

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



Perfektion an der Waterkant

Ein preußisches Schwergewicht
Wasserwerk mit Noch

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

von einem Sommerloch kann bei uns keine Rede sein: Es wird weiter fleißig gebastelt! Ganz aktuell hat uns das neue Modellwasser von Noch in den Fingern gejackt, um es für Sie zu testen.

Damit es nicht zu einfach wird, haben wir die kleinen Dioramen, mit denen der Hersteller seine Neuheiten auf der Spielwarenmesse vorgestellt hat, zu dritt aneinandergeklebt, in ihrem Aussehen verändert und aufwändiger ausgestaltet.



Holger Späing
Chefredakteur

Durchgängig haben wir dabei Gestaltungsmaterial aus dem Programm des Allgäuer Spezialisten verarbeitet. So zeigt unser Bastelbericht auch die Vielfalt seines Sortiments, denn Noch zeugt sowohl von Quantität als auch innovativen Ansätzen – wir erinnern an das Kurzgras, das zu den jüngsten Neuheiten gehört.

Wie unsere Leser ihre Ideen in die Tat umsetzen, zeigt die hervorragende Anlage von Dirk Kuhlmann. Sein Schaustück „Helenensiel“ gehört zu den am besten gestalteten Landschaften im Maßstab 1:220 – zu nennen in einem Atemzug mit Profis wie Josef Brandl oder Wolfgang Langmesser.

Hier stimmt einfach alles: Motiv- und Materialwahl, der Blick auf passende Vorbilder, Geschick und Vorstellungsvermögen, ein Hauch Individualität und ein Gesamtergebnis, das bleibende Eindrücke hinterlässt.

Ganz nebenbei zeigt uns diese Meisteranlage, dass nicht teure Werkstoffe und Materialien ein gutes Werk garantieren sondern die Hand des Meisters das Ergebnis bestimmt. So wurde auf Helenensiel beispielsweise nur das altbewährte Märklin-Gleis verlegt, das von vielen als nicht mehr zeitgemäß gescholten wird.

Ganz nebenbei hat das an die Nordsee verlegte Anlagenmotiv sogar etwas mit der Vogelfluglinie zu tun, aber lesen Sie selbst. Für uns ist das der Grund, Ihnen heute das beste Buch über diese erfolgreiche Verkehrsverbindung vorzustellen, das wir finden konnten. Carsten Watsack hat es geschrieben.

Unser zweiter Tipp hat einen Eisenbahnfilm zum Inhalt, der den zweiten Themenschwerpunkt dieser Ausgabe abrundet: die preußische T 16¹. Mangels nicht vergriffener Vorbildliteratur haben wir lange gesucht, was für interessierte Leser weiterführend helfen kann. Beim EK-Verlag sind wir fündig geworden.

Doch auch bei uns finden Sie einen kurzen Geschichtsabriss der Baureihe 94⁵⁻¹⁷. Großen Wert haben wir auf passendes Bildmaterial gelegt, das die Beschreibungen ergänzt und ansprechende Anregungen für den Einsatz des Modells gibt.

Denn Märklin hat inzwischen seine Modelle nach dem Vorbild der preußischen Länderbahn, der DRG und der DB ausgeliefert. Bis zu fünf Jahre ab Ankündigung hat es gedauert. Umso genauer haben wir uns die Bundesbahnlok angesehen. Unseren Bericht lesen Sie ab der Seite 4.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und eine schöne Urlaubszeit!

Holger Späing

Leitartikel
Vorwort2

Modell
Vom Fortschritt überholt?4

Vorbild
Vielseitiges und genügsames Arbeitspferd17

Gestaltung
Helenensiel – am Ende der Welt23
Kleine Wasserspielchen37

Technik
Aktuell kein Beitrag

Literatur
Berühmt und bewährt43
Das Buch zum Jubiläum45

Impressionen
Zetties und Trainini im Dialog.....48

Impressum.....61

Wir danken Ulrich Budde, der Eisenbahnstiftung und Familie Petkelis für ihre Fotografien zu dieser Ausgabe.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Juli 2013

Titelbild:
Märklins 94 1343 rangiert im kleinen Küstenbahnhof Helenensiel. Ende der Sechziger sind Dampflokomotiven in diesem verträumten Ort, geschaffen von Dirk Kuhlmann, bereits selten geworden.

Märklin-Modell der Baureihe 94⁵⁻¹⁷

Vom Fortschritt überholt?

Bereits 2008 angekündigt, schien das Dampflokomotivmodell der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ unter keinem guten Stern zu stehen. Im September 2009 frohlockte ein hoher Märklin-Verantwortlicher uns gegenüber, das Gehäuse sähe super aus und das Modell würde bald ausgeliefert. Erst knappe drei Jahre später war es endlich soweit – ein Zeitraum, in dem sich in der Spurweite Z viel getan hat. Kann das Modell jetzt noch die Erwartungen der Zetties erfüllen?

Bei keinem anderem Spur-Z-Modell hat sich die Auslieferung in den Wirren um die Märklin-Insolvenz so sehr verzögert wie bei der Baureihe 94⁵⁻¹⁷. 2008 wurde als erste Version die DB-Variante der Dampflokomotiv angekündigt. Es folgten eine Reichsbahn- und preussische Länderbahnausführung.

Nach Eintritt der Insolvenz Anfang 2009 kam es bei der Mini-Club durchweg zu großen Lieferverzögerungen. Erheblichen Anteil daran hatte auch die schon bald folgende Produktionsrückerlagerung in die eigenen Werke – konkret nach Győr in Ungarn.



Ganze fünf Jahre vergingen zwischen Ankündigung und Auslieferung der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ in DB-Ausführung. Ist Märklins Modell (Art.-Nr. 88943) inzwischen vielleicht veraltet?

Dennoch überraschte der auch vor diesem Hintergrund noch extrem lange Zeitraum bis zum Auftauchen der ersten Exemplare des Modells 88943 in den Händlerregalen. Dies ist besonders deshalb einen Hinweis wert, weil wir bereits auf der Intermodellbau 2011 ein erstes Modell der Reichsbahnausführung in die Hand nehmen durften. Dessen Gehäuse vermittelte nicht den Eindruck eines vorläufigen Handmusters.

Für uns ließ und lässt das nur den Schluss zu, dass eben nicht der Druckguss des „Hütchens“ Probleme bereitete, sondern die Gründe für die große Verspätung ausschließlich im Bereich des Fahrwerks zu suchen sind. Immerhin gilt die preussische T 16¹ diesbezüglich auch in den großen Baumaßstäben als äußerst anspruchsvoll.

Umsetzungsprobleme bereitet regelmäßig der enge Achsstand des Vorbilds, der zu Kompromissen beim Modell zwingt, weil die Spurkränze aus Gründen der Betriebssicherheit nicht maßstäblich verkleinert werden können. Damit bleiben dem Konstrukteur nur die Optionen, die Raddurchmesser zu verkleinern oder den Gesamtachsstand zu verlängern. Denkbar wäre auch eine Kombination dieser beiden Möglichkeiten – auf Märklins Ansatz werden wir bei der technischen Bewertung noch eingehen.

Zusätzliche Spannung in unseren Test brachte, dass sich in den fünf Jahren zwischen Ankündigung und Auslieferung des Modells sehr viel in der Baugröße Z getan hat.

Während der Wartezeit auf die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ führte Märklin zum 40. Jubiläum mit der Baureihe 001 eine voll bewegliche Detailsteuerung ein.

Zuvor waren warmweiße Leuchtdioden zum Standard in Neukonstruktionen geworden. Ältere Fahrwerke wie die der Baureihen 03 oder 110 erhielten entsprechende Stecksockelbausteine statt konventioneller Glühlampen.

Würde das Modell 88943 daher auch von diesen Entwicklungen profitieren oder auf dem Stand von 2008 realisiert werden?

Deutlich wird an diesen Überlegungen das Spannungsfeld, in dem sich die Umsetzung des beliebten und lange erhofften Wunschmodells bewegt. Ebenso liegt aber auch auf der Hand, dass die Lok ihrem Hersteller eine Menge Entwicklungskosten abverlangt hat. Damit kommen wir nun zur Betrachtung des Fahrwerks.



2011 wurde auch eine DRG-Variante mit Zweilichtspitzensignal, flachem Kohlenkasten und Tonnendach ohne Lüfter angekündigt. Das jüngst ausgelieferte Serienmodell erhielt aber das Gehäuse der Bundesbahnlok.

Maße und Daten zur Baureihe 94 ⁵⁻¹⁷ von Märklin (Art.-Nr. 88943)			
	1:1	1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP)	12.660 mm	57,5 mm	59,1 mm
Höhe über SO	4.550 mm	20,7 mm	21,1 mm
Größte Breite	2.900 mm	13,6 mm	15,2 mm
Gesamtachsstand	5.800 mm	26,4 mm	29,3 mm
Treibraddurchmesser	1.350 mm	6,1 mm	6,0 mm
Dienstgewicht	84,9 t	---	32 g
Leistung	787 kW / 1.070 PS		
V _{max}	60 km/h*		
Bauart	E h2t		
Baujahre	1913 – 1924		
Hersteller	BMAG, Grafenstaden, Hanomag, Linke, Henschel		
Gebaute Stückzahl	1.236 Exemplare		

* mit nachträglich genormtem Fahrwerk, zuvor 45 km/h

Nach der Ankündigung in den Frühjahrsneuheiten 2008 hieß es auf Anfrage, die Lok solle auf der Basis des Fahrwerks der Baureihe 50 entwickelt werden.

Das jetzt ausgelieferte Modell weist allerdings ein neu konstruiertes Fahrwerk auf, das keine Gemeinsamkeiten mit dem der genannten Einheitslok hat.

Diese Änderung dürfte aus unserer Sicht die enorme Lieferverzögerung zumindest weitgehend erklären. Zum einen haben wir bereits eingangs auf die hohen Ansprüche hingewiesen, die das Fahrwerk der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ an

den Konstrukteur stellt. Zum anderen bedeutet ein neu zu konstruierendes Fahrwerk eine Investition, die in diesem Fall ursprünglich nicht geplant und kalkuliert war und deshalb für Märklin zur Zeit der Insolvenz auch nur schwer zu finanzieren gewesen sein dürfte.

Proportionen und erste Eindrücke

Kritik an der späten Auslieferung üben wir deshalb nicht: Besser ist es aus unserer Sicht, ein gelungenes Modell spät auszuliefern als ein nicht ausgereiftes Produkt auf den Markt zu bringen. Doch hat sich im Falle des vorliegenden Modells das lange Warten wirklich gelohnt?

Positiv fällt auf, dass die Gesamtcharakteristik des Fahrwerks (wie auch des gesamten Modells) sehr gut getroffen wurde, obwohl der Achsstand natürlich – ähnlich wie auch beim H0-Modell – um knapp 3 mm zu lang geraten ist.

Die genauen Messwerte und maßstäblichen Umrechnungen sind unserer Tabelle zu entnehmen.

Lobenswerte Merkmale sind auch die (angedeutete) Nachbildung von Kupplung und Bremsschläuchen an der Pufferbohle und die korrekte Ausstattung mit Hülsenpuffern samt größenrichtiger Pufferteller.

Erfreut hat uns auch, dass an die Dampfzylinder der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ vorbildgerecht lange Kolbenstangenschutzrohre angespritzt wurden und sehr wirkungsvoll das Gesamterscheinungsbild beeinflussen.

Leider fehlen die Rangiereraufstiege zur Pufferbohle, die im Zusammenspiel mit den bereits genannten Merkmalen für ein perfektes Erscheinungsbild gesorgt hätten.

Unangenehm fällt beim Detailblick aufs Fahrwerk leider ins Auge, dass beide Zylinder schief stehen – sie wurden nach vorn gekippt montiert.

Neugierig haben wir versucht, die Lage vorsichtig zu korrigieren: ein unmögliches Unterfangen.

Den Fehler haben wir an allen anderen Modellen feststellen können, die wir in Augenschein genommen haben, weshalb es sich um einen konstruktiven Fehler handeln dürfte, sofern sich das Spritzgussteil nicht einfach bei der Produktion verzieht.

Zwei weitere Eigenschaften werfen ein fragwürdiges Licht auf dieses Modell, auch wenn sie keine Beeinträchtigungen darstellen: Zum einen sind auf dem Gussblock des Chassis einzelne Streifen

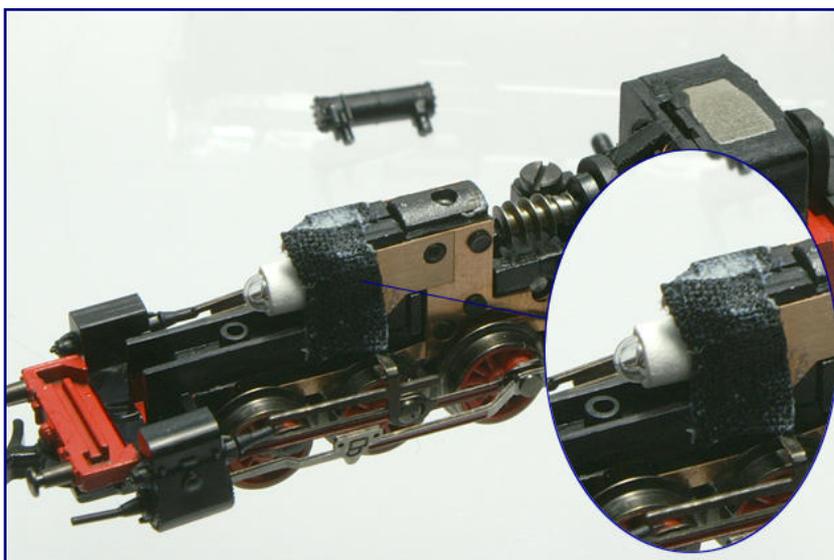


Bild oben: Kolbenstangenschutzrohre und Detailnachbildungen an der Pufferbohle gehören zu den Pluspunkten des Modells. Leider stehen fehlen die Rangiereraufstiege und die Dampfzylinder stehen etwas schief.

Bild unten: Das schwarze Gewebeklebeband auf Teilen des Chassis (siehe Ausschnittsvergrößerung) wirkt provisorisch und sorgt deshalb nicht für Vertrauen seitens des Kunden.

schwarzen Gewebeklebebands aufgebracht, die mutmaßlich eine isolierende Funktion gegenüber dem Metallgehäuse wahrnehmen sollen. Eine solche Maßnahme ist uns von keinem anderen Märklin-Modell bekannt und hinterlässt einen sehr provisorischen Eindruck.

Der zweite Punkt betrifft die vordere Kupplung. Bei vielen Modellen wurde offenbar die Oberseite des Kupplungskörpers im Bereich der Zapfenaufnahme nachgeschliffen. Das legt den Verdacht nahe, dass der Kupplungsschacht zu eng ausgelegt wurde und das Problem erst im Nachgang angegangen wurde. Damit besteht aber das Risiko, dass bei zu großzügigem Schliff die vordere Kupplung hängt und ein sicheres Kuppeln verhindert.



Im Bereich des Steuerungsträgers (1. und 2. Kuppelachse) geht es eng zu und es kann zum Verhaken des Gestänges kommen. Bei unserem Testmodell fiel während der Messfahrten der rechte Radbolzen der Treibachse (siehe Ausschnittsvergrößerung) ab, die Kuppelstangen verhaken am Gehäuse.

Im Bereich des Fahrwerks gibt es also Licht wie auch Schatten zu vermehren, wobei wir am Testmodell diesbezüglich keine Fehlfunktionen feststellen konnten.

Beim Gestänge der Rangierlok haben viele Zetties darauf gehofft, dass bedingt durch die lange Wartezeit nun eine Detailsteuerung zum Einbau kommt. Davon war aus unserer Sicht nicht auszugehen und wir sahen uns bestätigt.

So entspricht die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ dem Stand aus dem Ankündigungsjahr 2008, zeigt aber eine bessere Kreuzkopfwiedergabe als die meisten älteren Modelle. Die Umsetzung liegt auf dem Niveau der Baureihe 78 (8806), die lange als Maßstab für eine gelungene Dampflok im Maßstab 1:220 galt.

Bei üblichem Betrachterabstand macht das Gestänge der Preußin auch ohne die Elemente der Steuerung einen guten Eindruck. Das kompakte Fahrwerk kommt hier letztendlich auch dem Modell zu Gute. Die andere Seite der Medaille ist, dass es hier sehr eng zugeht und die Dampflok schnell zum Verhaken der Gestängeteile neigt.

Auch in unserem Fall ist das eingetreten: Ein winziger, nicht auf Anhieb zu erkennender Teilefehler am Spritzgussteil eines Treibrads hatte zur Folge, dass der Haltebolzen (Zapfen) für Treib- und Kuppelstangen nicht tief genug saß. Das Gestänge besaß daher zu viel Spiel, was in dieser Phase (auch von uns) noch unerkannt blieb.

Zwei Stunden Einfahrzeit hatte das Modell zuvor noch anstandslos absolviert, bevor der Zapfen im Test schließlich herausfiel, die Treibstange verlor ihren Halt und die Teile der Kuppelstangen verhakten sich am Gehäuseboden – ein Betrieb war nicht mehr möglich, eine Reparatur ist erforderlich. Hier darf sich nun Märklins wirklich guter Kundendienst bemühen.

Die „Formensprache“

Das Gehäuse der Dampflok macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck. Bei näherem Hinsehen finden wir aber auch dort kritikwürdige Punkte: Die hinteren Führerstands Fenster sind nur graviert, aber nicht durchbrochen nachgebildet worden. Der korrekte Eindruck eines (verglasten) Fensters ergibt sich dadurch nicht. Hier müsste der Käufer schon selbst Hand anlegen.

Zunächst dachten wir, dies sei dem direkt dahinter liegenden Motor geschuldet und Märklin wolle den Blick darauf trickreich umgehen.

Mit Auslieferung der Länderbahnausführung, die eine andere Führerhaus- und Kohlenkastennachbildung wiedergibt, erschien unsere Annahme allerdings obsolet.

Bei der genannten Modellvariante, die noch zwei weitere Fenster an der Führerhausrückwand zeigt, sind sie alle durchbrochen nachgebildet worden.

Als optisch störend haben wir das nicht empfunden – im Gegenteil, es macht das Modell deutlich attraktiver.

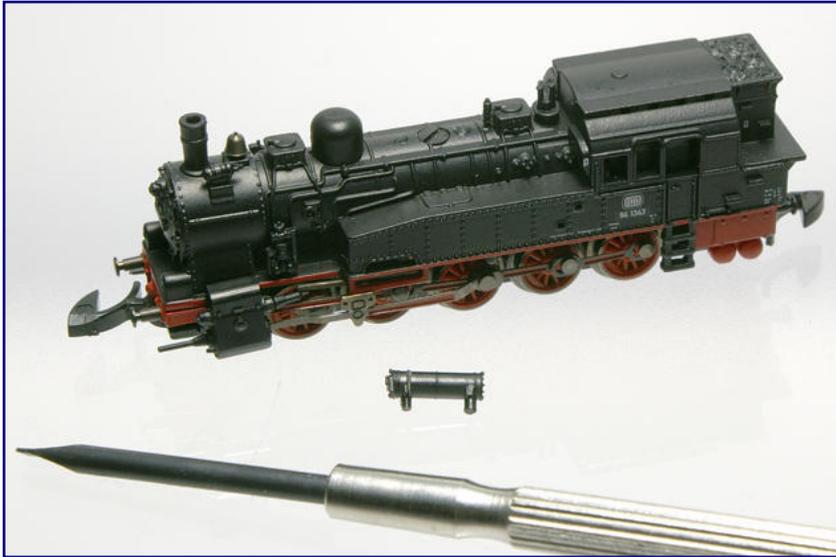


Ein schöner Rücken könnte auch entzücken, doch er ist der Schwachpunkt der Preußin: Fehlende Beleuchtung in den Laternen, dazu unten rote statt schwarze Laternengehäuse und verschlossene Führerstands rückfenster lauten unsere Kritikpunkte.

