

Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Paradelok für Spur Z

50 Jahre Trans-Europ-Express
Neue Herstellererfahrungen

Vorwort

Guten Tag, liebe Leserinnen und Leser,

ich bin der Neue im Team von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** und begrüße Sie an dieser Stelle herzlich.

Zunächst geht mein Dank an Holger Späing für das in mich gesetzte Vertrauen. Dann möchte ich mich kurz vorstellen: Mein Name ist Bernd Knauf, ich bin 48 Jahre alt, verheiratet und habe 2 fast erwachsene Töchter.



Bernd Knauf
Redakteur **Trainini**

Mit dem Modellbahn-Virus bereits im frühesten Kindesalter infiziert, hat er mich bis heute nicht mehr losgelassen. Angefangen hat es natürlich, wie bei vielen anderen unter uns auch, mit einer H0-Startpackung von Märklin: die berühmte, millionenfach produzierte BR 89 mit 3 Blechdonnerbüchsen und einem Gleisoval. Mein Vater hat dieses Material noch ergänzt und damit die erste Anlage gebaut. Wenn er damals gewusst hätte, was er damit angerichtet hat!

Eher aus Platzmangel kam ich dann 1983 zur Spur Z. Und das war die zweite, noch heftigere Infektion mit dem bekannten Erreger. Die kleinen Modelle begeistern mich immer wieder aufs Neue - und das bis heute.

Meine Ansprüche an die Spurweite Z sind aber deutlich gestiegen. Während ich am Anfang froh war, wenn sich die Lokomotiven überhaupt einigermaßen ruckfrei bewegt haben, so setze ich heute vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit, gleichmäßiges Beschleunigen und Verzögern sowie ruckfreies Fahren als selbstverständlich voraus.

Womit wir thematisch mitten in der aktuellen Ausgabe angekommen sind: Am 2. Juni jährte es sich zum 50. Mal, dass Europas Paradezug, der Trans-Europ-Express, als Symbol neuer Zusammenarbeit seine Jungfernfahrt absolvierte.

Diesem großen Ereignis haben sich wohl ohne Ausnahme alle Modellbahnmagazine angenommen. Es bildet auch einen Themenschwerpunkt der Märklin-Neuheiten 2007. Daher soll es auch in **Trainini** angemessen gewürdigt werden – leitete der TEE doch eine neue Epoche in Europa ein und das noch vor Unterzeichnung der römischen Verträge.

Passend eingestimmt, werden sie dann bestimmt Freude am Umbau einer Schnellfahrlok der Baureihe 103 finden. Sie war bei Märklin bereits seit 1972 im Programm und bietet bei genauem Hinsehen noch so einiges an Gestaltungsmöglichkeiten, die bei Märklin trotz der langen Bauzeit nicht ausgeschöpft wurden. Die Ästhetik dieser Maschine lässt sich bereits mit geringem Aufwand steigern. Was man mit dem gesuperten Modell dann alles anfangen kann, soll Thema der nächsten Ausgabe sein.

Den Umbau begleitet hat ein interessantes Buch über die Baureihe 103 mit vielen Tipps und Wissenswerten rund um das einstige Paradeferd der Deutschen Bundesbahn. Aus diesem Grund soll es hier vorgestellt werden.

Wer andere Traktionsarten bevorzugt, der sei noch mal an den Buchtitel „Schnellzugdampflok 01¹⁰“ und das **Trainini Preisausschreiben 2007** erinnert: Haben Sie schon teilgenommen?

Zum guten Schluss stellt uns Achim Grob noch die neuesten Erkenntnisse zu seinem bereits in der Ausgabe Februar 2007 vorgestellten Trockenschmiermittel vor. Das ist aktiver Dialog unter Zetties!

Ihr Bernd Knauf

Leitartikel

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

Modell

Eine Paradelok für die Spur Z.....	4
------------------------------------	---

Vorbild

Reisen erster Klasse in Europa.....	12
-------------------------------------	----

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Praxiserfahrungen eines Herstellers.....	20
--	----

Literatur

Die Baureihe 103.....	24
-----------------------	----

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....	26
-------------------------------------	----

Herzlichen Dank an Achim Grob (Gastbeitrag), Ulrich Budde (historisches Fotomaterial) und Florian Krautheim.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 16. Juni 2007

Titelbild:

103 202-8 hat im Frühsommer 1983 mit ihrem TEE das Bergische Land (Modul von Günter Guttenbach) erreicht. Einige Betriebsspuren sieht man der Paradelok an.

Supern der Baureihe 103 von Märklin

Eine Paradelok für die Spur Z

Sie ist längst ein Klassiker – beim Vorbild wie auch in der Spurweite Z: die Schnellfahrlokomotive der Baureihe 103. Wurden die 145 Serienmaschinen bei der Deutschen Bundesbahn ab 1970 in Dienst gestellt, folgte ihr Pendant im Maßstab 1:220 wenig später, nämlich 1972 im ersten Jahr der Mini-Club. Dieses beliebte Modell lässt sich schon mit geringem Aufwand zu einem Spitzenmodell veredeln, das auch den heutigen Ansprüchen gewachsen ist.

An der Märklin-Lok mit der Artikelnummer 8854 gibt es nichts zu meckern. Solide und langlebig, als Klassiker im Großen wie im Kleinen, zieht die Baureihe 103 ihre Runden auf vielen Modellbahnanlagen. Doch man sieht ihr auch an, dass ihre Konstruktion bereits 35 Jahre alt ist. Hinzu kommt, dass Märklin viele mögliche Varianten dieser Maschine bis heute nicht ausgeschöpft hat.



Ein Märklin-Modell 8854 ist Ausgangsbasis für den heutigen Bericht zur Superung einer Serienmaschine der Baureihe 103.

Als vor wenigen Jahren die Vorseienausführung als Einmalserie ins Mini-Club-Programm aufgenommen wurde, war das zumindest vorerst, der Abschied von der Serienausführung. Viele Zetties mögen das bedauert haben und warten vielleicht noch sehnsüchtig auf ihre Wunschausführung. **Trainini** möchte ich Ihnen deshalb heute zeigen, wie man sich selbst dazu verhelfen kann.

Gleichzeitig erfährt die Lok auch technische Verbesserungen und ein deutlicher Vorbildfehler wird bei dieser Gelegenheit beseitigt. Auch die einstigen Paradeloks der Bundesbahn waren nicht vor Betriebs Spuren gefeit. Deshalb soll auch das Modell eine dezente Patina erhalten.

Der Umbau basiert auf einer gebrauchten BR 103 (Art.-Nr. 8854) in der Ausführung, wie sie in den späten achtziger Jahren von Märklin produziert wurde. Das Gehäuse sollte sich hinsichtlich der Form und des Lacks in ein gutem Zustand befinden, Abriebe sind nur bei den Betriebsnummern und vorderen DB-Emblemen tolerierbar. Motor, Getriebe und Laufachsen sollten gut gepflegt sein, denn ein solcher Renner wird sicher auch auf der Anlage zu Hause manchen Kilometer zurücklegen müssen.

Die Pantographen erleiden im rauen Spielbetrieb gern Beschädigungen – mit diesem Manko lässt es sich aber gut leben, wenn der Kaufpreis stimmt, denn passende Ersatzteile schlagen doch spürbar zu Buche. Erschwinglich sind hingegen Fenstereinsätze oder Dachleitungen.

Zunächst gilt es, den Neuerwerb nun auf typische Defekte zu untersuchen: Als besonders empfindlich erweisen sich nicht nur bei diesem Modell die in Hülsen des Kunststoffgehäuses eingesetzten Metallpuffer. Bekommen sie einen Stoß ab, spaltet sich die Pufferhülse. Der Puffer sitzt dann zu tief oder fällt

heraus. Gegebenenfalls sollte man hier gleich zu Pinzette und Sekundenkleber greifen und die Pufferbohle instand setzen.

Damit sind wir bereit für den Umbau und legen die Reihenfolge der erforderlichen Arbeitsschritte fest:

1. Trennen von Aufbau und Fahrgestell, Entnehmen der Achsen aus den Drehgestellen
2. Haftreifenmontage, Schwärzen aller Antriebsräder (ggf. Reinigung und Schmierung)
3. Austausch der Glühlämpchen durch LED-Einsätze
4. Wiedermontage des Fahrwerks, Funktionstest
5. Vollständige Demontage des Lokgehäuses (Abbau der Pantographen mit den Anbauteilen im Inneren, Entfernen der Dachleitungen und Zerlegen der Einsätze in den Führerhäusern inklusive Lichtleiter)
6. Nachbildung der Chromeinfassungen der Führerstandsscheiben und Kolorieren der Scheibenwischer
7. Nachbilden der Chromringe an allen Stirnlichtern
8. Lackieren der Einholmpantographen (Austauschteil)
9. Lackieren der Dachgaube
10. Anbringen und Versiegeln neuer Betriebsnummern
11. Aufbringen der Patina (Betriebspuren)
12. Nachbilden der Seitenfenster in der Dachgaube
13. Wiedereinsetzen der Dachleitungen und farbliche Optimierung (auch Pantographenträger)
14. Einsetzen der Führerhausscheiben, Lichtleiter und Abdeckungen im Gehäuse
15. Montage der neuen Einholm-Stromabnehmer
16. Aufsetzen des Gehäuses auf das Fahrwerk
17. Anbringen der DB-Kekse an den Stirnseiten

Zugegeben eine recht lange Aufstellung. Dennoch gehen viele Schritte leicht und schnell von der Hand, die Wartezeiten verzögern die Fertigstellung deutlich mehr!

Beginnen wir also mit dem Abnehmen des Lokgehäuses vom Fahrgestell gemäß der Betriebsanleitung. Die Drehgestelle lassen sich nach unten abnehmen, wenn die Querachse seitlich aus den Führungen geschoben werden. Um an die Radeinsätze zu gelangen, muss die Drehgestellblende auf der Lokinnenseite ausgeklipst und leicht nach vorn geschoben werden. Nun kann sie abgezogen werden. Für diesen Schritt liegt das Drehgestell sinnvollerweise auf dem Kopf, damit Achsen und Kupplung mit Feder nicht herausfallen und verschwinden.



An der teilzerlegten Lok sind einige Modifikationen erkennbar: Auf der hinteren Achse wurde ein Jörgert-Haftreifen aufgezogen (siehe Pfeil; ein weiterer befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite an der Innenachse des zweiten Drehgestells). Die Radseitenflächen wurden für eine stimmige Optik schwarz lackiert (siehe Kreis).

Das Einpassen und Aufziehen von Haftreifen gehört zum Dienstleistungsangebot von System Jörgert und Bahls Modelleisenbahnen. Während die zwei inneren Achsen deshalb auf Reise sind, können wir am Fahrwerk und später auch am Gehäuse weiterarbeiten. Zunächst bietet sich we-

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

gen der eh schon weitgehend zerlegten Lok eine gründliche Reinigung an. Staubfuseln, verharztes Öl und sonstiger Dreck werden mit Hilfe von Spiritus und (einer alten) Zahnbürste sowie teilweise im Ultraschallbad entfernt. Später wird die Lok wieder neu geschmiert.

Die Antriebsräder leuchten bei der Märklin-Lok leider störend rot durch die Drehgestellblenden. Da dies wegen Schmutzes nicht dem Vorbildeindruck entspricht und eher ein Zugeständnis an die frühe Produktionszeit des Modells ist – schließlich besaß das Vorbild niemals Speichenräder – kaschieren wir dies durch einen schwarzen Farbauftrag. Geeignet sind hierfür Originallacke von Märklin, die leider nicht über den Internetvertrieb bezogen werden können, oder mattschwarzer Lack 8 von Revell.

Auf einen vollständig deckenden Auftrag kommt es übrigens nicht an, denn tiefschwarz deckend aufgetragen, entspräche ja auch nicht dem großen Vorbild. Als nächstes ziehen wir nun mit der Pinzette vorsichtig die Glühlämpchen auf beiden Seiten der Lok und ersetzen sie gegen Beleuchtungseinsätze von High Tech Modellbahnen.

Ich wählte hierfür die weiße Ausführung (Art.-Nr. 7027) und half dem Farbspektrum vorbildentsprechend durch einen Hauch gelbem Abdecklack aus gleichem Hause nach. Schließlich besaß die 103 keine Xenon-Scheinwerfer. Achtung: Dieser Trick funktioniert nur bei weißen LED, die das gesamte Farbspektrum abgeben! Beim späteren Funktionstest wird sich zeigen, dass der nun abgestrahlte Farbton deutlich realistischer erscheint als das Licht gelber Leuchtdioden.

