

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Märklins leichter Güterzug

Diesetriebzug selbst gebaut
Mini-Club-Geschichte (Teil 2)



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit schnellen Schritten geht der Sommer voran. Lange haben wir auf ihn warten müssen, jetzt sehen wir schon wieder seinem Ende entgegen. Doch das sollte uns nicht aus der Bahn werfen – im wahrsten Sinne des Wortes.

Wir haben ja unsere Modellbahn und den Kopf voller Ideen. Draußen bei gutem Wetter oder im Urlaub gesammelt, warten sie auf ihre Umsetzung an regnerischen Tagen oder auch in unserer bald beginnenden Hauptsaison.



Holger Späing
Chefredakteur

Märklin wird sie dieses Jahr Mitte September mit dem Tag der offenen Tür in Göppingen einläuten. Ein Besuch im Märklin-Werk sollte sich lohnen, denn ein Anlagenschwerpunkt am Ende der Wanderung durch die Produktion ist unserer Mini-Club gewidmet. Damit steht auch diese Veranstaltung ganz im Zeichen des runden Geburtstags. Ein gutes Vierteljahr später wird auch dieses Jubiläum wieder Geschichte sein.

Bei uns wird bis dahin jede neue Ausgabe den Fokus auf diese vierzig Jahre richten: den Blick zurück auf die Geschichte mit besonderen Modellen, das aktuelle Katalogprogramm in Form von Produktvorstellungen und Testberichten sowie Ausblicke für die Zukunft.

Heute liefern wir Ihnen den zweiten Teil der bisherigen Spur-Z-Geschichte. Die Zeit ab 1993 brachte uns Märklins Kundenclub, viele außergewöhnliche Modelle, Rückschläge und Enttäuschungen, aber auch angenehme Überraschungen. Ein neuer Hersteller, der in dieser Zeit sprichwörtlich das Laufen lernte, war AZL.

Zur Geschichte gehören auch Wunschmodelle, auf die wir bis heute vergebens warten. Eines von ihnen ist der Dieseltriebzug Baureihe 628/928. Wolf-Ulrich Malm stieß beim Lesen eines Forumsbeitrags auf ihn und griff, weil auch er das Warten satt hatte, kurzerhand zur Eigeninitiative. Das Ergebnis seiner Arbeit stellen wir Ihnen heute vor.

Ein spannendes Thema verspricht auch der Stückgut-Schnellverkehr. Er war die Antwort der Reichsbahn auf die abzusehende und stetig steigende Konkurrenz des LKW-Verkehrs. Immerhin rund vierzig Jahre währte seine Geschichte und der „Leig“, untrennbar mit diesem Konzept verbunden, gehört bis heute zu den bekanntesten Güterzügen.

Recht spät wagte sich Märklin an eine Nachbildung dieses Zugs, der wegen seiner Kürze und markanten Erscheinungsform ideal für die Modellbahn ist. Kurzkupplung, teilweise neue Formen und eine gut laufende Dampflok sind Pluspunkte dieser Packung. Doch wo Licht ist, ist auch Schatten: Unseren Testbericht lesen Sie ab Seite 4.

Zu guter letzt haben wir uns wieder umgesehen, was der Bücher- und Zeitschriftenmarkt für Zetties hergibt: F-Züge sind ein aktuelles und bei unseren Lesern beliebtes Thema wie kein anderes. Deshalb hoffen wir, dass Ihnen unser Tipp zusagt. Und beim Stichwort Anlagenunterbau blicken wir schon auf die schönste Zeit des Jahres, in der wieder ausgiebig gebastelt wird. Und damit wünsche ich Ihnen im Namen aller Redakteure viel Spaß beim Lesen dieser neuen Ausgabe!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Stückgut im Schnellverkehr.....4
Starten statt länger warten.....12

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Schritt für Schritt Richtung Anlage.....16
Blaue Züge und rote Triebwagen.....18

Impressionen

Kleiner Markt mit viel Bewegung (1993 – 2012).....21
Zetties und Trainini im Dialog.....41

Impressum.....51

Wir danken Wolf-Ulrich Malm für seinen Gastartikel und Bernd Mayershofer für seine Unterstützung mit Katalogdokumenten.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 20. August 2012

Titelbild:

86 062 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft befördert einen leichten Güterzug auf der Anlage von Bernward Sandmann. Ihre Fuhre besteht aus kurzgekuppelten, großräumigen Güterwagen der Bauart G1 „Dresden“, die zwei Leig-Einheiten bilden .

Neue Leig-Einheit von Märklin Stückgut im Schnellverkehr

Leig-Einheiten ermöglichen kurze und doch vorbildgerechte Güterzüge. Sie eignen sich deshalb ideal für die Modellbahn. Dass sie glaubhaft auf verträumten Nebenbahnen eingesetzt werden können, dürfte ein weiterer Grund für ihre Beliebtheit sein. Nun hat Märklin die Zetties mit einer Zugpackung bedacht. Wir haben sie uns angesehen und geben dazu passende Erläuterungen zum Vorbild.

Bereits in den zwanziger Jahren spürte die Reichsbahn die aufkommende Konkurrenz des Lastkraftwagens. Zwar verfügte sie über ein breites und gut ausgebautes Schienennetz, während sich das Straßennetz noch über Jahre im Aufbau befinden würde, doch im Nahbereich waren die kleinen Fuhrunternehmer flexibler. Bei der Stückgutbeförderung war der Straßenkraftverkehr so durchaus im Vorteil.

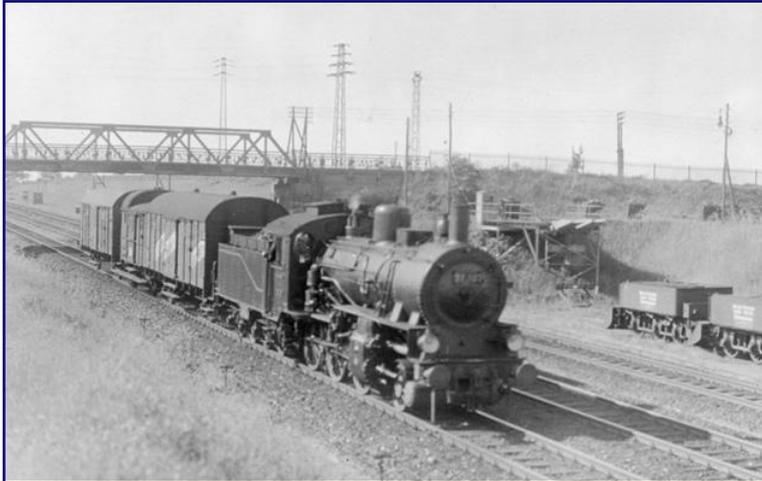


Der Stückgut-Schnellverkehr war die Antwort der DRG auf die wachsende Konkurrenz durch den LKW. Nur übergangsweise sollten lokgeführte Leig zum Einsatz kommen. 38 1793 des Bw Weimar ist mit einer solchen Einheit am 11. Juli 1934 vor den Hörselbergen bei Kälberfeld auf dem Weg nach Eisenach. Foto: DLA Darmstadt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Dass Spediteure schneller als die Eisenbahn agieren konnten, mag auf den ersten Blick verblüffen: Der LKW steckte noch in den Kinderschuhen und brachte es mit Kettenantrieb und auf Hartgummireifen gerade mal auf Spitzengeschwindigkeiten von 20 km/h. Langstreckentransporte kamen damit noch nicht in Frage, obwohl auch hier dank vieler Fortschritte und dem Ausbau der Infrastruktur der Vorteil langsam dahin schmolz.

Auf kurzen Distanzen machte sich die geringe Transportgeschwindigkeit des Lasters nicht nachteilig bemerkbar. Eigene Untersuchungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ab 1925 zeigten nämlich, dass auch ihre Nahgüterzüge wegen der vielen Zwischenhalte mit Rangierbewegungen nur mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 10 bis 15 km/h unterwegs waren.

Das Ein- und Ausstellen von Wagen sowie Rangieren an Ladestraßen oder Rampen verbrauchte zu viel Zeit. Gefragt war ein Konzept, das leistungsfähig, wirtschaftlich und individuell zugleich war und ohne die Rangierbewegungen auskam. Deshalb entwickelte die Hauptverwaltung im Jahre 1927 einen Plan, der einen Einsatz von dieselgetriebenen Gütertriebwagen geringer Leistung in diesem Aufgabenbereich vorsah.



Anfangs wurden meist noch preußische Güterzugpackwagen mit einem gedecktem Wagen der Verbandsbauart zu einer Leig-Einheit gekuppelt. 37 107 ist am 21. Juni 1932 mit einer solchen Garnitur bei Stralsund unterwegs. Der gedeckte Wagen Bausart „Dresden“ besitzt keine Seitenfenster. Foto: DLA Darmstadt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Da jedoch die Industrie kurzfristig nicht in der Lage war, ein ausgereiftes Fahrzeug zu entwickeln und in ausreichender Stückzahl zu liefern, kam das neue Konzept in dieser Form vorerst nicht zur Umsetzung.

Eine kurzfristig umsetzbare Lösung (sog. „Ersatzgütertriebwagen“) fand die Reichsbahndirektion Köln im Folgejahr: Dieses sah den Einsatz von an die neuen Aufgaben angepassten Güterwagen vor, die mit einer Personenzuglokomotive bespannt wurden.

Bekannt wurde diese Idee als leichter Güterzug (Leig), der ausschließlich im Stückgutverkehr lief und maximal 10 Wagenachsen führen durfte. Das entspricht höchstens zwei sogenannten Leig-Einheiten

mit je 4 oder 5 Achsen. Nur für besonders sperrige oder feuergefährliche Güter wurde im Bedarfsfall ein Rungenwagen mitgeführt.

Die Dienstvorschriften beschrieben diese Wageneinheiten wie folgt: „Zur beschleunigten Bedienung des Stückgutverkehrs (...) sind besondere Fahrzeugeinheiten (Leig-Einheiten) geschaffen, die entweder in selbstständigen leichten Güterzügen (Leig-Zügen) verkehren oder in Güterzügen zur Ersparnis von Kurswagen eingestellt werden.“



Für die Be- und Entladung waren die Seitentüren fest zugeordnet, um den Umschlag schnellstmöglich abwickeln zu können. Häufig wurden Wagen und Rampe mit Überladebühnen verbunden, wie hier 1936 im Bahnhof Petersdorf (Riesengebirge). Foto: RVM, Sammlung Eisenbahnstiftung

Sie bestehen entweder aus zwei gedeckten großräumigen Güterwagen (GI) oder aus einem Gepäckwagen und einem gedeckten großräumigen Güterwagen, die nach Beseitigung der sich gegenüberliegenden Stirnwände durch Kurzkupplung, Übergangsbrücke und Faltenbälge so verbunden sind, dass die Laderäume beider Wagen einen Raum bilden.“

Typisch für den Leig waren gedeckte Wagen der Verbandsbauart Dresden. Anfangs wurden sie häufig mit dem bewährten Güterzugpackwagen Pwg pr 14, der mit mehr als tausend Einheiten im Bestand war, gekuppelt. Deutlich weniger Einheiten verkehrten gemeinsam mit einem dreiachsigen Gepäckwagen Pwg3 pr – auch eine preußische Länderbahnbauart. Später setzte sich einheitlich die Paarung von zwei gedeckten Wagen durch.

Der frühere Zugführerbereich der Gepäckwagen diente dem Personal als Aufenthaltsmöglichkeit, die Ladefläche wurde für die Güter genutzt. Für den Einsatz als Leig wurde auch in die gedeckten Wagen eine Gasbeleuchtung sowie eine Heizung eingebaut.

Zumindest bei der Mehrzahl der Einheiten wurden zusätzliche Fenster in die Seitenwände gebaut. Alte Aufnahmen legen aber nahe, dass dies anfangs vermutlich nicht bei allen Wagen der Fall war – einen sicheren Beleg gibt es offenbar nicht. Einheitlich waren Anordnung und Größe der Fenster bei den Leig-Einheiten verschiedener Bauarten der Vor- und Nachkriegszeit auf jeden Fall nicht.

Erklären ließe sich eine fensterlose Variante mit der geplanten Funktion der Wagen als Übergangsprovisorium, die eine Rückführung in den Ursprungszustand erleichtert hätte. Ein Jahresendbestand 1932 von 288 Einheiten belegt jedoch, wie sehr sich die Doppelwagen bewährt haben und dass sie keinesfalls mehr eine Übergangslösung darstellten.

Leig-Einheit aus zwei GI „Dresden“ ohne Fenster?

Märklin hat für sein Spur-Z-Modell eine zumindest sehr ausgefallene Variante gewählt, denn Bildbeweise für die Existenz einer Einheit aus zwei großräumigen, gedeckten Wagen GI „Dresden“ ohne Seitenfenster lassen sich nicht ohne weiteres erbringen.

Eine derzeit im Archiv der Eisenbahnstiftung nicht auffindbare Originalaufnahme von Walter Hollnagel aus dem Jahr 1932 zeigt allerdings 78 217 vor einer Einheit, die das Vorbild von Märklins Modell zu belegen scheint.



Schnell fahrende Lokomotiven wie die Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ waren bevorzugte Maschinen für den Transport von Leig-Einheiten. Ein solcher Zug überquert am 16. Mai 1952 in Rheine die Ems auf der behelfsmäßig wieder aufgebauten Brücke in Richtung Quakenbrück. Typisch für die Bundesbahn wurde das Fehlen der auffälligen Schriften auf den Wagen. Foto: Quebe, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die Fenster und die übrige beschriebene Ausstattung dienten dem Zweck, das Arbeiten in den Wagen angenehmer zu gestalten. Die Zeitersparnis bei der Zustellung des Stückguts rührte nämlich daher, dass das Transportgut während der Fahrt sortiert wurde und dadurch die Standzeiten an den Bahnhöfen erheblich verkürzt werden konnten. Die Fahrt zu einem Sortierbahnhof entfiel folglich; das entsprechende Personal fuhr ähnlich den Postwagen im Zug mit.



Die Aufnahme von 56 603 des Bw Darmstadt-Kranichstein im Bahnhof Eberbach am Neckar vom 26. Juli 1949 zeigt, dass auch nach dem Krieg Leig-Einheiten mit den auffälligen Anschriften liefen. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

weglichkeit von 4 cm erlaubte. Durch die Einsparung einer kompletten Pufferlänge ließ sich der Kuppelabstand auf 54 cm verringern.

Damit das Personal während der Fahrt ungehindert arbeiten und sich bewegen konnte, waren die Stirnwände miteinander gekuppelter Wagen mit größtmöglichen Öffnungen versehen.

Verbunden waren beide Wagen mit Übergangsbrücken und Faltenbälgen, die deutlich breiter als die der zeitgenössischen Schnellzugwagen waren.

An der Stirnseite der Kurzkupplung hatten die Wagen je nur einen vereinfachten Puffer ohne Teller, der auf der rechten Seite Platz fand.

Gegenüberliegend drückte er auf eine Stoßplatte, was eine Höhenbe-



Bis in die achtziger Jahre konnten sich einzelne Bauarten im Dienst behaupten. 211 232-4 ist am 31. August 1983 mit einem Expressgut-Eilzug, bestehend aus zwei Leig-Einheiten, auf der Strecke Gummersbach - Brügge - Hagen bei Kierspe unterwegs. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die frühen Leig-Einheiten aus Pack- und gedecktem Wagen waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h zugelassen, die Kombination aus zwei Mal GI 11 „Dresden“, wie sie das Märklin-Modell nachbildet, durfte mit 75 km/h verkehren. Später gab es sogar Fahrzeuge, die für 100 km/h zugelassen wurden und damit echte Schnellläufer waren. Dies waren Einheiten aus Kriegsbauarten gedeckter Wagen und die Neubauten der DB.

Bei einer Leig-Einheit waren beide Schiebetüren einer Seite fest dem Be- oder Entladen zugeordnet, so dass beides parallel erfolgen konnte. So ließ sich an jedem Zwischenhalt schon im Vorfeld die Fracht passend bereitstellen und der Ausladebereich freihalten.

Bekanntestes Merkmal des Stückgut-Schnellverkehrs waren die auffälligen Anschriften auf den Wagenseiten, die deutlich und werbewirksam auf die Verwendung der Wagen hinwiesen. Vermutlich gab es für deren Ausführung zumindest anfangs keine verbindlichen Vorgaben, denn es sind mehrere Versionen bekannt.



Die Baureihe 86 erscheint erstmals mit brüniertem Fahrwerk und macht eine gute Figur vor Märklins neuer Leig-Einheit der DRG. Ihre Laufeigenschaften sind tadellos. Ebenso gut vor den Zug gepasst hätten mit der Baureihe 38 oder 78 zwei ehemaligen Preußinnen.

Dokumentiert sind mindestens eine einfache, weiße Schrift auf dem Braun der Seitenwände, eine weiße Tafel mit schwarzer Anschrift und ein weißes Band mit schwarzem Schriftzug „Stückgut-Schnellverkehr“. Tafel und Band waren zusätzlich noch schwarz umrandet. Die Ausführung als Tafel war auch bei geöffneten Schiebetüren vollständig lesbar, das Band war hingegen die auffälligste und später am stärksten verbreitete Erscheinungsform.

Diese Kennzeichnung hielt sich über die gesamte Reichsbahnzeit hinweg und war auch nach dem 2. Weltkrieg häufig anzutreffen. Bei der Bundesbahn verschwand sie langsam, auf Neufahrzeugen wurde sie dann nicht mehr angebracht. Im Dienst befanden sich einzelne Wagen noch bis in die siebziger Jahre, die später als Gllh 12 bezeichnete Kombination aus zwei Wagen der Bauart „Dresden“ wurde 1968 ausgemustert.

Messwerte der 86 082 aus Märklin 81001:

Anfahrspannung	1,5 V
Kleinste Dauerfahrspannung	2,3 V
Stromaufnahme bei Trafostellung 100*:	113 / 95 mA
Stromaufnahme bei Trafostellung 150*:	130 / 130 mA
11 cm Teststrecke zurückgelegt in mit dem Vorbild entsprechenden	4 Sekunden 21,78 km/h
* jeweils Messwert für Vor- und Rückwärtsfahrt Test-Transformator: Märklin 67011	

Die einst geplanten Gepäcktriebwagen spielten im Stückgut-Schnellverkehr lediglich eine Nebenrolle und seien daher nur am Rande erwähnt: 1930 beschaffte die DRG drei Exemplare (Betriebsnummern 10 001 bis 10 003), die auf der Konstruktion von Nebenbahntriebwagen beruhten. Ein 150-PS-Dieselmotor trieb sie über Blindwelle auf zwei Achsen an und brachte sie auf 60 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Im Kriegsjahr 1941 folgten zwei weitere Gepäcktriebwagen (10 004 und 10 005), die dem Grundriss des VT 137 von 1932 folgten. Angetrieben von einem 650-PS-Aggregat lag die Höchstgeschwindigkeit hier bei 110 km/h. Vor Kriegsende kamen sie nicht zum Einsatz im Stückgut-Schnellverkehr.

