



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

Trainini

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Praxismagazin für Spurweite Z

ISSN 1867-271X



Kleines Dieselwunder aus Frankreich

Die schöne Württembergerin
Ein EUROP-Beitrag der SNCF

50
Jahre
Spurweite Z

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wohl noch nie in meinem Leben war ich so froh, mit der Modellbahn ein erfüllendes und vielseitiges Hobby zu haben. Während ich diese Zeilen schreibe, sitze ich nämlich daheim und darf nicht nach draußen.

Ja, mich hat es nun trotz aller Vorsichtsmaßnahmen auch erwischt und ich habe hier eine Infektion auszuhalten und auszukurieren. Gleichzeitig gilt es, die Schutzmaßnahmen im Haushalt noch hochzufahren und meine Familienangehörigen vor dem Anstecken zu schützen.

Obwohl ich dankbar für einen milden Verlauf bin, glauben Sie mir bitte, wenn ich hier schreibe: „Eine solche Infektion braucht niemand!“ Das Befinden ist mit nichts mir Bekanntem zu vergleichen und wer sich diesen Virus einfängt, der spürt gleich, dass ihr oder ihm „etwas anderes in den Knochen sitzt“.

Allein die unfreiwillige Auszeit ist es schon wert, sich bestens und mit allen Möglichkeiten vor dem Anstecken zu schützen. Inzwischen geht es mir wieder deutlich besser, ich kann meine Arbeiten an dieser Ausgabe fortsetzen. Für die verbleibenden Tage hilft mir nun mein Hobby, mich auch allein gut zu beschäftigen.

Vieles, was ich da so treibe, bereitet auch Artikel vor, die in den verbleibenden Monaten dieses Jahres erscheinen sollen. Und Sie wissen ja, dass „50 Jahre Spurweite Z“ unser Themenschwerpunkt darstellt. In diesem Monat füllt ihn die württembergische Klasse C, später als Baureihe 18¹ bezeichnet.

Seit 1996 ist sie immer wieder im Mini-Club-Programm zu finden und sie passt hervorragend zur Marke Märklin, wie wir finden. Das wollen wir in einem Bericht zur Modellgeschichte, den wir bewusst in den Jubiläumszusammenhang rücken, herausarbeiten. Seien Sie gespannt...

Auch unsere passenden Buchempfehlungen fokussieren auf Württemberg und das Schwabenland. Wer Gefallen am Thema findet, darf also gern sofort weiterlesen.

Mit gleich zwei Artikeln in diesem Heft bildet der neue, französische Kleinserienhersteller Azar Models einen eigenen Schwerpunkt im Juli. Wir waren überrascht von den ersten Aufnahmen der Muster und noch mehr, als wir Serienmodelle in der Hand hielten.

Mit unserem Bericht haben wir etwas gewartet, weil die erste Serie an Auslieferungen beim Vertriebspartner gleich ausverkauft war. Und wir hören, die Produktion käme mit der bestehenden Nachfrage nicht nach. Das war ein deutliches Zeichen, den Neuheiten doch mal genauer „unters Hütchen“ zu schauen, um Ihnen eine Hilfe bei der Kaufentscheidung an die Hand zu geben.

Im Namen der gesamten **Trainini®**-Mannschaft – Frauen sind bei uns ebenso willkommen - wünsche ich Ihnen nun viel Spaß beim Lesen. Den ersten Satzteil habe ich deshalb so betont, weil die nächsten beiden Hefte erstmals in nun 17 Jahren fast vollständig ohne meine Hilfe auskommen werden. Das war planbar und ist geplant, deshalb bin ich gespannt auf meine neue und temporäre Rolle als Leser.

Her-Z-lich und bis demnächst,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Standardstreckenlok der SNCF	4
Der französische Einheitswagen.....	22

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Das heimliche Wappentier	33
--------------------------------	----

Literatur

Die schöne Württembegerin	45
Bei weitem nicht nur Staatsbahn.....	47

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	49
-------------------------------------	----

Impressum	55
-----------------	----

Wir danken Jörg Erkel, Franz-Josef Huwig, Dirk Rohwerder und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 28. Juli 2022

Titelbild:

Die französische Diesellok BB 67615 ist offenbar eine überzeugte Europäerin. Mit einem Eurocity, gebildet aus SBB-Einheitswagen EW IV, hat sie der Fotograf eingefangen, als sie mit ihrem Zug auf eine nichtelektrifizierte Strecke abzweigt.

BB 67400 von Azar Models

Standardstreckenlok der SNCF

Bedeutung, Entwicklungs- und Beschaffungszeitraum sowie betriebliche Vielseitigkeit der französischen BB 67400 weisen viele Gemeinsamkeiten zur deutschen Baureihe 218 auf. Der neue Kleinserienhersteller Azar Models hat diese Vorlage deshalb wohl nicht zufällig für sein Debüt gewählt. Wir haben uns seine erste Neuheit ganz genau im Detail angeschaut.

Mit Azar Models aus Frankreich ist zum letzten Jahreswechsel ein neuer Kleinserienhersteller in den Spur-Z-Markt eingetreten. Die ersten, angekündigten Modelle wurden jüngst über den 1zu220-Shop erstausgeliefert, sind aber bereits restlos ausverkauft.

Derweil der Vertriebspartner auf Nachproduktionen wartet, die an die Kunden weitergeleitet werden können, wagen wir uns an einen Test der ersten Lok von Azar Models: Dies ist die französische Diesellok der Reihe BB 67400. Wir werden uns dabei auf eine Variante konzentrieren, aber sämtliche Ausführungen zumindest kurz mitvorstellen.



Die blaue BB 67615 von Azar Models ist hier vor einem internationalen Zug im Einsatz, wie es das Vorbild in seiner Glanzzeit wohl auch regelmäßig erlebt hat. Die Lokomotive macht einen hervorragenden Eindruck und könnte auch aus der Großserie stammen.

Bevor wir uns aber den Modellen zuwenden, möchten wir mit einem kurzen Abriss der Vorbildgeschichte beginnen, um die Originalvorlage in ihrer Bedeutung für die SNCF zu würdigen und einzuordnen.

Kurzgeschichte des Vorbilds

Schauen wir aufs Vorbild der Umsetzungen von Azar Models, so drängt sich ein Vergleich mit der Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn in mancher Hinsicht auf: Beide bilden den Abschluss einer Baureihenfamilie, die durch ein charakteristisches Gesicht geprägt wird. Nach Stückzahlen stellen auch beide die jeweils bedeutendste Bauart ihrer Lokfamilie dar.

Und die Entwicklung beider Typen basiert auf Vorgängern, denen im vorgesehenen Aufgabenfeld und angesichts der technischen Entwicklung etwas Entscheidendes fehlte, nämlich eine elektrische Zugheizmöglichkeit. Auch zeitlich sind die BB 67400 und die Baureihe 218 ins selbe Jahrzehnt einzuordnen.



Nachdem sie ihren Zug aus fünf Corail-Wagen in St-Germain des Fossés umfahren haben, stehen BB 67473 und BB 67402 am 20. Juni 1999 abfahrbereit vor der Rückleistung mit der Zugnummer 6390 nach Lyon-Perrache. Foto: Phil Richards (CC-BY-SA-2.0)

Doch das war es dann auch fast schon mit Gemeinsamkeiten. Konzeptionell handelt es sich um völlig verschiedene Bauarten. Die BB 67400 basiert auf der 1963 erstbeschafften Reihe BB 67000 und wurde, nach Bestellen im Januar 1967, von 1969 bis 1975 in 232 Exemplaren in Dienst gestellt. Hersteller waren Brissonneau & Lotz und Matériel de traction électrique (MTE).

Wie auch die Baureihe 218 bei der DB, so markierte die Reihe BB 67400 den Abschluss der Diesellokbeschaffung im 20. Jahrhundert. Als letztes Exemplar wurde BB 67632 am 31. Oktober 1975 ausgeliefert – die deutsche 218 wurde noch vier weitere Jahre beschafft und erreichte auch eine höhere Stückzahl.

Der Ursprungstyp BB 67000 besaß keine Zugheizanlage. Daher konnten diese Maschinen nur im Güterverkehr eingesetzt werden oder mussten einen Heizwagen mitführen, der die Dampfheizung der Reisezugwagen versorgte.



Eine BB 67400 in den Diensten der SNCF-Nahverkehrstochter TER schiebt am 4. Mai 2016 eine RIO-Garnitur („Rame Inox Omnibus“) über den Viadukt von Niolon. Der Regionalzug auf dem Weg von Marseille nach Martigues verbreitet vor der malerischen Kulisse Urlaubsstimmung. Foto: David Gubler (CC-BY-SA-4.0)

Längst auf dem Vormarsch war die elektrische Zugheizung, die in den fünfziger Jahren eingeführt worden war. Für sie musste eine BB 67000 einen Generatorwagen mitführen. Das Streben der SNCF bestand deshalb darin, eine Diesellok dieser Leistungsklasse mit einer elektrischen Zugheizung zu versehen.

Und so wurde 1965 die BB 67036 versuchsweise mit einem Drehstromgenerator ausgestattet und erprobt. 20 weitere Exemplare erhielten in der Folge einen solchen Umbau, weitere 70 Maschinen (BB 67301 bis 67370) wurden zwischen 1967 und 1969 bereits ab Werk entsprechend ausgeliefert.

Nahtlos schloss sich am 14. August 1969 die Auslieferung der weiterentwickelten BB 67400 an, die wir heute in den Fokus stellen. Sie teilte sich viele Komponenten mit der BB 67300, bekam aber neuentwickelte Drehgestelle des Typs Y217 mit neu konstruierten Sekundärfederungen sowie abweichenden Bremsen und anderen Fahrmotoren (CTS 66.43.4; dieselektrischer Antrieb). Sie entsprechen jenen der Ellok-Reihe BB 15000.

Im Gegensatz zur BB 67000 und ihrer Unterbauart BB 67300 verzichtete die SNCF auf ein Umschaltgetriebe für den Güterzug- und Reisezugeinsatz. Der Lokführer sollte durch ein 6 mm starkes Stahlschild im Führerstand besser bei Aufprällen geschützt werden.

Mit der BB 67400 erhielt die SNCF endlich die gewünschte Mehrzwecklok für den Personen- wie auch den Güterverkehr, die wir die Baureihe 218 für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen war.

232 Exemplare, die auch doppeltraktionsfähig waren, unterstreichen ihre betriebliche Bedeutung eindrucksvoll. Um die Jahrtausendwende stellten sie rund ein Drittel aller französischen Streckendiesellokomotiven, auch wenn sie im Schatten der stärkeren und schnelleren CC 72000 standen, die Azar Models ebenfalls für den Maßstab 1:220 angekündigt hat.

Tatsächlich waren die BB 67400 der CC 72000 aber in Zugkraft und Beschleunigung überlegen, sofern sie in Doppeltraktion eingesetzt wurden. Mit ihren elektrischen Anlassern waren sie im Vergleich zur CC 72000 zudem wintertauglicher, denn deren pneumatischer Anlasser ließ nur zwei Startversuche zu.

Stärken der BB 67400 waren ihre vielseitige Verwendbarkeit, ihre Zuverlässigkeit und, dadurch mitbeeinflusst, ein vergleichsweise günstiger Unterhalt. Die Einsatzgebiete umfasste so nahezu das gesamte französische Staatsgebiet und auch grenzüberschreitende Fahrten – sogar unter Fahrdraht. Ihr drittes Spitzenlicht weist auf ihre Tauglichkeit für Deutschland und die Schweiz hin.



Als der Fotograf BB 67524 am 5. Juli 2009 in Rue mit der Kamera einfängt, hat die Diesellok eine modellbahngerechte Garnitur aus sechs Eurofima-Wagen am Haken, die ähnlich auch im Maßstab 1:220 darstellbar ist. Foto: BB 22385 (CC-BY-SA-4.0)

33 Jahre lang blieb ihre Rolle bei der SNCF unangetastet, eine weitere Gemeinsamkeit mit der deutschen Baureihe 218. Erst ab 2008 stellte die französische Staatsbahn die neue Reihe BB 75000 in Dienst, die der BB 67400 die Rolle im Güterverkehr streitig machen sollte. Sie wurde seitdem verstärkt in den Dienst vor Intercités (mit ebenfalls von Azar Models angekündigten Corail-Wagen) und TER-Regionalzügen verdrängt.

Der Bestand ging nun zunächst stark zurück, konnte sich dann aber doch noch recht stabil halten: Im Dezember 2015 zählte die SNCF nur noch 134 Exemplare, per 31. Dezember 2016 waren noch 119 Maschinen gelistet und am 1. Juni 2019 immerhin noch 100 Lokomotiven betriebsbereit. Eingesetzt werden sie von der Güterverkehrssparte FRET, in der Infrastruktur- (Infra) und Nahverkehrstochter (TER) sowie im Pariser Vorortverkehr.

Äußerlich unterscheiden sie sich durch jeweils angepasste Farbgebungen. Das ursprüngliche Blau mit einem umlaufenden, weißen Zierstreifen wurde ergänzt durch unterschiedliche Zierstreifenanordnungen in Weiß an den beiden Führerständen. Weiß eingefasst war auch das dunkelgrau lackierte Lüfterband ähnlich eines Pfeils.



Bild oben:

Als BB 67450 am 24. Juni 2015 in Dortmunds Partnerstadt Amiens in der En-Voyage-Lackierung aufgenommen wird, ist ihr oberes Spitzenlicht bereits außer Funktion gesetzt worden. Foto: BB 22385 (CC-BY-SA-4.0)

Bild unten:

BB 67483 leistet einer unerkannt gebliebenen Schwesterlok am 23. März 2011 Vorspann, als beide vor ihrem Güterzug in Berlaimont aufgenommen werden. Sie gehören inzwischen zur Güterverkehrssparte SNCF Fret. Foto: Peter Rabijns (CC-BY-SA-2.0)



Bild oben:

BB 67407, aufgenommen am 6. Oktober 2013 in Longueau, gehört zur SNCF Infra und trägt deren gelbes Farbleid. Mit der Aufteilung des Bestands auf die unterschiedlichen Verkehrssparten veränderte sich auch die angeschriebene Betriebsnummer, der eine zusätzliche Ziffer vorangestellt wurde. Auch diese Lok hat erkennbar ihr drittes Spitzenlicht eingebüßt und ihre Zulassung für Deutschland und die Schweiz verloren.

Bild unten:

BB 67430 trägt, als sie am 13. September 2018 in Ailly-sur-Somme am Fotografen vorbeifährt, die ansprechende Multiservices-Lackierung. Es ist eine der wenigen Farbgestaltungen, die noch als Option für Azar Models bleibt. Beide Fotos: BB 22385 (CC-BY-SA-4.0)

Nach diesem Schema wurde im Januar 2019 die BB 67611 umlackiert, wobei das Blau bei ihr gegen das Rot des „Le Capitole“ von vor 50 Jahren getauscht wurde. Hintergrund war das Zugjubiläum, in dessen Rahmen sie vor historischen Wagen verkehren sollte.



Gleich fünf Maschinen der Reihe BB 67400, alle in unterschiedlicher Farbgestaltung, haben sich am 6. Oktober 2019 im Depot von Longueau auf den Strahlengleisen aufgereiht. Ganz links ist BB 67611, die im Januar jenes Jahres die Le-Capitole-Farbgebung erhalten hat, um den historischen Zug zu seinem 50. Jubiläum zu ziehen. Regulär hat sie ihn nie befördert und folglich trug auch keine Lok ihrer Reihe diese Lackierung einst. Foto: BB 22385 (CC-BY-SA-4.0)

Es bleibt abzuwarten, wie schnell der Stern dieser Bauart weiter sinken wird und wann die endgültige Ausmusterung ansteht. Hier scheint es eine weitere Parallele zur deutschen Baureihe 218 zu geben, denn auch auf sie ließ es sich bis zuletzt nicht komplett verzichten.

Modellvielfalt zum Start

Wenn ein neuer Hersteller in den Markt eintritt, was ja nicht alle Jahre vorkommt, dann richten sich alle Augen auf seine Premiere-Stücke. Bei Azar Models ist das folglich die dieselelektrische Lokomotive BB 67400 der SNCF, da sie als erstes angetriebenes Modell ausgeliefert worden ist.