Dennoch loben wir vor dem Hintergrund der angesprochenen Formvariante Märklins Entscheidung, sich klar zur gewählten Epoche zu bekennen und deren Bauartmerkmale konsequent im Modell nachzubilden. Wir erinnern uns, dass es (viel zu) lange üblich war, Merkmale verschiedener Einsatzepochen an einem Modell zu vermischen und lediglich durch Druck und Lackierung zu variieren.

Und so entspricht die gewählte Führerhausform des Modells 88943 dem typischen Erscheinungsbild einer Bundesbahnlok der Baureihe 94⁵⁻¹⁷. Ihr rundes Führerhaus mit seitlichen Dachlüftern sowie die fast bis unter die Dachkante reichende Kohlenkastenerhöhung geschweißter Bauform sind charakteristische Merkmale, die dem Modell gut stehen. Einzig die Nachbildung des Kohlevorrats kann hier nicht voll überzeugen.

Die Kesselausrüstung des Modells lässt auf die Wahl der ursprünglichen Bauform der preußischen T 16¹ schließen. Bei ihr war der Oberflächenvorwärmer noch auf dem Kesselscheitel zwischen den Domen montiert. Diese Wahl ermöglicht das Nachbilden der Ursprungsvariante ohne Änderungen im Kesselbereich, passt wegen des Kesselaustausches bei den Hauptuntersuchungen durch die DRG und DB aber auch zu den späteren Bauausführungen dieser Lok.



Gut getarnt haben die Märklin-Konstrukteure die Gehäuseschraube: Erst wenn der Vorwärmer abgezogen ist, wird sie sicht- und erreichbar.

Ein gelungener Schachzug war in diesem Zusammenhang das Tarnen der Gehäuseschraube:

Der als lösbares Steckteil montierte Oberflächenvorwärmer verdeckt den Blick auf die traditionelle Schraubbefestigung des Gehäuses am Fahrwerksblock.

Wird er vorsichtig abgezogen, gibt er den Schraubenkopf frei und ermöglicht so das Abnehmen des Gehäuses für Wartungszwecke.

Lobenswert ist, dass der Vorwärmer optisch an den Kessel und seine übrigen Armaturen angeschlossen ist, denn die angespritzte Leitung setzt sich (scheinbar lückenlos) in

den Kesselgravuren fort. Für die Lichtmaschine gilt das leider nicht – zu ihr führen wie auch bei allen anderen Märklin-Mini-Club-Modellen keine Leitungen.

Übermaßstäblich groß hat Märklin die Nieten des Wasserkastens wiedergegeben. Hierbei handelt es sich um einen unvermeidlichen Kompromiss, denn in korrekter Größe wären sie mit dem Auge nicht mehr zu erkennen. Gleichwohl bestimmen sie die Charakteristik des Vorbilds und sind daher auch im Modell wichtig – die Konstrukteure haben aus unserer Sicht deshalb richtig entschieden.

Technisch überholte Beleuchtung

Etwas groß sind auch die Loklaternen auf der vorderen Pufferbohle ausgefallen. Gemeint ist aber nicht deren Durchmesser sondern die Tiefe der Nachbildung.

Diesen Punkt wollen wir nur aufführen, nicht aber negativ werten, denn es stellt sich ja die Frage einer Alternative.

Eine solche hätte nur in funktionslosen Nachbildungen bestanden oder, wie einst bei der Baureihe 55, in einem Anguss direkt am Gehäuse.

Während die erstgenannte Option von vielen Kunden nach unserer Einschätzung nicht akzeptiert werden würde, macht sich



Der massive Anguss an der Führerhausrückseite steht einer Beleuchtung im Wege. Beim vorderen Lichtleiter ist Vorsicht geboten, denn er verhakt beim Abnehmen des Gehäuses schnell mit dem Leuchtmittel.

die freistehende Nachbildung optisch aus nahezu jeder Perspektive gut. Eine Ausnahme ist lediglich der verzerrungsfreie Blick von der Seite, der im Fahrbetrieb nur für einen sehr kurzen Moment möglich ist.

Ein Knackpunkt der gewählten Lösung ist allerdings der Lichtleitereinsatz im Inneren. Beim Abnehmen des Gehäuses ist Vorsicht angeraten, damit er am Leuchtmittel nicht hängen bleibt und abbricht. Dort geht es nämlich sehr eng zu und so bleibt das Klarsichtteil regelmäßig hängen.

Beim Leuchtmittel sind wir nun am größten Manko des Modells angelangt: Eine Ausstattung mit Glühlampe auf einem Stecksockel war zum Zeitpunkt der Konstruktion technisch längst überholt. Schon über zehn Jahre vor dem Modell der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ war es bei Märklin üblich, neue Fahrwerke auf Basis gelber LED zu beleuchten. Wir denken an dieser Stelle besonders an die Baureihe 78 (Art.-Nr. 8806), die gleich mehrere technische Maßstäbe setzte.

Die technische Rückständigkeit der Beleuchtung äußert sich beim Modell 88943 deutlicher als bei im Vorbild schnell fahrenden Dampflokomotiven:

Verkehrt die Rangierlok mit annähernd vorbildgerechter Geschwindigkeit ist die Beleuchtung der Laternen nicht mal zu erahnen.

Eine akzeptable Ausleuchtung der Laternennachbildung ist erst festzustellen, wenn die kleine Maschine Schnellzugtempo aufnimmt.

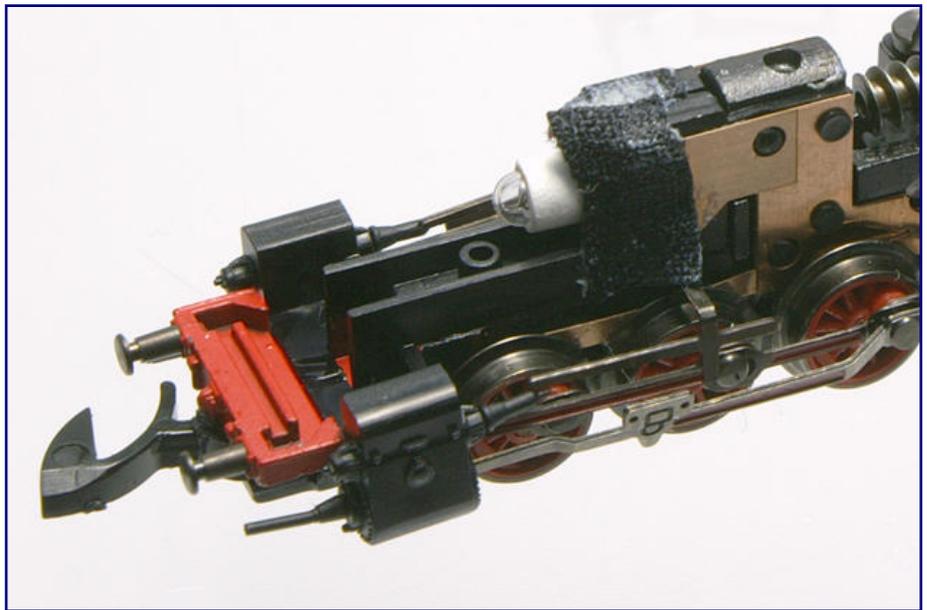
Unser Rat an Märklin lautet daher, für die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ einen mit warmweißen Leuchtdioden bestückten Stecksockel zu entwickeln und zumindest künftige Varianten damit auszustatten.

Derzeit scheint ein Lieferstopp zu bestehen, daher hoffen wir, dass der beschriebene Mangel bereits erkannt ist und nach einer Lösung gesucht wird. Schließen sich die Göppinger unserem Vorschlag an, ließe sich dieses Bauteil hoffentlich auch als separater Ersatz zum Nachrüsten anbieten.

Unglücklich finden wir, dass an der Lokrückseite auf eine Beleuchtung vollständig verzichtet wurde. Immerhin ist eine Tenderdampflok, besonders natürlich eine Rangierlok, häufig rückwärts unterwegs. Die funktionslosen Laternenattrappen fallen dem Betrachter dann gleich störend ins Auge. Schon Anfang der achtziger Jahre hatte Märklin bei der Baureihe 86 (8896) eine Lösung parat, an die sich jetzt offenbar niemand erinnert hat.

Farbgebung und Bedruckung

Hinzu kommt, dass die unteren Laternennachbildungen nicht farblich abgesetzt wurden. Sie sind vorbildwidrig rot statt schwarz lackiert, die Farbrennkante zum schwarzen Aufbau streift ihre Spitze gerade eben. Nur die Reflektorbereiche sind durch Tampondruck weiß hervorgehoben worden.



Die Glühlampenbeleuchtung war schon auch zum Konstruktionszeitpunkt veraltet. Sie ist die Ursache für eine extrem schlechte, weil teilweise sogar fehlende Ausleuchtung der Laternen.

Das Lackierbild des Modells ist unauffällig und zeugt von gewohnt guter Qualität. Die Farbtöne folgen dem RAL-Schema, sind staubfrei und gleichmäßig deckend aufgetragen worden und zeigen eine seidenmatte Oberfläche. Erwähnenswert ist, dass zwischen den angesetzten Spritzgussteilen und dem Druckgussgehäuse keine Farb- oder Glanzgradunterschiede zu Tage treten.

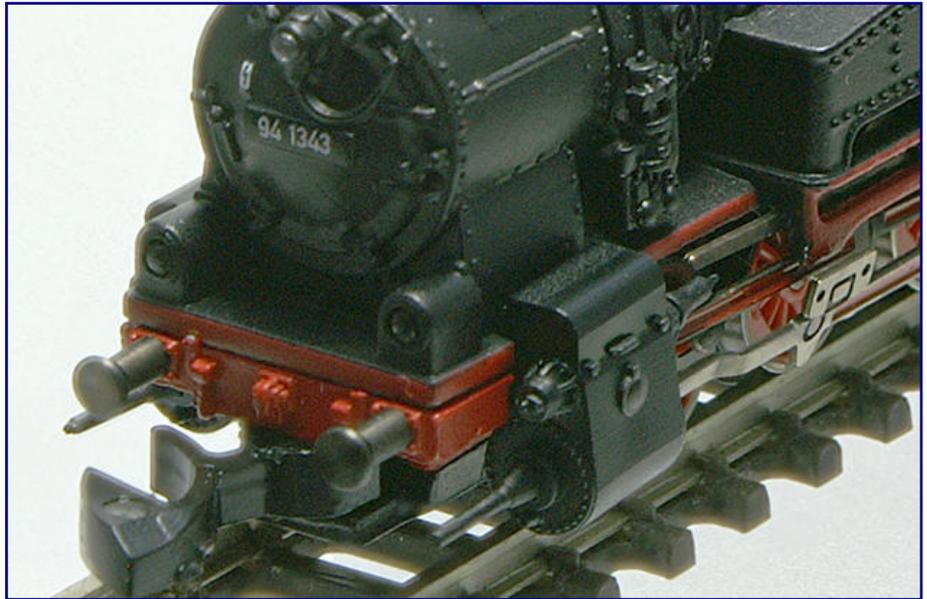
Auch die Kunststoffeinsätze der Kuppelachsen fallen nicht durch störenden Plastikglanz auf. Räder und Gestänge sind, dem gültigen Märklin-Standard folgend, schwarz vernickelt und geben den Betriebseindruck treffend wieder.

Die Bedruckung der Verschubdampflok ist vollständig, lupenlesbar und entspricht in jeder Hinsicht dem hohen Märklin-Niveau.

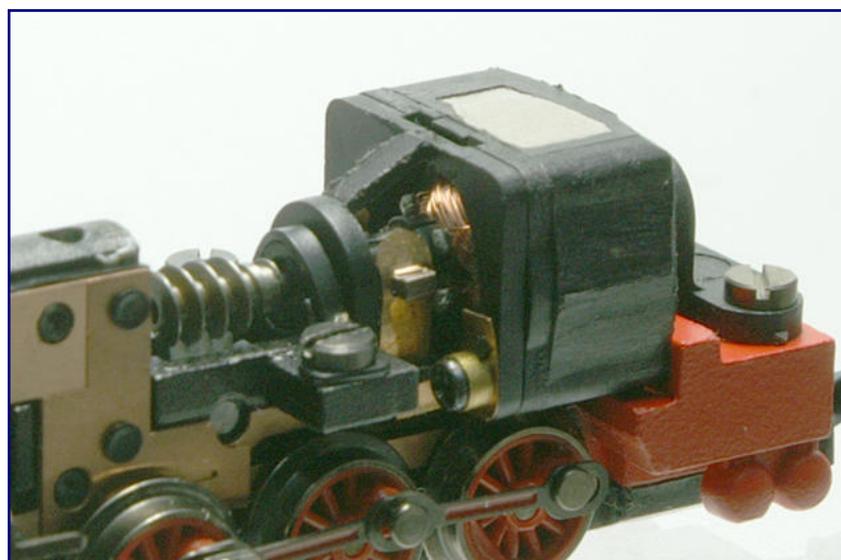
Alle Schriftbilder sind trennscharf aufgedruckt, auch Blitzwarnpfeile an Domen, Rauchkammertür und Führerhaus gehören dazu.

Beschriftet ist das Modell als 94 1343 des Bw Ulm (BD Stuttgart). Damit gehört das Modellbahnfahrzeug in die Epoche III.

Einziges, wenn auch schwacher Kritikpunkt in dieser Testdisziplin ist die schwarze Lackierung der Führerstandsauftiegsleitern. Normgerecht sollten sie eigentlich feuerrot lackiert sein, doch wir fanden auch einzelne Vorbildbelege für die gewählte, schwarze Ausführung. Ungewohnt auffallend bleibt die schwarze Farbgebung dennoch.



Lackierung und Bedruckung gehören wieder zu den größten Stärken. Alle Anschriften sind lupenrein aufgetragen, die Farben wurden sauber, deckend und staubfrei aufgetragen. Nur an wenigen Details, wie farblich abzusetzende Kupplungshaken und Bremsschläuche gäbe es noch minimales Verbesserungspotenzial.



Die bei diesem Modell gewählte Befestigung von Motor und Bürsten ist völlig neu.

Technische Wertung

Ein Kritikpunkt im Bereich der Beleuchtung betraf die Rückseite der Dampflok. In der Bewertung der Zugkraft zeigt sich nun die Kehrseite der Medaille:

Das Modell 88943 ist für eine Tenderlok ungewöhnlich schwer, entscheidenden Anteil daran hat auch der massive Ausguss an der Führerhausrückseite. Ganze 32 Gramm Gewicht bringt die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ auf die Waage und übertrifft damit manche, große Schlepptendermaschine.

Dies wirkt sich äußerst positiv auf die Zugkraft des kleinen Modells aus. Die Grenzen haben wir im Test nicht ermitteln können, denn es ging uns auch dieses Mal nicht um das Messen eines physikalischen Grenzwerts sondern das Nachprüfen, ob das Modell vorbildorientierte Züge bewegen kann. Und daran bestehen nach Ende unserer Versuchsreihe keine Zweifel.

Wie sein Vorbild bewegt es lange und schwere Züge ohne Murren und Probleme. 25 zweiachsige Güterwagen mit verschiedenen Achsständen stellten die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ auch im Modell in der Ebene vor keine Probleme. Das gilt auch für Kurven- und Gegenbogenfahrten im Radius 195 mm sowie Weichen. Mit uns korrespondierende Modellbahner bestätigen dieses Ergebnis ebenfalls.

Damit liegt das Modell 88943 deutlich oberhalb der Werte, die vergleichbare Modelle älteren Datums zeigen. Auch die Fahreigenschaften der Lok waren tadellos: Auf sauberen Schienen treten keine Kontaktprobleme auf, Weichenstraßen werden auch langsam ohne Unterbrechungen überfahren.



Märklins Baureihe 94⁵⁻¹⁷ punktet mit einem hohen Gewicht und sehr guter Zugkraft. Auch die Regelung des Modells im Langsamfahrbereich überrascht angenehm.

Bereits bei 1,9 Volt setzte sich das Modell in Bewegung, die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit betrug umgerechnet 4,2 km/h bei einer Gleisspannung von 2,3 Volt (11 cm in 16 Sekunden).

Die Stromaufnahmemessungen mussten wir aufgrund des eingangs genannten Defekts (Lösen des Radbolzens auf dem rechten Treibrad) vorzeitig abbrechen. Doch bis dahin zeigte sie keine Auffälligkeiten, die gemessenen Werte sprechen für ein sauber arbeitendes Getriebe und einen intakten Motor. Bei Trafostellung 100 wurden 90 mA aufgenommen (für Stellung 150 war keine Messung mehr möglich).

Angetrieben wird die schwere Rangierlok durch den schräg genuteten Fünfpolmotor, der über Schnecke und Zahnräder auf alle Achsen arbeitet. Und doch gibt es eine Änderung, die von keiner anderen Märklin-Lok bekannt ist: Das Gehäuse um den Anker hat eine andere Form erhalten und wird an den vorderen und hinteren Wellen-Lagerungen von insgesamt vier Schlitzschrauben auf dem Fahrwerk gehalten.

Auch die Bürsten sind in ihrer Form nicht wiederzuerkennen: Sie sind nicht mehr in Drahtführungen eingehängt sondern werden mit Kreuzschlitzschrauben in ihrer Lage fixiert. Die Schleifstücke sind gerastet und nicht gelötet.

Diese nicht angekündigten Modifikationen hinterlassen bei uns einen guten Eindruck, denn sie erweisen sich nicht nur als wartungsfreundlich sondern – ganz wichtig – als außerordentlich betriebstauglich.

Zugbildungsvorschläge

Welche Züge sollen wir für die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ vorschlagen? Aus den Rückmeldungen unserer Leser wissen wir, dass sie auf sinnvolle und abwechslungsreiche Vorschläge großen Wert legen. Bei einer Dampflok wie dieser ist das aber kein leichtes Unterfangen, denn immerhin zog sie so ziemlich alles, was an Wagenmaterial existierte.

Ein Blick auf historische Fotografien und ihren Einsatz bei den verschiedenen Dienststellen hilft uns dennoch bei der Zusammenstellung von Garnituren, die ansprechend sind und zugleich Abwechslung bieten können.

Wer sein Modell als Rangierlok einsetzt, der ist an keine Restriktionen gebunden. Weil es nicht mit einer Rangierfunkantenne ausgestattet ist, erscheint uns der Einsatz auch außerhalb eines großen Verschiebebahnhofs sinnvoll und vorbildgerecht. Eine bunte Garnitur aus fünf bis zehn Güterwagen sollte zu diesem Zweck reichen.



Angelehnt an die Vorbildeinsätze in Dillenburg ist dieser Zugbildungsvorschlag: Die alte Preußin zieht eine Garnitur Einheitspersonenwagen aus der Märklin-Packung 87670.

