

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



Deutsche Eisenbahn im neuen Farbleid

175 Jahre deutsche
Eisenbahnen

Der Traktionswandel im Modell
Lektüre für den Eisenbahnfreund

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mit Stolz blicken meine Redaktionskollegen und ich auf ein fünfjähriges Bestehen von **Trainini®** zurück. Das sind fünf Jahre ehrenamtliches Engagement für die Spurweite Z, das uns nach wie vor große Freude bereitet.



Holger Späing
Chefredakteur

Zum Jubiläum erreichten uns viele Glückwünsche von Modellbahnern und Herstellern, von Prominenten, Stammtischen und Einzelpersonen. Sie alle beweisen, dass wir gute Arbeit geleistet haben, uns etablieren konnten und in den Kreis der großen, deutschen Modellbahnmagazine aufgestiegen sind.

Dafür und für die vielen Glückwünsche möchte ich mich bei Ihnen allen im Namen der gesamten Redaktion herzlich bedanken, denn jedes Magazin lebt zu guter letzt von seinen Leserinnen und Lesern.

Auch für den September haben wir uns keine Verschnaufpause gegönnt und hoffen, wieder einmal Ihren Geschmack getroffen zu haben:

So setzen wir unsere Artikelreihe zum 175-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen fort und berichten dieses Mal aus der Zeit zwischen 1969 und 1985. Sie war geprägt von technischen Innovationen, die das Eisenbahnwesen nachhaltig verändert sollten, vom Abschied der Dampflok, neuen Farbkonzepten, die nicht jedermann gefallen mochten und von einem wachsenden Defizit der Deutschen Bundesbahn.

Passend dazu haben wir drei Bücher als Literaturempfehlung ausgewählt, die im Kontrast zu denen der letzten Ausgabe stehen: Richtete sich der Blick im August nach vorn, schauen wir nun zurück auf die Dampflokzeit.

Besonders ans Herz legen möchte ich Ihnen „Eisenzeit“ von Wolfgang Staiger. Der Blickwinkel seiner Fotografien, aber besonders die Texte weichen gewaltig von denen anderer Autoren ab, die sich Rheine und der Emslandstrecke gewidmet haben. Auch der Modellbahner findet darin jede Menge Stoff, der sein Schaffen beeinflussen wird.

Zum Thema Traktionswandel und neues Farbkonzept passt unser Umbaubericht: Wir haben ein beige-ozeanblaues Modell der Diesellok-Baureihe 221 zugerüstet und ihm damit das bullige Äußere seines Vorbilds geben können. Natürlich funktioniert unser Umbauvorschlag auch mit einem altroten Märklin-Modell...

Abgerundet wird diese Ausgabe wie gewohnt durch aktuelle Kurzmeldungen und Zuschriften aus dem Kreis unserer Leser. Dort berichten wir kurz auch von der Geburtstagsfeier, die **Trainini®** zum Jubiläum erhalten hat. Das Figurenduo, das Trafofuchs passend zum Anlass kreierte hat, lässt sich natürlich auch von anderen Interessenten erwerben.

Und damit wünsche ich Ihnen nun viel Vergnügen beim Lesen, Blättern und Staunen!

Herzlichst,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Der Strukturwandel im Kleinen.....	4
------------------------------------	---

Vorbild

Zwischen Rückzug und Innovation (1969 – 1985).....	15
--	----

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Mitten drin – nicht nur dabei.....	35
Wertvolle Lokomotivportraits.....	38

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....	40
-------------------------------------	----

Impressum.....	48
----------------	----

Wir danken unseren Bildautoren für ihre Unterstützung, besonders Andreas Petkelis und Kurt Lück.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. September 2010

Titelbild:

Alt trifft neu auf der Emslandstrecke nahe der Blockstelle Bentlage im Spätsommer 1976. Ein Jahr zuvor hat die DB ein neues Farbkonzept eingeführt. 221 142-3 trägt schon diesen bei ihr wenig vorteilhaft wirkenden Anstrich, während 221 150-6 noch in ihren klassischen Farben unterwegs ist.

Märklins 221 umgebaut und zugerüstet Der Strukturwandel im Kleinen

Die Baureihe 221 ist in Vorbild und Modell eine beliebte Lokomotive. Dies gilt leider nicht für die ozeanblau-beige Ausführung, die den Maschinen nicht gut zu Gesicht stand und sie klobig wirken ließ. Trotzdem haben wir ein solches Exemplar für den Modellumbau ausgewählt: Es sollte den Strukturwandel auf der Emslandstrecke im Kleinen wiedergeben. Das Entstehen dieses Modells fassen wir heute für Sie zusammen.

Zugegeben – am Anfang stand das Vorhaben, eine altrote 221 zu supern und ihrem Vorbild entsprechend aufzurüsten. Doch sind ozeanblau-beige Modelle deutlich weniger beliebt und daher stets deutlich günstiger zu haben. Und so gab der Einstandspreis den Ausschlag, denn vor Pannen und Fehlern ist niemand gefeit. Ein möglicher finanzieller Schaden ließ sich also auf diese Weise begrenzen.



Der Weg zu dieser überzeugenden Optik war lang, aber lohnenswert. Schritt für Schritt beschreiben wir, wie es geht.

Die Superung einer Diesellokomotive geht deutlich einfacher vonstatten als die einer Dampflok. Und so kommen wir nun – passend zum Vorbildbericht dieser Ausgabe – gerne dem Wunsch vieler Leser nach und veröffentlichen endlich einen Umbauvorschlag für die moderneren Traktionsarten.

Auslöser war die Besichtigung der 221 auf einer Eisenbahnausstellung vor einigen Jahren. Beim Fotografieren der Lok vom Planum einer Ladestraße statt vom Bahnsteig aus, fiel besonders deutlich auf, wie bullig diese Maschine in der Frontansicht wirkte.

Da konnte das Märklin-Modell nicht mithalten, denn diesem fehlt vorn die geschlossene Frontschürze. Das rief mich auf den Plan. Betriebsspuren gehören bei Umbauten eh zum Standardrepertoire.

Festzulegen war ferner, welche betrieblichen Ansprüche das Modell im Anlagenbetrieb erfüllen sollte. Märklins Verkleinerung ist für guten Lauf und vorzeigbare Zugkräfte bekannt. Auch im Vorbild beförderten die Lokomotiven in ihrer späten Dienstzeit fast ausschließlich schwere Güterzüge. Damit stand eine zusätzliche Erhöhung der Zugkraft auf der Wunschliste.

Technisch sollte die bei langsamer Fahrt nicht ideale Beleuchtung auf zeitgemäßen LED-Standard gebracht werden. Da passte es gut, dass High Tech Modellbahnen einen entsprechenden Baustein anbot und sogar an einer Überarbeitung feilte, um die Lichtausbeute im oberen Stirnlicht weiter zu erhöhen. Rotes Schlusslicht war überflüssig, denn das Vorbild war nicht wendezugfähig und Solofahrten auf der Anlage sind eher die Ausnahme.

Damit war der Rahmen der erforderlichen Arbeiten im Grundsatz bestimmt und es konnte ans Beschaffen eines geeigneten Modells gehen. Wie bereits geäußert, bot sich der besonders kostengünstige Erwerb eines Märklin-Modells mit der Artikelnummer 8821 an.

Leider hat dieses zwei Defekte, die im Rahmen der Arbeiten ebenfalls zu beseitigen waren:

Zum einen war wie bei vielen anderen Exemplaren die Bahnfunkantenne über dem Führerstand 1 abgebrochen, zum anderen fehlte auch eine der seitliche Schürzennachbildungen. Damit ergab sich folgendes Arbeitsprogramm:

Erforderliche Werkzeuge

- Handbohrer mit HSS-Spiralbohrern (z.B. HeWa Modellbau oder Conrad)
- Pinzetten und Klemmpinzetten
- Seitenschneider (Fohrmann)
- Schraubendreher (Uhrmacherwerkzeug)
- Nagelschere und Nagelfeile
- Ggf. Schlüsselfeile
- Feiner Haarpinsel
- Spritzgriffel (sofern vorhanden)
- Zahnstoher

Weitere Hilfsmittel

- Uhu Alleskleber Super Strong & Safe
- Uhu Blitz Sekundenkleber
- Ruderer L504TF
- Verschiedene Lacke (Oesling Modellbau)
- Vallejo Traincolors
- Polystyrolprofile
- Zurüstsätze, Kupferdraht, schwarze Decoderlitze und Beschriftungen