Sobald die Achsen mit Haftreifen versehen zurück sind, wird das Fahrwerk wieder zusammengebaut und erst mal einem Funktionstest unterzogen: Fährt die Lok in die richtige Richtung oder wurden die Drehgestelle vertauscht? Leuchten die beiden Leuchteinsätze auch bei geringer Spannung schon stark und passend zur Fahrtrichtung? Wenn alles passt, ist das Fahrwerk fertig. Wenden wir uns also nun dem Gehäuse zu, das weitaus mehr Modifikationen erfordert.

Dafür ist es zunächst behutsam und mit Feingefühl in alle Bestandteile zu zerlegen. Sofern die alten Stromabnehmer noch intakt sind, sollten diese separat und gut geschützt aufbewahrt werden, denn sie sind wichtige Ersatzteile für andere Modelle. Eine Ausnahme bilden nur die Nachbildungen der Pantographenträger mit ihren Isolatoren: Sie brauchen nicht entfernt zu werden.

Der erste Gehäusebestandteil für die anstehende Aufwertung sind die Führerhausscheiben. Beim Vorbild waren sie chromleisteneingefasst, was der 103 zu einer sehr edlen Erscheinung verhalf. Mit Chromlack aus dem Sortiment von Model Master lassen sie sich auch im Modell sehr gut nachbilden. Aufgetragen wird der Lack mit



Die Glühlampen wurden gegen LED-Beleuchtungseinsätze von High Tech Modellbahnen ausgetauscht (links im Fahrgestell der 103). Auf die LED wurde mit dem Pinsel etwas gelber Abtönlack vom gleichen Hersteller aufgetupft (rechts im Bild eine so behandelte LED zum Vergleich).

einem Pinsel, die Technik ist dabei entscheidend.

Gut geeignet dafür ist ein feiner Haarpinsel, dessen Haare gegebenenfalls noch etwas eingekürzt werden können. Vorsichtig wird nun eine winzige Menge des gut aufgerührten und nicht zu stark verdünnten Lacks aufgenommen. Anschließend ist er noch etwas auf einem Stück Küchentuch abzustreifen. Mit dem fast trockenen Pinsel streift man dann von außen vorsichtig über die Rahmenstege und wiederholt diesen Schritt, bis alle Chromleisten einen deckenden Farbauftrag besitzen.



Das Farbspektrum der weißen LED-Bausteine im direkten Vergleich an der hier vorgestellten Lok: Während links die unbehandelte LED ein sehr kaltes und bläuliches Licht liefert, kommt die Lichttemperatur der abgetönten Leuchtdiode der ursprünglichen Glühlampe sehr nahe. Der Gewinn liegt in der Wartungsfreiheit und besseren Ausleuchtung bereits bei niedriger Fahrspannung.

Besondere Vorsicht ist beim Mittelsteg des Frontfensters geboten. Zum Schluss lässt man den Lack gut durchtrocknen und setzt dann die Scheibenwischer mit gleicher Technik schwarz ab. Es lässt sich nun erahnen, welchen enormen optischen Gewinn diese Maßnahme bringt, ist es doch der größte Schwachpunkt des doch schon recht betagten Modells.

Während der Chromlack an den Fenstereinsätzen trocknet, kann man schon mit dem nächsten Schritt beginnen: Auch die Stirnlampen tragen Chromringe. Deren Gestaltung im Modell ist weitaus leichter als die der Fenster. Wir brauchen nur einen kleinen Haarpinsel, dessen Größe kleiner als die Öffnungen der Lampeneinfassungen ist. Nachdem die Pinselspitze auf großzügig bemessener Fläche etwas chromfarbenen Lack aufgenommen hat, führt man die Pinselspitze in die Lampenöffnung und nutzt diese als Führung.

Einmal mit dieser Führung den Pinsel im Kreis geführt und schon hat die gesamte Lampenfassung meist genug Lack aufgenommen, um ihrem großen Vorbild in nichts mehr nachzustehen. Sobald dies für alle sechs Stirnlichter erfolgt ist, ist Warten angesagt, denn am Gehäuse sind vorübergehend keine

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

Arbeiten mehr möglich, will man nicht den Lack verschmieren. Widmen wir uns in der Zwischenzeit den Einholm-Stromabnehmern.

Deren Lackierung ist mit dem Spritzgriffel eine Sache weniger Minuten. Probleme bereitet nur die erforderliche Fixierung für den anstehenden Sprühvorgang. Eine dritte Hand erweist sich dabei als ideales Werkzeug! Ihre Zangen können fast ideal den kleinen Träger des Pantographen halten und die von ihnen abgedeckte Stelle verschwindet nach dem Einbau hinter den Isolatorrekonstruktionen des Modells.



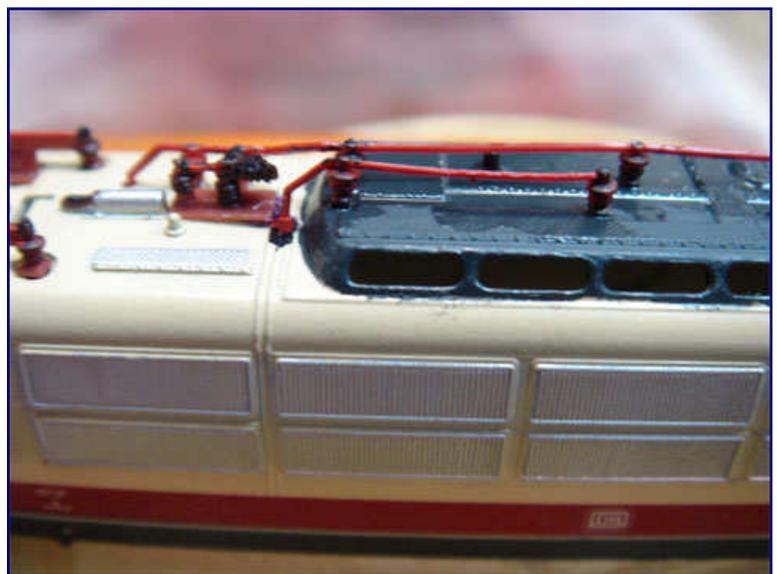
Die Einholmstromabnehmer waren beim Vorbild wegen der Paradenfunktion in RAL 3000 feuerrot lackiert. Dieses auffallende Merkmal sollte auch das Modell aufweisen. Das Schleifstück wird während des Lackierens abgeklebt.

Der richtige Lack für unser Vorhaben findet sich im Sortiment von Revell unter der Nummer 36 (matt). Ich bevorzuge Lacke auf Wasserbasis, die ich direkt von Märklin beziehe. Der Farbtyp heißt RAL 3000 feuerrot. Doch bevor wir den Stromabnehmer besprühen wollen, müssen wir das Gleitstück vor Farbnebeln schützen. Ein passend zurechtgeschnittener, kurzer Streifen Malerkreppband von oben aufgeklebt und angedrückt bewerkstelligt diese Aufgabe zufriedenstellend.

In der Zwischenzeit sind die Chromringe getrocknet und das Gehäuse ist bereit für weitere Arbeiten. Nun ist der zweite, große Vorbildfehler an der Reihe, der für alle 103 im Maßstab 1:220 und sogar die meisten H0-Modelle gilt: Die Dachgaube ist in der falschen Farbe lackiert. Nur die Vorserienloks trugen diese in weißaluminium, alle Serienmaschinen waren an dieser Stelle

RAL 7021 schwarzgrau lackiert.

Wieder kommt der Malerkrepp zum Einsatz. Während die geraden Flächen an den Längsseiten leicht abzudecken sind, wird es beim runden Übergang auf die Querseiten schon schwieriger. Notfalls sind Feinkorrekturen mit Abdecklack, z.B. Maskol von Humbrol, möglich. Ob die nun folgende Lackierung mit Sprühstrahl oder Pinsel erfolgt, ist zweitrangig. Im Bereich der Dachpartie kommt es nicht auf eine perfekte Oberfläche an. Schließlich sind auch noch Betriebsspuren aufzubringen, obwohl die Maschine angesichts ihrer leuchtend roten Pantographen wohl gerade aus dem Ausbesserungswerk gekommen ist.



Es wird nun Zeit, unserer Schnellzuglok eine neue Identität zu verpassen, damit sie künftig auch neben unbehandelten Märklin-Modellen auftreten kann. Entschieden

Die Dachgaube wird Vorbildgerecht in RAL 7021 schwarzgrau lackiert. Die alte Loknummer am Kasten ist bereits abgedeckt. Im nächsten Schritt werden die Glasscheiben der Fensteröffnungen nachgebildet. Später muss noch die vordere, defekte Dachleitung ausgetauscht werden.

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

habe ich mich für die 103 202-8, denn diese Maschine entsprach nachweislich im Sommer 1982 der hier gewählten Ausführung. Auch gehört sie zu den Vorbildloks mit kurzem Führerstand, wie sie Märklin nachgebildet hat.

Die Maße für die neuen Loknummern wurden am Modell abgenommen, die alten dann vorsichtig mit Waschbenzin angelöst und entfernt. Geht dabei auch etwas Lack verloren, ist die Stelle durch einen Tupfer purpurrot auszubessern. Ist dies vollbracht, kann die erste Kuswa-Schiebeschrift passend zu-rechtgeschnitten werden und im Wasserbad angelöst werden. Die Fläche auf dem Modell wird durch Schiebebildfixierer und Weichmacher vorbereitet.

Dies soll gewährleisten, dass sich der Trägerfilm sauber und blasenfrei anlegt, damit er möglichst spurlos antrocknen kann. Der Fixierer löst das Schiegebild und die Oberfläche leicht an und hilft, dass sich beides besser verbindet. Dieser Effekt ist mit dem Vulkanisieren beim Flicken eines Fahrradschlauchs vergleichbar. Trotzdem empfehle ich, nach der Durchtrocknung aller Betriebsnummern (1 Tag warten!), einen leichten Klarlackauftrag mit der Spritzpistole. Für gepflegte Lokomotiven mische ich dazu zu etwa gleichen Teilen matten und glänzenden Klarlack von Model Master, wobei der Glanzlack geringfügig dominiert.

Wir sind nun schon beim nächsten Schritt angelangt, denn die Lok soll zwar gepflegt und gut unterhalten wirken, aber fabrikneu war sie 1982 nicht mehr. Typische Betriebsspuren sind Abrieb von den Schleifstücken der Stromabnehmer auf dem Dach sowie Flugrost im Fahrwerksbereich. Dies ist typisch



für alle im Betriebsdienst stehenden Elektroloks. Wer eine stärkere Patinierung wünscht, kann auch den Seitenlüftern ihren Glanz nehmen und ihre Fugen schwarz oder dunkelgrau abdunkeln.

Optimal gelingt der Schmutzauftrag mit Kremer-Pigmenten aus dem Hause Asoa. Diese Pulverfarben werden mit einem feinen Borstenpinsel aufgetragen und entsprechend der Windrichtung, die Staub und Schmutz beim Vorbild in die kleinsten Ritzen trägt, eingebürstet und verteilt. Das Besondere an Pulverfarben ist, dass ihre Eigenschaften den Staubpartikeln vollständig entsprechen, denn strenggenommen bestehen sie ja auch nur aus „Dreck“.

Ist die dezente Alterung abgeschlossen, wird es Zeit für die Fensterscheiben in der Dachgaube. Mangels Lichtreflexionen hat dieser kleine Modellschwachpunkt leider eine große Wirkung. Für die Nachbildung der Fensterscheiben

Die Makroaufnahme offenbart noch kleinere, nachzubessernde Stellen im Bereich der unteren Stirnleuchten. Die positive Wirkung der Chromzierteile und der neuen Beschilderung – darunter besonders der geätzte DB-Keks – fallen aber schon jetzt deutlich auf.

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

bieten sich zwei Möglichkeiten an. Denkbar wäre wieder einmal das Arbeiten mit der feinen Klarsichtfolie aus einer Pralinenschachtel. Da dann aber ein zu dicker Rahmen bestehen bleibt und die Folie bei einer Erwärmung des Motors schmelzen könnte, entschied ich mich für Klarlack.