Sie lassen sich aus Altbaufahrzeugen und DB-Neubauten zusammenstellen, wie sie von Märklin, Heckl Kleinserien und FR Freudenreich Feinwerktechnik angeboten werden. Besonders passend erscheint uns der Gms 54 von FR, den wir in der letzten Ausgabe vorgestellt haben. Einen hübschen Kontrast dazu bilden der Rungenwagen R 10 (Märklin) mit passendem Ladegut sowie Kesselwagen (Märklin). Auch als Übergabezug sind solche Einheiten glaubhaft (siehe Titelseite).

Natürlich darf die Rangierlok auch schwere Erzzüge zusammenstellen oder Neubau-Reisezugwagen einzeln oder gruppenweise von Zügen abziehen. Wir denken beim Betrieb in großen Bahnhöfen dabei an den Wechsel von Kurswagen von einem auf einen anderen Fernzug.

Reizvoll ist der Einsatz der kleinen Dampflok nachbildung im Personenverkehr, wie er auf Steilstrecken beim Vorbild üblich war. Solche Steigungsstrecken sind auch auf Modellbahnanlagen häufig anzutreffen, weil deren Erbauer Tunnelstrecken und Nebenbahnromantik favorisieren.

Passende Wagen sind die Donnerbüchsen (Märklin 8750, 8751 und 8752), ihre Pendants mit geschlossenen Einstiegsbereichen (Märklin 87670) oder die dreiachsigen Umbauwagen (Märklin 8706, 8707 und 8708 sowie Einheiten aus 87060). Auf ein konkretes Vorbildfoto (siehe Vorbildartikel in dieser

Ausgabe) geht unser letzter Vorschlag zurück: ein Personenzug aus je einem Märklin-Wagen 8755 (Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil), 8753 (1./2. Klasse) und 8754 (2. Klasse), ergänzt um den Donnerbüchsen-Packwagen (Märklin 8752).

Zusammenfassung

Insgesamt ergibt sich ein Bild aus Licht und Schatten. Die Fahreigenschaften der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ sind tadellos und ihre Zugkraft hinterlässt bleibende Eindrücke, weil sie sich deutlich von vergleichbaren Konstruktionen älteren Datums abhebt.



Der Gesamteindruck der schweren Verschublok ist gut, wie auch die verschiedenen Anlagenaufnahmen beweisen. Doch die Kritikpunkte in einigen Disziplinen machen sich in der Summierung leider durchaus bemerkbar. Optimierungspotenzial ist also noch vorhanden.

Die Modifikationen im Antriebsbereich sind lobenswert und haben sich im Test bewährt. Als bislang unbekannte Innovationen werten wir sie jedoch nicht, weshalb wir die Lok auch nicht als Wegweiser mit einem Alleinstellungsmerkmal sehen.

Die Neukonstruktion des Fahrwerks war ein lobenswerter Schritt, der die Kompromisse in diesem schwierigen Bereich minimiert hat und die Basis für den guten Gesamteindruck in optischer wie auch technischer Sicht gelegt hat.

Nicht zufrieden stellend sind die schief stehenden Dampfzylinder, die bei näherem Hinsehen sowie auf Fotos durchaus auffallen, die verschlossenen Führerstandsrückfenster und – mit großem Abstand – die mangelhafte Beleuchtung der Lok. Zumindest gelbe Leuchtdioden hätten wir als Pflichtübung gesehen, warmweiße Exemplare wären die Kür gewesen.

Auf eine beidseitige, fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung lässt sich bei einer Tenderlok unserer Meinung nach nicht verzichten. Selbstverständlich hätte das Modell bei entsprechender Ausstattung einen (geringen) Teil seines Gewichts und damit an Zugkraft eingebüßt, gravierende Auswirkungen hätten wir mit Blick auf die hervorragenden Werte in dieser Disziplin allerdings nicht erwartet.

Fakt ist aber auch, dass Märklin ein wichtiges und beliebtes Vorbild umgesetzt hat, auf das viele Zetties lange gewartet haben. Viele Nachfragen während der fünfjährigen Phase zwischen Ankündigung und Auslieferung bestätigen diesen Eindruck.

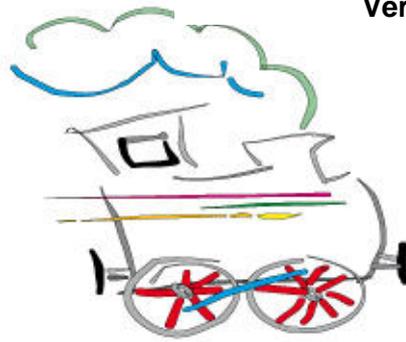
Für eine Nominierung zu den Neuerscheinungen des Jahres 2013 in der Kategorie Lokomotiven reicht es aber nicht: Die Schnellzugdampflok der Baureihe 001 aus dem letzten Jahr hat die Messlatte sehr hoch, in diesem Fall zu hoch gelegt. Die fehlende Detailsteuerung fällt seitdem stärker ins Gewicht, die beschriebenen Kritikpunkte belasten ebenso die Gesamtwertung.

Daher schließen wir mit dem Fazit, dass wir uns auf weitere Modelle dieser eindrucksvollen und ansprechenden Maschine freuen. Märklin sollte sich aber den Schwächen seiner Konstruktion stellen und die wichtigsten Punkte nachbessern. Konkret blicken wir auf gerade stehende Dampfzylinder und das Umstellen der Beleuchtung auf LED. Und vielleicht ist dann ja sogar noch eine Detailsteuerung drin...

.....
: **Herstellerseiten (mit Händlerverzeichnis):**
: <http://www.maerklin.de>
:

Märklin

Veranstaltungsanzeige



13.-15. September

Mehr Eisenbahn geht nicht: Bei der IMA mit Märklintagen dreht sich an diesem Wochenende alles um die große und die kleine Bahn. DAS unvergessliche Erlebnis für die ganze Familie!



- Sonderfahrten mit „echten“ Loks
- Große Lokparade am Bahnhof
- Einzigartige Märklin Exponate
- Über 9.000 m² Ausstellungsfläche
- Über 100 Aussteller
- Schauanlagen in vielen Spurgrößen
- Tolles Kinderprogramm



GPS/Navigation
Merkel-Wilmer-Str. 6
73017 Göppingen

Märklintage Göppingen

30. Internationale Modellbahnausstellung

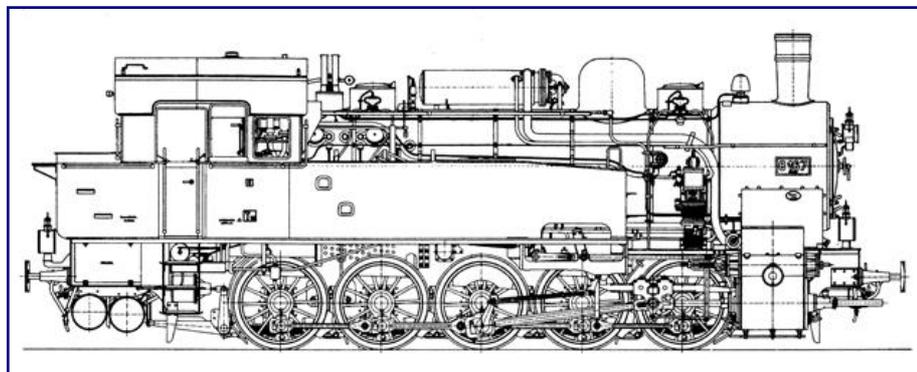


www.maerklin.de

Die Geschichte der preußischen T 16¹ Vielseitiges und genügsames Arbeitspferd

Die Tenderdampflokomotiven der preußischen Reihe T 16¹ waren vielseitig verwendbar und galten deshalb lange Zeit als unentbehrlich. Die Deutsche Reichsbahn bezeichnete sie als Baureihe 94⁵⁻¹⁷ und erkannte endlich auch ihre Steilstreckentauglichkeit. Daher wurden Nachbauten veranlasst, die sich bis ins Jahr 1924 erstreckten. Rund 670 Maschinen gelangten nach 1945 zur Bundesbahn und taten dort noch lange Dienst. Erst 1974 erlosch das Feuer in den Kesseln.

Die deutschen Länderbahnen taten sich lange schwer mit mehr als dreifach gekuppelten Dampflokomotiven. Obwohl die Zuggewichte nach mehr Reibungsmasse verlangten, überwogen die Befürchtungen hinsichtlich der Kurvenläufigkeit.



Der Auszug aus den Normalien zeigt die preußische T 16¹ in ihrer Ursprungsausführung: Der Oberflächenvorwärmer sitzt auf dem Kesselscheitel, das Tonnendach des Führerhauses besitzt noch keine Entlüftung. Die Beleuchtung der Laternen erfolgt mit Gas. Quelle: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Erst kurz vor der Jahrhundertwende schien das Eis gebrochen.

Mit den in großer Stückzahl beschafften, vierfach gekuppelten Güterzuglokomotiven aus den Reihen G 7 und G 8 machten die preußisch-hessischen Staatsbahnen gute Erfahrungen.

Auch Erfahrungen aus dem Ausland, besonders Österreich, zeigten, dass vier-, fünf- und sogar sechsfach gekuppelte Maschinen volle Betriebstauglichkeit bewiesen.

Dies ebnete den Weg für die preußische Heißdampf-tenderlokomotive der Reihe T 16, mit der auch in Preußen der Schritt zum Fünfkuppler vollzogen wurde.

Gebaut wurden sie von 1905 bis 1913. Ihre Konstruktion folgte dem von Karl Gölsdorf entwickelten Prinzip für Kurvengängigkeit ohne Fahrwerksteilung, das drei seitenschiebbar angeordnete Achsen (1., 3. und 5. Kuppelachse) und einen Antrieb auf die starr montierte, vierte Achse vorsah.



Wegen des zusätzlichen Doms auf dem Kessel musste die Lage des Vorwärmers geändert werden. 094 080-9 besitzt neben der ursprünglichen Führerhausausführung eine besondere Form der Rangierhaltestangen auf der vorderen Pufferbohle. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)



Ulrich Budde © www.bundesbahnzeit.de

Die Hauptaufgabe der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ war der schwere Verschubdienst, wie hier in Wuppertal-Vohwinkel am 9. Mai 1970. 094 207-8 besitzt das Führerhaus mit flacherer Wölbung und Entlüftungsöffnungen. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

343 Exemplare der T 16 wurden an die preußischen Staatsbahnen geliefert, deren Konstruktion wurde aber auf Basis von Betriebserfahrungen noch mal verändert: So wechselte ab der 95. Lok (spätere 94 263) der Antrieb von der vierten auf die dritte Kuppelachse, die nun ebenfalls starr gelagert wurde. Die anfällige Treibstange konnte dadurch erheblich kürzer gehalten werden.

Bestimmt waren die Maschinen zur Beschleunigung des schweren Rangierdienstes auf den großen Verschiebebahnhöfen.

Sie sollten aber auch für Aufgaben im Güter- und Personenzugverkehr tauglich sein. Das galt besonders für die steigungsreichen Nebenstrecken der deutschen Mittelgebirge, etwa in Thüringen und Schlesien.

1913 erschien eine verbesserte und leistungsstärkere Ausführung dieses Baumusters. Sie wurde als T 16¹ bezeichnet und ab 1914 beschafft.



Zur den Ursprungsmerkmalen der preußischen T 16¹ gehörte auch der Rauchkammerzentralverschluss. Bei der DB behielten ihn nur wenige Maschinen wie hier die 94 1254. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Inklusive Nachbestellungen durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zog sich der Beschaffungszeitraum bis 1924 hin. Insgesamt 1.236 Maschinen wurden in dieser Zeit gebaut und geliefert.

Der lange Beschaffungszeitraum führte in Verbindung mit einer rund sechzig Jahre währenden Einsatzzeit zu einer Vielzahl an Bauartvarianten.

Dabei sind längst nicht nur die ursprünglichen Ablieferungszustände zu differenzieren. Weitere ergaben sich durch Kesseltausch oder nachträgliche Bauartänderungen seitens der Bahnverwaltungen.



Bild oben:

94 1639 zieht einen kurzen Personenzug, der sich bestens für die Modellbahn eignet. Im Maßstab 1:220 lässt er sich aus zwei Märklin-Umbauwagen 8754 und einem Packwagen 8752 nachbilden. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Bild unten:

Thüringen Steilstrecken wurden bald zu einem Einsatzgebiet der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ und blieben es bis zum Ende ihrer Dienstzeit bei der DR. 94 1292 blieb danach als Traditionslok erhalten. Foto: Sammlung Petkelis (Fotograf unbekannt)

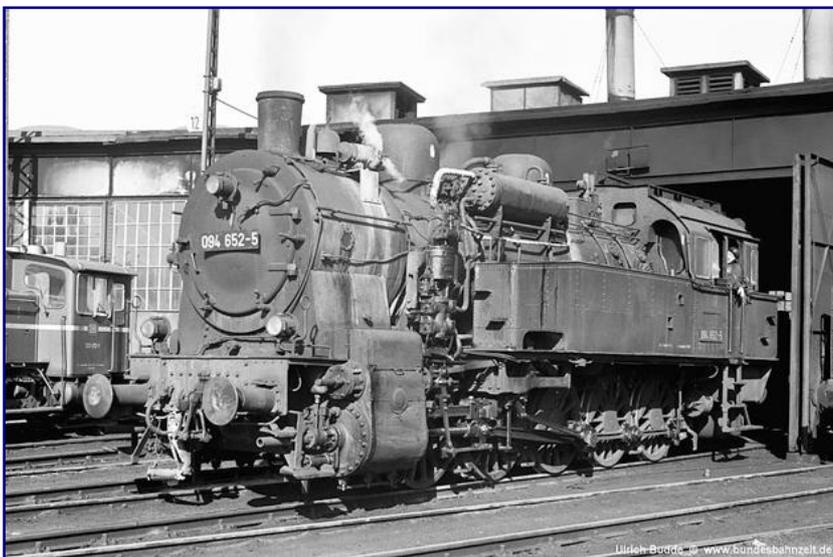
Einige wenige Unterschiede, die äußerlich leicht zu erkennen sind, möchten wir im Folgenden aufführen: Am markantesten ist sicher die Anordnung des Mischvorwärmers auf dem Kessel. Während des 2. Weltkriegs wurden sie bisweilen zum Gewinnen von Ersatzteilen demontiert, als deren Folge einzelne Bundesbahnmaschinen bis zuletzt ohne fahren.

Ursprünglich saß der Vorwärmer auf dem Kesselscheitel zwischen Dom und zweitem Sandkasten.

Nach einer konstruktiven Änderung war dort wegen eines zweiten Doms kein Platz mehr und so wurde der Vorwärmer nach links zur Heizerseite verlegt.

Durch Kesseltausch im Rahmen von Ausbesserungen ließen sich die Baujahre der Baureihenvertreter nicht mehr nach diesem Merkmal bestimmen.

Geändert wurde während der Bauzeit auch die Ausrüstung der Führerhäuser. Ursprünglich besaßen sie ein Tonnendach.



094 652-5 besaß das typische Bundesbahngesicht der Baureihe 94⁵⁻¹⁷. DB-Embleme besaßen viele Vierundneunziger übrigens zum Ende ihrer Dienstzeit nicht mehr. Diese Lok hat immerhin ausgeschriebene Bundesbahnschriftzüge behalten. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Als sie ab 1921 mit Dachlüftern versehen wurden, änderte sich deren Form leicht zu Gunsten einer flacheren Wölbung. Auch die Führerstandsseiten erfuhren Änderungen, um sie mit den bei den DRG-Einheitslokomotiven üblichen Schiebefenstern ausstatten zu können. Dies hatte Einfluss auf die Größe der vorderen Führerstandsseitenfenster.



Das Bw Dillenburg setzte seine Vierundneunziger bis 1972 im Personenzugdienst auf Steilstrecken ein. So eignet sich auch diese Garnitur als Anregung für die Modellbahn. Typisch ist der geschweißte Kohlenkastenaufsatz, der das Fassungsvermögen erheblich vergrößerte. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal sind die Schornsteinaufsätze, die knapp mehr als die Hälfte des Bestands besaß. Eine feste Regel, nach der sie montiert wurden, lässt sich aus historischen Bildern zumindest für die späte Einsatzzeit nicht ableiten.

Bei der DB wurden nach dem 2. Weltkrieg die Rauchkammerzentralverschlüsse entfernt, im Gegensatz zu anderen Baureihen ging es bei diesem Typ aber deutlich langsamer vonstatten. Bis mindestens in die späten sechziger Jahre waren noch Lokomotiven zu beobachten, bei denen er noch vorhanden war.



Das letzte Betriebsjahr der Baureihe 94⁵⁻¹⁷: 094 640-0 überquert am 27. August 1974 vor Gag 57805 eine Vorflutbrücke auf dem Weg zum Emdener Erzkai. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Häufig wurde ein Tausch der genieteten, seitlichen Wasserkästen wegen Korrosionsschäden gegen geschweißte Behälter erforderlich. Sehr markant waren bei der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ die Kohlenkastenerhöhungen. Bei Ablieferung saßen die Kohlenkästen in der Führerhausrückwand unterhalb der rückseitigen Fenster. Das Fassungsvermögen von 3 Tonnen Kohle erwies sich aber als zu niedrig.

Die Dienststellen versuchten auf verschiedene Weise, diesem Problem zu begegnen. Dies geschah durch hinten angebrachte Bretter auf gesamter Breite, die ein Herausfallen der Kohle bei höherem Beladen verhinderten sowie aus Holz gezimmerte Kohlenkastenaufbauten. Später erhielten die Dampflokomotiven geschweißte Blechkästen, die den Kohlenkasten bis zur Dachkante vergrößerten.

Unter Berücksichtigung der Abgänge aus Reparationsleistungen und Abgaben an andere Verwaltungen standen der Reichsbahn insgesamt 1.155 Maschinen zur Verfügung, die sie als 94 502 – 1416 (aus Länderbahnbestand übernommene Lokomotiven) und 94 1501 – 1740 (Nachbauten) einreichte.

Bereits um 1920 hatte die DRG erkannt, dass sich ihre Lokomotiven der Bauart E h2t, die sie der Gattungsgruppe Gt 55.17 zuordnete, nicht nur für den Betrieb auf steigungsreichen Strecken eignete.

Sie rüstete einen Teil des Bestands mit der Riggenbach-Gegendruckbremse aus und machte die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ damit auch steilstreckentauglich.

Dadurch ließ sich eine erhebliche Steigerung der Wirtschaftlichkeit sowie eine Beschleunigung des Verkehrs auf den betroffenen Strecken erzielen, denn der aufwändige Zahnradbetrieb konnte jetzt auf weiteren Strecken zu Gunsten des Reibungsbetriebs entfallen. Auch in der Ebene bewies die Tenderlok aufgrund ihres hohen Reibungsgewichts eine hohe Zugkraft von über 2.000 t.



Die ehemalige Bundesbahnlok 94 1538 blieb als Museumsmaschine erhalten und war am 17. Juni 2011 bei der Rennsteigbahn noch betriebsfähig. Foto: Gerhard Petkelis

Mit diesen Eigenschaften war die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ auf lange Zeit unverzichtbar.

Neben dem schweren Verschiebedienst, für das sie einst konzipiert war, gehörte der Streckendienst vor Güter- wie auch Personenzügen bis zum Dienstende zum festen Aufgabengebiet.

Nach dem 2. Weltkrieg kamen noch rund 680 Exemplare zur Deutschen Bundesbahn, der Bestandsnachweis vom 1. Juli 1950 weist exakt 679 Maschinen aus.

