

Trainini



**Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
in Maßstab 1:220
und Vorbild**

Themen dieses Hefts:

**Die Ochsenloks - Baureihe 41
Märklin 88272 – neuer Ladenhüter?**

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

ganz ehrlich muss ich gestehen: Auf keine Ausgabe von **Trainini** habe ich mich in der Vorbereitung so gefreut, wie auf diese hier.

„Eisenbahn“ war bereits mein erstes Wort und daran ist auch die Baureihe 042 der DB nicht unschuldig. Bei der Deutschen Reichsbahn hätte man sie wohl als „Reko-41“ bezeichnet, denn sie wurde grundlegend modernisiert.



Holger Späing
Herausgeber **Trainini**

Das Gleiche hatte man von Märklins betagter 41 mit Altbaukessel gehofft, denn immerhin ist zumindest der Öltender der „88272“ – so die Artikelnummer – eine völlige Neuentwicklung. Aber Fehlanzeige: Der tatsächlich völlig neu entwickelte Tender wurde kurzerhand an eine 41 mit Altbaukessel gehängt. Märklin kommt damit die unrühmliche Ehre zu, das wunderschöne Vorbild vollkommen verfehlt zu haben und eine neue Lok erfunden zu haben...

Dabei hätte es schon eine Premiere für 2007 sein können: Geplant war der Inhalt dieser Ausgabe zum Jahresende als Einleitung für das anstehende Jubiläum „30 Jahre Dampfabschied bei der DB“. Dazu passend bot sich die erste ölgefeuerte Dampflok für unsere Spurweite geradezu an.

Groß war der Aufruhr unter den Modellbahnern aller Spurweiten: Die Zetties fühlen sich angesichts der Katalogbeschreibung „Neuentwicklung“ und den Fräs- und Anpassungsarbeiten am Messmuster gewaltig hinters Licht geführt, während berechtigte Modellhoffnungen auf ein gelungenes Stück der H-Nuller und Spur-1-Freunde begraben wurden.

Noch nie zuvor erhob sich ein solcher Aufschrei in den Foren und meldeten sich so viele Leser, bevor ein Modell hier überhaupt vorgestellt wurde. Der Tenor war indes stets der Gleiche: Man lässt sich nicht als „Nietenzähler“ und „Pufferküsser“ abqualifizieren und als Kunde für dumm verkaufen. Emotionen kochten und Kundenvertrauen stand – sicher nicht nur in der Spur Z - in Frage.

Umso wichtiger, dass diese Lok hier noch mal thematisiert wird: Konstruktiv wollen und müssen wir alle sein. Als Marktführer hat Märklin immer viel Prügel einzustecken – nur eine Null hat halt keine Ecken. Wichtig für uns Kunden ist es zu zeigen, was wir genau erwarten und auch zu bezahlen bereit sind.

Märklin möchte Verständnis für Kompromisse wecken und stärken. Und auch das hat es in dieser Form noch nicht gegeben: In Rekordtempo reagierte die Geschäftsführung auf die Kundeninitiative und unterstrich damit eindrucksvoll, wie ernst man es mit dem begonnenen Kundendialog meint.

Danke Märklin, so wurde diese Ausgabe 13 nicht zur Unglücksnummer!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Titelseite:

So sehen Umlauf und Kessel einer 042 beim Vorbild aus! „Lady of Bismarck“ 41 360 beim Streckenfest der Kurhessenbahn in Korbach am 13. Mai 2006.

Einheitslok Baureihe 41

Zwei Ochsenloks und eine Lady (Teil 1)

Keine Frage, die Baureihe 41 war eine besondere Lok. Wenn ihre Anhänger dies vernehmen, denken sie an Hochleistungskessel, Ölfeuerung und vielseitigste Einsetzbarkeit, was den Bestand dieser Reihe bis in die letzten Tage der Dampftraktion sicherte. Obwohl die 41 von Anfang an als gelungene Konstruktion gelten darf, war es trotzdem ein weiter Weg bis zu derjenigen Lok, die Dampfenthusiasten bis heute verehren. In zwei Teilen würdigt Trainini diese besondere Maschine; den Anfang macht die Zeit von der Entwicklung der Mikado-Bauart bis zu der Zeit, in der die modernisierten 041 und 042 den Vergleich zu ihren Schwestern mit Ursprungskessel antraten.

Die Geschichte unseres Vorbilds beginnt bereits 1844. In jenem Jahr wagte man es in den Vereinigten Staaten erstmals, vier Achsen einer Dampflok zu kuppeln. Die Zahl der Achsen bestimmt maßgeblich das Reibungsgewicht einer Lok, aber halt auch die Laufeigenschaften im Gleis. Daher war lange bei drei Kuppelachsen Schluss.

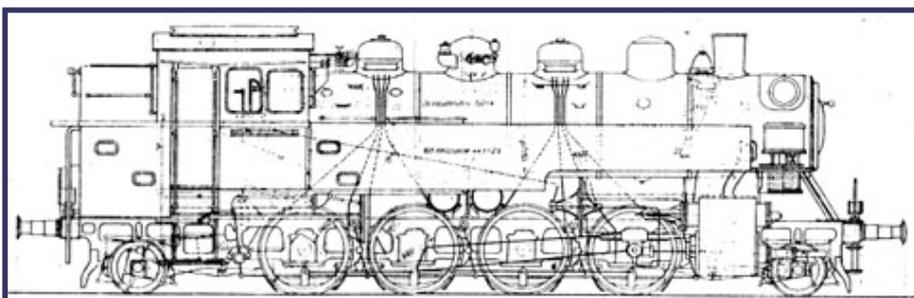
Später kam zum Erfordernis mehrfach gekuppelter Maschinen die Erkenntnis hinzu, dass die Laufeigenschaften durch eine Vorlaufachse verbessert werden können. Die Bauart „Consolidation“ (Achsfolge 1'D) war geboren. Wesentlichen Auftrieb erhielt sie durch weitere Erfindung aus den USA: Levi Bissel ließ sich 1857 eine schwenkbare Vorlaufachse patentieren, bei der dieser Radsatz dank einer Deichsel aus der Lenkachse ausschwenken konnte. Mit ihrer Hilfe war der vordere Überhang beseitigt, der zuvor für eine unruhige Gangart verantwortlich war.

Die „Consolidation“ trat schnell einen Siegeszug an und wurde zur wichtigsten Güterzuglokgattung. Wer aber nun denkt, der Schritt zur Achsfolge 1'D1' sei nur ein kurzer, der irrt. Bevor man diese Bauart wählte, begann man Dampfloks fünffach mit Vorlaufachse zu kuppeln.

Erst als man wegen des unbefriedigenden Kurvenlaufverhalten auf Abhilfe sann und die fünfte Kuppelachse zur schwenkbaren Nachlaufachse umkonstruierte, war die Mikado geboren.

.....
• **Woher stammt die Bauartbezeichnung „Mikado“?**
• Amerikanische Lokomotivfabriken exportierten seit den 1890er Jahren verstärkt auch Lokomotiven der Achsfolge 1'D1'. Zu den Bestellern gehörte auch Japan, dessen Kaiserherrschaft zu jener Zeit restauriert wurde.
• Der Monarch wurde allgemein auch als „Tenno“ (bis heute üblich) oder „Mikado“ bezeichnet. So bürgerte sich im Zusammenhang mit den Loklieferungen der Begriff „Mikado“ ein – und das übrigens weltweit.
.....

Bereits 1912 entfällt fast ein Drittel der Gesamtproduktion der US-amerikanischen Lokfabriken auf Mikado-Lokomotiven. Auch in Deutschland wurde die Bauart schon lange vor der Konstruktion der Baureihe 41 für verschiedene Loktypen populär. Man denke nur etwa an die sächsische XX HV (Baureihe 19.0) oder die preußische T14 (Baureihe 93.0 - 4). Unter den Einheitsloks, die später in größeren Stückzahlen gebaut wurden, fanden sich dann ebenfalls zwei Mikado-Typen. Neben der BR 41 dürfen wir auch die Nebenbahn-Tenderlok der Reihe 86 nicht vergessen.