Fahrwerk

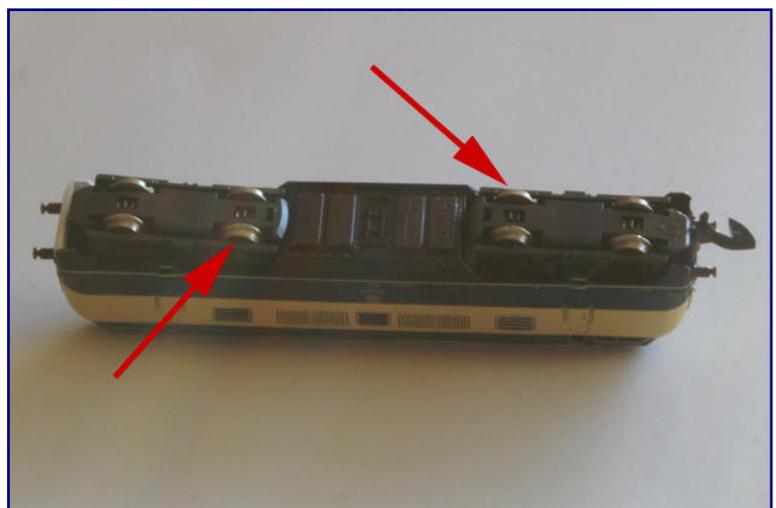
1. Nachrüsten von Haftreifen
2. Umbau der Beleuchtung auf LED (warmweißes Licht)

Lokaufbau

1. Chromeinfassungen der unteren Stirnlichter
2. Neuaufbau der Bahnfunkantenne
3. Wiederherstellen der seitlichen Schürze
4. kompletter Eigenbau der Frontschürze
5. Vergrößern der Pufferteller
6. Lackierarbeiten
7. Anbringen von Betriebsspuren
8. Neubeschriftung des Modells inkl. Versiegeln
9. Detailzurüstung der hinteren Pufferbohle
10. Eigenbau einer Heizkupplungsnachbildung
11. Detailkorrekturen (Lackausbesserungen, Chromhandgriffe, Maschinenraumfenster)

Die Arbeiten am Fahrwerk waren in relativ kurzer Zeit erledigt. Die Drehgestelle wurden demontiert, um die jeweils inneren Achsen entnehmen zu können. Anbieter wie Bahls Modelleisenbahnen oder System Jörger übernehmen das Abdrehen der Lauffläche und das Aufziehen von Haftreifen – im konkreten Fall war es Manfred Jörger.

Nach Wiedereintreffen wurden sie so eingebaut, dass sich die beiden Räder mit dem Haftreifen diagonal gegenüberstehen und so je einer pro Schiene arbeitet. In der Praxis hat es sich als sinnvoll erwiesen, die Haftreifen an den nach innen zeigenden Achsen der Drehgestelle zu montieren.



Die Pfeile kennzeichnen die Einbauorte der beiden montierten Haftreifen.

Auch das Umrüsten der Beleuchtung war eine Kleinigkeit, die jeder Modellbahner beherrscht. Mit den Stecksockelkomponenten von High Tech Modellbahnen ist der Tausch genauso einfach wie der eines defekten Glühlämpchens. Deshalb können wir den Austausch der Serienkomponenten gegen diese wartungsfreien und durch Gebrauchsmuster geschützten Elemente jedem empfehlen! Für die Baureihe 221 ist eine neu entwickelte Ausführung mit der Artikelnummer 7029 zu verwenden.



Die unteren Stirnleuchten erhalten Chromeinfassungen, die obere vorbildgerecht nicht. Auf der Aufnahme wurde das Schlusslicht bereits aus einem rot lackierten Lichtleiter neu gebaut. Auch die Schürzennachbildung ist in der Form schon fertig gestellt.

zufrieden, darf ein weiterer Auftrag erfolgen. So kann man sich langsam an das Wunschergebnis herantasten.

Wird aus Versehen doch mal zuviel aufgetragen, lässt sich dieser mit Verdünnung abwaschen oder auch mit dem Fingernagel vorsichtig abkratzen. So minimiert sich das Risiko eines Misserfolgs auf nahezu Null.

Die Arbeiten am Fahrwerk waren damit erledigt, sehen wir davon ab, dass auf der Seite, die später unter dem Führerstand 2 zu finden sein wird, bei der Drehgestelldemontage gleich die Systemkupplung samt Druckfeder entfernt wurde.

Unser Modell wird also mit dieser Seite später immer am Kopf des Zuges laufen müssen.

Spannender gestalteten sich die Arbeiten zur Nachbildung der Chromringe an den Stirnseiten.

Märklin hat es bislang verstanden, jede Variante dieser Diesellok an dieser Stelle fehlerhaft wiederzugeben. Früher, so auch am Modell

Der optische Eindruck des Modells gewinnt allein durch diese Maßnahme schon enorm. Persönliche Geschmacksache ist das Abtönen der LED: Ihr Licht erinnert noch stark an jenes von Leuchtstoffröhren oder modernen Xenon-Scheinwerfern.

Für die Baureihe 221 passt das nicht. Daher haben wir uns entschieden, mit Tauchlack, ebenfalls bei High Tech Modellbahnen erhältlich, die Farbtemperatur in Richtung einer klassischen Glühlampe zu verändern.

Auch das stellte kein Problem dar. Mit einem feinen Haarpinsel wurde dünn Lack aufgetragen und das Tröpfchen gleichmäßig auf dem LED-Körper verteilt. Stellt das Ergebnis nach dem Trocknen nicht



Die Funkantenne wurde aus einem Gleisnagel (siehe Pfeil) neu aufgebaut. Die Bohrröffnung musste zuvor innen freigelegt werden. Ein Tropfen Klebstoff gibt der Bahnfunkantenne dauerhaften Halt. Zuletzt wird sie dann gekürzt.

8821, fehlten die typischen Chromringe völlig, beim jüngsten Modell 88201 wurden sie vorbildwidrig auch am Stirnlicht aufgedruckt.

Richtig ist, dass nur die unteren Lampen diese Verzierung trugen, dort aber sowohl das Stirn- als auch das Schlusslicht. Im Modell bedeutete das eine besondere Herausforderung: Während der in Chromsilber-Lack getauchte Pinsel nach Herausziehen des Lichtleiters einfach in die Öffnungen der Stirnlichter geführt werden kann und eine sichere, seitliche Führung entlang der Einfassungen erlaubt, ist dies bei den Schlusslichtern nicht der Fall.



Sie tragen nämlich einen gegossenen „Buckel“, der werksseitig rot bedruckt wurde. Er macht es auch dem versiertesten Bastler unmöglich, den Ring von Hand zu ziehen.

Dagegen hilft nur, die Erhebung mit einer scharfen Bastelmesser Klinge vorsichtig abzuschneiden und anschließend die Lampennachbildung exakt im Innendurchmesser von Hand aufzubohren. Anschließend lässt es sich analog zum weißen Licht verfahren.

Natürlich stellt sich damit das Problem, wie die Nachbildung des Schlusslichts wiederhergestellt werden kann. Nur weil sich dafür keine besseren Möglichkeiten bieten, sind wir so ans Werk gegangen. Für die Nachbildung haben wir einen im Durchmesser passenden Lichtleiter verwendet.



Dieses Material findet sich heute in nahezu allen Modellbauläden, so etwa auch beim Spezialversand Conrad Electronic. Auch im Automobilbau werden sie für Schalterbeleuchtungen benutzt. Ideal wäre natürlich ein roter Lichtleiter, denn der ließe sich auf Wunsch leichter beleuchten.

Bild oben:

Neben der Frontschürze war auch eine Seitenschürze neu aufzubauen. Zum Einsatz kommen Polystyrolprofile, die außen noch in Form geschliffen und innen gefräst werden müssen, damit das Drehgestell Bewegungsraum hat.

Bild unten:

Im Vergleich zum Serienzustand hat das Modell schon viel gewonnen, doch für den bulligen Vorbildeindruck sind die Pufferteller zu klein.

Doch eben den fanden wir nicht in passendem Durchmesser. Behelfen haben wir uns damit, dass wir das abgeschnittene Ende mit einem nicht vollständig deckenden Lack rot überdeckt haben.

Schwieriger war der Neuaufbau der Bahnfunkantenne über dem Führerstand 1. Sie ist wie bei vielen anderen Modellen auch ein Schwachpunkt des Gehäuses. Unvorsichtig in die Schachtel gelegt, bricht sie schnell ab und verschwindet dann auf Nimmerwiedersehen. Die Anforderungen an eine höhere Haltbarkeit und die Wiedergabe im passenden Durchmesser ergeben eine nicht leicht zu lösende Aufgabe.

Die Lösung fanden wir in einem Märklin-Gleisnagel (aus der Packung 8999), der von innen nach außen durch das Lokgehäuse geführt wird. Dafür ist die Bruchstelle zunächst zu glätten und an deren Position mit dem Handbohrer eine Öffnung anzubringen, durch die der Nagel anschließend geführt werden kann. Der Bohrdurchmesser entspricht der Stärke des Nagels.

Sein Kopf bildet eine hervorragende Klebefläche im Inneren, der keinerlei von außen sichtbare Spuren hinterlässt. Als Kleber empfiehlt sich Uhu Kraft Alleskleber Super Strong & Safe, eine Kombination aus schnell anziehendem Cyanacrylat und Alleskleber.