Testen werden wir heute die erstausgelieferte Analogversion in der blauen Ursprungslackierung von 1969 (Art.-Nr. L01-BL). Azar Models bietet aber auch gleich zum Start eine große Vielfalt an, denn erhältlich sind zusätzlich für die Epoche V die „En-Voyage-Lackierung“ (L01-EV), die frühe SNCF-Fret-Ausführung (L01-FR) sowie eine Lok in Diensten der Infra (L01-IN)

Bereits angekündigt ist eine Nachbildung in der roten Variante der Multiservices-Farben für die Epoche V, die analog (L01-MS1A) und digital (L01-MS1D) angeboten werden soll.

Dass der französische Kleinserienhersteller mit Hilfe des 3D-Drucks arbeiten möchte, hatte er gleich bekundet, als er sich vorgestellt hatte. Wie sich seine Konstruktionen in der Praxis zeigen würden, blieb



Gleich vier Versionen der französischen BB 67400 hat Azar Models mit seinem Debüt ausgeliefert. Dies sind (von vorne links nach hinten rechts): blaue Ursprungslackierung (Art.-Nr. L01-BL), En Voyage (L01-EV), Infra (L01-IN) und SNCF Fret (L01-FR).

natürlich vorerst noch unklar, denn im Rahmen der genutzten Technik gibt es viele Druckverfahren, Werkstoffe und auch Auflösungen. Alle haben sie entscheidenden Einfluss auf das Ergebnis.

Mit dem heutigen Test werden sich alle diese Fragen nun beantworten und vorab sei verraten, dass wir sehr positiv überrascht wurden. Zwar hat das Modell auch seine Schwächen und Grenzen, doch die Ergebnisse erreichen ein sehr hohes Niveau, das erst in starker Lupenvergrößerung einen Unterschied zur Großserie erkennen lässt.

Maße und Daten zur dieselelektrischen Lokomotive BB 67400 der SNCF:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
· Länge über Puffer (LüP)	17.090 mm	77,7 mm	79,1 mm	+ 1,8 %
· Höhe über SO	4.140 mm	18,8 mm	20,6 mm	+ 8,5 %
· Größte Breite	2.940 mm	13,4 mm	14,5 mm	+ 8,2 %
· Drehzapfenabstand	9.800 mm	44,5 mm	45,4 mm	+ 2,0 %
· Drehgestellachsstand	2.500 mm	11,4 mm	10,8 mm	- 5,3 %
· Raddurchmesser (neu)*	1.260 mm	5,7 mm	5,0 mm	- 7,4 %*
· Dienstgewicht	83,3 t	---	21 g	
· Achsformel	B'B'			
· Antriebsart	dieselelektrisch			
· Leistung	1.525 kW / 2.074 PS			
· Zul. Höchstgeschwindigkeit	140 km/h			
· Baujahr	1969 - 1975			
· Gebaute Stückzahl	232 Exemplare			
· Hersteller	Brissonneau & Lotz, Matériel de traction électrique (MTE)			

*Raddurchmesser abgenutzt 1.180 mm (umgerechnet 5,4 mm; Vergleichsmaß f. Abw.)

Konzeptionell haben sich die Verantwortlichen bei dieser Drehgestell-Lok an Marktführer Märklin orientiert: Auf das Fahrwerk wird ein Kunststoffgehäuse aufgesetzt, das durch vier Rastnasen seinen Halt findet. Wollen wir es abnehmen, geschieht dies durch Aufspreizen in der Mitte und sanften Zug nach oben.

Auch im Inneren finden wir einen gewohnten Aufbau, denn Lichtleiter und Fenstereinsätze sind hier ebenfalls einzeln eingesetzt und nicht fester Bestandteil des „Hütchens“.

Eine auf den Führerstandsfenstern sitzende, schwarze Blende schützt vor Streulicht der kräftigen Leuchtdioden.

Mit Ausnahme von Drehgestellachsstand und Raddurchmesser, hier sicher auf Standardbauteile Märklins zurückzuführen, weisen alle vom Modell abgenommenen Maße leichte Abweichungen nach oben auf (siehe Maßtabelle).

Wir haben diese Abweichungen auf Leserwunsch zusätzlich prozentual bewertet. Dies soll auch helfen zu erkennen, wo Maße im Kompromissfall proportional verändert worden sind, um das Gesamtbild eines Modells nicht zu verzerren.



Unserem Test unterzieht sich die blaue Ursprungsausführung (L01-BL) mit ihrer ansprechenden Linienführung, zumal es für dieses Modell auch das meiste, geeignete Wagenmaterial gibt. Zu sehen ist hier die Führerstandseite mit nur einem Zierstreifen über die Front, der auch die seitlichen Ansaugitter des Kühlers zugewandt sind.

Besonders bei der Breite liegt die Ursache häufig in erforderlichen Mindestmaterialstärken und bei Lokomotiven ist im Inneren ja auch noch ein Motor unterzubringen, dessen Größe fest vorgegeben ist. Dieser kann auch Auswirkungen auf die Höhe haben.

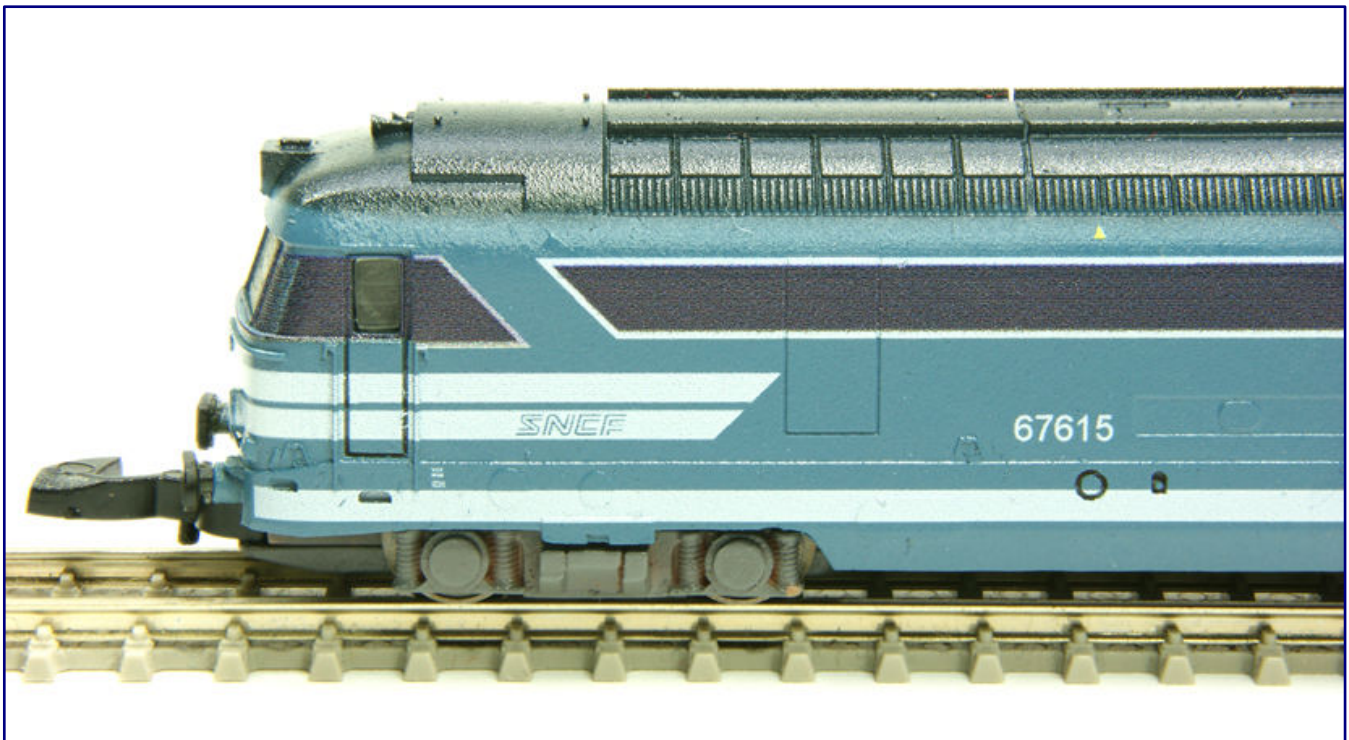
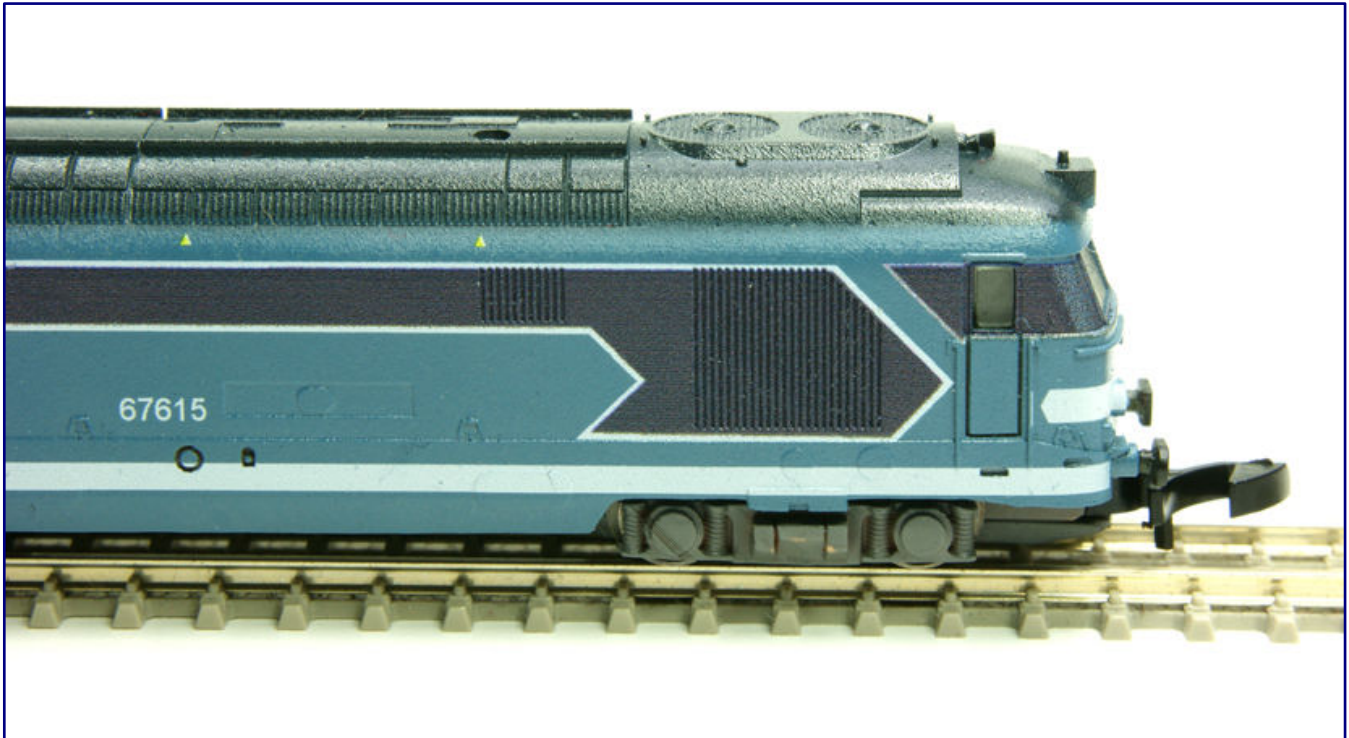
Bei der BB 67400 von Azar Models scheinen einige Ausreißer nicht unbedeutend, aber für uns entscheidender ist das stimmig wirkende Gesamtbild. Die Lok wirkt auf uns keinesfalls verzerrt. Die gute Wiedergabe auch feiner Details trägt ebenso positiv hierzu bei.

Dazu gehören die fein erhabenen Nachbildungen der Griffstangen an den Führerstandsauftiegen oder die Öffnungen zum Betanken der Lok. Auch die seitlichen Lüfteröffnungen, die bei der Ursprungslackierung in ein gemaltes Lüfterband ähnlich eines Pfeils eingebunden waren, sind fein und doch gut erkennbar wiedergegeben worden.

Da meist der erste Blick aufs Modell von oben herabfällt, ist auch zu erwähnen, dass sich das Beschriebene auch dort an allen Lüfter- und Auspufföffnungen sowie den abgedeckten Rotoren der Kühler gleichermaßen wiederfinden lässt. Einzig am Fahrzeugboden sind keine Details nachgebildet.

Die Drehgestelle vom Typ Y217 wirken vergleichsweise einfach, sind aber korrekt detailliert, wie Abgleiche mit Vorbildaufnahmen belegen. Die Herkunft aus dem 3D-Drucker ist nur dann zu erkennen, wenn das Gehäuse in starker Vergrößerung betrachtet werden kann und offenbart, dass es in einzelnen, aber sehr winzigen und feinen Druckschichten aufgebaut wurde.

Überzeugend wirken auch die saubere, deckende Lackierung und Bedruckung in Originalfarben, hier ein Blau, mit weiß und dunkelgrau abgesetzten Abschnitten. Einzig der Glanzgrad ließe sich wohl noch etwas herabsetzen, was noch weiter dazu beitragen könnte, keine Druckstrukturen auf der Oberfläche mehr erkennen zu können.



Besonders die Lüftergitter an Seite und Dachkante verraten die bestens gelungenen Gravuren dieses Modells. Aber auch kleinere Details wie die Signalförner und die Zugfunkantenne (Bild oben) belegen die feine Umsetzung des Vorbilds. Die Drucktechnik für Gehäuse und Beschriftungen ist allenfalls in starker Vergrößerung erkennbar zu machen. Auch kleine Anschriften (Bild unten) sind noch gut lesbar: So ist das Dienstgewicht der Lok unterhalb der linken Führerstandstür in der dritten Zeile (83 t) noch zu lesen.

Überrascht hat uns auch die Bedruckung. Zu den wenigen Anschriften der Lok gehören der SNCF-Schriftzug und die Betriebsnummer 67615. Im Dachbereich sind jeweils zwei Dreiecke aufgedruckt, um Anhebestellen für den Aufsatz zu kennzeichnen, der den Zugriff auf den Motor freigeben kann.

Jeweils auf der linken Seite der Längswand sind, etwas unterhalb der Führerstandtür und nach innen verrückt, drei weiße Anschriftenzeilen zu erkennen. Mit bloßem Auge wirken sie sehr fein, klar und lupenrein. Erst unter starker Vergrößerung zeigt sich, dass dies nicht der Fall ist.



Die Betriebsnummer 67615 ist auch an der Front (zentriert unterhalb des doppelten Zierstreifens) mitaufgedruckt. Nur die erhabene Wortmarke SNCF auf dem beim Vorbild fest aufgesetzten Schild (im oberen Zierstreifen) fehlt. Auch für die Fenstereinsätze kommen klare 3D-Druckteile zum Einsatz, wie hier zu erkennen ist, die Systemkupplung stammt indes von Märklin.

Damit kann Azar Models nicht ganz mit dem Märklin-Druckniveau mithalten, was freilich auch niemand erwartet hat. Doch die pfiffigen Urheber dieser Miniatur haben eine Option entdeckt, wie dies im Auge des Betrachters eben anders erscheint und eine Illusion weckt. Damit haben sie auch hier alle technischen Möglichkeiten geschickt ausgeschöpft.

Technische Umsetzung

Wie eingangs schon mit Blick aufs Gehäuse erwähnt, hat sich Azar Models stark an Märklins bisherigen Konstruktionsprinzipien orientiert. Das finden wir vergleichbar auch im Fahrwerk wieder. Der Fahrwerksblock besteht aus einem einzigen Teil, allerdings nicht aus Zinkdruckguss oder einem anderen Metall, sondern ebenfalls als 3D-Druck-Teil.

Darin liegt begründet, dass die Lok mit 21 Gramm ein Leichtgewicht ist und sicher eine Beschwerung gebrauchen könnte. Da wir das Vorbild mehrfach mit der deutschen Baureihe 218 verglichen haben, sei hierzu erwähnt, dass deren ebenfalls leichtes Märklin-Modell rund 2,5 Gramm mehr Gewicht auf die Feinwaage bringt.