Der vergrößerte Ausschnitt des Titelfotos zeigt deutlich, welche enorme Wirkung das gesuperte Modell gegenüber dem serienmäßigen Wagen hat. Angenehm sind die Lichtreflexe in den Fenstern der Dauchgaube, wo früher nur Löcher klafften. Das dezente Aufbringen von Bremsstaub auf dem Dach wie auch die dunkle Lackierung der Gaube erhöht den Kontrast zu den feuerroten Dachleitungen und Pantographen.

Zur Fensternachbildung geeignet ist jeder glänzende Klarlack, der nur eine geringe Viskosität aufweist, so dass sich damit auch Fäden ziehen lassen. Humbrol bietet ein solches Produkt unter dem Namen „Clear Fix“ für den Flugzeug-Plastikmodellbau an. Auf einem zu den Gaubenöffnungen passenden, feinen Pinsel wird „Clear Fix“ großzügig aufgenommen und in eine Fensterecke eingebracht. Mit dem Pinsel zieht man nun nach oben und anschließend waagrecht einen Film, der schließlich die gesamte Öffnung bedecken muss.

Sind alle Dachfenster verschlossen, wird noch einmal kontrolliert, ob auch keines davon wieder aufgegangen ist. Danach muss alles gut durchtrocknen. Bevor anschließend das Wiederaussetzen des Gehäuses beginnt, brauchen die Halter der Pantographen und die Dachleitungen noch eine farbliche Anpassung, um ihnen den Plastikglanz zu nehmen und den Stromabnehmern anzupassen. Sobald sie eingesetzt sind, erhalten sie mit dem Pinsel vorsichtig einen dünnen Lackauftrag in feuerrot.

Die Keramikisolatoren dürfen anschließend etwas dunkler in einem Brauntönen abgesetzt werden, obwohl auch schwarz, nicht deckend aufgetragen, dem leicht verschmutzten Vorbild sehr nahe kommt.

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

Ist auch dieser letzte Patinierungsschritt abgeschlossen, werden alle zwischenzeitlich fertig gestellten Teile, Abdeckungen und die Lichtleiter wieder ins Gehäuse eingebaut. Zum Schluss folgen die neuen Einholm-Pantographen, bevor das fertige Gehäuse wieder aufs Fahrwerk aufgesetzt werden kann.

Abgeschlossen wird dieser Umbau dann durch das Anbringen der neuen DB-Ätzschilder, die schon fertig geschwärzt und poliert ebenfalls von Kuswa bezogen wurden. 103 202-8 trug wie viele Schwesterloks noch lange geschraubte Frontschilder, während an den Seiten längst Klebe-Embleme prangten. Wegen der runden Form der Stirnseiten macht es Sinn, die mittels Nagelschere aus dem Ätzbogen ausgeschnitten Schilder an der Modellfront etwas vorzuformen. Meist genügt für das Befestigen an der Lokfront schon etwas Klebestift, der wegen seiner langen Trockenzeit noch reichlich Zeit für Platzkorrekturen zulässt sowie Lack und Beschriftung nicht gleich angreift.

Endlich können wir nun das fertige Modell begutachten. In der Tat ist eine echte Paradelokomotive entstanden, die ihrem großen Vorbild alle Ehre macht. Ihre wahre Pracht, inklusive enormer Zugkraft und gelungener Beleuchtung, entfaltet sie aber erst, wenn sie mit einem TEE oder Intercity am Haken zur Jungfernfahrt auf der Anlage startet. Vorsicht: Der Anblick dieses Modells macht süchtig...

Webadressen:

<http://www.maerklin.de>
<http://www.system-joerger.de>
<http://www.lokomotiven-bahls.de>
<http://www.z-hightech.de>
<http://www.kuswa.de>
<http://www.asoa.de>

Werbung

**30 Jahre Dampfabschied
50 Jahre Trans-Europ-Express**

Senden Sie eine frankierte Postkarte mit dem Lösungswort bis zum

30. September 2007 an **Trainini!**

Dazu finden Sie 6 Fragen und die Einsendeadresse in der Ausgabe 22 (Mai 2007) auf den Seiten 9 – 11 oder im Internet unter

<http://www.trainini.de/Preisausschreiben.html>

Trainini Preisausschreiben 2007

Ein Meisterwerk
von Udo Paulitz



**Buchpreise
gestiftet
vom Heel-Verlag**

Aufmerksame Lektüre der Ausgaben 2007 hilft beim Beantworten der Fragen zum Ermitteln des richtigen Lösungswortes und kann so die Chance auf einen der tollen Buchpreise sein!

Teilnahmeberechtigt sind alle Leser von **Trainini** Praxismagazin für Spurweite Z außer Redaktionsmitglieder. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

50 Jahre Trans-Europ-Express

Reisen erster Klasse in Europa

Vor wenigen Tagen feierte der Trans-Europ-Express, kurz TEE, seinen 50. Geburtstag. Er entstand in einer Zeit, in der die Wunden des Zweiten Weltkriegs noch längst nicht verheilt waren und grenzüberschreitender Bahnverkehr eine zeitaufwändige Reise bedeutete. Der Vater des TEE-Gedankens mag durchaus als Visionär gegolten haben, obwohl seine Ideen binnen nur zweieinhalb Jahren zur Realität wurden. Werfen wir einen Blick zurück.

Zwar begannen die Deutsche Bundesbahn und andere große Bahnverwaltungen schon recht früh nach Beseitigung der größten Kriegsschäden damit, den Zugverkehr zu normalisieren und internationale Zugläufe einzusetzen, doch war eine solche Reise noch immer mit großen Strapazen verbunden. Ein Beispiel für den internationalen Zugverkehr der ersten Nachkriegsjahre ist der Ft 231 „Montan-Express“, der aus einem Vorkriegstriebwagen der Bauart Hamburg gebildet wurde und von Märklin dieses Jahr als Spur-Z-Modell angeboten wird.

Die noch geringen Streckengeschwindigkeiten, viele Unterwegshalte, unterschiedliche Sicherungssysteme und die Passkontrollen an der Grenze sorgten dafür, dass Tagesreisen aus geschäftlichen Gründen mit der Bahn nicht möglich waren. Vereinfachungen waren zunächst nicht in Sicht, denn Eisenbahn war ein nationales Thema und das Vertrauen der europäischen Staaten ineinander und vor allem gegenüber Deutschland ließ sich nur schwer wieder aufbauen.

Zur gleichen Zeit begann der Flugverkehr aufzublühen. Neue und größere Maschinen versprachen in Verbindung mit gesteigerten Reichweiten höheren Reisekomfort und kürzere Reisezeiten. Auch im zivilen Luftverkehr hielt der Düsenantrieb langsam Einzug.

Wollte die Bahn bei dieser Entwicklung mithalten, musste sie sich also schon etwas einfallen lassen: Viel Zeit blieb dafür nicht. Man sprach auf europäischer Ebene über die Ausweitung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs. Noch war völlig offen, ob Reisezeitgewinn oder Komfort das Rennen um die Gunst der Geschäftskunden machen würde.

In Europa hatte das Wirtschaftswunder längst begonnen und brachte wieder gut betuchte Gesellschaftsschichten hervor, denen Reisekomfort wie den Reichen der Vorkriegszeit enorm wichtig war. Die aufblühende Wirtschaft sorgte für stetig steigendes Reise-



Der TEE feierte einen rasanten Aufstieg und wurde, wie hier von der Bundesbahn, als Spitzenangebot prestigeträchtig beworben. Quelle: Bundesbahn-Werbeamt Frankfurt am Main, Sammlung Markus Schild

aufkommen, so dass eine Idee aus den Niederlanden genau zur richtigen Zeit kam:

Der Präsident der Niederländischen Staatsbahnen, Dr. Franciscus Querien den Hollander (1893 – 1982) schlug ein westeuropäisches Ferntriebzugnetz mit hohem Reisekomfort vor. Es entsprach seiner Ansicht, dass die Visitenkarte einer modernen Bahnverwaltung schnelle und komfortable Prestigezüge seien. Gedacht hatte er an eine gemeinsame, europäische Betreibergesellschaft, die den schnellen Fernverkehr unter einheitlicher Regie durchführen sollte.



Als TEE 19 "Saphir" – Vorbild für Märklins Neuheit 88733 – steht VT 11 5019 am 12.5.1968 abfahrbereit nach Paris in Koblenz Hbf. Die DB war neben SBB/NS die einzige Bahnverwaltung, die einen völlig neuen Triebzug entsprechend der definierten Standards entwickelte. Foto: Ulrich Budde

Freilich kam es dazu nie, denn der aus den Vorschlägen der Führungsgremien des UIC (Internationaler Eisenbahnverband) entwickelte Trans-Europ-Express blieb trotz auf europäischer Ebene abgestimmter Zugläufe, Bespannungen und Komforts stets in der Hand der nationalen Bahnverwaltungen. Noch waren die Differenzen zu groß, um eine einheitliche Gesellschaft zu gründen oder wenigstens einen einheitlichen Zug zu entwickeln. Selbst der Name für die neue Zuggattung erforderte viel Zeit.

So blieb es bei festgelegten Mindeststandards und einem vereinheitlichten, farblichen Erscheinungsbild für die neue

Zugkategorie „TEE“ – bordeauxrot-beige sollte das gediegene Reisen auf Schienen künftig verkörpern. Alle Probleme und auch Rückschläge änderten letztendlich nichts am Erfolg dieses Konzepts.

Das sah nur Dieseltriebzüge vor, die ausschließlich die erste Klasse führten und auch sicherheitstechnisch den höchsten Stand der Technik verkörpern sollten, um die anspruchsvolle Zielgruppe zu gewinnen. Wichtig war den Entwicklern auch die Regelmäßigkeit der Zugläufe – TEE fuhren übrigens meist in attraktiver Tagesrandlage – und möglichst kurze Unterwegsaufenthalte. Die Reisegeschwindigkeit sollte so hoch wie möglich liegen und die Beeinträchtigung durch Passkontrollen auf ein Minimum reduziert werden.

Nun wird auch klar, warum kein Weg am Dieseltriebzug vorbeiführte: Die Dampftraktion war längst kein Zugpferd mehr und der Fahrdraht hing erst über wenigen Strecken. Unterschiedliche Stromsysteme hätten einen mehrmaligen Wechsel der Zuglok erfordert. Nur die Dieseltraktion konnte die aufgestellten Forderungen erfüllen.

Mit dem TEE verwandt

Eng mit dem Trans-Europ-Express verwandt ist der TEEM, quasi dessen Ableger für den Güterverkehr.

Durch die prestigeträchtige Assoziation mit den Personenzügen erhofften sich die Bahnen einen Ansehensgewinn auch im Wettbewerb mit dem LKW. Die Abkürzung bedeutet Trans-Europ-Express Marchandises. Dahinter verbargen sich grenzüberschreitende, schnelle Güterzüge, bei denen die Zollabfertigung bereits vor der Abfahrt stattfand, um die Transportzeiten abzukürzen.

Eingesetzt wurden Wagengarnituren, mit denen Geschwindigkeiten bis 120 km/h erreicht werden konnten. Vor allem verderbliche Waren wurden auf diese Weise befördert. Ein Beispiel sind Kühlwagenzüge für Interfrigo, die mit dem Insider-Jahreswagen 2006 oder dem Sondermodell von Zett-Zeit nachempfunden werden können.

Start des TEEM war im Jahr 1961 und die Züge erreichten sogar die DDR.

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

Zur Zeitersparnis fanden die Grenzkontrollen im TEE schon mit seiner Einführung während der Fahrt statt. Die Grenzpolizisten stiegen vor der Grenze zu und später wieder aus. Im Zug sollten sie ein eigenes Abteil vorfinden, um ihre Arbeit während der Fahrt erledigen zu können. Doch bis es so weit war, gab es noch viel zu klären.

Hauptstreitpunkt der beteiligten Bahnverwaltungen war, wie wohl nicht anders zu erwarten, das liebe Geld. Ein Abrechnungssystem für das geplante Zugnetz musste gefunden werden oder das gesamte Projekt würde kippen. Glücklicherweise fanden die sieben in der „Trans-Europ-Express-Kommission“ vertretenen Bahnverwaltungen (SNCB – Belgien, DB – Deutschland, SNCF – Frankreich, FS – Italien, CFL – Luxemburg, NS – Niederlande und SBB/CFF/FFS – Schweiz) eine Lösung.



