzahl von Personen die öffentliche Richtung an, eine gute Vernetzung untereinander ist selbstverständlich. Und die eigenen Vorlieben werden in der Öffentlichkeit fast schon als Ultima Ratio präsentiert, der Hobby-Modellbahner soll da gefälligst einfach mitziehen. Trotz manch hoher „Verbrauchtheit“ ist das Loslassen anscheinend sehr schwer!

Warum geben sie und geben wir den jüngeren Menschen in den Schaltstellen nicht eine kleine Chance, die Sache mit frischen Ideen wieder ans Laufen zu bringen?

Sie werden neue Pfade beschreiten müssen und hier sollte recht schnell darüber nachgedacht werden. Sonst fährt das Hobby Modellbahn endgültig in ein Abstellgleis. Und dann hilft leider auch kein Tag der Modelleisenbahn mehr.



Die Modellbahn ist kein Auslaufmodell und spricht auch jüngere Generationen wieder an. Doch Hersteller, Vereine und Einzelpersonen sollten mal einen Schritt zurücktreten, sich bisweilen auch zurücknehmen und die Welt mit den Augen der nachfolgenden Generation zu sehen versuchen.

Ich habe mir persönlich ein paar neue Wege erarbeitet, dies geht übrigens auch mit 59 Lebensjahren noch; wenn das Feuer denn noch brennt!

Nochmal: Eitelkeiten und eine gewisse Egomane besitzen wir alle. Jedoch sollte jedem bewusst sein, wann die Zeit eines Rückzuges aus der Modellbahn-Öffentlichkeit angesagt ist.

Ein Freund sagte mal zu mir, dass er sich manchmal schäme, dieses Hobby ausgesucht zu haben, welches überwiegend von reaktionären, alten, unfreundlichen und übergewichtigen Menschen gepflegt und propagiert wird. Kann und darf es das sein?

Er ist ein begnadeter Gestalter, baut aber nur noch für sich. Zu hoch scheinen ihm die Peinlichkeiten nach außen hin zu sein. Obwohl das Hobby heute wieder als sympathisch gilt, muss doch an vielen Fronten gleichzeitig gearbeitet werden.

Ich würde mich auf Änderungen freuen und gehe als gemeiner Kunde die Wege in die Moderne gerne mit, damit hätte ich immerhin keine Zeit zum Vergessen.

Doch halt, wir möchten auch nicht vergessen, dass einige Branchengrößen jetzt in der Pandemie-Zeit ein leichtes Wachstum für 2020 vorhersagen. Die Menschen hatten seit dem Frühjahr nun mal mehr Freizeit und zwar zu Hause!

Könnte 2021 vielleicht doch ein Jahr des (positiven) Wandels werden? Bleiben wir doch alle optimistisch eingestellt!

Aktionsseiten zum Tag der Modelleisenbahn:
<https://www.tag-der-modelleisenbahn.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Frust mit dem Zerfall eines AZL-Lokchassis:

Ich wollte mich für euer unermüdliches Engagement für die kleine Spurweite bedanken und Euch und Euren Familien ein frohes Weihnachtsfest wünschen.

Alles irgendwie wirr und besonders in diesen Tagen, aber manchmal hilft das Hobby genau in diesen Zeiten.

Aus Platzgründen bin ich der klassische Weihnachtsfahrer. So auch dieses Jahr. Meine Märklin-Maschinen sind über 40 Jahre alt und nach einer gründlichen Reinigung und etwas Öl, schafft die kleine Lok immer noch ihre fast 400 km/h.

Als ich meine AZL-UP-GP38-2 aus der Box geholt habe, sind mir die Teile des Chassis, auf Grund von Zinkpest oder was auch immer, entgegengefallen. Die Maschine ist aus dem Jahre 2013. Alle Recherchen haben gezeigt, dass ich kein Einzelfall bin und AZL sich nicht wirklich verantwortlich fühlt.

Ich lese Euer klasse Magazin jeden Monat. Ich habe zu dem Thema nichts bislang gelesen und habe auch im AZL-Forum keinen Post dazu gesehen. In Eurem Impressum ist Rob Kluz explizit aufgeführt als Amerika-Korrespondent.

Kann man hier etwas in Erfahrung bringen bzw. den Hersteller zum einem Austauschprogramm bewegen? Ich finde die AZL-Produkte ansonsten super, aber diese Qualität ist nicht akzeptabel und aus meiner Sicht hat der Hersteller hier auch eine Verantwortung.

Michael Werstein, München

Antwort der Redaktion: Rechtlich ist der Hersteller AZL in allen Märkten, die er unmittelbar oder mittelbar bedient, unseres Wissens lange aus allen Gewährleistungspflichten entlassen, was auch für seine Vertriebspartner gelten dürfte, die rechtsverantwortlicher Vertragspartner des Kunden sind. Eine darüber hinaus gehende Herstellergarantie ist uns nicht bekannt.

Doch wir möchten die juristische Lage gar nicht zu bewerten versuchen, denn dafür wäre ein Jurist erforderlich, der eine Rechtsberatung geben darf. Wir nehmen die anerkannt hohe Kulanz des Hauses Märklin als Maßstab, die auch viele unserer Leser als Messlatte anlegen – eine eher moralische Verpflichtung im Interesse langfristiger Kundenzufriedenheit und -treue.