Betrachten wir nun in diesem Kontext die Märklin-Modelle aus der neuen Zugpackung 81001: Der Lieferumfang besteht aus einer Dampflok Baureihe 86 und zwei Leig-Einheiten, also insgesamt vier Wagen. Die Preisempfehlung des Herstellers erscheint nach unserem Empfinden insgesamt angemessen.

Mit der beigelegten Dampflok hat der Hersteller ein passendes und durchaus typisches Zugpferd ausgewählt. Mögliche Alternativen wären vor allem die Baureihen 38 und 78 gewesen, die auch auf historischen Aufnahmen sehr oft zu sehen sind. Denkbar wäre auch die Baureihe 41.



Erstmals hat Märklin ab Werk kurz gekuppelt. Ausdrücklich sind die Wagen nicht für den Radius 145 mm (Märklin 8510) vorgesehen.

V 36 vor dem Leig ein. In den letzten Dienstjahren sind Vertreter der Reihe V 100 bildlich dokumentiert.

Beim der Packung beigelegten Modell ist festzuhalten, dass uns ein sehr ruhiger und guter Lauf der Lok aufgefallen ist. Für den modifizierten Fünfpoler eher untypisch, sind Motorgeräusche hier kaum zu vernehmen. Viele Zetties werden sich über die BR 86 auch deshalb freuen, weil es das erste Modell dieser Reihe ist, das von Märklin mit einem brünierten Fahrwerk ausgeliefert wurde.



Nur ein einziges Seitenfenster besitzt jede der beiden Doppelseiten aus der Zugpackung 81001 (im linken Wagenende). Für ein geschlossenes und damit sehr ansprechendes Zugbild sorgen die großen Faltenbälge, die das Vorbild gut treffen.

Bei den teilweise formneuen Wagen finden wir hingegen Licht und Schatten. Lobend hervorzuheben ist die feste Kurzkupplung zwischen den beiden Wagenhälften. Erstmals hat Märklin damit zu Gunsten eines vorbildgerechteren Aussehens ein Produkt ausgeliefert, das ausdrücklich nicht für den Industrie-

kreis (Märklin 8510) mit Radius 145 mm geeignet ist. Wir begrüßen dies ausdrücklich und wünschen uns eine Fortsetzung, wo dies sinnvoll erscheint.

Jede Einheit ist korrekt mit einem Bremserhaus ausgestattet, auch die neuen, breiten Faltenbälge folgen dem Vorbild in richtiger Weise.

Das Seitenfenster auf der rechten Seite des Endes mit Bremserhaus ist an der passenden Stelle platziert.

Kritisch sind jedoch der fehlende Dachlüfter am selben Wagenende sowie der Verzicht auf Seitenfenster im Bereich der Ladeflächen beider Wagen.

Unklar bleibt, welchen Zweck der Dachlüfter hatte und damit auch, ob sein Fehlen korrekt ist: Sofern der Wagen eine Koks- oder Kohlenheizung besaß, müsste er zwingend als Luftabzug vorhanden sein. Nach der Bauartbezeichnung („h“ im Typenkürzel) waren die Wagen aber mit einer Dampfheizleitung ausgestattet, die sie für das Einstellen in Personenzüge brauchten.



Recht unauffällig ist die Kurzkupplung zwischen den Wagen. Korrekt sind die einfachen Puffer und Stoßflächen zwischen den Wagen, die im Vorbild erst das Kurzkuppeln ermöglichten.

Konsequent wäre dann aber auch das Beheizen der Einheit aus dieser Quelle, zumal Leig-Einheiten regelmäßig als eigene Zuggattung liefen. Auch die uns vorliegenden Zeichnungen beantworten diese Frage nicht sicher: Auf einer Zeichnung (eines Umbaus mit Bremserbühne) ist ein Lüfter zu finden, auf zwei weiteren der Ursprungsausführung nicht. Auch Skizzen des Innenraums klären die Frage nicht.

Noch rätselhafter ist der Verzicht auf die Fenster im jeweils vorletzten Endfeld der Längsseiten. Für die nachgebildete Einheit waren (nahezu) quadratische Fenster mit Fensterkreuz typisch, die in jeder unserer Zeichnungen zu finden sind. Auch die Mehrzahl der historischen Aufnahmen lässt das als Standard erkennen.

Ein einzelnes Foto, das wir bei der Eisenbahnstiftung gesichtet hatten, zeigte eine solche Einheit in ihren ersten Jahren hinter einer Dampflok der Baureihe 78. Auf diesem Bild schien es so, als besäßen die beiden Wagenhälften ebenfalls keine Lichtöffnungen. Auf Nachfrage war das größere Originalbild jedoch nicht auffindbar, weshalb es auch nicht mehr in der Vorauswahl aufgeführt wird. Damit lässt sich auch dieser Punkt nicht sicher klären.

Festzuhalten ist damit allerdings, dass Märklin zumindest eine sehr seltene Variante ausgewählt haben muss, die zumindest in den großen Wachstumsjahren des Stückgut-Schnellverkehrs nicht (mehr) dokumentiert wurde. Vielleicht handelte es sich daher auch um ein Fahrzeug mit Prototypencharakter?

Aussichten für interessante Varianten bietet die neue Form eines Fahrwerks für den gedeckten Wagen G1 11 „Dresden“, denn dieses Modell ist bislang noch nicht in einer Epoche-III-Version erschienen. Die für den Leig erforderliche Konstruktion bietet zugleich die Option, das Grundmodell in seiner typischen Ausführung ohne Handbremse anzubieten und der früheren Flut an Bremserhäusern Einhalt zu gebieten.

Gelungen sind an Märklins Modell wieder die Lackierung und Beschriftung: vollständig, trennscharf, lupenlesbar und griffest sind Attribute, die Märklin im Tampondruck perfekt beherrscht. Der Wagenkas-

ten in RAL 8012 rotbraun und das Fahrwerk in RAL 9005 tiefschwarz entsprechen exakt den Vorbildfarben. Auch die Gestaltung der Wagendächer in RAL 7022 umbragrau kommt dem Betriebszustand deutlich näher als eine Gestaltung in RAL 9006 weißaluminium.



Bestens gelungen sind wieder Lackierung und Bedruckung. Die kleine Nummerntafel auf der Schiebetür weist diese als Leig-Einheit Nr. 2215 ihrer Heimatdirektion aus.

Entschieden haben sich Konstruktion und Produktmanagement für die Ausführung mit Schrifttafel „Stückgut-Schnellverkehr“. Für die Reichsbahnzeit ist das in Ordnung, zumal es die Option des Schriftbandes für eine Epoche-III-Variante offen hält, die anfangs vor allem bei der DB anzutreffen war.

Spätestens dann wäre eine weitere Modifikation angebracht: Anbringen der vermissten Seitenfenster, Tausch des Bremsenhauses gegen eine Bühne, Nachbilden einer seitlichen Stirntür (in der Aufsicht nach rechts versetzt) und Ergänzen eines Dachlüfters am selben Wagenende.

aufwirft. Ein eventuell fehlender Dachlüfter ist jedoch auf Wunsch schnell nachmontiert. Wir erinnern an unseren Umbauvorschlag aus Ausgabe 5/2010, der dieselbe Bauart zum Vorbild hatte.

Bis hierher wollen wir nicht unzufrieden sein, auch wenn das Modell einige Fragen

In der Gesamtsicht konnte uns die Leig-Einheit nicht restlos überzeugen, eine Enttäuschung ist sie jedoch auch nicht. Wir wünschen ihr den erforderlichen wirtschaftlichen Erfolg, damit auch die Freunde der jüngeren Epochen III und IV noch zu ihren Wunschmodellen kommen werden. Seine Hausaufgaben sollte der Göppinger Branchenprimus dann allerdings machen.

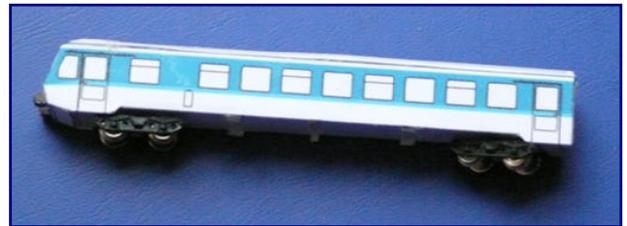
Herstellerseiten:
<http://www.maerklin.de>

Wunschmodell 628/928 im Eigenbau Starten statt länger warten

Auf den zweiteiligen Dieseltriebwagen der Baureihe 628/928 warten viele Zetties. Er ist formschön, kurz, passt auf nahezu jede Anlage und bietet Optionen für viele Anschriften- und Farbvarianten. Erstaunlich ist es daher, dass Märklin bis heute kein Modell von ihm angekündigt hat. Wolf-Ulrich Malm hatte das Warten auf sein Wunschmodell satt und griff zur Eigeninitiative.

Von Wolf-Ullrich Malm. Inspiriert von den LBE-Doppelstockwagen arbeite ich schon eine Weile am Nachbau historischer Doppelstockwagen in Spur Z. Auf meiner Internetseite (<http://www.spurz.on-luebeck.de/>) ist der aktuelle Arbeitsstand einsehbar.

Doch da machte mich eine Anregung im ZFI-Forum, den Nahverkehrstriebwagen 628 nachzubauen, neugierig. Mit dem Malprogramm Paint habe ich ein Papiermodell aus Karton (Stärke 160 g/m²) entwickelt, um die maßstäbliche Umsetzung zu erproben. Als Fahrgestell dient eine verstärkte Polystyrolleiste mit zwei Drehgestellen der Märklin-Kesselwagen (Bauart Minden-Dorstfeld, Drehgestellachsabstand 9 mm). Dieses Modell ist rollfähig.



Ein Papiermodell ging dem Eigenbau voraus und diente quasi als Machbarkeitsstudie.

Auswahl eines passenden Fahrgestells

Da ich weder eine fachliche Vorbildung im Metallbereich noch an der Drehbank vorweisen kann, muss ich für den Antrieb auf vorhandene fertige Drehgestelle zurückgreifen. Die V 100 von Märklin besitzt passende Drehgestelle (Achsabstand 10 mm), die der maßstabsgerechten Umsetzung des Vorbilds von 9 mm nahe kommen. Leider scheidet diese schöne Lok aus preislichen Gründen aus.



Vor dem endgültigen Modell entstanden zwei Prototypen, der zweite ist auf diesen Bildern zu sehen. Übernommen wurde das Antriebskonzept (siehe oben). Geändert wurde die Konzeption der Ätzbleche. Das untere Bild zeigt den 5 mm breiten Übergang für bessere Kurvengängigkeit.

Der japanische Triebwagen 489 von Teranetz ist preiswert, sehr schlank gebaut und erfüllt mit 10 mm Achsabstand auch die passenden Voraussetzungen.

Die Laufeigenschaften aufgrund des geringen Gewichts empfehlen ihn für dieses Projekt aber nicht.

Als Kompromiss aus Preis, Laufstabilität und Modelltreue habe ich mich deshalb für das Fahrgestell der Baureihe 218 bzw. 120 von Märklin entschieden. Eine solche Lok mit defektem Motor ist relativ günstig zu erwerben.

Zwar ist der Achsabstand im Drehgestell von 13 mm zu groß und auch die Räder überschreiten mit 5 mm das korrekte Maß von 3,5 mm, doch versprechen diese Kompromisse gute Fahreigenschaften und fallen zudem im Fahrbetrieb relativ wenig auf. Das Fahrgestell des Spendermodells muss zuvor noch um ca. 20 mm verlängert werden.

Das Fahrgestell des Steuerwagens der Baureihe 928 entsteht aus einem Wagenboden, den ich auf meine Ätzplatine mit eingefügt habe. Für die Drehgestelle benutze ich die entsprechenden Teile der vierachsigen Märklin-Kesselwagen.

Motorwechsel zur Ergebnisoptimierung

Durch den längeren Achsabstand erscheint es relativ leicht, in das geplante Modell auch einen Glockenankermotor einzubauen. Den 10-mm-Motor 1017 mit zwei 1-mm-Wellen von Maxon gibt es in zwei Versionen.



Viel Arbeit war zu leisten, bis der Nahverkehrsdieseltriebzug alle Anforderungen seines Erbauers erfüllte und zum Anlageneinsatz kam.

Die Variante mit einer Leerlaufdrehzahl von 11.000 U/min fährt mit dem kleinen, weißen Märklintrafo auf meinem Testkreis umgerechnet 40 – 120 km/h. Die schnellere Version mit 18.000 Umdrehungen pro Minute scheint eher für den Messebetrieb geeignet, da der Triebwagenzug sich dann etwa dem „Märklintempo“ annähert.

Einen Decoder habe ich in den ersten beiden Prototypen noch nicht eingebaut, der erforderliche Platz ist aber vorhanden.

Die Aufbauten meines Triebwagens

Als Vorlage für den Aufbau habe ich mein erstes Kartonmodell verwendet. Bei der Erstellung der Vorlagen für die Ätzplatinen habe ich bereits auf die Erfahrungen aus meinem eingangs genannten Doppelstockwagenprojekt zurückgreifen können.

Per E-Mail ging die fertige Bilddatei (Bitmap) mit 600 dpi Auflösung zu einem Lohnätzunternehmen. Als Material bevorzuge ich Messingblech von 0,2 mm Stärke, da es auch mal einen Biegefehler verzeiht; Neusilber hingegen bricht in einem solchen Fall.

Aus den Erfahrungen mit dem daraus gebauten Modell habe ich zur Verstärkung der Längssteifigkeit beim 2. Prototypen auch die schwarze Fenstergummidichtung der Wagen als zusätzliches Bauteil konstruiert. Sie wird von innen an den Wagenkasten geklebt. Damit erhöht sich die Stärke der Wagenwände auf 0,3 mm.

Material- und Werkzeugliste:

- BR 218 (Märklin 8878) oder BR 120 (Märklin 8853) oder baugleiche Varianten
- U-Profil aus Messing 11 x 4 mm (oder ggf. aus Winkel-Profilen selbst bauen)
- Maxon-Motor 1017, Schwungmasse und 2 Adapterrohrstücke (SB-Modellbau)
- Epoxydharzkleber Uhu plus schnellfest (5 min. Verarbeitungszeit)
- Feinbohrschleifer (Dremel oder Proxxon) mit Zubehör
- kleine Klemmen zur Fixierung

Damit hält der überarbeitete Triebzug auch schon kleine Stürze aus. Die beiden Hälften der BR 628/928 werden mit einer auf der Ätzplatte berücksichtigten Kuppelstange fest gekuppelt. Ich habe eine kurze und eine lange Ausführung (Wagenabstand 5 mm) vorgesehen. Die Faltenbälge werden durch 1 mm lange Überstände nur angedeutet.

Der Umbau beginnt

Meinen Umbauarbeiten möchte ich einen Hinweis zu den im Folgenden benutzten Teilebezeichnungen voranstellen. Sie stammen durchweg aus Märklins Ersatzteilliste für das Modell der Baureihe 218. Zu finden ist diese unter folgender Seitenadresse:

<http://www.maerklin.de/service/produktservice/listengenerator.php?artikelnummer=8878>

Als erster Schritt wird das Lokgehäuse vom Fahrwerk abgenommen, um die Leiterplatte und den Motor ausbauen zu können. Beide Teile werden anschließend beiseite gelegt.

Danach werden die Drehgestelle mit den Getriebegehäusen, die Isolierungsaufsätze, das Gussgestell und die Antriebswellen mit Lager ausgebaut und staubfrei verwahrt.

Im nächsten Schritt geht es an die Montagearbeiten für das neue Fahrzeug. Dafür wird das Gussgestell in der Mitte durchgesägt. Ich benutze hier als Werkzeug einen Dremel mit „Speedclick“-Funktion und Metalltrennscheibe.

Das Messing-U-Profil habe ich danach so zugeschnitten, dass an den Enden eine Klebelasche in den Gussgestellblock hineinreicht. Der Abstand der Drehgestellmitten beträgt 68 mm.

Im diesen Text begleitenden Bild sind noch Messingwinkel zu sehen, weil zum Zeitpunkt der Aufnahme noch kein passendes U-Profil vorlag.

Als nächstes steht das Verkleben der Teile an, worauf eine Baupause folgt, bis das Epoxidharz ausgehärtet und belastbar ist.

Anschließend kann das Zahnrad von der Antriebswelle entfernt werden. Die Welle darf dabei nicht beschädigt werden.

Dann wird die Schwungmasse so auf die längere Motorwelle geschoben, dass an ihrem Ende noch mind. 3 mm zur Befestigung des Adapterrohrs verbleiben.

Anschließend sind die Adapterstücke auf die Motorwellen zu schieben und zusammen mit den Antriebswellen eingepasst. Da die Adapter-

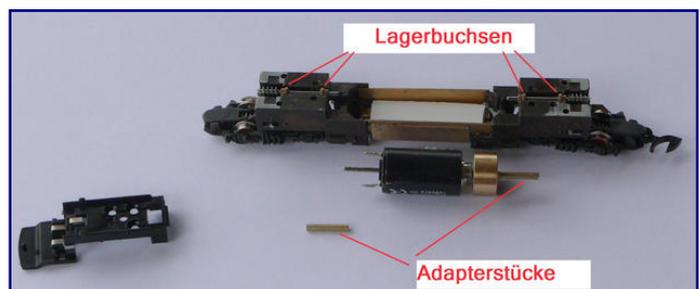
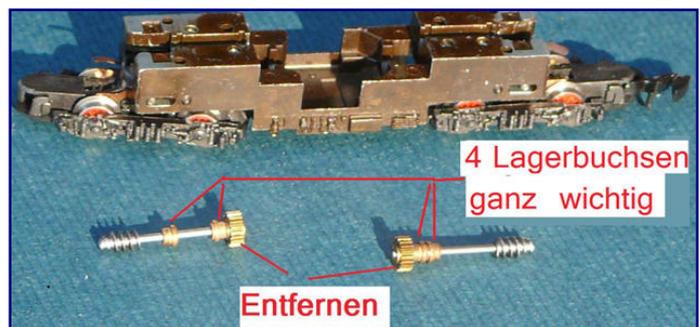
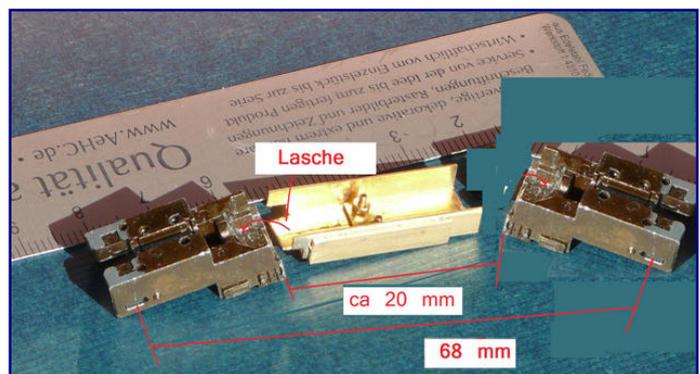


Bild oben:
Mit Hilfe des Messing-U-Profiles wird das Fahrwerk auf einen Drehgestellmittenabstand von 68 mm verlängert. Eine Klebelasche erleichtert die Verbindung.