Die Planungen, aus denen die 41 hervorging, begannen um

Links:

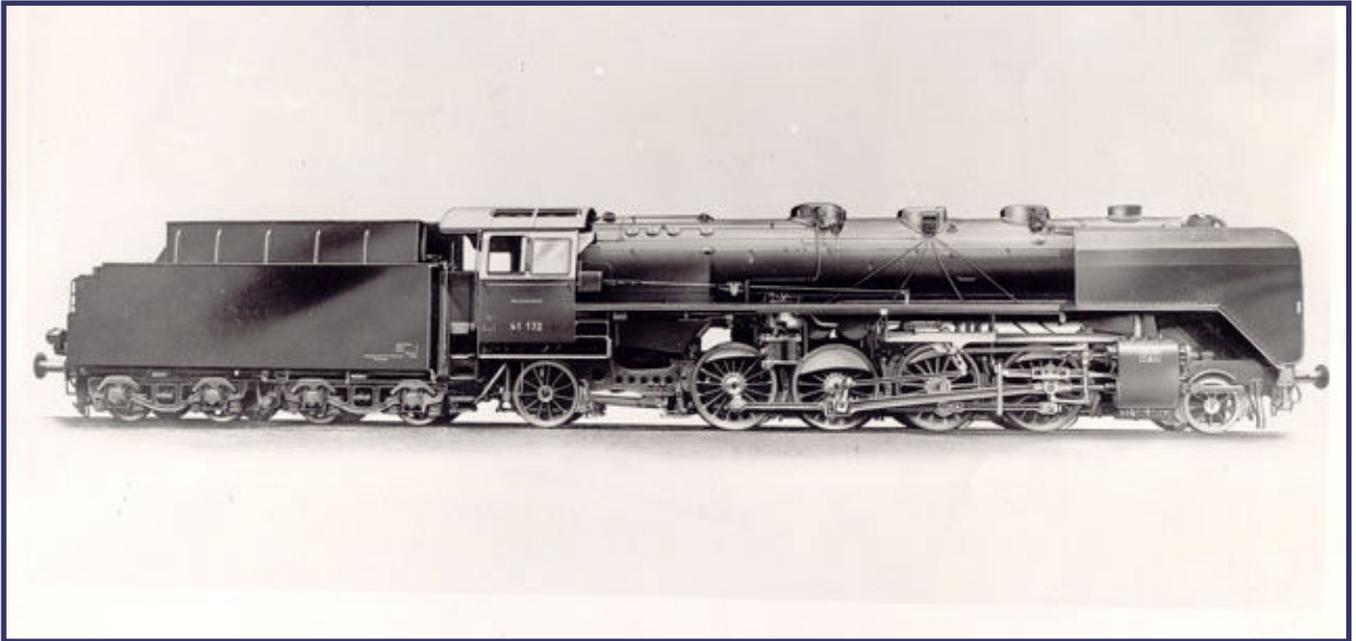
Die Baureihe 86 war neben der 41 die zweite Mikado-Bauart unter den Einheitslokomotiven, die die Deutsche Reichsbahn ab den zwanziger Jahren entwickelte.

Zeichnung: Deutsche Bundesbahn (Bw Rheine), Sammlung Späing

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

1932. Zu dieser Zeit war der Tiefpunkt der Wirtschaftskrise durchschritten und die Transportleistungen stiegen wieder an. Mehr und mehr zeigte sich, dass sich die zu lange versäumte Beschaffung neuer, moderner Dampflokomotiven früher oder später rächen würde. Die Hauptlast trugen immer noch Lokomotiven der Baureihen 55, 56 und 58 und mit ihnen allesamt Maschinen, die noch von den Länderbahnen beschafft worden waren.



41 172 im Ablieferungszustand an die Deutsche Reichsbahn. Kessel, Wagnerbleche und Einheitsführerhaus sind identisch mit der Schwesterbaureihe 03, im Gegensatz zu dieser wurden die 41er-Serienloks aber bereits mit dem geschweißten Tender 2'2' T34 ausgeliefert. Foto: DBMuseum; Archivvermerk 41 172_NN.

Mit ihnen war der Güterverkehr nicht über 60 – 70 km/h hinaus zu beschleunigen; angedacht waren aber 80 – 90 km/h. Gesucht war hier die „eierlegende Wollmilchsau“ in Form einer Lok, die leistungsfähig und schnell zugleich war. Auch der immer noch nicht auf 20t ausgebaute Oberbau vieler Hauptstrecken wollte berücksichtigt sein.



Den beiden Baumusterloks (mit genietetem Tender 2'2' T32) verdankt die Baureihe 41 ihren Spitznamen „Ochsenlok“. Die hier abgebildete 41 001 wurde vor ihrem Planeinsatz durch die Versuchsanstalt Grunewald messtechnisch untersucht. Nach dem Krieg verblieben sowohl 41 001 als auch 41 002 bei der DB.

Foto: DBMuseum; Archivnummer 41 001_NN 198017.

Trotzdem dachte man lange noch an Weiterentwicklungen der Länderbahnloks mit der Achsfolge 1'D. 1934 wurden die Pläne der Lokfabriken beraten. Aus dem Rahmen fiel ein Entwurf des Berliner Herstellers Louis Schwartzkopf, der zusätzlich mit eingereicht worden war: Er sah eine großzügig dimensionierte und vierfach gekuppelte Dampflok vor, die Vor- und Nachlaufachse besaß. Der Kessel sollte mit dem der 03 baugleich sein. Nach langen Beratungen stellte man die 1'D-Pläne zurück und entschied sich für diesen Plan.

1936 standen die beiden Baumusterlokomotiven auf den Schienen. Tatsächlich kam der 03-Kessel und wie bei ihr der genietete Einheitstender 2'2' T

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

32 zum Einsatz, so dass beide Loks eng miteinander verwandt waren. Der Kesseldruck betrug 20 bar, später wie bei den Serienloks 16 bar. Der Tender musste der geschweißten Bauart 2'2' T 34 weichen.

Die neuen Lokomotiven wurden von der Lokomotiv-Versuchsanstalt Grunewald (41 001) vermessen und vom Bw Schneidmühl-Pbf (heute Polen) aus eingesetzt, um Betriebserfahrungen zu sammeln (41 002, danach auch 41 001). Da sie dort vorrangig vor schnellfahrenden Viehzügen nach Berlin eingesetzt wurden, waren beide Baumusterloks schnell als „Ochsenloks“ bekannt, was der ganzen Baureihe zum Spitznamen gereichte.

Interessant ist im Zusammenhang mit der Erprobung, dass die als schnellfahrende Güterzugdampflok für 90 km/h konzipiert und zugelassen wurde. Die Untersuchungen in Grunewald belegten aber, dass die Maschinen auch ohne weiteres mit 100 km/h einsetzbar waren. Erst sehr viel später erinnerte sich die Deutsche Bundesbahn sich dessen und strebte einer Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an. Dazu kam es jedoch (offiziell) nie. Dies macht aber verständlich, warum viele Lokführer in der Lage waren, mit 41ern Verspätungen wieder einzufahren. In Zeiten, zu denen dies nicht aufgezeichnet werden konnte, trieb man die Loks nicht selten bis zu dieser Marke.



Diese Aufnahme zeigt 41 309 aus dem Bestand der DB. Sie besaß bis zuletzt einen dreidomigen Kessel, hat aber hier schon Windleitbleche der Bauart Witte erhalten. Außergewöhnlich ist der Tender 2'2' T32, mit dem die Serienlokomotiven nicht ausgeliefert wurden. Die Lok wurde am 24.2.1967 ausgemustert.
Foto: DBMuseum; Archivnummer 41 309_MIN 720-51-11

Eine echte Innovation war der verstellbare Achsdruck: An den vorderen und hinteren Trägern der Ausgleichshebel, mit denen das Lokgewicht möglichst gleichmäßig auf alle Achsen verteilt wird, befanden sich Drehbolzen, die umgesteckt werden konnten. Damit konnte der Achsdruck zwischen Lauf- und Antriebsachsen so umverteilt werden, dass die Maschinen entweder mit vollem



41 360 (ex 042 360-8) erhielt bei der DB einen Neubaukessel und wurde anschließend auf Ölfuehrung umgebaut. So gehörte sie 1977 zu den letzten Maschinen im Bestand der Bundesbahn beim Bw Rheine. Bis heute ist die Lok, die auf den Namen „Lady of Bismarck“ getauft wurde, beim Verein Dampflok-Tradition Oberhausen betriebsfähig erhalten (Aufnahme: Dortmund Hbf, Juli 1995).

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

Reibungsgewicht auf 20t-fähigen Oberbauten liefern oder mit 18t Achsdruck noch nicht ertüchtigte Strecken befahren.

Diese Konstruktion fand neben der 41 danach auch noch in der 06 (Schnellzuglok, Bauart 2'D2' h3) und der 45 (schnellfahrende Güterzuglok, Bauart 1'E1' h3) Verwendung. Die Typenbezeichnung der 41 lautete korrekt G46.18/20, also Güterzuglok mit 4 angetriebenen von 6 Achsen bei Achsdruck von 18 oder 20 Tonnen.

Alles in allem bewährten sich die neuen Mikado-Lokomotiven. Auch beim Personal waren sie beliebt. Friedrich Röhrs, später Leiter der Versuchsanstalt Grunewald, bezeichnete sie als „recht brauchbare Maschine“ trotz des Kessels der 03, der bei der Schwesterlok viele Probleme mit Dampfangel bereitete. Ein Kesselproblem durchzog allerdings beide Baureihen: Schon kurz nach der Indienststellung zeigten sich bei vielen Loks Kesselerisse, vorrangig an Scheißnähten.

Der verwendete Kesselstahl St 47 K war zwar hochfest, aber leider nicht alterungsbeständig. Dieser Schwachpunkt war nicht dauerhaft beherrschbar. So wurde bei vielen, nahezu noch fabrikneuen Maschinen gegen Ersatzkessel aus dem bewährten Material St 34 K getauscht.