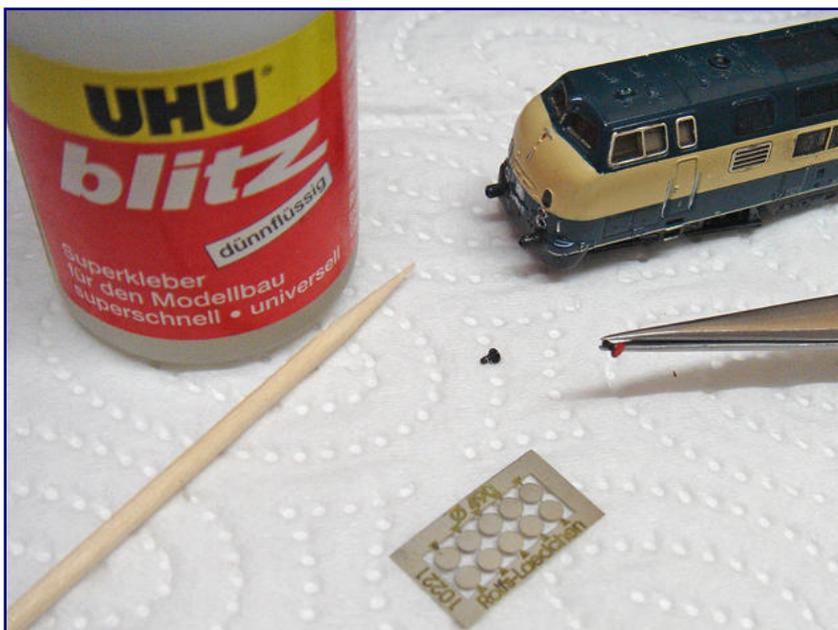
Bevor die Arbeiten beginnen, sind allerdings Lichtleitereinsatz und Metallblecheinlage im oberen Gehäusebereich zu entfernen, um sie nicht versehentlich in Mitleidenschaft zu ziehen und die Stelle überhaupt erreichen zu können.

Sitzt die neue Antenne und ist der Kleber ausgehärtet, wird der Nagel mit einem Seitenschneider auf korrekte Länge abgekniffen. Es folgen Grundierung und Lackierung in Dachfarbe (RAL 5020 Ozeanblau), z.B. von Oesling Modellbau, mit dem Pinsel. Eventuelle Unsauberkeiten an der Einbaustelle werden dabei mit überdeckt.

Anschließend geht es an die Schürzenverkleidung der Großdiesellok, an der beim Vorbild auch Zughaken, Bremsschläuche und die Heizkuppelung befestigt sind.

Um sie im Modell korrekt wiedergeben zu können, muss Märklins seitliche Nachbildung um die Frontpartie ergänzt werden. Dafür weicht zunächst die Systemkupplung samt Druckfeder aus dem Drehgestell der Umbauseite.

Die Wahl der umzubauenden Seite war bei unserem Gebrauchtmodell schnell getroffen, weil eine der seitlichen Schürzennachbildungen abgebrochen war und deshalb ebenfalls neu aufzubauen war. Bewerkstelligt haben wir dies mit Polystyrol-Vierkantprofilen des Herstellers Plastruct. Bündig zur Außenwand bzw. der Kanten der Märklin-Schürzenteile wird das Material zunächst ans Gehäuse angeklebt.



Sobald alle angrenzenden Gehäuseteile abgeklebt sind, geht es ans Lackieren der Schürze. Dies erfolgt mit dem Spritzgriffel (Bild oben). Da die Puffertellervergrößerungen zu diesem Zeitpunkt noch nicht lieferbar waren, muss deren Anbringen nachgeholt werden (Bild unten): Sie werden mit Sekundenkleber auf die Märklin-Puffer aufgebracht. Eine Zentrierhilfe auf der Rückseite sorgt für korrekten Sitz.

Sofern mit Uhu Plast flüssig kein Halt zu erreichen ist, eignet sich dafür der Ruderer-Spezialkleber L 530 TF. Wichtig ist, dass nach dem Aushärten eine belastbare Grundlage für die nachfolgenden Arbeiten geschaffen wurde. Als erster Nachbearbeitungsschritt gilt es, die überstehende Außenecke mit einer Nagel- oder Schlüsselfeile zu runden und der Form des Lokgehäuses anzupassen.

Detailaufnahmen des Vorbilds, die sich auf Ausstellungen fertigen lassen, sind für die Nacharbeiten an den Außenseiten eine große Hilfe. Mit ihnen lässt sich gut beurteilen, ob der bullige und runde Eindruck des Vorbilds im Modell gut getroffen wurde. Glücklicherweise ist der Abschnitt zwischen den beiden Puffern eben – er ließe sich im Zweifel auch nur schwer mit der gebotenen Präzision bearbeiten.



Das Gesicht der Baureihe 221 hat sich durch die größeren Pufferteller gewaltig verändert und entspricht nun dem Vorbild. Auch ihre neuen Anschriften hat die Lok schon bekommen.

Vorsichtig sind die Anpassarbeiten im Inneren der Schürze durchzuführen. Dort ist ein Großteil des Materials durch Fräsen abzutragen, damit das dahinter liegende Drehgestell ungestört zu beiden Seiten ausschwenken kann.

Da Polystyrol sehr weich ist und dem ehemaligen Zahnarzt-Fräsaufsatz auf dem Mini-bohrschleifer kaum Widerstand bietet, bedeutet eine falsche Handbewegung vielleicht schon einen zweiten Neubau.

Mit Abschluss dieses Schritts bedarf es noch etwas Phantasie, in der strahlend weißen Fläche das fertige Modell zu sehen.

Was uns aber sofort auffällt: Der bullige Eindruck des Vor-

bilds passt noch nicht. Der Vergleich mit dem Foto des Originals entlarvt die Ursache. Märklin bildet aus nicht nachvollziehbarer Tradition alle Rundpufferteller in der Baugröße Z mit einem zu kleinen Durchmesser an. Nur für Stangenpuffer der Länderbahnzeit wären sie korrekt.

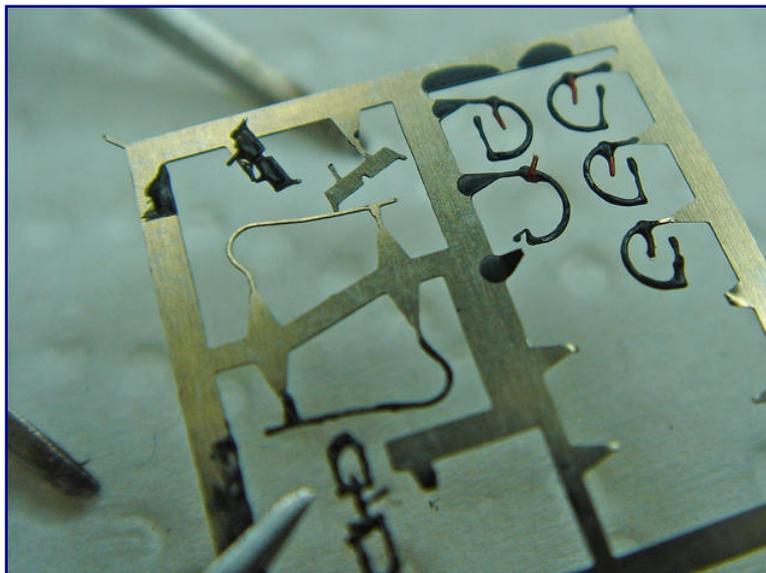
An der 221 wirken sie nun deutlich zu zierlich und bedürfen eines Eingriffes. Da wir einen Umbauvorschlag präsentieren wollten, den auch ungeübte Modellbahner zumindest teilweise selbst umsetzen können, sahen wir von einem reinen Tausch gegen Nachbildungen von Heckl Kleinserien ab. Anderenfalls hätten wir die Pufferhülse oberflächenbündig abschneiden müssen. Der Unterschied zwischen flachem und gewölbtem Teller ist ohne Lupenhilfe eh nicht zu erkennen.

So entstand die Anregung an Rolfs Laedchen, Puffertelleraufsätze zu entwerfen und ins Programm zu nehmen, die in ähnlicher Form auch für andere Vorbilder in Frage kommen. Die neuen Ätzteile (Art.-Nr. 10221) sind größenrichtig und werden einfach mit Sekundenkleber auf Märklins Puffer aufgeklebt. Auf der Klebeseite tragen sie eine dem Durchmesser des Märklin-Teils entsprechende Zentrierhilfe, so dass der alte Pufferteller nach dem Kleben quasi im neuen verschwindet.