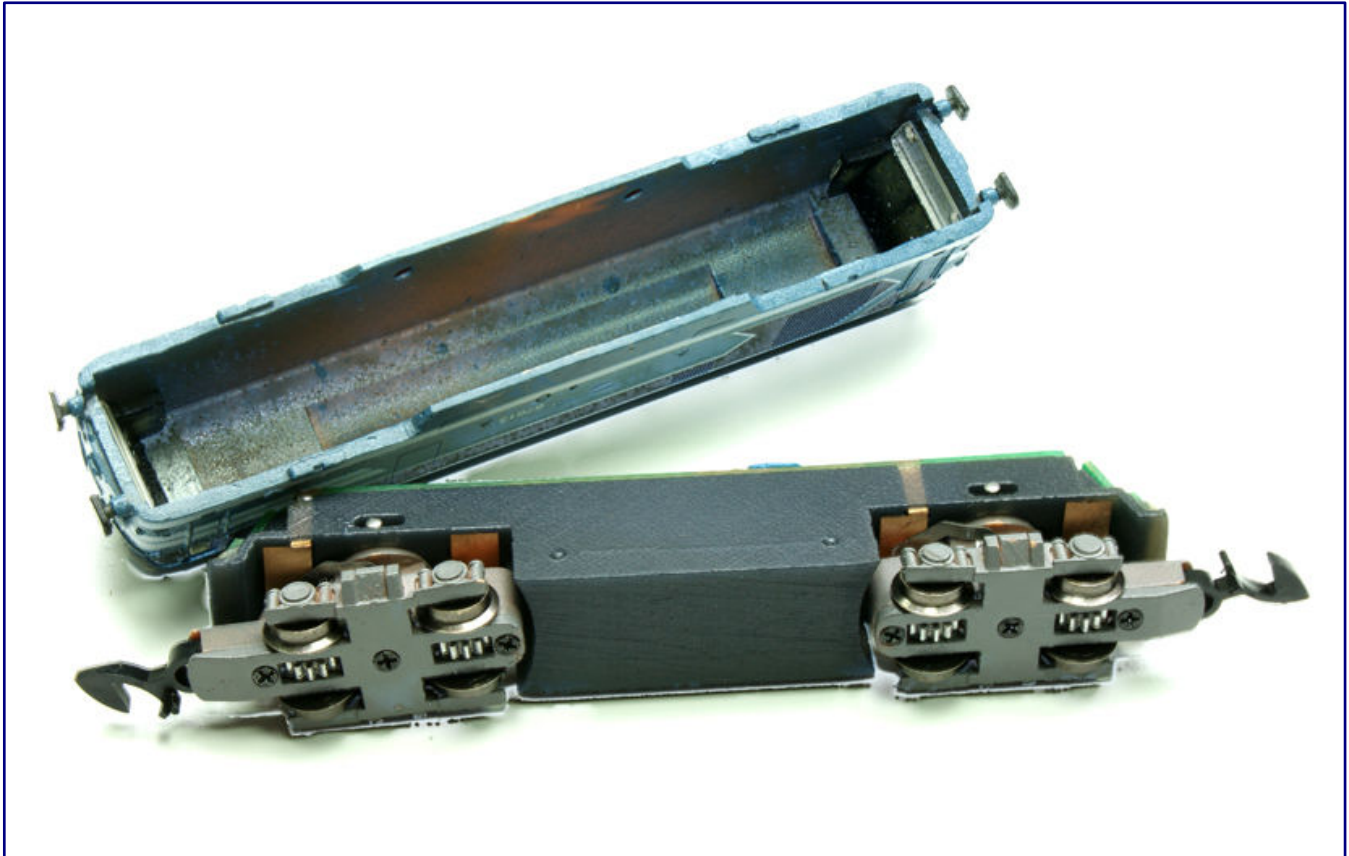
Gleichermaßen attraktiv wie auch anspruchsvoll fürs Umsetzen am Modell ist die En-Voyage-Lackierung der SNCF. Deshalb zeigen wir auch beide Seiten dieser Modellvariante (L01-EV) im Detail: violett (Bild oben) und hellblau (Bild unten).



Zwei weitere, moderne Varianten der Modellpremiere sind der Güterverkehrssparte SNCF Fret (L01-FR; Bild oben) und Infra (L01-IN; Bild unten) gewidmet. Beim Betrachten der oberen Lok fällt im Abgleich zur Vorbildaufnahme auf Seite 8 auf, dass es sich beim Modell noch um die ältere Lackierungsvariante der Güterverkehrstochter handelt: Der silberfarbene Teil der Seitenwand wurde später an die Farbe von Dach und Fenstermaske angepasst. Auch beim SNCF-Logo handelt es sich noch um eine ältere und inzwischen nicht mehr genutzte Ausführung.

Zugkraftwunder sind hier folglich nicht zu erwarten, vor allem nicht in Steigungen. Einen Zug aus fünf langen Reisezugwagen, der uns nicht nur vorbildgerecht erscheint, sondern auch die Grenzen der meisten Anlagen ausreizt, ließ sich aber problemlos in der Ebenen befördern. Die maximale Zugkraft des Modells ist damit noch nicht ausgeschöpft.

Die Messung an der Seilrolle, die seitens der Printmagazine als Standard erwartet wird und erst durch Vergleiche aussagekräftig wirkt, ergab 2,5 Gramm in der Ebene und 2,25 Gramm in der 3%-Steigung als Belastungsgrenze (Vergleichswerte der BR 218 von Märklin: 4,5 g / 3,5 g). Der Vergleich macht deutlich, wie wichtig ein angemessenes Eigengewicht für gute Traktion ist.



Die Konzeption des Fahrwerksblock entspricht den früheren Märklin-Drehgestellokomotiven. Allerdings besteht der Block aus Kunstharz/-stoff und nicht wie dort aus Zink. Das kostet auch Gewicht, das dem Modell für höhere Zugkraft guttun würde. Zu sehen sind auch die Rastnasen auf dem Fahrwerksblock, die zugehörigen Öffnungen in der Gehäuseinnenwand sowie Fenstereinsätze und Maskierungsteile zum Abschirmen von Streulicht.

Weitere Bestandteile des Fahrwerks sind ein Schnecken-Stirnrad-Getriebe in identischer Konzeption der alten Märklin-Drehgestell-Fahrzeuge vor der E 41: Eine Schnecke gibt ihre Kraft auf beiden Fahrzeugseiten auf ein großes Stirnrad, das im Drehgestell über Zwischenzahnräder alle Achsen antreibt. Jedes Drehgestell besteht aus zwei verschraubten Teilen.

Die Kontaktbleche zur Stromabnahme, hier offenbar aus Neusilber, greifen innen an die Radflächen und geben vor und hinter dem mit einem Stift fixierten Drehzapfen den Strom an Kontaktbleche weiter, die an der Unterseite des Fahrwerks sitzen.

Der Motor, ein wartungsfreier Glockenanker mit zweiseitiger Welle und zwei Schwungmassen, ist von der Hauptplatine umgeben, an die seine Anschlüsse angelötet sind. An beiden Enden ebenfalls angelötet sind Hilfsplatinen für die Stirn- und Schlussbeleuchtung. Sie sind schräg platziert und tragen neben SMD-



Den Antrieb übernimmt ein Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen. Die elektrische Versorgung erfolgt über eine den Motor umgreifende Hauptleiterplatte mit zwei kleineren, schräg daran angelöteten Lichtplatinen.

Widerständen unten drei SMD-LED: außen zwei weiße fürs Stirnlicht und in der Mitte eine rote fürs Schlusslicht.

Durch Umpolen des Fahrstroms wechselt auch die Beleuchtung zwischen rotem Schluss- und kaltweißem, sehr hellem Spitzenlicht. Einen Hinweis verdient, dass nur die unteren Spitzenlichter leuchten, während das obere dunkel bleibt und nur eine Attrappe ist.

Korrekt dargestellt wird damit der französische Lichtwechsel, denn das obere Spitzenlicht trug diese Lok nur für den Einsatz in Deutschland oder der Schweiz. Nehmen wir es an dieser Stelle ganz genau, kann die BB 67400 so nicht zusammen mit Bundesbahnlokomotiven in Anlagen nach deutschem Vorbild verkehren.

Dank des hochwertigen Antriebs macht das Fahren mit diesem Modell Spaß. Es fährt sanft und ruckfrei, lässt sich dabei auch hervorragend steuern. Getestet haben wir wieder mit dem Märklin-Transformator 67011, einem elektronischen Messgerät und dem Geschwindigkeitsmesser MTS-100 von Halling Modelle.

Anfahren konnten wir hier mit einer Spannung von 0,3 Volt und umgerechnet 1,2 km/h Geschwindigkeit, mit der die Lok im Testaufbau auch eine Weiche schon sicher zu überfahren wusste! Die kleinste am Trafo sicher wählbare Spannung beträgt 2,2 Volt und lässt unser Modell mit 33,2 km/h umgerechneter Vorbildgeschwindigkeit sicher daherrollen.

Bei vollem Reglerausschlag fließen 13,7 Volt und das Modell ist mit umgerechnet 281,8 km/h unterwegs – eher ein Problem des Trafos, der bei geringer Beanspruchung deutlich mehr als die offizielle Nennspannung ans Gleis legt.

Der Stromfluss entspricht unseren Erwartungen an einen Glockenankermotor, der auf ein leicht gängiges Getriebe arbeitet: Bei Trafostellung 100 messen wir 27,5 mA, bei 150 dann 53,0 mA. In der Testkategorie Technik leistet sich die BB 67400 keine Schwächen, einzig die Möglichkeiten für höchste Zugkraft sind nicht ausgeschöpft worden.



Wie das Gelb bei der Infra-Version wirkt auch das Rauchblau der Ursprungsausführung heller als die Vorbildfarben auf vielen (älteren) Aufnahmen. Trotzdem erschien uns der Gesamteindruck stimmig, denn Farbstiche des damaligen Filmmaterials sind ebenso zu berücksichtigen. Gut zu sehen sind hier die einfach wirkenden, aber vorbildgerechten Drehgestellblenden.

Vorbildeinsatz und Bewertung

Spannende Frage für viele Interessenten wird wohl sein, was sie hinter dieses Modell hängen können? Bei den hier nicht näher betrachteten Versionen könnte das in vielen Fällen in der Tat aktuell noch schwierig sein und die Auswahloptionen beschränkt bleiben.

Bei der SNCF Fret kann selbstverständlich auf das breite Spektrum verschiedenster Güterwagen zurückgegriffen werden, die sich auch noch bunt mischen lassen, solange aus passenden Epochen gewählt wird.

Die hier näher betrachtete Ursprungsversion kam sowohl im Reisezugdienst als auch Güterverkehr zum Einsatz. Passende Güterwagen hat Azar Models sogar schon selbst im Angebot, aber auch bei FR Freudenreich Feinwerktechnik oder auch Märklin werden wir fündig, denn dank europäischem Handel innerhalb der damaligen EG (heute EU) liefen solche Wagen immer schon grenzüberschreitend.

Im Personenzugdienst dürften schon bald passende Wagen aus eigenem Hause zu erwarten sein, denn die SNCF ist doch noch ein junges und ausbaufähiges Spur-Z-Thema. Spricht sich das Angebot von Azar Models herum, kann dieser Anbieter dort sicher wichtige Pionierarbeit leisten und einen neuen Markt aufbauen helfen.



Gut vorstellen können wir uns die BB 67400 im französischen Güterverkehr, der sie eventuell auch über die Grenze nach Deutschland oder in die Schweiz führt. Passendes Wagenmaterial dazu ist sowohl von Märklin, FR Freudenreich Feinwerktechnik als auch Azar Models erhältlich.

Bis es soweit ist, nutzen wir deutsche Reisezugwagen, um einen grenzüberschreitenden D-Zug nachzubilden, oder setzen die Eurofima-Wagen von Märklin ein, bei denen wir uns nicht nur auf SNCF-Varianten beschränken müssen. Auch die SBB-CFF darf hier zum Zuge kommen!

Unser Schlussfazit fällt sehr positiv aus: Die angekündigten Digital-Ausführungen werden sicher noch für einen weiteren Verkaufsschub sorgen, doch zunächst erwarten die Vertriebspartner erst mal eine Nachlieferung, die allerdings auch eine Preissteigerung mit sich bringen wird.

Optisch gäbe es wenig, technisch nahezu gar nichts zu verbessern. Der „erste Aufschlag“ hat hier gleich gepasst. Natürlich bleibt auch dieses Modell nicht fehlerfrei und bietet noch Chancen, die Maßhaltigkeit feiner abzustimmen oder den Modellen mehr Masse zu verleihen.

Doch besonders auch mit Blick auf die eingesetzte, sehr hochwertige Technik und Ausführung bleibt Azar Models überraschend moderat in der Preisgestaltung. Trotz kleinerer Stückzahl bei Großserienqualität bleibt der Hersteller auf dem Niveau, das wir von Märklin gewohnt sind.

Das sollte unseres Ermessens die Entscheidung, sich auch französischen Vorlagen verstärkt zuzuwenden und ein derzeit noch exotischer wirkenden Anlagenthemas zuzuwenden, sicher stärkeren Schub verleihen.



Im Eurocity-Verkehr bieten sich SBB-Einheitswagen und die Eurofima-Modelle von Märklin an, die in den letzten Jahren auch mit SNCF-Anschriften erschienen und gut nachgefragt waren. Für den Inlands- wie auch grenzüberschreitenden Verkehr passende Corail-Wagen hat Azar Models als eine der nächsten Neuheiten selbst angekündigt.

Und deshalb haben wir nicht nur die gute Umsetzung, sondern auch das eröffnete Potenzial im Blick, wenn wir die BB 67400 in der blauen Ursprungslackierung (L01-BL) für die Neuerscheinungen des Jahres 2022 in der Kategorie Lokomotiven nominieren.

Hersteller des Modells:
<http://www.azar-models.com>

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

Gedeckter Wagen Gs 40.2 von Azar Models Der französische Einheitswagen

Vertraut und doch anders, so lautet ein kurzes Fazit beim Blick auf den französischen Wagen Gs 4.02 (später Gs 40.2). Mit ihrer Gesamtstückzahl übertrafen die Gs-4-Bauarten jeden gedeckten Güterwagen der DB bei weitem und waren auch in Deutschland häufig anzutreffen. Wir werfen einen kurzen Blick aufs Vorbild und anschließend auf die Umsetzungen von Azar Models.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich rasch die Idee über die UIC vereinheitlichter Güterwagenbauarten durch. DB und SNCF waren zudem Anfang der fünfziger Jahre die Begründer des EUROP-Wagenpools. Ziel dieser Bestrebungen war es, teure Leerfahrten durch die Rückführungen zu vermeiden.

Güterwagen, besonders offene und gedeckte Bauarten, ließen sich bei grenzüberschreitenden Fahrten wirtschaftlicher nutzen, wenn sie dort durch die Bahnverwaltung wie eigene Wagen behandelt und genutzt werden durften. Sie kehrten in der Folge erst mit einer passenden Rückleistung ins Hoheitsgebiet ihres Eigentümers zurück.



Der im August 1966 aufgenommene Kr 338 487 der SNCF mit Untersuchungsanschriften von 1959 ist als Einheitswagen nach UIC-Abmessungen (RIV St) einer der verkehrlich gleichen Vorgänger des heute vorgestellten G 4.02. Eine Besonderheit in Frankreich waren die auch bei Neubauwagen zunächst noch verwendeten Gleitlager und sogar Speichenräder! Foto: Reinhard Todt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Das ermöglichten bilaterale Vereinbarungen zwischen DB und SNCF, der in den Folgejahren weitere Bahnverwaltungen beitraten. Doch rund war diese Idee nur, wenn die Besteller von Güterwagen auch Gewissheit hatten, was sie erwartete. Es war ein großer Unterschied, ob ein deutscher G 10, ein Schweizer K 3 oder ein französischer Neubau ans Ladegleis rangiert wurde.

Trotz vielleicht ähnlicher Längenmaße wiesen sie sehr unterschiedliche Ladehöhen, Gewichtsgrenzen und auch Flächenverteilungen auf. Nur einheitlich definierte Maße in verkehrlicher Hinsicht, erreicht durch UIC-definierte Standardtypen, konnten eine dauerhafte Lösung bewirken.

Dies bewirkte, dass europaweit zum einen sowohl technisch und verkehrlich identische Bauarten beschafft worden sind und auf der anderen Seite auch ähnliche Wagen nach gemeinsamen Merkmalen, die ihre enge Verwandtschaft zwar nicht leugnen konnten, aber doch landesspezifische Besonderheiten aufwiesen. Einen solchen Wagentyp möchten wir heute vorstellen.