Bild Mitte:
Die Zahnräder vorsichtig abgezogen, ohne dabei die Welle zu beschädigen. Sie werden samt Schnecke und Lagern weiter benötigt.

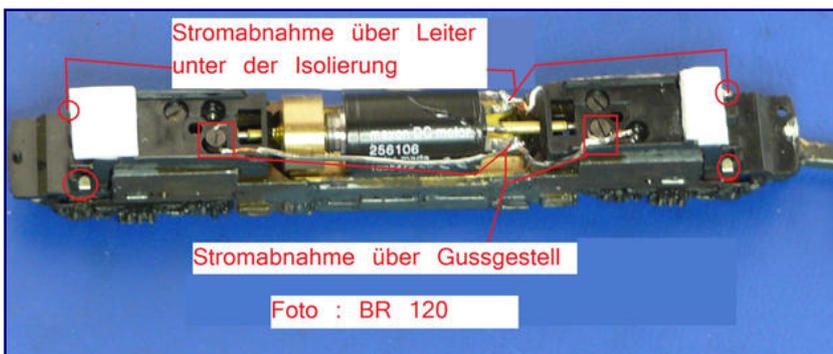
Bild unten:
Adapterstücke verbinden Motor- und Antriebswelle und gewährleisten dadurch die Kraftübertragung nach dem Umbau.

stücke stramm sitzen, kann man jetzt vor dem Kleben ausprobieren, ob die Verbindung vom Motor zu den Rädern funktioniert (max. 12 V).

Nur wenn beide Lagerbuchsen gut sitzen, passt der Motor. Dann dürfen die Adapterstücke mit einem kleinen Tröpfchen Epoxydharzkleber fixiert werden. Dazu ist zunächst der Motor wieder auszubauen.

Auch der Motor wird mit Epoxydharzkleber befestigt und zwar am U-Profil. Die Leichtgängigkeit der Schwungmasse muss sichergestellt sein, eventuell ist etwas Schleifarbeit zu leisten, um den erforderlichen Platz zu schaffen.

Nun können die Drehgestelle und das Getriebegehäuse gereinigt werden. Nach dieser Vorbereitung sind auch sie bereit, um wieder eingebaut zu werden. Doch zuvor ist die Systemkupplung auf einer Seite zu entfernen. Anschließend wird noch der Isolierungsaufsatz aufgeschraubt und das Kabel zum neuen Motor gelegt.



Die Systemkupplung wird an einem Ende (rechts) entfernt und durch eine feste Verbindung zum Steuerwagen ersetzt. Nach der Kabelverlegung zum neuen Motor und dem Aufschrauben der Isolierungsaufsätze ist das Fahrgestell fertig.



Alle Arbeiten sind abgeschlossen und der Dieseltriebzug Baureihe 628/928 dreht seine Runden auf einem Wendemodul des Freundeskreises der Spur Z Hamburg. Die Mühen haben sich sichtlich gelohnt.

Nun ist der Dieseltriebwagen bereit zur ersten Probefahrt. Die noch bestehende Lücke am Verlängerungsstück im Bereich des seitlichen Wagenbodens wird später noch durch ein Bauteil aus der Ätzplatte verdeckt. Für mich hat das Warten jedoch schon jetzt ein Ende. Ein weiteres Wunschmodell steht auf meinen Schienen, das nur noch auf etwas Kosmetik wartet.

Alle Fotografien: Wolf-Ullrich Malm

Eigene Seiten des Autors:
<http://www.spurz.on-luebeck.de>

Auf die Planung folgt der Rohbau Schritt für Schritt Richtung Anlage

Wer beim Bau seiner Modellbahnanlage erfolgreich sein will und dauerhaft Spaß an und mit ihr haben möchte, der kommt an einer guten Planung nicht vorbei. Als wichtige Schritte gelten hier die Wahl der Bautechnik für Rahmen oder Grundplatte, der Trassen sowie der Landschaft. Dem Themenkomplex des Unterbaus widmet sich Teil 2 der EM-Reihe „Modellbahn-Baupraxis“.

Gunnar Selbmann
Eisenbahn-Magazin Modellbahn Baupraxis
2 – Unterbau-Module-Dioramen

Alba Publikation Alf Teloeken GmbH & Co. KG
Alba Fachverlag GmbH & Co. KG
Düsseldorf 2012

Magazin mit Klebebindung
Format 21,0 x 29,7 cm
120 Seiten, durchgängig farbig

ISSN 0342-1902
Best.-Nr. emmbsp201202
Preis 14,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Bevor Schienen verlegt und Landschaften gebaut werden können, gilt es einen Anlagenunterbau zu erstellen. Wie das geht, will der Band „Unterbau-Module-Dioramen aus der Ratgeberreihe des Eisenbahnmagazins zeigen. Dabei verspricht Autor Gunnar Selbmann, Experte vor allem für die Nenngröße N, einen hohen Praxisbezug in seinem jüngsten Werk.

Gewährleistet werden soll dies durch Ausführungen, die eng anhand der Bauschritte und Erfahrungen zu bewährten Anlagen für den Messebetrieb erfolgen. Trotzdem meinen wir, dass ein Ratgeber immer sehr theoriebelastet bleiben muss, denn der Blickwinkel und die Kenntnisse von Verfasser und Leser sind nicht vergleichbar. Ein großer Teil der Lerneffekte wird also zwangsläufig erst mit dem Umsetzen des Gelesenen in den eigenen vier Wänden gewonnen und einsetzen.

Dennoch ist das kein Grund, das hier vorgestellte Werk beiseite zu legen, würde ein solcher Schluss doch gegen jede Art von Ratgeber-Literatur sprechen. Ganz im Gegenteil, wir sehen hier einen Anreiz, selbst den Schritt zum Bau der eigenen Anlage zu wagen.

Die neue Ratgeber-Reihe des Eisenbahnmagazins nimmt tatsächlich ihre Leser Schritt für Schritt mit. Hier wird der Bau einer Modellbahnanlage in logische Teilschritte zerlegt. Jeder dieser Schritte wird ausführlich in einem Spezialheft behandelt. Damit wird es möglich, sich in „Echtzeit“ vorzutasten: Einzelschritt lesen und in der Theorie erlernen, dann in der Praxis Wissen anwenden und vertiefen – in der Zwischenzeit bereitet der Verlag ein weiteres Heft für den nächsten Teil vor.

Klingt einfach? Stimmt. Ist es auch! Mit sorgfältiger Vorbereitung und gut strukturierter Arbeit bleibt jedem viel Lehrgeld erspart. Apropos, Struktur: Auch dies ist eine der Stärken der Ausgabe „Unterbau-



Module-Dioramen“. Allgemeinwissen und Grundlagen zu Werkzeugen, Holzarten und deren Verarbeitung sind jederzeit nachschlagbar, weil sie in den Umschlagseiten abgelegt und leicht zu finden sind.

Der Einstieg ins Thema erfolgt mit grundsätzlichen Überlegungen, die Prämissen für das eigene Projekt setzen. Im Anschluss erfolgt eine Kapitelaufteilung nach der Bauweise von Anlagen und Szenerien. Wer das Magazin von vorne nach hinten durcharbeitet, vermag zu erkennen, welche Technik für seine Ideen die passende ist. Geht es dann los, lässt sich eben dieser Abschnitt zielgerichtet auswählen und alle erforderlichen Informationen auf den Punkt genau entnehmen.

Es folgt ein Abschnitt zum Geländeunterbau, damit die in einem späteren Band nachfolgende Gestaltung der Oberflächen auf passender und praxisgerechter Grundlage erfolgt. Beine, Trassen und Modulverbindungen sind Punkte, die - von der Bautechnik unabhängig - relevant sind. Deshalb ist ihnen ein eigenes Schlusskapitel gewidmet.

Nicht vergessen wurden auch die schon fast obligatorischen Aufstellungen zu weiterführender Literatur sowie Internet- und Bezugsquellen für erforderliches Baumaterial.

Alles in allem stellen wir fest, dass hier ein wirklich rundes Werk geschaffen wurde. Wer selbst plant und demnächst bauen möchte oder diesen Schritt für die Zukunft erwägt, erhält die Gelegenheit, eine eigene, kleine Fachbibliothek aufzubauen. Mit vielen Bänden aus einer Hand entsteht hier ein abgestimmtes Gesamtwerk, in dem auch die Spur Z explizit berücksichtigt wird.

Verlag und Bezug:
<http://www.alba-verlag.de>

Anzeige



Eine Ausgabe verpasst?

bereitgestellt von **1zu220-shop.de**
Trainini ARCHIV

powered by **Ztrains** *
Trainini ARCHIV

* ab Jahrgang 2011

Alle Ausgaben, die nicht mehr auf unseren Seiten gespeichert sind, finden Sie kostenlos im offiziellen **Trainini ARCHIV** unserer Partner.

Schauen Sie einfach auf unsere Linkseite, klicken dort die Grafik, suchen Sie in Ruhe die gewünschte Ausgabe heraus, laden sie diese herunter... - fertig:
Und schon beginnt ein neuer Lesegenuss mit

Trainini
Komplett Spur Z.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Die Geschichte der F-Züge bei der DB Blaue Züge und rote Triebwagen

F-Züge prägten rund zwanzig Jahre lang den hochwertigen Fernverkehr der Bundesbahn. Gemessen am ursprünglichen Konzept nahm die Entwicklung dieser Zuggattung einen ungewöhnlichen Verlauf. Das macht sie auch für Modellbahner besonders interessant. Ein Sonderheft des Eisenbahn-Journals fasst jetzt die Geschichte des leichten Fernschnellzugnetzes zusammen und liefert mit Informationen und Bildern viele Anregungen für die Umsetzung auf der Anlage.

Konrad Koschinski
Eisenbahn-Journal Sonderheft 2/2012
F-Züge der Deutschen Bundesbahn
Spitzentempo und höchster Komfort

Verlagsgruppe Bahn
Fürstenfeldbruck 2012

Magazin mit Heftbindung
Format 21,0 x 29,7 cm
92 Seiten mit ca. 140 S/W- und Farbabbildungen

ISBN 978-3-89610-360-4
Best.-Nr. 531202
Preis 12,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Schon im Mai 1951 führte die Deutsche Bundesbahn neue Fernverkehrszüge der gehobenen Komfortklasse ein. Ein vernetztes System schnell fahrender Züge mit ausgewählten Umsteigemöglichkeiten in Tagesrandlagen sollte dem Geschäftsreiseverkehr dienen und den Wirtschaftsschwung unterstützen.

Erklärtes Ziel war nach einer Übergangszeit, in der auch mit Lokomotiven bespannte Züge fahren sollten, der durchgängige Einsatz von Triebzügen. So wurden zunächst vor allem Dieseltriebzüge aus der Vorkriegszeit eingesetzt, bevor mit den drei (auf Vorkriegsfahrzeugen basierenden) VT 07⁵ und dem neu entwickelten VT 08⁵ Neubauten zur Verfügung standen.

Schnell waren die F-Züge jener Zeit im Vergleich zu heute noch nicht, weshalb der Fokus der DB besonders auf hohen Komfort für die kriegsgebeutelte Generation gerichtet war. Frisch zubereitete Gerichte waren im Speisewagen damals eine Selbstverständlichkeit – und heute?

Vielleicht liegt hier der besondere Reiz, den diese „blauen Züge“ versprühen? Kaum ein Modellbahner ist je mit ihnen gefahren. Fast niemand kann sich noch bewusst an sie erinnern. Trotzdem waren sie eines unserer größten Erfolgsthemen in **Trainini®**.

Vielleicht liegt es (auch) an den legendären Zügen „Rheingold“, „Rheinpfil“ und „Blauer Enzian“? Alle drei nahmen mit besonderen Wagengarnituren eine prominente Sonderstellung ein. Der „neue Rheingold“ feiert zudem nach 50 Jahren einen runden Geburtstag. Dies ist ein Grund mehr, sich aktuell mit dieser Zuggattung zu beschäftigen. Mit der Baureihe 01, der V 200 und der E 10 tauchen zudem noch drei sehr beliebte Lokomotiven in dieser Sonderausgabe immer wieder auf.



Als Fauxpas empfanden wir es, dass der Autor an einer Stelle der Mode-Erscheinung erlegen ist, deutsche Begriffe grundlos durch englische auszutauschen. Hier sieht er den deutschen Aussichtswagen ADmh 101 für den „Rheingold“ als von den US-amerikanischen „Dome Cars“ inspiriert. Das mag noch angehen, obwohl unseres Wissens ein direkter und sicherer Beleg dafür fehlt, dass die Wagen nach diesem Vorbild entworfen wurden.

Dass er den englischen Begriff dann aber vorbehaltlos für den deutschen Wagen nutzt, erscheint uns doch mehr als überflüssig. Dieser Ausdruck ist weder hinsichtlich des damaligen Sprachgebrauchs noch technisch korrekt, denn die deutschen Wagen unterschieden sich hinsichtlich Funktion, Nutzung und vor allem Häufigkeit sehr von den amerikanischen Exemplaren. Hier wünschen wir uns einen bedachten und korrekten Umgang mit unserer Sprache.

Damit zurück zu den Inhalten: Das spannende Thema wird aus vielen Blickwinkeln und mit dazu passenden Fotografien oder Abbildungen beleuchtet. Es zeigt die Probleme der Bundesbahn beim Aufbau des Netzes, ihre Ziele und den tatsächlichen Verlauf bis zur Einstellung zum Winterfahrplan 1971. Der Leser verfolgt, wie zunächst Dampfzüge vorherrschten, Triebzüge vorübergehend die Oberhand gewannen und schließlich doch der mit einer Lok bespannte Zug siegte.

Für die Modellbahn interessant ist auch, dass auch Triebfahrzeuge in eng eingegrenzten Abschnitten fahren, die wohl niemand spontan vor der hochwertigen Zuggattung vermutet hätte. Das ist Futter pur für den Modellbahner! Das Motto „Erlaubt ist, was gefällt“, scheint hier eine sehr weitgehende Rechtfertigung zu erhalten.

Ein seltener, aber dennoch guter Bekannter ist der VT 10⁵, der ebenfalls nicht vergessen wird. Im Bewusstsein fest mit dem Beinamen „Senator“ verknüpft, lässt sich hier nachvollziehen, dass der Name eben nicht nur zu dieser Triebzugeinheit gehörte. Zu sehen ist er in der Sonderausgabe auch in seinem sehr attraktiven Zweitanstrich, den Märklin zumindest in der Baugröße H0 inzwischen als Modell aufgelegt hat.

Ein eigenes Kapitel ist den Wagen mit ihrem stahlblauen Anstrich gewidmet, von denen einige schon im Märklin-Programm aufgetaucht (oder unserer Ansicht nach absehbar) sind. Und ein Beitrag über die internationalen F-Züge mit Schlafwagen wie den „Orient-Expreß“ und den „Holland-Skandinavien-Expreß“, rundet diese Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals ab.

Interessant war für uns auch ein Blick in die Quellen des Autors, denn darin fanden wir zwei Titel, die wir 2010 und 2011 ebenfalls vorgestellt und empfohlen haben: „Rheingold - die Geschichte eines Luxuszuges“ (5. Auflage 2003) von Friedhelm Ernst, erschienen im Alba-Verlag und „Leichte F-Züge der Deutschen Bundesbahn“ von Peter Goette. Letzteres Buch aus dem Ek-Verlag hatten wir im Vorjahr ausgezeichnet.

Seinen Preis wert ist das Heft auf jeden Fall auch wegen seiner Bildauswahl und deren guter Wiedergabe: Wie aus jeder dieser Ausgaben gewohnt, fanden wir auch hier viele Bildraritäten, die erstmals veröffentlicht wurden.

Wer sich scheut, ein dickes Fachbuch mit tiefgründigen Ausführungen und Informationen zu erwerben und zu lesen, ist hier gut beraten. Mit 92 Seiten bleibt das Heft übersichtlich und dennoch durchgängig informativ, aber vor allem immer kurzweilig.

Verlagsseiten mit Bezug:
<http://www.eisenbahn-journal.de>

Veranstaltungsanzeige

märklin

TAG DER OFFENEN TÜR BEI MÄRKLIN

am 14./15. September 2012 von 9-18 Uhr:

Für die ganze Familie ist etwas geboten!

Kommen, sehen, staunen: Märklin öffnet in Göppingen die Türen für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Werksführungen durch die Fertigung, Präsentation fantastischer Anlagen aller Spurweiten, Sonderpräsentationen 40 Jahre Mini-Club, Bemalen von Wagen, Aktivitäten für Kinder, Märklin Kids Club, Präsentation der Lehrlingswerkstatt, Zusammenbau einer eigenen Lok – für die ganze Familie ist etwas geboten! Wir freuen uns auf Sie und Ihre Familie!

Alle Infos: www.maerklin.de

Jetzt vormerken!



Kostenloser Buspendelverkehr EWS-Arena (Nördl. Ringstr./Ecke Lorcher Str., 73033 Göppingen)

Änderungen vorbehalten

Die Mini-Club-Geschichte Teil 2

Kleiner Markt mit viel Bewegung (1993 – 2012)

Die Zeit zwischen 1993 und heute brachte für die Zetties viele große Wunschmodelle. Neue Hersteller traten in den Markt ein und bereicherten das Angebot in der kleinen Spur. Der Organisationsgrad der Zetties nahm zu, die Spur entwickelte sich vom Sammlermarkt weg hin zu den Betriebsbahnern. Ein Tiefpunkt war die Märklin-Insolvenz im Jahr 2009. Doch seitdem geht es mit frischem Wind wieder voran.

Einen wichtigen Punkt haben wir am Ende unseres ersten Teils ausgelassen, weil er eigentlich schon auf das Jahr 1993 vgreift: Zum 1. Januar dieses Jahres startete nämlich der Märklin-Insider-Club, das Kundenbindungsprogramm des Göppinger Modellbahnherstellers. Erstmals vorgestellt wurde er auf der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln im November 1992.

Die Zetties waren von Anfang an in dieses Programm einbezogen, wenn auch zunächst nur eingeschränkt: Im ersten Jahr gab es für sie nur den obligatorischen Jahreswagen. Das Premierenexemplar war ein gedeckter Wagen der Bauart G 10 mit den Anschriften „Säuglingsfürsorge der Stadt Berlin“ (Art.-Nr. 88662).

