

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



70 Jahre Fernschnellzug

Wirkungsvolle Modellaufnahmen
Digital zum Klangwunder

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

als die Neuheiten 2021 bekannt waren und wir im Februar in der Redaktion einen weiteren Jahrgang zu planen begannen, da stolperte ich über ein besonderes Thema.

Mit dem 50-jährigen Jubiläum des Intercitys fiel mein Blick auch auf seinen Vorgänger – den genau zwanzig Jahre älteren Fernschnellzug. 2011 hatten wir ihm einen Artikel gewidmet, der seine Geschichte aufarbeitete und Modellvorschläge vorstellte.



Holger Späing
Chefredakteur

Bis zu jenem Juni war keine unserer Ausgaben erfolgreicher und wir freuten uns über einen kräftigen Leserzuwachs. Im sechsten Jahr von **Trainini®** war das kein Alltagserlebnis mehr. Ging es einst stetig und schnell bergauf, hatten wir doch längst einen treuen Leserstamm aufgebaut und zugleich eine beachtenswerte Marktdurchdringung erreicht.

Nicht vergessen haben wir seitdem, wie sehr wir den Nerv wohl aller Modellbahner getroffen hatten. Und so konnten und durften wir an diesem Jubiläum doch auch nicht schweigend vorbeigehen.

Das Ergebnis unserer Ideen liegt nun vor Ihnen: Mit gleich drei Artikeln und zwei zum Thema passenden Büchern sind die blauen F-Züge heute unser eindeutiger Themenschwerpunkt. Wir verfolgen dank Oliver Strüber die Geschichte eines prominenten Vertreters, der seinem Ursprung in einem D-Zug hatte, als F-Zug international bekannt aufstieg, um dann zum TEE und später zum IC und EC zu werden.

Neue Zugvorschläge haben wir erarbeitet und dafür ein passendes Lokmodell umgebaut. Getreu dem Motto „Gutes noch besser machen“ haben wir Märklins V 200 dafür auserkoren. Ein Triebzug der Bauart Hamburg musste da deutlich weniger über sich ergehen lassen und wurde dennoch zu einem Supermodell. Wie das von statten ging? Lassen Sie sich einfach überraschen!

Ein zweibändiges Lokportrait der Baureihe 103 bildet den bereits erwähnten, ersten Literaturtipp. Auch für den F-Zug entwickelt, schlägt sie zugleich eine Brücke zum Intercity. Ähnlich erfolgreich war auf den Straßen der Mercedes-Benz W123, zu dem wir auch ein Buch rezensieren. Vielleicht folgen ihr ja bald zeitgemäße Modelle im Maßstab 1:220?

Und selbst das Flugzeug als weiteren Konkurrenten der Fernzüge haben wir in dieser Ausgabe unterbringen können. Besonders stolz sind wir aber, dass wir unser Jahresschwerpunktthema fortsetzen können. Heute stellt sich mit Trafofuchs der bedeutendste Figurenhersteller der Spurweite Z vor, dem das Hochwasser vor einigen Wochen übel mitgespielt hat.

Was habe ich jetzt noch vergessen? Ach ja, mit Tipps und Anleitung zur Bildbearbeitung schließen wir eine kleine Reihe zur Modellfotografie ab, dazu gibt es wieder Leserbriefe sowie aktuelle Meldungen in Hülle und Fülle.

Da bleibt mir nur noch, im Namen der gesamten Redaktion viel Freude beim Lesen und natürlich Gesundheit zu wünschen. Achten Sie auf sich!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Fliegen zum Taxipreis	4
70 Jahre blaue F-Züge.....	10

Vorbild

Helvetia - die Schweiz im Namen	28
---------------------------------------	----

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Digital auf Höhe der Zeit	44
Bilder aufbereiten und optimieren.....	56

Literatur

Verkaufswunder aus Sindelfingen	63
Paradepferd der Bundesbahn.....	65

Aktuelles

Trafofuchs - Neues aus dem Fuchsbau	67
Zetties und Trainini im Dialog.....	76

Impressum	92
-----------------	----

Wir danken Birgit Foken-Brock für ihren Gastbeitrag sowie der Eisenbahnstiftung für historische Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 3. September 2021

Titelbild:

Der FT 43 „Roland“ mit VT 08 514 an der Spitze hat auf seinem Weg von Basel SBB nach Bremen soeben den Bahnhof Werdersheim erreicht. Besonders sehenswert machen dieses Modell die Zurüstungen und Nacharbeiten an der Scharfenbergkupplung.

Fokker 100 der HLX

Fliegen zum Taxipreis

Ein Werbespruch, der noch lange in Erinnerung bleiben wird, und dazu ein besonders markanter Markenauftritt auf den eingesetzten Flugzeugen machten Hapag-Lloyd Express unsterblich. Billigflieger wie HLX haben der Bahn einst übel zugesetzt und die Frage aufgeworfen, warum umweltfreundliches Reisen so viel teurer ist. In einem solchen Kontext hat sicher auch die nun vorgestellte Maschine ihre Berechtigung und einen verdienten Platz in der Modellgeschichte.

Wenn wir heute bereits zum dritten Mal innerhalb eines Jahrgangs ein Flugzeugmodell vorstellen, dann folgt dies nicht unseren ursprünglichen redaktionellen Planungen für 2021. Immerhin haben wir nun aber ein Modell vorliegen, das nicht durch Lieferterminverschiebungen in diesen Jahrgang gerutscht ist.

Wir fanden es wegen seiner Farbgebung besonders spannend. Vielen Leserinnen und Lesern wird die Fluggesellschaft Hapag-Lloyd Express (HLX) noch bestens bekannt sein und eigene Erinnerungen wecken.

Deshalb sind wir sicher, dass diese Umsetzung viele Interessenten ansprechen wird, ob sie nun einen Einsatz auf oder über der Anlage planen, ein separates Diorama bauen möchten oder ob das Modell nur Sammlerleidenschaft weckt. Auf jeden Fall gehört es in den Zeitraum des Übergangs zwischen den Epochen V und VI.



Die Fokker 100 mit der Registration D-AGPN ist Herpas Vorlage und wurde hier in Stuttgart am 6. Mai 2006 in Diensten der Hapag-Lloyd Express abgelichtet. Foto: Julian Herzog (CC-BY-SA-3.0-migrated)

Werfen wir zunächst einen kurzen Rückblick auf die Geschichte der HLX: 2002 in Hannover, dem Firmensitz des Urlaubskonzerns TUI, gegründet, war Hapag-Lloyd Express der einzige Nicht-Ferienflieger in der Allianz TUI Airlines.

Der Markteintritt erfolgte nur zwei Monate nach dem direkten Wettbewerber Germanwings, der damaligen Billigflug-Tochter von Eurowings (und später Lufthansa), ebenfalls am Flughafen Köln/Bonn als Basis. Weitere Basen neben Hannover wurden Leipzig und Stuttgart.

Linienflüge veranstaltete sie aber auch von anderen deutschen Flughäfen, insgesamt standen 40 innerdeutsche und europäische Ziele im Flugplan. Und obwohl es anfangs weniger waren als beim direkten Wettbewerber, erreichte sie innerhalb nur weniger Monate höhere Markenbekanntheit und -beliebtheit.

Grund dafür war die markante, gelbe Lackierung mit schwarz-weißen Karos im Stil der New Yorker Taxis. Mit dieser Gestaltung einher ging das einprägsame Werbemotto „Fliegen zum Taxipreis“. Dafür erhielt die Fluggesellschaft gleich die Effizienz-Auszeichnung „Effie“ in Deutschland und Europa. Die Sitzplatzauslastung der HLX – nur das Kürzel war die längste Zeit auch groß an den Maschinen angeschrieben – war stets sehr hoch und betrug zuletzt im Sommer 2006 etwa 79,5 %.

Doch bereits am 15. Januar 2007 wurde Hapag-Lloyd Express mit der Schwestermarke Hapagfly (vormals Hapag-Lloyd Flug) zur gemeinsamen Dachmarke TUfly verschmolzen, was das Ende des eigenen Flugbetriebs und dieser Marke wurde.



Aus einer ähnlichen Perspektive wie die Vorbildaufnahme auf Seite 4 wurde dieses Foto gefertigt. Es belegt die korrekte Umsetzung durch Herpa und offenbart nur einen Unterschied bei der ebenso belegten Nasenfarbe.

Die Flottenpolitik

Unter eigener Marke nutzte Hapag-Lloyd Express Flugzeuge der Konzern-Schwester Hapag-Lloyd Flug und der Charterfluggesellschaft Germania. Dabei kamen vor allem Boeing 737, aber auch zwei Fokker 100 zum Einsatz.

Die von Herpa aufgegriffene Vorlage ist ein Exemplar, das mit Baunummer 11333 ursprünglich von Wardair Canada bestellt, aber nicht abgenommen worden war (Erstflug am 11. März 1991). So wurde sie stattdessen unter der Registration N881US am 2. April 1991 an US Air ausgeliefert. Diese



Der Blick von hinten ermöglicht einen Blick auf die feinen Teile des Fahrwerks und das im T-Leitwerk eingesetzte Klarsichtteil. Auch farblich sind alle Details korrekt wiedergegeben worden.

Gesellschaft benannte sich 1997 in US Airways um, von der sie dann nach den Terroranschlägen des 11. September 2001 außer Dienst gestellt und in der Mojave geparkt wurde.

Am 30. April 2003 erwarb die Pembroke Capital Aircraft (Shannon) Ltd. das Flugzeug und verleaste es am 30. Juli 2003 mit der deutschen Registration D-AGPN an die Fluggesellschaft Germania. Dort wurde es bei der kurzlebigen Tochter Germania Express (Gexx) eingesetzt, bevor es im März 2005 an Hapag-Lloyd Express untervermietet und von Stuttgart aus eingesetzt wurde.



Die Seitenansicht offenbart den besten Blick auf das markante Erscheinungsbild im Stile eines New Yorker Taxis, das HLX zusammen mit dem passenden Werbemotto unvergessen machte.

Doch bereits im November 2006 wurde dieses Flugzeug wieder retourniert. Mutmaßlich waren die Verantwortlichen beim Mieter mit den Vertragskonditionen nicht zufrieden, hatten dann aber offenbar keine Chance, diese zu ihren Gunsten anpassen zu lassen.

Über eine vierjährige Zwischenstation in Mexiko gelangte das Vorbildflugzeug dann 2010 nach Australien, wo die F100 noch heute sehr geschätzt ist. Dort fliegt sie mit der Kennung VH-FZI bei Virgin Australia Regional Airlines immer noch.

Das Herpa-Modell

Wie auch der Abgleich mit Vorbildaufnahmen belegt, ist das Flugzeug hinsichtlich der Proportionen und seines Erscheinungsbilds gut getroffen worden. Auf einigen Fotografien, darunter die von uns gezeigte, trägt die Vorlage mit der Registration D-AGPN eine komplett weiße Nase.

Dies war aber allenfalls zeitweise so, denn die Belege für die gelb-weiße Gestaltung des Modells scheinen zu überwiegen. Einen Fehler hat Herpa an dieser Stelle jedenfalls nicht gemacht. Die markante Lackierung mit dem Taxi-Karo-Muster ist ebenso gut wiedergegeben worden und so prägt sich das kräftige Gelb auch bei der Miniatur gleich ein.



In der Sicht von vorne fällt der Blick auf die durch Aufdrucke abgesetzte Nase und auf die Schaufelräder der Turbinen am Heck. Auch feine Details wie die Scheibenwischer an den Fenstern der Pilotenkanzel wurden nicht vergessen.

Sie ist sicher auch eines der schlagkräftigen Argumente für die Wahl dieser Umsetzung, wenn ein Flughafenabschnitt auf der eigenen Anlage besetzt werden soll: Kaum eine andere Gestaltung zieht dermaßen die Aufmerksamkeit auf sich wie sie. So verleiht sie dem Modellflughafen auf der nach Gegenwartsmotiven gestalteten Anlage die gebührende Wahrnehmung.

Für die Fokker 100 an sich spricht auch ihre geringe Größe, die noch unter dem Muster der Boeing 737 liegt, die in gleicher Farbgebung ebenso denkbar wäre, unseres Wissens zumindest bei Herpa aber noch nicht realisiert wurde. Die Maßangaben und Umrechnungen zum Modell sind dem Informationskästchen zu entnehmen.

Maße und Daten zur Fokker 100

	<u>Vorbild</u>	<u>1:200</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge	35.310 mm	176,6 mm	160,5 mm	173,6 mm
Spannweite	28.080 mm	140,4 mm	127,6 mm	140,0 mm
Höhe	8.600 mm	43,0 mm	39,1 mm	45,2 mm
Startgewicht	44,45 t	---	---	223 g
Reisegeschwindigkeit	755 km/h			
Reichweite	4.300 km			
Passagierzahl	109 - 122			
Erstflug	30. November 1986			
Antrieb	2 x Rolls-Royce Tay Mk. 650-15			
Schub	2 x 68 kN			

Auch mit der Detaillierung sind wir zufrieden. Der Rumpf und die Tragflächen sind in schwerem Metallguss umgesetzt, womit die Miniatur sich auch als sehr standfest erweist.

Am hinteren Ende des Seitenleitwerks ist ein Klarsichtteil eingesetzt worden, auch Antennen auf und unterhalb der Kabine sind als separate Ansetzteile ausgeführt worden.

Das Fahrwerk und seine geöffneten Klappen sind fein ausgeführt, gut detailliert und mit drehbaren Rädern versehen. Diese

wurden sogar mit echten Gummireifen beschuht. Selbst der Blick in die beiden seitlich am Rumpf angebrachten Triebwerke erlaubt, trotz der geringen Größe, die Sicht auf Turbinenschaufelräder und hinten auf die Auslässe.

Für Modellbahner ohne Flugzeugmodellerfahrungen eher ungewohnt sind die Fensterwiedergaben per Tampondruck in Grau. Dies folgt wohl aus der Tatsache, dass eine Durchsicht hier kaum möglich wäre und der Aufwand, welcher für einen Hohlkörper mit zusätzlichen Glaseinsätzen erforderlich wäre, wirtschaftlich nicht darstellbar wäre. Zu bedenken ist auch immer, dass nur dieser Umsetzungsweg ein leichtes Anpassen an unterschiedliche Kabinenversionen erlaubt.



Auch von der linken Seite macht die D-AGPN eine gute Figur. Zu diesem Gesamtbild tragen auch die vielen kleinen Aufschriften bei, die am Bug, auf den Einstiegstüren, der Bugradklappe und über den Notausstiegen im Tampondruck angebracht worden sind.

Viele weitere Details sind ebenfalls per Tampondruck wiedergegeben. Dazu gehören beispielsweise die Einstiegstür, Notausstiege, Frachtluken und sogar die winzigen Scheibenwischer an den Cockpit-Fenstern. Das beweist, wie exakt und umfänglich Herpa heute Modelle im Maßstab 1:200 gestaltet.

Auch die Anschriften sind in gleicher Feinheit und Präzision aufgedruckt worden. Fehlende Merkmale haben wir nicht finden können. Zum korrekt gelb-weiß gestalteten Bug, dessen Nase mit feinsten Druckstreifen ebenso hervorgehoben wurde, hatten wir uns ja schon geäußert.



Eingesetzt auf einem Flughafenabschnitt am Anlagenrand, wird garantiert kein Blick die Fokker 100 der Hapag-Lloyd Express verfehlen. Die auffallend gelbe Farbe und nicht minder attraktive Gestaltung sind dafür immer ein Garant.

In Summe ist auch diese Umsetzung wieder ein gelungenes Modell für alle diejenigen, die einen Flughafenabschnitt gestalten oder sich nur ein kleines und zu ihrer Modellbahn passendes Andenken an eine Städtereise gönnen möchten. Um auch die einst typischen Konkurrenzszene zweier konkurrierender Fluggesellschaften darstellen zu können, fehlt jetzt nur noch ein Airbus A319 von Germanwings (in alter Gestaltung) im Herpa-Programm.

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

Die IC-Vorläufer der DB

70 Jahre blaue F-Züge

Vor siebzig Jahren rief die Bundesbahn ihr Netz blauer Fernschnellzüge ins Leben. Zwanzig Jahre prägten sie danach den hochwertigen Fernverkehr und traten der Konkurrenz durch Flugzeug und Automobil entgegen. 1971, also vor nun auch schon 50 Jahren, kam ihre Ablösung in Form des neuen Intercitys. Wir nutzen das runde Jubiläum für einige neue Modellideen und etwas Marktübersicht.

Zu den Fernschnellzügen der Deutschen Bundesbahn scheinen Modellbahner eine besonders enge Verbindung zu haben. Das kann insofern nicht verwundern, als dass sie kleine Farbtupfer auf jede Anlage der Epoche III bringen. Außerdem waren sie schon als Vorbilder modellbahngerecht kurz. Mit ihnen lässt sich spurweitenübergreifend der hochwertige Fernverkehr auf heimische Gleise holen.

So waren und sind die F-Züge auch für uns ein großer Erfolg: Vor fast exakt zehn Jahren haben wir in **Trainini®** 6/2011 die Geschichte dieses Zugsystems und der eingesetzten Fahrzeuge sehr ausführlich beleuchtet und Zugbildungsvorschläge geliefert. Diese Geschichte führte zu einem sprunghaften Leserzuwachs und darf als bis dahin mit großem Abstand erfolgreichste Ausgabe in die **Trainini®**-Geschichte eingehen.



20 Jahre lang prägten die leichten F-Züge ab 1951 den hochwertigen Reiseverkehr der Bundesbahn. Dies ist Grund genug, ihnen auch auf der Modellbahn eine angemessene Rolle zuzugestehen.

Während die Vorbildhistorie längst abgeschlossen und heftübergreifend wohl auch auserzählt ist, hat sich für die Spurweite Z im Bereich der Modelle in den letzten zehn Jahren doch einiges getan. Mit dem im September anstehenden und von uns dann punktgenau aufzugreifenden Jubiläum des Intercitys schien es uns an der Zeit, die F-Züge im Modell noch ein Mal genauer unter die Lupe zu nehmen.

Wir schauen zurück, welche Neuheiten in dieser Zeit erschienen sind und wie deren Einsatz als F-Zug-Bestandteil aussehen kann. Beginnen möchten wir aber mit der Lok, die wohl wie keine andere für das Wirtschaftswunder und mit ihm auch für die große Zeit der Fernschnellzüge steht: die V 200⁰.

Um ihrer Beliebtheit und Vorbildbedeutung gerecht zu werden, mochten wir nicht einfach auf das Märklin-Modell zurückgreifen und haben nach zusätzlichen Superungsmöglichkeiten gesucht. Bearbeitet haben wir zudem nicht einfach ein nagelneues Modell, sondern stattdessen eine „Resteverwertung“ betrieben. Das Ergebnis entschädigt für alle Mühen.

V 200 007 auserwählt

Zu unserem Umbau inspiriert hat uns ein Vorschlag von Jens Wimmel (Zettzeit) aus dem Jahr 2015. Er hatte seinerzeit eine eigene Maschinenraumnachbildung entworfen, die erheblich realistischer als der zu helle werksseitige Druck erscheint.

Zudem hatte er – zumindest ansatzweise – auch eine zusätzliche Optikverbesserung an seinem Modell betrieben, die wir 2007 an einem Modell der Baureihe 221 (V 200¹) auch schon mal erprobt hatten. So fanden wir hier auch in der frühen Phase der Umsetzung Hilfe und fruchtbaren Austausch mit und durch Jens, wofür ihm an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön gebührt.



Die Vorbildwahl fiel auf V 200 007, die über viele Jahre beim Verein „Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck“ (HEL) betriebsfähig unterhalten wurde und hier am 15. September 1990 mit einem Sonderzug den Bahnhof Berlin-Zoologischer Garten verlässt. Foto: Norman Kühnemann, Eisenbahnstiftung

Jetzt musste nur noch ein geeignetes Basismodell her. In der Restekiste befand sich noch das beschädigte Fahrwerk einer Baureihe 221 (Art.-Nr. 8820), das sein Gehäuse bereits für ein früheres Projekt gespendet hatte. Durch einen Sturz hatte es Schäden an einem Drehgestellrahmen und konnte einseitig keine Systemkupplung mehr aufnehmen.

Zum Projektstart vor einigen Jahren gab es übrigens noch keine purpurrote V 200⁰ im Einzelverkauf, was unseren Plan zusätzlich erschwert hatte. Wer unseren Vorschlag nachbauen möchte, ist da inzwischen besser „gesegnet“ und kann sich dadurch auch noch einige der durchzuführenden Arbeitsschritte sparen.

Das für unseren Umbau erforderliche Gehäuse ließ sich seinerzeit nur über den Gebrauchtmarkt beschaffen, wenn wir eine Insider-Zugpackung „Nahverkehr“ (81175) erworben hätten. Für die darin enthaltenen Personenwagen hatten wir da aber keinerlei Bedarf.



Orientiert haben wir uns wegen der ursprünglichen Zierlinienzusammenführung, die auch das Basismodell besitzt, am Ablieferungszustand von V 200 007. Diesen zeigt sie auch hier 1966 im Fährbahnhof Puttgarden. Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens (Eisenbahnstiftung)

Glücklich zurückgreifen konnten wir dann aber auf das Gehäuse der V 200 020, die Märklin für die Zugpackung „Blauer Enzian“ (81176), ebenfalls ein Insider-Club-Produkt, produziert hat. Just zum Zeitpunkt eines Besuchs im Werk Győr hatten erste Probespritzungen, -lackierungen und -drucke stattgefunden, um die Werkzeuge und ihre Einstellungen zu testen, bevor die Serie dort anläuft.

Diese ersten Muster werden im Nachgang entsorgt und gelangen nicht in den Umlauf, zumal sie meist noch Fehler aufweisen, die auf diesem Wege ja entdeckt und dann abgestellt werden sollen. Häufig ist auch die Farbhaftung auf ihnen auch eingeschränkt, vermutlich weil an diesen Vorserienmustern auch nicht alle Oberflächenaufbereitungen erfolgen.

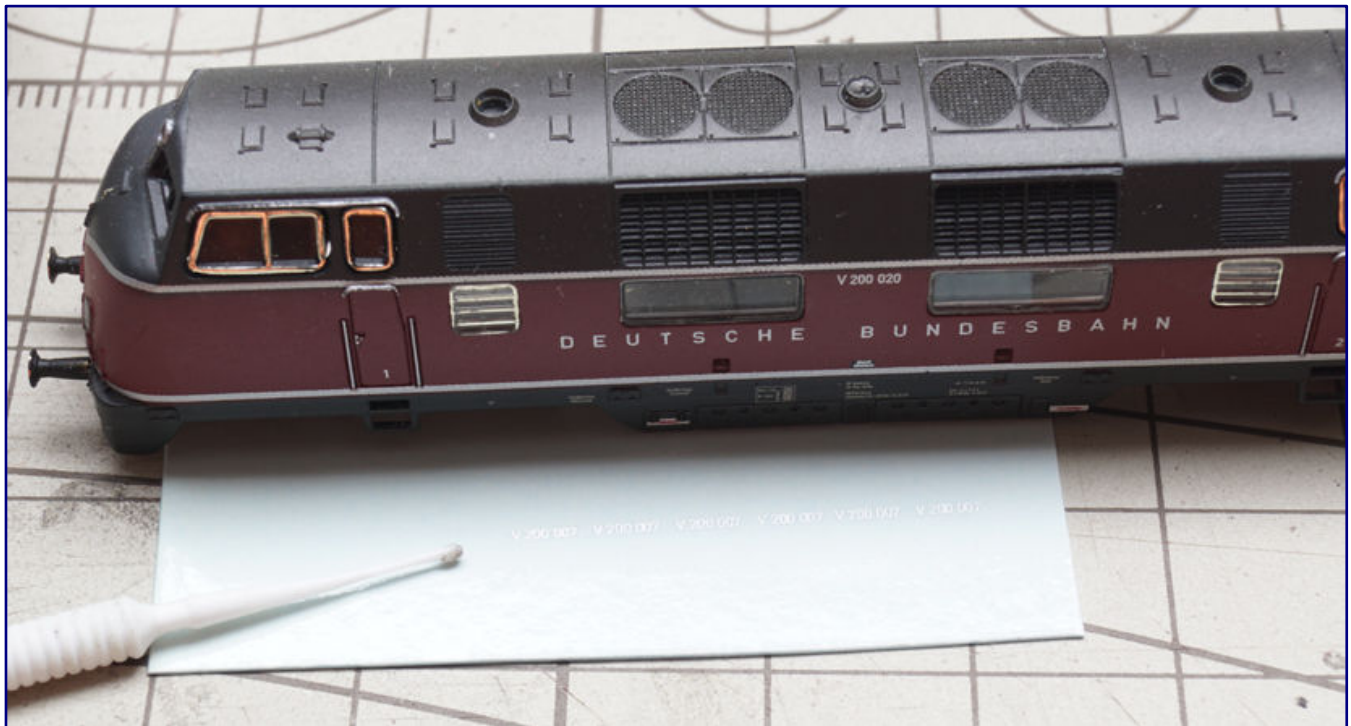
Mit Erlaubnis der Geschäftsführung durften wir ein solches Spritzmuster samt Maschinenraumfenstern ausnahmsweise mitnehmen, um dieses Projekt angehen zu können. So ist die daraus entstandene Lok zugleich eine schöne Erinnerung an diesen Werksbesuch und wir möchten auch hierfür ein Dankeschön aussprechen. Der Lack schien perfekt und zeigte in diesem Fall eine gute Haftung.

Jetzt konnte es mit dem Vorhaben also endlich losgehen und es galt nur noch, eine neue Betriebsnummer für unsere „neue“ Lok zu finden. Die Wahl fiel hier nach kurzem Überlegen aus zwei Gründen auf die V

200 007: Das Basismodell bildet eine Maschine aus dem ersten Baulos der MaK ab, die vom Schrittzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ auf den Längsseiten und einem breiter wirkenden „V“ auf den Stirnseiten geprägt waren.

Zum selben Baulos gehört auch unsere Vorlage, die der Betriebsnummer folgend die zweite Serienlok der Baureihe V 200⁰ darstellt. Ein zweites Argument war, dass das Vorbild dieser Lok museal und lange Zeit auch betriebsfähig erhalten blieb. Obwohl sie in den Jahren ihrer zweiten Karriere nicht immer die ursprüngliche Zierlinienführung trug, kann das Modell vorbildgetreu bis weit in die Gegenwartszeit eingesetzt werden.

Erforderlich zum Umbeschriften war eine vierfache Ausfertigung der neuen Betriebsnummer in silberfarbenem Druck, den nicht alle Anschriftenanbieter leisten können. In unserem Fall konnte Jens Wimmel mit seinem damaligen Drucker noch aushelfen, zumal er auch selbst die korrekte Anschriftenhöhe vom Modell abnehmen konnte.



Jens Wimmel half uns bei den neuen Anschriften, die sich hier noch auf dem Trägerpapier vor dem Gehäuse befinden und auf ihren Einsatz warten.

Los ging es mit dem Vervollständigen des Gehäuses, denn es fehlten noch die Führerstandsfenster. Sie sind mit denen der Baureihe-221-Modelle (V 200¹) identisch und lassen sich gebraucht recht einfach auftreiben. Die Seite Ersatzteile-1zu220 von Axel Reimann ist für solche Dinge immer eine wahre Fundgrube.

Ein weiteres Fehlteil, das in zweifacher Ausfertigung erforderlich war, ist die Beleuchtungseinheit (Teilenummer E161319) aus LED-Leiterplatte und angestecktem Lichtleiter, die zum Start unseres Projekts bei Märklin verfügbar war. Sie kam auch schon bei unserem V-188-Bau zum Einsatz (siehe **Trainini®** 6/2021), die V 200 007 diente sogar als zeitlich vorher angegangenes Versuchsobjekt.

Denn ganz so einfach würde der Einbau in diesem Fall nicht werden. Immerhin kombinierten wir hier ein aktuelles Gehäuse mit warmweiß-rottem LED-Lichtwechsel und ein altes Fahrwerk mit Dreipolmotor und Glühlampenbeleuchtung. Auf die Idee zum Lösen gehen wir gleich noch ein, sobald wir chronologisch an diesem Bauschritt ankommen.

Gesichtswechsel der Lok

Zunächst standen ja die optischen Verbesserungen am Gehäuse an. Der bullige und kräftige Ausdruck der V 200 in beiden Bauausführungen resultierte sehr stark aus der weit nach unten reichenden Frontschürze. Diese konnte Märklin nur seitlich andeuten, weil sie an der Front den Systemkupplungen und ihrer Bewegungsfreiheit im Wege wäre.

Unser Ziel war es, sie einseitig zu schließen und dem Modell damit eine feste Fahrrichtung im Zugverband zu geben. Deshalb störte es auch nicht, dass ein Drehgestell durch Sturz seine Kupplungsführung verloren hatte. Dieses Malheur legte lediglich die Seite fest, die verschlossen würde – die Führerstandseite 2.

Der Ausschnitt an der Front wurde mit einem Stück weißen Vierkantprofil verschlossen, das mit geeignetem Klebstoff aus dem Uhu-Programm dauerhaft fixiert wurde. Nach dem Aushärten wurde der Übergang zwischen dem Einsetzteil und der Schürzenandeutung verschliffen und hinterließ keine Lücken mehr.



Die serienmäßigen Puffer wurden gegen gedrehte Teile von FR Freudenreich Feinwerktechnik getauscht, die Schürze auf Führerstandseite 2 darüber hinaus noch mit einem Polystyrol-Profil verschlossen.

An der Innenseite des Fahrwerks setzte hingegen der Fräser an. Hier wurde das Material verjüngt, bis das schadhafte Drehgestell ohne anzustoßen sicher seine Drehbewegungen ausführen konnte. Der Ersatz der zu kleinen Märklin-Puffer durch größenrichtige Exemplare mit gewölbtem (rechte Seite) und flachem Pufferteller (linke Seite) erfolgte mit Tauschteilen von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Als Klebstoff kam wieder Uhu Alleskleber Super Strong & Safe (inzwischen „Stark & Sicher“) zum Einsatz, der als Kombinationsklebstoff aus Alleskleber und Cyanacrylat (Sekundenkleber) immer wieder hervorragende Dienste leistet und vor allem auch dauerhafte Erfolge zeigt. Auch bei den noch zu montierenden Ansatzteilen wird er erste Wahl sein.

Doch vorher mussten noch Grundierung und Lackierung der Schürze erfolgen. Ihr Zielfarbtone war RAL 7021 schwarzgrau, dessen Lack Oesling Modellbau beisteuert. Im ersten Schritt gab es allerdings eine



Mit dem Auftrag des Tampondruckentferners machten die alten Anschriften schnell Platz für die neue Betriebsnummer V 200 007. Sie ließen sich dann leicht abwischen.

tiefschwarze Grundierung des Schürzeneinsatzes und der neuen Puffer mit PUR-Grundierung von Badger.