Auch dieser gedeckte Wagen Typ Gs der italienischen Staatsbahn FS, aufgenommen im September 1966 und noch mit Bretterwänden verkleidet, ist nach UIC-Abmessungen gebaut worden (RIV St) und damit verkehrlich gleich zum französischen G 4.02 und deutschen Gms 54. Als Besonderheit zeigt er auch Bauartmerkmale seines SNCF-Bruders: das bodenbedienbare Handrad für die Bremse und das mittige Trittbrett an der Stirnwand zum Umsteigen auf die andere Gleisseite. Foto: Reinhard Todt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Diese heute betrachteten RIV-Standardwagen der Bauart G 4.02 sind von der SNCF mehrheitlich in den EUROP-Pool eingebracht worden: Von den insgesamt 28.000 Wagen, die zwischen 1963 und 1968 gebaut wurden, wies sie rund zwei Drittel dem EUROP-Bestand zu.

Weil das Benutzen im Rahmen dieses Abkommens erheblich leichter war, waren sie auch sehr international vertreten. EUROP-Wagen durften von den beteiligten Bahngesellschaften nämlich wie eigene Wagen behandelt und genutzt werden. Sie waren nach dem Entladen außerhalb des Hoheitsgebiets ihres Eigentümers folglich nicht gleich zurückzuführen.

Doch schön der Reihe nach, dem G 4.02 in der von Azar Models gewählten Bauform gingen einige Bauformen mit abweichenden Merkmalen voraus: Die SNCF unterschieden zwischen „Standardwagen Typ 2“ nach UIC-Zeichnungen (RIV) und ähnlichen „Einheitswagen Typ 2“ (Kennzeichnung mit RIV St). Zu den erstgenannten gehörten die Gs 4.01 (ab 1980: Gs 40.1), zur zweiten Gruppe die G 4.02 (Gs 40.2).

Die bis 1962 gebauten 13.250 Standardwagen hatten überwiegend noch Bretterwände, nur 800 Exemplare solche aus Permaplex. Den Weg zum G 4.02, wie wir ihn heute als Modell vorstellen und der nach Stückzahlen die größte Verbreitung aufwies, ebnete eine UIC-Ausschreibung, an der sich die SNCF 1959 beteiligte.



Drei unterschiedliche Kastenbauformen kennt die SNCF-Reihe BB 8500. BB 8515 besitzt die ursprüngliche und fährt am 14. Mai 1971 bei Orléans an der Loire auf einer sehr alttümlich elektrifizierten Strecke mit ihrem Güterzug am Fotografen vorbei. An erster Stelle hinter der Lok hängt einer der weit verbreiteten, gedeckten Wagen G 4.02 der SNCF, wie ihn Azar Models nun als Modell geschaffen hat. Foto: Joachim Claus, Sammlung Eisenbahnstiftung

Ihr Musterwagen wies ein Leichtbauuntergestell ohne Kastenstützen auf. Seine Puffer saßen direkt auf Stoßverzeherelementen, Aufbau hatte Plattenwände und Hutprofile als Kastensäulen. Weil sein Untergestell so von der Standardwagen abwich, war es nur noch ein Einheitswagen. Dem sogenannten „Zukunftswagen“ folgten 1961 dann 250 Exemplare mit Bretterwänden (später ersetzt) und bis 1963 noch 1.100 mit Permaplex-Plattenwänden.

Dieser Sonderbauart schlossen sich dann die G 4.02 der Azar-Models-Vorlage an, die ebenfalls nur Einheitswagen darstellten, also nicht den UIC-Zeichnungen folgten, aber wieder „verkehrlich gleich“, mit deren Standardwagen waren, darunter auch den deutschen Gms 54, den FR Freudenreich Feinwerktechnik im Portfolio hat.

Ihre abweichenden Merkmale zur Vorgänger-Einheitswagenbauart waren das wieder gewohnte Untergestell mit Kastenstützen und das Kastengerippe mit Hutprofilen und gesickten, die Konstruktion versteifenden Blechwänden (an Stelle von Diagonalstreben) in Schweißtechnik. Die Stirnsäulen hatten keinen gleichbleibenden Querschnitt mehr, sondern liefen nach oben konisch zu.

Auch waren die bodenbedienbaren Bedienräder der Feststellbremse vom Wagenende wieder in Richtung Mitte gerückt, während die Endstufen nun seitengleich und nicht mehr diagonal angeordnet waren. Statt der bei der DB damals üblichen Handbremsbühnen besaßen die G 4.02 mittige Tritte an einer Stirnwand, deren Benutzen abenteuerlich anmuten muss. Dieses Merkmal finden wir auch den neuen Modellen.

Bereits erwähnt hatten wir die außergewöhnlich große Stückzahl der gebauten Wagen, die auch einen Einsatz auf deutschen Anlagen rechtfertigt. Zum Vergleich seien den 28.000 Exemplaren einmal die rund 10.000 Güterwagen Gmms 60 (später Gs 213) gegenübergestellt, die dort Spitzenreiter der Gs-Bautypen blieben.

Die Modellauswahl

Die Auswahl der Vorlage durch Azar Models ist auf jeden Fall als Pluspunkt zu werten, denn originäre französische Bauarten bildeten in den ersten fünfzig Jahren der Spurweite Z stets eine Lücke. Und hier wurde zudem ein Waggon gewählt, der in jedem westeuropäischen Land gleichermaßen anzutreffen war und deshalb alle Zielgruppen, die in den Epochen III bis V aktiv sind, gleichermaßen ansprechen kann.



Frisch aus der Schachtel aufs Gleis gestellt, ist das Modell (Art.-Nr. W02-ST) zweifelsfrei seiner Bauart zuzuordnen. Alle typischen Merkmale des Modells sind an ihm wiederzufinden. Es trägt Anschriften und Betriebsnummer für die späte Epoche IV.

Ebenso positiv fällt die schützende Verpackung auf, die sich, wie im Falle auch der Lok und anderer Wagenmodelle, an den Schubschachteln von Märklin mit Sichtfenster orientiert, dabei aber (teilweise) abweichende Grundmaße definiert. Im Inneren ruht ebenso ein Tiefzieheinsatz, die Modelle liegen darin, gut geschützt und mit einer Folie eingewickelt.

weiter auf Seite 27



Beim Vorbild auch Modell aus dem Gs 40.2 (zuvor G 4.02) abgeleitet sind die Pferde- (W02-CH; Bild oben) und Viehtransportwagen (W02-VA; Bild unten) der Bauart G 41.6. Sie erhielten je Seite zwei weitere Lüftungsschieber und trugen eine gelbe Kastenlackierung und weiße Dächer zum Wärmeschutz.

Nach der Entnahme aus der Schachtel halten wir einen Waggon in der Hand, der mit einer sauberen Lackierung und scharf wirkenden Beschriftung einen guten ersten Eindruck macht. Alle Details von Fahrwerk und Aufbau wirken konturenscharf, teilweise allenfalls ein wenig stark betont.



Vierte Variante aus der ersten Auslieferungstranche ist die Beschriftungsvariante „Sernam“ des Gs 40.2 (W02-SN). Sie zeigt sich hier mit der Seite des Bremshandrads dem Betrachter zugewandt. Das gibt auch den Blick auf das mittige Trittbrett zum Übersteigen an der Stirnseite frei.



Alle wichtigen und bauartypischen Merkmale sind am Modell wiederzufinden: mittiges Trittbrett an einer Stirnwand, sich nach oben verjüngende Stirkastensäulen, an Konsolen angebrachte UIC-Seilanker, Sicken in den Kastenwänden und Doppelschakenlaufwerk.

Das mag dem Herstellungsverfahren geschuldet sein, denn hier kommt die 3D-Druck-Technik mit Resin als Werkstoff zum Einsatz. Doch selbst das ist nur unter der Lupe an den winzigen Druckschichten zu erkennen.

Wir zeigen in diesem Artikel auch kurz die Ausführungen mit Sernam-Signet als Gs 40.2 (Art.-Nr. W02-SN) sowie die in Vorbild und Modell daraus abgeleiteten Vieh- (W02-VA) und Pferdetransportwagen G 41.6 (W02-CH), konzentrieren uns beim Test aber auf die Regelvariante des Gs 40.2 mit Standardlackierung (W02-ST).

Allen gemein sind die ab 1980 gebräuchlichen Typenbezeichnungen und UIC-Anschriften, die sie der eher späten Epoche IV zuweisen. Varianten für die Epoche III

(als Bauart Kv mit sechsstelligen Betriebsnummern) und frühe Epoche IV (als G 4.02) bleiben für die Zukunft bei Markterfolg also noch optional bestehen.

Maße und Daten zum gedeckten Güterwagen G4.02 der SNCF:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>	<u>Abweichung</u>
· Länge über Puffer (LüP)	10.580 mm	48,1 mm	48,7 mm	+ 1,2 %
· Höhe über SO	4.010 mm	18,2 mm	19,3 mm	+ 6,0 %
· Größte Breite	2.800 mm	12,7 mm	14,2 mm	+ 11,8 %
· Länge Wagenkasten	9.290 mm	42,2 mm	43,7 mm	+ 3,6 %
· Achsstand	5.700 mm	25,9 mm	26,1 mm	+ 0,8 %
· Raddurchmesser	1.000 mm	4,5 mm	4,4 mm	- 2,2 %
· Ladetürbreite	2.000 mm	9,1 mm	10,6 mm	+ 16,5 %
· Gewicht	11,4 t	---	5,6 g	
· Zul. Höchstgeschwindigkeit	100 km/h			
· Baujahr	1959 - 1968			
· Gebaute Stückzahl	19.216 Exemplare			

Das Abnehmen der wichtigsten und ermittelbaren Vorbildmaße zeigt, dass diese mit Ausnahme der Raddurchmesser, zurückzuführen wohl auf Zukaufteile, deutlich messbare Abweichungen im positiven Bereich aufweisen.

Auch wenn wir diese im Informationskästchen zusätzlich als relative Abweichung vom Grundmaß angeben, fällt hier doch auf, dass sie eine

recht feste Größenordnung haben. Deshalb schreiben wir dies den erforderliche Mindestmaterialstärken der gewählten Fertigungstechnik zu.

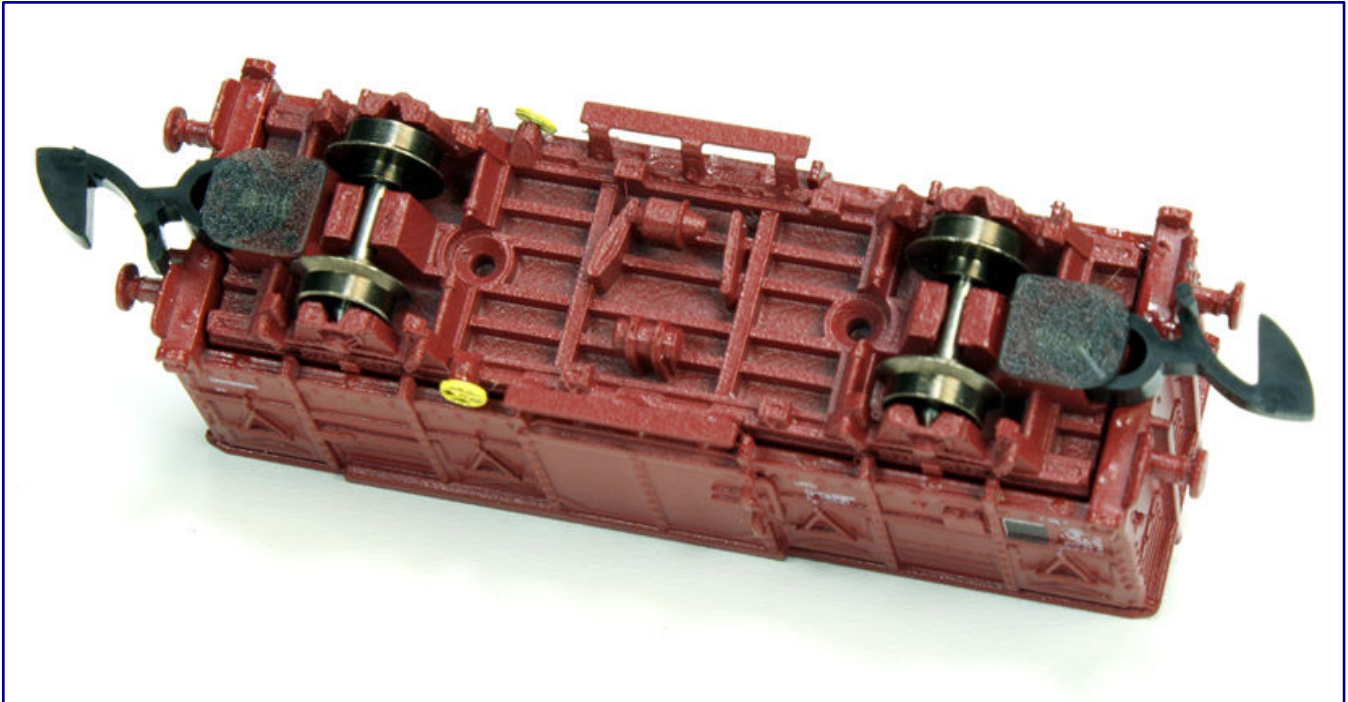
Ausgehend von der durch das Gleissystem und der Achsspitzenlagerung vorgegebenen Grundmaße für die Breite des Fahrwerks, lassen sich diese dann nicht völlig vermeiden. Vielleicht hat sich Azar Models auch schlicht bemüht, die nicht vermeidbaren Maßabweichungen möglichst proportional abzubilden, um das Gesamtbild des Modells nicht zu verzerren.



Der Gs 40.2 hat ein unverwechselbares Äußeres, das ihn im Zugverband hervorhebt. Die im 3D-Druck-Verfahren unter den Puffern als Fläche mitgedruckten Kupplerhandgriffe sind kaum als solche zu erkennen und wirken wenig überzeugend. Besser wären auch hier separat angesetzte Ätzteile gewesen: Das feine und dem Aussehen sehr zuträgliche Handbremsrad zeigt dies deutlich.

Genau das scheint dann auf jeden Fall gelungen, denn der frühere G 4.02 wirkt in Summe auch nach diesem Testschritt stimmig und bildet auch keinen unangenehmen Ausreißer im Zugverband mit Wagen anderer Bauarten und Hersteller.

Die typischen Merkmale, die diese Bauart charakterisieren, hat Azar Models treffend wiedergegeben. Dazu gehören die dem Versteifen des Wagenkastens dienenden, waagrecht verlaufenden Sicken in den Seiten- und Stirnwänden, die sich nach oben verjüngenden Stirnkastensäulen und auch die mittige Trittstufe an einem Wagende, über die ein Rangierer auf die gegenüberliegende Gleisseite gelangen sollte.



Der gut, aber bei weitem nicht vollständig detaillierte Wagenboden zeigt die Merkmale der Trägerkonstruktion und, reduziert auf das Wesentliche, die auch in der Seitenansicht erkennbaren Hauptbauteile der Bremsanlage. Als Kupplungen kommen Märklin-Teile zum Einsatz.

Ebenso entsprechen die UIC-Seilzughaken samt der sie tragenden Konsole an der Eckstütze ihrem Vorbild. Mit einem feinen, gelb lackierten Ätzteil wiedergegeben wurde das beidseitige Bedienrad der Feststellbremse, dessen Position diese Bauart so sehr von ihren direkten Vorgängern abhebt. Ein wenig Sorge haben wir dahingehend, dass diese Teile wegen ihrer winzigen Klebefläche im Betrieb abfallen und verlorengehen könnten.

Unter den vielen Details dieses Modells verdienen nur die Rangierergriffe unter den Puffern etwas Kritik: Sie sind im Inneren flächig ausgefüllt worden, um sie mitdrücken zu können. Dadurch verlieren sie fast völlig ihre Wirkung und sind kaum noch als das zu identifizieren, was sie wiedergeben. Hier wäre es zielführender gewesen, ein weiteres Ätzteil zum Einsatz zu bringen.

Lobenswert ist hingegen, wie detailliert der Wagenboden umgesetzt worden ist. Die Längs- und Querträger des Rahmens sind im Betrieb zwar nicht zu sehen, wohl aber die Luftbehälter der Bremsanlage – und das ist eben auch bei der Miniatur so der Fall.