Da in Göppingen auch nach vielen Jahren noch verdeckte Produktmängel beseitigt wurden und werden, die erkennbar zum Zeitpunkt des Kaufs schon bestanden haben müssen, hoffen wir auch bei American Z Line auf vergleichbare Ideen, wie betroffenen Kunden geholfen werden und ihnen ihre Zufriedenheit zurückgegeben werden kann.

Deshalb haben wir einen der beiden Inhaber und Rob Kluz in seiner Funktion als Großhandelsvertriebspartner angeschrieben und um eine Antwort gebeten. Diese möchten wir dann an dieser Stelle gern für alle Leser nachreichen.

Häuser von Willi Pflugbeil (Anlagenportrait „Wiesenthal“, Trainini® 11/2020):

In welchem Heft könnte ich den Artikel über Selbstbau-Häuser finden?

Jan Stam, Beekbergen (Niederlande)

Antwort der Redaktion: Den Fachwerk-Rohbau von Wilfried Pflugbeil, der auf der Anlage „Wiesenthal“ verbaut wurde und einen Hinweis auf einen früheren Artikel erhielt, haben wir im Trainini 8/2010 vorgestellt. Zu finden ist diese Ausgabe im Archiv der Deutschen Nationalbibliothek oder einfacher auch bei den von uns lizenzierten **Trainini Archiven**.

Rückmeldung zu unseren Culemeyer-Artikeln (Trainini® 11/2020):

Der aktuelle Artikel im **Trainini** 11/2020 passt ja „wie die Faust aufs Auge“, in meinem Bw Herilingen entsteht im Moment im Bereich der Gewerbeinheit, passend zur Handdrehscheibe, eine Übergaberampe für die Wagen auf den Culemeyer.

Weil es sich schon um eine etwas neuere Zeitepoche handelt, war es den Preiserlein zu umständlich, immer die schweren Wagen mit Seilwinden über die Handrampen auf den Culemeyer zu ziehen. Darum haben sie die Zufahrt abgesenkt, so dass das Gleis auf Hängerhöhe liegt. Jetzt kann der Wagen bequem waagrecht auf den Hänger geschoben oder gezogen werden.



Auf dem Betriebsdiorama unseres Lesers wird der Straßenroller dank abgesenkter Zufahrt direkt vom Gleis bedient. Foto: Heribert Tönnies

Weil das Prozedere des Auf- und Abladens heute so gut wie gar nicht mehr zu beobachten ist, habe ich in meinem eBook „Praxisanleitungen“ auf Seite 452 zwei Links zu Videos veröffentlicht, die schön die Umladeprozedur zeigen:

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

<https://www.youtube.com/watch?v=Eej45hmDd14>

Vielleicht als Ergänzung zu Eurem Bericht, damit sich das Prozedere auch optisch nachvollziehen lässt.

Heribert Tönnies, Köln

Antwort der Redaktion: Der erstgenannte Videolink wurde als weiterführende Referenz auch am Ende des genannten Artikels in **Trainini®** 11/2020 erwähnt.

Aufschlussreiche Rückmeldung zum KlV 20:

Buchautor Volkhard Stern, der auch uns schon bei einigen Recherchen unterstützt oder mit Bildmaterial versorgt hat und zu dem uns inzwischen ein guter Kontakt verbindet, meldete sich auf unseren Bericht zu Märklins Modellumsetzung des KlV 20.

Begeistert von unserem Beitrag und aufgeweckt durch die angesprochene Kritik einiger Kunden am Dachgepäckträger des Modells samt Fracht, ließ er uns eine Vorbildaufnahme des blau lackierten KlV 20 als „Kleinwagen Nr. 1“ der Werkbahn Wolff Walsrode, zukommen, das er 1990 in Bomlitz aufgenommen hatte. Darauf ist das Fahrzeug ebenfalls mit einem Dachgepäckträger zu sehen, auf dem eine offene Kiste verlastet ist.



Auch der KlV 20 der Werkbahn Wolff in Walsrode trug 1990 eine Dachlast, als er für dieses Foto Modell stand. Foto: Volkhard Stern

Dies belegt, dass Märklins Ansatz, wenn auch nicht zum gewohnten Bild gehörend, nicht abwegig ist und die gewählte Option zum Gewichtszuwachs der Miniatur nicht einfach einer Göppinger Laune oder gar der Phantasie entsprungen ist.

Neues Trainini Archiv:

Seit Erscheinen der letzten Ausgabe ist ein neues **Trainini Archiv** (<https://www.pilentum-television.com/en/trainini-magazine.htm>) an den Start gegangen. Der Filmemacher Markus Lenz bietet auf seinen Seiten von Pilentum Television neben allen englischsprachigen Heften der *International Edition* (seit Januar 2018) auch weitere kostenfreie Magazine an.

Seine deutsche Seite Pennula soll mit einem Archiv der deutschsprachigen Ausgaben noch folgen. Ebenso werden wir natürlich beide neuen Archive in unsere Linkliste mitaufnehmen.

Neuheiten bei Zmodell:

Aus der Ukraine gibt es neue Lückenschlüsse zu melden. Basierend auf der jüngsten Auflage Märklins des Flachwagens Res in Regelbauart, hat Alex Mark eine Variante in Farben und Anschriften der polnischen Staatsbahn PKP (Art.-Nr. 92427) erstellt. Drei blau lackierte Wagen sind in dieser Zusammenstellung enthalten.