Wenn die Haftung auf dem Messing stimmt, brauchen die Puffer keine weitere Farbbehandlung. Die Schürze war aber in diesem Schritt fertig zu lackieren, denn sie wird im Anschluss ja noch zugerüstet und ist dann nicht mehr vollständig zugänglich.

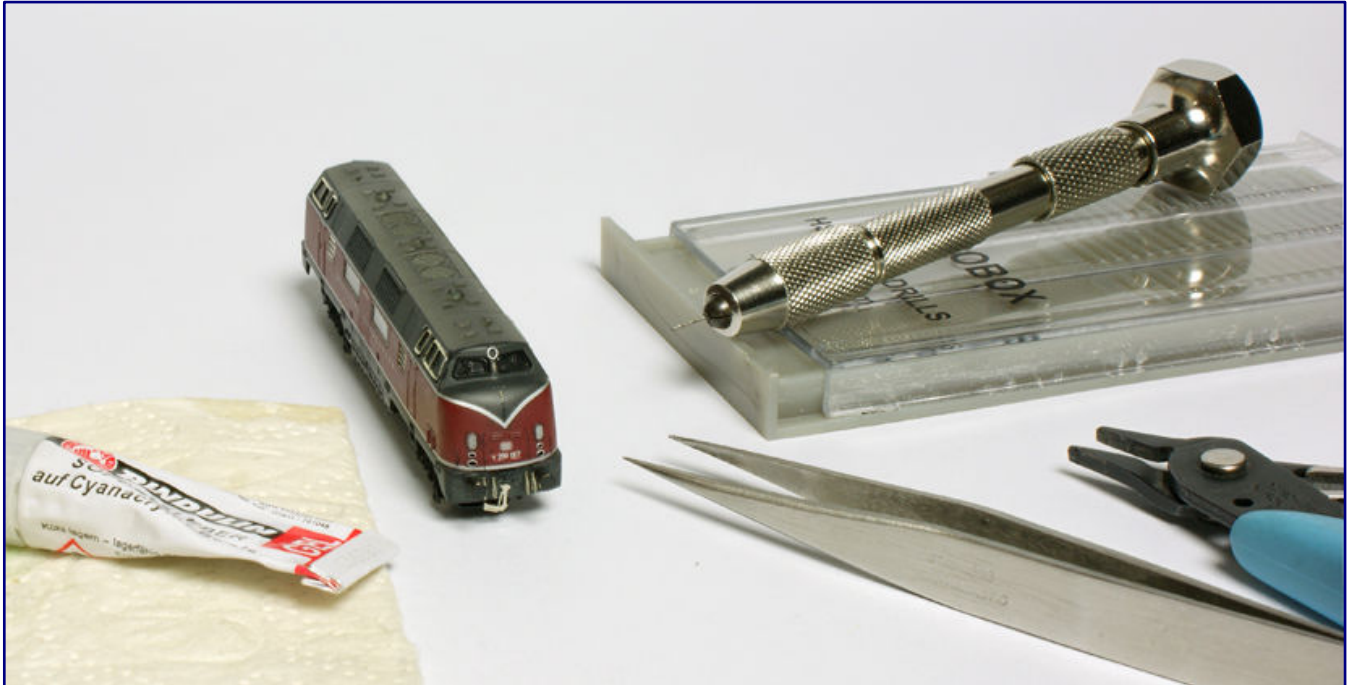
Mit erfolgtem Trocknen haben wir aber einen anderen Arbeitsschritt vorgezogen, nämlich den Ersatz der Betriebsnummer. Die alte Nummer haben wir mit dem (Leider nicht mehr erhältlichen) Tampondruckentferner von Prehm-Modellbau gelöst, wobei uns eine feine Mikrobürste aus dem Bereich der Dentaltechnik geholfen hat.

Vorsicht war geboten, dass nicht versehentlich auch benachbarte Anschriften mitentfernt oder beschädigt würden! Nach dem Verfliegen dieses Stoffs erfolgte der passgenaue Zuschnitt der silberfarbenen, neuen Nummer und das Aufbringen an allen vier Seiten. Auch hier sollten Trockenzeiten eingehalten werden, sonst verrutschen Schiebebilder, die plötzlich unten oder in der Vertikalen liegen und noch nicht voll haften!

Der letzte Arbeitsschritt war das Versiegeln der getrockneten Anschriften. Das war nicht nur zu deren Schutz wichtig, sondern auch zum Angleichen des Glanzgrads der bearbeiteten Stellen an die übrige Lackierung. Bergswerk bietet hier fein abgestufte Klarlacke an, unter denen sich garantiert der passende findet, ansonsten ließen sie sich auch miteinander mischen und individuell einstellen.

Nach dem Trocknen des Schutzlacks kamen dann folgende Teile aus dem Sortiment von KoMi-Miniaturen zum Einsatz: ein Heizschlauch für Dampfheizungen (ZW 7) unterhalb der angedeuteten Hakenkupplung und vier Bremsluftschläuche in der Ausführung „durch Pufferbohle“ (ZW 10) zwischen Kupplung und Puffern.

Es waren vier Exemplare, weil die V 200⁰ wendezugfähig war, was zusätzliche Einsatzoptionen für das Modell eröffnet. Eingeklebt werden sie mit Sekundenklebe-Gel von Bindulin in winzige Bohrungen von Hand, die mit dem Stiftenklöbchen (170522) und dem fein abgestuften Bohrersatz (170523) von Faller eingebracht wurden.



Mit Zurüstteilen von KoMi-Miniaturen ließ sich die Pufferbohle an der geschlossenen Schürzenseite entsprechend der wendezugfähigen Vorbildvorlage vervollständigen.

Nun sind wir an der Stelle angekommen, an der es um die Technik gehen würde. Beim alten Fahrwerk wurde noch eine Stecksockellampe zwischen Chassis und Leiterplatte angeklemt, die heutigen Ausführungen leiten stattdessen Strom über einen Federkontakt im Dach zur mit dem Gehäuse verbundenen Licht-Leiterplatte. Auch diese Federkontakte waren im Gehäuse nicht montiert, hätten uns aber auch nichts genutzt.

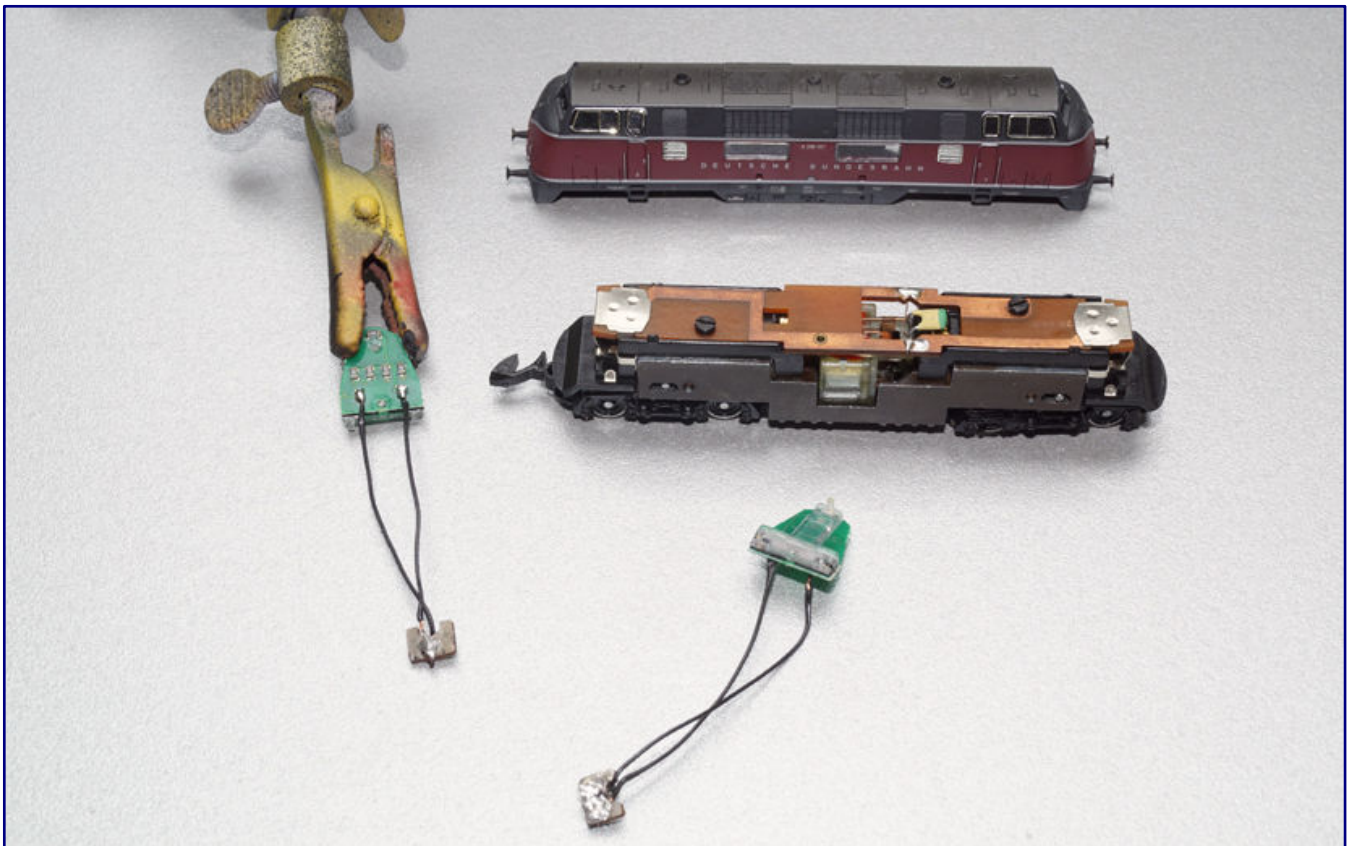
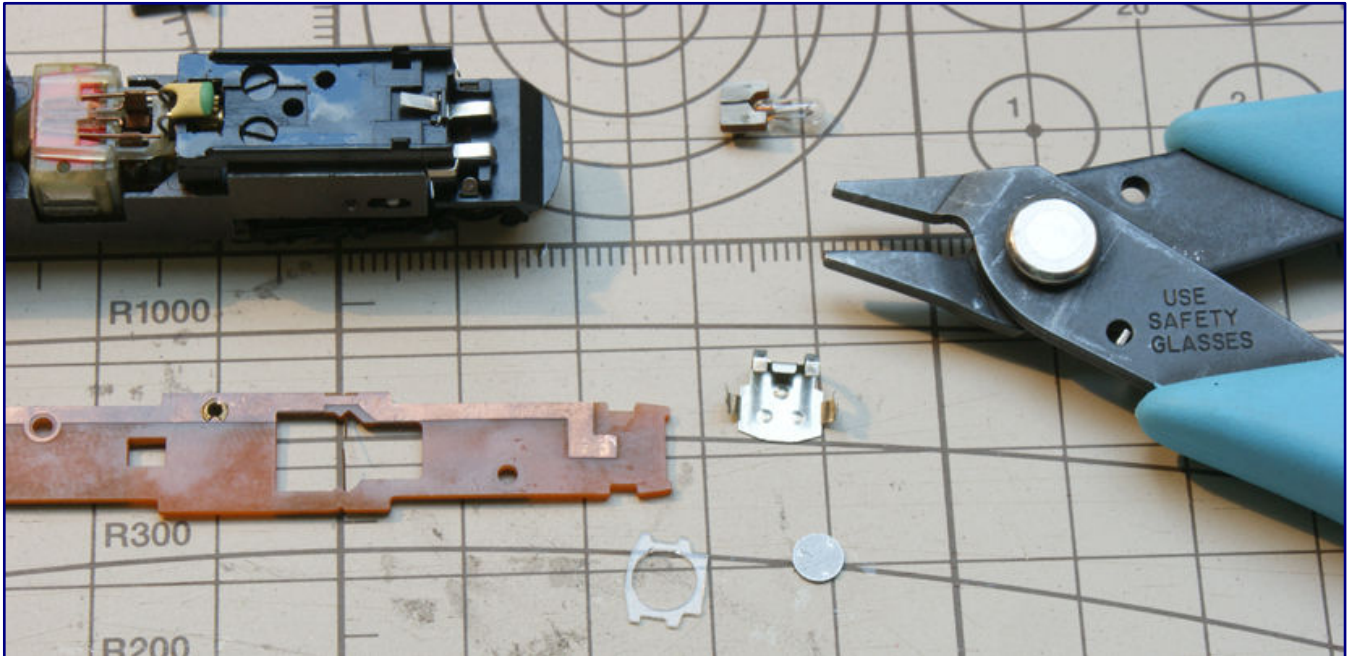
An der Unterseite der Leiterplatte im Chassis verbargen die Klammernaufsätze jeweils ein Siliziumplättchen, das als Diode wirkte und den Lichtwechsel der Glühlampen steuerte. Sie waren nicht mehr erforderlich und wurden entfernt.

Im einfachsten Fall ließe sich nun die Glühlampe vom Stecksockel ablöten und stattdessen flexible Litze anbringen. Deren andere Enden verlöteten wir also mit den beiden Anschlusspunkten der Beleuchtungseinheiten.

Jetzt würde immer Strom übertragen und die Einheit würde ihn bei korrekt eingestecktem Sockel an die warmweißen oder roten Leuchtdioden verteilen: eine geniale Idee, wie uns schien! Das Gehäuse bliebe abnehmbar, die Stecksockel ließen sich ziehen und ein Zugang für Wartungszwecke wäre problemlos möglich.

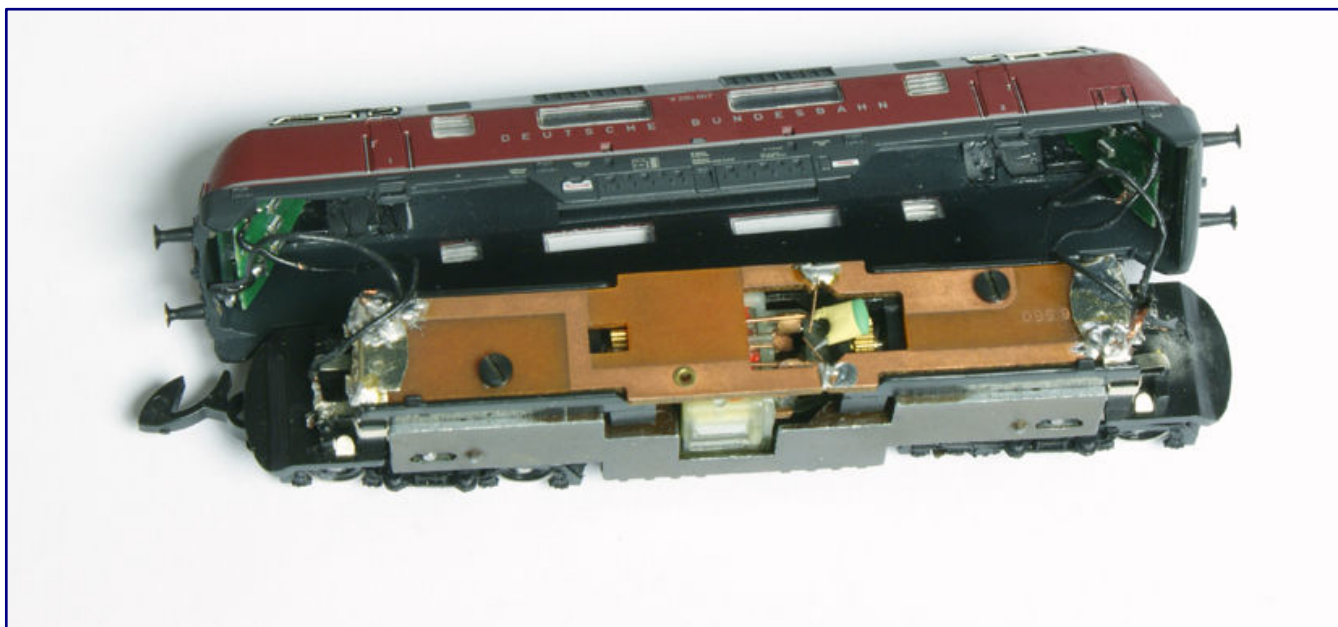
Sie werden es schon ahnen... Es klang zu einfach, um zu funktionieren. Zwar war der Lichttest erfolgreich, aber das Gehäuse ließ sich nicht mehr aufs Chassis aufsetzen. Die im „Hütchen“ schräg eingesetzte Beleuchtungseinheit beanspruchte in Teilen genau den Platz, an der das Ende der alten Leiterplatte mit der oberen Klammer saß.

Alle Versuche, die Platine einzukürzen und die Klammern weiter zu nutzen, scheiterten leider sang- und klanglos. Hier musste zu einer Radikallösung gegriffen werden, die ein festes Anlöten der (ausreichend lang zu bemessenden) Viessmann-Litze an der extrem gekürzten Platine und unten an der noch vorhandenen Klammer erzwang.



Unter den Metallklammern der Leiterplatte sitzen kleine Selen-Plättchen, die für den Lichtwechsel mit Glühlampen erforderlich waren. Diese sind im Rahmen des Umbaus auf LED-Beleuchtung mit Schlusslicht zu entfernen (Bild oben). Angedacht war, die Stromaufnahme der kleinen Lichtplatinen, die im Gehäuse ihren Platz finden, über die Stecksocket der bisherigen Lämpchen vorzunehmen (Bild unten).

Aber endlich ließ sich das Gehäuse aufsetzen. Auch der Licht- und Fahrttest verliefen erfolgreich, V 200 007 schien bereit für den Anlageneinsatz. Doch eine Kleinigkeit fehlte noch, bei der wir auf Jens Wimmels Vorarbeit zurückgreifen durften, die wir auch zum Herunterladen auf unseren Seiten anbieten dürfen (siehe Info-Kästchen): die neue Maschinenraumnachbildung.



Nachdem sich das ursprüngliche Vorhaben für die Beleuchtungslösung als nicht machbar erwies, musste eine Radikallösung her: Die Leiterplatte musste bündig zur oberen Kante des Chassis abgetrennt werden (Bild oben). Anschließend wurden die bereits mit den Lichtplatinen verbundenen Litzen mit der Hauptplatine verlötet (Bild unten). Dabei ist auf die richtige Polung zu achten, damit der Lichtwechsel stimmt!

Zum Ausdruck des PDF-Dokuments in unskalierter Größe empfiehlt sich ein Laser-Drucker, der Ausdruck selbst ist nur noch auszuschneiden und am (gereinigten) Fahrwerksblock seitlich anzukleben. Wir haben dafür einen Uhu-Kontaktklebestift genutzt, der leider aus dem Programm genommen worden ist.



Die Maschinenraumnachbildungen von Jens Wimmel werden sauber mit einer scharfen Ziehklinge entlang eines Stahllineals ausgeschnitten (Bild oben) und, ihrer Form folgend, am Fahrwerk der Lok mit einem geeigneten Klebstoff angeklebt (Bild unten).

Zu überlegen ist allenfalls, ob ein Folienüberzug als Schutz vor Schmierstoffflecken sinnvoll wäre – der Druck ließe sich sonst aber auch jederzeit austauschen. Markierungen auf der Nachbildung zeigen an,



Da diese Lok zum modernsten gehörte, das die Bundesbahn zu bieten hatte, haben wir V 200 007 Reisezugwagen aus dem Neubauprogramm der DB angehängt. Mit diesen Vertretern des UIC-X-Typs kann sie ab etwa 1961 im F-Zug-Dienst auftreten.

welche Seite zum Führerstand 1 oder 2 zugewandt ist, während die der Märklin-Vorlage folgende Form unzweifelhaft deutlich macht, wo genau die Nachbildung anzusetzen ist.

Endlich war V 200 007 nun fertig und konnte auch auf der Modellbahn der Rolle nachkommen, die ihr – im Gegensatz zu den später nachgebauten, leistungsgesteigerten V 200¹ – zuteil wurde: Sie war das populäre Zugpferd der blauen F-Züge, Aushängeschild der modernen Bundesbahn und ein Rückgrat dieses Fernverkehrskonzepts.

Wir blicken deshalb nun auf die Züge, die sie und andere Baureihen gezogen haben und die sich inzwischen auch im Modell darstellen lassen.

Die F-Züge im Modell

Zehn Jahre sind seit unserem Bericht ins Land gegangen und diese haben einige neue Möglichkeiten gebracht, Fernschnellzüge interessant und abwechslungsreich präsentieren zu können. So werden sie bestimmt gespannt sein, welche Wagen unsere V 200 007 nun ziehen soll.

Ihre Beschriftung und Gestaltung folgt den ersten Dienstjahren, die bei der Modellbahn der Epoche III zugerechnet werden – die Glanzzeit dieses F-Zug-Konzepts. Perfekt zur ihr passen Reisezugwagen, die bereits im Jahr nach unserem Artikel angekündigt wurden: Der Schnellzugwagen A4üm-61 (87101) trägt ebenfalls eine Beschriftung aus der Zeit vor den UIC-Nummern und lässt mit seiner stahlblauen Lackierung gleich erkennen, wofür er gedacht war.

Zwei bis drei Exemplare ergeben bereits einen Fernschnellzug, dem nur noch ein rollendes Restaurant fehlt. Auch der purpurrote Schnellzug-Speisewagen WR4üm-64 (87131), bewirtschaftet von der DSG, ist zeitgleich als Neuheit bekanntgegeben worden.

Er trägt eine von den späteren Wagen leicht abweichende Gestaltung ohne Zierlinien, die übrigens auch mit Vorbildaufnahmen belegt ist. Dank seines ungewohnt wirkenden Aussehens ist ihm (und damit dem gesamten Zug) die Aufmerksamkeit der Betrachter sicher.

Schon im ersten Artikel erwähnt, aber ohne Bild belassen, hatten wir ein spezielles Fahrzeug, das ebenfalls für den Fernschnellzugverkehr konstruiert wurde, aber beim Vorbild glücklos blieb: den VT 10 501 „Senator“ (88100). Sein Beinamen verweist auf den FT 41/42, dessen Bespannung er übernehmen sollte. Als Einzelstück war er aber nicht in der Lage, beide Richtungen am selben Tag zu bedienen.

Auch als Modell scheint er nicht zum großen Erfolg angesetzt zu haben. Für 2008 als Insider-Jahresmodell in Ursprungslackierung angekündigt, trafen die Umsetzungen erst 2010 im 175-Jahre-Jubiläumsjahr der deutschen Bahnen ein und gerieten fast wieder in Vergessenheit.



Auch der VT 10 501 „Senator“ gehört in die Geschichte der F-Züge. War sein Vorbild zwar nur kurze Zeit im Einsatz, so stellt sein Modell schon einen besonderen Blickfang dar.

Die modifizierte und etwas moderner wirkende Lackierungsvariante aus dem technischen Umbau des Vorbilds schob Märklin bis heute nicht nach, wäre nach einer technischen Überarbeitung mit dem inzwischen zum Standard erhobenen Glockenankermotor sicher aber auch eine ansprechende Option für das gewöhnliche Katalogprogramm.

Gleiches gilt für die Baureihe 601, den vormaligen VT 11⁵, der mit dem beginnenden Abwandern aus dem TEE-Verkehr auch als F-Zug (und ab 1971 auch als Intercity) zu Ehren kam und bereits in der Übergangszeit mit aufgesteckten Frontschildern „Intercity“ dem Nachfolger den Weg wies. Formal war er da noch ein Fernschnellzug, der den Begriff Intercity als Namensergänzung trug.

Ein besonderes Modell für die erste Generation der F-Züge war auch der „Blaue Enzian“ (81176), zu dem auch unsere V 200 007 als führende Lok passen würde. Die um einen Waggon ergänzte Garnitur des früheren Henschel-Wegmann-Zugs vermittelt ein prinzipiell vertrautes Bild, bleibt aber dank der Form der Wagen und wegen der Kanzeln an den Enden auf Anhieb erkennbar.

weiter auf Seite 23



Der von V 200 020 geführte „Blaue Enzian“ (Bild oben) gehört zu den besonders populären F-Zügen, derer sich Märklin seit unserem letzten Bericht vor zehn Jahren angenommen hat. Zur Zeit jener Garnitur war auch die Baureihe 01 (Bild unten) häufig im Fernschnellzugdienst eingesetzt. Wir haben hier eine gemischte Garnitur aus ehemaligen Rheingold- und Schürzenwagen angehängt.

2013 bot Märklin diese Zusammenstellung mit der V 200 020 ebenfalls nur den Insider-Club-Mitgliedern an. Noch möglich und offen ist auch hier eine weitere Gestaltungsoption mit einfachen DB-Lettern statt der nach 1955 üblichen Kekse. Zum Bespannen würde sich dann eine Schnellzugdampflok der Baureihe 01 bestens eignen.

Das führt uns zu einem weiteren Modell, das in dieser Ära des deutschen Fernverkehrs nicht fehlen darf. Zwei Jahre nach dem Clubmodell zum 40-jährigen Bestehen der Mini-Club folgte im Katalogprogramm 2014 auch diese bekannteste aller deutschen Schnellzugdampflokomotiven. Das Modell mit der Artikelnummer 88011, dargestellt in der Epoche III, konnte jeder Interessierte frei erwerben.

Wir haben der Maschine mit Altbaukessel einen Zug an den Haken gehängt, der sich aus Schürzen- und den früheren Rheingold-Wagen zusammensetzt und auf diese Weise etwas Abwechslung bietet. Solche Garnituren waren lange Zeit üblich, als die höchste innerdeutsche Zugkategorie noch vielerorts eine Dampfleistung war.

Die Pläne der Bundesbahn sahen einst allerdings anders aus. Vorgesehen waren im hochwertigen Schnellverkehr vor allem Dieseltriebzüge, alles andere sollte eher eine Übergangslösung darstellen. Doch Provisorien halten bekanntlich am längsten und so setzten sich lokbespannte Züge am Ende durch.

Das Idealbild der DB verkörperte der VT 08⁵, in Dienst gestellt genau für diese Zugkategorie. Märklin kündigte ihn als vierteilige Einheit mit zwei Motorwagen (88721; ein Triebkopf motorisiert) 2010 als FT 43 „Roland“ (Basel SBB - Bremen) an.

Wir erwähnen dies schon zum Zeitpunkt des letzten Berichts bekannte Modell aus zwei Gründen: Erst im Nachgang erschienen bei Ratimo-Z gefräste Zurüstteile, die das Aussehen durch geschlossen wirkende Übergänge verbessern. Und Dirk Rohwerder führte uns jüngst vor, wie schon mit wenigen Pinselstrichen und Bastelei an der Scharfenbergkupplung („Schaku“) ein weiterer Zugewinn zu erzielen ist. Das Ergebnis ist auch auf der Titelseite zu sehen und mag als Bastelanregung dienen.



Vierteilig ist der VT 08⁵ als FT 43 „Roland“ von Basel SBB nach Bremen unterwegs. Dirk Rohwerder hat sein Märklin-Modell an den Fronten noch zusätzlich aufgerüstet und es damit noch ansprechender werden lassen.

Wir nähern uns jetzt der jüngsten und letzten Phase der blauen Züge. Eine zunehmende Bedeutung erfuhr in dieser Zeit die Elektrotraktion. Die Dampflok entsprach nicht mehr dem Bild der modernen Eisenbahn und auch die Diesellok war inzwischen seltener in diesen Diensten anzutreffen, weil über vielen der befahrenen Hauptstrecken inzwischen der Fahrdraht hing.

Ausgangspunkt für das Vordringen des elektrischen Netzes war auch Bayern, wo die Ellok auch schon vor dem Zweiten Weltkrieg eine größere Bedeutung erlangt hatte. Dort zu Hause waren unter anderem die vier Einzelgängerinnen der Baureihe E 19. Als damals schnellste deutsche Vertreterin kam diese Baureihe ab München auch im F-Zug-Dienst zum Einsatz, wie Fotobeweise zeigen.

Deshalb haben auch wir das 2013 erschienene Modell der flaschengrünen E 19 11 (88086) in unsere Vorschlagsliste aufgenommen und es vor die Schürzenwagen-Packung (87357) gespannt, die zu den Neuheiten 2020 gehört. Sie bildet die Regelgestaltung dieser Wagen mit dem aufgeschriebenen Kürzel DB (statt ausgeschriebenem Namen) ab und eignet sich für viele F-Zug-Zusammenstellungen.



Vor die jüngste Garnitur aus Schürzenwagen für den F-Zug-Dienst haben wir die flaschengrüne E 19 11 gespannt, die ab München auch in derartigen Diensten zeitweilig im Einsatz war. Eine kobaltblaue E 18 hätte es natürlich ebenso getan, zumal Märklin ein solches Modell in der Standardlackierung erst jüngst ausgeliefert hat.

Märklin selbst hatte hierzu das Modell einer stahlblau lackierte Schnellzugdampflok der Baureihe 03¹⁰ (88856) zeitgleich vorgesehen und empfohlen. Wir erwähnen dies nur der Vollständigkeit halber, weil die nachgebildete Lok nur eine gewöhnliche, zweizylindrige BR 03 ist, die sprichwörtlich „unter falscher Flagge fährt“. Ihr fehlen wichtige Merkmale wie das geschlossene Führerhaus und der daran angepasste Tender. Eine Frontschürze wie das Modell trug das Vorbild nicht.

Ebenso ohne Vorbild ist auch die Baureihe 01 in stahlblauer Lackierung (88012), die Märklin als Sondermodell ins Angebot nahm. Die Gestaltung steht der Dampflok aber gut zu Gesicht und ist ebenso an einst in Dortmund beheimatete BR-03¹⁰-Vertreterinnen angelehnt.

Wer sich mit der vorgeschlagenen E 19 11 wegen ihrer vom Zugverband abweichenden Farbe nicht anfreunden kann, aber Wert auf größtmögliche Vorbildnähe legt, braucht dennoch nicht zu verzagen.

2021 angekündigt und ausgeliefert wurde die im Vorbild etwas ältere Schwester E 18 (88088). Sie trägt ebenfalls das Stahlblau und besticht durch mit der gewohnten Regelgestaltung, in der die meisten Exemplare unterwegs waren.

Den Schlusspunkt der F-Zug-Geschichte soll im Modell die Baureihe 103 bilden. Sie kam 1965 mit vier Probelokomotiven als E 03 erstmals auf die Schiene und sollte neben dem TEE-Verkehr mit ähnlich kurzen und leichten Zügen auch die Zukunft der Fernschnellzüge prägen.



E 18 32 stellt die jüngste Auflage ihrer Baureihe als Bundesbahnmaschine dar. Nicht nur farblich passt sie perfekt zu blauen F-Zügen, denn das Einsatzprofil war ebenso hierauf zugeschnitten. Besonders gut harmonisiert sie mit Schürzenwagen.

Als die ersten Exemplare 1970/71 in Dienst gestellt wurden, lagen die Pläne für den IC schon fertig in der Schublade. So blieben die F-Züge nur eine kurze Episode in ihrer Betriebsgeschichte, die sich aber im Modell gut abbilden lässt.