Doch wie bei anderen Baureihen auch, ging im Rahmen des Traktionswandels ihre

Zahl beständig zurück. Die Ablösungen wurden in Form der Baureihe 213 (Steilstreckenausführung der V 100) und der V 90 im schweren Rangierdienst beschafft.

Immerhin waren noch 198 Maschinen in den Umzeichnungsplan für die ab 1968 gültigen Computernummern aufgenommen worden. Tatsächlich betrug der Bestand 1968 noch rund 100 Exemplare, bis 1973 ging er auf zehn zurück. Bis 1974 war die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ vollständig ausgemustert.

Streckendienst leisteten die zuletzt auf den Steilstrecken im Schwarzwald und oberhessischen Bergland sowie am Mittelrhein. Besonders die Betriebswerke Koblenz und Dillenburg sind hier als Einsatzstelle zu nennen, bei dem die Lokomotiven bis 1972 auch vor Personenzügen fuhren. Ein weiterer Einsatzort bis 1974 war Emden Außenhafen, wo die letzten Vertreter des Bw Emden die schweren 2.000- und 4.000-Tonnen-Erzzüge zusammenstellten.

Seiten mit Informationen zum Vorbild:
http://www.bundesbahnzeit.de/page.php?id=Baureihe_094
http://de.wikipedia.org/wiki/Preu%C3%9Fische_T_16.1

Ein ostfriesischer Endbahnhof

Helenensiel – Idyll am Ende der Welt

Als Kind erwachte auf den Zugfahrten nach Norddeich-Mole Dirk Kuhlmanns Begeisterung für Ostfriesland. Mit Märklins Mini-Club fand er eine Modellbahn, die ihm das großzügige Umsetzen seiner Eindrücke erlaubte. Als er sich dann vom Betriebskonzept eines Kreisverkehrs löste, war der Startschuss für sein bislang bestes Anlagenprojekt gefallen: Helenensiel, ein einsamer, aber dafür idyllisch wirkender Ort irgendwo in Ostfriesland.

Dirk Kuhlmann, Jahrgang 1961, kam, wie viele andere vor und nach ihm, schon als Kind zur Modellbahn. Mit fünf Jahren bekam er seine erste Modellbahn als Geschenk, im Alter von acht Jahren begann er dann den Anlagenbau in Form von Bergen, die er mit Gips formte. Zum Leidwesen seiner Mutter zeugte der Teppich unmissverständlich von diesen ersten Bauversuchen.

1974 erfolgte der Wechsel zur Spurweite Z und einem Noch-Fertiggelände – der Teppich blieb fortan sauber.

Es war eine Zeit der Experimente, wie Dirk Kuhlmann heute im Rückblick sagt. Das dürftige Zubehör auf dem Spur-Z-Markt der Anfangsjahre zwang zur Kreativität beim Entwickeln eigener Lösungen.

Bis hierhin klingt seine Modellbahnerkarriere noch ganz gewöhnlich, doch unsere Leserinnen und Leser werden schnell feststellen, dass dies angesichts des Resultats seiner Küstenanlage „Helenensiel“ ein Trugschluss ist.

Insgesamt darf Dirk Kuhlmann bis heute auf 12 selbstgebaute Anlagen im Maßstab 1:220 stolz zurückblicken, von denen drei aktuell noch existieren.

Kreatives Schaffen begleitete ihn beruflich wie auch im Hobby, denn er studierte Gestaltungstechnik und ist Musiker in einer Band.

Seit fast 30 Jahren widmet er sich der Landschaftsfotografie – das Einfangen von Motiven und Stimmungen ist auch für die Modellbahn immer wieder hilfreich.

Viele Jahre war er bei einer Tageszeitung in Köln beschäftigt und selbst hier konnte er Wissen für sein Eisenbahn hobby mitnehmen: Jede den Betrachter überzeugende Anlage braucht schließlich eine



Bild oben:
Dieses Schild ist ein Markenzeichen, denn es ist ein Sinnbild für die Spur-Z-Anlage gleichen Namens. Gestaltung: Dirk Kuhlmann

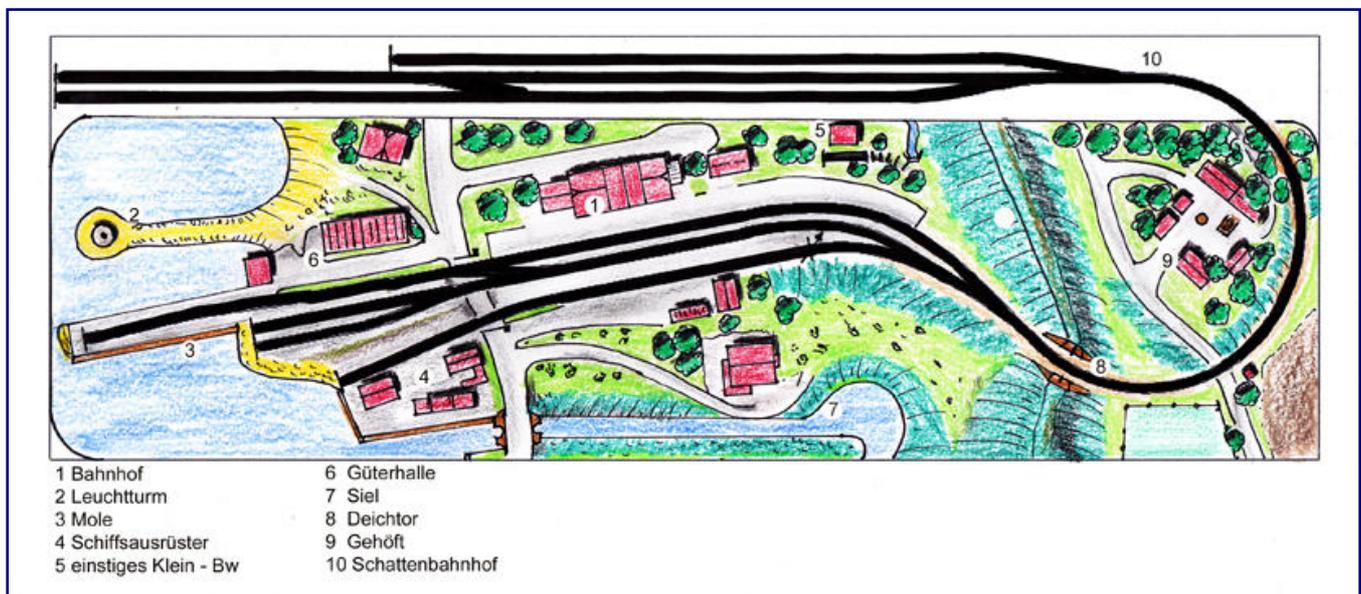
Bild unten:
Das Konzept der Anlage gleicht einem Koffer und macht sie transportfähig. Der Hintergrund verleiht ihr eine immense Tiefenwirkung, wenn der Betrachter wie durch einen Bilderrahmen schaut.

Geschichte, die den Landschaften und Einrichtungen einen Rahmen ihres Entstehens und Betriebs verleiht.

Künftig soll der Anlagenbau nicht nur Hobby bleiben sondern zum Beruf werden: Nachdem sich viele Forumsleser begeistert zeigten und Besucher ihm attestierten, der „Josef Brandl der Spur Z“ zu sein, plant er den Einstieg in den professionellen Anlagenbau als Selbstständiger.

Vom Vorbild zum Modell

Das Interesse an der Eisenbahn erwachte in Dirk Kuhlmann bereits sehr früh. In Begleitung seines Großvaters durfte er das AW Opladen wie auch dessen alte Wirkungsstätte, das Betriebswerk am gleichen Ort, besuchen. Eine Runde auf der Drehscheibe sorgte für tausendfach mehr Begeisterung als eine Fahrt im Kirmeskarussell. Spross einer Bundesbahnerfamilie zu sein, hatte damals noch seine Vorzüge.



Die Zeichnung offenbart den einfachen Gleisplan, der dem früheren DB-Bahnhof Großenbrode Fähre nachempfunden wurde. Seine Reize erhält die Anlage durch die perfekte Detailgestaltung, während ein dreigleisiger Schattenbahnhof für Abwechslung auf den Gleisen sorgt. Zeichnung: Dirk Kuhlmann

„Diese Eindrücke ließen mich nicht mehr los und sind bis heute in Erinnerung geblieben“, erläutert Dirk im Rückblick. Deshalb ist es auch nicht ungewöhnlich, dass er frühzeitig die Freifahrtscheine der Deutschen Bundesbahn nutzte, um die Welt zu entdecken – zunächst natürlich noch in Begleitung des Vaters.

Seine Eindrücke fanden eine Umsetzung auf der H0-Modellbahn, doch der beschränkte Platz zwang immer wieder zu heftigen Kompromissen. Doch dann erschien Märklins Mini-Club auf dem Markt und mit ihr konnten die Landschaften endlich weiträumiger gestaltet werden.

Seit seinen Zugfahrten nach Norddeich Mole oder in den Schwarzwald ließ ihn ein Gedanke nicht mehr los: Wie lässt sich diese Zugstrecke im Modell darstellen?

Viele Fotos und Pläne sammelten sich im Laufe der Zeit an, doch selbst im Maßstab 1:220 schien eine überzeugende Umsetzung ins Modell nicht realisierbar. 1997 reifte schließlich die Idee einer Trilogie heran. Drei kleinere Anlagen mit repräsentativen Landschaftsthemen hielt Dirk Kuhlmann für glaubhafter, um sie zielgerichtet auszugestalten.

Kleinere Anlagen erleichtern zudem die Wartung und einen möglichen Transport. Geleitet von diesen Prämissen entstand als „erster Teil“ zwischen 2001 und 2005 eine Nachbildung des Schwarzwälder Höllentals in verschneiter Winterlandschaft.

Danach wartete eine zweite Anlage auf ihre Umsetzung. Für sie ließen Urlaube an der ostfriesischen Küste mit hunderten von Fotos und einer Menge Eindrücke in den Gedanken rasch ein Gesamtbild entstehen.

Zunächst wurde die Landschaftsform auf dem Papier skizziert und erst danach erfolgte die Planung von Schienen und Bauwerken. „Erst war die Landschaft, dann kam die Eisenbahn“, lässt sich das Motto zusammenfassen, das jeder Modellbahner beherzigen sollte.



Den Anspruch an seine Umsetzung setzte Dirk Kuhlmann dieses Mal jedoch noch deutlich höher: Bekannte Modellbahner wie Josef Brandl, Wolfgang Langmesser oder Rolf Knipper haben mit Ihrer Landschaftsgestaltung neue Maßstäbe gesetzt.

Und was in der Baugröße H0 wunderbar funktioniert, müsste sich doch auch im Maßstab 1:220 weitestgehend umsetzen lassen?

Dem Erbauer war klar, dass jetzt eine umfangreiche Testreihe auf ihn wartete, um die erforderlichen Techniken zu entwickeln und Erfahrungen zu sammeln.

Der Wille, sich vom Kreisverkehr und auch anderen, üblichen Prinzipien zu lösen, begleitete das neue Anlagenprojekt.



Auch in Helenensiel ist der Schienenbus zum Retter der Nebenbahn geworden (Bild oben). Dampflokomotiven sind hier nur noch selten anzutreffen, denn lokbespannte Züge werden meist von der V 100²⁰ übernommen (Bild unten).

Helenensiels Betriebskonzept

Den betrieblichen Mittelpunkt des Schaustücks sollte der kleine Bahnhof Helenensiel spielen, der fiktive Endpunkt einer beschaulichen Nebenbahn in Ostfriesland, gelegen irgendwo zwischen Norddeich Mole und Harlesiel an der Nordseeküste.

Nur in der Hochsaison erlangt er eine gewisse betriebliche Bedeutung

als Entlastungsstation für die vielen Inselurlauber. Außerhalb der Hauptreisezeit fristet er ein beschauliches Dasein – hier liegt dann sprichwörtlich der Hund begraben.

Schon im September ist bereits wieder ein wenig Ruhe eingekehrt. Trifft während der Flut eine Fähre am Anleger ein, kommt es für wenige Stunden zu einem vermehrten und lauten Aufkommen von noch überschaubaren Menschenansammlungen.

Die Züge, die hier verkehren, bestehen dann meist aus einer Diesellok V 100²⁰ mit drei- und vierachsigen Umbauwagen, bisweilen ergänzt um einige Güterwagen. Eine zweiteilige Schienenbusgarnitur VT 98⁹ befördert die Fahrgäste zu den verkehrsschwachen Tageszeiten.

Der Güterumschlag beschränkt sich auf die Anlieferung von wichtigen Ersatzteilen für den in Helenensiel ansässigen Schiffsausrüster und die Versorgung der dem Hafen gegenüberliegenden Insel.



Der Güterverkehr im Hafen beschränkt sich auf die Belieferung des Schiffsausrüsters mit Teilen und die Versorgung der benachbarten Insel. Nur wenn zur Flut ein Fährschiff anlegt, erwacht Helenensiel kurzzeitig zum Leben.

Zwei Mal in der Woche erreicht eine V 200 mit zwei Kurswagen den kleinen, verträumten Bahnhof, der seine Glanzzeiten längst hinter sich hat, um auf der Mole die Urlauber vom Fährschiff zu übernehmen oder die Reisenden hier aufs Schiff umsteigen zu lassen.

Nur noch selten sind hier Dampflokomotiven zu sehen, denn die Bundesbahn hat die Verdieselung der unrentablen und von Stilllegung gefährdeten Bimmelbahnen früh vorangetrieben. Daher gelangen die Dampfer meist nur bei Ausfall der regulären Zuglok hierher. Konkret handelt es sich dann um eine Vertreterin der Baureihe 50 oder 94⁵⁻¹⁷.

Gleisplanung und Unterbau

Die Gleisanlagen sind dem Aufkommen entsprechend einfach gehalten, der frühere Anschluss an das kleine Betriebswerk ist schon seit Jahren zurückgebaut. Der Gleisplan des Bahnhofs und des Fähranlegers orientieren sich am Vorbild von Großenbrode Fähre, von dessen Fähranleger zwischen 1903 und 1963 die Sundfähren nach Fehmarn ablegten.



Auch die Anordnung der Gebäude in diesem Bereich folgt übrigens diesem Vorbild. Die konkrete Vorlage dafür lieferte ein Anlagenvorschlag von Rolf Knipper, dessen Künste der Erbauer sehr schätzt.

Hinter dem Dorfbahnhof verschwindet das Gleis in einem großzügigen Bogen in Richtung Horizont. Bäume und Sträucher tarnen die Durchfahrt durch die Hintergrundkulisse vor dem Betrachter.

Dahinter verbirgt sich ein Schattenbahnhof mit Kopfgleisen, eine Wendeschleife gibt es nicht.



Beim Bau kam ausschließlich Schienenmaterial von Märklin zum Einsatz, weil davon noch reichlich vorhanden war und zudem der Reiz aufkam zu testen, wie weit damit eine gute optische Umsetzung möglich ist.

Wie bei anderen Zetties zeigten die Erfahrungen, dass der Einbau von Bogen- und Doppelkreuzungsweichen aus dem Märklin-Sortiment der Betriebssicherheit nicht förderlich ist. Deshalb wurden nur gewöhnliche Weichen verbaut.

Aus optischen Gründen hat Dirk Kuhlmann die Antriebskästen entfernt und durch Unterflurantriebe von Conrad ersetzt. Sukzessive erfolgte in der Zwischenzeit aber eine Ablösung durch die hochwertigeren Hoffmann-Antriebe.

Die Gleise ruhen auf 6 mm starken Multiplexplatten und wurden auf 2-mm-Kunststoffschwellen einen Überzug aus

Bild oben:
Als Unterbau der Gleistrassen dienen 6 mm starke Multiplexplatten. Zur Schalldämmung wurden mit Pattex noch 2 mm dicke Korkstreifen unter die Märklin-Gleise geklebt.

Bild unten:
Alle Schienen und Schwellen wurden farblich nachbehandelt. Selbstgebaute oder der Spur N entnommene Teile vervollständigen das Gleisbild. Beide Fotos: Dirk Kuhlmann

Korkstreifen mit Pattex verklebt. Danach erhielten die Gleise einen Überzug aus lederbrauner Farbe, Schienen und Kleisen wurden mit einem Rostton veredelt.

Stolz ist der Erbauer auf verschiedene Baumaterialien, die die Natur beisteuerte: So kam im Bereich der Gleiszwischenräume original ostfriesischer, gesiebter und gereinigter Ackerboden zum Einsatz, vermischt mit feinstem Sand und fixiert mit Holzleim.



Der Bahnübergang im Bahnhofsbereich (Bild oben) zeugt vom gelungenen Eindruck der im Text beschriebenen Arbeitstechnik. Das gegenüberliegende Bahnhofsende mit dem Deichtor steht dem in keiner Weise nach. Der GmP bringt Material für den Schiffsausrüster im Ort.

Geschottert und verklebt wurde mit Material aus dem Angebot von Koemo, wegen der Profilhöhe der Märklin-Schienen aber mit dem Diabasschotter (dunkel, alte Steine; Typ DD) für die Spur N. Später kamen noch Pulverfarben aus dem Künstlerbedarf zur Anwendung, um den Eindruck eines vorbildgerechten Betriebszustands auch in seinen Feinheiten nachzuempfinden.



Die Gebäude entstanden durch Variationen und Umbauten aus Großserienbausätzen (Bild oben). Die Landschaft erhielt einen Großteil ihrer Formen durch das Bearbeiten von Styrodurplatten (Bild Mitte). Zur Gestaltung der Landschaft setzte Der Erbauer auf Naturmaterialien und Produkte von Mininatur. Alle drei Fotos: Dirk Kuhlmann

Selbst gebaute oder aus der Baugröße N entnommene und abgewandelte Bauteile vervollständigen das Gleisbild.

Für Rangierspaß wurden an verschiedenen Stellen die unsichtbaren Jörger-Entkuppler verbaut, die Lokomotiven und Wagen wie von Geisterhand mit Elektromagnetkraft entkuppeln. Gefahren und gesteuert wird in Helenensiel ausschließlich analog.

Gestaltung und Materialauswahl

Die Anlage ist in Rahmenbauweise aus 10 mm starkem Multiplexholz erstellt worden. Der Geländeunterbau besteht zum Teil aus Holzspanten, Styrodur-Hartschaum und Holzspachtel. Echter Erdboden verschiedener Sorten und auch Sand aus Ostfriesland bilden den Untergrund für Gras und Unkraut.

Gute Erfahrungen hat Dirk Kuhlmann mit den 2 mm langen Grasfasern von Mininatur gesammelt, besonders bei elektrostatischer Begrasung. Äußerst realistisch ist auch deren herstellerseitige Färbung, das Grün macht einen deutlich natürlicheren Eindruck als bei vielen anderen Produkten, die zudem noch rote und gelbe Fasern enthalten. Eine weitere Behandlung mit Farben durch den Erbauer fördert den realistischen Eindruck zusätzlich. Filigranbüsche vom Typ „Frühherbst“ komplettieren das Bild.

Die Straßen in Helenensiel sind zum Teil auf Canson-Bienenwabenstruktur-Papier ausgedruckte Pflasterabschnitte, die auf Grundlage von vor Ort aufgenommenen Fotografien entstanden, oder sie wurden mittels Holz-Reparatur-Spachtel selbst hergestellt.

