



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Die Baureihe V 188

Kleine Schritte am Diorama
Der Spur-Z-Markt in Japan

50
Jahre
Spurweite Z

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wieder einen Monat zurück im „normalen Leben“ musste ich schnell feststellen, dass ich das frisch Erlernte zum Erhalt und Festigen meiner Gesundheit früher anzuwenden habe, als ich es je erwartet hätte.

Diese Erfahrung schlägt eine Brücke vom letzten Vorwort und unserem Teil 1 einer kleinen Bastelreihe zu dieser Ausgabe. Modellbahn ist für mich eine wichtige Ressource: Sie fordert mich auf eine Weise, die mir sowohl Freude bereitet als auch zugleich Ausspannen vom anstrengenden Alltag bietet.

Sie ist schlicht das perfekte Hobby für mich. Gespürt habe ich das immer schon, schließlich begleitet sie mich unterbrechungsfrei und lückenlos seit meinem vierten Lebensjahr! Aussprechen mussten das aber erst Therapeuten, damit es mir auch so richtig bewusst wird.

Einsehen musste ich allerdings auch, dass der Alltag mit Beruf und Familie nicht immer so viel Freiräume lässt, wie ich es mir wünschen würde. Und so hielten sich die Fortschritte am Diorama in Grenzen. Auch für den begleitenden Beitrag auf **Trainini TV** blieb bislang noch keine Zeit.

Doch aufgeschoben ist nicht aufgehoben, da verspreche ich nicht zu viel! Und einen zweiten Teil bieten wir Ihnen heute auch – und der hat es auch in sich, wie ich glaube. Freuen Sie sich auf etwas Landschaftsgestaltung und Wasserglanz.

Eine überzeugende Oberfläche des vom leichten Wind bewegten Wassers zu schaffen, hat mir besonders viel Freude bereitet. Die Technik war mir seit Jahren bekannt, doch ich habe sie selbst nie angewandt. Das soll und darf den Lesern Mut machen, die zögern, sich selbst mal an etwas Neues zu wagen.

Aber die Themen dieser Ausgabe erschöpfen sich damit ja noch nicht. Märklin hat seine V 188 für die Mitglieder des Insider-Clubs ausgeliefert. Wir nutzen dies, um den schon beim Vorstellen der 3D-Druck-Lok von NoBa-Modelle geplanten Vorbildartikel zu veröffentlichen. Und das Märklin-Modell muss sich unseren kritischen Augen und den Messgeräten stellen.

Auch unsere Jubiläumsreihe – Jahresschwerpunktthema 2022 – geht heute weiter. Nachdem wir im September den Blick nach Nordamerika gerichtet haben, schauen wir heute weit gen Osten und nehmen mit Japan einen weiteren Markt unter die Lupe, der wie geschaffen für die Spurweite Z scheint.

Viele Hersteller haben sich dort schon versucht und oft haben sie ihren Ursprung bei den persönlichen Leidenschaften eines Unternehmers, der nicht nur sich selbst eine Freude machen wollte. Nicht alle sind sie bis heute aktiv, Vergleichbares gilt schließlich auch bei uns. Ohne Zweifel hervorgehoben hat sich aus der Masse die Marke Rokuhan, deren Geschichte wir folglich etwas mehr Raum gegeben haben.

Das 50-jährige Autorenjubiläum einer besonderen Person möchten wir heute ebenso würdigen. Denn innovativ sein, Maßstäbe setzen, zu einer „Marke“ werden und unentwegt auf Höhe der Zeit zu bleiben, das schaffen nur wenige: herzlichen Glückwunsch, lieber Bruno! Und Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

| | |
|------------------------------|---|
| Das neue Zugkraftwunder..... | 4 |
|------------------------------|---|

Vorbild

| | |
|--------------------------------|----|
| Sonderlinge im DB-Dienst | 14 |
|--------------------------------|----|

Gestaltung

| | |
|--------------------------------|----|
| Gut Ding will Weile haben..... | 22 |
|--------------------------------|----|

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

| | |
|-------------------------------------|----|
| Erweitertes Fahrzeuglexikon | 34 |
| Nachfolger des Quadratschädels..... | 36 |

Aktuelles

| | |
|-------------------------------------|----|
| Irgendwie perfekt für Japan..... | 39 |
| Auf den Spuren des Kaisers..... | 53 |
| Zetties und Trainini im Dialog..... | 59 |

| | |
|-----------------|----|
| Impressum | 68 |
|-----------------|----|

Wir danken Peter Pfister und der Eisenbahnstiftung für ihre Unterstützung mit historischen Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 3. November 2022

Titelbild:

Auch unter Fahrdraht kommt V 188 001 a/b zum Einsatz. Als zuverlässige Spezialistin für schwere Güterzüge ist sie während ihrer Dienstzeit beim Bw Gemünden in vielen Diensten einfach unverzichtbar.

V 188 001 von Märklin

Das neue Zugkraftwunder

Märklins V 188 ist nicht die erste am Markt. Bereits vorgestellt hatten wir das auf Rokuhan-Chassis laufende 3D-Druck-Pendant von NoBa-Modelle. Wir wollen wissen, ob das deutlich detailreichere und kompromissfreie Modell eine gute Wahl ist, denn die Alternative punktet mit einem gnadenlos günstigen Preis. Die Neuheit aus Göppingen muss sich deshalb unserem Test stellen.

Eine V 188 werden wohl nur wenige Zetties in ihre Überlegungen einbezogen haben, wie das Insider-Clubmodell 2021 aussehen könnte. Eine Splittergattung mit nur zwei Exemplaren erschien vielen Modellbahnern als zu exotisch.

Doch die früheren Modelle für die Spur H0 und die jüngsten Auflagen in der Nenngröße 1 zeigen deutlich, dass genau dies das Besondere an Vorbildern sein kann, das Kaufanreize schafft. In der Tat bestätigen viele Händler, dass sich die Doppeldiesellok sehr gut verkauft habe. Falsch kann die Entscheidung des Produktmanagements bei Märklin also wohl nicht gewesen sein.



Der erste Eindruck der neuen V 188 001 a/b (Art.-Nr. 88150) überzeugt. Einzig der Abstand der beiden Lokhälften ist mit der werksseitig montierten Deichsel recht groß, doch der Packung liegen zwei Tauschteile bei, von denen eines deutlich kürzer kuppelt.

Und die V 188 ist auch ein besonderer Meilenstein der deutschen Diesellokgeschichte, auch wenn sie zu ihren Betriebszeiten ein technischer Einzelgänger blieb, weil die Bundesbahn im Gegensatz zu vielen anderen Ländern auf den dieselhydraulischen Antrieb setzte.

In der im Modell umgesetzten Ahnenreihe aus Reichsbahnzeiten fehlt nach V 32 / V 120, V 36 und V 188 im Märklin-Portfolio jetzt nur noch die erste erfolgreiche Lok mit hydraulischer Kraftübertragung, die im Deutschen Museum München erhaltene V 140. Deshalb ist die heute zu besprechende Lok auch im Modell durchaus etwas Besonderes und verdient einen ausführlichen Test.

Die Schlussfolgerung ergibt sich allerdings auch noch aus einem anderen Kontext: Einige Leser bezeichneten die V „188 bereits als „beste Diesellok aus dem Hause Märklin“, andere gingen gar so weit, den Superlativ unabhängig von der nachgebildeten Traktionsart zu vergeben.

Zuvor galt rund zwei Jahrzehnte lang die V 100²⁰ (Baureihe 212) als Maß aller Dinge, was gute Fahreigenschaften betrifft. So oder so, möchten Sie und wir natürlich wissen, ob die Neuheit das vorausseilende Lob tatsächlich verdient.

Und so haben wir auch dieses Modell der V 188 001 a/b (Art.-Nr. 88150) wieder auf Herz und Nieren geprüft. Zum Einsatz kamen wie jedes Mal ein Märklin-Transformator 67011, ein digitales Messgerät und der Geschwindigkeitsmesser MTS-100 von Halling Modelle. Die Zugkraftmessungen haben wir mit an Fäden eingehängten Feingewichten vorgenommen, die von der Lok über eine Seilrolle gezogen werden.

Der erste Eindruck zählt

Nachdem wir das Modell der Doppeldiesellok aus der Schachtel genommen und von allen Seiten betrachtet haben, stellt sich in der Tat ein guter Eindruck ein. Forme und Proportionen stimmen und auch sonst sticht nichts in Auge, das Zweifel begründen könnte.

Als Vorlage für das Insider-Clubmodell 2021 ausgewählt wurde mit V 188 001 a/b das Vorbild mit dem tiefschwarz nach RAL 9005 lackierten Rahmen und einem Wagenkasten in RAL 3004 Purpurrot, also dem letzten Erscheinungsbild dieser Baureihe bei der DB. Der Lackauftrag ist gewohnt sauber und zeigt eine angenehm seidenmatte Oberfläche.

Die lupenrein und vollständig aufgetragenen Anschriften zeigen schöne Fabrikschildwiedergaben von Krupp (mechanischer Teil) und Siemens (elektrischer Teil). Sie wiesen die Lok als dem Bw Gemünden in der BD Nürnberg zugehörig aus, was deren letzte Betriebsstätte ab Ende 1958 kennzeichnet.



Das Modell ist vollständig und lupenrein bedruckt. Auf dieser Aufnahme zu erkennen ist auch, dass die beiden inneren Achsen geringfügig höher gelagert sind als die äußeren, um dort den Anpressdruck zu Gunsten der Traktion zu erhöhen.

Die am Rahmen im sogenannten Revisionsraster festgehaltenen Untersuchungsdaten weisen den 11.12.58 und das AW Nürnberg aus: Auch das passt exakt zu den recherchierbaren Daten für diese Diesellok. Damit ist der Betriebszustand, den Märklin zur Vorlage nahm, auf etwa 1959 bis in die frühen Sechziger zu datieren.



Auf dem schwarzen Rahmen befindet sich das Revisionsraster (links neben der Führerstandsauftiegsstange), das den 11.12.58 als letztes Untersuchungsdatum im AW Nürnberg (Nür) ausweist. Ebenfalls zu erkennen ist hinter den Fenstern die als Umrisszeichnung gedruckte Maschinenraumnachbildung.



Er entspricht den Jahren, als beide Vorbildmaschinen zuverlässig liefen und mit hohen Laufleistungen im gewöhnlichen Güterzugdienst statt Schiebedienst eingesetzt wurden.

Problemlos lassen sich für interessierte Käufer daher auch Bildbelege finden, die viele Anregungen für abwechslungsreiche Güterzugzusammenstellungen liefern.

Blicken wir auf die Details des Modells, bietet eine Diesellok natürlich eher wenig an spektakulären Merkmalen.

Bild links:

Links nahe der Dachkante ist die waagrecht montierte Druckluftpfeife zu sehen, die als Ansteckteil verbaut wurde. An der Pufferbohle sind Zughaken und Bremsschläuche per Relief angedeutet worden.

Der schwarze Punkt im umlaufenden Zierstreifen an der Front ist übrigens kein Druckfehler, sondern die Wiedergabe des Zugschlussstafelhalters.

Bei der V 188 sind dies die feinen Nietendreihen, die charakteristisch für diese Baureihe sind und gut wiedergegeben sind. Märklin hat den Spagat zwischen Maßstäblichkeit, die nahe bei „nicht sichtbar“ läge, und wahrnehmbar, ohne aufdringlich zu wirken, gut bewältigt.

Auch im Bereich des Fahrwerks (Sandkästen, Blattfederpakete und Achslagerungen) und des Daches (Lüfter, Auspuff und „Pilze“ des Webasto-Geräts) gibt es diesbezüglich nichts zu beanstanden. Ein neuer und willkommener Standard sind die separat angesetzten und sogar schwarz hervorgehobenen Aufstiegsstangen an den Führerständen.



Der große Abstand der beiden Lokhälften mit der werkseitig eingesteckten Kuppelstange ist aus dieser Perspektive am besten zu sehen, ebenso die vorbildgerechte Montageweise der Druckluftpeifen. Den in der Produktbeschreibung hervorgehobenen Pilz des Webasto-Geräts als Merkmal des von Märklin gewählten Betriebszustands der Lok haben wir per Pfeil markiert.

Abbruchgefährdet erscheinen uns die Druckluftpeifen auf der jeweils rechten Seite der vorderen Dachkante. Wie beim Vorbild ragen sie nicht in die Höhe, sondern folgen den waagrecht gelagerten Vorbildern, die an Haltern montiert waren.

Hier ist Vorsicht geboten, das Greifen des Modells sollte ruhig und mit prüfendem Blick erfolgen.

Spannend gerät die Suche nach einer Führerstandsnachbildung: In der Produktbeschreibung ist davon zwar keine Rede, aber die der Schachtel beiliegende Explosionszeichnung bildet einen solchen Einsatz als plastisches Einsatzteil deutlich ab.

Mit den Augen ist durch die recht kleinen Fenster im Führerstand nichts auszumachen, aber die Makroaufnahme macht ein Bedienpult mit Schaltern sichtbar!

Seitens Märklin angekündigt war auch eine Maschinenraumnachbildung. Wie bei den Modellen der V 200 handelt es sich dabei um eine gedruckte Auflage auf dem Fahr-



Und es gibt sie doch! Die plastische Führerstandsnachbildung ist nur über diese Makroaufnahme sichtbar zu machen.

Daten und Maße zur Doppel-Lokomotive D 311 (spätere Baureihe V 188):

| | Vorbild | 1:220 | Modell |
|--------------------------|---------------------------|----------|---------------------------|
| Länge über Puffer (LüP) | 22.510 mm | 102,3 mm | 104,3 mm* / 105,7 mm** |
| Breite Lokkasten | 2.910 mm | 13,2 mm | 14,6 mm |
| Höhe über SO | 4.445 mm*** | 20,2 mm | 20,4 mm**** |
| Kastenlänge | 10.130 mm | 46,0 mm | 47,1 mm |
| Abstand Lokhälften | 350 mm | 1,6 mm | 1,5 mm* / 4,2 mm** |
| Gesamtachsstand | 16.350 mm | 74,3 mm | 73,8 mm* / 76,5 mm** |
| Achsstand Lokhälfte | 6.000 mm | 27,3 mm | 27,1 mm |
| Raddurchmesser | 1.250 mm | 5,7 mm | 5,7 mm |
| Dienstgewicht | 147 t | --- | 71,7 g |
| Achsfolge | Do + Do de | | |
| V _{max} | 75 km/h | | |
| Leistung (remotorisiert) | 2 x 810 kW / 2 x 1.100 PS | | |
| Baujahre | 1941/42 | | |
| Stückzahl | 4 Exemplare (bestellt: 6) | | |

* Maß mit kurzer Kuppelstange

** Maß mit mittlerer Kuppelstange (ab Werk)

*** Maß mit Dachkasten (Zustand vor Remotorisierung)

**** Maß ohne Dachkasten (Zustand nach Remotorisierung)

werksblock. Sichtbar sind Teile der Maschinenanlage jeweils hinter zwei der drei Maschinenraumfenster pro Lokhälfte und -seite.

Der optische Eindruck reicht auch hier nicht an den eines hinterlegten Fotos heran, wirkt aber besser als ein Fenster mit Blick auf Platine, Kabel oder ähnliches.

Wichtig ist diese Anmerkung auch vor dem Hintergrund, dass hier auch eine Maschinenraumbelichtung installiert wurde, die Papierkleber also mit geringer Intensität angestrahlt werden.

Realisiert wurde dies mit warmweißen LED, die auch die fahrtrichtungsabhängige Stirnbeleuchtung übernehmen (Dreilicht-Spitzensignal mittels je zwei SMD-LED).

Am Schluss der Lok leuchten zwei rote Schlusslichter, die mit je einer SMD-

Leuchtdioden realisiert worden sind. Eine schwache Maschinenraumbelichtung wurde je Lokhälfte mit einer weißen SMD-LED ermöglicht, die an der Unterseite der Platine sitzt und ihn indirekt ausleuchtet.

Beide Lokhälften sind durch eine elektrische Verbindung fest gekuppelt. Die Kraftübertragung übernehmen erstmals austauschbare Kuppelstangen. Drei Längen hat Märklin dem Kunden mitgegeben (5,4 / 4,8 / 2,3 mm zwischen den Zapfenpunkten). Mit der mittleren (Werksmontagezustand) passt das Modell in seine Schachtel, die längere ist für den Industriekreisradius (145 mm) vorgesehen und die kürzeste der drei soll den vorbildgerechten Abstand herstellen.



Auch die Dachpartie, auf die der Blick ja meist zuerst fällt, ist samt Auspuff, Lüfter und Nietenreihen von Märklin gut nachgebildet worden.

Tatsächlich kuppeln die beiden Hälften damit noch um 0,1 mm enger, als erforderlich. Probefahrten ergaben, dass die kurze Deichsel längst nicht nur für die Vitrinenpräsentation geeignet ist, sondern auch großzügige Radien und Gegenbögen an Weichen zu bewerkstelligen vermag.

Wer möglichst vorbildnah unterwegs sein möchte, wird also individuell mit diesen Teilen proben und sie einsetzen, wenn die eigene Anlage dies auch zulässt. Bleiben noch die Ergebnisse der Messungen zu den wichtigsten Vorbildmaßen. Die von der gewählten Deichsel beeinflussten Daten haben wir jeweils mit kurzer und mittlerer Ausführung erhoben.



Ein direkter Vergleich von zwei Exemplaren zeigt die unterschiedlichen Kuppelstände bei Verwenden der werkseitig montierten (unten) und der kurzen Deichsel für die Vitrine und große Radien (oben).

Die Ergebnisse zeigen geringe, aber durchaus im Bereich des Sichtbaren liegende Überschreitungen der umgerechneten Vorbildmaße. Das gilt auch für die Höhe über Schienenoberkante, zu der nur uns nur das Maß für die Ausführung mit Dachaufsatz vorlag. Das Modell hat diesen wegen eines abweichenden Bauzustands nicht, weshalb ein geringerer Wert zu erwarten war.

Trotzdem wirkt die Lok in jeder Hinsicht stimmig und korrekt proportioniert. Die gemessenen Überschreitungen fallen dem Betrachter auch bei vorliegender Vorbildkenntnis nicht auf. Das liegt daran, dass hier konsequent proportional gearbeitet wurde und die Abweichungen auch in einem tolerierbaren Rahmen bleiben. Der Grund für sie kann nur im Bereich der Materialwahl liegen, dazu mehr in der technischen Bewertung.

Zugkraft und Fahreigenschaften

Neu und ungewohnt ist der Weg, wie Märklin das Gehäuse bei der V 188 fixiert hat: An den hinteren Stirnwänden ist jeweils eine Schraube zu finden, die im Betrieb kaum auszumachen ist, je enger die Lohhälften gekuppelt werden – zwischen den Hälften sind sie gut versteckt.

Die Schraube ist jeweils zu lösen, anschließend sind die Puffer (Messing) der Lok abziehen. Erst danach kann das Gehäuse nach oben abgezogen werden. Das klassische Aufspreizen funktioniert hier nicht, weil die V 188 ein schweres Metallgehäuse erhalten hat. Auf eine sichtbare Dachschraube hat Märklin glücklicherweise verzichtet.

Das Gussgehäuse verleiht dem Modell auch ein ansehnliches Gewicht und kommt erwartungsgemäß der Zugkraft zu Gute. Unterstützend wirkt zudem, dass in jeder Lohälfte ein eigener Glockenankermotor arbeitet. Die Stromabnahme erfolgt an den Radinnenseiten von allen 16 Rädern, was der Neuheit die erforderliche Betriebssicherheit verleiht.



An der Unterseite des Fahrwerks finden wir jeweils vier Schrauben, die nicht in das Gehäuse greifen. Die Zwischenzahnräder sind abgedeckt und nur an den Achsen zeigen sich Schmieröffnungen.