Mit diesem Abschnitt ist ein wichtiger Teil der Arbeiten beendet und es geht an die Farbgestaltung unseres Modells. Die Puffer aus Metall erfordern eine Grundierung, damit der Lack guten und dauerhaften Halt findet. Auch an der Schürzennachbildung schadet ein solcher Grundauftrag nicht.

Wichtig ist nur, den darüber befindlichen Teil des Gehäuses mit Flachkrepp abzudecken, bevor es an die Sprühlackierung geht. Wir haben einen grauen Ton verwendet.

Nach dem Durchtrocknen bekommt die Schürze einen Lacküberzug im Farbton RAL 7021 schwarzgrau, die beiden Pufferteller werden von vorne und hinten matt tiefschwarz mit dem Pinsel überdeckt. Endlich lässt sich danach der Gesamteindruck des Umbaus beurteilen.



Der Zurüstsatz von Heckl Kleinserien enthält mit Ausnahme der Dampfheizkupplung alle Teile, die für eine vorbildgerechte Pufferbohle erforderlich sind. Lackiert werden sie möglichst noch vor dem Abtrennen.

Farbton ist der für Schmutz aller Art, weil er mit seinem dunkelbraunen Aussehen gut Flugrost und Schmierölspuren trifft.

Um sich von Märklin-Katalogmodellen abzuheben und einen Anlageneinsatz auch zusammen mit einem unbearbeiteten Modell zu ermöglichen, erhält die gesuperte 221 neue Betriebsnummern. Dafür müssen die alten vorsichtig mit einem Glasradierer (Ecobra) oder besser einem Elektroradierer (HeWa Modellbau) entfernt werden.

Wegen der Konturen auf der Stirnseite geht dieser Prozess nicht ohne Beschädigungen an den DB-Kekschen und am Grundlack einher.

Getauscht werden bei dieser Gelegenheit deshalb auch die Nachbildungen der DB-Embleme gegen feinere von Kuswa, die zusammen mit den Loknummern als Nass-Schiebebilder geliefert werden.

Ausgewählt wurde das Vorbild mit der Betriebsnummer 221 142-3, weil es nachweislich bereits im Sommer 1976 im beige-ozeanblauen Lack auf

Damit geht es nun an die Feinheiten. Dach und Maschinenraumlüfter erhalten eine leichte Patina. Dazu verdünnen wir mattschwarzen Lack von Oesling Modellbau mit Wasser auf Spritzviskosität: Die Farbe besitzt nun etwa die Konsistenz von Milch.

Ein Tropfen silikonfreies Geschirrspülmittel hebt die Oberflächenspannung auf und sorgt dafür, dass die Pigmente in die Ritzen der Lüftergitter fließen können und dort einen schwarzen Schleier zurücklassen.

Der Drehgestellbereich erhält einen hauchdünnen Überzug mit den „Train-colors“ von Acrylicos Vallejo, die in Deutschland von HeWa Modellbau (Trainini®-Leserrabatt bei Bestellungen beachten!) vertrieben werden. Ein idealer



Fertig zugestrichelt und lackiert präsentiert sich die Pufferbohle, nachdem auch die Heizkupplung (am unteren Schürzenrand) mit Litzendraht nachgebildet wurde.

der Emslandstrecke unterwegs war und daher gut zum heutigen Themenrahmen passt.

Nach dem Trocknen der Schiebbilder und eines schützenden Klarlacküberzugs mit seidenmatt glänzender Oberfläche, der nicht auf das ganze Modell ausgedehnt wird, neigen sich die Umbauarbeiten mit der Detaillierung der Pufferbohle dem Höhepunkt zu.

Zum Einsatz kommen Nachbildungen des Zughakens mit Schraubenkupplung von Heckl Kleinserien. Zum Lieferumfang gehören auch Bremsschläuche, von denen hier vier Exemplare anzubringen sind. Die genaue Anordnung lässt sich wieder aus einer Vorbildaufnahme entnehmen. Der Zughaken wird aus einem zu knickenden Bauteil der Ätzplatte erstellt, das von einem winzigen Tröpfchen Uhu Blitz dauerhaft zusammengehalten wird.



Wichtig für den guten Gesamteindruck im Betriebsdienst auf der Anlage ist auch das warmweiße Licht, das bereits bei geringer Fahrspannung gut zu sehen ist. Möglich wurde dies durch einen Tausch der Stecksockellämpchen gegen LED-Bausteine von High Tech Modellbahnen.

Das erfordert viel Geschick und Fingerspitzengefühl. Sinnvoll ist, die Nachbildung der Schraubenkupplung vorzubiegen, bevor die Klebearbeiten am Haken beginnen. Während der Zughaken von einer Klemmpinzette in Position gehalten wird, lassen sich dann noch Einpassversuche vornehmen.

Ist der Sekundenkleber mit einer Zahnstocherspitze an Ort und Stelle aufgebracht, lässt sich die Schraubenkupplung gleich mitverkleben, bevor Reste des Klebers womöglich die winzige Aufnahme zusetzen und dauerhaft unbrauchbar machen.

An der Lokschrürze werden winzige Löcher (0,8 mm Durchmesser) von Hand gesetzt und anschließend Bremsschläuche, deren Bremsventilhebel zuvor umgebogen wurden, und Zughakenkupplung eingesetzt und mit Uhu Alleskleber Super Strong & Safe fixiert. Dünn aufgetragener mattschwarzer Lack sorgt für eine korrekte Optik, die Ventilhebel werden feuerrot abgesetzt.

Keine Lösung bietet der Heckl-Zurüstsatz für die Nachbildung der Dampfheizkupplung, wie sie auch bei der 221 noch üblich war. Während das Bestimmen der Größe über Vorbildaufnahmen kein Problem darstellt, gestaltet sich die Nachbildung schwierig. Ein geeignetes Material zu finden, dass die Formen korrekt nachbilden kann, erwies sich als anspruchsvoll.



Leichte Patinierungen an den Lüftergittern des Maschinenraums und den Dachauslässen der Kühlanlage vervollständigen den Vorbildeindruck. Auf dem Bild nicht zu erkennen ist die leichte Fahrwerkspatinierung (Bremsstaub) mittels „Traincolors“.

Die Lösung fanden wir bei High Tech Modellbahnen: Achim Grob hat eine schwarze Decoderlitze im Programm (Litzenkabel schwarz; Art.-Nr. 8100), die bereits die passende Farbe wie auch den richtigen Durchmesser besitzt. Lediglich für das Gelenk der Heizkupplung ist jetzt noch etwas Phantasie gefragt: Zunächst isolieren wir ein Stück der Litze ab – gerade so viel, wie wir für die Heizkupplung brauchen. Anschließend wird die Isolierung in zwei gleich lange Teile zerschnitten.

Ein dünner Kupferdraht, der sich trotz Widerstand feinfühlig, aber beherzt durch beide Isolierungen schieben lässt, bildet das Gelenk nach, sobald im Freiraum zwischen beiden Stücken der Knick nachgeformt wurde. Ein Tupfer schwarzen Lacks passt den Draht optisch dem Rest der Kupplung an.

Oben haben wir 1 – 2 mm Draht aus der Isolierung überstehen lassen und mit der Pinzettzange abgewinkelt. Dieses Ende wird mit Sekundenkleber in einer Bohrung an der Pufferbohle (unterhalb der Bremsschläuche) befestigt.

Was jetzt noch fehlt, ist die Einhängung für das frei hängende Ende der Heizkupplung. Dafür haben wir eine Halterung aus 0,05-mm-Kupferlackdraht zurechtgebogen, schwarz überzogen und mit der Kupplung verklebt. Das andere Ende befestigen wir an der rechten Pufferbohle, indem wir den dünnen Draht im Kreis darum legen und mit Sekundenkleber fixieren. Dies fällt später nicht mehr auf, erweist sich aber als dauerhafte Lösung.

Unsere Lokomotive hat nun kräftig an Aussehen gewonnen. An der Spitze eines Güterzugs steht sie optisch ihrem großen Vorbild nicht mehr nach. Das verdankt sie auch der optimalen LED-Beleuchtung von High Tech Modellbahnen, die das Farbspektrum der Glühlampen perfekt nachbildet und die Chromringe der unteren Laternen gut zur Geltung bringt.

Was bleibt, sind kleine Nacharbeiten an ausgewählten Details. So erhalten die Rahmen der beiden Maschinenraumfenster jetzt Nachbildungen von Gummidichtungen, denn beim Vorbild waren sie im Gegensatz zum Modell nicht mit Chromleisten eingefasst. Deshalb werden sie matt tiefschwarz nachgezogen. Ein feiner Pinsel und ein ruhiges Händchen sind dafür erforderlich. Hilfreich kann es sein, die chromglänzende Märklin-Prägung mit einer Nagelfeile zuvor etwas abzuschleifen.