Wichtig ist dann ein Exemplar mit niedriger Betriebsnummer und Scherenstromabnehmern. Genau dieses hat Märklin 2018 mit der Nummer 103 107-9 (88544) in aktueller, technischer Ausführung angeboten, die sich deutlich von früheren Auflagen abhebt.

Ihren Zug haben wir aus einem blauen Abteilwagen Aüm 203, wie er der Zugpackung 87400 (2011 angekündigt) beilag, einem Speisewagen WRümh 132 aus einer späten Auflage (8713) und zwei nachbearbeiteten Exemplaren Aüm 203 (8710) zusammengestellt. Die einzeln angebotenen Wagen waren von 1972 bis 2009 im Sortiment und sind gebraucht leicht und tendenziell günstig zu beschaffen.

So ziehen wir ein erfreuliches Fazit: Die meist kurzen Fernschnellzüge gehören zu den beliebtesten Themen auf der Modellbahn und bieten eine unglaubliche Fülle an Variations- und Gestaltungsmöglichkeiten. Für nahezu jeden Geschmack und Geldbeutel dürfte also etwas dabei sein.

Und auch das Bastlerherz wird immer wieder angesprochen und herausgefordert. So wird uns sicher auch in der Zukunft der Stoff an dieser Stelle nicht ausgehen, denn Märklin scheint sich dessen ebenso bewusst und bedient die Kundenwünsche immer wieder mit pfiffigen Modellen.



Schlusspunkt und gleichzeitig Übergang zu den Intercitys ist die Baureihe 103: Mit 103 107-9 kommt hier eine der ersten Serienlokomotiven um 1970/71 vor einem F-Zug zum Einsatz. Entsprechend modern ist die anhängende Wagengarnitur.

Wir freuen uns über diese Vielfalt, die wir sonst allzu oft vermissen und schauen nun erwartungsvoll auf den September, wenn auch der Intercity sein 50-jähriges Jubiläum feiert und Märklin seine Herbstneuheiten bekannt geben dürfte.

Hersteller der Basismodelle:

<http://www.maerklin.de>

Quellen für erforderliche Zurüstteile und Werkstoffe:

<https://www.bergswerk.de>

<https://www.bindulin.de>

<https://www.ersatzteile-1zu220.de>

<https://www.faller.de>

<http://www.fr-model.homepage.t-online.de>

<http://www.komi-miniaturen.de>

<https://www.oesling-modellbau.com>

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<https://www.uhu.de>

<https://viessmann-modell.com>

Weg zu den Maschinenraumnachbildungen:

<https://www.trainini.de/magazin/downloads>

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

Exklusiv beim www.1zu220-shop.de

ArchiStories 404181 - Kirche 'St. Johannes Paul II

Den Namen des Jahrhundertpapstes trägt die neugotisch gestaltete Kirche 'St. Ioannes Paulus II.' Mächtig und schlicht wirkendes Sandsteinmauerwerk in Kombination mit feinsten gotischen Maßwerkfenstern zitiert einen weit verbreiteten Kirchenstil des 19. Jahrhunderts, der sowohl in ländlicher als auch in städtischer Umgebung häufig zu finden ist. Aufwendig erarbeitete Details wie vier feine Turmuhren, vollgravierte Dachflächen, Echtholztüren und Fensterflächen mit teilweise bunter Bleiverglasung bieten faszinierende Eindrücke. Das Wappen über dem Eingang sowie die Losung 'Totus Tuus' verweisen auf den Namenspatron, Papst Johannes Paul II.

Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton. Abmessungen: ca. 105x55x114 (LxBxH in mm)



54,95€*



Archistories 705141 - Dörpeder Wassermühle Archistories 706141 - Wassermühle im Kallental



Bausatz enthält einen Motor für den Antrieb des Mühlrades.

**49,90€*
je Variante**



ArchiStories 128171 - Viadukt 'Altenbeken'

Viadukt kann sowohl ein- als auch zweispurig gebaut werden. Mit dem Erweiterungs-Set können Sie das Viadukt um zwei Bögen erweitern.



**Grundbausatz: 59,99€*
Erweiterung: 39,99€***

ArchiStories 101161 - Stellwerk "Dörpede" ArchiStories 102161 - Stellwerk "Kallental"



32,95€* je Variante

Maße ca.: Länge 66mm, Breite 24mm, Höhe 45mm



ArchiStories 405171 - Kallentaler Hof ArchiStories 406171 - Dörpeder Hof



54,95€* je Variante

Zweiteiliges Set: Hofgebäude und Scheune.



***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

Vom Fernschnellzug zum Intercity Helvetia - die Schweiz im Namen

Rund ein halbes Jahrhundert lang prägte ein Zugname das Bild des internationalen DB-Fernreiseverkehrs entscheidend mit: der „Helvetia“. Gestartet als F-Zug, blieb er auch später immer den höchsten Zugkategorien der Bundesbahn zugehörig – als TEE, IC, EC und zuletzt ICE. Und der Name war Programm, hatten die Züge doch stets einen eidgenössischen Start- oder Zielbahnhof.

Von Oliver Strüber. Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg spielte der internationale Fernreiseverkehr auf deutschen Gleisen keine große Rolle. Es waren vor allem wichtige Geschäftsreisen, meist im Rahmen alliierter Interessen, die nach und nach wieder solche Zugverbindungen auf die Schiene brachten.

Nach Währungsreform und Gründung der Deutschen Bundesbahn änderten sich aber bald die Grundlagen für den internationalen Reiseverkehr. Zunächst standen weiterhin vor allem Geschäftsreisende im Fokus, doch auch für den Ferienfernverkehr sollten passende Angebote geschaffen werden.



Dieses Bild eines mit einer unbekannt gebliebenen V 200 bespannten F-Zugs, die vor der imposanten Kulisse der Hamburger Speicherstadt am 20. Juni 1959 in Richtung Hauptbahnhof fährt, prägte die Wahrnehmung der Fernschnellzüge bis heute. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung.

Die Schweiz, lateinisch „Helvetia“, als internationaler Banken- und Handelsort spielte hier eine wichtige Rolle. Eine Direktverbindung per Zug vom deutschen Finanzzentrum Frankfurt (Main) in die eidgenössische Bankmetropole Zürich versprach neben guter Auslastung auch zahlungskräftige Kundschaft. So bot sich die Aufnahme des Zuglaufs in das zum Sommerfahrplan 1951 eingeführte F-Zug-Netz der DB geradezu an.

Die Planungen gingen gut voran, zum Sommerfahrplan 1952 sollte die Verbindung dann als Schnelltriebwagen-Kurs aufgenommen werden. Doch der herrschende Triebwagenmangel machte der Bundesbahn einen Strich durch die Rechnung: Die Ablieferung der neuen VT 08⁵ verzögerte sich und ließ ursprünglich geplante neue Kurse ausfallen.

Davon betroffen war auch das Schnelltriebwagen-Paar von Frankfurt (Main) nach Zürich. Gleichwertigen Ersatz konnte die DB vorerst nicht bieten. Die gewünschte Direktverbindung in die Schweiz bot das aus dem D 77/78 umgewandelte, aus nur drei Wagen bestehende Fernzugpaar F 77/78, das über Mannheim, Karlsruhe und Freiburg bis Basel SBB verkehrte und mit Offenburger 01 und 01¹⁰ bespannt wurde.



01 170 (Bw Hamm) hält an der Spitze eines F-Zugs am 1. Juli 1955 in Münster (Westf.) Hbf. Zur trostlosen Kulisse immerhin zehn Jahre nach Kriegsende trägt auch der schlechte Pflegezustand der Lok bei. Ähnlich müssen wir uns auch die Anfänge des „Helvetia“ als D 77/78 und wenig später lokbespannter F 77/78 vorstellen Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung.

Mit seiner Fahrplanlage fand es vor allem Schweizer Publikum: So verließ F 77 Basel morgens um 6:56 Uhr und erreichte Frankfurt (Main) um 11:51 Uhr, während der Gegenzug dort um 18:55 Uhr startete und zehn Minuten vor Mitternacht sein Ziel erreichte. Anschluss nach Zürich vermittelte der eine Viertelstunde später abgehende SBB-Zug 599 (an 1:18 Uhr).

Der Helvetia-Expreß

Zum 17. Mai 1953 wurde schließlich aus dem Wunschtraum dann doch Wirklichkeit. Mittlerweile standen der DB genügend neu abgelieferte VT-08⁵-Garnituren bereit, weshalb eine Schnelltriebwagen-Direktverbindung zwischen Frankfurt und Zürich aufgenommen werden konnte. Und nach erfolgreichem Einführen klangvoller Namen für die wichtigsten Fernzüge der DB durfte auch der FT 77/78 einen führen.

Stolz verkündete der „Eisenbahn-Fachmann“ in seiner Ausgabe 11/1953: „Der neueingesetzte ‚Helvetia-Expreß‘ Frankfurt – Zürich legt die 430 km lange Strecke in knapp fünfeinhalb Stunden zurück. Mit dieser neuen FT-Verbindung und dem bereits seit einiger Zeit verkehrenden ‚Montan-Expreß‘ zwischen Frankfurt und Luxemburg (...) ist der Anfang zur Schaffung durchgehender Schnellstverbindungen mit den Nachbarländern gemacht.“

Und auch die „Bundesbahn-Mitteilungen“ lobten den in nur 330 Minuten vom Main zur Limmat eilenden Helvetia-Expreß anlässlich der am 12. Mai vorab durchgeführten Pressefahrt für Journalisten aus der Bundesrepublik und der Schweiz in den höchsten Tönen.



Diese im Vergleich zum Vorkriegszustand einfachere Einrichtung eines F-Zug-Wagens mit sechs Plätzen je Abteil bildete ab 1956 (Klassenreform) die „neue 1. Klasse“. Bis dahin, die Aufnahme datiert auf das Jahr 1955, waren solche Wagen als 2. Klasse gekennzeichnet. Die frühere 1. Klasse mit nur vier Sitzen je Abteil und mehr Komfort, wie sie auch dieser Waggon einst besaß, bot die DB formal nur internationalen Zügen an. Im F 77/78 „Helvetia“ dürfte es vergleichbar ausgesehen haben. Foto: Bustorff, Eisenbahnstiftung

Gegenüber dem lokbespannten Vorgänger hatten sich die Fahrzeiten nur geringfügig geändert: FT 77 verließ Zürich HB morgens um 7:41 Uhr, überquerte die Grenze zur Bundesrepublik nach rund 20-minütiger Grenzkontrolle in Basel Bad Bf gegen 9:15 Uhr, um seinen Weg anschließend über Mannheim und Darmstadt nach Frankfurt zu nehmen (an 13:07 Uhr). In der Gegenrichtung verließ der FT 78 Frankfurt um 18:25 Uhr und traf um 23:51 Uhr an seinem Zielbahnhof ein.

Auch für die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG), die den Speiseraum des VT 08⁵ während der Fahrt bewirtschaftete, erlangte der Helvetia-Expreß übrigens eine besondere Bedeutung. So durfte das zwei Jahre zuvor neu gegründete Tochterunternehmen der DB erstmals nach dem Krieg grenzüberschreitend mitreisende Fahrgäste verwöhnen.

Der große Zuspruch führte zum Ausdehnen des Kurses nach Norden. Schon zum Winterfahrplan 1953/54 wurde der Helvetia-Expreß in beiden Richtungen bis/ab Hamburg-Altona verlängert. Zum Einsatz kamen jetzt die drei von Frankfurt-Griesheim nach Hamburg-Altona umbeheimateten Garnituren VT 08 505, 506 und 507, für die dort eigens eine neue Fahrzeughalle errichtet worden war.

Um der überraschend großen und anhaltenden Nachfrage gerecht zu werden, mussten die VT 08⁵ freitags (FT 78) bzw. samstags (FT 77) um einen zweiten Mittelwagen zu einer vierteiligen Einheit verstärkt werden.



VT 08 506 (Bw Frankfurt-Griesheim) verlässt als FT 77 „Helvetia“ im Jahre 1955 den Frankfurter Hauptbahnhof, um seinem Ziel Hamburg-Altona entgegenzufahren. Einen Hinweis verdienen die schlichten Buchstaben „DB“ auf der Front, die nach Entfernen der Flügelräder angebracht wurden und noch nicht vom „Keks“ geschmückt sind – eine bislang von Märklin unentdeckte Variante dieses Zuges. Foto: Reinhold Palm, Eisenbahnstiftung

Der kommende Fahrplanwechsel brachte eine spürbare Beschleunigung, denn der bisherige Laufweg des Zuges über Kassel (mit dortigem Kopfmachen) wurde zugunsten der kürzeren Verbindung über Fulda und Bebra aufgegeben. Damit entfiel auch der bisherige Halt in Offenburg, was die Fahrzeit um rund eine Dreiviertelstunde verkürzte.

Mit elf Stunden und 19 Minuten war der Helvetia-Expreß der schnellste Zug der DB im Sommerfahrplan 1954. Diese Position konnte er zum Sommer 1955 weiter ausbauen, denn durch das Nutzen der schnelleren Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim mit Aufgabe des Zwischenhalts in Darmstadt konnten weitere Minuten eingespart werden.

weiter auf Seite 33



HAMBURG-ALTONA

AUSGANG
ZU DEN GLEISEN
5 UND 6 1 UND 2



Die Sitzplatznachfrage des meist ausgebuchten FT 78 blieb unverändert hoch, so dass sich die DB entschloss, am nachfragestarken Freitag anstatt eines weiteren Mittelwagens am Zugschluss den zweiteiligen Vorkriegsschnelltriebwagen VT 04 501 (Bauart Hamburg) als Verstärkereinheit anzukuppeln. Die VT-08⁵-Einheit konnte deshalb wieder dreiteilig laufen, was in den folgenden Fahrplanabschnitten beibehalten wurde.



Nördlich der Main-Neckar-Brücke in Frankfurt (Main) sind VT 08 512 und VT 08 508 (beide Bw Frankfurt-Griesheim) im Mai 1957 als FT 78 „Helvetia-Expreß“ (Hamburg - Zürich) unterwegs. Foto: Kurt Eckert, Eisenbahnstiftung

Bild auf Seite 32:

Ein VT 08 erreicht als FT 77 „Helvetia-Expreß“ auf dem Weg nach Hamburg-Altona den Hauptbahnhof der Messe- und Landeshauptstadt Hannover. (14.06.1958) Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung

Die Klassenreform 1956 machte den Helvetia-Expreß schließlich zum rein erstklassigen Zug. Im Winterfahrplan 1956/57 kam schließlich auch der „Fliegende Hamburger“ VT 04 000 als Verstärker zum Einsatz. Allerdings gab es zwischen ihm und dem VT 08⁵ immer wieder Bremsprobleme.

Antiquarische Buchempfehlung zum Artikelthema:

Hans-Wolfgang Scharf / Friedhelm Ernst
Vom Fernschnellzug zum Intercity

Eisenbahn-Kurier Verlag
Freiburg 1983
ISBN 3-88255-751-6

Aufwerten zum TEE

Zum Sommerfahrplan 1957 wandelte die DB den Zug unter Beibehalten seines Laufwegs und seiner Zugnummern in einen der neuen Trans-Europ-Express-Züge (TEE) um. Nun führte er den verkürzten Namen „Helvetia“.

Bis die purpurrot/beige lackierten TEE-Triebzüge VT 11⁵ an den Start gehen konnten, mussten die VT 08⁵ und mehrere der Vorkriegsschnelltriebwagen aber noch aushelfen. Davon betroffen war auch der TEE „Helvetia“. Erst zum 14. Oktober 1957 konnte er nach und nach von neuen VT 11⁵ gefahren werden.

weiter auf Seite 36



Bild oben:
Der Eröffnungszug des TEE 78 „Helvetia“ am 2 Juni 1957 wurde aus VT 04 501 und VT 08 503 gebildet, die nördlich der Main-Neckar-Brücke in Frankfurt (Main) vom Fotografen festgehalten wurden. Foto: Kurt Eckert, Eisenbahnstiftung

Bild unten:
Bis November 1957 mussten VT 08⁵ als TEE aushelfen. Da die Platzkapazität häufig nicht ausreichte, mussten regelmäßig Altbau-VT angehängt werden, hier ein VT 07⁵, der im August 1957 an der Zugspitze in Hannover Hbf einfährt. Im Hintergrund ist noch ein Schlafwagen der CIWL zu sehen, der als Kurswagen-Gruppe aus dem F 11 „Nord-Expresß“ unter Zugnummer D 111 in der Landeshauptstadt angekommen ist. Foto: Carl Bellingrodt, Eisenbahnstiftung



Bild auf Seite 35:

Auch am 2. Mai 1958 verstärkt ein VT 08⁵ mit aufgestecktem TEE-Schild die planmäßig als TEE 78 „Helvetia“ (Hamburg – Zürich) eingesetzte VT-11⁵-Garnitur, aufgenommen in Hamburg Hbf. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung

Mit Umstellen auf einen TEE verkürzten sich auch die Fahrzeiten weiter, dieses Mal um rund eine halbe Stunde: Die Abfahrt des TEE 78 in Hamburg-Altona wurde um zehn Minuten auf 12:38 Uhr vorgezogen und schon 35 Minuten früher als bislang, nämlich um 22:06 Uhr, traf er in Basel SBB ein. Sein Ziel Zürich erreichte der Helvetia um 23:14 Uhr.

Auch der die Nordrichtung bedienende Gegenzug TEE 77 konnte durch Kürzen des Grenzaufenthalts in Basel und das Verlegen der Passkontrollen in den fahrenden Zug um 17 Minuten beschleunigt werden. Kein Wunder ist es deshalb, dass auch der TEE „Helvetia“ ganz vorne in der Spitzengruppe der schnellsten DB-Züge des Sommerfahrplans 1957 mitmischte. Abschnittsweise konnten die TEE-Dieseltriebzüge dabei planmäßig ihre Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausfahren.

Auch als TEE blieb die Auslastung des Zugpaares in beiden Richtungen sehr hoch. Und wieder konnte die DB die Sitzplatzkapazität mangels vorhandener Mittelwagen zunächst nicht vergrößern. So lief häufig auf dem besonders nachgefragten Abschnitt zwischen Hamburg und Frankfurt eine zweite Zugeinheit in Form eines vorgespannten VT 08⁵ mit, an die ein TEE-Logo angesteckt war.



Als der TEE 77 „Helvetia“ mit VT 11 5013 an der Zugspitze am 15. Juni 1958 in Heidelberg Hbf hält, ist er ohne Verstärkungseinheit und ohne zusätzliche Mittelwagen unterwegs. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung.

Erst 1958 standen nachgebestellte Mittelwagen VM bereit, dank derer der Zug in der Folge mit sieben bis maximal acht Zwischenwagen zum Einsatz kam, was das Platzproblem zumindest zeitweise entspannte.

Ab demselben Jahr hielten die Helvetia beider Fahrtrichtungen auch in Göttingen, wodurch die zuvor rund vier Stunden ohne Zwischenhalt – immerhin die längste Fahrt ohne Halt bei der DB – zwischen Frankfurt und Hannover auf drei Stunden reduziert wurden.

Doch das Kapazitätsproblem blieb bestehen: Immer noch waren oft alle Platzkarten ausverkauft. Das Einstellen weiterer Mittelwagen verbot sich jedoch im Hinblick auf die Belastbarkeit der Maschinenanlagen, besonders auf langen Steigungsstrecken. Zu besonderen Anlässen wie der Hannover-Messe, musste daher zur Kapazitätssteigerung auf Teilstrecken wieder ein VT 08⁵ angekuppelt werden. Die DB sann daher schon in den frühen sechziger Jahren auf eine andere Lösung.



Als TEE 78 „Helvetia“ am 14. Januar 1960 auf Gleis 11 von Hamburg Hbf auf Fahrgäste wartet, sind zusätzlich eingestellte Mittelwagen im TEE-Triebzug längst an der Tagesordnung. Doch auch das erwies sich nicht immer als ausreichende Lösung. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung.

Das erfolgreiche Umstellen der beiden F-Züge „Rheingold“ und „Rheinpfil“ 1962/63 auf lokbespannte Garnituren, zeigte die für den TEE „Helvetia“ geeignete Lösung schließlich auf. Die sich durch großen Luxus und modernste Technik auszeichnenden Neubauwagen bildeten die Blaupause für den TEE-Bereich. Da sie ab 1965 aufgrund neuer internationaler Vereinbarungen auch lokbespannt verkehren konnten, beschloss die DB, sowohl den TEE „Helvetia“ als auch des zeitgleich in einen TEE umgewandelten „Blauen Enzian“ entsprechend umzustellen.

Der Abschluss der Elektrifizierung zwischen Hannover und Hamburg zum Jahresbeginn 1965 schuf die technische Voraussetzung für das durchgehende Bespannen des Helvetia mit Ellok. Am 12. April 1965 war es dann soweit. Den Zugstamm bildeten jetzt zwei Abteilwagen Av, ein Großraumwagen Ap, der neue TEE-Speisewagen WR und einer der Barwagen ARD.

Auf dem deutschen Abschnitt bis Basel wurden die Züge noch um zwei Av und bei starkem Andrang einen weiteren Ap verstärkt, womit sich maximal 324 Sitzplätze anbieten ließen. Die eigentlich prädesti-

nierten E 10¹² konnten vorerst umlaufbedingt jedoch nur zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim eingesetzt werden. Auf den übrigen Streckenabschnitten von/ab Basel SBB waren blaue E 10 am Zug, meist bereits die neun „Bügefalten“.

In das Jahr 1965 fällt leider auch das dunkelste Kapitel der Helvetia-Geschichte: Am 12. August raste der nordwärts eilende TEE 77 im hessischen Bahnhof Lampertheim bei voller Geschwindigkeit in den Zugschluss des zur Überholung „zur Seite genommenen“, aber nicht grenzzeichenfrei zum Halten gekommenen Durchgangsgüterzugs Dg 6621.



Zwei Tage nach dem schrecklichen Unfall, am 14. August 1965, präsentiert sich die erst vier Monate alte Unglückslok des TEE 77, die Frankfurter E 10 364, dem Fotografen. Vier Menschen verloren beim Zusammenstoß ihr Leben, 45 weitere teils schwer verletzt. Es ist das dunkelste Kapitel in der Geschichte des Helvetia. Foto: Helmut Röth, Eisenbahnstiftung

Vier Tote und 45 Verletzte waren die tragische Bilanz dieses Unglücks. Die gerade erst vier Monate alte E 10 364 wurde schwer beschädigt und zwei Wagen - ein Ap und ein ARD - nahezu vollständig zerstört.

Erwähnt seien noch drei wichtige Eckpunkte in der Geschichte des TEE: Ab 1966 erreichte der TEE noch schneller sein Ziel, nachdem die DB die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf mehreren Streckenabschnitten von 150 auf 160 km/h erhöht hatte. Dies führte zu einer weiteren halben Stunde Fahrzeitverkürzung und einer Durchschnittsgeschwindigkeit für TEE 77 von 105,3 km/h.

Nachdem weitere E 10¹² / 112 bestellt und ausgeliefert waren, konnte der Helvetia ab Sommer 1968 auf allen drei Bspannungsabschnitten zwischen Hamburg-Altona und Basel SBB mit den Flaggschiffen der DB bspannt werden.

Damit konnte die Höchstgeschwindigkeit auf dem gesamten Abschnitt auf 160 km/h gesteigert werden, was noch einmal rund 30 Minuten Fahrzeitgewinn brachte. 1969 änderte sich die Zugnummer des gen Süden fahrenden TEE von 78 auf 76. Im Sommer 1971 änderte sie sich für beide Richtungen auf TEE 73/72 und mit ihr auch die Fahrplanlage etwas änderte.



Den Rettern muss sich ein Bild des Schreckens gezeigt haben, wie dieses Bild vom Presstermin am Tag des Unglücks (12. August 1965) belegt. Den nachfolgenden Ermittlungen gemäß war der TEE 77 „Helvetia“ mit rund 120 km/h auf der Riedbahn unterwegs. Der Lokführer erkannte die Gefahr des nicht profilfrei stehenden Güterzuges und leitete eine Schnellbremsung ein. Diese konnte den Zusammenstoß um 11:35 Uhr aber nicht mehr verhindern. Foto: Werner Kortokraks, Eisenbahnstiftung

Abfahrzeiten der verschiedenen Helvetia-Züge im Vergleich

	„Helvetia-Expresß“ Winter 1954/55		TEE „Helvetia“ Winter 1961/62		TEE „Helvetia“ Winter 1966/67	
	<u>FT 77</u>	<u>FT 78</u>	<u>TEE 77</u>	<u>TEE 78</u>	<u>TEE 77</u>	<u>TEE 78</u>
· Zürich HB	7:39	23:51	7:41	23:14	7:40	22:55
· Basel SBB	8:46	22:46	8:47	22:10	8:54	21:51
· Basel Bad Bf*	9:13*	22:36*	8:55	22:00	9:01	21:37
· Freiburg (Breisg) Hbf	9:53	21:39	9:32	21:14	9:38	20:58
· Baden-Oos	10:54	20:36	10:25	20:18	10:29	20:07
· Karlsruhe Hbf	11:16	20:16	10:43	20:00	10:47	19:50
· Mannheim Hbf	11:55	19:37	11:22	19:26	11:24	19:18
· Darmstadt Hbf	12:33	18:55	-	-	-	-
· Frankfurt (Main) Hbf	12:56	18:36	12:15	18:33	12:15	18:27
· Göttingen	-	-	14:57	15:56	14:37	15:58
· Hannover Hbf	16:52	14:38	16:03	14:56	15:39	14:57
· Hamburg Hbf	18:45	12:45	17:45	13:14	17:20	13:20
· Hamburg Dammtor	18:49	12:39	17:50	13:05	17:24	13:11
· Hamburg-Altona	18:58	12:30	17:58	12:55	17:32	13:04

* mit Zollkontrolle (21 bzw. 15 min)

TEE 72 Helvetia

1.

Zürich HB (7.00)—Basel SBB—Mannheim—Frankfurt (M)—Hamburg
(—Hamburg-Altona (16.36))

⚡ *** 211% 450 t

▲ **ab Basel und Frankfurt**

a)	Avm	18	Basel SBB—Hmb=Altona	73	73	Hmb	745	4362
				<u>730</u>				
	Avm	17	" "	"	"	"	"	"
	Avm	16	" "	73	"	"	741	"
	Avm	15	" "	"	"	"	"	"
	Apm	14	" "	"	"	"	"	"
	Apm	24	Zürich—	"	"	"	746	4361
	Avm	25	" "	"	"	"	"	"
1)	ARDm	26	" "	"	"	"	"	"
	WRmz		" "	"	"	"	"	"

▼ **ab Zürich und Mannheim**

a) Fr—So auch 21. XI., 21., 26. XII. 1. I., 19., 23. IV.,
1., 30. V., nicht 24., 31. XII., 22. IV., sonst Bd

1) Abt 6 ◊ und ☒ ab Basel Bad Bf
Abt 5 ☒ Basel SBB—Freiburg
Ⓜ 34082 Do

TEE 73 Helvetia

1.

(Hamburg=Altona (13.32)—) **Hamburg—Frankfurt (M)—Mannheim—**
Basel SBB—Zürich HB (23.00)

⚡ *** 211% 450 t

▲ **ab Hamburg u Mannheim**

a)	Avm/Am	13+	Hmb=Altona—Frankfurt	172	177	Ffm	305	
	Apm	14	" —Basel SBB	72	72	Hmb	741	4362
	Avm	15	" "	"	"	"	"	"
	Avm	16	" "	"	"	"	"	"
b)	Avm	17	" "	"	72	"	745	"
				<u>720</u>				
	Avm	18	" "	"	"	"	"	"
	WRmz		" —Zürich	"	72	"	746	4361
1)	ARDm	26+	" "	"	"	"	"	"
	Avm	25 k	" "	"	"	"	"	"
	Apm	24	" "	"	"	"	"	"

▼ **ab Frankfurt u Basel**

a) So, auch 26. XII., 23. IV., nicht
24., 31. XII., 22. IV.

1) Abt 5 ☒ Freiburg—Basel SBB,
Abt 6 ◊ und ☒ bis Basel Bad Bf

b) Fr—So auch 21. XI., 21., 26. XII., 1. I., 19., 23. IV.,
1., 30. V., nicht 24., 31. XII., 22. IV., sonst Bd



Ⓜ 34091 So

Vom TEE zum IC

Als bei der DB zum Winterfahrplan 1971/72 der Intercity unter dem Motto „Deutschland im Zwei-Stunden-Takt“ eingeführt wurde, wurde der TEE 73/72 in dieses neue IC-Liniensystem integriert. Er wurde Teil der Linie 3 Hamburg – Basel mit Verlängerung nach Zürich.

Dadurch legte auch er einen neuen Systemhalt in Fulda ein. Und die gerade abgelieferten Serienlokomotiven der Baureihe 103 wurden nun bald auch vor dem Helvetia zu den neuen Paradenpferden der DB im schnellen Fernverkehr.

Eine weitere Änderung brachte dann der Sommerfahrplan 1973: Der südwärts fahrende, auf sieben Wagen gekürzte TEE 73 tauschte seine Fahrplanlage mit dem IC 177 „Diplomat“ und verkehrte nun einen Takt, also zwei Stunden, früher.

IC 179		Helvetia					
Hamburg-Altona (12.36) – Hannover – Frankfurt (M) – Mannheim(– Basel Bad Bf (20.39/41)) – Basel SBB – Zürich HB (21.57)							
) 4 (		*** (bis HH Hg 200 km/h)		214%		500 t	
max 15, AA 14, FF 13, RM 14  							
▲ ab Hamburg-Altona und Mannheim							
a)	Bm	263 +	Hmb-Altona – Basel SBB		584	572 ¹⁾	13371 2513
aa)	Bm	263 +	.	.	170	.	14075 2517
	Bm	264 +	.	.	178	178 ¹⁾	01157 2514
①	Bm	265	.	.	.	.	.
	Bpm	266	.	.	.	.	.
	Bpm	267	.	– Basel SBB	.	178 ¹⁾	01159 2516
b)				Zürich		195	
	Bpm	268	.	.	.	.	.
	Bpm	269	.	– Zürich	.	195	01154 2515
②	Bm	270	.	.	.	.	.
③	WRmz		.	.	.	.	.
	Avm	272	.	.	.	.	.
	Avm	273	.	.	.	.	.
	Avm	274	.	.	.	.	.
	Apm	275	.	.	.	.	.
▼ ab Frankfurt (M)							
a)	Fr, auch 4. IV., 15. V., nicht 5. IV., 17. V.						
aa)	Sa, auch 5. IV., 16. V., nicht 29. XII., 6. IV., 18. V.						
b)	So, auch 11. VI., 26. XII., 1. I., 8. IV., 16., 27. V. bis Zürich, sonst bis Basel SBB						
①	Abt 1 Frau u Kind, Abt 2 u 10 2						
②	Abt 11  Freiburg – Basel SBB, Abt 12 Dst						
③	bewirtschaftet durch SSG						
1)	Basel Bad Bf 17588						
■ 12/13 ■							

Reihungsplan zu IC 179 „Helvetia“ aus Zugbildungsplan A für Schnellzüge, gültig ab 3. Juni 1984. Abbildung: Sammlung Oliver Strüber

Mit Einführen des zweiklassigen Systems IC '79 (Werbemotto „Jede Stunde, jede Klasse“) überarbeitete die DB ihr Fernreiseangebot dann besonders gründlich. Ein Großteil der noch als TEE fahrenden Fernschnellzüge wurde jetzt in einen IC umgewandelt, darunter auch der Helvetia.