Nach unserer Einschätzung hat Märklin nicht zufällig Metall für das Gehäuse gewählt, wie wir es sonst eher nur von den Dampflokomotiven kennen: Das anteilige Gewicht jeder Hälfte von knapp 36 Gramm liegt nur sehr knapp über dem Niveau der Baureihe 218. Wäre auch hier der Kunststoffspritzguss gewählt worden, wäre diese Konstruktion bei gleicher Achsanzahl je Hälfte leichter ausgefallen.

Die V 188 wäre dann wohl, wie auch das herangezogene Vergleichsmodell, kein Zugkraftwunder geworden. Bei einer reinen Güterzuglok wären Begeisterungstürme dann sicher ausgefallen. Die richtige Entscheidung führte also zu ausreichendem Gewicht bei faktischer Doppeltraktion und erreicht einen Rekordwert unter allen bisherigen Messungen.

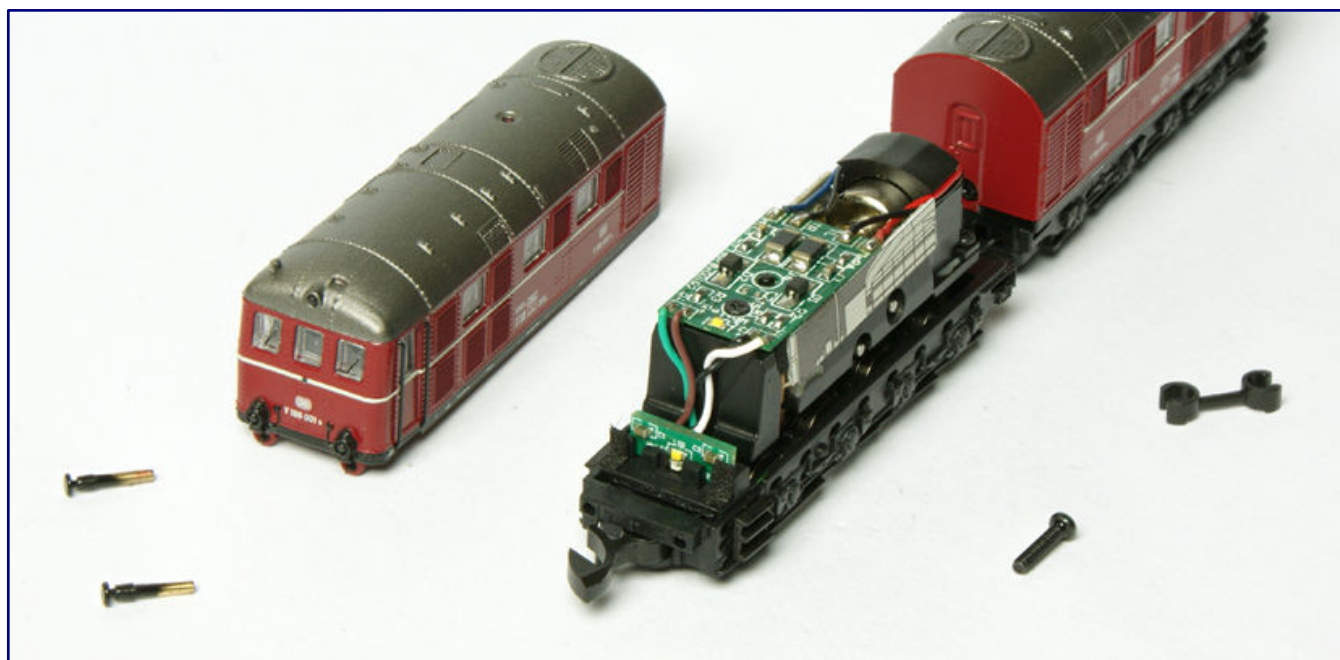
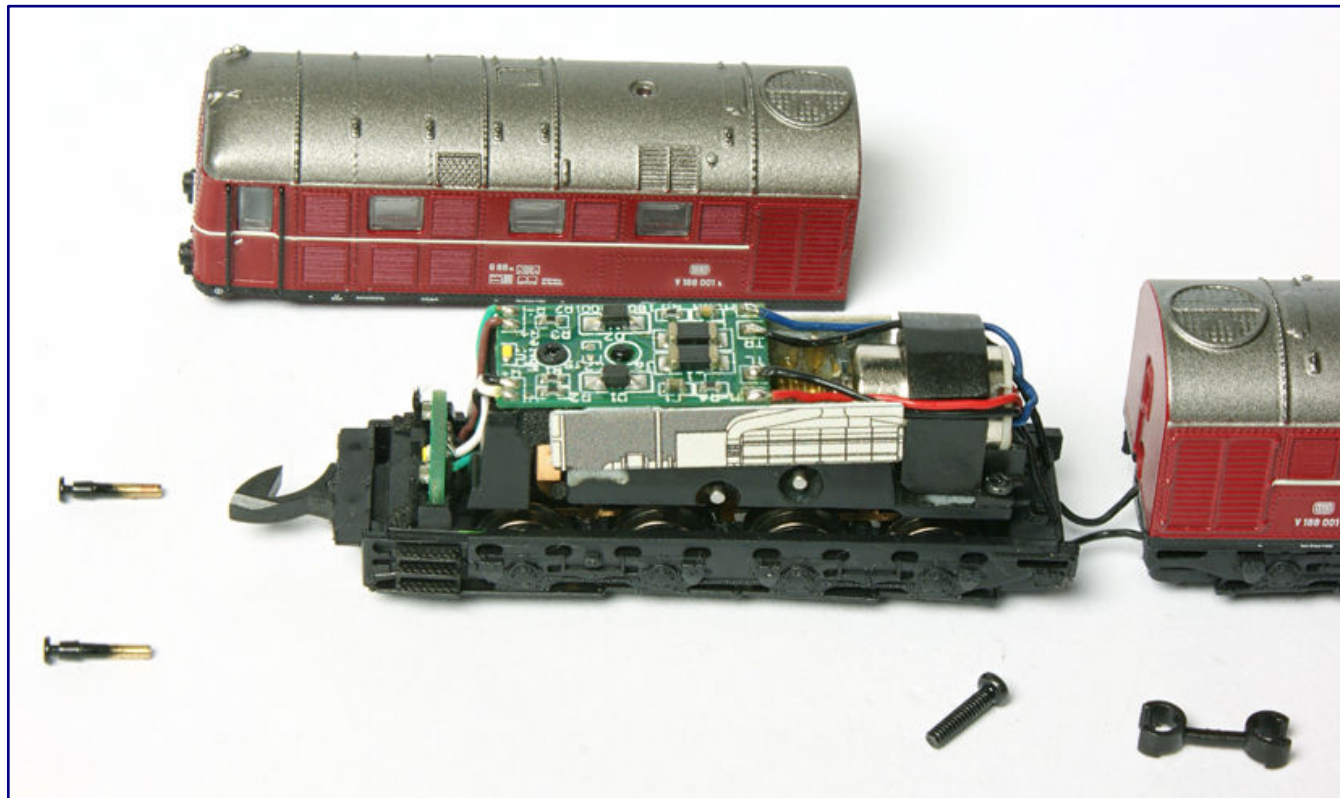
12 Gramm in der Ebene und beeindruckende 10 Gramm in der 3%-Steigung vermag die V 188 001 a/b über die Seilrolle zu ziehen! Leicht durchdrehende Räder und eine Stromaufnahme zwischen 63 und 65 mA zeugen dabei von ihrer Anstrengung. Im gewöhnlichen Anlagenbetrieb haben wir die Zugkraftgrenzen mit angehängten Wagen auf dem Testoval nicht ausreizen können.



Die Gehäuseschraube sitzt an der inneren Stirnseite in der Zwischentür und ist im Betrieb kaum zu sehen. So können wir die beiden Lokhälften erst nach dem Abziehen der Kupplungsdeichsel ausreichend weit abwinkeln, um dies sichtbar zu machen.

Auch die übrigen Fahrwerte begeistern uns in der Gesamtsicht. Bei 0,3 V am Gleis setzt sich die Lok ganz langsam in Bewegung. Umgerechnet 0,5 km/h Vorbildgeschwindigkeit konnten wir ermitteln. Drehen wir den Transformator weiter auf und er legt 2,1 V an die Schienen, kommt das Modell mit 16,2 km/h immer noch langsam fahrend auch sicher über Weichen.

Einzig die Höchstgeschwindigkeit von 188,7 km/h (Vorbild: 75 km/h) liegt „Lichtjahre“ von der Vorlage entfernt und würde für manchen Intercity ausreichen, sofern denn das Original eine Zugheizanlage besessen hätte.



Die stirnseitige Gehäuseschraube ist zu lösen, anschließend sind die Puffer abzuziehen (Bild oben), um den Aufbau vom Fahrwerk abnehmen zu können. Zum Vorschein kommen dann Glockenankermotor, Maschinenraumdrucke und Platinen für die Beleuchtung (Bild oben und unten). Unter den Loklaternen kommen angegossene Ösen zum Vorschein (Bild unten), die von den Puffern fixiert werden.

Dieser Wert liegt weit unter den „Rennsemmeln“ der ersten Mini-Club-Dekaden, aber doch auffallend über den Werten der noch sehr jungen V 80, die so nah am Vorbild blieb wie bislang kein anderes Modell. Zugestehen müssen wir Märklin allerdings auch, dass der Transformator unserer Testeinrichtung bei Glockenankermotoren, die ihn kaum belasten, ganze 13,4 V ans Gleis zu bringen vermag. Die Nennspannung beträgt ja schließlich nur 10 V, laut Schachtel verträgt das Modell 12 V.

Wer mag, kann die Werte zur Stromaufnahme mit jenen der letzten Fünfpolmotor-Generation vergleichen. Auf Trafostellung 100 verlangt die V 188 mit 36,5 mA und bei 150 mit 53 mA etwa das Doppelte der Glockenankermodelle, die nur mit einem Antrieb unterwegs sind – die Zahlen stellen also keine Ausreißer dar. So sparsam waren die alten Antriebe bei weitem nicht.

Zusammenfassung

Die neue v 188 weiß zu begeistern und schreibt die deutsche Diesellokgeschichte im Maßstab 1:220 gelungen fort. Sie ist bis heute bekannt, markant im Erscheinungsbild und insofern beliebt. Dass sie sich nur für Güterzüge eignet, ist kein Manko, denn Märklin hat aus ihr ein Zugkraftwunder machen können, das jeder sicher gern auch auf Ausstellungen und Messen vorführt und so den technischen Stand unserer Spurweite demonstriert.



Endlose Weiten mag die V 188 001 a/b zu füllen, denn wie das Vorbild so ist auch ihr Modell extrem zugkräftig und schleppt endlos lange Güterzüge in verschiedensten Zusammenstellungen durch die Anlagenlandschaften.

Wer nicht Mitglied im Insider-Club ist, wird leider noch etwas auf eine grüne Version oder die Schwesterlok V 188 002 a/b bzw. 288 002-9 warten müssen. Versprechen können wir aber, dass sich dies lohnt, denn nennenswerte Kritikpunkte liefert diese Neuheit nicht.

Und wer vielleicht denken mag, dass der reine Güterzugbetrieb eine zu große Einschränkung sein könnte, der sei daran erinnert, dass es bei der angebotenen Vielfalt aus Groß- und Kleinserie keine Denkverbote gibt: Erlaubt ist, was gefällt. Und diese Lok zieht wirklich alles weg!

Märklins Konstruktionserfolg honorieren wir deshalb für eine Nominierung in der Kategorie Lokomotiven für die Neuerscheinungen des Jahres 2022. Die Konkurrenz ist hier allerdings hart, auch aus eigenem Hause.

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



INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG

Internationale Ausstellung für Modellbahn und -zubehör

4. – 6. NOVEMBER 2022
MESSE FRIEDRICHSHAFEN

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



Willkommen zu Europas größtem Modellbahn-Event! • Das Highlight der Modellbahn-Branche • Namhafte Hersteller • spezialisierte Kleinserienhersteller • ausgewählte Fachhändler • inspirierende Modellbahn-Anlagen in allen Spurweiten • erstklassige Neuheiten • zahlreiches, raffiniertes Zubehör • TOP-Marken • Know-how im Modellbahn-Forum • u.v.m.

WWW.IMA-FRIEDRICHSHAFEN.DE



ZEITGLEICH MIT
DEN KULT-EVENTS:



Die Geschichte der V 188

Sonderlinge im DB-Dienst

Anders als die universell konzipierten Wehrmachtlokomotiven der späteren Baureihen V 20 und V 36 war der als D 311 bezeichnete Typ eine Geschützlok und Bestandteil eines Waffensystems (Eisenbahngeschütze „Dora“ und „Eiserner Gustav“). Erst nach dem Krieg mochte sich diese dieselelektrische Doppellok hervortun und sinnvolle Dienste für die junge Bundesbahn leisten. Doch bis dahin war es weiter Weg, der heute erzählt werden soll.

Die spätere Baureihe V 188 war ein Sonderling unter den Schienenfahrzeugen: Sie blieb bis heute die einzige deutsche Doppellok und ebenso gab es keine andere Konstruktion, die auf acht Achsen angetrieben war. Für eine Splittergattung mit gerade mal zwei Exemplaren im Bestand der Bundesbahn war sie erstaunlich lange im Dienst, zumal sie lange als höchst unzuverlässig galt.

Ihre Entwicklungs- und Betriebsgeschichte möchten wir deshalb in diesem Kontext etwas näher beleuchten. Damit würdigen wir sie auch als einen der Meilensteine in der langen Entwicklung der Diesellok bis zum Erlangen der Betriebstauglichkeit.



V 188 001 a/b auf dem Höhepunkt ihrer Karriere: Modernisiert, zuverlässig im Dienst und in hervorragendem Pflegezustand wartet die Doppel-Diesellok im Betriebswerk auf neue Aufgaben. Foto: Peter Pfister

Den Auftrag zum Entwickeln der schweren Doppel-Diesellok erhielt die Firma Krupp in Essen 1937 vom Oberkommando des Heeres. Sie gehörte nicht zu deren Typenprogramm von 1935/36, aus denen die späteren Baureihen V 20 und V 36 hervorgingen.

Aufgabe war es, eine besonders leistungsstarke Diesellok zu entwickeln, die das ebenfalls bei Krupp zeitgleich zu entwickelnde Eisenbahngeschütz „Dora“ zu den Einsatzorten befördern und dort die geschützeigene Kraftzentrale und seine Hilfseinrichtungen versorgen konnte. Aus diesem Grund war die elektrische Leistungsübertragung vorgegeben.

Die Artilleriewaffe ließ sich wegen ihres Gewichts von 1.350 Tonnen nur zerlegt transportieren. Drei Geschütze, die jeweils zwei Lokomotiven für Transport und Betrieb erforderten, waren bestellt. Daraus ergab sich die Gesamtzahl von sechs Exemplaren der als D 311 bezeichneten Konstruktion.



Am 20. Oktober 1941 steht die Wehrmachtlokomotive D 311 a/b abnahmebereit beim Hersteller Krupp in Essen. Die Verdunkelungsaufsätze auf den unteren Loklaternen zeugen vom Zweiten Weltkrieg. Nur wenige Aufnahmen aus der Zeit vor 1945 belegen, wie die Maschinen der Wehrmacht bei ihrer Übergabe beschriftet waren. Foto: Werkfoto Krupp, Eisenbahnstiftung

Jede Einheit bestand aus zwei kurzgekuppelten und im wesentlichen baugleichen Lokhälften, bezeichnet als A und B. Beide Teile besaßen einen Endführerstand, von dem die Einheit bedient werden konnte – der Einsatz einer Hälfte allein war nicht vorgesehen (Achsfolge Do + Do). Zusammengehörende Lokomotivhälften wurden nie getrennt.

Konstruktiv bestand die D 311 aus einem Hauptrahmen, bestehend aus Stahlprofilen und Blechen, sowie dem Aufbau, auf dessen Profilrahmengestell die Blechwände befestigt wurden. Zwischen Generatorraum und Führerhaus war eine Wand eingezogen. Das hintere Ende jeder Lokhälfte besaß eine Tür (ohne Fenster), durch die über eine offene Blechtür die andere Lokhälfte erreichbar war.

Die unabhängig voneinander arbeitenden Antriebsanlagen bestanden ursprünglich aus je einem langsam laufenden Dieselmotor W6V 30/38 (700 U/min) von MAN mit Büchli-Aufladung, einem Erreger- und einem Gleichstromhauptgenerator. Dieser wurde über eine drehelastische Kupplung, eine Gelenkwelle und ein Untersetzungsgetriebe gedreht.

Die acht Fahrmotoren konnten in Serie oder parallelgeschaltet werden. Die Serienschaltung sorgte für das Erreichen hoher Zugkräfte bei geringer Geschwindigkeit (max. 20 km/h), erforderlich beim Einrichten des Geschützes. Als Höchstgeschwindigkeit der D 311 waren 60 km/h zugelassen. Die aufgeführte, elektrische Ausrüstung stammte von den Siemens-Schuckert-Werken (SSW).

Vier der bestellten Maschinen wurden nach heutigem Wissen tatsächlich ausgeliefert, die D 311.05 und D 311.06 sollen 1943 bei Luftangriffen auf Krupp zerstört worden sein. Die Exemplare D 311.01 und D311.02 wurden am 22. Oktober 1941 an die Wehrmacht geliefert. D 311.03 und 04 folgten am 25. August 1942.



Schwere Güterzüge sollten ihr Tätigkeitsgebiet werden: Der Lokführer von V 188 001 a/b erhält den Bremszettel, bevor die Fahrt losgeht (Bild oben). V 188 002 a/b ist am 14. September 1959 auf der Nord-Südstrecke zwischen Mottgers und Gemünden bei Mittelsinn unterwegs (Bild unten). Fotos: Peter Pfister (Bild oben) / Carl Bellingrodt, Eisenbahnstiftung (Bild unten).

Obwohl die Wehrmacht Eigentümer war, stand auf den Lokomotiven „Deutsche Reichsbahn“ angeschrieben. In den Zeilen darunter waren die Vermerke „Essen“, „Fried. Krupp A.G.“, die Loknummer und Essen als Heimatbahnhof zu lesen. Lackiert waren die Maschinen schwarzgrau nach RAL 7021, wie es auch die Kriegslokomotiven der Reichsbahn erhielten.

In den geplanten Einsatzzweck fanden wohl nur die ersten beiden Einheiten. Nach dem Einschießen auf dem Truppenübungsplatz Rügenwalde (Pommern) kamen sie auf die Halbinsel Krim, um die Festung Sewastopol zu beschießen. Durch Bildbelege gesichert ist dies für eine Doppellok, die einen zusätzlichen, recht seltsam wirkenden Wintertarnanstrich aufgebracht bekommen hatte, aus dem an der Front der Lokname „Walli“ zu lesen war.

Nach erfolgreichem Beschuss von Sewastopol war geplant, das Geschütz nach Leningrad zu verlegen, um dort beim Belagern eingesetzt zu werden. Das Vorrücken der Roten Armee vereitelte dies, das Geschütz wurde rasch wieder abgebaut und fortgeschafft.

Zivilkarriere nach dem Krieg

Von den vier gebauten Exemplaren überstanden drei (D 311.02 bis 04) den Zweiten Weltkrieg. Der Verbleib von D 311.01 ist bis heute ungeklärt; vermutet wird ein Kriegsverlust in der Sowjetunion oder das Verschrotten bei der Friedr. Krupp AG in Essen nach Kriegsende.

D 311.02 A/B und D 311.03 A/B fanden sich im Bereich der späteren Bundesrepublik, also in den Westzonen, wieder. Zunächst tauchte die Lok mit der Betriebsnummer 03 im Raum Nürnberg wieder auf. Wegen des bestehenden Lokmangels setzten sich das RZA München und die RBD Nürnberg für das Instandsetzen des Einzelgängers ein – mit Erfolg.