„Zug-Begleiter“ informierten die Fahrgäste in ihren Landessprachen über Fahrzeiten, Komfort, TEE-Netz und ihre Anschlusszüge, wie hier im Exemplar zum TEE 190 „Parsifal“ (Hamburg-Altona – Paris Nord) aus dem Februar 1967, als der Zug noch aus einer Garnitur VT 11⁵ gebildet wurde. Quelle: Bundesbahn-Werbeamte Frankfurt am Main, Sammlung Markus Schild

Mit Einverständnis aller sieben Gründungsmitglieder sollten später auch andere Bahnverwaltungen der Kommission beitreten dürfen. Angesichts des großen Erfolgs des TEE erscheint es da erstaunlich, dass nur die spanische RENFE davon Gebrauch machte. Dänemark (DSB) und Österreich (ÖBB) traten nicht bei, obwohl die Züge teilweise sogar von Anfang an ihr Streckennetz befuhren.

Parallel zu den Verhandlungen und Gesprächen über die Einführung des Trans-Europ-Express begann die Entwicklung der Zuggarnituren. Hier gingen fast alle sieben Bahnverwaltungen getrennte Wege. Nur zwei Dieseltriebzüge wurden eigens für ihren geplanten Verwendungszweck neu entwickelt, der Rest entstand auf Basis anderer Konstruktionen, die zur gleichen Zeit beschafft (Frankreich) oder durch Umbau angepasst (Italien) wurden.

Während die NS und die SBB zusammen einen vierteiligen Zug entwickelten, der später in insgesamt 5 Exemplaren in Dienst gestellt wurde, machte sich die DB an eine eigene Entwicklung zusammen mit der deutschen Industrie. Da nicht viel Zeit für völlige Neuentwicklungen und ausgiebige Erprobungen blieb, griff man wo möglich auf Erfahrungen der Vorkriegszeit zurück. Ergebnis war ein Zug, der vielen Eisenbahnfreunden bis heute noch als gelungenste Konstruktion aller Zeiten gilt und auch 50 Jahre später immer noch nicht alt aussieht.

Er entsprach voll den Anforderungen, die von der TEE-Kommission definiert worden waren: Höchstgeschwindigkeit 140 km/h (später sogar für 160 km/h zugelassen), Mindestgeschwindigkeit in Steigungen und Höchstachslast eingehalten, 100 – 200 Sitzplätze ausschließlich in der 1. Klasse (122 in der siebenteiligen Garnitur) und eine Aufteilung in Großraum- (2+1 Sitze mit Mittelgang) und Abteilwagen (3+0 Sitze mit Seiten-

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

gang). Er besaß ein einheitliches Bremssystem, höchste Laufgüte (durch Luffederung), guten Geräuschschutz und äußerst bequeme Sitze.

Auch optisch begeisterte der deutsche Betrag, der VT 11⁵ – ab 1968 als Baureihe 601 bezeichnet, mit seinen runden Formen und einer ansprechenden Farbverteilung.



Der schweizerische RAe gehört noch der ersten Generation der TEE-Fahrzeuge an, auch er schon elektrisch und nicht durch Dieselmotoren angetrieben wird. Als TEE 59 "Gottardo" gleitet er am 2. August 1971 durch Bellinzona am Fuße der Gotthard-Südrampe. Foto: Ulrich Budde

Während der deutsche Beitrag damit als rundum gelungen gelten darf, ließen andere Züge den Reisenden durchaus Grund zum Klagen: Am deutlichsten fiel der italienische ALn 442/448 auf, der weder Klimaanlage noch Speiseabteil besaß. Da seine Wagenhälften mit über 28 m Länge damals die längsten in Europa waren, musste der Wagenkasten zur Einhaltung des internationalen Lichtraumprofils zwangsläufig schmaler ausfallen. Fahrgäste klagten daher über mangelnden Platz an ihren Sitzen. Auch zeigte sich, dass die Garnituren für die Fahrten auf der Brenner-Rampe zu schwach motorisiert waren. Im Lauf des TEE „Mediolanum“ zwischen München und Mailand wurden sie dann recht schnell gegen den deutschen VT 11⁵ ausgetauscht.

Die französische SNCF zeigte sich äußerst sparsam und schickte eine überarbeitete Bauart aus dem 1955 ins Rennen, den sie als RGP 825 bezeichnete. Wie der italienische Zug bestand er nur aus zwei Fahrzeughälften, von denen aber nur eine motorisiert war. Bedient wurde auch hier mangels Speiseabteil am Platz. Sie wurden bereits 1965 aus dem TEE-Verkehr abgezogen und ersetzt.

Deutlich länger dauerte die Karriere des holländisch-schweizerischen Gemeinschaftsprojekts. Der als DE (Niederlande) bzw. RAm (Schweiz) bezeichnete, vierteilige Zug aus Motor-, 2 Mittel- und 1 Steuer-



"Rheingold" und der "Rheinpfil" erhielten mit dem Sommerfahrplan 1965 den TEE-Status und verkehrten fortan als TEE 9/10 bzw. TEE 21/22. Die von E10 1265 angeführte und komplett noch blau-creme lackierte Garnitur des TEE 10 „Rheingold“ hat soeben die Hohenzollernbrücke überquert und fährt nun in Köln Hbf ein (15.5.1966). Foto: Ulrich Budde

wagen bot Großraum- und Abteilsitzplätze sowie einen Speisewagen.

Mit dem Sommerfahrplan am 2. Juni 1957 startete der Trans-Europ-Express mit zunächst 10 Zugpaaren. Weitere 3 folgten bis zum Jahresende. Nur der deutsche Zug war zu diesem Stichtag noch nicht einsatzbereit. Erst am 15. Juli 1957 standen die ersten fünf Maschinenwagen bereit, der Rest folgte bis zum Jahresende. Vertreten und auch später noch verstärkt wurde er vom VT 08⁵. Auch der VT 07, ein auf den Schnelltriebwagen des Vorkriegs basierender Typ, kam als TEE zu Einsatz.

Die neuen, komfortablen Züge erfreuten sich großer Beliebtheit und waren meist ausgebucht. Häufig kam es vor, dass mit dem VT 11⁵ besetzte Zugläufe auf 10-teilige Einheiten erweitert oder wie bereits beschrieben verstärkt werden mussten. Das TEE-Netz begann zu wachsen und näherte sich seiner Blütezeit.



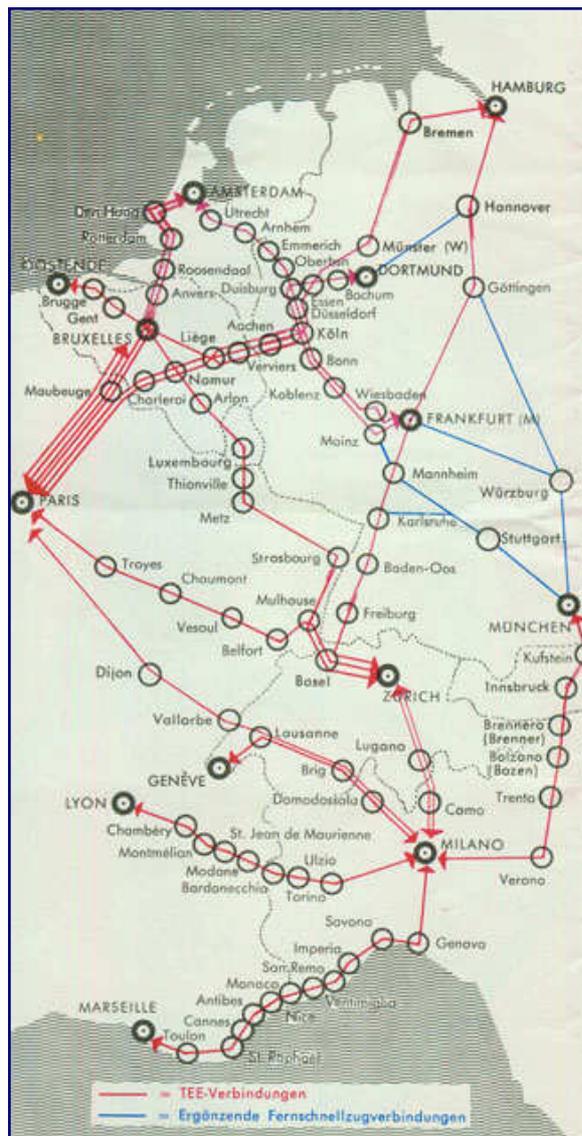
Mit Einsetzen lokbespannter Züge lackierte auch die SBB einige Loks im TEE-Farbschema, wie die Re 4/4' 10046. Mit TEE 6 "Rheingold" steht sie am 22.7.1975 abfahrbereit am Hausbahnsteig in Lausanne. Der Zug ist mit einem roten DB-Speisewagen (Modell: Märklin 8713) der Regelbauart bestückt. Foto: Ulrich Budde

Nun ging es auch spürbar voran mit dem Streckenausbau, Reisegeschwindigkeiten konnten gesteigert werden und der Flickenteppich elektrifizierter Strecken wuchs zu einem Netz zusammen. Der deutsche TEE-Triebzug blieb dennoch deutlich länger im hochwertigen Verkehr eingesetzt als mit 10 Jahren zunächst geplant.

Dennoch überholte die Zeit die TEE-Triebzüge des ersten Tages. Elektrische Garnituren waren leistungsfähiger und so trieb die SBB bereits seit 1957 die Entwicklung eines elektrischen Triebwagens eifrig voran. 1961 stellte sie dann mit der Bauart RAe eine sehr beliebte Bauart in Dienst, die auch noch das TEE-Ende im Jahr 1988 aktiv erlebte.

Mit der Marke TEE nicht vereinbar war, dass es bei einigen Bahnen nationale Züge gab, deren Komfort das offizielle Spitzenprodukt noch weiter überbot. Neben Frankreich (Paradezug „Mistral“) war das besonders bei der Bundesbahn ab 1962 der Fall: Der mit neuem Wagenmaterial ausgestattete F-Zug „Rheingold“, der auch einen Aussichtswagen für die Beobachtung des schönen Rheintals erhielt, und der kurz darauf ebenfalls aufgewertete „Rheinpfeil“ passten nicht zum internationalen Konzept.

Als sie 1965 dann in den TEE-Status erhoben wurden, hatte auch die Bundesbahn ihre Abkehr vom Dieseltriebzug eingeleitet. Im gleichen Jahr begann die Entwicklung der Schnellfahrlokomotive E 03, die auch für wagengeführte TEE-Garnituren bestimmt war. Der Vorteil gegenüber einer Triebwagengarnitur lag vor allem in der flexiblen Zugbildung, die leichter dem Bedarf angepasst werden konnte und auch Kurswagenläufe und



Das TEE-Netz wuchs rasant an, bis die Zuggattung in den sechziger Jahren den Höhepunkt erreichte (im Bild: Stand um 1962/63). Danach sank die Auslastung durch zunehmenden Luftverkehr und konnte auch durch Einrichten neuer Verbindungen nicht gesteigert werden. Quelle: Bundesbahn-Werbeamt Frankfurt am Main, Sammlung Markus Schild



Auch reguläre 110 kamen abschnittsweise vor TEE zum Einsatz: Die Münchener 110 329 befördert am 2.2.1975 den aus neuen FS-Wagen gebildeten TEE 84 "Mediolanum" auf seiner letzten Etappe vom Brenner über Innsbruck nach München. Foto: Ulrich Budde

Flügelzüge ermöglichte. Von beidem machte die DB fortan Gebrauch.

Längst hatte man sich vom Ursprungskonzept entfernt und der Trans-Europ-Express war längst kein rein internationaler Zug mehr. In allen Ländern dienten speziell konzipierte Zugläufe dem Binnenverkehr, auch wenn sie international abgestimmt waren.

Auch wenn die Bahnen keine Rechenschaft ablegten, ob der TEE gewinnbringend oder prestigefördernd war, das Netz weitete sich aus. Den Höhepunkt seiner Blüte erreichte er Mitte der

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

sechziger Jahre. Aus anfangs 1 Millionen Fahrgästen waren nun 4,5 Millionen geworden. Doch von nun an ging es bergab, während der Luftverkehr Kunden gewann.

Zwar stieg die Zahl der Züge noch mal weiter an und erreichte 1975 mit 30 internationalen und 10 nationalen Verbindungen ihren Höhepunkt, doch den Fahrgastenschwund konnte das nicht aufhalten. In die Annalen des TEE-Verkehrs ging aber die maximale Ausdehnung des Streckennetzes ein, das von Kopenhagen im Norden bis Reggio Calabria im Süden, von Barcelona im Osten bis nach Wien im Westen reichte.

