

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



50 Jahre Intercity

Weißer Hai von NoBa-Modelle
Archistories im Portrait

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

noch immer kämpfen wir, um zurück in unseren Zeitplan zu kommen. Nach Monaten des Improvisierens, in denen wir viele Projekte zurückstellen mussten, ist das keine leichte Aufgabe.

Und so gehe ich davon aus, dass wir noch bis zum Jahresende 2021 damit beschäftigt sein werden, auch an den vielen nach außen nicht sichtbaren Stellen wieder in den ursprünglichen Zeitplan zu kommen.



Holger Späing
Chefredakteur

Ein Ausdruck dessen, was ich hier beschreibe, ist der Schnellverkehrstriebzug der Baureihe 403/404 von NoBa-Modelle: Wie lange hatte ich auf ein Märklin-Modell gehofft, nachdem dieser in deren H0-Programm auftauchte.

Ehrlich eingestehen muss ich aber auch, dass er allein mit drei verschiedenen Aufbauten und nur zwei möglichen Vorbildvarianten keine Chancen hat, seine Entwicklungs- und Herstellungskosten wieder einzuspielen.

Umso mehr habe ich mich über das Kleinserienmodell gefreut, dass mit Fahrwerksteilen von Rokuhan-Shortys arbeitet. Da dieser Zug speziell für den Einsatz im Intercity-Verkehr entwickelt worden war, passte er besser als jedes andere Modell zum Jubiläum, das wir heute würdigen möchten: 50 Jahre Intercity in Deutschland.

Leider war es uns nicht möglich, den Zug rechtzeitig vor Erscheinen dieser Ausgabe vollständig fertigzustellen. Schweren Herzens hat es deshalb nur für einen Teil 1 gereicht und wir werden das endgültige Ergebnis noch nachholen. Unsere Begeisterung wird er vermutlich dennoch zu vermitteln wissen.

Aber den Jubilar haben wir auch so in Szene gesetzt: Ausführlich wie hoffentlich kein anderes Fachmagazin stellen wir die lange Geschichte des IC und sein Konzept vor. Natürlich können wir nicht so in die Tiefe gehen wie ein Buch, aber alle Facetten dieses Fernverkehrskonzepts und seine Pionierleistung haben wir doch hinreichend detailliert aufgegriffen.

Auch im Modell erfährt er eine Würdigung, denn wir haben uns typische Zugbildungen angesehen und möchten zeigen, dass der Intercity sehr vielseitig auftreten kann. Wer dafür Feuer fängt, findet auch in unserem DVD-Tipp nützliche Anregungen. Das vorzustellende Buch widmet sich dann einem weiteren Jubilar: Faller wird dieses Jahr 75 Jahre alt.

Die Themenvielfalt ist jedoch noch längst nicht erschöpft: Markus Gaa berichtet von einem privaten Modellbahntreffen, das nach so vielen Monaten etwas ganz Besonderes ist. Frank Drees möchte uns im Interview Philosophie und Anspruch seiner Marke Archistories nahebringen.

Zu guter letzt haben wir, wie Sie es gewohnt sind, die aktuellen Meldungen aus dem Bereich der Modellbahn und der Spurweite Z samt ausgelieferter Neuheiten zusammengetragen. Der Umfang ist zwar etwas geringer als in den letzten Monaten, aber nicht minder interessant. Viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Urahn der Hochgeschwindigkeit	4
In der Kürze liegt die Würze.....	16

Vorbild

Revolution des Fernverkehrs	32
-----------------------------------	----

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Geschichte eines Häuslebauers.....	60
Ein deutscher Jubilar im Filmrückblick	62

Aktuelles

Architektur und Geschichte(n)	64
Die Lust auf Modellbahn	73
Zetties und Trainini im Dialog.....	78

Impressum	90
-----------------	----

Wir danken Henning Folz, Andreas Petkelis, Peter Rappold, Oliver Strüber und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 2. Oktober 2021

Titelbild:

In den Anfangstagen des Intercitys bespannt 103 107-9 einen der neuen Züge, die die Zukunft der Bundesbahn bestimmten sollten. Mangels ausreichend vorhandener Wagen nach TEE-Standard finden wir noch blaue Abteilwagen der gerade zu Ende gegangenen F-Zug-Ära in ihrem Zug.

Baureihe 403/404 von NoBa-Modelle (Teil 1)

Urahn der Hochgeschwindigkeit

Als NoBa-Modelle den Intercity-Triebzug der Baureihe 403/404 auf seinen Seiten vorstellte, schlug unser Herz sofort höher. Dieses Fahrzeug mit seiner charakteristischen und Zukunftsgeist verkörpernden Frontgestaltung stand schon lange auf der Wunschliste. Und da wir wissen, dass wir damit nicht allein sind, sollte er das Modellthema zum runden IC-Jubiläum füllen.

Nur wenige Züge haben schon für so viel Diskussionsstoff gesorgt, wie der als „Donald Duck“ oder „Entenschnabel“ bekannte, einstige Schnellverkehrstriebzug der Baureihe 403/404. Auch wenn er es beim Vorbild nur auf drei Exemplare brachte und sich keine Serie anschloss, blieb er bestens bekannt.

Vor Jahren überraschte Märklin seine Spur-H0-Kunden mit einem neuen Modell, das in beiden Umsetzungsvarianten erschien. Für die kleine Spur schien es hingegen wohl zu gewagt, ebenfalls eine Formneuheit zu entwickeln.



Triebzug der Baureihe 403 / 404 im Intercity-Dienst, aufgenommen 1975 im Gleisbereich von Nürnberg Hbf. Foto: Jan Oosterhuis (gemeinfrei)

Immerhin bedarf es allein drei unterschiedlicher Wagenkästen, samt Fenstereinsätzen und vieler weiterer Teile. Die Aussicht, diese Kosten zu amortisieren, dürfte angesichts der geringen Variantenzahl wohl hoffnungslos gewesen sein.

Damit wurde dieser Triebzug, dessen Formensprache die Eisenbahnfreunde spaltet, der aber auch auf eine treue Freundesgemeinde trifft, zu einem Fall für die Kleinserie. NoBa-Modelle entdeckte einen Weg, ihn per 3D-Druck-Verfahren und angetrieben durch Shorty-Bauteile von Rokuhan zum Leben zu erwecken.

Angeboten werden sowohl Fertigmodelle (Art.-Nr. 5207RF) als auch bezahlbare „Bausätze“ (5207R), d. h. Druckrohlinge zum eigenen Lackieren und Beschriften sowie Motorisieren. Auf letztere Option haben wir zurückgegriffen, denn dieser Zug ist in der ursprünglichen IC-Gestaltung eine Herausforderung und Garant für spannende Bastelabende zugleich.

Es sei aber gleichzeitig vorangestellt, dass der „ET 403“ kein geeignetes Objekt ist, um erste Versuche mit dem Eigenbau von Fahrzeugen zu starten. Zwar erfordert er nicht, unterschiedliche Bauteile anzupassen und zusammenzufügen, aber er stellt hohe Ansprüche an die Lackierkünste seines künftigen Besitzers.



Zwei Rohgehäuse nehmen zur Probe Platz auf den Lackierständern von NoBa-Modelle, um herauszufinden, für welches „Hütchen“ sich die kurze und lange Ausführung dieses Werkzeugs empfehlen.

Grund dafür sind die schrägen und zudem gerundeten Flächen der Endwagen, die das Abkleben erschweren. Diese Herausforderung, die wir nach gründlichem Vorbereiten und Recherchieren gemeistert haben, soll ein Schwerpunkt des heutigen Teils 1 sein.

Ursprünglich war geplant, an dieser Stelle das Projekt vollständig vorzustellen und die zweite Version als Lufthansa-Airport-Express in Kurzform zeitversetzt nachzureichen. Stattdessen werden es nun zwei etwas gleichwertige Teile, wobei der zweite Teil heute noch nicht sicher für eine Ausgabe planbar ist.

Während die Fortsetzung dem Anbringen der Beschriftungen, dem Einfügen von Glasscheiben und dem Motorisieren des Zuges gewidmet sein wird und auch den versprochenen Blick auf eine weitere Version enthalten soll, schauen wir uns heute an, welche zusätzlichen Teile noch erforderlich sind und beginnen mit dem Aufbereiten der 3D-Druck-Gehäuse. Besondere Aufmerksamkeit soll den Vorbereitungen für die Lackierarbeiten dienen!

Frisch ans Werk

NoBa-Modelle druckt den Triebzug ausschließlich in Resin. Das macht wegen der besseren Oberfläche Sinn, denn das PLA-Verfahren dürfte hier nicht für ein ansprechendes Äußeres ausreichen. Dennoch schauen wir uns alle vier Gehäuse genau an, bevor wir loslegen, denn mögliche Nacharbeiten lassen sich später nicht mehr ausführen.

Parallel besorgen wir uns die erforderlichen Zusatzteile, die unseren Triebzug später zum Laufen bringen sollen. Erhältlich sind sie alle von Rokuhan über den Vertriebskanal von Noch – angegeben sind die von Rokuhan genutzten Artikelnummern, die nicht mit denen von Noch identisch sind:

- | | | |
|-----|---------|--|
| 2 x | SA001-1 | Z Shorty Motor Chassis (Normal Type) |
| 3 x | SA006-1 | Z Shorty Container Car (blue) |
| 2 x | A048 | Einholmpantographen (von der Baureihe 181 ²) |

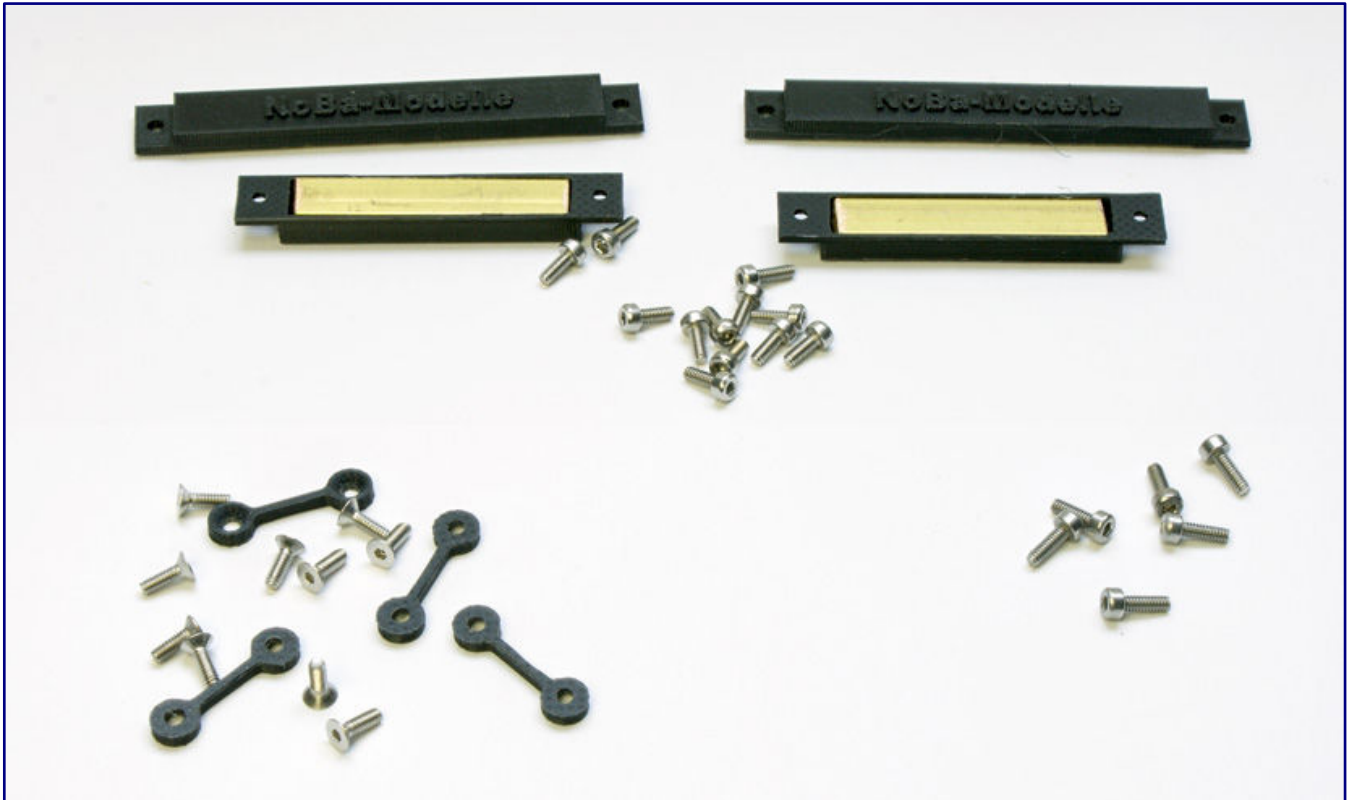


Zusätzlich zum Zugbausatz brauchen wir noch Rokuhan-Teile, zu beziehen über Noch. Insgesamt fünf Shorty-Fahrwerke, drunter zwei motorisierte spenden die erforderlichen Drehgestelle und den Antrieb.

Alle Beschriftungen, Abdeckungen, Kupplungsstangen und Ballastgewichte für die einzelnen Wagen sind inklusive des erforderlichen Befestigungsmaterials im Bausatzumfang enthalten. Was wir uns noch zusätzlich besorgt haben, sind Märklin-kompatible Kupplungen Typ 907 aus dem Hause Micro-Trains (002 04 010).

Bewegt hat uns gleich beim ersten Sichten der Gehäuse und Bauteile, die feste, aber im Betrieb nicht lösbare Verbindung der vier Zugteile durch verschraubte Kupplungen. Das ist zwar stabil, erschwert aber das Aufgleisen des kompletten Zugs.

Sofern es gelingt, diese durch lösbare Verbindungen zu ersetzen, wäre das Fahrzeug im Betrieb auch flexibler einsetzbar und ließe sich auch mal als Dreiteiler oder nur mit zwei Endwagen fahren. Auch dem Erweitern um einen fünften Wagen stünde prinzipiell nichts im Wege. Also ist es einen Versuch wert!



NoBa-Modelle legt seinem Bausatz weitere Teile bei, die zum Vervollständigen erforderlich sind: Bodenplatten mit Gewichtseinsätzen (oben), Kupplungsstangen (links) und das erforderliche Befestigungsmaterial in Form unterschiedlicher Schrauben.

Nach dem Prüfen auf Vollständigkeit stünden nun mögliche Nacharbeiten an den gedruckten Gehäusen an. In unserem Fall sind wir aber mit allen Oberflächen sehr zufrieden. Die hohe Druckauflösung und sicher auch durchdachte Ausrichtung im Drucker lassen alle Oberflächen überraschend glatt wirken. Die einzelnen Druckschichten sind tatsächlich kaum sichtbar – wir müssten hier überwiegend zur Lupe greifen.

So geht es gleich an die Wahl einer geeigneten Grundierung. Da die Grundfarbe des Triebzugs RAL 7032 Kieselgrau ist, kommt nur eine helle Ausführung in Frage: weiß oder hellgrau. Wir entscheiden uns für „White Primer“ (SNR-401), eine wasserbasierte PU-Grundierung des US-Herstellers Badger.

Bevor wir sie im Sprühverfahren mit dem Spritzgriffel auftragen können, behandeln wir aber noch die Oberflächen der vier Modelle. Auch wenn sie bereits bei NoBa-Modelle ein Isopropanol-Bad genossen haben, unterziehen wir sie selbst noch einmal dieser Prozedur.

Ziel ist es, alle Fingerabdrücke von den Gehäusekörpern zu entfernen, um späteren Lackhaftungsproblemen vorzubeugen. Das bedeutet in letzter Konsequenz aber, dass die Teile nach dem Bad nicht mehr mit den ungeschützten Fingern angefasst werden! Zum Lackieren bereit sind sie, sobald sie an der Luft restlos getrocknet sind.

Herausforderung Lackieren

Schon eingangs hatten wir den Hinweis hinterlassen, dass das Lackieren in diesem Fall eine Herausforderung darstellt. Nach der Grundfarbe folgen viele weitere Lackierschritte, später auch noch mit Hilfe eines feinen Haarpinsels.

Doch zunächst werden Fensterbänder samt der sich darüber und darunter anschließenden Zierstreifen mit Hilfe des Sprühlackierens aufzutragen sein. Anschließend folgt noch das Absetzen der unteren Schürzen. An den Endwagen stellt sich immer das Problem, dass die Farbkanten nicht über gerade Flächen laufen.



Die Lackierarbeiten beginnen nach dem alkoholischen Reinigen der Gehäuse mit dem Sprühauftrag einer weißen PUR-Grundierung (Badger). Erst danach starten die Arbeiten zum Abkleben der einzelnen Flächen für die Decklackierung.

Da sie sphärisch sind, können sie nur sehr schwierig abgeklebt werden und sind nicht immer sicher vor Farbnebeln geschützt. Nacharbeiten werden wohl nicht ausbleiben, doch sie werden Stellen „heimsuchen“, die wir nicht erwartet hatten: Niemand ist vor Fehlern gefeit, wie sich noch zeigen wird.

Gleichwohl bereitet der Prozess uns große Freude und ist eben eine willkommene Herausforderung. Und mit solchen Herausforderungen wachsen wir bekanntlich. Am Beginn des anstehenden Prozesses steht eine Marktsichtung, welche Maskierklebebänder von unterschiedlichen Herstellern angeboten werden.

In der Vergangenheit haben wir an der Stelle viel Lehrgeld bezahlen müssen, denn mal wurden die Produkte leicht unterwandert und lieferten kein annehmbares Resultat, ein anderes Mal hafteten sie zu stark an und rissen die abgeklebte Lackschicht mit ab.

Hängen geblieben sind wir bei den Maskierklebebändern von Tamiya, auf die immer Verlass war. Angeboten werden sie in drei Breiten, die uns in diesem Fall leider nur bei den größeren Flächen helfen. Was gefragt ist, sind schmalere Ausführungen, die möglichst flexibel sind und sich auch knickfrei um Rundungen führen lassen.

So stießen wir auf Vallejo-Produkte, die einen Versuch wert schienen. Faller wies uns dann unerwartet darauf hin, dass inzwischen auch eigene Produkte im Sortiment sind, die genau diese Flexibilität offerieren. Also versuchen wir es!

Fallers flexibles Maskierungsklebeband (170533) enthält zwei Rollen zu je 18 Metern. Die Breiten der Klebebänder betragen 2 und 3 mm. Das Material, aus dem sie bestehen, ähnelt beim Verarbeiten einem PVC-Isolierklebeband und dürfte damit sicher auch verwandt sein.

Müssen wir mit ihm um Kurven herum, lässt es sich leicht ziehen und dem Weg anpassen. Dabei verhält es sich ganz in unserem Sinne: Es will nicht in seinen Ursprungszustand zurück, wirft keine Falten und klebt auch in den Bögen hervorragend, ohne den Lack unter sich zu beschädigen.



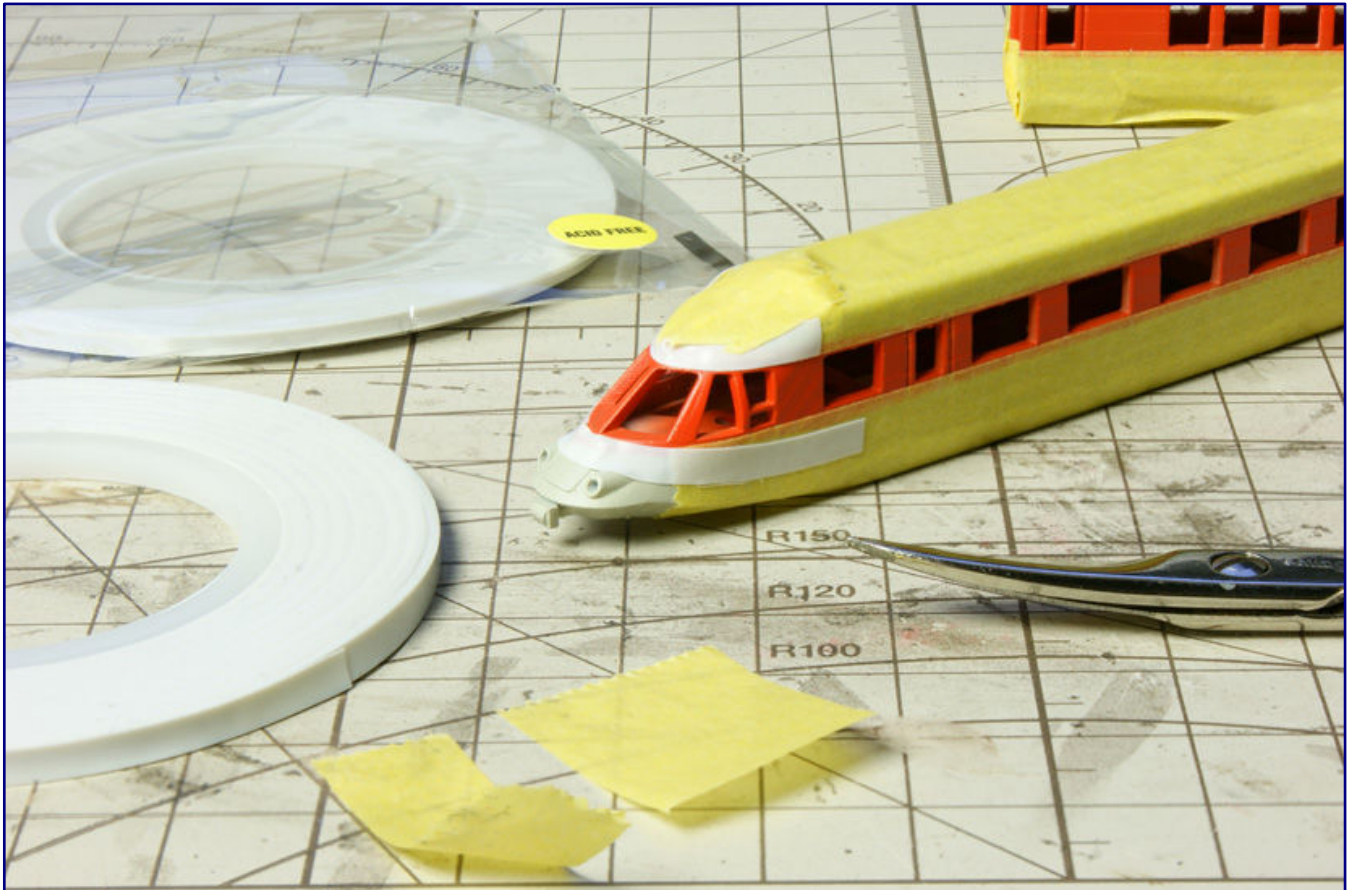
Grundfarbe und das Orange der beiden Zierstreifen sind aufgetragen. Das hat bereits einen ersten Abklebe- und Maskiervorgang erfordert. Der nächste steht nun gerade an. Zum Einsatz kommen wieder die Produkte von Tamiya (links) und Faller (ganz vorne und rechts).

Natürlich ist Vorsicht angezeigt, Vorkehrungen gegen Farbunterwanderungen sind auch hier zu treffen und mangels Erfahrungen mit diesem Produkt gehen wir zunächst davon aus, dass dieses Risiko aufgrund des Materials vielleicht sogar höher als bei den Papier-/Kreppklebebändern von Vallejo und Tamiya ist.

Auf unser ansonsten seit Jahren so bewährtes Lieblingsprodukt von Tamiya greifen wir ebenfalls zurück: Ebenfalls zu 18 Metern aufgerollt und im praktischen Abroller griffbereit, bedienen wir uns hier der Ausführungen mit 10 mm (300087031) und 18 mm Breite (300087032) um die anliegenden Flächen vor Farbnebeln zu schützen.

Wo keine Rundungen abzukleben sind, kommt das Tamiya-Maskierband allein zum Einsatz. In Übergangsbereichen, wie dem unteren Teil der Frontschürzen, bedarf es noch eines flüssigen Hilfsmittels, das ebenfalls über Faller vertrieben wird und in vielen Modellbau- und Modellbahnläden erhältlich ist: Maskierflüssigkeit des englischen Herstellers Humbrol (489217), abgefüllt im Gläschen zu 28 ml.

Wo Bedarf ist, wird sie mit dem feinen Haarpinsel vorsichtig aufgetragen. Sie trocknet schnell an, der Pinsel sollte dann vom Objekt weg sein, sonst nehmen wir die Maskierfläche wieder ab. Erkennbar wird der Trockenprozess, weil die milchig-lilafarbene Flüssigkeit transparent wird. Ist das geschehen, darf lackiert werden. Anschließend kann der Gummi-Film mit einer Zahnstocherspitze vorsichtig vom Untergrund abgenommen und abgezogen werden.



Gut zu sehen ist, wie das weiße Faller-Maskierband den Rundungen der Stirn folgt und sich ans Gehäuse trotzdem eng anschmiegt. Die verbleibenden und zu schützenden Flächen deckt das Tamiya-Produkt ab.

Einige Worte verlieren möchten wir auch noch dazu, wie abgeklebte Flächen vor dem Unterwandern der aufgesprühten Farbe geschützt werden. Dazu gibt es mehrere Ansätze:

1. Der Spritzgriffel wird so geführt, dass sein Strahl nicht von oben auf die Klebekante trifft und das Aerosol darunter drücken kann. Gesprüht wird leicht von unten über die Kante oder exakt im rechten Winkel zum Objekt. Unterwandern lässt sich aber trotzdem nicht immer und nicht sicher vermeiden, deshalb folgen noch zwei weitere Lösungsansätze.
2. Ein erster, dünner Farbauftrag erfolgt auf die Klebekante genau in dem Farbton, den die abgeklebte Fläche darunter besitzt. Unterwanderungen können nun zwar eintreten, stören das Gesamtbild aber nicht. Die antrocknende Farbe dichtet die Klebekante ab und wird anschließend im Zielfarbton übersprüht. Ist der Lack jedoch nicht ausreichend trocken, kann es beim nachfolgenden Schritt zu einer ungewollten Nass-in-Nass-Mischung kommen!
3. Dasselbe Vorgehen wie im Punkt 2 lässt sich auch mit einem matten Klarlack durchführen. Matt soll er sein, weil er dann erheblich schneller trocknet als solche mit höherem Glanzgrad. Die Gefahr von Farbverfälschungen durch eine unbeabsichtigte Nassmischung ist hier deutlich

geringer. Spätere Unterschiede in den Glanzgraden des Modells werden durch den finalen Schutzlack egalisiert.