41 241 „Polarstern“ (ex 042 241-0) gehört wie die „Lady of Bismarck“ dem privaten Verein Dampflokomotiv-Tradition. Ursprünglich nur als Ersatzteilspender beschafft, konnte sie dann doch betriebsfähig aufgearbeitet werden. Ihren Spitznamen bekam sie nach einem spektakulären Langlauf, der sie bis über die Polargrenze brachte. Für solche Einsätze setzen die Oberhausener (wie mittlerweile viele andere) einen Langlaufender ein, der aus einem Öltender selbst umgebaut wurde und auch im Bild zu sehen ist.

Parallel zum wirtschaftlichen Aufschwung in Deutschland und den damit schnell wieder ansteigenden Transporten, gefördert auch durch die massive Aufrüstung, wuchs auch der Bestand an 41ern schnell an. Schnell verbreitete sie sich im gesamten Reichsgebiet auf Strecken ohne nennenswerte Steigungen.

Letztendlich gesellten sich zu den 2 Baumusterloks bis 1941 insgesamt noch 364 Serienmaschinen. Vorgesehen waren ursprünglich über 1.000 Loks, doch der 2. Weltkrieg machte diese Pläne zunichte. Offene Aufträge mussten storniert oder in Bestellungen der als kriegswichtig eingestuftten Reihen 44, 50 und 86 umgewandelt werden.

Als sich die Pulverwolken lichteten, glich Deutschland einem Trümmerfeld. An schnellfahrende Güterzüge war vorerst nicht zu denken. Erst das Wirtschaftswunder in Westdeutschland und der rasche Wiederaufbau ließen den Bedarf wieder aufkommen. Die Deutsche Bundesbahn konnte sich glücklich schätzen, mit 216 Maschinen etwa zwei Drittel des Gesamtbestands geerbt zu haben. Dieser blieb konstant bis 1963 – einer Zeit also, als es anderen Reihen bereits kräftig an den Kragen ging.

Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer

Beide deutsche Bahnverwaltungen entwickelten leistungsfähigere Kessel nach neuen Konstruktionsprinzipien. Hierbei kam die Schweißtechnik verstärkt zum Einsatz.

Unter der Verbrennungskammer versteht man eine Verlängerung der (wasserumspülten) Feuerbüchse um 130 cm (DB-Kessel) in den Langkessel hinein. Dadurch konnten die Heizgase besser ausbrennen, während die hochwertige Strahlungsheizfläche, also die direkte Kontaktfläche zwischen Feuerbüchse und Kesselwasser, ebenfalls anstieg und die Verdampfungsfreudigkeit nachhaltig steigerte.

Diese Bauweise war im Ausland bereits vor dem Krieg bekannt, aber von der Reichsbahn ignoriert worden. Auch die Befuerung dieses Kessels mit schwerem Heizöl statt Kohle war keine Erfindung der Nachkriegszeit.

tige Strahlungsheizfläche.

Ursprünglich aber sollten gar keine 41er modernisiert werden, die DB glaubte lange, diese Notwendigkeit aufzuschieben und letztendlich durch den Traktionswandel dann ganz umgehen zu können. Doch die Probleme mit den St 47 K-Kesseln zwangen zum Handeln. Schließlich erhielten insgesamt 103 Loks bis 1963 einen Neubaukessel nach den neuen Baugrundsätzen. Sie waren vollständig geschweißt, länger und größer im Durchmesser und hatten wegen ihrer Verbrennungskammer mehr hochwertige

Weitere Merkmale waren ein Mischvorwärmer, der stehend unter der Rauchkammer zu finden war und ein Heißdampfregler, der wegen Verunreinigungen im Kesselspeisewasser zeitlebens Probleme machte. Sie äußerten sich dadurch, dass sich der Regler plötzlich nicht mehr öffnen oder vollständig schließen ließ. Der Neubaukessel war wieder identisch mit dem einer Schwesterbauart: der 03.10, die beim Bw Hagen-Eckesey beheimatet war.

40 der neubekesselten Lokomotiven wurden zwischen 1957 und 1963 noch auf Ölfeuerung umgebaut. Am Ende zählte die DB 109 Dampflokomotiven 5 verschiedener Bauarten mit Ölfeuerung (01.10, 10, 41, 44 und 50.40). Hatte sie die Eleganz der 41 durch den neuen Kessel bereits deutlich erhöht, so veränderte sich das Äußere durch den Einbau des Öltanks im Tender ein weiteres Mal, weil dieser länger als der alte Kohlenkasten war.

Durch die Ölfeuerung konnte die Leistung im Vergleich zu den Vertretern der 41 mit Ursprungskessel ein weiteres Mal gesteigert werden. Der Umbau an der Lok selbst war insgesamt wenig aufwendig: Der Aschkasten mit Nässeinrichtung verschwand, ebenso die Nässeinrichtung und der Funkenfänger in der Rauchkammer. Zwei Ölbrenner wurden unten in die Feuerbüchse eingebaut und diese zusätzlich mit Schamottesteinen ausgemauert. Sie dienten dem Schutz vor Ausglühen und als Wärmespeicher für Betriebspausen.

Spätestens jetzt war die Ochsenlok zu einer vielseitig einsetzbaren Maschine geworden. Längst zog sie nicht mehr nur Güterzüge. Auch Personen- und Eilzüge gehörten fortan zum täglich Brot. Selbst vor D-Zügen kam sie bisweilen zum Einsatz, wenn auch nur auf ausgewählten Strecken oder als Ersatzlok, wie etwa auf der Emslandstrecke. Doch diesem Kapitel ihrer Einsatzgeschichte und dem Wiederaufstehen als beliebte Museumslok soll der zweite Teil dieses Berichts im Rahmen des Jubiläums „30 Jahre Dampfabschied“ im kommenden Jahr gewidmet sein.

Internet:

www.dampfloktradition.de

- Dampflok-Tradition Oberhausen e.V. -

Urlaubsbesuchstipp

**MODELLBAHN
SENSATION**



**DAS SCHÖNSTE UND GRÖSSTE
MODELLBAHN PARADIES
SCHLESWIG-HOLSTEINS!**



Direkt am Ortseingang Burg neben McDonald's und Fleggaard DanDiscount.
Geöffnet ab 10.00 Uhr bis in die Abendstunden. Tel. 0 43 71 - 88 99 90 - www.bahnparadies.de

88272 – Auslöser für Ärger, Spott und Hohn

Lokneuheit geriet zur Vertrauensfrage

Die Überschrift formuliert, was viele Märklin-Freunde empfunden haben müssen. Unmittelbar mit der Erstausslieferung der Neuheit 88272 ging ein Sturm der Entrüstung durch die Modellbahnszene aller Spurenbreiten. In Rekordtempo solidarisierten sich die Fans der Göppinger „Modellbahnschmiede“, um ihrem Unmut direkt bei der Geschäftsführung Luft zu machen. Dabei ging es nicht ums Meckern, sondern um eine konstruktive Botschaft. Dieser Artikel soll auch Lesern ohne Vorbildkenntnis verstehen helfen, was Tumult, Kundeninitiative und eine überaus schnelle, entschlossene Antwort von Märklin überhaupt ausgelöst hat.

Für viele sollte es wohl das Modell des Jahres werden. Stattdessen wurde es ein Alptraum und die Enttäuschung des Jahrhunderts. Märklin-Freunde sind zwar auch Leid gewohnt; ihnen werden aus wirtschaftlichen Gründen viele Kompromisse zugemutet, besonders Zetties akzeptieren dies und zeigen dafür durchaus Verständnis. Meist entschädigt die solide Märklin-Technik dafür, so dass Modelle im harten Alltagsbetrieb auch auf Messen gezeigt werden können. Keine Frage: Wir brauchen uns vor höhennenden Anhängern anderer Hersteller nicht zu verstecken!



Stein des Anstoßes: Darf dieses Modell einer Altbaukessel-41 mit Öltender als Baureihe 042 der DB bezeichnet werden? Das Märklin-Modell 88272 sorgte für viel Spott, Beschämtheit, Wut und lauten Kundenprotest enttäuschter Anhänger.

Wir denken da besonders an das Modell der 8885 (Baureihe 03), die es vor fast 30 Jahren ins Buch der Rekorde geschafft hat. Nach Wissen des Autors ist dieser Langlaufweltrekord über 1.219 Stunden und 720 km bis heute ungebrochen. Wer kann da schon mithalten?

Noch nie zuvor aber hat Märklin – und das spurweitenübergreifend – so daneben gelegen, wie mit dem Modell, das unter der Artikelnummer 88272 erschienen ist. Laut Katalog ist die Baureihe 042 der Deutschen Bundesbahn das Vorbild dieses Modells. Hätte man es nicht schön sauber, gestochen scharf und lupenrein auf Führerhaus und Rauchkammertür gedruckt: Es wäre allenfalls zu erraten gewesen!