Das erste Lokmodell für die Klubmitglieder folgte erst 1994 und wirkt im Rückblick eher bescheiden. Angeboten wurde eine bis in den Dachbereich blau lackiertes Modell der Kastenlokomotive der Baureihe 110 mit rotem Bundesbahnlogo (8834) – so wie sein Vorbild noch wenige Jahre zuvor unterwegs war.



Die ersten beiden Insidermodelle der Spur Z: die Jahreslok BR 110 aus dem Jahr 1994 (links) und der gedeckte Wagen G 10 „Säuglingsfürsorge“ von 1993 (rechts).

Eigentlich ins Jahr 1992 gehört auch die Geburtsstunde des ostdeutschen Kleinserienherstellers FR Freudenreich Feinwerktechnik. Er feiert 2012 also auch schon das zwanzigste Jahr seines Bestehens. Dass er nicht den Schlusspunkt des ersten Teils bildete, liegt auf seinem Schwerpunkt in der Baugröße N in den ersten Jahren.

Hinweis zum Mini-Club-Programm 1972 bis 2012:

Es gibt viele Modelle aus dem Hause Märklin, die wir hier mangels Platz nicht behandelt haben. Dieser Hinweis soll die enorme Bandbreite unterschiedlicher Sammelgebiete daher verdeutlichen.

Keine Erwähnung fanden viele Farbvarianten der vorgestellten Formneuheiten, für Dritte hergestellte Werbewagen, Museumswagen (Märklin-Museum und Z Club 92), Mitarbeiterwagen zu Weihnachten, Weihnachtswagen für Händler, Messemodelle und -präsentate sowie Pressekonferenzlokomotiven.

Alle diese Artikel sind in der Literatur für Sammler zu finden und dort hinreichend beschrieben.

Bis die Spur Z den Schwerpunkt der Tätigkeiten bildete, sollten noch einige Jahre vergehen. Thematisch wandte sich FR zunächst vor allem Vorbildern aus den USA und der Schweiz zu. Anerkennung fand er ebenfalls durch die Unterstützung der Pionierarbeiten von Karl-Friedrich Ahnert im Bereich Zm (Meterspur im Maßstab 1:220).

Das Jahr 1993 markiert die Geburtsstunde eines weiteren Spur-Z-Herstellers, auch wenn dessen Anfänge ebenfalls noch nichts mit dem Maßstab 1:220 zu tun hatten. Der heutige Anbieter AZL nahm in diesem Jahr die Produktion von H0e-Schmalspurmodellen nach norwegischen Vorbildern

auf. Produktion und Absatz liefen damals unter der Marke NRM (Norwegian Rail Miniatures). Drei Jahre lang sollte es bei dieser Baugröße bleiben.

Bei den in diesem Artikel behandelten Neuheiten beschränken wir uns im Wesentlichen auf Formneuheiten, lassen aber natürlich einige besondere Produkte nicht aus. Eines davon ist die Startpackung „Eisenbahn-Museum“ (Art.-Nr. 8150), die sich an Sammler richtete. Eine erste Ergänzung erfuhr sie durch eine Museumslokomotive Baureihe 74 in silberfarbener Ausführung mit Museumsführer (8894).



Spurweitenübergreifend war der deutsche TEE-Triebzug VT 11⁵ die wichtigste Neuheit des Jahres 1994. Noch einige Jahre vor den Freunden der Baugröße H0 kamen die Zetties in den Genuss dieses beliebten Zuges.

(Zug), der zunächst für die K.Bay.Sts.B. erschien, also in der Epoche I seine Premiere feierte.

Nur teilweise neu war der Gaskesselwagen mit Sonnenschutzblende des Einstellers Eva (8608). Er schloss aber eine bis dato große Lücke im Programm und war ein wichtiger Schritt von den bunten Kesselwagen der Siebziger in Richtung alltäglicher Farben und Anschriften. Das Modell basierte auf dem vorhandenen Vierachser, bei dem die Einfüllöffnung entfernt und ein neues Sonnenschutzdach statt der Geländer montiert worden war.

Eines der spannendsten Mini-Club-Jahre wurde 1994. Märklin schien richtig aufzudrehen, denn die Formneuheiten dürften auch H-Nuller neidisch gemacht haben.

Spurweitenübergreifende Hauptneuheit war der deutsche TEE-Triebwagen VT 11⁵ in seiner Ursprungsausführung (8873), ausgeliefert als vierteilige Einheit mit zwei Triebköpfen, dem Speisewagen und einem Abteilwagen. Im Maßstab 1:87 stand seinen Liebhabern noch jahrelanges Warten bevor.



Frühe Werke aus der Produktion von Heckl Kleinserien: der „Kakadu“ BRbumh 282 (hinten) und der gemischtklassige Reisezugwagen ABm 223 (vorne), hier in beige-ozeanblauer Ausführung.

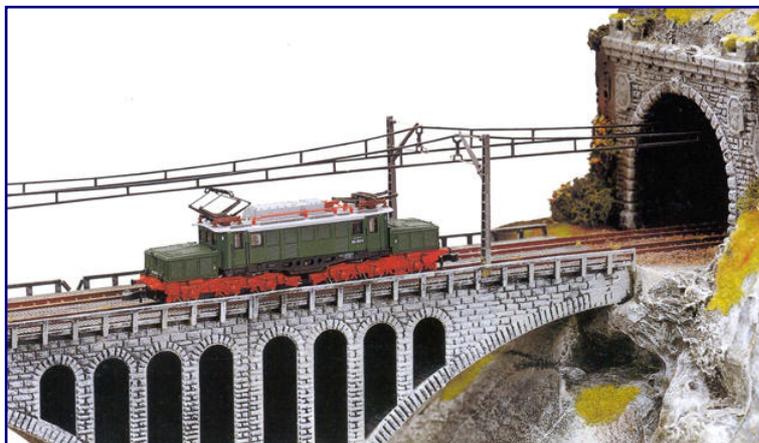
Dazu gab es noch zwei Neuheiten für Dampflokfreunde: Die Epoche II wurde mit der Stromlienienschnellzuglok Baureihe 03¹⁰ im dunkelgrauen Standardanstrich (8886) bedient, wer sich der Bundesbahn verschrieben hatte, durfte sich über die Neubaulok der Baureihe 10, im Vorbild auch „Schwarzer Schwan“ genannt, freuen. Das Modell erlangte hingegen den Beinamen „die Unvollendete“.

Grund dafür waren fehlende Glaseinsätze in den Führerstandsseitenfenstern, die das markante Erscheinungsbild erheblich beeinträchtigten. Ebenso fehlte die Rückwand des eigentlich geschlossenen Führerstands. Die dennoch elegante Lok wurde als 10 001 im schwarzen Lack mit Kohlentender im Katalog geführt (8889) und für die MHI einmalig als blau-graue Farbstudie aufgelegt (8888).

Die Aufzählung der Formneuheiten ist damit bereits abgeschlossen, doch erwähnenswert ist noch eine andere Aktion dieses Jahres.

Märklin versuchte aus vorhandenen Formen spezielle Konfektionen für den ostdeutschen Markt zu kreieren, um auch dort Fuß zu fassen.

Ausgewählt hatten die Göppinger das „Eisenschwein“ BR 254 (ex E 94), verschiedene Kessel- und Kühlwagen mit regionaler Werbung sowie eine gemischte Packung „Güterwagen der ehemaligen DDR“.



Mit Modellen wie der BR 254 der DR und verschiedenen Güterwagen versuchte Märklin auf dem ostdeutschen Markt Fuß zu fassen. Katalogfoto: Märklin

Deutlich länger war die Neuheitenliste 1995. Die Märklin-Händlerinitiative erhielt mit dem schönen wie auch eleganten Theaterwagen Dortmund (8719) im violettfarbenen Lack mit goldenen Sternen und Dach ein Modell, das sehr schnell ausverkauft war. Die Großraumschiebewandwagen des VW-Audi-Zugs (8141) waren eine Formneuheit, die noch viele Varianten erleben sollten. Die Insider freuten sich über einen Altbau-Niederbordwagen, der mit einem Feuerwehrauto beladen war (88658).

Formneuheiten im regulären Katalogprogramm waren die beiden Schiebewandwagen Hbis 299 mit Werbeaufschriften von Viessmann und Miele in einer Wagenpackung (8215) sowie moderne Kühlwagen von Interfrigo, eingestellt bei der FS, die ebenfalls als Doppelpack (8616) erschienen.



Sehr ansprechend wirkte der Theaterwagen Dortmund aus dem Jahr 1995 (vorne) – eine damals sehr stark nachgefragte MHI-Neuheit. Die Baureihe 18¹ mit olympischen Ringen war das formneue Insidermodell 1996.

Der TEE des Vorjahres wurde durch die drei noch fehlenden Mittelwagen (8793) ergänzt, für die Dampflokomotive der Baureihe 50 gab es nun auch einen Kastentender 2'2' T 26, mit dem sie fortan als BR 052 (8883) angeboten wurde.

Abgeschlossen wird die Liste durch neue Autopackungen mit zwei LKW (8903) und vier PKW 8904), die das Zubehör ergänzten.

Den Sprung vom Bastler zum professionellen Anbieter wagte Dieter Heckl (Heckl Kleinserien) aus Bochum. Schon aus räumlicher Nähe dem Z Club 92 eng verbunden, nutzte er Auftritte der Vereinigung, um seine Modelle der Öffentlichkeit vorzuführen.

Waren frühe Werke wie der Reisezugwagen ABm 223 und der Halbspeisewagen BRbumh 282 in erster Linie noch Farbvarianten oder Umbauten auf Märklin-Basis, überraschte Dieter Heckl 1995 mit dem Modell der ehemaligen Henschel-Wegmann-Garnitur als fünfteiligem F-Zug „Blauer Enzian“ – eine komplette Neukonstruktion.

Für diesen Artikel, zu dem es beim Erscheinen noch keine passende Zuglok gab, erhielt er im gleichen Jahr von den Mitgliedern des Z Club 92 die Auszeichnung „Modell des Jahres“. Es war der Anfang vieler außergewöhnlicher Entwicklungen, die leider nicht alle den Weg in die Serie fanden.

1996 brachte eine Zäsur im Katalogsystem Märklins. Ab sofort galten bei Neuheiten fünfstellige Artikelnummern. Ersatzteile, die zuvor fünfstellig bezeichnet wurden, erhielten ebenfalls eine zusätzliche Ziffer und kamen damit auf sechs Stellen. Für Einheitlichkeit im Sortiment sorgte das noch lange nicht, denn bereits bestehende Produktnummern wurden unverändert bis zum Ausscheiden aus dem Programm fortgeführt.



Bild oben:

Die Weihnachtslok der Baureihe 120 (vorne) gehört zu den ersten Modellen, die mit einer fünfstelligen Katalognummer schienen. Sie war Märklins erste Werbelok. Attraktiv gestaltet war auch die Starlight-Express-Lok der Baureihe 101 von 1998.

Bild unten:

Der Anfang vom Ende des Sammlermarkts war eine große Zahl an Werbelokomotiven, darunter viele weitere mit Märklin-Gestaltungen. Nahezu unüberschaubar wurde die Anzahl an Varianten allein der SBB-Reihe Re 460, gefertigt ab 1996. Hier sind Märklins Heizer- und Almauftriebslok zu sehen, die in einer Doppelpackung ausgeliefert wurden.

Zu etablieren schien sich nun, dass die Mitglieder von Märklins Kundenclub in den Genuss von Formneuheiten kamen. Die Schnellzuglok Baureihe 18¹ der DRG mit olympischen Ringen am Tender (88183) machte den Anfang, erschien aber zeitgleich auch schon im Katalogprogramm in der Ursprungsversion als „schöne Württembergerin“ der Klasse C (88180).

Als Jahreswagen für den Insiderclub gab es einen zweiachsigen Altbaukesselwagen mit Persilwerbung (80306). Mit ihm wurde ein eigener Artikelnummernbereich für die Jahresgaben geschaffen, der in der Folge bis heute aufzählend weiterbesetzt wird.



Die zweite Hälfte der neunziger Jahre war die große Zeit des Z Club 92. Vor seinem Museum in Bochum wurde Kö 9001 als Denkmal aufgestellt. Bahls fertigte exklusiv ein auf 200 Exemplare limitiertes Modell für den Club.

Neben der roten Standardausführung ohne Werbung (88441) brachte Märklin gleich im ersten Erscheinungsjahr drei weitere Varianten auf den Markt: „Agfa“ (88442), „Miele“ (88443) und „Relax“ (88444). Nur wenige Jahre später war die Flut an SBB-Werbelokomotiven nahezu unüberschaubar geworden.

Auf dem Außengelände des Z-Club-92-Museums in Bochum-Riemke war 1995 die schwarze Kö 9001 als Denkmal aufgestellt worden. Zu ihrer Finanzierung wurde eigens für die Clubmitglieder ein auf 200 Exemplare limitiertes, rollfähiges Modell dieses Vorbilds aufgelegt, das 1996 ausgeliefert wurde.

Verantwortlich für die Konstruktion zeichnete der Blomberger Kleinserienhersteller Lokomotiven Bahls (heute Bahls Modelleisenbahnen). Obwohl er bereits 1986 mit einem rollfähigen Modell der preußischen Nassdampftenderlok T 3, spätere Baureihe 89⁷⁰ debütierte, verschaffte er sich vor allem mit der Kleinlok eine breitere Wahrnehmung unter eigenem Namen.

Der Verkauf seiner frühen Produkte wie T 3 oder E 69 erfolgte über den Hamelner Modellbahnhändler und Kleinserienvertrieb „Schmidt Spur-Z-Partner“. Der Firmeninhaber gewann ihn später als festen Angestellten. Während dieser Zeit entstand die genannte Kö 9001 als Modell unter

Zur bereits genannten Dampflok gab es, ebenfalls formneu, passende, württembergische Schnellzugwagen. Angeboten wurden Modelle mit 1., 2. und 3. Klasse ABCCü (87940), 2. und 3. Klasse BCCü (87950) sowie 3. Klasse CCü (87960).

Bei den Güterwagen fanden sich mit dem Druckgaskesselwagen „Primagas“ (82180) und, geliefert mit einer DRG-Wagenpackung (82321), dem offenen Güterwagen der späteren Bauart O 10 zwei Neuheiten.

Ein neues Sammelgebiet sollte die schweizerische Ellok Re 460 begründen – eine Idee, die sich als extrem kurzlebig erwies.

Der weitere Verbleib von Kö 9001 bis heute:

Nach zwei folgenschweren Einbrüchen musste das Museum des Z Clubs 92 in Bochum-Riemke Ende der neunziger Jahre schließen.

Viele Freunde der vor dem Gebäude als Denkmal aufgestellten Kö 9001 (1936 gebaut von Eduard Grützner, Berlin-Halensee unter Fabriknummer 17216) rätselten seither über den Verbleib der kleinen Rangierlok.

Wolfrad Bächle, heute Geschäftsführer der Gebr. Märklin & Cie. GmbH, bestätigte uns, dass sie im Mai 1999 von ihrem alten Standort abgeholt und zu seinem privaten Wohnsitz verbracht worden ist. Dort hat sie auf einem kurzem Trassenstück, das auf dem Dach einer Doppelgarage ruht, ihren neuen Standort gefunden.



Wolfrad Bächle hat Kö 9001 nach der Schließung des Z-Club-92-Museums vor dem Schrott gerettet und eine äußere Wiederaufarbeitung eingeleitet. Heute steht sie auf seinem Privatgrundstück. Foto: Wolfrad Bächle

eigenem Namen exklusiv für den Club.

In insgesamt 13 Dienstjahren konstruierte Michael Bahls ebenso verschiedene Modelle für Schmidts Eigenmarke. Darunter befand sich ein „Knallfrosch“ der Baureihe 141 oder auch die schwere Diesellok V 320.

1997 feierte die Spurweite Z bereits den 25. Geburtstag, der natürlich auch von Märklin passend in Szene gesetzt wurde. Dazu gehörte auch das sprichwörtliche Neuheitenfeuerwerk.

Alles überstrahlend zeigte sich das offizielle Jubiläumsmodell, die Baureihe 10 aus massivem Gold (88891) und bestückt mit wertvollen Edelsteinen in den Loklaternen. Sie blieb ein Stück für betuchte Sammler und ist das bis heute teuerste Mini-Club-Modell aus dem Hause Märklin.

Für die Insider gab es die Güterzugdampflok der Baureihe 52 mit Wannentender (88832) im grauen Kriegsanstrich, das Katalogprogramm sah sie in DB-Regelausführung (88831). Moderne Bahnfreunde freuten sich über die orientrote Schnellfahrlok der Baureihe 101 (88680). Technisch überarbeitete präsentierte sich der Triebzug der Baureihe 601, ex VT 11⁵, als IC „Max Liebermann“ der DR (88731) samt passenden Zwischenwagen (87931).



Gewinnerwagen wurden vom Z Club 92 bei Wettbewerben für die Mitglieder ausgelobt. Das erste Modell war ein Kühlwagen der DRG auf Basis des G 10. Der Niederbordwagen (rechts) stammt aus dem Jahr 2002 und war erstes Modell des Clubzugs. Er steht stellvertretend für den Jahreswagen, die Bestandteil des Mitgliedbeitrags waren.

Jubiläums-Modell

... Der Traum in Gold ...

88891 Schnellzuglokomotive mit Schlepptender.
Baureihe 10 mit Teufelwerkung, Lokomotiv- und Tender-Aufbau aus massivem 18-karätigem Gold. Als Dreifach-Spitzensignal sind an der Lokomotive 3 in Weißgold gefällte Brillanten eingesetzt. Die Lokomotive ist voll funktionsfähig. Alle Treibachsen sind angefedert. Stützende Führer sind verguldet. Führer der Lokomotive besitzen schwarze Speichen, Kupplungen, Treibachsen und Kniehebelmechanismen sind verguldet und schwarz lackiert. Länge über Puffer 130 mm.

Im Jahr 1972 übernahm Märklin die Fachwelt und setzte neue Maßstäbe. Mit mini-club, im Maßstab 1:225, war die kleinste elektrische Serien-Diesellok der Welt geboren. Schlagzeilen wie "Wie zuvor hat es das größte" oder "Ihre begehrteste Wunderwelt wird von der mini-club auf dem Tisch gesäubert" beschreiben die Missionen von beispielhafter Schönheit und technischer Meisterhand.

Im Jahr 1997 nun feiert mini-club das 25-jährige Jubiläum. In diesen 25 Jahren ist aus dem kleinen Plättchen ein ausgewachsener Baum geworden, der in dieser Zeit eine große Vielfalt von sehr interessanten Früchten hervorgebracht hat.