Übrigens kam auf der nördlichsten Verbindung, dem TEE 34/35 „Merkur“ zwischen Hamburg und Kopenhagen auf den Gleisen der DB die einzige Diesellok planmäßig zum Einsatz. Dabei handelt es sich um

die Baureihe 221 und nicht, wie von einigen Modellbahnern angenommen, um die rot-beige lackierte Lok der Baureihe 218. Im ersten Jahr des lokbespannten „Rheingold“ (1965) kann sich aber auch die Baureihe V200⁰ (ab 1968: 220) rühmen, auf einem Streckenabschnitt bis Arnhem mangels Fahrdrabt vorübergehend zu TEE-Ehren gelangt zu sein. Im Süden der Republik kamen in den siebziger Jahren blau-beige 218 und die neun Gasturbinenloks der Reihe 210, beide Baureihen aus dem Bw Kempten,

zum TEE-Einsatz, nachdem die schweizerischen RAM-Triebzüge in Folge des Eisenbahnunglücks von Aitrang abgezogen wurden.

Bezeichnend für das schwindende Fahrgastaufkommen ab der zweiten Hälfte der siebziger Jahre ist, dass der TEE nach Kopenhagen bald nur noch aus 2 Wagen bestand. Nur im Sommerfahrplan kam noch ein dritter Abteilwagen hinzu. Es war deutlich sichtbar, wie schnell der Stern des TEE nun sank. Eine Verbindung nach der anderen wurde gestrichen, als die DB noch einen Versuch zu dessen Rettung unternahm. Sie führte Anfang der Achtziger den „Club Rheingold“ in ihrem



Die Baureihe 103 wurde gezielt als Paradelok besonders für den TEE-Einsatz entwickelt: Trotzdem hat 103 117 mit dem nur aus drei Wagen bestehenden TEE 29 "Heinrich Heine" am Heißener Berg in Mülheim (Ruhr) sicher wenig zu tun (14.5.1982). Kurze, weil schlecht ausgelastete TEE waren typisch für die Endphase dieser Zuggattung ab der zweiten Hälfte der siebziger Jahre. Foto: Ulrich Budde



Das Zugpaar TEE 66/67 "Bavaria" wurde nach Abzug der schweizerischen RAM als Kurzzug mit zwei Sitzwagen (DB) und einem Speisewagen (SBB) gefahren. Am Morgen des 3. Mai 1977 ist TEE 67 mit der Kemptener 218 359 an der Spitze Geltendorf nach München unterwegs. Foto: Ulrich Budde

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

einstigen Paradezug ein und buhlte nun auch immer stärker um Familien als Ersatz für ausbleibende Geschäftsreisende.

Nun arbeitete die Bundesbahn auch wieder stärker mit Flügelzügen und Kurswagen, was zu Beginn der TEE-Ära undenkbar gewesen wäre. Diesem Umstand und der Taktverdichtung beim IC ist es zu verdanken, dass neben den klassischen Zugpferden 112 (ex E10¹²) und 103 nun mangels ausreichenden Bestands auch Lokomotiven zu sehen waren, die für diese Aufgabe gar nicht konzipiert waren. Den Modellbahner wird es freuen, schafft es doch Vielfalt auf der eigenen Anlage. Die Rede ist hier von „normalen“ Loks der Reihe 110 (Kasten- und Bügelfaltenlok) und der weiterentwickelte 111, die in München stationiert waren.



Hoch im Norden gab es einen zweiten lokbespannten TEE mit Dieseltraktion. TEE 34/35 "Merkur" wurde im Abschnitt Hamburg – Puttgarden planmäßig mit 221 gefahren. 221 109 ist am 31.3.1978 mit TEE 34 in Lübeck-Genin unterwegs. In dieser Richtung bestand der TEE 34 stets nur aus zwei Wagen - ein Kinderspiel für die 221. Foto: Ulrich Budde

Ihr planmäßiger Einsatz beschränkte sich auf Flügelzüge mit geringeren Zuggewichten sowie Strecken, auf denen ihre geringere Höchstgeschwindigkeit von 150 bzw. 160 km/h ausreichte. Eine Ausnahmeerscheinung ist vielleicht die Reihe 120, deren fünf Vorserienloks 1979 in Dienst gestellt wurden. Sie wurden sowohl im schnellen Güterverkehr (vor allem nachts) und im schweren Reisezugdienst (IC) erprobt. Eine abschnittsweise TEE-Bespannung mit dieser farblich passenden und schönen Lok ist daher als Ausnahmefall glaubhaft.

Planmäßig im TEE-Einsatz verkehrten hingegen die DB-Mehrsystemloks der Reihen 181 und 184, die etwa über Aachen nach Belgien gelangten. Leider ist keine ihrer Bauarten für den Maßstab 1:220 erhältlich.

Eine gesonderte Erwähnung finden auch die sogenannten „betrieblichen TEE“. Unter diesen Begriff fallen ausgewählte Reisezüge, die kein Trans-Europ-Express im Sinne der Definition durch die internationale Kommission waren. Durch das Führen als TEE im Buchfahrplan sicherte man ihnen aber Vorrang vor allen anderen Zuggattungen, um schnelle und zuverlässige Reiseverbindungen gewähren zu können. In den



Nördlich von Remagen am Schloss Marienfels fährt am 31.5.1984 eine vierteile 403/404-Einheit mit 403 001 an der Spitze auf der linken Rheinstraße nach Frankfurt (Main). Im Fahrplan wurden diese Züge als TEE geführt. Foto: Ulrich Budde

Genuss dieses Status kam der drei- bis vierteilige Schnelltriebwagen ET 403/404 („Donald Duck“) als Lufthansa-Airport-Express zwischen Düsseldorf und Frankfurt Flughafen – ein formschöner und modellbahntauglicher Zug, der auch gut ins Märklin-Sortiment passen würde.

Doch alle Ideen, mit den die DB dem Fall ihres Sterns entgegentreten wollte, brachten auf Dauer nichts: Die Konkurrenz besonders durch den Intercity, ein Produkt aus dem eigenem Hause, war zu stark. Er war in punkto Komfort mit dem TEE vergleichbar, führte seit 1979 sogar durchgängig die für Familien deutlich interessantere, weil günstigere 2. Wagenklasse. So war 1988 dann endgültig Schluss: Der TEE verschwand aus den Fahrplänen und mit ihm als letzter auch der einstige Paradezug „Rheingold“. Die internationale Nachfolge trat der Eurocity an, der wie der Intercity in festen Takten fährt und ebenfalls die 2. Klasse führt. Im Gegensatz zum TEE ist er heute noch nicht Geschichte.

Webadressen:
<http://www.bundesbahnzeit.de>
<http://www.railaway.ch>

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **→ Technik** **Literatur** **Impressionen**

Neue Erkenntnisse von High Tech Modellbahnen **Praxiserfahrungen eines Herstellers**

Von Achim Grob. High Tech Modellbahnen vertreibt nicht nur das in Trainini getestete Trockenschmiermittel und Zubehör für die Modellbahn. Auch Reparatur- und Wartungsarbeiten werden dort durchgeführt. Seine Beobachtungen, die Inhaber Achim Grob rund um diese Tätigkeiten macht, möchte er stellvertretend für seine Firma heute selbst den Lesern mitteilen:

Zum hervorragend durchgeführten Langzeittest unseres Schmiermittels gibt es neue Erkenntnisse, die wir niemandem vorenthalten wollen.

Zum Einen kann man das Mittel schon auf eine verharzte (nicht verschmutzte) Lok auftragen. Das Schmiermittel taugt hervorragend dazu, verharztes Öl wieder aufzuweichen. Das soll natürlich die gründliche Reinigung und das Entfernen von Altmaterial nicht ersetzen, aber für eine schnelle Abhilfe genügt diese Methode allemal.

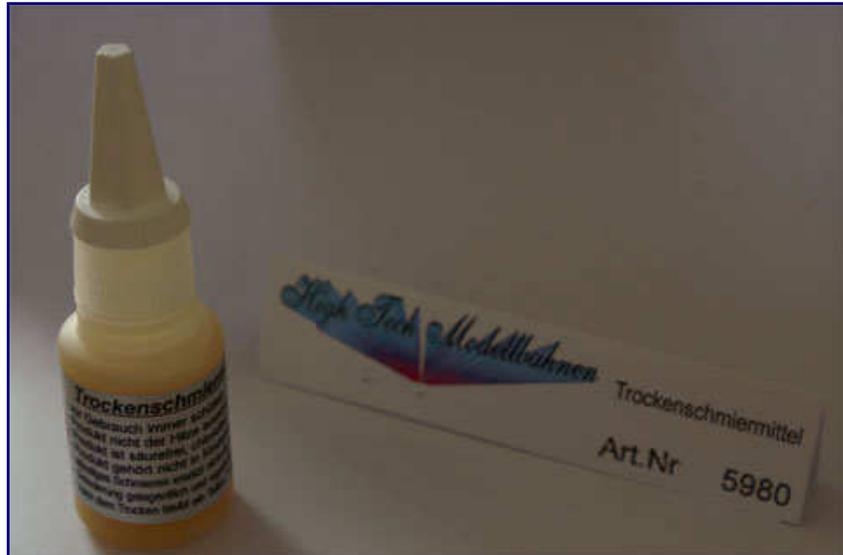
Dabei ist es sehr, sehr wichtig, dass sich die Lok noch ein bisschen bewegen kann. Nur in diesem Fall, nicht zu sparsam mit dem Mittel umgehen, vor allem so alle 30 Sekunden ein wenig nachölen bis mit Augenschein festgestellt werden kann, das die Zahnräder und Wellen "gut im Öl stehen". Setzt man die Loks auf die Schienen und sie bewegt sich noch, kann man förmlich beobachten, wie die Geschwindigkeit Sekunde um Sekunde zunimmt.

Zum Verfasser dieses Beitrags
Achim Grob ist Inhaber der Firma High Tech Modellbahnen und legt Wert auf einen aktiven Dialog mit seinen Kunden. Da die meisten von ihnen auch Trainini-Leser sind, greift er aktiv das Angebot redaktioneller Beiträge in diesem Magazin auf, um den Austausch zwischen Herstellern und Konsumenten zu fördern und zu pflegen.

Man sollte aber immer darauf achten, dass der Motor nicht überlastet wird. Auf jeden Fall des Öfteren die Fahrtrichtung wechseln. Bei länger dauernden Revitalisierungsphasen von mehr als 20 Sekunden sollte man dem Motor alle 20 - 30 Sekunden eine Pause zur Abkühlung gönnen. Wie gesagt, es ist nur

eine schnelle Abhilfe, denn irgendwann, wenn unser Mittel verdunstet ist, packt das verbliebene Harz aus dem Altöl wieder voll zu. Da hilft dann auch kein Teflon® mehr, da ist Reinigen angesagt.

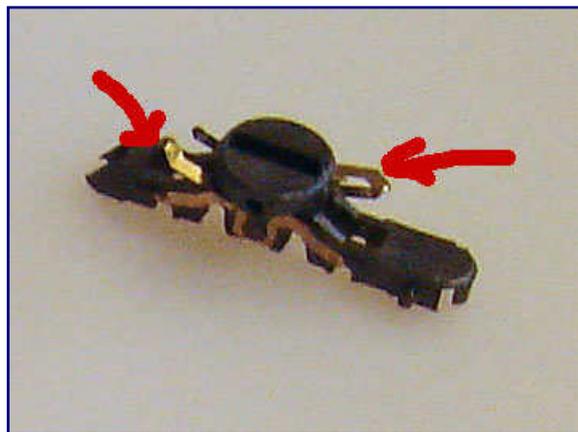
Bei einer Lok, deren Räder sich auch mit dem Finger nicht ein wenig hin und her bewegen lassen ist



Seit etwa anderthalb Jahren ist das Trockenschmiermittel auf dem Markt. Heute berichtet High Tech Modellbahnen selbst über die Erfahrungen damit.

dann nichts mehr zu machen, der muss erneuert werden. Vornehmlich geschah dies bei 5-Pol-Motoren. Ist es schon ärgerlich den guten, neuen Motor wegen des Schadens auswechseln zu müssen, endet es bei unseren kleinsten Sorgenkindern, z.B. der BR 89 oder BR 74 fast unweigerlich in einem Totalschaden.

Hier ist es ja nicht mit einem Wechsel des Ankers getan, hier muss in erster Linie die Lagerbuchse im Getriebeblock erneuert werden. Ich lehne eine solche Reparatur immer ab, denn die Wahrscheinlichkeit, dass das neue Lager beim Einbau und Zusammenbau wieder derart beschädigt wird, dass die Ankerwelle erneut Spiel hat und der Motor beim Laufen weiter Geräusche von sich gibt, ist sehr hoch...