Das ist bitter, lässt sich aber leider auch nicht leugnen. Wie konnte es denn zu einem solchen Fauxpas kommen? Märklins Geschäftsführung wirbt um Verständnis für wirtschaftliche Kompromisse, die in „in einer so „kleinen“ Spurweite aus Kostengründen“ (Zitat aus dem offiziellen Antwortbrief der Geschäftsführung) zuweilen eingegangen werden müssen. Gemeint ist damit der Marktanteil unserer Modellbahn, der sich nun hier nun mal nicht mit H0 messen kann, so dass die abgesetzten Stückzahlen ebenfalls deutlich geringer ausfallen.

Trainini – Ausgabe 13

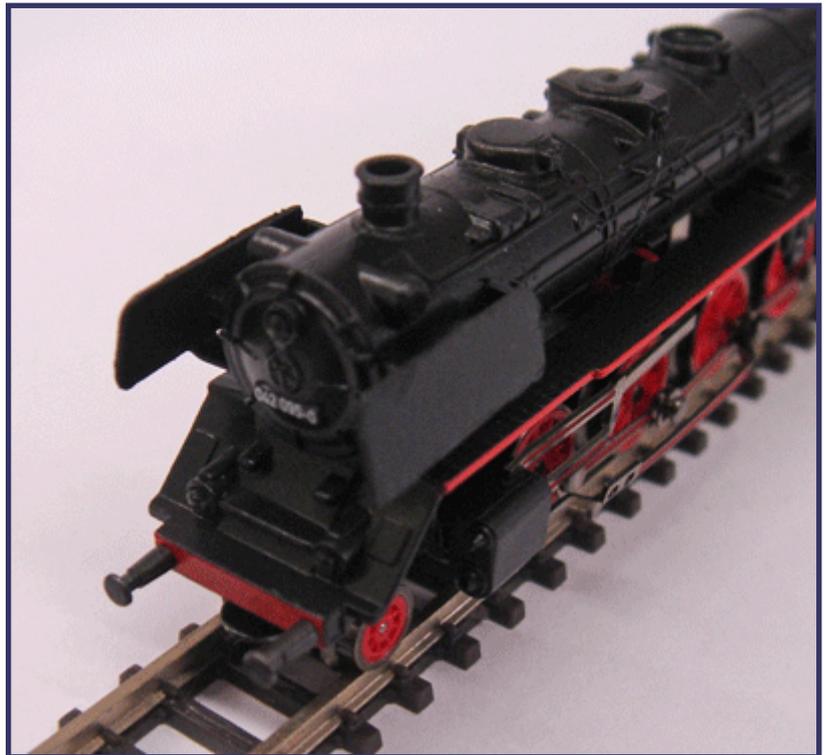
Praxismagazin für Spurweite Z

Doch das Dilemma hat eine längere Geschichte und hat besonders die Zetties am Nerv getroffen, die ihre Spur selbstbewusst mit ihren Vorzügen öffentlich vorführen und vertreten.

Ein Rückblick: Im Frühjahr bei der Präsentation der Neuheiten auf Nürnberger Messe, den Webseiten und im Katalog sorgte die Lok für den ersten Lacher. Gezeigt wurde das Handmuster dort auf dem Fahrwerk einer Pacific-Lok (Achsfolge 2' C 1'). Sicher standen in Göppingen die Telefone nicht mehr still, Foren kannten wochenlang fast nur dieses Thema. Kunden sorgten sich nun ernsthaft, dass die Lok so zur Auslieferung kommen könne; das Kundeninteresse an einer „richtigen“ 042 war nur zu offensichtlich. Schnell wurde dieses Manko denn auch beseitigt, nur für den Katalog war es bereits zu spät.

Schon in jenen Tagen und Wochen verspotteten viele Zeitgenossen die Z-Bahner, man sei am Ende wahrscheinlich froh, dass ihr Modell wenigstens noch die richtige Achsfolge bekäme und werde sich über einen falschen Kessel gar nicht erst beschweren. Doch wir zeigten uns selbstbewusst und eines Triumphes sicher, die ersehnte Lok noch vor den H-Nullern zu bekommen.

Das Handmuster zeigte auf den nächsten Ausstellungen dann bereits weitere Bearbeitungen: Die Frontschürze war weggefräst und es schien erkennbar, dass der Umlauf korrigiert und bestimmt auch noch die Dome angepasst werden sollen. Freude und Zuversicht der vertrauensvollen Zetties stiegen wieder, dass am Ende ein lange ersehntes Modell auf den Gleisen steht, dass sich auch lückenlos in die sehr gelungenen Neukonstruktionen der letzten Jahre einreicht.



Verhiess das Handmuster noch Anpassungen an der Form, war dabei am Serienmodell keine Spur mehr: Falscher Umlauf, zu viele Dome, Rauchkammerzentralverschluss und eine vorbildwidrige Schürze kennzeichnen das Modell 88272.



Von hoher Kunst zeugt das Tenderfahrwerk. Es lässt für zukünftige Modelle hoffen.

Im schlimmsten Fall hätte es für ein Modell gereicht, das mit wenig Restaufwand auch den vorbildtreuesten Modellbahner zufrieden gestellt hätte.

Die Freude schwand dann aber leider allzu schnell. Das letztendlich ausgelieferte Modell zeigt Gegensätze wie Tag und Nacht. Einem wunderschön und gelungen durchkonstruierten Öltender Bauart 2'2' T34, an dem man auch die Anschlüsse der Steigrohre, über die als Unikum nur in Rheine und Emden getankt wurde, wo es statt Ölkräne nur noch Provisorien gab, hat man nicht vergessen. Nur das kreisrunde, rot-weiße Warnsymbol am hinteren, seitlichen Ende des Ölbehälters fehlt beidseitig. Beim Vorbild weist es auf Verbot offenen Feuers hin, das eine Verpuffung und Explosion im Öltank auslösen kann.

Selbst das Tenderfahrwerk, das von der Kohleversion schon seit

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

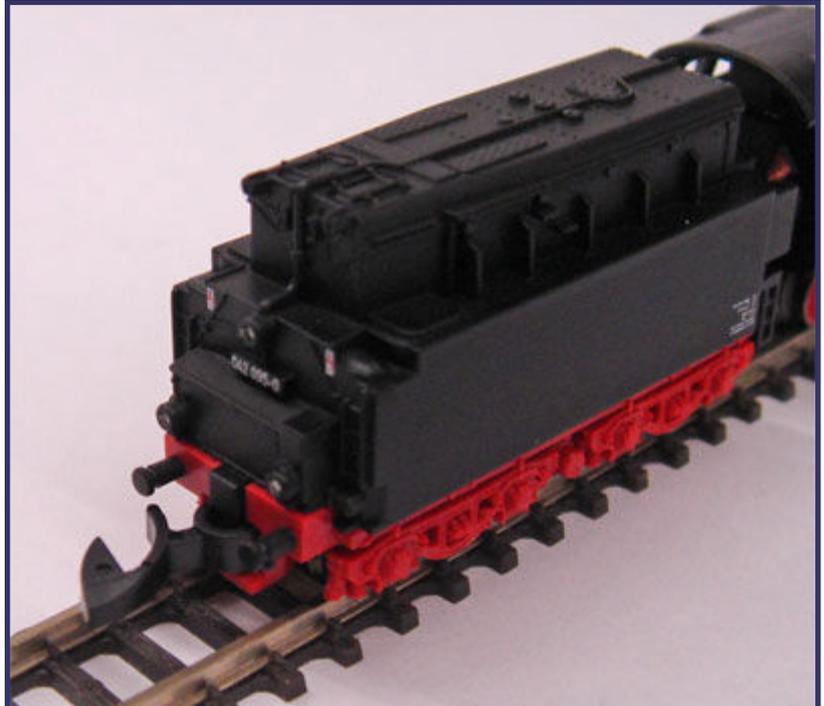
Jahrzehnten vorhanden war, hat Märklin neu konstruiert. An kaum einem Modell haben die Drehgestelle zuvor so realistisch und plastisch gewirkt. Man könnte dem Konstrukteur in den Arm fallen, denn sie sind nun fein vom Tenderchassis abgesetzt. Aus dem Handmuster war dies noch nicht zu erahnen. Keine Frage: Der Öltender hat das Prädikat „Spitzenmodell“ verdient.

Bis hierher gäbe es reichlich Grund zur Freude, zumal der neue Tender auch nur zwei Baureihen erlaubt, die sich nicht nur viele Zetties sehnlichst wünschen. Die passenden Baureihen 042 und 043 markierten auf der Emslandstrecke die allerletzte Etappe Dampfbetrieb bei der DB, die durch einen Wirtschaftsaufschwung noch mal unfreiwillig und trotz Ölkrise verlängert wurde.

Blickt man am Modell aber weiter nach vorn, schießen einem sprichwörtlich die Tränen in die Augen. Dieser Tender hängt nämlich nicht an eben der ersehnten 042 – einer neubekesselten Ölvariante der Baureihe 41 – sondern an einer Altbaukesselmaschine der Reihe 41. Diese Loks wurden aber eben niemals auf Ölfeuerung umgerüstet, so dass sie mit diesem Tender auch nicht gekuppelt waren. Märklins Phantasie treibt merkwürdige und zuvor glücklicherweise nicht bekannte Blüten, die im Folgenden noch detailliert erläutert werden.