Farbe und Anschriften

SNCF-typisch zeigt sich auch die Lackierung. Ihr Rotbraun ist heller als das der DB, was im Zugverband für einen Farbtupfer im sonst typischen Einheitsbraun sorgt. Für Deutsche ungewohnt ist das undifferenzierte Auftragen dieser Farbe auf dem kompletten Güterwagen, d.h. inklusive Dach und Puffern.



Die Hebel der Bremsumsteller sind nicht farblich abgesetzt worden (Bild oben), was leicht selbst zu beheben ist. Die mit in die braune Lackierung einbezogenen Puffer und das Dach sind vorbildgerecht. Vollständig wirken die klar erscheinenden Betriebsanschriften um 1980 (Bild unten) - unter der Lupe lesbar sind sie aber nicht. Feine Details sind noch am Rahmen auszumachen, wo die Achshalter an den Trägern verschraubt sind.

Das Dach nicht farblich abzusetzen, war durchaus bei vielen Bahnverwaltungen üblich, darunter eben auch bei der SNCF. Braune Puffer wirken dennoch fremd, sind aber korrekt, wie einige gesichtete Vorbildaufnahmen belegen konnten. Da sie im Betrieb verschmutzen und von Pufferfett und Abrieb überzogen sind, ist dies aber schnell nicht mehr oder nur noch bei genauem Hinsehen sichtbar.

Wer ein betriebsverschmutztes Modell wünscht, kann hier selbst Hand anlegen und dann auch diese Teile mit bearbeiten. Azar Models hat die Umstellhebel der Bremsanlage nicht rot und gelb abgesetzt, aber anders als bei der DB waren die Grundflächen hier nicht weiß lackiert! Das Modell zeigt an diesen Stellen folglich keinen Fehler. Die um 1980 üblichen Anschriften wurden am Waggon per Digitaldruck weiß aufgebracht.

Den gestochen scharfen Eindruck, den sie bei erster Ansicht vermitteln, können sie unter Vergrößerung leider nicht aufrechterhalten. Gattungszeichen, Gewichtsgrenzen und auch die Betriebsnummer konnten wir nicht sicher identifizieren.



Ohne Einschränkungen ist der Gs 40.2 auch auf deutschen Anlagen einzusetzen, weshalb wir ihn hier hinter einer Diesellok der Baureihe 218 und vor einem deutschen Wagen gedeckter Bauart eingereiht haben.

Als Manko werten wir das gewiss nicht, denn im Anlagenbetrieb ist das ja nicht mal zu ahnen. Hier zeigen sich eher die Grenzen der Drucktechnik, die im Vergleich der Hersteller verraten, wie weit sie Miniaturisierung derzeit treiben können.

Das mit 5,6 Gramm ermittelte Gewicht liegt im zu erwartenden Rahmen. Dank seines eher kurzen Achsstands ist das Modell sehr kurvengängig, seine Masse und Schwerpunkt halten es dabei jederzeit sicher im Gleis. Das Rollverhalten möchten wir als leichtgängig beschreiben, womit wir Azar Models volle Betriebstauglichkeit bescheinigen können.

Herz, was willst Du mehr? Dieser Waggon spricht eindeutig die Sprache der Liebe (eines Modellbahners): ein wichtiges, zuvor vernachlässigtes Vorbild, das überall in Europa anzutreffen war und in jeden Güterzug eingereiht werden darf.

Vom neuen Kleinserienhersteller wurde es trotz einiger Maßausreißer in Summe stimmig und qualitativ hochwertig umgesetzt. Problemlos ist dieses Modell also unter allen anderen gedeckten Güterwagen zu identifizieren. Auch betrieblich leistete es sich keine Schwächen.

Für uns bedeutet das höchste Anerkennung, Dem verleihen wir Nachdruck, indem wir den gedeckten Einheitsgüterwagen Gs 40.2 der SNCF (W02-ST) von Azar Models stellvertretend auch für seine zeitgleich ausgelieferten Verwandten für die Neuerscheinungen des Jahres 2022 in der Kategorie Wagen nominieren.

Hersteller des Modells:
<http://www.azar-models.com>

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

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

0151/573 96 21 1

Rufen Sie uns einfach an!

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:

**Stadtparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47**

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

50 Jahre Spurweite Z (Teil 3)

Das heimliche Wappentier

Welche Lok verkörpert eine regionale Identität für Schwaben? Welche davon steht für sich und mit ihrem Unternehmen als Modell auch für das Selbstverständnis Märklins? Wir haben uns Gedanken gemacht, wie das Göppinger Wappentier alternativ aussehen könnte und ziehen seine Miniaturen heran, um etwas aus 50 Jahren Spurweite Z zu erzählen.

Diese Geschichte über eine Facette der Spurweite Z, die wir heute erzählen, werden die wenigsten als einen Teil der Geschichte erwartet haben, den wir erzählen wollen. Treffend betitelt wäre sie wohl mit Überschrift oder Einleitung „Was wäre, wenn...“?

Märklin hat, eher durch das ungewöhnlich hohe Interesse der Kunden als bewusste Strategie, ein „Wappentier“ erhalten. Der Begriff ist eigentlich nicht korrekt, denn historische Märklin-Wappen, die diesen Namen nach ihrer gewählten Ausdrucksform noch verdienen, ziert weder das echte Tier noch die Lok, die danach benannt wurde.



Diese Aufnahme zeigt die Maschinenfabrik Esslingen im Jahre 1906. Sie war für Württemberg und über die Landesgrenzen hinaus im Lokomotivbau das, was Märklin für den Bereich der Modelleisenbahnen bedeutet. Fotograf: unbekannt (PD-old)

Trotzdem hält sich dieser Begriff seit Jahrzehnten. Und wer an Märklin denkt, der denkt auch gleich an Schweizer Krokodile. Die gelenkige Lokomotive, die ihr Farbkleid von einem auch an Reptilien erinnernden Braun zum typischen Grün wechselte, ist mit diesem Spitznamen sicher treffend bezeichnet.

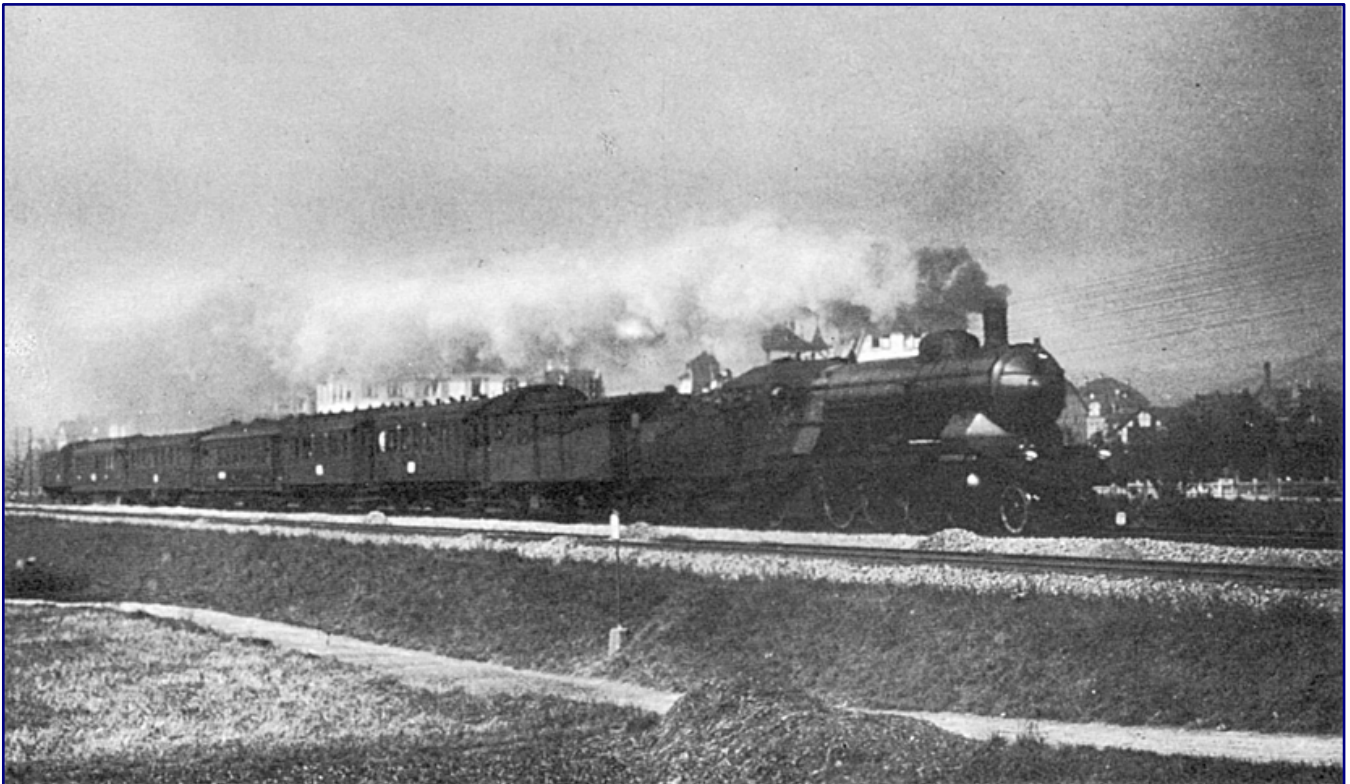
Der Göppinger Hersteller feinsten Modellspielwaren erkannte früh ihr Marktpotenzial und nahm sie in sein Programm der verschiedenen Baugrößen auf. Gängig waren damals die Spuren 1 und 0, daneben etablierte sich ab 1935 die Nenngröße 00, die später zur „Halb-Null (H0) wurde.



Alle wurden sie mit Krokodilen bedacht. Neukonstruktionen lösten veraltete und vereinfachte Umsetzungen ab, auch die 1972 eingeführte Mini-Club wurde nicht vergessen. Verschiedenste Varianten mit und ohne Vorbild bereicherten das Programm bis heute: Logische Folge ist eine platinierte Version als Jubiläumsmodell 2022.

Mag es Vorbilder geben, die einen größeren Variantenreichtum in irgendeinem Maßstab hervorgebracht haben, Fahrzeuge mit in Deutschland noch höherem Nimbus beispielsweise einer V 200 oder Einsteigermodelle, die millionenfach wie die kleine Baureihe 89 gebaut wurden: Immer und in jedem Maßstab ist das Krokodil ein Synonym für Märklin.

Daneben versucht das Haus nun, die auf dem Firmengelände aufgestellte und sehr ansprechend wie ein Spur-H0-Modell verpackte Öldampflok 44 1315 als „neues Wappentier“ zu etablieren. Dies scheint beinahe wie ein unmögliches Unterfangen, im besten Fall etabliert sie sich in der gewünschten Weise für das Firmenmuseum Märklineum – es ist sehr zu wünschen.



Diese Aufnahme um 1910 zeigt eine Dampflok der württembergischen Klasse C mit Glanzblechverkleidung, vermutlich vor einem der Orient-Express-Züge. Die Lok ist aufgrund ihrer Kesselausrüstung und des kurzen Tenders zweifelsfrei der ersten Beschaffungsphase vor 1915 zuzuordnen. Foto: Wilhelm Mayer (PD)

Geschichte lässt sich nicht umkehren, nur fortschreiben. Und wir sind als Freunde des Hauses sicher nicht unglücklich, dass Märklins Bekanntheit auch durch diese Einheit im allgemeinen Bewusstsein so bekannt ist. Schließlich gab es auch turbulente Zeiten zu überstehen und da wurde die Beliebtheit und Bekanntheit der Marke zur Überlebensgarantie.

Innerhalb der Redaktion haben wir uns aber die Frage gestellt, welche Lok Märklin denn selbst für ein Wappen ausgesucht hätte? Dazu müssen wir zunächst zusammenführen, was die Hausidentität über 50 Jahre Spurweite Z hinweg ausgemacht hat und bis heute ausmacht. Folgendes ist uns dazu eingefallen:

- Märklin ist lokal verwurzelt, aber international tätig und bekannt.
- Solide, schwäbische Wertarbeit gehört zum Unternehmensverständnis

- Tradition, Beständigkeit und Innovationsfähigkeit stehen in einem definierten Verhältnis.
- Märklin hatte weitere Werke in Göppingen, Schwäbisch Hall, Sonneberg und heute noch in Győr.
- Für industrielle Maße sprechen wir von Kleinserien, das Unternehmen besaß und besitzt eher eine familiäre als eine großindustrielle Prägung.
- Die Beschäftigten des Hauses sind stolz auf ihr Unternehmen und ihre Leistung, was vielfach auch von außen bestätigt wird.

Versuchen wir, im Bereich der Eisenbahnindustrie ein Unternehmen und ein Produkt zu finden, das mindestens die meisten dieser Werte ebenso verkörpert und als Modell gleichermaßen für Märklin zum Ausdruck bringen könnte, gäbe es nur eine einzige Lok, die uns einfiel: die Schnellzugdampflok der württembergischen Klasse C.

Wohl nicht zufällig wurde sie von der früheren Eigentümerfamilie auserkoren, zum Modell zu werden, 1995 dann auch für die Nenngröße Z. Ihren Status als „schöne Württembergerin“ hob das Haus gern und stolz hervor, doch gab es nie den Versuch, diese Umsetzungen zu einem Teil der „Märklin-Saga“ zu erheben.

Das möchten wir deshalb heute tun, eignet sich die Miniatur doch auch, wichtige Schritte und Aspekte der hauseigenen Mini-Club im Modell festzuhalten.

Die schöne Württembergerin

Wenn jemand „Baureihe 18¹“ sagt, dann zucken nur wenige. Bei der württembergischen Klasse C sind es schon mehr und als „schöne Württembergerin“ ist sie fast in aller Munde. Die Kinder nannten sie „Zepellin“, weil ihre gestreckte Form mit der eher oval zulaufenden Rauchkammer sie an die Luftschiffe erinnerte.



18 137 leistet der Stuttgarter 39 203 im Juni 1930 Vorspann vor D 369 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Geislingen an der Steige. Die viel zu geringe Anzahl an Maschinen der Klasse C und ein gleichzeitig stark überalterter Bestand an anderen Länderbahndampflokomotiven machte es im „Ländle“ schon in den zwanziger Jahren erforderlich, eine große Zahl preußischer Maschinen der Gattungen P 8 und P 10 hier zu beheimaten. Foto: DLA Darmstadt (Bellingrodt), Sammlung Eisenbahnstiftung

Mit der in nur 41 Exemplaren gebauten Reihe C fand die Maschinenfabrik Esslingen viel Anerkennung im In- und Ausland, sie wurde zum Stolz der K.W.St.E., leistete über Jahrzehnte treue Dienste und war auf jeden Fall eine besondere Lok.

Bei der späteren Reichsbahn wurden sie und andere süddeutsche Schwestern ausschließlich nach preußischen Maßstäben bewertet und verkannt, nicht nennenswert modernisiert und hatten nach dem Krieg rasch ausgedient.

Als leichteste aller süddeutschen Pacific-Bauarten hatte sie dennoch den leistungsfähigsten Kessel und gehörte auch dank ihres gewichtssparenden Blechrahmens, den die Barrenträger-Ideologen gern als technisch rückständig abtaten, zu den schönsten aller Dampflokomotiven.