Zu beherzigen ist immer, besonders wichtig wohl beim Punkt 3, dass Schiebebilder auf mattem Grund schlechter haften! Der matte Klarlack - wir greifen hier zum tiefmatten Acryl-Klarlack (83211) von Bergswerk - sollte also keine großen Flächen bedecken, weil sie sonst vor dem Aufbringen von Anschriften wieder behandelt werden müssen.

Das bei diesem Zugbausatz so wichtige Prozedere der Lackiervorbereitungen ist nun ausführlich beschrieben. Wer unser Projekt nachbauen möchte, sollte dies gut beherzigen, um Erfolg sicherzustellen. Abzukleben ist hier viel und das auch mehrfach, denn Fensterbänder, Zierstreifen oben und unten sowie die Schürze lassen sich ohne diese Hilfe nicht sauber anbringen.

Vom Lackieren mit dem Pinsel sollte der geneigte Modellbauer hier absehen. Mit diesem Werkzeug lässt sich nicht hinreichend präzise und gleichmäßig arbeiten und das zu erwartende, schlechtere Ergebnis wäre dieser schöne Zug nicht wert!

Die richtige Mischung macht's

Nun geht es endlich an das Aufbringen der späteren Farben. Unsere Decklacke stammen wieder von Oesling Modellbau und haben einen seidenmatten Glanzgrad. Besonders ist dieses Mal aber, dass wir mit Ausnahme der Grund- und der Schürzenfarbe keine RAL-Töne so verwenden können, wie sie aus dem Glas kommen.

Die Bundesbahn hatte sich zu ihrem Vorzeigezug viele Gedanken gemacht, was sein äußeres Erscheinungsbild betraf. Geplante Lackierungen wurden an Modellen bewertet, schließlich wurde sogar ein 1:1-Modell gebaut.



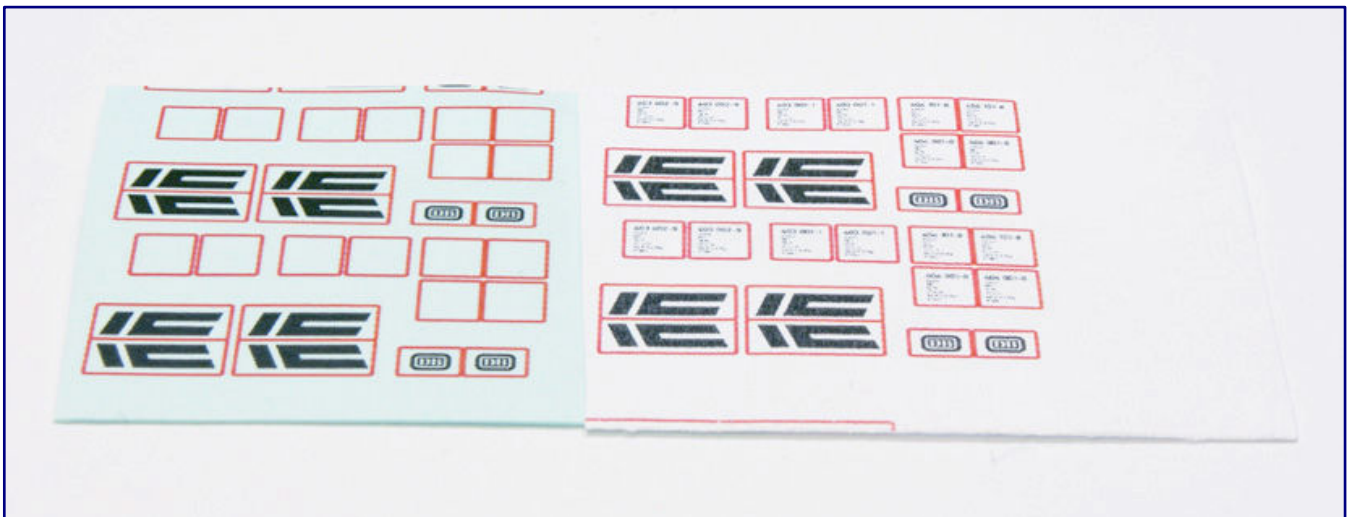
Für den Bereich des Fensterbands sind die erforderlichen Farbtöne gemäß Hinweis im Artikel aus insgesamt drei RAL-Tönen anzumischen.

Die zu wählende Lackierung sollte sich des Popfarben-Spektrums bedienen, die Linien und Formen des Zugs vorteilhaft betonen und im Bereich des Fensterbands auch besonders gut mit den getönten und

goldbedampften Scheiben harmonisieren. Umfangreiche Farbversuche des BZA München an einem TEE-Waggon waren die Folge.

Für das Fensterband ermittelte es eine Mischung aus 50 Teilen RAL 8022 Schwarzbraun und 1 Teil RAL 2002 Blutorange. Dies harmonierte besonders gut mit den reflektierten Farben der Scheiben und ließ die vielen Fenster unterschiedlicher Breite und mit abweichenden Abständen zu einem langen Fensterband verschmelzen.

Dies täuschte im Vorbeifahren eine höhere Geschwindigkeit vor als das Wahrnehmen vieler dunkler Punkte und betonte den Charakter als Triebzug. Zierstreifen ober- und unterhalb des Fensterbands drückten es scheinbar zusammen und ließen den Zug dadurch schlanker wirken.



Einige Fehler bleiben noch zu beheben, beispielsweise der auf Teilen eines Endwagens niedergeschlagene Farbnebel (Bild oben; links). NoBa-Modelle legt seinem Bausatz auch die erforderlichen Schiebebilder bei (Bild unten). Eine gute Idee ist es, die Schneideränder farblich zu markieren und auch einen Papierausdruck (rechts im Bild) mitzugeben, der die weißen Drucke durch schwarze Tinte nachvollziehbar macht.

Als geeignete Farbwirkung ermittelte das BZA München in diesem Fall eine Mischung aus jeweils 50 Teilen RAL 2004 Reinorange und RAL 2002 Blutorange. Als Grundfarbe war schon zuvor RAL 7032 Kieselgrau festgelegt worden, das auch die Seitenwände der Popfarbenwagen prägte. Die Schürze wurde nach RAL 7021 Schwarzgrau lackiert.

Gleich, ob entsprechend der Ausführungen gemischt und rein zum Einsatz gebracht, stammen alle diese Farben von Oesling Modellbau. In seidenmatter Ausführung, wie wir sie benutzen, ist ihre Artikelnummer stets aus der Farbtyp- und Glanzgradkodierung 8100 und der RAL-Nummer zusammengesetzt, also beispielsweise 81002002 für das Blutorange aus dem Popfarben-Spektrum.

Die einzelnen Lackierschritte können nun mit jeweils einigen Tagen Trockenpausen aufeinanderfolgen. Los geht es mit der Grundfarbe Kieselgrau, anschließend werden die Zierstreifen zunächst als breites Band aufgesprüht und zum Schluss so abgelebt, dass das Fensterband gedunkelt werden kann. Die Schürze folgt zum Schluss und erfordert den meisten Einsatz an Maskierflüssigkeit im unteren Frontbereich.

Auch vor Fehlern sind wir nicht gefeit, weshalb einige Korrekturen folgen müssen. An einem Triebkopf haben wir nicht korrekt abgelebt und das Malheur zu spät bemerkt. Ein Farbnebel des Fensterbands überdeckt hier den Zierstreifen und einen Teil des Wagendachs.



Zwischenstand für heute: Alle vier Wagen haben ihre grundsätzliche Farbgebung erhalten. Es folgen die Pinselarbeiten an Bremswiderständen, elektrischen Leitungen und an den Gummiwülsten.

Ebenso gibt es an wenigen Stellen doch störende Unterwanderungen, die wir beheben müssen. Und auch die Breite der Zierstreifen ist nicht überall zum Volltreffer geworden. Es ist und bleibt halt ein spannendes Projekt, das hinreichend Freude bereitet und zu diesen Schritten motiviert.

Damit haben wir den erreichten Zwischenstand bereits vollständig beschrieben. In der Fortsetzung dieses Artikels stehen dann Arbeiten mit dem Pinsel an, denn die Bremswiderstände auf den Dächern, die Dachisolatoren und -leitungen sowie die Gummiwülste wollten abgesetzt werden. Beschriften und Klarlackversiegeln werden die Farbarbeiten planmäßig beenden.

Reizvoll finden wir die erforderlichen „Glasarbeiten“, denn hier möchten wir einen Weg finden, die Scheibentönung möglichst gut zu imitieren, um den auch von der DB beabsichtigten Effekt auf das Modell zu übertragen. Und wenn auch das geschafft ist, wird der Zug das Laufen lernen und seine Antriebe eingebaut bekommen.



Zum Ende des zweiten Teils wird auch unser Zug dann wohl so aussehen, wie es Hersteller NoBa-Modelle auf seinen eigenen Seiten vorführt. Foto: NoBa-Modelle

Das ist dann sicher auch ein geeigneter Zeitpunkt, um ausführlichere Vorbildinformationen nachzureichen, die gewiss auch Sie als Leser packen und diesen Zugbausatz auf ihre Wunschliste setzen werden!

Hersteller des Basismodells:

<http://www.noba-modelle.de>

Quellen für die erforderlichen Teile:

<http://www.rokuhan.de>

<https://www.micro-trains.com>

Maskierbänder, Lacke und Grundierungen:

<https://www.badgerairbrush.com>

<https://www.bergswerk.de>

<https://www.faller>

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

<https://www.tamiya.de>

Endlich...

...dürfen wir wieder persönlich
auf Messen für Sie da sein!

Faszination Modellbau
Messe Friedrichshafen
5. - 7. November 2021

Intermodellbau
Messe Dortmund
17. - 20. November 2021
Stand 4.B02 (Halle 4)

Die bewährten Mozart-Messer und -Klingen aus unserem Sortiment



Werkzeuge PETER POST

Industriestr. 28

37115 Duderstadt

www.peter-post-werkzeuge.de



Qualitätswerkzeuge

Modellbahn - Modellbau

Elektronik - Feinmechanik

webmaster@peter-post-werkzeuge.de



Anlagentaugliche Intercity-Züge In der Kürze liegt die Würze

Die Baureihe 103 gehört in allen Spurweiten zu den beliebtesten Elektrolokomotiven. Das kommt sicher nicht von ungefähr, denn als Paradelok der Bundesbahn war sie jahrelang sehr präsent – und mit ihr der Intercity. Wir haben uns umgeschaut, um einige sehenswerte und überwiegend auch kurze Züge zu finden, die auf Spur-Z-Anlagen eine gute Figur machen.

Ein Intercity ist auf der Modellbahn eine schöne Erscheinung und kann dort in bislang immerhin schon vier Lackierungen aus drei Farbkonzepten auftreten: im ans TEE-Schema angelehnten Startkonzept mit den Grundfarben Purpurrot und Ozeanblau, in Produktfarben und im Fernverkehrsfarbkonzept der Deutschen Bahn AG. Hier darf auch die Übergangsvariante mit komplett verkehrsrotem Fensterband nicht vergessen werden, die später nur für den Autozug weitergenutzt wurde.



Der Intercity, zu Beginn seiner Ära im rot-elfenbeinfarbenen Kleid unterwegs, feiert sein 50-jähriges Jubiläum. Wir schauen deshalb auf passende Zugbildungen fürs Modell.

Zu Bundesbahn-Zeiten haben wir seit Einführen der 2. Klasse Intercity-Züge mit großen Zuglängen in Erinnerung, doch es gab auch sehr kurze Vertreter, zahlenmäßig allerdings recht wenige. Abhängig waren die Zuglängen und Klassenverhältnisse von der IC-Linie und ihrer grundsätzlichen Auslastung sowie der Nachfrage an einzelnen Wochentagen und in den verschiedenen Takten.

Folgende 14 Varianten waren für 150 Züge bei der DB 1979/80 üblich (Quelle: Vom Fernschnellzug zum Intercity; Freiburg 1983):

<u>Variante</u>	<u>1. Klasse</u>	<u>Zugrestaurant</u>	<u>2. Klasse</u>	<u>gesamt</u>	<u>Zahl der Züge</u>
1	2 Wagen	1 Wagen	2 Wagen	5 Wagen	4
2	2 Wagen	1 Wagen	3 Wagen	6 Wagen	2
3	2 Wagen	1 Wagen	4 Wagen	7 Wagen	6

4	2 Wagen	1 Wagen	5 Wagen	8 Wagen	11
5	2 Wagen	1 Wagen	6 Wagen	9 Wagen	14
6	2 Wagen	1 Wagen	7 Wagen	10 Wagen	3
7	2 Wagen	1 Wagen	8 Wagen	11 Wagen	5
8	3 Wagen	1 Wagen	4 Wagen	8 Wagen	1
9	3 Wagen	1 Wagen	5 Wagen	9 Wagen	13
10	3 Wagen	1 Wagen	6 Wagen	10 Wagen	33
11	3 Wagen	1 Wagen	7 Wagen	11 Wagen	29
12	4 Wagen	1 Wagen	5 Wagen	10 Wagen	2
13	4 Wagen	1 Wagen	6 Wagen	11 Wagen	3
14	4 Wagen	1 Wagen	7 Wagen	12 Wagen	24

Deutlich werden hier gleich die Vorzüge der Spurweite Z, denn maßstäblich lange Züge ohne verkürzte Wagen dürften in keiner anderen Baugröße möglich sein. Aber auch im Maßstab 1:220 setzt das schon eine größere Anlage mit langer Paradestrecke voraus.

Die Zuglok sollte im Idealfall mit Haftreifen ausgestattet sein oder etwas beschwert werden, die jüngste Auflage der Baureihe 103 von Märklin ist im metallgefüllten Kunststoff abgespritzt worden und hat dadurch einiges an Eigengewicht zugelegt.

Sofern Intercitys nach dem Konzept IC 71 gewählt werden, kommen diese den Modellbahnern entgegen, denn mangels 2. Klasse waren sie meist noch deutlich kürzer. Ähnlich verhält es sich mit vielen IC der Gegenwart, die häufig auf früheren Interregio-Linien verkehren und häufig auch nur sechs bis acht Reisezugwagen inklusive des Bistrowagens umfassen, der auch einen Teil der 1. Klasse beherbergt.



Das Erscheinungsbild eines Intercitys war fast immer abwechslungsreicher, als viele es in Erinnerung haben. Er beschränkte sich nicht auf allein auf den Einsatz der Baureihe 103. Foto: Noch

Im Folgenden möchten wir einige Zugbildungen anregen, die sich nahe am Vorbild orientieren und mit Spur-Z-Material darstellbar sind. Der Betrachtungsschwerpunkt liegt auf kurzen Garnituren, behandelt werden sollen aber alle Modellbahnepochen, in denen IC-Verkehr darstellbar ist.

Die eingesetzten Lokomotiven

Nicht alle Triebfahrzeuge, die im Intercity-Verkehr zum Einsatz kamen, wurden oder werden auch in der Spurweite Z angeboten. Daher können wir einzelne Kombinationen an dieser Stelle nicht aufführen, der folgende Vorbildartikel sollte aber auch hier Anregungen liefern, falls passende Modelle in der Zukunft doch noch nachgereicht werden.

Zur Standardlok der Intercitys über viele Jahre wurde die Baureihe 103, von der die DB 145 Serienmaschinen beschafft hatte. Nur 1970/71 kamen sie vor F-Zügen zum Einsatz, für die sie eigentlich entwickelt und bestellt worden waren.

Ab dem 26. September 1971 war der neu eingeführte Intercity ihr wichtigstes Aufgabengebiet, das ihr keine andere Ellok-Baureihe streitig machen sollte. Einsatzbar vor IC ist die Baureihe 103 sowohl mit Scherenstromabnehmern, mit denen sie ausgeliefert wurde, als auch mit den Einholmpantographen, die sie später erhielt und in besserer Erinnerung geblieben ist.



Hauptleistungsträger des IC-Verkehrs wurde die Baureihe 103 und so sollte es auch im Modell sein. Einzelne Maschinen, wie hier 103 245-7 am 7. Juni 2009 in München Hbf, blieben auch nach der Jahrtausendwende noch länger im Bestand und durften weiterhin im hochwertigen Verkehr aushelfen.

1979 trat eine weitere Baureihe in den Dienst der Deutschen Bundesbahn: die erste Drehstrom-Ellok im Hochleistungsbereich. Die fünf als Baureihe 120⁰ geführten Maschinen wurden auf Ausstellungen gezeigt und ausgiebig erprobt.

Vor allem die mit einem tieferen Fronknick versehene und nicht als Märklin-Modell existierende 120 005-4 kam schon früh in Intercity-Diensten zum Einsatz. Ihre Schwestern folgten später oder vertraten sie fallweise. Damit sind auch die Märklin-Modelle 8853 und 88527 vor solchen Zügen gut einsetzbar, zumal sie in ihrer Ursprungslackierung auch zeitlos elegant wirken.

Zu bedenken ist allerdings, dass diese Lokomotiven nur zu zweiklassigen IC-Zügen passen, denn das IC-71-Konzept lag vor ihrem Einsatzstart. Das gilt natürlich auch für die Serienlokomotiven der Baureihe 120¹, die Märklin auf gleicher Modellbasis mehrfach in Orientrot, Verkehrsrot und diversen Sondergestaltungen aufgelegt hat.



Nur ein Beispiel für Farbtupfer vor IC-Zügen ist die elegante, als „Trauerlok“ bekannt gewordene 120 15-9 in Märklin-Gestaltung, aufgenommen ebenfalls am 7. Juni 2009 in München Hbf. Sie ist zugleich die vorletzte Serienlok ihrer Baureihe. Selbstverständlich wurde sie auch als Modell angeboten, wie schon ihre Aufschriften verraten.

Regelmäßig zum Einsatz vor Zügen nach dem IC-79-Konzept kamen Lokomotiven der Baureihe 111, teilweise vor schweren Zügen sogar in Doppeltraktion. Dies ist dem plötzlichen Mangel an schnellfahrenden Elektrolokomotiven geschuldet gewesen, als der Takt verdichtet wurde.

Eingesetzt wurden vorrangig die ozeanblau-elfenbeinfarbenen Exemplare, aber auch solche in S-Bahn-Lackierung sind in Einzelfällen nachgewiesen. Nicht passend sind orientrote und vor allem verkehrsrote Exemplare, denn zum Zeitpunkt des Einführens dieser Farbschemen konnte die DB bereits auf die sechzig Serienlokomotiven der Baureihe 120¹ zurückgreifen.

Nicht planmäßig im IC-Dienst standen die Baureihen 110 und 112. Die 110 war der Bundesbahn mit 150 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit dann doch zu langsam für diese Zuggattung. Auch die der Baureihe 111 in dieser Hinsicht nicht nachstehende 112 war nicht für IC-Bespannungen eingeplant, obwohl sie ja sogar das passende Farbschema trug.



Auch 120 112-8, eine der wohl schönsten Werbelokomotiven der Baureihe 120, kam vor dem Intercity durchs ganze Land. Als sie am 24. April 2014 in München Hbf im warmen Abendlicht vor der Kameralinse steht, ist sie allerdings im schnellen Nahverkehr in Richtung Nürnberg eingesetzt.

Das bringt uns zur 218 217-8, der einst einzigen Lok ihrer Baureihe mit einer Lackierung in den Farben Purpurrot/Elfenbein. Ihre Gestaltung war 1974 nur ein Farbversuch, der parallel auch an 218 218-6 mit der kurze Zeit später gewählten Kombination Ozeanblau/Elfenbein durchgeführt wurde.

218 217-8 war nicht einem Betriebswerk beheimatet, das IC-Züge zu bespannen hatte, weshalb ein Einsatz dieser Diesellok vor der hier behandelten Zuggattung auch nahezu unwahrscheinlich ist. Gleichwohl standen und stehen andere Maschinen der Baureihe 218 im Intercity-Einsatz.

Meist liefen sie in Doppeltraktion, was nicht aus Traktionsgründen, sondern zum Versorgen der Klimaanlage erforderlich war. Nur auffallend kurze IC, von denen es heute mehr als früher gibt, werden ausschließlich mit einer Lok bespannt. Bei dieser Baureihe sind aufgrund der langen IC-Einsatzzeit alle Farbkonzepte vertreten gewesen.

Verblüffend mag vielen die einstige Alltagslok des Nahverkehrs vor derart hochwertigen Zügen erscheinen. Tatsächlich hat sie aber Regelleistungen erbracht, ausgehend von Wiesbaden. Als die DB den Verkehr zu beschleunigen versuchte und die hessische Landeshauptstadt aus dem IC-Konzept strich, musste auf politischen Druck ein Ersatz her.

Dies waren die aus nur zwei Wagen - je ein Wagen 1. und 2. Klasse – bestehenden Wiesbaden-Citys in Richtung Frankfurt (Main) und später auch Mainz, für die sie hinsichtlich Leistung und Höchstgeschwindigkeit ausreichte. Zumindest bislang fehlt eine passende Ausführung dieser Lok im Märklin-Programm.

Kritischer wird es aber bei den Wagen, die als „Exoten“ auch nicht zu erwarten sind. Erwähnt haben wir diesen Zug dennoch, weil in der Anfangszeit noch auf einen Bpmz und einen Apmz zurückgegriffen werden musste. In dieser Form wurde der Wiesbaden-City mangels Steuerwagen noch an beiden Enden mit je einer Lok versehen – sicher eine sehr interessante Modellvariante.

Das Feld allein Märklin überlassen möchten wir allerdings nicht. Es gibt nämlich auch noch eine weitere Intercity-Lok, die nicht im Göppinger Programm zu finden ist. Hier hat Rokuhan in Zusammenarbeit mit Noch eine Lücke geschlossen.



Stets eine Stammlok im Intercity-Verkehr war die Baureihe 218, deren Ära entgegen aller Planungen immer noch nicht beendet ist. Um die Klimaanlage der Wagen zu versorgen, ist sie regelmäßig in Doppeltraktion vor dieser Zuggattung zu sehen. Das sollten Modellbahner möglichst, wie auf dieser Aufnahme gezeigt, berücksichtigen.

Die Rede ist von der Zweisystem-Ellok der Baureihe 181². Sie war über ihre gesamte Dienstzeit vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr im Einsatz, fuhr aber durchaus auch mal Züge im Binnenverkehr.

Zu sehen war sie dann auch vor Intercitys, von denen es sogar auch grenzüberschreitende Vertreter gab. Dieses Betätigungsfeld überließ der IC nicht allein den TEE und später EC! Vier Farbgebungen hat die Baureihe 181² im Laufe ihrer über 40-jährigen Dienstzeit gesehen und in allen war sie dem IC vorgespannt. Deshalb dürfen wir sie durchaus auch als eine typische Intercity-Lok bezeichnen.

Die letzte und wichtigste Intercity-Zuglok war und ist bis heute die Baureihe 101. Sie wurde ab 1996 in exakt derselben Stückzahl wie ihre Vorgängerin 103 beschafft (145 Maschinen) und sollte sie vollständig ablösen, was ihr schließlich auch gelang.

Mit der wichtigsten Ausführung in Verkehrsrot ließ Märklin lange auf sich warten, doch auch dies gehört seit einigen Jahren der Vergangenheit an. Neben der Baureihe 120 empfahl und empfiehlt sie sich wegen ihrer glatten Außenwände auch immer wieder für Werbegestaltungen. Wie bei kaum einer anderen Vorlage haben die Göppinger davon auch Gebrauch für die Spur Z gemacht.



Die Nachfolge der Baureihe 103 trat beim Vorbild ab 1996 die Baureihe 101 an. Auch sie erhielt viele Sondergestaltungen. Eine der jüngsten und sicher attraktivsten ist die von Märklin zum 160. Firmenjubiläum, mit der sie ein Jahr lang deutschlandweit unterwegs war und es im Modell noch länger bleiben wird.

Kurze Züge 1971 – 1979

Bedingt durch den Zwei-Stunden-Takt und das Nichtführen einer 2. Wagenklasse waren die Züge zu Beginn des Intercity-Zeitalters noch kürzer. Nicht auf allen Linien waren sie auch modellbahngerecht, was die Zahl der mitgeführten Wagen betrifft, aber der Anteil an IC, die sich auch auf einer durchschnittlich großen Modellbahnanlage darstellen lassen, war zumindest höher.

Für den Modellbahner besonders interessant ist sicher der akute Wagenmangel, mit dem die Bundesbahn zu kämpfen hatte. Er führte dazu, dass für längere Zeit auch blaue Reisezugwagen aus dem Neubauprogramm in den IC auftauchten, die zuvor in den F-Zügen liefen.

So lassen sich Intercitys mit nur drei oder vier Wagen, darunter ein Speisewagen, auch mit zwei stahlblauen Aüm 203 bilden. Der vierte Sitzwagen kann dann beispielsweise ein IC-Großraumwagen Apmz 121 sein. In Einzelfällen kam es auch nach der Startphase noch zum Einreihen einzelner A(ü)m 203, weshalb ein solcher Farbtupfer auch auf der Modellbahn willkommen sein kann.



Ein typischer Intercity aus der Zeit des Betriebsbeginns musste noch ersatzweise mit Abteilwagen auskommen und verspricht auch im Modell farbliche Reize.

Für einen typisch erscheinenden Intercity nach dem Konzept IC 71, haben wir uns den IC 113 / 116 „Glückauf“ angeschaut. Im Winterfahrplan 1971 bestand er regelmäßig aus sieben Wagen, was unter allen Zügen keine Besonderheit darstellt. In späteren Fahrplanjahren wurde er länger und dürfte dann die meisten Anlagen überfordern.

Ausgewählt wurde dieser Zug nicht zufällig: In seiner planmäßigen Wagenreihung Avm (Am) / Avm / WRmz / Apm / Avm (Am) / Am / Am waren zwei gewöhnliche Abteilwagen schon fest vorgesehen, zwei weitere tauchten häufig zusätzlich im Zugverband auf, wie die Klammerzusätze zeigen.

Ein weiteres Beispiel, das für die Modellumsetzung aber Kompromisse erfordert, ist der IC 184 „Südwind“ München – Bremen (Gegenzug IC 185 „Nordwind“ mit Baureihe 601 gefahren) aus dem Sommerfahrplan 1972 – eine Leistung der Baureihe 103: Avm / Avm / ARmz / Apm / Avm (Am).



