

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Die Ellok der Baureihe E 41

Mechanisches Stellwerk
Kirche im neugotischen Stil

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Frühling ist endlich da und mit ihm auch die Zeit der Frühjahrsausstellungen und -messen. Kurz berichten wir deshalb in dieser Ausgabe über die Lahnsteiner Modellbahntage, auf denen die Spurweite Z längst eine feste Rolle einnimmt.

Stammgäste der Ausstellung schwärmen vom hohen Niveau der gezeigten Exponate und bestätigen dem ausrichtenden Verein immer wieder, alljährlich eine der besten Veranstaltungen dieser Art in Deutschland zu organisieren.



Holger Späing
Chefredakteur

Folgen werden in den nächsten beiden Ausgaben unsere Berichte über die Faszination Modellbahn und die bald anstehende Intermodellbau, denn auf beiden Messen spielt(e) auch die Nenngröße Z wieder eine wichtige Rolle.

Der Schwerpunkt im März gehört aber einem anderen Thema: Märklin hat jüngst seine E 41 012 für die Insider-Clubmitglieder ausgeliefert. Viele weitere Versionen auch für die übrigen Kunden werden sicher schon bald folgen. Das ist Grund genug, sich ausführlich der Geschichte des großen Vorbilds zu widmen und die Miniatur ausführlich zu vermessen, zu testen und zu begutachten.

Märklin hat bei diesem Modell vieles anders gemacht, als wir es gewohnt sind, und so stellt sich natürlich auch die Frage: War das eine gute Entscheidung und wird das in Zukunft zum Standard werden? Wir versuchen in diesem Zusammenhang viele Fragen zu beantworten, die sich den Kunden auch gestellt haben, als sie ihr Modell zum ersten Mal in Händen hielten. Schon äußerlich gibt es Auffälligkeiten, doch wer das Hütchen abnimmt, der staunt noch mehr.

Auch einen passenden Buchtipps haben wir für Sie gefunden, wenn Sie noch tiefer in die Entwicklung, technischen Merkmale und die Betriebsgeschichte einsteigen möchten. Doch auch die zweite Buchvorstellung hat es in sich, denn die möchten wir glatt als Geheimtipp platzieren.

Weil Modellbahn nicht nur auf den Gleisen stattfindet, widmen wir uns auch dem Zubehör. Die Kirche von Archistories ist frisch ausgeliefert und wird nun exklusiv vom 1zu220-Shop vertrieben. Auch diesen Bausatz haben wir uns angesehen. Der Sakralbau hat noch einiges mehr zu bieten, was seine Einsatzmöglichkeiten betrifft, als wir spontan angenommen hatten.

Doch was wäre unser Hobby ohne Bastelarbeiten? Noch ist es nicht zu warm, um die Werkzeuge beiseitezulegen! Unser Leser Wilfried Pflugbeil war kreativ und hat eine bestehende Programmlücke auf seine eigene Weise geschlossen.

Die Rollenhalter zum mechanischen Stellwerk, die er gefertigt hat, lassen sich durchaus von jedermann nachbauen. Deshalb möchte er seine Ideen heute auch an alle anderen Leser weitergeben. Schließlich geht es allzu oft doch nur um die Frage des „Gewusst, wie...“, oder?

Unsere Meldungen im März sind geprägt von ersten Neuheitenauslieferungen und ergänzenden Informationen zu den getroffenen Ankündigungen, die uns in der Zwischenzeit erreicht haben. Genug geschrieben: Viel Spaß beim Lesen wünschen Ihnen jetzt meine Redaktionskollegen und ich.

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Wem die Stunde schlägt..... 4
Auf völlig neuen Wegen11

Vorbild

Ein Knallfrosch bei der DB.....22

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Rollenhalter im Eigenbau.....37

Literatur

Der Lebenslauf der E 4141
Eine längst vergangene Epoche.....43

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....45

Impressum56

Wir danken der Familie Petkelis, der Eisenbahnstiftung und Roland Hertwig für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. März 2019

Titelbild:

Anfang der sechziger Jahre trägt E 41 012 noch ihr schickes, blaues Farbleid. Mit einem Eilzug am Haken überfährt sie auf derr eingleisigen Hauptstrecke eine Stahlträgerbrücke, von der unser Blick auf die Straße im Tal fällt.

Neugotische Kirche von Archistories

Wem die Stunde schlägt...

Als Erweiterung der Kallental- und Dörpede-Serie haben Archistories und der 1zu220-Shop gemeinsam die neugotische Kirche „St. Johannes Paul“ auf den Markt gebracht. Über den Sakralbau in einem typischen Baustil des 19. Jahrhunderts, aber mit Namenspatron des ausgehenden 20. Jahrhunderts, ist unser Redakteur Dirk Kuhlmann gestolpert und hat sich Gedanken zu seiner vielfältigen Einsatzbarkeit gemacht.

Von Dirk Kuhlmann. Glauben Sie mir, auch ich war von den ersten Fotos der Archistories-Kirche schwer beeindruckt, welche uns im Frühherbst des letzten Jahres in der Redaktion erreichten.



Edel und voller stolz präsentiert Archistories die neugotische Kirche „St. Johannes Paul II.“ (Art.-Nr. 404181) auf eigenen Produktaufnahmen – wir finden zu Recht. Foto: Archistories

Natürlich fiel unser Augenmerk direkt auf die „bunten“ Fenster und das zierliche Maßwerk. Maßwerk ist übrigens ein Begriff aus der Architektur und bezeichnet die filigrane Flächenbearbeitung von Fenstern und Balustraden. Insbesondere das stand für die hohe Kunst der damaligen Steinmetze.

Kurze Zeit später überreichte mir der Paketbote eine Sendung. Nun stand das erste Fertigmodell direkt vor meinen Augen, die Stimmigkeit und Wertigkeit wurden jetzt von persönlichen Eindrücken unterstrichen. Die Kirche ist stabil gebaut und hält mit Sicherheit einen Sturz aus gewisser Höhe aus, aber dies wollte ich dann doch nicht ausprobieren.



Eingebettet in die Anlage macht die Kirche eine sehr gute Figur. Und das gilt sowohl im Dorf als auch in einer städtischen Umgebung.

Das Modell ist im Stil der Neugotik gehalten, ein zurückgreifender historischer Kunst- und Architekturstil des 19. Jahrhunderts. Die Neugotik ist eine Unterströmung des Historismus. Hier wurden typische gotische Elemente wie die Lanzettfenster, das typische Maßwerk und Strebepfeiler zu rein dekorativen Zwecken verwendet, diese sakrale Wirkung entsprach dem damaligen „Schönheitsempfinden“.



Die echte Gotik hat versucht, Wandflächen im hohen Maß aufzulösen, also riesige Fenster zu schaffen. dabei wurden die reduzierten Wände weniger tragfähig und instabiler, weshalb sie über ein Strebewerk abgefangen werden mussten.

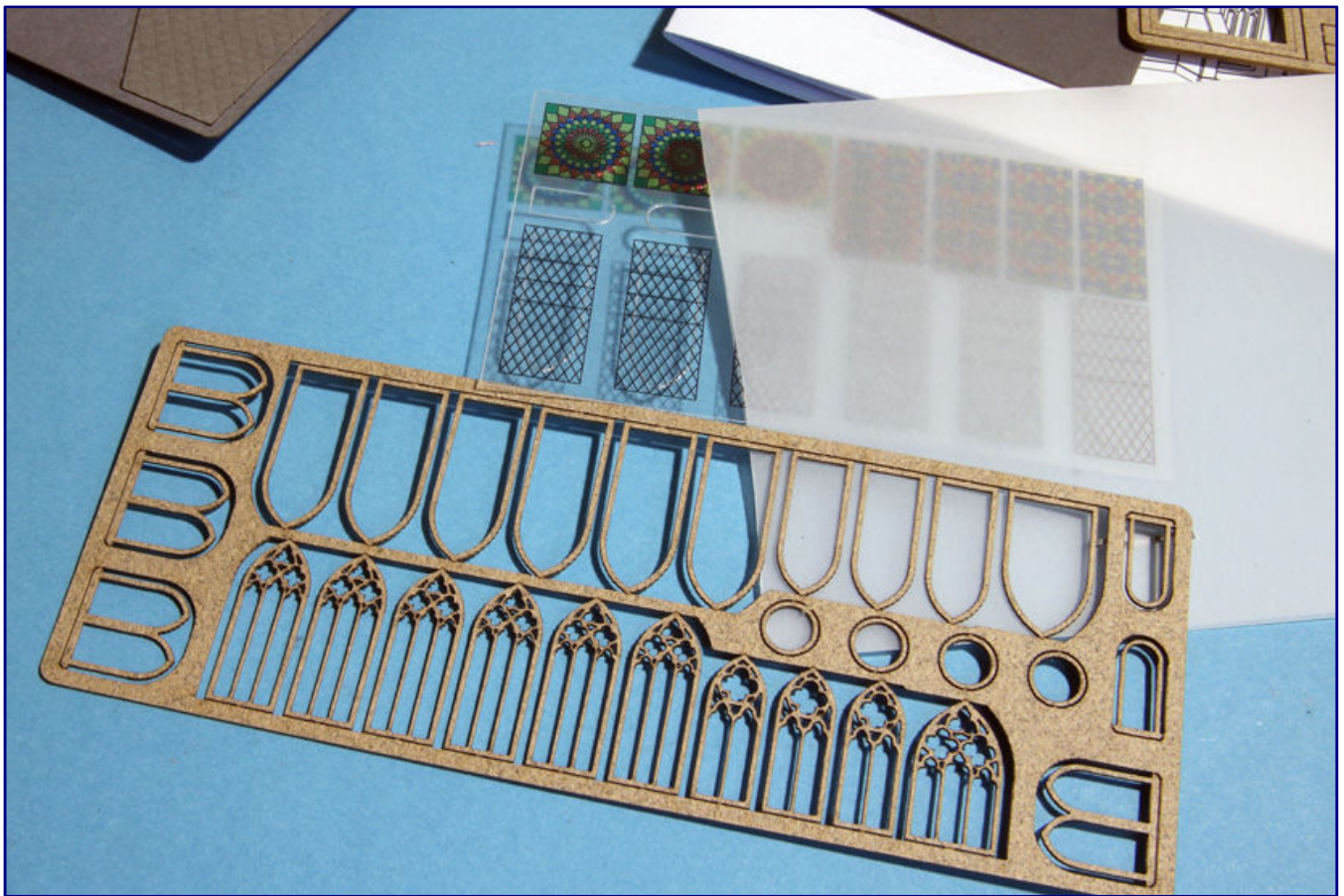
Als Beispiel seien die Kathedralen von Reims oder Köln genannt. Dieses Modell hat ein massiv wirkendes Mauerwerk in Verbindung mit gotischen Fensterformen, eine damals typische Bauweise mit den Abweichungen von der Neugotik. Der Bau charakteristischer Versatzstücke kam häufig zum Einsatz.

Bild links:
Dem Bausatz liegen alle geschnittenen Teile aus durchgefärbtem Hartkarton sowie bedruckte Fensterfolien bei.

Dieser Kirchenstil ist häufig anzutreffen und lässt sich in städtischer wie auch ländlicher Umgebung problemlos einsetzen. Eine gute Atmosphäre so prägnanter Bauformen kommt aber erst zustande, wenn der Modellbahner um das Gebäude herum einen ausreichenden Freiraum einplant. Dafür kann ich wiederholt einen Blick auf die Vorbilder empfehlen.

Wie weit die Kirche „St. Johannes Paul II“ (Art.-Nr. 404181) auf einer Modellbahnanlage oder Diorama einsetzbar ist, zeigten nun die ersten Fotoaufnahmen vom fertigen „Urmodell“, welche in das spätere Verpackungsbild mündeten (siehe Seite 5). Auf jeden Fall passt das Modell zu der Kallental- und Dörpede-Serie. Das war uns aber nicht genug, doch dazu kommen wir noch.

Zu einem späteren Zeitpunkt hatte ich dann den ersten Bausatz vor mir liegen. Wie ich Frank Drees von Archistories kenne, werden mit Sicherheit alle Teile passen und eine entsprechende Qualität aufweisen. Eine erste Sichtprüfung auf meinem Fototisch unterstrich die Vermutung.

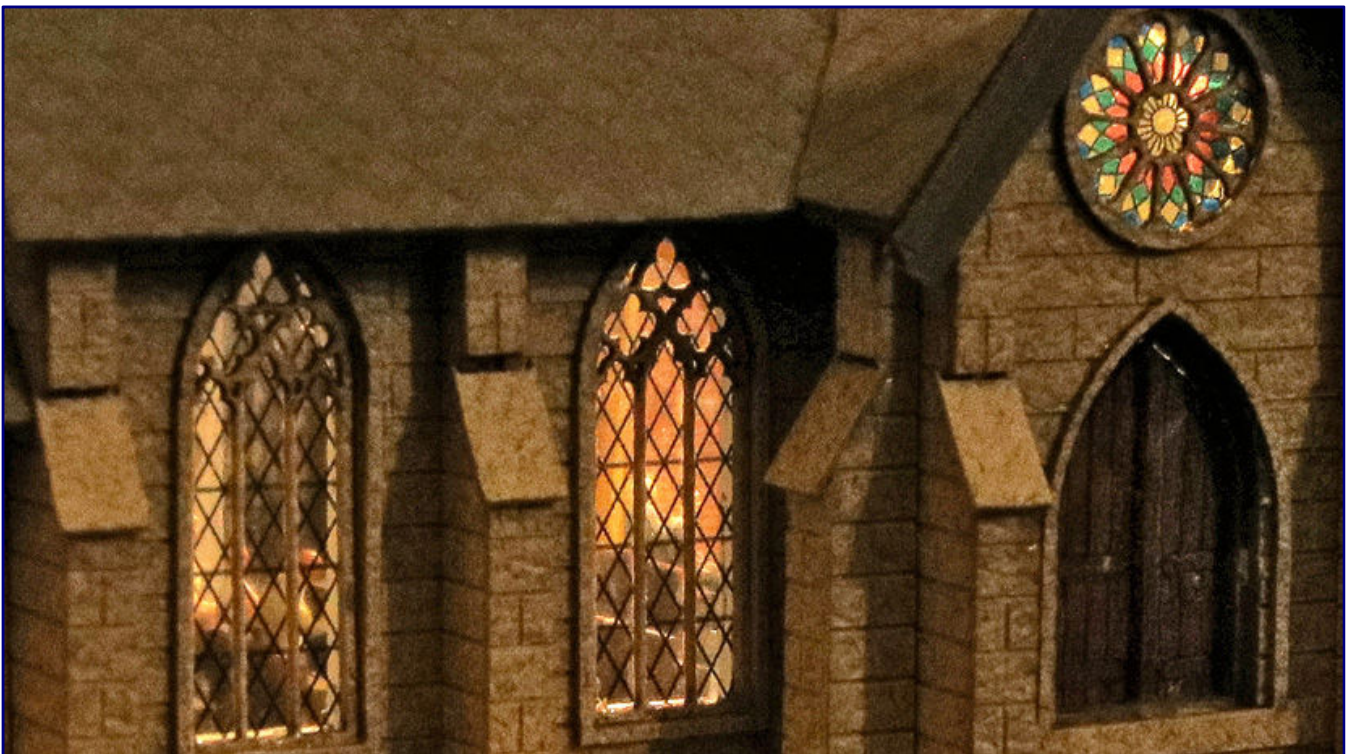


Die formenreichen Fensterbögen und besonders auch die farbig bedruckten Fensterfolien sind Höhepunkte an diesem neuen Modell.

Schon das Maßwerk - hier hat der Laser wirklich ganze Arbeit geleistet! Toll, denn die Fensterbögen sind sehr fein ausgeschnitten. Die Bauanleitung ist in der üblichen Weise, selbsterklärend und übersichtlich, verfasst. Kleiner Tipp: Ich reiße mir immer die Seite mit der Bauteile-Übersicht heraus und lege sie in der Folge neben dem aktuellen Baufortschritt im Heft.

Anfangs wollte ich Ihnen, wie üblich den Bau der Kirche in Bildern zeigen, aber dies haben wir immer wieder in **Trainini®** gezeigt. Nur so viel, es sind eine Menge an Kleinteilen dabei und versprechen damit einen langen Bastelspaß.

Ich hatte natürlich die Idee einer Inneneinrichtung, also wurden kurzerhand aus einigen Evergreen-Kunststoffleisten die Sitzbänke, der Altar und das Kreuz gebastelt. Entsprechend gefärbt kommen die Teile auch gut zur Wirkung.