Zum Jubiläum wird das größte Sortiment von ein echtes Juwel erwartet. Mit der Schnellzug-Dampflok der Baureihe 10 in massivem 18-karätigen Gold-Ausführung präsentiert sich eine der elegantesten deutschen Dampflokomotiven als offizielle Jubiläum-Lokomotive. In meisterlicher Goldschmiedetradition werden in einem speziellen Gull-Verfahren ca. 3 Unzen 18-karätiges Gold für jeden Lokomotiv- und Tender-Aufbau verarbeitet. Aufwendig in Weißgold gefällte Brillanten sind als Spitzensignal an der Oberseite der Lokomotive eingesetzt. Jede dieser hochkarätigen Loks ist damit ein unverwechselbares Emblem von hoher Schönheit und ständiger Wert. Die voll funktionsfähige Schnellzug-Dampflok verfügt über verguldete Führer, Puffer und Gestänge. Eine tolle Schmelze zur Aufwertung der Lok und des nummerierten Zeitraums rundet diesen eleganten Jubiläums-Artikel ab. Vielfältige Henschelungen legen zum Schluß der Lokomotive bei.

Die Gold-Lokomotive 88891 wird zum 25-jährigen mini-club-Jubiläum in einer einmaligen Serie auf Bestellung nur 1997 gefertigt.

Die auf zwei Exemplare pro Tag beschränkte kunsthandwerkliche Kapazität ermöglicht für das Auslieferungsjahr nur eine äußerst geringe Auflage. Produktion und Auslieferung erfolgt in der Reihenfolge des Bestellsings.

... im Kleinen ganz groß ... **mini-club**

Das bis heute teuerste Spur-Z-Modell wurde Märklins Jubiläumslok zum 25. Spurweitengeburtstag 1997. Die Nachbildung der Baureihe 10 besteht aus massivem Gold, zusätzlich bestückt mit Edelsteinen in den Loklaternen. Katalogfoto: Märklin

Neue Güterwagen gab es für die Epochen II und IV mit dem Schwerlastwagen SSym 46 (82351), dem Niederbordwagen X „Erfurt“ mit Bremserhaus (82330) und der Packung „Containertransport“ (82360).

Sie enthielt Tragwagen Lgjs 598 und dazu passende 20- wie auch 40-Fuß-Container der bahneigenen TFG.

Doch auch in anderen Packungen waren neue Modelle versteckt. Die Zugpackung „Kali-Transport“ der Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft (81411) enthielt Drehschieber-Seitenentladewagen mit Schwenkdach, in der offiziellen Jubiläumstartpackung (81860) fand sich eine geänderte E 40 mit Ursprungslüftern.

Ausgetauscht wurden die bisherigen Transformatoren. Für sie gab es im Katalog nun ein weißes „Fahrgerät“ (67011). Maßstäbe setzten gleich sieben verschiedene, mittels gelber LED beleuchtete Laternen (89575), von denen jeweils drei in einer Verkaufspackung enthalten waren.

Seinen fünften Geburtstag feierte der Z Club 92 im September an seinem Museumsstandort in Bochum-Riemke.



Erstes Modell der Rogue Locomotive Works, einer Garagenfirma, aus der später AZL hervorgehen sollte, wurde die GP38-2 in geringer Auflage. AZL hat sie zu Ehren von Don Bouchard neu aufgelegt. Ihm gewidmet sind die SP-Betriebsnummer 167 (Bild oben) und 2290 der BN (Bild unten). Foto: AZL / Ztrack

Doch außerhalb des Hauses Märklin tat sich noch weitaus mehr im Spur-Z-Sektor. Ein neues Kapitel schlug ein später als AZL bekannt gewordene Anbieter AZL auf:

Weil sein persönliches Interesse der Spur Z galt, schloss sich Hans Riddervold mit einigen Spur-Z-Freunden in den USA zusammen und gründete eine zweite Firma namens „Small Scale Works“.

Nach einem Misserfolg bei der Entwicklung der schweren UP-Dampflok „Challenger“ starteten sie mit der Diesellok GP38-2 und benannten das Unternehmen in Rogue Locomotive Works (RLW) um.

Don Bouchard war ihr Geschäftsführer und Werkzeugmacher. Mit der genannten GP38-2 schuf er die erste Haubendiesellok der Nenngröße Z nach amerikanischem Vorbild.

Nach seinem tragischen Unfalltod vor zwei Jahren ehrt ihn AZL in diesem Jahr mit

zwei Sondermodellen aus der überarbeiteten Wiederauflage, die als Aufdruck seinen Namen tragen. Die Reinerlöse aus den Modellen sollen seiner Familie zugute kommen.

Hans Riddervold vereinbarte noch 1997 mit der südkoreanischen Firma Ajin vertraglich die Fertigung von 500 Gehäusen für ein Modell der Diesellok GE C44-9w. Die Fahrwerke sollten bei RLW selbst gebaut werden.

Auch nach dem 25. Geburtstag der Spur Z ging es spannend weiter. Der Insider-Club blickte bereits auf sein fünfjähriges Bestehen zurück, weshalb Sondermodelle für die Jubilare unter den Mitgliedern aufgelegt wurden. Im Maßstab 1:220 war das der Neigungsmesswagen (86191), der zwar kein Vorbild hat, aber als Werkzeug Nutzen entfalten soll.

Wichtigste Formneuheit war die Schlepptenderlok der Baureihe 55, die zeitgleich als Clubmodell im Fotografieranstrich (88981) und in DB-Ausführung (88980) eingeführt wurde. Änderungen erfolgten an der Baureihe 38, die einen an sie angepassten Wannentender erhielt und damit einen großen Teil ihrer DB-Dienstzeit repräsentierte (88991). Ohne Dachlüfter tauchte die württembergische T 18 (88061) im Katalog auf und war so teilweise auch eine Formneuheit, die sogar eine DB-Version erlauben würde.

Die Zugpackung „Zürcher Nahverkehr“ (81413) brachte einen Vorgeschmack auf Modelle, deren Vorbilder in Deutschland alltäglich wurden und die auf Spur-Z-Schienen noch fehlten: moderne Doppelstockwagen. Zunächst noch ohne Steuerwagen gaben sie dennoch schon einen Ausblick auf DB-Wendezüge im Maßstab 1:220.

Mit neu konstruierten Pa-Behältern für den Transport flüssiger Lebensmittel im Haus-zu-Haus-Verkehr wurde der Tragwagen Lgjs 598 zum bahneigenen Bierwagen im Dienste verschiedener Brauereien.

Komplett neu war hingegen der verkehrsrot lackierte Schiebewandwagen Hbbins der Deutschen Bahn AG (82380).

1999 war für den US-amerikanischen Hersteller RLM ein Jahr der Wende.

Klar war, dass die Firma in bisheriger Form nicht weitermachen konnte, weshalb die Formen der GP38-2 und Gehäuse der C44-9W an die Norwegian Rail Miniatures übergeben wurden.

Schnell wurden passende Fahrwerke für die C44-9W bei Ajin in Korea nachbestellt, die Anfang 2000 geliefert wurden.

Der Marktzugang in den USA gelang NRM über das US-Magazin Ztrack. Es war der Zeitpunkt, zu dem Hans Riddervold den endgültigen Markennamen schuf: American Z Line oder kurz AZL.



Der ICE 3 (Baureihe 406) erschien etwa zeitgleich mit seinem Vorbild. Das erklärt auch das noch recht grobe Erscheinungsbild des Handmusters im Katalog 1999. Katalogfoto: Märklin

Schnell folgte die Entwicklung weiterer Lokomotiven: ALCO PA1 und EMD E8. Als nächstes sollten die SD45, F45, und SD40-Varianten (im Vorbild durchweg EMD-Maschinen) folgen.

In Deutschland ging es derweil in bewährter Form weiter. Märklin überarbeitete die Form seiner Güterzugdampflok BR 52 und präsentierte sie den Insidern mit einem fünfachsigen Kondensender (88835). Parallel zum Erscheinen auf deutschen Schienen überraschte der Großserienhersteller zudem mit einem Modell des ICE 3 in seiner Mehrsystemausführung als Baureihe 406 (88712) samt Mittelwagen (87711) als Erweiterung.

ab 1991 Reichsbahn-Loks der Baureihe 243 in größerer Stückzahl angemietet, die ab 1992 generell als Baureihe 143 bezeichnet wurden. Mittlerweile erstreckt sich das Einsatzgebiet der Baureihe 143 auf ganz Deutschland, wo sie vorwiegend im Regional- und S-Bahn-Verkehr eingesetzt wird und aus dem Bahn-Alltag nicht mehr wegzudenken ist.

88431 Elektrolokomotive für Märklin Z.
Baureihe 143 der Deutschen Bahn AG, in bordeaux-roter Ursprungs-Farbgebung mit neuem DB-Zeichen. Beide Drehgestelle angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Länge über Puffer 76 mm.
Lieferbar ab 1. Quartal 1999.

DM 289,90

●●● Einmalige Serie 1999 für die Märklin-Händler-Initiative.

...nur für mini-club Erwachsene

Die Baureihe 143 aus DR-Beständen wurde erstes Modell mit dem Fünfpolmotor. Der Katalog enthielt keinen Hinweis auf den neuen Antrieb des MHI-Modells. Katalogfoto: Märklin

Die noch grobe Form des im Katalog abgebildeten Handmusters zeigte, dass Märklin nicht abgewartet hatte, bis das Vorbild aus den Werkshallen gerollt war, sondern parallel an der Verkleinerung arbeitete.

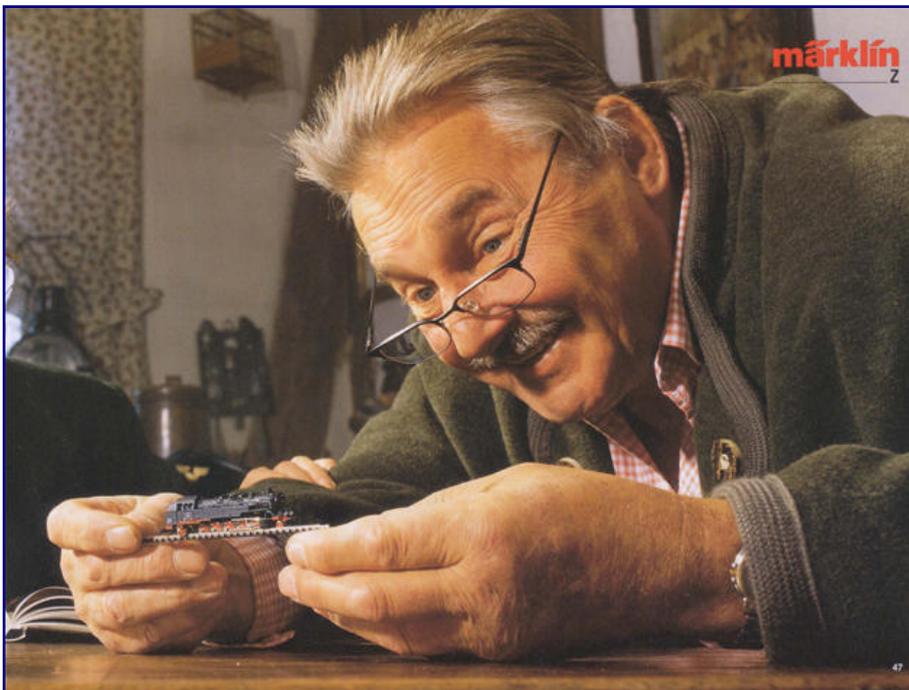
Eine Formänderung machte derweil einen damals verbreiteten und beliebten Umbau überflüssig: Wie beim Vorbild war der Autotransport-Doppelwagen Laae 540 durch Entfernen der Ladetüren und Stirnwänden aus Modellen 8622 der Anfangszeit entstanden. Die Bühne des Oberdecks wurde als Ätzteil von verschiedenen Anbietern offeriert.

Märklin griff diese Idee auf und entwarf ein passendes Spritzgussteil, stattete die Wagen mit acht Gussmodellen des VW Kä-

fers mit Brezelfenstern aus und fertig war der Off 52 (86221). Neu waren auch die Schiebeplanwagen der Deutschen Bahn AG, die in einer Wagenpackung (86352) angeboten wurden. Die Doppelstockwagen des Vorjahrs wurden, wie schon erwartet, um einen passenden Steuerwagen ergänzt und jetzt als DB-Wagenpackung im mintgrünen Lack durch die MHI angeboten (87290).

Für eine große Überraschung sollte die ebenfalls für die MHI aufgelegte Formneuheit der Baureihe 143 im bordeauxroten Ursprungslack, aber unterwegs für die DB AG (88431), sorgen: Ohne besondere Ankündigung war dieses Modell mit einem neuen Antrieb versehen worden, der künftig zum Standard Märklins für die Spur Z werden sollte.

Der neue Fünfpolmotor besaß dieselben Außenmaße wie sein dreipoliger Vorgänger, ließ sich aber feiner regeln. Bis heute wird dieser Antrieb in modifizierter Form verbaut. Allerdings warten viele Kunden heute auf seine Ablösung durch einen zeitgemäßen und wartungsfreien Glockenankermotor.



Hauptneuheit des Jahres 2000 war die schwere Tenderdampflok Baureihe 85. Das Katalogbild belegt, dass Märklin für die Spur Z immer noch auf die Sammelleidenschaft der Kunden setzte. Katalogfoto: Märklin

Das neue Jahrtausend begann mit zwei Formneuheiten für Märklins Kundenklubmitglieder.

Als erste kamen sie in den Genuss eines Güterwagens der Verbandsbauart GI 11 „Dresden“ (80310). Das Vorbild des blau lackierten Wagens warb für die „Züchner-Dose“ und war bei der DB eingestellt.

Als exklusives Kaufmodell gab es einen Dieselveteranen, nämlich die Druckluftlok V 32 der DRG (88065).

Beeindruckend bullig wirkte auch noch im Maßstab 1:220 die schwere Tenderlok der Baureihe 85 mit großen Kessel und Drillingstriebwerk.

Als DB-Ausführung (88885) gelangte sie 2000 neu ins Programm. Passend dazu bot der Marktführer eine Packung Einheitsnebenbahnwagen (88670) an, die aus je einem Wagen 2. Klasse Bie, 1. und 2. Klasse ABie und dem Gepäckpostwagen PwPosti-34a bestand – quasi Donnerbüchsen mit geschlossenen Einstiegsbereichen.

Der ICE 3 des Vorjahres wurde mit neuen Mittelwagen 1. und 2. Klasse in verschiedenen Türausführungen (87712, 87713 und 87714) vervollständigt. Die mittlerweile gültigen Fernverkehrsfarben der DB AG berücksichtigte eine Wagenpackung „Neue Intercity-Farben“ (87750), in der sich als Formneuheit ein Steuerwagen befand.

Freunde der bayerischen Länderbahn kamen gleich doppelt auf ihre Kosten. Im regulären Katalogprogramm fanden sie attraktive Gaswagen in einer Wagenpackung (82400), die MHI erfreute sie zusätzlich mit einer Kohlenrichterwagen-Konfektion (82390). Mit ihnen kamen für die Epoche I außerordentlich große und lange Güterwagen auf die Schienen.

Anlässlich des zwanzigjährigen Bestehens der Tochterfirma Märklin, Inc. brachten die Göppinger auch Formneuheiten für den USA-Markt heraus. Die Zugpackung „Casey Jones“ (81419) bestand aus einer neuen „Tenwheeler“-Dampflok auf dem Fahrwerk der BR 38 und ebenfalls neuen, offenen Plattformwagen. In einer Güterwagenpackung (82512) tauchte zudem ein neuer „Truck“ auf.

Es folgten weitere Jahre mit einer großen Zahl an Formneuheiten. Die Finanzen von Sammlern waren in dieser Zeit stark gefordert. Den Werbemodellsektor belebte 2001 die neue Idee sogenannter „Fun-Startsets“ (81520) – ein kleines Schienenoval mit BR 89 und einem Waggon im Kunststoffköfferchen.

Für Clubmitglieder kündigte Märklin eine Zugpackung „Dampfschneesleuder“ (81360), bestehend aus einer Dampflok der Baureihe 50 sowie einer Henschel-Dampfschneesleuder, an. Übertroffen wurde sie von einer echten Überraschung: Endlich erschien mit der Baureihe 212 in Ozeanblau-Beige (88690) eine lang ersehnte „Butter-und-Brot-Lok“.



Ausgefallen erschien das Angebot einer Dampfschneesleuder für die Insiderkunden, denn wer von ihnen besitzt schon eine Winteranlage? Trotzdem besaß das Modell aus dem Jahr 2001 einen ganz besonderen Reiz.

Märklins Konstrukteure hatten einen Weg gefunden, im beengten Innenraum den Fünfpoler samt Getriebe und fahrtrichtungsabhängiger LED-Beleuchtung unterzubringen, ohne die Proportionen der Lok zu zerstören. Noch im selben Jahr folgte eine Epoche-III-Variante V 100²⁰ in Altrot für die MHI (81414). Mit grünen Mitteleinstiegswagen beinhaltete die Packung „Eilzug“ eine weitere, gefragte Formneuheit.

Ungewöhnlich wirkten die Carbid-Flaschenwagen, die in einer Zugpackung „SKW Trostberg“ (81422) angeboten wurden.

Die Eidgenossen bediente Märklin mit der Schnellzugwagen-Packung „Schweizer Pendelzug“ (87455), in der ein neuer Steuerwagen zu finden, dessen Kopf wie der einer Re 460 gestaltet war.

Alle weiteren Neuentwicklungen richteten sich an die Freunde der Epoche V: eine Güterzuglok Baureihe 152 der DB Cargo (88520), Schiebelplanwagen in einer DB-Cargo-Packung (82420) und, erstmals von Märklin direkt vertrieben, ein Gleisreinigungswagen „System Jörgen“ (86501). Auch er trug einen verkehrsroten Anstrich.



Eine Lichterscheinung war die Baureihe 212: Erstmals erschien diese Butter-und-Brot-Maschine im Jahr 2001. Und bis heute gehört die Lok zu den beliebtesten Modellen der Zetties. Foto: Andreas Petkelis

Letzter Artikel in diesem Reigen sind die Schüttgut-Kippwagen Fas 126, die ebenfalls als Packung (82430) ausgeliefert wurden.

Damit haben wir bereits den 30. Geburtstag der Spurweite Z erreicht, den Märklin ebenfalls durch besondere Artikel und ein Jubiläumslogo herausstellte. Die „Lokomotive in der Glühbirne“ (88052) sollte an die Anfänge der Baugröße erinnern und griff das wohl bekannteste Werbemotiv jener Zeit auf. Für Fortschritt stand hingegen der Solarkoffer (81510) mit seinem von der Sonnenkraft angetriebenen Zug.

Eine vielen nicht (mehr) bekannte Farbausführung griff das Insidermodell des Dieselschnelltriebwagen SVT 04 501 in taubenblau-grauer Farbgebung der jungen DB (88870) auf. Aus der derselben Zeit stammte auch die Ellok E 18 (88080), die im blauen F-Zug-Lack ebenfalls zunächst für die DB erschien. Zu ihr passte die Schnellzugpackung „Schürzenwagen“ (87350), die zeitgleich angekündigt wurde.