Er lief jetzt unter den neuen Zugnummern IC 178/179; beide Wagenklassen waren durch den dazwischen gereihten Speisewagen getrennt – die sogenannte Blockzugbildung. Der Zug gen Süden begann nun sogar schon in Westerland (Sylt), wobei er auf seinem ersten Streckenabschnitt bis Hamburg-Altona als D-Zug (D 179) eingestuft war und von einer 218 befördert wurde.

An der Zugspitze rollte ein sonst nicht im IC-Verkehr laufender ABm 225 nach Frankfurt (Main), dahinter folgten ein Bm als Kurswagen nach Saarbrücken und, sich daran anschließend, die IC-Wagen. In Niebüll wurde dem D 179 noch ein weiterer Kurswagen beige gestellt, den eine NVAG-Lok mit dem Zug 6 aus Dagebüll (Anschluss zur Fähre nach Föhr) gebracht hatte.



Am 23. Juli 1988 zeigt sich 103 160 vor EC 78 „Helvetia“ (Zürich HB - Basel SBB - Mannheim – Frankfurt / Main - Hannover - Hamburg-Altona) neben der A 6 bei Hockenheim dem Fotografen. Foto: Helmut Röth, Eisenbahnstiftung

Er und der ABm 225 wurden in Hamburg-Altona ausrangiert, während der Saarbrücker Kurswagen dem nun als IC 179 verkehrenden Helvetia bis Frankfurt (Main) treu blieb. Das blieb aber nur eine kurze Episode, denn schon 1981 entfielen alle Kurswagen ebenso wie der verlängerte Zuglauf aus Westerland, der Intercity lief zwischen seinen zuvor bekannten Endpunkten unter gleicher Nummer weiter.

Eine kleine Zäsur bildete im Sommer 1986 lediglich das Umstellen auf die wieder zweistelligen Zugnummern IC 78/79, bevor im Folgejahr aus dem Helvetia dann ein EC (Eurocity) wurde. Größer waren die Änderungen, die der 1991 aufgenommene ICE-Verkehr mit sich brachte. Mit Blick auf die ersten beiden Neubaustrecken (NBS) passte die Bundesbahn das Intercity-Netz an. Die DB gab (vorläufig) die Direktverbindung Hamburg – Zürich durch den EC Helvetia auf und erzwang ein Umsteigen in Mannheim.

Anhaltende Proteste der Kundschaft führten allerdings bereits 1992 zum Wiederaufleben des Helvetia, der jetzt als EC 70/71 erneut Alster und Limmat verband, allerdings in ein Mal mehr veränderter Fahrplanlage, um durch Optimieren von Laufplänen Garnituren einzusparen. Dies war dem starken

Mangel an Fahrzeugen geschuldet, der als Folge des Mauerfalls eingetreten war. Die neuen Fahrplanlagen für beide Zugrichtungen sorgten jedoch nicht für Begeisterung und gutes Frequentieren.

EC 79		Helvetia							
		Hamburg-Altona(12.49)-Hannover-Frankfurt (M)-Mannheim							
		(-Basel Bad Bf(20.35/38))- Basel SBB -Zürich HB(22.00)							
		*** 212x 550t							
		max 15, AA 14, FF 14							
		↔ ◯ I							
		(bis HH, RM - RK Hg 200 km/h)							
		↑ ab Hmb-Alt							
Wi	a	Avm	265	Hmb-Alt	Zürich	78	78	01172	2476
		Apm	264	"	"	"	"	"	"
		Avm	263	"	"	"	"	"	"
		Avm	262	"	"	"	"	"	"
	01	WRmz		"	"	"	"	"	"
	02	Bm	260	"	"	"	"	"	"
		Bpm	259	"	"	"	"	"	"
	03	Bpm	258	"	"	"	"	"	"
	04	Bpm	257	"	"	"	"	"	"
	b	Bpm	256	"	Zürich	"	"	01173	2477①
					BaselSBB				
	05	Bm	255	"	"	"	"	"	①
Sm		Bm	254	"	BaselSBB	"	"	01171	2478①
	c	Bm	253	"	"	"	"	"	①
Wi	cc	Bm	253	"	"	70	576	14071	2467①
		↓ ab Frankfurt							
		a)(Sa) nicht 19.XII.-02.I.,01.-03.IV., 22.V.						01)bewirtschaftet durch SSG	
		b)Fr+So nach Zürich HB, sonst nach Basel SBB						02)Abt 11 DSG Mo-Sa Hannover - Frankfurt sowie ◻ Freiburg - Basel SBB, Abt 12 Dst	
		c)Fr+So auch 08.,16.VI.,23.,30.XII., 31.III.,04.IV.,11.,23.V.,nicht 07.VI.,25.XII.,01.I.,01.,03.IV., 22.V.						03)rollstuhlgerecht	
		cc)Mo auch 05.IV.,24.V.,nicht 04.IV., 23.V.						04)Beschilderung Hmb-Altona - Basel SBB und Basel SBB - Zürich HB	
								05)Abt 1 Frau u Kind, Abt 2 u 10 ↴	
								①)zu Spalte 6: Basel Bad Bf 24588	
								11/12	
								10/12	

Ab dem 27. September 1987 war der EC 79 „Helvetia“ gemäß Zugbildungsplan A für Schnellzüge - Reihungsplan gemäß diesem Dokument unterwegs. Abbildung: Sammlung Oliver Strüber

Nachdem mehrere ICE-1-Garnituren eine Schweiz-Zulassung erhalten hatten, kam zum Sommer 1993 wieder Bewegung in die Sache. Bereits seit dem 27. September 1992 verkehrte mit dem ICE „Panda“ Hamburg-Altona – Zürich ein erster internationaler ICE in die Schweiz, dessen Abfahrzeiten zumindest in der Südrichtung in die Nähe der alten IC-Zeiten rückten. Der neue ICE 70/71 „Helvetia“ startete schließlich dann am 23. Mai 1993. Für ihn kamen wieder zwei Zuggarnituren zum Einsatz, doch ab Sommer 1995 endete die Zugfahrt bereits in Basel SBB statt Zürich, die Gegenrichtung wurde unverändert bedient.

2002 entschied sich die DB zur Aufgabe fast aller Zugnamen. Das bedeutete auch das Ende des Helvetia als namensführenden Zug. Verbindung und Zugnummern blieben vorerst bestehen, es folgte aber bald darauf wieder eine Änderung der Fahrplanlage. Die ICE-Verbindung 70/71, mittlerweile mit in beiden Richtungen bis Chur verlängertem Zuglauf, blieb jedoch bis heute erhalten.

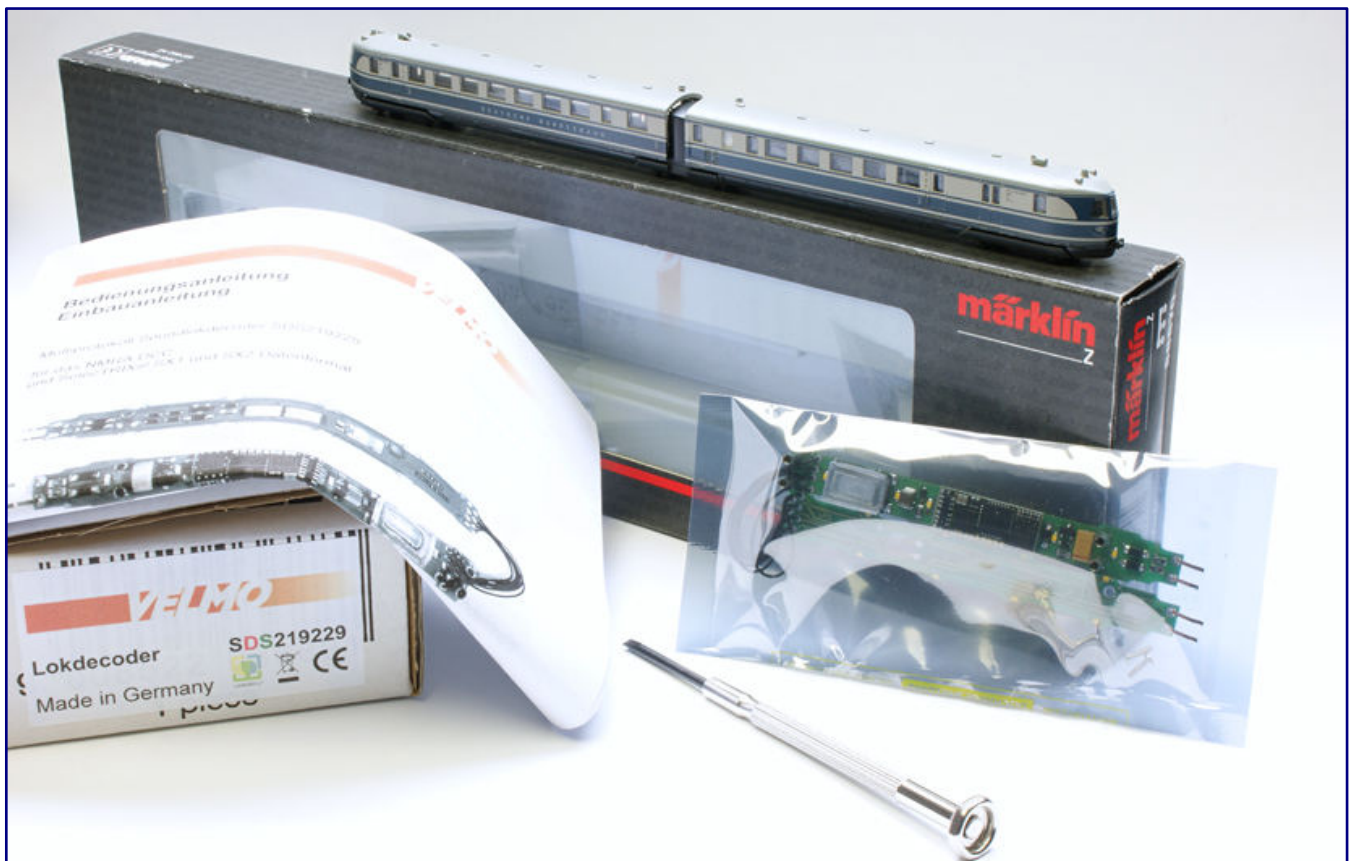
Informationen zum Zuglauf im Internet:
[https://de.wikipedia.org/wiki/Helvetia_\(Zug\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Helvetia_(Zug))
<http://www.heinrich-hanke.de/eisenbahn/reisezuege/helvetia.htm>

VT 04 501 mit Velmo-Aufwertung Digital auf Höhe der Zeit

Die einfache Digitalisierung von Modellen mit Hilfe der Produkte von Velmo gehört zu den immer wieder geäußerten Beitragswünschen unserer Leser. Passend zum runden F-Zug-Jubiläum haben wir nun ein Märklin-Modell gefunden, dessen Aufwertung besonders sinnvoll scheint. So können wir zusätzlich zur Jubiläumsberichterstattung und dem Wunschthema auch noch eine verständlich zwischen analogen Grenzen und digitalen Möglichkeiten schaffen.

Wer ein Modell des Schnelltriebwagens SVT 137 „Bauart Hamburg“ (Deutsche Reichsbahn) oder VT 04 501 (modernisierte Ausführung der Bundesbahn) sein Eigen nennt, der wird sich bestimmt schon häufig gefragt haben, welche Gedanken seinem Konstrukteur durch den Kopf gegangen sein mögen, als er dieses Fahrzeug konzipiert hat.

Auf den Besitzer wirkt es leider wie „gewollt, aber nicht gekonnt“: Auf der einen Seite eine schwere Hälfte mit Motor, im Inneren geradezu vollgestopft mit Fahrwerksblock, Antrieb und Platine und am anderen Ende ein Leichtgewicht mit Durchsichtmöglichkeit.



Für den geplanten Digitalumbau brauchen wir nur unser Basismodell des VT 04 501 (Märklin 88870), die Velmo-Tauschteile (Art.-Nr. SDS219229) und einen Schraubendreher. Gleich nach der Vollständigkeitsprüfung der Lieferung kann es losgehen.

Für vollen Verdruss leuchtet nur aus dieser Hälfte eine Innenbeleuchtung, während die andere komplett dunkel bleibt. „Ganz oder gar nicht“, möchten wir da sagen, doch Märklin mochte den Geburtsfehler

Zusammensetzung der Decodertypbezeichnung bei Velmo

In der Werksbezeichnung der Velmo-Digitalplatinen sind drei bis vier wichtige Informationen verschlüsselt, die der Kunde verstehen muss, wenn er aus dem Angebot direkt eine passende Artikelnummer bestellen möchte. Wir erläutern dies an unserem Beispiel des SDS219229:

- S Der erste Buchstabe kennzeichnet die Decoderart (L = Lokdecoder, S = Sounddecoder, F = Funktionsdecoder)
- DS Die folgenden Buchstaben benennen die nutzbaren Datenformate (D = DCC, S = Selectrix, DS = Multiprotokolldecoder für DCC und Selectrix)
- 21229 Die Zahlenkombination entspricht derjenigen, die auch Märklin für seine Leiterplatte verwendet hat. Ist der Decoder für mehrere Varianten mit abweichenden Kennzeichnungen geeignet, nutzt Velmo die Kennung des erstausgelieferten Produkts.

Abweichend dazu wird bei Funktionsdecodern der Zug als Hinweis eingeschlüsselt, für den er bestimmt ist (z. B. „SBAHN“ oder „ICEXP“). Mangels Nummer wurde diese Bezeichnung auch beim Lokdecoder für die Baureihe 181² von Rokuhan/Noch verwendet („RN181“).
- A Ergänzung um eine mögliche Variante des Decoders (in unserem Beispiel nicht zutreffend)

dieser Modelle nie ablegen. Aber was soll das Fahrzeug denn in der Aufteilung überhaupt glaubhaft darstellen?

Das Vorbild hatte keine Schlafabteile und wäre, wenn der halbe Triebzug wegen Defekten hätte gesperrt werden müssen, sicher nicht auf die Strecke gegangen. Die fehlenden Kapazitäten wären bei durchschnittlicher Auslastung nicht zugintern aufzufangen gewesen.

Immer schon hat die fehlende Konsequenz oder unterlassene, klare Entscheidung bei dieser Konstruktion gewurmt und beschäftigt. Und wir wissen, dass wir damit nicht allein sind, denn es gibt viele Ansätze, um dieses Manko unsichtbar zu machen oder zu beheben.

Die beste Option unter allen, die hier denkbar wären, war und ist für uns eine Digitalisierung mit den Tauschplatinen von Claudius Veit. Velmo hat in den letzten Jahren noch weiter „aufgerüstet“ und längst bewiesen, dass auch Betriebsgeräusche nicht mehr zu den digitalen Phantasien der Spur Z gehören.

Standard ist heute das Protokoll DCC, aber die Multiprotokolldecoder lassen sich auf Wunsch auch in den Datenformaten SX1 und SX2 ansprechen. Im Falle des VT 04 501, der uns als Modell mit der Artikelnummer 88870 in taubenblau-grauer Lackierung vorliegt, erlangt er ebenfalls Betriebsgeräusche, aber zusätzlich sogar eine Innenbeleuchtung, die auch die motorisierte Fahrzeughälfte umfasst.

Was in Göppingen also wohl als unmöglich galt, hat Velmo nicht nur in Frage gestellt, sondern auch gelöst. Wir haben uns die Tauschteile-Konfektion besorgt und werden sie nun in unser Modell einbauen.

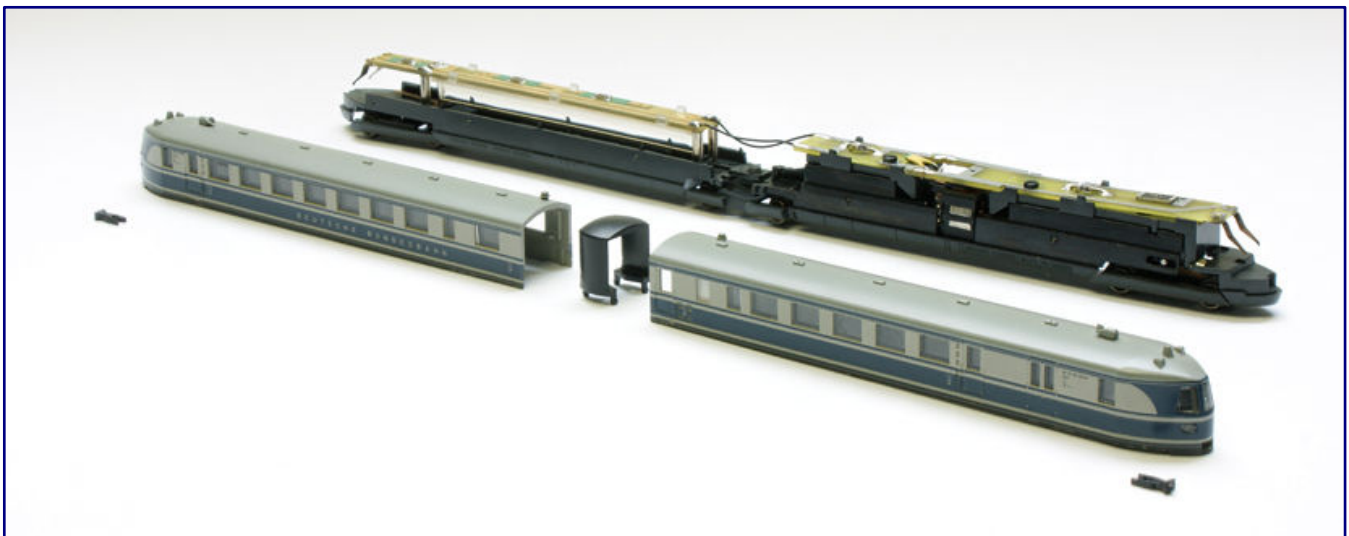
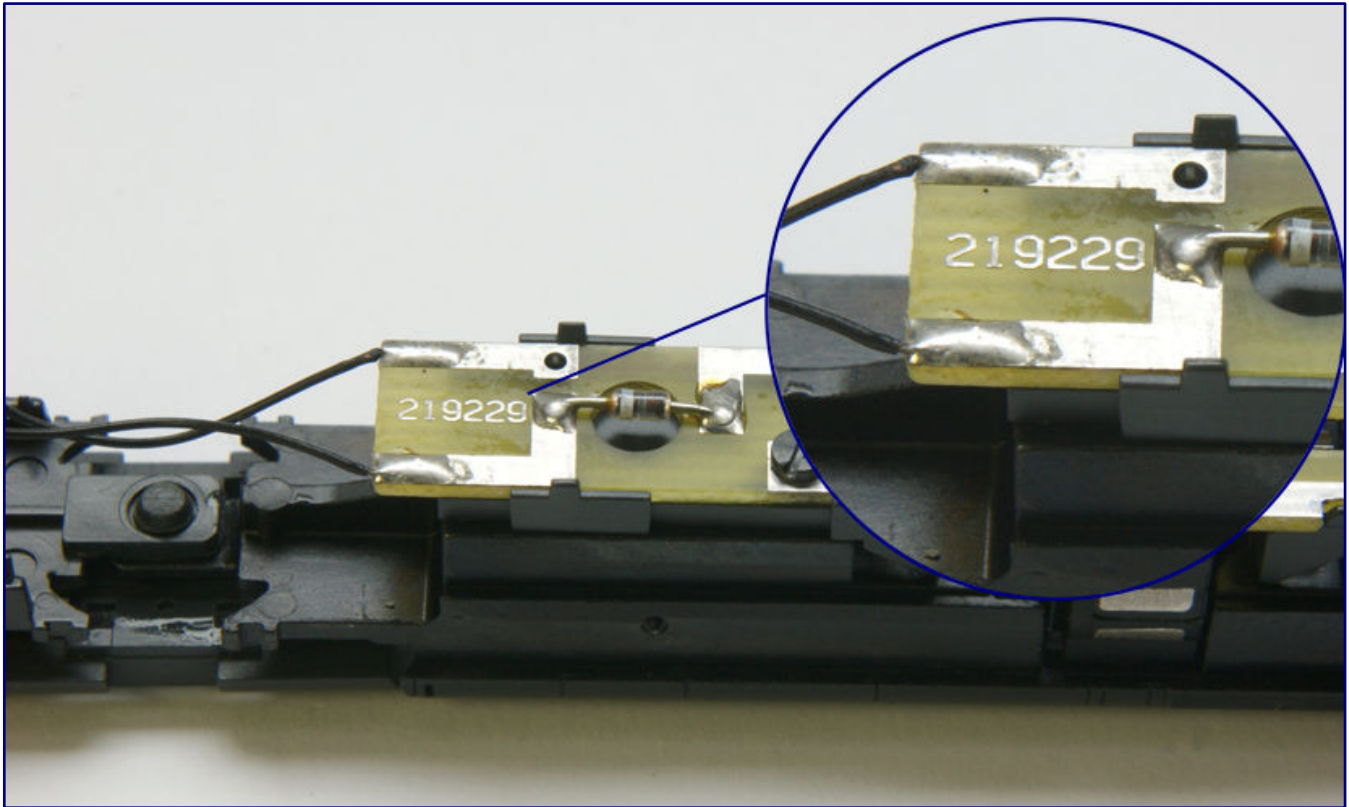
Der darin enthaltene Multiprotokoll-Soundlokdecoder SDS219229 passt zu allen Märklin-Triebzügen der Bauart Hamburg, die eine Leiterplatte mit den Nummern 219229, SW141 210B oder SW141111B tragen. Dort ersetzt er beide Leiterplatten für den Analogbetrieb im Triebzug.



Decodereinbau leicht gemacht

Vor dem Umbau steht noch eine analoge Probefahrt: Der Zug sollte einwandfrei laufen, denn eine Digitalisierung heilt keine mechanischen Probleme!

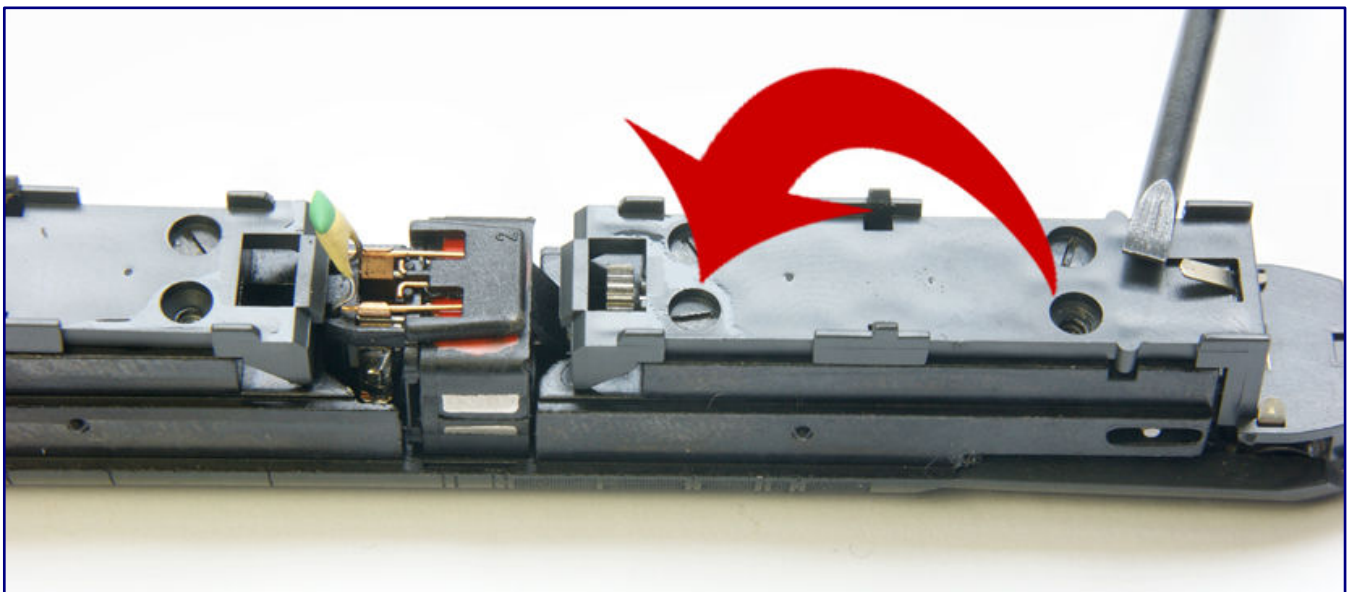
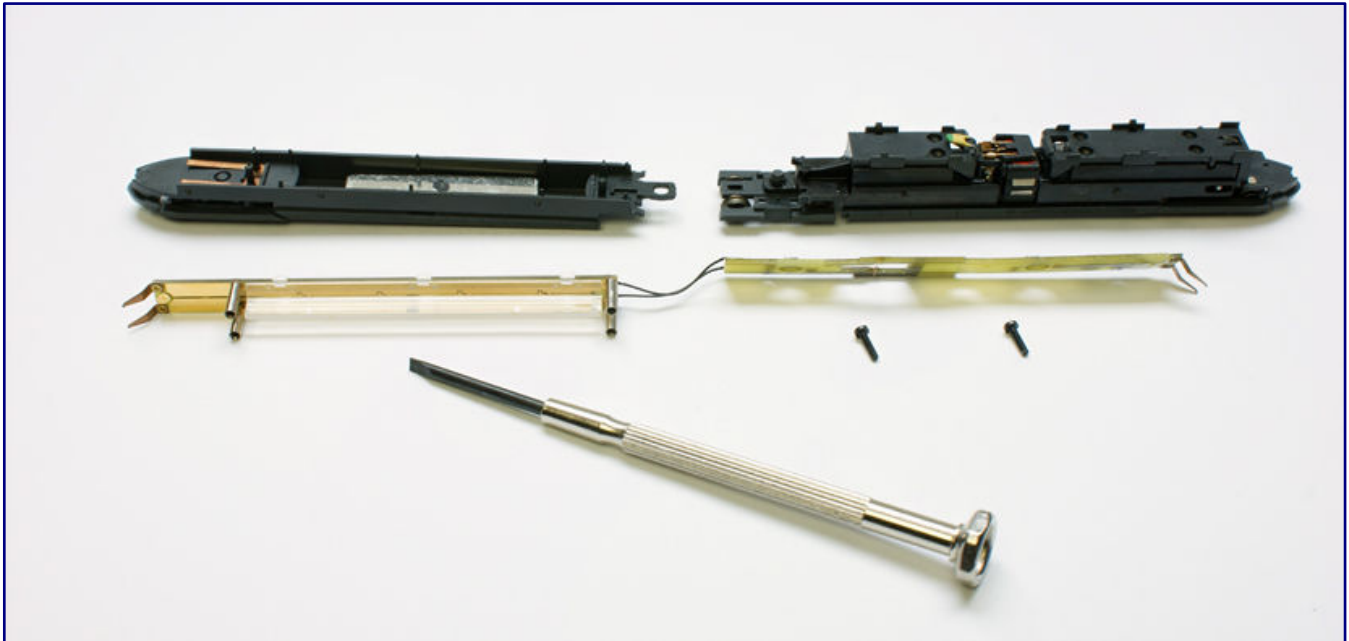
Unser Digitalumbau beginnt mit einer (analogen) Probefahrt, denn das Umrüsten ist kein Allheilmittel, um einem schlecht laufenden Modell zu guten Fahreigenschaften zu verhelfen. Wir vergewissern uns also vom technischen Zustand und einem möglichen Wartungsbedarf.



Die auf der serienmäßigen Platine aufgedruckte Nummer (Bild oben) führt bei Velmo zum passenden Tauschteil für die geplante Digitalisierung. Für den Einbau müssen wir ans Innere gelangen, indem wir die Scharfenbergkupplung abziehen, die beiden Gehäuse aufspreizen und abnehmen und zum Schluss den Übergang, der auf dem Jakobsdrehgestell aufgesteckt ist (Bild unten).

Es zeigt sich, dass das ausgewählte Modell guten Schienenkontakt hat, gleichmäßig und ohne auffallende Störgeräusche fährt, alle bisherigen Lichtfunktionen gegeben sind und sich das angetriebene Chassis auch nicht erwärmt. Wir können den Umbau also sorglos beginnen. Bei Auffälligkeiten wäre sonst ein Reinigen mit Schmiermittelgabe und eventuell auch noch ein Bürstentausch angefallen.

Stattdessen können wir nun aber die beiden Triebzuggehäuse abnehmen, nachdem wir zuvor die gesteckten Schaku-Attrappen an beiden Enden gezogen haben. Die dem Modell beiliegende Betriebsanleitung gibt Aufschluss darüber, wo und wie die Kunststoffgehäuse aufgespreizt und abgezogen werden.