Im Vorbild besaßen die meisten der Maschinen, wie sie das Modell 88272 darstellt, einen Vorkriegskessel aus dem nicht alterungsbeständigen Stahl St 47 K. Er zeigte Ermüdungerscheinungen besonders an Schweißnähten, die nicht dauerhaft in den Griff zu bekommen waren. Ab 1963 erhielten sie deshalb keine Ausbesserungen mehr, noch vor der Umnummerierung 1968 war die letzte dieser Maschinen verschwunden. Ausnahmen bildeten nur diejenigen Vorbild-Maschinen, die noch zu Reichsbahnzeiten einen Austauschessel nach alten Zeichnungen aus St 34 K besaßen – wie etwa die Baumusterlok 41 001 (siehe Foto im Vorbildartikel), die aber nur wenig später als ihre Schwestern mit Ursprungskessel aufs Abstellgleis rollten.

Im Zusammenhang mit dem Kesselstahl kam es überhaupt dazu, dass 41er neubekesselt werden mussten. Sie waren auf absehbare Zeit noch nicht entbehrlich, aber mit Ursprungskessel eben auch nicht mehr erhaltbar. Der Neubaukessel mit Verbrennungskammer, den sie daraufhin erhielten,



Oben:

Gut herausgearbeitet wurde die Form des Ölbehälters mit Leitungen, Entlüftungen und Trittböhlen. Leider lässt sich mit diesem Prachtstück neben einer 042 nur noch ein „Jumbo“ 043 zusammenstellen.

Unten:

Auch die vom Kohlentender abweichende Größe des Werkzeugkastens (Rückseite rechts), die Scharniere und Stangen der Bunkerklappenmechanik (Öltankrückseite oben) und Anschlüsse für die Steigrohrbetankung (rechts neben der Pufferbohle) wurden konsequent umgesetzt.

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

steigerte neben Leistung und Wirtschaftlichkeit der Lokomotiven allerdings auch ihr äußeres Erscheinungsbild gewaltig.



Die Bedruckung des Tenders ist einwandfrei und rundet die gelungene Konstruktion ab. Wäre nur die Lok mit der gleichen Sorgfalt durchgebildet worden...

des Öltanks auch beim Vorbild rechts und links etwas aus der Flucht des Führerhausprofils heraus, aber sie überragen es eben nicht. Grund für dieses augenfällige Manko dürfte sein, dass es beim Original wegen des größeren Kesseldurchmessers und der zwangsläufig höheren Kesselmittenhöhe ebenfalls etwas nach oben verlegt werden musste. Da kann das Modell selbstredend nicht mithalten.

Bevor ich mich an eine vollständige Auflistung und Erläuterung der größten und offensichtlichsten Fehler mache – Kesselleitungen und kleinste Details werden hier gar nicht mehr behandelt – erlauben Sie mir, die guten Eigenschaften des Modells herauszustellen, die im Gegensatz zu Bedruckung und Tenderkonstruktion noch nicht genannt wurden. Dies sind die vom Fünfpoler bekannten Märklin-Fahreigenschaften, das bewährte und robuste Chassis der 8827 mit dunkel brünierten Rädern und Stangen, sowie auch die richtige Achsfolge und Farbgebung. Alles andere hätte allerdings auch verwundern müssen.

Versäumt hat man es mal wieder, eine zeitgemäße LED-Beleuchtung statt der betagten Stecksockel-Lämpchen einzusetzen. Modellpflege ist hier ein Fremdwort, obwohl mit den robusten und sehr praxistauglichen Bausteinen von High Tech Modellbahnen nicht mal Änderungen am Fahrwerk vorgenommen werden müssten. Dank solcher Kleinigkeiten könnte man eine insgesamt bewährte Konstruktion sicher noch auf Jahre weiterverwenden.

Deshalb ist es auch nicht tolerabel, das Altmodell der 8827 unverändert weiterverwendet zu haben. Der neue Kessel war nämlich etwas länger und im Durchmesser auch geringfügig größer als beim Ursprungsmodell. Dafür musste beim Vorbild der Umlauf komplett geändert, der Rahmen angepasst und auch die Frontschürze entfernt werden. Umgebaute 41er bekamen fortan ein völlig neues Gesicht, wie auch das aktuelle Märklin Magazin richtig beschreibt – allerdings ohne dieses näher zu beschreiben.

Im Modell hat man nun lediglich die schräge Frontschürze seitlich nicht wie bei der 8827 rot abgesetzt, damit der Fehler aus der unterlassenen Änderung nicht gleich auffällt. Tut er aber leider doch schon auf den ersten Blick; und dafür muss man leider kein Vorbildkenner sein. Dass irgendetwas nicht stimmen kann, wird jeder wohl auf Anhieb vermuten. Kesseldurchmesser und –länge allein wären hingegen leicht zu kaschieren gewesen.

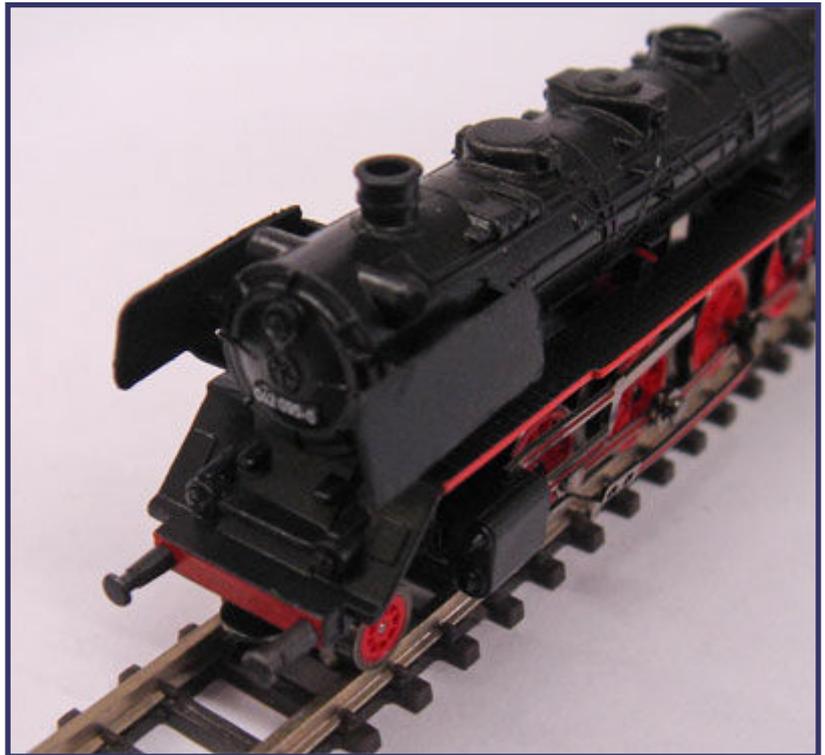
Ebenfalls erscheint es sehr kurios, dass der Tender das Führerhaus deutlich überragt. Zwar stehen die Ecken



Die lupenrein lesbare Schrift ist fast schon der einzige Pluspunkt am Lokgehäuse selbst. Die Anschriften weisen die Lok 042 095-0 noch zur BD Münster gehörend aus, die wenig später aufgelöst und der BD Hannover zugeordnet wurde.

Insgesamt sind folgende, grobe Fehler festzustellen:

- Die Lok hat zwei Dome zu viel. Das Vorbild besaß nur noch einen Dampfdom. Der Speisedom entfiel, statt im Sanddom wurde Bremssand nun in Behältern unter dem Umlauf gelagert. Das sollte Unfällen unter Fahrdrabt vorbeugen und ist eines der augenfälligsten Merkmale modernisierter DB-Loks gewesen.
- Die Lok besaß keinen Oberflächenvorwärmer mehr (im Modell quer vor dem Schlot zu finden), sondern einen modernen Mischvorwärmer, der unter der Rauchkammer stand und vom vorderen Umlauf umgeben wurde. Auch dies ist für viele erneuerte Dampflokomotiven typisch gewesen. Bei der 042 betraf dies ausnahmslos alle umgebauten Loks.
- Der Schlot neubekesselter Loks wurde zur besseren Feueranfachung sichtbar verbreitert und auch verkürzt.
- Hinter dem Schlot fehlt dem Modell der quer sitzende Deckel, unter dem das Heißdampfreglergehäuse sitzt.
- Charakteristisch ist auch ein etwa mittig unten sitzender Einschnitt im Windleitblech der Heizerseite. Dahinter sitzt beim Neubaukessel die Speisepumpe.
- Der seitliche Umlauf ist falsch dargestellt. Er lief nicht in einem bis zur Rauchkammer durch, sondern war im Bereich der Zylinder unterbrochen und lief ab dort nach unten versetzt bis nach vorn und um die Rauchkammer herum. Er wurde durch die neuen Kessellaße und die damit verbundene Änderungen erforderlich. Neben der Zahl der Dome ist dies das auffälligste Merkmal der Ölloks Reihe 042.
- Der Zentralverschluss (Radverschluss) auf der Rauchkammertür wurde bei der DB schon früh entfernt. Zum Dichthalten genügte der Druck der seitlichen Vorreiber. An die Stelle des Rads trat bei vielen Loks – auch den 41ern – das Nummernschild. Keine der Vorbildmaschinen entspricht dem Modell 88272 und der Epoche IV.
- Eine 41 (041 / 042) mit Neubaukessel hatte niemals eine geschlossene Frontschürze. An ihrer Stelle befand sich das zuvor beschriebene, vordere Umlaufblech. Das Entfallen der Frontschürzen betraf bei anderen Baureihen wie der 01 sogar Loks ohne Neubaukessel und prägte den Wiedererkennungswert moderner, unverzichtbarer Dampfloks.
- Im Rahmen des Umbaus wurden die unter-



Alle der beschriebenen, extrem groben Vorbildfehler lassen sich zwischen dieser Modellaufnahme des Artikels 88272 im Vergleich zum Vorbildfoto auf der Titelseite abgleichen.