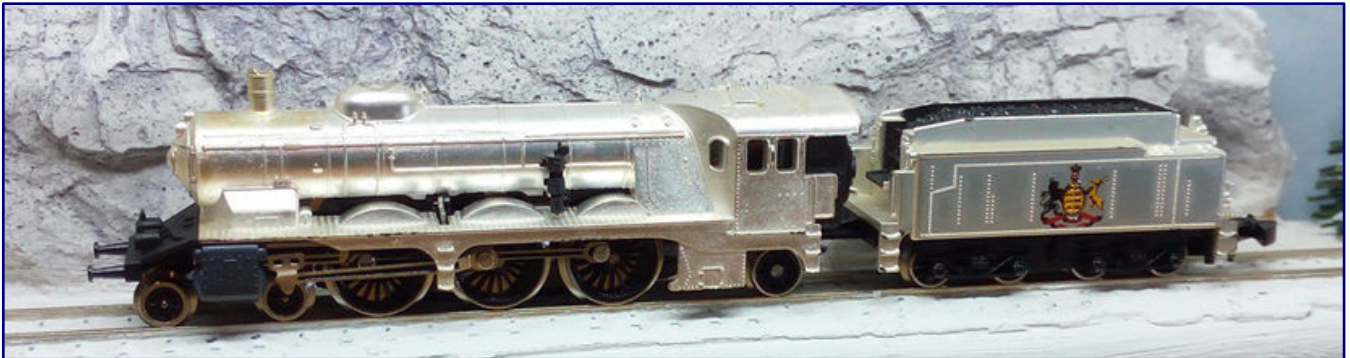
Die am 23. Juni 1952 in ihrer Heimatdienststelle Heilbronn aufgenommene 18 133 (Baujahr 1921) bestritt am 13. Februar 1955 vor einem Eilzug von Immendingen nach Ulm ihre letzte Leistung für die DB. Am 12. Mai 1955 wurde sie als letzte Klasse C ausgemustert. Mit Lichtmaschine hinter dem Schlot, Knorr-Oberflächenvorwärmer auf dem linken Umlauf und dahinter einer Kolbenspeisepumpe sieht sie völlig anders aus als die Märklin-Modelle, die den Ursprungszustand der ersten Bauserien wiedergeben. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Sie war speziell auf die Anforderungen der Strecken im Königreich Württemberg konstruiert worden und brachte 1909 einen enormen, nicht mehr übertroffenen Schritt an Leistungsvermögen auf die wenig belastbaren Trassen des Landes.

Dafür hatten die Konstrukteure Anfang des 20. Jahrhunderts mutig die Vorzüge der Verbundtechnik mit denen des Heißdampfs, der gerade erst entdeckt worden war, kombiniert statt sich für eine der beiden Techniken zu entscheiden. Gleichzeitig gab es in Deutschland noch wenige Vorlagen, eine Pacific-Dampflok zu bauen.

Der Maschinenfabrik Esslingen gelang ein großer Wurf, der viele Innovationen aufzubieten hatte, aber auch konstruktive Schwächen, die nicht ausgemerzt wurden, und übliche Kinderkrankheiten. In Esslingen wagten sie Neues und schauten auf Erfahrungen der Konstrukteure von Maffei, wo die badische IVf und die bayerische S 3/6 entstanden.

Im damals eher armen Württemberg wussten die Menschen, was sie an dieser Lok hatten. Außerhalb Süddeutschlands blieb das weitgehend verkannt, weil nicht mit denselben Maßstäben gemessen wurde. Viele dieser Ausführungen enthalten Aspekte, die ähnlich auf Märklin als Modellbahnhersteller und seine Mini-Club als Produkt zutreffen.



Eine elegante Phantasiegestaltung (Art.-Nr. 8836; Bild oben) ebnete der schönen Württembergerin den Weg ins Mini-Club-Programm. Im Folgejahr gelangte sie dann in Ursprungsgestaltung mit Glanzblechnachbildung (88180; Bild unten) als C 2011 in den Katalog. Fotos: Franz-Josef Huwig

Wollten wir für all das ein Sinnbild in Form eines Modells finden, um es zu einem Botschafter oder nach der Märklin-Terminologie zu einem „Wappentier“ zu machen, es wäre im Maßstab wohl die legendäre, württembergische Klasse C, von der kein einziges Exemplar erhalten blieb. So schauen wir kurz auf die Modellgeschichte und nennen einige Merkmale seiner Stationen, die auch die Geschichte unserer Spurweite parallel mitgeschrieben haben.

Den Weg ins Programm fand die Klasse C 1995 formneu als MHI-Sondermodell anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Württemberg“ (Art.-Nr. 8836). Die mit einfachem Gestänge, dem damaligen Dreipolmotor und nach blankvernickelten Metall-Ansatzteilen ausgestattete Lok präsentierte sich im silberglänzenden Äußeren.

Natürlich war die Neukonstruktion in dieser Gestaltung vorbildfrei, aber das große, königlich württembergische Wappen an ihren Tenderseiten gab ihr zusammen mit den schwarzen Fahrwerksteilen ein würdiges Äußeres.

Im Jahr darauf durften sich auch die Vorbildfreunde freuen: Als „schöne Württembergerin“ der Klasse C und mit der Betriebsnummer 2011 (88180) gelangte sie für fünf Jahre ins reguläre Katalogprogramm. Mit hellblauem Kessel wirkte die graue Dampflokomotive für die Epoche I auf manche Kunden etwas fremd, aber Märklin hatte hier richtig und wohl auch sehr treffend die Glanzblechverkleidung der ersten Bauetappe wiedergegeben.

Kritik und Jubiläen

Wie in den frühen Jahren des Märklin-Insider-Clubs bei der Baugröße Z noch üblich, handelte es sich bei den Modellen für die Mitglieder meist nicht um Formneuheiten, in deren Genuss vor allen anderen Kunden kamen.

So war es auch in jenem Jahr, als parallel zum Katalogmodell auch der Kundenclub bedacht werden sollte.

Was ist Glanzblech?

Als Glanzblech, teilweise auch „russisches Blech“, wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein glänzend gewalztes Stahlblech bezeichnet, das unter Wärmebehandlung (310 - 340°C) im Öl eine stabile Oberfläche bildete.

Diese Schicht bildete einen guten Korrosionsschutz und schimmerte dann grau- bis stahlblau. Ihr Erscheinungsbild war eher seidenmatt, wurde mittels Klarlacküberzug aber hochglänzend versiegelt.

Die Schnittkanten waren hingegen anfällig für Korrosion, weshalb die Bleche bevorzugt auch verzinkt wurden. Aufgrund der harten Oberfläche durfte Glanzblech nicht abgekantet, gekümpelt oder anderweitig räumlich verformt werden, denn an den dabei entstehenden Haarrissen an der Oberfläche ging der Rostschutz verloren.

Nur ein Biegen in großen Radien war bei diesem Material gefahrlos möglich. An der württembergischen C, deren Kessel und Rauchkammer für ein elegantes Wirken glanzblechverkleidet waren, musste deshalb im Bereich des Stehkessels und der Rauchkammer ersatzweise lackiert werden.

Da 1996 ein olympisches Jahr war (Winterspiele in Nagano / Sommerspiele in Atlanta), hatten die Verantwortlichen in Göppingen die Idee umgesetzt, auch das Jahresmodell unter dieses Motto zu stellen. Dafür angeboten hatte sich die 18 137 der DRG (88183), die 1936 anlässlich der Spiele in Berlin zusammen mit anderen Maschinen die olympischen Ringe auf den Tender gemalt bekommen hatte.

Das kam nicht überall gleich gut an: Während es von denjenigen gutgeheißen und akzeptiert wurde, die den olympischen Gedanken im Vordergrund sehen und hervorgehoben hatten, dass diese Spiele noch von der Weimarer Republik eingeworben waren, sahen Kritiker die staatliche Propaganda im Fokus, deren Bestandteil auch die Vorlage zur Lok war.



Als Insider-Modell für das Olympia-Jahr 1996 erschien diese Reichsbahnausführung der 18 137 (88183), deren Vorbild die letztgebaute Maschine C 2041 war. Da vier Exemplare als Waffenstillstandsabgabe nach Frankreich bzw. Polen gingen, reichte die fortlaufende Zählung nur bis zur Betriebsnummer 137.

Als sich der Rummel im analogen Zeitalter, als die Wellen noch deutlich weniger zu spüren waren, wieder gelegt hatte, erblickte ein weiteres Epoche-II-Modell als MHI-Sonderserie das Licht der Welt. Vorlage der dunkelgrünen Dampflok mit braunroten Rädern, schwarzem Gestänge und weiteren Fahrwerksteilen in Schwarz war übrigens eine Mogelpackung.

Die Maschinenfabrik Esslingen hatte die prestigeträchtige Fabriknummer 4.000 nicht regulär vergeben, sondern in die laufende, letzte Serie der Klasse C vorgezogen – ähnliches war auch bei anderen Lokfabriken üblich gewesen. Und auch Märklin nahm es bei der Abfolge der Artikelnummern dieses Mal wieder nicht so genau (88182).



C 2041, die spätere 18 137, bekam die symbolträchtige Fabriknummer 4000 der ME zugewiesen. Märklin würdigte sie ebenfalls 1996 mit einem MHI-Sondermodell, das neben den Vorbildschildern des Pressetermins als bislang einzige Serie auch die längst übliche Ausstattung mit Knorr-Oberflächenvorwärmer und Speisepumpe auf dem Umlauf zeigte! Warum sich das bei anderen Umsetzungen, wo dies erforderlich war, nicht wiederholte, wird Märklins Geheimnis bleiben. Foto: Franz-Josef Huwig

So erhielt ein Paradedepferd der K.W.St.E die begehrte Nummer und ließ sich medienwirksam hervorheben. Es handelte sich um das allerletzte Exemplar mit der Betriebsnummer 2041, das 1921 die Werkshallen verließ und eigentlich die Fabriknummer 3.982 hätte tragen müssen.

Wie beim Vorbild trug es die Fabriknummer in großen Ziffern auf den Kesselseiten. Auf der Pufferbohle prangte bei Vorbild und Modell ein großes Schild mit folgender Schrift (original in damals üblicher Sprache wiedergegeben):

Nro. 4000
Schwabenfleiss u. Kraft u. Treue
Haben Dich gebaut
Des Heimatlandes Nutz u. Frommen
Sei Dir anvertraut.
Ein „Glück auf“ zu froher Fahrt
Möge Dich begleiten
Bring uns langersehnte Fracht
Bessere Menschen, bessere Zeiten.

Das Substantiv „Frommen“ wird im Originaltext mit einem m geschrieben, das über sich einen waagerechten Strich trägt. Es handelt sich um einen veralteten Ausdruck, den wir nicht dem einheimischen Sprachgebrauch zuschreiben möchten. Er scheint uns eher von einem zeitgenössisch benutzten, deutschen Verb abgeleitet, das hierfür die Bedeutung „Hilfe“ nahelegt.

1999 folgte auch ein weiteres Modell für die Epoche II. Ausschließlich mit Regelanschriften erschien die 18 111 (88181), die die Lücke der Katalognummern nun wieder vollständig schloss. Wirklich Neues hatte sie nicht zu bieten, denn alle bisherigen und auch nahezu alle späteren Modelle orientierten sich technisch komplett an den frühen Länderbahnausführungen.



Unter der Artikelnummer 88181 erschien 1999 auch eine DRG-Ausführung im Normalprogramm. Außer der Betriebsnummer 18 111 und den fehlenden olympischen Ringen auf dem Tender unterschied sie sich nicht vom Insidermodell des Jahres 1996. Fotomontage: Franz-Josef Huwig

Zu den äußeren Merkmalen gehörte eine auf der Heizerseite zwischen zweiter und dritter Kuppelachse angebrachte Luftpumpe, was einer sehr frühen Änderung gegenüber dem Ursprungszustand entsprach. Der fehlende Turbogenerator hinter dem Schlot lässt noch auf Gasbeleuchtung schließen, deren Behälter sich auf dem Tender befand (nicht so bei den Modellen).

Auffallend war das vordere Dreilichtspitzensignal, das es weder bei der K.W.St.E. noch bei der Reichsbahn in dieser Form gab. Viele der ersten Aufnahmen einer Klasse C zeigen aber tatsächlich eine zusätzlich aufgesteckte Laterne auf der Rauchkammertür, mit der den Stellwerken damals ein aus der Gegenrichtung kommender Sonderzug signalisiert wurde.

Gefehlt hat den Modellen immer eine erkennbare Nachbildung des Oberflächenvorwärmers: Die erste Serie erschien (wie die Modelle) noch ohne und bekam sie später nachgerüstet. Bei den ab 1914 gebauten Lokomotiven gab es ihn bereits ab Werk.

Allerdings kannte er hier drei verschiedene Bauformen, die an zwei abweichenden Einbauorten zu sehen waren. Versteckt in der Rauchkammer vor dem Kamin (C 2025 bis C 2028), war er zunächst nur an einer Leitungsführung zu erkennen, die die Modelle nicht zeigen.

Die Bauarten Esslingen (ab C 2029 eingeführt) und Knorr (Einheitsbauart) saßen auf dem linken Umlauf vor der Speisepumpe, wofür die Luftpumpe auf die Lokführerseite verlegt wurde. Aber insgesamt wirkte die Klasse C gelungen und ansprechend, gereichte so ihrem Vorbild zum Namen „schöne Württembergerin“.

Die Produktionszeit der zuletzt erwähnten Variante reichte bis 2008 und markiert damit sehr wohl noch einen technischen Umstellungsprozess. Der alte Dreipolmotor hatte ab 1999 ausgedient und der neuere Fünfpoler hielt in immer mehr Modellen Einzug – so auch bei dieser Variante.

Anders wird das beim nur 1999 angebotenen Sondermodell gewesen sein, das nicht über die MHI lief: In eisenfarbiger Gesamtgestaltung mit schwarzem Gestänge und schwarzen Fahrwerksteilen gab es ein vorbildloses Modell (88361) als IHK-Jubiläumslök.



Dem IHK-Jubiläum war dieses Sondermodell (88361) aus dem Jahr 1999 gewidmet. Seine Gestaltung erinnerte an das Debütmodell vier Jahre zuvor. Fotomontage: Franz-Josef Huwig

Märklin lehnte sich bestimmt nicht zufällig an das unter vierstelliger Artikelnummer debütierte Vorgängermodell an und reduzierte die Anschriften ein weiteres Mal auf einen Tenderseitenaufdruck. Statt des früheren Landes- war dort nun ein historisches Märklin-Wappen (ohne Tier) zu sehen.

Die Neuzeit beginnt

Für drei Jahre wurde es nun ruhiger um die Baureihe 18¹, bevor sie etwas aufgefrischt wieder im Programm auftauchte. Zum 50-jährigen Bestehen des Bundeslands Baden-Württemberg erfuhr sie eine Wiederauflage über eine Zugpackung (81429).

Die 18 136 trug nun als erstes Modell dieser Baureihe Bundesbahnanschriften und blickte damit auf das Gründungsjahr und zugleich die letzten Einsätze ihrer Baureihe zurück, denn nur drei Jahre später wurden auch die letzten Exemplare ausgemustert. Neu am Modell waren die schwarzvernickelten Gestängeteile und Räder.



„50 Jahre Baden-Württemberg“ feierte Märklin mit einer Zugpackung (81429), in der die 18 136 als Bundesbahn-Dampflok zu finden war. Ihre äußere Gestaltung entsprach leider nicht dem der DB, sondern der K.W.St.E (vgl. Vorbildfoto auf Seite 36). Fotomontage: Franz-Josef Huwig

Inzwischen hatte Märklin alle mit seinen Formen möglichen Varianten ausgeschöpft und es blieben kaum noch Möglichkeiten außerhalb von Phantasie-Umsetzungen zu beliebigen Anlässen oder dem Durchdeklinieren aller Betriebsnummern von 2001 bis 2041.

Deshalb dauerte es wohl auch ganze sechs Jahre, bis wieder eine Klasse C im Sortiment neu auftauchte, dieses Mal aber inkognito. In der neuen CIWL-Orient-Express-Zugpackung (81080) des Jahres 2008, die als Sondermodell einmalig aufgelegt wurde, mimte sie mit Lackierung und Anschriften der ETAT eine als Waffenstillstandsabgabe nach Frankreich gelangte Lok der Reihe 231 mit der Betriebsnummer 997.



Als Waffenstillstandsabgabe gelangten 1918 vier Maschinen der Klasse C ins Ausland. Darunter war auch die 231-997 der ETAT, die Märklin als Vorlage ausgewählt hatte, um 2008 damit die Neuauflage des Orient-Express (81080) zu bespannen. Foto: Dirk Rohwerder

Nur noch zwei bisherige Auflagen fehlen in unserer Aufstellung. Sie verdanken ihr Erscheinen der laufenden Produktpflege, die zum Ausstatten mit Bremsennachbildungen und Detailsteuerungen führt, gleichermaßen aber auch den Austausch des bisherigen Antriebs per Fünfpolmotor auf Glockenanker zur Folge hat.

Im Falle der „schönen Württembergerin“ fällt das Resümee durchwachsen aus: Verschwunden ist das Dreilichtspitzensignal, das mit leuchtender Oberlaterne zu keinem der Modelle passte. Es verleiht der Rauchkammer mehr Eleganz und ihre typische Prägung.