Eine passende Inneneinrichtung wertet das Gotteshaus zusätzlich auf (Bild oben; Foto: Daniel Bittner). Beim Blick ins Innere sollten dann auch einige Gläubige zu sehen sein, die auf den Bänken sitzen (Bild unten).

Einige Modellfiguren und eine leicht gelbliche Lichtquelle komplettieren die Szenerie im Innenraum. Wer sich diese sehr intensive Arbeit nicht zutraut, dem sei ein passendes Produkt von Noba-Modelle empfohlen. Unter der Artikelnummer 10810 kann der geneigte Bastler mittlerweile die entsprechende Inneneinrichtung in der 3D-Druck-Technologie ordern.

Nun stand die fertige Kirche vor mir. Und wie vermutet, es fehlten keine Teile und alles passte. So habe ich es gern! Nur eine „Winzigkeit“ habe ich nicht angebracht, das Wappen mit der Losung „Totus Tuus“, welches auf den Namenspatron Papst Johannes Paul II verweist.

Dieser Sakralbau könnte doch auch in den verschiedensten Regionen stehen. Geben sie ihrer Kirche einen aussagekräftigen Namen und schon steht ein ganz persönliches Unikat vor ihnen.



Archistories' neue Kirche passt sowohl zur Dörpede- als auch Kallental-Serie. Ihr Einsatzgebiet ist aber weitaus größer und bezieht auch Europas Nachbarländer oder sogar die Ostküste der Vereinigten Staaten ein. Diese Vielfältigkeit schon bei geringsten Anpassungen soll auch die nachempfundene Postkarte aus dem frühen 20. Jahrhundert zum Ausdruck bringen (Seite 9).

Ich nenne dies immer den „Mehrwert“ eines Bausatzes. Es ist richtig, die Vorbilder der Kirche „St. Johannes Paul II“ stehen im Sauerland, aber der über den Tellerrand hinausschauende Modellbahner, mit dem Hang zu einer feinen durchgestalteten Anlage, geht einen Schritt weiter.

Zur Recherche half natürlich das Internet und ich war erstaunt, wo ähnliche Sakralbauten noch so zu finden sind. Leider dürfen wir aus urheberrechtlichen Gründen hier keine Fotos einbinden, aber ich kann Ihnen die Bandbreite schriftlich aufzeigen.

In vielen Ländern Europas und sogar in einigen US-Bundesstaaten an der Ostküste wurde ich fündig. Wer ein wenig bastlerisches Geschick an den Tagen legen kann, der wandelt seinen Bausatz nach einer entsprechenden Vorlage ab und schon passt es.

Auch gibt es einige neugotische Kirchen ohne Glockenturm, gerade der „Kartonmodellbau“ und ein scharfes Messer laden an dieser Stelle regelrecht zum „Kitbashing“ ein. Da wir Spur-Z-Bahner den Ruf

von „durchgeknallten Extrembastlern“ haben, wäre abschließend die Gestaltung eines eigenen Wappens auch nicht allzu schwer. Selbst der Gang zu einem Goldschmied könnte ein Vorschlag sein, wäre aber doch schon recht abgehoben.

Ehre, wem Ehre gebührt

Wir nominieren den Bausatz der Kirche „St. Johannes Paul II.“ von Archistories (Art.-Nr. 404181) für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Zubehör.

Meine Kirche wird in Zukunft, umringt von alten Bäumen, an einem kleinen Bach stehen. Ein Friedhof, mit alten Grabsteinen versehen, komplettiert das dörfliche oder kleinstädtische Bild. Trafofuchs und Klingenhöfer haben übrigens ausreichend Modelfiguren für eine feine Szenerie im Sortiment.



Sie wollen noch mehr? Dann kann ich Ihnen zum sprichwörtlichen „Ausklang des Berichts nur noch ein Geräuschmodul empfehlen. Die mittlerweile sehr kleinen, aber wirkungsvollen Lautsprecher passen in den Glockenturm, und unter ihrer Anlage befindet sich zur Ansteuerung z. B. ein passendes MP3-Geräuschmodul. Versehen mit der Originalaufnahme ihrer favorisierten Kirche, dies wäre doch ein Paukenschlag; pardon, ein Glockenschlag.

Hersteller des Modells:
<https://www.archistories.com>

Exklusivvertrieb für den Bausatz:
<https://www.1zu220-shop.de>

Kircheninneneinrichtung (3D-Druck):
<https://www.noba-modelle.de>



**Manufaktur für Kleinserien
CMK Modellbau Klingenhöfer**

**Figuren Dioramen Bausätze Ätzteile
im Maßstab 1:220 - Spur Z -**

für Liebhaber und Sammler

**Creativ Modellbau Klingenhöfer
Michael Klingenhöfer, Körberstr.7, 50999 Köln
Deutschland
Tel.: +49 (0)2236-872351
Mobil: +49 (0)1577-4173268
Email: creativmodellbau@gmx.de
Webseite: www.klingenhoefer.com**



Baureihe E 41 von Märklin

Auf völlig neuen Wegen

Denken wir fünfzehn Jahre zurück, dann stand die E 41 neben der „Bügelfalte“ und einer V 200 ganz oben auf den Wunschlisten der Zetties. Als letztes dieser großen Wunschmodelle und Symbole des Wirtschaftswunders auf der Schiene erschien jüngst der Knallfrosch, auf den zunächst nur die Mitglieder des Kundenclubs Zugriff haben. Hat sich das lange Warten gelohnt und entwickelt sich die Spur Z auch mit diesem Modell weiter?

Erstmals hat ein Insider-Jahresmodell bei den Auslieferungen seinen Vorgänger überholt. Die V 80 ist ja kräftig in Rückstand geraten, nachdem ein Werkzeugdefekt auftrat, den Märklin an seine Kunden kommuniziert hatte. So freuen wir uns stattdessen auf die E 41, die frisch bei den Händlern eingetroffen ist.



Die im Bw München Hbf beheimatete E 41 012 ist hier in ihren ersten Dienstjahren mit einem Personenzug aus noch flaschengrün lackierten, vierachsigen Umbauwagen unterwegs.

Schon beim Auspacken wird deutlich, dass dieses Modell etwas Besonderes sein soll. Hoffentlich, so denken wir, ist das nicht nur die gern zitierte Exklusivität für Kundenclubmitglieder. Bei dieser Lok hat der Tiefzieheinsatz, in dem sie ruht, auch einen Tiefziehdeckel.

Er schützt den Winzling unter der nun kompletten Einheitslokfamilie vor Erschütterungen und Herausfallen beim (unvorsichtigen) Öffnen der Schachtel. Das macht das Herausnehmen aber nicht leichter, denn jetzt muss erst der gesamte Einsatz herausgenommen werden, um den Deckel überhaupt abziehen zu können.

Aber das ist eine Frage der Gewohnheit und kein Grund zur Kritik. Wir sind gespannt, was uns bei diesem Modell erwartet. Nun liegt sie in unseren Händen und wirkt gleich recht vertraut – ihr Gewicht kommt uns

weder zu leicht noch zu schwer vor, die Lok dürfte also im bekannten Rahmen ähnlich großer Drehgestell-Modelle liegen. Werden also Überraschungen ausbleiben?

Nein, das stellen wir schnell fest. An dieser E 41 ist einiges anders, als wir es von ihren (nur im Modell) älteren Schwestern aus der Lokfamilie kennen! Uns so starten wir nun voller Spannung den Testzyklus.



Vorerst bleibt die E 41 den Mitgliedern des Insider-Clubs vorbehalten. Unter der Artikelnummer 88353 ist sie jetzt als stahlblaue E 41 012 in Ursprungsausführung erschienen.

Die äußere Gestaltung

Der gute, erste Eindruck bestätigt sich beim Abnehmen der wichtigsten Maße und deren Vergleich mit der Originalvorlage: Alle Maße sind entweder exakt getroffen worden oder zeigen Abweichungen im Bereich von 0,1 bis max. 0,6 mm, was folglich eher üblichen Messtoleranzen als Umsetzungsfehlern anzulasten ist. Auf zwei Ausreißer werden wir im Folgenden noch eingehen.

Alle Gravuren und Formen, die der E 41 ihr unverwechselbares Gesicht geben, sind gut getroffen und scharf ausgeführt. Besondere Merkmale der E 41 012 (Art.-Nr. 88353) im Auslieferungszustand sind eine umlaufende Regenrinne, fünf Schweiger-Lüfter mit waagerechten Lamellen pro Längsseite und die blanken Haltestangen an den Führerstandsauftiegen.

Erstmals bei einem Spur-Z-Modell aus dem Hause Märklin sind sie als separat angesetzte Metallteile ausgeführt. Das gilt auch für die in Kastenfarbe lackierte, waagrecht unter den Führerstandsfrontfenstern umlaufende Haltestange. Beides fällt aus verschiedenen Blickwinkeln durchaus, und das besonders angenehm, auf. Die seitlich angebrachten Handläufe sind Ursache einer Maßabweichung gegenüber dem Vorbild, bei dem der Lokkasten die seitliche Begrenzung bildete.

In den schwarz eingefassten Stirnfenstern mit Scheibenwischernachbildungen erkennen wir auch die beim Vorbild innen angebrachten Klarsichtscheiben, die dort auf den Glasflächen auflagen und sie vor Beschlagen schützten.

Zwischen den größtenrichtigen Puffern sind die Kupplungen und Bremsschläuche nur als Andeutungen graviert, so dass sie die Systemkupplung nicht behindern und diese im Gleisbogen ungestört mitschwenken kann.

Die Verbindungskabel an den Außenseiten der Puffer für die elektrische Heizung der Wagen sowie die Wendezugsteuerung sind freistehend ausgeführt und einzeln angesetzt worden.

Sogar ihre unterschiedlichen Steckerformen lassen sich im Modell gut erkennen.

Damit übertrifft das „Knallfröschlein“ jede bisherige Ellok dieses Maßstabs im Märklin-Programm und erreicht fast das Niveau des Kittel-Dampftriebwagens.

Im Gegensatz zu ihm besitzt dieses Modell aber sogar eine angedeutete Führerstands nachbildung, die aber nur aus dem richtigen Blickwinkel zu erkennen ist.

Im hellgrauen Inneren erblickten wir gar das waagrecht stehende Handrad des Fahrstufenschalters und die „Kästen“ einzeln abgesetzter Leuchtmelder.

Bei der Stirnlichtausrüstung hat sich Märklin erstmals für die ursprüngliche Bauform mit dem unten in einer Laterne kombinierten Stirn- und Schlusslicht entschieden, während wir oben auch noch die größere Ursprungsbauforn der ersten Auslieferungen finden. Eine Zugfunkantenne ist nicht angespritzt.



Sogar das Innere des Führerstands ist teilweise nachgebildet, was aber durch die in den Fensterflächen sichtbaren Klarsichtscheiben kaum erkennbar ist. Immerhin haben wir es geschafft, das Relief der Anzeigergeräte und Leuchtmelder im Foto sichtbar zu machen.

Maße und Daten zur elektrischen Lokomotive Baureihe E 41

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	15.660 mm	71,2 mm	71,2 mm
Größte Breite*	3.060 mm	13,9 mm	13,8 mm**
Höhe über SO*	4.422 mm	20,1 mm	20,7 mm
Gesamtachsstand	10.500 mm	47,7 mm	47,8 mm
Drehgestellachsstand	3.200 mm	14,5 mm	15,0 mm
Drehgestellmittenabstand	7.300 mm	33,2 mm	33,2 mm
Treibraddurchmesser (neu)	1.250 mm	5,7 mm	5,7 mm
Dienstgewicht	67 t	---	28 g
V _{max}	120 km/h		
Leistung	2.400 kW		
Bauart	Bo' Bo'		
Baujahre	1956 - 1971		
Hersteller (mechanisch)	Henschel, Krauss-Maffei, Krupp		
(elektrisch)	AEG, BBC, SSW		
Stückzahl	451 Exemplare		

* Umgrenzung durch den Lokkasten (Fahrzeugbreite) und den Druckluftschalter auf dem Dach (Fahrzeugbreite)

** bei Abnahme des Vorbildmaßes; Breite über Handläufe 14,5 mm

Scharf und sehr plastisch ausgeführt zeigen sich auch die Drehgestellblenden, an denen die Sandkästen, Spurräumer, Indusi-Magnete und Elemente der Federung zu erkennen sind.

Einzig die Sandfallrohre sind hier nicht nachgebildet worden. Die über den Rand des Lokkastens nach unten ragenden Trittstufen für den Aufstieg zum Führerstand wurden an die Drehgestellblenden angespritzt – eine sinnvolle Lösung, um den befahrbaren Radius des Modells nicht einzuschränken.

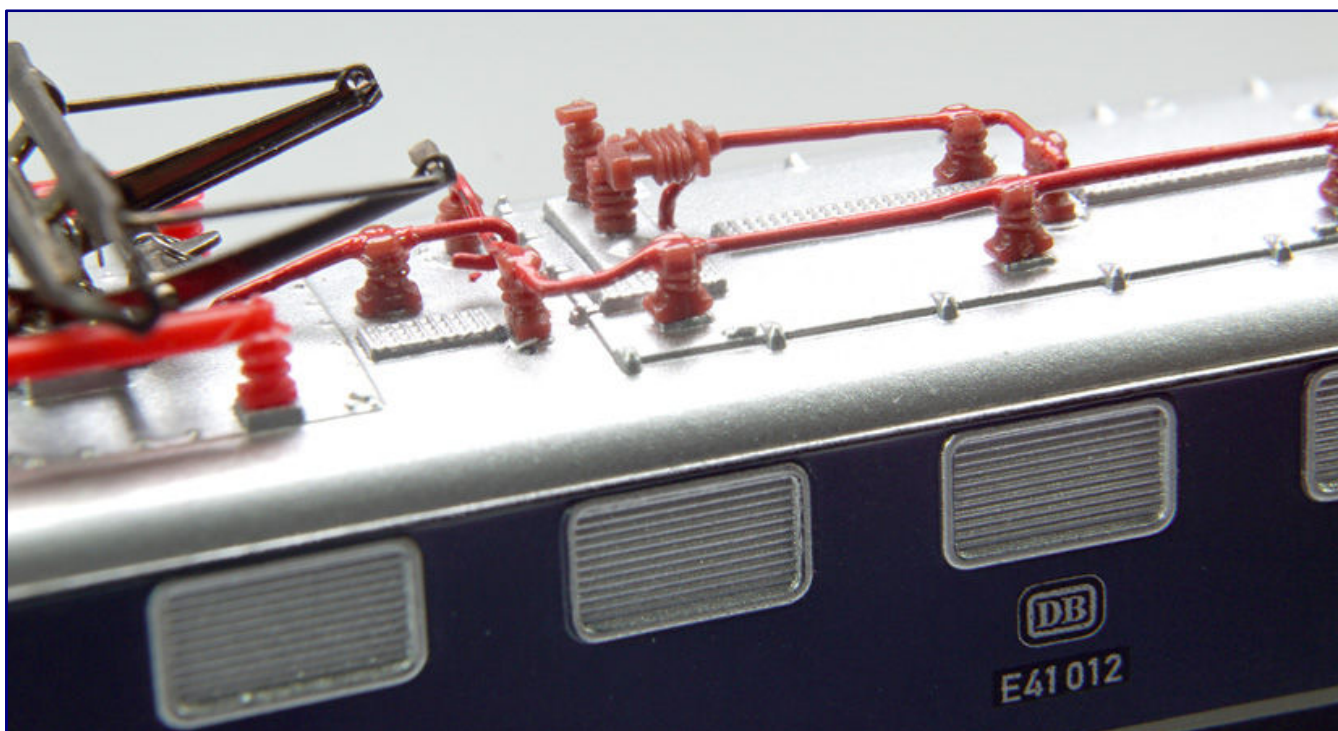
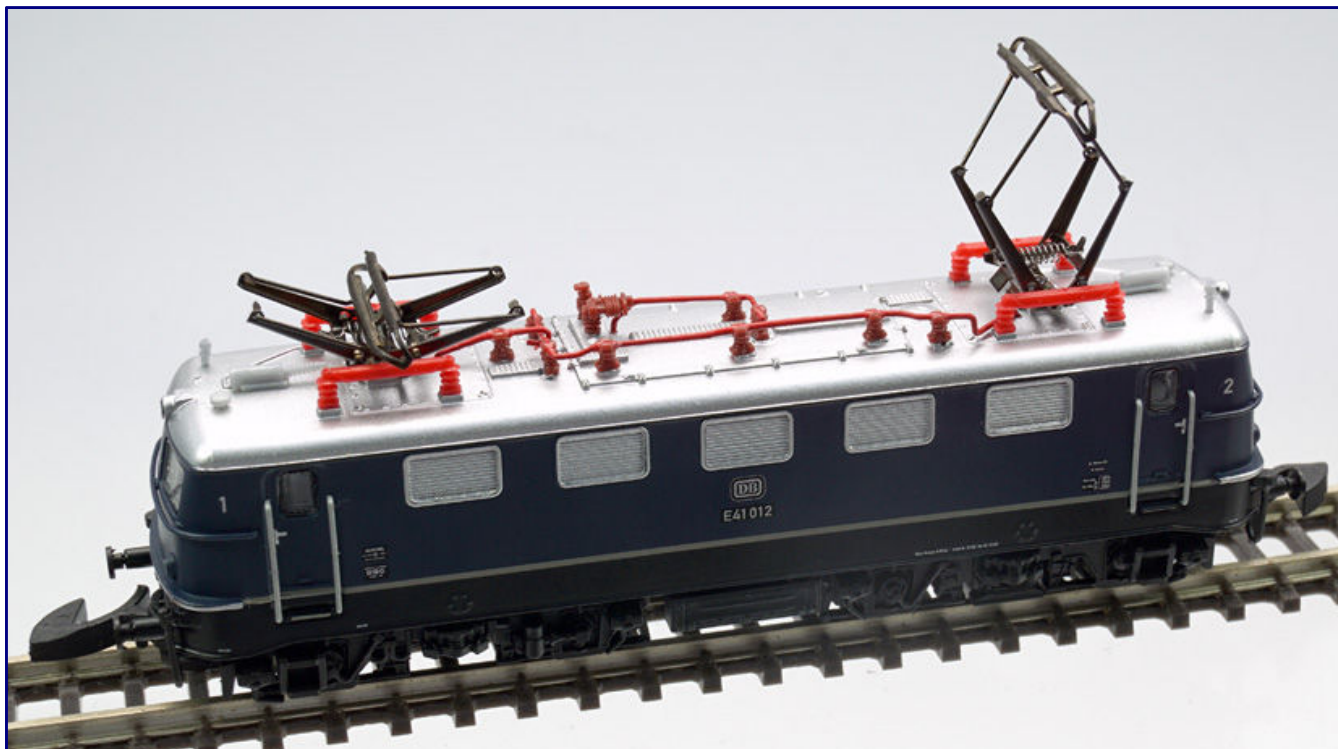
Zwischen den Drehgestellen befinden sich die Luftbehälter der Bremsanlage, der Batteriekasten und der Kühler für das