Zugbildungsvorschlag für IC 184“Südwind“, durchweg aus Märklin-Material: 8854, 8724, 8724, Speisewagen aus 81593, 8725 und Abteilwagen aus 87400. Auch beim Vorbild kam es durchaus mal vor, dass ein Speisewagen TEE-Aufschriften trug. Hier ersetzt er einen Halbspeisewagen ARmz, den es im Modell nicht gibt.

Auch hier kam es zum Ersatz eines klimatisierten 1.-Klasse-Abteilwagens durch einen gewöhnlichen, nicht-klimatisierten Reisezugwagen, was auch bei diesem anlagentauglichen Intercity seinen Reiz hat. Allerdings gibt es den Halbspeisewagen aus diesem Zug nicht als Modell zu kaufen.

Das erfordert entweder Eigenbau oder einen Kompromiss, beispielsweise durch ersatzweises Einstellen des Barwagens ARDümh 105 aus der Wagenpackung 87285, der allerdings auch nicht die korrekte Vorbildform wiedergibt, sondern auf der Form des Vollspeisewagens basiert.



Dieser Intercity entspricht weitgehend unserem Vorschlag für den IC 106 „Rheinpfel“: Hier ist der Buckelspeisewagen bereits gegen einen WRmz 135 (Märklin 8727) ausgetauscht und die Wagenreihung weicht vom Zugbildungsplan ab. Der erste Wagen hinter der Lok (Apmz 121) müsste ans Zugende versetzt werden, um dem Vorbildplan exakt zu entsprechen.

Vergleichbare Zugbildung mit diesem Kompromiss böten die IC 182 „Hermes“ (München – Bremen) der schwach frequentierten Linie 4 aus dem Winterfahrplan 1973/74 (Avm / Avm / ARmz / Apm) und IC 165 „Präsident“ (Frankfurt/M. – München) aus dem Sommerfahrplan 1975 (Apm / ARmz / Avm / Avm).

Besonders interessant erscheinen Regelzüge mit den Aussichtswagen ADm 101. Hier stoßen wir auf den IC 106 „Rheinpfeil“ (München - Hannover) aus dem Sommerfahrplan 1972. Seine Wagenreihung änderte sich unterwegs noch mehrfach wegen eingestellter Kurswagen und Austausch mit dem TEE „Rheingold“ in Duisburg Hbf.

Wir betrachten daher den modellbahngerechten Abschnitt München – Dortmund, der sich wie folgt nachbilden lässt: Adm / WRm Avm / Avm / Apm. Wer den Abschnitt in Richtung Hannover erweitern möchte, kann zwei weitere Avm am Zugende einfügen. Interessant ist auch, dass in diesem Zug bis 1972 noch Buckelspeisewagen anzutreffen waren, die zur Wahl dieses Fahrplanabschnitts beigetragen haben.

Die Ära der einklassigen IC-Züge schließen wir mit den Schnellverkehrstriebzug der Baureihe 403/404, den NoBa-Modelle beisteuern kann. Er verkehrte unter anderem als ICt 182 „Hermes“, für den vierteilige Grundkonfiguration vorgesehen war. Wer ihn auch länger fahren kann, kann noch einen zusätzlichen Großraumwagen einreihen, der sich bestimmt problemlos vom Kleinserienhersteller beziehen ließe. Einen Fotobeleg für diesen Zug gibt es beispielsweise aus dem Juli 1975.

Exkurs: die DC-Züge

Chronologisch einflechten möchten wir an dieser Stelle die kurze Episode der DC-Züge als Zubringer und Anschlusszüge der Intercitys für Unterwegs halte. Sie nachzubilden und als DC erkennbar zu machen, ist nicht einfach, da sie nicht aus besonderem Wagenmaterial bestanden und sich im Modell daher höchstens nach dem Zugaufschild von einem gewöhnlichen D-Zug unterscheiden.

Wir haben deshalb anhand bekannter Fotos einige DC zusammengetragen, die zumindest bunt und dadurch ansprechend wirkten. Ebenso attraktiv sind diejenigen City-D-Züge, die häufig ausschließlich oder überwiegend mit Popfarbenwagen verkehrten.

Erwähnung findet hier noch, dass in vielen Zügen der 1.-Klasse-Wagen (Am) als Folge schlechter Auslastung gegen einen gemischtklassigen Wagen (ABm) getauscht wurde. Sofern dies im Modell aufgegriffen werden soll, bedarf es eines geeigneten Modells aus dem früheren Programm von Heckl Kleinserien.

Die Züge der Linien 11 bis 18 (siehe Vorbildartikel) verkehrten, wie die späteren zweiklassigen IC, zumindest häufig in Blockzugbildung. Das ist ein kleines Erkennungszeichen für diese Zuggattung, dessen wir uns auch bedienen wollen.

Paradebeispiel für unseren Vorschlag ist der DC 913 „Münsterland“ (Emden – Frankfurt/M.) aus dem Winterfahrplan 1973/74, in der Regel ausschließlich aus Popfarbenwagen gebildet und von der Baureihe 216 geführt: Am / Bm / Bm / Bm / Bm.



Zwei Zugbildungsvorschläge für DC-Züge der Linie 11: DC 913 „Emsland“ aus dem Winterfahrplan 1973/74 (Bild oben) und DC 910 „Emsland“ aus dem Winter 1974 (Bild unten).

Erläuterungen der Bauartkürzel aus den Zugbildungsplänen:

Kürzel	Erläuterung	Modellbeispiel
Am	Abteilwagen 1. Klasse	Märklin 8710 (oder in 87400)
ABm	Abteilwagen 1. / 2. Klasse	Heckl Kleinserien
Abn	Silberling 1. / 2. Klasse	Märklin 8717
Adm	Aussichtswagen 1. Klasse	Märklin 8728
ARmz	Halbspeisewagen	ähnlich aus Märklin 87285
Apm	klimatisierter Großraumwagen 1. Klasse	Märklin 8725
Avm	klimatisierter Abteilwagen 1. Klasse	Märklin 8724
Bm	Abteilwagen 2. Klasse	Märklin 8711 (für DC), 8721 (DC & IC), aus 87282 (IC) & aus 87404 (für DC)
Bpmz	klimatisierter Großraumwagen 2. Klasse	Märklin 8759 & aus 87282
Byl	Mittleinstiegswagen 2. Klasse	Märklin 87335 (oder aus Zugpackung 81175)
WRbumz	Quick-Pick-Speisewagen	bislang nur Z-Club International auf Märklin-Basis 8727
WRmh	Speisewagen	Märklin 8726 (oder in 87281 bzw. Zugpackung 81593)
WRmz	Speisewagen	Märklin 8727

Um einen 2.-Klasse-Wagen kürzer, aber ansonsten identisch im Erscheinungsbild, war im selben Fahrplanabschnitt der DC 910 „Emsland“ (Frankfurt/M. – Emden).

Im Winter 1974 verkehrte er über Emden hinaus weiter bis Norddeich, hatte aber seinen Am gegen einen ABm getauscht.

Bespannt wurde er auf der Emslandstrecke nun mit der Baureihe 220, in den elektrifizierten Abschnitten mit der Baureihe 110.

Noch ein wenig kürzer ginge es mit dem Zugpaar DC 931 / 932 „Diemel-land“ (Dortmund – Bebra / Bebra -

Dortmund) im Winterfahrplan 1974/75: ABm / Bm / Bm. Er verkehrte übe Unna – Soest- Altenbeken – Kassel und war mangels Fahrdrat auf dem gesamten Abschnitt damals noch dieselbespannt unterwegs.

Wenig attraktiv, weil teilweise aus Nahverkehrsmaterial gebildet, waren die DC-Züge der Linien 21 bis 28, die aus bestehenden Zugverbindungen hervorgingen. Hier haben wir uns den DC 891 „Oldenburg-City“ (Oldenburg – Hannover) im Winterfahrplan 1974/75 herausgesucht: Bm / ABm (oder ABn) / Bm, bespannt mit der Baureihe 220.



Zwei Vorschläge für DC, die aus bereits bestehenden Zügen hervorgingen: DC 891 „Oldenburg-City“ aus dem Winterfahrplan 1974/75 (Bild oben) und der DC 892 „Weser-City“ aus dem Sommer 1974 (Bild unten). Lediglich der obere wird nicht gleich für einen normalen Nahverkehrszug gehalten, da er aus ausschließlich aus D-Zug-Wagen gebildet ist und die Popfarbenwagen ihn etwas von der Masse abheben.

Nicht attraktiver war der DC 892 „Weser-City“ (Hannover – Cuxhaven) im Sommer 1974: Bm / ABm (oder ABn) + Bm. Hier haben wir noch den Ausfall eines Wagens simuliert und den ersten Bm durch einen Mittleinstiegswagen (Byl) ersetzt.

Zweiklassig im Intercity

Spannend wird es bei den Zügen nach dem IC-79-Konzept, denn die Intercitys wurden nun regelmäßig deutlich länger. Viele von ihnen werden auch großzügig bemessene Modellbahnanlagen sprengen. Ebenso kommen die Lokomotiven an ihre Zugkraftgrenzen.

Einen Zug der eingangs erläuterten Konfigurationsvariante 2 ergeben zusammen Märklins Wagenpackungen 87281 und 87282 zusammen mit der Baureihe 103 (88543). Immerhin zwei IC verkehrten in dieser kurzen Ausführung. Frei um zwei 2.-Klasse-Wagen verlängert, ließe sich damit immerhin schon eine Zusammenstellung nachstellen, in der insgesamt elf Züge unterwegs waren.

Fallweise wäre es auch reizvoll, dem 2.-Klasse-Wagenblock den Gesellschaftswagen WGmh 824 (87210) am Ende beizugeben. Das war sicher nicht alltäglich, entspricht aber fotografisch belegten Zugbildungen.



Ausschnitt aus einem Zugbildungsvorschlag: Im zweiklassigen Intercity ist direkt hinter der Lok ein Gesellschaftswagen eingereiht. Für den größeren Block der 2.-Klasse-Wagen steht stellvertretend der nachfolgende Bm 235, an den sich auch Speisewagen und die 1. Klasse anschließen müssen.

Einen besonderen Reiz besitzt auch der IC 580 „Riemenschneider“ (München – Hamburg-Altona) aus dem Sommerfahrplan 1980. Wir wollen uns seine Besonderheiten zu Nutze machen und haben uns dazu aus seinen Lauftagen eine noch modellbahnfreundliche Kombination zusammengestellt:

Dm / Bm / Bm / Bm / Bm / Bm / Bm / WRbumz / Avm / Apm



Farbe ins Spiel bringt das Zurückgreifen auf eine alternative Lok in den Farben eines anderen Anstrichkonzepts, hier dargestellt durch die 181 206-5 von Rokuhan. Foto: Noch.

Wie ersichtlich, gehörte dieser Zug zu den wenigen Intercity, in denen ein Packwagen (und eigentlich auch noch ein Postwagen) eingereiht war. Als Speisewagen kam ein Exemplar der unbeliebten Quick-Pick-Wagen zum Einsatz, an den sich einst der Z-Club International angenähert hatte und der als korrektes Modell von Märklin folgen könnte, da die Grundform (im Touristikzug) inzwischen vorhanden ist.

Wer diesen Zug nicht auf seiner Anlage unterbringen kann, kürzt ihn einfach um einen oder zwei 2.-Klasse-Wagen. Zu beachten ist hier allerdings, dass noch keine der klimatisierten Großraumwagen zum Einsatz kamen und der Zug den üblichen Komfort folglich noch missen ließ. Dies ist typisch für die frühen, zweiklassigen Züge und auch auf andere IC übertragbar, indem Bpmz 291 weggelassen oder auf einen Einzelwagen reduziert werden.

Auch die Baureihe 120 soll bei unseren Vorschlägen zu IC-Ehren kommen. Herausgesucht haben wir für einen Vorschlag hier den IC 686 „Albrecht Dürer“ (München – Bremen), wie er am 7. Januar 1981 unterwegs war. Geführt von 120 005-4, bestand er aus fünf Bm 235, einem WRmz 135, einem Avmz 111 und einem Apmz 121.



Der IC 686 „Albrecht Dürer“ vom 7. Januar 1981 lässt sich wie hier gezeigt aus Märklin-Modellen nachbilden. Nur zwei Kompromisse sind erforderlich: Die Vorserienlok der Baureihe 120 ist durch das Modell der 120 004-7 wiederzugeben und wir haben den Speisewagen WRmz 135 durch einen eng verwandten WRmh 132 ausgetauscht. Die Zahl der fünf Bm 235 (Bild oben; gezeigt sind drei Exemplare) ist im Modell bedarfsweise zu reduzieren.

Auch hier war kein Bpmz 291 vertreten. Der Zug lässt sich in dieser Konstellation leicht nachbilden, nur die Vorserienlok mit dem tieferen Knick muss gegen eine des gewohnten Erscheinungsbilds ausgetauscht werden.

Um zweiklassige Züge modellbahntauglich nachbilden zu können, hilft aber auch ein kleiner Kunstgriff. Immer wieder gab es zu besonderen Anlässen auch Sonderzüge nach IC-Standard. Ein solcher mit 120 004-7 ist für den 14. September 1986 belegt und sehr interessant.

Mit nur geringen Kompromissen lässt sich dieser sehr kurze Zug ohne Speisewagen mit Märklin-Modellen nachbilden.



Etwas frei nachgebildet haben wir den mit 120 004-7 bespannten Sonder-IC vom 14. September 1986. Diese bezieht sich auf das Verwenden des Märklin-Wagens 8758 (Apmz 123), im Original waren zwei Apmz abweichender Bauart eingereiht.

Eine letzte Option sind die IC-Läufe über die System-Endbahnhöfe hinaus. So verkehrten beispielsweise Wagengruppen aus touristischen Gründen ab München weiter nach Garmisch-Partenkirchen. Dafür reichen oft ein klimatisierter 1.-Klasse-Wagen und zwei 2.-Klasse-Wagen aus. Zweitweise waren diese Züge auch mit der Baureihe 103 bespannt. Eine 111 oder auch eine 110 sollten hier ebenso glaubhaft sein.



Auf der badischen Rheinbahn, parallel zur hinter der Schallschutzwand gelegenen Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart, fuhr 120 004-7 am 14. September 1986 morgens in den neuen Bahnhof von Hockenheim ein. Sie hatte einen Sonderzug anlässlich der Teil-Neubaustreckenverlegung Schwetzingen – Hockenheim – Graben Neudorf am Haken. Foto: Archiv Peter Rappold

Produktfarben und DB Fernverkehr

Schwieriger zu beschreiben wird es bei konkreten Zugbildungen für uns ab der Zeit der Produktfarben bis hin zur Gegenwart. Ein reines Wiederholen der Pläne würde an dieser Stelle wohl langweilig werden. Daher schlagen wir vor, sich an den bereits geäußerten Vorschlägen zu orientieren und sie nur durch das zeitgenössische Wagenmaterial austauschen.



Drei verschiedene Farbkonzepte sind in diesem Intercity der Übergangszeit zu sehen: Lok und vierter Wagen tragen noch die 1974 eingeführte Lackierung, die sich eng ans TEE-Schema anlehnte. Die beiden 1.-Klasse-Wagen sind in Produktfarben lackiert, der erste von ihnen besitzt aber noch die alten Fensterrahmen in elfenbeinfarbener Lackierung, während der Speisewagen den Übergang von den Produktfarben zu den Fernverkehrsfarben der Deutschen Bahn AG markiert.

In den letzten Jahren der Bundesbahn hat sich an den Zuglängen wenig bis gar nichts geändert. Klimatisierte Abteilwagen 2. Klasse (Bvmz), die neu hinzukamen, gibt es bislang nicht als Spur-Z-Modell, weshalb wir sie hier auch nicht betrachten können. Wir müssen uns also am bewährten orientieren.



Ein Beispiel für Modell in Produktfarben mit alten Fensterrahmen ist der Speisewagen WRmz 135 mit der Märklin-Artikelnummer 8774.

Je nachdem, in welcher Zeit der dargestellte Zug verkehren soll, erhöht sich der Anteil der Bpmz im Zugverband. Ab 1986 tauchen dann einzelne Wagen in Produktfarben im Intercity aus, die ihn sehr bunt wirken lassen, zumal auch die Dachfarben nicht durchgängig gleich gestaltet waren.

In dieser Übergangszeit besaßen viele der umlackierten Wagen noch die alten Fensterrahmen in Elfenbeinfarbe. Das sah nicht schön aus, fiel aber gleich auf und ist daher auch ein Stilmittel, um diese Zeit des Umbruchs im Modell wiederzugeben.

Märklin griff dieses Phänomen auf und hat neben den „durchgestalteten“ Produktfarbe-Exemplaren auch solche mit abweichendem Fensterrahmen angeboten. Ein Beispiel dafür ist der Speisewagen mit der Artikelnummer 8774 aus dem Produktionszeitraum 1989 bis 1994.

1994 markiert auch den Übergang zur Deutschen Bahn AG, äußerlich erkennbar am Wechsel vom sogenannten Ege-Keks zum Dürr-Keks, den Spitznamen der beiden Firmenemblem. Märklin hat bei den Produktfarben schon beide Ausführungen im Sortiment gehabt.

Übergangszeiten gab es am IC aber auch noch weitere, die ebenfalls im Maßstab 1:220 aufgegriffen werden können. Zunächst wurden im Interregio-Verkehr Wendezüge eingeführt, die bald auch als Vorlage für den IC dienten. Märklin hat dem mit den Wagenpackungen 87750 und 87752 Rechnung getragen.



Der heute noch typische Intercity lässt sich aus Märklin-Wagen nach dem Fernverkehrsfarbkonzept und einer verkehrsroten Ellok der Baureihe 101 bilden. Häufig sind solche Züge als Wendezüge unterwegs und bieten daher auch den Reiz, geschoben auf der Modellbahnanlage unterwegs sein zu dürfen.

Die erstgenannte Wagenpackung bildet Wagen nach, die durch den Verzicht auf den Absetzstreifen entstanden. Zugleich wurde hier das Orientrot gegen Verkehrsrot ersetzt. Diese Modifikation und die ideenspendenden Produktfarben liefen längere Zeit ebenfalls gemischt in denselben Zügen. Doch bald wurde dieses Farbkonzept nur noch für Nacht- und Autozüge verwendet.

„Je heller, desto schneller“, lautete nun das Motto der Deutschen Bahn AG. Nahverkehrszüge waren und sind bis heute deutlich vom Verkehrsrot geprägt, langsamere Fernzüge zeigten eine recht ausgewogene Farbaufteilung zwischen den Rot- und Weiß-Flächen, während der IC die „Weißwurst“-Erscheinung des ICE übernahm.

So ist es bis heute, die Intercitys sind aber häufig kürzer als früher und eben vielfach als Wendezug unterwegs. Eine ideale Bespannung ist hier die Baureihe 101, die zumindest durch viele Werbe-

lackierungen für Abwechslung sorgen kann. Die klassischen Speisewagen sind inzwischen ausgemustert, ihren Dienst haben die Bistro-Wagen aus dem Interregio übernommen. Auch das lässt sich mit Märklin-Material problemlos nachbilden.



Zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe noch nicht möglich ist das Nachbilden eines IC 2, hier 146 570-7 vor einem solchen Zug in Düsseldorf Hbf am 18. November 2016.

Bleibt als modellmäßiger Schlusspunkt noch der IC 2. Angekündigt als Herbstneuheit 2021, wird auch er künftig auf der Anlage Platz finden. Im ICE-Farbschema lackiert, verkörpert er aber nicht den erhobenen Anspruch auf hohe Geschwindigkeit.

Im Modell ist er zudem ein spürbarer Kompromiss, denn weder die Form der Lok noch die der Wagen ist für ihn korrekt. Dennoch freuen sich nicht wenige auf diesen Zug. Sie werden auch akzeptieren können, dass sie ihn mit nur vier Doppelstockwagen erhalten, während sein Vorbild fest mit fünf Exemplaren unterwegs ist und in der nachgebildeten Konstellation nicht mal verkehren dürfte.

Hersteller der verwendeten Modelle:

<http://heckkleinserien.de>

<https://www.maerklin.de>

<https://www.rokuhan.de>

Zusammengetragene Zugbildungspläne:

<http://www.welt-der-modelleisenbahn.com>

Fotos diverser Zugbildungen:

<https://hobby-eisenbahnfotografie.de>

50 Jahre Intercity

Revolution des Fernverkehrs

Aus dem Jahr 1967 stammen die Ideen, die zum Intercity-Netz führten, mit dem die Bundesbahn am 26. September 1971 als Spitzenprodukt an den Start ging. Waren anfangs auch kritische Stimmen zu hören, sollte dieses durchdachte System den Fernverkehr revolutionieren und Vorbild für viele ähnliche Netze in Deutschlands Nachbarländern werden. Bis heute ist es nicht aus dem Schienenfernverkehr wegzudenken.

Bereits seit 1951 betrieb die Deutsche Bundesbahn planmäßig ein Netz schnellfahrender Züge, die zunächst nur die 2. Klasse führten, die mit der Klassenreform von 1956 dann zur ersten wurde. Ausgerichtet waren die Verkehrszeiten, Zugläufe und der gebotene Komfort auf die Belange von Geschäftsreisenden.



Sie stellten erstmals ein Liniensystem dar, das den Plänen und Vorschlägen des Reisezug-Fahrplanreferenten in der Hauptverwaltung (HVB), Ministerialrat Dipl.-Ing. Carl Fischer, folgte. Prägend war, dass Zugläufe an bedeutenden Umsteigeknoten verknüpft waren und die Zielgruppe so möglichst alle wirtschaftlich bedeutenden Städte Deutschlands taggleich erreichen konnten.

Zu den Merkmalen des Fernschnellzug-Systems gehörte aber auch, dass einige Zugpaare nur ein Mal oder wenige Male täglich verkehrten. Auch hatten sie keinen festen Takt, sondern waren nach erkanntem Bedarf in die Fahrpläne integriert.

Ab 1957 traten die Trans-Europ-Express-Züge an ihre Seite, die in ähnlicher Weise, aber mit noch deutlich höherem Komfort, die europäischen Wirtschaftszentren miteinander zu verbinden begannen. Sie bildeten nun das Spitzenprodukt nicht nur im Fernverkehr der DB. Die Spitzengeschwindigkeit im Netz

der DB war mit den neuen Fernschnelltriebwagen auf 135 km/h ausgerichtet. 1958 erfolgte hier mit Änderungen der EBO (Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung) ein Anheben auf 140 km/h.

Das durchdachte Netz des Fernverkehrs wurde ab derselben Zeit zunehmend durch internationale Wünsche und innerdeutsche Entwicklungen ausgehebelt. Bis auf wenige Ausnahmen blieben schließlich nur noch voneinander recht unabhängige Liniensysteme übrig.



Ein Dieseltriebzug der Baureihe 601 wartet 1969 als F 120 „Prinzregent“ in Frankfurt (Main) Hbf auf Ausfahrt nach München. Es ist eines der sechs F-Zugpaare, die die Zusatzbezeichnung „Intercity“ führen. Foto: Reinhold Palm, Eisenbahnstiftung.

Dennoch eroberten sich TEE wie auch F-Züge einen beachtlichen Kundenkreis im Bereich von Handel, Wirtschaft, Industrie und Politik. Aber auch zu Privat- und Urlaubsreisen wurden sie immer wieder gern in Anspruch genommen. Die Züge wurden in der Folge länger und auch für die DB damit zunehmend interessanter. 300 bis 400 Fahrgäste pro Zug waren schließlich keine Seltenheit mehr.

Im Wettstreit mit dem Flugzeug als Reisealternative und dem zunehmenden Individualverkehr musste sich allerdings auch die DB weiterentwickeln und planen, wie der Fernverkehr der Zukunft aussehen könne und müsse.

Inzwischen hatte das Automobil bei Geschäftsreisen einen Verkehrsanteil von rund 70 % erlangt, während auf die Bahn und das Flugzeug zu etwa gleichen Teilen rund 14 % entfielen. Der Hauptwettbewerber war damit klar bestimmt, die Eisenbahn musste mindestens denselben Komfort bieten können und möglichst schneller sein, um hier Anteile zurückzugewinnen. Das erforderte in gleicher Weise gut abgestimmte Umsteigemöglichkeiten.

Der „Urknall“ für das neue Konzept des Intercity-Verkehrs, der aus diesen Überlegungen folgen sollte, wird allgemein auf den April 1967 datiert. Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Wattenberg aus der HVB machte

seinerzeit den Vorschlag, ein dichtes innerdeutsches Schnelltriebwagennetz einzuführen, das alle wichtigen Wirtschaftszentren der Bundesrepublik Deutschland untereinander verbinden sollte.

Der Weg zu „Intercity 1971“

Die zunehmende Elektrifizierung in Europa und das Erfordernis höherer Platzkapazitäten hatte zwischenzeitlich zu Vereinbarungen der am TEE-Verkehr teilnehmenden Bahnverwaltungen geführt, auch lokbespannte Züge zuzulassen.

Davon machte auch die DB nun stärker Gebrauch, begonnen hatte dieser Prozess mit dem Umwandeln der F-Züge „Rheingold“ und „Rheinpfil“ zum Sommer 1965 in TEE. Im Umkehrschluss führte das dazu, dass Dieseltriebwagen VT 11⁵ freigesetzt wurden und für diese komfortablen Fahrzeuge wieder ein geeignetes Einsatzfeld gefunden werden musste.



Abbildung: Sammlung Oliver Strüber

Im Winterfahrplan 1968/69 tauchten die nun als Baureihe 601 geführten Fahrzeuge im F-Zug-Dienst auf. Dieses Netz war in einem ersten Schritt um einige Verbindungen ergänzt worden und stellte so einen ersten Vorgriff auf das dar, was 1971 folgen sollte.

Sechs Zugpaare, die vom TEE-Triebwagen geführt wurden, erhielten zusätzlich die Bezeichnungen „Intercity A“ bis „Intercity F“, was möglichst wirksam auf Fahrzeitverkürzungen hinweisen sollte und es zugleich ermöglichte, die spätere Zugbezeichnung auf Akzeptanz zu testen.