Das Insidermodell zum 30. Geburtstag der Spurweite Z war der SVT 04 501 der Deutschen Bundesbahn in seiner ersten Nachkriegslackierung. Sehnhchst erwartet wurde von da an die Ursprungsausführung als Bauart „Hamburg“ der DRG, die dann den Themenschwerpunkt „Anhalter Bahnhof“ begleiten sollte.

In einer zur Reichsbahnzeit passenden Bedruckung wurden die vierachsigen Altbau-Kesselwagen „Shell“ (82070) auf den Markt gebracht, die eine Fülle an Varianten für DRG und DB ermöglichten. Ähnlich waren sich der vierachsige Tragwagen Sgs 603 (82660), beladen mit zwei Containern, und die Flachwagen Res 687, beladen mit je einem Hallenlaufkran, aus der Wagenpackung (82580) – alle Wagen mit Anschriften der DB AG.

Nordamerika wurde durch eine neue Schüttgutwagen-Zusammenstellung der Typen H-70-1 mit 3 Entladetrichern mit den Anschriften der „Chesapeake & Ohio“ (82590) bedient.

2003 war ein entscheidendes Jahr für AZL. Während der nationalen Modellbahnausstellung im US-amerikanischen St. Louis kam es zum Zusammentreffen zwischen Hans Riddervold (American Z Line) und Robert Allbritton (Swiss Z Line), was in der Zusage mündete, für SZL die schweizerische Re 4/4^{II} zu entwickeln.

Über dieses Modell hinaus vereinbarten die beiden eine dauerhafte Zusammenarbeit, in dessen Folge sich die NRM in Rail Miniatures mit zwei Produktlinien umbenannte: AZL und SZL. Erstes gemeinsames Produkt wurde die Dampflokomotive GS-4 der Southern Pacific als Messingmodell. Es folgte die Diesellokomotive EMD F59PHI als erstes in Spritzgusstechnik.

Bei Märklin prägte zum ersten Mal in der Nenngröße Z ein Themenschwerpunkt die Neuheiten: Zentrales Element war der Bausatz des für Modellbahnverhältnisse enorm großen Anhalter Bahnhofs (89200). Für die Ausgestaltung des Bahnhofsvorfelds boten die Göppinger noch eine Fahrzeug- und Zubehörpackung (89020) an, die aus Autos der Vorkriegszeit und Litfaßsäulen bestand.

Eine zu diesem Thema passende Formneuheit war die Personenzugdampflok BR 39 der DRG (88090), mit der die Kompromissbereitschaft der Zetties jedoch sehr strapaziert wurde.

Im Fotografieranstrich erschien die gleiche Lok (88091) zum zehnjährigen Klubjubiläum für Insider. Wer von Anfang an dabei war, konnte zudem exklusiv einen „Geburtstagswagen“ (86002) erwerben – ein Angebot, das für Jubilare der Folgejahre analog galt.



Die Kühlwagen Gk „Berlin“ der Deutschen Reichsbahn mit Seefische-Aufschriften stammen aus dem Jahr 2004.

Als Jahresmodell präsentierte Märklin den „Bingerbrücker Osterhasen“, die Franco-Crosti-Dampflok der Baureihe 42⁹⁰ (88040) in grau.

Für einen interessanten Einstieg ins Hobby Mini-Club sorgte eine Startpackung mit bayerischem Personenzug (81781) und dem bei Märklin neuen Bausatz von Schloss Neuschwanstein. In dieselbe Epoche gehörten die Flachwagen SSml mit drei verschiedenen Holzladungen aus der Packung 82570.

Deutlich moderner waren die Wagenpackung „Getreidesilowagen“ (82620) und die Rh 1016 „Taurus“ mit altem ÖBB-Logo (88580), die ebenfalls 2003 erstmals erschienen. Die Ellok war parallel auch in einer schweizerischen Zugpackung (81431) zu finden.



Auch das Insidermodell 2005 sorgte wieder für einen Zug von legendärem Ruf auf den Schienen der Spur Z: den Henschel-Wegmann-Zug mit der 61 001.

Eine Fortsetzung des Themenschwerpunkts „Anhalter Bahnhof“ gab es mit den Neuheiten der Spielwarenmesse 2004: An dazu passenden Formneuheiten bot Märklin zwei Wagenpackungen an.

Dies waren vierachsige, preußische Abteilwagen in DRG-Ausführung (87560) und eine Doppelpackung, bestehend aus dem dazugehörigen Packwagen Pw4 pr 04 und dem Postwagen mit Bremserhaus des Typs Post4 b17 (87580).

Reichsbahnbeschriftung trugen auch die beiden Seefische-Kühlwagen Gk „Berlin“ mit Bremserhäusern (82550). Für die Insider gab es diesen neu auf dem Fahrwerk des GI „Dresden“ konstruierten Wagen mit Bühne als bei der DB eingestellten Privatwagen von Ganter-Bier Freiburg (80314). Als Exklusiv-Jahresmodell erschien die bayerische Tenderlok Gt 2x4/4 im blauen Lack (88290) der Verkehrsausstellungen Seddin 1924 und München 1925 – eine Lok mit herausragenden Fahreigenschaften.

Mit dem Nachtschnellzug (81434) folgten zu den Neuheiten der Vorjahre noch passende Schürzenschlafwagen. Auf den vierachsigen Flachwagen sorgten derweil neue Awilog-Absetzmulden für ein modernes und auffallendes Ladegut (82582). Neue 20-Fuß-Kesselcontainer peppten ebenfalls bekannte Wagen in der Packung 82283 auf.

Neues Schwerpunktthema 2004 wurde „Vom Erz zum Stahl“ mit thematisch passenden Beladungen für die Schwerlastwagen SSym 46. Formneu war der Torpedopfannenwagen (86200) – der längste, je von Märklin produzierte Güterwagen in diesem Maßstab. Zentrales Element war aber der Bausatz „Hochofen“ (89700), der für eine Rechtfertigung all der angebotenen Fahrzeuge auf der Anlage sorgte.

Auch die US-Bahnfreunde freuten sich über gleich zwei Formneuheiten. Die Mehrzweck-Ellok GG-1 der Pennsylvania Railroad (88490) besetzte ein ungewöhnliches Thema für den amerikanischen Kontinent. Die Dampflok „Mogul“ der D&RGW (88035) beeindruckte mit ihrer äußerst feinen Detaillierung.



Schwierig zu konstruieren und dennoch gut umgesetzt war die Baureihe 58, ehemalige G 12 der Länderbahnen, die zu den Neuheiten 2005 gehörte.

Formneuheiten spendierten die Göppinger aber auch der MHI. Zeitgleich zur Vorserienlok E 03 der DB (88541) gab es zwei neue Wagenpackungen „Rheingold“; in einer fand sich mit dem Buckelspeisewagen sogar ein völlig neues Modell (87265).

Auch 2005 sorgte Märklin für Überraschungen und echte Wunschmodelle. Mit dem Henschel-Wegmann-Zug samt Dampflok 61 001 für den Insider-Club (81436) hatte wohl niemand gerechnet. Übrigens sind die Wagenformen bis heute nicht für den F-Zug „Blauer Enzian“ zweit verwendet worden.

Auch der Jahreswagen, ein Mittelbordwagen mit Bremserhaus der Firma Moeck im Bestand der DB (80315) war völlig neu. Er fand aber im selben Jahr ein Pendant im regulären Programm, denn die Wagenpackung „2 Kohlewagen“ der frühen DB (86331) enthielt neben einem LKW auch je einen Waggon der Bauarten „Schwerin“ und „Nürnberg“.



Weitere Wunschlok im Mini-Club-Programm: Baureihe 110³ „Bügelalte“ (2005).

Eine passende Lok nicht nur dafür war die DB-Dampflok der Baureihe 58 (88121), die mit ihren engen Achsabständen eine große Herausforderung für die Konstrukteure gewesen sein muss.

Leichter hatten sie es mit den DB-Kesselwagen der Packung 82060. Diese isolierten Dienstwagen für den Transport schweren Heizöls zu den Betriebswerken ölgefeuerter Dampflokomotiven waren übrigens ein Klassiker der Spur H0.

Zum Jahresschwerpunktthema des Vorjahres wurden „4 Stahlwerkswagen“ (86210) nachgereicht. Dies wa-

ren jeweils zwei Roheisenpfannen- und Schlackenwagen. Erste Dampflok nach schweizerischem Vorbild war die Ae 3/5 der SBB (88992), die Märklin auf dem Fahrwerk seiner P 8 aufgebaut hatte.



Neue Töne aus Göppingen anno 2005: Märklins damaliger Geschäftsführer Stephan Unser besuchte auf Initiative von Trainini® den Mainzer Stammtisch MIST55, um sich Rückmeldungen und Anregungen der versammelten Modellbahner abzuholen.

unterstützte es eine gute Außendarstellung der Spurweite, die längst nicht nur von Zetties wahrgenommen wird.

Es folgte das Jahr der Fußballweltmeisterschaft in Deutschland. Welches Thema hätte sich für die Insidermodelle da besser angeboten? Der VT 08⁵ mit der Seitenaufschrift „Fußball-Weltmeister 1954“ war die Vorlage für das Jahresmodell. Angeboten wurde er als dreiteilige Grundeinheit aus Triebkopf, Mittel- und Steuerwagen (88720) und einem weiteren Mittelwagen mit der genannten Aufschrift (87720).



Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland: Passendes Insidermodell dazu war der VT 08⁵ - auf Wunsch auch mit einem weiteren Mittelwagen, der charakteristisch für die siegreichen Bern-Heimkehrer des Jahres 1954 war.

Die „Bügelalte“ des Vorjahrs bot Märklin jetzt in geänderter Form an. Als E 10³ in stahlblauer Lackierung (88411) trug sie das ursprüngliche, durchgehende Lüfterband mit ausgerundeten Ecken. Ansonsten war das Neuheitenprogramm vor allem von modernen Lokomotiven geprägt.

Aus der Traxx-Familie erschienen zwei neue Fahrzeuge. Die Baureihe 185 der DB AG (88481) wurde begleitet von ihrer SBB-Cargo-Schwester Re 482 (88482). Der zweite Traxx-Ableger war die BR 146¹ in der Zugpackung „Metronom“ (81481).

Für Ärger und Aufregung unter den Zetties sorgte das Dampflokmodell der Baureihe 042 (88272), das mit seinem Vorbild nur den (formneuen) Öltender, das Einheitsführerhaus und die Achsfolge gemein hatte. Der unverändert übernommene Altbaukessel war beim Vorbild nie zu finden und gab der Lok ein völlig falsches Gesicht. Hohn und Spott für die Zetties sowie empörte Protestbriefe an die Geschäftsführung waren die logische Folge.



Über die Märklin-Händler-Initiative folgte mit den Winterneuheiten noch die Stromliniendampflok Baureihe 05 (88105). Zeitgleich mit ihr wurde auf der Messe Modellbahn in Köln auch das Insidermodell 2007 vorgestellt.



Den Zetties wurde ein Modell des Borsig-Entwurfs für eine schwere Güterzugdampflok der Baureihe 53⁰ vorgestellt (88053).

Ausgestattet war es mit dem fünfschigen Kondensender, dessen Vorbild ebenfalls für den Kriegseinsatz konzipiert worden war. Mit ihr fand auch im Maßstab 1:220 ein Koloss auf die Schienen, der im Vorbild nur ein nicht mehr umgesetzter Plan geblieben war.

Bild oben:
Die Baureihe 05 war eine Winterneuheit 2006. Einer der Kompromisse, die den Zetties zu dieser Zeit zugemutet wurden, war der zgedrungen wirkende Aufbau auf einem vorhandenen, aber nicht passenden Fahrwerk.

Bild unten:
An ihr scheiden sich die Geister. „Die Lok, die es nie gab“ existierte lediglich als Mythos und bis heute als Märklin-Modell der Spuren H0 und Z. Das Insidermodell 2007 zeigt allerdings gute Laufeigenschaften.

Für US-Freunde kündigte Märklin 2007 die Stromliniendampflok J-2 „Commodore Vanderbilt“ der New York Central (88075) an, zu der bis heute keine passenden Personenwagen erschienen.

Erneut strapaziert wurde die Kompromissbereitschaft der Kunden mit der schweren DB-Güterzug-Ellok E 50 in grüner Ausführung (88575) anlässlich des 50. Geburtstags des Vorbilds: Das detailreich und schön gestaltete Gehäuse ruhte auf dem nicht zu ihr passenden Fahrwerk der 103/151.

Mehr Zuspruch fand die Rh 16 „Herkules“ der ÖBB (88881), der Diesellokableger des „Taurus“, und die gleichzeitig erscheinende Siemens-Dispolok vom Typ ER 20 mit Eisenbahn-Romantik-Werbung (88882).

Das Jahr 2008 brachte eine ganze Reihe an Formneuheiten, von denen aber eine bis heute nicht ausgeliefert werden konnte: Die Rede ist von der Tenderlok Baureihe 94⁵⁻¹⁷ der DB (88943), zu der es immerhin ein wirklich gelungenes Gehäuse zu sehen gab. Das Fahrwerk mit dem engen Achsstand dürfte also die technische Herausforderung sein, die es noch zu meistern gilt.

Lange warten mussten die Besteller auch auf den Dieseltriebzug VT 10⁵ „Senator“ der DB (88100), dessen Auslieferung sich ebenfalls über mehrere Jahre erstreckte. Er war das Jahresmodell für den Kundenklub. Als Jahresgabe freuten sich die Mitglieder über einen dreiständigen Behältertragwagen (80318), zu dem die Pa-Behälter Efkf für Feinschüttgut neu konstruiert worden waren. Sie trugen in dieser Ausführung hellblauen Lack und die Beschriftung „Knorr Kikeriki“.

Seine neue Baureihe 44 bot Märklin gleich in Kohle- (88971) und Öl-Ausführung (88972) an, letztere als MHI-Sondermodell. In zwei Versionen erschien ebenfalls die Siemens-Güterzuglok BR 189 der DB AG (88191) bzw. Re 474 der SBB Cargo (88192).



Das Insidermodell 2008, der Dieseltriebzug VT 10⁵ „Senator“ gehört zu den Neuheiten, deren Lieferrückstände bis heute nicht restlos abgearbeitet werden konnten.

Übernommen hatte Märklin offenbar von der Firma SMT die Produktion von Rollenprüfständen. Für die Spur Z kam ein solches Testgerät in überarbeiteter Form mit 8 Rollenbockpaaren (89932) ins Programm. Die Änderungen an den Rollenböcken folgten unseren Kritikpunkten aus einem Test, der knapp ein Jahr zuvor veröffentlicht worden war. Wem die Ausstattung noch nicht reichte, der konnte zu einem Erweiterungsset (89933) greifen.

Eine letzte Neuheit 2008 ist noch zu nennen, die im Folgejahr im Rahmen der Insolvenz leider wieder gestrichen wurde: die Hunt'sche Großbekohlungsanlage (89205), wie sie einst in den Betriebswerken München und Saarbrücken zu finden war.

Und damit sind wir mitten im traurigsten Kapitel der Mini-Club-Geschichte angelangt: der Märklin-Insolvenz im Februar 2009. Mitten in den Beginn der Spielwarenmesse platzte die Neuigkeit, der Göppinger Marktführer sei zahlungsunfähig. Insolvenzverwalter Michael Pluta reiste nach Nürnberg, um für Ruhe zu sorgen und ein gutes Messeergebnis zu sichern. Dann ging es an die Bestandsaufnahme in Göppingen.

Wie wir heute wissen, ist Märklin relativ gut durch das unruhige Fahrwasser gekommen und konnte zum Ende des Geschäftsjahrs 2010 aus dem Insolvenzverfahren entlassen werden. Nur ein neuer Eigentümer hat sich bis heute nicht gefunden.

Für die Spurweite Z bedeutet das Ereignis eine Produktionsverlagerung des Programms von einem chinesischen Partner ins eigene Werk nach Győr (Ungarn) und jede Menge Lieferverzögerungen, von denen die letzten bis heute noch nicht abgearbeitet sind.

Die Zahl an Formneuheiten hielt sich vor diesem Hintergrund 2009 in Grenzen. Zu nennen sind nur die Insiderlok V 300 001 der DB (88300) und die auf demselben Fahrwerk basierende Baureihe 232 der DB AG aus Beständen der früheren DR.

Im Westen hatte sie sich den Spitznamen „Ludmilla“ erworben. Angekündigt wurde sie in der Zugpackung „Kalktransport“ (81450).

Nicht formneu, aber originell zum offiziellen 150. Geburtstag von Märklin, war der „Wagenbausatz Ford“ (80319) für die Insider, der an ein ähnliches Bausatzmodell im Maßstab 1:87 erinnern sollte. Der blaue, gedeckte Wagen basierte auf dem altbekannten Modell mit der Artikelnummer 8605.



Die elegante 120 159-9 erhielt den Spitznamen „Trauerlok“, weil ihr Werbeträgerdasein von Märklins Insolvenz überschattet wurde.



Sie dürfte das letzte Modell aus der Produktion des früheren, chinesischen Partners gewesen sein: die V 300 001 der DB – Insidermodell des Jahres 2009.

das typische Hängeschild in der Wagenmitte und wurde nun mit formneuen Pa-Kohlebehältern beladen.

Eine weitere Überarbeitung betraf die Form der Personenzugdampflok der Baureihe 24 (88030), die zudem erstmals mit Witte-Blechen angekündigt wurde. Und auch der Dieseltriebzug VT 08⁵ als Ft 43 „Roland“ (88721) sollte nicht bloß eine Farbvariante werden. Um ihn korrekt nachzubilden zu können, musste ein zweiter Triebkopf ohne Speiseraum konstruiert werden, der Steuerwagen wäre hier nicht korrekt gewesen.

Einen Einstieg in den hochwertigen Kartonmodellbau wagten die Göppinger mit dem Architekturbausatz „Das Werk“ (89797) und der dazu passenden Ergänzungspackung „Das Werk“ (89796), zu der neben Gebäuden auch zwei Schwerlastwagen Sa 705 mit formneuen Mercedes-Benz-Kurzhaubern

Das Jahr 2010 ließ Lichtblicke erkennen, denn Märklin bekannte sich nach wie vor zu seiner kleinsten Bahn.

Die Neuheiten standen vor allem unter dem Motto „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“.

Mit dem „Schnellzug“ für den Insiderclub erschien einer der größten DB-Klassiker überhaupt und gleichzeitig wichtigstes, noch offenes Wunschmodell der Zetties, die V 200⁰ (81175).

Auch der Jahreswagen ließ Gutes erahnen, denn der Behältertragwagen BT 10 (80320) erhielt im Rahmen einer Modellpflege endlich

gehörten. Die Bausätze lieferte der Hannoveraner Spezialist Archistories zu, der sich unter Zetties längst einen Namen gemacht hat.