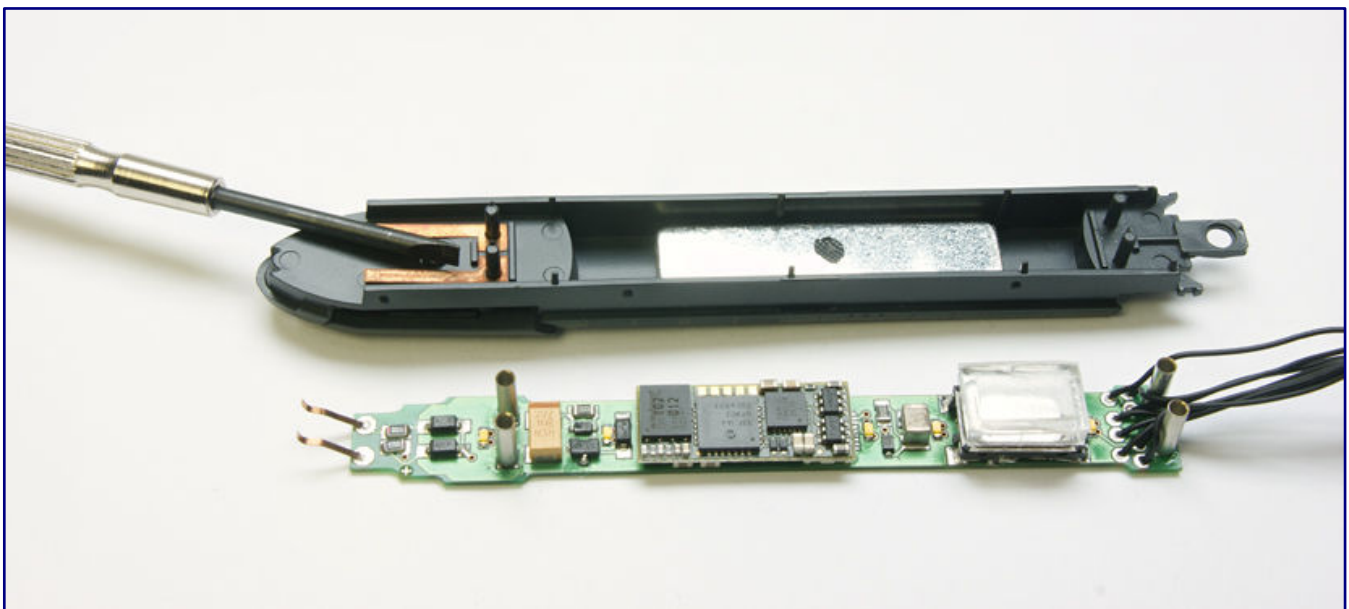
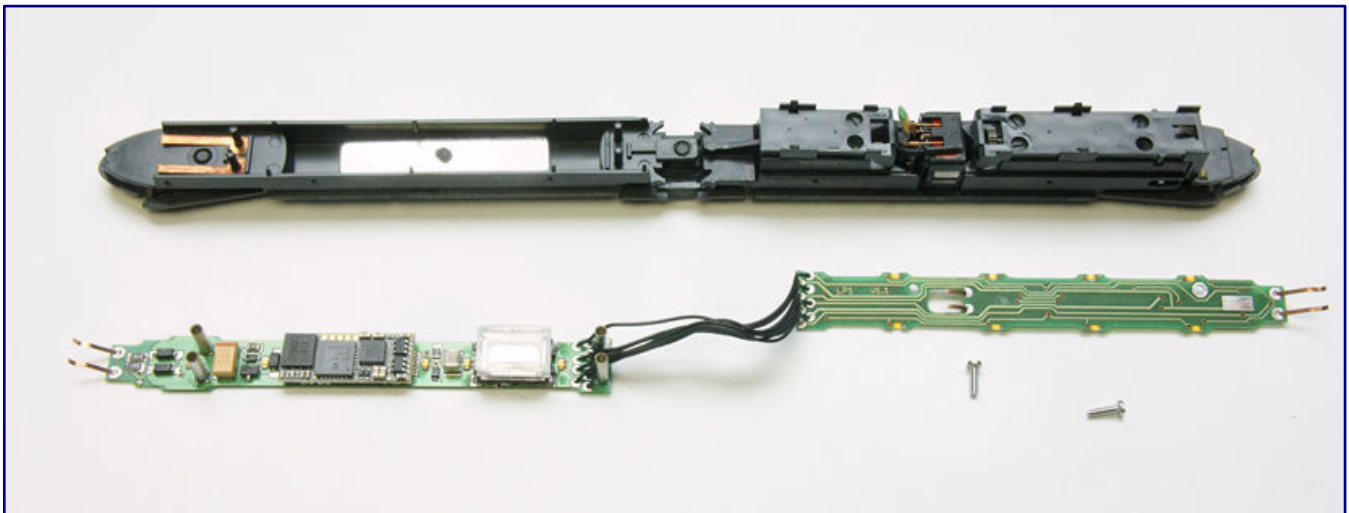
Am Motorwagen kann die Leiterplatte nach Lösen von zwei Schrauben abgenommen werden, am unmotorisierten Teil ist die Beleuchtungsplatine mit vier Steckhülsen auf Kunststoffzapfen gesteckt (Bild oben). In unserem Fall saß sie dort sehr fest und musste vorsichtig abgehoben werden, nachdem wir vorsichtshalber auch die Halterung vom Drehgestellzapfen gelöst hatten. Im nächsten Schritt wird auf dem freigelegten Getriebeblock noch eine kurze Senkkopfschraube von vorne rechts nach hinten rechts versetzt (siehe Pfeilmarkierung im Bild unten).

Ratsam sind vorherige Erinnerungsfotos zu beiden Zughälften, die uns später Aufschluss geben können, welches Gehäuse auf welches Fahrwerk gehört und wie herum die Scharfenbergkupplungen korrekt wieder eingesteckt werden. Im Zeitalter der Mobiltelefone mit Kamera sollte das ja kein Problem sein. Als letzten vorbereitenden Schritt ziehen wir auch den Übergang vom mittleren Jakobsdrehgestell nach oben ab.

Nun können wir die beiden Schrauben der Leiterplatte am Motorwagen lösen und entfernen. Danach lassen sich die Leiterplatten beider Zughälften abnehmen. Am motorisierten Teil wird dann die vordere, kleine Senkkopfschraube versetzt, wie auf unserem Foto gezeigt.

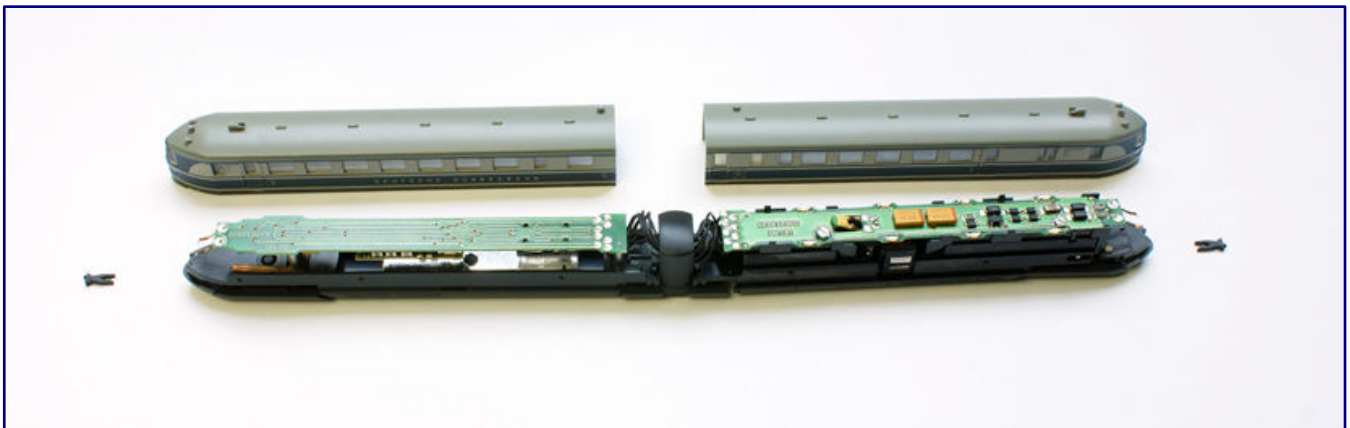
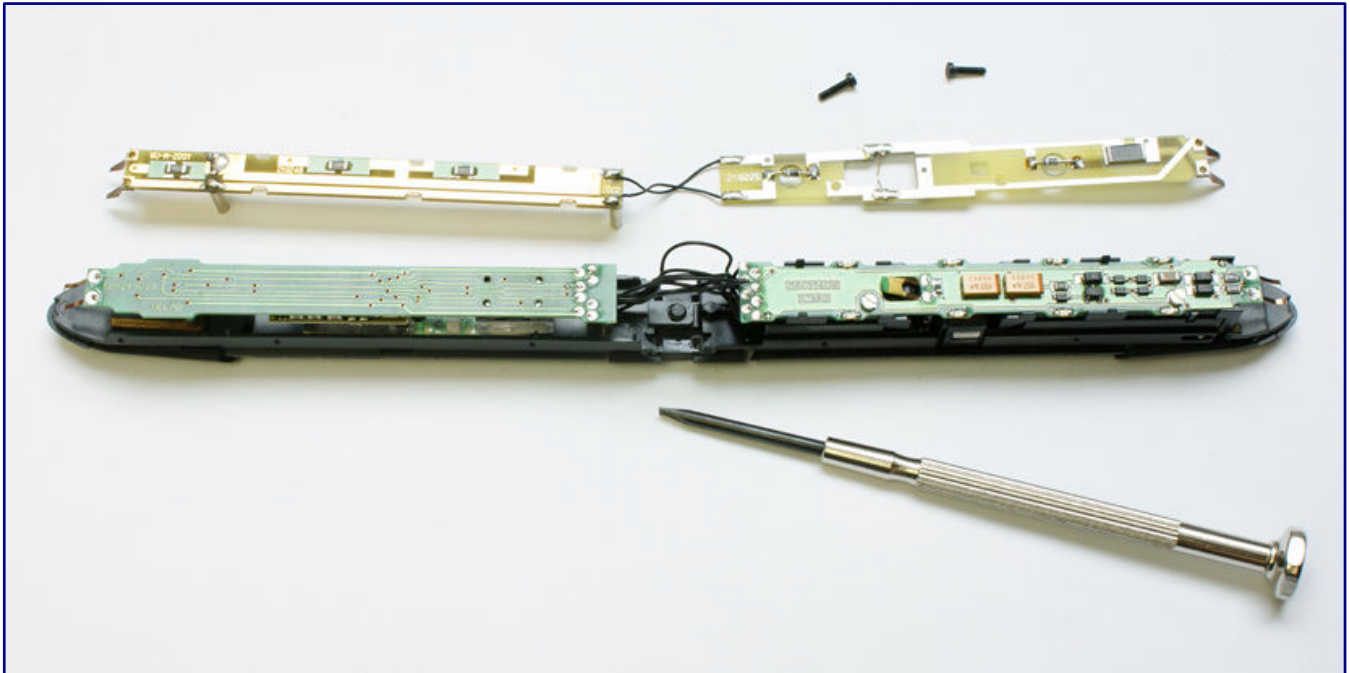
Am nichtangetriebenen Zugteil ist die werksseitige Beleuchtungsplatine mit Steckhülsen auf Kunststoffzapfen gesteckt. Das Abziehen sollte vorsichtig und ohne Druck zu den Seiten erfolgen, damit diese Haltezapfen nicht abbrechen! Die ausgebauten Teile heben wir auf, denn sie wären erforderlich, falls doch mal ein Rückbau gewünscht würde.

Beim sich nun anschließenden Einsetzen des Lokdecoders gilt es auch einiges zu beachten. Um die Zuordnung der beiden Leiterplatten nicht zu vertauschen, legen wir sie vorher neben den Zug und schauen, wo der Ausschnitt für den Entstörkondensator des Motorsatzes zu finden ist. Diese Platine ist diejenige für den motorisierten Teil, die Litzenverbindung wird später unter der Übergangsnachbildung verschwinden.



Vor dem Einbau legen wir die digitalen Tauschplatinen neben das Modell und vergewissern uns über die künftigen Haltepunkte von der richtigen Zuordnung der beiden Hälften und der korrekten Einbaulage (Bild oben). Bei der nur zu steckenden Platine im antriebslosen Teil gilt es zu beachten, dass die Hülsen vorsichtig und absolut senkrecht aufgesetzt und heruntergedrückt werden, bis sie sicher Kontakt zum Federblech darunter haben (Bild unten; Position vom Schraubendreher angezeigt).

Damit ist die richtige Ausrichtung gefunden, auch Unter- und Oberseite sollten klar sein, wenn wir nach den verbauten SMD-Leuchtdioden der (neuen) Innenbeleuchtung schauen. Die LED erfordern eine



Sobald die Platine auf dem motorisierten Teil mit den beiliegenden Schrauben befestigt und am anderen Ende sicher aufgesteckt ist, ist der Umbau beendet. Die ausgebauten Platinen und längeren, werksseitigen Schrauben wandern in die Ersatzteilkiste (Bild oben). Nun beginnt in umgekehrter Reihenfolge der Demontage der Wiederaufbau. Zunächst wird der Wagenübergang aufgesetzt, die Litzen sauber und mit ausreichend Bewegungsspielraum hindurchgeführt und das Kunststoffteil anschließend in seine Halterungen gedrückt (Bild unten).

besondere Vorsicht, damit sie nicht versehentlich beim Einbau der Platten abgerissen werden. Das gilt besonders, wenn wir die Leiterplatte gleich auf dem Fahrgestell einrasten werden.

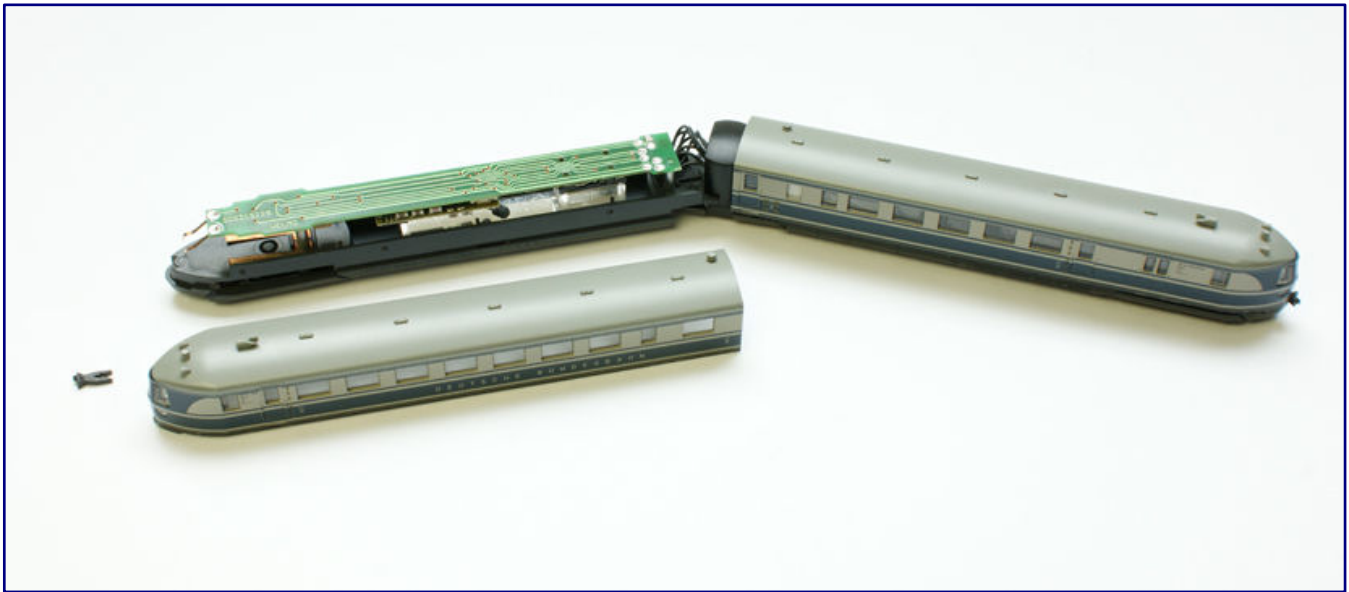
Doch vorher biegen wir den bereits genannten Entstörkondensator am Motor noch senkrecht nach oben, um uns die folgende Arbeit ein wenig zu erleichtern. Nun legen wir die Leiterplatten behutsam auf und führen sie zunächst am Motorwagen in ihre seitlichen Führungen. Haben wir die korrekte Lage gefunden, drücken wir sie leicht an und rasten sie am Fahrwerk ein.

Am antriebslosen Wagenteil achten wir darauf, dass die Hülsen der Platine absolut senkrecht aufgesetzt und anschließend vorsichtig ganz nach unten gedrückt werden, bis sich die Kontakte gut berühren. Den Entstörkondensator am Antriebsteil können wir im Anschluss wieder nach unten in den Ausschnitt drücken.

Direkt im Anschluss kontrollieren wir dann die Lage der Motoranschlussdrähte an der Velmo-Platine. Wie auch schon bei der analogen Leiterplatte müssen sie auf den beiden Entstörkondensatoranschlüs-

sen sicher aufliegen, dürfen aber gegeneinander keinen Kurzschluss bilden, d.h. untereinander dürfen sie sich nicht berühren. Haben wir auch das erfolgreich bewerkstelligt, schrauben wir die Leiterplatte auf dem motorisierten Fahrzeugteil mit den von Velmo beigelegten Schrauben fest.

Keinesfalls sollten jetzt die ursprünglichen Märklin-Schrauben verwendet werden, denn die neue Platine ist dünner als die ausgebaute Analogausfertigung und hat deshalb auch kürzere Schrauben als fester Bestandteil des Lieferumfangs mitbekommen.



Nacheinander werden nun die Wagengehäuse wieder aufgesetzt und anschließend auch die Attrappen der Scharfenbergkupplungen wieder eingesteckt. Anschließend ist die VT 04 501 bereit für einen digitalen Funktions- und Fahrtstest.

Der sich anschließende Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie die anfängliche Demontage: Aufsetzen des Übergangs am Mittendrehgestell, anschließend Aufdrücken der beiden Aufbaugeschäfte und um Schluss das Wiedereinsetzen der Scharfenbergkupplungen.

Test und Inbetriebnahme des Digitalmodells

Bevor wir unser Modell in Betrieb nehmen, möchten wir einen wichtigen Hinweis anbringen, der für alle Leserinnen und Leser wichtig ist, die sich erstmals an einem Digitalmodell erfreuen möchten: Nicht alle am Markt erhältlichen Digitalzentralen sind ab Werk auf die Belange der Spur Z ausgerichtet.

Die Digitalspannung der Zentrale ist dann auf ein für die Spurweite Z verträgliches Maß zu reduzieren, um keine Schäden an Decoder, Modell oder betrieblicher Infrastruktur zu riskieren.



Der Test beginnt mit dem Auslesen der Decoderadresse auf einem Programmiergleis. Dass die werksseitige DCC-Adresse 3 im Gerätespeicher doppelt belegt ist, können wir vorerst ignorieren.



Im digitalen Funktionstest prüfen wir die Reaktion auf Fahrbefehle, die Lichtwechsel- und -schaltfunktionen sowie anschließend auch die Betriebsgeräusche. Da keine Fehler oder Probleme festgestellt werden, können individuelle Einstellungsänderungen folgen.

Das gilt besonders auch für den Stromfluss, ab dem die Zentrale von einem Kurzschluss ausgeht und die Gleisspannung mit geringer Zeitverzögerung abschaltet. Bei ausgewählten Zentralen ist die Zeitverzögerung sogar vorwählbar.

Unser erster Test erfolgt im Programmiermodus mit dem Auslesen der werksseitigen Adresse (hier: 3). Da der verbaute Decoder D&H SD18A ab Werk für das jeweilige Märklin-Modell passend vorkonfiguriert ist, sollten (und sind hier) keine besonderen Einstellungen erforderlich. Einfacher als es Velmo seinen Kunden macht, kann es wirklich nicht gehen.

Wer nach der ersten Kontrolle einzelne Parameter gemäß eigenen Bedürfnissen anpassen möchte, findet in zusätzlichen Betriebsanleitungen Hinweise zu den Möglichkeiten, Konfigurationsvariablen (CV) und Einstellwerten sowie auch möglichen Fehlerbildern und -ursachen. Velmo ist zudem auch bekannt dafür, bei individuellen Problemen guten Kundendienst per E-Mail-Kontakt zu leisten.

Einige typische Problemfelder, die der Hersteller selbst anführt, möchten wir kurz benennen: Die Anzahl an programmierten Decoder-Fahrstufen muss mit dem in der Digitalzentrale hinterlegten Eintrag der anzusteuernenden Adresse übereinstimmen.

Gleiches gilt für die Unterscheidung zwischen den historischen, kurzen und den später eingeführten, langen Adressen. Auch wenn hier Abweichungen zwischen den Einstellungen von Decoder und Zentrale vorliegen, führt dies zu Fehlfunktionen.

Ansonsten erscheinen uns nur die folgenden Parameter für denkbare Anpassungen erforderlich und sinnvoll:

- Ändern der Lokadresse (weil die „3“ der Werkzustand bei nahezu allen Anbietern ist),
- Einstellen einer Höchstgeschwindigkeit (zum möglichen Einfügen in ein elektronisch gesteuertes Anlagenprogramm oder ausgerichtet an der Vorbildhöchstgeschwindigkeit),
- Anpassen der Anfahr- und Bremsverzögerung (für optimalen Betriebsfluss und sicheres Anhalten vor Halt zeigenden Signalen) sowie
- Lautstärke für die Betriebsgeräusche (für eine gute Wahrnehmung ohne Belästigen Dritter).

Wir haben beispielsweise die Adresse in der CV 1 (kurze Lokadresse) auf den Wert 4 geändert, um eine Überschneidung mit dem nächsten Neuerwerb auszuschließen. Gleichzeitig haben wir gemäß der von den Herstellerseiten herunterladbaren Programmieranleitung den Wert unter CV 29 (Grundeinstellungen) so verändert, dass unser Decoder auf die lange Adresse (CV 17 / CV 18) hört, die wir anschließend mit „604“ belegt haben.



Die kurze DCC-Adresse haben wir von 3 auf 4 geändert, angesprochen werden soll das Fahrzeug aber über eine lange Adresse (604), die wir ebenfalls in den CV-Einstellungen hinterlegen. Sobald das Fahrzeug fertig konfiguriert ist, speichern wir seine Einstellungen auf einer Lokkarte (Modellbahnunion). Das erspart uns eine Neuanlage auf anderen Zentralen, denn wir können die Daten darüber gleich einlesen lassen.

Für Digitalumsteiger kurz erwähnt sei an dieser Stelle, dass geänderte Eigenschaften von Lokdecodern gespeichert werden und deshalb auch erhalten bleiben, wenn die Betriebsspannung erlischt.

Das gilt beispielsweise auch für die zuletzt gewählte Fahrtrichtung. Alle Einstellungen können zudem beliebig oft geändert werden und lassen sich notfalls durch eine Rücksetzfunktion auf die Werkseinstellungen zurückführen.

weiter auf Seite 54

Abbildungen auf Seite 53: Zuordnung verschiedener Informationen auf die 7 Bits von CV 29 (Abbildung: Betriebsanleitung Velmo) und die erforderliche Rechnung fürs Hinterlegen des neuen Werts 46 statt zuvor 14, damit der Decoder auf die lange Adresse hört.

Bedeutung	Wertebereich	Voreinstellg.
Bit 0 - Fahrtrichtung drehen	0 - Fahrtrichtung normal 1 - Fahrtrichtung gedreht	0
Bit 1 - Anzahl Fahrstufen	0 - 14 Fahrstufen 1 - 28, 128 Fahrstufen	1
Bit 2 - Analogbetrieb	0 - Analogbetrieb aus 1 - Analogbetrieb erlaubt	1
Bit 3 - Rückmeldung erlaubt	0 - Rückmeldung aus 1 - Rückmeldung erlaubt	1
Bit 4 - keine Funktion	0 - muss immer 0 sein	0
Bit 5 - Erweiterte Adresse	0 - verwende CV1 1 - verwende CV17,18	0
Bit 6 und 7 - keine Funktion	0 - muss immer 0 sein	0
Wert für Register CV29		14

CV 29 - Grundeinstellungen

Bit	0	1	2	3	4	5
Dez.wert	1	2	4	8	16	32
Werte	0	1 ↓ 2	1 ↓ 4	1 ↓ 8	0 16	0
						= 14
Soll erw. Adresse	0	1 ↓ 2	1 ↓ 4	1 ↓ 8	0	1 ↓ 32
						= 46

↳ Bit 5: Erweiterte Adresse

- 0 - verwende CV1 (kurze Adr.)
- 1 - verwende CV 17,18 (lange Adr.)

Für die vielen Steuerungsmöglichkeiten, Feineinstellungen und Funktionen bietet jeder Lokdecoder (unterschiedlich viele) Speicherstellen an. Sie werden je nach Datenprotokoll im Selectrix als Parameter (par), Kennwerte oder – unter DCC üblich – als Konfigurationsvariablen (CV, englisch: „Configuration Variable“) genannt.

Sollen diese nachträglich programmiert werden, ist kein physischer Zugriff auf den Decoder erforderlich. Das Modell muss also nicht geöffnet werden. Alles, was der Digitalbahner braucht, sind seine Zentrale und ein Programmiergleis. Das vom Anlagenstrom getrennte Programmiergleis schützt dabei vor unbeabsichtigtem Überschreiben der Daten anderer Decoder, die sich mit ihren Modellen zeitgleich auf der Anlage befinden.



VT 04 501 ist erfolgreich umgebaut und bereit für den Anlageneinsatz. Am Bahnsteig dieselt er vor sich hin und wartet auf die Abfahrt.

Im Rückblick bleibt an dieser Stelle nur noch festzuhalten, dass der Digitalumbau mit der Velmo-Lösung eine Sache weniger Minuten ist und keine Anforderungen an den Betreiber stellt, die nicht mit dem Warten eigener Fahrzeuge eh schon vorhanden wären.

Es sind weder Lötfähigkeiten noch Elektronikkenntnisse erforderlich, am Ausgangsmodell sind keine dauerhaften Veränderungen vorzunehmen. Das bedeutet gleichzeitig auch, dass wir beruhigt sein dürfen, jederzeit den Ausgangszustand des Modells wiederherstellen zu können, solange wir die entnommenen Analogteile aufheben.

Diesen Gedanken jedoch niemals ernsthaft zu erwägen, erscheint uns unvorstellbar. Unser Modell hat mit individuelleren Funktionen deutlich an Vorbildnähe hinzugewonnen. Schon die Betriebsgeräusche von Motor oder auch Horn, Kompressor und sich schließenden Türen sind eine Wucht.

Außerdem ließe es sich ja auch weiterhin analog einsetzen, wenn wir eine leicht beeinträchtigte Regelbarkeit in Kauf nähmen. Und dann würde sich auch der beseitigte Kritikpunkt aus der Einleitung immer noch auszahlen: Ganz oder gar nicht – unser VT 04 501 besitzt nun in beiden Zugteilen eine Innenbeleuchtung, die wir auch abschalten können. Halbe Sachen machen wir ab sofort gewiss nicht mehr!

Basismodell:
<https://www.maerklin.de>

Digitalisierungsangebot:
<https://velmo.de>

Bezugsquelle für Lokkarten:
<https://www.modellbahnunion.com>

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

Leitfaden zur Modellbahn-Fotografie (Teil 2)

Bilder aufbereiten und optimieren

In der Mai-Ausgabe hat Dirk Kuhlmann erläutert, welche Mindestausrüstung für gelungene Modellbahnaufnahmen erforderlich ist. Zum erhofften Erfolg gehört zuallererst aber immer auch der Mensch hinter dem Sucher. Und so gab es auch Tipps und Hinweise, die Motiv, Kulisse und Bildaufteilung als Bestandteile des Fotos gewiss nicht dem Zufall überlassen. Heute folgt nun als zweiter und letzter Teil die abschließende Nacharbeit am Rechner.

Von Dirk Kuhlmann. Im nun zweiten Teil unseres kleinen Fotokurses wollen wir etwas näher auf die speziellen Programme zur weiteren Bearbeitung der Fotos eingehen. Neben dem wohl bekannten Photoshop von der Firma Adobe gibt es viele weitere und gute Softwarelösungen, welche im Fachhandel angeboten werden.

Neben diesen kostenpflichtigen Lösungen gibt es eine Reihe von kostenlosen Bildbearbeitungsprogrammen, hierbei hat GIMP die wahrscheinlich beste Umsetzung. Eines haben aber alle Anbieter gemein: Der Einstieg in die Bearbeitung ist meist kompliziert und schreckt viele Hobbyfotografen ab.



Den Erläuterungen aus Teil 1 folgend, fertigen wir heute eine Modellbahnaufnahme, die wir gleich mit einem einfachen Bildbearbeitungsprogramm weiter aufbereiten wollen.

Wie lassen sich Grafikprogramme abgrenzen?

Grafikprogramm ist ein Oberbegriff für Computerprogramme, die zum Erstellen (Gestalten) oder Bearbeiten (Verändern) von Bildern, Zeichnungen und grafischen Elementen auf dem Rechner unter Bildschirmkontrolle eingesetzt werden. Hierzu gehören Bildbearbeitungsprogramme (Bildeditor), Mal- und Zeichenprogramme bzw. Vektorgrafikprogramme (Zeichnungseditor).

Zu unterscheiden sind zwei Arten von Computergrafiken: Vektor- und Raster. Vektorgrafiken beschreiben Figuren als Linienverbindung unterschiedlicher Punkte, die auch sich zu Flächen verbinden. Aufgrund dessen hat ihre Vergrößerung keine Qualitätsverluste zur Folge. Mit ihnen werden beispielsweise geometrische Figuren digital gesichert. Bekannte Vertreter dieser Programme sind Inkscape oder Corel Draw.

Rastergrafiken setzen sich hingegen aus vielen einzelnen Bildpunkten mit Farbinformationen zusammen. Aufgrund dessen lässt sich die Dateigröße in einer mit einem Qualitätsverlust verbundenen Kompression verringern. Mit dieser Technik werden vor allem Fotografien digital gesichert. Die im Artikel erwähnten Programme GIMP und Adobe Photoshop Elements gehören zu dieser Gruppe.

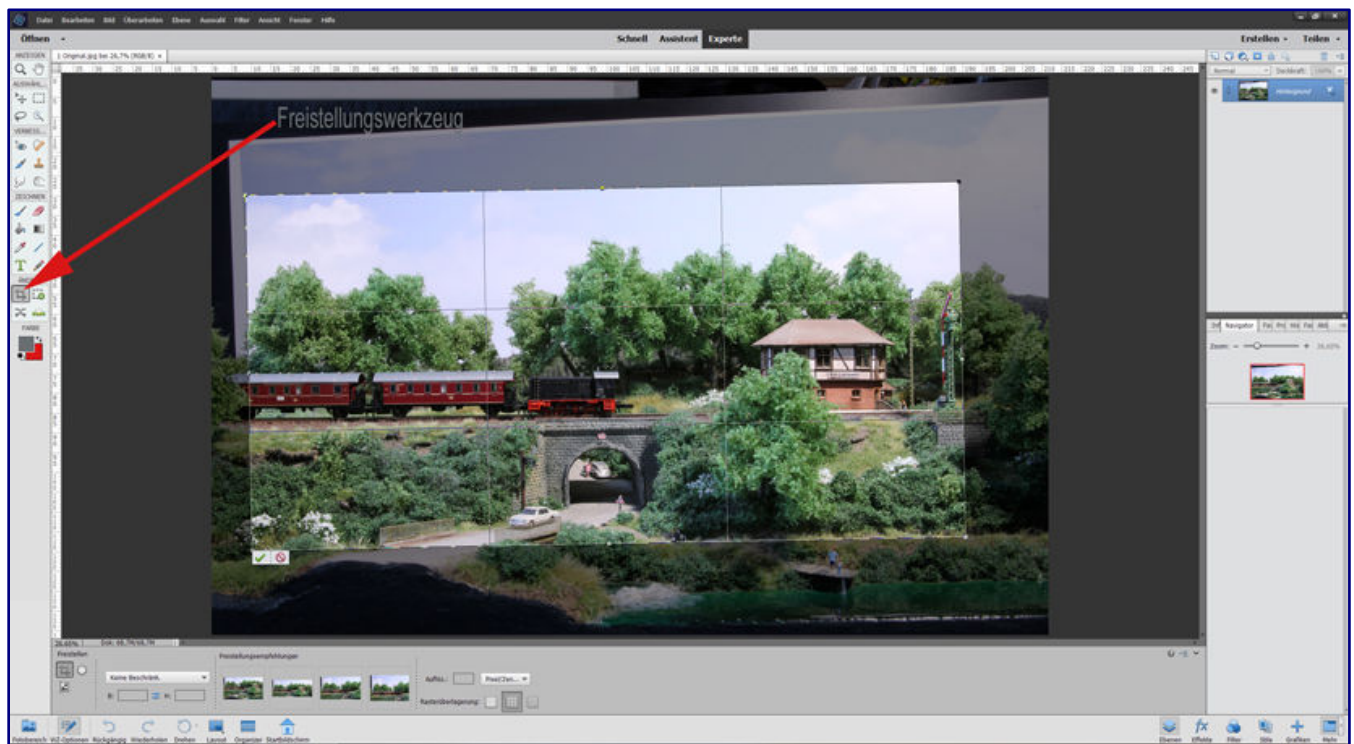
Das Resultat finden wir sehr oft auch bei uns Modellbahnern. Dann kommt eine wunderschöne Szene zwar zur Geltung, jedoch fehlt dem Foto zumeist noch irgendetwas – quasi die letzte Feinheit zur Perfektion.