Trafo-Öl. Bismang waren diese reliefartig im Gussblock mitberücksichtigt. Hier sind sie aber erstmals als drei (schwarze) Spritzgussteile ausgeführt, nur der Kühler ist silberfarben abgehoben.



Auch die Drehgestelle sind fein graviert und haben eine gute Tiefenwirkung. Die Aufstiegsstufen unterhalb des Rahmens sind daran angespritzt (Bild oben). Einzeln angesetzt sind auch die Lokpfeife, Schlaglocke und der Stromabnehmerantrieb auf dem Dach. Erstmals im Kunststoffspritzguss ausgeführt sind auch die Aggregate zwischen den Drehgestellen (Bild unten): An das mittlere Teil mit den Luftbehältern sind der Ölkühler (oben) und der Batteriekasten (unten) einzeln angesteckt.

Der erste Blick fällt meistens auf das Dach eines Modells. Auch hier finden wir gut umgesetzte Details. Die Gravuren für die beim Vorbild abnehmbare Dachmitte zum Ausbau des Transformators sind ebenso scharf umgesetzt worden wie jene der Dachläufe, der Konturen am Durchführungsisolator oder den Zuleitungen zu den Stromabnehmerantrieben.



Das Dach ist neben vielen angesetzten Teilen auch von scharfen und überzeugenden Gravuren aller Strukturen geprägt, so dass nur die betagten und nicht flach aufliegenden Pantographen-Nachbildungen störend auffallen (Bild oben). Die Dachleitungen reichen ganz an die Stromabnehmer und sind erstmals mit in die Isolatoren eingelegten Drähten wiedergegeben worden.

Diese sitzen hier übrigens nicht mehr flach auf dem Dach, sondern die Antriebe erheben sich vorbildgerecht und führen bis zu den beiden Pantographen. Vollständig ist auch die weitere Ausrüstung mit Trägerisolation, Isolatoren und Druckluftschnellschalter aus Kunststoffspritzgussteilen.



An der Front des Modells fallen am Rande der Pufferbohle die separat angesetzte Heizleitung (rechte Lokseite) und das Kabel für die Wendezugsteuerung angenehm auf.

Neu und für Märklin ungewohnt ist aber das Aufsetzen der Dachleitung aus gebogenen und feuerrot lackierten Drahtteilen. Dies kennen wir bislang von Rokuhan, aus der Kleinserie und von größeren Maßstäben. Da die Leitungen nun auch ganz nah bis an die Stromabnehmer führen, werten wir dies als großen Lerneffekt, den wir uns als Standard für die Zukunft wünschen.

So bleiben als einziger Wehmutstropfen, der zum Punktabzug führen muss, die beiden Stromabnehmer selbst. Bei ihnen handelt es sich um die seit 1974 gewohnten Teile. Sie sollen die Bauart DBS 54 nachbilden, sind aber eben nicht exakt maßstäblich ausgeführt und besitzen keine Diagonalstreben.

Da sie sich nicht bewegen lassen, abgebügelt plan aufzuliegen und stattdessen an den Enden schräg nach oben abstehen, fallen sie gerade bei diesem feinen Modell völlig aus der Zeit. Dass Märklin dies auch selbst erkannt hat und längst in eine andere Richtung plant, machen wir an einer besonderen Beobachtung fest: Obwohl nicht explizit in der Produktbeschreibung angekündigt, sind die Stromabnehmer nicht elektrisch angeschlossen worden.

Die E 41 hat auch keine Umstellschraube auf der Platine. Ein Oberleitungsbetrieb ist folglich nicht mehr vorgesehen, obwohl diese Teile es mechanisch erlauben würden. Auf eine feuerrote Lackierung haben die Göppinger allerdings leider auch verzichtet. Sinn macht dieser Verzicht für uns nur, wenn er einen vorübergehenden Kompromiss darstellen sollte.

Deshalb gehen wir davon aus, dass im Laufe der Jahre der betagte Stromabnehmer wohl verschwinden und gegen ein zeitgemäßes Bauteil getauscht werden wird. Ist dieser aber nicht mehr auf eine elektrische Funktion ausgelegt, eröffnen sich völlig neue Perspektiven für die Maßstäblichkeit.

Rokuhan hatte dies bei der Baureihe 181² vorgemacht, was guten Anklang fand. Das beweisen zuletzt auch einige Umbauten an Märklin-Modellen mit Einholmpantographen.

Doch bis dahin heißt es zunächst noch, mit den Nostalgie-teilen Vorlieb zu nehmen und abzuwarten. Rot lackieren ließen sie sich auf Wunsch ja auch vom Käufer selbst.

Wie immer tadellos sind Lackierung und Bedruckung. Der Lokkasten ist korrekt in RAL 5011 Stahlblau lackiert, was dem bei Anlieferung der ersten Maschinen gültigen Farbschema entsprach.

Der Rahmen ist RAL 7021 schwarzgrau ausgeführt, wobei eine Zierlinie in RAL 9006 Weißaluminium die Farbtrekkante markiert, die auch im Mo-



Aus dieser Perspektive kommen die einzeln angesetzten Handläufe am Führerstands-aufstieg und vor den Stirnfenstern besonders gut zur Geltung.



Beheimatung im Bw München Hbf, Lokgewicht 67 t und Bremsgewichte von 70 (Stellung P) und 58 t (Stellung G): Alle wichtigen Betriebsanschriften sind lupenlesbar ausgeführt.

dell exakt, präzise und scharf ausgeführt ist. In der Farbe der Zierlinie sind auch das Dach oberhalb der Regenrinne, die Lüfter und Türklinken gehalten.

Bei der Beschriftung kamen drei Farbtöne zur Ausführung: Alle Lokschilder sind schwarz unterlegt und silberfarben bedruckt worden.

Direkt auf den Kasten angeschriebene Daten wurden weiß gedruckt. Alle Schriften sind lupenrein und lesbar, wobei dies aufgrund der Pigmentgröße bei den metallischen Drucken seine Grenzen erreicht.

beheimatet ist. Die Untersuchungsdaten „MF 1.7.57“ verweisen auf die Abnahmeuntersuchung durch

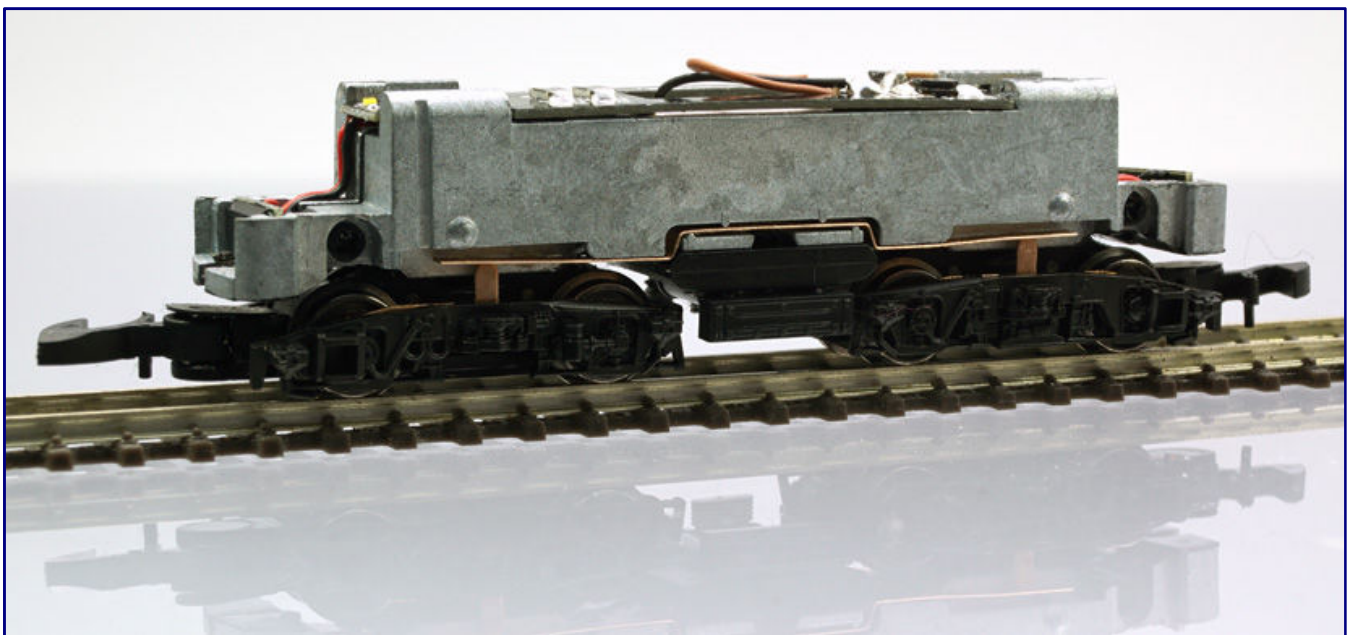
So lesen wir, dass E 41 012 von Henschel und BBC gebaut wurde und im Bw München Hbf der BD München

das AW München-Freimann bei Indienstellung. Damit entspricht der Betriebszustand dem Beginn des allerersten Unterhaltungsabschnitts der Lok mit korrekten und historisch belegbaren Daten.

Doch hält die Lok auch technisch, was sie optisch verspricht? Werden wir auch unter dem Hütchen Innovationen finden? Das wollen wir nun im folgenden Abschnitt klären.

Technik und Konstruktion

Nehmen wir der Lok das Gehäuse ab, entsteht zunächst der Eindruck, hier läge gar kein Märklin-Modell vor uns. Und doch ist es so, die E 41 ist eine sogenannte „Butter-und-Brot-Lok“ und keinesfalls ein zugekauftes Nischenprodukt.



Der Aufbau des Fahrwerks und die Art der Stromabnahme erinnern an AZL und Rokuhan. Sie bedeuten wohl eine Abkehr von einem 47 Jahre alten Konstruktionsprinzip im Hause Märklin.

Doch ihre Konstruktionsweise weicht völlig von dem ab, was in Göppingen weit über vierzig Jahre Standard war. Was wir zu beschreiben haben, kennen wir zu einem großen Teil aus der Spur H0, aber auch von den Modellen der Firmen AZL und Rokuhan. Und gemeint ist hier längst nicht nur der Glockenankermotor mit zwei Wellen samt kleinen Schwungmassen!

Märklin hat den Motorblock nun längst in zwei Hälften nach Polen geteilt, welche miteinander verschraubt sind. Im montierten Zustand halten sie die Drehgestelle fest und führen sie, sie können jetzt nicht mehr durch Ziehen eines Bolzens gelöst werden.

Geblichen ist die Kraftübertragung vom Motor über Schnecken auf Zahnräder in den Drehgestellen, doch sitzen diese nicht mehr mittig auf der Achse. Die Stromabnahme von allen acht Rädern erfolgt nicht innen von den Spurkränzen, sondern an der Spitzenlagerung der Achsen.

Von dort wird die Spannung an dicke Bronzefederblechstreifen weitergegeben, die recht und links an der Unterkante der Gussblockteile zu finden sind. So stellt dieses Modell wirklich einen Quantensprung dar, denn seine Betriebssicherheit weiß auch zu überzeugen.

Konventionell und bekannt ist die Platine auf dem Block, die für die LED-Steuerung verantwortlich ist. Wie bereits erwähnt, hat Märklin keine Umschalterschraube integriert und die Stromabnehmer auch nicht

elektrisch angeschlossen. Auf ihr sitzen vorne und hinten auch je eine warmweiße Leuchtdiode, mit der die oberen Stirnlichter ausgeleuchtet werden.

Zwei kleine Beleuchtungsplatten sind weiter unten an den Fahrwerksenden zu finden. Elektrisch mit der Hauptplatine verbunden, sind auch sie in den fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel eingebunden. Dieser Aufgabe kommen sie mit je einer warmweißen und roten LED nach. Gut zu sehen ist ihr Licht bereits früh mit dem Anfahren der Lok.



An den vorderen Enden des Fahrwerkblocks sind kleine Beleuchtungsplatten verbaut. Sie tragen außermittig je eine warmweiße (im Bild gelb zu sehen) und rote SMD-LED (darüber sitzend). Die warmweiße Leuchtdiode für das obere Spitzenlicht sitzt mittig am Ende der Hauptplatine.

So setzt sie sich mangels Losbrechmoments bereits bei 0,3 Volt ganz langsam mit umgerechnet etwas weniger als 1 km/h in Bewegung. Bedingt durch die Motorentechnik ist das gleichzeitig die langsamste Dauerfahrtgeschwindigkeit. Sicher und auch auf Weichen unterbrechungsfrei unterwegs ist sie bei 1,6 Volt mit umgerechnet 19 km/h Geschwindigkeit.

Ihre Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht sie mühelos und obwohl sie im Vergleich zu älteren Konstruktionen kein Rennpferd ist, übertrifft sie bei voller Fahrspannung von 10 Volt ihre Vorlage deutlich und könnte dann sogar einen Intercity bespannen.

Ansprechend wirken auf jeden Fall der leise und ruhige Lauf in allen Geschwindigkeitsstufen. Wenn sie sanft beschleunigt, ist das kein Vergleich zum Vorbild, das aufgrund seiner knallend hochfahrenden Schaltstufen wahre Bocksprünge machte.

Völlig ausreichend ist auch die Zugkraft der kleinen Lok, die mit 28 Gramm etwa in der Gewichtsklasse von Märklins Baureihe 218 liegt. Vergleichbar ist auch ihre Traktionsleistung. Typische Nahverkehrszüge mit fünf oder sechs Silberlingen oder Mitteleinstiegswagen bereiten ihr in der Ebene folglich keine Probleme.