Jeder Wagen trägt eine individuelle Betriebsnummer, die zusammen mit den übrigen Anschriften mit einem UV-Drucker erstellt wurde. Die blauen Puffer entsprechen übrigens dem Vorbild, dem sich auch mit weiteren, kleineren Modifikationen am Aufbau weiter angenähert werden konnte. Zum Lieferumfang gehören graue Schotterladungseinsätze aus eigener Produktion.



Die Regelbauart-Wagen Res der PKP (Art.-Nr. 92427) basieren auf modifizierten Märklin-Modellen. Schottereinsätze als Ladegut gehören zum Lieferumfang, geben aber auch einen Eindruck von den einzeln erhältlichen Produkten. Foto: Zmodell

Sie liefern das Stichwort für weitere Neuheiten, denn Zmodell (<https://www.facebook.com/Zmodelltrains/>) hat auch eigene Ladeguteinsätze für verschiedene Märklin-Modelle entwickelt, mit denen nicht mehr lieferbare Alternativangebote Dritter ersetzt werden oder die Wiedergabequalität in Handarbeit angehoben werden soll.



Neben verschiedenen Märklin-Modellen wird auch der offene 50-Fuß-Wagen von Micro-Trains mit passenden Ladeguteinsätzen versorgt, hier der Metallschrott (Art.-Endnr. -007). Foto: Zmodell

Berücksichtigt werden verschiedene Grundbauarten aus dem Märklin-Programm, darunter die alten Klms 440 (auf Basis 8610) und Omm 52 (auf Basis 8622), Eaos, Eamos, Eanos und Fals, OOtz 43 und eben der Res 687. Ebenso realisiert wurden Einsätze für offene 50-Fuß-Wagen von MTL. Damit sind die wichtigsten offenen, Flach- und Selbstentladewagen bereits berücksichtigt.

Es ist an dieser Stelle kaum möglich, die einzelnen Ladegüter für sämtliche Modelle inklusive Artikelnummern aufzuführen. Es sind auch noch nicht alle angekündigten Einsätze lieferbar. Wir verweisen bei Fragen daher auf den Hersteller (zmodell[at]ukr.net), der in englischer Sprache direkt kontaktiert werden kann.

Vorgesehen sind folgende Ladegüter (Endnummer kennzeichnet jeweils den Ladeguttyp): Kohle (-001), Erz (-002), Schotter (-003 / -004), Sand (-005), Stammholz (-006), Metallschrott (-007), Hackschnitzel (-008), Metallspäne (-009), Kalkstein (-010), Altglas (-011), Zuckerrüben (-012), Holzbretter (-13), Rohre (-014), Drahtrollen (-015), Blechrollen / Coils (-016), Metallplatten (-017) und Stahlträger (-018).



Zu den Märklin-Modellen, für die Ladegüter angeboten werden, gehören der hier mit Kohle (-001) beladene Fals (Bild links) und der in unserem Beispiel mit Kalksteinen (-010) gefüllte Eamos (Bild rechts). Fotos: Zmodell

Da der 1zu220-Shop eine Vertriebsfunktion übernommen hat, sind die bereits kurzfristig lieferbaren Ladeguteinsätze auch dort zu sehen und über weitere Produktfotos zu beurteilen: https://www.1zu220-shop.de/Zmodell/Ladegut:::1100105_1100246.html.

Märklin-Auslieferungen im Weihnachtsgeschäft:

Trotz der in der letzten Ausgabe kommunizierten Engpässe haben es einige Märklin-Neuheiten pünktlich zum Weihnachtsgeschäft in den Handel geschafft. Zu nennen sind hier zu allererst die beiden von AZL zugekauften Diesellokomotiven EMD GP38-2 der Santa Fe (Art.-Nr. 88165) und der Union Pacific (88166). Ihre Drehgestelle wurden auf die Märklin-Kupplungsnorm angepasst.

Die Nachbildung einer Schnellzugdampflok der Baureihe 03¹⁰ in Stahlblau (88856) der Bundesbahn, wie sie vor ihrer Neubekesselung von Dortmund aus eingesetzt wurde, basiert auf dem bekannten Modell der zweizylindrigen Baureihe 03, die bereits eine Produktpflege durchlaufen hat und sich daher auf Höhe der Zeit befindet. Dazu gehören Detailsteuerung, LED-Beleuchtung und ein Glockenankermotor.

Mit ihr eingesetzt werden können die fünf Schürzenwagen aus der F-Zug-Wagenpackung (87357). Darin enthalten sind ein roter Speisewagen WR4üe der DSG und vier 1./2. Klasse-Schnellzugwagen der Gattung AB4ü mit silberfarbenen Buchstaben DB auf den Längsseiten.

Sie geben den Betriebszustand um 1953 wieder und unterscheiden sich von einer früheren Wagenpackung vor allem durch das Kürzel der Bahnverwaltung: Die Nachkriegszüge des Rheingold/Loreley-Express, der ebenfalls zum blauen F-Zug-Netz gehörte, trugen auf Wunsch der Nachbarländer ausgeschriebene Schriftzüge, da sie das Kürzel zu sehr an die Kennzeichnungen zwischen 1937 und 1945 erinnerte.



Die neu ausgelieferte, fünfteilige Schürzenwagenpackung (Art.-Nr. 87357) bildet eine zuvor noch nicht angebotene F-Zug-Variante nach (Bild oben). Per Druck wiedergegeben sind die Abdeckklappen, die diese Wagen vor der Klassenreform trugen (Bild unten) und die hier die „1“ verdecken.