Mit Pfeilen markiert sind die beiden Kontakte, die den Strom vom Drehgestell zum Lokchassis übertragen. High Tech Modellbahnen sieht kein Problem darin, diese Kontakte mit dem Trockenschmiermittel zu behandeln.

Abhilfe für alle noch rund laufenden Motoren schafft folgendes Vorgehen: Beide Motorlager müssen mit einer geringen Menge Schmiermittel versorgt werden. Man tut dies am Besten mit einer Nadelspitze oder einem sehr kleinen Schraubenzieher. Die feine Kanüle der Flasche ist dafür schon viel zu groß, die aufgetragene Menge wäre viel zu viel.

Man sollte unbedingt darauf achten, dass vom Öl nichts auf den Kollektor und die Kohlen kommt. Dort wird das Öl durch die elektrische Reibung in Verbindung mit dem geringen Funkenflug verdampft, was unheimlich aussieht, wenn man es das erste Mal erlebt und fürchterlich stinkt!

Erstaunlich finde ich bei meinen Beobachtungen, dass die oben beschriebenen Schäden an Stellen auftreten, die bisher eher als unproblematisch eingestuft wurden. Es ist nun an uns Modellbahnern gelegen, diesen in meinen Augen überaus wichtigen, weil stark beanspruchten Stellen - den Motorlagern - ausreichend Schmierung zukommen zu lassen.

Eher klein steht in unserer Anleitung, dass das vorliegende Schmiermittel ebenso hervorragend zu Pflege von elektrischen Kontakten zu verwenden ist. Nun, elektrische Kontakte teilen sich in bewegliche Kontakte und feste Kontakte. Beide haben eines gemeinsam: Ist Kupfer, Messing oder Neusilber im Spiel oxydieren diese im Laufe der Zeit unweigerlich. Bronze und Goldkontakte sind relativ resistent gegen die Sauerstoffreaktion, aber schaden kann es auch hier nicht. Bewegliche Kontakte sind in erster Linie die Blechstreifen, die als Stromabnehmer am Rad anliegen. Hier wäre eine Schmierung gut.

Diese allerdings zu bewerkstelligen ist beinahe unmöglich, weil Öl auf den Laufflächen der Räder einer Lok ja tödlich für die Zugkraft wäre. Dies hat Holger Späing in seinem Test schon ausführlich erläutert. Aber jeder kennt doch die Aussage: "Ich muss die Lok erst warm fahren, dann läuft sie besser (respektive: zuverlässig oder mit sicherer Stromabnahme)."

Nun, unseren kleinen Motoren ist es völlig 'wurscht', welche Betriebstemperatur sie nach einer Standzeit haben. Lässt man aber eine Lok nach langer Standzeit (und ohne verharztes Öl) einige Runden schnell laufen, dann wird die nur wenige Mikrometer dünne, fürs Auge fast nicht sichtbare Oxydationsschicht abgeschliffen und es stellt sich ein wesentlich gleichmäßigerer und sicherer Stromfluss von der Schiene zum Motor ein - die Lok läuft ruhig, sicher und gleichmäßig.

Fazit: Wer es sich zutraut feinste Flächen ohne Zittern und Danebengreifen zu ölen, der sollte diese Schleiferflächen mal mit unserem Schmiermittel behandeln, der Effekt ist überwältigend. Auch hier noch mal der Hinweis: die Kohlen am Kollektor der Lok dürfen auf keinen Fall geölt werden, der Motor dankt es Ihnen.

Unkomplizierter geht es bei Waggonrädern zu. Wenn hier Strom abgegriffen wird, z.B. für die Steuerwagenbeleuchtung, dann geschieht das

in erster Linie von der Mittelachse oder von den Achslagern. Diese Stellen lassen sich leichter ölen und der Effekt ist einzigartig. Besonders zu erwähnen sind unsere Schlussbeleuchtungen und demnächst D-Zug-Wagen-Beleuchtungen in Verbindung mit unserem patentierten Stromabnehmer. Hier kommt die Unterstützung der Kontaktsicherheit durch unser Schmiermittel so richtig zur Geltung.



Bild oben:

Trainini hatte das Trockenschmiermittel über den Zeitraum eines halben Jahres an sechs Modellen getestet und dabei gute Ergebnisse erzielt. Der Testbericht erschien im Februar 2007 in Ausgabe 19.

Bild unten:

„Wer gut schmiert, der gut fährt!“ Vorsicht ist dabei aber angesagt und Handeln nach der Anleitung des Herstellers. Gerät das Trockenschmiermittel auf die Räder oder Schienen, verlieren die Loks ihre Zugkraft. Das Entfernen des Gleitfilms gestaltet sich dann noch schwieriger als bei herkömmlichen Ölen.

Eine andere Art von Kontakten sind die, die immer fest aneinander liegen aber nicht miteinander verlötet oder verschraubt sind, z.B. die Stromabnehmer zwischen Drehgestell und Lokchassis, sowie alle Kontakte am Lokchassis selbst. Hier tut eine kleine Menge Schmiermittel ebenfalls sehr gute und lange zuverlässige Dienste. Unterschätzen Sie niemals die Naturgesetze. Überall wo nur Metall auf Metall liegt (also nicht verlötet oder verschraubt) findet Oxydation statt. Vorbeugen kann man da auf einfachstem Wege mit einem kleinen Auftrag des Schmiermittels.

Oft kommt es vor, dass man die Schienen gar nicht verlöten kann, z.B. bei Messeanlagen, bei Treffen, bei Stammtischen. Hier werden immer die Teile schnell zusammen gesteckt. Aber, wie oben geschrieben, auch Neusilber oxydiert. Vorbeugen kann man, indem man in die Laschen eine geringe Menge des Schmiermittels gibt. Viel Arbeit macht das nicht, aber es dient der Kontaktsicherheit. Dem Material schadet das in keiner Weise. Selbst das Verlöten der Schienenstöße ist später kein Problem.

Es kommt ja vor, das Loks über Weichen nicht so sicher fahren. Liegt es an der Lok? Liegt es an den Weichen? Oder liegt es vielleicht an den kurzen und winzigen Kupferkontakten unter den Schienenprofilen, vor allem unter den beweglichen Weichenzungen? Hier ebenfalls eine geringe Menge Schmiermittel aufgetragen, schließt künftig diesen Punkt als Fehlerursache aus. Ist beim Auftragen an diesen Stellen etwas daneben gegangen, einfach an den Schienenprofilen vorsichtig wieder abwischen (die winzigen Kupferstreifen nicht beschädigen).



Das Einsatzgebiet des Trockenschmiermittels beschränkt sich nicht auf die Modellbahn. Es finden sich auch viele andere Anwendungsmöglichkeiten im Haushalt – hier etwa das Uhrwerk eines Weckers. Foto: Florian Krautheim

Zu guter letzt: Wir haben auch jede Menge Haushaltsöle bei uns verwendet. Nun haben wir nur noch eines: das Trockenschmiermittel. Wir nehmen es nun grundsätzlich überall auch außerhalb der Modellbahn. Sei es eine Zimmertüre, die Kühlschrantüre, das Fensterscharnier, das Haustürschloss. Es gibt keinen Bereich, wo man es nicht einsetzen kann. Probleme oder gar Schäden sind nicht zu erwarten. Wir haben bei all diesen Anwendungsfällen bisher großen Erfolg gehabt und hoffentlich Ruhe für lange, lange Zeit.

Zum Abschluss hoffen wir, dass wir mit dieser langen Ausfertigung niemanden überfordert haben. Uns ist es wichtig, dass bestimmte Punkte anzusprechen, um Problemen vorzubeugen (siehe Stromabnehmer an den Lokrädern). Schäden können vermieden werden (siehe 5-Pol-

Motoren). Probleme können aufgezeigt werden (siehe Schienenstöße und Weichenkontakte). Verbesserungen immenser Art können genutzt werden (siehe Stromabnehmer an beleuchteten Wagons). Machen Sie das Beste aus Ihrer Modellbahn!

Webadressen:
<http://www.z-hightech.de>

Buchtitel mit TEE-Bezug

Baureihe 103

Wer eine Lok im Modell bauen oder sonst wie gestalten möchte, der braucht zunächst Vorbildinformationen. Im Falle der in dieser Ausgabe vorgestellten Baureihe 103 stieß ich während einer Messe eher zufällig auf den Band „Baureihe 103“. Schnell entpuppte sich das vorliegende Werk als gelungenes und kurzweilig geschriebenes Buch, das keine Informationen vorenthält.

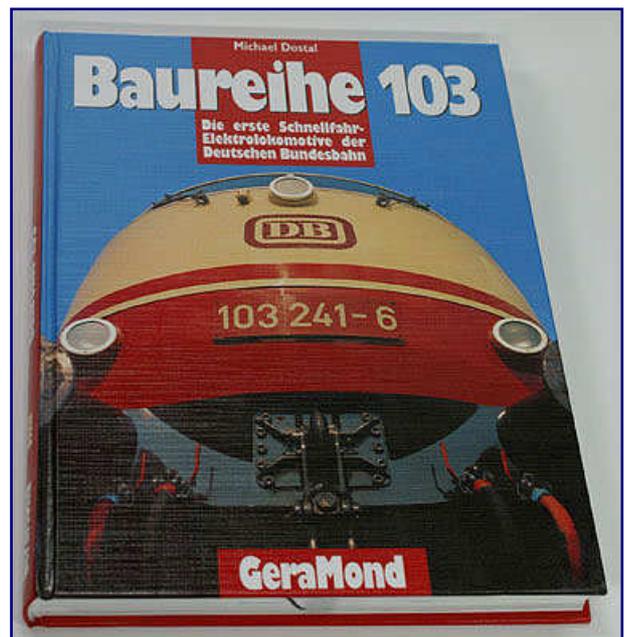
Michael Dostal
Baureihe 103
Die erste Schnellfahr-Elokomotive der DB

GeraMond Verlag
2., völlig überarbeitete Auflage 2002
Format 17 x 24 cm
160 Seiten mit überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 3-7654-7105-4
EUR 9,95 (Restposten)

Verlagsseitig nicht mehr erhältlich

Unter Vorbildfreunden und auch begeisterten Modellbahnern gelten die Baureihenportraits aus dem EK-Verlag als das Nonplusultra. Sie stellen jede Bauart umfassend und kompetent vor, ohne ein Detail zu vergessen.



Wer technisch weniger versiert oder interessiert ist, wird darin bisweilen aber auch mit langen „Fachaufsätzen“ überfordert, was die Lektüre dann nicht dauerhaft interessant macht. Doch gibt es auch Alternativen auf dem Markt, die sich eher an Laien richten, die mit weniger Details, dafür nachvollziehbaren und verständlich formulierten Beschreibungen vermitteln, was für eine Lokomotive typisch und wichtig ist.

Zu diesen Büchern gehört der vorliegende Band „Baureihe 103“ aus dem Münchener Verlag GeraMond. Er ist leicht zu lesen und zu verstehen, was auch den Unterhaltungswert fördert. Einmal in die Hand genommen, wird man diesen Titel so schnell nicht wieder beiseitelegen. Im Gegensatz zu einigen anderen Werken fällt angenehm auf, dass die Abbildungsqualität der Fotos durchgängig gut ist und Unschärfen ausbleiben. Lediglich die Bildgröße hätte bei einigen Aufnahmen größer sein dürfen.

Da das Format leider enge Grenzen setzt, hätte man nur über den gewählten Bildausschnitt positiven Einfluss nehmen können. Aber die gewählte Gestaltung sorgt auf jeden Fall dafür, dass die Textabschnitte wirksam aufgelockert werden und so entspannter zu lesen sind.

Erfreulich ist, dass die Beschreibung der Baureihe 103 über ihre eigene Entwicklungsgeschichte hinausgeht. Zur richtigen Einordnung in den historischen Kontext wird nämlich einleitend erläutert, wie es überhaupt zur Entwicklung des Schnellverkehrs in Deutschland kam und welche Meilensteine dabei erreicht wurden. Dies gilt für die Deutsche Reichsbahn vor 1945 wie auch die ersten Neuanfänge bei der Bundesbahn.