Da wir zwischenzeitlich noch in den Besitz eines Gehäuses der altroten Variante 88201 gelangt sind, dessen Bahnfunkantenne ebenfalls abgebrochen ist, ziehen wir einige der hier beschriebenen Arbeiten auch an diesem Modell nach (Wiederaufbau der Antenne, Maschinenraumfenster, Ändern der Anschriften). Abweichend ist allerdings, dass bei der 88201 der Chromring um das obere Spitzenlicht entfernt werden muss: Was bei allen anderen Modellen fehlt, wurde hier zu viel aufgebracht.

Nicht korrekt ist auch das als Gusschild nachgebildete DB-Emblem auf den Fahrzeuglängsseiten: Bei der V200¹ gab es das nicht. Konsequenterweise ändern wir die Anschriften bei dieser Schwestermaschine auf Klebeanschriften, die wieder von Kuswa stammen. Die Betriebsnummer 150 behielten wir bei, allerdings wählten wir ihre Ausführung nach 1968 als 221 150-6.



Einige der Arbeiten erfolgen auch an einem altroten Gehäuse. Als 221 150-6 beschriftet, kommt diese Lok nun wie ihr Vorbild ebenfalls im schweren Erzverkehr zum Einsatz. Der Strukturwandel im Modell ist perfekt!

Ihr Vorbild war nicht die letztgebaute V200¹ und gleichzeitig die erste ihrer Baureihe auf der Emslandstrecke: 1976 wurde sie von Villingen im Schwarzwald zum Bw Oldenburg umbeheimatet, um mit ihr Personalschulungsfahrten auf der Emslandstrecke durchzuführen. Lokführer des Bw Rheine wurden so auf die Zeit nach der Dampftraktion vorbereitet. Gemeinsam mit weiteren 221 kam sie vor allem im schweren Erzverkehr zum Einsatz und passt daher ideal zu unserer beige-blauen Lok.

Das altrote Modell zeigt uns weitere Merkmale auf, die wir noch optimieren können: Deshalb setzen wir die Handgriffe auf dem bauchigen Vorbau und die seitlichen Aufstiegshandläufe an den Führerständen chromfarben ab. Einige kleinere Macken am Gehäuse des gebrauchten Modells werden mit dem Farbton RAL 1001 beige ausgebessert. Wo sich an den seitlichen Maschinenraum-Lufteinlässen zu viel Schwarz abgesetzt hat, darf ebenfalls korrigiert werden.

Und damit sind endlich alle Feinheiten abgeschlossen: Unsere 221 sieht zwar im Gegensatz zur altroten Schwesterlok nicht sonderlich elegant aus, aber dafür sehr authentisch. Die Betriebsspuren auf der noch frisch lackierten Lok sind bei ihr leichter zu erkennen und das macht sie anlagentauglich. Dank Haftreifen hat sich auch ihre Zugkraft weiter erhöht und so freuen wir uns darauf, mit ihr Betrieb zu machen: Der Strukturwandel kann auch im Modell kommen!

Hersteller des Basismodells:

<http://www.maerklin.de>

Zurüüsteile für die durchgeführten Arbeiten:

<http://www.system-joerger.de>

<http://www.michael-bahls.de>

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

<http://www.kuswa.de>

<http://www.hecklkleinserien.de>

<http://www.rolfs-laedchen.de>

Farben, Lacke und Werkzeuge:

<http://www.oesling-modellbau.com>

<http://www.modellbaufarben.de>

<http://www.conrad.de>

Anzeige

Jetzt erhältlich...

Trainini Jahres-CD 2009



Diese CD ist unverkäuflich.

Die Höhepunkte 2009 der Spurweite Z zusammengefasst im

Trainini Jahresvideo 2009:

Intermodellbau Dortmund

Leserprojekt Baureihe 70

Öffentlicher Fahrtag beim ZMRR

Märklin-Tage 2009

Adventstreffen in Zell an der Mosel

Jetzt bestellen: jahres-cd@trainini.de
Abgabe gegen Eigenkostenerstattung

Trainini
Komplett Spur Z.

175 Jahre deutsche Eisenbahn – Teil 4

Zwischen Rückzug und Innovation (1969 – 1985)

Die Zeit ab 1969 war von neuen Fahrzeugen mit teilweise hohem Innovationsgrad sowie dem Versuch der deutschen Bahnen geprägt, durch neue Farbkonzepte moderner und ansprechender zu wirken. Im Westen ist hier die Einführung des Intercitys zu nennen, bei der Reichsbahn bewies die Einrichtung eines Traditionsfahrzeugparks Geschichtsbewusstsein. Bei beiden Bahnen endete der Regelbetrieb mit Dampflokomotiven. Unsere heutige Zeitreise endet 1985 mit dem 150-jährigen Bahnjubiläum und der Indienststellung des ICE-V.

„Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab:“, plakatiert die Bundesbahn bereits 1968 und läutet damit eine epochale Änderung ein. Der Spruch erweist sich längere Zeit als aktuell, denn es sollen noch ganze sieben Jahre vergehen, bis dieses Ziel erreicht ist.

1970 sorgt ein steigendes Güterverkehrsaufkommen zunächst nämlich dafür, dass bereits abgestellte Dampflokomotiven wieder in Betrieb genommen werden müssen. Einmalig erhöht sich der Unterhaltungsbestand an Fahrzeugen dieser Traktionsart damit seit Bestehen der Bundesbahn. Die Entspannungspolitik des Bundeskanzlers Willy Brandt sorgt für einen Zuwachs deutsch-deutscher Zugverbindungen.

Erstmalig seit 1958 wächst in diesem Jahr auch der Personalbestand der Bundesbahn wieder. Ende 1970 arbeiten mit 410.388 Arbeitnehmern knapp 17.000 Personen mehr als zum Vorjahresstichtag.

Trotz des Verkehrszuwachses greift die Bundesbahn zu einer einschneidenden Rationalisierungsmaßnahme: Zum 1. Juni 1970 schließt sie rund 2.000 ihrer 3.000 Stückgutbahnhöfe und weitert stattdessen die Flächenbedienung durch den LKW aus.

Das Ende des Dampfzeitalters vor Augen sucht die Bundesbahn gleichzeitig nach Wegen, dem Verkehrsunternehmen ein moderneres und attraktives Erscheinungsbild zu geben: Bereits seit 1967 ist die Hauptverwaltung der DB mit ersten Entwürfen für ein neues Schnellverkehrsnetz beschäftigt, das die wichtigen, deutschen Wirtschaftszentren verbinden soll. In diesem Zusammenhang erhalten bereits 1968/69 einige F-Züge den Zusatz „Intercity“ in der Namensbezeichnung.



Die gute Konjunktur sorgt 1970 für ein hohes Güterverkehrsaufkommen bei der Bundesbahn. Als Folge müssen sogar bereits abgestellte Dampflokomotiven reaktiviert werden. Foto: Kurt Lück

An der Konzeption ändert sich aber noch nichts. Vermutlich soll erst mal die Akzeptanz des neuen Zugnamens getestet werden. Prognosen deuten darauf hin, dass mehr und mehr Fahrgäste höheren Komfort und Geschwindigkeit wünschen und dafür auch mehr zu zahlen bereit sind.

Deshalb fokussiert die DB ihr Angebot stärker auf Geschäftsreisende. Dies führt zur Ausweitung des 1.-Klasse-Angebots. Weil 10-Wagen-Züge keine Seltenheit mehr sind, ist es aber auch an der Zeit, das F-

Zug-Netz konzeptionell zu überdenken. So gibt der DB-Vorstand 1969 den Auftrag, das IC-Konzept zu entwickeln. Gleichzeitig verschwindet der Zusatz „Intercity“ bereits 1970 wieder aus den F-Zugnamen.



Das blaue F-Zug-Netz erscheint zunehmend nicht mehr zeitgemäß: Die Bahn sucht nach Zukunftskonzepten und testet 1968/69 in diesem Zusammenhang die Akzeptanz des Markennamens „Intercity“ an einigen F-Zügen.

zehnteilig eingesetzten Züge reicht eine Leistung von 2.200 PS nicht aus. Die DB sucht nach Alternativen und glaubt, sie in der Gasturbinentechnik, die in der 219 (ex V 169) erprobt worden ist, gefunden zu haben.

Die DB ist derweil auch auf der Suche nach der idealen Ausrüstung ihrer Streckendiesellokomotiven. Künftige Generationen sollen mit elektrischer Zugheizung statt Dampfheizung ausgestattet werden.

Ungeklärt ist noch, ob die erforderliche Leistung von der Antriebsmaschine abgezweigt werden kann oder ein Hilfsdieselmotor verbaut werden soll.

Wegen des großen Bedarfs an einmotorigen Diesellokomotiven wartet die Bundesbahn die Ergebnisse der laufenden Erprobungen nicht ab und stellt mit der Baureihe 215 ab 1969 eine „V 160 lang“ in Dienst. Wie die 216 verfügt dieser Typ über Dampfheizung.