Ebenso bleibt die Stromaufnahme im gewohnten Rahmen eines Glockenankermotors. Bei Trafostellung 100 maßen wir im Mittel 21 mA, bei 150 steigert sich dieser Wert geringfügig auf 28,5 mA. Das spricht für einen guten Antrieb wie auch ein leichtgängiges Getriebe.

Vorbildgerechter Einsatz

Märklin schließt mit der E 41 eine Programmlücke und vervollständigt seine Familie der elektrischen Einheitslokomotiven erster Generation.

Umso deutlicher werden damit aber auch die bestehenden Lücken im Waggonprogramm: Die typischen Altbauwagen, mit denen das Vorbild gern als Eilzug unterwegs war, fehlen hier ebenso wie Hasenkasten-Steuerwagen zu den Silberlingen oder Mitteleinstiegswagen.



Im Streiflicht der letzten Sonnenstrahlen schiebt E 41 012 einen Wendezug am Fotografen vorbei. Dies ist der wohl bekannteste und beliebteste Einsatz dieser Baureihe für Modellbahner. Seitens Märklin fehlt dazu leider der passende Steuerwagen in Form eines Hasenkastens.

Die UIC-X-Reisezugwagen im Märklin-Programm wurden erst Anfang der sechziger Jahre gebaut. Damit lassen sich keine Wendezüge der Epoche III bilden, eher wird die E 41 im Eil- oder gar D-Zug-Verkehr zum Einsatz kommen, wo zu jener Zeit auch n- (Silberlinge) und yl-Wagen (Mitteleinstiegswagen) noch weit verbreitet waren, da sie als hochwertig galten.

Immer passend sind auch die vierachsigen Umbauwagen, wobei wir inzwischen doch eine gewisse Tristesse im Wagenangebot der Epoche III feststellen, die leider zu einer Monotonie auf der Anlage führt. Erlaubt sind auch Einsätze vor leichten Güterzügen, bei denen vorrangig schnell laufende, moderne Wagen verwendet werden dürfen. Mit 120 km/h hatte die E 41 hier damals durchaus etwas in die Waagschale zu werfen.

Zusammenfassung und Aussichten

Da bereits eine erste Digitaltauschplatine von Velmo gezeigt wurde, wird sich Märklins Neuheit wohl schnell auf den analog wie auch digital betriebenen Anlagen verbreiten. Sehnlichst erwartet werden bereits weitere Varianten, von denen das Vorbild ja eine sehr große Zahl zu bieten hat, wie unser Vorbildbericht beweist.

Viele davon kann Märklin auch aus bestehenden Formen mit geeigneten Wagen bedienen. Spannend bleibt die Frage, wie weit Märklin seine Formneuheit in Bezug auf die Lüftergitter oder die Lampenanordnung noch variieren wird.



Auch Mitteleinstiegswagen waren im Nah- und Eilzugverkehr einst weit verbreitet. Daher gehören auch sie den typischen Personenwagen am Haken einer Lok der Baureihe E 41, wie E 41 012 vom Bw München Hbf hier beweist.

Optisch wie technisch ist die E 41 ein Meilenstein, dessen Konstruktion voll auf der Höhe der Zeit ist. Und auch im Fahrtstest leistete sie sich keine Schwächen. Sie setzt neue Maßstäbe und ist auch endlich mal ein Modell für den Maßstab 1:220, das sich bedenkenlos für geschobene Züge eignet.

Vorbildauswahl, Konstruktion, Umsetzung wie auch den Mut Märklins honorieren wir deshalb auch mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Lokomotiven.

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

Decoderlösung (in Entwicklung):
<https://velmo.de>

Erste Einheitselock Baureihe E 41 Ein Knallfrosch bei der DB

Die E 41 wurde 1956 als erste Einheitslok des neuen Typenprogramms der DB ausgeliefert und war der E 10 zumindest in dieser Disziplin eine Nasenlänge voraus. Rund vierzig Jahre tat sie dann treu ihren Dienst, was alle ihre Spötter Lügen strafte. Wegen ihrer typischen Anfahrgeräuschen ist sie vielen Bahnfahrern, aber vor allen ihren Freunden, stets als „Knallfrosch“ in Erinnerung geblieben.

Nachdem die Deutsche Reichsbahn schon in den dreißiger Jahren mit der laufachslosen Drehgestell-Ellok E 44 ein sehr innovatives und wegweisendes Fahrzeug in Dienst gestellt hatte, wurde es später ruhig um die weitere Entwicklung. Der sich auf den Angriffskrieg vorbereitende Staat hatte andere Prioritäten.

Und so brachten besonders der Zweite Weltkrieg und die ersten Nachkriegsjahre eine Stagnation im deutschen Ellokbau. Besonders in der Schweiz sah das zu jener Zeit anders aus: 1944 nahm die BLS die von SLM und BBC entwickelte Ae 4/4 in Betrieb.



Die Ae 4/4 der BLS war eine laufachslose Ellok, an der sich die DB orientieren konnte. 1944/45 wurden zunächst zwei Exemplare beschafft, bis 1954 folgten sechs weitere. Hier fährt die Ae 4/4 255 im Juni 1956 mit Schnellzug 133 in Kandersteg ein. Foto: Kurt Eckert, Sammlung Eisenbahnstiftung

Sie hatte nur 80 Tonnen Gewicht, aber 4.000 PS Leistung, also 1.000 PS je Radsatz. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h genügte sie voll den an sie gestellten Anforderungen. Zwischen 1946 und 1948 folgte ihr bei der SBB ein leichteres Pendant namens Re 4/4 mit 2.480 PS und 56 Tonnen Gewicht. Doch auch in Frankreich war die Entwicklung der elektrischen Traktion vorangeschritten.



Auch die Re 4/4^I der SBB, die wie auch ihre Nachfolgerin Re 4/4^{II} sogar zu TEE-Ehren kam, steht in der Ahnenreihe der deutschen Einheitslokokfamilie. Vor dem TEE „Rheingold“ verlässt die Re 4/4 10039 der zweiten Bauserie (Baujahr 1950) am 22. Mai 1969 den Bahnhof Basel SBB, um den Zug bis Genf zu befördern. Foto: Joachim Claus, Sammlung Eisenbahnstiftung

Als die junge Bundesbahn sich anschickte, ein Typenprogramm für elektrische Lokomotiven aufzustellen, konnte sie auf das Projekt einer aus der Baureihe E 44 weiterentwickelten E 46 der Reichsbahn aufsetzen, musste aber versuchen, von den Erfahrungen und Errungenschaften des Auslands zu lernen: Es galt hier, international betrachtet, zehn Jahre Entwicklung wieder aufzuholen.

Die ersten Planungen sahen noch vor, dass eine universelle, vierachsige E 46 die leichten Dienste im Personen-, Schnell- und Güterzugverkehr übernimmt und eine schwere, sechsachsige Güterzuglok E 50 langfristig Nachfolger der deutschen Krokodile werden sollte.

Für die E 46 war den entwickelnden Herstellerfirmen ein maximales Gewicht von 82 Tonnen für eine laufachlose Lokomotive vorgegeben worden.

Die Höchstgeschwindigkeit sollte bei 120 km/h liegen, denn die 90 km/h der E 44 schienen auch im laufenden Wiederaufbau auf Dauer nicht ausreichend.



E 41 026 zeigt sich hier bei der Ausfahrt aus Farchant in ihrem Ursprungszustand. Am Haken hat sie einen längeren Zug aus modernen Mitteleinstiegswagen, nur der alte Packwagen hinter der Lok fällt aus der Reihe. Foto: Archiv Petkelis

Noch während der Planung erhöhte die DB die Geschwindigkeit auf 130 km/h und änderte die Projektbezeichnung auf E 10, eine markante Baureihe aus dem Nummernkreis der Schnellzugmaschinen.

Bei sechs Firmen wurden insgesamt vier verschiedene Ausführungen (E 10 001 – 004) zur Erprobung bestellt, eine fünfte (E 10 005) folgte wenig später und war baugleich mit E 10 004. Die DB zog aus den Messfahrten und Erprobungen ihre Rückschlüsse für die Ausstattung der geplanten Serienmaschinen und legte den Standard für ihr Einheitslokomotivprogramm fest. Zu diesem gehörte der neue entwickelte Gummiringfederantrieb.

Von der Universallok zum Knallfrosch

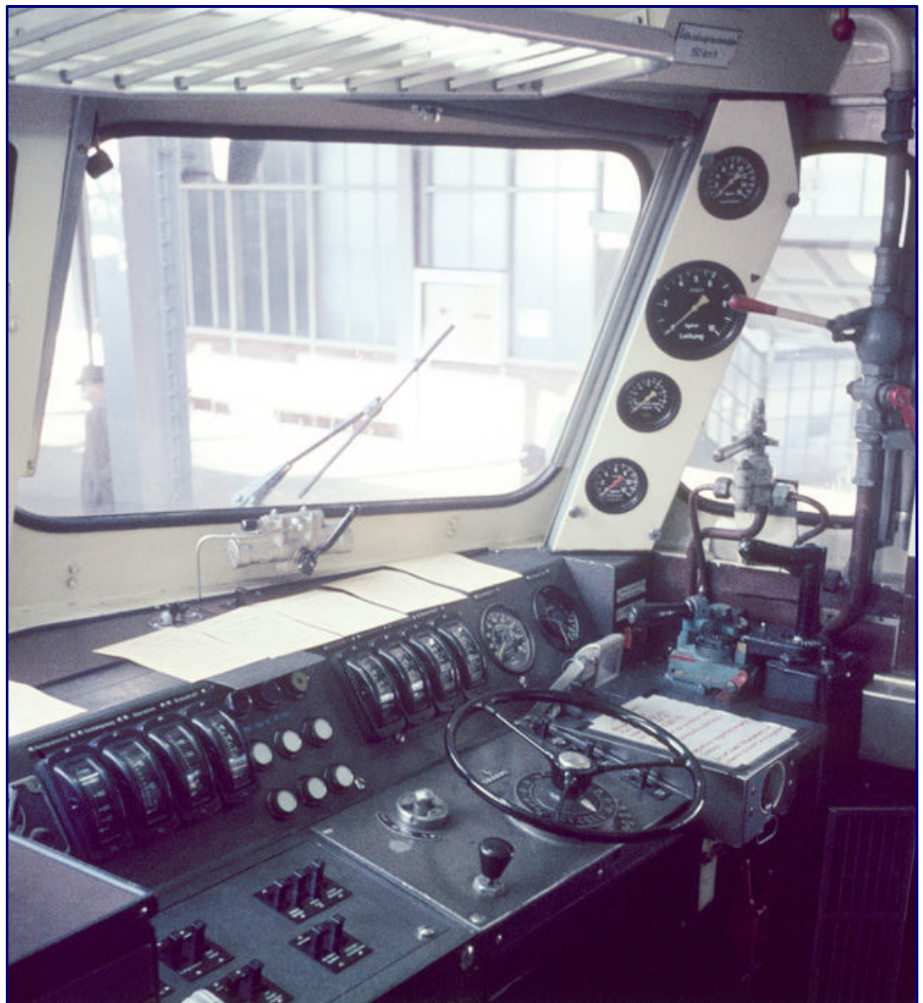
Klar wurde aber auch, dass nicht eine einzige, vierachsige Baureihe alle Anforderungen wirtschaftlich würde erfüllen können. Für einige Aufgaben war die E 10 einfach zu aufwändig und damit zu teuer. So ging aus den fünf Vorserienlokomotiven eine Baureihe E 10 hervor, die nun klar für den Schnellzugdienst (mit dann bis zu 150 km/h) bestimmt war.

Die übrigen Aufgaben sollten die nur in der Übersetzung und der fehlenden Widerstandsbremse abweichende E 40 für den mittelschweren Güterzugdienst und die E 41 für den leichten Dienst auf Neben- und Hauptstrecken übernehmen.

Für diese Baureihe waren eine maximale Achslast von 15 Tonnen und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h festgelegt worden.

Der kleinste und leichteste Typ des elektrischen Typenprogramms sollte Reisezüge mit 500 t Gewicht bei 3 Promille - Steigung mit Höchstgeschwindigkeit befördern, 1.000 t schwere Güterzüge in einer Steigung von 5 Promille immerhin noch mit 65 km/h.

Wegen des Einsatzes vor Wendezügen in Ballungsgebieten, eine wegen der laufenden Elektrifizierungen stetig wichtiger werdende Aufgabe, war auch eine Wendezugsteuerung vorgesehen, die alle 451 gebauten Maschinen dieser Reihe auch erhielten.



Eine wichtige Errungenschaft der Einheitslokomotiven war ihre Bedienung im Sitzen, weshalb auch das Handrad des Fahrstufenschalters waagrecht positioniert war. Der hier gezeigte Führerstand einer „Bügelalte“ der Baureihe E 10 ist im Wesentlichen identisch mit dem der E 41. Foto: Archiv Petkelis

Der geringe Achsdruck ertüchtigte die E 41 auch für einige elektrifizierte Nebenbahnen in Süddeutschland, wo es ja schon vor dem Krieg ein elektrisch betriebenes Netz gegeben hatte. Hier wurde sie zur Nachfolgerin der E 44, gegenüber der sie schneller, leistungsfähiger und zugleich noch leichter war.

Mit ihrer Entwicklung beauftragt wurden BBC (elektrischer Teil) und Henschel (mechanischer Teil). Als einzige Serienlok des Neubauprogramms erhielt sie ein Niederspannungsschaltwerk, wie es auch die E 10 003 erhalten hatte. Bewährt hatte sich dieses prinzipiell bereits in den Baureihen E 16 und E 32.



Als der Fotograf die E 41 035 im Jahre 1957 in Basel Bad Bf fotografiert, zeigt sich die noch fast werksneue Lok noch ohne Verschmutzungen auf dem stahlblauen Lack und ihrem hellen Dach. Gut zu sehen sind die großen, schwarz eingefassten Lampen und die Klarsichtscheiben, die wir auch am Märklin-Modell wiederfinden. Auch die Beschilderung an der Seite entspricht der endgültigen Anordnung, wie sie ebenfalls bei der Miniatur wiedergegeben wurde. Foto: Archiv Petkelis

Dieses war Grund für das typische Knallen des Schaltwerks beim Umschalten der Fahrstufen, das sich vielen Pendlern und Schülern bei ihren täglichen Fahrten ebenso wie das ruckelige Anfahren einprägte: Sie wurde bald als „Schießbude“ oder auch „Springbock“ bekannt.

Am einprägsamsten und verbreitetsten über die lange Einsatzzeit war aber der Spitzname „Knallfrosch“ für die Mehrheit der grün lackierten Maschinen. Als sie ozeanblau-elfenbein gewandet wurde, wurde sie auch als Sektkorken tituliert.

Bemerkenswert ist, dass die Bundesbahn auf Vorserienlokomotiven verzichtete und gleich den Serienbau einleitete. Ihr genügten die Erfahrungen mit den fünf Prototypen der E 10, nur einzelne Komponenten ließ sie noch in der E 44 087^G und im ET 30 erproben. Von letzterem, einem Triebzug mit damals unbekannt hoher Beschleunigung, stammten die weiterentwickelten Fahrmotoren ab.

Gegenüber den Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 10 und der Güterzuglokomotiven der Baureihe E 40 wies die leichte E 41 eine vereinfachte Technik auf. Das sie deshalb gern als Billiglokomotive bezeichnet wurde, tut den Maschinen aber Unrecht.

Grund für ihre Entwicklung war schließlich, dass eine E 10 für dieses Aufgabengebiet übermotorisiert und auch schlicht zu teuer war. Die stets auf Sparsamkeit bedachte Bundesbahn hatte sich bewusst auf eine maßgeschneiderte Maschine festgelegt. Wird ihr Anschaffungspreis auf je einen Kilowatt installierter Leistung heruntergebrochen, braucht sie den Vergleich mit der stärkeren Schwester nicht zu scheuen.

Die erste Einheitslokomotive

Die E 41 001 wurde am 27. Juni 1956 an die DB geliefert, womit diese Baureihe zu ihrer ersten Einheitslokomotive wurde. Bis Februar 1970 folgten ihr noch 450 Schwestern nach, die letzten schon ab Indienststellung als Baureihe 141 bezeichnet. Eine Einsatzzeit von über 40 Jahren und auch einem Altersdurchschnitt nahe dieser Marke spricht für die gute und bewährte Konstruktion.