Im Februar 1960 zeigt sich V 188 001 a/b dem Fotografen exakt in dem Betriebszustand, den Märklin für sein Modell ausgewählt hat. Das erlaubt unseren Lesern einen direkten Vergleich. Knapp acht Dienstjahre hat die im Bw Gemünden beheimatete Lok jetzt noch vor sich. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Nachdem ein Wiederaufarbeiten beim Hersteller Krupp scheiterte, erhielt das Privatausbesserungswerk Krauss-Maffei den Auftrag, der ab dem 23. Januar 1948 angegangen wurde. Die dort entstehende V 188



Als V 188 002 a/b in Gemünden vor einem schweren Kohle-Ganzzug abgelichtet wird, schreiben wir das Jahr 1966. Die Vertreterin mit dem rot lackierten Rahmen sollte zwei Jahre später noch das Umzeichnen auf eine Computernummer erleben. Foto: Peter Pfister

001 a/b in flaschengrüner Lackierung (RAL 6007) wurde nach erfolgreicher Probefahrt am 31. August 1949 dem Bw Aschaffenburg zugewiesen.

Die neue Dienststelle setzte sie gleich im Schiebetrieb auf der Steilrampe durch den Spessart ein, wo sie die Baureihe 95 („Bergkönigin“) erfolgreich ablösen konnte. Die V 188 erreichte hier gegenüber der Tenderdampflok deutliche Fahrzeitverkürzungen.

Zu dieser Zeit wurde der inzwischen gegründeten DB von einem Schrotthändler in Haarlem (Niederlande) eine weitere Doppellok zum Kauf angeboten. Sie entpuppte sich als D 311.04 A/B und die Bundesbahn griff zu.

Nach dem Überführen ins AW Mülheim-Speldorf am 21. Dezember 1949 gelangte auch sie schließlich ins PAW Krauss-Maffei (PAW = Privates Ausbesserungswerk), um am 23. November 1951 dann erfolgreich ihre Probefahrt zu bestehen und als V 188 002 a/b ebenfalls in Aschaffenburg beheimatet zu werden. Die Baureihenbezeichnung resultiert übrigens aus der Gesamtleistung der Lok (ursprünglich 2 x 940 PS = 1.880 PS).

Als dritte Lok bot letztlich Krupp die in einer ausgebrannten Werkhalle stehende D 311.02 A/B zum Kauf an. Wieder griff die Staatsbahn zu und plante das Wiederaufarbeiten zu einer V 188 003 a/b. Dieses Vorhaben unterblieb wegen des desolaten Zustands und mangelnder Zuverlässigkeit der beiden Schwestern jedoch, die Maschine wurde nur zu einem Ersatzteilspender.

Im April 1954 wurden beide Betriebsmaschinen von der Ausbesserung zurückgestellt („z-gestellt“), nachdem mehrere konstruktive Änderungen nicht den gewünschten Erfolg gezeigt hatten. Zuvor hatten sie sich als nicht für den Schiebetrieb mit seinen hohen Druckkräften geeignet erwiesen. Immer neue Schäden und ein zu schwacher Rahmen ließen nun alles nach einem frühen Ende der Splittergattung aussehen.

Doch bei der BD Nürnberg fanden sich einflussreiche Befürworter, die einen letzten Umbau durchsetzen konnten. Im Dezember desselben Jahres erfolgte die Genehmigung, V 188 002 a/b probeweise mit

Maybach-Motoren MD 650 auszustatten. Ebenso sollte auch die Fahrsteuerung durch eine Schaltung mit nur noch 13 statt 27 Stufen ersetzt werden und Anpassungen an den Kühlanlagen erfolgen.

Die aus der V 80, V 200⁰ und den „Eierköpfen“ VT 08⁵ bekannten, neuen Aggregate leisteten 1.100 PS (810 kW) und hatten ihre grundsätzliche Betriebstauglichkeit bereits in den Neubaulokomotiven und Schnelltriebwagen nachgewiesen. In der V 188 erforderte der neue Motor wegen seiner deutlich höheren Drehzahl ein von Gmeinder (Mosbach) entwickeltes Zwischengetriebe. Die Motorleistung musste zumindest zeitweise wegen mangelnder Kühlleistung auf 1.000 PS gedrosselt werden.



Als V 188 001 a/b sechs Jahre nach der Aufnahme von Seite 17 in Gemünden fotografiert wird, zeugt ihr äußerer Zustand schon von deutlich weniger Pflege. Noch gute zwei Jahre wird der „Bulle“ Dienst für die Bundesbahn verrichten. Foto: Peter Pfister

Als die umgebaute und inzwischen für 75 km/h zugelassene Lok am 24. Januar 1956 in den Betriebsdienst zurückkehrte, bewährte sie sich auf Anhieb: Sie zeigte eine deutlich höhere Zuverlässigkeit, bessere Verbrauchswerte und arbeitete wirtschaftlicher als die zum Vergleich herangezogene Baureihe 44.

Die BD Nürnberg nahm dies zum Anlass, um auch den Umbau der zweiten Maschine zu beantragen. Nachdem die Hauptverwaltung der DB dem 25. Dezember 1957 zugestimmt hatte, konnte ein knappes Jahr nach der Schwesterlok auch V 188 001 a/b ihren Dienst wiederaufnehmen.

Mit ihrem Umbau hatten beide Exemplare übrigens auch ihr äußeres Erscheinungsbild gewechselt: Neben dem vorherigen Dachaufbau betraf dies die Farbe des Aufbaus. Im Rahmen der fälligen Anstricherneuerung erhielten beide Doppellokomotiven das inzwischen für die Dieseltraktion vorgesehene RAL 3004 Purpurrot. Trotzdem waren beide gut zu unterscheiden: V 188 001 a/b bekam eine schwarze abgesetzte Rahmenkante, während diese bei V 188 002 a/b rot blieb.

Nur kurz wären sollte die Rückkehr der Splittergattung auf die Steilrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken. Weil der Fahrdrat die Spessart-Rampe inzwischen erreicht hatte, gab es beim Bw Aschaffenburg für die beiden nichts mehr zu tun.



Am 22. Juli 1969 ist 288 002-9 längst eine Einzelgängerin. Nun beheimatet im Bw Bamberg, zeigt sie noch einen guten Pflegezustand, als sie den Dg 5387 aus Würzburg bespannt, vor dem sie bei Bergtheim abgelichtet wurde. Foto: Heinz Hangarter, Eisenbahnstiftung

Noch vor Jahresende 1958 wurden sie deshalb nach Gemünden weitergegeben. Neues Einsatzgebiet war nun der Güterzugdienst zwischen Lichtenfels und Bebra, das ihnen Laufleistungen von bis zu 500 km täglich bescherte, die sie nun mit Bravour meisterten.

Mit dem Auflösen des Bw Gemünden 1968 wechselten beide Maschinen ein letztes Mal die Heimat: Ihre letzte Einsatzzeit verbrachten sie nun beim Bw Bamberg, das sie auf der nichtelektrifizierten Strecke Wernfeld – Schweinfurt – Bamberg bis Neuenmarkt-Wirsberg im Güterverkehr einsetzte. Doch der Stern der beiden Einzelgänger war längst am Sinken, denn die HVB hatte sie bereits 1964 aus dem Unterhaltungsbestand streichen wollen.

V 188 001 a/b wurde nicht mehr auf eine Computernummer umgezeichnet und wurde am 3. Juli 1969 im Bw Bamberg wegen eines Schadens am Hauptgenerator und einem undichten Motorzylinder von der Ausbesserung zurückgestellt. Die Ausmusterung folgte dann zum 25. September 1969, womit sie zum Ersatzteilsender für die verbliebene 288 002-9 werden sollte.

Doch schon im November befand sie sich beim Schrotthändler Layritz in Feldkirchen (Bayern), wo sie im Januar 1970 dann zerlegt wurde. Die inzwischen als 288 002-9 eingereihte Schwester genoss noch eine Galgenfrist von etwa einem Jahr und wurde nun auch für Fotografen zunehmend interessant. Aus dem Planbetrieb schied auch sie aus, als im November 1971 mit einem Riss im Tank eine aufwändige Reparatur fällig wurde; ihre Z-Stellung erfolgte per 22. Dezember 1971.

Am nächsten Tag erfolgte dennoch das Überführen ins AW Nürnberg, wo es aber auch nicht mehr zu einer Reparatur kam und sie letztendlich bis zum 9. März 1973 unrepariert verblieb. Doch zu jener Zeit war auch sie bereits seit einem Jahr ausgemustert (+ 9 Juni 1972).



1970 steht die 288 002-9 auf der Drehscheibe ihrer früheren Dienststelle Gemünden (Bild oben) und präsentiert sich in voller Breite. Gut ist wegen der Verruungen an der linken Lokhälfte der Auspuffpilz des Webasto-Geräts zu sehen. Noch rund ein Dienstjahr bleibt ihr. Im März 1973 wartet sie schließlich in kläglichem Zustand (Bild unten) auf dem Gelände der Firma Layritz in Feldkirchen bei München auf ihre Verschrottung. Sechs Monate später wird auch sie Geschichte sein. Foto: Prof. Dr. Willi Hager, Eisenbahnstiftung.

Nachdem ein in einigen Berichten kolportierter Verkauf einer Lokhälfte ins Ausland nicht zustande gekommen war, reichte die Bundesbahn auch die komplette 288 002-9 an Layritz weiter. Dort wurde sie, wie mehr als drei Jahre zuvor schon ihre Schwester, im September 1973 zerlegt – die V 188 war damit endgültig und unwiederbringlich Geschichte.

Informationsseiten zum Vorbild:

https://de.wikipedia.org/wiki/Wehrmachtslokomotive_D_311

<http://www.e94114.de/V188.htm>

Am Haarstrang – ein Diorama (Teil 2)

Gut Ding will Weile haben

Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen, sagt ein Sprichwort. Längst wieder zu Hause, sollte das Diorama eigentlich inzwischen fertig sein. Doch Zeit ist knapp und in Stress darf ein Hobby nicht ausarten. Gemütlich und mit dem Vorrang eines guten Ergebnisses geht es heute weiter. Ein dritter Teil wird folgen.

Die Landschaft unseres Dioramas „Am Haarstrang“ hat grobe Strukturen angenommen und der Spitzhorn – noch für eine Weile ohne Laub – hat seinen Platz in unserem Therapiewerkstück eingenommen. Doch noch lässt sich allenfalls mit viel Phantasie erahnen, wie dieses Objekt einmal aussehen soll.

Wichtige Schritte auf dem Weg dorthin stehen heute an. Verraten sei aber bereits, dass sich längst nicht alles „im klinischen Umfeld“ abschließen lässt. Vieles wird der Freizeit daheim vorbehalten bleiben und ein kleiner Teil davon soll sich bereits in diesem zweiten Teil der kleinen Reihe wiederfinden.



Für einen realistischen Landschaftseindruck sorgt auch dieses Mal wieder der Holz-Reparaturspachtel von Molto, der mit einem Spachtel aufgetragen und nur grob verstrichen wird. Einzig der spätere Feldweg und der Wanderweg oberhalb des Tümpels werden feiner ausgestrichen.

„Gesichtsprägend“ für unsere Arbeiten sind stets die Spachtelüberzüge der Landschaft. Sie geben ihren Verläufen endgültige Formen und das Material unserer Wahl vermittelt durch seine sandig-körnige Oberflächenstruktur und die nach dem Trocknen bräunliche Grundfarbe gleich einen realistischen Eindruck.

Uns so kommt auch heute wieder der Holz-Reparaturspachtel von Molto zum Einsatz. Mit einem feinen Spachtel oder dem Palettmesser aufgetragen, überziehen wir gleichmäßig die gesamte Landschaftsoberfläche. Styropor oder Holz sollen am Ende nicht mehr durchscheinen.



Nach und nach verschwinden Holz- und Styroporuntergrund unter der Spachtelmasse. Nach dem Trocknen wird sie ihren Farbton von einem neutralen Grau zu einem zarten Hellbraun ändern, was hier schon stellen- und schichtweise erkennbar wird.

Fingerspitzengefühl und eine frische Dose des Molto-Spachtels sind gefragt, damit auch der Auftrag auf der Sperrholzplatte erfolgreich gelingt: Immerhin handelt es sich hier um eine sehr glatte Oberfläche, in die er nur sehr schlecht greifen kann. Das Styropor haben wir zuvor mit grobem Schleifpapier bearbeitet und aufgeraut.

Nach dem Trocknen und einem Farbwechsel von Hellgrau zu einem sandigen, schon sehr natürlich wirkenden Farbton hat der trockene Spachtel an allen Stellen unseres Dioramas einen festen Halt. Nun wird es darum gehen, die Oberfläche neben ihrer Struktur auch farblich in Richtung von Erdboden zu bringen.

Dafür brauchen wir eine erdbraune Acrylfarbe, mit der wir eine Lasur anrühren können, die gut einzieht, einen Farbschleier hinterlässt, aber nicht deckend aufträgt. Damit zeigen sich wieder die besonderen Herausforderungen, die wir auch im ersten Teil schon herausgestellt haben.

weiter auf Seite 25



Die Gesamtsicht auf das Diorama offenbart die schon sehr vorbildnahe Wirkung der farblich noch unbehandelten Spachtelmasse sowie einen Überblick über die Landschaftsaufteilung (Bild oben). Mittels Lasur (Bild unten) folgt die endgültige Farbe (Bild unten).



Zwar sind verschiedene Acrylfarben in der Therapiewerkstatt vorrätig, aber nachdem wir auch die Spachtelmassen selbst beschaffen mussten, gilt dies auch für die gewünschte Erdfarbe: Typisches Modellbaumaterial fehlt hier, wie auch zu erwarten, eben komplett. Wir greifen zur matten Acrylfarbe von Noch in Dunkelbraun (Art.-Nr. 61189).



Der sandige Teil des Uferbereichs wird mit beigefarbener Acrylfarbe überstrichen. Im Übergang zu den erdfarbenen Arealen kommt diese Farbe in Trockenpinseltechnik zum Einsatz.

Aber auch beim Mischgefäß für die anzurührende Lasur müssen wir improvisieren. Wir greifen hier zu einem Einmal-Kaffebecher aus dem Automaten, der uns ausgewaschen noch gute Dienste leistet.

Glänzende Perspektiven

Bevor nach dem Farbgestalten der Landschaft das Grün sprießen kann, sind im Anschluss nun Schritte erforderlich, die der Wasseroberfläche den „letzten Schliff“ verleihen. Die Acrylfarbe ist matt aufgetrocknet und suggeriert eine beeindruckende Tiefenwirkung, aber sie verrät ihr Dasein als bemalte Tapete noch, weil sie nicht reflektiert.

Hochglänzender Acryl-Klarlack (83214) von Bergswerk soll das ändern. Seine Viskosität ist für einen Sprühauftrag eingestellt, aber das kommt uns beim folgenden Pinselauftrag sogar entgegen, weil so keine Spuren seiner Borsten sichtbar bleiben; sie verfließen einfach.

Drei Schichten werden es insgesamt, zwischendurch sind immer die Trockenphasen abzuwarten und das Diorama ist in dieser Zeit gut vor Staub zu schützen, denn nichts fiele störender auf als Staubeinschlüsse. So sollte auch klar sein, warum Grasfasern an dieser Stelle noch unerwünscht sind.



Hochglänzender Acryl-Klarlack von Bergswerk soll dem Wasser den erforderlichen Glanz verleihen. Aufgetragen werden kann es unter gegebenen Umständen nur mit einem Borstenpinsel.

Ein Problem bleibt aber bestehen, das uns etwas wurmt, aber erst nach der Rückkehr zu Hause lösbar sein wird: Der Pinselauftrag ist dicker als ein Sprühauftrag mit dem Spritzapparat. Der wasserbasierte Klarlack kommt soweit ins Fließen, dass die „Wellenkämme“ weitgehend matt bleiben, während die „Wellentäler“ dauerhaft glänzen.

Erst Schicht 4 aus dem Spritzgriffel löst dies mit zeitlichem Versatz, als längst ein Teil des Grasauftrags erfolgt ist. Gutes Abdecken und Fixieren der schützenden Papierschicht sie Abkleben der Ränder mit Kreppband wird dabei zur Pflicht.

Dass es so kompliziert wird, liegt auch wieder am Mangel am gewünschten Material. Perfekt für die hochglänzende Oberflächenversiegelung wäre ein Bootslack – teuer im Kauf, aber perfekt im Ergebnis.

Hierbei handelt es sich aber zugleich um einen Werkstoff, den wir unmöglich von daheim herbeischaffen oder in einem Baumarkt besorgen können. Ein bleibendes Problem wäre nämlich die starke Geruchsbelästigung, die er mitbrächte.

Wo sollten wir das Diorama vor Staub geschützt so abstellen, dass Gesundheitsgefahren und Belästigung für jedermann ausgeschlossen sind? Die fehlende Antwort auf diese Frage lieferte erst die Antwort zum wasserbasierten Acryl-Klarlack.

An dieser Stelle haben wir einen kleinen Zeitsprung gemacht, denn die Heimarbeit hat der Chronologie vorgegriffen. Es gibt weitere Farbarbeiten, die durchaus im Klinikumfeld erledigt werden können.



Das Spiel mit dem durchs Fenster einfallenden Streiflicht zeigt, dass die Wasseroberfläche schon sehr vorbildnah wirkt. Allerdings glänzen die Wellentäler deutlich mehr als die Wellenkämme. Das bedeutet Nacharbeiten daheim mit dem Spritzapparat.

Dazu gehört das individuelle Aufbessern des Farns von Noch (14606; Spur N), der uns bei einem früheren Projekt nicht rundum überzeugte. Es handelt sich um lichtgeschnittene Pflanzen aus dünnem Papier, die ab Werk mit einem Farbsprühüberzug versehen sind.



Die Farbbehandlung des Spur-N-Farns (Art.-Nr. 14606) von Noch mit dem dunkelgrünen Acrylspray (61175) aus gleichem Hause tut dessen Aussehen gut, wie hier nicht zu übersehen ist – eine Idee, die wir uns auch für künftige Projekte merken werden.

Die weiße Grundfarbe des Materials schimmert soweit noch durch, dass größere Ansammlungen, wie sie in der Natur üblich sind, die Wirkung auf den Betrachter störend beeinflussen. Das Grün wirkt dann deutlich zu hell und leicht in Richtung eines Pastelltönen verschoben.

So folgt die Idee auf dem Fuße, dies durch einen eigenen Sprühauftrag zu korrigieren. Das erfolgt mit dem matt-dunkelgrünen Acrylspray (61175), der auch aus dem Hause Noch stammt. Dies erfolgt im Freien bei Windstille, damit sich keine unerwünschten Farbnebel auf Oberflächen niederlassen können.

Das Ergebnis überzeugt und wird für den Gesamtbestand des geplanten Einsatzes wiederholt. Nach dem Trocknen an einer Leine geht es für die feinen Farn-Bögen aber erst mal zurück in die Schachtel. Sie werden erst im Teil 3 ihren zugeordneten Platz auf dem Diorama finden.

Ein Blumenmeer

Spazieren wir an Hainen und Feldrändern entlang, dann erfreuen wir uns im Sommer stets auch an wahren Blumenmeeren, die sich recht und links von uns erstrecken. Die meisten Blüten, denen wir begegnen, sind gelber Farbe wie beispielsweise Hahnenfuß, Dotter- oder Schlüsselblumen, aber auch der Ginster.

Auch weißen Blüten begegnen wir recht häufig. Solche Blütenblätter besitzen auch Kamille, Margerite und Wilde Möhre. Deutlich weniger Pflanzen zeigen blaue (Kornblume) oder rote Blüten (Klatschmohn). Neben dem verfügbaren Angebot bei den einschlägigen Herstellern soll dies unsere Wahl fürs Diorama bestimmen.



Gelbe und weiße Blüten werden aus den „blühenden Grasbüscheln“ (07135) von Noch auf dem Diorama ausgebracht und mit Uhu-Alleskleber Kraft fixiert. Damit die Flächen keine Geometrie zeigen, werden einige Büschel zerschnitten und in Teilen an andere angesetzt.