Während der Trocknungsphase des Spachtels hat er mit einem kleinen, feinmaschigen Teesieb ein durchgebrochenes Kopfsteinpflaster nachahmen können. Mehrere, folgende Lasuraufträge ergaben dann ein

schlüssiges Bild einer mehr als sanierungsbedürftigen Straße.

Eine Besonderheit, die der Anlage ihren individuellen Charakter verleiht, sind die Bäume und Büsche. Vielen Betrachtern erscheinen die vom rauen Seewind geformten Silhouetten ungewöhnlich und einige haben gar bezweifelt, dass Bäume in der Realität derart unsymmetrisch wachsen. Ein Urlaub an der Nordseeküste reicht, um alle Zweifel zu widerlegen.

Wegen dieser erforderlichen Individualität sind alle Bäume im Selbstbau aus Kupferlitzten, selbst gemischter „Holzstammfarbe“ und Belaubungsmaterial von Polak entstanden - derart krumme Ostfriesen-Bäume gibt es halt nirgendwo zu kaufen.

Bei der Wassergestaltung hat sich Dirk Kuhlmann hingegen an die Raufaser-Methode von Rolf Knipper gehalten.

In kurzer Form beschrieben bedeutet das, dass die auf den Anlagengrund aufgeklebte Tapete als Gewässeroberfläche dient und die Wellenstruktur nachbildet. Abtönfarben oder Lacke sorgen für den korrekten Farbeindruck, ein hochglänzender Klarlacküberzug vollendet den Eindruck echten Wassers.



Alle Bäume entstanden im Eigenbau aus Kupferlitzten. Nur so war es möglich, den individuellen Charakter von Küstenbäumen umzusetzen. Dieses vom vorherrschenden Wind geprägte Exemplar ist das beste Beispiel.



Auch das Wasser wirkt perfekt. Trotzdem haben die Angler heute nur einen roten Stiefel gefangen.

Bei dieser Technik ist kein Blick auf den Gewässergrund in ufernahen Bereichen möglich. Er eignet sich deshalb besonders für Wasserstraßen mit Spundwänden oder Steilufern.

Diese sind natürlich besonders im Bereich des Anlegers, Schiffsausrüsters und vor dem Sieltor vorhanden.

Dahinter wie auch am Badestrand waren selbstverständlich Übergänge zu schaffen, damit der Vorbild-eindruck auch hier stimmt.

Die Landschaft auf der Anlage wird auch stark vom Deich geprägt, auf dem die Schafe grasen und der zu Spaziergängen einlädt.

Die Züge gelangen in geschwungenem Bogen durch ein schweres, hölzernes Deichtor, das zum Schutz vor Sturmfluten geschlossen werden kann, in den kleinen Endbahnhof Helenensiel. Vor dem Deich sind neben den Bahnhofsanlagen ein kleines Lagergebäude, der Schiffsausrüstungsbetrieb, ein Leuchtturm sowie ein Gasthaus zu sehen. Hinter dem von Gräsern bewachsenen Schutzwall entdeckt der Betrachter einen kleinen Bauerhof mit Schweinen und Hühnern.

Damit sich alle diese Elemente im Zusammenspiel zu einem ländlichen Idyll zusammenfügen, bedarf es vieler Feinheiten und durchdachter Szenen. Auch viele der dafür erforderlichen und wichtigen Ausgestaltungsdetails wie Bahnschranken, Verkehrszeichen, Dalben im Hafengebiete und die Weidenzäune, entstanden im Eigenbau.



Eine V 36² ist mit einem kurzen Personenzug auf den Anleger gefahren. Die Ankunft der Fähre steht unmittelbar bevor und für kurze Zeit wird rege Betriebsamkeit das Geschehen bestimmen.

Individualität auch bei den Gebäuden

Bei den Gebäuden ist „Kitbashing“ das Zauberwort. Einige der Häuser sind noch einem Hersteller zuzuordnen, andere wiederum geben ihren Ursprung nicht mehr ohne weiteres preis.

Dass kaum ein Bausatz nach der Anleitung zusammengesetzt wurde, ist ein weiterer Faktor, der Helenensiel sein eigenes und typisches Gepräge gibt.

Die Auswahl an typischen norddeutschen Bauten ist im Maßstab 1:220 sehr beschränkt, deshalb wurde wieder kräftig in den Farbtöpfen gegriffen.



Alle Gebäude haben eine eigene und unverwechselbare Note erhalten. Zu sehen ist hier das Dienstgebäude des ehemaligen Kleinbetriebswerks von Helenensiel.

Dennoch wurden auch hier wieder homogene und ähnliche Farben benutzt. „Es soll ja nicht wie ein bunter Kirmesplatz aussehen“, sagt Dirk Kuhlmann zur Begründung. Fotos aus der Region dienten als Orientierungshilfe für die glaubhafte Gestaltung.



Dem Gasthof „Zum Fährhaus“ ist sein Ursprung in einem Kibri-Bausatz fast nicht mehr anzusehen. Kaum ein Gebäude der Anlage wurde exakt nach Bauanleitung zusammengesetzt. Und die Oberschicht Ende der Fünfziger scheint es auch zu freuen: Was würde sonst sie sonst mit ihren Luxuslimousinen hierher verschlagen? Nur der Käfer passt da nicht ganz ins Bild.

Alle Bauten hat er auf einer separaten Holzplatte erstellt, die später in die Anlage eingebaut wurden. Dieses Verfahren bietet beim Bau den riesigen Vorteil, dass alle vier Seiten direkt einsehbar sind und er sich nicht über die halbe Anlage beugen musste, um abschließend über das Gelingen zu urteilen.

Hintergrund und Beleuchtung

Helenensiel wurde wie schon eine Vorgängeranlage nach dem Guckkastenprinzip gebaut. Das bedeutet, sie ist nur von der Vorderseite einsehbar, an den übrigen drei Seiten ist die Anlage von Holzwänden eingerahmt. Die Grundfläche misst 165 cm x 65 cm.

Ein um die übrigen Seiten herumgezogener Hintergrund verleiht der Landschaft eine beeindruckende Tiefenwirkung und gleicht technisch fast einem Bühnenbild. Per Photoshop-Bildbearbeitung hat Dirk Kuhlmann verschiedene, selbst aufgenommene Bilder passend skaliert, zu einem Panorama von 270 cm x 30 cm vervollständigt und in einer Druckerei auf 190 g Mattpapier drucken lassen.

Für eine realistische Ausleuchtung wurde eine 58-Watt-Leuchtstoffröhre mit Tageslichtfarbe so über der Kulisse platziert, dass störende Schlagschatten so wenig wie möglich auf der Anlage sichtbar sind.



Die Hintergrundkulisse wurde selbst zusammengestellt und an die Landschaft der Anlage angepasst. Der Übergang ist daher so fließend, dass er dem Betrachter kaum auffällt.

Wechselndes Erscheinungsbild

Bei Treffen mit befreundeten Modellbahnern entdeckte Dirk Kuhlmann eine gewisse Universalität in seiner Helenensiel-Anlage. Obwohl ihre Gestaltung konsequent auf die Epoche III ausgerichtet ist, gibt sie auch in der Epoche V ein stimmiges Gesamtbild ab. Ebenso lässt sich der Schauplatz einfach von der Nord- zur Ostsee verlegen.

Möglich ist dies durch den einfachen Wechsel des Rollmaterials. Fahren moderne oder modern lackierte Fahrzeuge in den kleinen Bahnhof ein, entsteht der Eindruck einer von der DB AG vernachlässigten Station, die eher einem botanischen Garten gleicht.

Erscheint eine V 36 mit Donnerbüchsen in Helenensiel fühlt sich der fachkundige Betrachter an den früheren Halt Großenbrode Fähre erinnert.

Auch dort wurden diese Diesellokomotiven mit einzelnen Wagen neben Schienenbussen über den Fehmarnsund übersetzt.



Badespaß in Helenensiel: Hinter der Mole des Hafens befindet sich ein wunderschöner Sandstrand, der garantiert nicht von Urlaubern übervölkert ist.



Der Schiffsausrüster Hansen ist der wichtigste Arbeitgeber im strukturschwachen Ort (Bild oben). Nur der Tourismus könnte langfristig eine weitere Perspektive bieten. Ansonsten ist Helenensiel ländlich geprägt, hinter dem Deich steht ein friesischer Bauernhof (Bild unten).

Dass der Gleisplan dem ostholsteinischen Küstenort nachempfunden wurde, hatten wir ja bereits eingangs erwähnt. Fremd wirkt nur der hohe Deich, der an der Ostsee in dieser Form nicht zu erwarten wäre.

Ein Ausblick in die Zukunft

Wo siedelt der Erbauer die letzte Anlage seiner Trilogie an? Wahrscheinlich wird es ein Streckenabschnitt aus Opladen werden, denn trotz fehlender, besonderer Landschaftsreize fühlt sich Dirk Kuhlmann dieser Stadt besonders verbunden – es ist seine Heimat und Quell vieler Kindheitserinnerungen.



Nebenbahnidylle zum Abschluss des Anlagenportraits: An der Ladestraße von Helenensiel geht es gemütlich zu und auch im kleinen Stellwerk ist nicht viel zu tun.

Im Modell ließe sich die Erinnerung an seine Eisenbahnerstadt wach halten, die zwar nicht mehr so existiert, aber zumindest in der Verkleinerung wieder auferstehen könnte und Zeugnis von früheren Zeiten ablegen würde.

Doch zunächst soll Helenensiel einem breiteren Interessentenkreis vorgestellt werden. Wenn alles klappt, dann wird die Internationale Modellbahnausstellung in Göppingen, durch die die Märklin-Tage wieder aufgewertet werden, eine Weltpremiere feiern.

Dass der Superanlage auch die neidischen Blicke von Freunden größerer Spurweiten sicher sind, daran haben wir keinen Zweifel.

Informationen zum Urheber der Anlage:

<http://www.helenensiel.de>

Eigene Seite als Musiker:

www.empire-blend.de

Ausgewählte Arbeitsmaterialien:

<http://www.mininatur.de>

<http://www.polakmodel.com/de/>

<http://www.pattex.de>

Veranstaltungsanzeige



Hallo Zettis,

auch dieses Jahr gibt es wieder zur **IMA 2013** einen gemütlichen Abend.

Wir treffen uns am 14.09.2013, ab ca. 19.30 Uhr, dieses Mal in der Gaststätte **TV Jahn**, in 73033 Göppingen, Hohenstaufenstraße 135.

Dort gibt es ausreichend Parkplätze. Von der Werfthalle bis zur Gaststätte sind es ca. 1 km zu Fuß.

Zu essen gibt es:

Gemischten Braten mit Spätzle, Sauce, Rosmarinkartoffeln, dazu junges Gemüse an Béchamelsauce und grünem Salat.

Und als Nachspeise:

Panna Cotta mit Waldfrüchten

Das Essen kostet **pro Person 25.00 € plus Getränke**.

Dieses muss vor Ort bezahlt werden. Es gibt keine Vorkasse.

Damit die Köchin besser planen kann, solltet Ihr euch unter Zclub92stuttgart@aol.com unverbindlich anmelden. Bitte Personenzahl angeben!!!

Für alle, die sich auch schon am Freitag, den 13.09.2013 nach der Ausstellung und am Sonntag, den 15.09.2013 zu einem gemütlichen Abschluss treffen wollen, ist natürlich das Paradies wieder erste Anlaufstelle.

Für alle die die Schwäbische Gaststätte noch nicht kennen:

Schwäbische Gaststätte PARADIES

Friedrich Ebert Str. 6

73033 Göppingen

Die Gaststätte befindet sich im Innenhof bei der Musikschule.

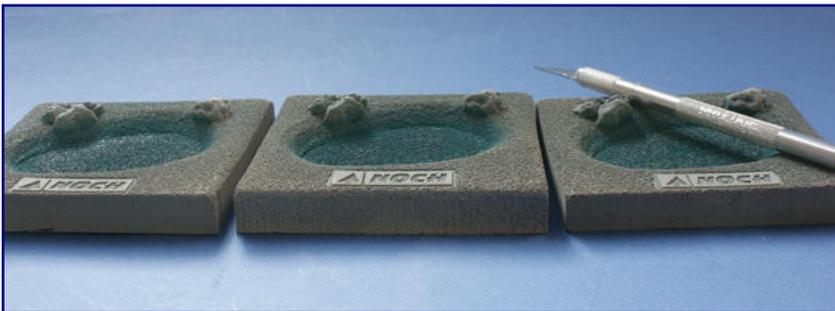
Zettige GrüZZle

Thomas Zeeb & Jürgen Faulhaber

Modellwasser im Praxisversuch Kleine Wasserspielchen

Zur Nachbildung von Gewässern gibt eine große Auswahl verschiedener Produkte bei den Spezialisten für Landschaftsgestaltung. Alle haben ihre Vor- und Nachteile, was ihre Verarbeitung, Beständigkeit oder das Aussehen betrifft. Denkbar einfach ist das Anwenden des neuen Modellwasser aus dem Hause Noch, wie der Hersteller bereits mit Vorführungen auf der Spielwarenmesse zeigen wollte. Jetzt konnten wir uns selbst einen Eindruck verschaffen.

Flüsse, Bäche und Seen gehören neben Felsen zu den beliebtesten Gestaltungsmotiven der Modellbahner. Hier dürfte auch der Grund für die fast schon unüberschaubare Vielfalt an Produkten der verschiedenen Zubehöranbieter liegen. Besonders Noch schien in diesem Bereich bereits gut aufgestellt und bot immer schon verschiedene Produkte an. Warum also haben die Wangener auf der Spielwarenmesse 2013 ein weiteres vorgestellt?



Drei Dioramenvorführstücke von Noch (Bild oben) wurden mit Uhu Greenit aneinandergesetzt, in ihren Formen nachgestaltet (Bild unten) und mit Noch-Produkten gestaltet. Der Versuch diente dem Test des neuen Modellwassers.

Blicken wir auf die Vorführungen während der Messe und die dabei gegebenen Erläuterungen zurück, dann kann es nur die einfache Anwendung sein, die für das neue Modellwasser (Art.-Nr. 60873) spricht:

Hier ist kein Zwei-Komponenten-Material zu mischen oder ein Granulat durch Erhitzen zu verflüssigen. Mischfehler oder Unverträglichkeiten des Gewässergrunds gegen Hitze sind damit ausgeschlossen.

Beim Gießharz gründen die Bedenken vieler Modellbahner auf die enorm hohe Kriechfähigkeit des Materials, das selbst kleinste Ritzen zu überwinden weiß und insbesondere an der Anlagenkante zu einem Abtropfen auf den Boden führen kann.

Zumindest neigten die älteren Harze über die Jahre zudem zum Vergilben. Das Produkt von Busch hingegen ist empfindlich, was zu dicke Schichten beim Einfüllen betrifft – es verbleibt nach dem Aushärten dann ein milchiger Schleier.

Vielleicht waren es eben diese Überlegungen, die Noch zur Neuheit inspirierten: Ein einfach anzuwendendes Produkt sollte es offenbar sein, dass keine Vorkenntnisse erfordert und vor

Anfängerfehlern schützt. Aus der Flasche direkt in den vorbereiteten Grund eines kleinen Gewässers gefüllt – fertig! So stellt sich Noch das Anwenden vor.

Für uns bleibt damit die Frage, wie sich das Ergebnis dem Betrachter präsentieren wird. Genügt das Ergebnis auch hohen Ansprüchen? Ist die Oberfläche glatt und fest oder neigt sie zum Aufnehmen von Verunreinigungen, die sich vielleicht nicht wieder entfernen lassen?



Die farbliche Grundgestaltung erfolgt mit braunem Acryl-Landschaftsspray von Noch. Einzelne Abschnitte werden jedoch mit grüner Acrylfarbe abgesetzt. Einzelne Büschel aus den Blumenbeeten und „Clump Foliage“ von Woodlands Scenics werden probeweise ausgelegt, um die endgültige Lage zu bestimmen, bevor sie mit Uhu-Holzleim angeklebt werden.



Nun ist mit dem Pinsel aufgetragene Boden-Strukturpaste im Farbton Erdboden am Ufer des Tümpels und gibt ihm ein vorbildgerechtes Aussehen.

Stück mit Modellbaugips zugespachtelt. Dabei erhielten sie auch eine unterschiedliche Oberflächenstruktur, um einer Monotonie vorzubeugen.

Da uns der Anbieter drei der kleinen Dioramenmusterstücke überließ, konnten wir das in Nürnberg gesehene zu Hause nachstellen und dazu nutzen, ein ausgestaltetes Drumherum zu schaffen, wie es auch auf der Modellbahnanlage zu finden wäre.

Und so ging es rasch ans Werk. Die drei Minidioramen haben wir zunächst mit Kontaktkleber (Uhu Greenit) zu einer Reihe zusammengefügt.

Damit sich ein glaubhaftes Erscheinungsbild ergibt, wurden anschließend die Felsen teilweise mit dem Bastelmesser entfernt und die Tümpel auf dem rechten und linken

Nachdem das Mittelstück im Tümpelbereich mit Flachkreppband („Malerkrepp“) abgeklebt war, beseitigte ein satter Sprühauftrag mit dem braunen Landschaftsspray (61173) die weißen Flächen. Hellgrüne Akzente mit matter Acrylfarbe (61194) lockerten das Erscheinungsbild auf und gaben einen ersten Eindruck von der späteren Wirkung.

Die Felsen aus Hartschaum wiesen auf der dem Wasser zugewandten Seite blaue Spuren auf und erhielten deshalb ebenfalls eine Grundierung mit matter Acrylfarbe, dieses Mal in Grau (61196).

Im weiteren Verlauf erfolgte eine realistische Farbgebung durch lasierendes Auftragen eines dunkleren Grautons und das Setzen von weißen Lichtspitzen in Trockenpinseltechnik auf den Kanten.

Vor dem Begrasen des kleinen Schaustücks wurden noch erste Akzente für die Vegetation gesetzt:



Sobald Gewässergrund und Uferbereich fertig gestaltet sind und alles getrocknet ist, wird Schicht für Schicht das Modellwasser eingegossen. Jede mit einer Einfüllhöhe von 2 bis 3 mm braucht 48 Stunden Trockenzeit, bevor es weitergeht.

Aus den Packungen „Blumenbeeten“ (07137 und 07138) stammten die roten und blauen Blumenbüschel sowie –streifen, die wir an verschiedenen Stellen gesetzt haben. Wichtig war dabei, dass sie nicht willkürlich bunt gemischt wurden, sondern gruppenweise für sich stehen und wirken konnten.

Einige bodendeckende Pflanzen wurden in diesem Schritt auch schon gesetzt, weil an einigen Stellen zu viel Uhu-Holzleim aufgetragen wurde, der nicht vollständig von den Blumenbüscheln bedeckt wurde. Material der Wahl waren in diesem Fall „Bodendecker fein hellgrün“ (95310) aus dem Sortiment von Woodland Scenics, dort als Clump Foliage bezeichnet. Generell sollte sich die Zahl der Farbtöne, die in der Landschaft verarbeitet wird, in engen Grenzen halten. Zu viele wirken in der Pflanzenwelt nicht vorbildgetreu.

Das Seeufer wurde mit der Boden-Strukturpaste „Land & Natur“ (60823) behandelt. Die schrägen Uferpartien erhielten einen Auftrag im Farbton „Erdboden“, der mit Pinsel und Spachtel aufgetragen wurde. Nur die tiefsten, flach ausgearbeiteten Stellen bleiben im Blau, das Noch ab Werk aufgebracht hatte. Mit dem Einfüllen des Modellwassers wollten wir jedoch bis zum Schluss warten, weil wir dessen Eigenschaften noch nicht kannten.