Im gleichen Jahr legte Personenzug-Fahrplanreferent Ministerialrat Dr.-Ing. Hussong im Auftrag des Vorstands ein Betriebsprogramm vor. Nachdem es dessen Billigung gefunden hatte, setzte der Unterneh-



Werbewirksam setzte die DB ihr neues Produkt 1971 in Szene und wählte dazu das heute unvergessene Motto „Deutschland im Zwei-Stunden-Takt“. Abbildung: Sammlung Oliver Strüber

Die Bundesbahn strebte bei ihrem ehrgeizigen Vorhaben nun eine höhere Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h auf Teilstrecken größerer Länge an, wofür ja bereits die seit 1965 erprobten, vier Schnellfahrlokomotiven der Baureihe E 03 ausgelegt waren. Die Reisegeschwindigkeit, also die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen zwei Halten oder der Gesamtfahrstrecke eines Zuges, sollte auf 140 km/h steigen.

Dies war aber bald und für einige Zeit nicht umsetzbar: Zum Bremsen der Konjunktur des Jahres wurde der Oberbauhaushalt 1970 gekürzt und die Trassen konnten nicht für die höheren, zu erwartenden Belastungen ertüchtigt werden.

Gleichzeitig wurden sie bereits durch eine starke Verkehrszunahme stärker beansprucht, weshalb nicht mal das volle Ausnutzen der großen Zugkraft der Baureihe 103 möglich war, deren Serienexemplare ab 1970 angeliefert wurden. Hinzu kamen Problemen mit der Linienzugbeeinflussung (LZB), die noch zu lösen waren.

Der Vorstand zum Jahresende 1968 eine Arbeitsgruppe aus Spezialisten aller beteiligten Bereiche ein, die bis Mai 1969 die zweckmäßigsten Lösungen erarbeiten sollte.

Der Vorsitzende dieses Gremiums, Abteilungspräsident Dipl.-Ing. Friedrich Scheller, legte schließlich einen umfassenden Vorschlag für ein neuartiges und rhythmisches Intercity-Netzsystem vor.

Am 1. August 1969 wurde es vom Vorstand gebilligt und mit kleinen Abweichungen in den bestehenden Fahrplan eingearbeitet.

Zieltermin für die Umsetzung des neuen Fernverkehrskonzepts war der 26. September 1971, Beginn des Winterfahrplans 1971/72 – ein eher ungewöhnlicher Termin, wurden doch solch gravierende Änderungen sonst zu Beginn eines Jahresfahrplans (Start des Sommerfahrplans) durchgeführt.

Die Terminwahl war allerdings ein Kompromiss und ließ sich aus Wettbewerbsgründen nicht weiter verzögern. Nach vorn verlegen ließ sie sich wegen der langen Lieferfristen für neue Reisezugwagen ebenso wenig, das Beschaffen von Triebzügen schied vorläufig wegen der erforderlichen Entwicklungszeit auch aus.

Die Bundesbahn strebte bei ihrem ehrgeizigen Vorhaben nun eine höhere Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h auf Teilstrecken größerer Länge an, wofür ja bereits die seit 1965 erprobten, vier Schnellfahrlokomotiven der Baureihe E 03 ausgelegt waren. Die Reisegeschwindigkeit, also die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen zwei Halten oder der Gesamtfahrstrecke eines Zuges, sollte auf 140 km/h steigen.

Eine Unfallserie des ersten Halbjahres 1971 brachte die DB zusätzlich in Bedrängnis: Ihr wurde nun häufig vorgeworfen, einem „Geschwindigkeitsrausch erlegen“ zu sein. Angesichts des technischen Fortschritts und des erreichten Stands der Elektrifizierung, der höhere Zuggewichte und längere Durchläufe ermöglichte, war das objektiv jedoch nicht haltbar. Dennoch ließ es die Bundesbahn fürs Erste Abstand von ihren Plänen nehmen.

Eine leicht angehobene Reisegeschwindigkeit auf 108,2 km/h wies der Winterfahrplan 1971/72 trotzdem aus, war aber nicht dauerhaft zu halten. Frei von Kinderkrankheiten war der Intercity bei seiner Markteinführung nicht, Verspätungen von 20 Minuten waren keine Seltenheit. So musste die DB 1972 erste Korrekturen vornehmen und Sonderzuschläge in die Fahrpläne einbauen, womit die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf 102,5 km/ zurückging.

Allzu wirtschaftlich bedeutend waren die neuen Züge anfangs nicht, denn den relativ wenigen Intercity standen rund 600 zweiklassige D-Züge und 2.000 Eilzüge mit Zubringerfunktionen gegenüber. Aber sie waren eine wichtige Visitenkarte und als Spitzenprodukt ein Aushängeschild, das die DB brauchte, um im Wettbewerb bestehen zu können.



Ein Intercity nach dem Ursprungskonzept von 1971, d.h. nur aus Wagen der 1. Klasse bestehend, fährt am 3. Mai 1978 durch Wuppertal-Zoologischer Garten. An der Spitze ist 103 153-3 zu sehen. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Beim Konzept orientierte sich die Staatsbahn am Komfort der TEE und legte sich ebenfalls ausschließlich auf die 1. Klasse fest. Seit 1968 war hier eine deutliche Nachfragesteigerung zu spüren (1970: + 14 %). Mit dem Intercity konnte sie darauf reagieren und zu Lasten des IC zugleich auch die zweiklassigen Fernzüge in der 2. Wagenklasse aufnahmefähiger machen.

Bestätigt sah sich die Bundesbahn in ihren Vorhaben auch durch die Untersuchungen „Marktforschung TEE“ (Oktober 1968), „Reisegewohnheiten TEE“ der GfK (Mai 1968) und den UIC-Bericht „Optimaler Reisekomfort“ (März 1969).

Neu und bislang einmalig auf der Welt war es, dass eine Bahnverwaltung ein Netz schnellfahrender und komfortabler Züge aufbaute, das weite Bereiche der Hauptverkehrsströme abdeckte. Die Züge verkehrten, ebenso einmalig, in einem angenäherten, zweistündigen Taktfahrplan.

Die vorhandenen TEE wurden in das System und den Takt einbezogen, was die DB in der Internationalen Fahrplankonferenz gegen die Widerstände von Nachbarbahnen weitgehend durchsetzen konnte. Und sie sollte Recht behalten, denn auch die anfänglichen Gegner sollten die Idee des Taktfahrplans später aufgreifen und auch den Intercity in vielen Fällen kopieren.

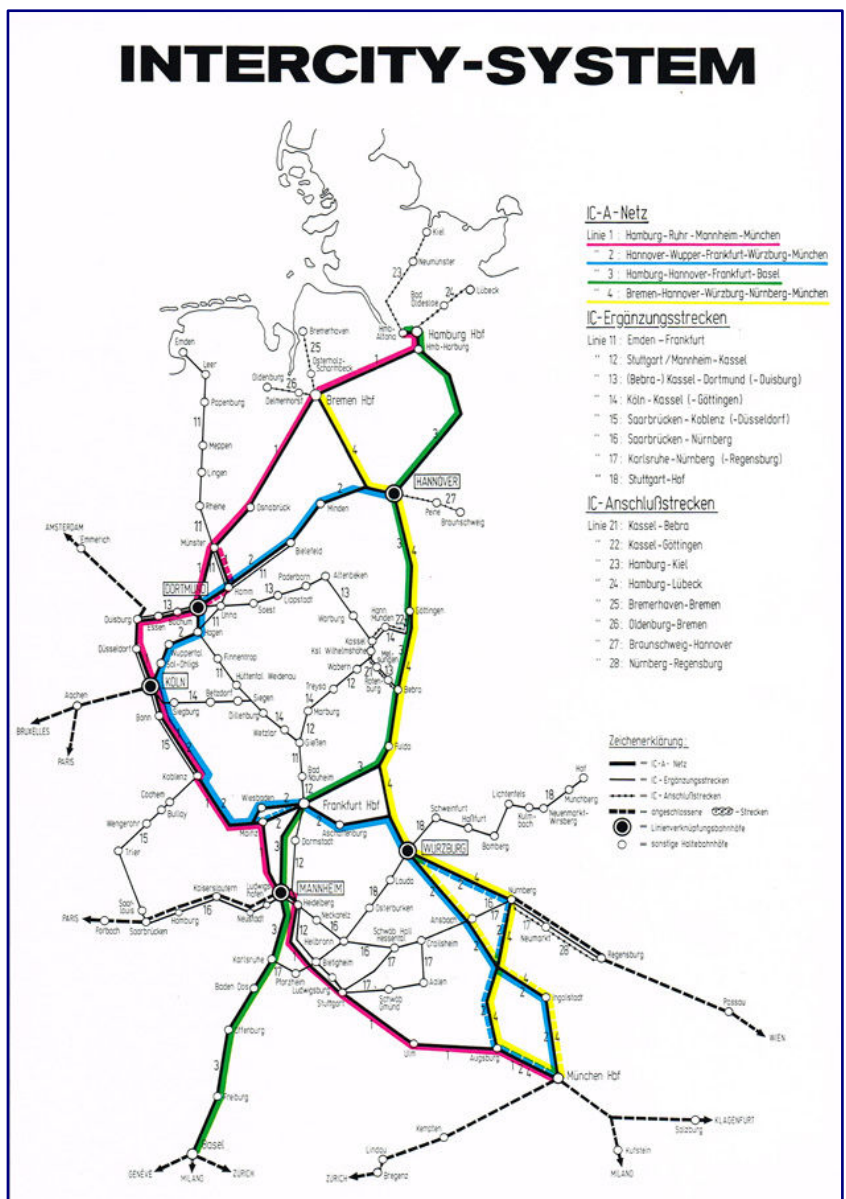
Vorgesehen war für den Intercity ein Netz aus vier Linien, mit dem 33 Städte bedient wurden.

Dortmund, Hannover, Köln, Mannheim und Würzburg wurden zu den fünf Verknüpfungspunkten des Systems erkoren, an denen zeitgleich zwei Züge verschiedener Linien am selben Bahnsteig hielten und das gewünschte, schnelle Umsteigen ermöglichten.

Dieses Netz wurde als IC-Stammnetz oder auch „Intercity A“ bezeichnet und auch umgesetzt. Von Anfang an geplant war auch „Intercity B“ (Intercity-Ergänzungsnetz), dem kein Erfolg gegönnt war, doch darauf werden wir gleich noch im Folgekapitel zurückkommen.

Zunächst wollen wir einen Blick auf die vier Linien werfen, die nicht zwingend den Zugläufen entsprachen. Einige Züge wurden aus Umlauf- oder touristischen Gründen auch ständig oder saisonal über die IC-Endbahnhöfe hinausgeführt, andere aus dienstlichen Erwägungen im Lauf etwas gekürzt.

Ebenso gab es immer auch „Linientauscher“, also Züge, die an einem Knotenbahnhof auf den Laufweg einer anderen Linie wechselten. Trotzdem konnte der zweistündige Rhythmus mit den kurzen und gesicherten Umsteigezeiten dargestellt werden:



Im Geschäftsbericht 1973 stellte die Bundesbahn ihr Intercity-System 1971 samt der inzwischen eingeführten Ergänzungs- und Anschlussstrecken vor. Abbildung: Sammlung Oliver Strüber.

Linie 1

Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – Essen – Köln – Mainz – Mannheim – Stuttgart – München

Linie 2

Hannover – Dortmund – Wuppertal – Köln – Wiesbaden – Frankfurt (Main) – Würzburg – München

Linie 3

Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt (Main) – Mannheim – Basel

Linie 4

Bremen – Hannover – Bebra – Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München

Diese Aufstellung zeigt, dass der Knotenbahnhof Hannover und München sogar von drei Linien bedient wurden, zusätzlich zu den Verknüpfungspunkten wurden auch Augsburg, Bonn, Bremen, Frankfurt (Main), Göttingen, Hamburg und Koblenz von zwei Linien angefahren.

Das Liniennetz umfasste rund 3.700 km mit 528 Relationen zwischen den 33 Städten. Im Wesentlichen deckte es das frühere F-Zug-Netz ab, bot aber deutlich mehr Direktverbindungen, ausgeklügelte Umsteigemöglichkeiten und deutlich mehr Zugverbindungen.



Die ehemaligen TEE-Triebzüge der Baureihe 601) ergänzten die lokbespannten Züge. Das TEE-Emblem an den Stirnseiten wurde bei diesen Einsätzen durch ein neues Intercity-Blechschild überdeckt, wie hier am 7. September 1972 im Bw München Hbf zu sehen. Foto: Dieter Junker, Eisenbahnstiftung

Konzept und Einführungsstermin standen also fest, für die Bundesbahn galt es daher, ihr neues Konzept werbewirksam einzuführen. „Deutschland im Zwei-Stunden-Takt“ fasst die Eckpunkte des Intercity einprägsam zusammen. Mit diesem Motto begann sie im Sommer-Kursbuch 1971 das Werben für ihr neues Spitzenprodukt, ab Juli intensivierte sie die Werbung auch in allen anderen Bereichen.

Am 26. September 1971 ging die neue Idee dann in den praktischen Alltagsbetrieb. Die Serienlokomotiven der Baureihe 103 und die nicht mehr im TEE-Dienst gebrauchten Triebzüge Baureihe 601 waren die Leistungsträger.

Nur die neu bestellten, klimatisierten 1.-Klasse-Reisezugwagen, nach dem Vorbild der Rheingold-Wagen bestellt, standen noch nicht in ausreichender Zahl im Dienst, weshalb gewöhnliche Aüm 203, wie sie auch im F-Zugdienst liefen, ersatzweise erforderlich wurden. Dies sollte, wenn auch mit abnehmender Tendenz, ein Dauerproblem bleiben, denn kaum waren genug Wagen geliefert, sorgte eine spürbar steigende Nachfrage für neuen und beständigen Mangel.

Der weiße Hai kommt

Kaum war das Erfolgskind der Bundesbahn zumindest als Plan geboren, rückte auch die Frage wieder in den Fokus, wie das Antriebsmittel für den schnellsten Verkehr künftig aussehen sollte. Sowohl ein lokbespannter Zug als auch der Triebzug weisen aufgrund ihrer spezifischen Eigenschaften Vor- wie auch Nachteile auf.

Seitens der DB wurden folgende Forderungen an ein Fahrzeug für hohe Geschwindigkeiten gestellt:

- Ein modernes Erscheinungsbild sollte den neuesten Stand der Technik versinnbildlichen.
- Leichtes Gewicht war wichtig, um den bei den hohen Geschwindigkeiten stark beanspruchten Oberbau zu schonen und versprach auch Kostensenkungen.
- Das Sitzplatzangebot sollte an die jeweilige Nachfrage leicht anzupassen sein.



403 006-0 wartet in IC-Diensten am 10. November 1974 im Holzkirchener Bahnhof (Teil von München Hbf) auf Ausfahrt. Foto: Archiv Petkelis

Die ersten beiden Punkte sprachen klar für einen Triebzug, die gewünschte Flexibilität eher für lokbespannte Züge. Wie das optimale Fahrzeug aussehen könnte, war dennoch nicht geklärt. Wie diese Diskussionen letztendlich ausgegangen sind, erlaubt ein Blick auf den schnellen Fernverkehr von heute.



Bei vier Maschinenwagen der Baureihe 601 wurden die Fahrdieselmotoren durch Gasturbinen von AVCO-Lycoming (Typ TF35) mit 2.200 PS Leistung ersetzt. An den deutlich vergrößerten Lufteinlässen waren die Fahrzeuge leicht zu erkennen, wie der Vergleich von 602 002-8 mit der regulären Ausführung (rechts) am 30. November 1975 verdeutlicht. Foto: Prof. Dr. Willi Hager, Eisenbahnstiftung

Eine erste Antwort, die folgte, war das Umrüsten von vier Triebköpfen der Baureihe 601 auf Gasturbinenantrieb. Die vier Exemplare der Baureihe 602 hatten Erprobungscharakter, denn projektiert war auch ein Serientriebzug Baureihe 603, der aber nie gebaut wurde.

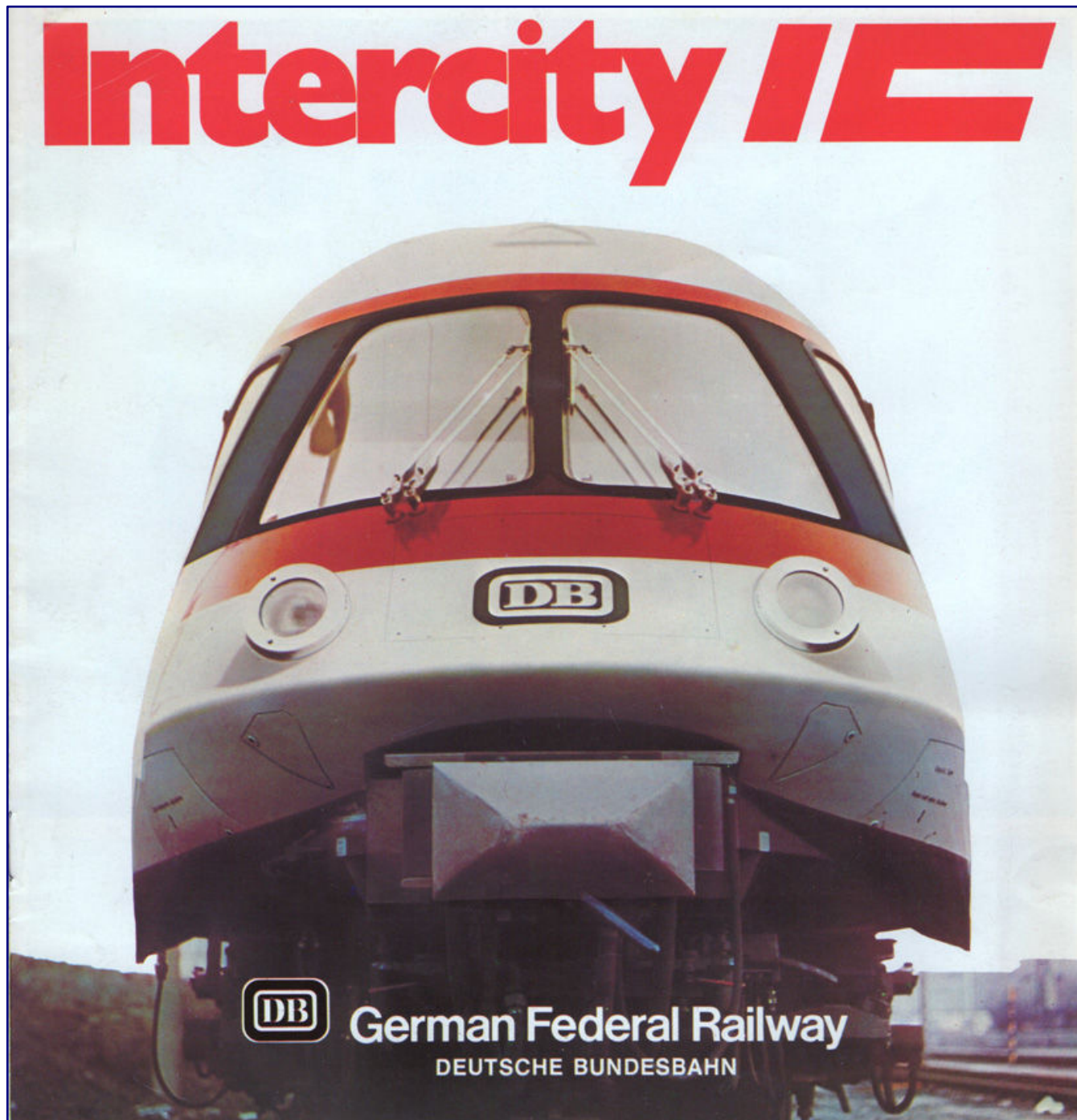
Dank der an Stelle des Dieselmotors eingebauten Hubschrauberturbine AVCO-Lycoming Typ TF35, in Lizenz gebaut und geliefert von KHD, verdoppelte sich die Triebkopfleistung auf 2.200 PS und erlaubte es, auch zehnteilige Garnituren mit 160 km/h zu befördern.

Zum Einsatz im Intercity-Verkehr kamen die vier Exemplare der Baureihe 602 ab Juli 1974, vorerst ausschließlich baureihenrein. Denn erst seit Januar 1975 war es möglich, jeweils einen 602 mit einem 601 am anderen Ende zu einzusetzen, weil es hierzu noch einer neu entwickelten Angleichssteuerung für den Zusammenlauf von Dieselmotor und Gasturbine bedurfte.

Fortan standen drei Triebköpfe im Einsatz, der vierte dient als Reserve für einen möglichen Ausfall. Ihr planmäßiger IC-Einsatz endete zwischen dem 22. Februar und 28. Mai 1978, teilweise durch Fristablauf. Rückblickend ist festzuhalten, dass der Einsatz von Gasturbinentriebzügen im Intercity-Verkehr zu keinem Zeitpunkt sinnvoll erschien, denn alle Strecken waren elektrifiziert.

Das Projekt „Baureihe 603“ und die recht kostengünstige Erprobung dieses Antriebs durch Umbau vorhandener Fahrzeuge folgte aber einer Euphorie, die in Europa (Frankreich und Großbritannien) sowie in Amerika ausgebrochen war. Grund waren erwartete Schwierigkeiten bei der Stromabnahme aus der Fahrleitung, wenn Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h angestrebt waren.

Am 24. Mai 1970 erging der Auftrag zum Bau von drei Erprobungstriebzügen der Baureihe 403. Sie waren, streng dem IC-71-Konzept folgend, als reine 1.-Klasse-Triebzüge vorgesehen. Alle vier Wagen waren angetrieben und folgten konsequent dem Leichtbau unter Einsatz von Aluminium.



Stolz präsentierte die Deutsche Bundesbahn ihren neuen Paradedriebzug der Baureihe 403/404, wo immer sie konnte. In internen Wettbewerben suchte sie sogar nach einem griffigen Namen, um in ihm Bewusstsein der Kunden zu verankern. Nach ihren Vorstellungen wäre er uns dann wohl als „Hecht“ in Erinnerung geblieben. Abbildung: Sammlung Oliver Strüber

Die beiden Endwagen (Baureihe 403) boten Abteile, die beiden Zwischenwagen einen Großraum (Baureihe 404⁰) und einen Halbspeisewagen mit 24 Sitzplätzen (Baureihe 404¹). Als erster deutscher Hochgeschwindigkeitszug ist er durchaus als früherer Vorläufer des ICE zu sehen. In den siebziger Jahren verkörperte er tatsächlich die moderne Bundesbahn und hatte eine Funktion als Paradezug.

So hatte sich die DB auch viel Mühe gegeben, eine geeignete Lackierung zu finden, die dem Zeitgeist der Popfarben entsprach, die schnittige Form der Triebzüge betonte und mit den goldeloxierten Scheiben bestmöglich harmonierte. Modelle (auch im Maßstab 1:1) wurden gebaut und verschiedene Farbmischungen getestet, bis das perfekte Erscheinungsbild gefunden war.

Selbst einen Namen wollte die Bundesbahn etablieren, der Aussehen und Eigenschaften einprägsam vermittelte und sich bei den Kunden einbürgern sollte. Favorisiert wurde hier unter anderem der Name „Hecht“. In den Sprachgebrauch gingen die drei Züge allerdings eher als „weißer Hai“ und „Donald Duck“ ein.

Den ersten Triebzug erhielt die Bestellerin am 2. März 1973. In den fahrplanmäßigen Intercity-Einsatz gingen die Züge zum Winterfahrplan 1974/75, sollten aber mit dem Winterfahrplan 1978/79 wegen des Konzepts „IC '79“ bereits wieder aus diesem hochwertigen Dienst ausscheiden. In diesen vier Jahren wurde vor allem die schlecht ausgelastete Linie 4 (München – Bremen) zur Stammstrecke der Baureihe 403/404.

Das ließ kaum einen gewinnbringenden Einsatz der neuen Züge zu und ging an ihrem Potenzial völlig vorbei. Nur relativ wenig Fahrgäste kamen so überhaupt in den Genuss der neusten Fahrzeuge und waren für repräsentative Erhebungen, wie sie beim Publikum ankamen, hilfreich.

Anfängliche, nach Beheben der Kinderkrankheiten verfolgte Pläne für zusätzliche Mittelwagen, die wegen der Leistungsreserven nicht zwingend eines eigenen Antriebs bedurften, wurden nicht umgesetzt. So erschien ihr Einsatz zu Unrecht eher als unflexibel und kostspielig, im zweiklassigen Intercity-Konzept von 1979 hatten sie dann keine Chance mehr und schieden aus diesen Leistungen aus. Eine Zukunft fanden sie nur im Messesonder- und Turnusverkehr, ab 1982 dann im Charterverkehr für die Lufthansa.



Ein Triebkopf der Baureihe 602 verlässt am 17. Mai 1977 als IC 147 „Dompteil“ den Kölner Hauptbahnhof mit dem Fahrtziel Hannover.
Foto: Peter Schiffer, Eisenbahnstiftung

Erfolge und Fehlgriffe

Ein Problemkind blieb für lange Zeit die Linie 4 (Bremen – Hannover – Bebra – Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München), die im Gegensatz zu den drei anderen nur schlecht ausgelastet war. Hier sollte es noch Jahre dauern, bis die Bundesbahn ein geeignetes Mittel fand.

Auch einen großen Reifall galt es zu verkräften, weil ein Teil des schon 1971 vorliegenden Konzepts zeitversetzt und dann nur halbherzig umgesetzt worden ist. Offiziell trug es den Namen „Intercity B“, womit ein Ergänzungsnetz zum „Intercity A“, dem Stammnetz, gemeint war. Die DB hatte schon früh bekanntgegeben, dass es zum Sommer 1973 folgen sollte.

Mit dem Fahrplanwechsel am 3. Juni 1973 eingeführt, umfasste es eine Streckenlänge von rund 3.000 km und bezog weitere 73 Städte ein. Das Intercity-Netz A und B bediente nun 121 Städte und bezog rund 80 % des gesamten Schnellzugverkehrs in seine komfortablen Dienste ein.