Zurückgreifen werden wir auf blühende Grasbüschel (07135) , die drei der vier gerade aufgezählten Farben beinhalten. Mindestens eine größere, zusammenhängende Fläche soll gelb geprägt sein, einige kleinere auch weiß. Rot wird im weiteren Verlauf allenfalls sehr sparsam mal zum Einsatz kommen.

Störend auswirken könnte sich, dass die Grasbüschel kreisrund produziert werden. Wenn dies später so ins Auge des Betrachters fällt, ergäbe das ein unnatürlich wirkendes Bild. Deshalb zerschneiden wir viele Grasbüschel und ordnen sie etwas willkürlich an, um die strenge Geometrie aufzubrechen und auch aufzuheben.



Das Blütenmeer hat Einzug erhalten. Nun bekommt der Feldwege seine Erdgrundauflage aus selbst gesuchtem Material. Für den erforderlichen Halt sorgt der Gras-Kleber XL (61131) von Noch. Auch der Grasmaster wartet nun auf seinen Einsatz.

Eingeklebt werden die Blumen mit Uhu-Alleskleber Kraft, auf dessen Klebewirkung nicht lange zu warten brauchen. Er fixiert die vielen, dicht an dicht gepressten Büschel auf Anrieb. Nochs Gras-Kleber XL (61131) hingegen dient beim Gestalten des Feld- und Wanderwegs, dessen Grundlage selbstgesuchter Ackerboden bildet.

Er wurde gesiebt und im Backofen bei 180°C desinfiziert, um alle tierischen Eiweiße zu zerstören, damit nicht Schädlinge schlüpfen und unser Werk zerstören können. Nach einem Tag Trockenpause möchten wir die kleineren Blumenfelder und die Mitte des Feldwegs wenigstens schon teilweise mit Grasfasern „einrahmen“.

Bei dieser Aktion kann endlich auch unser Grasmaster 3.0 Profi (60112), ebenfalls ein Noch-Produkt, zum Einsatz kommen. Wir sind gespannt, was die Neuheit aus dem letzten Jahr leisten kann, denn eine schwierige Stelle wird es geben, die ihn fordern soll: Unter dem Ahorn erreichen wir den Boden nur schlecht.

Der Gras-Kleber XL (61131) soll hier wieder für ausreichend Halt und senkrecht stehende Halme sorgen. Das große Gebinde macht sich bei umfangreicheren Anlagenprojekten oder regelmäßigen Bastelvorhaben schnell bezahlt. Der große Abstand zwischen Faserbehälter und Leimbett verlangt vom Gras-Master ein starkes Spannungsfeld, zumal wir mit einer recht langen Grassorte beginnen werden.

Das als Master-Grasmischung „Sommerwiese“ (07072) deklarierte Produkt weist angabengemäß 2,5 - 6 mm Höhe auf. Umgerechnet rund 1,30 m hohe Wildwiesen sind aber allenfalls stellenweise vetretbar. Doch kürzer wird es immer gehen.

Ein späteres Stutzen empfiehlt sich auch, um den weiteren Dingen mehr Wirkung zu verschaffen, die wir vorgesehen haben. Ein paar kürzere Stämme oder dickere Äste aus Bruchholz sollen sich im hohen Gras wiederfinden und nahe des Baums am Wanderweg soll ein längerer Holzstumpf als naturbelassene Sitzgelegenheit zum Verweilen einladen.



Der Stamm als Sitzgelegenheit für die Wanderer wird gezielt mit der Pinzette platziert, der Rest an Totholz wird einfach ins Leimbett geworfen und bleibt gewollt zufällig liegen.

Dafür schneiden wir gesammelte Holzstengel von Sträuchern. Das Zwischenlagern stellt uns abseits der eigenen vier Wände wieder mal vor ein kleines, aber schnell gelöstes Problem. Als Aufbewahrungsgefäß nutzen wir kurzerhand ein leeres Salbendöschen, das sich leicht ausspülen und von fettigen Resten befreien lässt.

Chaos nach Plan

Die Holzstückchen kürzen wir passend und dann nimmt das Chaos seinen Lauf. Dies ist hier wörtlich zu verstehen. Das Grasleimbett wird mit dem Pinsel bis zum Rand der Blumenstände aufgetragen, stellenweise etwas Ackerboden aufgestreut, wo das Gras nicht so dicht wuchern soll und dann werfen wir die gekürzten Hölzer einfach ins Leimbett hinein.

Zufällig bleiben sie liegen und schaffen ein Bild, das keineswegs nach Plan und Ordnung aussieht – und genau das ist ja beabsichtigt! Nur die Sitzgelegenheit bekommt einen fest zugedachten Platz und eine definierte Lage. Hier wird etwas Leim aufgetragen und das Objekt mit einer Pinzette gezielt platziert.

Experiment geglückt, heißt es am Ende dieses Bauschritts, der auch das Ende des Klinikaufenthalts bedeutet. Vergleiche mit anderen Elektrostaten haben wir nicht durchgeführt, aber Noch-Profi-Ausführung der dritten Generation übertrifft auf jeden Fall ihre Vorgänger.



Bei den sich anschließenden Begrasungsarbeiten, die rund um die Holzeinlagen und Blumenareale beginnen, kann nun endlich auch unser Grasmaster 3.0 Profi zeigen, was in ihm steckt – und er überzeugt uns.

Auch lange Fasern bringen sie nicht an die Grenze, womit uns das Gerät für den Hausgebrauch in allen Spurweiten gut geeignet erscheint. Im Maßstab 1:220 werden ihm längst nicht alle Reserven entlockt, was auch bei abfallender Batteriespannung kein Problem darstellen dürfte.

Wir freuen uns auf die Fortsetzung im nächsten Teil, wenn die großen Flächen noch andere Farbnuancen eingepflanzt bekommen, die wir bei den noch unbehandelten Flächen gleich im Vorfeld berücksichtigen können.

Zuvor kommt nach der Rückkehr daheim aber noch eine alte Haarschneidemaschine zum Einsatz. Wir kürzen die Wiesen auf glaubhaftere Halmlängen ein. Die mit 6 mm längsten Fasern machen uns mangels Vergleichspunkten keine Sorge, aber die Stämme sind in der Wiese verschwunden und auch die Flächen mit nacktem Erdboden lassen sich kaum ausmachen.

An dieser Stelle helfen wir etwas nach und schaffen ein Bild, das die Wiesenflächen nicht eintönig erscheinen lässt. Je nach Bodenfeuchte sind die Halme auch beim Vorbild recht unterschiedlich lang und verraten viel über den jeweiligen Untergrund.

Er soll bei uns auch Wanderern und Badewilligen Fläche bieten, die gewiss nicht im Gras verschwinden wollen. Mit der soeben getroffenen Vorbereitung blicken wir dann auch schon voraus auf Teil 3: Figuren sollen am Ende für Leben sorgen.



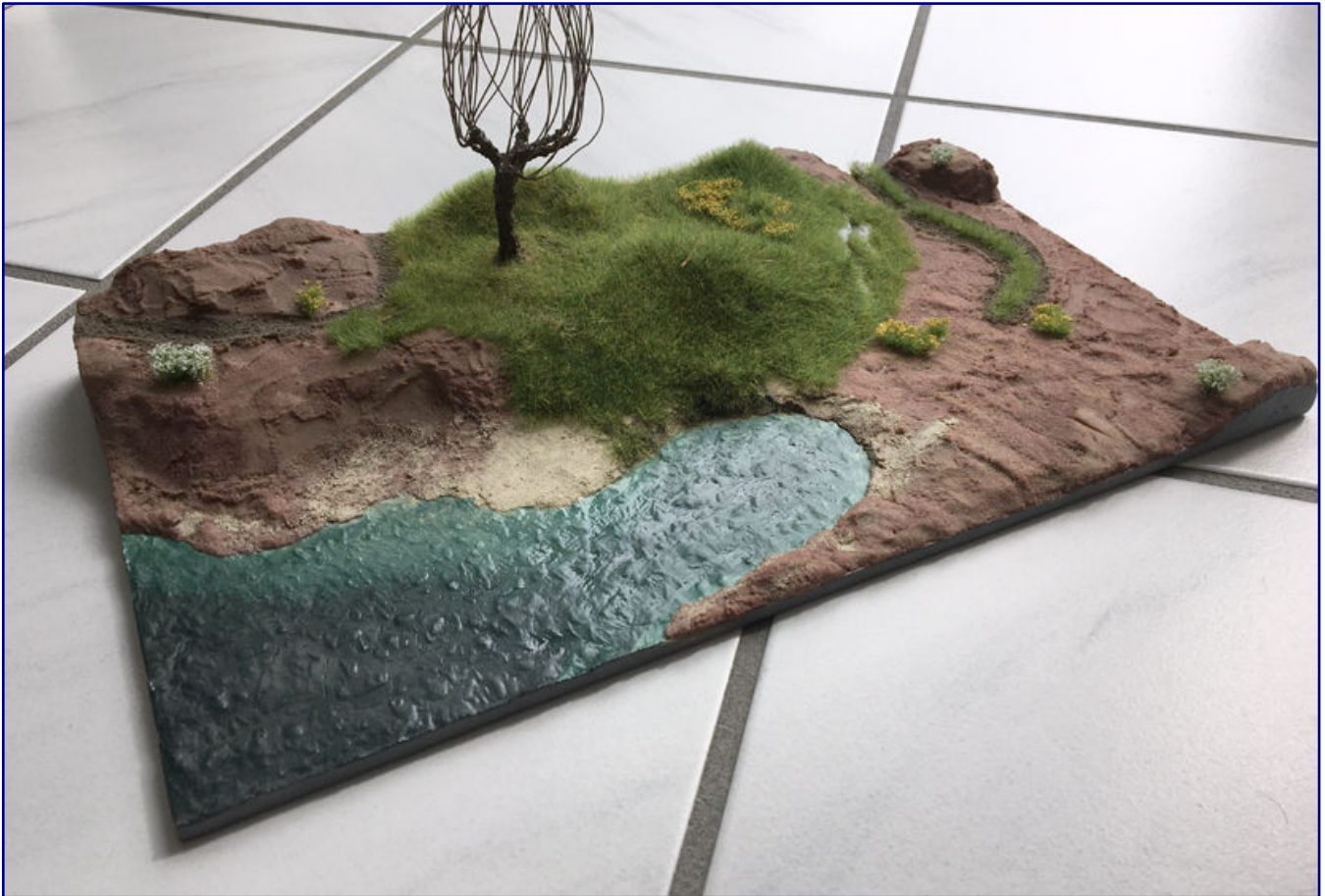
Die an einigen Stellen zu langen Fasern des ersten Durchlaufs lassen sich leicht mit einer Haarschneidemaschine einkürzen. So treten auch die Totholzstämmе und stärker von Erdboden als Gras geprägte Stellen wie gewünscht hervor.

Entsprechend unserer Wünsche und Pläne ist ein Auftrag an Trafofuchs bald platziert. Und dann ist da ja auch noch Gisbert, unser Frosch aus Teil 1. Birgit Foken-Brock stellt sich der Herausforderung, diesem Winzling mit Hilfe von CAD-Entwürfen und dem 3D-Druck zu einem Modellbahnleben zu verhelfen.

Was dabei herauskommt, sehen Sie schon bald ebenfalls in diesem Magazin. Und dann war da ja noch eine Blindschleiche, die unseren Betrachtern auch gern ins Auge fallen darf. Wo platziere wir sie am sinnvollsten und wie bauen wir diese? Abwarten, bald wird auch dieses Rätsel gelöst.

Schlussfoto und Informationskästchen auf der nächsten Seite





Die Totale zeigt das Zwischenergebnis zum Ende des heutigen Teils, allerdings noch ohne die auf der vorherigen Seite erläuterten Rasierarbeiten. So wirkt beispielsweise der Feldweg auf der rechten Seite noch überladen, denn der Grünstreifen ist überaus mächtig geraten.

- Liste zu verwendeten Produkten:**
<https://www.bergswerk.de>
<https://www.molto.de>
<https://www.noch.de>
<http://www.trafofuchs.de>
<https://www.uhu.de>
- Trainini TV auf Youtube:**
<https://www.youtube.com/TraininiTV>

Deutsche Dieseltraktion im Blick Erweitertes Fahrzeuglexikon

Uns liegt heute ein Buch zum Besprechen vor, das einerseits gut bekannt erscheint und dennoch etwas Neues bringt. Neu sind vor allem Einband und Format, bekannt hingegen die Inhalte. Doch allein mit diesem Satz täten wir dem Werk dennoch Unrecht. Wir stellen vor, was hinter diesem merkwürdigen Satz steckt und blicken durch knapp einhundert Jahre Diesellokgeschichte.

Bernd Keidel
Deutsche Dieselloks
seit 1929

Transpress Verlag
Stuttgart 2022

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
144 Seiten mit 2 S/W- und 148 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71660-5
Titel-Nr. 71660
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das heute an dieser Stelle zu besprechende Buch ist der Nachfolger des Typenkompass-Bands mit selbem Titel, den wir in **Trainini**® 9/2017 vorgestellt haben. Wie bereits dieser, werden Entwicklung, Geschichte und Einsatz der in Deutschland seit 1929 gebauten und eingesetzten Diesellokomotiven mittels kurzer Steckbriefe vorgestellt.



Beibehalten wurden auch die kleinen Tabellen mit den wichtigsten, technischen Daten am Textrand. Jede Diesellokbauart, die Eingang ins Werk fand, haben Verlag und Autor mit mindestens einem Foto versehen. Gegenüber dem Vorgängerbuch sehen wir bei der Bildauswahl keine Änderungen. Neu ist bis hierher lediglich das gewählte Format, das nun auch einen festen Buchdeckel bekam.

Auffallend ist dennoch, dass der Seitenumfang und vor allem auch die Bildanzahl gestiegen sind. Das kann ja angesichts der Gemeinsamkeiten kein Zufall sein und verdient ein genaueres Hinsehen. Immerhin sind seit der genannten Auflage auch fünf Jahre ins Land gegangen.

Schauen wir auf den deutschen Markt, dann hat die Diesellok in dieser Zeit teilweise eine Renaissance erfahren und neue Typen hervorgebracht. Treiber dieser Entwicklung ist meist der privaten EVU dominierte Güterverkehr. Deshalb war es erforderlich, vorhandene Manuskripte zu prüfen und fortzuschreiben. Eingang fanden in der Folge neue Baureihen wie der Eurodual von Stadler oder der Vectron DM (inklusive Vectron DM Light) als Hoffnungsträger von Siemens.

Da die chronologische Sortierung beibehalten wurde, sind neue Typen am Ende des Buches leicht auszumachen. Auch Zweikraftlokomotiven, mit denen der chinesische Hersteller CRRC (über Vossloh) in den Markt zu drängen versucht, finden wir dort.

Verantwortlich für die Ergänzungen ist Bernd Keidel, früherer Redakteur der Zeitschriften Eisenbahn-Journal und Modelleisenbahner tätig. Wir kennen ihn seit einigen Jahren zunächst als Ansprechpartner

der Presseabteilung von Transpress, mittlerweile arbeitet er dort (auch) als Lektor. Das erforderliche Fachwissen steht also nicht in Frage.

Trotzdem sind einige Kritikpunkte bestehen geblieben, festmachen wollen wir unsere Bewertung aber am Verlagsversprechen, das sich etwas geändert hat: „Dieses Buch bietet in bewährter Form prägnante Informationen über Entwicklung, Geschichte und Einsatz der wichtigsten Diesellokomotiven sowie ihre technischen Daten.“

Das klingt bescheidener und trifft es besser als das Attribut „alle“. Immerhin setzt das Buch, das gleichzeitig auch Nachfolger der schon 2004 erschienen „Typenkunde deutscher Diesellokomotiven“ ist, unverändert 1929 ein und lässt so einige Versuchsmaschinen ab 1878 aus. Explizit wird auf eine subjektive Auswahl hingewiesen.

Lobenswert ist auf jeden Fall, dass dieses Bestimmungsbuch in lexikonähnlicher Art nicht nur Fahrzeuge deutscher Hersteller enthält, sondern auch Importmaschinen sowie solche, die speziell für Privatbahnen entwickelt und gebaut wurden.

In diese Neuauflage herübergerettet haben sich leider auch einige Fehler des Vorgängers, die vermutlich übersehen worden sind. Ein wenig bedauerlicher ist allerdings, dass die Chance vertan wurde, solche Fotografien auszusortieren und zu ersetzen, die von schlechterer Qualität waren, beispielsweise wegen unzureichender Ausleuchtung. Hier hätte die Neuauflage einen deutlich größeren Sprung nach vorn machen können!

Schon die Formaterweiterung bewirkt nämlich eine spürbare Verbesserung. Den Bildern kann dadurch mehr Raum gewidmet werden, was die Lektüre angenehmer macht, wo die Fotos die erhoffte und zu erwartende Qualität zeigen. Und dies ist, das sei explizit erwähnt, die Regel und nicht die Ausnahme.

Sehr zu unserer Freude beinhalten wurde der einleitende Teil zur technischen Entwicklung der jüngsten Traktionsart, die einst zu lösenden Probleme der Kraftübertragung, einer Übersicht zu den Herstellern und der Funktionsweise moderner Diesellokomotiven. Ein gutes Siebtel der Inhalte machen diese Kapitel aus, die kurzen Lokportraits schließen sich an.

In die Materie geht auch schon das Vorwort, in dem nicht nur erläutert wird, warum diese Überarbeitung erforderlich wurde, der Autor gewechselt worden ist und an wen sich die Inhalte richten, sondern äußerst gelungen in knapper Form auch skizziert wird, in welchem Umfeld die Diesellok heute anzutreffen ist.

Es geht darin um die Entwicklungen seit der Bahnreform, den Stillstand der Diesellokentwicklung in Deutschland der achtziger und neunziger Jahre sowie das Einhalten strengerer Emissionsvorschriften auch im Kontext des aktuellen Abgangs auf den Verbrennungsmotor samt der Folgen, die daraus resultieren.

Dieser Titel liefert einen guten Überblick, der hilft, die Diesellok in ihrer Bedeutung historisch und aktuell einzuordnen, und eröffnet einen Querschnitt über die Fahrzeuge, die in Deutschland anzutreffen sind oder waren.

Natürlich kann hier nicht der Tiefgang eines spezifischen Baureihenbands geboten werden, aber das war auch nicht das Ziel von Verlag und Autor. So dürfte das Buch die Masse der Vorbildkenner und Modellbahnfreunde ansprechen, die schnell Überblick gewinnen oder etwas nachschlagen wollen.

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

Die Baureihe 614 im ausführlichen Portrait **Nachfolger des Quadratschädels**

Rund 50 Jahre liegt der Bau zurück, 35 Jahre lang waren die 42 Einheiten im Einsatz, vor etwa zehn Jahren wurden sie bei DB Regio ausgemustert: Die Rede ist von den Dieseltriebzügen der Baureihe 614 / 914. Zeitlos elegant und formschön blieben sie als Vertreter der Popära vielen in Erinnerung. Nun haben sie auch endlich Platz in der EK-Baureihenbibliothek gefunden!

Ferdinand von Rüden
Die Baureihe 614
DB-Dieseltriebzüge für den Nahverkehr

EK-Verlag GmbH
Freiburg (Breisgau) 2021

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
224 Seiten mit 453 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6043-2
Best.-Nr. 6043
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Zum Jahresende tragen wir immer wieder mal Ideen an die Leserschaft, welche Wunschmodelle es für die Spurweite Z so geben mag und Erwartungen an die Spielwarenmesse Ende Januar oder Anfang Februar begründen.

Eine Rolle spielte hier auch schon der dreiteilige Dieseltriebzug der Baureihe 614, der besonders in der Popfarbenlackierung der ersten Serie, die in Nürnberg beheimatet war, vielen Modellbahner hervorragend gefällt.