Deshalb ging es jetzt erst mal mit dem Begrasen weiter. Zum Einsatz kam der Noch-Grasmaster in der Urversion. Das satte Sommergrün aus der Grasmischung Kuhweide (07073) mit Fasern zwischen 2,5 und 6 mm Länge sollte es sein. Sobald der Vorratsbehälter des Begrasers befüllt war, konnte es los gehen.

Die Landschaftsoberfläche haben wir satt mit dem Grasleim von Noch eingestrichen, die Nadel im Leimbett fixiert und anschließend die Fasern eingeschossen. Wegen der geringen Größe des Werkstücks war es eigentlich nicht erforderlich, das Begrünen in Etappen aufzuteilen – dennoch haben wir das kleine Diorama in insgesamt drei Schritten begrast.

Weitere Bodendecker pflanzten wir nach dem Trocknen an ausgewählte Stellen. Das Gras musste dafür gar nicht entfernt werden. Zum Einsatz kam bei diesen Feinarbeiten der „Blended Turf“ von Woodland Scenics, ebenfalls bei Noch (95000) im Programm, aufgestreut auf eine Leimbett aus Graskleber (61130). Mit diesem Streugut erfolgten auch spätere, den Beitrag abschließende Korrekturen.

Endlich war alles für den Test des neuen Modellwassers (60873) bereit. Doch bevor das Wasser eingelassen wird, haben wir noch vier Büschel Rohrkolben aus der Lasercut-Minis-Packung „Schilf“ (14608, Spur N) „gepflanzt“ und mit Uhu Kraft in Ufernähe auf dem Grund fixiert.



Mit dem Handbohrer werden Löcher für Nochs Standardbäume gebohrt, in die sie mit Uhu Kraft eingeklebt werden. Insgesamt vier Laubbäume kommen zum Einsatz, die auf keinen Fall in gleichem Abstand zueinander gesetzt werden dürfen. Eine solche Symmetrie würde unnatürlich wirken.

Direkt aus der 250-ml-Flasche wird das Modellwasser dann in den Gewässergrund eingegossen. Es verteilt sich dann fließend von ganz allein im geformten Becken und rund um die Pflanzen. Geeignet ist es laut Noch für kleinere Gewässer wie Pflützen, Bäche oder Tümpel. Für große Seen oder Hafenbecken bietet Noch alternative Produkte in seinem reichhaltigen Sortiment an.

Die Verarbeitung war wirklich denkbar einfach, da das Modellwasser in keiner Weise vorbereitet werden muss. Einzig ein paar Luftblasen bereiteten uns kurzzeitig Kopfzerbrechen, doch sie ließen sich entweder mit einer Nadelspitze aufstechen und verschwanden oder sie konnten nach einer Ruhezeit von einer Stunde mit der Nadel restlos abgenommen werden.

Unangenehmer waren hingegen die „hervorragenden“ Steigeigenschaften des Modellwassers. An einem Uferstück hatten wir bis knapp an die geplante Wasseroberfläche Bodendecker „gepflanzt“, die vom Modellwasser versehentlich berührt wurden. Bereits nach kurzer Zeit hatte sich das Gießmaterial daran hochgezogen und ihn auf ganzer Oberfläche bedeckt.

Glücklicherweise zog es nicht weiter auf die benachbarten Grasfasern. Eine spätere Korrektur war daher am Ende aller Arbeiten durch einen weiteren Auftrag des „Blended Turf“ problemlos möglich und verbesserte dessen räumliche Wirkung sogar.

Da das Modellwasser transparent trocknet, sollte der Grund, wie wir meinen, farblich angepasst und im flachen Uferbereich auch etwas ausgestaltet werden. Reaktionen zwischen dem Wasser und den Gestaltungsmaterialien haben wir nicht feststellen können, insbesondere Verfärbungen des Gießstoffs sind nicht aufgetreten. Dies gilt aber – sicher nachvollziehbar - nicht, wenn es mit noch nicht durchgetrockneten Klebstoffen in Kontakt kommt.

Schwachpunkt des Produkts war aus unserer Sicht die enorm lange Trockenzeit von rund 48 Stunden bis zum vollständigen Aushärten. Daher blieben die Oberflächen des Gewässers für etliche Stunden empfindlich gegenüber Fremdkörpern, insbesondere niederschlagendem Staub. Deshalb empfehlen wir zum Arbeiten und für die erste Lagerung einen möglichst staubfreien Raum.

Das Voranschreiten des Trockenvorgangs ließ sich an der Material schrumpfung unmissverständlich ablesen. Am Ende war der „Wasserspiegel“, gemessen an der ursprünglichen Füllhöhe, um etwa die Hälfte gesunken. Nun konnte, so wie noch es auch vorsieht, ein weiterer Einguss des Gießmaterials erfolgen (jeweils 2 – 3 mm Füllhöhe). Dieser Schritt wiederholt sich prinzipiell, bis nach dem Trocknen der gewünschte Stand erreicht ist; in unserem Fall waren es drei Füllvorgänge.



Beim Setzen von Bäumen auf der Modellbahn ist zu beachten, dass Solitärbäume größer ausgewählt werden als in Gruppen stehende Exemplare.

Für den optischen Abschluss der Szene haben wir zu guter letzt noch ein paar Standard-Sommerbäume aus der Packung 24215 gepflanzt, die dauerhaft mit dem transparent trocknenden Uhu Kraft fixiert wurden. Damit waren die Arbeiten beendet und wir konnten unser Werk betrachten um ein abschließendes Fazit zu ziehen.

Wir stellen fest, dass Noch's neues Modellwasser wirklich kinderleicht zu handhaben ist. Für den vom Hersteller beschriebenen Einsatzzweck (kleine Wasserflächen und -tiefen) ist es wirklich erste Wahl. Nur seine sehr lange Trockenzeit macht es empfindlich für Staubeinschlüsse, das sollte der Anwender bedenken und entsprechende Vorsorge treffen.

Die Oberfläche ist nach dem Trockenvorgang glasklar, flach und frei von Trübungen. Wellen lassen sich aus unserer Ansicht modellieren, indem sie mit transparent trocknenden Klebstoffen aufgeförmert werden, eventuell noch versehen mit einzelnen weißen Farbtupfern, um Gischtkronen hervorzuheben.

Als „Allheilmittel“ wollen wir das neue Produkt keinesfalls verstanden wissen, denn die Risiken (lange Trockenzeit) steigen mit zunehmender Gewässergröße proportional an und lassen sich irgendwann kaum noch beherrschen. Zudem schlägt im Vergleich zu den Alternativen dann auch der recht hohe Preis verstärkt zu Buche.



Der Gesamteindruck der einfach und schnell gestalteten Szene ist gut und sollte auch jedem Anfänger gelingen. Noch stellt dafür ein reichhaltiges Sortiment zur Verfügung, das auf alle Belange zugeschnitten ist. Das einfach anzuwendende und hart trocknende, neue Modellwasser gehört ab sofort dazu.

Bei bestimmungsgemäßem Gebrauch ergibt sich allerdings eine hohe Ergiebigkeit, was die Kosten wieder relativiert. Da wir noch keine Erkenntnisse zur Haltbarkeit der angebrochenen Flasche haben, bleibt jedoch unklar, ob diese Einschätzung auch praktischen Wert hat. Vielleicht sollte Noch erwägen, die Gebindegröße wie auch den Preis zu halbieren?

Unklar bleibt zum jetzigen Zeitpunkt auch, wie beständig sich das ausgehärtete Modellwasser auf lange Sicht zeigt. Ob und wie weit sich die Materialeigenschaften dann negativ verändern, kann heute wohl niemand mit Gewissheit sagen. Aber auch Modellbahnanlagen werden ja nicht für die Ewigkeit gebaut.

Hersteller der Gestaltungsprodukte:
• <http://www.noch.de>
• <http://www.uhu.com/de/home.html>

Werkzeuge stammen von:
• <http://www.modellbaufarben.de>
• (Anbieter mit **Trainini®**-Leserrabatt)

EK-Baureihenfilm für eine Preußin **Berühmt und bewährt**

Zu Modellvorstellungen neuer Lokomotiven, bisweilen auch Wagen, suchen wir stets nach geeigneter Vorbildliteratur, die wir Ihnen ans Herz legen können. Ausgerechnet bei einer so beliebten Dampflokomotive wie der preußischen T 16¹ sieht es jedoch mau aus. Immerhin hat der EK-Verlag inzwischen ein neues Baureihenportrait angekündigt, doch vorerst mussten wir mit einem Film vorlieb nehmen. Doch auch der hat es durchaus in sich.

CFT Video Berlin
Die Baureihe 94⁵⁻¹⁷
Die preußische T 16¹
aus der Reihe „Berühmte Züge und Lokomotiven“

EK-Verlag
Freiburg 2011

DVD-Video
Bildformat PAL 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 73 min. (inkl. 15 min. Bonusmaterial)

Best.-Nr. 8260
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Buchhandel

Enorme Kraft und hohe Zuverlässigkeit auf steilen Strecken zeichnete die Tenderdampflokomotiven der preußischen Gattung T 16¹ aus. Sie ermöglichten die Ablösung des aufwändigen Steilstreckenbetriebs auf vielen Strecken der Mittelgebirge. Zwischen 1913 und 1924 wurden deshalb über 1.200 Exemplare dieser bewährten Maschine gebaut und geliefert.

Sowohl bei der DR als auch der DB hielten sich die fünffach gekuppelten Dampflokomotiven bis 1974 im Dienst. Einige davon blieben bis heute erhalten, doch die wenigsten von ihnen sind derzeit betriebsfähig.

Auch bei den Modellbahnern erfreute sich die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ stets großer Beliebtheit. Trotzdem ist im Bereich der Fachliteratur zurzeit kein Titel zu finden, der Technik und Geschichte dieser Rangierlok ausführlich oder auch nur ansatzweise beschreibt. So stießen wir auf der Suche nach begleitendem Material auf die DVD des Eisenbahnkuriere aus der Reihe „Berühmte Züge und Lokomotiven“.

In vielen historischen Szenen wird darin Geschichte gezeigt. Die Macher des Films bedienen sich dabei sowohl historischer Originalaufnahmen als auch Sequenzen, die mit den Museumsmaschinen aufgenommen wurden. Als ansprechend für die Zuschauer werten wir dabei Quantität und Qualität der geschichtlichen Sequenzen.

Obwohl meist schwarz-weiß aufgenommen, sind gerade sie das Salz in der Suppe. Immerhin lassen sie sich nicht mehr nachproduzieren, egal um wie viel Authentizität die Kameraleute bemüht wären. Deshalb heißt es „Einsteigen“, um besonders die letzten Einsätze der legendären Steilstreckenlok im Raum Dillenburg oder im Thüringer Wald hautnah zu erleben. Auch der schwere Rangierdienst wird hier nicht ausgespart.



Warum die 15 Minuten „94 1538 in der Eifel“ und „Mit 94 1292 über den Rennsteig“ als Bonusmaterial hervorgehoben werden und nicht als fester Bestandteil des Portraits integriert erscheinen, bleibt ein Geheimnis der Filmredaktion und des Verlags. Wir vermuten eine werbewirksamere Hervorhebung als Grund. Es ist aber auch ein Kunstgriff, der den Hauptfilm in punkto Original- und Museumsszenen ausgewogener erscheinen lässt.

Denn immerhin dürfte auch die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ nicht zu denjenigen Loktypen gehören, die besonders im Fokus der Filmfreunde von damals gestanden haben: Sie war dank ihrer großen Stückzahl einst alltäglich, aber unauffällig. Das Hauptaugenmerk genossen stets die berühmten Schnellzuglokomotiven.

Auch dieser Umstand ist es, der den Film aus dem EK-Verlag mehr als dreißig Jahre nach dem Abschied dieser Baureihe so sehenswert macht. Die Popularität der preußischen T 16¹ ist postum sicher gestiegen. Und deshalb erleben wir die Museumslokomotiven auch gern im Betrieb vor Plan- und Sonderzügen, die sich ebenfalls in diesem Filmwerk wiederfinden.

Verlagsadresse & Bezug:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.ekshop.de>

50 Jahre Vogelfluglinie

Das Buch zum Jubiläum

Das fünfzigjährige Jubiläum der Vogelfluglinie hat sich in unserem Magazin zu einem kleinen Themenschwerpunkt gemauert. Das liegt besonders an den interessanten Facetten, die diese Verbindung zwischen Deutschland und Skandinavien zu bieten hat. Carsten Watsack, seit Kindheitstagen von der Fährn zwischen Puttgarden und Rødby begeistert, hat nach über dreißigjähriger Dokumentensammlung ein Buch veröffentlicht, das mit Fug und Recht als die Fachzyklopädie der Vogelfluglinie gelten darf.

Carsten Watsack
Die Geschichte der Vogelfluglinie
Puttgarden - Rødby

Eigenverlag des Autors
Ilsede 2013

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
552 Seiten mit rund 850 überwiegend farbigen Fotos und Abbildungen

ISBN 978-3-935944-04-5
Preis 55,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt vom Autor
oder über den EK-Verlag

Die Idee der Vogelfluglinie ist alt, sehr alt. Bereits im Mittelalter waren Menschen, meist Pilger oder Kaufleute, auf diesem Verkehrsweg unterwegs – umständlich mit wenig seetauglichen Booten und gefährlich auch wegen lauernder Seeräuber, die nach ihrem Hab und Gut trachteten.

Fehmarns erste Kirche, die „Capella sanctorum Petri et Paul“, entstand am Strand eines kleinen Dorfes namens Potgardae. Viele Jahrhunderte später sollte es unter dem neuzeitlichen Namen Puttgarden als Fährbahnhof und Fährhafen bekannt werden. Doch bevor Hochseefähren von dort aus in See stechen und den 19 km breiten Fehmarnbelt in weniger als einer Stunde überqueren konnten, war es ein langer Weg.

Ab 1903 fuhren Fähren über den Fehmarnsund und verbanden den „sechsten Erdteil“ mit dem Festland. 1951 richteten DB und DSB eine provisorische Fährverbindung zwischen Großenbrode Kai und Gedser ein, bevor der Bau von Europas bis dato größtem Verkehrsprojekt startete. Am 30. April 1963 wurde dann der „Kleiderbügel“ eröffnet und als Teil der Vogelfluglinie seiner Bestimmung übergeben. Mit dem 15. Mai 1963 nahmen schließlich auch die Beltfähren ihren Dienst auf und eröffneten die komplette Linie.

Es folgten fünfzig spannende Jahre mit Höhen Tiefen. Dazu gehören immer neue Beförderungsrekorde, Beschleunigungsversuche wie „DanLinK“ für den Güterverkehr, modernisierte Anlagen, neue Schiffe, aber auch deutsch-dänische Unstimmigkeiten bezüglich eines Verkaufs der Reederei Scandlines.



Carsten Watsack, Jahrgang 1974, ist seit jüngster Kindheit von der Vogelfluglinie begeistert und hat in rund dreißigjähriger Tätigkeit viele Unterlagen zur Geschichte dieses europäischen Verkehrswegs zusammengetragen.

Auch beruflich kam es zu Berührungspunkten als (Chef-)Kapitän und Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr, von denen sein Buch profitiert. Seit 1992 hat er durch Fachartikel zum Thema Fährschifffahrt auf sich aufmerksam gemacht, ab 2000 folgten fünf Bücher zu Themen der Schifffahrt und Eisenbahn. Förderlich für seine schriftstellerische Tätigkeit ist sicher auch das Hobby der Fotografie.



Das Fährschiff Schleswig-Holstein legt am 2. Juli 2006 in Puttgarden an. Im Hintergrund links ist die Prins Richard zu erkennen, die fünf Minuten zuvor Richtung Rødby ablegt hat. Rechts ist die Deutschland zu erkennen, die als nächste Fähre Puttgarden erreichen wird. An klaren Tagen reicht die Sicht des Fotografen bis zum 19 km entfernten Lolland am Horizont.

Beste Voraussetzungen also für ein gelungenes Buch? Wir meinen ja und sehen uns bei seinem jüngsten Werk „Die Geschichte der Vogelfluglinie“ bestätigt – der Autor hat sich hier wirklich selbst übertroffen. Fehler zu finden, ist schwierig, denn alle Angaben und Texte sind fundiert und sehr gut recherchiert.

Das Einzige, was wir entdecken konnten, ist ein Namensfehler im Zusammenhang mit der Eröffnungszeremonie der Fehmarnsundbrücke vom 30. April 1963. Hier hatte die Presse schon damals zwei Namen vertauscht, weshalb sich die Quelle des Irrtums rückverfolgen lässt. Den Autor trifft keine Schuld – dieser Punkt kann also komplett unter den Tisch fallen.

Die Aktualität ist ebenfalls sehr hoch, denn der Redaktionsschluss war erst am 28. Februar 2013 und damit sehr nahe an den Jubiläumsfeierlichkeiten. Unbestritten dürfte dieses Werk daher auch im Vergleich zu Büchern anderer Autoren in dieser Hinsicht eine größere Vollständigkeit aufweisen. Geliefert wurde es übrigens ab dem 23. Mai 2013 an die ersten Besteller.

Der Autor vertreibt sein Meisterstück im Eigenverlag, der EK-Verlag – bekannt für anspruchsvolle Fachliteratur auf höchstem Niveau - ist darüber hinaus der einzige uns bekannte, externe Vertriebspartner. Und dort passt „Die Geschichte der Vogelfluglinie“ mit Blick auf das Preis-Leistungsverhältnis bestens ins Programm. Warum, das wollen wir im Folgenden erläutern.

Dieses Buch schildert auf immerhin 550 Seiten alles Wissenswerte rund um die Vogelfluglinie, deren Geschichte, Schiffe und Eisenbahnen. Dabei wird stets sachlich und neutral beschrieben, wo erforderlich auch aus verschiedenen Perspektiven. Gewertet oder gar politisch einseitig dargestellt wird nicht.

Und das ist sehr wichtig, um besonders die Entwicklung der Vogelfluglinie ab den neunziger Jahren zu verstehen und sich eine eigene Meinung bilden zu können, wenn es etwa um Fehlplanungen oder Fehlannahmen geht. Seit dieser Zeit erfolgen Planungen, Messungen und weitere Aktivitäten zum Bau einer festen Beltquerung, die den Fährbetrieb ersetzen könnten. Zunächst wurde eine Brücke favorisiert, aktuell scheint ein Absenktunnel wahrscheinlicher.



So präsentiert sich der Fährhafen Puttgarden seit der letzten Modernisierung. Links ist der erfolgreiche, schwimmende „Bordershop“ von Scandlines zu sehen, rechts wird die Prinsesse Benedikte beladen.

Fehmarnsundfähren (1903 – 1963), die Güterfährverbindung DanLink im Norden Dänemarks, das Hafenprojekt ScanPort auf Fehmarn sowie Bau und Betrieb der Øresundbrücke als Konkurrenzverbindung für Güterzüge.

Das Anhängen der Lebensläufe aller Fähren, die auf der heutigen und „kleinen“ Vogelfluglinie verkehr(t)en, ist mehr als nur eine gute Idee. Schilderungen der ausführlichen und nach Jahrzehnten strukturierten Kapitel kommen dem Leser beim Überfliegen wieder in den Sinn und bleiben so besser im Gedächtnis haften.