Märklin hat aber auch eine weitere Eigenschaft dieser Wagen berücksichtigt: In den F-Zügen war vor der Klassenreform für gewöhnlich nur die 2. Klasse zu finden. Die Wagen sind ihrer Bauartbezeichnung nach aber Reisezugwagen der 1. und 2. Klasse. Der Unterschied beider „Polsterklassen“ war nur eine volle Belegung mit sechs Personen pro Abteil oder eine Teilbelegung auf vier Plätzen, die Mitte blieb dann jeweils frei.

Außen wurde das dadurch gekennzeichnet, dass die Klassenziffern teilweise oder auch nicht verdeckt werden konnten. Verschiebbare Bleche bedeckten dann die 1 oder 2, bei zweiklassiger Nutzung fallweise keine der beiden Ziffern. Diese Bleche hat Märklin durch Tampondruck so nachgebildet, dass sie die obere 1 bei diesem Zug verdecken würden.

Die Sammler unter den Zetties werden rechtzeitig zum Fest mit dem Kühlwagen in Echtbronze (82389) bedacht, der ebenfalls ausgeliefert worden ist.

Neues Kirchenmodell von Archistories:

Aus Hannover wurde eine neue Auftragsarbeit exklusiv an **Ztrack** geliefert (<https://ztrackcenter.com/403181>), die in Deutschland über den 1zu220-Shop erworben werden kann. Die ländliche Holzkirche nach nordamerikanischem Vorbild hört auf den Bausatznamen „Country Church“ (Art.-Nr. 403181).

Sie zeigt sich betont schlicht, aber mit wirkungsvollen Details wie Echtholztüren, goldfarbenem Turmkreuz, einer Straßentafel und vollflächig graviertem Dach. Das Zusammenspiel starker Kontraste von Wand und Dach soll die verschachtelte Bauweise unterstreichen.

Ein weiteres, prägendes Merkmal des Bausatzes aus durchgefärbtem Hartkarton bilden die vollfarbig gedruckten Kirchenfenster mit zehn unterschiedlichen Heiligenmotiven aus dem 19. Jahrhundert samt charakteristischem Sprossenbild.

Erschwingliche Bäume guter Qualität:

Das Modellbauatelier Steinbrecher ist nicht neu im Modellbahnmarkt, hat sein Angebot auf Nachfrage aber auch auf die Spurweite Z ausgeweitet. Kernpunkt bilden hier hochwertige Baummodelle aus Handarbeit, die zu erschwinglichen Preisen angeboten werden können.



Die Spur-Z-Schauanlage von André Steinbrecher zeigt eine große Auswahl der im Maßstab 1:220 möglichen Bäume. Foto: Modellbauatelier Steinbrecher.

Im Angebot von André Steinbrecher zu finden sind Nadel- wie auch Laubbäume mit sehr realistischem Aussehen. Auch Exklusivbäume fertigt er auf Kundenwunsch. Die typische Wuchsform der meisten Baumarten kommt auch im Maßstab 1:220 noch gut zur Geltung.

Auch Obstbäume, Büsche, Stubben (Stammbruch oder gefällt) und Totbäume werden auf Wunsch gefertigt. Sie basieren in der Regel auf Draht- oder Bastrohlingen aus eigener Herstellung. Einen kleinen Überblick über das Sortiment geben hier mit den Fotos, weitere Informationen und Preise sind den Anbieterseiten (<https://www.modellbau-steinbrecher.de>) zu entnehmen.

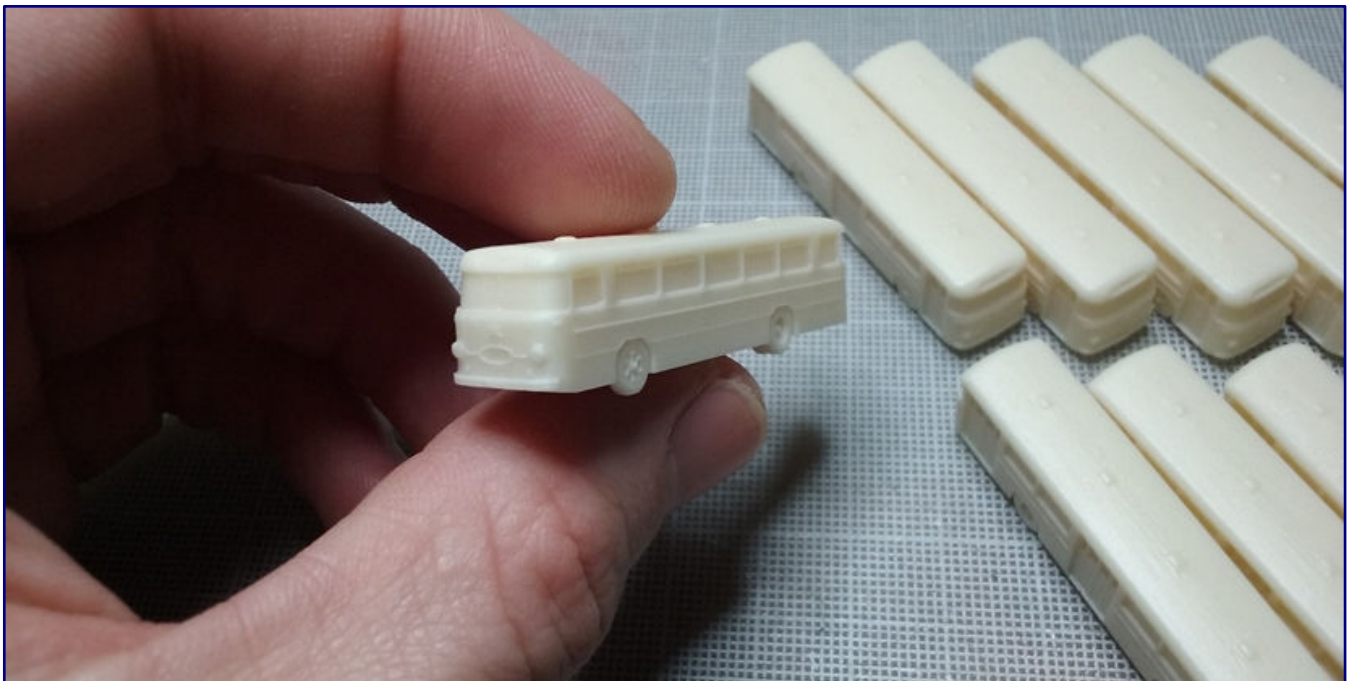
Zwei neue Wagen bei Full Throttle:

Seit Erscheinen der letzten Ausgabe sind zwei neue Wagenmodelle bei WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) gelistet worden. Dies sind ein gelb lackierter 33-Fuß-Schüttgutwagen mit sichtbaren Kastenstreben und Ford-Logo (Art.-Nr. FT-2047), die in einer Doppelpackung mit Schrottladegut ausgeliefert werden.

Eine neue Sammlerpackung mit Schüttgutwagen hat Exemplare der Reading & Northern (FT-COL52) zum Vorbild. Erhältlich sind Full-Throttle-Modelle in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>).

11-Meter-Stadtbus aus Portugal:

JMC Scale Models hat mit dem Henschel HS 160 einen 11-Meter-Stadtbus angekündigt, der mit drei Seitentüren ab 1956 unterwegs war. Es ist unseres Wissens das erste Henschel-Busmodell auf dem Spur-Z-Markt und deshalb nicht nur vor dem Hintergrund der guten Detaillierung bei diesem Hersteller eine kleine Sensation. Sobald die Auslieferung beginnt, werden wir hier dazu informieren.



Der Henschel HS 160 ist der erste Stadtbus dieses Herstellers, der überhaupt im Maßstab 1:220 nachgebildet wird. Foto: JMC Scale Models.

Neue Details zu Märklins V 188:

Einige Leserinnen und Leser hatten uns ihre Sorgen bezüglich der Maßstäblichkeit der angekündigten Insider-Lok für das folgende Jahr mitgeteilt. Die inzwischen im Netz berichtigten Angaben zur LüP (Länge über Puffer) nannten 83 statt ca. 103 mm.



Diese neue Darstellung als Volumenmodell erlaubt inzwischen einen besseren Eindruck von der angekündigten V 188 001 a/b. Abbildung: Märklin.

Märklin bestätigte uns, dass es sich hier um einen Fehler gehandelt hat und es keinen Grund gäbe, nach maßstäblich korrekten Modellen in den Spuren H0 und 1 gerade in der kleinsten Spur diese Doppellok zu stauchen.

Stattdessen wurde uns noch ein Merkmal genannt, das den Beschreibungen noch nicht zu entnehmen ist, aber sicher ein Kaufargument für Zweifler darstellen kann: Mitgegeben werden sollen zwei unterschiedlich lange Kuppelstangen zum Tauschen, um die beiden Lokhälften je nach den auf der eigenen Anlage verbauten Radien enger oder weiter kuppeln zu können.

Wessen Sorgen nun zerstreut werden konnten, möge seine Bestellung nicht zu sehr auf die lange Bank schieben. Die Bestellfrist für dieses Clubmodell läuft bis zum 28. Februar 2021 und gerät sicher nach dem Feiertagsrummel und den danach bald anstehenden Neuheitenankündigungen schnell aus dem Blick.

Händler bestätigten uns, dass dieses Modell vergleichsweise gut angenommen werde und bereits beachtliche Bestellzahlen generiert habe.

Attraktive Freudenreich-Neuheiten:

Bei FR Freudenreich Feinwerktechnik sind auch einige Neuheiten zur Auslieferung gekommen. Bereits ausverkaufte Modelle wie den DSB-Kühlwagen Iblps „Fynsk“ (Art.-Nr. 45.343.11) wollen wir hier nicht mehr ausführlich vorstellen und es bei einem Hinweis belassen, damit unsere Leser künftige Auflagen nicht verpassen.

Ebenfalls in Dänemark unterwegs war die NOHAB-Diesellok MY 1132 (45.126.01), die in einer vereinfachten Lackierung ohne Zierstreifen unterwegs war und mit Schneepflügen statt Frontschürzen ausgestattet war. Das Modell konnte im August 2020 vorbestellt werden und ist zu etwa 75 % ausgeliefert. Die restlichen Vorbesteller werden im Januar 2021 bedient.

Im hohen Norden daheim ist auch die Wagenpackung „Veolia“ (46.222.52), denn auf Basis der Bauart 1960 richtete Veolia 2011 eine preisgünstige Schnellverbindung Malmö – Stockholm ein. Die neuen FR-Modelle geben die Gestaltung dieser Reisezugwagen exakt wieder.