Für ihn spricht sicher auch, er in seiner Gesamtlänge anlagentauglich bleibt, auf Haupt- und Nebenbahnen anzutreffen war und dank zusätzlicher Zierlinien auch im Ozeanblau-Elfenbein der zweiten Serie (beheimatet in Braunschweig) noch ansprechend wirkt.

Überhaupt ist es wohl so, dass es sich um eines der wenigen DB-Fahrzeuge handelt, denen jede Lackierung, die sie im Laufe der rund 35 Dienstjahre erhielten, gut zu Gesicht stand – das stellt auch Ferdinand von Rüden in seinem Baureihenportrait fest. Die kantige Gestaltung war zeitlos und ist auch heute noch schön anzusehen.

Zwei Gestaltungsstudien der MAN für die Bundesbahn sind in Farbe am Ende des Buches wiedergegeben. Sie belegen eindrucksvoll, dass die endgültige Form- und Farbgestaltung ein Glücksgriff und richtige Entscheidung waren. Wohl nicht zufällig hat sich der Autor an sein umfangreiches Werk gemacht, dass Ende des letzten Jahres beim EK-Verlag erschien.

Deutlich ist jeder seiner Zeilen anzumerken, wie sehr er diese Fahrzeuge selbst mag. Seine Begeisterung ist spürbar und er versucht auch nicht, sie zu verbergen. Trotzdem hatten wir beim Lesen nicht den Eindruck, dass die Dieseltriebzüge hier romantisch oder qualitativ verklärt werden.



Dass sie leistungsmäßig eher „schwach auf der Brust“ waren und als vierteilige Einheit kaum noch ein akzeptables Beschleunigungsvermögen boten, wird im Buch schließlich auch nicht ausgeklammert. Ein kleiner Lobgesang auf ihre Zuverlässigkeit scheint hingegen nicht übertrieben, denn mit dieser Baureihe konnte die DB AG klare Verkaufserfolge nach Polen und Rumänien erzielen, wo sie heute noch – rund 50 Jahre nach dem Bau des ersten Exemplars – im täglichen Einsatz stehen.

Zuvor standen sie in Braunschweig noch bis 2008 und in Nürnberg bis 2010 mit einzelnen Verstärkerleistungen in den frühen Morgenstunden im Dienst. Heute sind nur noch zwei Vertreter als Bahndienstfahrzeuge der Baureihe 719 in Deutschland mehr oder minder aktiv.

Neben der Vorgeschichte, Erfahrungen mit ihren direkten Vorgängern der Baureihen 624/634, Entwicklung, Technik und ersten Erprobungen liegt der Schwerpunkt der vorliegenden Lektüre natürlich auf dem rund 35-jährigen Betriebseinsatz der 42 gebauten Einheiten. Die außergewöhnliche Kontinuität in der Beheimatung sorgt hier auch nicht für Langeweile, obwohl sie dem Autor die Recherchen sicher erleichtert hat.

Lücken blieben dennoch, auf die der Autor offen hinweist. Besonders betroffen sind die Auslandsverkäufe, die nach Neuzusammenstellungen der einzelnen Einheiten, Umbauten und Modernisierungen für Dokumentationslücken gesorgt haben. Sein Anliegen ist es, diese auch mit gezielten Hinweisen künftig schließen zu können.

An anderer Stelle verweist er auch auf Widersprüche offizieller Daten und seine Arbeitsweise, um den korrekten Schluss durch sinnvolles Vorgehen ziehen und im Buch hinterlegen zu können. Für Außenstehende war es kaum zu erwarten, wie schwierig die Geschichte dieser Fahrzeuge, die für ein EK-Baureihenportrait noch auffallend jung erscheinen, doch aufzuarbeiten sein könnte.

Doch es ist Ferdinand von Rügen geglückt: Vor uns liegt ein weiterer Band der Buchreihe, die immer und zu Recht als Standardwerke unter den Baureihenbüchern gelten. Stoff für spätere Neuauflagen inklusive Erweiterung und Überarbeitung wird es gewiss geben, doch für den Moment ist es auf jeden Fall rund.

Ansprechend ist auch die Bildauswahl, die hier aufgenommen worden ist. Das verarbeitete Material ist handwerklich gut, gelungen ausgewählt, phantastisch reproduziert und gedruckt worden. Einzig der Farbbildteil am Ende des Buches hätte nach unserem Geschmack noch etwas ausführlicher ausfallen dürfen, denn an den Zügen können wir uns nicht satt sehen.

Einen sehr persönlichen Kritikpunkt möchten wir gleich als „Meckern auf hohem Niveau“ relativieren: Als Bildwahl für den vorderen Buchdeckel hätten wir uns ein Exemplar im klassischen Kieselgrau-Blutorange gewünscht. Es kennzeichnete die längste und eindrucksvollste, für viele sicher auch schönste Einsatzzeit.

Einen nicht unerheblichen Teil der Fotos und Abbildungen hat der Autor übrigens selbst eingebracht, was unerschwinglich auch seine persönliche Verbundenheit dokumentiert. Es sind Beispiele für kleine Dinge, die das vorliegende Werk so lesenswert und auch unterhaltsam machen. Die Lektüre ist einfach auf jeder Seite ein Genuss.

Das Werk ist in Summe eine gewollte und gelungene Reminiszenz an die soliden Dieseltriebzüge der Baureihe 614. Zehn Jahre nach ihrem Einsatzende bei DB Regio schließt es mit meist unveröffentlichten Abbildungen eine wichtige Lücke innerhalb der EK-Bibliothek und auf den Wunschlisten auch der Zetties.

Wer auf ein Modell dieser zeitlos eleganten Züge wartet, dem empfehlen wir diesen Titel ganz klar zum Vorbereiten und Überbrücken der Wartezeit. Diese wird nicht langweilig, der persönliche Wunsch aber gewiss umso größer!

Verlagsseiten:

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

<https://www.ekshop.de>

1. Modellbahn Ausstellung mit Börse der IG SWWS In der Turnhalle Dörflas

Samstag 10.12.2022 10-18 Uhr

Sonntag 11.12.2022 10-17 Uhr



**Mit Motiven aus
Graubünden**



Zu bestaunen gibt es:

- Europas größte Modul US-Z-Anlage
- Eine riesige H0m Anlage nach
- Schweizer Vorbild
- Andi's Kirmes
- Weitere Spur 1, H0 und N Anlagen

50 Jahre Spurweite Z (Teil 5)

Irgendwie perfekt für Japan

Sehen wir von der Spur T ab, die auch in Japan das Licht der Welt erblickte, bieten sich den Modellbahnfreunden dort mit Blick auf äußerst kleine Wohnungen nicht viele Alternativen für ihr Hobby. Bei 3 mm Spurweite lassen sich nahezu keine Details mehr nachbilden, geschweige denn erkennen, während der Maßstab 1:160 für nicht wenige schon wieder zu viel Raum fordert. Die einzig sinnvolle Lösung bietet dann unsere Spurweite Z.

Die Spurweite Z ist wegen ihrer geringen Größe prädestiniert für ein Land wie Japan, wo Raumnot ein beherrschendes Thema ist. Der fehlende Platz für eine Modellbahnanlage daheim trifft dort auf eine Technik- und Eisenbahnbegeisterung, wie wir sie nur an wenigen Orten der Welt finden.

Das macht das Land der aufgehenden Sonne interessant für unsere Nenngröße und schafft auch eine Basis für internationale Netzwerke, sich auch mit japanischen Eisenbahnfreunden auszutauschen. Dominiert blieb das Kaiserreich aber bis heute vom etwas größeren Maßstab der Spur N. Gleichwohl bedeutet das nicht, dass es die Baugröße Z dort nicht gäbe oder sie nicht geschätzt würde.



Japan ist ein technik- und eisenbahnbegeistertes Land, wozu vor allem auch die pfeilschnellen Shinkansen-Züge unterschiedlichster Generation und Bauart beitragen. Immerhin hat das Land der aufgehenden Sonne auch das älteste Hochgeschwindigkeitsverkehrssystem der Welt vorzuweisen.

Deshalb werfen wir im Rahmen unseres 50-Jahre-Themenswerpunkts in diesem Jahr auch einen Blick auch auf die andere Seite der Erdkugel – betrachtet vom Ort des Redaktionsbüro in Deutschland, in dem dieser Artikel gerade entsteht.

Trotz einheimischer Hersteller wie Kato, dessen Programm eine wichtige Inspiration auch für unseren kleinen Maßstab war und ist, kennen die Kunden dort natürlich auch unseren „Haus- und Hoflieferanten“ Märklin. Und mit ihm und seiner Bekanntheit gelangten auch vor Jahrzehnten bereits Spur-Z-Produkten in diesen Markt.

Dass sie eher ein Schattendasein fristeten, liegt wohl einzig an der Produktpalette aus Göppingen, in der es bis heute kein einziges Modell nach einem japanischen Vorbild gab. So blieb das Angebot allein denjenigen vorbehalten, die sich für europäische Schienenfahrzeuge begeistern konnten.



Die Affinität zum Modellbau und speziell auch zur Modellbahn zeigt sich auch alljährlich auf den gut besuchten Messen und Ausstellungen, wie hier der Shizuoka Hobby Show. Am Platzhirsch Kato und dessen Spur N orientieren sich derweil auch die meisten Spur-Z-Anbieter hinsichtlich ihres Sortiments.

Neben prestigeträchtigen und international bekannten Zügen wie den ICE sind das, schon deutlich abgeschlagen, diejenigen, mit denen ein japanischer Tourist auf einer Reise Bekanntschaft macht und die markant genug wirken, ihm auch aufzufallen und bleibende Erinnerungen zu schaffen. Es ist also gewiss kein Wunder, warum wir beim Besuch 2016 in Japan die Marke Märklin in den Modellbahnläden lange suchen mussten.

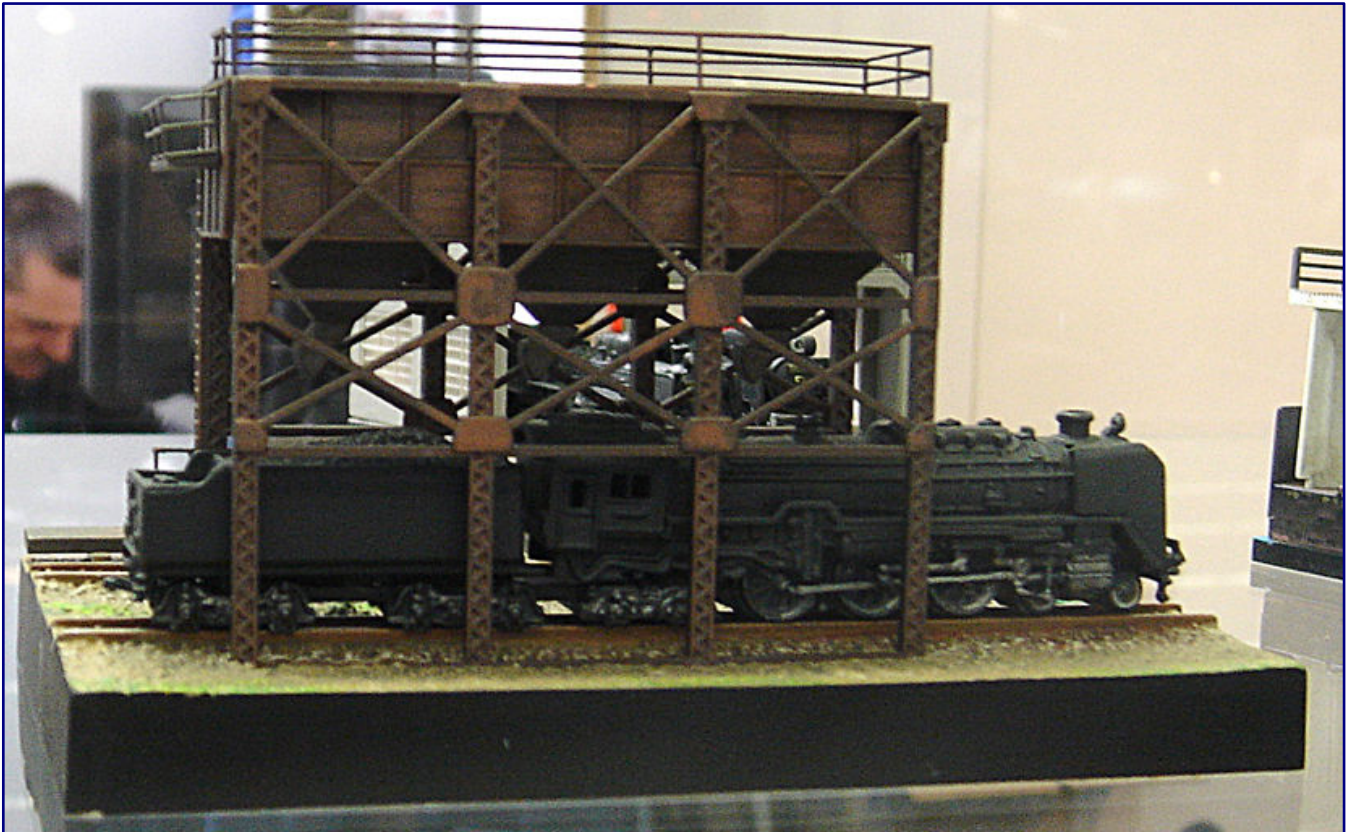
Und so wollen wir in diesem Bericht der Frage nachgehen, wo und wie Menschen in Tokio und anderen Städten mit dem Maßstab 1:220 in Kontakt kommen, welches Angebot sie dort vorfinden und ableiten, wie es mit dem schönsten aller Maßstäbe künftig dort weitergehen könnte.

Ein kleiner Rückblick

Auch in Japan gab und gibt es Modellbahnhersteller, die sich auf die Spurweite Z spezialisiert hatten oder haben und ein ansprechendes Sortiment an Modellen nach landestypischen Vorbildern erschaffen haben. Nur wenig aus diesem Angebot ist in Europa bekannt geworden, häufig wird es an einem Importeur und Vertriebspartner gefehlt haben.

Gut erinnern wir uns die sogenannten „Candy Toys“, die um 2005 vereinzelt auch nach Deutschland gefunden hatten. Bei diesen „Bonbon-Spielzeugen“ handelte es sich um eine Spezialität für Erwachsene, die in ihrer Grundidee mit dem Überraschungsei verwandt ist: In einer kleinen Pappschachtel befinden sich in diesem Fall ein Kaugummi sowie ein kleines Sammelobjekt zu einer gerade laufenden Serie.

Welches es ist, lässt sich von außen nicht bestimmen, weshalb es einen Überraschungseffekt darstellt. Erst nach dem Kauf und mit dem Auspacken lüftet sich das Geheimnis. Im erwähnten Zeitraum waren es kleine Dioramen des Maßstabs 1:220 etwa im größeren Bierdeckelformat.



Überraschungsei für erwachsene Modellbahner: Einige Dioramen und Standmodelle aus den „Candy-Toys“ fanden auch ihren Weg nach Deutschland, so wie diese Großbekohlungsanlage.

Sie zeigten ein Gebäude- oder Landschaftsmotiv wie Bahnsteigszene oder Lokschuppenausschnitt, auf das ein ebenfalls beiliegendes Dampflok-Standmodell gestellt werden konnte. Der Reiz für die Liebhaber in Europa bestand auch darin, dass nicht alle Motive der Serie gleich als japanisch zu erkennen waren und, versehen mit einer Lok aus vorhandenem Bestand, auch heimisch anmuten konnten.

Eine weitere Reihe, die den Maßstab 1:220 und die Eisenbahn zum Thema hatten, folgte wenige Jahre später. Unter der Marke F-toys folgten die einzelnen Wagen des Shinkansen Serie 0, der beim Vorbild seinen Dienst zu den olympischen Spielen 1964 antrat.

Angeboten wurde dieser Zug in seiner Ursprungsfarbe sowie als „Doctor Yellow“ (Gleiswartzug in Gelb) und in der späteren Regellackierung. Immer beigelegt war dem End- oder Zwischenwagen ein dazu passendes Gleisstück, das mit anderen leicht zu verbinden war.

Beeindruckend war die recht aufwändige Umsetzung der preisgünstigen Standmodelle. Der Aufbau zeigte separat eingesetzte Fenster, aufgedruckte Vorbildanschriften und ein vom Rest trennbares Fahrwerk. Eisen Platz, eine der japanischen Modellbahnmarken und vermutlich auch Urheber dieser



Auch „Doctor Yellow“ von F-toys auf Basis des Shinkansen Serie 0 entstammte den genannten Überraschungspaketen und ließ sich mit Fahrwerken von Eisen Platz sogar zum fahrfähigen Modell aufwerten.

Überraschungspäckchen, bot passende Tauschfahrwerke mit und ohne Antrieb an, mit deren Hilfe ein elektrisch betriebsfähiger Triebzug entstand.

All das stellt aber nur einen Teil des japanischen Markts dar. Aus der Ferne werden wir wohl kaum alle Tüftler einfangen und aufzählen können, die in unserer Baugröße geknobelt, konstruiert und auch gebaut haben. Unter ihnen werden, wie auch in Europa und den USA, einige sein, die ihre Kleinserienprodukte auch käuflich angeboten haben.

Lange bevor der Glaskasten der Baureihe 98³ bei Z-Modellbau das Laufen lernte, konnten Zetties schon in einem Film aus der Pionierzeit des Internets sehen, wie ein japanischer Liebhaber diese urige Lok umgesetzt hatte.



Ein Klassiker des japanischen Plastikmodellbaus im Maßstab 1:220 ist zweifelsfrei das Schloss Neuschwanstein von Doyusha.

Mit Blick auf den verwendeten Antrieb bestand durchaus noch Optimierungsbedarf, aber das Modell wurde so präsentiert, dass von einem Produktionsvorhaben in Kleinserie auszugehen war.

Jahre später erschien ein langsam und schön laufendes Modell gleicher Baureihe aus Chemnitz und so geriet dieses Projekt wohl in Vergessenheit. Auch die erwähnte Filmsequenz haben wir nicht mehr finden können.

Im Zubehörbereich fällt uns auf Anrieb ein Modell ein, dass es auch in deutsche Ladenregale geschafft hat. Seit jeher faszinierte japanische Touristen, die nach Deutschland reisen, das märchenhafte Schloss Neuschwanstein.

Es als Kunststoff-Bausatz aufzulegen, dürfte sich deshalb als gute Idee erwiesen haben. Und der Maßstab 1:220 bot sich für das Modell förmlich an, weil dieser zu unserer Modellbahn passt und die Dimensionen der Anlage noch beherrschbar bleiben (42 x 15,5 x 23,3 cm).



Und so sieht der schöne Bausatz zusammengesetzt und nachträglich koloriert aus. Ulrich Günther zeigt sein Kunstwerk regelmäßig auf Ausstellungen in Deutschland.

Gleichzeitig blieb es auch schön anzusehen und ließ noch seinen ansprechenden Baustil gut erkennen. Anbieter dieses bereits in den neunziger Jahren erhältlichen Bausatzes war Doyusha. In Deutschland wurde er von Raillex importiert und vertrieben. Heute finden wir in beispielsweise im Programm der Modellbahnunion.

Schon länger unterwegs

Neben Eisen Platz sind noch drei Anbieter im japanischen Markt über einen langen Zeitraum vertreten. Zuerst nennen wollen wir Pro Z, eine Marke des Anbieters Tokyo Marui. Diese Firma gibt es bis heute, doch scheint sie ihre Modellbahnaktivitäten seit rund zehn Jahren eingestellt zu haben.

Tokyo Marui ist in Japan und auch in Auslandsmärkten als Hersteller von Spielzeug- und Luftdruckwaffen bekannt. Als solcher hat er Erfahrungen mit Konstruktion und Kunststoffspritzguss aufzuweisen – vermutlich die entscheidenden Kompetenzen für den seinerzeitigen Markteintritt in der Nenngröße Z.