Wegen des großen Bedarfs an Diesellokomotiven entschließt sich die DB noch mal zur Beschaffung einer „V 160 lang“ mit Dampfheizung: Sie wird als Baureihe 215 in Dienst gestellt.

Ebenfalls 1969 wird auf der Vogelfluglinie bei Groß Schlamin eine neue Bahnübergangsicherungsanlage der Bauart B6 mit elektrohydraulischem Antrieb in Betrieb genommen, die von einem Stellwerk in 6,5 km Entfernung gesteuert und überwacht wird. Die Überwachung des Gefahrenraums auf den Gleisen erfolgt erstmals mittels Lasertechnik.

Die DR nimmt am 27. März 1969 im Bahnhof Radebeul-West ihr erstes Spurplan-Stellwerk in Betrieb. Nicht ganz vier Monate später geht am 12. Juli die Leipziger S-Bahn auf einer Länge von 36,4 km in den Betrieb, doch der Bau spezieller S-Bahn-Züge kommt nicht voran.

Im Folgejahr wird ein Containerverkehr zwischen Berlin und Moskau erprobt. Am 3. Dezember 1971 werden die DDR, Bulgarien, Ungarn, Polen, die Tschechoslowakei, die Mongolei und die Sowjetunion ein Abkommen über ein einheitliches Containertransportsystem schließen.

Zwischen 1969 und 1975 erfolgt die Rekonstruktion der Baureihe 03 bei der Deutschen Reichsbahn. Ursprünglich war deren Neubekesselung nicht vorgesehen, doch mittlerweile müssen die Lokomotiven

der Baureihe 22 (Reko-39), aufs Abstellgleis. Ihre noch jungen Reko-Kessel sollen deshalb auf der universell einsetzbaren, leichten Schnellzuglok weitergenutzt werden.

Für den schweren Güterzugdienst stellt die DR ebenfalls ab 1969 die aus der Sowjetunion importierte Baureihe V 300 (ab 1970: Baureihe 130) mit 2.200 kW Leistung in Dienst. Verschiedene Ausführungen mit und ohne Zugheizung werden noch folgen, darunter ab 1973 die 232 für den Personenzugdienst. Im Westen erhalten sie später den Spitznamen „Ludmilla“.

Zum 1. Januar 1970 stellt auch die DR ihr Nummernsystem computergerecht um. Allerdings weicht ihr System von dem der Bundesbahn stark ab: Die Dieseltraktion wird komplett in den mit 1 beginnenden Hunderter-Nummernkreis eingereiht, alle elektrischen Fahrzeuge erhalten eine dreistellige Nummernreihe beginnend mit einer 2.

Das Streckennetz der DB in den Siebzigern:

Jahr	Normalspurnetz	davon elektrifiziert
1970	29.427 km	8.590 km
1975	28.771 km	10.011 km
1979	10.887 km	10.887 km

Bereits 1968 war die Elektrifizierung der Hauptabfuhrstrecken im Wesentlichen abgeschlossen. Die DB verfolgte daher in den Siebzigern ein neues Programm der Elektrifizierung auch von Sekundär- und Nebenfernverkehrsstrecken.

Der Zuwachs an elektrisch betriebenen Streckenkilometern verlief nun deutlich langsamer.

Nur die Dampflokomotiven behalten ihre alte, zweistellige Baureihenbezeichnung, sofern diese nicht mit einer 1 oder 2 beginnt. So wird aus der Baureihe 22 (rekonstruierte, ehemalige Baureihe 39) wieder eine 39, aus der Neubaulok BR 23 wird die neue Reihe 35.

Die Bundesbahn beginnt 1970 den Bau ihres bis dato größten Rangierbahnhofs Maschen in der Nähe von Hamburg. Nach Fertigstellung wird er als Aushängeschild für moderne Technik und das Leistungsvermögen der DB im Güterverkehr stehen.

In der Sicherungstechnik wird eine andere Innovation wegweisend sein: Entwickelt wird ein magnetisch gesteuerter, elektronischer Impulsgeber in Form eines Magnetschienenkontakts mit elektronischem Einsatz. Als Wagenachszähler wird er in der Selbstblock-Signaltechnik dafür sorgen, dass ein Abschnitt vollständig geräumt ist, bevor dieser Block automatisch für den nächsten Zug wieder freigegeben wird.

Weil das bis spätestens 1975 geplante Ende der Dampftraktion bei der DB absehbar ist, wagt die DB endlich einen Versuch, ihren Personenzügen ein helleres und zeitgemäßeres Äußeres zu geben.

Das dem Kunststil des Pops folgende Konzept ist als sehr trendig zu bezeichnen.

Drei reine Popfarben-D-Züge stellt die DB 1970/71 zusammen, 1973 kommen einzelne DC-Züge hinzu. Dennoch bleiben stilreine Züge eine absolute Ausnahme.

Das Versuchskonzept sieht als Grundfarbe der Wagenbrüstung RAL 7032 kieselgrau vor, ergänzt um Fensterband, Zierlinien und Anschriften in einer typischen Gattungsfarbe vor, von der aber auch Ausnahmen gemacht wurden:



1970 wagt die DB einen Feldversuch mit neuen Farben: Sie testet die sogenannten Popfarben. Doch es gibt nur wenige stilreine Züge und keine einzige Lok nach diesem Schema. Foto: Jürgen Court

RAL 2002 Blutorange für Wagen der 1. Klasse und gemischtklassige Reisezugwagen
RAL 5013 Kobaltblau für Wagen der 2. Klasse und Halbgepäckwagen
RAL 6020 Chromoxidgrün für Gepäckwagen
RAL 3004 Purpurrot für Speisewagen
RAL 4002 Rotviolett (später RAL 4005 Blaulila) für Liege- und Schlafwagen

Rund 150 Wagen erhalten eine solche Lackierung, darunter allerdings nur wenige Liege- und Schlafwagen. Bei den Speisewagen sind es gar nur ein Neubauwagen WRmh 132 sowie fünf modernisierte Schürzenspeisewagen WRügh 152.

Die Wahl der Farbe Kieselgrau resultiert daraus, dass sie der Optik der Silberlinge am nächsten kommt und weil die DB Prototypen neuer, klimatisierter Fernverkehrswagen erwartet, deren Lackierung den Popfarben weitgehend folgt.



Eine Leistungssteigerung der Baureihe 601 wird 1970 durch Ausrüstung mit Gasturbinen erreicht: Eine vierteilige Einheit der neuen Baureihe 602 erreicht auf einer Messfahrt zwischen Hannover und Celle im April 1976 eine Rekordgeschwindigkeit von 217 km/h. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Das bis 1974 erprobte Konzept wird schließlich nicht übernommen, weil nicht alle Belange der DB abgedeckt werden können und sich das Kieselgrau im unteren Bereich als zu schmutzanfällig erweist.

Doch die Liste der Wegmarken des Jahres 1970 ist längst noch nicht erschöpft: In Bad Oeynhausen geht das 1.000. Gleisbildstellwerk der DB in Betrieb. Gleichwohl bleibt auch in den Siebzigern das mechanische Stellwerk mit Abstand am meisten verbreitet.

Die geplante Leistungssteigerung für die Triebzüge der Baureihe 601 wird in diesem Jahr ebenfalls erreicht. Ein erster Triebkopf wurde auf Gasturbinenantrieb umgebaut, den Dieselmotor hat er dafür

abgegeben. Das als Baureihe 602 bezeichnete Fahrzeug hat durch Änderungen und Vergrößerungen der Lufteinlässe ein neues, ungewohntes Gesicht erhalten.

Auch der Kraftstofftank musste kräftig erweitert werden. Drei Triebköpfe werden noch folgen. Im April 1976 erreicht eine vierteilige 602-Einheit während einer Messfahrt zwischen Hannover und Celle eine Höchstgeschwindigkeit von 217 km/h. Wegen der guten Erfahrungen plant die DB die Beschaffung einer völlig neu zu konstruierenden Baureihe 603 mit Gasturbinenantrieb.

Nach den im weiteren Verlauf folgenden Problemen mit den Hub-schrauberturbinen und angesichts der Elektrifizierung ihrer Hauptstrecken wird sie von dieser Planung wieder Abstand nehmen.

Doch zunächst stellt sie zwischen 1970 und 1971 mit acht Exemplaren der Baureihe 210 ihre stärkste und schnellste (V_{\max} 160 km/h) Diesellok in Dienst (Hinweis: V 320 001 gehörte nicht der DB). Auch sie hat einen Gasturbinenzusatzantrieb.

Ebenfalls 1970 beginnt die Serienauslieferung der Baureihe 103, die sich bis 1973 fortsetzen wird. Bis dahin werden insgesamt 145 Exemplare der 103¹ zum Bestand gehören.

Ausgerüstet sind sie mit dem Scherenstromabnehmer DBS 54 mit Wanisch-Wippe.