Zugleich aber wurde sie mit den neuen Fahrwerksdetailelementen der Baureihe 01 auch im Seitenbereich entstellt: Horizontal und vertikal zurückgeschnitten wurde ihre schöne Schürze, die Teil des Vorbildrahmens war. Und Scherenbremsen passen gar nicht zum einseitig klotzgebremsten Vorbild.

Am deutlichsten fällt der Fehler am Nachläufer aus, der beim Vorbild wegen seines großen Seitenspiels im Gegensatz zum Modell komplett ungebremst blieb. Wäre die Klasse C wirklich Märklins Wappenlok geworden, hätte sie eine Investition in eigene Teile wohl verdient. So nutzt Märklin die Tatsache, dass es heute nur noch sehr wenige Menschen gibt, die überhaupt eines der Vorbilder haben fahren sehen.

Die soeben beschriebenen Varianten sind die 18 115 der Bundesbahn (88184), 2016 umgesetzt nach einer Vorlage aus dem letzten vollen Betriebsjahr 1954, mit Lichtmaschine auf der linken Kesselseite hinter dem Schlot und die Epoche-I-Wiederauflage von 2018 in Glanzblechgestaltung (88185) als 2028 aus dem Jahre 1915.

Auch Märklin ist übrigens ebenso wenig vor Fehlern gefeit wie die Herstellerfirma Maschinenfabrik Esslingen. Waren es beim Vorbild Fehleinschätzungen aus einst fehlenden Berechnungsmöglichkeiten oder wissenschaftlichen Defiziten, so griff Märklin 2016 in die falsche Teilekiste.

Die letzte DB-Auflage erhielt statt des korrekten Fahrwerks mit Fachwerkdrehgestellen jenes des Reichsbahn-Neubautenders 2'2' T 34 mit moderneren Drehgestellen, die schon Schraubenfedern nutzten. Was im eigenen Hause nicht auffiel, bemerkten die Kunden und wir umso schneller.



Die beiden letzten Auflagen nach der Produktpflege waren die DB-Lok 18 115 (88184; Bild oben), hier schon mit dem korrekten Tenderfahrwerk zu sehen, und die Länderbahn-Ausführung als C 2028 (88185; Bild unten). Fotos: 1zu220-Shop / Jörg Erkel

Und der Hersteller reagierte schnell, stoppte die Auslieferung und produzierte die korrekten Teile nach. Es hieß warten, doch der Stolz auf Vorbild und Modell war den Schwaben an dieser Stelle doch anzumerken.

Und so schließen wir diesen Artikel nicht, ohne an die Überlegungen zu erinnern, die wir eingangs angeführt haben: Warum ist die „schöne Württembergerin“ nicht Märklins Wappenlokomotive geworden? Sie vereint so viel Geschichte, Stolz, Innovationskraft, württembergische Werte und Selbstverständnis in sich wie keine andere Dampflok aus dem Ländle!

1 zu 220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

Archistories 705141 - Wassermühle 'Dörpede' [Z] -
Exklusivprodukt des www.1zu220-shop.de

Art.-Nr. 705141, Maßstab 1:220 (Spurweite Z)

49,00€*

Ob exponiert auf Ihrer Modellanlage oder als romantische Szenerie halbversteckt im Gebüsch - für die mittel- bis norddeutsch inspirierte 'Dörpeder Wassermühle' findet sich immer ein lauschiges Plätzchen. Das filigrane, mit einem Mikrogetriebe gemächlich angetriebene Mühlrad, großflächig gravierte Natursteine in der Sockelzone, das plastische Ziegeldach und zahlreiche liebevoll ausgearbeitete Details bringen echtes Leben in Ihre Dioramen.

Dieser Bausatz erfordert einige einfache Lötarbeiten*.

Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton. Inklusive Mikroantriebsmotor.

Abmessungen: ca. 46 x 44 x 62 mm (LxBxH, ohne Steg und Wasserrad), Schwierigkeitsgrad: 3/5

Dekomaterial sowie Fahrzeuge und Figuren gehören nicht zum Lieferumfang.



Neuauslieferung Juli 2022:



Märklin 07771 - Buch 50 Jahre Mini-Club



Märklin 88067 - Personenzug-Tenderlokomotive



Märklin 87298 - Doppelstockwagen-Set IC 2



Märklin 88619 - Dieselelektrische Lokomotive

***Alle Preise verstehen sich inklusive der Mehrwertsteuer, zuzüglich der Versandkosten**

www.1zu220-shop.de
HRT Informationstechnik GmbH
Kasseler Straße 7
34431 Marsberg

Tel.: 02994-9889 60
Fax: 02994-9889 688
E-Mail: info@1zu220-shop.de
Internet: www.1zu220-shop.de

Klasse C in einem frischen Portrait

Die schöne Württembergerin

Die schöne Württembergerin ist schon seit fast siebzig Jahren endgültig Geschichte. Da ist es nicht leicht zu erkennen, was zu ihr noch an Neuem in einem Buch zusammengetragen werden kann. Dem EK-Verlag ist aber genau das gelungen. Und der Band wird seine Käufer finden, meinen wir, denn das Vorbild blieb bekannt und beliebt. Sie war die Krone des württembergischen Dampflokbaus und eine äußerst formschöne Erscheinung.

Rudolf Röder
Baureihe 18¹
Die schöne Württembergerin und ihre Vorgänger

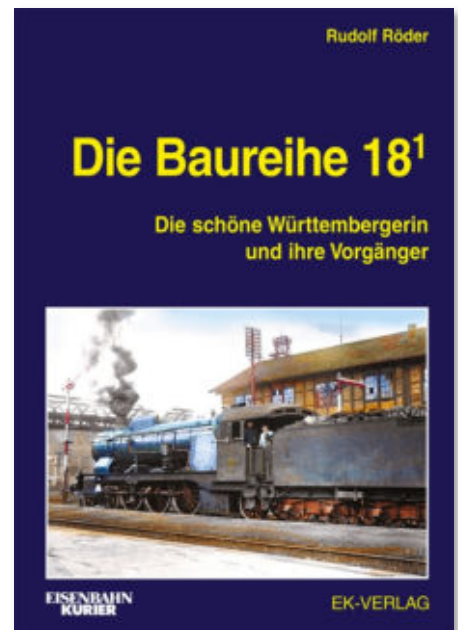
EK-Verlag GmbH
Freiburg (Breisgau) 2021

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
256 Seiten mit 446 überwiegend S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6052-4
Art.-Nr. 6052
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die ab 1909 gebaute, württembergische Klasse C war die kleinste der deutschen Pacific-Dampflokomotiven. Eine durchdachte Linienführung, ein glattes und strukturiertes Äußeres sowie das stahlblau schimmernde Glanzblech am Langkessel gaben ihr ein unverwechselbares Aussehen.



Damit wurde sie als „schöne Württembergerin“ bekannt, die bis 1921 aber gerade mal in 41 Exemplaren gebaut wurde. Ihr Hersteller, die Maschinenfabrik Esslingen, war zurecht stolz auf sie und zeigte sie auch auf der Gewerbeausstellung 1911 in Turin. Eine wirtschaftliche Fertigungsweise dürften die kleinen Serien aber erlaubt haben.

Bei der preußisch dominierten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft waren die süddeutschen Vier-Zylinder-Verbundlokomotiven aus ideologischen Gründen verpönt. Aufgrund ihrer kleinen Stückzahl geriet die nun als Baureihe 18¹ geführte Schnellzugdampflok weiter ins Hintertreffen.

All das ist besonders schade, weil das vorliegende Buch von Rudolf Röder nun einen unverklärten Blick auf diesen Dampfloktyp wirft. Was an Quellen verfügbar war und zusammengetragen werden konnte – gemäß Verzeichnis am Buchende wahrlich nicht wenig – ist ausgewertet und aufbereitet worden. Der Autor stellt seine Erkenntnisse auch den Berichten des Konstrukteurs gegenüber.

Deutlich werden die Schwächen im Bereich der Dampfführung benannt, die wertvolle Leistung im hohen Geschwindigkeitsbereich kosteten. Zuzuschreiben ist das laut Autor mangelnden, wissenschaftlichen Erkenntnissen jener Zeit.

Deutlich gemacht werden sollen Schwachpunkte jener Zeit auch an CAD-Zeichnungen und -Simulationen, was wir als völlig neuen Ansatzpunkt eines EK-Baureihenportraits entdeckt haben. Solche Ideen stellen auf jeden Fall eine Bereicherung dar, denn die Baureihe 18¹ ist seit fast siebzig Jahren ausgemustert und kein Exemplar blieb erhalten.

Außer farbigen Gemälden und nachkolorierten Aufnahmen gäbe es nichts, was im Buch sonst bunt darzustellen wäre. Das historische Material überrascht in seiner Fülle und Auswahl, gleichermaßen aber auch wieder in der guten Reproduktion.

Wir haben keinen Vergleichspunkt zum 1994 im selben Verlag erschienenen Band von Thomas Scherer, der auch in den Quellenangaben auftaucht. Der Zuwachs um rund 60 Seiten zeigt aber deutlich, dass hier inhaltlich vieles neu aufgenommen worden sein muss.

Explizit betrachtet das Portrait nun auch die Vorgänger der „schönen Württembergerin“ und gibt auch eine Rückschau auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen seit ihren Anfängen von 1845 samt ihren Maschinen und die sie prägenden Personen. Wir sind bereits auf Seite 72 angelangt, wenn der Autor sich speziell der Klasse C zuwendet!

Doch dann beschreibt er ebenso akribisch und ausführlich alle Besonderheiten der außergewöhnlichen Schnellzuglokomotive. Mit ihren Treibradsätzen von nur 1.800 mm Durchmesser und für leichten Kurvenlauf konstruiert, war sie gezielt auf den Betrieb im württembergischen Hügelland ausgerichtet.

Mit ihrem Leichtbautriebwerk, dem Blechrahmen und verstärkten Bremsen hob sie sich von den Maffei-Konstruktionen spürbar ab und wurde später für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit (zuvor 110 km/h) zugelassen. Lokführer lobten ihren ruhigen Lauf auch bei hoher Geschwindigkeit.

46 Jahre lang verrichteten die Maschinen auch in schwierigen Zeiten ihren Dienst, doch nie hatte das Reichsbahnversuchsamts sie gezielt untersucht und vermessen, um ihre Schwächen zu beseitigen. Das zeigt, dass sie zu wenig Wertschätzung erfuhr.

Nach dem Ersten Weltkrieg gelangten einzelne Maschinen als Waffenstillstandsabgabe nach Frankreich und Polen. 37 Exemplare gelangten noch zur Reichsbahn, der Zweite Weltkrieg hinterließ den Restbestand bei der späteren DB, die sie 1955 endgültig aufs Abstellgleis schob.

All das und noch vieles mehr, inklusive einer wertschätzenden Zusammenfassung mit kurzem Blick auf das Fortleben als Modell, hat der Autor in seinem Buch verewigt. Es bereichert die EK-Baureihenbibliothek um einen Band, der auch außerhalb der württembergischen Lokheimat seine Freunde finden wird.

Er vereint Bekanntes und Bewährtes um eine persönliche Note und neue Ansätze. Das macht ihn erfrischend und zugleich zu einem wichtigen Dokument über ein bedeutendes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte.

Verlagsseiten:

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

Reise über Stuttgarts Schienenstränge Bei weitem nicht nur Staatsbahn

Viele Metropolen und Städte Deutschlands verdienen eine literarische Würdigung ihrer Bahngeschichte. Nicht wenige haben eine solche auch schon, teilweise gar mehrfach, erfahren. Stuttgart ist als Ort eines sinnlosen Milliardengrabs seit weit mehr als zehn Jahren beständig in aller Munde. Da tut es gut, auch mal auf die vielen positiven Errungenschaften der Geschichte schauen zu dürfen.

Thomas Estler / Burkhard Wollny
Bahnen in und um Stuttgart
Die 60er und 70er Jahre

Transpress Verlag
Stuttgart 2022

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
192 Seiten mit 200 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71638-4
Titel-Nr. 71638
Preis 34,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Burkhard Wollny, mit dem Titel eines Altmeisters der Schwarz-Weiß-Eisenbahnfotografie sicher nicht unzutreffend bezeichnet, hat über mehrere Jahrzehnte in vielen Regionen Deutschlands Bildzeugnisse der Bahngeschichte gefertigt.

Auch Thomas Estler ist durch viele Bücher, Artikel und Illustrationen gleichermaßen einschlägig bekannt. Wenn sich diese beiden Personen gemeinsam an einen Bildband wagen, dann verspricht das aus unserer Sicht Spannung und weckt Erwartungen.

Das oben in den Buchdaten dargestellte Verhältnis von Seiten zu Bildern lässt deutlich erkennen, dass wir hier keinen tiefgreifenden Bericht über die Geschichte der Eisenbahn im Raum Stuttgart über rund anderthalb Jahrhunderte erwarten dürfen.

Im Fokus stehen Bilddokumente, die die kurzen Textpassagen mit geschichtlichem Abriss begleiten, dokumentieren und erläutern. Wie in diesen Fällen zu erwarten, liefern sie wertvolle Anregungen fürs Gestalten der eigenen Modellbahn, denn zeitgenössische Dokumente helfen zu vermeiden, Themen aus der Erinnerung geschichtlich falsch wiederzugeben oder gar zu verklären.

Genau das skizziert auch unsere Erwartungen, mit denen wir dieses Buch gelesen haben und heute vorstellen möchten. Besonders reizvoll erschien das angegebene Zeitfenster der sechziger und siebziger Jahre, denn in diesem waren alle Traktionsarten gleichermaßen anzutreffen und es bildet immer noch den Schwerpunkt der meisten Modelleisenbahnthemen.

Doch Einschränkungen müssen wir an dieser Stelle gleich machen, die dem Verlag nicht angelastet werden dürften: Der Titel spricht neutral von Bahnen, nicht Eisenbahnen im Speziellen. Im Falle des Großraums Stuttgart sind das auch klassische Straßen-, Überlandstraßen-, Hafen-, Privat- und Industriebahnen. Nicht zu vergessen sind auch die Standseilbahn zum Waldfriedhof und die Parkeisenbahn am Killesberg.

Deutlich wird damit die Fülle des Themas, das die Autoren aufgegriffen haben und abarbeiten. Wer sich nur für die Staatsbahn interessiert und sich auf das reine Stadtgebiet Stuttgarts beschränken wollte, der könnte hier eventuell zu kurz kommen, obwohl es als thematischen Schwerpunkt große Teile des Buches umfasst.

Wer in der Region zu Hause ist oder generell ein breiteres Interessenfeld hat und auch gerne mal über den Tellerrand schaut, der wird einen Kauf sicher nicht bereuen. Auch wir haben Bekanntes gefunden, mit Freude angeschaut, gelesen und sogar das eine oder andere völlig neu dem eigenen Wissen hinzufügen können.

Und so macht Lesen doch Spaß, vor allem, wenn es so leicht wie bei einem Bildband von der Hand geht. Die Themenbreite möchten wir kurz darstellen, bevor es auch noch einige, kleinere Kritikpunkte zu hinterlassen gilt: Beinahe die Hälfte des Buches ist den verschiedenen Bundesbahnstrecken sowie dem Stuttgarter Hauptbahnhof vergangener Zeiten gewidmet.

Zusammen mit den rund 30 Seiten zu den Werken des Großraums (Betriebs- und Ausbesserungswerke, Außenstelle Esslingen und Maschinenfabrik Esslingen) überschreitet es die Hälfte dann sogar deutlich. Dies ist für Eisenbahnfreunde sicher das bedeutendste Kaufargument, zumal der bunte Bestand an Baureihen aller Traktionsarten auch wertvolle Modellbahnanreize liefern wird.

Den verbleibenden Mittelteil nehmen die städtischen und privaten Bahnen ein, deren Vielfalt wir schon in einer Aufzählung umrissen hatten. Auch darunter sind einige Kuriositäten und Raritäten zu finden, die außerhalb ihres Einzugsgebiets längst vergessen oder vielleicht nicht einmal bekannt waren. Einen großen Teil nehmen natürlich die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) ein, deren Fahrzeuge auch schon bei NoBa-Modelle gewürdigt wurden und deshalb durchaus Spur-Z-Relevanz besitzen.