Nicht untypisch für die fernöstliche Kultur scheint es, dass ein ausreichend vermöglicher Industrieller oder Gewerbetreibender sein Unternehmen um einen Zweig erweitert, der seine persönlichen Leidenschaften zu bedienen weiß.

Tokyo Marui hat dies offenbar auch getan und beispielsweise Kunststoffbausätze von Luxusportwagen in deutlich größeren Maßstäben aufgelegt. In der Spurweite wurde Pro Z zeitweise ein Vollsortimenter: Nach Lok- und Wagenmodellen folgten auch vollständige Packungen mit Triebzug (Serie E231-500), Gleisen und Fahrregler.



Tokyo Marui bot unter seiner Marke Pro Z unter anderem eine Nachtzugpackung an, bestehend aus dieser Ellok EF65-500 und sechs Schlafwagen. Die Modelle zeigten sich fein detailliert, was auch an den zierlichen und maßstäblichen Pantographen sichtbar ist.

Etwa zwischen 2007 und 2009 gehörten sogar vollständige Kleinanlagen, teilweise sogar erweiterbar, zum Programm. Den Nerv japanischer Modellbahnenenthusiasten dürften diese Kleinode, die koffertaugliche Formate einhielten, durchaus angesprochen haben. Doch bereits um 2010 wurde es ruhiger um Pro Z und wir konnten keine Neuheiten mehr finden.

Interessant erscheint auch die Marke PRMLOCO, die Crown-Models gehört. Beeindruckend war das Sortiment, das wir im Mai 2016 auf der Shizuoka Hobby Show, einer der bedeutenden Modellbaumessen Japans, betrachten durften.



Die Messeanlage von PRMLOCO (Crown-Models) zeigt nicht nur Einblicke ins firmeneigene Spur-Z-Programm, sondern auch die hohe Kunst des Modellbaus, wie sie auch in Japan geschätzt wird.

Als absolute Neuheit wurden damals eigene Figuren vorgestellt. Schon länger im Programm waren Pkw- und Bus-Modelle (für den in Japan üblichen Linksverkehr), Gebäude und Bahnsteige. Auch ein eigenes Bettungsgleis, das vertraut und recht vorbildnah wirkt, befand sich im Angebot.



Rokuhan- (links) und Tenshodo-Ware (rechts), darunter die japanische Dampflokomotive Klasse C62, wartet bei einem Modellbahnhändler in Tokio auf Käufer.

Beinahe nicht mehr überschaubar waren die vielen Schienenfahrzeuge - Lokomotiven und auch Wagen umfassend. Alle zeigten sie durchaus feine Details, besonders im Bereich der Stromabnehmer, dazu auch kultivierte Fahreigenschaften. PRMLOCO gehört deshalb, wie auch Pro Z, zu den Modellbahnmarken, die im stationären Vertrieb der Fachgeschäfte großer Städte zu finden sind.

Schon 1949 gegründet und bis heute lückenlos aktiv ist der Hersteller Tenshodo, der ebenfalls zu den bekannten japanischen Anbietern gehört und seit vielen Jahren auch die Spur Z im Angebot hat. Obwohl es in den letzten Jahren auch um ihn sehr ruhig geworden ist, gehen viele anspruchsvolle und bekannter gewordene Konstruktionen auf ihn zurück. Die japanische Personenzug-Dampflokomotive mit Schlepptender der JNR-Klasse C51 war ein solches Modell.

Rokuhan als neuer Leitstern

Wenn wir vom Mutterland der Nenngröße Z aus nach Fernost blicken, dann kommen wir heute an einem Hersteller nicht mehr vorbei. Mit seinem Vertriebspartner Noch erreichte er schließlich auch Deutschland und wusste sich schnell einen Namen zu machen. Die Rede ist von Rokuhan.

weiter auf Seite 47



Bahnhof, Busse, diverse Automodelle und Figuren (Bild oben) gehören neben einem Bettungsgleissystem, dessen mehrfarbige Schotterwiedergabe recht realitätsnah wirkt (links am Rand im oberen Bild), zum Spur-Z-Angebot von PRMLOCO. Ein Vertreter des Programms von Eisen Platz ist der japanische Diesellokomotivzug KIHA 40-2000 (Bild unten).

Rokuhan ist kein Unternehmen, sondern eine Marke für Modellbahnen des Maßstabs 1:220. Die Rechte an ihr liegen bei der Toytec Corporation in Tochigi, deren Geschichte wir kurz beleuchten möchten. Gegründet wurde die Firma am 17. April 1992 von Tony Ichikawa (geschäftsführender Gesellschafter) und Hiroshi Kebukawa (Chefkonstrukteur).



Hiroshi Kebukawa (links) und Tony Ichikawa (rechts) sind die Gründer Toytec Corporation und in dieser Funktion auch die Väter der Marke Rokuhan. Hier stehen sie stolz am Firmensitz vor einer Vitrine im Musterraum, der einen Überblick über das große Sortiment liefert.



Am Firmensitz der Toytec Corporation in Tochigi werden nicht nur Spur-Z-Neuheiten konstruiert. Das Portfolio der Gesellschaft ist weitaus größer.

Die beiden waren bereits länger in der Spielwarenbranche unterwegs und wiesen Kenntnisse vor allem mit Blick auf den Markt in Nordamerika auf.

Mit Toytec machten sie sich dann selbstständig, um gewöhnliche Spielwaren zu entwickeln und herzustellen.

Viele Produkte entstanden und entstehen im Auftrag fremder Unternehmen, die sie dann unter eigenem Namen in den Handel bringen.

In den firmeneigenen Räumen sind in den Besprechungs- und Vorführräumen aber auch Entwicklungen zu sehen, die eher in die Kategorie Haushaltshilfen und Werkzeuge gehören.



Mit einem Bettungsgleissystem fing es an, Rollmateriale folgte. Heute ist Rokuhan ein Vollsortimenter, zu dessen Programm auch Brücken, wie diese doppelgleisige, noch nicht ausgelieferte Neuheit, gehören. Foto: Rokuhan

Markt der Spurweite Z aufzutreten. Die erforderlichen Marktanalysen ergaben, dass es nicht viele Unternehmen weltweit gibt, die die Spur Z in größerem Rahmen bedienen – auch nicht in Japan. Aufgrund des eigenen Wissens und Könnens fiel daher die Entscheidung zum Einstieg unter der Marke Rokuhan.

Gleich mit dem 1. April 2010, seitdem Rokuhan zu Toytec gehört, ging es an die vorbereitenden Entwicklungen für das eigene Sortiment. Bevor Werkzeuge gebaut und Modelle gespritzt werden konnten, waren viele Zeichnungen zu fertigen.

Für die Auswahl des Programms und die Grundidee zum eigenen Bettungsgleis stand häufig der Spur-N-Hersteller Kato Pate, der im japanischen Markt des nächstgrößeren Maßstabs sehr erfolgreich ist. Der Verkauf der ersten eigenen Gleiskomponenten begann in Japan am 30. November 2010, also innerhalb einer beachtenswert kurzen Zeitspanne nach Beginn der Entwicklungen.

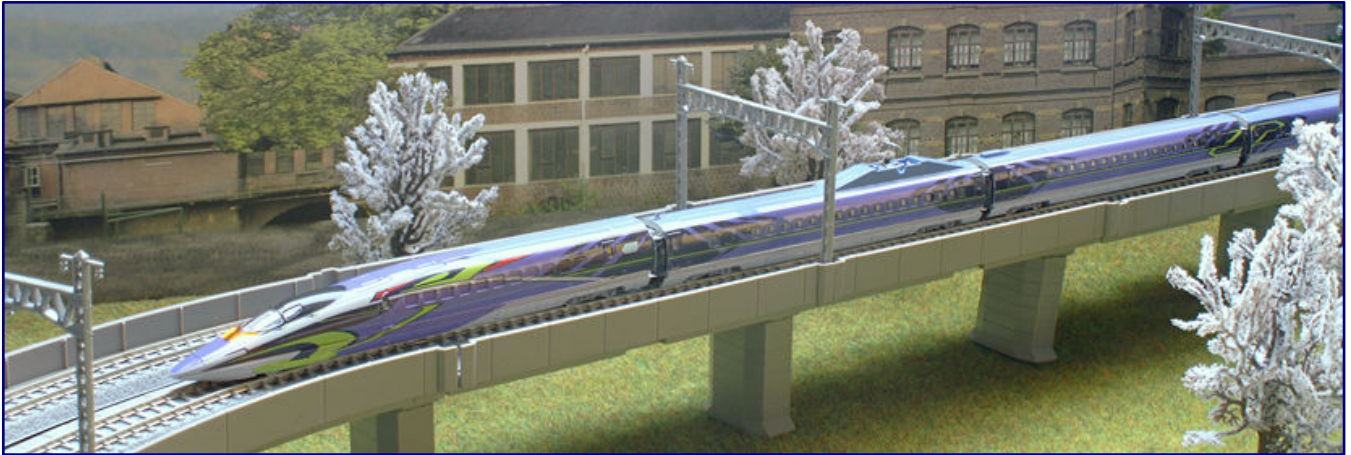


Die Diesellok DD51 war Rokuhans zweites Fahrzeug unter eigenem Markennamen und zugleich das erste Modell, das über Noch auch in Deutschland angeboten wurde. Hier ist sie Bestandteil einer Schwerlast-Zugpackung nach konkreter Vorlage eines Trafotransports.

Nur knapp ein Jahr später, nämlich am 29. Oktober 2011, folgte mit dem Elektrotriebzug der Serie 113 (Art.-Nrn. T001-1 / -2) das erste Rollmaterial, angeboten als vierteilige Grund- und fünfteilige Erweiterungspackung.

Ein weiterer Meilenstein, Noch war als Generalimporteur für Europa dabei, war die JNR-Diesellok DD51, von der es noch im letzten Jahr weitere Auflagen gab. Beständig folgten weitere Lok-, Triebzug- und

Wagenmodelle. Ebenfalls im Fokus standen die berühmten und populären Shinkansen-Triebzüge, von denen es die Serie 500 in gleich drei Versionen ins Programm schaffte. Letzte Neuerscheinung in diesem Bereich ist der moderne „Mini-Shinkansen“ Serie E6.



Der Shinkansen Serie 500 der JR West schaffte es zu bislang drei Auflagen. Hier abgebildet ist die zweite in der Sondergestaltung „Evangelion“ nach einer japanischen Kampfrobooter-Reihe.

Große Hoffnungen setzt Rokuhan in seine Shorty-Reihe, deren Startdatum in Japan der 8. Februar 2018 war. Die stark verkürzten Modelle auf kurzen Fahrgestellen mit zwei zweiachsigen Drehgestellen sieht der Hersteller nicht als realitätsnahe Modellbahn, aber auch nicht als Spielzeug.

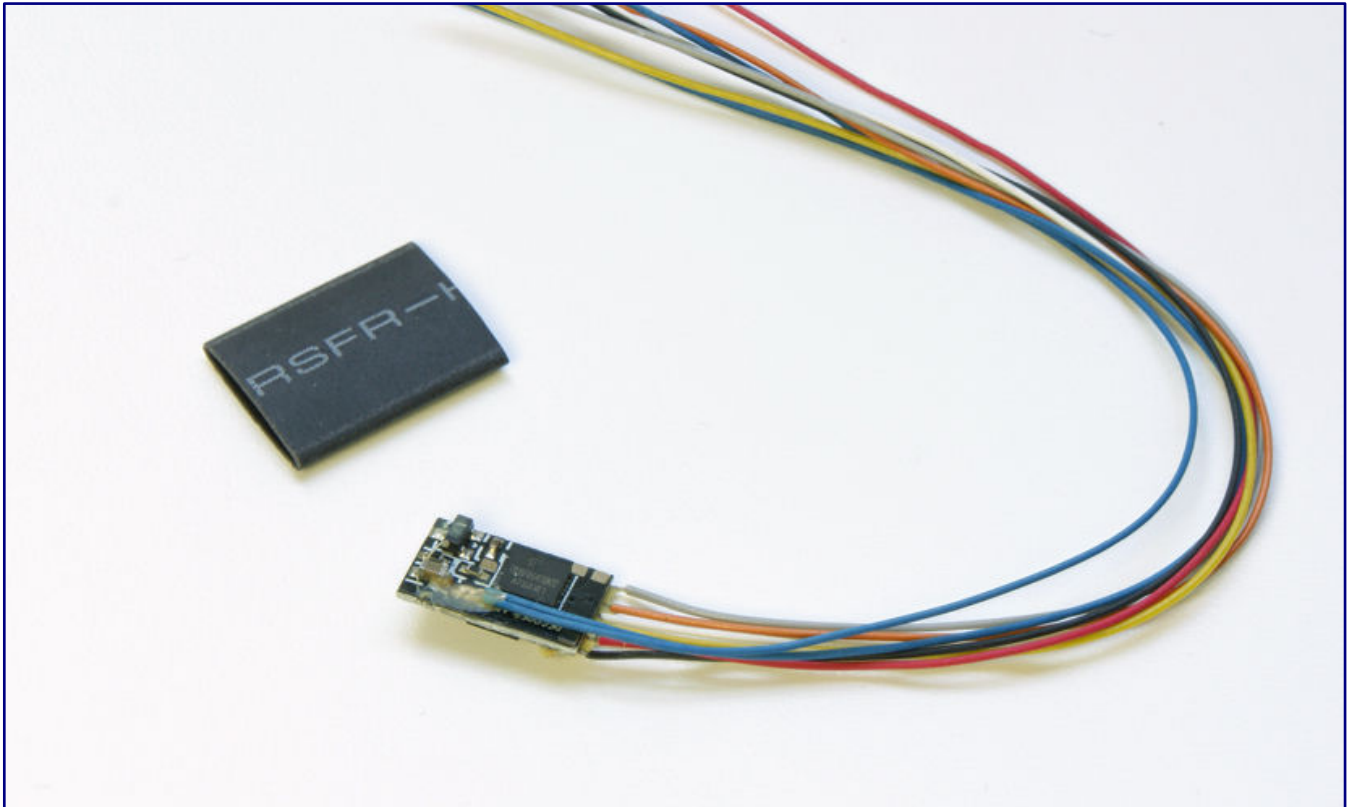
Da sie sich billiger anbieten lassen als hochdetaillierte Modelle, seien sie ein guter Einstieg in die Spur Z. Entsprechend gut sei die Resonanz neben Japan auch in den Auslandsmärkten. Sie könnten folglich helfen, den Kreis der Spur-Z-Freunde noch zu erweitern.

Die Idee zu dieser Produktlinie ist aus eigener Sicht insofern epochal, denn Fahrzeuge dieser Art und Gestaltung haben in den Spuren H0 und N bereits eine Geschichte und erfreuen sich bei den Japanern großer Beliebtheit, weil sie den Anforderungen kleiner Wohnungen sehr entgegenkommen.

weiter auf Seite 51



Große Hoffnungen setzt Rokuhan auf die stark verkürzten und vereinfachten Fahrzeuge der Shorty-Reihe. Ihre starren Fahrwerke lassen sich gegen rollfähige wie auch angetriebene Drehgestelluntersätze tauschen und so in Betrieb nehmen. Foto: Rokuhan



Mit einem eigenen Programm aus einer Digitalzentrale und bislang drei Decodern, hier der DCC-Universaldecoder A053 (Bild oben), wurde Rokuhan zum ersten Großserienhersteller der Spurweite Z mit Digitalangebot. Beim Rollmaterialangebot gehören heute auch japanische Klassiker der Schiene wie der Elektrotriebzug Serie KURO481/485 (Bild unten) zum Programm.

Besetzt wird dieses Segment ausschließlich von Rokuhan, wo sich die Verantwortlichen bemühen, den Winzlingen so viel vom Erscheinungsbild der großen Vorlage mitzugeben, wie es angesichts der veränderten Proportionen eben möglich ist.

Entscheidend sei dabei, dass sie auch auf gewöhnlichen Gleisen und Anlagen mitlaufen können und nicht auf Winzig-Radien angewiesen sind. Jüngst wurden mit ihnen entscheidende Schritte in die wichtigen Auslandsmärkte getätigt: Für Nordamerika erschien die EMD F7 als A- und B-Einheit in dieser Reihe (zwei Gestaltungen).

T001-1 113系2000番台
湘南色 4両基本セット

本体価格 13,800円



クハ111-2000 ヘッド・テールライト点灯

モハ113-2000

モハ112-2000 動力車

クハ111-2100 ヘッド・テールライト点灯

T003-1 113系2000番台
横須賀色 4両基本セット

本体価格 13,800円



クハ111-1500 ヘッド・テールライト点灯

モハ113-1500

モハ112-1500 動力車

クハ111-1600 ヘッド・テールライト点灯

Damit fing alles an: Mit dem Elektrotriebzug der Serie 113-2000 (oben) feierte Rokuhan Ende 2011 sein Debüt. Abbildung (aus dem Katalog 2014): Rokuhan

Und weitere Neuheiten lässt Hiroshi Kebukawa im Sommergespräch mit unserer Redaktion auch noch durchblicken: „Auch werden wir den ICE 3 und die DB-Baureihe 491 in Z-Shorty-Gestaltung produzieren. Wir haben den Plan, den Verkauf beider Produkte noch im Jahr 2022 zu starten.“

Beim ICE 3 ist das geglückt, denn er konnte in gleich drei Gestaltungsausführungen bereits vorgestellt und ausgeliefert werden. Lassen wir uns überraschen, ob es beim „gläsernen Zug“ tatsächlich auch noch vor der Spielwarenmesse klappen wird.

Die japanischen Ambitionen waren und sind hoher Natur: „Zunächst hatten wir mit der Produktion und dem Verkauf der Spur Z zuerst auf dem japanischen Markt begonnen. Doch wir überlegten, unsere Produkte auch auf dem Weltmarkt zu verkaufen.“ Motivation dafür waren die auf mindestens zwei Kontinenten bekannten Sortimente von Märklin und Micro-Trains.



Derzeit noch jüngste Shinkansen-Konstruktion im Programm von Rokuhan ist die moderne Serie E6 in ihrer ansprechenden Farbe.

Ein Problem dabei ist allerdings, dass Kunden in Europa die Spurweite Z und Märklin nahezu gleichsetzen. Die Marke ist ein Synonym für sie wie Tempo für das Taschentuch. Wichtig erscheint es daher, alle Produkte so zu konstruieren, dass sie kompatibel sind und auch auf Gleisen von MTL und Märklin verwendet werden können.

Unverändert bestehe der Plan, mehr ausländische Lokomotiven zu produzieren, wenn sie denn nur können. Als hinderlich zu sehen ist, dass Märklin in Europa und AZL in Amerika die meisten Vorlagen bereits umgesetzt haben, die hochinteressant erscheinen und auch den Erfolg zu ähnlich aussehenden Baureihen und Typen schmälern würden.

Bleiben wir gespannt, wie sich die Z-Shorty-Reihe als Alternative und Bauplattform weiterentwickelt und ob auch in der Profi-Reihe wieder Neuheiten für Europa oder erstmals gar für die USA erscheinen werden. Ohne jede Frage wird Rokuhan aber wohl seinen Heimatmarkt konsequent weiterbearbeiten. Als jüngste Ankündigung steht dort die schwere Ellok EF58 der JNR im Raum, deren Achsfolge stark an die amerikanische GG1 erinnert.

Japanische Spur-Z-Hersteller:

<http://www.crown-model.co.jp/fprmloco.html>
<https://www.rokuhan.com>

<https://www.tenshodo.co.jp>
<https://www.tokyo-marui.co.jp>
<http://www.platz-hobby.com>

50-jähriges Autorenjubiläum

Auf den Spuren des Kaisers

Bruno Kaiser ist nicht einfach einer von vielen Autoren der Modellbahnfachpresse. Auch für Trainini® hat er übrigens schon geschrieben, was aber kein Alleinstellungsmerkmal ist. Sein Verdienst ist es, sich mit innovativen Herangehensweisen und Ideen früh aus der Masse hervorgehoben und einen Namen gemacht zu haben. 2022 feiert er sein 50. Jubiläum als Autor und ist immer noch nicht müde. Dirk Kuhlmann würdigt sein Schaffen.