220 051-7 ist am 25. April 1975 vor DC 991 „Tauberland“ im Einsatz, als sie bei Eubigheim abgelichtet wird. Von einem gewöhnlichen D-Zug ist die Garnitur nicht zu unterscheiden. Foto: Peter Schiffer, Eisenbahnstiftung

Die Züge des B-Netzes waren eine Kombination aus dem gewohnten zweiklassigen Schnellzug und dem komfortablen Intercity. Da auf den zu bedienenden Strecken reine 1.-Klasse-Züge nicht wirtschaftlich zu betreiben waren, sollten sie wie der D-Zug ebenfalls beide Wagenklassen führen. Da sie als solche zur „City“ fahren, schuf die Bundesbahn eigens eine neue Zuggattung namens DC („City-D-Zug“) mit einem an ihren IC angelehnten Markenzeichen.

Auf acht Linien sollten sie zum Einsatz kommen und wie die IC Zugnamen tragen, die die durchfahrenen Landschaften aufgriffen. Folgende Linien gingen zum Sommerfahrplan 1973 in Dienst:

Linie 11

Emden – Münster – Hamm (Westf.) – Hagen – Hüttental-Weidenau (Siegen) – Gießen – Frankfurt (Main)

Linie 12

Kassel – Frankfurt (Main) – Darmstadt – Mannheim / Stuttgart

Linie 13

(Bebra) – Kassel – Paderborn – Dortmund – Duisburg – (Mönchengladbach)

Linie 14
Köln – Siegen – Gießen – Kassel – Göttingen

Linie 15
(Köln – Bonn) – Koblenz – Trier – Saarbrücken

Linie 16
Saarbrücken – Mannheim – Heidelberg – Heilbronn – Crailsheim – Nürnberg

Linie 17
Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – (Regensburg)

Linie 18
Stuttgart – Würzburg – Hof

Diese acht Linien waren ein- oder auch beidseitig ans IC-A-Netz angeschlossen. Ihre Funktion war ein eigenständiges Bedienen der vom IC nicht bedienten Unterwegshalte sowie eine Zu- und Abbringerfunktion für das Stammnetz.



216 081-0 passiert im Mai 1975 vor einem DC der Linie 11 auf dem linken Streckengleis die zu Rheine gehörende Blockstelle Bentlage.
Foto: Will A. Reed, Eisenbahnstiftung

Eine zweite Gruppe des Ergänzungssystems stellte IC-Anschlussstrecken, für die ein geringeres Fahrgastpotenzial bestand und die nur in Einzelfällen als Neuleistungen eingeführt wurden. Meist zog die DB vorhandene Schnell- und Eilzüge heran, die kurze Anschlusszeiten an IC besaßen oder vermittelten. Diese Züge trugen hier Gruppennamen, die die landschafts- oder städtebezogen die Strecke charakterisierten und immer auf -City endeten:

Linie 21 (Kurhessen-City)
Kassel – Bebra

Linie 22 (Kurhessen-City)
Kassel – Göttingen

Linie 23 (Förde-City)
Hamburg – Kiel

Linie 24 (Hansa-City)
Hamburg – Lübeck

Linie 25 (Weser-City)
Bremerhaven – Bremen

Linie 26 (Oldenburg-City)
Oldenburg – Bremen

Linie 27 (Welfen-City)
Braunschweig – Hannover

Linie 28 (Donau-City)
Nürnberg – Regensburg

Mit den DC-Zügen sollte sich ebenfalls ein Qualitätsbegriff verbinden, weshalb sie mit eigenem Logo versehen und werblich hervorgehoben wurden. Leider hatte es die DB trotz der Prototypwagen ABvmz 227 und Bvmz 237 versäumt, hochwertiges Wagenmaterial für die 2. Klasse zu beschaffen. Zum Einsatz kommen sollte deshalb übliches Schnellzug-Wagenmaterial, aber dieses sollte neuester Bauart und guten Allgemeinzustands sein.



1972 entwickelte Linke-Hofmann-Busch (LHB) in Salzgitter zwei Prototypen klimatisierter Wagen, darunter den hier gezeigten Bvmz 237. Er hatte elf Abteile und erhielt statt Drehfalttüren neu entwickelte Schwenkschiebetüren einer Versuchsbauart mit herauschiebbaren Trittstufen, die später den Eurofima-Wagen mit Klapptritt angepasst wurde. Foto: Grandt, Eisenbahnstiftung.

In der Theorie las sich das Konzept gut, doch die folgende Umsetzung erfolgte eher halbherzig und ging an den Bedürfnissen der Kunden auch noch weitgehend vorbei. So war ihm kein Erfolg beschieden und die Zahl der Züge wurde schnell reduziert, ehe diese Zuggattung 1978 komplett verschwand.

Die Probleme, die fehlende Akzeptanz der Kunden zur Folge hatten, waren unterschiedlicher Art: Zum einen waren die Züge für 2.-Klasse-Kunden wenig attraktiv, da ihre Anschlüsse ausschließlich auf Intercitys, die nur die 1. Klasse führten, abgestimmt waren.

Und sicher war auch der Komfortunterschied zwischen einfachen Schnellzugwagen und klimatisierten TEE-/IC-Wagen nicht hilfreich, um sich bei Geschäftsreisenden mehr Zuspruch zu verschaffen. Manchem mag auch der Speisewagen gefehlt haben, der Ersatz durch einen Minibar-Dienst erfahren hatte.



Was immer sich im IC-Konzept auch ändern sollte, die Baureihe 103 blieb dreißig Jahre lang die Stütze dieses Systems. Als 103 164-0 in Würzburg Hbf aufgenommen wurde, trug sie noch ihre Frontschürze und auch die Scherenstromabnehmer DBS 54 mit Wanisch-Wippe. Foto: Archiv Petkelis

Statt des hochwertigen Wagenmaterials waren häufig solche Wagen zu finden, die im Inneren und teilweise auch beim Äußeren einen schlechten Zustand aufwiesen. Eine verkehrliche Werbung konnte sich so nicht entfalten.

Auf den Linien 21 bis 28 handelte es sich meistens um Züge, die aus Mitteleinstiegswagen oder Silberlingen bestanden und gewiss nicht dem Anspruch eines Fernzugs entsprachen. Wenn sie kurz zuvor noch im Berufsverkehr gelaufen waren, ließ die Sauberkeit in ihnen ebenfalls zu wünschen übrig.

Das Handelsblatt brachte es mit folgendem Satz auf den Punkt: „Es handelt sich (...) um eine überflüssige Bezeichnung, denn die ‚DC‘ sind simple D-Züge ohne besonderen Komfort (...)“. Und diese Kritik erscheint noch schmeichelhaft, denn etliche der 1973 eingesetzten Züge lagen noch weit unter diesem Standard.

Für die Bundesbahn entwickelte sich aber auch weiterer Handlungsbedarf. Allen voran galt ja die Linie 4 als Sorgenkind, auf dem die Auslastung dringend anzuheben war. Gleichzeitig wurde ab 1975 aber auch

eine Stagnation bei der Entwicklung des Intercitys erkennbar, die die langfristigen Ausbaupläne zu gefährden schien.

Der Vorstand der DB sann deshalb darauf, dem System mehr Fahrgäste zuzuführen, um seine Zukunft zu sichern. Die Baureihe 103 war stark genug, um auch mit doppelter Zuglast noch mit 160 km/h verkehren zu können.



Im Intercity-Fahrplan 1978/79 wurden letztmals zweiklassige Züge getestet, bevor das Konzept umgestellt wurde – mit weitreichenden Folgen auch für das eingesetzte Zugmaterial. Abbildung: Sammlung Oliver Strüber

mit dem Einreihen des Speisewagens gegeben war. Bei dieser Blockzugbildung konnte es also nur im rollenden Restaurant zum Begegnen der unterschiedlichen Fahrgäste kommen.

Trotz anfänglicher Kritiken und Warnungen erwies sich diese Idee als zielführend und erfolgreich, was bald zu einer Änderung des IC-Konzepts führen sollte. Trotz des spätestens jetzt erkannten Bedarfs an komfortableren 2.-Klasse-Wagen mit IC-Standard beteiligte sich die DB aber nicht an der Bestellung entsprechender Eurofima-Wagen!

Das Integrierte Bedienungs-System (IBS)

Das Jahr 1979 sollte schließlich die großen Änderungen bringen, die sich seit drei Jahren angekündigt hatten. Die Bundesbahn hatte ihr „Integriertes Bedienungs-System“, kurz IBS, ausgearbeitet und die dazu erforderlichen Fahrplanzeiten auf der Internationalen Fahrplankonferenz konsequent durchgesetzt. Tatsächlich bestanden dabei auch kaum Kompromissmöglichkeiten, denn dann wären alle Pläne zur Makulatur geworden.

Allgemein bekannt wurde das IBS unter dem gängigeren Namen „IC '79“. Die DB warb massiv mit dem einprägsamen Spruch „Intercity. Jede Stunde. Jede Klasse.“, der die Kernpunkte wirksam transportierte. Das Aufstocken um die 2. Klasse bewirkte bei vielen Zügen teilweise ein Schwächen um einen Teil der 1.-Klasse-Wagen.

Abbildung auf Seite 48: Sammlung Oliver Strüber

weiter auf Seite 49

INTERCITY. JEDE STUNDE. JEDE KLASSE.



Verkehrssystem der Zukunft –
bei der Bahn schon heute.
3100 Kilometer Streckennetz.
47 Städte. Täglich 148 Züge.
Der Anschluß-IC steht meist
am gleichen Bahnsteig.

Dies ließ sich nur dadurch kompensieren, indem die Taktzeiten halbiert würden und so nebenbei einen Zeitvorteil für die schon vorhandenen Kunden ergaben. So folgte zwangsläufig das, was die Bahnverwaltung nun so werbewirksam herauszustellen wusste.

Tatsächlich wurden auch die Takte bis auf wenige Ausnahmen örtlich immer minutengenau festgelegt. Dies ermöglichte Vielreisenden eine hohe Merkfähigkeit und guten Überblick. Was heute selbstverständlich erscheint, war 1979 völlig neu und führte zu großen Widerständen anderer Bahnverwaltungen.



Bei Sollnhofen wurde dieser zweiklassige Intercity aus elf Wagen nach der Variante 11 von Seite 17 dieser Ausgabe am 12. April 1980 abgelichtet. Foto: Archiv Petkelis

Immerhin verkehrten auch D-Züge und TEE grenzüberschreitend und mussten sich ebenso in diesem Zeitschema unterbringen lassen, was nicht immer möglich war. Gleichermäßen waren die einklassigen TEE jetzt nicht mehr in das IC-System zu integrieren, sollten aber dem Intercity nicht Konkurrenz im eigenen Hause schaffen.

Beibehalten wurde die Idee des Umsteigens von einem Intercity in einen anderen am selben Bahnsteig eines Knotenpunkts, also der Verknüpfungspunkte der vier Linien – und das möglichst ohne Wartezeiten. Da die Züge mit der 2. Klasse deutlich länger geworden waren, führte die Bundesbahn Wagenstandanzeiger an den Bahnsteigen ein und teilte sie auch in besonders gekennzeichnete Abschnitte A bis F zur leichteren Orientierung ein.

Als das neue Konzept mit dem Fahrplanwechsel am 27. Mai 1979 startete, blieben also wichtige Eckpunkte als bewährte Pfeiler bestehen: Die vier Linien hatten weiteren Bestand, die Knotenpunkte wurden ebenfalls nicht angetastet, auf Kurswagen sollte noch konsequenter verzichtet werden und Ladezeiten waren auch künftig nicht vorgesehen.

Tatsächlich gab es nur sehr wenige IC, die einen Gepäckwagen führten. Fester Bestandteil des Konzepts blieben auch die „Linientauscher“, die viele Direktverbindungen sicherten.

Ein Schwerpunkt lag zudem noch auf das Erhöhen der Reisegeschwindigkeit, da inzwischen weitere Abschnitte für bis zu 200 km/h ausgebaut worden waren. Zum Pferdefuß wurde hier eher der Wagenbestand der DB. Waren in der 1. Klasse klimatisierte Wagen Standard, musste sie für die 2. Klasse auf gewöhnliche Reisezugwagen der Bauart B(ü)m 234 zurückgreifen, die technisch mit Magnetschienenbremsen entsprechend ertüchtigt wurden.

In Serie gebaut, wurden diese Wagen als Bm 235 bezeichnet und durften dann auch mit 200 km/h verkehren. Der Komfort, den der Intercity mit ihnen in der 2. Klasse zu vermitteln mochte, war damit aber über Jahre nur der eines gewöhnlichen D-Zugs. Nun rächte sich die verfehlte Beschaffungspolitik, zumal die DB neu in Dienst gestellte Wagen höheren Komforts (Bpmz 291) aufgrund internationaler Vereinbarungen fast vollständig in den grenzüberschreitenden Verkehr geben musste.

Das konnte nicht frei von Kritiken bleiben, die die Bundesbahn aber auch an anderer Stelle erreichten.

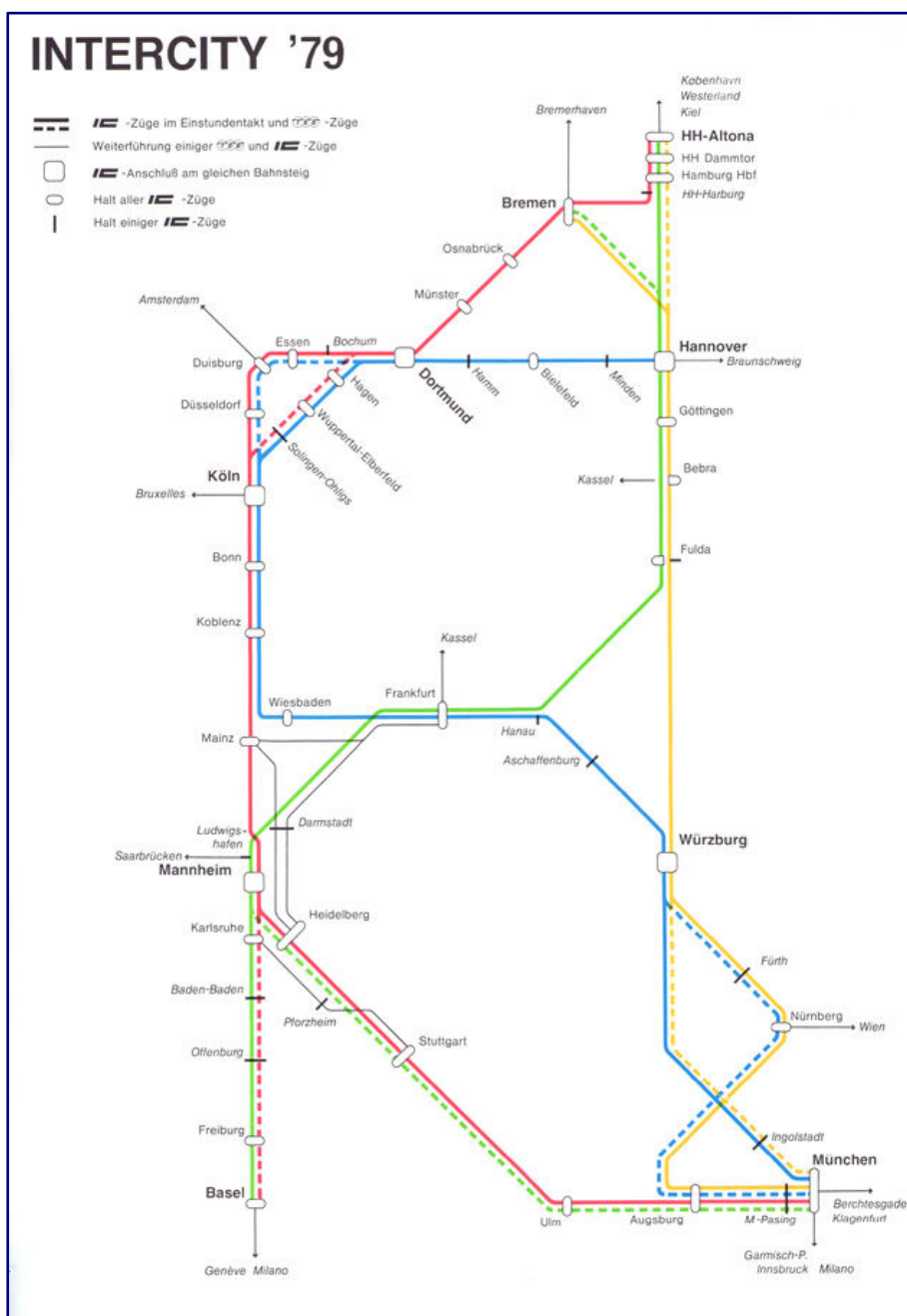
Der abnehmenden Lust, im Zug zu speisen, wusste sie nur durch Selbstbedienungswagen zu begegnen, in denen Kunden ein fertiges Gericht aus dem Regal nahmen und das von deutlich weniger Personal in Einmalgeschirr aufgewärmt und mit Plastikbesteck zurückgereicht wurde.

Stellte sie in internen Ausführungen diese Quick-Pick-Wagen als erfolgreich, durchdacht und sinnvoll heraus, stießen sie bei den Kunden in keiner Weise auf Akzeptanz und wurden zum Anlass vieler Beschwerden.

Bald weigerten sich daher auch die ÖBB, solche Wagen beim Grenzübertritt zu übernehmen.

Gedacht waren sie ursprünglich auch nicht für diesen hochwertigen Verkehr, sondern gewöhnliche Schnellzüge, doch der Ein-Stunden-Takt hatte auch einen Mangel an Speisewagen zur Folge, dem die DB nun nicht anders zu begegnen wusste.

Alles in allem bewährte sich das IC-Konzept aber und wurde für viele Bahnverwaltungen zur



Im Geschäftsbericht 1979 stellte die DB grafisch das neue Intercity-Konzept dar und zeigte auch, wo ergänzend noch TEE-Züge unterwegs waren. Abbildung: Sammlung Oliver Strüber

Kopiervorlage, was sich auch in dem nicht mehr fernen Ende des TEE und im Ersatz durch den Eurocity, quasi den internationalen Ableger des IC; ausdrücken sollte.

Ein kurzer Blick soll noch auf die im IC-Dienst ab 1979 eingesetzten Lokomotiven gerichtet werden. Mangels 2.-Klasse-Wagen und nicht mehr lohnend erscheinender Neu- oder Umbauten schieden mit dem Konzept „IC '79“ die Baureihen 403/404, 601 und 602 aus dem hochwertigen Linienfernverkehr aus.



Diese Aufnahme aus Köln Hbf, aufgenommen 1980, verdeutlicht das Prinzip der zeitgleich am selben Bahnsteig haltenden Züge zum schnellen Umsteigen. Die neu eingeführten Bahnsteigabschnitte, im Bild zu sehen die Schilder mit der Kennzeichnung E, gehören auch zum IC '79. Der links haltende IC 625 „Meistersinger“ führt als einer der wenigen Intercity einen Gepäckwagen mit. Foto: KlausMiniwolf (CC-BY-SA-4.0)

Die Baureihe 103 konnte aber unmöglich alle Leistungen erbringen, die der Stundentakt zur Folge hatte. Obwohl auf Spitzengeschwindigkeiten von 200 km/h ausgerichtet, hatte die Bundesbahn aber keine weiteren geeigneten Lokomotiven beschafft.

So kamen auch 110 auf Abschnitten zum Einsatz, die mit geringerer Geschwindigkeit befahren wurden. Ebenso zog sie die weitergebaute 111 (160 km/h Höchstgeschwindigkeit) im IC-Verkehr heran, statt deren Bau zu Gunsten von 200 km/h schnellen Maschinen zu beenden. Und wo die Leistungen einer Lok nicht ausreichten, mussten dann die 111 in Doppeltraktion heran.

Auch die fünf Vorserienexemplare aus dem Jahr 1979 der Baureihe 120 kamen im Rahmen ihrer Erprobung im Intercity-Verkehr zum Einsatz. Trotzdem wurden den 145 Exemplaren der Baureihe 103 über Jahre hohe Leistungen und eindrucksvolle Tageshöchstkilometer abgefordert.



Im Sommer 1981 liefen die Maschinen der Baureihe 120⁰ zwischen München und Nürnberg im Intercity-Verkehr zwischen Nürnberg und München. Am 5. August 1981 erwischt der Fotograf 120 001-3 vor IC 521 (Hannover Hbf – München Hbf) in der Bahnhofseinfahrt von Schwabach auf der Brücke über den Fluss gleichen Namens. Foto: Henning Folz

Intercity 1985 und die politische Wende

Als die Deutsche Bundesbahn „150 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ feierte, sah sie einen geeigneten Anlass, weitere Korrekturen im IC-System vorzunehmen. Ziel war es nun, die Reisezeiten weiter zu verkürzen, zusätzliche Bahnhöfe zu bedienen, weitere Anschlüsse zu schaffen und auch die Dienstleistungen zu verbessern. Zwei neue Linien feierten nun ihre Premiere.

Die Linie 2 führte nun nicht mehr über Hagen und Wuppertal, sondern in Ost-West-Richtung durch das Ruhrgebiet und tangierte auch Wiesbaden nicht mehr.

Die fehlende Anbindung von Hagen und Wuppertal fing die neue Linie 5 auf, die in Dortmund begann und auch den Frankfurter Flughafen ans IC-Netz anschloss, um über Würzburg, Nürnberg und Augsburg nach München weiterzuverkehren.

Die ebenfalls neue Linie 4A verband als kürzeste aller Linien nun Hannover und Bremen, weil die bisherige Linie 4 von Hannover aus nun direkte Verbindung nach Hamburg war. Insgesamt stieg die Zahl der Züge mit diesen Änderungen von 157 auf 205 je Tag. Mit 440 Streckenkilometern für 200 km/h ließ sich auch die Reisegeschwindigkeit auf jetzt 108 km/h anheben.

Ab 1987 trat mit 60 Serienlokomotiven auch die Baureihe 120 in den IC-Dienst ein und sorgte zumindest zeitweise für etwas Entlastung im Fuhrpark der Baureihe 103.

weiter auf Seite 54



Die Baureihe 111 war auf einigen Abschnitten regelmäßig im IC-Dienst anzutreffen. 111 002-2 führt am 5. September 1981 bei Hechendorf einen Intercity nach München Hbf (Bild oben), während 111 125-1 in Mainz Hbf auf Ausfahrt wartet. Fotos: Archiv Petkelis



Nicht planmäßig vor dem Intercity anzutreffen waren Lokomotiven der Baureihen 110 und 112, so wie hier 112 494-0 am 7. März 1987 vor IC 693 nach Augsburg bei Gabelbach. Foto: Archiv Petkelis

Die letzten, wesentlichen Änderungen im IC-Konzept setzten 1991 ein. Zum einen wurde es nach dem Fall der Mauer und der deutschen Vereinigung erforderlich, zunächst Berlin und dann auch alle anderen Großstädte im Osten der Republik ans Netz anzubinden.

Im selben Jahr wurde aber auch der ICE-Verkehr aufgenommen, in dessen Folge der Intercity nun nicht mehr das Spitzenprodukt der Bundesbahn war. Die neuen Hochgeschwindigkeitszüge ersetzten vorherige IC-Läufe und wurden ins Gesamtsystem integriert.

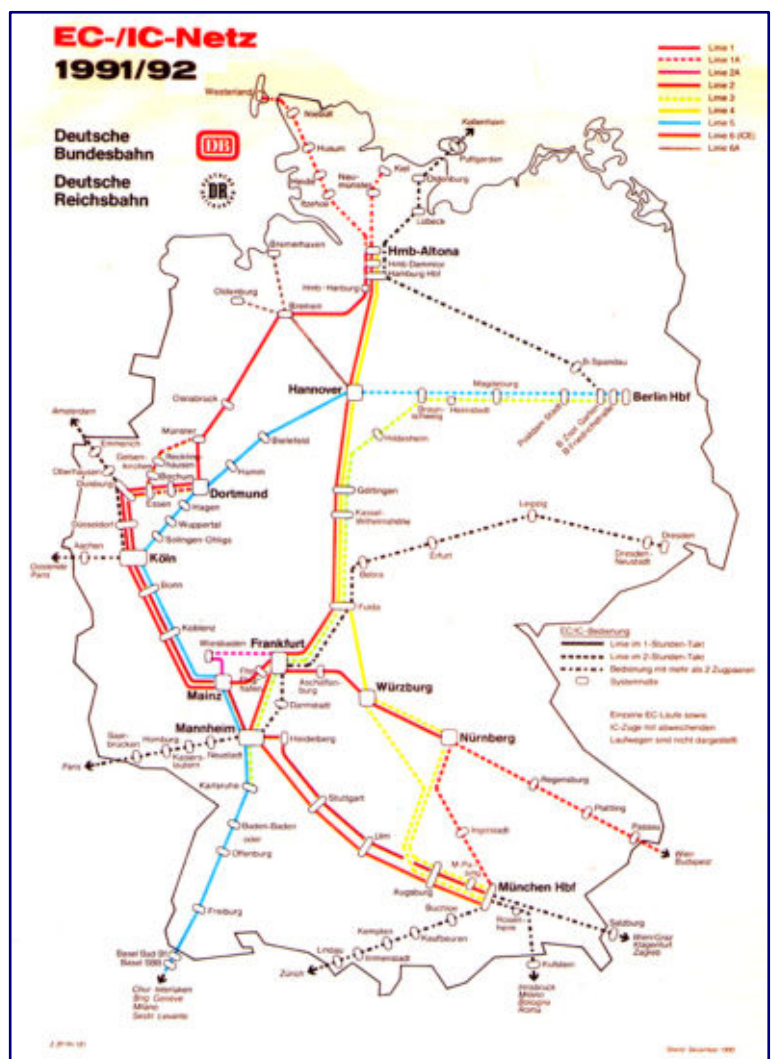
Das Schnellverkehrsnetz profitierte in Summe und mit dem Wachsen der ICE-Flotte konnte auch der Ausbau im Osten weiter vorangetrieben und vollendet werden.

Während sich aber fast alle Investitionen der inzwischen gegründeten Deutschen Bahn AG auf den ICE richteten, trat der Intercity im besten Fall auf der Stelle.

Das eingesetzte Material wurde älter und näherte sich mehr und mehr seiner wirtschaftlichen Nutzungsgrenze.