Als sich 141 004-2 am 15. September 1979 im München dem Fotografen zeigt, hat sie schon einige Änderungen über sich ergehen lassen müssen. Ihre Maschinenraumfenster hatte sie schon früh verloren, längst auch ihren stahlblauen Lack. Das obere Spitzenlicht wurde gegen eine kleinere Einheitslampe getauscht und die durchlaufende Regenrinne wurde durch kurze Gummileisten ersetzt. Foto: Eckerle, Archiv Petkelis

Später kamen Doppeldüsenlüfter mit senkrechten Lamellen zum Einsatz, mit denen der Luftdurchsatz noch mal deutlich gesteigert werden konnte. Es gab sie als in die Rundung eingepasste Teile (Bauart Krapf & Lex) oder später auch aufgesetzte Klatte-Lüfter mit Rahmen.

Schnell eroberten die neuen Lokomotiven den schnellen Nahverkehr in den verschiedenen Ballungsgebieten, kamen aber auch vor leichten Güterzügen zum Einsatz und halfen gerade in den ersten Jahren auch recht häufig im Schnellzugdienst aus.

Deshalb wurden die Betriebsnummern E 41 001 bis 071 auch noch im Stahlblau der F-Züge lackiert, bevor die DB 1958 verfügte, dass diese Farbe den schnellen Elektrolokomotiven mit mehr als 120 km/h Höchstgeschwindigkeit vorbehalten bleiben sollte. Alle weiteren Exemplare bis zur 141 451-5 waren daher schon ab Werk flaschen- bzw. chromoxidgrün gestaltet.

Eine andere Besonderheit betrifft (nach unseren Recherchen) nur die E 41 001 bis E 41 004: Sie hatten bei ihrer Indienststellung noch ein Maschinenraumfenster auf der einen sowie gleich zwei davon auf der anderen Seite.

Das sorgte zwar für mehr Licht im Inneren, aber nicht für einen ausreichend starken Luftdurchsatz zum Kühlen der Aggregate. Daher wurden diese drei Fenster schon nach wenigen Monaten gegen weitere Lüfter getauscht.

Dies waren, wie auch bei den anderen elektrischen Einheitslokomotiven, anfangs Schweigerlüfter mit waagerechten Lamellen zum Einsatz, mit denen der

Im Verlauf der Dienstzeit wurden an den Lokomotiven alte Schweiger- gegen leistungsstärkere Klatter-Lüfter ausgetauscht. Allerdings blieb die DB diesem Vorhaben nicht treu und montierte später auch einzelne Schweiger-Lüfter an den Seiten einiger Exemplare, die dann recht bunt ausgestattet unterwegs waren.

Fünf statt drei Laternen?

Grund für die Abkehr von den großen, unteren Stirnleuchten und Wechsel zu den getrennten DB-Einheitslampen für rotes und weißes Signal waren Schäden durch Vogelschlag, die meist beide Signalisierungen ausfallen ließ.

Mit den getrennten Laternen war der Lokführer häufig in der Lage, durch einen Wechsel der Gläser wieder ein korrektes Signalbild herzustellen.

Ähnlich war dies mit den Lampen der E 41. Wie auch bei E 10 und die E 40 gehörten große Einfachlampen zur Erstausrüstung der älteren Maschinen. Das obere Stirnlicht wurde bald durch ein kleineres ersetzt, während die unteren Laternen ab E 41 121 von getrennten Spitzen- und Schlusslichtern (DB-Einheitslampen) abgelöst wurden.

Auch ältere Maschinen erhielten in den Ausbesserungswerken einen Umbau von drei auf die fünf Stirnlichter. Oft erfolgte dies im Rahmen von Unfallbeseitigungen, weshalb bisweilen Lokomotiven die Werke verließen, die an beiden Enden unterschiedlich ausgestattet waren.



141 027-3 zeigt sich am 10. November 1974 beim Rangieren im Starnberger Flügelbahnhof (München Hbf) noch weitgehend im Ursprungszustand mit umlaufender Regenrinne, Trittrost und Haltestange sowie den ursprünglichen Lampen und Schweigerlüftern. Nur die Beschilderung wurde an das Computerzeitalter angepasst. Die Geräusche ihres Schaltwerks und die chromoxidgrüne Farbe brachten der Baureihe den Spitznamen „Knallfrosch“ ein. Foto: Eckerle, Archiv Petkelis

Weitere markante Unterschiede im Lauf der langen Einsatzzeit waren der Entfall der waagerechten Griffstange vorne und der umlaufenden Regenrinne, die wegen Korrosionsanfälligkeit gegen kurze Gummileisten getauscht wurden. Die letzten fünf Maschinen (141 447-3 bis 141 451-5) erhielten außerdem eine elektrische Nutzbremse, die an anderen Dachaufbauten erkennbar war und sie rund drei Tonnen schwerer machte.

Weiterer Werdegang

Die ersten Einheitslokomotiven der Baureihe E 41 kamen zum Bw München Hbf, wo sie später lange Zeit keine Rolle mehr spielen sollten. Der fortschreitenden Elektrifizierung folgend wurden für viele Neuanlieferungen Frankfurt (Main), Mainz, Köln und Dortmund zur ersten Heimat. Später kamen auch Saarbrücken Hbf, Hannover Hbf oder Hamburg-Eidelstedt hinzu.



141 220-4 vor einem geschobenen Nahverkehrszug aus fünf Silberlingen: Dies war das typische Bild, wie uns die Baureihe 141 im Alltag nahezu bundesweit begegnete. Auch im Vorlaufbetrieb der S-Bahn Rhein-Ruhr war sie so unterwegs, an der Front kenntlich gemacht dann allerdings mit einem S-Bahn-Schild. Foto: Archiv Petkelis

Im Ruhrgebiet wurde sie im S-Bahn-Vorlaufbetrieb herangezogen (mit dem S-Bahn-Symbol auf einer Stirnseite), 141 248-5 wurde 1978 schließlich mit dem Karlsruher Zug, einem Versuchszug für die S-Bahn Rhein-Ruhr auf Basis umgebauter Silberlinge, gekuppelt. Dafür erhielten Lok und Wagen eine Lackierung in Ozeanblau-Elfenbein, bei der die beiden Farben im Vergleich zur Regellackierung aber getauscht waren.

Als weitere Besonderheit blieb in Erinnerung, dass das blaue Farbband über die zum Zug gekuppelte Stirn- und die beiden Längsseiten weitergezogen wurde, während die zugabgewandte Front einen blauen Streifen in Höhe der unteren Stirnlichter trug. Auch das Dach der Lok war ozeanblau lackiert. Letztgenannte Besonderheit besaß auch die 141 378-0 im regulären Ozeanblau-Elfenbein.

Eine größere Karriere im S-Bahn-Dienst sollte die Baureihe 141 später in Nürnberg machen. Als dort 1987 ebenfalls ein solches Netz eröffnet wurde, entschied sich die DB wegen guter Erfahrungen im Ruhrgebiet auch dort für lokbespannte Züge. Wie dort kam es zum Einsatz von x-Wagen, dieses Mal allerdings mit Bespannung durch angepasste Maschinen der Baureihe 141.

weiter auf Seite 30



Zwei Sonderlinge der Baureihe 141 sind hier zu sehen. 141 248-5 erhielt eine an das S-Bahn-Farbschema angelegte Lackierung, bei der die Farben Ozeanblau und Elfenbein gegenüber dem Regelanstrich vertauscht waren. Auf dem oberen Bild ist sie im April 1981 mit dem Karlsruher Zug in Hattingen unterwegs. 141 378-0 (Bild unten) erhielt im Gegensatz zu ihren Schwestern auch ein ozeanblau lackiertes Dach, das ihr gut zu Gesicht stand. Fotos: Archiv Petkelis

Dazu rüstete die Bundesbahn die sieben Exemplare 141 436-6 bis 141 442-4 mit zeitmultiplexer Wendezugsteuerung (ZWS) und Zielfilmkästen aus, während sie das Äußere an das damals neue S-Bahn-Farbschema mit Bauchbinde in RAL 2012 lachsorange und pastellgelbem Absetzstreifen nach RAL 1034 anpasste.



141 141-6 mit zeitmultiplexer Wendezugsteuerung gehörte zu den sieben Maschinen, die für die neue S-Bahn in Nürnberg bestimmt wurden. Hier wartet die Lok mit einem solchen Zug aus x-Wagen als S 1 nach Lauf (links der Pegnitz) am 1. Oktober 1988 in Nürnberg Hbbf auf die Abfahrt. Foto: Archiv Petkelis

Doch dies waren längst noch nicht alle Sonderlackierungen, die an dieser Ellok vollführt wurden. Neben der Baureihe E 10 zog die Bundesbahn auch die E 41 für kleinere Farbexperimente heran. Drei chromoxidgrüne Lokomotiven erhielten zu Versuchszwecken zeitweise eine abweichende Rahmenfarbe: dunkelgrau (E 41 291), hellgrau (E 41 373) und ockergelb (E 41 374).

Hinzu kommen die vielen Regellackierungen, die während der langen Dienstzeit der E 41 / 141 gültig waren. Ihre Vertreterinnen habe sie alle getragen: Stahlblau ab 1956, Flaschengrün ab 1958, Chromoxidgrün ab 1959, Ozeanblau-Elfenbein ab 1975, Orientrot mit weißem Latz ab 1987 und schließlich das ab 1996 gültige Verkehrsrot.

In allen Farben bewährte sie sich in nahezu der gesamten Bundesrepublik. So schaffte sie auf der Ammergau-Bahn die Basis für eine Ausmusterung der Baureihe 169, seinerzeit immerhin schon die mit Abstand dienstältesten Maschinen der DB. Auch zu den Versuchen mit der zur europaweiten Einführung geplanten Mittelpufferkupplung wurde sie herangezogen.

Doch als in den siebziger Jahren zunächst die S-Bahn-Züge der Baureihe 420/421 und wenig später auch die 111 ihren Dienst antraten, schien die Zeit der Baureihe 141 langsam abzulaufen. Doch Totgesagte leben länger, denn dem war längst nicht so!

weiter auf Seite 32



Auf der Ammergau-Bahn schaffte die Baureihe 141 die Basis für die Ausmusterung der Baureihe 169. 141 006-7 (Bild oben) wurde am 20. August 1977 bei Altenau aufgenommen. Foto: Eckerle, Archiv Petkelis

141 005-9 (Bild unten) hat der Fotograf in Nürnberg Hbf am Gleis 2 erwischt. Die Lok war bis 1983 in Nürnberg beheimatet. Foto: Archiv Petkelis

Zwar nahmen Umbeheimatungen zu, die von mangelnder Auslastung oder der Konzentration von Fahrzeugen auf wenige Betriebswerke getrieben waren, doch die Bestände blieben noch lange Zeit stabil. Erst 1987 erfolgten die ersten Ausmusterungen schadhafter Exemplare.

Ein weiteres Arbeitsfeld fanden sie schließlich sogar im Intercity-Dienst. Als die Bundesbahn nach dem Abhängen der Landeshauptstadt Wiesbaden vom IC-Netz mit Protesten und Beschwerden überzogen wurde, reagierte sie mit einer Kurzverbindungen namens Wiesbaden-City als Ersatz.



Die beiden Schwestern 141 015-8 und 141 382-2 erlauben in Nürnberg Hbf einen direkten Vergleich der beiden Gesichter dieser Baureihe. 141 015-8 besitzt Einfachlampen, während 141 382-2 die kleineren DB-Einheitslampen mit getrenntem Stirn- und Schlusslicht zeigt. Beide haben aber schon umfangreiche Modernisierungen über sich ergehen lassen: Davon zeugen die Gummi-Regenleisten und die entfallenen Trittröste samt umlaufender Haltestange. An ihrer Stelle befinden sich nur noch ein kurzes Trittbloch und der senkrechter UIC-Handgriff. Auch die UIC-Steckdose daneben gehörte nicht zum Auslieferungszustand. Foto: Archiv Petkelis

Zum Einsatz kam die Baureihe 141 mit speziell hergerichteten LHB-Nahverkehrswagen, die ursprünglich als Versuchswagen für den S-Bahn-Betrieb beschafft worden waren, dann aber nicht in Serie gingen und sich inzwischen kaum noch sinnvoll einsetzen ließen.

Als das auf der Relation Köln – Gummersbach eingeführte und erprobte City-Bahn-Konzept Erfolg zeigte, folgten weitere Linien, für die weniger aufwändige Umbauten getrieben wurden und deren Wagen auch in der vorgesehenen, neuen Regellackierung verkehrten. Auch hier war die Baureihe 141 zwischen Hamburg und Stade wieder erste Wahl.

Erst mit Gründung der Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 1994 hatte die Nahverkehrslok ihren Zenit überschritten. Nun wurde sie zunehmend von der jungen Baureihe 143 und den gemeinsam von DB und DR beschafften 112 verdrängt. Ebenso wanderte auch die Baureihe 110 zunehmend in den Nahverkehr ab und erhielt Wendezugsteuerungen ausgemusterter 141. Und wie allgemein bekannt, sollte die weitere Zukunft spurtstarken Triebzügen gehören.

weiter auf Seite 34



141 183-4 führt uns am Posten 210 in Rheine die orientrote Farbgebung vor, die 1987 eingeführt worden war. Sie ist mit ihrem Regionalexpress auf der Emslandstrecke in Richtung Emden unterwegs. Foto: Roland Hertwig

Die Braunschweiger 141 336-8 repräsentiert, hier abgestellt in Münster (Westf.) am 9. Februar 2001, den letzten Einsatzzustand ihrer Baureihe bei der Deutschen Bahn AG. Im Dezember 2006 ging auch diese Ära schließlich unwiderruflich zu Ende. Foto: Archiv Petkelis

Trotzdem hielten die letzten „Knallfrösche“, inzwischen sogar noch verkehrsrot lackiert, bis 2006 durch. Doch am 10. Dezember 2006 war auch für die letzten drei Exemplare bei DB Regio Schluss, das Kapitel der Betriebsgeschichte war damit endgültig abgeschlossen.



Das Ende: Eine lange Reihe Lokomotiven der Baureihe 141 wartet nach ihrer Ausmusterung in Opladen auf ihre Verschrottung (Bild oben). Besser hatte es die Schwesterlok 141 006-7 (Bild unten) erwischt. Im Eisenbahnmuseum Dieringhausen waren 2007 deutlich die Spuren einer äußerlichen Aufarbeitung zu sehen. In diesem Rahmen bekam sie auch Maschinenraumfenster eingebaut.

Der Nachwelt sind aber gleich mehrere Maschinen erhalten geblieben, von denen wir einige aufführen möchten: E 41 001 wurde weitgehend in den Zustand ihrer ersten Dienstjahre zurückversetzt und ist, stahlblau lackiert, seit 2001 in Koblenz-Lützel zu besichtigen.



141 228-7 war bis zuletzt in RAL 6020 Chromoxidgrün unterwegs und blieb im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein erhalten. Zum Streckenfest der Kurhessenbahn war sie am 13. Mai 2006 in Korbach zu besichtigen.

141 006-7 wartet im Eisenbahnmuseum Dieringhausen auf bessere Zeiten, während 141 083-6 in ihrer letzten Lackierung (RAL 3020 verkehrsrot) die Besucher empfängt. Die 141 228-7 vertritt als Leihgabe in Darmstadt-Kranichstein ihre Schwestern in chromoxidgrüner Farbgebung.

Technische Informationen zur Baureihe 141:

<http://www.ig-einheitsloks.de/?s=br141>

Gesammelte Lokomotivspitznamen:

<http://www.bahnstatistik.de/Spitznamen.htm>

<http://www.db-loks.de/tfz/spitznamen.html>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Mechanisches Stellwerk

Rollenhalter im Eigenbau

Vor vielen Jahren bot die Firma D. Beier BMT Rollenhalter der Größen I, II, III und IV für die Spurweite Z an. Doch das ist lange her und seitdem dieses Programm eingestellt wurde, klafft eine große Lücke im Markt der Spur Z. Doch unser Leser Wilfried Pflugbeil aus Chemnitz ist patent und wusste sich zu helfen. Und ist selbst bauen nicht eh schöner als kaufen?

Von Wilfried Pflugbeil. Die Zeit der mechanischen Stellwerke ist mit ihren dazugehörigen Außenanlagen auch bei Modellbahnen sehr schön anzuschauen. Spannwerke, Ablenkungskästen und Blechkanäle sind auch in der Spur Z zu haben.

Was wir aber nur selten sehen, sind Seilzugführungen über Rollenhalter (und Druckrollen), wie sie auf offener Strecke verwendet wurden. Wie sich Rollenhalter mit einfachen Mitteln selbst herstellen lassen, möchte ich heute beschreiben.