Unser bereits angemerkt Kritikpunkt sei an dieser Stelle nun auch aufgegriffen. Dem Untertitel nach betrachten wir das Zeitfenster von 1960 bis 1980. Viele der ausgewählten Fotos sind aber gar nicht in dieser Zeit aufgenommen worden. Teilweise betrifft das sogar einzelne Kapitel im kompletten Umfang.

Auffallend stark vertreten sind vor allem die achtziger Jahre, was am Dominieren des Farbkonzepts Ozeanblau/Elfenbein schon vor Lesen der Bildunterschriften auffällt. Auch die frühen Neunziger mit den noch aktuellen Produktfarben sind vertreten. Hier wäre es wohl treffender gewesen, zumindest auch die Achtziger gleich in den Titel einzubeziehen und keine falschen Erwartungen zu wecken – es hätte dem Buch und seinem Inhalt nämlich nicht geschadet.

Etwas „störender“ sind nur inhaltliche Ausführungen, die ausnahmslos mit der Rangierdiesellok Baureihe 363 in Verkehrsrot bebildert werden müssen. Wir erinnern uns: Dieses Farbkonzept wurde von der Deutschen Bahn AG 1996 eingeführt und ist bis heute gültig. Wir haben uns dort also zwei bis drei Jahrzehnte vom ausgegebenen Zeitraum entfernt, das Straßenbild ist längst ein völlig anderes.

So einiges mag unwiederbringlich verlorengegangen sein, viele Eindrücke lassen sich aber auch heute noch erleben. Im Zweifel wird sich manchmal nur das anzutreffende Rollmaterial gewandelt haben und die verstrichene Zeit aufzeigen.

An anderen Stellen zeigt sich die heutige Welt komplett verändert: Damals war beispielsweise die S-Bahn Stuttgart nur ein Zukunftsprojekt, beschleunigter Nahverkehr zeigte sich mit anderen Fahrzeugen auf anderen Strecken und in alter Form nicht mehr bestehenden Bahnhöfen. Zweifelsfrei ist es also eine spannende Episode gewesen, die in Summe mit gut ausgewählten und nicht schon hinreichend bekannten Motiven in durchweg guter Reproduktion zum Leser transportiert wird.

Verlagsseiten:
<https://www.motorbuch.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.

Leserinteresse an Kofferanlagen:

Bin seit kurzem begeisterter Leser von Eurem Trainini Portal und TV. Ich finde es eine sehr informative und spannende Lektüre ...weiter so!!!

Als Kind mit H0 aufgewachsen (bis zu 30 Züge auf 25 m²), möchte ich mich in nächster Zeit mit Koffer-eisenbahnen beschäftigen. Ich hätte nun eine Frage: Gibt es irgendwo mehr Info zu diesem Thema?

Thomas Feichtinger, Weitensfeld /
Kärnten (Österreich)

Antwort der Redaktion: Kofferanlagen sind in den letzten Jahren wieder etwas stärker in Mode gekommen, allerdings waren sie bislang nicht ein einzelnes behandeltes Thema in unserem Magazin.

Eine Quelle für den Austausch von Erfahrungen dürfte hier das Forum der Z-Freunde International e.V. sein.

Wir möchten empfehlen, sich dort anzumelden und über die Suchfunktion passende Beiträge und Antworten zu recherchieren. Ansonsten können Fragen dort natürlich auch selbst gestellt werden. Den Link dorthin finden Sie auf unseren Seiten (Auswahl „Spur-Z-Welt“ und weiter zu „Gruppen und Personen“).



Kofferanlagen, wie hier ein von Simon Ungefug in Altenbeken gezeigtes Noch-Exemplar wecken das Interesse unseres neuen Lesers. Foto: Sylvester Schmidt

Ein neues Modell bei Full Throttle:

Ein Modell des geschlossenen ACF-Schüttgutwagens mit zylindrischem Behälter und 51 Fuß Länge ist neu auf den Seiten von WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) zu finden. Das hellgraue Wagenduo (Art.-Nr. FT-1003B) trägt Anschriften der New York Central. Modelle dieses Herstellers sind in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) zu beziehen.

NoBa-Modelle vor der Sommerpause:

Mit seinem erschwinglichen Modell des „Schweineschnäuzchens“ (Art.-Nr. 5227R), wie der Wismarer Schienenbus auch genannt wurde, hat NoBa-Modelle einen Volltreffer gelandet. Dieses Resinmodell wird, ebenso wie das für die DR beschriftete Fertigmodell (5227RF), extrem stark nachgefragt.

Seitdem das Präzisionsmodell von Z-Modellbau nicht mehr bezogen werden kann, bestand im Angebot des Maßstabs 1:220 an dieser Stelle eine schmerzende Lücke, die der 3D-Druck-Anbieter nun pfiffig



Das „Schweineschnäuzchen“ bietet NoBa-Modelle auch als Fertigmodell (Art.-Nr. 5227RF; Bild oben) an, das als VT 133 der DR beschriftet ist. Ebenfalls als Fertigmodell ist der RABe 521 „Seehas“ der SBB (5222RF; Bild unten) vor der Sommerpause ins Sortiment aufgenommen worden. Fotos: NoBa-Modelle

geschlossen hat. Beide Modellangebote werden inklusive eines eigenen, auf Rokuhan-Shorty-Teilen basierenden Fahrwerks angeboten.

Weitere Interessenten werden aber etwas warten müssen, denn mit dieser und den folgenden Neuheiten verabschiedet sich das Produzenten-Duo vorerst in eine Sommerpause. Davor hinzugekommen war noch die Baureihe VT 2.09 („Ferkeltaxe“) der DR mit Panoramafenster, angeboten als Fertigmodell (5226RF). In gleicher Ausführung ist auch der Schweizer Triebzug RABe 521 „Seehas“ (5222RF) ins Sortiment aufgenommen worden.

Hinzu gesellen sich noch einige Fahrzeuge und Zubehörartikel aus Resin zum Selbstlackieren: Mercedes-Benz Econic (6017R), Mercedes-Benz Arocs 8x4 Hinterkipper (6389R), ein Unterstand für Tiere (4080R), ein Pferdestall (4081R) und Fahrradständer (10322R).

Sobald die Produktion ab Oktober (siehe Hinweis auf der Startseite) wieder weiterläuft, werden die unter <https://www.noba-modelle.de> eingehenden Bestellungen wieder bedient.

Aktuelle Neuheitenauslieferungen von Märklin:

Mit der Mehrsystem-Elektrolokomotive Baureihe 193 (Art.-Nr. 88233) in Flying-Dutchman-Gestaltung der ELL/LTE ist eine weitere Ausführung des Siemens Vectron von Märklin ausgeliefert worden. Dieses

Modell wurde mit den Frühjahrsneuheiten 2022 angekündigt und entspricht technisch der von uns kürzlich getesteten DB-Variante.

Viele Kunden wundern sich über die rasche Verfügbarkeit dieser Variante, zumal die im Januar 2020 erstangekündigte SBB-Gestaltung noch nicht in den Handel gelangt ist. Hierzu empfehlen wir einen regelmäßigen Blick in die von Märklin veröffentlichten Lieferterminlisten, die jeweils aktuell die geplanten Termine fortschreiben.

Wohl Märklins bestlaufende Mini-Club-Dampflok ist seit jeher die Baureihe 78. Mit ihrem von allen anderen Dampflokmodellen deutlich abweichenden Getriebe bot sie in bislang allen Motorausstattungen einen ruhigen, seidenweichen Lauf.



Märklins Baureihe 78 überzeugte schon immer mit einem guten Lauf und auch einem recht gut wirkenden Gestänge. Nun wurde sie per Produktpflege perfektioniert: vollständige Detailsteuerung, Bremsennachbildungen und Glockenankermotor, dazu warmweiße LED. Als 78 098 der Bundesbahn (Art.-Nr. 88067) hebt sie sich zudem mit ihrem Tonnendach von einem Vorgängermodell ab.

Nun wurde sie einer umfangreichen Modellpflege unterzogen und auf den aktuellen Standard gebracht. Die nun vollständig ausgelieferte Personenzug-Tenderlokomotive (88067) ist erste Variante nach dieser Überarbeitung. Sie fährt als Epoche-III-Variante für die DB vor und trägt an den Führerhausseitenwänden noch den Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“.

Von der früheren DB-Version dieser Baureihe hebt sie sich zusätzlich durch eine abweichende Führerhausvariante ab: Passend zur Vorlage 78 098 wurde die Ausführung mit einem Tonnendach ohne aufgesetzte Lüfter gewählt.

Dank des nun verbauten Glockenankermotors sind Fahrgeräusche kaum noch zu vernehmen, auch die fahrtrichtungsabhängige Dreilicht-Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LED wirkt sehr ansprechend. Im Fahrwerksbereich finden wir nun Nachbildungen der Bremsen und eine vollständige Detailsteuerung.

So geht es bei Azar Models weiter:

Zusätzlich zu den in dieser Ausgabe ausführlich vorgestellten Modellen hat Azar Models (<http://www.azar-models.com>) auch drei Versionen der Getreidesilowagen Fauvet-Girel bereits ausgeliefert. Sie gehören derselben Bauart an und unterscheiden sich in ihrer Bauform mit geschwungen geformten Stirnträgern von der Vorlage, die Märklin für seine Modelle gewählt hat.



Die Transcéréales-Getreidesilowagen bietet Azar Models auch als Dreierpackung (Art.-Nr. W01-TC3) an. Gegenwärtig wartet der deutsche Vertriebspartner aber auf Nachschub aus Frankreich.

Zwischenzeitlich verfügbar geworden, aber vorerst schon wieder ausverkauft sind ein im Februarheft angekündigter Einzelwagen „Transcéréales“ (Art.-Nr. W01-TC1) und eine Dreierpackung (W01-TC3) mit leicht abweichenden, grünen Anschriften für die Epoche IV. Die Vorbildwagen erschienen in den siebziger Jahren und sind sowohl in Frankreich als auch Nachbarländern zu sehen.

Alle Modelle sind im 3D-Druck in erstaunlich feiner Qualität gefertigt und sauber bedruckt wie lackiert. Die gebotene Qualität ist wirklich beeindruckend und erreicht ein Großserienniveau auf vergleichbar niedrigem Preisniveau.

Als weitere Druckvarianten dieser Wagen wurden nun jüngst folgende Ausführungen angekündigt, die jeweils als Einzelwagen und Dreierpackung geplant sind: Soufflet für Epoche V (W01-SF1 / -SF3), Transcéréales mit braunem Schriftzug für Epoche IV (W01-TM1 / -TM3) und Monfer France für Epoche IV (W01-MF1 / -MF3).

Sehr interessant sind auch die Corail-Wagen, die ebenfalls grenzüberschreitend im Einsatz sind und auch die Mehrsystem-Ellok Baureihe 181² von Rokuhan perfekt ergänzen. Zunächst vorgesehen sind je zwei Wagenpaare in Originallackierung der Epoche IV für die 1. (V01-OR1) oder 2. Klasse (V01-OR2).

AZL-Auslieferungen im Juli 2022:

Noch pünktlich zum US-amerikanischen Unabhängigkeitstag erscheint bei American Z Line die ALCO PA1 in der Freiheitszug-Gestaltung „Spirit of 1776“ (Art.-Nr. 64423). Die Vorlage zu dieser Lok war von 1947 bis 1949 in den Vereinigten Staaten unterwegs und befand sich im Eigentum des Herstellers und wurde später an die GM&O verkauft.

Eine weitere ALCO PA1 in schwarz-gelber Lackierung ist der Denver & Rio Grande Western (64421-1 / -2) gewidmet, die mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern bedacht wird.

Als neue Variante der Rangierlok EMD SW1500 tritt diesen Monat eine Ausführung für die Louisville & Nashville an, die ebenso mit zwei verschiedenen Betriebsnummern (62705-1 / -2) angeboten wird.

Gleichermaßen bedacht wird die Canadian National mit diesem Bautyp (62709-1 / -2).

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



ALCO PA1 der Denver & Rio Grande Western (Art.-Nr. 64421-1). Foto: AZL / Ztrack



50-Jahre-Reihe in der Miba:

Das Magazin Miba macht in der aktuellen Ausgabe 8/2022 mit einem Anlagenportrait von Harald Hiebers „Drachenstein“ den Auftakt für eine dreiteilige Reihe anlässlich von „50 Jahren Spurweite Z“. Völlig zu Recht wird das vorgestellte Werk darin als Superanlage bezeichnet, die zudem auch mit bislang unveröffentlichten Fotos vorgestellt wird.

Wie der Verlag korrekt feststellt, vereinen sich hier das runde Jubiläum unserer Nenngröße mit einer ebenso langen Erfahrung in diesem Maßstab: Harald Hieber war von Anfang an davon begeistert und gehört zu den Zetties der ersten Stunde.

Wer ihn kennt, spürt das in jedem seiner Worte und weiß das vermutlich schon. Alle anderen können es nun in der aktuellen Monatsausgabe lesen und miterleben. Wir wünschen dabei viel Freude und Lesegenuss!

Letzte Meldung der Spielwarenmesse:

Die nächste Internationale Spielwarenmesse in Nürnberg ist für den 1. bis 5. Februar 2023 geplant. Eine traditionsreiche Produktgruppe sieht der Veranstalter in den Bereichen Modellbahn und Modellbau. Auf Initiative von Noch, Faller, Märklin sowie Tamiya Carson, so teilt der Veranstalter nun mit, wurde beschlossen, ein Endverbraucherangebot einzuführen.

Interessierte Endkunden erhalten am Messewochenende (4. / 5. Februar 2023) einen Sonderzutritt zur Halle 7A, in dem die verbliebenen Modellbau- und Modellbahnangebote zu finden sind. Das soll neue Rahmenbedingungen für die besonderen Ansprüche und Bedürfnisse dieser Branche schaffen. Eine gemeinschaftliche Aktionsfläche mit Produktneuheiten soll als zusätzliche Anlaufstelle für Besucher dienen.

Die geplanten Auslieferungen seitens MTL:

Zur Auslieferung im Juli zeigt Micro-Trains einige Modelle gedeckter Güterwagen an.

Zum einen ist dies der Railroad-Magazine-Wagen Nummer 5 (Art.-Nr. 502 00 644) aus einer Sammlerserie, zum anderen jeweils zwei Betriebsnummernvarianten der 40-Fuß-Wagen mit Schiebetüren in Lackierung und Anschriften



Ehemalige 51-Fuß-Kühlwagen der BNSF / ex ATSF mit werksseitiger Patina (Art.-Nr. 994 05 281). Foto: Micro-Trains

der Southern (500 00 106 / 107), Western Pacific (500 00 116 / 117) und der New Haven (500 00 126 / 127).

Hinzu kommt ein Paar werksseitig gealterter 51-Fuß-Kühlwagen der BNSF / ex ATSF (994 05 281), die eine Zweitnutzung als Puffer-/Zwischenwagen in Kesselwagenzügen mit flüchtigen Ladegütern erfahren.

Faller-Schönheit im Handel:

In den Handel gelangt ist in den Wochen seit der letzten Ausgabe der Architektur-Hartkarton-Bausatz für das „Gasthaus Kupfer“ (Art.-Nr. 282793). Das mehrgeschossige Fachwerkhaus mit weiß geputzten Gefachen wird vom Käufer aus 161 Einzelteilen in sechs Farben zusammengesetzt. Eine eigene Farbbehandlung ist nicht erforderlich, aber durchaus möglich.



Das Gasthaus Kupfer (Art.-Nr 282793) von Faller besticht neben seinem harmonischen Gesamterscheinungsbild mit seinem per Digitaldruck aufgebrauchten Dekor. Eine Detailaufnahme des Hartkartonbogens, aus dem dieser umlaufende Dekor entnommen wird, ist der Auslieferungsmeldung auf unseren Portalseiten zu sehen. Foto: Faller.

Empfehlen möchten wir es nicht, denn es bestünde dann die Gefahr, die Wirkung der farbigen Zierreihe aufzuheben, die zwischen Erd- und 1. Obergeschoss per Digitaldruck eingefügt worden ist. Sie folgt konsequent der Originalvorlage und macht dieses Gebäude zu einer Schönheit, die sich im Dorfumfeld ansprechend hervortut.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Oleksiy Mark, Martin Stercken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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