Foto auf Seite 55:
Im Intercity hinter 103 163-2 befindet sich am 24. April 1993 noch ein 1.-Klasse-Wagen, der nicht in Produktfarben lackiert ist, als der Zug in Amstetten vor die Kameralinse fährt. Foto: Archiv Petkelis

weiter auf Seite 56



1991/92 erfolgte eine größere Änderung im IC-Netz: Mit den Linien 4 und 5 wurde Berlin angebunden, als Linie 6 wurde die erste ICE-Relation bezeichnet. Abbildung: Sammlung Oliver Strüber





Der IC „Max Liebermann“ war im Sommer 1990 der erste Intercity der Deutschen Reichsbahn und verband auf den Spuren des „Fliegenden Hamburgers“ Berlin mit Hamburg. Dieser Einsatz der angemieteten Baureihe 601 beschränkte sich auf die Zeit vom 1. August bis zum 30. September 1990. Foto: Benno Wiesmüller, Eisenbahnstiftung

Lediglich die 145 Lokomotiven der Baureihe 101 sind hier wirksam zu verbuchen. Sie sollten aber die Baureihe 103 eins zu eins ersetzen und setzten diese zunächst für Interregio-Dienste frei, bevor zum Jahrtausendwechsel die Ausmusterung absehbar wurde.



Unverändert vor IC zum Einsatz kam die Baureihe 120 in Form der Serienlokomotiven 120 101 bis 120 160, hier die mit Werbegestaltung versehene 120 151-6 am 11. September 2005 in Hamm (Westf.).

Gab es zunächst auch Projekte und Pläne für Ersatzbeschaffungen für den Intercity in Form von Triebzügen, wurden diese Nachfolger formal als ICE mit höherer Fahrpreisforderung in Dienst gestellt (Baureihen 411, 415 und 605).

Tatsächlich bedeutete dieser Schritt ein erstes Abwerten des ICE in Komfort und Geschwindigkeit.

Dieser Trend hielt auch lange nach der Jahrtausendwende noch an: Der jüngste Nachfolger mit dem Projektnamen „ICx“ tauchte schließlich auch als ICE 4 in den Fahrplänen auf.

weiter auf Seite 58



101 053-7 ist am 12. Juli 2015 vor IC 2202 nach Norddeich Mole anzutreffen, aufgenommen bei Salzbergen (Bild oben). IC 2012 trifft mit 218 494-3 und 218 343-2 am 21. August 2018 in Immenstadt ein, 218 476-0 wartet vor IC 2084 auf Ausfahrt (Bild unten). Fotos: Roel Hemkes/CC-BY-2.0 (Bild oben) / Joachim Bügel, Eisenbahnstiftung (Bild unten)

Das „x“ der Projektbezeichnung sollte ursprünglich durch die Ziffer der IC-Generation ersetzt werden, der Zug erfuhr also nur auf dem Papier eine Aufwertung zur höchsten Komfortstufe. Deshalb wurde er mit viel Folklore versehen, um seine wahre Identität zu verschleiern und vom häufig kritisierten, schlechten Sitzkomfort abzulenken.

Weil das offiziell als IC verkehrende Material mittlerweile aber völlig veraltet ist und sich auch die Baureihe 101 schon dem Ende ihrer Nutzungszeit nähert, wurde der Bedarf an Ersatz dringlicher. Darin einbezogen sind auch die ausgedienten Interregio-Wagen der nächstniedrigeren Komfortstufe, die seit Jahren in neuer Farbe als Bestandteil von IC verkehren.



Eine IC-2-Garnitur wartet am 18. November 2016 in Düsseldorf Hbf aus Ausfahrt als IC 2009 nach Köln Hbf. Mit vergleichbaren Zügen ließ es sich zeitgleich zum günstigeren Nahverkehrspreis ebenfalls in die Domstadt reisen. Ist das ein Zukunftskonzept?

Vielleicht um die Grenze zwischen IC und ICE nicht völlig zu verwischen, griff die DB AG noch ein weiteres Mal in die Trickkiste und senkte das Komfortniveau des Intercitys noch weiter. Um Kosten zu sparen und schnell an geeignete Fahrzeuge zu gelangen, zog sie bestehende Kaufoptionen bei Bombardier für Doppelstock-Nahverkehrszüge, die in ihrem eigentlichen Bestimmungszweck als Folge verlorener Ausschreitungen nicht mehr gebraucht wurden.

Die Rolle, die eigentlich mal dem ICE 4 bestimmt war, übernahmen nun unbequeme und schaukelnde Nahverkehrszüge – als „Weißwurst“ angepinselt, mit deutlich höherem Fahrpreis belegt und kurzerhand als IC2 bezeichnet.

Das eingeleitete und konsequent fortgeführte Abwerten des einst hochwertigen Fernverkehrs bei der Deutschen Bahn AG lässt nur den frommen Wunsch zu, dass sich kein unwissender Fahrgast auf einer Strecke von 300 km oder gar mehr einer Tortur hingeben muss.

Wikipedia-Eintrag zum Intercity der DB:
[https://de.wikipedia.org/wiki/Intercity_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Intercity_(Deutschland))

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

75 Jahre Faller gewürdigt

Geschichte eines Häuslebauers

Faller ist ein Synonym für Modellhäuser geworden, doch in der Geschichte des Herstellers aus dem Schwarzwald sind noch viele anderen Produkte und Linien zu nennen. Anlässlich des diesjährigen Firmenjubiläums geht ein Buch wieder der Geschichte nach. Wir möchten erklären, warum es toll und spannend, aber eigentlich kein Jubiläumsband ist.

Ulrich Biene
Faller - Die Welt von oben

Delius Klasing & Co. KG
Bielefeld 2021

Gebundenes Buch
Format 21,5 x 28,6 cm
184 Seiten mit 380 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-667-12124-0
Preis 29,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Die Brüder Hermann und Edwin Faller setzten vor 75 Jahren ihre Geschäftsidee um, den Menschen Modellbaukästen und Gebäudemodelle an die Hand zu geben. Für Ulrich Biene war das der Anlass, fünf Jahre nach seinem ersten Faller-Buch im selben Verlag einen neuen Titel zu veröffentlichen.

Die Geschichte des Häuslebauers, dessen Name zu einem Synonym für Modellbahnhäuser werden sollte, ist in groben Zügen sicher den meisten bekannt: Den Baukästen folgten Fertigmodelle von Häusern. Anfangs aus Holz, Pappe und Gipsputz gefertigt, hielt schließlich der Kunststoffspritzguss Einzug und sollte die Modellbahn revolutionieren.

Neben die Fertigmodelle traten Bausätze für Preisbewusste und setzten sich durch. Auch Bäume kamen früh ins Sortiment und blieben es bis heute. Selbst vor Figuren machten die Gutenbacher nicht Halt. Und mit ihrem Car-System haben sie ohne jeden Zweifel auch Maßstäbe gesetzt. Dies lenkt unseren Blick auch auf Faller AMS (Kürzel für Auto, Motor, Sport).

Keine Frage ist es, dass der Autor vieles abzuarbeiten hatte, um 75 Jahre im Rückblick präsentieren zu können. Herausgekommen ist ein feines und lesenswertes Buch, das nahtlos ans erste Werk anknüpft, ohne sich spürbar zu wiederholen.

Neue und ansprechende Fotos, zu denen nun im Vorwort auch der Sammler genannt ist, der die Modelle dafür bereitstellte, krönen diese ansprechende und unterhaltende Lektüre. Aber sie ist eben nicht, was der Titel verspricht: „75 Jahre Faller“ steht auf dem Buchdeckel und verspricht einen Jubiläumsband.

Genau das ist dieses Buch aber nicht! Angesprochen werden vor allem Freunde und Sammler historischer Faller-Modelle. Es taucht wieder tief in die Geschichte ein und weiß die historischen Erfolgsmodelle zu nennen, zu beschreiben und einzuordnen.

Sehr gelungen wirkt auch, dass ins Faller-Stammwerk, frühere Außenbetriebe und zu den Heimarbeiterinnen geschaut wird. Ebenso rückt Ulrich Biene wichtige und verdiente Faller-Mitarbeiter der frühen Firmengeschichte in den Fokus und belässt es nicht dabei, die beiden sich bestens ergänzenden Brüder mit ihren individuellen Talenten zu portraituren. Der Ton wirkt dabei etwas sachlicher und weniger euphorisch, als wir ihn vom ersten Band in Erinnerung haben.

Neben Aspekten der Firmengeschichte werden auch einige Produktlinien betrachtet, darunter die großen Kassenschläger wie auch Fehlgriffe, die schnell wieder verschwanden. Kindheitserinnerungen werden wach, die schrill-bunten Siebziger haben viele sicher längst verdrängt, aber wohl nicht vergessen.

Der Aufbau der Kapitel und Texte ist bekannt, die Texte sind dieses Mal aber länger und wirken vollständiger. Der Autor vermittelt seinen Lesern viele Fakten, weshalb auch Käufer gut bedient sind, die das vorausgegangene Buch schon besitzen.

Aber warum kommen wir zum Fazit, es handele sich nicht um einen Jubiläumsband? In kurzen Worten erklärt, müssen wir erst mal festhalten, dass der beanspruchte Zeitraum 1946 beginnt und bis ins Jahr 2021 reicht. Betrachten wir die ausführlich vorgestellten und beschriebenen Produkte, scheint die Geschichte aber spätestens in den Neunzigern zu enden.

Das Jubiläumsmodell 2021 findet sich überhaupt nicht im Buch, immerhin reicht die vierseitige Chronik bis ins Jahr 2021, verweist dort aber auch nur auf die im Frühjahr erstmals ausgefallene Spielwarenmesse und ein Neuheitenfeuerwerk, ohne konkret zu werden. Die handelnden Personen nach dem Ausscheiden der Gründer spielen im Buch ebenfalls keine Rolle.

Und so fehlen dem Werk viele Stationen, die nach der „Detailoffensive“ in den Achtzigern bis heute folgten. Nur wenige sind exemplarisch hier wiederzufinden und haben eher nostalgischen Charakter wie die Gasolin-Großtankstelle Brandshof aus dem letzten Jahr.

Als perfektes Beispiel mag das Faller-Car-System dienen. Als würdiger und maßstäblicher Nachfolger von Faller AMS ist es selbstverständlich im Buch vertreten und auch erwähnt, dass es für die Spur N ebenfalls eingeführt wurde. Doch die enorme Aufwertung durch Digitalisierung und Ortung der Fahrzeuge fehlt leider auch.

Unterrepräsentiert ist auch die Baugröße N, die Spuren Z und IIm (über Pola) müssen mit kurzen Hinweisen auskommen. Leider vernachlässigt wurde auch die Zukunftstechnik der Lichtschneidetechnik, die den Werkstoff Hartkarton wieder salonfähig machte und den Modellbau zu seinen Wurzeln zurückführt.

Weitere Beispiele für wichtige Produkte, die Maßstäbe oder Ausrufezeichen setzten, eigentlich nur bei Faller erscheinen konnten und die wir deshalb vermissen: viele spektakuläre Kirmensmodelle, das große und in der Modellbauwelt einmalige Hallenbad, der nachhaltig ausgerichtete Bahnhof Horrem, Kloster Bebenhausen (Jubiläumsmodell zum 70. Firmenjubiläum) oder auch das noch sehr junge Container-Verladeterminale.

Vor uns liegt ein tolles Buch, das wir gern gelesen haben und nicht missen möchten. Es als Jubiläumsbuch herauszustellen, geht aber leider etwas an den tollen Inhalten vorbei. Sie sprechen auch ohne dieses sicher werbewirksame Attribut die meisten Modellbahner an, denn Faller ist schließlich nicht nur irgendein Häuslebauer!

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.deliuss-klassing.de>

50 Jahre IC aus Sicht des Eisenbahn-Kuriers Ein deutscher Jubilar im Filmrückblick

Ein rundes Jubiläum feiert der Intercity, erfunden durch die Deutsche Bundesbahn. Er bestimmt dieses Jahr nicht nur Magazintitel und Neuheitenprogramme der Modellbahnhersteller, sondern fand auch Platz im DVD-Angebot des EK-Verlags. Und trotz kleiner Schwächen verbreitet er viel Freude beim Anschauen für den interessierten Eisenbahnfreund

CFT Video Berlin
50 Jahre Intercity in Deutschland
aus der Reihe „Berühmte Züge und Lokomotiven“

EK-Verlag GmbH
Freiburg (Breisgau) 2021

DVD-Video
Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 58 Min.

Best.-Nr. 8601
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Am 26. September 1971 ist der Intercity-Verkehr bei der Bundesbahn an den Start gegangen, wie wir im Vorbildbeitrag dieser Ausgabe bereits erläutert haben. Sein heutiger 50. Geburtstag ist nicht nur uns eine ausführliche Würdigung wert, sondern in Film-Form auch dem EK-Verlag.



Sein wegweisendes Konzept, das zum Vorbild für den Fernverkehr vieler Bahnverwaltungen wurde, und die lange, noch längst nicht zu Ende geschriebene Geschichte geben genug Stoff für knapp eine Stunde Video-Genuss.

Der Käufer sieht in einem Zeitraster das Erscheinungsbild des IC von den Anfängen bis heute. Im Fokus stehen dabei die bekannten Zugpferde wie die Baureihen 103, 120 oder 101. Aber auch die eher in Nebenrollen agierenden Fahrzeuge wie die Baureihen 218, 245, 403/404, 601 oder 612 fehlen nicht.

In Szene gesetzt wurde ebenso der IC2 als Doppelstock-Wendezug mit den Baureihen 146⁵ und 147⁵ sowie dem von der Westbahn gekauften Doppelstock-Triebzug. Wird der 612 klar als Mogelpackung entlarvt, wird auch mit dem Verweis auf die Nahverkehrsherkunft der IC2-Erscheinungsformen nicht an berechtigter Kritik gespart.

Doch einige Dinge fehlen diesem Film auch, um eines Jubiläums rundum würdig zu sein: Viele Aspekte der Geschichte kommen zu kurz oder fehlen ganz, darunter beispielsweise der Hinweis auf die Blockzugbildung oder die geschichtlichen Umstände, die zu diesem Konzept führten.

So hätten der Fahrzeugmangel der Bundesbahn in den Siebzigern und frühen Achtzigern Erwähnung verdient gehabt wie auch die so umfangreich erforderlich gewordenen Änderungen im Netz, als Deutschland sich plötzlich einer Vereinigung von Ost und West näherte. Der Netzgedanke und die damit umgesetzten Linien kommen ebenfalls viel zu kurz.

Erwähnt sind, eingebaut über eigene Werbefilmsequenzen der Bundesbahn, nur die vier Ausgangslinien des Systems IC 71. Die letzten größeren Änderungen aus dem Jahr 1985 und eben das Erschließen des Ostens fehlen hier. Lediglich der IC Max Liebermann und die Anbindung Berlins fanden Berücksichtigung.

Zu Gute halten müssen wir den Filmproduzenten, dass Fotos wenig für fast 60 Minuten Film taugen. Ein Video lebt von bewegten Bildern und so musste der Schwerpunkt zwangsläufig auf dem eingesetzten Rollmaterial liegen.

Und das ist dann sehr gut gelungen: gute Auswahl, weitgehend repräsentativer Querschnitt durch alle Fahrzeugtypen und Lackierungsvarianten. Auch die Aufnahme- und Wiedergabequalität ist tadellos. Wie üblich, fanden auch einige historische Aufnahmen Eingang in den Film, die allerdings ausnahmslos Eigendarstellungen der Bundesbahn sind.

So werden viele Aspekte erklärt und deutlich, die zur Idee der DB und ihrem Selbstverständnis gehören. Doch um auch an der letzten Stelle rund zu sein, hätten wir uns noch private Filmaufnahmen aus den Siebzigern gewünscht, die auch das zeigen, was der Bundesbahn nicht genehm war. Wir denken beispielsweise an blaue, nicht klimatisierte Aüm 203, weil es an geeigneten Reisezugwagen fehlte.

Abwechslungsreich und spannend sind Blicke in die Führerstände verschiedener Lokomotiven und Steuerwagen, in die Bahnbetriebswerke und das Treiben auf wichtigen Bahnhöfen. Streckenaufnahmen vermitteln die Dynamik, mit der wir den Intercity verbunden haben und immer noch verbinden sollten. Auch wenn der ICE längst in die Fußstapfen des Intercity getreten ist, gehört er noch nicht zum alten Eisen.

„Rückblick, Gegenwart und Zukunft des Fernverkehrs in Deutschland“ lautet der Anspruch dieses Films und mit nur leichten Schwächen bei der Vergangenheit ist es den Verantwortlichen gut gelungen, diese wichtigen Züge umfassend zu portraituren.

Wäre dieses Jahr nicht das 50. Jubiläum, auf den der Filmtitel sogar aktiv hinweist, gäbe es nichts zu kritisieren: Der IC ist umfassend und gelungen dargestellt und auch ein völlig Unwissender könnte ihn nach dem Anschauen der DVD wohl richtig einordnen.

Es sind halt Kleinigkeiten, die entscheiden, ob das Ergebnis eine Spitzennote erhält oder „nur“ in den oberen zehn Prozent einzuordnen ist. Deshalb ist uns wichtig, diese Bewertung noch mal explizit hervorzuheben.

Uns ist schließlich auch bewusst, wie schwierig unsere Erwartungen auf diesen letzten zehn Prozent umzusetzen wären: Als der IC „geboren“ wurde, waren Filmrollen noch unglaublich teuer und jeder Hobbyfilmer überlegte gut, wofür er sie einsetzte.

Und damals standen nicht die modernen Züge, die die Zukunft der Bundesbahn bestimmen sollten, im Mittelpunkt des Interesses. Schließlich würde es sie noch lange Zeit geben. Wer damals filmte, der richtige sein Objektiv auf die letzten Vertreter der Dampftraktion.

Und so müssen wir dem EK-Verlag auch attestieren, dass er mit einem Jubiläumsfilm über den Intercity im Markt wohl ein Alleinstellungsmerkmal innehat! Und das wird aus den dargelegten Überlegungen wohl seinen Grund haben. Wir freuen uns, den Jubilar auch immer und immer wieder auf der Mattscheibe anschauen zu können. Auf die nächsten 50 Jahre!

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

Im Gespräch bleiben (Teil 5)

Architektur und Geschichte(n)

Seit bereits über zehn Jahren ist Archistories in der Spurweite Z tätig – eine Entscheidung aus Leidenschaft. Mit hohem Anspruch an sich und seine Produkte geht Frank Drees ans Werk, klares Ziel sind Präzision und Perfektion. Die Modelle verkörpern Architektur in Reinform und erzählen Geschichte(n). Chefredakteur Holger Späing hat den Gründer und Inhaber gefragt, was ihn, seine Marke und seine Modelle auszeichnen.

Trainini: Hallo Herr Drees, bitte erzählen sie uns, seit wann gibt es Archistories?

Frank Drees: Hallo Herr Späing! Die Marke 'Archistories' wurde 2009 von mir in Hannover gegründet. Und wie das so ist, hat man am Anfang oft abweichende Vorstellungen, wohin der Weg genau gehen soll. Anfangs habe ich nur Projekte im Maßstab 1:87 gemacht. Das war damals vor allem das Eisenbahnerhaus 'Frye', dessen Vorbild übrigens noch immer in Lingen im Emsland gegenüber des damaligen Eisenbahnausbesserungswerkes steht.

Viele werden die Emslandstrecke und das Werk sicher noch kennen, denn das war die letzte Strecke im damaligen Bundesgebiet, die noch mit Dampf befahren wurde.

Hier pendelten noch bis 1977 lange Erz- und Erdölzüge zwischen Ruhrgebiet und Nordsee. Das war wirklich sehr eindrucksvoll und hat damals zahllose Fotografen ins Emsland gelockt.

Ich habe das Eisenbahnerhaus 'Frye' dann einfach spaßeshalber mal auf 1:220 umgerechnet, um zu sehen, wie detailliert man im kleinsten gängigen Maßstab bauen kann.

Auch ich selbst war zunächst - wie es auch so manchem Kunden ging - ein bisschen verunsichert, ob der Winzigkeit mancher Bauteile; aber es ging doch erstaunlich gut und das Ergebnis war ein großer Erfolg.

Bis heute ist das Eisenbahnerhaus einer unserer Bestseller.

Inzwischen bin ich überzeugt, dass ich dem Kunden, insbesondere den Zetties, die handwerklich wirklich so einiges drauf haben und feinmotorisch sicherlich zu den fähigsten Modellbahnern gehören, ein paar Anstrengungen zumuten kann, denn die Ergebnisse sind es wert.



Frank Drees spricht mit uns über seine Firma und Marke Archistories, die sich auf Hartkarton-Laserschnitt-Bausätze für die Spurweite Z spezialisiert hat.

Trainini: Wen oder was dürfen sich Kunden hinter dem Namen Archistories vorstellen?

Frank Drees: Archistories ist, wie gesagt, eine Marke, die ich vor jetzt zwölf Jahren gegründet habe und alleinverantwortlich führe. Ich versuche, in jedem Arbeitsbereich die besten Partner zu finden und gemeinsam zu den überzeugendsten Ergebnissen zu gelangen. Das ist in diesem sehr speziellen Arbeitsgebiet nicht ganz einfach, denn viele, die herausragende Arbeit leisten, machen das ausschließlich privat oder als Kleinunternehmer.

Das bedeutet, wir müssen beispielsweise im Hinblick auf Veröffentlichungstermine und dergleichen flexibel sein und das funktioniert auch.

Wir veröffentlichen, wenn ein Produkt vollständig ausgereift und kurzfristig auch lieferbar ist. Ganz egal, ob im Hochsommer oder zwischen den Jahren. Ich mache mir keinen übertriebenen Termindruck, um zu irgendwelchen Messen irgendetwas Halbbares als Handmuster zu präsentieren.

Es gilt also also, die besten Leute im Netzwerk zu haben, um gemeinsam besondere Akzente auf dem Spur-Z-Markt zu setzen. Das ist für jedes neue Produkt aufs Neue mein persönliches Ziel.

So halte ich z. B. Avantgarde-Modellbäume für konkurrenzlos gut, wenn es darum geht, besonders schöne Solitäräume zur Ausgestaltung von Dioramen zu finden. Dies ist wichtig, wenn es um perfekte Produktfotos geht. Das können Ihre Leser als jüngstes Beispiel bei den Produktfotos des Galerieholländers ‚Am Geestenveen‘ hoffentlich sehen.

Versuchen sie mal, eine so realistische Wirkung in der Bau-größe Z mit Masseware aus Schaumstoff-Flocken hinzubekommen.

Das ist als Füllstoff für große Flächen akzeptabel, aber für Nah- und Makroaufnahmen in der Produktfotografie einfach nichts.

Dann der Bereich Diorambau, den wir für unsere Produktfotos und -präsentation brauchen – da lieferte Ihr Redaktionskollege Dirk Kuhlmann immer wieder einzigartige Ergebnisse.

Und auch für gute Produktfotografie haben wir unsere inzwischen geübten Partner, mit denen wir seit Jahren zusammenarbeiten. Das gilt ebenso für grafische Arbeiten im Bereich der Bauanleitungen.



Gute Partner sind für Archistories wichtig, ein Beispiel dafür ist die Wahl der Modellbäume bei der Produktpräsentation der Windmühle.

Das Arbeitsgebiet ist hochspeziell und deshalb ist es wichtig, nicht immer neue Partner zu haben, mit denen man dann jedes Mal wieder bei Adam und Eva anfangen müsste.

Wenn wir ein Produkt haben, bei dem es besser ist, bestimmte Komponenten, zum Beispiel 3D-Druckteile, zuzurüsten, dann macht das, wie bei der Windmühlenhaube, „Z-Doktor“ Björn Plutka, der viel Geduld und Einsatz mitbringt.

Und so muss ich für jedes spezielle ‚Gewerk‘ den Partner finden, bei dem es einfach passt – in puncto Qualität und ebenso auf der menschlichen Ebene. Dann macht das Ganze auch Spaß – und ich habe sehr viel Spaß!

Trainini: Avantgarde-Modellbau wollen wir übrigens im nächsten Monat an dieser Stelle vorstellen. Eine Frage, die sich nun irgendwie aufdrängt, ist die nach dem eigenen Anspruch an ein Produkt aus Ihrem Hause. Wie würden Sie Ihre Philosophie beschreiben?

Frank Drees: Wie gerade schon gesagt, ist es mein Ziel, ein ausgereiftes Produkt zu liefern, das im Aussehen vollends überzeugt und auch in konstruktiver Hinsicht für keinen Kunden ein unlösbares Rätsel darstellt.



Die Suche nach einem geeigneten Partner betraf auch die Mühle selbst: Die Haube wurde schließlich von Z-Doktor Modellbau konstruiert und gefertigt.

Zur Gestaltung kann man sagen, dass, wenn es um ein Gebäude mit konkretem Vorbild geht, wie beispielsweise beim Bahnhof Westheim aus dem letzten Jahr, eine Produktentwicklung die reine Umsetzung ins Modell ist – weitgehend Fleißarbeit also.

Wenn es dagegen um fiktive Gebäude geht, die z. B. einen bestimmten Baustil, wie etwa den preußischen Bahnbau, zitieren, dann braucht es Kreativität, ein geschultes Auge für Proportionen und Wirkung sowie ein Gefühl, was beispielsweise eine Fassade braucht, um nicht platt und langweilig zu wirken.

Wenn eine Produktentwicklung abgeschlossen ist, wurde das Produkt mindestens fünfmal prozessbegleitend gebaut, um Fehler zu erkennen und konstruktive Details zu optimieren.

Wenn beispielsweise etwa eine Zapfenverbindung sehr wackelig ist und man davon ausgehen muss, dass manche Kunden

vielleicht ein bisschen stärker zudrücken, dann muss dieses Detail anders gelöst werden und die Zapfen vielleicht verlängert oder die Verbindung anderweitig optimiert werden.

Wenn das Produkt komplett fertig ist, wird es noch ein paar Mal gebaut, weil der Auftraggeber ein fertiges Modell zu Präsentationszwecken bekommt und ja auch Fotomuster gebraucht werden. Auf diese Weise stelle ich sicher, dass ein Produkt wirklich vollständig ausgereift ist.

Auch wenn ich diese Arbeit jetzt schon ewig mache, bin auch ich nie vor Fehlern gefeit, das ist einfach so und deshalb gehe ich da auf Nummer sicher.

Unsere Kunden haben vielleicht schon festgestellt, dass sie nach dem Aufbau der Grundkonstruktion ein festes, stabiles Gebilde in Händen halten, auf dem dann der Rest gut aufgebaut werden kann.