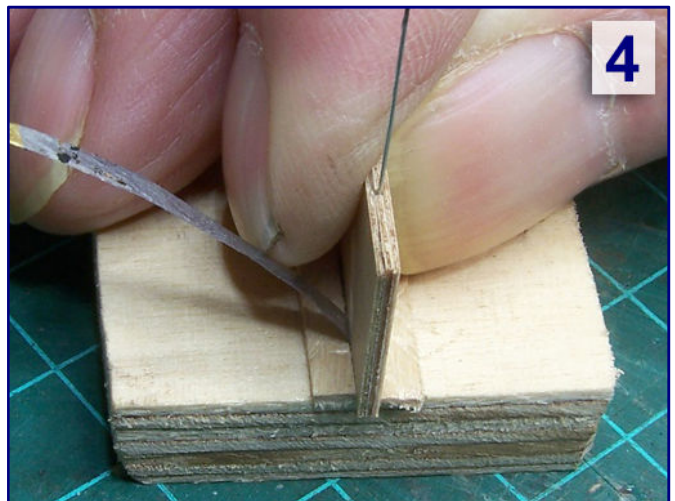
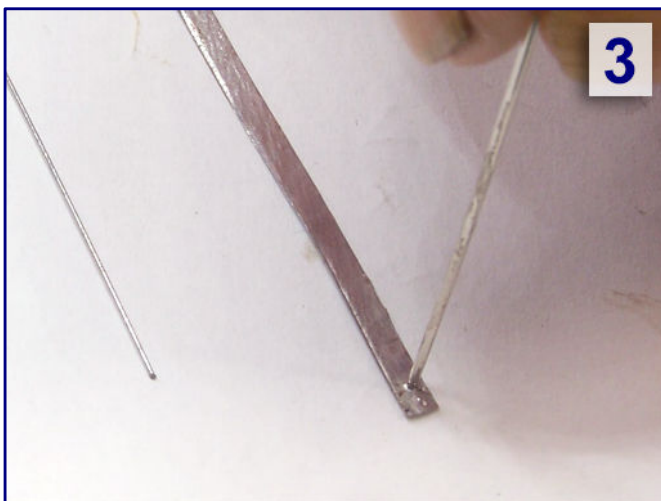
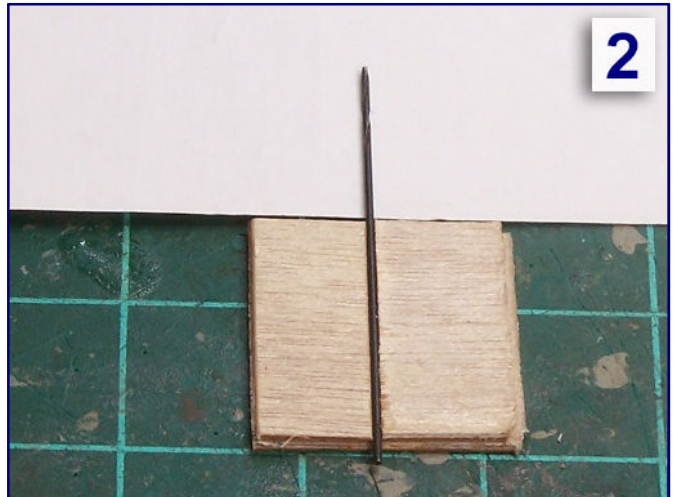
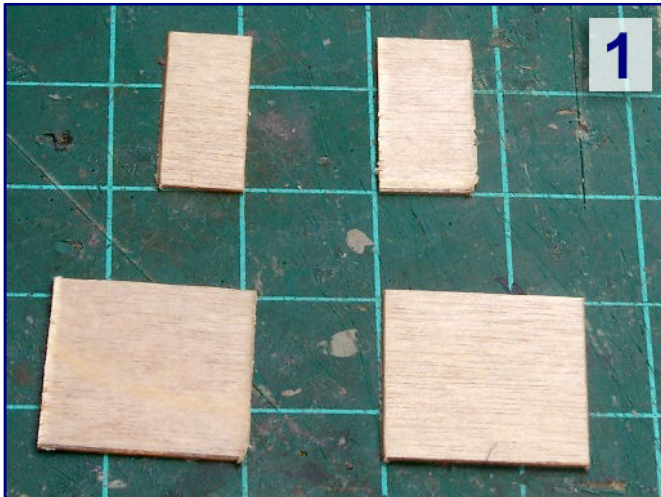


Selten sind auf Spur-Z-Anlagen Teile des mechanischen Stellwerks zu sehen, so wie hier die Seilzugspannwerke, Umlenkkästen und Seilkanäle nahe dem Stellwerk auf der Anlage von Wilfried Pflugbeil.

Zuerst brauchen wir einen Stempel zum Biegen der Abdeckungen. Dieser soll 1,2 mm stark sein und mittig eine Bohrung von 0,4 mm Durchmesser haben. Hierfür habe ich aus 0,4-mm-Sperrholz und mit Hilfe eines 0,4-mm-Bohrers als Abstandhalter für die einzelnen Holzteile den Stempel zusammengeklebt.

Für die Abdeckung habe ich aus Messingblech von 0,05 mm Stärke einen Streifen von 2 mm Breite geschnitten. Für den Mast kommt ein 0,3 mm starker Stahldraht zum Einsatz. Beide Teile werden nun verzinkt und in das Blech mittig mit Hilfe einer Stecknadel ein Loch gedrückt.

Durch den Stempel und das Blech schieben wir nun den Mast und formen das Blech mit den Fingern zu einem U.



Ablauf des Eigenbaus in Teilschritten:

Zunächst wird ein Stempel für das Pressen der definierten Form gebaut. Dieser besteht aus vier Sperrholzteilen (Bild 1) der Stärke 0,4 mm. Dies ist wichtig, damit der Bohrer gleichen Durchmessers nahtlos als Abstandshalter eingelegt werden kann (Bild 2). Das vierte Sperrholzteil wird anschließend oben aufgeleimt und verschließt die Form.

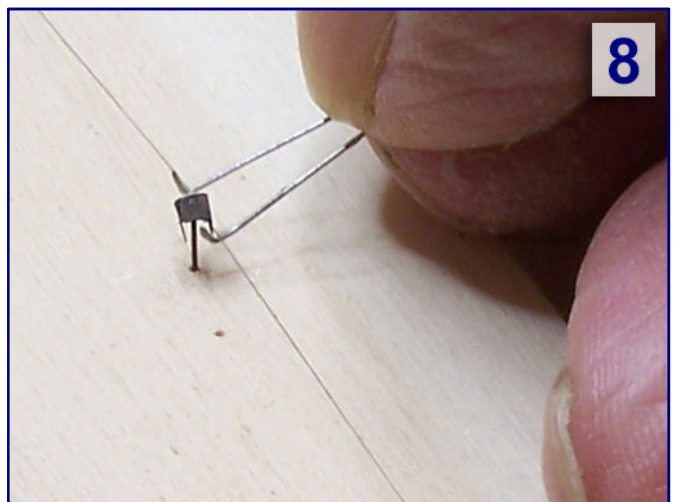
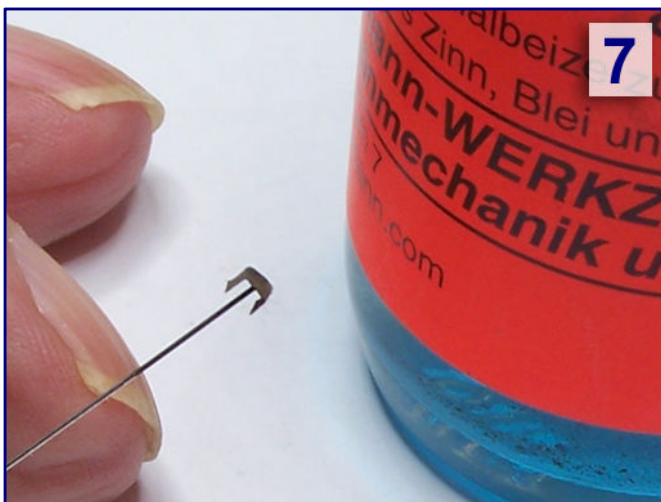
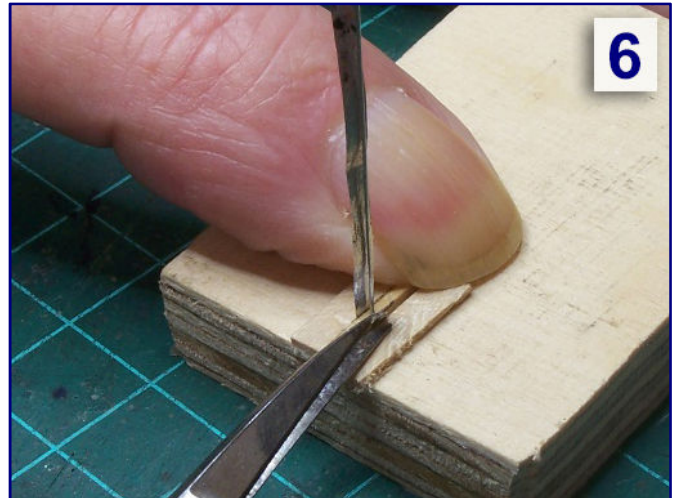
Die Abdeckung entsteht aus 0,05-mm-Messingblech, geschnitten zu einem 2 mm schmalen Streifen. Mit einer Stecknadel wird Loch ins Blech gedrückt, in das ein 0,3-mm-Stahldraht als Mast gesteckt wird. Beide Teile werden anschließend verzinkt (Bild 3). Nun wird der Draht durch den Stempel und das Blech geführt (Bild 4). Die spätere Abdeckung des Rollenhalters lässt sich nun mit den Fingern in der vorbereiteten Form, die als Schablone dient, zum U formen.

Fortsetzung der Bildreihe auf Seite 39

In einem vorbereiteten Stück Sperrholz bringen wir ein Loch mit 0,4 mm Durchmesser an. In dieses wird nun unser Mast gesteckt, bevor wir rechts und links 1 x 2 mm messende Hölzchen als Schablonen aufleimen.

Nun wird der Mast durch den Stempel, das vorbereitete Blech und das Loch im Sperrholz gesteckt. Das Blech wird ausgerichtet und danach mit dem Stempel nach unten gedrückt. Mit wenig Zinn löten wir anschließend den Mast mit der Abdeckung bündig an. Das überschüssige Zinn wird danach abgefeilt.

Das Bauteil stecken wir nun (ohne Stempel) in die Schablone und schneiden das Blech bündig an der Oberkante der Schablone ab. Ein Hölzchen von 1 x 1 mm Größe und mit einem 0,4mm messendem Loch dient dabei als Niederhalter.



Fortsetzung der Bauschrittbilder:

Mit wenig Zinn wird der Mast mit der Abdeckung bündig verlötet und das überschüssige Zinn anschließend abgefeilt (Bild 5). Das fast fertige Bauteil wird jetzt noch einmal ohne den Stempel in die Form gesteckt und oberhalb dieser bündig abgeschnitten (Bild 6). Ein Hölzchen von 1 x 1 mm mit einem 0,4 mm messenden Loch dient dabei als Niederhalter.

Ein Bad im „Zinn- und Bleischwarz“ bringt die gewünschte schwarze Farbe in Form einer Brünierung (Bild 7). Der Mast kann danach auf Maß geschnitten und auf der Anlage eingebaut werden.

Der Faden einer dunklen Damenstrumpfhose bildet die Spannseile nach. Er wird auf beiden Seiten der Seilzugführungen verlegt und an seinem Anfang und Ende befestigt. Mit einem Häkchen lässt er sich dann in der Höhe der Seilzugführungen etwas nach außen ziehen (Bild 8) und nach dem Versehen mit einem Tropfen Kleber unter die Seilzugführungen kleben.

Ein Bad im „Zinn- und Bleischwarz“ von Fohrmann bringt uns jetzt die schwarze Farbe des Vorbilds, ohne Lack auftragen zu müssen.

Nun kann auch der Mast auf Maß geschnitten und eingebaut werden. Der Faden einer dunklen Damenstrumpfhose soll die Spannseile darstellen. Dazu wird er auf beiden Seiten der Seilzugführungen verlegt und am Anfang und Ende befestigt.

Mit einem Häkchen lässt sich der Faden in der Höhe der Seilzugführungen nach außen ziehen, einen Tropfen Kleber anbringen und unter die Seilzugführungen kleben. Das fertige Ergebnis ist dem

Schlussbild zu entnehmen. Ich finde es sehr überzeugend. Wenn Sie meine Meinung teilen, freue ich mich, wenn sie es nachbauen möchten.



Als kleines Detail mit großer Wirkung entpuppen sich die Rollenhalter längst der Hauptstrecke. Und die aufmerksam werdenden Betrachter finden dann auch sehr schnell die Seilzüge, die durch sie hindurchgeführt werden.

Alle Fotos: Wilfried Pflugbeil

.....
: Bauberichte und Projekte von Wilfried Pflugbeil:
: <https://f.z-freunde-international.de>
:
: Aktuelle Bezugsquelle für Zinn- und Bleischwarz:
: <http://www.glas-per-klick.de/glaser-chemie/patina-schwarz.html>
:

Dokumentation einer Baureihe **Der Lebenslauf der E 41**

Exakt fünfzig Jahre waren Maschinen der Baureihe E 41 oder 141, wie sie ab 1968 hieß, im Betriebsdienst der Bundesbahn und Deutschen Bahn vertreten. Sie war allgegenwärtig und bekannt, doch sie stand nur selten im Fokus der Eisenbahnfreunde. Sie war einfach zu unauffällig und doch eine wichtige Stütze des Nahverkehrs. Der EK-Verlag hat ihr schon vor zehn Jahren ein literarisches Denkmal gesetzt, das nach wie vor erhältlich ist.

Roland Hertwig / Werner Streil
Die Baureihe E 41
Entstehung, Technik und Einsatzgeschichte

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2009

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
416 Seiten mit 750 S/W- und 84 Farbbildungen

ISBN 978-3-88255-241-6
Art.-Nr. 241
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Als das vorliegende Buch im EK-Verlag erschien, hatte sich die Baureihe E 41 bereits aus dem aktiven Dienst verabschiedet. Exakt 50 Jahre lang hatte sie zuvor dem Nahverkehr auf elektrifizierten Strecken Westdeutschlands ein Gesicht gegeben.

Verschleiß und das Ablösen durch andere Elektrolokomotiven sowie neu beschaffte Triebzüge führten zu größeren Ausmusterungswellen, bis der „Knallfrosch“ 2006 ganz aus dem Betriebsbestand verschwunden war. Ein literarisches Denkmal hat sich diese einst allgegenwärtige Lok damit sicher verdient, was Verlag und Autoren dazu bewogen haben mag, ihr dieses Portrait zu widmen.

Mit den Autoren Werner Streil (für den technischen Teil) und Roland Hertwig (für Chronologie und Betriebsgeschichte) haben sich zwei äußerst fachkundige Personen ans Werk gemacht. Von ihrem Wissen profitieren folglich auch die Käufer dieses Titels, der umfangreiche Informationen und Eindrücke auch zum vorbildnahen Einsatz der Modelle vermittelt.

Das Buch ist klar strukturiert und beginnt mit einer Einleitung zur Geschichte der elektrischen Drehgestell-Lok bis zur Mehrzweck-Baureihe E 41. Die Technik dieser Konstruktion mit allen wichtigen Merkmalen wird ausführlich auf den folgenden, rund achtzig Seiten beschrieben.

Sehr deutlich wird bis hierher das enorme Fachwissen, mit dem der frühere Bundesbahner Werner Streil zu Werke geht. Leider verliert er nur, wie auch bei einem früher an dieser Stelle vorgestellten Buch, dabei den Leser bisweilen aus den Augen.

Dies äußert sich auch hier wieder durch ein zu weites Ausholen in zeitlichen Kontexten, der allzu deutlichen Fokussierung auf persönlichen Ansichten, wenn sie nicht im Einklang mit denen der früheren



Entscheidungsträger stehen, und einem Festbeißen in einzelne Aspekte. Hier läuft er Gefahr, den Leser zu überfordern und abzuhängen.

Als Beispiel für diese Ansicht möchten wir das Ansetzen bei der Vorgeschichte zur E 41 anführen: Der Autor beginnt sehr ausführlich im Jahre 1907, als über die bayerische EG 4x1/1 entschieden wurde – also fast exakt fünfzig Jahre vor Anlieferung der ersten E 41. Dass die E 44 einen wichtigen Meilenstein darstellt, ist richtig und verständlich, doch auch hier möchten wir den Umfang der Abhandlungen in Frage stellen.