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

Viel Platz wird der Entwicklung und Erprobung der vier Vorserienmaschinen E03⁰ gewidmet. Kein Aspekt bleibt hier unbetrachtet: die geforderte Leistung, das Laufverhalten der Drehgestelle und die Kraftübertragung, Elektrik, die Ertüchtigung der Pantographen für Geschwindigkeiten über 160 km/h und auch die spannende Frage der Formgebung und Lackierung. Dies beinhaltet auch alle Farbvarianten, die später hinzukamen. Erinnert sei hier etwa an die Lok für den Lufthansa Airport Express.

Nicht minder umfangreich ist das Kapitel über den Bau der 145 Serienlokomotiven mit den Änderungen gegenüber den vier Vorserienmaschinen. Alles in allem machen diese Ausführungen zusammen die erste Hälfte des Buches aus.

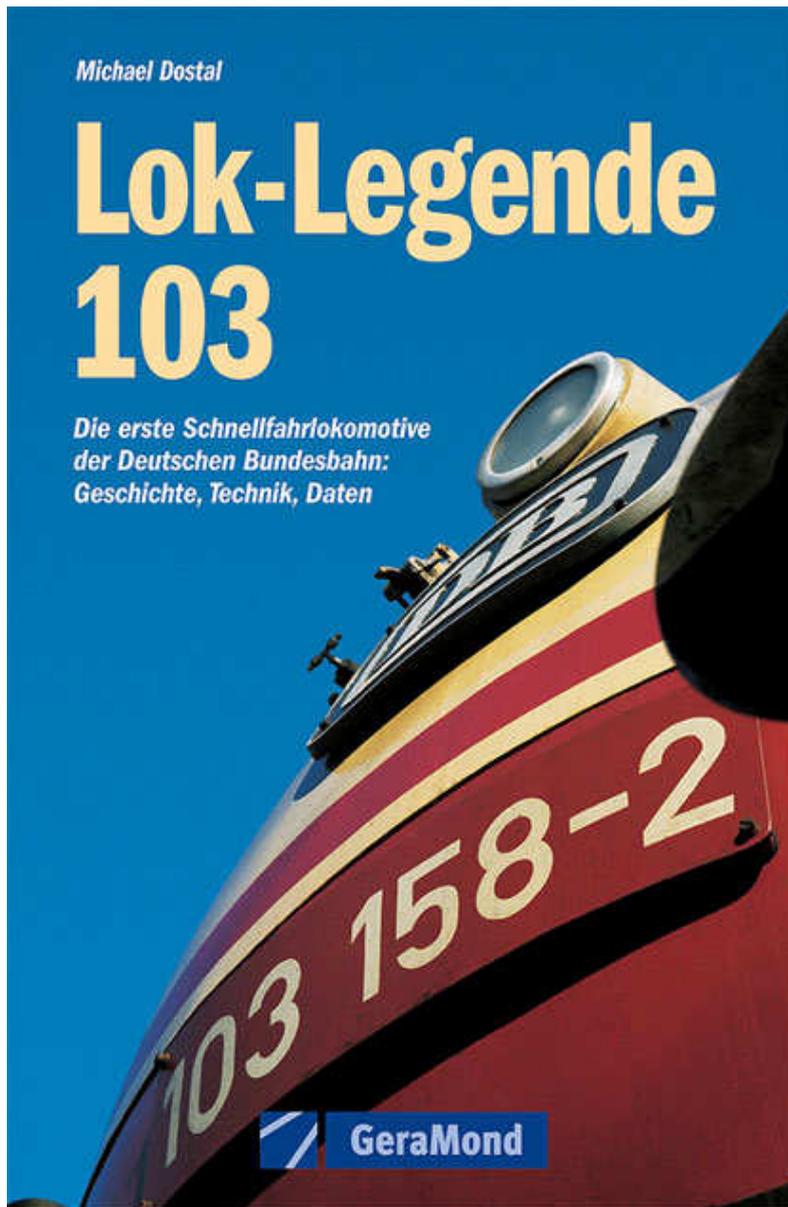
Die zweite Hälfte widmet sich der Erprobung und dem Einsatz der Baureihe 103. Alle drei Betriebswerke, die in der etwa dreißigjährigen Geschichte dieses Typs zu seiner Heimat wurden, finden hier Berücksichtigung. Den größten Teil der Einsatzgeschichte machen erwartungsgemäß die Leistungen vor TEE- und später IC-Zügen aus.

Doch auch die Spätphase, in der diesem Paradeferd Konkurrenz durch die Reihe 120 und später auch 101 erwuchs, wird nicht beiseite geschoben, denn in dieser Zeit war die 103 häufig vor Interregios zu sehen. Die wenigsten Modellbahner wissen, dass das Leistungsspektrum von Anfang an auch Güterzüge und Nahverkehr umfasste – auch wenn dies nicht zum täglichen Brot gehörte.

Erfahren und auf Bildern nachvollziehen kann man all das auch in diesem Buch, ebenso die Episoden des Einsatzes in Österreich und in der Schweiz, für die Lufthansa und in den Farben des von der DB werblich in Szene gesetzten Touristik-Zugs, der nach wenigen Jahre wieder in der Versenkung verschwand.

Interessant sind auch Versuchseinsätze der Baureihe 103. Da sie lange konkurrenzlos war und jede andere Baureihe europaweit leistungsmäßig überbot, war sie auch ein wichtiger Erprobungsträger auf dem Weg zu anderen Schnellfahrlokomotiven oder im Aufbau des ICE-Netzes.

Den Abschluss eines Lokportraits bildet schon traditionell die Statistik zu den Vorbildern. Für diese noch recht junge Baureihe, deren Unterlagen nicht durch Kriegswirren oder andere Einflüsse verlorengegangen sind, beinhaltet das Buch folglich eine lückenlose Liste für jede einzelne Lok bis zur Ausmusterung und dem weiteren Schicksal.



Nachfolgebild des hier vorgestellten Buches, das mittlerweile nicht mehr ab Verlag erhältlich ist, ist der Titel „Lok-Legende 103“ vom gleichen Autor und ebenfalls bei GeraMond erschienen. Inhaltlich baut es auf seinen Vorgänger auf, lag der Redaktion aber leider nicht mehr rechtzeitig vor. Ein kurzer Bericht wird daher nachgereicht. Foto: GeraMond

Weil noch nicht eigens erwähnt, mag mancher Leser nun vielleicht Zeichnungen zum Vorbild vermisst haben. Doch weit gefehlt, denn auch dies gehört zum Inhalt. Die Innenseiten der Buchdeckel wurden hierfür verwendet. So ließen sich am Beginn des Buches die Vorserienloks abbilden, während sowohl die kurze als auch die lange Version der Serie am Ende platziert wurden.

Alles in allem war und ist dieser Titel ein gelungener und überaus preisgünstiger Begleiter für den Modellbahner. Gleich ob es um den Bau eines Modells oder konkret um einen vorbildnahen Anlageneinsatz geht, wird man hier fündig.

Webadressen:
<http://www.geramond-verlag.de>

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **→ Impressionen**

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die mich erreichen. Schreiben Sie mir bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter mich entsprechend informieren.

Trainini Preisausschreiben 2007 – schon teilgenommen?

Zugeben, um eines der drei Bücher zu gewinnen, müssen Sie schon etwas mehr tun als bei vielen anderen Preisausschreiben, in denen die Lösung gleich mitgeliefert wird.

Trotzdem ist die Lösung gar nicht so schwer, wie bereits vorliegende, richtige Antworten zeigen. Für alle, die weniger Vorbildwissen besitzen, aber immer gerne hinzulernen, finden sich auch in dieser Ausgabe wieder einige versteckte Hilfen zu den Antworten.

Die Fragen finden Sie auf einer eigenen Seite (<http://www.trainini.de/Preisausschreiben.html>) oder in der Ausgabe Mai 2007. Dort finden Sie auch die Adresse, an die Sie Ihre Postkarte schicken können. Zeit bleibt Ihnen übrigens auch noch genug: Einsendeschluss ist erst am 30. September 2007.

ZettZeit feiert das Gotthardt-Jubiläum:

Vielleicht aus Enttäuschung, dass das 125-jährige Jubiläum der Gotthardt-Überquerung auf Schienen von Märklin eher stiefmütterlich behandelt wurde, fühlte sich Jens Wimmel auf den Plan gerufen. Der Betreiber der Internetseiten ZettZeit (<http://www.zettzeit.ch>), zu denen auch die aktuellste und bestsortierte Linkliste gehört, sann auf Abhilfe.

Nun bietet er allen am Thema Interessierten ein gesupertes Märklin-Modell der Be 6/8^{III} an, das vielen unter dem Spitznamen „Krokodil“ besser bekannt sein dürfte. Zur Wahl stehen neben fertigen Modellen auch verschiedene Superungen an eingeschickten Modellen.

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

Er hat sich wirklich Mühe gegeben: Mit den Schildern, den Schienenräumern und vor allem den Pantographen widmet er sich den auffälligsten Stellen, die verbesserungswürdig sind. Doch auch die Lampenfassungen und „inneren Werte“ kommen nicht zu kurz.

So wird der Beleuchtungsstandard mit LED-Bausteinen von High Tech Modellbahnen auf ein zeitgemäßes Niveau gebracht und der typisch Schweizerische Lichtwechsel nachempfunden. Das größte Problem mit dem Ausgangsmodell ist aber dessen im Vergleich zum Vorbild enttäuschende Zugkraft: Schob das große „Krokodil“ schwere Güterzüge über die Gotthardt-Rampen, so macht das Modell wegen seines geringen Gewichts und der vielen Achsen schon nach wenigen Wagen in der Ebene schlapp.

Schwerpunkt der Umrüstung waren deshalb Haftreifen und Beschwerungsgewichte. So ausgerüstet entfaltet die formschöne Lok wahre Bärenkräfte...

Passend kommt auch eine Neuheit bei Swiss Z Lines:

Mit ihren drei je zweiachsigen Drehgestellen ist die schweizerische Re 6/6 eine ungewöhnlich aussehende und auffällige Lokomotive. Freunde der SBB haben auf ein Spur-Z-Modell leider trotzdem viel zu lange warten müssen.

Doch damit ist nun Schluss: Swiss Z Lines (SZL) hat pünktlich zum 125. Jubiläum der Gotthardt-Strecke, auf dem die Vorbildmaschinen immer noch ein Rückgrat des schweren Güterverkehrs sind, drei Lackierungsvarianten dieses formschönen Typs angekündigt. Die Re 6/6 kommt in der klassisch-grünen Ursprungsvariante (Art.-Nr. 3010), im späteren Rot (3011) und in der rot-blauen Ausführung der SBB Cargo (3012).

Zusätzlich gibt es verschiedene Betriebsnummern und Wappen, womit insgesamt 15 Ausführungen denkbar werden. Die Gesamtserie für alle Varianten ist auf 150 Exemplare beschränkt, der Preis für eine Lok beträgt umgerechnet stolze 800,00 EUR.

Dafür erwartet den Käufer ein schweres Messinggehäuse, unter dem ein 10-mm-Faulhabermotor mit zwei Schwungmassen arbeitet. Die Stromabnehmer sind nicht für den Oberleitungsbetrieb vorgesehen. Fahrtrichtungsabhängig nachgebildet wird aber der Schweiz-typische Lichtwechsel mittels LED. Für den Einsatz vor Zügen sorgen Märklin-kompatible Kuppelungen.

Interessante Eindrücke ergeben sich, wenn die Lok mit einer Lok der Re 4/4 gekuppelt wird, die SZL zuvor realisiert hat. Diese schweren Doppeltraktionen werden im Vorbild meist kurz als Re 10/10 bezeichnet.

Weitere Informationen und Bezugsquellen zu den Modellen finden sich im Internet unter <http://www.ztrack.com/SZL/swisszline.html> und <http://www.toyshop.ch>.