Das ist sehr wichtig, denn es bringt nichts, frustrierte Kunden zu haben, die sagen „ein Mal und nie wieder!“, weil sie am Ende eine verbeulte Kiste auf ihrem Basteltisch stehen haben.

Trainini: Sie haben Auftraggeber erwähnt, also private oder kommerzielle Kunden, die den Vertrieb selbst vornehmen. Wie viele Produkte entstehen bei Archistories im Auftrag?

Frank Drees: Das sind inzwischen sehr viele und phasenweise sogar alle Neuheiten in ganz unterschiedlichen Maßstäben. Und das wird auch immer mehr, so dass ich kaum noch



Schon die Grundkonstruktion sorgt für ein stabiles Gebäude, auf das die weiteren Schichten Hartkarton aufgetragen werden.

dazu komme, eigene Produkte zu machen, die teilweise schon seit Jahren in meinem Kopf rumspuken.

Die bereits angesprochene Windmühle ist so eine Herzensangelegenheit und ein Eigenprodukt. Der Weg dahin war lang, weil ich es reizlos fand, eine Windmühle ohne Antrieb zu bringen und dann gab es da ja noch das Problem der Haube.

Ich habe also lange gesucht, bis ich einen Partner für das 3D-Druck-Teil fand und einen Antrieb, der klein genug, hoch untersetzt und von hoher Qualität war. Ich bin mit dem Ergebnis sehr zufrieden.

Was Auftragsarbeiten generell angeht: Es gibt natürlich sehr viele Anfragen von Privatkunden, die den Bahnhof 'Sound-so' schon seit Kindertagen total toll fanden und den dann gern haben möchten; häufig zusammen mit der Vorstellung, dass so etwas mit 500 Euro großzügig bezahlt sei.

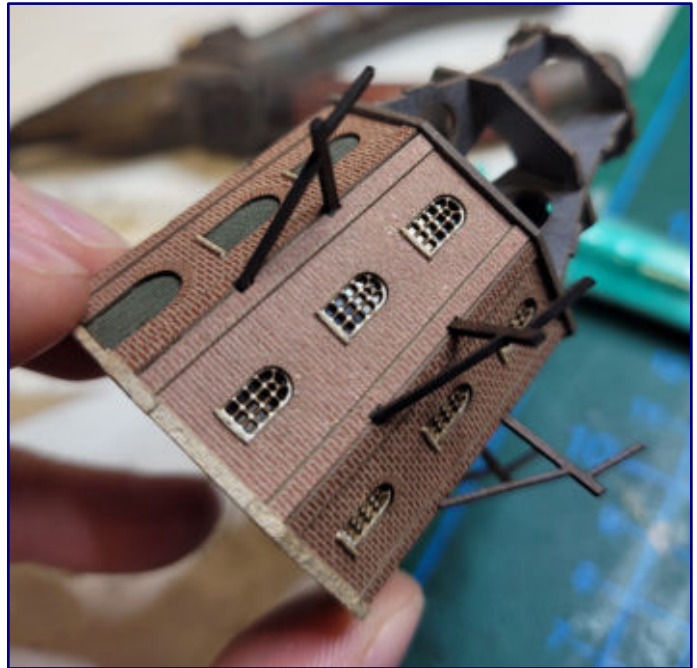
Da muss ich ganz klar sagen, das ist keineswegs so. Eine Produktentwicklung ist reine Ingenieurarbeit von oft mehreren Wochen. Das geht ja schon aus meinen vorangegangenen Schilderungen hervor.

Wenn ein Produkt nach der Entwicklung dann noch zum Bausatz aufbereitet werden soll, eine Alternative sind Unikate, wird's nochmal aufwendiger und damit teurer. Ein

Auftragsprodukt ist also nur etwas für Leute, die es sich schlicht leisten können oder für Unternehmer mit einem durchdachten Plan, der sich rechnet.

Ich kann mir schon denken, dass diese Auskunft nicht jedem schmecken wird, aber ich bitte, daran zu denken, dass auch die Entwicklung von Rollmaterial mit hohen Entwicklungskosten einhergeht. Das ist bei uns nicht anders.

Wir arbeiten inzwischen mit vielen Partnern international zusammen, die von uns Produktserien entwickeln und produzieren lassen.



Meine Marke ist erfolgreich, das darf ich mit etwas Stolz sagen. Und die Kunden wissen, was Sie erwarten dürfen - und ich lege höchsten Wert darauf, sie nicht zu enttäuschen. Das ist mein simples Geschäftsmodell.

Viel Sorgfalt fließt auch in die farbliche Abstimmung. Hier betraf es die Wahl der Ziegelfarbe, die Verkleidung des Konus und den Holzton des Galeriegebälks (im Bild ein Versuch mit Dunkelbraun).

Trainini: Es freut mich, dass sie die Windmühle erwähnt haben. Sie war eines meiner persönlichen Wunschmodelle. Nun möchte ich den Blick in eine andere Richtung lenken. Was verspricht der Blick in die Zukunft?

Frank Drees: Ich habe tolle Partner überall und dieses Netzwerk wächst beständig. Das bringt mich in Kontakt mit ganz anderen Baustilen und teils exotischen Kundenwünschen und das erweitert auch den eigenen Horizont.

Man lernt dabei Leute kennen, denen man sonst niemals begegnet wäre. Das macht mir unheimlich viel Spaß. Ich möchte also auf diesem Weg, an dem schon so viele schöne Blumen gewachsen sind, um es mal bildlich zu sagen, weitergehen.

Was die technische Umsetzung der Produkte angeht: Wir werden auch künftig weiter Kombinationen der jeweils besten Technik für jedes Bauteil wählen - ganz einfach, weil es sich bewährt hat.

Das ist und bleibt unser wunderbarer Hartkarton und für bestimmte Details auch mal eine andere Technik. Ich habe da keinerlei Vorbehalte gegen andere Baustoffe, es gibt nun manchmal für die Gesamtwirkung wichtige Teile, die in Karton einfach nicht gut umsetzbar oder schwer zu bauen wären.

In solchen Fällen sind oft z. B. Zurüstteile aus dem 3D-Druck-Verfahren die sprichwörtliche Kirsche auf der Torte. Zurüstteile treiben zwar den Preis, aber mein Standpunkt ist: lieber weniger verkaufen als eine Torte ohne Kirsche oben drauf.

Über den Galerieholländer 'Am Geestenvveen', bei der Konstruktion bin ich genauso nach bewährtem Verfahren vorgegangen: eine stabile Unterkonstruktion und der Fassaden-



Zur großen Herausforderung wurden Finden und Auswählen eines geeigneten Antriebs hoher Qualität. Schnittmuster der Mühlenhaube dienten dem Prüfen, ob er problemlos darin Platz finden würde.

aufbau in gewohnter Weise. Ich denke, die Mühle ist nicht so schwer zu bauen, das kriegt jeder gut hin.

Eine Besonderheit ist hier die Lagerung des Antriebs. Das war ein bisschen knifflig, aber so wie es jetzt umgesetzt ist, liegt der Motor schön stabil in Position. Das funktioniert super.

Zur Gestaltung ist zu sagen, dass es gar nicht so einfach ist, ein stimmiges Farbkonzept zu erarbeiten: Ist die Verkleidung des Konus besser in Grau oder in Dunkelbraun?

Wirkt das Geländer der Galerie in Weiß oder Dunkelbraun besser? Und gestalte ich das Mauerwerk bräunlich oder eher rötlich?

Am Ende gefiel mir das Rot für den Sockel am besten, weil damit ein bisschen Farbe in das Modell kommt. Für den Konus fand ich das warm wirkende Braun dann am besten und nachdem der Hintergrund eher dunkel war, habe ich mit dem lichtgrauen Geländer und dem gleichfarbigen Nachführungsgestänge einen schönen, filigranen Kontrast erzielt.

Einen unaufdringlichen Farbakzent habe ich dann noch mit dem schönen, satten Dunkelgrün gesetzt, das an verschiedenen Stellen der Mühle auftritt, wie den Türen, dezent an den Flügeln und die sehr filigrane Haspel an der Rückseite.

Trainini: Sie haben erwähnt, dass die Haube eine besondere Herausforderung war. Wo lagen die Schwierigkeiten?

Frank Drees: Ja, zunächst ging es darum, eine Form zu finden, die den oberen Teil der Mühle krönt, dabei aber nicht zu brachial wirkt, sondern sich harmonisch ins Gesamtbild fügt. Dabei ist wichtig, wie weit die Haube über dem Konus auskragt, wie hoch sie ist und so weiter.

Unter der Reetdeckung solcher Hauben befindet sich in der Realität ein Dachstuhl, der in diesem Fall dem Bootsbau sehr ähnlich ist. Daran muss man denken, wenn die äußere Dachhaut geformt wird. Es sollte also auch nicht zu organisch werden.

Ich bin immer bestrebt, vernünftig im Maßstab zu arbeiten und so war es eine Herausforderung, einen zuverlässigen, hochwertigen Getriebemotor unterzubringen, der so klein ist, dass das Gebäude seinetwegen nicht unnötig größer gemacht werden muss. Genau das ist am Ende hervorragend gelungen, war aber nicht ganz einfach, das stimmt.

Der obere Teil des Antriebs musste in die Haube eingepasst werden, ohne dass dies zu Lasten der Stabilität des Druckteils ging. Um die Eindringtiefe in der Realität zu prüfen,

habe ich verschiedene Versionen der Haube aufgeschnitten und den Platzbedarf überprüft. Wenn der Motor an die Haube anstößt, werden Vibrationen übertragen, was zu unnötiger Geräuschentwicklung führt. Das wurde dann angepasst.

Zum Abschluss wurde der Haube noch eine schöne bewegte Oberfläche gegeben, die Reetdeckung darstellt.

Bei der Haube kann ich mit Fug und Recht sagen: Z-Doktor Björn Plutka hat meine Vorstellungen exakt in Resin gedruckt - ein wirklich herausragendes Ergebnis.

Trainini: Was hängt noch mit der Entwicklung einer solchen Neuheit zusammen?

Frank Drees: Ich lege immer sehr viel Wert auf eine vernünftige Außenwirkung. Wenn in einem Produkt so viel Aufwand und Zeit steckt, wie bei der Windmühle, dann halte ich es nur für angemessen, auch in den Auftritt ein Mindestmaß an Mühe zu investieren.

Das bedeutet liebevollen Dioramenbau, effektvolle Fotos, realistisch wirkendes Ausleuchten und das Ganze schließlich von einem Fachmann abgelichtet.

Wenn auch der Spur-Z-Modellbahnmarkt eine Nische ist, so möchte Archistories dennoch zur Fortentwicklung beitragen. Blaue Fototapete mit weißen Schäfchenwolken im Hintergrund mit knalligen Farben verursacht bei mir Sodbrennen.

Ich sehe den besonderen Reiz der Spurweite Z darin, möglichst realitätsnah zu bauen und deshalb bemühen wir uns, dass auch alle Produktfotos realistisch sind – übrigens ohne Tricks. Die Produkte sehen auf den Bildern genauso aus, wie nachher beim Kunden zuhause.

Die Modelle lasse ich freigestellt von allen Seiten fotografieren (also vor weißem oder schwarzem Hintergrund) und dann gibt es meistens auch ein paar Bilder im Diorama, die häufig auch im „Atelier Kuhlmann“ entstehen. Phantastische Ergebnisse - manchmal sogar als Video!

Hin und wieder machen wir auch mal sehr aufwändige Fotos für Messe, soziale Medien oder unsere Internetseiten. Das ist für mich dann wieder eine Kirsche auf der Torte. Eine besonders schöne!



Als Ergebnis vieler Versuche, Studien und Prohebauten ist ein Modell auf den Markt gebracht worden, das harmonisch und ausgewogen wirkt und deshalb guten Anklang bei den Kunden findet.



Dieses stimmungsvolle Bild beweist, wie wichtig ein durchdachtes, harmonisch abgestimmtes Produkt und das passende Umfeld zum Präsentieren sind. Archistories möchte an dieser Stelle nichts dem Zufall überlassen.

Trainini: So, ich glaube, ich muss jetzt aufhören. Jetzt habe ich so oft von Kirschen gehört, dass ich Hunger bekomme... Außerdem wartet noch, was Sie vermutlich gar nicht wissen, ein Archistories-Bausatz auf seinen Zusammenbau. Darauf freue ich mich jetzt! Herzlichen Dank für das Gespräch.

Frank Drees: Vielen Dank auch von mir. Hat Spaß gemacht!

Alle Fotos: Archistories

Herstellerseiten:
<https://www.archistories.com>



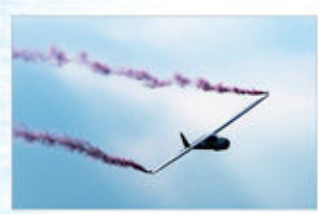
**EINTRITTSKARTEN
NUR IM TICKETSHOP AUF
www.faszination-modellbau.de**

Faszination Modellbau

*Internationale Leitmesse
für Modellbahnen und Modellbau*

**05. - 07. NOVEMBER 2021
MESSE FRIEDRICHSHAFEN**

Öffnungszeiten: Fr. und Sa. 9.00 - 18.00 Uhr, So. 9.00 - 17.00 Uhr



Willkommen zu Europas beliebtesten und spektakulärsten Event für alle Modellbauer! • Miniaturen aller Modellbau-
sparten • Indoor-Flugschau • Outdoor-Flugschau „Stars des Jahres“ • FPV Drone Race • RC-Car-Offroadshow • German
Open RC-Car Masters • Truckparcours • Roadworker • 400 m² Wasserbecken • Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten • uvm.

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE



**ZEITGLEICH MIT
DEN KULT-EVENTS:**



Raus und Freunde treffen

Die Lust auf Modellbahn

Weit über anderthalb Jahre der Entbehrungen, in denen wir unser Hobby nicht oder kaum öffentlich ausüben können – zumindest nicht in Präsenzveranstaltungen – liegen bereits hinter uns. Wenn eine überschaubare Gruppe sich plötzlich wieder in größeren Räumen treffen darf, um gemeinsam Betrieb zu machen, dann ist das etwas ganz Besonderes. Unser Leser Markus Gaa teilt deshalb seine Freude und Begeisterung.

Von Markus Gaa. Ich glaube, dass wir alle ein Gefühl teilen. Wir, die US Z Lines, wollen uns da nicht ausnehmen. Was uns besonders antreibt, ist, lange Züge zu fahren, Rangier-Aufträge zu erledigen, eine große Modul-Anlagen aufzubauen und nicht zuletzt mit Freunden zu treffen. Treffen, Reden, Pläne schmieden und neue Herausforderungen angehen, das ist für uns Spaß und auch eine Art von Urlaub.



Die Chance zum Treffen wurde genutzt, um eine große US-Modulanlage in den Gemeinderäumlichkeiten aufzubauen. Foto: Franz Vetter

So waren es Peter Dumler und Peter Simon, die es uns möglich machten, das alles nach so langer Zeit wieder zu fühlen und zu erleben. Beide organisierten die Räumlichkeiten, die Versorgung der hungrigen und durstigen Modellbahner und auch alle anderen Details drumherum. Es war keine öffentliche Veranstaltung, aber trotzdem mit einem belastbaren Corona-Hygienekonzept auf alle Eventualitäten vorbereitet.

In der Zeit vom 13. bis zum 21. August 2021 stellte uns die evangelische Gemeinde Wunsiedel ihre Räume für unser Treffen zur Verfügung. Der Kirchenrat war auch in kleinen Gruppen da und ließ sich von unserer Euphorie anstecken. Ich möchte die **Trainini®**-Leser heute mal mitnehmen, mit Bildern wieder für unser Hobby begeistern und natürlich auch ein wenig verführen.

weiter auf Seite 75





Bild oben:

Die ausgestellten Module haben auch landschaftlich viel zu bieten. Für reges Leben und typisch amerikanische Szenen ist dort gesorgt. Foto: Franz Vetter

Bild unten:

Schwere Güterzüge im Modell fahren zu können, ist der Hauch des Besonderen für die Freunde der US-Bahnen. Hier sind zwei „Challenger“ im angestrengten Dienst zu beobachten. Foto: Markus Gaa

Foto auf Seite 74:

Über zwei Säle erstreckte sich der Aufbau. Die Anlage wurde deshalb einfach durch die Tür gebaut. Foto: Franz Vetter

Über zwei Säle waren die Rock Forrest Line mit weiteren Modulen der High Franks Division - das waren die Module und Segmente in Spurweite Z - und auch die Rätische-Bahn-Anlage von Peter Dumler in Spur H0m sowie die Kirmes-Segmente (Baugröße H0) von Andreas Dumler aufgebaut.

Die US Z Lines ist eine Gruppe begeisterter US-Modellbahner der Spur Z. Wir kommen aus verschiedenen kontinentaleuropäischen Staaten. Gemeinsam ist uns, neben der Freude an der US-Modellbahn, das Bauen von Modulen nach einheitlicher Norm.

Wir fahren Digital und verwenden dazu überwiegend Produkte der Firma Digitrax. Es werden aber auch DCC-Decoder verschiedener Hersteller eingesetzt. Die Fahrzeuge sind überwiegend von American Z Line und Micro-Trains Line.

Die Gleise sind auf älteren Modulen noch von Märklin, zwischenzeitlich werden allerdings fast nur noch die Gleise von Micro-Trains oder Atlas verwendet, weil sie einen engeren und damit vorbildgerechteren Schwellenabstand aufweisen.



Kirmes-Segmente von Andreas Dumler in der Baugröße H0 rundeten das Gezeigte auch in einem größeren Maßstab ab. Foto: Markus Gaa

Vielen Dank möchte ich allen Teilnehmer sagen, die das Treffen zu einem großen Spaß haben werden lassen. Mein besonderer Dank geht an Peter Dumler mit Familie und Peter Simon, die viel Zeit und Mühe investiert haben, um mir und uns, den US Z Lines, wunderbare Augenblicke und großartige Erfahrungen zu ermöglichen.

Den Lesern von **Trainini®** wünsche ich viel Vergnügen beim Betrachten der Bilder an dieser Stelle, das Schauen der Videos auf Youtube und natürlich auch beim Träumen von der Modellbahn. Wir sehen uns – irgendwann bestimmt wieder!

zwei weitere Fotos und Infokästchen siehe Seite 77!



Auch die Rätische Bahn der Familie Dumler folgte dem Maßstab 1:87 und präsentierte sich folglich in der Spurweite H0m (Bild oben). Ein Allegra macht sich gerade auf, den Bahnhof zu verlassen (Bild unten). Fotos: Peter Dumler (Bild oben) / Markus Gaa (Bild unten)

Seiten zu den Aktiven und ihrem Material:

- <http://www.uszlines.de>
- <https://www.americanzline.com>
- <https://www.micro-trains.com>
- <https://www.digitrax.com>

Videos im Internet zur Veranstaltung:

- <https://www.youtube.com/user/z220bahner>
- <https://www.youtube.com/watch?v=yhmqVfsD5IY&t=4s>
- <https://youtu.be/VU6OK8fF-M>

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.

Aufruf wider der Impfmüdigkeit:

Möchten wir weiterhin lesen „Termin abgesagt“ wegen steigender Corona-Infektionszahlen? Möchten wir nicht lieber bald wieder die „Neuheiten“ entdecken, die unser Hobby zu bieten hat und uns persönlich austauschen und das dann „mit einem guten Gefühl“?

Für die Liebhaber der Modellbahn sollte das Impfen gegen das Corona-Virus ein Anreiz sein, möchte man auch bald wieder sorglos an seinem Stammtisch, dem Vereinstreffen oder an Ausstellungen teilhaben.

Möglich, dass nicht jeder sich impfen lassen kann, z.B. wegen einer Krankheit oder einer Allergie gegen Inhaltsstoffe der Covid-19-Impfstoffe. Jedoch, alle, die sich impfen lassen können, sollten dies tun und die Impfangebote werden doch immer unkomplizierter. Sprechen Sie mit Ihrem Hausarzt!

Machen Sie es für Sich, für Ihre Familie und für uns alle zusammen und insbesondere für die Kinder und Enkelkinder, die derzeit noch von der Impfkation ausgeschlossen sind. Für unsere Zukunft möchte ich hier der zunehmenden Impfmüdigkeit entgegenwirken.

Sabine Helene Kuhlmann, Düsseldorf

Nachruf von Jürgen Faulhaber und Holger Späing:

Im Alter von nur 56 Jahren ist in der Nacht vom 11. auf den 12. September 2021 mit Thomas Zeeb ein prominenter Spur-Z-Freund von uns gegangen. Wir sind überrascht und traurig, können es nicht fassen. Unsere Gedanken sind bei seinen Angehörigen, die er zurückgelassen hat.

Thomas hat unsere Spurweite und unser Hobby über Jahrzehnte entscheidend mitgeprägt. Seit den neunziger Jahren war er im und für den Z Club 92 aktiv, gründete den unter diesem Namen firmierenden Modellbahnstammtisch in Stuttgart und dürfte vielen Zetties von Messen und Ausstellungen auch persönlich bekannt gewesen sein.

Beruflich in der Karosseriefertigung „beim Daimler“ beschäftigt und dort mit dem Warten von Robotern betraut, war er auch privat ein leidenschaftlicher Mercedes-Benz-Fahrer.

Seine Modellbahnleidenschaft galt dem Sammeln von Modellen und auch deren Fotografie. Seit über einem Jahrzehnt zeichnete er bei Modellplan für die Sammlerdatenbank „Collection Märklin Spur Z“ verantwortlich.



Thomas Zeeb ist leider von uns gegangen.
Foto: Dirk Rohwerder

Aus diesem Zusammenhang war er ein fundierter Kenner der Spur-Z-Modellgeschichte, geschätzter Ansprechpartner, hilfsbereiter Hobbykollege und auch guter Freund. Einen Meilenstein hat er auch dadurch setzen können, dass er die Spur-Z-Convention Süddeutschland, die alle zwei Jahre im Wechsel mit den Altenbekener Ausstellungen am Standort von Märklin stattfindet, mitbegründet hat. Wir möchten ihm für seine Verdienste ein ehrendes Gedenken bewahren.

Wieder ein Spitzenmodell von Artitec:

Artitec (<https://artitec.nl>) hat seine Leiter für Oberleitungswartung (Art.-Nr. 322.035) im Maßstab 1:220 ausgeliefert. Wie auch andere Fertigmodelle des Herstellers aus Amsterdam ist auch dieses von Hand aus Resin und Fotoätzteilen zusammengesetzt.



Auch die Leiter für Oberleitungswartung (Art.-Nr. 322.035) reiht sich wieder nahtlos in die Liste der Spitzenmodelle aus dem Hause Artitec ein.

Die auffallend gelbe Farbe verleiht ihm Wirkung, der Auftrag ist dabei so dezent und gekonnt vorgenommen worden, dass die Leiter nicht fabrikneu, sondern wie ein schon längere Zeit im Dienst stehendes, gut gepflegtes Werkzeug wirkt.

Mit diesem Feinod mögen wir gern eine Rotte ausstatten und typische Arbeitsszenen eines Bauzugs gestalten, auch wenn dafür auch dauerhaft eine Durchfahrsmöglichkeiten auf dem gewählten Gleis entfielen.

Wiederaufgelegte Rohrladungen:

Bei Spur Z Ladegut Josephine Küpper werden wieder Kanalrohre (Art.-Nr. Z-160) transportiert. Der Aachener Spezialist hat das beliebte Ladegut und auch andere Rohrladungen (Z-305 bis Z-307) wieder

aufgelegt, weist aber auch auf darauf hin, dass das Sortiment diesbezüglich sogar erweitert wurde. Ein Blick auf die Seiten (<https://spur-z-ladegut.de>) lohnt sich folglich.

Aktueller Status zu geplanten Messen:

Nachdem im Sommer die Fallzahlen europaweit teils deutlich nach unten gingen, schienen Messen wieder in greifbare Nähe zu rücken. So sind aktuell und schon sehr zeitnah in Deutschland, den Niederlanden und in Österreich entsprechende Modellbahnausstellungen geplant.

Wir geben an dieser Stelle einen aktuellen Überblick, empfehlen unseren Leserinnen und Lesern jedoch, sich zeitnah zur Veranstaltung selbst zu informieren, ob die Pläne unverändert umgesetzt werden können und wie der Kartenverkauf erfolgt. In den meisten Fällen sind diese nur vorab elektronisch zu erwerben, um die zulässigen Besucherzahlen sicher darstellen zu können!

Folgende Messen mit Modellbahnbeteiligung sind uns, chronologisch in der Reihenfolge der Austragung, für den Herbst 2021 bekannt:

Modell, Hobby, Spiel in Leipzig
1. bis 3. Oktober 2021
<https://www.modell-hobby-spiel.de>



Modellbau-Messe in Wien
23. bis 26. Oktober 2021
<https://www.messeninfo.de/Modellbau-Messe-M12243/Wien.html>

Eurospoor in Utrecht
29. bis 31. Oktober 2021
<http://eurospoor.nl>



Faszination Modellbau in Friedrichshafen
5. bis 7. November 2021
<https://www.faszination-modellbau.de>

Intermodellbau Dortmund
17. bis 20. November 2021
<https://www.intermodellbau.de>



Die jüngsten Märklin-Auslieferungen:

Der Insider-Jahreswagen 2021 (Art.-Nr. 80331) ist bei den Händlern eingetroffen. Vorlage für dieses Modell ist ein Privatwagen der Bauart Uc, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn, aus dem Bestand des früheren Chemie- und Pharmaunternehmens Hoechst AG aus Frankfurt (Main).

Wie auch in den letzten Jahren präsentiert der Göppinger Hersteller den Mitgliedern des Insider-Clubs ein Modell auf Basis einer seit Jahren vorhandenen Form. Anzusiedeln ist dieser Waggon in der späten Epoche IV: Märklin gibt einen Betriebszustand um 1994 an, also in der Übergangszeit zur Deutschen Bahn AG.

Ebenfalls im Handel befindet sich nun das Fahrzeug-Display (89024) mit acht Tempo-Dreirädern in den Farben Zinkgelb, Azurblau, Feuerrot und Blassgrün (Kofferaufbau) sowie Türkisblau, Reinorange, Kieselgrau und Moosgrün (Pritschenausführung als neue Formvariante). Alle Modelle sind einzeln verpackt, rollfähig mit Gummireifen und haben eine Frontscheibenverglasung.