Besonders fallen die Fehler auch aus der Aufsicht auf: Hier fallen vor allem Sand- und Speisedom sowie der Oberflächenvorwärmer fehlerhaft ins Auge.

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

ren, alten Spitzenlichter wie bei den Neubauloks von der Pufferbohle entfernt. Neue Laternen fanden ihren neuen Platz unterhalb des vorderen Umlaufs, hängend montiert.

Vorbildgerecht ist an der Lokgehäuseform daher leider nur das Führerhaus, weil es sich noch um den Einheitsführerstand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft handelt. Die Modellfehler lassen sich leicht gegen das Titelfoto der 41 360 (ex 042 360-8) abgleichen. Im Vergleich zu einem anderen Foto (siehe Leserbrief) fällt auf, dass auch das Hochspannungswarnschild etwas zu groß ausgefallen ist.

Trainini-Fazit: Angekündigt war ein lange ersehntes und seit der Heizöl-Dienstkesselwagen (Art.-Nr. 82060) auch erwartetes Modell einer äußerst beliebten und sehr bekannten Dampflok. Die Ankündigung als „Neukonstruktion“ und eine mit 229,00 EUR nicht gerade niedrige UVP (vergleichbar etwa der Franco-Crosti-Lok 42.90) nährten Hoffnungen auf das alle anderen Neuheiten überragende Spitzenmodell 2006.

Das jetzt ausgelieferte Modell empfindet die Mehrheit der Z-Freunde daher zu Recht als Hohn und darf aus Kundensicht eher als Test interpretiert werden, ob Märklin-Fans tatsächlich alles kaufen, auf dem das Markenkürzel zu finden ist. Die überaus konstruktive Kundeninitiative, die im Rekordtempo zu einer organisierten Protestbriefaktion an die Märklin-Geschäftsführung führte, spricht eine deutliche Sprache.

Kein Wunder, dass ein lauter Aufschrei durchs Land ging: Fans der ausgehenden Dampfzeit fürchten nun auch, dass uns bald eine Baureihe 50 mit ihrem viel schlankeren Kessel als Öl-Jumbo 043 verkauft werden könnte. Die 042 ist daher leider spurweitenübergreifend zur Vertrauensfrage geraten.

Mutig und aufrichtig ist daher die schnelle Entscheidung der Märklin-Geschäftsführung, die ihren Kunden „versichert, dass wir Ihre Kritik sehr ernst nehmen und (...) von einer weiteren Fertigung bzw. Auflage dieses Modells (...) absehen“. Dies bedeutet freilich keine Rückrufaktion der schon ausgelieferten Modelle, aber dennoch einen geordneten Rückzug mit erhobenem Haupt, weil damit nur allzu deutlich ein Fehler eingestanden wird.



Zwei private Umbauten aus den alten Märklin-Modellen 8827: Der vordere stammt von Dirk Rohwerder und glänzt durch zusätzliche Luftleitungen hinter den Kuppelachsen, Warnschild am Öltank und vergrößertes Gegengewicht an der Treibachse. Jens Wimmel hat an seiner hinteren Lok konsequent die übeflüssigen Dome vom Kessel entfernt und der Lok zusätzlich eine Detailsteuerung und Bahls-Zurüstteile spendiert. Zusammen beweisen diese Loks, dass eine vorbildgerechte 042 auch im kleinsten Maßstab eine überaus elegante Erscheinung darstellt. Foto: Jens Wimmel

Für Vorbildfreunde stellt die ausgelieferte Lok lediglich einen Bausatz dar, aus dem eine weitgehend vorbildgetreue Baureihe 042 in allerdings mühevoller Fräsarbeit und Umkonstruktion erstellt werden kann. Dafür ist sie im Handel aber leider zu teuer; Kenner dürften deshalb voraussichtlich eher bei elektronischen Auktionen zugreifen.

Für Märklin-Freunde aller Spurweiten bleibt vorerst nur die Hoffnung auf ein konsequent umgesetztes Modell der Neubaukesselmaschinen 041 und 042. Erst damit würde auch der neu konstruierte Öltender eine wirklich runde Sache – für einen „Jumbo“ der Reihe 043 allein er doch viel zu schade. Und diese Hoffnung möchten wir doch nicht begraben, oder?

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

Internet:

www.maerklin.de

- Homepage der Firma Märklin -

www.zettzeit.ch

- Vorzeige-Umbau von Jens Wimmel -

- Stand der Kundeninitiative -

Vorbild

Modell

Gestaltung

Technik

→ Literatur

Impressionen

Die Baureihe 41 im Portrait

Trost beim Lesen finden

Die Baureihe 41 war nicht irgendeine Lok: Konstruktiv war sie irgendwie besonders, von der Einsatzvielfalt einmalig und mit Neubaukessel eine besonders ästhetisch wirkende Maschine. Sie gehörte neben den ölgefeuerten Jumbos bei der DB zu den letzten Dampflokomotiven im Unterhaltungsbestand der Bundesbahn. Am 23. Oktober 1977 verabschiedete sie sich endgültig vom Streckendienst, ohne aus dem Bewusstsein ihrer Fans zu verschwinden. Markus Hehl hat sie für den Weltbild-Verlag gelungen portraitiert.

Markus Hehl

Baureihe 41 - Die Universallokomotive

Weltbild Verlag

Format ca. 22,5 x 30,5 cm

100 Seiten mit Farbabbildungen und Ausklappkarten

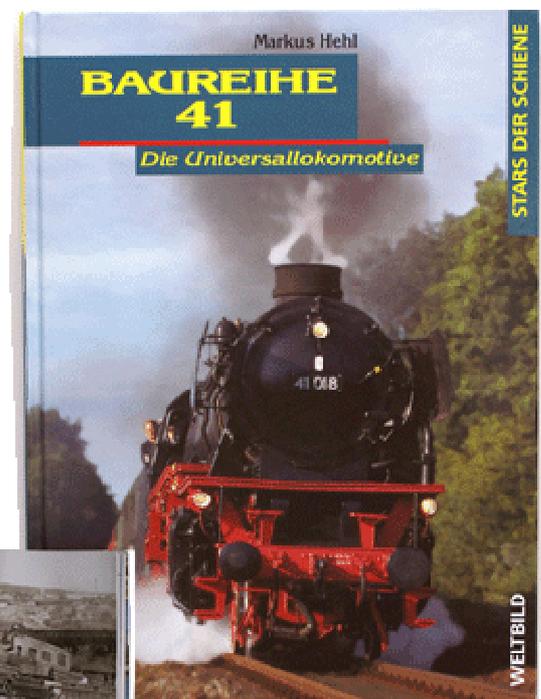
Best.-Nr. 652 518 005

EUR 12,95 (exkl. Versandkosten)

Bezug nur im Abonnement der Reihe
„Stars der Schiene“

Der vorliegende Band richtet sich wie alle Bücher aus der Reihe „Stars der Schiene“ an interessierte Eisenbahnfreunde, die einen grundlegenden Überblick über ein bestimmtes Vorbild gewinnen möchten. Meist dürfte dies aus dem Zusammenhang mit einem Modell der Wunschmaschine in Verbindung stehen.

Von Interesse ist dann, welchen baulichen Veränderungen das Vorbild unterworfen war und wie sein Modell auf der Anlage richtig eingesetzt werden kann.



Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

All diese Fragen beantwortet das Buch kompetent und ausführlich genug. Es quält nicht mit endlos langen Stationierungsverzeichnissen und für den Laien nicht verständlichen Technikbeschreibungen im Detail.

Es ist kurzweilig geschrieben, gut bebildert und lässt keine Facette außer Acht, die für den Gesamtzusammenhang und die richtige Einordnung in den Fahrzeugpark der DRG, DR und DB wichtig sind.

Eröffnet wird dieses Werk – wie übrigens jeder andere Band der Reihe auch – durch eine Fotostrecke durch die gesamte Einsatzzeit. Die Loks sind hier in verschiedenen Epochen jeweils auf Großaufnahmen über eine Doppelseite zu sehen.