Große Mühe hat sich Carsten Watsack auch mit der Auswahl und Aufbereitung der rund 850 Fotografien gegeben. Der größte Teil von ihnen, ausgewählt aus vielen tausend Vorlagen, ist sogar farbig und spiegelt sechs Jahrzehnte Verkehrsgeschichte wieder.

Für die digitale Bearbeitung hat er viele Monate aufgewandt und während dieser Zeit aus alten, oft verkratzten Papierbildern oder Dias das Optimum herausgeholt. Das Ergebnis dieser Mühen ist eine hervorragende und durchweg tadellose Wiedergabequalität aller Aufnahmen, die einen separaten Bildteil erlaubten.

Und so folgt auf jedes Jahrzehnt Geschichte ein ausführlicher Fotoabschnitt, der die beschriebenen Veränderungen an Anlagen und Schiffen chronologisch geordnet wiedergibt. Kein uns bekannter Autor hat so viel Sorgfalt auf diese Bildsprache gelegt – ein weiterer Pluspunkt unserer Wertung.

Der Autor blickt auch auf die Auswirkungen für den Betrieb und die Investitionen der Reederei Scandlines und beleuchtet auch den psychologischen Aspekt einer Fahrt durch eine fast 20 km lange Tunnelröhre unter dem Meeresgrund. In jeder Zeile ist die persönliche Begeisterung des Autors für das gewählte Thema zu spüren – in dieser Form ist das für uns bislang einzigartig.

Vier Anhänge am Ende des Buchs erläutern korrespondierende Themen, soweit sie für die Geschichte der Nord-Süd-Verbindung relevant sind und sie beeinflussen. Betrachtet werden an dieser Stelle die früheren

Einige Leser fanden es irritierend, dass (ebenfalls bebilderte) Dokumentation und Bildteil jeweils durch eine Freiseite abgetrennt sind. Sie vermuteten Druckfehler und fehlende Fotografien in ihrem Buch. Zugegeben, dieser Art der Trennung ist in einem Literaturwerk ungewöhnlich, aber aus unserer Sicht dennoch richtig und gut.

Und so ist in der Zusammenfassung „Die Geschichte der Vogelfluglinie“ von Carsten Watsack mit großem Abstand die beste uns bekannte Publikation, die jemals über diese Verkehrsverbindung geschrieben wurde. Geschichts-, Schiffs- und Eisenbahnfreunde kommen mit diesem Meisterwerk gleichermaßen auf ihre Kosten. Auch Modellbahner entdecken darin viele Anregungen.

Natürlich hat dieser Titel auch seinen Preis, der zunächst recht hoch erscheinen mag. Unter Berücksichtigung von 550 hervorragend geschriebenen Seiten und über 850 Bildern, die es als Gegenwert dafür gibt, relativiert sich das aber schnell. Dieses Buch lässt sich mit dem Wort „Fachzyklopädie“ auf den Punkt bringen – wer es hat, braucht nichts anderes zum Thema.

Und daher ist es nur konsequent, wenn wir Carsten Watsacks aktuellen Titel für die Neuerscheinungen des Jahres 2013 in der Kategorie Literatur nominieren. Es wird schwierig, dieses Werk zu überbieten!

Verlagsadresse:
<http://www.eisenbahnfaehren.de>

Alternative Bezugsquelle:
<http://www.ekshop.de>

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

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Der persönliche Lückenschluss:

(...) Ich will Dir und Deiner Mannschaft viel eher ein Kompliment zum Thema Ludmilla machen. Da es bei der Geschichte dieser Baureihe eine Menge und zum Teil auch fehlerhafte Informationen gibt, war das schon eine Herausforderung für Euch! Ich denke, das habt Ihr gut gemeistert. Eine klitzekleine Anmerkung muss ich jedoch noch loswerden.

Es gibt bereits zwei Modelle der BR 132, die nach Vorbild der DR (Ost) unterwegs sind. Bei beiden Modellen handelt es sich um Umbauten aus der Ludmilla mit den Kalkwagen (Märklin 81450; Anm. d. Red.). Den Umbau selbst hat wie üblich Bahls vorgenommen.

Allerdings war das für ihn so kleinteilig, dass er wohl so etwas nicht als Standard anbieten wird. Wie es eigentlich bei mir schon Standard ist, bekam die Lok einen Glockenankermotor, Haftreifen und einen Multiprotokoll-Decoder von D&H. Darüber hinaus haben wir uns entschieden, nur einen Zughaken am Modell zu lassen. Die andere Seite wurde dafür mit Details im Pufferbohlenbereich ausgestattet.



Diese DR-Diesellok der Baureihe 132 ist ein Auftragsumbau von Bahls Modelleisenbahnen auf Märklin-Basis. Foto: Gunnar Häberer

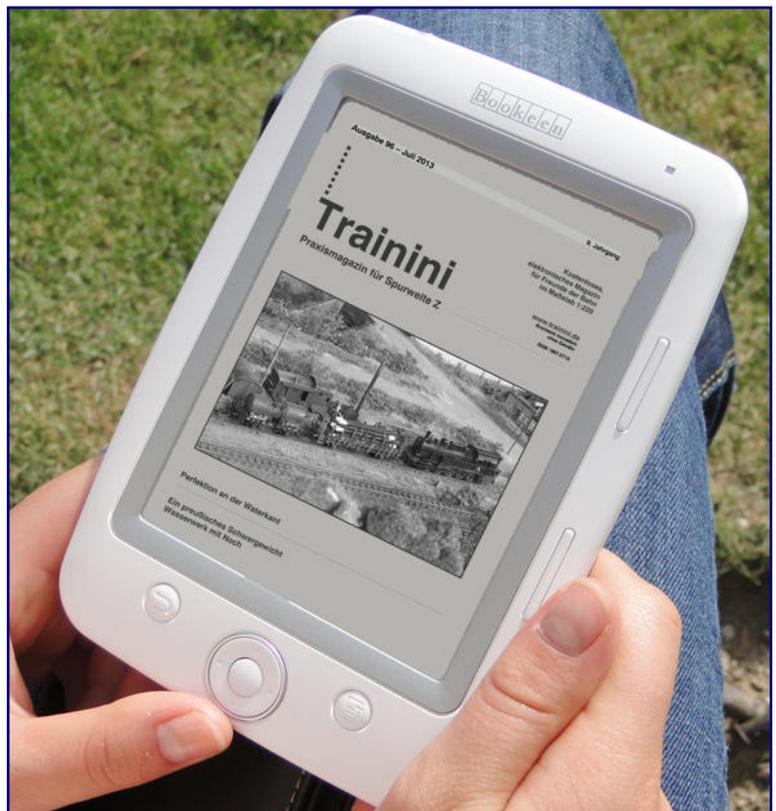
Eine Sache machte uns ein wenig Kopfschmerzen. Viele Loks findet man auf Fotos, die mit dem Fahrstand 2 voran unterwegs sind. Das bedeutet, dass die Klimakammer voraus läuft. Dann gibt es aber auch wieder genügend Fotos, auf denen die Loks mit Fahrstand 1 und der Klimakammer nach hinten fahren. Es war nicht festzustellen, ob es da vielleicht bestimmte Regeln oder sogar Dienstvorschriften für den Betrieb gab. Ich habe mich dann für die Variante Fahrstand 2 und Klimakammer voraus entschieden.

Es handelt sich bei dem Modell um die BR 132 460-7. Die Lok wurde als Fabriknummer 695 am 07. Januar 1977 übergeben. Zunächst in Seddin stationiert erfolgte die Umsetzung nach Cottbus. In ihrem späteren Leben wurde sie zur BR 232 460-6. Die Z-Stellung erfolgte am 29. August 1995. Ausgemustert wurde die Lok am 30. November 1995. Die endgültige Verschrottung erfolgte im Juli 1998 in Rockensußra. (...)

Gunnar Häberer, Potsdam

Trainini® künftig auch im „eBook“-Format?

Ich habe mich nach zwanzigjähriger Pause wieder meiner Spur Z zugewandt und dabei Trainini kennen gelernt. Im Urlaub bin ich dann schon an eine Grenze dieses Mediums gestoßen. Auf einem E-Book-Reader (bei mir KOBO) ist das Lesen der Ausgaben nicht gerade sehr angenehm. PDF ist eben nicht dasselbe wie „epub“.



Nun hatte ich der Redaktion angeboten mir die Dateien anzusehen, um einen Weg zu finden, die Ausgaben entsprechend zu konvertieren, obwohl die Formatierung dabei etwas auf der Strecke bleiben wird. Das ist nun aber mal nicht zu vermeiden.

Da das ganze allerdings mit einigem Aufwand für die einzelnen Ausgaben verbunden ist, möchte ich erst einmal die Leserschaft fragen, ob ein Bedarf an Ausgaben im lesertauglichen Format besteht?

Gruß Jan Tappenbeck, Lübeck

Antwort der Redaktion: Wir begrüßen das Engagement unseres Lesers Jan Tappenbeck, denn auch wir sehen die „elektronischen Bücher“ dauerhaft im Kommen. Insofern erwarten wir durchaus einen Bedarf bei unseren Lesern und bitten um Rückmeldungen an die Redaktion (Kontaktmöglichkeiten siehe Impressum), die wir als Gesamtergebnis in ausgewerteter Form weiterleiten dürfen. Ihre Nachricht an uns hilft, das Netzwerk der Trainini®-Unterstützer weiter auszubauen.

Spendenaktion zu Gunsten der Hochwasseropfer:

Die Hochwasserkatastrophe an Elbe und Donau, die verschiedene Gebiete von Niedersachsen, Bayern, Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt zerstört hat, hat auch die Mitglieder des Kreativ-Weltrekordteams betroffen gemacht.

Kurzerhand entschieden sie, die laufenden Spendensammlungen aus dem Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ für die Ausstattung von Kindergärten in die am stärksten betroffenen Gebiete in Sachsen-Anhalt fließen zu lassen.

Einen Schwerpunkt soll dabei die Region Magdeburg bilden. Über verschiedene kirchliche Einrichtungen läuft derzeit die Kontaktaufnahme zu betroffenen Einrichtungen, in denen Kinder dank Modellbahnstartpackungen ihr Lachen wieder finden sollen.



Als erster der Teamsponsoren hat sich der Göppinger Modellbahnhersteller Märklin entschieden, dieses Engagement zu unterstützen und dafür fünf My-World-Startpackungen „Kinder-ICE“ (Art.-Nr. 29200) bereitgestellt.

Weitere Unterstützer des Vorhabens sind willkommen, insbesondere Privatpersonen, die kleine Sach- oder Geldspenden bereitstellen wollen, die ohne Abzüge der Förderarbeit den Kindergärten zufließen. Wenn Sie dazu gehören möchten, nehmen Sie bitte mit unserer Redaktion Kontakt auf. Auch Vorschläge für förderungswürdige Einrichtungen sind dort willkommen.

Neuaufgaben bei Ladegut Küpper:

Treue Kunden erinnern sich an gedrechselte Holzfässer, die Spur Z Ladegut Josephine Küpper vor einigen Jahren als schmuckes Ladegut für offene Güterwagen (Märklin 8622) angeboten hat. Nun sind sie als „Fässer natur“ (Art.-Nr. Z-43-natur) zurück im Programm.

Ihnen zur Seite stehen zwei gebeizte Ausführungen „hellbraun“ (Z-43-hellbraun) und „graubraun“ (Z-43-graubraun), die einen gebrauchten Zustand wiedergeben und sehr gelungen wirken. Zu beziehen sind die Neuheiten wie auch das übrige Programm unter <http://www.spurzladegut.de>.



Die Papageien (Bild oben) und weitere Versionen des EW-II-Gepäckwagens sind neu bei der Z-Bahn GmbH. Beide Fotos: Z-Bahn GmbH, Sabrina Rechsteiner

Papageien bei der Z-Bahn GmbH:

Neu im Sortiment der Z-Bahn GmbH (<http://www.z-bahn.ch>) sind die SBB-Einheitswagen II in der so genannten Papageien-Lackierung (Art.-Nr. ZBN40050). Die farbenfrohen Wagen gehen auf einen Neuanstrich der neunziger Jahre für den Einsatz in Interregiozügen und als Verstärkungswagen zurück.

Unter anderem waren sie für die Relation Chur - St. Gallen als Rheintalexpress (REX) gedacht. Einige erhielten dazu eine zusätzliche, gelbe Beschriftung, die aber nach einigen Jahren wieder entfernt wurde.

Noch heute sind bisweilen stilreine EW-II-Zusammenstellungen aus den „Papageien“ zu beobachten. Ihren Spitznamen erhielten sie übrigens wegen der auffälligen Lackierung vom Personal.

Die dritte Auslieferungsvariante der EW II bietet die Z-Bahn GmbH in Fünfer- (2 x 1. Klasse, 2 x 2. Klasse, 1 x Packwagen) und Zweierzusammenstellungen. Auch als Einzelwagen sind sie erhältlich. Kunden in der Europäischen Union werden über den deutschen Vertriebspartner Passmann (<http://www.passmann.com>) bedient.

Neben den Papageien sind in Kürze Varianten des EW II-Gepäckwagens lieferbar. Drei BLS-Varianten, die grüne-graue SBB-Version passend zu den Märklin EW IV, und einen mit dem Fahrradsymbol für den "Veloselbstverlad", wie es in der Schweiz heißt.

72-Stunden-Einsatz der Märklin-Auszubildenden:

„72 Stunden – Uns schickt der Himmel“ heißt ein Sozialprojekt des BDKJ (Bund der deutschen katholischen Jugend), zu dem dieses Jahr bundesweit aufgerufen wurde. Neben vielen Jugendgruppen in Deutschland wie etwa den katholischen Pfadfindern St. Georg haben auch die Märklin-Auszubildenden den Rahmen dieser Aktion genutzt, um sich

insgesamt drei volle Tage, also 72 Stunden, lang sozial zu engagieren und die Welt so etwas besser zu machen.

Die Auszubildenden des Göppinger Modellbahnherstellers stellten sich in diesem Rahmen einer anspruchsvollen Aufgabe: Sie wollten in der vorgegebenen Zeit drei Modellbahnanlagen mit kompletter Landschaft aufbauen. Die erste der drei Anlagen konnte am Sonntag um 15 Uhr in einer Göppinger Kindereinrichtung den bereits ungeduldig wartenden Kindern und Eltern übergeben werden.

So bewies sich wieder ein Mal, dass Kindergartenkinder genau die richtige Zielgruppe für den Einstieg in die Modellbahn sind. Leiterin Anita Renner dankte herzlich und gab freimütig zu: „Wir hatten nicht erwartet, dass die Bahn so toll gestaltet wird, mit richtiger Landschaft und Szenen aus dem echten Leben - und dass wir so etwas jemals für unsere Kinder bekommen würden.“ Für die Auszubildenden Märklins gab es eine Urkunde über die Teilnahme an der 72-Stunden-Aktion.

AZL-Auslieferungen im Juli 2013:

Nach Erscheinen unserer letzten Ausgabe folgten noch zwei weitere AZL-Neuheiten, die wir hiermit nachreichen. Es handelt sich um 8-1-2-Pullman-Schlafwagen (Art.-Nrn. 71210-1 / -2) und Salonwagen mit paariger Fensteranordnung (71710-1 / -2) in blau-grauer Farbgebung der B & O.

Doch auch der Juli wird weitere Auslieferungen bringen. Bereits mitgeteilt wurden die zuvor schon genannten Personenwagen-Bauarten in der gelben Lackierung für die Union Pacific (71208-1 und 71708-1 / -2) sowie in schwarz-grüner Farbgebung für die CN/GTW (71213-1 / -2 und 71713-1 bis -3).

Neu ist ebenso der blaue 73-Fuß-Flachwagen mit Stirnwänden und Mittelwand. Zwei Einzelwagen (91357-1 / -2) oder eine Viererpackung (90357-1) stehen hier für die NOKL zur Auswahl.



Ab sofort ist die leichte Mikado der USRA bei AZL erhältlich. Die erste Version ist der Southern Railroad gewidmet. Foto: AZL / Ztrack

Auch die leichten USRA-Mikado-Dampflokomotiven sind jetzt da. Vorgestellt werden sie auf der National Train Show in Atlanta, wo auch die erste Serie offiziell angekündigt wird. Diese wird wegen des regionalen Zusammenhangs der Bahngesellschaft Southern Railroad (SRR) gewidmet sein, für die drei verschiedene Betriebsnummern angeboten werden (50004-1 bis -3).

Wichtige Produktmerkmale dieser Dampflokomodelle sind: Spritzguss in guter Detaillierung und filigranen Handläufen, fein detailliertes Gestänge, fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung, Tampondruckbeschriftungen, Haftreifen und Tenderstromabnahme. Die Fahrzeuge besitzen bediseitige AZL-Kupplungen (Auto-Latch), damit auch mit Vorspann gefahren werden kann. Auf Wunsch lässt sich die vordere Kupplung aber auch abnehmen. Der empfohlene Mindestradius beträgt 220 mm.

Die Herstellerseiten sind unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

Elektronischer Vertrieb erneut umgezogen:

Der Ersatzteilversand von Axel Reimann (<http://www.ersatzteile-1zu220.de>) musste erneut umziehen. Für Kunden, die über die Startseite den Laden „betreten“, ändert sich nichts und sie werden von diesem Umzug nichts bemerken.

Wer allerdings direkt die Ladenadresse in die Befehlszeile seines Internetprogramms eingegeben hat, sollte sich die geänderte Adresszeile nun notieren: <http://www.ersatzteile-1zu220.de/shop>. Auslöser des erneuten Umzugs waren gravierende Anzeigefehler, die sich vom Hersteller des Programms innerhalb von neun Monaten immer noch nicht beheben ließen.

Vivat Viadukt 2013 mit Spur-Z-Beteiligung:

Ein Dampfloktfest ohne Dampflokomotiven? Die Gemeinde Altenbeken, Kleinstadt im Eggegebirge, stand dieses Jahr vor der Herausforderung, diesen Widerspruch aufzulösen und den vielen Freunden des alle zwei Jahre stattfindenden „Vivat Viadukt“ ein unterhaltsames Ersatzprogramm zu bieten.

Aufgrund der Sperrung des Rehbergtunnels wegen Sanierungsarbeiten blieb nur die Wahl zwischen dieser Option und einem Ausfall des Festes, das sich stets als Besuchermagnet erwiesen hatte.

Die Verantwortlichen der Eisenbahnerstadt entschieden sich für die erste Alternative und bewiesen ein glückliches Händchen.

Und so lud am 6. und 7. Juli 2013 sonniges Wetter mit sommerlichen Temperaturen die Eisenbahnfreunde samt ihren Familien nach Altenbeken ein, um auf dem eigens eingerichteten Festgelände eine bunte Feier zu begehen. Echtdampf gab es auch hier reichlich rund um die Eggelandhalle zu erleben.



US-Waldbahnstimmung schuf Raimund Meiseberg (Z-Stammtisch Blomberg) auf seiner kleinen Rundanlage.



Eine Diesellok der Baureihe 218 verlädt im Fährhafen Puttgarden ihre Reisezugwagen auf die Bundesbahnfähre Karl Carstens – zu sehen auf der Jugendanlage der Eisenbahnfreunde Lippe e.V. beim Viaduktfest.

Lokomobile und Dampftraktoren fuhrten, eine historische Dampfspritze von 1901, bedient von Feuerwehrmännern in kaiserlichen Uniformen, veranschaulichte, wie vor über einhundert Jahren die

Brandbekämpfung aussah. Moderne Fahrzeuge zeigte die freiwillige Feuerwehr Altenbeken, die eines von sehr wenigen Zwei-Wege-Löschfahrzeugen in Deutschland ihr eigen nennt.