Weil er sich bei Schnellfahrten nicht bewährt, erhalten die 103 ab 1974 die Einholmpantographen Typ SBS 65 von der Baureihe 111. Nur die letzten 30 Maschinen mit um 700 mm verlängertem Lokkasten haben ab Werk Einholmstromabnehmer.

Angetrieben werden die Serienlokomotiven vom Gummiring-Kardantrieb, den Siemens entwickelt hat.

Eine wichtige Entscheidung fällt im August 1970: Vorstand und Verwaltungsrat der Bundesbahn verabschieden ein Ausbauprogramm für das Netz, mit dem die Entscheidung für wichtige Neu- und Ausbaustrecken getroffen wird. Die Strecken für bis zu 300 km/h Maximalgeschwindigkeit werden später die Grundlage des ICE-Netzes bilden. Das Investitionsvolumen beträgt 31 Mrd. DM (ca. 15,9 Mrd. EUR).

Im September wird das Programm dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt. Die Strecken werden in den für einen Zeithorizont von 15 Jahren aufgestellten Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.



1970 beginnt die Serienauslieferung von zwei wichtigen Fahrzeugen: Die in acht Exemplaren beschaffte Baureihe 210 (Bild oben) ist die schnellste Diesellok der DB. Das neue Paradeferd ist ab sofort die Baureihe 103 (Bild unten), ausgerüstet zunächst mit Frontschürze und Scherenstromabnehmer des Typs DBS 54 mit Wanisch-Wippe. Fotos: Eckerle, Sammlung Petkelis

1971 beginnt die Serienanlieferung des modernen S-Bahn-Triebzugs der Baureihe 420/421, der über ein hohes Beschleunigungsvermögen verfügt. Seine Fahrmotoren sind auf alle drei Glieder verteilt. Die Prototypen wurden bereits 1969 vorgestellt. Mit Änderungen werden Fahrzeuge dieser Bauart noch bis 1997 beschafft.

Auslöser seiner Entwicklung war der Zuschlag für die Olympiade in München 1972, welcher auf das Jahr 1966 datierte. Große Investitionen in den Nahverkehr waren die Folge. Hohe Leistungsanforderungen auf den steilen Tunnelstrecken Münchens erforderten eine komplette Neuentwicklung.



Vorgesehen ist er aber auch für die S-Bahnen in Stuttgart, dem Rhein-Main-Gebiet und dem Ruhrgebiet.

So präsentierte die Bundesbahn den neuen Zug in drei verschiedenen Farbmustern, die allesamt dem Popfarbkonzept folgen: Kobaltblau, Blutorange oder Purpurrot jeweils zusammen mit Kieselgrau stehen ihm gut zu Gesicht.

In München werden sie in der blauen Ausführung fahren, ansonsten setzt sich nur Orange in allen anderen Ballungsräumen durch.



Und ein weiterer Popfarbtriebwagen feiert zur gleichen Zeit Premiere: Die Baureihe 614 ist eine Weiterentwicklung der Baureihe 624/634.

Basierend auf der gleichen Motoranlage unterscheidet er sich vor allem durch die neue Kopfform ohne Stirnwandtüren von seinem Vorgänger. Ab 1973 werden insgesamt 42 Serienzüge gefertigt, davon die ersten 25 in Popfarben.

Im April 1971 beginnt die Beschaffung der 218¹, der Serienausführung der Baureihe 218. Nach 398 Exemplaren endet mit der 219 499 im Jahr 1979 auch die Beschaffung von Diesellokomotiven bei der Bundesbahn.

Bild oben:

Der neue S-Bahn-Triebzug der Baureihe 420/421 kommt als erstes in München zum Einsatz. Die Entscheidung fiel dort für die kobaltblau-kieselgraue Version. Die führende, blutorange Ausführung kam aus dem Ruhrgebiet und wurde bald zur Standardlackierung.

Bild unten:

Die ersten 25 Dieseltriebzüge der Baureihe 614 erscheinen ebenfalls im Popfarblack. Beide Fotos: Eckerle, Sammlung Petkelis

Im gleichen Monat stellen Henschel und BBC auf der Hannover-Messe eine neue dieselelektrische Lok vor, von der auf eigene Rechnung drei Maschinen gebaut wurden: Die DE 2500 absolviert bei der Bundesbahn ein umfangreiches Versuchsprogramm sowie

Einsätze im Planverkehr.

Die als 202 002 bis 004 eingereichten Maschinen erhalten wegen ihrer Farben die Spitznamen "Weißer Riese", "Roter Ochse" und "Blauer Bock". Die DB hält aber an der Beschaffung dieselhydraulischer Lokomotiven fest und interessiert sich mehr für die Drehstromtechnik der DE 2500.

So wird der 202 002-2 1974 der Motor ausgebaut und die Elektrik stattdessen über einen Steuerwagen mit Stromabnehmer versorgt. So möchte sie die Realisierungsmöglichkeiten einer fahrdrahtversorgten Drehstromlok ergründen. Im Rangierbahnhof Seelze bei Hannover nimmt die Bundesbahn derweil ihre erste prozessorgesteuerte Ablaufstellwerksanlage in Betrieb.



Die drei dieselelektrischen Lokomotiven der Baureihe 202 werden von der Bundesbahn erprobt, doch zeigt sie kein Interesse daran - dafür aber deren Drehstromtechnik. 202 004-8 erhält wegen ihrer Grundfarbe den Spitznamen „Blauer Bock“. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Begleitet von der Werbung „Deutschland im Zwei-Stunden-Takt“ erfolgt am 26. September 1971 zum Winterfahrplan 1971/72 der IC-Verkehr mit reinen 1.-Klasse-Zügen, die auf vier Linien im angenäherten Zwei-Stunden-Takt fahren. Dies ist, wie auch die Einrichtung von IC-Knotenpunkten, eine wichtige Änderung gegenüber den bisherigen F-Zügen und dem TEE.

33 deutsche Städte werden durch dieses Konzept miteinander vernetzt. Innerdeutsch werden TEE und die ehemaligen F-Züge in das neue System integriert. Trotz starken Fahrgastwachstums in den Folgejahren können die Intercitys maximal 75% ihrer Kosten decken.

Das Jahr 1971 ist aber auch überschattet von einer Reihe schwerer Unfälle, die die Bundesbahn negativ in die Schlagzeilen bringen. Bei den Zugunglücken von Aitrang (9. Februar mit einem TEE-RAm der SBB), Kellmünz (18. Mai), Radevormwald (27. Mai) und Rheinweiler (21. Juli) sterben insgesamt über 100 Menschen.

Die DB reagiert mit einem Dreijahresprogramm, das die Sicherheitsausrüstung auf den Strecken voranbringen soll. Zu den Maßnahmen gehört neben der Einführung des Streckenblocks auch auf Nebenstrecken die Ausweitung des Zugbahnfunks, welcher Maßnahmen an Lokomotiven und Strecken erfordert. Ab Herbst kommt diese Technik auf der Vogelfluglinie zwischen Lübeck und Puttgarden zum Einsatz.

Eine Neuordnung der DB-Verwaltung bringt das Aus für insgesamt sechs Bundesbahndirektionen: Als erste wird zum 1. Juni 1971 die BD Augsburg aufgelöst. Bis 1976 folgen die Direktionsbezirke Mainz (1972), Münster, Kassel, Wuppertal (1974) und Regensburg (1976).

Zum 14. Mai 1972 erfolgt der Anschluss des Frankfurter Rhein-Main-Flughafens an die Schiene. Von Beginn an werden hier Triebzüge der Baureihe 420/421 eingesetzt, auch wenn das S-Bahn-Netz noch nicht fertig gestellt ist.

Am Freitag, den 12. Mai endete die Dienstzeit des 68-jährigen Vorstandsvorsitzenden Heinz Maria Oeftering. 15 Jahre lang, und damit fast von Anfang an, hat er die Geschicke der Bundesbahn geleitet. Der Finanzfachmann hatte die DB dabei so weit kommerzialisiert, wie es die gesetzlichen Grenzen erlaubten.

Sein Nachfolger ab Montag, 15. Mai 1972 wird der bisherige Chef der Eisenbahnabteilung im Bundesverkehrsministerium Wolfgang Vaerst, nachdem kein Mann aus der Wirtschaft für dieses Amt gefunden werden konnte. Der zu diesem Zeitpunkt 40 Jahre alte Vaerst wird die DB bis 1982 anführen, die wirtschaftliche Talfahrt aber ebenfalls nicht aufhalten können.

Mit dem 28. Mai 1972 wird das S-Bahn-Netz München eröffnet, rechtzeitig vor der Olympiade vom 26. August bis zum 10. September.

Für das Sportereignis müssen täglich 120.000 Fahrgäste transportiert werden, die das neue System einer harten Bewährungsprobe unterziehen. Die Sicherung im Tunnel erfolgt mittels LZB und einem zusätzlichem Ersatzsignalsystem, wie es später zum Standard bei der DB werden wird.