Von oben nach unten:

Die Modelle Re 6/6 in grün (Art.-Nr. 3010), rot (3011) und der aktuellsten Ausführung als rot-blaue Lok der SBB Cargo (3012). Alle Fotos: © Ztrack

Trainini – Ausgabe 23

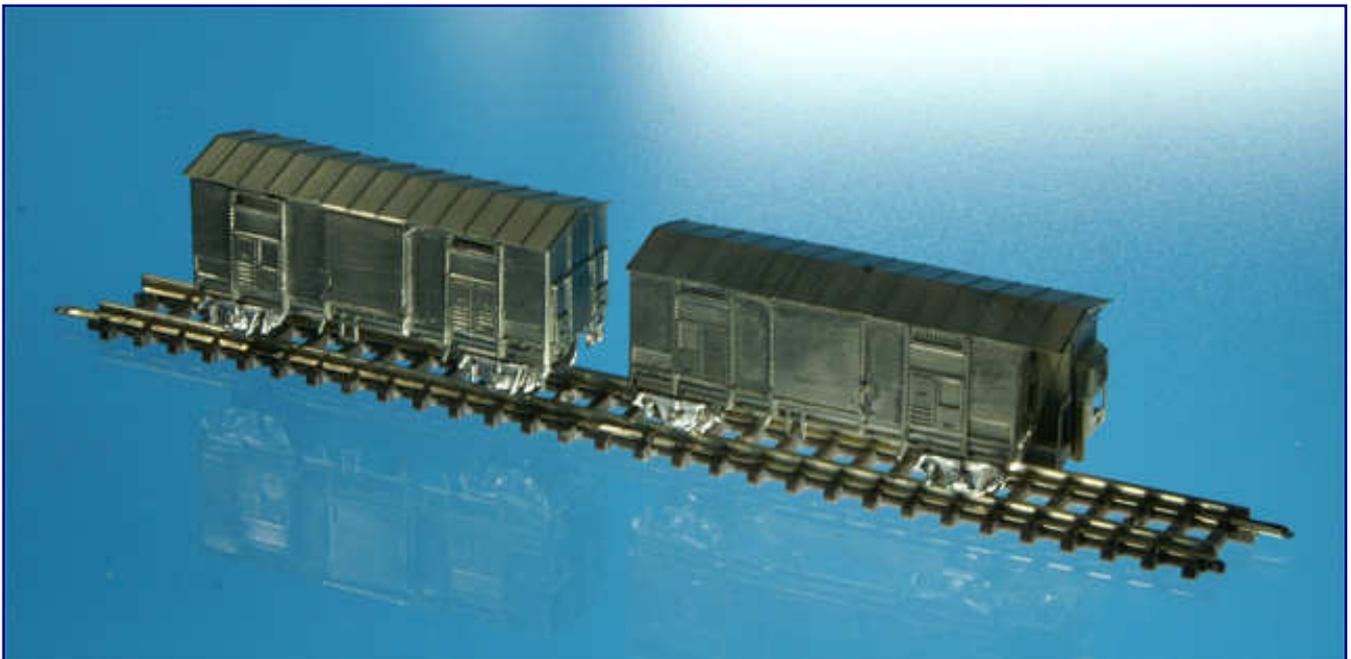
Praxismagazin für Spurweite Z

Endlich enthüllt auch die Arbeitsgemeinschaft IVzett ihr neues Projekt:

Zwei Jahre ist es her, dass die Arbeitsgemeinschaft IVzett mit ihren Eigenbauten der Baureihe V36 Furore machten. Ganz still wurde es danach zwar nicht um sie, obwohl die nachfolgende Überarbeitung und Umsetzung der Modelle viel Zeit verschlang und wenig davon nach außen drang.

Dennoch war in den letzten Monaten nichts Neues mehr zu lesen, angekündigt war lediglich, dass es weitere Projekte geben solle und welchen Zielen sich die private Truppe verschrieben hat. Nun wird hier in **Trainini** erstmals der Schleier gelüftet, weil das Nachfolgeprojekt nämlich gut zu den Jubiläen der Gotthardbahn und des TEE, damit halt auch zur aktuellen Berichterstattung, passt.

IVzett hat sich dieses Mal der italienischen Staatsbahn angenommen und arbeitet an verschiedenen Ausführungen der legendären Spitzdachwagen. Begonnen wurde mit dem „Carro coperto tipo F“ (gedeckter Güterwagen Typ F). Die Vorbilder waren einst international eingesetzt und erreichten über die Schweiz auch Deutschland – da liegt auch die Verbindung zu den diesjährigen Jubiläen. Auch heute noch sind sie im Vorbild hin und wieder anzutreffen, meist gelb lackiert in Bauzügen.



Aber die Wagen haben neben ihrer auffallenden Optik noch weitere Besonderheiten: Zum einen wurden sie in der Spurweite Z noch nicht nachgebildet, zum anderen hat es der Spitzdachwagen aber auch konstruktiv in sich. Bedingt durch den großen Radstand – die Achsen stehen nahe an den Wagenenden - ist er ohne „faule Kompromisse“ nicht mit Märklin-Kupplungen umzusetzen. Es musste also eine Lösung her, die ohne großen Kupplungsschacht auskommt, bei voller Beweglichkeit aber dennoch kompatibel zur Großserie bleibt.

Da zeigt sich die Innovationskraft, der sich die Arbeitsgemeinschaft IVzett verschrieben hat. Ausdrücklich betont werden soll an dieser Stelle, dass es sich um ein rein privates Projekt handelt. Es sind weder Serienfertigungen geplant noch wird man sich für die noch folgende Entwicklungszeit und weitere Formvarianten in irgendeiner Weise festlegen.

Der aktuelle Projektstand und weitere Verlauf wird in Kürze auch auf den Seiten der Arbeitsgemeinschaft IVzett eingestellt: <http://www.IVzett.de>.

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

In Japan macht ein neuer Hersteller auf sich aufmerksam:

Trainini-Leser Frank Hillebrand war vom neuen Rollmaterial, das er gesichtet hatte, derart begeistert, dass er der Meinung war, dieses Wissen dürfe anderen Zetties nicht vorenthalten werden. **Trainini** sagt deshalb Danke für den Hinweis und kommt dem Wunsch nun nach.

Pro-Z heißt der neue Hersteller, der auch Gebäude und Autos herstellt. Besonders beeindruckt haben aber seine Nahverkehrstriebzüge nach japanischen Vorbildern, die auch bereits auf Auktionsplattformen auftauchten.

Viele Zetties wünschen sich daher, dass mit dieser Liebe zum Detail auch Fahrzeuge nach deutschem Vorbild umgesetzt werden mögen. Hoffen wir, dass dieser Wunsch möglichst häufig zum Hersteller durchdringt...

America Z Line kündigt drei Formneuheiten für 2008 an:

Exklusiv beim Ztrack Magazine sind demnächst weitere Produkte von AZL erhältlich. Voraussichtlich ab Januar 2008 sollen dort drei neue Güterwagenmodelle jeweils in Vierersets mit unterschiedlichen Betriebsnummern erscheinen. In Klammern ist jeweils angegeben, für welche Bahngesellschaften die erste Serie aufgelegt wird:

Kesselwagen "3 Bay Center Flow Hopper" (BN, BNSF, NS, SP & UP)

Dreistöckiger Autotransportwagen "Tri-level Auto Rack" (AT&SF, BNSF, CP Rail, CSX, SP & UP)

Gedeckter Güterwagen "60' Gunderson Box Car TTX TBOX" (TTX)

Alle Wagen werden im Spritzgussverfahren hergestellt und verfügen über Metallräder und AZL-Kupplungen. Nur der Autotransportwagen erhält aus Metall geätzte Seiten.

Die E69 ist aktuell Thema bei ZettZeit:

Jens Wimmel, Betreiber der bekannten ZettZeit-Seiten, hat sich ausführlich mit der E69 in Vorbild und Modell beschäftigt. Kompetent, aber dennoch übersichtlich beschreibt er in seiner aktuellen Ausgabe von „Vorbild und Modell“ (VuM), wie das „Paulinchen“ auf die Schienen gelangte und welche Pionierrolle ihr zukam. Besonders gewürdigt und gelungen abgebildet wurde die Zeit bei der Deutschen Bundesbahn.

Im Anschluss daran beschreibt Jens Wimmel das gelungene Modell der Lok von Z-Modellbau Dr. Andreas Scheibe und unterzieht die Lok einem Test. Nach Auffassung von **Trainini** wurden lediglich zwei Vorbildfehler (zu flache Stirnlampen und falscher Pantograph) etwas zu gering bewertet, weil sie mit nur geringen Mehrkosten hätten vermieden werden können, die das hervorragende Preis-Leistungs-Verhältnis nicht beeinträchtigt hätten.



Kleines Wunder aus Sachsen: Auch die E 69 – neuester „Wurf“ von Z-Modellbau Dr. Andreas Scheibe – fasziniert die Modellbahner. ZettZeit hat sie zum Thema des aktuellen „Vorbild und Modell“ gemacht, aber dabei auch Schwächen aufgezeigt.

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

Abgerundet wird die Ausgabe von kleinen Verbesserungsarbeiten, die die Optik eines außergewöhnlichen Modells noch weiter verbessern. Der Bericht kann unter http://www.zettzeit.ch/pdf/VuM_02_07.pdf geladen werden.

Einen Hinweis wert ist auch das aktuelle Kalenderblatt für den Computer, das eine gesuperte 103 mit TEE-Garnitur zeigt (<http://www.zettzeit.ch/Monatsbild/Juni07.jpg>).

Trainini soll künftig gesetzlichen Markenschutz genießen: Aktuell läuft ein Markeneintragungsverfahren für **Trainini** beim Deutschen Patent- und Markenamt.

Nach Abschluss aller Schritte kommt es für gewöhnlich zum Eintrag der bekannten Schutzmerkmale in das deutsche Markenregister. Dies erleichtert später den Beweis bei Missbrauch durch Dritte und bietet einen relativen Schutz im Warenverkehr.

Dieser Schritt wurde erforderlich, da im Markt längst erkannt wurde, dass sich mit Verweis auf die Marke



Bald Wirklichkeit? Trainini soll eine gesetzlich geschützte Marke werden. Das Markeneintragungsverfahren läuft.

Trainini hervorragend für Modellbahnprodukte werben lässt. Um hierbei den Schutzinteressen der Modellbahner nachzukommen und zu gewährleisten, dass die Nutzung dieser Wortmarke stets einen Mindeststandard an Qualität verbürgt, führte kein Weg an dieser Anmeldung vorbei.

Die Marke **Trainini** steht damit künftig noch stärker als bisher für Qualität und Vertrauen. Auch eine Lizenzierung von fremden Verkaufsgütern und Dienstleistungen, die dann unter dem Handelsnamen **Trainini** angeboten werden dürfen, ist denkbar, wenn sie den Qualitätsansprüchen des Rechteinhabers standhalten.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z selbst wird auch künftig keine kommerziellen Interessen verfolgen. Aber nun ist sichergestellt, dass die Namensnutzung nicht plötzlich durch Dritte untersagt werden kann, die nach Erkennen des Markenwerts eigene Rechte anmelden und für ihre Geschäftsinteressen verwerten wollen.

Bitte werten Sie diesen Schritt als weiteren Beleg für Nachhaltigkeit und Kontinuität im Einsatz für unsere Spurweite Z!

1zu220-Modelle stellt seine Sommerneuheiten vor:

Auch in Erlensee war man nicht untätig. Während man anderswo vom Sommerloch spricht, legt der Kleinserienhersteller 1zu220-Modelle



Hundeplatz (Art.-Nr. 16001) und Trafohaus (17001) gehören zu den Sommerneuheiten 2007 von 1zu220-Modelle. Foto: 1zu220-Modelle (Petkelis)

Trainini – Ausgabe 23

Praxismagazin für Spurweite Z

nach und erweitert sein Programm um folgende Sommerneuheiten 2007:

Art.-Nr. 14007	Jägerzaun (Höhe ca. 4mm, Länge ca. 60cm); Preis 8,95 €
Art.-Nr. 15003	14 Gitterboxen in 3 Varianten; Preis 7,50 €
Art.-Nr. 16001	21 Geräte für den Hundepplatz (10 Varianten); Preis 7,50 €
Art.-Nr. 17001	Trafohaus mit Mauerecken (Messingbausatz mit Kunststoffdach); Preis 12,95 €

Wieder lieferbar ist das beliebte Förderband, das nach dem Wegfall im Sortiment des ehemaligen Spur-Z-Kleinserienherstellers Beier aus Bremen von 1zu220-Modelle neu konstruiert wurde.

Weitere Informationen und Bezug unter <http://www.1zu220-modelle.de/>!

Impressum

Diese Veröffentlichung ist rein privater Natur. **Trainini** strebt keinerlei Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels und nicht unbedingt die des Herausgebers wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser aber mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, ebenfalls vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing
Bernd Knauf

Herausgeber, Chefredakteur und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder E-Mail presse@trainini.de. Mitarbeit:

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Eine Veröffentlichung bleibt dabei dem Herausgeber vorbehalten. Dieser bemüht sich aber, 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 und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehme ich keine Haftung.

Trainini erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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