Auch DB Regio nutzte die Chance, sich abseits des Bahnhofs bei seinen Kunden zu präsentieren. Mitgebracht hatten die Standbetreuer ein Glücksrad und einen Fahr Simulator. Auf letzterem konnten sich die Interessenten als Lokführer einer „Heulboje“ Baureihe 425 versuchen und sich in besonders energiesparender Fahrweise üben.



Die Fähren Karl Carstens (links, im Fährbett 2) und Deutschland (rechts, im Fährbett 1) fahren auf echtem Wasser per Kabelfernsteuerung. Das sorgte für neugierige Blicke der Besucher.

Auf ihre Kosten kamen vor allem die anwesenden Kinder: Dampfkarrussell, Riesenrad, Riesenhüpfburg (in Dampflokomform), Mitfahr-Dampfeisenbahn und andere Spielgelegenheiten luden zum Mitmachen ein. Doch auch den Eltern sollte nicht langweilig werden, denn sie und ihre Sprösslinge fanden auch im Schatten von zwei Hallen Abwechslung in Form von Modelleisenbahnen fast aller Spurweiten. Überdurchschnittlich stark war die Spur Z vertreten.

Dank der guten Zusammenarbeit mit der Gemeinde hatte Kleinserienhersteller Michael Bahls für die Z-Freunde International eine bunte Anlagenauswahl zusammengestellt, tatkräftig unterstützt vom Stammtisch Blomberg, der allein drei Anlagen auf höchstem Gestaltungsniveau beisteuerte. Darunter waren eine kleine, kreisförmige Anlage nach US-Vorbild und ein deutsches Fachwerkdorf – beide von Raimund Meiseberg gebaut.

Gunnar Häberer war aus Potsdam angereist, um anhand eines digitalen Vorführivals die Idee der Stammtischbrettchen vorzuführen – kleine Dioramen im Format von Frühstücksbrettchen, die sich in Modulform zu Anlagen zusammensetzen lassen und bestens für Stammtischtreffen geeignet sind.

Michael Bahls und Maxi Mehnert präsentierten daneben das ausgefeilte Kleinserienprogramm von Bahls Modelleisenbahnen und Aspenmodel. Als regional passende Neuheit hatten sie „Postkartenbausätze“ von Lars Kuhnert im Gepäck. Zwei Bahnposten nach Vorbildern aus Altenbeken und Umgebung hatte er gezeichnet und als professionell gedruckte Hartpapierbausätze im Maßstab 1:220 fertigen lassen. Der Erlös aus dem Verkauf kommt dem Unterhalt des ZFI-Forums zu Gute.



Weite Anreisen hatten Hans-Ulrich Druske (Schleswig-Holstein) und Hans van den Haak (Niederlande) auf sich genommen.

Sie präsentierten zusammen eine große Modulanlage nach Jörger-Norm, deren Mittelpunkt wieder die Fehmarnsundbrücke mit der historischen Eröffnungsszene vom 30. April 1963 bildete.

Eigens dafür hatte der Erbauer noch einen VW Käfer im Tannengrün der Polizei lackiert und Polizistenfiguren die historischen, graugrünen Uniformen aufgemalt.



Ebenso weit hatten es Marina und Michael Sulzmeier, die mit dem Wohnmobil aus dem Umfeld von Göppingen an den Rand des Teutoburger Walds gefahren waren.

Direkt vor der Eggelandhalle geparkt, wunderte sich bestimmt so mancher Besucher über das Gefährt.

Im Inneren drehten die Züge auf einer kleinen Tischanlage ihre Runden, stets von den Augen der neugierig durchs Seitenfenster blickenden Zuschauer verfolgt.

Bild oben:

Die historische Dampfspritze und Feuerwehruniformen aus der Kaiserzeit waren ein Publikumsmagnet und können auch als Anregung für eine Modellbahnumsetzung dienen.

Bild unten:

Karl-Friedrich Ahnert stellte die rhätische Schlepptenderlok G 4/5 vor. Probleme bereitete noch die Lackierung dieses Handmusters.

Besonderer Wert liegt hier auf das umweltschonende Erzeugen des erforderlichen Stroms: Ausschließlich Licht- und Windkraft sorgen dafür, dass sie nicht zum Stehen kommen.

Einen der Ausstellungshöhepunkte zeigten die Eisenbahnfreunde Lippe e.V. mit ihrer Jugendanlage „Vogelfluglinie“. Sie entstand bereits 1992/93 und absolvierte bis 1999 einen gewaltigen Ausstellungsmarathon, bevor es ruhig in sie wurde. Zum 50-jährigen Jubiläum der Verkehrsverbindung wird sie nun wieder häufiger gezeigt.

Dafür erfährt sie eine fortlaufende Renovierung sowie Neubauten einzelner Module, was auch dem Beseitigen von Kompromissen dient. Zumindest provisorisch fertig war das neue Ersatzmodul „Großenbrode“ mit der Aral-Tankstelle an der Bundesstraße und dem Bahnhofsteil.

Für Begeisterung sorgte der Fährbahnhof Puttgarden, wo die Diesellokomotiven wie beim Vorbild Züge trennten und Wagengruppen auf die ebenfalls funktionsfähigen Bundesbahnfähren Deutschland und Karl Carstens rangierten. Kinder wie Erwachsene blieben hier mit staunenden Gesichtern stehen und sahen dem regen Betrieb zu.

Einen weiteren Blickfang der Modellbahnausstellung steuerte Karl-Friedrich Ahnert bei: Er zeigte seine bekannten Module nach Vorbildern der Rhätischen Bahn. Zu sehen gab es dort mit dem Handmuster der Schlepptenderdampflok G 4/5 auch eine wichtige Neuheit für die Spur Zm, denn es handelt sich dabei um das erste, schweizerische Schmalspurdampflokmodell. Die Serie wird nur vier Exemplare umfassen, die bereits ausverkauft sind.

Kurzfilm von der Lokvorstellung:

Für das Eisenbahnmagazin (Düsseldorf / Meerbusch) entstand ein knapp vierminütiges Video der Werbelokpräsentation durch Märklin und das Musical Starlight Express am 18. Juni 2013 in Hamburg-Altona.

In bewegten Bildern sind Vorbild und Modell (Handmuster Spur H0) darin aus verschiedenen Perspektiven zu sehen, eingerahmt von drei Darstellern des seit 25 Jahren in Bochum erfolgreichen Rollschuhmusicals.

Auch Leser von **Trainini®** dürfen sich diesen kurzen Film anschauen. Sie finden ihn für kurze Zeit unter der folgenden Adresse:

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



Für das Eisenbahnmagazin entstand ein kurzer Film über die Präsentation von Märklins neuer Werbelok.

Spielwarenmesse als Schutzmarke:

Das Wort „Spielwarenmesse“ ist ab sofort als Marke der Spielwarenmesse eG durch das Deutsche Patent- und Markenamt geschützt. Der Eintrag für ein Wort der Umgangssprache wurde durch eine Ausnahmenvorschrift des Markengesetzes möglich. Der Rechteinhaber konnte nachweisen, dass die Mehrheit der angesprochenen Verkehrskreise das Wort „Spielwarenmesse“ als alleinigen Hinweis auf die Nürnberger Fachmesse und die Spielwarenmesse eG sehen

Im Zuge des Eintrags passt die Spielwarenmesse eG den Namen und die Wort-Bild-Marke der größten Fachmesse an. Künftig heißt die Veranstaltung nur noch „Spielwarenmesse“, das heißt auf den bisherigen Namenszusatz „International Toy Fair Nürnberg“ wird ab sofort verzichtet.

Korrekturen am Märklin-Modell und Neuauslieferung:

Irrtümlich wurde die Bundesbahn-Diesellok der Baureihe 216 in blau-beigefarbener Farbgebung (Art.-Nr. 88784) von Märklin entgegen der Produktbeschreibung mit Drehgestellen ohne Nachbildung des Indusi-Magneten ausgeliefert.

Mittlerweile wurden, wie von uns angekündigt, die korrekten Drehgestellrahmen produziert. Mit der jetzt wieder aufgenommenen Auslieferung gelangen nun Modelle in den Handel, die wie beschrieben

ausgestattet sind. Kunden, die bei der Erstausslieferung zum Zuge kamen, erhalten von Märklin auf Basis der Herstellergarantie kostenlosen Ersatz.

Für einen weiteren Artikel hat bei Märklin zeitgleich die Erstausslieferung begonnen. Die ersten Wagenpackungen Schiebewandwagen (82558) sind im Fachhandel eingetroffen. Sie bestehen aus zwei Wagen Hbis 297 der DB, davon einer mit Werbeaufschrift „Schwaben Bräu“ (Epoche IV). Ebenfalls enthalten ist ein Culemeyer-Straßenroller mit Kaelble-Zugmaschine.



Leider ist die Kupplung des auf dem Straßenroller verladenen Waggons dem Zugfahrzeug im Weg, so dass es sich zur Darstellung einer Straßenzustellung nicht gut ankuppeln lässt.

Bild links:

Die blau-beige BR 216 (Art.-Nr. 88784) hat nun die versprochenen Indusi-Magnete erhalten.

Bild unten:

Neu ausgeliefert ist die Wagenpackung mit den Schiebewandwagen (82558). Leider lässt sich die Zugmaschine nicht in Geradeausfahrt an den Straßenroller kuppeln, wenn einer der Wagen verladen ist.



Spartensender für Eisenbahnfreunde:

Unter <http://www.eisenbahn-radio.de> ist ein neues Internetradio für Eisenbahnfreunde zu finden, die einen Hang zur Country-Musik haben. Trotz dieses musikalischen Schwerpunkts sind hier auch andere Themen zu finden, wie beispielsweise Reportagen über die Enthüllung von Märklins neuer Starlight-Express-Werbelok in Hamburg-Altona im Juni 2013.

Ein doppeltes „Lokchen“ und mehr bei Bahls:

Eine weitere Neuheit, die auf einem Kundenwunsch basiert, wurde uns von Bahls Modelleisenbahnen mitgeteilt. Die V 36 wird dort nun optional auch als „Doppeltes Lottchen“ gefertigt. Unter diesem Spitznamen waren zwei an den Führerhäusern gekoppelte Maschinen im Volksmund geläufig. Sie ließen sich dann von nur einem Lokführer bedienen und sorgten gleichzeitig für doppelte Zugleistung.

Vorbild für seine Modellumsetzung waren die beiden früheren Museumsmaschinen V 36 204 und V 36 231 des Eisenbahnmuseums Bochum Dahlhausen, die zu DB-Dienstzeiten zeitweise im Bw Wuppertal-

Steinbeck beheimatet waren. Sie gehören zu den modernisierten und mit hohem Kühlwasserausgleichsbehälter ausgerüsteten Maschinen ohne Führerhauskanzel.



Das „doppelte Lottchen“ aus zwei an den Führerhäusern gekuppelten V 362 war ein Kundenwunsch, den Bahls nun als Neuheit ins Programm aufgenommen hat. Foto: Bahls Modelleisenbahnen, Michael Bahls

Wie die großen Vorlagen verfügen beide Modelle über einen eigenen Antrieb, im Modell wieder umgesetzt durch je einen hochwertigen Glockenankermotor samt Schwungmasse. Beide Lokomotiven sind im Betrieb fest gekuppelt, lassen sich prinzipiell aber auch trennen. Dann würden sich aus ihnen zwei vollwertige Einzelmodelle ergeben.

Die übrigen Merkmale der Doppellokomotiven entsprechen den Produktbeschreibungen von Bahls für die Modelle mit der Artikelnummer 5136.

Neu ist auch ein Antrieb für Märklins Schienenbus mittels Glockenankermotor. Die technische Aufwertung verleiht ihm dank durchdachter Getriebeuntersetzung eine niedrige und damit vorbildnähere Geschwindigkeit bei guten Fahreigenschaften. Weitere Informationen erhalten Sie über den Hersteller, bei dem auch direkt bestellt werden kann: <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>.

Klare Ansprache bei der DB:

Die Deutsche Bahn AG verbietet die englische Sprache bzw. genauer gesagt eine Mischung aus Deutsch und Englisch aus ihrer Kundenkommunikation. Aus dem „Flyer“ werden künftig Handzettel oder Broschüren, aus einem „Counter“ wird wieder ein Schalter. Nicht angetastet werden hingegen etablierte Markennamen wie der Inter-City-Express oder die Bahncard.

Der größte Mobilitätsdienstleister Deutschlands reagiert damit auf jahrelange Kritik diverser Sprachpflegeorganisationen sowie dem Spott vieler Kunden bezüglich unverständlicher Ansagen in den Zügen. Zuletzt 2007 war die DB mit dem unrühmlichen Titel „Sprachpanscher des Jahres“ ausgezeichnet worden.

Natürlich ist Sprache stets im Fluss und so finden auch immer wieder neue, fremdsprachliche Begriffe ihren Zugang zur deutschen Sprache. Dennoch halten wir es für keine Tugend, einfache Sachverhalte, die sich mit gängigen deutschen Begriffen ausdrücken lassen, bedenkenlos unter ausschweifendem Nutzen englischer Vokabeln komplizierter zu beschreiben.

Insofern begrüßen wir die Entscheidung der DB-Verantwortlichen und hoffen, dass sie noch viele Nachahmer findet.

Achtung, aufgepasst! Sonderwagen fürs Adventstreffen geplant:

Beim Modellbahn-Wochenende in Zell wurde wiederholt angeregt, einen Sonderwagen für diese schon traditionsreiche Jahresabschlussveranstaltung aufzulegen.

Für die Ausrichter war es wichtig, dass er den Bezug zur Zeller Ausstellung wahrt, andererseits aber auch in das Projekt „Kanonenbahn“ integriert werden kann. So festigte sich bald der Gedanke gefestigt, den „Alten Bahnhof Zell“ sowie das Logo des Kanonenbahn-Projektes auf dem Modell zu vereinen.

Nach einigen Versuchen sind die Projektverantwortlichen aufgrund der bedruckbaren Waggonfläche zur Überzeugung gekommen, auf eine grafische Darstellung des Zeller Bahnhofs zurückzugreifen.

Offizieller Anlass für den bei Märklin zu fertigenden Wagen wird die 10. Modellbahn-Ausstellung sein, die am 1. Adventssonntag in diesem Jahr stattfindet. Ein beiliegender Aufkleber soll auf das besondere Jubiläum hinweisen.



Dieser Sonderwagen ist zum zehnjährigen Jubiläum der Modellbahnausstellung in Zell (Mosel) geplant. Foto: Märklin

Die Produktion erfolgt allerdings nur dann, wenn genügend Vorbestellungen eingegangen sind.

Der Preis pro Wagen wird 35,00 Euro betragen (zzgl. Versandkosten von 3 Euro, sofern keine Selbstabholung erfolgt). Die Vorbestellfrist endet am Sonntag, 11. August 2013, damit sichergestellt werden kann, dass das Sondermodell zur Veranstaltung vorliegt.

Verbindliche Vorbestellungen sollen ausschließlich an kanonenbahn@gmx.de gerichtet werden. Erst wenn die Bestellung der Wagen bei Märklin erfolgt, werden sich die Freunde Kanonenbahnweg & Prinzenkopf e.V. mit einer Zahlungsbitte an die Besteller wenden. Der verbleibende Erlös aus dem Wagenverkauf kommt der Betreuung und Pflege des Kulturhistorischen Themen-Wanderwegs „Kanonenbahn“ zu Gute, das als gemeinnützig anerkannt ist.

US-Kühlwagen von Intermountain:

Intermountain Railway hat seine angekündigten zylindrischen, geschlossenen Schüttgutwagen in neun verschiedenen Farbgebungen ausgeliefert, weitere sieben Farbvarianten wurden jetzt kurzfristig zur Vorbestellung bis Monatsende angekündigt. Die Auslieferung soll voraussichtlich im November oder Dezember 2013 erfolgen.

Als nächstes Waggonprojekt hat Intermountain Railway jetzt verschiedene Ausführungen von US-Kühlwagen angekündigt, die bis Ende August vorbestellt werden können. Zur Auslieferung kommen sie voraussichtlich zwischen Februar und März 2014.

Sechs unterschiedliche Betriebsnummern je Bahnverwaltung soll es geben. Auszeichnen sollen sich die Formneuheiten durch eine filigrane Darstellung der Maschinenkühlanlage mit durchbrochenen Lufteinlässen sowie teils offene und geschlossene Maschinenabteile. Kupplungen und Drehgestelle stammen von AZL.

Angekündigt sind Union Pacific Fruit Express (Art.-Nrn. 88805-01 bis -06), Southern Pacific Fruit Express (88807-01 bis -06), VCY Golden West (88808-01 bis -06), NRDY Cold Train (88810-01 bis -

06), BNFE in Grün (88816-01 bis -06), WFCX GN Large Goat (88820-01 bis -06), ARMN R-70-24 (88823-01 bis -06) und SFRC Santa Fe (88824-01 bis -06).

Die Ankündigung ist nachzulesen unter <http://www.intermountain-railway.com/currentflyers.html>, wo auch Abbildungen aller aufgeführten Wagen zu sehen sind.

Neuheitenauslieferung bei Faller:

Der Gütenbacher Zubehörhersteller hat seine Hauptneuheit für die Spurweite Z in den Handel gebracht.

Der in Lichtschneidetechnik gefertigte Hartkartonbausatz „Bauernhaus“ (Art.-Nr. 282785) macht einen guten Eindruck und dürfte sich aufgrund seines Baustils für viele Spur-Z-Anlagen eignen.

Zeitgleich kam auch der Holzlattenzaun (272410) zur Auslieferung, der zur Einfriedung des Bauernhofgeländes gedacht ist, aber auch unabhängig davon eingesetzt werden kann.

Ein **Trainini®**-Baubericht, mit dem wir praktische Eindrücke und Erfahrungen weitergeben möchten, ist nach Erscheinen des Winkel-Sets, einem nützlichen Montagewerkzeug für Gebäude, zum Jahresende geplant.



Das Bauernhaus und der dazu passende Holzlattenzaun von Faller sind jetzt ausgeliefert. Foto: Faller



Stefan Löbich ist mit sofortiger Wirkung aus der Märklin-Geschäftsführung ausgeschieden.

Letzte Meldung – Märklin-Geschäftsführer scheidet aus:

Am 22. Juli 2013 ließ Märklin mitteilen, dass der Modellbahnhersteller und sein bisheriger kaufmännischer Geschäftsführer Stefan Löbich im beiderseitigen Einvernehmen getrennt hätten.

Unter Berufung auf Informationen der Deutschen Presse-Agentur berichteten verschiedene Medien, Stefan Löbich habe ihr gegenüber geäußert, dass unterschiedliche Auffassungen zum Kurs Märklins zwischen den neuen Eigentümern und ihm gegeben habe.

In Pressekreisen war sein Ausscheiden nach dem erfolgreichen Verkauf des Göppinger Traditionsherstellers schon länger vermutet worden, der Zeitpunkt kam jetzt allerdings unerwartet.

Der 49-jährige war von Insolvenzverwalter Michael Pluta im November 2010 als Geschäftsführer berufen worden und zeichnete für die wieder erfolgreiche Ausrichtung auf kindgerechte Produkte und neue Vertriebswege maßgeblich verantwortlich.

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: Torsten Schubert

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.