Im Jahr 1972 erblickte die Spur Z das Licht der Welt und begeistert auch nach 50 Jahren noch viele Modellbahner.

Im selben Jahr erschien in der Miba 11/1972 ein vierseitiger Artikel von einer damals wundervollen und detailreich umgesetzten Anlage.

Wir sprechen hier nicht von Märklin Mini-Club, sondern von einem Märklin-H0-Exponat, das in der Folgezeit bis heute einen Kultstatus bei den Lesern erlangt hat.

Die „Mükeba“ oder korrekt, die Müngersdorfer Kellerbahn, eine für damalige Verhältnisse ultramoderne Modellbahnanlage, stand nun im Fokus der Öffentlichkeit und setzte Maßstäbe bei vielen Hobbykollegen aller Spurweiten.

Der damals 25-Jährige Erbauer hatte einfach den Nerv der Zeit getroffen und sollte den Printmedien bis zum heutigen Tage treu bleiben.

Er entwickelte sich zum Spezialisten rund ums das Thema Gebäudemodellbau und zu einem hervorragenden Landschaftsgestalter.

Ob sie es wissen oder nicht, auch viele der Spur-Z-Bahner haben in den letzten Jahrzehnten seine Berichte begierig aufgenommen und manch schöne Spur-H0-Szenerie in den Maßstab 1:220 transferiert. Natürlich sprechen wir hier vom Kölner Bruno Kaiser.



Jubilär Bruno Kaiser beim Ausleuchten einer Vereinsanlage auf der IMA Köln.

weiter auf Seite 55



Bruno Kaiser, der Mann im grauen Kittel, ist bei seiner gestalterischen Arbeit an der Vereinsanlage „Durllesbach“ voll in seinem Element (Bild oben). Die typische Präsentation von Bruno Kaiser in den Fachzeitschriften ist auf der unteren Aufnahme zu sehen.

Er ist in meinen Augen der einzige „Großmeister“, der seine Modellbahnwelt mit einer ganz stillen Präsentation dem Betrachter näherbringt. Bruno kenne ich, wie viele andere auch, von seinen Artikeln in diversen Magazinen und zufälligen Beobachtungen bei den Modellbahnmessen in Köln.



Das Resultat der Arbeit von der vorherigen Seite findet sich auf „Tillmanns Loch“ wieder, die kleine Ausstellungsanlage der FdE Burscheid.

Dort wo die glühend heißen Halogenleuchten ihren Dienst leisteten, da war mitten in einer Menschentraube Bruno Kaiser mit seinen Fotoarbeiten für die Miba tätig. Meist musste eine helfende Kraft die wissbegierige Schar vom Akteur fernhalten, damit zumindest ein paar Bilder nicht verwickelt den Weg auf den Farbfilm fanden.

Zu dieser Zeit hatte er innerhalb der Branche bereits einen Ehrentitel erhalten, den ein urechter Kölner in der Regel sehr schätzt: „Hinterhof-Kaiser“.

Bestens detaillierte Hinterhöfe sind in der heutigen Zeit einfach ein Muss auf jeder Modellbahn geworden. Sie suchten immer nach dem Verursacher? Hier ist er!

Trotz seines Bekanntheitsgrades, widersetzt er sich bis heute vehement dem Gang unter seine eigenen Scheinwerfer, um womöglich eine Autogrammstunde für seine Anhänger einzulegen. Natürlich kennt und kannte er die anderen Lichtgestalten seines Faches, aber er beansprucht diese Selbstdarstellung nicht.

Im Herbst 2013 ging für mich ein großer Wunsch in Erfüllung. Ich durfte Bruno persönlich kennenlernen. Die Einladung meiner Person und der Anlage für 2014 bei den „Modellbahntagen“ des Modellbahnvereins FdE Burscheid war beschlossen und ich wollte bereits ein halbes Jahr im Voraus die Aktiven kennenlernen.

Der damalige Vorsitzende Erich Walle zeigte mir die Räumlichkeiten und stellte mich den anwesenden Mitgliedern vor. Den etwas abseits gelegenen Raum betraten wir zuletzt und mir wurde erklärt, dass dieser mittelgroße Herr in dem grauen Kittel der „Gestaltungsbeauftragte“ im Verein sei.

Sämtliche Mitglieder, auch weitere bekannte „Schreiberlinge“ der Zunft, die hier anwesend waren, strahlten eine freundliche und höchst persönliche Atmosphäre aus. Das war jetzt ein Ding! Ich begab mich auf die Spuren des Kaisers!



Das ist ein „Original-Kaiser“: Hinterhöfe in der beliebten Epoche III, die zu seinem Markenzeichen wurden und ihm seinen durchaus ehrenvoll gemeinten Spitznamen bescherten.

Schon hier bemerkte ich bei Bruno die Akzeptanz gegenüber Anhängern kleinerer Spurweiten. Er meint bei manchen Clubabenden immer scherzhaft, dass er zweimal im Leben eine kleine Spur-Z-Anlage aufgebaut habe, die erste war nämlich auch seine letzte.

In den Siebzigern war Gestaltungsmaterial nicht so vielgestaltig vorhanden, von den rasenden Lokomotiven wollen wir hier gar nicht reden. Einen Ausflug in den Maßstab 1:200 machte er mit einem Architekturmodell für den geplanten Neubau einer Kölner Bierbrauerei trotzdem. Hier bediente er sich natürlich auch beim langsam wachsenden Spur-Z-Markt.

Dass die Spur Z in den letzten zehn Jahren zunehmend schöne, detaillierte Gebäude und feine Materialien zum Landschaftsbau auf dem Markt gesehen hat und somit die Gestaltung nach Vorbild getreuer zum Tragen kommt, begeistert ihn.

Bruno ist natürlich ein Profi, ohne das bereits oben erwähnte Scheinwerferlicht. Er kennt natürlich sämtliche „Künstler“ bei den Vornamen und ein normaler Besucher oder gar Neuling im Club oder bei Ausstellungen wird herzlich begrüßt und wie selbstverständlich erfolgen die Fachgespräche unter vier Augen.

Hier gibt es kein Gehabe um seine Person. In anderen Branchen würde man von einem „Star zum Anfassen“ sprechen, meist in seiner bevorzugten Garderobe, dem bereits erwähnten grauen (natürlich

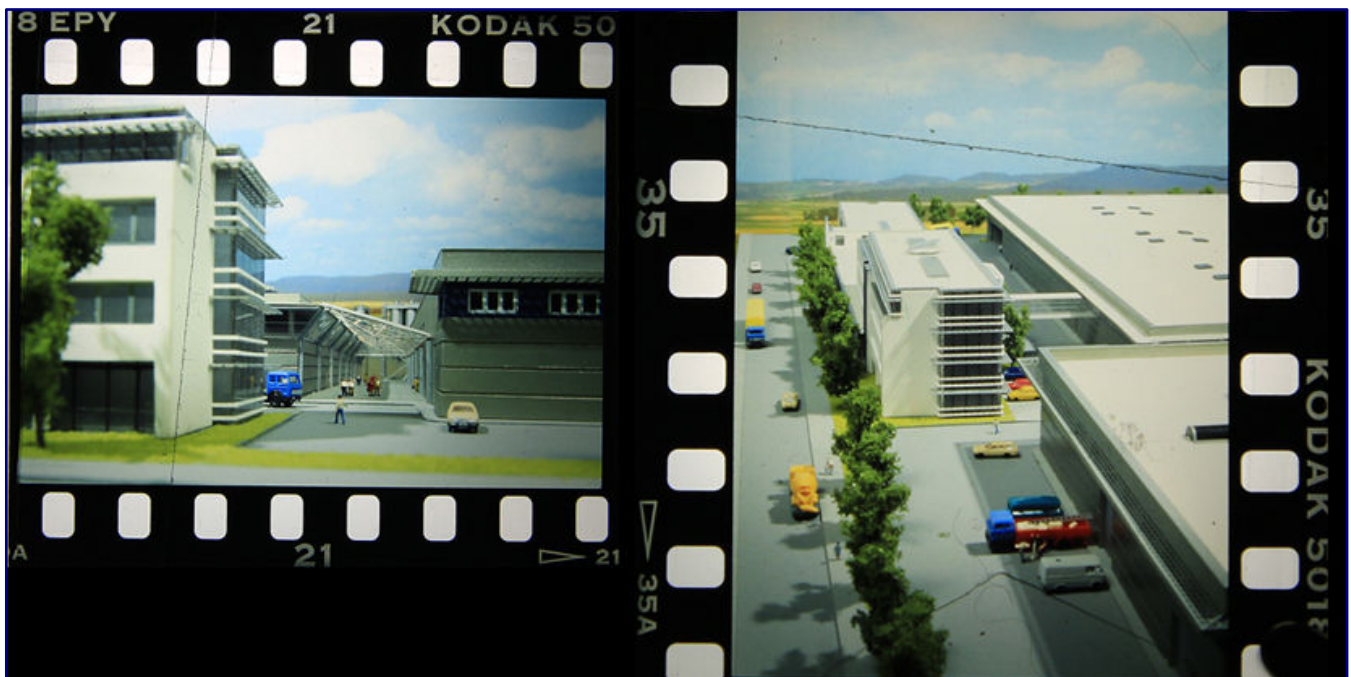
mehrfach gewaschenen) Arbeitskittel. Er begeistert mit seiner Herzlichkeit, Hilfsbereitschaft und einer großen Natürlichkeit.

In den vielen Jahren konnte ich Bruno natürlich häufiger über die Schultern schauen und seine Arbeitsmethoden kennenlernen. Er schätzt eine sinnvolle Zusammenarbeit im höchsten Maße und die Ergebnisse sprechen für sich.

Immerhin sollten die zwei neuen Segmente für die große Vereinsanlage „Durllesbach“ auch mit meiner Hilfe wie aus einem Guss dem Betrachter präsentiert werden und nicht ein landschaftlicher (grüner) Flickenteppich werden, weil die eigenen Befindlichkeiten der mitarbeitenden Gestalter wichtiger wären.

Es kommt aber noch besser. Bruno ruht sich nicht auf seinen Lorbeeren aus oder erklärt seine Handschrift zur jetzt höchst erreichbaren Entwicklungsstufe der Gestaltung. Nein, das Interesse an neuen Techniken und Produkten ist weiterhin ungebrochen. Daher ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass im Frühjahr 2020 die kleinste FdE-Vereinsanlage der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

„Tillmanns Loch“ ist eine 140 cm lange und befahrbare Feldbahn-Anlage mit 6,5-mm-Gleis. Bruno und ich haben teilweise so große unterschiedliche Gestaltungsansätze, dass die H0f-Anlage ein wunderbares Testobjekt war. Hier spielte die große Erfahrung von Bruno eine Rolle.



Erinnerung an ein früheres Werk im Maßstab 1:220: Bruno Kaisers Architekturmodell für eine Kölner Brauerei. Treu bleiben sollte er bis heute dennoch der Nenngröße H0.

Jeder der Beteiligten nahm sich hier etwas zurück und schon klappt eine solche Umsetzung. Zu den Lahnsteiner-Modellbahntagen führte Bruno das gute Stück vor. Die Besucher freuten sich nicht nur über die Anlage, sondern auch über ein kleines Gespräch mit dem Meister!

Ein älterer Herr sprach mich an und meinte, dass er alle Artikel von Bruno kennen würde, umso überraschter war er ihn hier zu treffen. Vielleicht passte hier alles zusammen, zumal ein paar Tage später der Krisenmodus „Covid-19“ angesagt war und die vermeintliche Stille eintrat.

In dieser Zeit war Bruno bestimmt nicht untätig und versorgte weiterhin die Leser mit Bildern und Lesestoff. Und dann ist da noch der Bau eines Märklin-H0-Schaustücks, welches für Fotozwecke

betriebsintern in Göppingen verwendet wird. Wenn sie das Resultat sehen möchten, wäre ein Blick in den Märklin-Katalog 2022/23 ein Tipp. Blättern sie nicht, es geht sofort mit der Titelseite los!

Aktuell schreibt Bruno weiter eifrig neue Berichte für die Miba und bastelt mit uns am Anlagenmodell der Kölner „Allweg-Bahn“, die wahrscheinlich im Herbst 2023 der Öffentlichkeit präsentiert wird. An unseren Vereins-Besuchertagen können sie dem „Hinterhof-Kaiser“ auch ruhig mal über die Schultern schauen.



Atmosphäre pur vermittelt das Weingut auf der FdE-Burscheid-Vereinsanlage „Durlesbach“. Auch dies ist unverkennbar ein typisches „BK-Werk“. Mögen noch möglichst viele Jahre folgen, die uns Bruno Kaiser mit seinen Ideen und Schöpfungen erfreut!

Seien sie nur vorgewarnt, nach spätestens 10 Minuten basteln sie mit!

Der stillen Macht vom Rhein, dem Mann im grauen Kittel, wünscht die gesamte **Trainini®**-Mannschaft noch viele weitere Jahre des Schaffens mit bewundernswerten Artikeln in unserem Modellbahn hobby!

Vereinsseiten zum Schaffen:
<http://fde-burscheid.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Der Knoten im Taschentuch:

Herzlich danken möchten wir unseren Leserinnen und Lesern für Ihre Teilnahme an unserem Jubiläumsaufruf. Die Zuschriften, die wir erhielten, zeugen von Enthusiasmus, Leidenschaft und Kreativität.

Wir prüfen derzeit, wie wir unserem Versprechen, die Glückwünsche möglichst vieler Teilnehmer angemessen zu würdigen und ihren Beitrag zu veröffentlichen, bestmöglich gerecht werden können. Dabei sollen Wiederholungen einerseits vermieden werden, andererseits aber auch die Ideen so wiedergegeben werden, dass ein repräsentatives Bild gewahrt ist, ohne den Umfang unseres Magazins zu sprengen.

Wie in der letzten Ausgabe mitgeteilt, endete die Frist für eine Teilnahme am 31. Oktober 2022. Gefragt waren Zuschriften zu einer der folgenden Fragen:

- Mit welchen Worten möchten Sie der Spurweite Z zu ihrem 50. Jubiläum gratulieren?
- Welches besondere Erlebnis verbinden Sie mit Märklin Mini-Club, wenn Sie an das diesjährige Jubiläum denken?
- Was ist es, das Sie so besonders an unserer kleinen Spurweite fasziniert?



Unter allen Teilnehmern verlosen wir in den nächsten Tagen insgesamt zehn von Märklin ausgelobte Jubiläumsbücher „Alles über die Spur Z“ im Wert von je 22,90 EUR. Als Chronik soll diese Broschüre lange an ein besonderes Jahr erinnern. Dafür wurden viele Eindrücke zu unserer Baugröße aufgearbeitet und im Werk gesammelt wiedergegeben.

Feine Auslieferungen bei Artitec:

Der niederländische Zubehörspezialist Artitec (<https://artitec.nl>) hat zwei Neuheiten ausgeliefert und angesichts des in diesem Jahr eher schleppenden Prozesses auch die Information an uns gegeben, dass fürs kommende Jahr wieder spannende Modelle geplant sind.

Doch zunächst wollen wir betrachten, was aus den Niederlanden nun zu den Zetties gelangt. Als aufmerksamkeitswirksame Figurenszene erweist sich der Beschlagstand mit Pferd und Hufschmied (Art.-Nr. 322.039), der für den Betrachter gut sichtbar dem Kaltblüter neue Fußbeläge verschafft.

Abwechslung auf den Anlagen verspricht die Autofähre (322.034), die wir in einer der kommenden Ausgaben noch einmal in ihren vielen und bestens gelungenen Details betrachten wollen. Bekannt ist das nun auch für die Spuren TT, N und eben auch Z aufgelegte Modell schon seit einigen Jahren aus dem Maßstab 1:87.



Bestens gelungen wirkt auch die nun frisch ausgelieferte Autofähre (Art.-Nr. 322.034) von Artitec, die wir unseren Lesern in einer zukünftigen Ausgabe noch einmal detaillierter vorstellen möchten.

Dort war es allerdings als Gierfähre konzipiert, womit sicher wenige Leser etwas anfangen können. Eine solche Fähre verfügt nicht über einen eigenen Antrieb und wird nur an zwei Seilen um einen Kreismittelpunkt im Flusslauf geführt. Die Bewegung vom einen zum anderen Ufer erfolgt nur durch die Strömung, die mit dem Verkürzen eines der beiden Seile auf die Fähre wirkt.

Für uns Zetties hat Artitec dieses Grundmodell verändert und beispielsweise mit einem Abgasrohr versehen, um auf diese Weise eine gewöhnliche Fähre zu schaffen, die frei fahrend oder auch an Kettenführungen entlang unterwegs sein kann.

Dadurch lässt sich dieses Verkehrsmittel flexibler einsetzen und kann auch, die Vorzüge des kleinen Maßstabs voll ausschöpfend, auf einem größeren Flusslauf mit Schiffsverkehr glaubhaft zum Einsatz kommen.

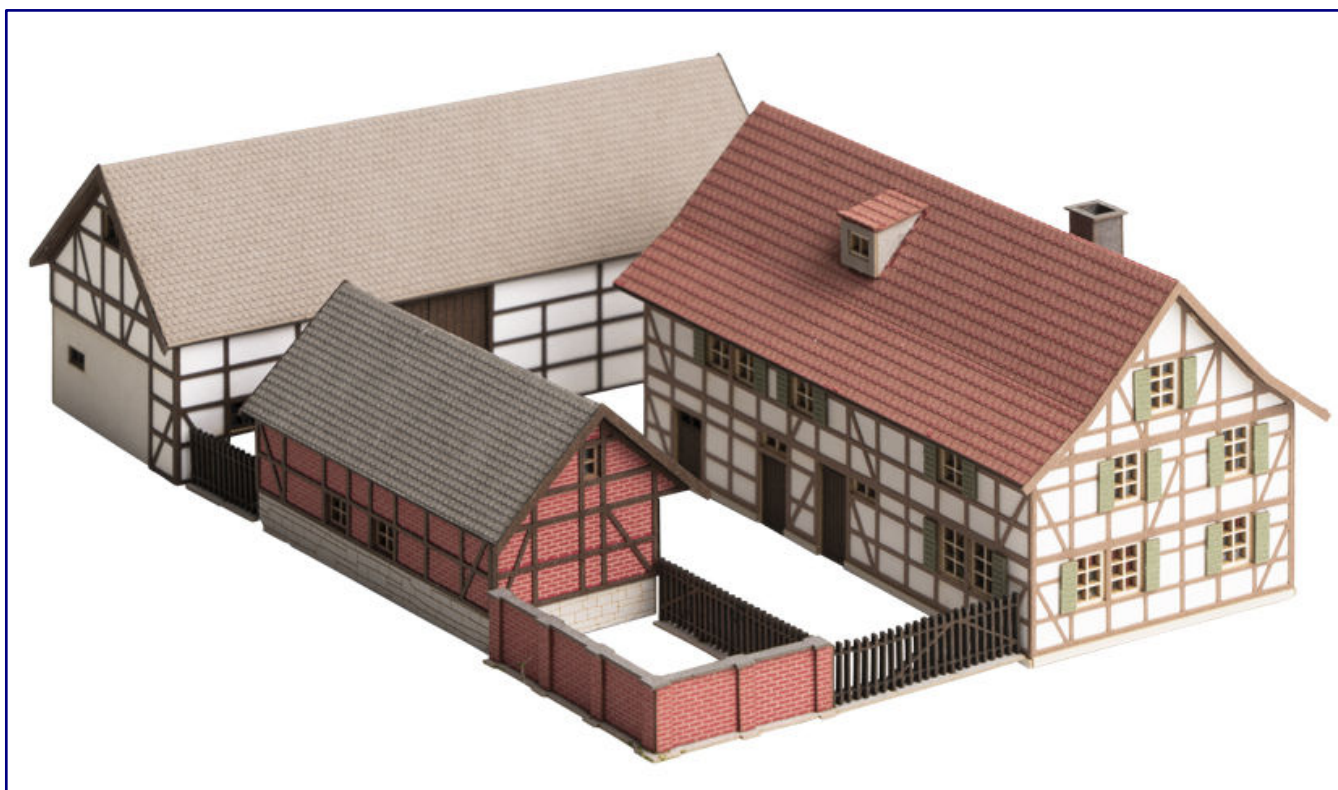
Zweigleisige Stahlbogenbrücke bei Rokuhan:

Aus den Mitteilungen von Ztrack erfuhren wir, dass Rokuhan eine neue Stahlbogenbrücke Art.-Nr. R094) in der Grundfarbe Grau angekündigt hat. In Gegensatz zu den bisherigen Modellen formgleicher Stahlbrücken in unterschiedlichen Farben handelt es sich bei der Neuheit um eine Ausführung zur Aufnahme von zwei parallellaufenden Streckengleisen, um in Hauptstreckenverläufe eingebaut zu werden.