Leider sind auch sogenannte und schnelle Netzlösungen oder automatische Bildverbesserungsoptionen nicht immer zufriedenstellend. Was machen wir nun?

Ich zeige ihnen am Beispiel eines einzigen Fotos das weitere Bearbeiten in recht einfachen Schritten und nur mit den jeweiligen Bordmitteln des Programms für die manuelle Nacharbeit.

Schritt 1 – das Ausgangsfoto

Als Programm zum Demonstrieren habe ich mir Adobe Photoshop Elements 2021 (abgekürzt: PSE) ausgesucht. Wichtig voranzustellen ist, dass es eigentlich keine großen Funktionsunterschiede zwischen den Anbietern kostenpflichtiger und freier Programme gibt. Es ist neben dem großen Bruder (Adobe Photoshop CS) für professionelle Anforderungen auf meinem Computer und sollte für die Darstellung hier vollkommen ausreichen.



Unser Beispielfoto rufe ich nun im sogenannten Experten-Modus auf. Unter dem Reiter „Überarbeiten“ finden wir unsere Anwendungen. Die Funktion für die Auswahl nur eines Bildausschnitts heißt „Freistellungswerkzeug“ und befindet sich auf der linken Leiste.

Schritt 2 – das Foto im PSE

Mit dem Freistellungswerkzeug ist nun die Möglichkeit gegeben, nur den gewünschten Ausschnitt des gesamten Fotos darzustellen und die umliegenden Bestandteile abzuschneiden. Sie müssen dabei nicht auf eine Regel achten, einfach dem eigenen Geschmack folgen.

Das Freistellungswerkzeug kennt übrigens zwei höchst unterschiedliche Modi: Es lassen sich zum einen beliebige Teile der Ränder oben und unten sowie rechts und links wegschneiden. Dadurch kann auch das Format des Bilds verändert werden.

Soll das ursprüngliche Bildformat (bei Fotos häufig 4:3; Verhältnis der Länge zur Höhe) jedoch auch beim selektierten Ausschnitt bestehen bleiben, wird beim Zuschneiden mit dem Mauszeiger gleichzeitig die Hochstelltaste gedrückt. Der festgelegte Ausschnitt lässt sich anschließend auch noch mit der Maus (Anpacken des Rahmens mit dem Mauszeiger in der Ausschnittsmitte) auf dem Ursprungsbild verschieben, bevor mit einem Klick auf den grünen Haken die Auswahl bestätigt wird.

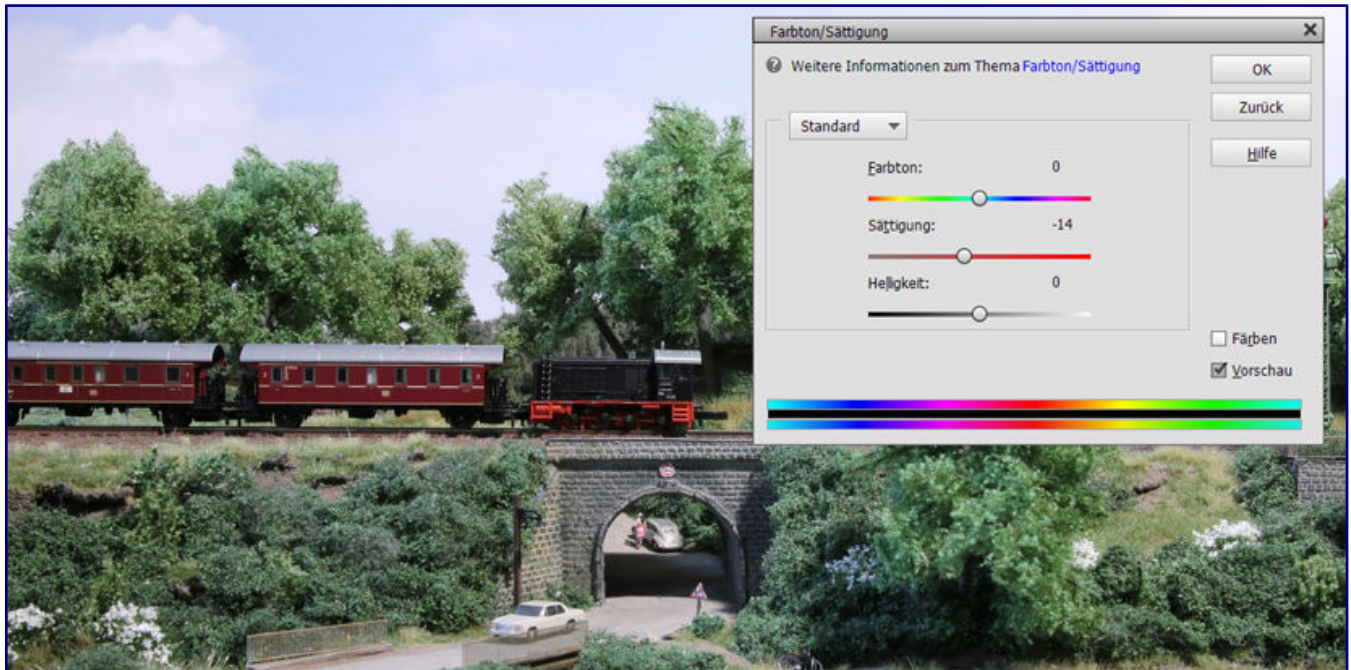


Das freigestellte Foto (Durchführen des Schritts siehe Bild auf der vorherigen Seite) ist nur ein erster Schritt, der allerdings schon entscheidende Bedeutung für das Beurteilen der Wirkung hat.

Das nun freigestellte Foto gibt einen ersten, aber entscheidenden Eindruck seiner Wirkung. Erweist sich der gewählte Ausschnitt plötzlich nicht als so gelungen wie erhofft, kann mit der Rückgängig-machen-Funktion (unter dem Reiter „Bearbeiten“) zum Ursprung zurückgekehrt und der Vorgang endlos wiederholt werden.

Schritt 3 – Farbkorrektur und Entfärben

Die meisten Fotos von Modelbahnanlagen werden wohl unter Kunstlicht angefertigt. Da ist es nicht verwunderlich, dass die Farben bisweilen etwas befremdlich aussehen. Besonders bei sogenanntem Mischlicht, wenn verschiedene Lichtquellen mit unterschiedlichen Lichtfarben (gemessen in Kelvin) gleichzeitig auf die Motive einwirken, gerät der automatische Weißabgleich einer Kamera schnell an seine Grenzen.



Über die Menüauswahl „Farbe anpassen“ im Reiter „Überarbeiten“ gelangen wir zu den Farbeinstellungen. Im Beispielfall reduzieren wir die Sättigung vom Grundwert 0 auf den neuen -14.

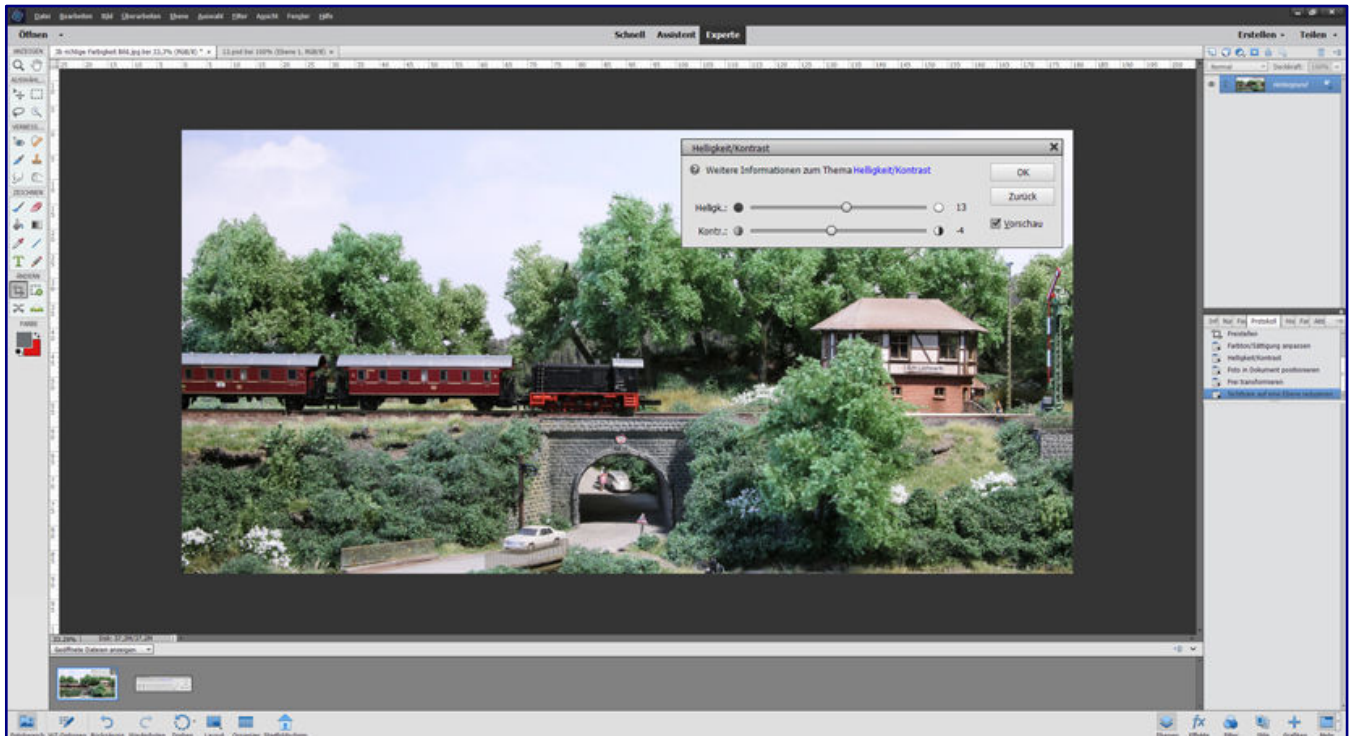
Hier haben alle Programme eine automatische Farbkorrektur eingebaut. Kurz angeklickt und es geht weiter. Jedoch saufen viele Bilder wegen einer übermäßigen Sättigung trotzdem geradezu ab. Oft sehen wir diese Resultate sogar in Fachmagazinen. Hier hilft nur ein dezentes Entfärben / Entsättigen. Unter der Auswahl „Farbe anpassen“ im Reiter „Überarbeiten“ ist das Problem recht schnell beseitigt.



Übersättigte Fotos sind ein typisches Problem bei Modellbahnaufnahmen, häufig hervorgerufen durch den Einsatz von integrierten oder Aufsetzblitzgeräten. Entsprechend deutlich zeigen sich die Veränderungen in Richtung realistischen Eindrucks nach diesem Korrekturschritt.

Schritt 4 – Beleuchtung und Kontrast

Selbst mit bester Ausleuchtung kann ein schönes Foto auch mal zu dunkel oder zu hell erscheinen. Auch hier sind Korrekturen möglich, bei unterbelichteten Aufnahmen jedoch leichter. Extrem überbelichtete Motive, in nur noch weiße Flächen zu erkennen sind, wo eigentlich feine Details sein sollten, sind als einzige nicht mehr zu retten.



Über „Beleuchtung anpassen“, ebenfalls unter „Bearbeiten“ zu finden, korrigieren wir kleinere Belichtungsfehler und sorgen für einen ausgewogenen Eindruck (Bild oben). Auch Kontraste lassen sich in dieser Auswahl mildern oder erhöhen, falls das erforderlich sein sollte. Das Ergebnis dieses Arbeitsschritts zeigt das Foto unten.



Glücklicherweise geschehen solche Missgeschicke heute in Zeiten der Digitalfotografie erheblich seltener als noch im analogen Zeitalter: Wo früher erst der entwickelte Film eine völlig fehlerhafte Belichtungsmessung krass vor Augen führte, als es zu spät für einen zweiten Versuch war, zeigt dies heute die kleine Fotowiedergabe auf dem Kamerabildschirm direkt an.

Beim Nacharbeiten eines kleineren Belichtungsfehlers, der meist entsteht, wenn Bildbereiche sehr unterschiedlich hell oder ausgeleuchtet sind, hilft in erster Linie die Funktion „Beleuchtung anpassen“ im selben Programmreiter.

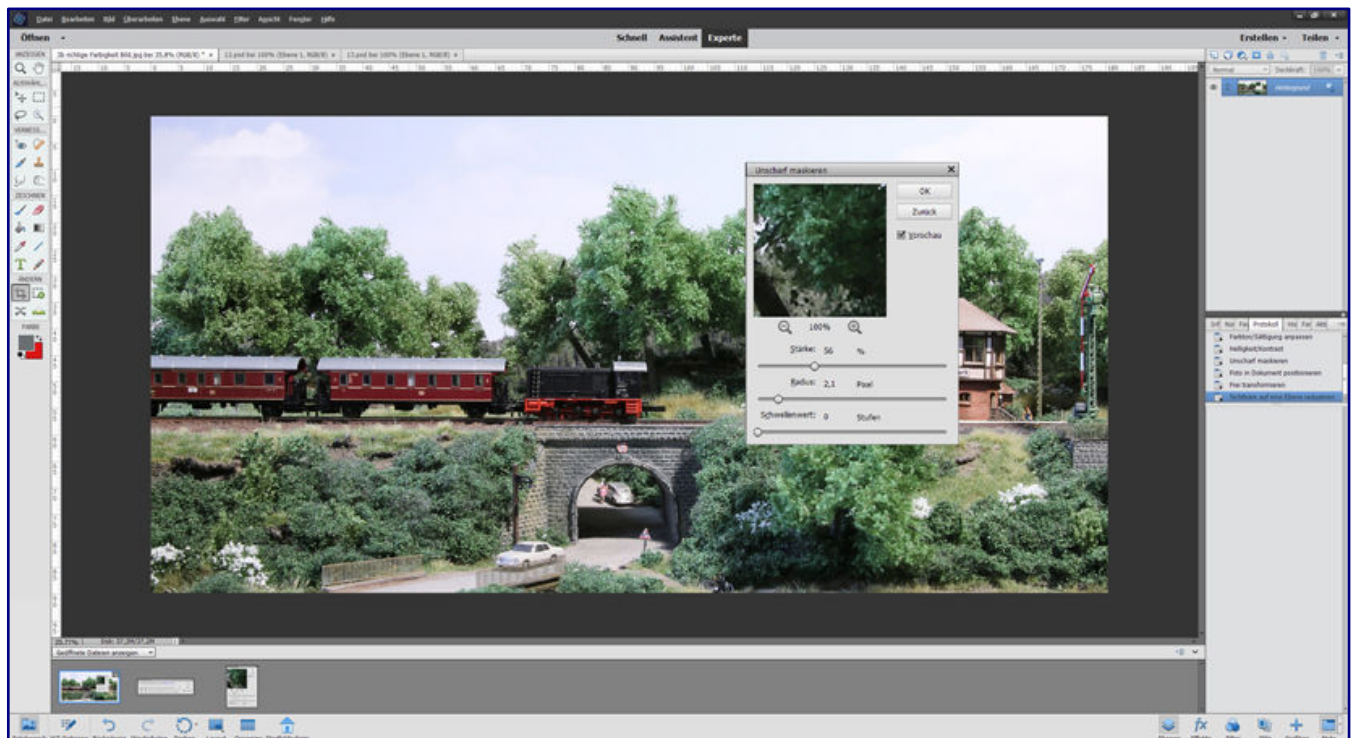
Auch ein zu harter Kontrast kann jetzt noch etwas abgemildert werden. Testen Sie sich hier einfach mal an unterschiedliche Bildwirkungen heran, denn eine Aufnahme ohne oder mit zu wenig Kontrasten wirkt sonst schnell langweilig oder wie ein optischer „Weichspüler“, der jede Spannung in einer Nebelsuppe verschwinden ließe.

Schritt 5 – Foto schärfen

Als letzten Punkt schärfen wir unser Foto noch etwas nach. Hier geht es nicht darum, dass die letzte und aller kleinste Beschriftung einer Spur-Z-Lokomotive noch zu lesen sein wird, sondern um einen gefälligen Gesamteindruck der Aufnahme. Wir bleiben im gleichen Programmreiter und wählen nun zunächst „Unschärf maskieren“. Folgende Grundwerte haben sich als Ausgangspunkt bewährt:

- Stärke 56 %
- Radius 2,1
- Schwellenwert 0

Lassen sie sich übrigens nicht von der merkwürdigen Bezeichnung irreführen!



Wir sind im letzten Schritt angekommen und schärfen unsere Aufnahme noch etwas nach. Danach sollte alles für den perfekten Gesamteindruck passen.

Schritt 6 - das Ergebnis speichern

Nun haben wir bereits unser Endergebnis vorliegen. Das abschließend bearbeitete Foto sollte nun in der höchsten Stufe mit einem neuen Dateinamen abgespeichert werden. Damit bleibt das originale Bild stets erhalten und stünde unverfälscht auch für künftige Kreationen oder Interpretationen zur Auswahl.

Wie sie nun unschwer feststellen konnten, sind es nur wenige Schritte bis zu einem schönen Resultat. Im ersten Teil dieser kurzen Reihe hatte ich bereits auf die wichtigsten Punkte der Modellbahn-Fotografie hingewiesen.



Das bearbeitete Foto erfüllt unsere Erwartungen und kann damit auf der Festplatte gespeichert werden. Damit die Ursprungsdatei für andere Projekte stets erhalten bleibt, bekommt das bearbeitete Foto einen neuen, also abweichenden Dateinamen!

So sehen in diesem Artikel alle Zwischenergebnisse durchaus sehr ansprechend aus. Es bleibt aber wichtig zu betonen, dass all dies nur aus einem schon guten Foto resultieren kann. Die Zeit für Motivauswahl, Ausleuchtung, Festlegen der Perspektive usw. sollten Sie sich immer nehmen. Auch eine Bildreihe mit unterschiedlichen Kameraeinstellungen (Belichtungsreihe) kann hilfreich sein.



Als gestalterischer Ursprung für weitere Ausflüge in die Bildbearbeitung war das Beschriebene in den Anfangstagen ebenso für mich geradezu ideal. Natürlich sind im Lauf von fast zwanzig Jahren diverse Spezialprogramme hinzugekommen, jedoch greife ich für eine „ganz normale“ Nacharbeit gerne und immer wieder auf diese Vorgehensweise zurück.

Das Titelbild der Miba 9/2020 zeigte einen Ausschnitt der Spur-Z-Anlage „Bad Rothenzell“. Sie werden es vielleicht nicht glauben, aber auch dieses Foto ist genau nach den oben angeführten Schritten aufbereitet worden.

Die Stimmung, das Licht und die Farbigkeit überzeugten auch die Redaktion. Versuchen sie es doch nun selbst einfach einmal und überraschen auch unsere Redaktion mit ihrem Vorschlag für wundervolle Aufmacher einer **Trainini®**-Ausgabe oder gern auch unsere alljährlichen Fotokalender.

Bildbearbeitungsprogramme:
<https://www.photoshop.com>
<https://www.gimp.org>

Mercedes-Benz W 123

Verkaufswunder aus Sindelfingen

Als noch nicht diskutiert wurde, ob Daimler ohne Benz auftritt und wie die Firmengründer im Unternehmens- und Markennamen vertreten sein sollen, da schlug die Geburtsstunde eines besonderen Fahrzeugs. Der Mittelklasse-Mercedes W 123 war eher bieder und geizig ausgestattet, aber grundsolide und für seine Qualität geschätzt. Evolution statt Revolution prägten seinen Ursprung und seine Geschichte, die im folgenden Titel zusammengefasst wird.

Alexander F. Storz
Mercedes-Benz W123
Das meistgebaute Modell 1975 - 1986

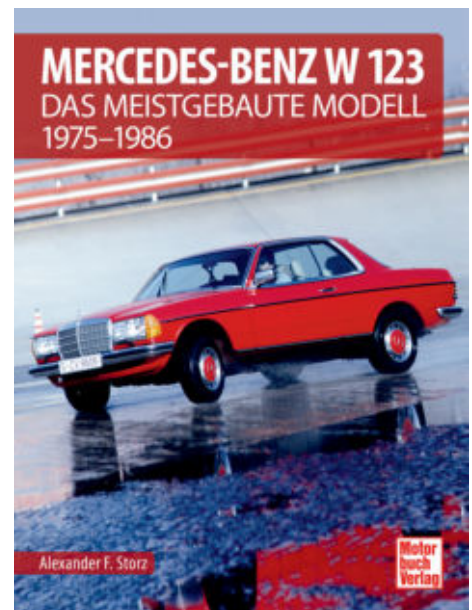
Motorbuch Verlag
Stuttgart 2021

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 28,0 cm
144 Seiten mit 200 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04370-1
Titel-Nr. 04370
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Autor Alexander Franc Storz hat im Verlag zum vorliegenden Titel bereits einige Auto-Fachbücher veröffentlicht. Schon mit dem Band zum Vorgänger des hier behandelten Modells aus dem Hause Mercedes-Benz hatte er uns begeistert.



Als Journalist im Bereich Automobilhistorie, tätig auch für verschiedene Fachmagazine, ist er ohne Zweifel die richtige Person für dieses Buch. Im Fokus steht dieses Mal das größte Erfolgsmodell aus dem Hause Mercedes-Benz, denn kein Auto wurde dort so häufig gebaut wie der W 123.

Auch 25 Jahre nach dem Ende seiner Produktion kennt wohl jeder dieses Fahrzeug: Es ist im Ausland, vor allem auf dem afrikanischen Kontinent, bis heute präsent, war das typische Taxi, mit dem vermutlich jeder schon gefahren ist und hat sich auch als historisches Fahrzeug bis heute gehalten.

Der Verlag drückt dies in seiner Titelbeschreibung wie folgt aus: „W 123 - ein Buchstabe, drei Ziffern, mehr braucht es nicht, um eine Legende zu beschreiben.“ Dem ist nicht viel hinzuzufügen, außer dass Kenner ihn heute als wohl besten Mercedes verehren, der je gebaut wurde. Er galt und gilt bis heute als perfektes Beispiel für schwäbische Wertarbeit.

Dass das aber nicht ganz korrekt ist, kann der Leser diesem Titel schnell entnehmen: Erstmals wurde ein Mercedes-Mittelklassemodell auch in einer Kombiversion angeboten. Die durfte freilich nicht so heißen, weil sie eben kein Handwerkerauto sein sollte, sondern ein „T-Modell“ (T für Touring) für Kunden, die aufgrund Lebensumstände oder Sportgeräte mehr Ladefläche brauchten.

Jedenfalls kam diese Karosserieform nicht aus Sindelfingen, sondern wurde immer im früheren Borgward-Werk Bremen gebaut. Und auch diese Version hat nicht wenige Verehrer, die den Bremer Ausführungen eine noch höhere Qualität als den schwäbischen „Originalen“ zusprechen.

Sicher ist es spätestens jetzt zu bemerken, dass hier kein technischer Aufsatz vorliegt, der jede Komponente genauestens unter die Lupe nimmt, Entwicklungshintergründe und -ergebnisse vorstellt und Vergleiche zwischen diesem Auto und seinem Vorgänger anstellt.

Das große Thema des Buches ist vielmehr der Mercedes-Benz W 123 im Alltag statt auf Hochglanzprospekten. Genau das macht auch den Nutzen für Modellbahner aus. Die gut ausgewählten und bestens wiedergegebenen Aufnahmen kontrastieren zwar auch Daimlers Marktpositionierung und Kundenwahrnehmung, viel stärker erinnern sie aber an die Zeiten, als uns dieses Fahrzeug alltäglich begegnet ist.

Das liefert Anregungen, natürlich auch Erinnerungen und Ideen für das Gestalten auf der Modellbahnanlage und auf Dioramen. Schmerzlich bewusst wird uns an dieser Stelle, dass der W 123 bis heute eine echte Programmlücke im Maßstab 1:220 darstellt.

Es gibt entweder gar keine Modelle wichtiger Ausführungen, Uraltaufgaben sind längst nicht mehr zeitgemäß oder es reduziert sich auf das deutlich seltener anzutreffende Coupé (Märklin), das auch nur selten angeboten wurde. Vielleicht mag dieser Buchtipp daher auch Kleinserienhersteller anregen, hier Abhilfe zu schaffen?

Das wäre auch dringend erforderlich, denn immerhin war das Erfolgsmodell von 1975 bis 1986 in Produktion, heute fahren nicht wenige der jüngsten Exemplare mit einem H-Kennzeichen immer noch herum und erfreuen uns auf Ausstellungen.

Eine enorme Vielfalt wird uns bei der Lektüre präsentiert: Viertürer-Limousine, elegantes T-Modell, zweitüriges Hardtop-Coupé und sogar ein gestreckter Achtsitzer ab Werk, dazu Sonderaufbauten und -fahrzeuge für Polizei, Feuerwehr, Krankenfahrzeuge oder auch Leichenwagen.

Und obwohl die große Zeit des Tunings glücklicherweise an diesem Modell noch vorbeiging, hat der Autor auch deren Auswüchse zusammengestellt und dem Leser nicht vorenthalten – eine wahre Schocktherapie. Wenigstens einige der Cabrio-Umbauten und die AMG-Modifikationen nehmen sich da ansprechend aus.

Mit viel Sachverstand und Liebe zum Detail präsentiert der Autor alle diese Fahrzeuge im früheren Alltag, als Versuchsträger und Rennwagen, auch weit über Deutschlands Grenzen hinaus. Das unvermeidbare Maß an Technik ist in Tabellenform am Ende angefügt.

In Summe sind wohl alle Facetten unterhaltsam und laienverständlich zusammengeführt worden, womit der Band jeden Eisenbahnfreund ansprechen kann, dem es nur um Passion für alte Technik und „Beiwerk“ auf seiner Modellbahn geht.

Und bis wir diese Epoche der deutschen Automobilgeschichte auch im Maßstab 1:220 umfänglich darstellen können und solange wir eine wichtige Vorlage schmerzlich vermissen, vermag unser dieser Titel doch wirksam zu trösten. Er lädt halt zum Schwelgen und Erinnern ein.

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

Baureihe 103 - stärkste Lok der DB Paradepferd der Bundesbahn

Für den Dienst vor TEE- und auch F-Zügen wurde sie entwickelt, 1965 in Form von vier Probelokomotiven in Dienst gestellt und ab 1970 dann in Serie beschafft: die Baureihe 103. Rund 30 Jahre bestimmte sie den schweren Fernzugverkehr der Deutschen Bundesbahn und ihrer Nachfolgerin Deutsche Bahn AG. Auch heute ist ihre Geschichte nicht auserzählt. Der EK-Verlag widmet ihr gleich zwei Bände, um sie umfassend vorzustellen.

Christian Wolf / Christian Ernst / Uwe Clasen
Die Baureihe 103 – Band 1
Vorgeschichte, Entwicklung & Technik, Einsatz der Prototypen

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2017

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
240 Seiten mit 374 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6030-2
Art.-Nr. 6030
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Christian Wolf / Christian Ernst / Uwe Clasen
Die Baureihe 103 – Band 2
Einsatz der Serienloks, Versuchsdienst und Verbleib

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2017

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
240 Seiten mit 374 teilweise farbigen Abbildungen

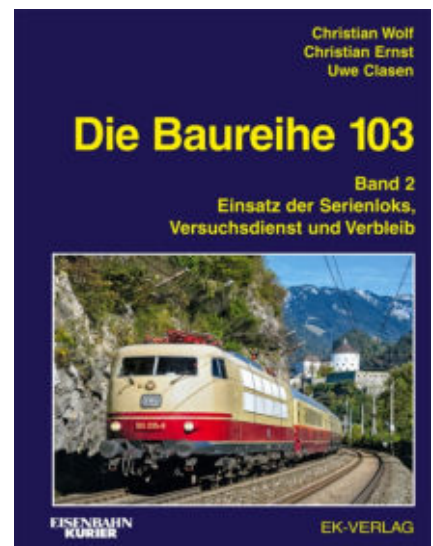
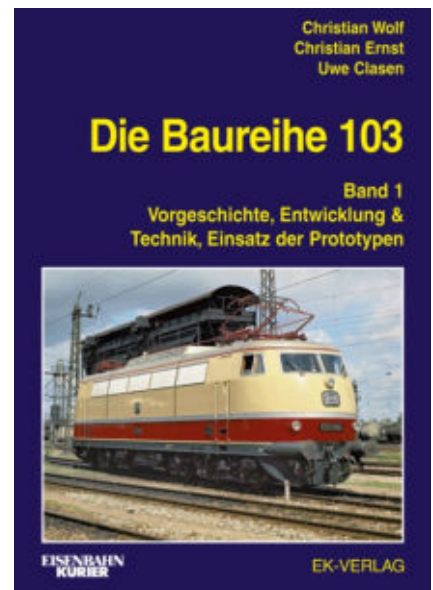
ISBN 978-3-8446-6031-9
Art.-Nr. 6031
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Einige Jahre ist es her, da haben wir Baureihenportraits für die ehemalige Paradelok der Bundesbahn vorgestellt. In ein neues Format gebracht und geringfügig angepasst, fanden sie damals eine Wiederauflage.

Auch in der EK-Baureihen-Bibliothek darf ein umfassendes Porträt über die legendäre Baureihe 103 natürlich nicht fehlen. Und hier richten sich die Autoren traditionell an einen anspruchsvolleren Leserkreis, der mehr Tiefgang bei technischen Beschreibungen, Beheimatung und Einsatzgeschichte erwartet.