Zur Einleitung der Lokgeschichte schaut der Autor auch über den großen Teich. Er leitet her und erklärt, wie die Mikado-Bauart entwickelt wurde, was sie auszeichnete und welcher Erfolg ihr im In- und Ausland beschieden war.

Anschließend erfolgt die Betrachtung der speziellen Situation bei der neu gegründeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Reihe 41 ging hier aus gestiegenen Anforderungen in den Zugleistungen im Rahmen des Einheitslokomotivprogramms hervor und war technisch vor allem mit der Baureihe 03 (siehe **Trainini** Ausgabe 11; Juni 2006) eng verwandt.

Nicht vergessen wird neben dem Lebenslauf in der Epoche 2 auch der Verbleib bei Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bundesbahn nach dem Krieg. Bei beiden Bahnverwaltungen erlebten die Maschinen Verbesserungen und Modernisierungen. Lückenlos wird die Geschichte weitergezeichnet bis zur Außerdienststellung.

Abgerundet wird das Werk von einer Vorbildgeschichte, konkret einem tragischen und tödlichen Unfall auf einer Ölokok der DB. Dem Leser wird verdeutlicht, dass der Beruf Lokführer oder Heizer kein romantischer Traumberuf war sondern ein harter Knochenjob mit besonderem Gefahrenpotenzial, der besondere Sicherheitsvorschriften unentbehrlich machte. So etwas sucht man in anderen Büchern meist vergebens.

Den Bogen zur heutigen Zeit schlagen zwei Kapitel über das Wiedererstehen der Museumslok 41 018 aus München, einer der wenigen Regionen, in denen die 41 früher keine wichtige Rolle spielte, sowie einer Auflistung und Kurzberichte zum Verbleib der Maschinen nach ihrer Ausmusterung. Abgerundet wird dies durch Ausklappkarten am Anfang und Ende des Buches, die Schnittzeichnungen und Blaupause des Vorbilds zeigen.

Alles in allem bleibt festzuhalten, dass dieses Buch kein Standardwerk für erfahrene Techniker und Statistiker ist, die Wert auf (die eher trockene) Auflistung von Daten und Fakten legen. Anfänger und auch erfahrene Modellbahnfreunde, die mehr über das Vorbild ihres Modells erfahren wollen, werden dafür umso mehr Freude beim Lesen haben. Nach der Lektüre warten sie dann sehnsüchtig auf weitere Bände der Reihe...

Webadressen:

www.sammelwerke.de

www.weltbild.de

- Infos zum Bezug und Bestellung -

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Für Aufruhr unter Märklin-Fans hat die Auslieferung des Modell 88272 gesorgt. Stellvertretend für die vielen Rückmeldungen, die **Trainini** erreichen, sei u. a. folgende Leserzuschrift veröffentlicht:

Ich muss im Rahmen eines Leserbriefes meinem Ärger über die Modellpolitik des Hauses Märklin Luft machen.

Grund ist die Auslieferung des Modells der Baureihe 042 Öl.

Ich hatte mich nach Bekanntgabe der diesjährigen Neuheiten auf das Modell (...) gefreut. Erstens weil es eine wunderschöne Maschine ist, zweitens passt sie hervorragend zu den Modellen der Schweröl-Kesselwagen (Art.-Nr. 82060; Anm. des Herausgebers). Und nicht zuletzt drittens repräsentiert sie die letzten Jahre der Dampftraktion bei der Deutschen Bundesbahn.

Alle Informationen vorab haben die Hoffnung auf ein wirklich gelungenes Modell genährt. Bei Dampflok der Baureihen 96, 58 und 85 ist die Umsetzung in ein Modell der Baugröße Z ja auch gut gelungen.

Umso ärgerlicher die Erkenntnis, was Märklin uns Zetties mit Auslieferung des Artikels 88272 zumutet. Beim Anblick des Modells bleibt einem die Spucke weg. Grauenhaft!

Glauben die Verantwortlichen in Göppingen ernsthaft, dass sich ein solches Modell in den notwendigen Stückzahlen verkauft?

Ich bin richtig sauer. Hat der Fauxpas mit der BR 39 nicht gereicht? Gibt es jetzt in Göppingen ein weiteres Modell, dem der Makel „Ebay-Blei“ oder „Screen-Shop-Füller“ anhängt? Ich fürchte, ja. Hat sich also das Sparen gelohnt? Ich denke, nein.

Wenn sich Märklin in den nächsten Jahren in den Spurweiten HO, 1 und Z wieder gut positionieren will und vor allem Geld verdienen will, dann bitte mit der für die Realisierung eines Modells notwendigen Sorgfalt. Auch wenn die nötigen Investitionen ein bisschen höher sind.

Ich (...) bin bereit für ein schönes und stimmiges Modell den notwendigen Preis zu zahlen. Ca. 200,-



Betrachtet man das Vorbild mit Neubaukessel, wird der Zorn enttäuschter Märklin-Freunde verständlich. Positiv: Der Hersteller hat schnell reagiert.

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

EUR für dilettantisch umgesetzte Modelle (...) werde ich mir sparen.

Ich danke den Verantwortlichen in Göppingen, dass mir manche Entscheidung von Ihnen abgenommen wird.

Bernd Knauf, via Email

Aus der Heimat der Museumslok 042 271-7 kommen Lob und Tadel – für Märklin leider (fast) nur letzteres:

Zunächst das Lob: Dein **Trainini** gehört mittlerweile zu meiner regelmäßigen Stammlektüre und mit der letzten Ausgabe hast du dich selbst übertroffen. Die Rhätische Bahn in Zm, der VT08 auf der Fehmarnsundbrücke, da kommt man richtig ins Schwärmen. Weiter so!

Nun zum Tadel: Als ich die Bilder der Märklin BR 042 gesehen habe, dachte ich, ich wär im falschen Film. Wie kann man eine Kohle-Lok mit einem Öl-Tender ausstatten??? Leider muss man hier ganz klar nach Göppingen sagen: Klassenziel verfehlt, setzen, sechs! Die 229 Euro werde ich mir sparen!

Michael Koch, Neumünster (Schleswig-Holstein)

Mit einem Paukenschlag möchte Rolf Pabst ein neues Kleinseriensortiment starten:

Mehrere Jahre hat Rolf Pabst geübt, experimentiert und seine handwerklichen Fähigkeiten perfektioniert. Demonstrationen seines Könnens waren bereits im letzten Jahr auf seinem Bw-Modul, ausgestellt auf der „Modellbau West“ in Rheinberg, zu sehen. Nun bietet er ausgesuchte Stücke als



Noch nicht endgültig serienreif, aber mit (gelber oder reinweisser) Beleuchtung bald schon ein Hammer: Offene Kutsche von Rolfs Lädchen.

Ätzteile-Bausatz auch anderen, interessierten Modellbahnern käuflich an.

Wer ihn kennt, der weiß: Da geht noch was! Schon lange tüftelt er an neuen Lückenfüllern, eine wahrhaft auch in der Spurweite Z große Überraschung befindet sich derzeit zusammen mit **Trainini** in der Entwicklung. Rolf Pabsts Ziel ist es dabei, Produktüberschneidungen mit anderen Kleinserienanbietern möglichst zu vermeiden, damit „genug Luft für alle“ bleibt. Schließlich sind auch heute die Lücken noch groß genug, um sich nicht ins Gehege kommen zu müssen.

Als Referenz sei hier der erste Prototyp einer beleuchteten Kutsche gezeigt. Ihr Einsatz kommt sowohl als Alltagsgefährt betuchter Epoche-1-Preiserlein in Frage wie auch als Hochzeitskutsche für spätere Generationen. Schauen Sie doch mal nach unter <http://www.rolfs-laedchen.de/>

Neue Fahrzeuge im Maßstab 1:220 werden bald weitere Lücken füllen:

In diesem Jahr haben wir lange warten müssen, was uns Limized an Neuheiten präsentieren wird. Dieses Warten hat sich gelohnt. Neben neuen LKW- und Bus-Modellen zur Epoche 2 sind besonders der neue VW Jetta für Freunde der Epoche 4 hervorzuheben und ein THW-Fahrzeug der Marke Büssing passend zur Epoche 3. Zwar stammt das Fahrwerk noch aus der Reichsbahnzeit, aber gerade beim Technischen Hilfswerk wurden alte Fahrzeuge, häufig von der Bundeswehr ausgemustert, aufgebraucht und für zivile Zwecke weitergenutzt. So dürfte auch der Aufbau vielen noch aus dem militärischen Krankentransport und dem Katastrophenschutz in Erinnerung sein. Mit dem neuen Büssing lässt sich deshalb die beliebte und von Märklin begonnene THW-Reihe lückenlos fortsetzen! Übrigens: Limized vertreibt auch Zubehör weiterer Hersteller, wie etwa die hervorragenden Bäume von Silflor.