Die NOHAB-Diesellok MY 1132 (Art.-Nr. 45.126.01) ist eine Farb- und Formvariante der beliebten Diesellok, die auf Wunsch auch digital ausgeliefert wird. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Die bereits im Frühjahr von uns ausführlich vorgestellten offenen Güterwagen Omm aus dem Gattungsbezirk Linz (49.339.22) sind nun als Zweierpackung für Epoche II mit Anschriften der Deutschen Reichsbahn erhältlich, die dieses Jahr einhundert Jahre alt geworden wäre.

Weihnachtsfeier kurzerhand im Modell:

Nicht nur im Miniatur-Wunderland Hamburg musste dieses Jahr die Weihnachtsfeier als Folge der behördlichen Anordnungen ausfallen. Ähnlich dürfte es vielen anderen Betrieben und Menschen in Deutschland und weit darüber hinaus gegangen sein.

Doch ein Chef, der etwas auf sich und tüchtige Mitarbeiter hält, findet sicher einen Weg, um auf andere Weise Danke zu sagen und seiner Anerkennung Ausdruck zu verleihen. So erfuhren wir von Geschenkepaketen, virtuellen Weihnachtsfeiern per Videokonferenz oder auf dem Versandweg übermittelten Utensilien für eine kleinere Feier daheim.

Auch die Betreiber des Miwula standen vor demselben Problem und wollten einen angemessenen Ersatz finden, ihr Personal zu ehren, in Weihnachtsstimmung zu versetzen und einfach Danke zu sagen. Und wie es sich für diese wirklich vorbildlichen Vorgesetzten zu gehören scheint, haben sie einen kreativen Weg gefunden, der nun um die Welt geht.

So erhielten die über 300 „Wunderländer“ jeweils ein Paket mit einer Weihnachtsfeier-Grundausstattung, kleinen Geschenken und der Bitte, eine kleine Feier zu Hause zu machen und sich in der Nacht eine rauschende Weihnachtsfeier zu erträumen. Wie diese aussehen könnte, haben die Ideengeber in einem Film zusammengefasst.

Die Hauptrolle darin spielen die Figuren aller Bediensteten, die zuvor 3D-gescannt worden waren und als Figur Einzug auf die Schauanlage hielten. Doch sehen Sie es selbst, wenn sie folgendem Link folgen: <https://www.youtube.com/watch?v=uU80rKATwvl>.

Neu ausgeliefert bei Micro-Trains:

Bei MTL sind die grün lackierten 40-Fuß-Standardwagen gedeckter Bauart ohne Laufstege und mit einteiliger Schiebetür zur Auslieferung gekommen (Art.-Nrn. 503 00 201 / -202).

Die attraktiven Modelle sind für die Burlington Northern beschriftet und bilden den Betriebszustand nach einer Aufarbeitung um 1971 nach.

Beim typgleichen Waggon der Missouri Pacific handelt es sich um den HERB-1 genannten Schutzwagen (503 00 250), der 1979 von einem Mitarbeiter im Stil von Herbie Meyer, einem frühen Graffiti-Künstler und Stellwerksarbeiter der MP, gestaltet wurde, der 1980 in den Ruhestand ging.

Im Handel sind nun auch zwei gealterte Modelle: Der gedeckte Railbox-Wagen (510 45 224) mit über die gesamte Länge verteiltem Graffiti gehört zu einer Wagenserie, während der kürzere Wagen gedeckter Bauart der CP Rail (503 44 260) zwar nur Betriebsspuren trägt, aber durch seine auf das Dach montierten Gestelle gleich auffällt.

Sie sollen Eiszapfen in Tunneln brechen und so die winterliche Betriebssicherheit im Bahndienst erhöhen.

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

Neues und Händler-Weihnachtsgeld von Noch:

Aufgrund der großen Nachfrage, die diese Krisenzeit wegen erhöhten Zuwendens zum Hobby erfährt, sind einige Noch-Neuheiten, die Ende November erstmals zur Auslieferung kamen, herstellerseitig aktuell bereits wieder ausverkauft.

Dazu gehört das große Landschaftsbau-Grundausstattungs-Paket (Art.-Nr. 60780), das eine Riesenauswahl verschiedener Noch-Produkte mit etwa 10 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf bietet und spurweitenübergreifend zu nutzen ist.

Für dieses Jahr nicht mehr nutzbar, aber sicher für die folgenden Jahre nicht minder interessant ist der Adventskranz „Winterzauber“ mit Rokuhan-Gleisen (Art.-Nr. 88064), der in seinem Grundaufbau seit Jahren bekannt ist, nun aber auch auf die neuen Kartongebäude aus eigenem Hause umgestellt wurde.



40-Fuß-Standardgüterwagen der BN (Art.-Nr. 503 00 201; Bild oben) und Wagen gleicher Bauart der CP mit Eisbrecher-Aufbauten (503 44 260; Bild unten). Fotos: Micro-Trains

Des Weiteren erhielten wir einen Hinweis auf den neuen Noch-Hauptkatalog 2020/21, der auf 416 Seiten das gesamte Eigenprogramm sowie ausgewählte Höhepunkte ausländischer Vertriebspartner wie Rokuhan beinhaltet. Traditionell erscheint dieser Katalog immer zur Hauptsaison.

Eine sehr freundliche und angebrachte Geste sehen wir in der Aktion „Weihnachtsgeld für Ihren Noch-Fachhändler“. Noch verweist auf die schwierige Lage des stationären Handels, der zum zweiten Mal in diesem Jahr seine Pforten schließen musste und damit akut in seiner Existenz bedroht scheint.