Der Wettbewerb in den USA beflügelt die Anbieter seit rund zehn Jahren: SD40-2 von Micro-Trains aus dem Jahr 2009. Besonders gefragt sind unabhängig vom Loktyp stets Versionen der großen Bahngesellschaften UP, SP, ATSF, PRR und CP. Foto: **Ztrack**

Auch 2011 wurde ein besonderes Jahr für die Nenngröße Z, denn erstmals wurde ein Modell durch ein völlig neu konstruiertes identischen Typs abgelöst.

Die Baureihe 216 gehörte 1972 zum Startprogramm, 2011 folgte ihr nach langer Katalogabwesenheit eine formneue Lok in altroter Farbe (88783) für die Mitglieder des Insiderclubs.

Ebenso neu war der Selbstentlade-wagen Ootz 43 „Erz IId“ in DB-Beschriftung (80321), den es als Jahreswagen gab.

Und auch die MHI bekam Neuheiten, die sich gut verkaufen ließen. Formneu war der Inhalt der Wagenpackung „Säuretransport“ für die DB (82315), welche den Zetties einen äußerst interessanten Wagentyp gleich in fünffacher Ausfertigung mit Bremserbühne und Bremserhaus bescherte. Ein Exemplar war auch in der Zugpackung „Gütertransport ÖBB“ (81301) zu finden.

Für die Zugpackung „Stückgut-Schnellverkehr“ der DRG (81001) überarbeitete Märklin seinen gedeckten Wagen GI „Dresden“, um zwei von der Baureihe 86 geführte Leig-Einheiten nachbilden zu können. Auch hierbei handelte es sich um äußerst beliebte Wagenvorbilder, die wir in dieser Ausgabe vorstellen.

Die Umstellung von Transformatoren auf Fahrregler mit Steckernetzteilen im Rahmen der EU-Richtlinien für Spielzeuge machte eine weitere Neuheit erforderlich.

Die Rede ist vom Anschlussadapter Spur Z (84499), mit dem spulenbetriebene Weichen und Signale angeschlossen werden können.

Die vielleicht schönste Neuheit des Jahres brachte der Herbst und viele warten gespannt auf ihre Auslieferung.

Im Vorbild fuhr der farbenfrohe Mauszug (81442) zum 25. Geburtstag der WDR-Fernsehmaus im Jahre 1996 nur für zwei Wochen. Mit dieser Packung erwarten wir die dritte Formvariante der Baureihe 110³. Geprägt ist sie von Einzellüftern und einem Maschinenraumfenster in der Mitte.



Ihr kam eine besondere Rolle zu: Die Baureihe 216 stammt aus dem Neuheitenjahr 2011 und löste als Neukonstruktion erstmals in der Spurweite Z eine Vorgängerin gleichen Typs ab.

Groß auftrumpfen möchte Märklin im 40. Jubiläumsjahr der Spurweite Z und endlich wieder an die Spitze der Entwicklung in unserem Maßstab zurückkehren. Deutlich angesagt wurde das mit dem Insidermodell 2012, einer Schnellzugdampflok BR 001 der DB (88010) mit vielen neuen Details. Höhepunkt am Modell wird aber die vollständige und vollbewegliche Heusingersteuerung sein, die auch die überarbeitete BR 03 (88855) erhalten wird.

Mit dem Kleinviehverschlagwagen Vh 14 mit Bremserhaus der DB (80322) wurde zudem ein sehr schönes Modell für den Jahreswagen ausgesucht, der wegen seiner Lattenstruktur auch der Konstruktion einiges abverlangt.



Bereits ausgeliefert ist die Ellok Baureihe 243 der DR (88436). Obwohl eigentlich keine Formneuheit, muss sie hier erwähnt werden. Ihr fehlt nun die Öffnung für die Umstellschraube im Dach – eine weitere Überarbeitung im Rahmen der Modellpflege.



Von Anfang an ohne Loch im Dach wird die schweizerische Re 4/4^{II} auf die Schienen rollen. Angekündigt sind eine rote (88591) und eine grüne (88590) SBB-Ausführung. Letzte Neukonstruktion ist der moderne „Diesel-Traxx“, geführt als Baureihe 246. Ins Katalogprogramm wird er als Metronom-Zuglok (88370) gelangen.

Produktpflege (Bild oben; Baureihe 50 mit Wagnerblechen und Detailverbesserungen) sowie mit Bedacht ausgewählte Formneuheiten (Bild unten; Re 4/4^{II} der SBB) prägen das Neuheitenprogramm 2012 zum 40. Jubiläum.

Den Abschluss der Neuheitenliste bilden zwei Überarbeitungen vorhandener Modelle. An der Güterzugdampflok BR 44 Kohle (88973) der DB werden Mängel der ersten beiden Ausführungen beseitigt und Detailverbesserungen vorgenommen. So fährt sie künftig mit größenrichtigen, also im Durchmesser erweiterten Puffern, die von einem Puffertellerwarnanstrich geziert werden.

Die Baureihe 50 (88843) der Bundesbahn erfährt dieselben Detailverbesserungen, erscheint aber erstmals mit verlängertem Umlauf, geschlossener Schürze und Wagnerblechen. Offen dürften für das noch laufende Jubiläumsjahr allenfalls solche Neuheiten sein, die während des Tags der offenen Tür im September oder auf der Modellbahn in Köln Ende November bekannt gegeben würden.

Auch bei AZL tut sich in diesem Jahr eine ganze Menge: Aktuell blickt der norwegisch-amerikanische Hersteller bereits auf 6 Lokomotiv-, 2 Personenwagen- und 13 Güterwagenformen zurück, doch das ist nur eine Momentaufnahme. 3 weitere Lokomotiven sowie 2 Güter- und 6 schwere Personenwagen befinden sich bereits in der Entwicklung. Ein Modell unter ihnen ist die Klasse 3000 der UP, besser bekannt als „Big Boy“ in schwerer Messingausführung.

Erklärtes Ziel ist die Markteinführung von zwei neuen Lokomotiven pro Jahr und das Streben nach Innovationen für unsere Spur. Beispiele sind die von AZL entwickelte Systemkupplung „Auto-Latch“ oder die in Zusammenarbeit mit Digitrax entwickelte DCC-Platine, die demnächst zum Standard werden soll.

Unauffällig verrichtet derweil ein neuer bürstenloser 7,5-mm-Glockenankermotor seinen Dienst in Loknachbildungen. Ausgelegt für eine max. Betriebsspannung von 12 V, entstand er in Zusammenarbeit mit dem chinesischen Zulieferer Sanda Kan und wird demnächst auch in der Mikado-Dampflok von AZL zum Einsatz kommen. Die Lok selbst wird, wie auch der „Big Boy“, von Affatech gefertigt.

Produziert werden AZL-Modelle und -Komponenten heute in China, Südkorea und den USA. Der Absatz der Produkte läuft bislang gesteuert von zwei Distributoren über rund 100 Modellbahnhändler weltweit mit Schwerpunkt auf den USA.

Hoffnungen richten sich auf den Vertragsabschluss mit einem großen, europäischen Großhändler noch in diesem Jahr, was die hiesige Verfügbarkeit erheblich steigern könnte. In diesem Zusammenhang fiel auch die Entscheidung, mehr Modelle nach europäischen Vorbildern anzubieten – sowohl in Messing als auch Kunststoff-Spritzguss.

Herstellerübergreifend stimmt die Richtung, in die sich unsere Spur bewegt. Der Markt ist in Bewegung und mit Rokuhan drängt (über Noch) seit rund einem Jahr ein weiterer Anbieter hinein. Dies zeigt auch, dass Wachstumspotenziale für die Zukunft gesehen werden. In Nordamerika lässt sich solches Wachstum bereits seit Jahren beobachten.



Erinnerungen an vergangene Zeiten, denn auch das war Spur Z: Der zuschlagpflichtige Casinobus der Dortmunder Buslinie 444 zur Spielbank Hohensyburg war ein Modellvorschlag, der 1998 vom Z Club 92 umgesetzt wurde. Seit 2012 ist diese Gruppierung Geschichte.

Glücklicherweise hat auch Märklin zum runden Geburtstag seiner Kleinsten wieder Fahrt aufgenommen und richtet seinen Fokus auf eine konsequentere und vorbildgetreuere Umsetzung, was besonders den Dampflokmodellen zu Gute kommt.

Auch mit der Digitaltechnik beschäftigen sich die Entwickler wieder verstärkt, wie wir nach den Märklin-Tagen 2011 zu berichten wussten.

Wir Zetties haben also eine spannende Zeit vor uns. Das Entwicklungstempo hat zugenommen, woran in der Vergangenheit vor allem die Kleinserienhersteller hohen Anteil hatten.

Der Druck ist aber vorhanden, dass auch die großen Hersteller ihre Hausaufgaben machen müssen, um nicht auf Dauer ins Hintertreffen zu geraten. Den Kunden kann das nur gut tun.

Internetadressen zu diesem Artikel:

- <http://www.americanzline.com>
- <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
- <http://www.fr-model.de>
- <http://www.maerklin.de>
- <http://www.micro-trains.com>

Leserbriefe und sonstige Meldungen Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontakt Daten 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.

Folgender Lesertipp ging bei uns ein:

Ist das Reinigungsmittel „Steam & Clean Dampfdestillat“ von <http://www.modellbahnprofi.com> schon bekannt? Ich bin total begeistert.

Meine Dampflokomotiven waren verharzt. Glücklicherweise entfiel bei der Anwendung das Problem mit dem Öffnen des Getriebes. Einfach beide Schrauben leicht öffnen, so dass ein kleiner Spalt entsteht.

Das Mittel hineinspritzen, etwas abwarten und mit einem Minikompressor wieder ausblasen - der Dreck auf dem Auffangtuch zeigt die Wirkung nur zu deutlich. Nach neuer Schmierung und Zuschrauben läuft jede Lok wie noch nie!

Eckehart Tijssen, Winnenden

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns über diesen Tipp. Seit Eingang des Leserbriefes hat der Hersteller übrigens seine Seiten überarbeitet und übersichtlicher gestaltet. Zum Angebot gehören nun unter dem Produktnamen „Steam & Clean“ übrigens zwei verschiedene Produkte (in verschiedenen Verpackungsgrößen): ein Dampfdestillat wie auch ein Reinigungsdestillat.



Von „Steam & Clean“ wird sowohl ein Reinigungs- (links) als auch ein Dampfdestillat angeboten. Eine Dosierspitze erleichtert die gezielte Anwendung.

Bautipp von Harald Ruppelt:

Ich wollte noch einen kleinen Basteltipp speziell für die BR 55 loswerden, nachdem ich in Altenbeken gleich wieder zwei schöne, tiefer gelegte Exemplare bewundert habe.



Einen Verbesserungspunkt habe ich bisher noch nirgendwo gesehen: das fehlende, große Gegengewicht der Treibachse. Meines Wissens gibt es keine Teile seitens eines Herstellerangebots dafür.

Die Abmessungen und Form speziell der BR 55 lassen dabei eine besonders einfache Lösung ohne Ätzteile zu: die Radnabe hat einen Durchmesser von 2,0 mm, der Außendurchmesser am Radreifen 4,5

mm und die innere Kante zur Radmitte ist gerade (nicht sichelförmig).

Diese Maße finden sich an jeder Haushalts-Lochzange für Gürtel. Aus einem Fotopapier zuerst das kleine Loch, dann das große ausgestanzt, schon ist der Rohling fertig.

Ein bisschen Geduld braucht es allerdings, bis ein schön konzentrischer Versuch gelungen ist, aber man braucht ja auch nur einen Ring.

Dann mit Augenmaß knapp unter der Mitte mit dem Bastelmesser geschnitten und fertig ist das Gegengewicht.

Bitte nicht vom Foto abschrecken lassen. Man sieht die Ringe von der Quetschseite (Zangen-Werkzeugseite), die sich am Rand aufwerfen.

Auf der anderen Seite (Gegenplatte an der Zange) ist der Ring glatt, aber weiß und war damit leider nicht fotografierbar.

Die Speichen stehen gegenüber dem Radreifen etwas zurück, so dass man das Papiergewicht bündig mit dem Radreifen einkleben kann und man keine Kollision mit den Kuppelstangen befürchten muss.

Grundsätzlich kann man diese Methode auch an allen anderen Dampflokomotiven mit Treibrädern nicht größer als 1.400 mm anwenden (größtes Loch an der Zange = 4,5 mm), wenn man den Schnitt nicht am Lineal, sondern z.B. an einer passenden Münze ausführt. Ganz sauber wird man den Radius wohl nicht hinbekommen. Ich werde es demnächst mal an einer Fünziger probieren.

Für die Achtundfünziger benötigt man ebenfalls ein gerade geschnittenes Gegengewicht. Das vorhandene Gegengewicht kann man dann so überkleben, dass der Winkelversatz zur Kurbel gegeben ist.

Harald Ruppelt, per E-Mail

Überraschungsneuheit von FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Der Kleinserienhersteller aus Sanitz zieht völlig unerwartet einen Pfeil aus dem Köcher, der die Zetties ins Herz treffen dürfte. Mit der Überraschungsneuheit des Sommers 2012 schließt FR Freudenreich Feinwerktechnik eine große Lücke im Spur-Z-Programm.

Einst führte nahezu jeder Güterzug einen Begleitwagen für den Zugführer und ggf. Ladeschaffner mit. Doch während die US-Freunde mittlerweile verschiedene Auswahlmöglichkeiten an den Güterzugbegleitern haben, gab es bei Märklin unverändert seit vierzig Jahren nur das Modell des einst massenhaft verbreiteten Pwg pr 14 – einem Vorbild aus der späten Länderbahnzeit. Zu mehr Vielfalt verhalf (fast) nur Eigenbau.



Unser Lesertipp zeigt, wie so manche Mini-Club-Güterzuglok zu größenrichtigen Gegengewichten kommen kann. Wertvolle Hilfe leisten eine Revolverlochzange und eine Münze (Bild oben). Fotos (3): Harald Ruppelt

Das Modell des Pwghs 54 (Art.-Nr. 49.343.00; Epoche III), ein DB-Neubau der frühen Fünfziger, wird komplett aus Metall gefertigt.

Die Fenster sind mit Klarsichtteilen hinterlegt. Ausgeliefert werden soll er im 4. Quartal 2012, voraussichtlich Anfang Dezember. Eine Epoche-IV-Version folgt dann im nächsten Jahr.

Seine Vorbilder dienten einst als Ersatz für schwere Kriegsverluste und verdrängten vor allem den bis zu seinem Bau noch als modern geltenden Vorgänger Pwghs 41 auf die Nebenbahnen.

Ihr Einsatz währte bis in die späten siebziger Jahre. Nach dem endgültigen Verschwinden der Dampflok fuhren Zugführer durchgängig auf der Lok mit.

Vorbestellungen für das neue Modell nimmt der Hersteller unter <http://www.fr-model.de> entgegen.



Die FR-Neuheiten des Sommers 2012: Güterzuggepäckwagen Pwghs 54 der DB (Bild oben) und der E 050 der DB, gebaut ursprünglich als Omm 55 (Bild unten). Fotos: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Ab Ende August kommt eine der bereits angekündigten Neuheiten 2012 zur Auslieferung: eine Doppelpackung des offenen Güterwagens E 050 der DB (49.335.02) in Ausführung der Epoche IV.

Der Aufbau des Modells erforderte aufgrund der Strukturtiefe des Wagenkastens eine Umsetzung in Spritzgusstechnik, das Fahrwerk ist, wie bei FR üblich, aus Metall. Epoche-III-Modelle als Omm 55 folgen als nächste, noch nicht terminierte Auflage.

Kreativ-Weltrekordteam reif fürs Museum:

Das Kreativ-Weltrekordteam hat kürzlich eine besondere Ehre erfahren. Am 19. Juli 2012 nahmen die Westfalahallen Dortmund auf eigenen Wunsch von ihm das kleinste Bierfass der Welt als Dauerleihgabe entgegen. Es soll zu einem späteren Zeitpunkt im firmeneigenen Museum gezeigt werden und dort neben anderen Exponaten die Messe Intermodellbau vertreten.

Der Aufbau der Sammlung zu diesem Zweck läuft bereits seit einigen Jahren. Spätestens zum 100. Geburtstag der Westfalahallen im Jahr 2025 soll das Museum stehen und die Geschichte des Veranstaltungszentrums spiegeln. Wir hoffen, dass ein Teil der Exponate auch vorher schon anlassbezogen gezeigt werden kann.

Die Freude, dass ausgerechnet das kleine Fass im Maßstab 1:220 zu einer repräsentativen Auswahl gehört, war natürlich groß. Immerhin ist es nicht nur eine Möglichkeit, dieses ausgefallene Stück zu erhalten, sondern auch dauerhaft an eine sehr kreative Schaffensperiode zu erinnern.

Märklin liefert aktuell folgende Modelle aus:

Weiter geht es mit den Auslieferungen beim Branchenprimus. Bereits in den Händlerregalen ist der Schienenzepelin (Art.-Nr. 88761), der zum 175. Geburtstag der deutschen Eisenbahn angekündigt worden war.



Der Schienenzeppelin (Art.-Nr. 88761) wurde in den letzten Tagen von Märklin ausgeliefert. Foto: Märklin

Und auch einige Modelle scheinen demnächst zu folgen, sofern man einen Blick in die aktuelle Lieferterminliste wirft. Wir bleiben am Ball und werden sie informieren, sobald es hier weitergeht.

AZL-Neuheiten im August 2012:

Der August ist bei American Z Line der Monat der BNSF. Die Reihe der Auslieferungen beginnt mit zwei Viererpackungen (Art.-Nrn. 91005-1 und 91005-2) und zwei Einzelwagen (91955-1 und 91955-2) der dreistöckigen, geschlossenen Autotransportwagen moderner Bauart für eben diese Bahngesellschaft.

Auch der 60-Fuß-Bierwagen wird im braunen Lack und mit den Anschriften der Burlington Northern & Santa Fe aufgelegt. Es handelt sich dabei um eben die Wagen, welche die Teilnehmer der National Z Scale Convention im Mai 2012 auf ihrem Ausflug ins Eisenbahnmuseum gesehen haben. Angeboten werden eine Viererpackung (90263-1) und ein Einzelwagen (91263-1).

Die offenen Wagen mit Seitenblechen in Waffelblechoptik bietet AZL nun schwarz lackiert für die Illinois Central Gulf an. Auch hier stehen eine Viererpackung (902411-1) und ein Einzelwagen (912411-1) zur Auswahl. Herstellerseitig ist diese Version bereits ausverkauft, da nur eine recht geringe Stückzahl produziert wurde. Eine Nachauflage ist nicht geplant.

Die NSC-Containertragwagen erscheinen mit DTTX-Anschriften in einer Dreierpackung (90601-7). Beladen sind alle Einheiten mit je zwei 53-Fuß-Containern der Gesellschaft J. B. Hunt für den US-Binnenverkehr. Ein dazu passender Einzelwagen als Ergänzung transportiert einen 53-Fuß-Container der CSX und einen 48-Fuß-Container der ITEL.