Deutlich besser wird der Lesefluss in den Abschnitten, die Roland Hertwig erarbeitet hat. Er beginnt mit einer Chronologie der Baureihe, die er eng in den Zusammenhang mit den laufenden Elektrifizierungen der Bundesbahn stellt.

Das ist insofern optimal, als dass diese Lok tatsächlich genau davon profitierte, denn längst wurden nicht mehr nur die großen Magistralen mit Fahrdraht versehen. Der Bedarf an einer E 41 entstand genau daraus und auch die anfangs nicht mal zu erahnende, große Stückzahl war deren Folge.

Ausführlich behandelt werden anschließend die letzten Monate der Baureihe 141, die sich stellenweise wie ein „Tod auf Raten“ lesen. Bevor es dann mit den Heimat-Betriebswerken zu einem weiteren Hauptteil des Buches kommt, werden betriebliche Besonderheiten wie die Ammergau-Bahn, die S-Bahnen Rhein-Ruhr und Nürnberg behandelt.

Einen inhaltlichen Ausklang des Titels bieten Blicke in Betriebsbücher, Umlaufpläne, ein Lokführer-Bericht und Lebensläufe aller 451 Maschinen. Eng verbunden mit dem Vorbild ist auch deren Ausbesserung nach festen Instandhaltungsstufen. Deshalb haben sie auch noch Eingang in den Titel gefunden, was ein wenig wie ein (nicht erforderlicher) Lückenfüller wirkt, weil das ja baureihenübergreifend relevant ist.

Ein im Vergleich zur Gesamtseitenzahl kleiner, aber völlig ausreichender Farbbildteil rundet das insgesamt gut gelungene Werk ab. Beziehen wir auch das Buchdeckelfoto mit ein, so sind nahezu alle Zeitabschnitte der Einsatzgeschichte und Betriebszustände der Baureihe E 41 darin abgebildet, inklusive aller Farbgebungen und Sondergestaltungen. Ein Teil davon fällt noch in eine Zeit, als kaum ein Fotograf Farbfilm verwendet hat.

Auch das macht dieses Buch für den Vorbildfreund und Modellbahner so wertvoll. Vergleichbaren fachlichen Tiefgang bieten andere Verlage zudem selten bis gar nicht, weshalb auch an diesem Band wieder kein Weg vorbeiführt.

Erheblichen Anteil am guten Gesamteindruck haben auch die vielen Zeichnungen, Abbildungen und schwarz-weißen Fotos, mit denen die Textaussagen vollständig, aussagekräftig und perfekt dokumentiert werden. Auch sie sind folglich gut ausgewählt und wieder einmal bestens wiedergegeben worden. Und so möchten wir in Summe keine Seite und keine Zeile missen!

Verlagsseiten und Bezug:

<https://www.ekshop.de>

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

Fotoerinnerungen an die Dampfloks Eine längst vergangene Epoche

Wahre Dampffreunde meinen schon fast alle Aufnahmen gesehen haben, die von ihren favorisierten Maschinen gefertigt und jemals veröffentlicht wurden. Doch wie sah die Deutsche Bundesbahn aus dem Blickwinkel Eisenbahnbegeisterter des europäischen Auslands aus? Das führt uns aktuell der Transpress-Verlag vor, wie wir hier aufzeigen möchten. Und so viel dürfen wir schon verraten: Die dort gezeigten Fotos kennen Sie garantiert noch nicht!

Andrew Fox
Dampfloks im Wirtschaftswunderland
Die 50er, 60er und 70er Jahre

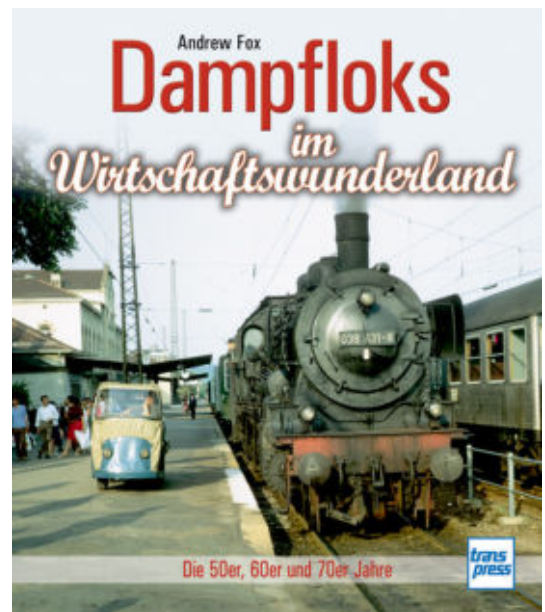
Transpress Verlag
Stuttgart 2018

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
160 Seiten mit 220 Farbaufnahmen

ISBN 978-3-613-71570-7
Titel-Nr. 71570
Preis 29,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Dieses Buch ist eine der großen Entdeckungen des zurückliegenden Jahres. Über vierzig Jahre nach dem Ende der Dampflokezeit bei der DB tauchen immer noch Aufnahmen auf, die deutschen Lesern bislang nicht bekannt waren – und das auch noch durchweg in Farbe!



Längst vergangen sind ja die Zeiten, als die elegante Baureihe 01 in Oberfranken ein letztes Refugium gefunden hatte, Kohle- und Stahlzüge im Ruhrgebiet aber noch wie selbstverständlich mit Dampf befördert wurden. Im Weserbergland erklang ebenso noch täglich der Klang der Baureihe 44 durch die Täler und auch die Emslandstrecke beherrschte noch „König Dampf“.

Doch 1977 war all das unwiderruflich vorbei, in der Bundesrepublik war eine Epoche endgültig zu Ende gegangen. Bevor es so weit war, pilgerten auch viele Dampffreunde aus dem europäischen Ausland an die letzten Stätten des Einsatzes. Der vorliegende Bildband von Andrew Fox fasst viele dieser Impressionen zusammen und würdigt die letzten Jahrzehnte der Dampftraktion in Westdeutschland.

Auch darin liegt eine Besonderheit dieses Buches, denn es sind keineswegs die wenigen Jahre nach 1970 darin wiederzufinden, in denen die Vielfalt und Anzahl der eingesetzten Baureihen schon erheblich geschrumpft war. Anfangs wirkte der Untertitel, der die Fünfziger bis siebziger Jahre in den Fokus rückt, noch sehr übertrieben auf uns.

Es dauerte lange, bis wir beim Blättern auf eine Aufnahme stießen, die vor der Mitte der sechziger Jahre datierte. Da glaubten wir schon, der Buchdeckel habe zu viel versprochen. Doch weit gefehlt, denn es sollte noch einiges kommen, das uns in dieser Hinsicht erfreute.

Und so fanden wir in der Summe einen sehr ausgewogenen Band, der Momente aus drei Jahrzehnten festhielt und konsequent nach Regionen und Themenüberschriften aufgeteilt wiederzugeben wusste. Solche Themen sind die Entwicklungsabschnitte deutscher Dampflokomotiven nach Länderbahn-,

Einheitsbauart und Neubaulok der DB oder auch die Einsätze normal- und schmalspuriger Dampflokomotiven bei Privatbahnen.

Dadurch entsteht eine Fülle, die bewundernswert ist und dieses Buch so einmalig macht, denn kaum jemand schien damals rechts und links der DB sein Filmmaterial zu verbrauchen – noch viel weniger mit damals noch enorm teuren Farbfilmen. Ein bisschen Wehmut kommt auf, wenn das letzte Kapitel ausgemusterte Maschinen zeigt, die den Weg allen alten Eisens gehen müssen. Doch das war spätestens zu ahnen, als uns 10 002 als Heizlok in Ludwigshafen begegnete.

Die Aufnahmen stammen ausnahmslos von englischen Eisenbahnfreunden, die ihr fotografisches Gesamtwerk dem Online Transport Archive übergeben haben, damit es dort für die Nachwelt bewahrt wird – vergleichbar also der deutschen Eisenbahnstiftung.

Insofern erscheint es vielleicht auch nicht verwunderlich, dass es zu diesem Buch auch ein englischsprachiges Original gibt, das im gleichen Jahr unter dem Titel „West German Steam in Colour 1955 – 1975“ bei Unique Books erschien (ISBN 978-0-9957493-3-7).

Gibt es denn auch etwas zu kritisieren? Den Aufnahmen ist das Alter fast durchweg anzusehen, was selbstverständlich am Zelluloid-Material liegt. Dazu gehört, dass die Farbfilme je nach Hersteller einen ihnen typischen Farbstich besaßen. Das hätte sich in der Bildbearbeitung weitgehend nacharbeiten lassen, aber hier sind wir der Auffassung, dass dies der Authentizität der Bilder geschadet hätte.

Bearbeitungswürdig wäre hingegen die knappe Belichtung einiger Aufnahmen gewesen, bei denen gerade im Fahrwerksbereich der fotografierten Dampflokomotiven keine Details auszumachen sind. Bisweilen trifft das auch das direkte Umfeld.

Ein leichtes Aufhellen hätte die Bildwiedergabe hier deutlich verbessert und die betroffenen Motive erheblich ansprechender wirken lassen. Das beweist die vom Verlag eingeräumte Leseprobe im Internet sehr deutlich. Alle übrigen Fotos passen unter diesem Bewertungspunkt hingegen gut.

Mitgegeben werden den Lesern auch stets einige Informationen zu den Bildern wie auch den Strecken, die gerade in einer Bildfolge behandelt werden. Dies ist besonders hervorzuheben, denn gerade die Privatbahnen und auch viele Nebenstrecken der Bundesbahn sind heute längst Geschichte und weitgehend vergessen.

Der vorliegende Titel ist nicht nur eine gewöhnliche Dokumentation, sondern an dieser Stelle auch ein zeitgeschichtliches Zeugnis. Für Zetties besonders wertvoll sind sicher auch viele Aufnahmen, die Fahrzeuge wiedergeben, die ihnen auch als Modelle angeboten wurden oder werden.

Ganz besonders aktuell ist die gerade erst frisch ausgelieferte 064 136-5 von Märklin (siehe Meldungen in dieser Ausgabe), deren Vorlage am 5. August 1970 in Lauda abgelichtet wurde. Ein für viele bis heute merkwürdiges Kuriosum stellte der blaue Ford-Güterwagen dar, den sie 2009 als Insider-Jahreswagen präsentiert bekamen.

Dass es dazu ein Vorbild gibt und wie es genau aussah, ist an zwei Wagen zu sehen, die, hinter einer Güterzuglok der Baureihe 44 auf der – ebenfalls bestens bekannten – Doppelstockbrücke von Bullay fahrend, für die Nachwelt festgehalten wurden.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.transpress.de>
Englische Originalfassung:
<https://www.uniquepublishingservices.com>

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.

Wichtige Ergänzung zu einer FR-Neuheit aus **Trainini®** 2/2019:

Zur ergänzenden Information und bitte um Berücksichtigung: Die vorgestellten Spantenwagen von Freudenreich sind Z-Stammtisch-Wagen Wien. Die Wagen sind eine Neukonstruktion, erstmals mit Fallfenster und passen daher besonders in die Epoche III. Sie ergänzen unseren Halbgepäckwagen des letzten Jahres. Erscheinen werden sie mit zwei Betriebsnummern sowie als Raucher- bzw. Nichtraucherwagen.

Bestellungen über den Stammtisch Wien sind schon möglich (per E-Mail an [Spantenwagen\[at\]gmail.com](mailto:Spantenwagen[at]gmail.com)). Die Auslieferung ist im 2. Quartal 2019 geplant. Ich danke für die Berücksichtigung dieser Info.

Helmut Engelbrecht (Z-Stammtisch Wien), per E-Mail

Begeisterte Reaktionen auf den rosa Geschosszug:

Selten hat ein Artikel unsere Leser so bewegt wie unser Bericht über den Hello-Kitty-Shinkansen 500, der seit einem Dreivierteljahr in Japan unterwegs ist. Auch wenn kein Leserbrief dazu bei uns einging,





Wo er auftaucht, sorgt er für Aufsehen – der Shinkansen 500 in Hello-Kitty-Gestaltung ist einfach aus der Art gefallen. Zeigen können wir nun auch eines der Regionalmotive an den Seitenwänden der Einzelwagen am Beispiel von Fukuoka (Bild unten rechts). Fotos: Raffaele Picollo

erlebten wir bewegte Gespräche, persönliche Rückmeldungen und freuten uns auch über begeisterte Beiträge in Foren – teilweise geprägt von der Überraschung, dass dieser Zug ein reales Vorbild hat.

Auch die West Japan Railways ließ uns über eine europäische Repräsentanz explizit ihre Begeisterung über diesen Artikel zurückmelden.

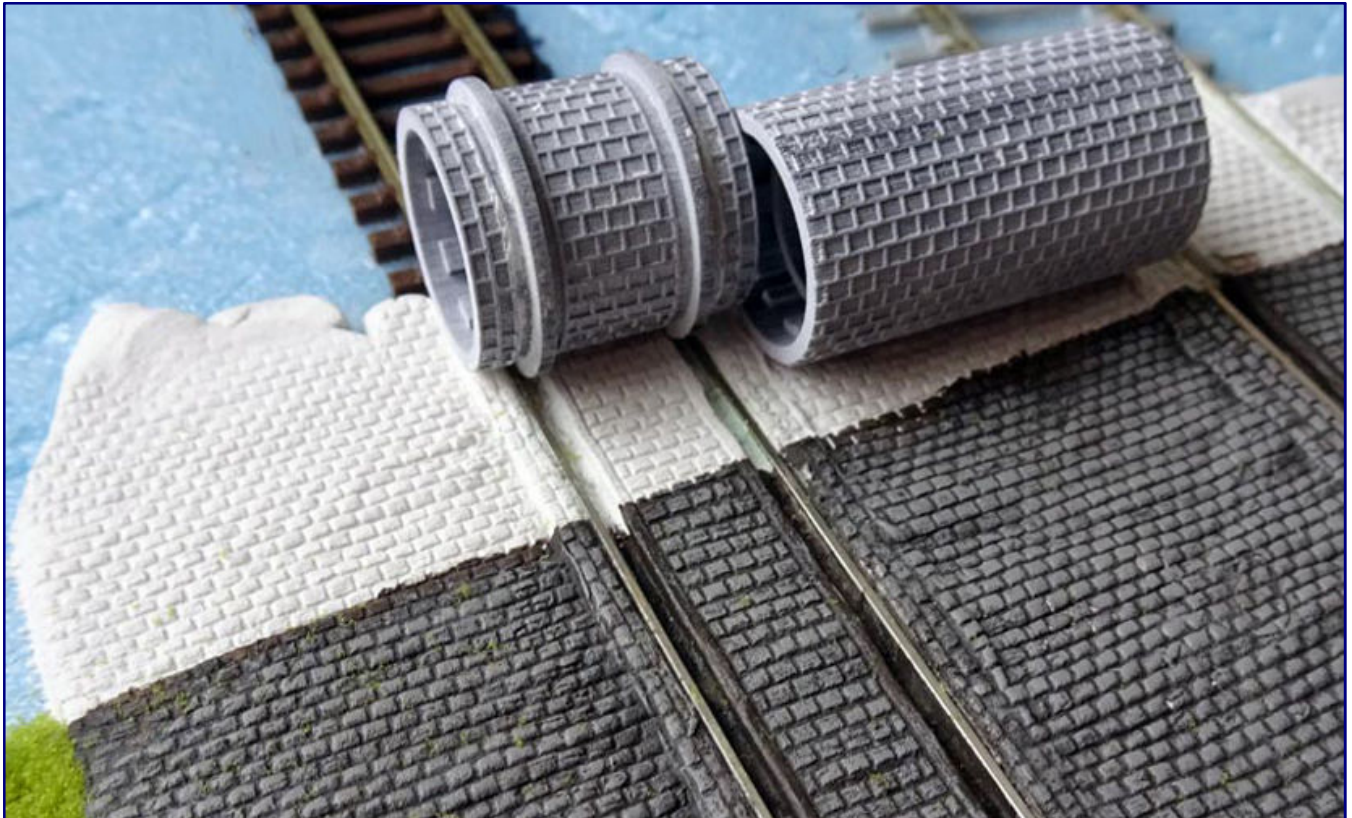
Ähnlich beeindruckt zeigte sich auch unser Leser Raffaele Picollo aus Genua, der uns weitere Aufnahmen dieses Hochgeschwindigkeitszuges zukommen ließ.