Wer Materialbedarf hat, bestellen möchte und seinen Händler an der Marge teilhaben lassen möchte, um ihm einen Teil seiner Einnahmen zu retten, kann direkt bei Noch bestellen und über einen Aktionscode seinen Händler nennen. Dieser wird dann von Noch mit 15 % des Einkaufswerts Am Umsatz beteiligt. Erläutert ist diese Aktion auf der folgenden Seite, die auch die erforderlichen Aktionscodes nennt: <https://www.noch.de/de/aktuell/2020/29-support-your-local-NOCH-dealer-weihnachtsgeld.php>.



AZL im Dezember 2020:

Eine Formneuheit bringt der Jahresabschluss 2020 bei AZL mit sich. Erstausgeliefert werden die Kühlwagen des Typs R-70-20 in den Farben und Anschriften der Great Northern.

Gelbe Seiten und rotbraune Stirnwände zeichnen die schwarz beschrifteten Wagen mit grauem Dach aus. 2.400 Exemplare dieser Kühlwagen wurden 1969/70 gebaut und ausgeliefert.



Die Erstauslieferung des formneuen Kühlwagens R-70-20 ist der Great Northern gewidmet (Art.-Nr. 914805-1; Bild oben). Auch die ALCO RS3 in ihren bunten Farben (63300-1; Bild unten) war für diese Bahngesellschaft unterwegs. Fotos: AZL / Ztrack

Erhältlich sind sie in Vierer- (Art.-Nr. 904805-1) und Zweierzusammenstellungen (914835-1) sowie als Einzelwagen (914805-1).

Zu den weiteren Auslieferungen zählen Varianten bereits bekannter Modelle: Die Tragwagen des Typs Gunderson MAXI-I wurden in den roten Farben der SP mit fünf 40-Fuß-Containern von Capital (906510-1CA bis -4CA) wiederaufgelegt.

Farblich attraktiv erscheinen die ALCO RS3 in den Farben der früheren Great Northern (63300-1 bis -3). Bei der D&RGW zeigte sie hingegen eine schwarz-gelbe Streifenlackierung (63317-1 bis -3).

Von der EMD GP38-2 kam die blau-gelbe Santa-Fe-Ausführung (62509-1R bis -4R) in den Handel, die mit anderer Betriebsnummer auch bei Märklin zu haben ist. Sie tragen das aus der früheren Auflage bekannte Gehäuse, aber ein neues Fahrwerk.

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

Herpa-Ankündigungen für das Frühjahr 2021:

Herpa blickt traditionell mit seinen Neuheitenankündigungen weit voraus, wobei die avisierten Liefertermine in der Regel deutlich überschritten werden. Dies soll uns aber nicht kümmern, denn immer konnten und können wir uns auf schöne Modelle freuen, die auch Modellbahnanlagen bereichern.

Unser Fokus für den März und April 2021 richtet sich an dieser Stelle wieder auf diejenigen Modelle, die auf Flughäfen nach europäischem Vorbild einsetzbar sind und eine anlagentaugliche Größe von maximal 30 cm Länge nicht überschreiten. Zu nennen sind damit folgende Wings-Neuheiten im Maßstab 1:220:

Sabena Fokker F 27 Friendship (Art.-Nr. 571135),
ATI – Aero Trasporti Italiani Douglas DC-9-30 (571234),
Binter Canarias ATR-72-600 „Maspalomas Costa Canarias“ (571241),
Hapag-Lloyd Expres Fokker 100 (571258) und
Lufthansa Airbus A320neo „Hauptstadtflieger“ (571302).

Nach militärischen Vorbildern erscheinen der folgende Hubschrauber und ein Transportflugzeug:

Mil Mi-8TB „Good-Bye Hip“ Heeresfliegerstaffel Ost, Cottbus 1993 (571197) und
Königl. Niederländische Luftwaffe Lockheed C-130H Hercules „25 Years C-130 Hercules“ (571296).

In der Snapfit-Reihe (vereinfachte Darstellung im Flug) erscheint ebenfalls der „Hauptstadtflieger“ der Lufthansa (613156) zur Eröffnung des Flughafens BER, der als Folge der Pandemie derzeit nahezu brach liegt.

Märklin-Museumswagen 2021 vorgestellt:

Regulär lädt Märklin Mitte Dezember zu einer Vernissage ein, auf der die Museumswagen für das Folgejahr in Anwesenheit der Werbepartner aus dem regionalen Umfeld präsentiert werden. 2020 war das aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich.

So wichen die Verantwortlichen kurzerhand auf eine virtuelle Präsentationsform um und stellen Partner wie auch die Modelle in einem Märklin-TV-Spezial auf den Märklineum-Seiten vor. Partner für das kommende Jahr ist der Messerhersteller Friedr. Dick aus Esslingen.



Museumswagen 2021 im Märklineum ist ein schwarz lackierter Waggon G1 11 (Art.-Nr. 80032) mit Werbemotiv des Messerherstellers Friedr. Dick aus Esslingen. Als Beilage gibt es ein Allzweckmesser dazu. Abbildung: Märklin

Das schwarz lackierte und mit einem passenden Werbemotiv bedruckte Spur-Z-Exemplar (Art.-Nr. 80032) ist ein gedeckter Wagen der Bauart Gl 11, der zusammen mit einem Allzweckmesser mit rotem Griff und geätztem Märklin-Schriftzug auf der Klinge vor Ort erworben werden kann.