Insofern sind die heute vorgestellten Titel kaum mit jenen zu vergleichen, die wir schon einmal rezensiert haben. EK-Bücher sind, dem Beschriebenen folgend, halt auch dicker und deshalb zwangsläufig auch teurer. Dass dieses Geld gut angelegt ist, bestätigen aber gerade diese zwei Bände wieder einmal. Es sind Standardwerke, die niemand wieder aus der Hand geben wird!



Steigt über die Jahre der Wissensdurst oder Informationsbedarf, lässt sich mit den blauen Büchern aus Freiburg nichts falsch machen. Deshalb stellen sie immer wieder eine klare Kaufempfehlung dar – so auch heute.

Bereits 2017 sind diese beiden Bände zu einer Lok erschienen, die für den internationalen TEE-Verkehr, aber eben auch die leichten F-Züge vorgesehen war und deshalb so gut zu den Themen dieser Ausgabe passt. Dass sich ihr Einsatzprofil so deutlich in Richtung schwerer Intercity-Züge verschieben würde, konnte niemand ahnen, als 1965 die Prototypen und ab 1970 die Serienmaschinen in Dienst gingen.

Schon Ende 2002 hatte der EK-Verlag eine einbändige Erstauflage präsentiert, als die letzten Vertreterinnen sich gerade von der Schiene verabschieden sollten. Erforderliche Aktualisierungen und auch ein konsequentes Fortschreiben bis in die Gegenwart konnte damals niemand ahnen. Sie haben sich zu einem Umfang von fast 500 Seiten summiert und dadurch das Aufteilen auf zwei Bände erzwungen, die wir kurz beschreiben wollen.

Band 1 beschreibt die Vorschichte, also das Umfeld des Entstehens einer so leistungsfähigen Lok. Dazu gehören auch die Erfahrungen im Probetrieb, die zur Technik sowohl der E 03 (103⁰) als auch der Serienausführung 103¹ (kurze und lange Ausführung mit 115 bzw. 30 Exemplaren) führen. Bauartunterschiede, Farbgebungen (inklusive Studien) und Instandhaltung werden im weiteren Verlauf ebenfalls abgehandelt.

Eine Überleitung zum Band 2 stellt dann die Einsatzgeschichte der vier Prototypen dar. Dieser knüpft nahtlos an und widmet sich vorrangig jener der 145 Serienmaschinen, fortgeschrieben bis in die heutige Zeit, denn die Geschichte ging zur Jahrtausendwende längst noch nicht zu Ende.

Versuchsdienst, Ausmusterung sowie Verbleib heute noch existierender oder sogar aktiver Exemplare ergänzen die vielen Informationen. Beispielsweise ist die für eine deutlich höhere Geschwindigkeit zugelassene 103 222-6 heute bei Rail Adventure und gehört längst noch nicht zum alten Eisen. Statistiken und wichtige Daten dürfen in EK-Baureihenportraits nicht fehlen und fanden daher auch Eingang in den Abschluss von Band 2.

Wie können wir diese vielen Eindrücke geeignet zusammenfassen? Lesen wird es sich wohl so, wie auch bei vielen anderen Büchern aus diesem Verlag: hervorragend zusammengestellte und perfekt reproduzierte Bilder, die alle Inhalte und Stationen der langen Geschichte umfänglich repräsentieren, dazu anspruchsvolle Texte und Informationen mit Tiefgang, ohne langweilig zu wirken.

Zweifelsfrei sind auch diese beiden Bücher die Standardwerke für die Baureihe 103 und werden es wohl auch auf lange Zeit bleiben. Und diese kleine Einschränkung gilt auch nur vor dem Hintergrund, dass die Geschichte der Baureihe 103 auch heute noch nicht endgültig beendet ist und in einigen Jahren sicher ein weiteres Fortschreiben erfordern wird.

Der Vergleich des aktuellen Doppelbands zum Vorgängerwerk zeigt eine in vielen Bereichen neue oder erweiterte Bebilderung, darüber hinaus auch eine neue oder überarbeitete Aufmachung der Inhalte. Und das führt zu einer kleinen Korrektur des zuvor Geschriebenen: Vielleicht gibt jemand doch ein solches Buch aus der Hand – dann aber sicher nur, um das Buch von 2002 gegen die fünf Jahre jüngere Doppelausgabe zu ersetzen.

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

Im Gespräch bleiben (Teil 4)

Trafofuchs - Neues aus dem Fuchsbau

Trafofuchs ist einer der bedeutendsten Kleinserienhersteller für die Spurweite Z und blickt bereits auf fünfzehn Jahre Geschichte zurück. Aktuell sind Programm und Herstellungsverfahren in einem entscheidenden Umbruch, wie das Duo aus Volker Brock und Birgit Foken-Brock im Folgenden erläutern wird. Doch über allem schwebt auch immer die Frage, woher denn eigentlich der Firmenname stammt?

Von Birgit Foken-Brock. Oft fragen uns Kunden oder auch Messebesucher, woher denn eigentlich der Firmenname „Trafofuchs“ kommt. Wir handeln ja schließlich weder mit Transformatoren, noch heißen wir Fuchs.



Hinter Trafofuchs steckt ein Duo aus dem Ehepaar Volker Brock, der vor allem für Produkte mit Beleuchtung verantwortlich zeichnet, und Birgit Foken-Brock (im Bild), die es durch ihr kreatives Gestalten von Figuren und Szenen – einschließlich einige Prominenter - zu großer Bekanntheit in der Spur-Z-Szene gebracht hat. Foto: Trafofuchs

Als wir 2003 für die Anmeldung bei einer elektronischen Auktionsplattform einen Aliasnamen brauchten, um Zubehör für unsere erste Spur-Z-Anlage zu ersteigern, fiel Volkers Blick auf den Märklin-Trafo. Gleichzeitig ließ unser Sohn einen Spielzeugfuchs über die noch nackten Gleise hüpfen. Beide Eindrücke vereinigten sich in Gedanken zum Begriff „Trafofuchs“ – unser späterer Markenname war geboren.

weiter auf Seite 69



Die letzten beiden Prominenten, die von Birgit Foken-Brock in den Maßstab 1:220 transferiert wurden, waren Fernsehmoderatorin Carmen Nebel (Bild oben) und ihr Gast Bernd Stelter (Bild unten). Der gebürtig aus Unna stammende Moderator und Unterhalter hatte die Ehre, ihr die eigene Miniatur in deren ZDF-Weihnachtssendung als Geschenk zu überreichen. Zur Erinnerung bekam er seine Nachbildungen in den Maßstäben 1:87 und 1:220 aufgestellt vor dem Hintergrund der Studiokulisse.

Als Neulinge in der Spur-Z-Gemeinde wussten wir damals nicht, wo es passendes Ausschmückungsmaterial gab und wir begannen selbst zu basteln, erst einfache Bäume und kleine Hütten. Als Volker eines Tages eine Packung Preiser-Figuren zum Bemalen mitbrachte, war kein Halten mehr. An mein Kunststudium erinnert, griff ich zum Pinsel, während Volker seine Kenntnisse als PC-Techniker nutzte, um sich der Beleuchtung von Fahrzeugen mit LED zuzuwenden.



Das Arbeitsleben lieferte im Laufe der Jahre viele und auch sehr beliebte Vorlagen für unterschiedliche Figuren, hier eines Müllers und seines Gesellen.

2006 gründeten wir offiziell die Firma Trafofuchs und bauten im Laufe der Jahre unser umfangreiches Angebot mit ca. 300 verschiedenen Spur-Z-Artikeln auf. Die Palette reicht von beleuchteten Ausschmückungsteilen, wie Andreaskreuzen, Warnbaken und Lampen, über Einsatzfahrzeuge mit Warnblinklicht zu unbeleuchteten Pkw.

Für mehr Leben auf der Anlage baue ich ständig unser Angebot an Figuren aus: vom Bahnhof über verschiedene Situationen in Stadt und Land, zu diversen Szenen im Berufsleben und dem verdienten Feierabend bei Hobby und Sport.

Neben Trachtenfiguren, gefrästen Kutschen und Figuren für Epoche I, gibt es auch viele Ausschmückungsteile für Wild-West-Anlagen. Und auch Winter- und Weihnachtsanlagen können selbstverständlich mit unseren Produkten belebt und bereichert werden.

Obwohl wir mit der Zeit immer mehr vom Angebot der Kollegen entdeckten, ist es uns im Großen und Ganzen gelungen, entscheidende Lücken im Sortiment abzudecken und Doppelentwicklungen zu vermeiden. Erleichtert wurde dies dadurch, dass lange Jahre die Modellbahner das Angebot von Preiser für ausreichend hielten und sich zum anderen wohl niemand an das nicht einfache Thema Figuren herantraute.



Viele Entwicklungen entstanden auch nach Vorlagen aus dem amerikanischen Markt. Personal und Gäste auf der US-Eisenbahnfähre sind nur ein Beispiel davon. Und die Trafofuchs-Kunden schätzen auch und besonders in Zeiten von Fernost-Plagiaten die gebotene Qualität.

Heute sieht das mit dem Überangebot an schlechten Fernost-Plagiaten von Preiser-Figuren etwas anders aus. Unsere Kunden scheinen aber doch Qualität zu schätzen. Einige unserer Artikel, wie z.B. den rasenden Postboten auf dem Dienstfahrrad, Kanus oder unseren Eisverkäufer mit kleinem Eiswagen, haben wir seit 2006 im Angebot und sie werden nach wie vor häufig bestellt.

Viele der Artikel haben im Laufe der Zeit Verbesserungen erfahren, je nach technischen Möglichkeiten. Beständig kommen auch neue Produkte hinzu, weil Kunden gezielt danach fragen.

Wunschprogramm für Individualisten

Wir versuchen, auf diese individuellen Wünsche einzugehen und dann passende Figuren nach Fotos oder Beschreibung herzustellen. Das ist immer eine Abwechslung von der eigentlichen Serienproduktion, also unserem auf den Internetseiten kommunizierten Katalogangebot.

Da wir nur fertig montierte und bemalte Figuren sowie Modelle anbieten, muss jeder Artikel viele Male in die Hand genommen werden. Der Kunde kann sie dann aber direkt aus der Verpackung nehmen und auf seine Anlage stellen.

Lange Jahre habe ich unbemalte Preiser-Figuren umgestaltet und der entsprechenden Situation angepasst. Dafür waren oft größere „Operationen“ mit Skalpell und Sekundenkleber notwendig, wobei mir anatomische Kenntnisse aus meiner naturheilkundlichen Ausbildung sehr geholfen haben.



Einen großen und wichtigen Teil des Programms macht nicht die „Stangenware“ aus, sondern nach individuellen Wünschen entwickelte Figuren, so wie diese drei Mexikaner bei der Siesta auf dem Schiff.

Die enge Bindung an die Firma Preiser als Zulieferer, brachte aber durchaus auch Probleme mit sich. Als fünf Jahre lang keine Spur-Z-Figuren mehr lieferfähig waren, konnte Trafofuchs nur überleben, weil uns Modellbahner aus der ganzen Welt ihre Restbestände an Figuren schickten, damit wir den Betrieb aufrechterhalten konnten. Dafür sind wir ihnen noch immer dankbar!

Vor einem dreiviertel Jahr habe ich erste Versuche mit dem 3D-Druck gemacht und sehr schnell die Chance erkannt, die diese Technik bietet, um unabhängig von Zulieferern zu werden. Bald musste ich jedoch feststellen, dass Modelle, die ich auf entsprechenden Plattformen fand, für die Spur Z meist nicht geeignet sind.

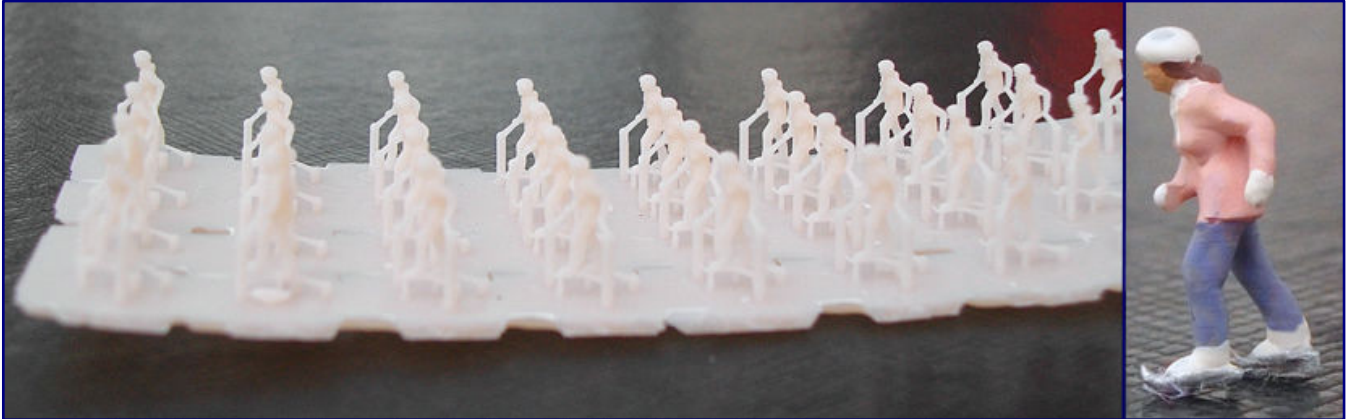
Diese Figuren waren mir auch zu statisch und „konstruiert“. Klar, wer meckert, muss es dann selbst machen. Das Modellieren von Figuren mit Hilfe von Computerprogrammen war anfänglich ungewohnt und schwierig, zumal die Programme nicht unbedingt selbsterklärend waren.

Da ich es eher gewöhnt bin mit den Fingern, als mit der Computermaus zu arbeiten, brauchte es einige Übung. Von einer virtuellen Kugel zu einer druckfähigen Figur ist es ein langer Weg mit unzähligen Versuchen und Verbesserungen.

Zukunft mit dem 3D-Druck

Meine Begeisterung für diese junge Technik ist aber riesig. Endlich kann ich Figuren von Grund auf so gestalten, wie ich sie haben möchte. So ist es zum Beispiel ein Unterschied, ob ich einer Figur eine Kiste nachträglich an den Bauch klebe, oder ob die Körperhaltung von Anfang an so gestaltet ist, dass sie beim Tragen der Kiste natürlich wirkt.

Oft muss ich mich selbst vor den Spiegel stellen oder die Familie bitten, eine bestimmte Körperhaltung einzunehmen, um sie dann glaubhaft und authentisch am Rechner im CAD-Programm nachbilden zu können.



Mit zunehmendem Geschäftserfolg und nachhaltig auftretenden Lieferproblemen von Preiser wuchs das Erfordernis, sich von diesem Zulieferer unabhängig zu machen. Eine Lösung boten CAD-Konstruktion und 3D-Druck, was zum laufenden Umbau des Lieferprogramms geführt hat. Dargestellt ist dies hier am Beispiel der Schlittschuhläuferin, die wir vielfach als Druckrohling und fertig bearbeitet sehen. Foto: Trafofuchs

Schritt für Schritt werden als Folge dieser Aktivitäten in Zukunft viele Zusammenstellungen und Einzelfiguren durch eigene 3D-Konstruktionen ersetzt. Das Winterangebot haben wir beispielsweise schon komplett umgestellt!

Seit vielen Jahren bieten wir zudem auch Produkte aus geätzten oder gefrästen Teilen an. Da wir aber nicht alles selbst machen können, haben wir dafür Zulieferer gefunden und eingebunden. Das bereichert unser geschätztes Sortiment zusätzlich um reizvolle Artikel oder Teile.



Gefräste und geätzte Teile, die für Figuren und Modelle erforderlich sind, stammen von Zulieferern. Auch sie haben so entscheidenden Anteil an dem, wofür Trafofuchs seit fast zwanzig Jahren geschätzt wird.

Doch, egal welche Technik, ob gegossen, gefräst, geätzt, gedruckt oder als Umbau von Polystyrol-Figuren, am Ende muss alles bemalt werden. Wichtig ist hierbei, neben guten Rotmarderpinseln und Farben, auch der geeignete Arbeitsplatz. Meine Arbeitsplatte ist so hoch, dass die Unterarme immer aufliegen. Freihändiges Pinseln funktioniert nämlich genauso wenig, wie arbeiten unter Zeitdruck.

Generell macht uns die Herstellung der vielen kleinen Details sehr viel Freude, die wir auch in unsere Produkte einfließen lassen. Und Volker und ich hoffen sehr, dass alle Kunden dies der von uns abgelieferten Ware auch auf Anhieb ansehen.

Rückschlag durch eine Sintflut

Wenige Tage nach Verfassen dieses Artikels wurden die Firmenräume im Keller unseres Hauses in Erfstadt von eindringendem Regen- und Sickerwasser überschwemmt. Glücklicherweise schafften wir es über Stunden weitgehend, die sprudelnden Fluten zurückzudrängen sowie das bewegliche Inventar und die Anlagen in Sicherheit zu bringen oder auf Sockel zu stellen.



Trafofuchs kam beim Hochwasser noch glimpflich davon, doch die Privaträume und Werkstatt Erfstadt trugen Schäden davon. Erforderliche Reparaturen hemmen nun die laufende Produktion und verlangen den Kunden längere Wartezeiten ab. Foto: Trafofuchs

Doch auch, wenn das Wasser nicht allzu hoch stand, ist der Schaden leider doch beträchtlich. Da in unserer Region als Folge der massenhaften und schweren Schäden derzeit keine Handwerker zu bekommen sind, werden wir das meiste in Eigenleistung beheben müssen.



Birgit Foken-Brock bemalt in ihrer Werkstatt neue Figuren. Dieses Bild entstand vor dem Hochwasser, denn aktuell ist der Arbeitsplatz als Provisorium im Gartenhaus untergebracht. Foto: Trafofuchs

Ich habe derweil eine behelfsmäßige Werkstatt im Gartenhaus eingerichtet, das zwar auch geflutet war, aber inzwischen wieder getrocknet ist. Leider müssen unsere Kunden trotzdem mit etwas längeren Lieferzeiten rechnen, da wir mit größeren Arbeiten als der Spur Z mehr als gut ausgelastet sind.

Haben Sie bitte, solange wir die dringend erforderlichen Reparaturen zum Erhalt der Bausubstanz durchführen, etwas mehr Geduld mit uns, als wir es sonst verlangen oder wünschen. Denn um eines brauchen Sie keine Sorge zu haben: Trotz Überschwemmung geht die Spurweite Z nicht unter!

Seiten dieses Anbieters:
<http://www.trafofuchs.de>



Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



Spendenfinanziert

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.



Die folgenden Leserbriefe erreichten uns auf Basis der ersten Verzögerungsnachricht aus dem Juni, die wir auf unseren Seiten kommuniziert hatten.

Die Ihnen nun vorliegende Ausgabe haben wir erstmals in der Geschichte von **Trainini®** nicht innerhalb des Monats fertigstellen können, für den sie gedacht ist.

Das wird auch Auswirkungen mindestens auf die September-Ausgabe haben, die wir voraussichtlich kürzen und ebenfalls um eine Woche verschieben werden.

Auslöser dieser Turbulenzen ist ein inzwischen leider eingetretener Todesfall in der Familie unseres Chefredakteurs.

Verständnis von Leser-Seite:

Auch ich wünsche Dir und Deinen Redaktions-

kollegen sowie Euren Familien Kraft und Zuversicht, dass Ihr die Schicksalsschläge in Eurem privaten Umfeld schließlich überwinden werdet, und ich hoffe mit Euch, dass die betroffenen Menschen wieder genesen können.

Alles, was damit zusammenhängt, hat selbstverständlich Vorrang, dann sind da noch die beruflichen Verpflichtungen und die sonstigen Anforderungen des Alltags; das Hobby muss eben dahinter zurückstehen. Dass Ihr trotz aller Belastungen dennoch die beiden jüngsten Trainini-Ausgaben jeweils pünktlich vor Monatsende bereitgestellt habt (und dazu seid Ihr ja nicht verpflichtet!), und dann auch noch in beachtlichem inhaltlichem Umfang, verdient meinen Respekt!

Angesichts der beschriebenen Umstände habe ich das nicht erwartet; umso mehr freue ich mich darüber. Vielleicht hilft Euch ja auch die Redaktionsarbeit, in dieser schweren Zeit zumindest zwischendurch mal auf andere Gedanken zu kommen.

Ich hoffe, dass (möglichst) alle Trainini-Leser weiterhin mit Geduld und Nachsicht auf die kommenden Trainini-Ausgaben warten, auch wenn jetzt einmal größere Verzögerungen und/oder inhaltliche Kürzungen eintreten sollten. (...) Ich wünsche Dir ein ruhiges Wochenende, zum Durchatmen!

Jochen Brüggemann, per E-Mail



Gute Wünsche aus den Niederlanden:

Hello, my name is Robert Thalbruck, yes, from the Dutch Website Opz.nl. But I'm also a true follower of your very inspiring Trainini! Such a Pity that we have to wait, but of course even more for you who try to make it month after month and normally with such a fantastic result!

I sincerely wish you strength with your health-problems and be aware that you're not alone in this. Get well soon!

Robert Thalbruck (<https://op-zet.nl>), per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Hallo, mein Name ist Robert Thalbruck, ja, von der niederländischen Website Opz.nl. Aber ich bin auch ein treuer Leser eures sehr inspirierenden Trainini! Schade, dass wir warten müssen, aber natürlich noch schlimmer für Sie, die Sie es Monat für Monat und normalerweise mit einem so fantastischen Ergebnis versuchen!

Ich wünsche Ihnen viel Kraft bei Ihren gesundheitlichen Problemen und seien Sie sich bewusst, dass Sie nicht alleine sind. Gute Besserung!

Erste Hobbyreparaturen nach dem Hochwasser:

Sicher haben Sie von den Unwettern hier in der Region gehört, welche wesentlich ernstere Probleme verursacht haben als defekte Modellbahnen.

Nach gut zwei Wochen Hilfe im Katastrophengebiet habe ich heute mal die nicht zu entsorgenden Gegenstände eines Friends sortiert und bin auf seine Spur-Z-Bahn gestoßen. Da alles wieder trocken ist und ich nicht viel Rost gefunden habe, möchte ich versuchen, die Lokomotiven nach und nach wieder ans Laufen zu bringen, tue mich als Halb-Nuller aber ein bisschen schwer. (...)

Der Artikel zu dreiachsigen Drehgestellen in Lokomotiven hat sehr interessantes Detailwissen vermittelt. (...) Dank Ihrer Mail habe ich den entsprechenden Artikel sofort gefunden und gleich mal die ganze Ausgabe verschlungen. Es ist sowohl schön, mal über den Spurweiten-Tellerrand zu schauen, als auch die Arbeit Ihrer Redaktion zu bewundern.

Die erste Lok lebt übrigens wieder, natürlich die alte BR 89, ein dankbares Versuchsobjekt, weil sie nicht im Schlamm gelandet ist. Es scheint also prinzipiell möglich zu sein. (...)

Axel Müller, per E-Mail

Lobende Rückmeldung von Herstellerseite:

Mit Respekt habe ich in den letzten zwei Abenden ihre Fachzeitschrift gelesen! Ich bin als H0-Bahner schon begeistert, was man in Spur Z alles machen kann! Vor vielen Jahren waren wir mal bei einem internationalen Treffen der Z-Bahner in Geseke. (...) Wir haben für die Spur Z nicht viel zu bieten, aber es war ein sehr schönes Wochenende, vom feinsten organisiert.

Ich möchte mich hiermit bedanken, dass sie uns in ihrer aktuellen Ausgabe miterwähnt haben. Ich wünsche ihnen und ihrem Team weiterhin viel Erfolg und immer wieder gute Ideen. Die Modellbahn ist das schönste Hobby auf unserer Welt! Bleibe die Welt und unser Hobby uns lange erhalten!

Roland Kühn, Fohrmann-Werkzeuge GmbH, Görlitz

20 Jahre Miniatur-Wunderland:

Am 16. August 2021, blickte das Miniatur-Wunderland Hamburg auf sein 20-jähriges Bestehen zurück. Wegen der Pandemie-Einschränkungen fand leider keine Feier statt, aber trotzdem wussten die Betreiber glücklicherweise öffentlich auf sich aufmerksam zu machen.

Nachdem das Miwula im Sommer 2001 seine Türen für Besucher geöffnet hatte, ist es schnell und stetig gewachsen, um sich letztendlich sogar zu Deutschlands beliebtester Touristenattraktion zu. Beiläufig haben es die Gründer Frederik und Gerrit Braun auch noch geschafft, die Modellbahn mit ihrer hervorragenden Schauanlage, auf der die Eisenbahn eher eine – wenn auch zentrale und wichtige – Nebenrolle spielt, für große Publikumskreise salonfähig zu machen.



Es ist erstaunlich und bewundernswert, was die beiden Braun-Brüder (im Bild jeweils außen), hier mit Prominenz beim Eröffnen des Italien-Abschnitts, in Hamburg auf die Beine gestellt haben.

Los ging es am 16. August 2001 mit den drei Abschnitten Knuffingen, Österreich und Mitteldeutschland, zu denen sich bald weitere Themenlandschaften wie Hamburg, USA, Schweiz, Flughafen Knuffingen, Italien (seit 2018 mit Venedig), Monaco und demnächst auch Südamerika gesellten. 36 Mio. Euro sind in bislang rund 1 Mio. Arbeitsstunden in die aktuell 1.499 m² große Anlage geflossen.

20 Mio. Besucher haben sie sich bereits angesehen, zuletzt waren es rund eine Million pro Jahr. Um das Wohl der Gäste, die auch lange Wartezeiten für einen Besuch in Kauf nehmen, sowie um Anlage und Betrieb kümmern sich heute 360 Mitarbeitende.

Die Jubiläumsfeier wurde mit Rücksicht auf die aktuellen Einschränkungen schweren Herzens abgesagt. Stattdessen haben die Kreativen einen rund dreiminütigen Jubiläumsfilm zusammengestellt, der die Höhen (und Tiefen) der letzten zwanzig Jahre spannend zusammenfasst. ZU sehen ist dieser unter folgendem Link: <https://youtu.be/qjhVSB6GLKk>.

Exklusive Einzelgaragen von Archistories:

Exklusiv für Ztrack hat Archistories neue Einzelgaragen nach US-Vorlagen konstruiert und produziert. Gestaltet wurden sie im Stil der Farmhäuser aus dem 19. Jahrhundert, die auf große Begeisterung gestoßen sind. So können sie als Ergänzung zu diesen aufgebaut, aber auch einzeln aufgestellt werden.



Beispielhaft zeigen wir die sandfarbene Garage (Art.-Nr. 426070-S) von allen Seiten, was auch die mitgelieferte Werkzeug-Einhängeleiste sichtbar macht. Fotos: Archistories

Farblich sind die durchgefärbten Hartkarton-Bausätze auf die Häuser abgestimmt (in Klammern dazu jeweils die Artikelnummer im Ztrack-Vertrieb): dunkelblau (426070-DB), grau (426070-G), hellblau (426070-LB), gelb (426070-LY), grün (426070-O), rot (426070-R), sandfarben (426070-S) und weiß (426070-W).

Freude und Enttäuschungen bei Märklin-Auslieferungen:

In den letzten Wochen sind viele Neuheiten bei den Händlern angekommen, die teilweise aber auch nicht gleich in voller Auflage eintreffen. Ein Beispiel dafür ist die Mehrzweckdampflok Baureihe 41 Öl (Art.-Nr. 88275) für die Epoche III, die das Insidermodell 2020 darstellt. Zu dieser Lok ist ein ausführlicher Test für die Oktober-Ausgabe geplant, wenn vielleicht auch schon die Epoche-IV-Variante vorliegt und bezüglich unterschiedlicher Detailausführungen einen Vergleich erlaubt.



Trotz kleiner Fehler sehr gelungen wirkt die Baureihe 41 Öl (Art.-Nr. 88275), die sich im Oktober einem ausführlichen Test unterziehen soll. Am Haken hat sie hinter dem G 10 die Rungepackung Rmms 33 mit Automodell (82132).

Vollständig ausgeliefert ist hingegen die Dampflok Baureihe 85 aus der Bronze-Feinguss-Edition (88932) mit transparentem Schutzlack. Optisch besticht sie mit einem reduzierten Anschriftenumfang, der die Farbkontraste zwischen dem Metall und den schwarz ausgelegten Teilen hervorheben soll.



Die Seitenansicht mit dem runden Firmenschild unter dem DB-Keks weist 220 085-5 (88206) zweifelsfrei als Lok aus den Krauss-Maffei-Baulosen aus. Doch das scheint Märklin nicht bemerkt zu haben, denn nur die Seitenansichten des Modells sind korrekt.

Begonnen hat auch die Auslieferung der Baureihe 220 in purpurroter Lackierung (88206) für die Epoche IV. Die 220 085-5 stammte, wie schon das Vorbild zum Modell 88203, aus dem Baulos von Krauss-Maffei. Prägend dafür war die spitzere Ausführung des Zierleinstenzusammenlaufs auf den Fronten, die nach deren Demontage auch bei den aufgemalten Zierlinien fortbestand und auch die MaK-Maschinen erreichte.



Der Vergleich zum Modell der ebenfalls bei KM gebauten V 200 150 (links) belegt den falschen Zierleinstenzulauf der nun ausgelieferten 220 085-5 (rechts): Die breiter wirkende Ausführung besaßen nur MaK-Auslieferungen, richtig wäre der deutlich spitzer wirkende Zulauf der Schwesterlok – ohne Lupe zu erkennen und wegen Wiederholung dieses Fehlers besonders peinlich für den Hersteller.

Märklin hat den Zierlinienverlauf leider trotz expliziten Redaktionshinweises beim Ankündigen, sogar mit Verweis auf diesbezüglich korrekt ausgeführte H0-Modelle, zum zweiten Mal erkennbar falsch nach MaK-Ablieferungszustand umgesetzt. Dies veranschaulichen wir mit einem Vergleichsfoto zur V 300 (gleiche Frontform), die ebenfalls bei KM gebaut wurde.

Dies kann aus unserer Sicht keine Kostenfrage und damit ein wirtschaftlicher Kompromiss sein. Kunden dürfen unseres Ermessens – vor allem angesichts des geforderten Kaufpreises von über 200 Euro - eine vorbildrichtige Umsetzung erwarten, anderenfalls wäre schlicht die Vorbildauswahl auf eine geeignete MaK-Vorlage anzupassen. Dieser Wiederholungsfehler ist für uns nicht nachvollziehbar, der Hersteller enttäuscht uns hier umso stärker.

Erfreut hat uns der flaschengrün lackierte Einheitsgepäckwagen Pwi-30 (87521), einer „Donnerbüchse“ ohne DB-Logo, und auch die Themenpackung „Kohleverladung“ (82337) aus einem offenen Güterwagen der Verbandsbauart O 10 mit Echkohleladung. Besonders der beiliegende Fuchs-Bagger 300 mit hohem Führerhaus wirkt sehr ansprechend und eignet sich zum Darstellen einer Notbekohlung im Betriebswerk.