Zwei der drei jüngst ausgelieferten Märklin-Neuheiten sind der Insider-Jahreswagen 2021 (Art.-Nr. 80331; Bild oben) und die Mehrzweckdampflok Baureihe 042 (88276; Bild unten).

Kurz vor Redaktionsschluss trafen auch Modell der Mehrzweckdampflok der Baureihe 042 (88276) bei den Händlern ein, allerdings betraf das noch nicht die Gesamtauflage. Wir werden beide ölgefeuerten Dampflokomotiven in der Oktober-Ausgabe ausführlich vorstellen und dann auch zeigen, dass sie nicht in jedem Detail absolut korrekt umgesetzt worden sind.

Bahnstreik im Wunderland:

Während viele Kunden wegen des jüngsten Bahnstreiks und der Sturheit des Bahnvorstands, der seinen Beschäftigten Reallohn einbußen abverlangen wollte, genervt waren, hat das Miniatur-Wunderland Hamburg dieses regelmäßig wiederkehrende Ereignis mit Humor genommen.



In Hamburg wurde der jüngste Bahnstreik auf der Schauanlage, mit einer Portion Humor garniert, ebenfalls thematisiert. Foto Miniatur-Wunderland

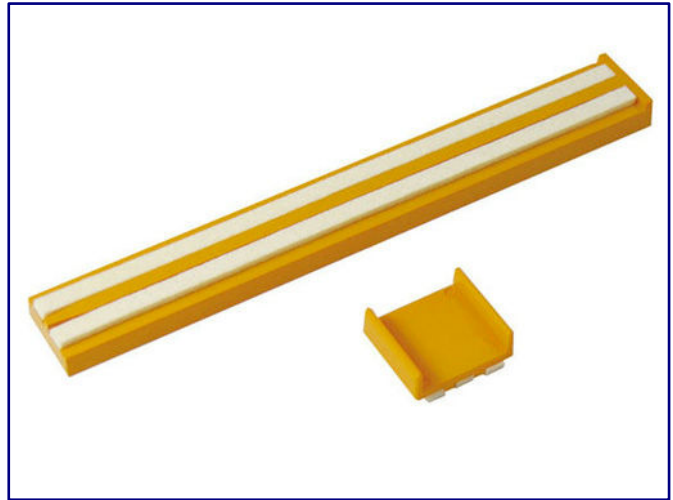
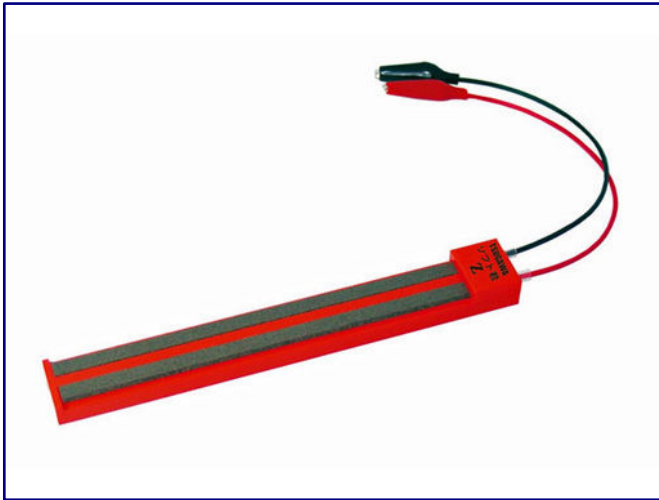
Dort fand er parallel auch und in kleinen Szenen statt. Eine Gruppe Lokführer demonstrierte auf einem Bahnsteig in Mesebach, Claus „Superman“ Weselsky stoppte im Harz einen ICE und eine Gruppe Lokführer blockierte ein Gleis und lässt alles stillstehen. Zudem wurde eine neue Version von „Major Claus“ eingesungen und von Peter Schilling autorisiert – das Video ist aus Lizenzgründen allerdings nicht mehr aufrufbar.

Radreinigungsanlage bei der Modellbahnunion:

Gleich zwei Radsatzreinigungsanlage für die Spurweite Z hat die Modellbahnunion aus Kamen in ihrem Programm vorgestellt. Deren Schwamm leitet elektrischen Strom und reinigt damit schonend die angetriebenen Räder der aufgesetzten Lokomotiven.

Mit den beiliegenden Kabeln der elektrischen Ausführung (Art.-Nr. MU-Z-A12508) wird das Werkzeug ans Gleis oder Transformator angeschlossen. Mit leichtem Druck wird die Lok auf dem Gerät festgehalten, während ihre drehenden Räder vom Schwamm gereinigt werden.

Geeignet ist es sowohl für analoge als auch digitale Modelle, auch Haftreifen stellen keinen Grund dar, vom Benutzen abzusehen. Die nutzbare Länge beträgt etwa 180 mm. Die nicht elektrische Ausführung



Zwei Radsatzreinigungswerkzeuge sind bei der Modellbahnunion nun erhältlich. Sie eignen sich für motorisierte Fahrzeuge (Art.-Nr. MU-Z-A12508; Bild links) und nichtangetriebene Modelle (MU-Z-A12509; Bild rechts). Fotos: Modellbahnunion

(MU-Z-A12509) ist identisch lang und besitzt einen Reinigungsfilz, über den Waggonmodelle geschoben werden können, deren Räder sich dann beim Drehen ebenfalls reinigen.

Das elektronische Ladengeschäft des Anbieters ist über <https://www.modellbahnunion.com> erreichbar.

Die neuesten Auslieferungen von AZL:

Bei American Z Line steht die Diesellok EMD F7 nun zur Auslieferung in den Farben der Milwaukee Road an. Erhältlich sind hier eine Zusammenstellung aus A- und B-Einheit (Art.-Nr. 63005-1) sowie eine einzelne A-Einheit (63005-2).



Deutlich greller und auffälliger wirken diese Lokomotiven in der blau-gelben Gestaltung der Alaska. Zu diesen Modellen, ebenfalls als A-B-Kombination (63011-1) und einzelne A-Einheit (63011-2) angeboten, gehören auch angesetzte Schneepflüge an den Fronten der A-Einheiten.



Die R-70-20-Kühlwagen fahren im September in der auffälligen Gestaltung – weiße Lackierung mit roten Schiebetüren – der SOO Line vor. Erhältlich sind hier ein Einzelwagen (914808-1) sowie eine Zweier- (914838-1) und Viererpackung (904808-1).



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

EMD F7 der Milwaukee Road (Bild oben) und der Alaska (Bild Mitte) sowie Kühlwagen der SOO Line (Bild unten) werden aktuell von American Z Line ausgeliefert. Fotos: AZL / Ztrack

Neues bei C-M-K:

Das Zoo-Sortiment bei Creativ-Modellbau Klingenhöfer erfährt weiteren Zuwachs. Neu ist der als kleiner Klammeraffe bezeichnete Baumbewohner mit langem Schwanz. Es handelt sich folglich nicht um einen Vertreter der Menschenaffen, Paviane oder Gibbons.



Die Braunbären-Familie (Bild links) wurde überarbeitet, der „Klammeraffe“ (Bild rechts) ist völlig neu im Sortiment. Fotos: Creativ-Modellbau Klingenhöfer

Den beliebten Braunbären im Sortiment gibt es jetzt in einer überarbeiteten Neuauflage, zusammen mit zwei Jungtieren. Bestellbar sind die Figuren unter <https://www.klingenhoefer.com>.

Gießkannen bei Schrax:

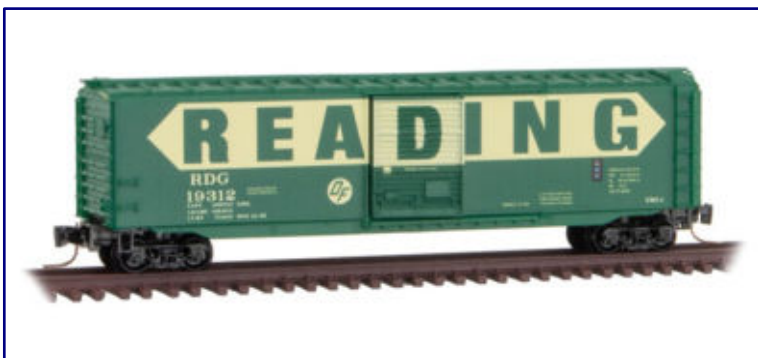
Gießkannen gehören zum Alltag, häufig nur nicht auf der Modellbahn. Schrax (<https://www.schrax.com>) möchte das nun ändern und hat zwei unterschiedliche Modelle konstruiert, um alle Epochen bedienen zu können. Dort gibt es die verzinkte Blechgießkanne früherer Tage, die mit grauem Formstoff gefertigt wird.

Für modernere Anlagen eignet sich die heute übliche Plastik-Gießkanne. Angeboten werden verschiedene Farben, die bunt gemischt zur Auslieferung kommen. Besondere Farbwünsche dürfen beim Bestellen natürlich geäußert werden. Vorlage der Modelle sind 10-Liter-Kannen, die häufig auf Friedhöfen bereitstehen.



Gießkannen in zwei Ausführungsvorführungen und mehreren Maßstäben gibt es neu bei Schrax – ganz links im Bild ein Spur-Z-Exemplar. Foto: Schrax

Zum Kunden gelangen die Teile mit einem kleinen Schutzbügel, damit die sehr filigranen Griffe und der Kannenhals den Transport unbeschadet übersteht. Es wird mit einem Skalpell oder scharfem Messer abgelöst, dann ist die Gießkanne auch schon einsatzbereit.



Gedechte Wagen in Halloween-Sondergestaltung (Bild oben), der New York Central (Bild Mitte) und Reading (Bild unten). Fotos: Micro-Trains

Bei Micro-Trains steht zur Auslieferung an:

Zeitnah in den Handel gelangen soll der diesjährige Micro-Mouse-Halloween-Wagon, ein gedeckter Wagen in freier Sondergestaltung (Art.-Nr. 507 00 700). Aus der Sweet-Liquid-Reihe steht nun Wagen Nummer 7 für die Imperial Sugar (530 00 550) an.

Je zwei gedeckte Güterwagen in gleicher Gestaltung folgen in Rot für die ATSF (505 00 431 / 432), in Mintgrün für die New York Central (505 00 441 / 442) und in einem kräftigen Grün für die Reading (505 00 461 / 462).

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

Herbstbeginn mit neuen Kalendern:

Der Herbst hält Einzug und so stellen die verschiedenen Verlage wieder ihre Kalender für das nächste Jahr vor. Angeboten werden bei den großen Verlagen Germond/VGB und EK-Verlag wieder verschiedenste Themenzusammenstellungen zu klassischen und modernen Vorbildthemen, Modellbahnen und einzelnen Gestaltern.

Herausgepickt für eine kurze Vorstellung haben wir uns wieder ein Exemplar aus dem EK-Verlag: den Kalender „Modellbahnen 2022“. Sämtliche Monatsmotive wirken zwar sommerlich, sind aber gut und abwechslungsreich zusammengestellt.

Das betrifft sowohl unterschiedliche Spurweite, städtische und landschaftliche Themen als auch unterschiedliche Länder. Ebenso sind alle drei Traktionsarten ausgewogen berücksichtigt worden.

Zetties werden nur ein Motiv vermissen, dass auch ihrer Lieblingsspurweite gewidmet ist. Doch selbst das wird ihre Begeisterung nicht bremsen oder sie von einem Kauf abhalten.



Neue Auto-Beilagen vorgestellt:

Der 1zu220-Shop hat neue Lkw-Modelle vorgestellt, die exklusiv bei Wespe Models für ihn gefertigt werden und nur als kostenlose Beigaben zu bestellten Insider-Club-Modellen abgegeben werden sollen. Bedacht wurde dieses Mal der Hersteller MAN mit dem Eckhauber 19.230 DFK (Art.-Nr. WM-HRT10-01) und dem späteren Frontlenker 26.280 DFK (WM-HRT11-01).



Der Frontlenker MAN 26.280 DFK (Bild links) und der Eckhauber 19.230 DFK (Bild rechts) wurden als neue Beigaben zu künftigen Insider-Modellen neu vorgestellt. Fotos: 1zu220-Shop

Beibehalten wird auch für diese beiden Modelle die blau-rote Farbgebung der Vorgängerauflagen. Dies soll es ermöglichen, auf Wunsch den früheren Fuhrpark einer ortsnahen Spedition im Umfeld von Westheim (Stadt Marsberg im Hochsauerlandkreis) glaubhaft wiederzugeben.

Neue Modelle und Sammlerpackungen bei Full Throttle:

WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) hat eine neue Sammlerpackung (Art.-Nr. FT-COL55-1) nach Vorlagen der MKT zusammengestellt. Sie besteht aus den Modellen FT-1046A und FT-2059, einem zylindrischen und einem offenen Schüttgutwagen. Eine weitere Zusammenstellung mit werkseigenen Wagen von Ford (FT-COL37-2) besteht aus den offenen Schüttgutwagen FT-2047 und FT-2048 unterschiedlicher Farben.

Neu sind die 100-Tonnen-Schüttgutwagen mit seitlichen Kastenstreben und drei Auslasstrichtern in Gestaltung für die Rio Grande (FTPZ-8025-1) sowie zylindrische Schüttgutwagen in weißer Lackierung und roten Anschriften der Southern Pacific (FT-1066-1).

WDW Full Throttle wird in Deutschland unter anderen bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) geführt.

Ausstellung im Giesinger Bahnhof in München:

Am 25. und 26. September 2021 war für die Modellbahnfreunde der Spur-Z-Stammtische Bayern und Wien ein jeweils besonderer Tag. Organisiert über die Z-Freunde International e.V. fand an diesem Wochenende, selbstverständlich unter Corona-Auflagen mit Hygienekonzept, erstmals seit rund anderthalb Jahren wieder eine öffentlich zugängliche Modellbahnausstellung statt.

Stattgefunden hat das Ereignis im Kulturzentrum Giesinger Bahnhof in München. In dessen Gepäckhalle gab es Modelle, Ein-

ZFI **KULTURZENTRUM GIESINGER BAHNHOF**

Modelleisenbahn-Ausstellung
In der Gepäckhalle des Kulturzentrums Giesinger Bahnhof
am 25. und 26. September 2021

Kein aber kein - Ausstellerverhalten im Maßstab 1:220 (Skala Z)
geöffnet am Samstag 25. September von 12:00 Uhr bis 20:00 Uhr
abends Anlagengrößenanlagen auch im Nachtmodus
geöffnet am Sonntag am 26. September von 10:00 bis 17:00 Uhr

EINTRITT FREI

Veranstaltungsort:
Gepäckhalle im Kulturzentrum Giesinger Bahnhof Giesinger Bahnhofplatz 1, 81529 München

Veranstalter:
Z-Freunde International e.V. www.zfreunde-international.de Axel Hempelmann, 80967 München, Tel. 089 215 53 62 49

Beachten Sie die aktuellen Corona - Hygienevorschriften!

zel-, Koffer- und Brettchenanlagen sowie Digitalvorführungen zu sehen. Einige Besucher ließen es sich nehmen und nahmen sogar Anreisen von rund 600 Kilometern in Kauf.

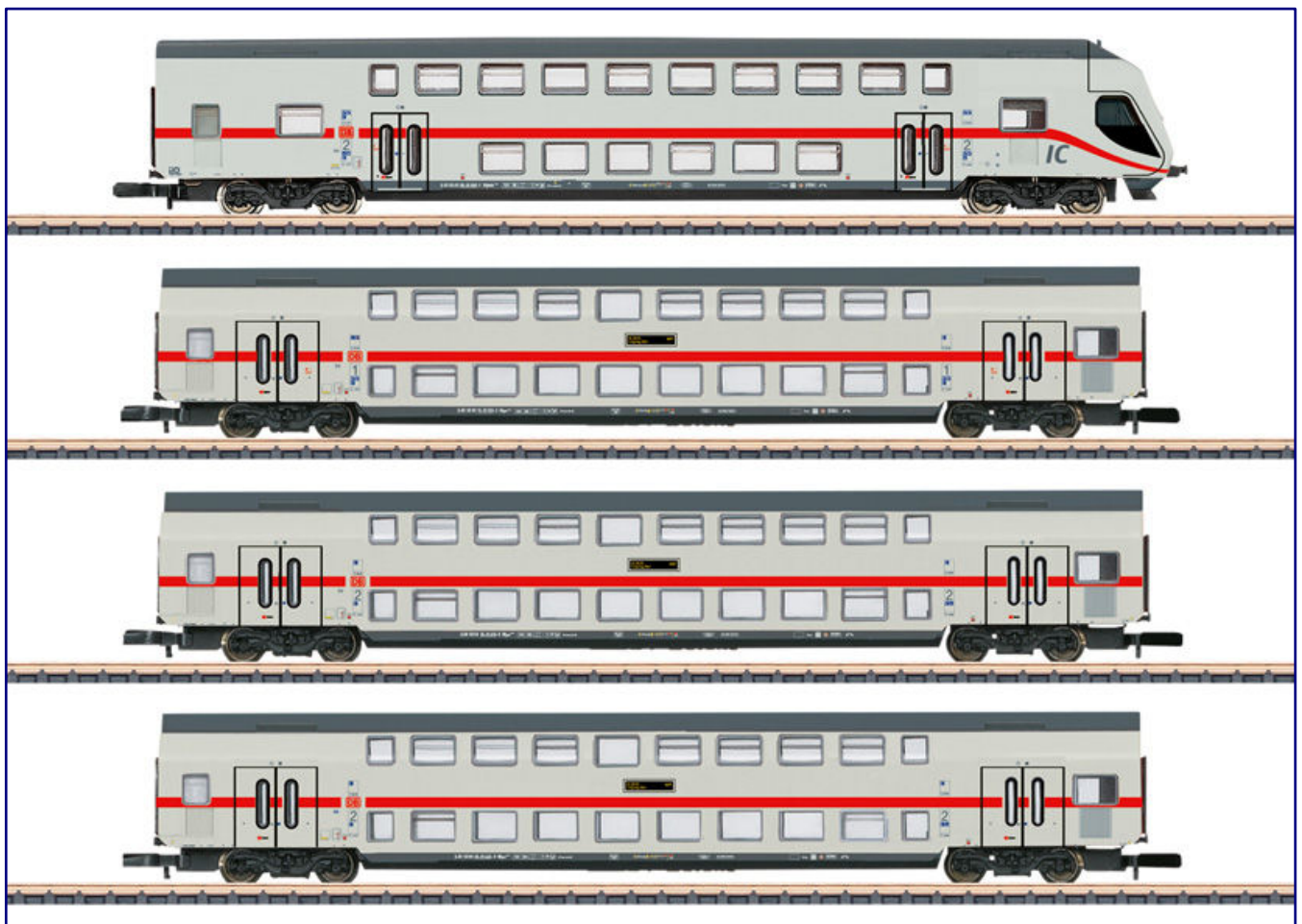
Reichlich Herbstneuheiten bei Märklin:

Gut bedacht wurden die Zetties anlässlich der Mitte September bei Märklin vorgestellten Herbstneuheiten. Darunter sind zu erwartende Modelle, aber auch echte Überraschungen. Absehbar war der Weihnachtswagen 2021 (Art.-Nr. 80631), der dieses Jahr einer Donnerbüchse in blauer Lackierung mit weihnachtlichen Motiven gewidmet ist.

Er wird in einem klarsichtigen „Lieferfahrzeug“ präsentiert, bei der eine Hälfte transparent durchsichtig blau mit silbernem Flitter ausgeführt ist. Mit dem beiliegenden Band lässt er sich leicht an den Weihnachtsbaum hängen.

Spannend blieb die Frage, wie Märklin das Jubiläum „50 Jahre Intercity in Deutschland“ würdigen würde. Hier wird für die MHI ein IC 2 der Deutschen Bahn aufgelegt, der aus bekannten Formen fällt und deshalb einige Kompromisse erfordert.

Angeboten werden eine Elektrolokomotive Baureihe 146⁵ (88485) und eine vierteilige Wagenpackung (87298) aus zwei Doppelstockwagen 2. Klasse der Bauart DBpza 682.2, einem der 1. Klasse DApza 687.2 und dem Steuerwagen 2. Klasse DBpbzfa 668.2. Ein fünfter Wagen zur Ergänzung auf eine vorbildgerecht lange Einheit scheint aber nicht geplant, wie wir den Eindruck haben.



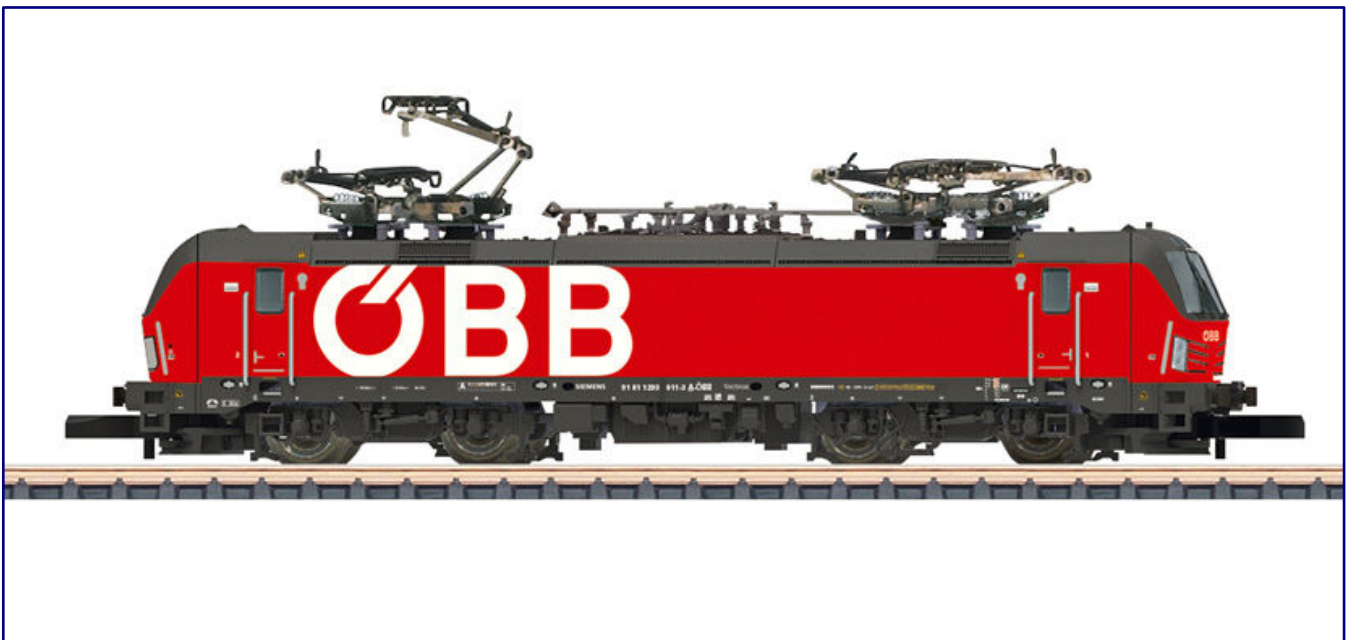
Leider umfasst die Wagenpackung für den IC 2 (Art.-Nr. 87298) nur vier statt der vorbildgerecht fünf Doppelstockwagen. Foto: Märklin



Die passende Lok für den Fernverkehr (88485) wird separat angeboten und vorbildgerecht als Baureihe 146⁵ beschriftet. Foto: Märklin

Am 1. Oktober 2021 vorgestellt werden soll das Vorbild zur Neuheit der Elektrolokomotive Baureihe 101 in Gestaltung für das DB-Museum Nürnberg (88678), die für eine zeitgleich beginnende Ausstellung werben soll, die sich mit dem Thema der Gestaltung an und von Schienenfahrzeugen beschäftigt.

Überraschend schiebt Märklin noch lange vor Auslieferung der ersten beiden angekündigten Modelle ein dritte Ausführung des Vectron nach: Nach Vorlage der ÖBB folgt nun auch die Baureihe 1293 mit vier Einholmstromabnehmern (88234).



Noch nicht ausgeliefert ist der Siemens Vectron, was Märklin nicht davon abhält, mit der ÖBB-Ausführung eine dritte Variante (88234) anzukündigen. Foto: Märklin

Der Kittel-Dampftriebwagen Bauart CidT soll nun in seiner wohl schönsten Lackierung für die DRG anrollen (88146). Die Lackierung in Weinrot-Hellelfenbein steht dem Fahrzeug wirklich gut zu Gesicht und wird noch durch einen Puffertellerwarnanstrich unterstrichen.



Die Baureihe 280 erhält als Epoche-IV-Ausführung (88804) elfenbeinfarbene Zierstreifen statt Wiedergaben der früheren Zierleisten in Weialuminiumausführung. Foto: Märklin

Die Dieseltraktion wird mit der Mehrzwecklokomotive Baureihe 280 für die Epoche IV (88804) bedacht. Sie trägt dann ein Dreilicht-Spitzensignal und getrennte, rote Schlussleuchten, aber keinen Auspuffschalldämpfer. Der Hauptunterschied zur Epoche-III-Ausführung für die Insider-Clubmitglieder sind die elfenbeinfarbenen Zierstreifen, die beim Vorbild nach Entfernen der weißaluminiumfarbenen Zierleisten aufgemalt wurden.

Bereits in der letzten Ausgabe angekündigt und vorgestellt war die Diesellokomotive Baureihe 218 (88807) des FIZ der Deutschen Bahn AG.

Letzte Meldung zu Panzer-Shop NL:

Der Panzer-Shop NL (<https://www.panzer-shopnl.de>) hat nach eigenem Bekunden Grund zum Feiern. Aktuell erfolgt der Umzug in ein neues Gebäude, das mehr Platz und ein besseres Arbeitsumfeld bietet. Gleichzeitig sind einige neue, ebenfalls hoch detaillierte Fahrzeuge ins Programm aufgenommen worden, weshalb sich ein Besuch auf den Herstellerseiten lohnt.

Und da eine Einweihungsfeier mit Kunden, allem voran aus dem internationalen Umfeld, unmöglich ist, richtet Kevin Boogard ein anderes Angebot an interessierte Kunden: Bis zum 3. Oktober 2021 gibt es 10 % Rabatt auf Bestellungen von Fahrzeugen, Figuren und Szenezubehör, der automatisch berechnet wird.

Einzugeben ist im Warenkorb nur der Code „Umzug“, um ihn zu aktivieren.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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