Mindestens bis zum 10. Januar 2021 ist das Märklineum allerdings geschlossen. Einen Eindruck von Partner und Modell können sich Interessenten dieses Modells direkt auf den Märklineum-Seiten verschaffen, auf denen auch der Filmbeitrag verlinkt ist:

<https://www.maerklieum.de/de/veranstaltungen/mw21/>.

Neuer Stammtischwagen Wien von FR:

Der Wiener Z-Stammtisch stellt einen neuen ÖBB-Containertragwagen der Bauart Laagss vor, der aus zwei fest verbundenen Einheiten besteht. Entstanden sind die Vorbilder per Umbau aus der Ursprungsbauart Ks. Die Modelle hingegen sind eine komplette Neukonstruktion aus dem Hause FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Das charakteristische Untergestell wurde originalgetreu nachgebildet. Es stehen zwei Wagenpackungen mit unterschiedlichen Betriebsnummern zur Auswahl, deren Auflage jeweils 25 Stück beträgt. Beladen sind sie jeweils mit zwei verschiedenen 40-Fuß-Containern, von denen einer bei beiden Zusammenstellungen immer ein Exemplar der Containex Container-Handelsgesellschaft m.b.H. ist.



Die beiden Doppelwagen Laagss mit unterschiedlichen Containerbeladungen tragen die Artikelnummern 43.346.02 (Bild oben) und 43.346.12 (Bild unten) und sind in der freien Restauflage nur über den Z-Stammtisch Wien erhältlich. Fotos: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Diese Firma gehört zu Walter Group und hat rund 15.000 Container in ihrer Mietflotte. Die Farbgebung in Blau mit gelben Anschriften folgt der Muttergesellschaft. FR hat diese Container in bekannter Ausführung und Qualität ebenfalls im Auftrag des Z-Stammtisches Wien produziert.

Der zweite Container folgt in beiden Wagenpackungen jeweils unterschiedlichen, internationalen Vorbildern. Einige wenige Packungen sind für den freien Verkauf noch verfügbar. Anfragen dazu werden unter [zspur.stammtisch\[at\]gmail.com](mailto:zspur.stammtisch[at]gmail.com) entgegengenommen.

Zum Vorbild der Wagen: Die ÖBB hatte in den siebziger Jahren viele Ks-Wagen beschafft, die schließlich nicht mehr genutzt wurden (Bestand 1997 noch 767 Exemplare). Die Seitenwände, die niedrigen und hohen Rungen wurden entfernt, die Lauffähigkeit der Wägen auf 120 km erhöht und so ihre Eignung für den Containerverkehr hergestellt.

Obwohl die ÖBB in der Zwischenzeit längst viele neue Containerwagen beschafft hat, sind die kurzgekuppelten Wageneinheiten Laagss bis heute im Einsatz und transportieren Container regelmäßig von und zu den deutschen Ost- und Nordseehäfen. Sie gelangen also weit über die Grenzen Österreichs hinaus.

Alle Jahre wieder – Ideen und Wünsche zum Schluss:

Wenn wir unter dem Weihnachtsbaum sitzen, Modellbahnzüge ihre Runden drehen sehen, dann sind wir voll in unserem Element. Schon bald werden wir uns dann auch wieder mit der Frage beschäftigen, welche Neuheiten uns in Groß- und Kleinserie nächstes Jahr erwarten könnten.

Anregungen und Ideen haben wir an dieser Stelle schon häufiger platziert und einige sind sogar längst Realität geworden. Beispielsweise erinnern wir uns hier an den Behelfspackwagen MDyg 986, den in diesem Jahr auf unterschiedliche Weise sowohl NoBa-Modelle als auch Ratimo-Z aufgegriffen haben.

Die Reihe offener Wunschmodelle ist lang und wohl bei jedem unserer Leser unterschiedlich besetzt. Wir hätten uns nach den Umsetzungen in der Baugröße H0 über einen Elektrotriebzug der Baureihe 403/404 sehr gefreut, der 2021 zum Jubiläum „50 Jahre Intercity“ wie übrigens auch ein Gasturbinentriebkopf Baureihe 602 besonders gut ins Programm passen würde.



Ein Dieseltriebzug der Baureihe 614 wäre besonders in Popfarben sicher auch ein Traummodell für viele Zetties. Sein Vorbild bestimmte über dreißig Jahre lang den Vorortverkehr im Raum Nürnberg.

Aber auch neue Reisezugwagen in typischen Bauarten, die einst das Alltagsbild prägten, sind eigentlich längst überfällig, denn in den letzten Jahren beschränkten sich Formneuheiten einzig auf den Güterverkehr. Für den Wendezugdienst im Maßstab 1:220 fehlen immer noch zwei sehr wichtige Bauarten, die mit dem Spitznamen „Hasenkasten“ belegt waren.

Das führt uns zur Neubaudampflok der Baureihe 65, die nach Erscheinen des Insider-Clubmodells für die Nenngröße H0 auch häufiger von unseren Lesern angeführt wurde. Persönlich zugeneigt wären wir auch den Dieseltriebzügen der Baureihen 624/924 und 634/934 oder ihren Nachfolgern 614/914, die vielen ebenfalls in guter Erinnerung geblieben sind.

Wir dürfen gespannt sein! In einem Monat werden wir schon wieder einiges wissen, wenn Märklin und andere Hersteller auch ohne Spielwarenmesse ihre Frühjahrsneuheiten bekannt geben. Und träumen wird ja wohl auch erlaubt sein, oder?

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.