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

Vorankündigung zu einem **Trainini**-Jahresvideo 2006:

Auch 2006 sollen wieder alle Ausgaben des Jahres zu einer Jahres-CD zusammengefasst werden. Als Anreiz für treue Leser, die keine Ausgabe missen und selbst archivieren, sollen wieder zwei besondere Inhalte dienen. Dies sind zum einen ein Wandkalender zum Selbstausdrucken im Format DIN A4 quer und das Jahresvideo 2006. Letzteres soll es in sich haben, denn es wird die Höhepunkte dieses Jahres in besonderer Weise zusammenfassen.

Neben einmaligen Aufnahmen von den Anlagen und Modellen, die auf den großen Messen und beim Z-Weekend Geseke gezeigt wurden und Bildern der schönsten Neuheiten 2006 wird ein Teil von ihnen auch Vorbildszenen gegenübergestellt. Einfließen sollen dabei auch Luftaufnahmen, für deren Anfertigen erst ein Sportflugzeug gechartert werden musste.

Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die speziell hierfür entstandenen Kosten auch auf die Gesamtauflage des Herausgebers umgelegt werden können und sich die Gemeinschaft der Leser damit solidarisch beteiligt. Als private und nicht kommerzielle Publikation stehen den Kosten keine Einnahmen, etwa aus Werbung, entgegen, die diese sonst auffangen würden.

Wie im Vorjahr wird es wieder explizit erlaubt sein, private Vervielfältigungen der Jahres-CD zu fertigen. Deshalb wird auch auf lizenzkostenpflichtige Musik verzichtet. Basierend auf der Eigenauflage des Vorjahrs beträgt der geschätzte „Kerosinzuschlag“ etwa 2 – 3 EUR je bestellter CD, die zu den reinen Selbstkosten für Rohling, Porto und Verpackung hinzukämen. Eine Weitergabe und Aufteilung der Kosten – etwa beim eigenen Vervielfältigen für Stammtische – ist möglich und sinnvoll.



Eindrücke, Wünsche und Meinungen der Leser hierzu sind ausdrücklich erbeten. Nutzen Sie dies doch mal für einen Leserbrief!

Für 6,5 mm Spurweite sind weitere Rollenprüfstände erhältlich:

Der Hersteller KPF bietet verschiedene Modelle und Leistungsumfänge für unterschiedliche Zwecke und Budgets an. Als einziger aller bisher angebotenen Modelle für die Spur Z sind die Rollenböcke derart klein konzipiert, dass auch eine Märklin-89 (Art.-Nr. 88051) darauf mit allen Achsen aufliegt. Möglich wird dies durch leicht laufende Gleit- statt Rollenlager, die eine Platz sparende Bauweise zulassen. Der Einsatzzweck solcher Prüfstände liegt typischerweise im Einfahren nach Wartung und Pflege, der Fehlersuche am stehenden, aber im Betrieb befindlichem Lokmodell wie auch der Präsentation. Seitens des Firmeninhabers wurde bereits zugesagt, ein Musterexemplar für das Adventstreffen in Zell an der Mosel bereitzustellen. **Trainini-Leser** und Herausgeber können sich dort gleichermaßen ein eigenes Bild verschaffen und den nachfolgenden Testbericht beeinflussen. Herstellerinformationen finden Sie unter <http://www.kfp-zeller.de>!

Aus Göppingen wurde ein weiteres, sehr gelungenes Modell ausgeliefert:

Für Freunde der Deutschen Bundesbahn ist nun die elektrische Einheitsschnellzuglok der Reihe E10.3 „Bügelalte“ in kobaltblauer Ausführung für die Epoche 3 erschienen (Art.-Nr. 88411). Das Gehäuse

Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

weist die für ihre Zeit typischen Merkmale, nämlich Pufferverkleidungen und eine an der Front umlaufende Griffstange auf. Insofern ist die Lok eine echte Formneuheit und keine Farbvariante des Modells 88410 aus dem Vorjahr.

Technisch ruht sie auf dem bewährten „Einheitsfahrwerk“ der Kasten-E10. Daher hat sie auch – entgegen der Produktbeschreibung im Katalog – eine Beleuchtung mit Stecksockel-Lämpchen und nicht wartungsfreien LED. Ebenso fehlerhaft war dort der Eintrag, die Lok besäße die bei Ablieferung typischen Frontschürzen. Zwar verliehen sie dem Vorbild die besondere Eleganz, wurden aber nach wenigen Jahren wegen Problemen im täglichen

Betrieb abgebaut, so dass dies grundsätzlich kein Manko darstellt.

Besonders gelungen ist die Bedruckung. Die Lokschilder wurden in zwei Arbeitsgängen aufgedruckt; die silbernen Anschriften sitzen daher nicht einfach auf dem Lokrahmen, sondern heben sich geringfügig, aber sichtbar und angenehm davon ab. Endlich gibt es für Zetties das typische und gleichermaßen bekannteste und beliebteste E-Lok-Modell der DB als Großserienmodell!

Bei 1zu220-Modelle wird ein interessanter Spur-Z-Fotowettbewerb gestartet:

Zwischen dem 16. August und 30. September 2006 läuft auf der Homepage von 1zu220-Modelle ein interessanter Fotowettbewerb mit dem Thema „Szenen in Z“. Jeder Interessierte darf dazu Bilder seiner schönsten (Anlagen-)Szene einreichen, gleich ob mit oder ohne Bahn im Motiv. Eine Fachjury, in die auch **Trainini** berufen wurde, wird mittels eines Punktesystem das gezeigte Motiv (Originalität, Qualität der Ausführung) und der Fotoqualität (Umsetzungsgeschick in der Aufnahme) bewerten. Gewinner wird der Einsender mit dem höchsten Punktzahldurchschnitt aller Wertungen durch die Jury. Die drei Erstplatzierten erhalten als Anerkennung einen kleinen Preis.

Kurz vor Schluss möchte ich noch einen Hinweis geben, wo historische Ausgaben von **Trainini** zu finden sind:

Die Z-Friends Europe haben schon vor einiger Zeit ein Archiv der vom Server gelöschten Ausgaben aufgebaut und bieten es jedermann kostenlos an. Leider ist es von der Startseite nicht ganz einfach zu finden. Sie erreichen das offizielle **Trainini ARCHIV** dort unter folgendem Link: <http://www.z-friends-europe.de/downloads/trainini/index.html>!



Oben:

Stimmig in den Proportionen und überzeugend in der Form ist die E10.3 „Bügel falte“ in der kobaltblauen Epoche-3-Version der DB. Hier zieht sie den FD „Hans Sachs“ nach Hagen in Westfalen.

Unten:

Im Verhältnis zur Kleinserien-Bügel falte von Schmidt (vorn) zeigen sich die Vorzüge des neuen Märklin-Modells 88411 (hinten). Vor allem bei Lüfterband und Dachleitungen entscheidet Märklin das Rennen klar für sich. Nur der Faulhaberantrieb des Schmidt-Modells fürchtet keine Großserienkonkurrenz.



Trainini – Ausgabe 13

Praxismagazin für Spurweite Z

ZettZeit bietet ein neues Exklusivmodell, das fast schon vergriffen ist:

Schweiz-Begeisterte aufgepasst! Als passende Ergänzung zum Baudiensttraktor Tm II der SBB gibt es den Gerätewagen der Schweizer Firma J. Müller Gleisbau (Art.-Nr. ZZ01006) exklusiv bei ZettZeit in der Schweiz. Er ist als Geisterwagen konzipiert und ergänzt den Tm II zu einem vorbildgerechten Gleisbauzug, da private Firmen und SSB eng zusammenarbeiten und es daher auch zur Mischung des Fahrmaterials kommt. Das 55 mm lange Modell glänzt mit vorbildgerechter und aktueller Lackierung und Beschriftung, Spezialekupplung zum Tm II und Serienkupplung am anderen Ende sowie Antrieb durch Glockenankermotor und Schwungmasse.



Das Vorserienmodell des Gerätewagens hinter dem Tm II im aktuellen Rot der SBB. Der Geisterwagen ging derart schnell weg, dass bisher nicht mal ein Foto des Serienmodells gefertigt werden konnte... Foto: Jens Wimmel, ZettZeit

Wer Interesse hat, sollte sich sputen: Zum Redaktionsschluss war nur noch ein einziges Modell zum Preis von 190,00 EUR (300,00 CHF) verfügbar. Geliefert wird es in einer Kunststoffbox.

Der äußerst beliebte und längst vergriffene Baudiensttraktor wird in Ursprungsfarbgebung mit geänderter Betriebsnummer Anfang 2007 neu aufgelegt. Mehr Infos und Bezug unter <http://www.zettzeit.ch!>

Impressum:

Diese Veröffentlichung ist ausschließlich privater Natur. Sie gibt ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

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

Leserbriefe sind unter Angabe des Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Eine Veröffentlichung bleibt dabei dem Herausgeber vorbehalten. Dieser bemüht sich aber, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und möglichst jede Einsendung zu berücksichtigen.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehme ich keine Haftung.

Diese Berichte erscheinen unregelmäßig in loser Form und stehen für alle interessierten Modellbahner, besonders Freunde der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Download können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen dieser Beiträge auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Besonders kommerzielle Verwertung ohne vorherige, ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers ist ausdrücklich untersagt und wird nicht toleriert.