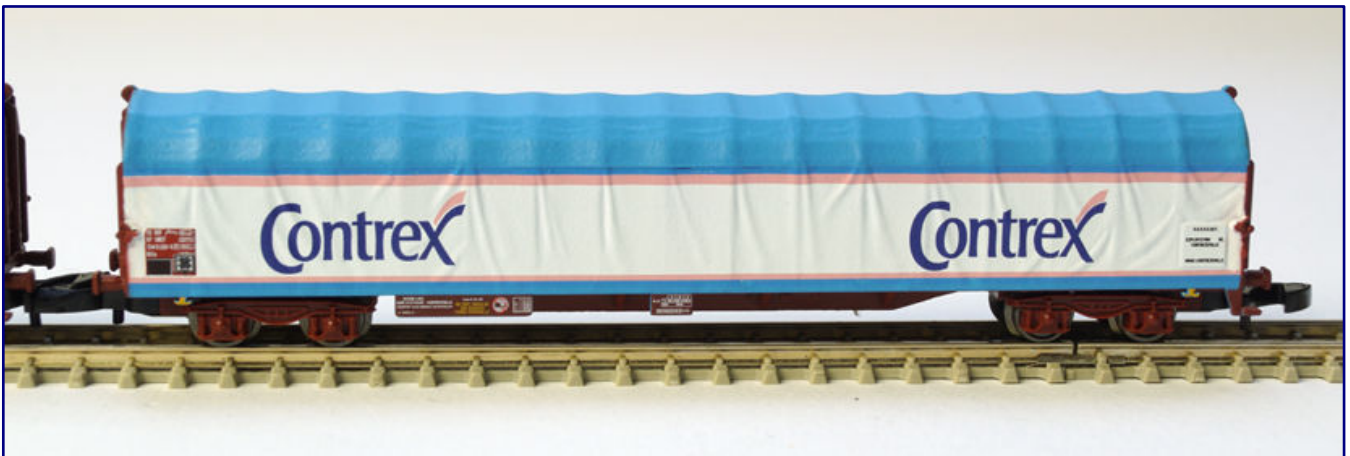
Die Freunde der Epoche VI wurden zwischenzeitlich mit der Schiebeplanenwagen-Packung (86356), bestehend aus zwei Wagen Shimmns-tu 718, einer davon mit Werbeanschriften und dem leicht gealterten Schiebeplanenwagen Shimmns 718 der DB Cargo (86357) bedacht. Alle Wagen sind bei der DB Cargo eingereiht und verkehrsrot lackiert.



Obwohl darin keine Formneuheiten enthalten sind, wirkt die Themenpackung „Kohleverladung“ (82337) ansprechend, um die Versorgungsgleise eines Betriebswerks damit zu bereichern.

Im Handel eingetroffen ist auch die dreiteilige Wagenpackung aus zwei Rungenwagen Rmms 33 der DB (82132) und einem Automodell für die Epoche III, die noch aus den Frühjahrsneuheiten 2019 stammt. Ein Exemplar ist ohne Handbremse mit Holzborden und Holzrungen ausgeführt, das andere mit Bremserbühne, Stahlborden und Pressblechrungen.

Nach unten abziehbar sein sollen gemäß beiliegender Anleitung nun erstmals auch die Stirnrungen, was uns an einem Exemplar auch gelungen ist, wie das Foto belegt. Zum Lieferumfang gehört noch ein hellblaues Lieferfahrzeug mit Pritsche der Marke Hanomag.



Auch der flaschengrüne Packwagen Pwi-30 (87521; Bild oben) und der Schiebeplanenwagen Rils mit Contrex-Werbung (aus 82427; Bild unten) gehören zu den aktuellen Auslieferungen.

Eingetroffen ist auch die dreiteilige Güterwagenpackung DR (82268) aus zwei gedeckten Güterwagen Gbkl (ex Verbandsbauart "Dresden") und einem Niederbordwagen Klms 3430. Einer der gedeckten Wagen für die Epoche IV war zum Transport von Tetraäthylblei vorgesehen und ist deshalb mit gelben Schiebetüren und entsprechenden Warnkennzeichen versehen.

Des Weiteren verfügbar sind noch die Schiebeplanenwagen-Packung SNCF (82427) mit drei ansprechend gestalteten Wagen der Bauart Rils und Werbung für die drei Mineralwassermarken Evian, Vittel und Contrex sowie der Hartkarton-Bausatz „Güterwagen MCI-43 abgestellt“ (89012).

Hochwasser-Spendenaktion der Spielwarenmesse:

Auch in Nürnberg haben die dramatischen Bilder aus den deutschen Hochwassergebieten die Bediensteten bewegt. Die Spielwarenmesse eG wollte die betroffenen Menschen deshalb im Rahmen

ihrer Möglichkeiten beim Wiederaufbau unterstützen. Deshalb hat sie ihre Mitarbeiter zu einer internen Spendenaktion aufgerufen, bei der jeder Euro vom Unternehmen verfünffacht wurde.

Binnen kürzester Zeit kam eine Summe von 9.000 Euro zusammen. Die Spende ging mit der „Aktion Deutschland Hilft“ an ein Bündnis mehrerer Hilfsorganisationen, wie beispielsweise dem Arbeiter-Samariter-Bund (ASB), CARE Deutschland oder dem Malteser Hilfsdienst. Die Initiative unterstützt maßgeblich die Einsatzkräfte vor Ort bei den Bergungs- und Aufräumarbeiten.

Eine wichtige Kleinigkeit von NoBa-Modelle:

Winzig, aber wichtig sind sie: Die Rede ist von Mülltonnen, die auch auf der Modellbahn eigentlich nicht fehlen dürfen. NoBa-Modelle hat auf Anregung unserer Redaktion nun US-typische Vertreter konstruiert. Natürlich, möchten wir bei diesem Hersteller fast sagen, sind diese im 3D-Druck aus Resin hergestellten Tonnen innen hohl und können so auch mit ein wenig Müll bestückt werden.



Typische Vertreter von Mülltonnen nach US-Vorbild sind diese NoBa-Modelle-Konstruktionen, die es bald zu erwerben gibt. Die 3D-Druck-Modelle sind innen hohl und mit abnehmbarem Deckel konstruiert, so dass sie vorbildgerecht befüllt werden können.

In Kürze werden sie dann auch sicher auf den Seiten dieses Anbieters erscheinen und zum Kauf freigeschaltet sein.

Gewässergestaltung mit Noch:

Das Sortiment für die Gewässergestaltung hat Noch 2021 mit zwei neuen Produkten ergänzt, die nun im Handel eingetroffen sind. Eines davon ist die neue Gewässerfarben-Zusammenstellung (Art.-Nr. 60878) mit fünf aufeinander abgestimmten, streichfertigen Farben.

Sie lassen sich mit Hilfe von Dosierspitzen tropfengenau dosieren und mischen, um Anwendungsbeispiele wie einen Bergsee, Weiher im Wald, Strand oder auch eine Lagune am Meer zu gestalten. Nach



Neue Zusammenstellung für Gewässerfarben (Art.-Nr. 60878). Foto: Noch

dem Trocknen sind sie auch überstreichbar und lassen sich auch mit den heiß zu schmelzenden Wasserperlen aus gleichem Hause übergießen.

Einfach zu handhaben ist das Modellwasser „color“ (60877): Es wird einfach in einer Schicht von 2 bis 3 mm in das vorbereitete Gewässer eingegossen und trocknen gelassen. Nach etwa 12 Stunden ist es ausgehärtet und um die Hälfte seines Volumens geschrumpft. Neu an diesem prinzipiell schon bekannten Wasser ist in diesem Fall die blau-grüne Einfärbung ab Werk.

Micro-Trains-Auslieferungen:

MTL plant für diesen Monat nur ein einziges Model, auszuliefern: Teil 6 der „Sweet-Liquid-Reihe Molasses Gilbert (530 00 540) gewidmet. Umgesetzt ist diese Anschrift auf einem 39-Fuß-Kesselwagen mit einem Fülldom.

Beschriftet ist der 1926 gebaute Wagen mit Isolierung und Heizung für die H.J. Gilbert Company aus Savannah (Georgia). Transportiert wurde in diesem Wagen Melasse, ein Rohstoff aus Zucker für verschiedene Lebensmittelbereiche.

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

Lokgestaltung zur Fahrzeuginstandsetzung:

Eine neu gestaltete Lok der Baureihe 218 symbolisiert ab sofort die Geschichte und Zukunft der Fahrzeuginstandsetzung in Cottbus (FZI) bei der Deutschen Bahn AG. 218 497-6 wurde auserkoren, um mit einer von Märklin und Piko unterstützten Lackierung eine Brücke von der Dampflokauferarbeitung bis hin zur ICE-Wartung in der Zukunft zu schlagen.



So soll die neue Baureihe 218 in FZI-Sondergestaltung, unterstützt von Märklin und Piko, in der Spurweite Z aussehen. Foto: Märklin

Die auf beiden Lokhälften höchst unterschiedliche Gestaltung ist das Ergebnis eines Kreativwettbewerbs unter den Mitarbeitern des FZI. Märklin und Piko werden die Modelle in verschiedenen Maßstäben anbieten. Für die Spurweite Z erhält Märklins Umsetzung (Art.-Nr. 88807) einen Glockenankerantrieb und eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung mit warmweißen und roten LED.

Modellbau Laffont kündigt eine Neuheit an:

Mit dem Haltepunkt Ludwigsau-Friedlos (Art.-Nr. Z3601) hat Modellbau Laffont (<https://www.modellbau-laffont.de>) noch eine weitere Neuheit 2021 angekündigt.



Der Fachwerk-Haltepunkt südlich von Bebra (Hessen) stammt aus den zwanziger Jahren und liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Hauptstrecke zwischen Bebra und Fulda.

Einsetzbar ist das aus durchgefärbtem Architektur-Hartkarton aufbaubare Gebäude folglich in den Epochen II bis VI.

Feinste Dachziegelgravuren sind eine erwähnenswerte Besonderheit des kleinen Gebäudes mit den Abmessungen 35 x 19 x 25 mm (L x B x H).

Bereits ab Ende September 2021 soll es beim Hersteller lieferbar sein.

Der Haltepunkt Ludwigsau-Friedlos (Art.-Nr. Z3601) ist eine urige Neuheit, die bei Modellbau Laffont erscheinen wird. Einsatzmöglichkeiten in den verschiedensten Epochen sind mit etwas Kreativität und Phantasie reichlich zu finden. Foto: Modellbau Laffont

Erweiterung im Signalprogramm:

Der österreichische Anbieter ZDC Z Dream Collection, der sich in der

Februar-Ausgabe mit seinen Messeneuheiten vorgestellt hatte, hat seine Auswahl an ÖBB-Signalen für die Spurweite Z erweitert. Ab sofort sind die ÖBB-Hauptsignale in der ab 1980 aufgestellten Bauform in dreibegriffiger Ausführung erhältlich, ebenso auch ein Doppelsignal.



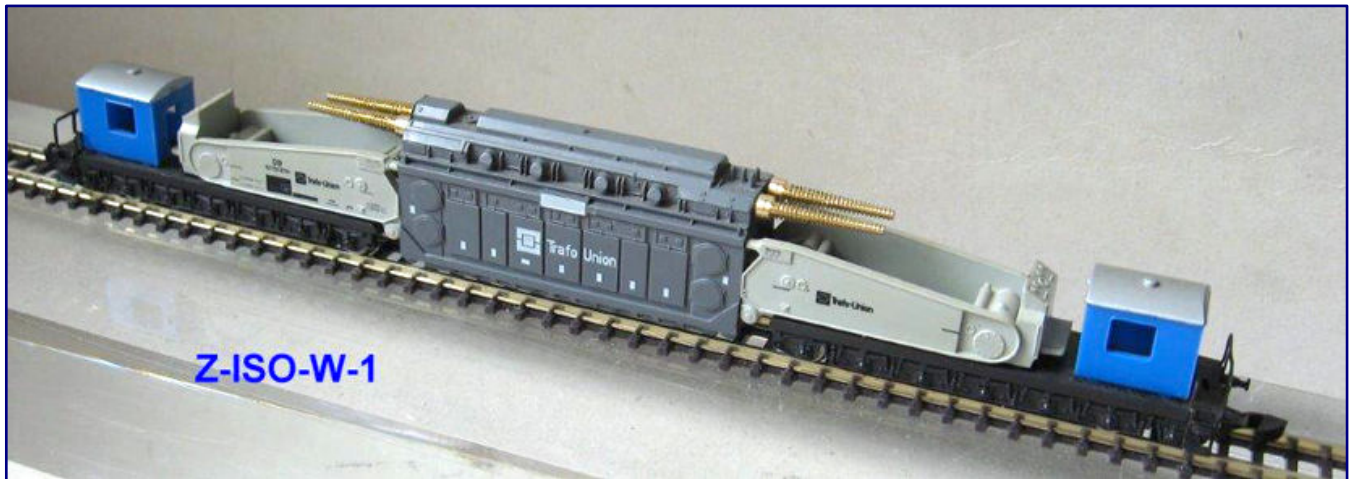
Anhand von zwei ÖBB-Signalen (Bilder links und rechts) sowie eines Ks-Mehrabschnitt-Ausfahrsignals der DB (Bild Mitte) möchten wir die Programmerweiterungen durch beleuchtete und ansteuerbare Fertigmodelle darstellen. Fotos: ZDC Z Dream Collection

Begonnen hat zudem auch die Fertigung der deutschen Ks-Signale (Kombinationssignale), die moderne Bauform der Deutschen Bahn AG, wie sie auch an Hochgeschwindigkeitsstrecken zu finden ist. Sie stellen bislang eine absolute Marktlücke in der Spur Z dar.

Wir hoffen daher und sind zuversichtlich, dass sich diese Idee von Michael Koppensteiner großen Zuspruchs erfreuen wird und die Epoche VI in der Spurweite Z gut voranbringen kann. Der Hersteller ist unter folgender Adresse im Internet zu finden: z-dream-collection.jimdosite.com.

Ladegutaufrüstung aus Aachen:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen (<https://spur-z-ladegut.de/>) bietet aktuell Messing-Isolatoren (4 Stück pro Packung, Art.-Nr. Z-ISO-W) an, die den Transformator-Transportwagen 8620 von Märklin ergänzen sollen. Der Einsatz dieser realistisch wirkenden Teile ist einfach: mit einem scharfen Messer die Kunststoff-Isolatoren abschneiden, ein passendes Loch an diese Stelle bohren, einkleben – fertig!



Die aus Messing gefertigten Isolatoren von Spur Z Ladegut Josephine Küpper sind als Tauschteile oder Ersatz für die serienmäßigen Exemplare gedacht. Foto: Spur Z Ladegut Josephine Küpper

Neuheiten bei AZL im August:

Von American Z Line im August angeboten werden einzelne A- (63009-2) und kombinierte A-B-Einheiten (63009-1) der EMD F7 in Gestaltung der Wabash. Einzeln angeboten werden diese Lokomotiven nun in der Santa-Fe-Warbondnet-Lackierung als A- (63001-4 bis -10) und B-Einheit (63001-X).

Die längere EMD E7 fährt in den Farben der Illinois Central vor. Auch von ihr ist eine A-B-Zusammenstellung (64616-1) sowie eine einzelne A-Einheit (64616-2) verfügbar.



Die EMD E7 in den Farben der Illinois Central (Art.-Nr. 64616-2; Bild links) und der R-70-20-Kühlwagen als „Cold Train“ (914807-1; Bild rechts) sind zwei der aktuellen AZL-Auslieferungen. Fotos: AZL / Ztrack

Die R-70-20-Kühlwagen sind mit NRDX-Einstelleranschriften nun als himmelblau lackierter „Cold Train“ („kalter Zug“) erhältlich und werden einzeln (914807-1) sowie in Zweier- (914837-1) und Viererpackungen (904807-1) angeboten. In selber Konfiguration werden auch die schwarzen 8.000-Gallonen-Kesselwagen für die Union Oil Company of California (915009-1 / 915039-1 / 905009-1) angeboten.

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

Auslieferungen bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Von der Ellok-Baureihe Ma wurden ab 1953 insgesamt 32 Maschinen gebaut, die lange Zeit das Arbeitspferd der schwedischen Bahnen SJ waren. FR Freudenreich Feinwerktechnik hatte diese Lok als Hauptneuheit 2021 angekündigt und nun ausgeliefert. Seitens des Herstellers sind bereits keine Modelle mehr verfügbar.



Die Pantographenfarbe entscheidet, ob die Ma 828 der SJ (Art.-Nr. 46.136.01), realisiert von FR Freudenreich Feinwerktechnik, im letzten Betriebszustand oder als Museumslok unterwegs ist. Hier handelt es sich um die Museumsausführung. Foto: Thomas Tegtmeier

Zu beziehen war sie analog oder ausgestattet mit einem DH05C- Decoder, der an sechs vorgesehenen Lötunkten angeschlossen wird. Dank ihres Gewichts von etwa 60 Gramm zieht auch das Modell einiges an Wagen.

Produziert wurden die braune SJ- Ausführung Ma 828 (Art.-Nr. 46.136.01) als jetzige Museumslok mit grau lackierten Pantographen und mit roten Scherenstromabnehmern im letzten Betriebszustand der SJ.

Weniger Neuheiten bei Modellbahndecals Andreas Nothaft:

Derzeit gibt es bei Modellbahndecals Andreas Nothaft (<https://www.modellbahndecals.de>) eher wenige Neuheiten zu melden, aber wieder wurde versucht, möglichst alle Epochen zu bedienen. Wer sie für die Spur Z bestellen möchte, der möge sich an den Hersteller wenden und sie passend skalieren lassen:

- detaillierte Wappen der K.Bay.Sts.B. (Art.-Nr. 8184),
- Komplettbeschriftung für einen Kühlwagen Berlin der DRG (6621)
- Komplettbeschriftung für einen Schwefelsäure-Kesselwagen der chemischen Fabrik Winkel im Rheingau (6622)

- Komplettbeschriftung für einen Öl-Kesselwagen des Betriebsstoff-Hauptlagers Hagen-Eck, eingestellt bei der DB (6623) und
- Lok-Komplettbeschriftung für eine der beiden Metropolitan-101 der DB-AG (6624).

Aus dieser Aufstellung herausgelassen haben wir Anschriften, die im Maßstab 1:220 nicht mehr entzifferbar wiedergegeben werden können. Zum Schwefelsäure-Kesselwagen ergänzen wir, dass es davon keine passenden Spur-Z-Modelle ab Werk gibt, sie aber durchaus auf Märklin-Fahrwerk mit Hilfe des 3D-Drucks umsetzbar wären.

Zur fiktiven Beschriftung eines Corona-Impfstoff-Wagens hat Andreas Nothaft die Information nachgereicht, dass vom Verkaufspreis ab sofort 1 Euro pro Artikel an die Eisenbahn-Stiftung geht, die auch wir als wichtigen Partner unserer Tätigkeit gern unterstützt sehen.

Neuer Werbewagen vom 1zu220-Shop:

Der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) setzt seine Westheimer-Bierwagenreihe in vorbildnaher Gestaltung fort. Sie soll wieder nicht nur Sammler ansprechen, weshalb wieder ein Waggon ausgewählt wurde, der so bei der Bundesbahn hätte laufen können. Und wir finden ihn auf jeden Fall gelungen.



Für seinen neuen Werbewagen (Art.-Nr. 8600.176) hat der 1zu220-Shop auf eine andere Waggonform zurückgegriffen, da die Biermarke nicht in die Reihe der bisherigen Exemplare zu passen scheint und dieses Modell eine historische Vorlage im Bereich der Baugröße H0 hat.

Da die Serie zu den aktuellen Westheimer-Produkten abgeschlossen ist und er daher auch bewusst etwas Distanz dazu wahren sollte, würdigt das von Märklin produzierte Sondermodell eine historische Marke.

Die Wahl fiel auf einen gewöhnlichen Kühlwagen, der nach einer nun 40 Jahre alten H0-Vorlage gestaltet wurde und dessen Modelljubiläum in den Fokus rückt. Er trägt die Anschriften "Hirsch-Bräu Pilsener" (Art.-Nr. 8600.176) und ist ab sofort, solange der Vorrat reicht, exklusiv beim 1zu220-Shop zu beziehen.

Weitere Neuheiten von NoBa-Modelle:

Wie schon avisiert, sind nun die Maishäcksler Jaguar 860 im Sortiment angekommen, erhältlich als Resindruck- (Art.-Nr. 6620R) und Fertigmodell (6620RF). Aber auch weitere Modelle aus dem landwirtschaftlichen Umfeld haben es neu ins Programm geschafft. Dies sind der Traktoranhänger-Hinterkipper (6602R / 6602RF) und der Unimog U 1450 (6210 R / 6210RF). Nicht weit vom Feld anzutreffen sein werden die 5 Wildschweine (13001R) am Waldrand.



Wieder reihenweise Neuheiten bei NoBa-Modelle: Der Maishäcksler Jaguar 860 (Art.-Nr. 6620RF; Bild oben) ist nun ausgeliefert, rechts von ihm sind auch die fünf Wildschweine (13001R) zu sehen. Bei den Nutzfahrzeugen sind der Unimog U 1450 (6210RF; Bild unten links) und verschiedene Ausführungen des Mercedes-Benz LP 608 (6382RF bis 6385RF; Bild unten rechts) hinzugekommen. Fotos: NoBa-Modelle

Eine Hauptneuheit ist der kubische Mercedes-Benz-Lkw LP 608, der in unterschiedlichsten Ausführungen angeboten wird: Pritsche mit 4.200 mm (6381R) und 3.200 Radstand (6383R / 6383RF), Möbelwagen mit 3.200 mm Radstand (6382R / 6382RF), Pritsche/Plane (6384R / 6384RF), Pritsche mit offener Plane (6385R / 6385RF) sowie als Abschleppwagen (6386R / 6386RF).

Einen Finn-Dinghy auf Slipwagen (10485R) gibt es zudem für die Bootsfreunde, während die Motorradfahrer mit der Harley Davidson Captain America (6963R), Billy Bike (6962R) und Easy Rider (6961R) erfreut werden. Spurweitenfremden Lesern möchten wir noch mitgeben, dass hier gerade auch ein Programm für den Maßstab 1:160 aufgebaut wird.

Wir gelangen damit in den Bereich des Baugewerbes, das ebenfalls mit einigen Neuheiten bereichert wird: MAN-Sattelzugmaschine 6 x 4 (6016R / 6016RF), erhältlich auch mit Auflieger (6923F) sowie Auflieger und Bagger (6924F). Den dreiachsigen Tiefbett-Sattelaufleger (6070R) gibt es ebenso einzeln



Ein Komplettpaket ist das Fertigmodell aus MAN-Sattelzugmaschine 6 x 4 mit Auflieger und Bagger (6924F). Foto: NoBa-Modelle

wie den Bagger mit Raupenfahrwerk (6509R / 6509RF). Abgeschlossen wird diese Sparte von einer Schuttmulde (2010R), deren Vorbild 7 m³ Volumen fasst.

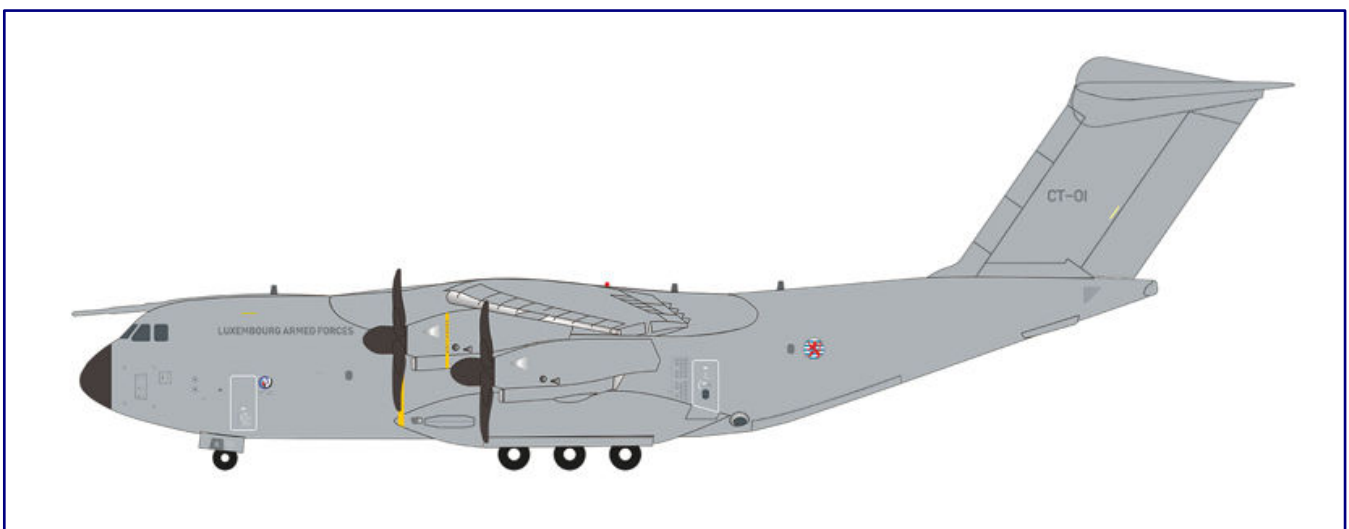
Den Gelenktriebswagen GT4 gibt es jetzt auch als rollfähige Straßenbahn (5709R). Bilder aller Neuheiten und Bestellmöglichkeiten sind unter <https://www.noba-modelle.de> zu finden.

Neue Weihnachtskampagne folgt:

Märklin hat gegenüber seinen Händlern angekündigt, auch 2021 wieder eine Weihnachtskampagne zu starten. Details sind noch nicht bekannt, aber sie soll unter dem Namen „Endlich wieder klein sein“ laufen. Wie in den Vorjahren auch hat sie zum Ziel, mit einer abgestimmten und pfiﬃg aufgezogenen Aktion Neu- und Wiedereinsteiger im Weihnachtsgeschäft an das schönste Hobby der Welt heranzuführen.

Neue Flugzeugmodelle für das Jahresende:

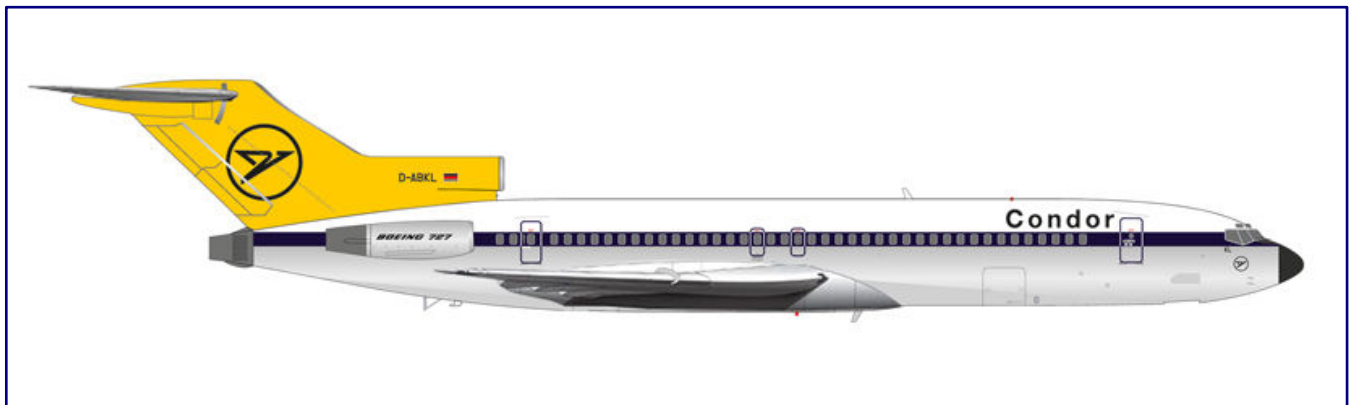
Aus den Herpa-Wings- und Snapfit-Neuheiten des Maßstabs 1:200 haben wir wieder eine Auswahl derjenigen Modelle getroffen, die auf europäischen Flughäfen anzutreffen sind oder waren und eine Länge von 30 cm nicht überschreiten. Weitere Neuheiten für die Monate November und Dezember 2021 sind auf den Herstellerseiten (<https://www.herpa.de>) zu finden.



Der Airbus A400M „Atlas“ war erst jüngst wieder wegen Evakuierungsflügen in den Medien. Bei Herpa erscheint er bald als Flugzeug der luxemburgischen Luftwaffe (Art.-Nr. 571722). Foto: Herpa

Als einziges militärisches Modell nennen möchten wir den Transall-Nachfolge Airbus A400M „Atlas“ in der Ausführung der luxemburgischen Luftwaffe (Art.-Nr. 571722). Die Liste der zivilen Flugzeuge ist hingegen etwas länger:

- Condor Boeing 727-200 (571647),
- Olympic Air Bombardier Q400 (571661),
- Interflug Ilyushin IL-62M (571708),
- Rada Airlines Ilyushin IL-62MF (571715),
- Pan American World Airways Douglas DC-4 (571739) und
- KLM Lockheed L-1049G „Super Constellation“ (571746).



Unter den zivilen Flugzeugen ist dieser Ferienflieger sehr interessant: Die Lackierung der Boeing 727-200 (571647) aus dem Bestand der Condor folgte dem ursprünglichen Lackierungsvorschlag für die damalige Konzernmutter Lufthansa. Foto: Herpa

Im Snapfit-Segment fällt nur der Airbus A319 der ungarischen Luftwaffe (613422) unter die genannten Kriterien.

Märklin-Kooperation mit Sammlungsversicherer:

Der Modellbahnhersteller Märklin und Artima, die Kunst- und Sammlungsversicherung der Mannheimer Versicherung AG, sind eine Kooperation eingegangen. Seit 2021 zählen bei diesem Versicherer auch Modellbahnen zum Bereich Kunst und Sammlungen.

Wer sich davon angesprochen fühlt, findet über die meist nicht ausreichende Deckung aus Hausratversicherungen hinaus, hier vielleicht eine maßgeschneiderte Lösung. Im regelmäßigen Austausch mit Experten von Märklin entwickelte Artima gemäß Presseinformation ein eigenes Bedingungsnetzwerk für die Bedürfnisse der Zielgruppe Modellbahnsammler und -landschaftsbauer.

Es handelt sich um eine Allgefahrenversicherung für Lokomotiven, Wagen und individuell gebaute Modelllandschaften und Konstruktionen. Die wenigen Ausschlüsse seien im Bedingungsnetzwerk explizit aufgeführt. Elektro-/ digitaltechnisches Zubehör sei ebenso abgedeckt wie die Wiederaufbaukosten für die Modelllandschaft nach einem Schadenfall. Für Mitglieder der Märklin-Kundenclubs sollen günstigere Sonderkonditionen gelten.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Oliver Strüber

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.