Faller-Herbstneuheiten zum Jubiläum:

Der Gütenbacher Häuslebauer weist ganz bewusst und offen darauf hin, dass die Spurweite Z 50 Jahre alt wird. Er gratuliert ihr mit zwei neuen Bausätzen. Das „Bahnhof-Set Feenbach“ (Art.-Nr. 282713) erinnert als Polystyrol-Klassiker daran, dass Faller fast von Anfang an dabei war und auch in unserem Maßstab stets eine wichtige Rolle eingenommen hat.

Angelehnt an den früheren Bahnhof Schönblick, gesellen sich zu diesem Stadtbahnhof mit Glas-Bahnsteigdach noch ein Güterschuppen mit Schiebetoren und ein Stellwerk mit kleinem Holzanbau. Der Güterschuppen hat ein Vordach und ist im Oberschoss holzverkleidet. Empfohlen wird das Ensemble für die Epoche III.



Der dreiteilige Bahnhof Feenbach (Art.-Nr. 282713; Bild oben) stellt die Wiederauflage eines Klassikers dar, während der Dreiseithof (282800; Bild unten) als Jubiläumsmodell mit vielen Zusatzteilen eine Neuentwicklung ist. Fotos: Fallner

Eine wahre Geburtstagsüberraschung ist der Dreiseithof (282800), der folgerichtig auch als Jubiläumsmodell deklariert ist. Dieser moderne Bausatz besteht aus mehrfarbigen und lichtgeschnittenen Hartkartonteilen. Das dreiteilige Fachwerkgehöft aus Wohnhaus, Stall und Scheune zeigt unterschied-



Das Mini-Heißluftgebläse (170555) gehört zu einer Reihe neuer Werkzeuge im Faller-Programm. Foto: Faller

liche Ausfachungen und Dacheindeckungen. Durch mitgelieferte Mauer- und Lattenzaunelemente lassen sich die drei freistehenden Gebäude wahlweise miteinander verbinden.

Unter einigen neuen Werkzeugen, die ebenfalls als Herbstneuheit nachgereicht werden, haben wir zwei gefunden, auf die wir an dieser Stelle gezielt hinweisen möchten: einen Kunststoff-Entgrater (170551) für den Bau (nicht nur) von Plastikbausätzen und das Mini-Heißluftgebläse (170555).

Es hilft beim punktgenauen Verschrumpfen von Schrumpfschläuchen an Stellen, die schwieriger zugänglich sind oder beim Beschleunigen des Trocknens von Klebstoffen und Farben. Ein Ständer zum Abstellen ist integriert und auch ein hitzebeständiger Handschuh liegt bei.

Bald ist Messe in Friedrichshafen:

Vom 4. bis 6. November 2022 findet wieder die Faszination Modellbau (<https://www.faszination-modellbau.de>) in der Messe Friedrichshafen statt. Sämtliche Sparten des Modellbaus stellen sich dort vor, die Modelbahn wird wie gewohnt eine wichtige Rolle spielen.

Nachdem es seit einigen Jahren Fakt ist, dass der traditionelle Messestandort Köln für die Internationale Modellbahnausstellung am Ende ist, schmückt deren letzter Veranstalter nun die Schau am Bodensee mit diesem werbeträchtigen Titel. Änderungen am Konzept der Ausstellung im Dreiländereck konnten wir aber nicht feststellen.

Die Spurweite Z wird auf einer 12 x 8 m großen Ausstellungsfläche von den Z-Freunden International vertreten. Mehrere Anlagen sollen dort gezeigt werden, darunter voraussichtlich auch die Hirschsprung-Anlage von Jürgen Walther, die kürzlich in der Miba portraitiert worden ist.

Formneues von AZL im Oktober:

American Z Line tritt diesen Monat mit seinen formneuen Maxi-IV-Containertragwageneinheiten an. Die erste Auflage ist der Florida East Coast (FEC) gewidmet, deren braune Dreier-Einheiten gleich in drei verschiedenen Zusammenstellungen (Art.-Nr. 906554-1 bis -3) angeboten werden, die sich hinsichtlich der Betriebsnummern und verladenen Container unterscheiden.



Diese MAXI-IV-Zusammenstellung (Art.-Nr. 906554-3) ist eine Formneuheit. Foto: AZL / Ztrack

Erstmals kommen bei AZL 53'-Wellblech-Container zum Einsatz. Auch die 40-Fuß-Exemplare stammen aus neuen Formen. Als Mindestradius werden 220 mm empfohlen, zum Aufgleisen eine Aufgleishilfe. Die zweite Auflage fährt ebenfalls in Braun vor und läuft für die Massachusetts Central (906560-1 / -2).



Eine weitere Neuheit ist dem „Pere Marquette“ der C&O gewidmet. Zur Auswahl stehen zwei Vierer-Wagenpackungen mit Diesellok EMD E7A (64617-1_SET / -2_SET) sowie drei einzelne Wagen (73529-9 / 73729-9 / 73929-9). Die beiden Lokomotiven mit den Betriebsnummern 95 und 97 sind auch einzeln erhältlich (64617-1 / -2).

Der „Pere Marquette“ der C&O als Lok-Wagen-Zusammenstellung (64617-1_SET). Foto: AZL / Ztrack

Farblich ansprechend wirkt auch die ALCO PA1 der Missouri Pacific (64414-1 / -2). Diese Bauart ist auch als PA1 (64419-1 / -2) und PA1 / PB1 (64419-1_SET / -2_SET) im Brunswick-Grün der PRR zu haben. Zu ihnen gesellen sich noch A-B-Kombinationen der EMD E7 für die New York Central (64603-1 bis -3).



Die ALCO PA1 gibt es im Oktober für die Missouri Pacific (64414-1; Bild links) und die Pennsylvania Railroad (64419-1; Bild rechts). Fotos: AZL / Ztrack

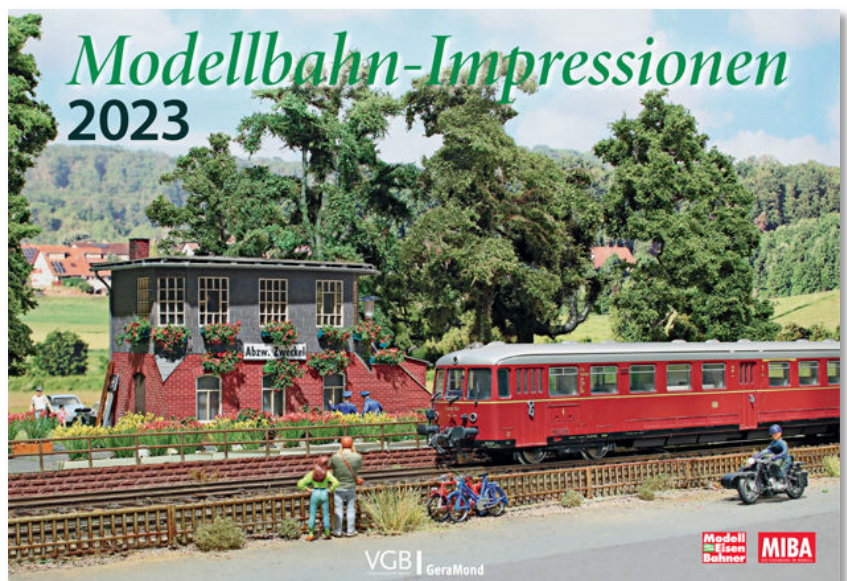
Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <https://www.americanzline.com>.

Kalender 2023 bei den Verlagen:

Die großen Verlage werben nun um die Gunst der Modellbahner für deren Kalenderwahl 2023.

Sowohl beim Eisenbahnkurier (<https://www.ekshop.de>) als auch der VGB (<https://www.vgbahn.shop>) stehen äußerst interessante Themen zur Auswahl.

Traditionell sind bei beiden Dampflokomotiven Zugpferde in verschiedensten Zusammenstellungen. Auch besondere Bahnstrecken, Museums- oder Tourismusbahnen sowie länderspezifische Themen finden





sich im Angebot. Auch die modernen Traktionsarten bekommen zudem eigene Kalender und bei der VGB auch die Marken Märklin und Trix.

Ein uns naheliegendes Thema sind natürlich die Modellbahnen, zu denen einer (EK) oder gleich zwei (VGB) Kalender angeboten werden. Keiner davon enthält leider ein Spur-Z-Motiv. Trotzdem hat uns der von den Magazinen Modelleisenbahner und Miba herausgegebene „Modellbahn-Impressionen 2023“ besonders gut gefallen.

Seinen Titel zierte ein schönes Foto von Bruno Kaiser, den wir in dieser Ausgabe ehren und der hier auch schon als Autor aufgetreten ist. Auch die weitere Auswahl, von der wir einen kleinen Eindruck vermitteln möchten, ist gut zusammengestellt, abwechslungsreich und handwerklich gut fotografiert.

Märklin-Auslieferungen im Oktober:

Ja, ist denn schon Weihnachten? Diese Frage stellt sich angesichts einer der beiden jüngsten Märklin-Auslieferungen: Zu den Händlern gelangt ist nämlich inzwischen der Weihnachtswagen Spur Z (Art.-Nr. 80632).



Als chromoxidgrüne Bundesbahn-Ausführung kam nun die EloK der Baureihe 150 (Art.-Nr. 88579) seitens Märklin in den Handel.

Die Donnerbüchse ist wie gewohnt verpackt und kann auch als Baumschmuck genutzt werden. Sie ergänzt in der Modellwahl und Gestaltung sehr gelungen das blaue Vorjahresmodell. Abweichend dazu zeigt der neue Waggon nun eine grüne Grundlackierung und ist beidseitig leicht abweichend bedruckt (Sprache der Weihnachtsgrüße).

Mit Glockenankermotor, warmweißer Spitzenbeleuchtung (LED) und nach innen verlegter Umschalterschraube unterwegs ist die ebenfalls ausgelieferte Ellok der Baureihe 150 (88579). Diese Neuheit ist chromoxidgrün lackiert und zeigt eine modernisierte Ausführung dieser Güterzuglok ohne umlaufende Regenrinne und mit einteiligen Maschinenraumfenstern.

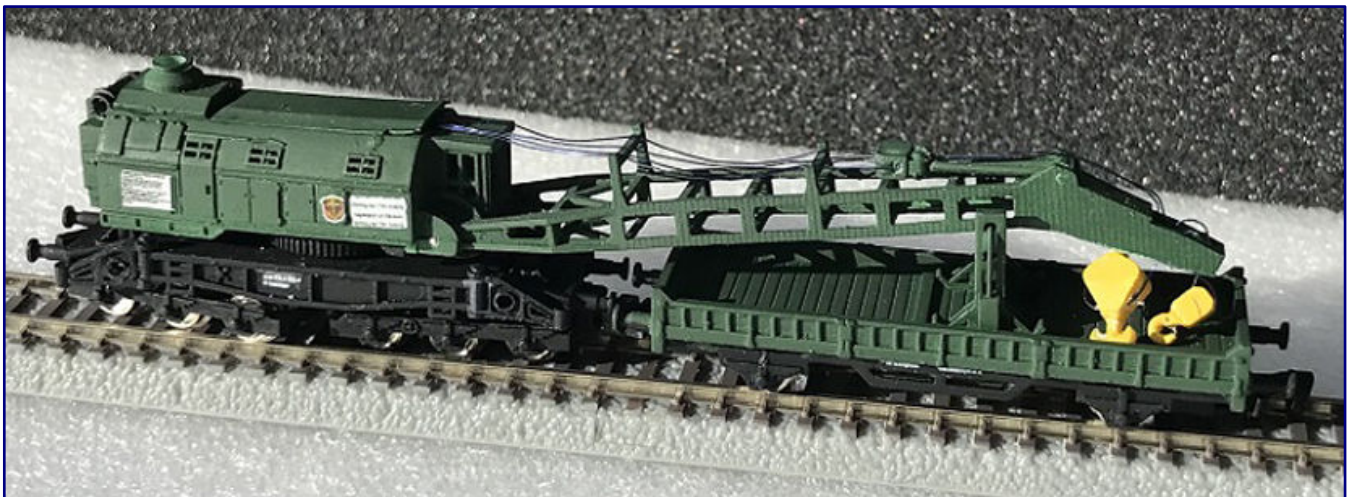
Entsprechend der Änderungen an den Dachkanten reicht die grüne Lackierung bei ihr auch bis aufs Dach, nur die Aufbauten dort sind vorbildgerecht umbragrau abgesetzt. Die Hochleistungslüfter entsprechen noch der ersten Bauform und sind folglich nicht als eckige Klatte-Lüfter ausgeführt. Märklin hat damit die Optionen seines Formenbaukastens sinnvoll genutzt.

Ein Kritikpunkt an diesem Modell ist nur der Gussblock, der im Bereich zwischen den Drehgestellen nicht noch einmal schwarz überlackiert wurde. So zeigt er mit seiner matten Optik auch noch eine Farbabweichung gegenüber den schwarz-glänzenden Drehgestellblenden.

Dieser Kostenspareffekt ist leider störend, weil der starre Mittelteil auch als Drehgestellattrappe dient, denn diese Baureihe hatte beim Vorbild auffallend lange, bis zur Mitte reichende Drehgestelle, was sich mit der Fahrwerksgrundlage der Baureihen 103 / 151 nicht kompromissfrei umsetzen ließ.

Zweierlei bei NoBa-Modelle:

Der Ardelt-Dampfkran 57 to. ist bei NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) nun auch als Fertigmodell (Art.-Nr. 5318RF) zu erhalten. Interessenten mögen sich aber bitte gedulden, denn die Lieferzeit ist wegen der hohen Nachfrage zuletzt auf drei Monate gestiegen. Das Tüftlerduo bittet deshalb um Verständnis.



Den Ardelt-Dampfkran 57 to. (5318RF) als diesjährigen Neuheitenhöhepunkt gibt es nun auch als lackiertes und beschriftetes Fertigmodell. Sein Ausleger und die seitlichen Stützen sind beweglich montiert. Foto: NoBa-Modelle

Neu ins Programm sind drei Hochspannungsmasten (10339R), die als Rohlinge zum Selbstlackieren ausgeliefert werden. Alle Modelle sind gewohnt gut konstruiert und sauber wie hochauflösend gedruckt.

100.000. Yullbe-Besucher in Hamburg:

Knapp ein halbes Jahr nach der Eröffnung feiert das Miniatur-Wunderland den 100.000. Gast von „Yullbe Wunderland“, seiner Virtuellen-Realitäts-Attraktion. Sie ist in Zusammenarbeit der beiden beliebtesten Sehenswürdigkeiten Deutschlands, Europa-Park Rust und Miniatur-Wunderland Hamburg, entstanden.



Ben Lennart Endres (Mitte) war am 27. September 2022 der 100.000. Besucher von „Yullbe Wunderland“. Foto: Miniatur-Wunderland

Die Initiatoren Sebastian Drechsler und Stephan Hertz begrüßten am späten Vormittag des 27. September 2022 mit Ben Lennart Endres ihren Jubiläumsgast. Neben Geschenken aus der alten Welt erwartete den Jubilar eine ganz besondere Überraschung: Er wurde per Fotogrammetrie gescannt und doppelt geklont – ein Mal im Maßstab 1:87 ins Miniatur-Wunderland und ein Mal digital in die virtuelle Welt.

Über diesen Erfolg ist Wunderland-Gründer Stephan Hertz glücklich: „Schon seit es das Miniatur-Wunderland gibt, träumen unsere Gäste (...) davon, einmal tatsächlich Teil unserer Miniatur-Welt sein zu können und als kleine Figur durch die Straßen Knuffingens zu flanieren oder die Schweizer Alpen zu erklimmen. Etwas mehr als 20 Jahre mussten wir auf die Erfüllung dieses Traums warten (...).“

Aktuelle Auslieferungen von Micro-Trains:

Die laufende Railroad-Magazine-Serie und das anstehende Halloween-Fest stehen im Fokus von zwei Neuheiten bei MTL: Ausgeliefert wird Wagen Nummer 8 mit einem historischen Motiv (Art.-Nr. 502 00647). Auch das Sondermodell zum Schreckens- und Kostüm-Klamauk (548 00 140) ist ein gedeckter Wagen, den das Unternehmensmaskottchen Micro Mouse ziert.

Moderne Containerflachwagen erscheinen in unterschiedlichen Farben für verschiedene Einsteller: TTX (540 00 015 / -016), Burlington Northern (540 00 023 / -024), Southern Pacific (540 00 043 / -044), BNSF (540 00 061 / -062), CSX (540 00 113 / -114) und ATSF (540 00 153 / -154).

Gelasserte Holz-Wagenbodennachbildungen zu den in der letzten Ausgabe vorgestellten Flachwagen mit Stirnwänden gibt es jetzt auch separat zum Nachrüsten als Viererpackung (799 43 232).

Herpa-Neuheiten zum Jahresende 2022:

Herpa Miniaturen ließ seine Kunden wissen, welche Neuheiten sie im November und Dezember 2022 aus dem fränkischen Diethofen erwarten dürfen. Wir beschränken uns bei den neuen Flugzeugmodellen auf diejenigen des Maßstabs 1:200, die eine Gesamtlänge von 30 cm nicht überschreiten und auf europäischen Flughäfen und -plätzen anzutreffen sind.

Dies ist aus der Snapfit-Reihe in Flugdarstellung nur die Boeing 737 Max 8 „Proud of Poland's Independence“ der polnischen LOT (Art.-Nr. 613675). Umfangreicher ist hingegen die Auflistung der Wings-Modelle mit gestaltetem Fahrwerk:

Deutsche BA Fokker 100 (572279),
German Airways Embraer E190 (572378),
British Airways Airbus A320neo „BA Better World“ (572392),
Lufthansa Airbus A321neo „Naumburg“ (5724115) und
Luftwaffe Eurofighter Typhoon, TaktLwG 74 „Bavarian Tiger“ (572507).



Der British Airways Airbus A320neo „BA Better World“ (Art.-Nr. 572392) ist eine der für November und Dezember 2022 geplanten Neuheiten. Foto: Herpa

Die militärischen Modelle werden noch durch folgendes Trio der Schweizer Luftwaffe ergänzt:

Northrop F-5E Tiger II, Fliegerstaffel 6 „Ducks“ (572514),
Northrop F-5E Tiger II, Fliegerstaffel 8 „Vandalos“ (572521) und
Northrop F-5E Tiger II, Fliegerstaffel 19 „Swans“ (572538).

Neuheit zum Redaktionsschluss:

Kurz vor Redaktionsschluss gab EtchIT Modellbau (<http://www.etchit.de>) eine weitere Neuheit für die Spur Z bekannt. In bester Auflösung bietet dieser Hersteller eine Packung mit sechs Hydranten (Art.-Nr. XD002_Z), die vom Kunden noch selbst zu lackieren sind.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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