Innovatives Werkzeug bei der Modellbahnunion:

Eine pfiffige Innovation präsentiert die Modellbahnunion (<http://www.modellbahnunion.com>) schon kurz nach der Spielwarenmesse. Die Straßenwalze für verschiedene Baugrößen stammt von Railscale, gefertigt wird das Werkzeug aber von DM-Toys in Deutschland.

Für die Spuren Z und H0f gedacht ist eine Zusammenstellung aus einer Walze für Straßen mit 28 mm Breite und einer weiteren für 22 mm mit eingebettetem Gleis von 6,5 mm Spurweite (Art.-Nr. H9535), um beispielsweise eine Straßenbahntrasse oder ein Industriegleis nachzubilden.



Mit den Straßenwalzen von Railscale (Art.-Nr. H9535; Bild oben) lassen sich auch in der Spur Z ansprechende Straßen mit Pflasterung erstellen. Empfohlen als Arbeitsmaterial wird die Modelliermasse von DAS (Bild unten links) in Weiß oder Terrakotta. Fotos: Modellbahnunion

Individuelle Steinpflasterstraßen lassen sich ganz einfach mit diesem Werkzeug erstellen, indem in eine ausgerollte Modelliermasse die Struktur durch Rollen eingepreßt wird. Die Modellbahnunion empfiehlt dafür die lufttrocknende DAS-Modelliermasse, die in Weiß (150 / 500 / 1.000 g) oder Terrakotta (500 / 1.000 g) ebenfalls dort erhältlich ist.

Da es zwischen den Spuren H0f und Z außer der Spurweite nichts Verbindendes gibt, ist die Größe der auf der Walze eingepreßten Pflastersteine noch wichtig: Diese ist mit ca. 0,9 x 1,2 mm optisch gut zum Maßstab 1:220 passend gewählt.

Folgende MTL-Modelle treffen derzeit ein:

Bei Micro-Trains wird bereits der zweite Waggon der Farm-to-table-Serie ausgeliefert. Der braune 40-Fuß-Kühlwagen mit Holzwänden (Art.-Nr. 518 00 720) hat gelbe Seitenwände und wirbt für die Produkte der Firma Joan of Arc.

Die beiden gedeckten Wagen mit Schiebetüren der CSX sind deutlich modernerer Konstruktion (510 00 431 / -432) und im Vorbild 50 Fuß lang. Markant sind die außen sichtbaren Kastenstreben. Ohne Laufstege auf dem Dach waren sie in dieser blauen Lackierung und mit gelben Anschriften um 2010 im Einsatz.

Die gelben 70-Fuß-Tragwagen der TTX sind mit zwei verschiedenen Betriebsnummern im Programm (540 00 013 / -014) und liefen zuvor unter dem Namen Trailer Train, bevor sich die Gesellschaft 1991 umbenannte. Erhältlich ist von diesem Wagentyp auch eine Ausführung ohne Lackierung und Beschriftung (540 00 000) für eigene Gestaltungen.



Der gedeckte Waggon von Railbox (Art.-Nr. 510 44 017) ist beidseitig unterschiedlich gestaltet. Während die eine Seite ganzflächig mit einem Portrait des Schriftstellers Edgar Allan Poe besprüht wurde, zeigt die Gegenseite Betriebsspuren und verschiedene Graffitis. Fotos: Micro-Trains

Auch in der Reihe patiniert ausgelieferter Modelle gibt es ein sehr ansprechend gestaltetes Exemplar in den jüngsten Auslieferungen: Der gedeckte 50-Fuß-Wagen „Edgar Allan Poe“ von Railbox (510 44 017) ist technisch mit dem zuvor schon erwähnten CSX-Wagen identisch, aber beidseitig unterschiedlich gestaltet.

Die eine Seite zeigt die reguläre, aber vom Betrieb gezeichnete Bahnlackierung, verschmiert von verschiedenen Graffitis, während das Dach nur rostige Betriebsspuren zeigt. Die andere Längsseite ist ganzflächig besprüht worden und zeigt zwischen zwei Krähen das Portrait des berühmten Schriftstellers.

Erworben werden können Micro-Trains-Produkte in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Neuheit schon lieferbar:

Bernd Heißwolf (<http://www.modellbahn.heisswolf.net>) meldet bereits die Lieferfähigkeit des neuen Fahrreglers GFR1500 für den analogen Betrieb von Glockenankermotoren. Vorgestellt hatten wir ihn erst im letzten Monat im Rahmen unserer Messeberichtserstattung.

Maximale Ausgangsspannung und das Verhalten der Kurzschlussüberwachung sind per Konfiguration einstellbar, während ein Übertemperaturschutz und die Lüftersteuerung für sicheren Betrieb sorgen.

Der Fahrregler besteht aus einem handlichen Bedien- und einem Leistungsteil, das mit oder ohne Gehäuse erhältlich ist. Als Zubehör werden noch ein Bedienteilhalter, Verlängerungsleitungen und ein Sicherheitstransformator angeboten.

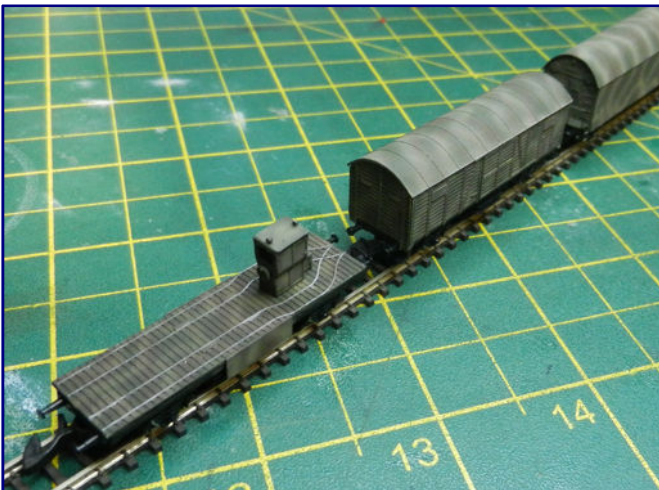


Verbandsauszeichnung für Noch:

Der Spielwarenverband „Idee + Spiel“ hat den Wangener Zubehörhersteller Noch am 2. Februar 2019 auf der Spielwarenmesse ausgezeichnet.

Geehrt wurden die fachhandelsfreundliche Internet-Bestellplattform, das Sponsoring für „25 Jahre Eurotrain“, das aktive Durchführen von Modellbau-Seminaren und die sehr gute Umsatzentwicklung in 2018.

Sebastian Topp (Noch-Geschäftsführer), Jürgen Leiter (Noch-Verkaufsleiter) und Andreas Schäfer (Geschäftsführer Idee+Spiel). Foto: Noch



Aufnahmen der einzelnen Wagen aus dem Geschützzug des Eisenbahngeschützes K 5. Foto: Z-Panzer, Andrew Hart

Bilder der Neuheit von Z-Panzer:

Leider zu spät kamen die Bilder von Andrew Hart (Z-Panzer), um den kompletten Geschützzug aus seiner Fertigung noch im Heft zeigen zu können. Inzwischen liegen uns die Aufnahmen aber vor (siehe Seite 49) und so möchten wir die in Tarnfarben gestaltete Einheit um das Eisenbahngeschütz K 5, geführt von der Wehrmachtsdiesellok WR 360 C 14, an dieser Stelle nachträglich vorstellen.

Lahnsteiner Modellbahntage 2019:

Kaum hatten sämtliche Karnevalisten ihre Kostüme verpackt, öffnete die Oberlahnsteiner Stadthalle ihre Pforten, um zum 17. Mal eine Modellbahn-Ausstellung zu präsentieren, welche mittlerweile in ganz Europa einen sehr hohen Bekanntheitsgrad genießt.

Der internationale Mix von Exponaten bestätigte dies wiederholt und ergab einen Blick auf alternative Möglichkeiten der Gestaltung einer Modellbahnanlage preis. Aktuell waren wieder Anlagen aus Publikationen verschiedener Fachzeitschriften angekündigt und konnten nun vor Ort betrachtet werden.

Zudem organisiert der MEC Lahnstein um Gerhard Lehmkuhler jedes Jahr an dieser Stelle die größte Börse für Modellbahnen und Zubehör in ganz Rheinland-Pfalz. Die immer wieder hohen Besucherzahlen bestätigen das Konzept.



Das maritime Betriebsdiorama „Marienfeld“ von Dietmar Allekotte war einer der Höhepunkte der Lahnsteiner Modellbahntage 2019.

Bei den ausgestellten Anlagen stach natürlich ein Exponat heraus. Der Lokomotiv-Prüfstand „Rimkov“ von Rik Martens im Maßstab 1:32 zog die Besucher mit Licht und Geräuschen regelrecht an. Wer mehr über den Modellrollenprüfstand wissen möchte, dem sei dieses Video empfohlen:

<https://www.youtube.com/watch?v=210xRoUz6k>

Weitere hervorragende Anlagen, wie das „Saufbähnchen“ mit dem Bahnhof Mühlheim in H0 von Rainer Frank und die 1:87 Küstenanlage „De Kempen“ der Modelspoorgroep Valkenswaard aus den Niederlanden beeindruckten uns.



Mittlerweile sind auch vermehrt Redakteure aus verschiedenen Modellbahnmagazinen als „einfache“ Modellbahner auf den Ausstellungen. In diesem Jahr war es mit Martin Knaden ein recht bekanntes Gesicht, zumal er den Posten des Chefredakteurs der Miba bekleidet.



Lokomotiv-Prüfstand „Rimkov“ (Seite 51) von Rik Martens und der „Laufstall für die Tssd“ (Bild oben) von Martin Knaden vertreten die großen Spuren. Dirk Kuhlmann hatte sich unter anderem auf die Spur H0e verlegt und zeigte den „Durlesbacher Weg“ (Bild unten).

Natürlich war auch der Maßstab 1:220 gut vertreten. Im Erdgeschoss stand Birgit Foken-Brock von Trafofuchs mit ihrer Anlage und hatte eine große Auswahl von Modell-Figuren zum Verkauf mitgebracht. Auch in den Spuren H0 und 0 gab es dort Produkte. Oft war der Stand regelrecht überfüllt, dies freut uns!

Im Foyer des Theatersaals stand unser Redakteur Dirk Kuhlmann mit zwei Dioramen („Contra Costa“ & „Le viaduc sur la vallée“) in Spur Z und dem „Durlsbacher Weg“ in H0e. Seine mittlerweile recht selten gewordenen Auftritte sind jetzt schon „kleine Ereignisse“, da der „verrückte Hund“ immer wieder eine Innovation oder andere Wege im Landschaftsbau für unsere Spurweite präsentiert.



Dieses FREMO-Arrangement von Patrick Bopp nach US-amerikanischen Motiven in der Baugröße H0 war ebenfalls in Lahnstein zu sehen.

In vielen Gesprächen mit dem Publikum erklärte er den grundlegenden „modernen“ Landschaftsbau und die allgemeine Gestaltung. Unterstützt wurde er zeitweise von dem bekannten Miba-Autor Bruno Kaiser.

Premiere feierte Dietmar Allekotte mit seinem maritimen „Marienfeld“. Der kleine Guckkasten, natürlich auf eine ordentliche Sichthöhe gebracht, begeisterte die Besucher und ein Blitzlichtgewitter jagte das Nächste. Er ist auf dem richtigen Weg, um unsere Spurweite in Europa würdig zu vertreten.

Die Szenerie wirkt absolut stimmig und lädt regelrecht zum gedanklichen Spaziergang im Hafenbereich ein. Wir werden demnächst ausführlicher über das „Marienfeld“ in **Trainini®** berichten, da dieses Betriebsdiorama auch auf der Intermodellbau in Dortmund gezeigt wird.

Neuheiten von American Z Line:

Die im Rahmen unserer Messeberichtserstattung vorgestellten, leichten Reisezugwagen folgen im März in einer weiteren Variante. Bedacht wird nun die Southern Pacific, die unlackierte und daher metallisch glänzende Wagen hatte, die einen markanten roten Streifen mit weißem Firmenschriftzug oberhalb des Fensterbands besaßen.

Angeboten werden von diesem Waggontyp 4-4-2- (Art.-Nrn. 73004-1 bis -3), 6-6-4-Schlafwagen (73104-1 / -2), Speisewagen (73504-1 / -2), Gepäckwagen (73604-1 / -2), Sitz- (73704-1 / -2) und Kanzelwagen (73804-1 / -2) mit jeweils unterschiedlichen Betriebsnummern.

Die gedeckten und 40 Fuß langen AAR-Güterwagen sind diesen Monat für die Nickel Plate Road unterwegs und einzeln (904310-1), als Doppel- (904380-1) und Viererpackung (914310-1) zu beziehen.

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

Die laufenden Märklin-Auslieferungen:

Bei den Händlern angekommen sind die Güterwagen der Packung „DRG-Flüssigkeitstransport“ (Art.-Nr. 82318). Enthalten sind in dieser Epoche-II-Zusammenstellung zwei Säuretopfwagen und ein ebenfalls zweiachsiger Kesselwagen der Austauschbauart. Alle drei Modelle tragen ein Bremserhaus.

Ebenso ausgeliefert worden ist die Tenderdampflok der Baureihe 064 der Deutschen Bundesbahn (88742) mit Glockenankermotor. Das erste Modell der universell einsetzbaren Lok für Nebenstrecken der Epoche IV besitzt wie schon seine Vorgänger geschweißte Wasserkästen und keine Indusi-Ausrüstung. Die Fahreigenschaften haben mit dem Umstellen auf den neuen Antrieb enorm hinzugewonnen.



Mit Glockenankermotor, aber unverändert ohne Scheibeneinsätzen in den Führerstandsseitenfenstern hat Märklin jetzt die Epoche-IV-Ausführung des Bubikopfes als Baureihe 064 der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 88742) ausgeliefert.

Schade ist, dass die Seitenfenster ab Werk unverändert nicht mit Scheibeneinsätzen versehen sind. Abhilfe schaffen lässt sich hier glücklicherweise mit Zurüstteilen von Ratimo. Die Rauchkammerstütze ist erstmals rot gespritzt worden, weil viele Vorbildmaschinen in ihren Dienstjahren unterhalb der Rauchkammer sehr großzügig mit roter Farbe versehen waren.

Wer es ganz exakt haben möchte, der sollte noch die Tritte der seitlichen Aufstiege und den mittigen zur Rauchkammer schwarz absetzen, sowie die Laufflächen des kurzen Umlaufs schwarz lackieren, bis nur noch eine rote Seitenkante übrigbleibt.

Die Museumsdampflokomotive 80 030 (88001) besitzt ein schweres Messing-Gehäuse. Ihr Vorbild stammt aus dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen und trug dort über viele Jahre einen Fotografieranstrich mit Reichsbahnanschriften, den Märklin ins Modell umgesetzt hat.



Sieht aus wie Epoche II, ist es aber nicht: 80 030 (88001) ist Teil der Museumslokreihe und gibt äußerlich den letzten Betriebszustand bei der RAG wieder. Lackiert hatte sie die DGEG als Betreiber des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen aber im Fotografieranstrich.

Die Lok spiegelt in ihrer technischen Ausstattung die letzte Einsatzzeit bei der Ruhrkohle AG (RAG) wider, zu denen die geschweißten Wasserkästen und die Lichtmaschine links neben dem Schlot gehören – auch das entspricht der Museumsvorlage. Nur optisch gehört sie mit der Farbgebung und dem Zweilichtspitzensignal in die Epoche II.

Anleitungsfilm der Zubehörfirma Noch:

Am 22. Februar hat Noch ein Anleitungsvideo ins Netz gestellt, dass binnen kurzer Zeit schon 31.000 Aufrufe zählen durfte. In knapp 35 Minuten Laufzeit präsentiert der Zubehörhersteller darin den Bau einer Modellbahnanlage mit Noch-Produkten und -Neuheiten.

Vorführobjekt ist die aktuelle Messeanlage, die sich in diesem Jahr bei vielen Gelegenheiten besichtigen lassen wird. Erstmals gezeigt wurde sie auf der Spielwarenmesse 2019 in Nürnberg. Kostenlos angesehen werden kann der Film unter <https://youtu.be/LzJ75hW8OCQ>. Wer keinen der zukünftigen Filme verpassen möchte, kann dort auch gleich den Noch-Kanal abonnieren.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Thomas Wycislo

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

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

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

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

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

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

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

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