Alle Modelle und Beschreibungen sind direkt beim Hersteller unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

Noch verstärkt und verjüngt seine Führung:

Durch zwei neue Prokuristen erfährt die Führung der Noch GmbH & Co. KG in Wagen (Allgäu) eine Verjüngung. Sebastian Topp (29 Jahre), Sohn des ehemaligen Märklin-Geschäftsführers Wolfgang Topp, ist seit 2010 beim Unternehmen tätig und verantwortet das Marketing.

Jürgen Hauser (42 Jahre) kann bereits auf 18 Unternehmensjahre zurückblicken und betreute als verantwortlicher Produktmanager bislang die internationalen Partnermarken, darunter für die Spurweite Z auch Rokuhan. Da er nun neue Aufgaben in der Unternehmensleitung wahrnimmt, gibt er seinen bisherigen Bereich an Stephan Bender ab, der seit sieben Jahren im Hause des Zubehörherstellers tätig ist.



Jürgen Hauser. Foto: Noch

Dauerausstellung im Märklin-Museum sehr umstritten:

Wie von uns erwartet, findet die Dauerausstellung des von Märklin als Künstler propagierten Daniel Duloir im Firmenmuseum „Erlebniswelt“ ein zwiespältiges Echo. Im eigenen Haus scheinen die schrillen Arbeiten des Franzosen durchaus Anerkennung zu finden.

Langjährige Zetties, die selbst für eine breite Anerkennung als vollwertige Modellbahn arbeiten, zeigen sich hingegen entsetzt, dass der Göppinger Spurweiten-Erfinder selbst mit Klamauk und skurrilem Kitsch die längst vergangene Tortenplattenbahn-Ära wiedererweckt.

Besonders bedauernswert erscheint dies vor dem Hintergrund der Anlagenbau-Maßstäbe, die Bernhard Steins Messeanlagen „Geislinger Steige“ und „Loreley“ schon Anfang der Achtziger für Märklin gesetzt haben.

„Mir haben die Augen getränt, als ich das in Göppingen gesehen habe“, antwortet Heribert Baier, ehrenamtlich als Kassenwart der Z-Freunde International e.V. tätig, auf die Frage, wie es ihm gefallen habe. Und er ergänzt: „Damit gewinnt Märklin garantiert keine neuen Z-Kunden, sondern schreckt sie eher ab.“

Ernsthafte Anlagenbauer, die gern die vielfältigen Möglichkeiten der Baugröße präsentieren, hätten sich stattdessen über ausgewählte Dioramen auf hohem Niveau gefreut, auf denen die firmeneigenen Modelle auch eine gute Figur gemacht hätten.



Kunst oder Kitsch? Die meisten Zetties können sich für Märklins Dauerausstellung nicht begeistern.
Foto: Klaus Moser

Ausflugstipp Mercedes-Benz-Museum:

Über 125 Jahre Automobilgeschichte lassen sich in Stuttgart erleben und erfahren. Mercedes-Benz ist nämlich nicht nur der älteste Automobilhersteller der Welt, sondern seine Unternehmensnamen Carl Benz, Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach waren gleichzeitig auch die Erfinder des Automobils.



Über 125 Jahre Autogeschichte voller Klassiker lassen sich im Firmenmuseum des ältesten Automobilherstellers der Welt erleben: Faszination Mercedes-Benz.

So reichen die Exponate von Nachbauten der ersten beiden Autos aus dem Jahr 1886 über Glanzstücke der Pionier-, Vor- und Nachkriegszeit sowie besondere Meilensteine bis zu den modernsten Konstruktionen des Hauses.

Wussten Sie eigentlich, was der Daimler-Stern symbolisiert?

Zu Wasser, zu Lande und in der Luft wollte Gottlieb Daimler für Motorisierung sorgen. Die drei Spitzen des Sterns zeigen bildlich auf diese Verkehrsflächen.

Dementsprechend sind im Werkmuseum der Daimler AG auch Boote, Eisenbahnfahrzeuge, Teile eines Luftschiffs und Flugzeugmotoren zu sehen.

Da alle Ausstellungsflächen durch eine „Zeitreise“ an Schaukästen mit Erläuterungen und kleinen Exponaten entlang in einen Zusammenhang mit Ereignissen der zeitgenössischen Geschichte gestellt

werden, fällt es dem Besucher leicht, die Fahrzeuge auch im historischen Kontext einzuordnen. Besondere Themenflächen wie etwa die „Galerie der Laster“ greifen einzelne Punkte der Mobilität heraus und stellen diese ausführlich da.

Informationen zu Öffnungszeiten, Anfahrt und Eintrittspreisen finden Sie unter <http://www.mercedes-benz-classic.com/museum>.

Ladegut Küpper auf Abwegen?

Der Spezialist aus Aachen macht mit neuen Produkten von sich reden, die zwar viel mit der Eisenbahn, aber wenig mit Ladegütern zu tun haben: Zwei neue handgearbeitete Holzbrücken in jeweils zwei Ausführungen sind nun im Programm zu finden. Zur Auswahl steht eine Forst-/Feldstraßenbrücke mit der Artikelnummer Z-1-1 (naturbelassen) und Z-1-2 (gebeizt) sowie eine Sprengwerkbrücke in gleichen Ausführungen (Z-2-1 und Z-2-2).

Mit dazu passenden Geländereinheiten (Z-3-1 und Z-3-2), je vier pro Packung, können die Brückengeländer wahlweise noch bis auf die Widerlager verlängert werden.

Ein drittes, neues Produkt im Küpper-Vertrieb ist eng mit einem sozialen Projekt verbunden. Seit dem 1. August 2012 gibt es hier das neue Ladegut „Autos unter Plane“ zu kaufen. Zwei abgedeckte Käfer und ein Transporter gehören zu dieser Kombination.



Die neue Sprengwerkbrücke sorgt für einen Blickfang.
Foto: Spur Z Ladegut Küpper

Sie eignen sich als authentisches und durch historische Fotografien belegtes Frachtgut für Märklins Niederbordwagen der Epoche III (z.B. Bauart R 10), die sich im Zugverband auch noch mit den Auto-transportwagen Off 52 kombinieren lassen.

Der Reinerlös aus dieser Küpper-Aktion geht an das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ und soll dabei helfen, weitere Kindergärten und –tagesstätten mit Modellbahnstartpackungen der Baugröße H0 auszustatten, um auf diese Weise neuen Nachwuchs für unser Hobby generieren.

Die Seiten des Anbieters mit den hier vorgestellten Produkten und vielen mehr finden Sie unter <http://www.spurzladegut.de>.

Produkte für Zetties bei Lokliege.de:

Lokliegen sowie ein- oder doppelstöckige Transportkoffer auch für die Spurweite Z bietet Volker Wienke über seinen Internetauftritt unter <http://www.lokliege.de>.

Damit liefert er ideale Messebegleiter, sei es zum Schutz der kleinen Modelle oder für deren sicheren Halt bei Wartungs- und Reparaturarbeiten. Der feinporige Spezialschaum ist beständig gegen Öl, Fette, Spiritus und einige andere chemische Stoffe. So lässt sich das eingelegte Modell auch mit Reinigungsmitteln bearbeiten. Sinnvoll erscheint die Wahl der Ausführung mit einer Magnetablage, um metallische Kleinteile, besonders Kupplungsfedern vor einem Verlust zu schützen.

Schäden an den Fahrzeugen sind laut Anbieter praktisch ausgeschlossen, weil sich das Material der Oberfläche anpasst. Auch in den Transportkoffern aus schlagfestem Polypropylen findet es sich.

Neue Modell bei Z-Panzer:

Auch bei Z-Panzer (Andrew Hart) sind in der Zwischenzeit neue Modelle im Programm aufgetaucht. Erste Neuheit ist der Panzerjägerwagen zum Panzerzug BP44. In dieser späteren Version des Panzerzugs aus dem 2. Weltkrieg ersetzte er den Abstoßwagen.

Ein bis in die modernen Zeiten hinein prägendes LKW-Modell ist der GMC 6x6 Cargo der US-Armee, der ebenfalls angeboten wird. Ab der Epoche V einsetzbar ist der gepanzerte PKW „Hummer“. Auch ihn hat der britische Kleinserienhersteller nun im Sortiment.

Zu finden und bestellen ist das Warenangebot unter <http://www.z-panzer.com>.

Kulturvergnügen in Dortmund:

Bier und Eisenbahn gehörten viele Jahrzehnte zusammen. Schon das erste Frachtgut deutscher Eisenbahnen waren Bierfässer, befördert im Jahre 1836 auf der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth.

Und, so wird gemunkelt, manches Fläschchen sei auch Wasserkasten der Dampflokender vorgekühlt worden.

Eine lange und große Brautradition hat Europas ehemals größte Bierstadt Dortmund. Auf den Spuren bekannter Dortmunder Brauereien und deren Marken führt das Unternehmen Kulturvergnügen Interessenten „mit dem Brauer durch die Bierbrauer Dortmund“.

Neben vielen wissenswerten Fakten rund um den Gerstensaft werden bei dieser Wanderung natürlich auch Proben verkostigt.

Los geht es jeweils samstags um 13:00 Uhr. Die verbleibenden Termine für 2012 sind der 22. September, 20. Oktober, 17. November 2012 und 15. Dezember.

Informationen zur Anmeldung gibt es unter <http://www.kulturvergnuegen.com>. Zum Wohle!



Auch das „Stößchen“, das nur in Dortmund ausgeschenkt wird, hat einen sehr engen Bezug zur Eisenbahn – aber welchen? Erfahren lässt sich das und noch viel mehr bei Kulturvergnügen.

Anlagenwettbewerb des Märklin-Magazins:

Das Märklin-Magazin sucht zum 40. Jubiläum der Spurweite Z die schönsten, originellsten und anspruchsvollsten Märklin-Anlagen des Maßstabs 1:220. Für eine Teilnahme sind einzusenden: fünf aussagekräftige Bildabzüge im Format 10 x 15 cm (auch Dateien von Digitalfotos möglich) und eine bis zu zehn Zeilen lange Kurzbeschreibung der Bewerberanlage (Größe, Anlagenthema und Besonderheiten).

Zudem möchten die Juroren gern wissen, was dem Einsender an seiner Anlage und der Spurweite Z besonders gefällt. Wichtig: Eingereichte Bildabzüge verbleiben im MM-Redaktionsarchiv und werden nicht zurückgesandt!

Die Wettbewerbsunterlagen schicken Sie bitte an die Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stichwort „Z-Anlagenwettbewerb“, Postfach 960, 73009 Göppingen oder elektronisch mit demselben Stichwort an maerklin-magazin@3g-media.de. Bitte vergessen Sie nicht, darin Ihren Namen, Ihre Adresse und Telefonnummer anzugeben.

Einsendeschluss ist der 30. September 2012. Die Gewinner werden in der MM-Ausgabe 6/2012 bekanntgegeben. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es eine Jubiläumslokkpackung „40 Jahre Mini-Club“ (Art.-Nr. 81972), eine Dampflok der Baureihe 03 mit Detailsteuerung (88855) und eine Startpackung (81569).

Ein Autohaus für Preiserlein:

Einen neuen Blickfang auf der Anlage verspricht eine Neuheit von Creativ-Modellbau Klingenhöfer.

Das beleuchtete Autohaus mit Inneneinrichtung (Art.-Nr. Z113-2B) in vier verschiedenen Varianten verhilft auch kleinen Figuren zum eigenen Wagen.

Nach dem Aufbau verfügt das Gebäude über eine Verkaufshalle, zwei mit Möbeln ausgestattete Beratungsbüros, Dach- und Standschild.



Autohäuser lassen sich nun mit den Bausätzen von Creativ-Modellbau Klingenhöfer auch im Maßstab 1:220 bauen. Foto: Klingenhöfer

6 Automodelle und 2 Beleuchtungselemente werden mitgeliefert, passende Figuren können auf Anfrage dazu bestellt werden.

Der auch für Anfänger geeignete Bausatz besteht aus Frästeilen in durchgefärbtem, weißen und schwarzem Polystyrol sowie Ätzteilen (Bürostühle). Der Direktbezug ist über <http://www.klingenhoef.com> möglich.

Tag der offenen Tür bei Vollmer:

Auch der Zubehörhersteller Vollmer aus Stuttgart veranstaltet Tage der offenen Tür am 15. und 16. September 2012. Weitere Informationen sind unter <http://www.vollmer-online.de> abrufbar.

Die 1. Märklin-Herbstneuheit ist bekannt!

Übers Märklin-TV war es bereits angekündigt, vom aktuellen Märklin-Magazin 4/2012 wird es jetzt auch bestätigt: Eine Herbstneuheit des Jahres wird die DB-Ellok der Baureihe 120 mit attraktiver Werbegestaltung „Märklin my world“ (Art.-Nr. 88526).

Die dynamisch wirkende Farbaufteilung in Rot, Orange und Weiß steht der kantigen Lokomotive ausgesprochen gut. An den Führerständen sind die Farben flächig über die gesamte Stirn gezogen, so dass sie eine rote und eine orangefarbene Front besitzt.

Informationen zum geplanten Auslieferungstermin liegen uns noch nicht vor.

Neue Herpa-Flugzeugmodelle fürs Jahresende:

Herpa hat seine Flugzeugneuheiten der Produktreihen „Wings“ und „Snapfit“ für November und Dezember 2012 veröffentlicht. Auch für Spur-Z-Freunde sind wieder anlagentaugliche Modelle im Maßstab 1:200 darunter, die in Europa unterwegs waren oder sind. In der Wings-Kollektion sind das:

Air France Airbus A319 (555371) – Ep. VI,
Air Inter Vickers Voscount 700 (555395) – Ep. III/IV,
Aeroflot Antonov AN-24 RV (555401) – Ep. IV
Condor Luftreederei Hamburg Convair CV-440 (555418) – Ep. III und
Swiss International Air Lines Airbus A330-300 (555449) – Ep. VI.



Eine der jetzt angekündigten Herpa-Neuheiten: Condor Luftreederei Hamburg Convair CV-440 (Art.-Nr. 554418). Foto: Herpa

Weihnachtliche Stimmung auf einem Flughafen verbreitet die Air Berlin Boeing 737-800 „Flying home for Christmas“ (555364, Epoche VI). Die Sonderlackierung mit Weihnachtsmann auf dem Heck trug das Vorbild Ende 2011.

In der Militärserie ist die Aufklärungsdrohne „Luftwaffe Northrop Grumman RQ-4B Global Hawk“ (555340) zu erwähnen, die derzeit in Deutschland erprobt wird. Vier weitere sollen ihr im Vorbild folgen.

Bei den im Flug nachgebildeten Steckmodellen der Reihe „Snapfit“ erscheinen beide Neuheiten einsatzfähig, wenn auch hinsichtlich ihrer Größe nur mit Abstrichen:

LOT Polish Airlines Boeing 787-8 Dreamliner (609494) und
KLM Airbus A350-900 (609470).

Das Modell zum letztgenannten Flugzeug ist seiner Zeit voraus, denn das Original ist noch gar nicht in der Luft.

Voll in der Zeit liegt hingegen eine Erweiterung zu Herpas Spritzgriffelsystem „Plug & Spray“. Eine neu entwickelte Düse wird nun zusammen mit einem 50 ml fassenden Farbtopf angeboten. Statt des als Saugbehälters konzipierten Farbtanks lassen sich aber auch die bisherigen Fließbecher an die bisherigen Düsen anschließen. Angeboten werden jeweils drei Düsen und Farbbehälter in einer Packung (371469).

Herstellerinformationen finden Sie unter <http://www.herpa.de>.

Amerikanischer Lokschuppen neu bei Ratimo:

Einen Lokschuppen nach US-Vorlage („Enginehouse“, Art.-Nr. 17010) hat Ratimo neu ins Programm aufgenommen. Er ist als moderne Hallenkonstruktion angelegt und unterschiedlich aufzubauen, denn der Kunde entscheidet bei der Bestellung selbst, für welche Vorder- und Rückwandversion (div. Art.-Nrn. nur in Verbindung mit dem Grundbausatz) er sich entscheidet.

Von Rainer Tielke erstmals auf einer Ausstellung vorgeführt wurde Anfang August eine serienreife Version des Sandbunkergebäudes, das demnächst als Neuheit erscheinen soll. Auf dem Laufenden bleiben Sie unter <http://www.ratimo-z.de>.

Hochwertige Spur-Z-Beteiligung an Märklins Tag der offenen Tür:

Am 14. und 15. September 2012 jeweils von 9:00 bis 17:00 Uhr öffnet Märklin wieder seine Tore am Stammsitz Göppingen und lädt zu Werksführungen ein. Wegen des runden Jubiläums der Spurweite Z gibt es im Anschluss an den Rundgang noch eine Anlagensonderschau.

Zu sehen gibt es u.a. die im Märklin-Magazin in zwei Teilen vorgestellte Anlage „Betriebswerk Hamburg-Altona“ von Rainer Tielke. Ein alter Bekannter am Märklin-Stand ist auch Götz Guddas mit seinem Meisterwerk „Von Güglingen nach Sägethal“.



Erstklassige Anlagen, darunter „Drachenstein“ von Harald Hieber, gibt es während der Tage der offenen Tür bei Märklin zu sehen.

Weitere hervorragende Exponate stammen von Torsten Schubert (Lichteffektdioramen), Ulrich Günther (Bahnhofssegment), Wilfried Pflugbeil (Schlossberg Chemnitz) sowie den Stammtischen Bayern (Vorführung „Stammtischbrettchen“ und Baubau, Anlage „Drachenstein“ von Harald Hieber sowie „Metal Luggage Railway“ von Mona und Herbert Strauß) und Stuttgart (Modulanlage). Parallel zur Veranstaltung ist auch die Märklin-Erlebniswelt geöffnet. Ein buntes Rahmenprogramm rundet den Tag ab.

Wer mit dem Auto anreist, möge beachten, dass am Werk in der Stuttgarter Straße keine Parkmöglichkeiten bestehen. Besucher sollen deshalb den Wegweisern zur EWS-Arena folgen, wo kostenlos geparkt werden kann. Ein kostenloser Buspendeldienst schafft die Verbindung zu den Veranstaltungsorten.

Herbstneuheiten bei Archistories:

Wer für Backsteinmauern oder selbst erstellte Gebäude nach passendem Material mit exakt maßstäblicher Steingröße sucht, der sollte mal bei Archistories (<http://www.archistories-shop.de>) vorbei schauen. Der fleißige Hersteller aus Hannover hat auf Kundenwunsch eine Mauerplatte „Ziegelrot“ im Format DIN A4 ins Programm genommen. Gefertigt sie aus 0,9 mm starkem Hartkarton.

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für die 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)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Wolf-Ullrich Malm

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@trainini.de.

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit 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@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

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

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

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

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

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