Derweil stellt die DR am 15. September 1972 mit der Fähre „Rügen“ ihr neues Flaggschiff in Dienst. Mit der Baureihe 131 gelangt eine geänderte Ausführung der schweren Diesellok Baureihe 130 auf ihre Schienen. Sie verfügt über eine höhere Anfahrzugkraft und eine von 100 auf 140 km/h erhöhte Höchstgeschwindigkeit.



Bild oben:
Seit 1971 werden bei der Reichsbahn sechssachsige 118 mit leistungsstärkeren Motoren ausgestattet und als 1186-8 im Bestand geführt. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Bild unten:
Von ihrer V 300 stellt die DR verschiedene Ausführung in Dienst. Die Baureihe 132 ist diejenige mit Zugheizanlage und gelangt erstmals 1973 in ihren Bestand.

Schon am 20. August 1972 ging eine Ära zu Ende: Zum letzten Mal verkehrte der TEE „Mediolanum“ zwischen München und Mailand mit einem Dieseltriebzug der Baureihe 601. Nach 15 Jahren Einsatz in der höchsten Zugkategorie der DB geht auch ihr letzter Zuglauf auf lokbespannte Züge über.

Das weiter rückläufige Verkehrsaufkommen hat eine verstärkte Ausmusterung von Dampflokomotiven zur Folge. Die Direktionsbezirke München, Karlsruhe und Hamburg melden sich im Laufe des Jahres dampffrei.

Die Ölkrise als Folge des vierten Nahostkrieges führt zur vorübergehenden Abstellung von ölgefeuerten Dampflokomotiven und verstärktem Einsatz von Kohlelokomotiven. Der Spuk ist aber schnell wieder vorbei und bringt der Dampftraktion keine Gnadenfrist.



Im November 1972 wird mit 151 001-5 eine neue Generation schwerer Güterzuglokomotiven an die DB geliefert. Diese Ellok ist stärker als ihre Vorgängerin 150 und soll den Oberbau weniger beanspruchen.

Ihre Drehgestelle und Antriebstechnik sind mit der Schnellfahrlok 103 verwandt. Sie und alle zwischen 1973 und 1977 gelieferten 170 Exemplare besitzen Wendezug- und Mehrfachsteuerung.

Am 10. August 1973 ist offizieller Baubeginn der Neubaustrecke Hannover – Würzburg. 103 118-6 stellt mit einer geänderten Getriebeübersetzung am 2. September mit 252,9 km/h während einer Messfahrt einen neuen, deutschen Geschwindigkeitsrekord auf.

Die Schnellfahrversuche finden auf der Strecke Hamm (Westf.) – Hannover im Abschnitt Neubeckum – Gütersloh statt.

Zum Sommerfahrplan ab 3. Juni 1973 wird der als „Intercity-B-Netz“ bezeichnete Zubringerverkehr bei der DB eingeführt.

Die neue Zuggattung DC (Schnellzug des Intercity-Ergänzungssystems) mit festen Zugnamen verkehrt ohne besonderen Komfort mit zwei Wagenklassen. Mangels Erfolg fallen viele DC-Verbindungen bald



Im November 1972 erscheint mit 151 001-5 (Bild oben) eine neue Generation elektrischer Lokomotiven. Von den Serienmaschinen wie 151 007-2 (Bild unten) unterscheidet sie sich an den Führerstandsaufliegern und der umlaufenden Griffstange an der Front. Fotos: Eckerle, Sammlung Peteklis (oben); Kurt Lück (unten)

wieder weg, endgültig wird der DC zum 30. September 1978 abgeschafft.

Vor allem für diese Züge sind die ersten „Quick-Pick-Speisewagen“ mit personalsparender Selbstbedienung konzipiert. Dieser Typ wird im gleichen Jahr erstmals eingeführt, bleibt aber bei den Fahrgästen unbeliebt. In den achtziger Jahren werden wieder verstärkt Kellner zum Einsatz kommen.



Zeitgleich mit dem Beginn des Baus der Baureihe 151 enden die Beschaffungen aus dem ersten DB-Neubauprogramm. Das Ende markieren dort die Baureihen 140 und 150 (siehe Aufnahme). Foto: Kurt Lück

Reihe erhalten bis 1982 diese Leistungssteigerungsmaßnahme. Hintergrund ist, dass Großdiesellokomotiven in der DDR nicht mehr gebaut werden. So werden in der Folgezeit auch weitere Baureihen in Remotorisierungsprogramme einbezogen.

Auf der Baureihe 420/421 basiert der Schnelltriebzug 403/404, den die DB im Frühjahr und Sommer 1973 in 3 Exemplaren in Dienst stellt. In Verbindung mit konsequentem Leichtbau und einer einmaligen, ästhetisch und modern wirkenden Frontgestaltung wird sein innovatives Konzept zum Aushängeschild des IC-Verkehrs ab 1974 auf den weniger frequentierten Verbindungen.

Das Jahr 1974 ist gekennzeichnet von einer rigorosen Stabilitätspolitik der Regierung des neuen Bundeskanzlers Helmut Schmidt.

Auch das Verkehrsressort muss massive Mittelkürzungen hinnehmen. Ausgenommen bleibt nur der Fernstraßenbau. Damit setzt sich die Benachteiligung der Schiene gegenüber dem Straßenverkehr weiter fort, was die Marktanteile der Bundesbahn weiter bröckeln lassen wird.

Mit vollständiger Ausmusterung der Baureihen 064, 078, 086 und 094 besitzt die DB ab 1974 keine einzige Tenderlok mehr. Auch die letzten Bahnsteigsperrern sind nun verschwunden. Am 26. Mai 1974 geht mit den Strecken Oberhausen – Hattingen und Duisburg – Bochum die S-Bahn Rhein-Ruhr in den Betrieb. Viele weitere Strecken werden folgen, die später auch mit der S-Bahn Düsseldorf verknüpft werden.



Schnittig präsentieren sich ab 1973 die drei Schnelltriebwagen der Baureihe 403/404 für den Intercity-Dienst auf weniger stark nachgefragten Relationen. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

Eine besondere Wegmarke bedeutet die Vorstellung der beiden Diesellokomotiven 218 217-8 und 218 218-6 mit Gegenüberstellung der altroten 218 216-0 im Januar 1974: Die Bundesbahn demonstriert ein neues Farbkonzept. Nach gleichem Aufteilungsschema wurden die beiden Maschinen zu Vergleichszwecken jeweils in DB-Beige 110/RAL 3004 Purpurrot und DB-Beige 110/Blautürkis (RAL 5020 Ozeanblau) lackiert.



Zu Vergleichszwecken erhalten zwei Maschinen der Baureihe 218 im Januar 1974 Lackierungen in einem neuen Farbschema: Purpurrot/Beige tritt gegen Ozeanblau/Beige an. Zum Vergleich präsentiert die DB die 218 216-0 in der bisherigen Lackierung.

Entgegen den Formulierungen in vielen Veröffentlichungen handelt es sich beim Anstrich der 218 217-8 nicht um eine TEE-Lackierung – zu dieser Zeit befanden sich im Bereich der Dieseltraktion nur die Baureihen 210 (TEE „Bavaria“) und 221 (TEE „Mercur“) in diesem hochwertigen Dienst. Alle übrigen TEE-Strecken sind längst elektrifiziert, weshalb an einen solchen Einsatz gar nicht gedacht wird.



Die Grundsatzentscheidung der DB ist bereits gefallen, denn die ab 1974 ausgelieferte 111 wird als erste Baureihe sofort in Ozeanblau-Beige lackiert. Die weiterentwickelte 110 kommt auch im TEE- und einklassigen IC-Netz zum Einsatz. Foto: Ulrich Budde

Im Grundsatz ist die Entscheidung der DB aber bereits gefallen: Das zukünftige Farbkonzept sieht Ozeanblau/Beige als Regelanstrich vor. Offensichtlich wird dies mit der Ablieferung der Baureihe 111 ab Dezember 1974.

Die DR nimmt am 10. August 1974 auf der Schmalspurstrecke Radebeul-Ost – Radeburg den Traditionsbetrieb auf und

beweist damit Geschichtsbewusstsein. Am 25. September desselben Jahres kann sie ihr erstes Gleisbildstellwerk der Bauform GS III Sp 68 im Bahnhof Jüterbog in Betrieb nehmen und macht damit einen wichtigen Schritt in Richtung Modernisierung.

Stattlich ist die Liste der Neubeschaffungen der DB aus dem Jahr 1974: Ab März stellt die Bundesbahn den zweiteiligen Schienenbusnachfolger Baureihe 628⁰ in Dienst, bei dem noch beide Zughälften motorisiert sind. Ausgerüstet ist er wie auch der wenig später erscheinende, einteilige 627⁰ mit Scharfenbergkupplungen.

Von der „Schaku“ wird bei zukünftigen Beschaffungen wieder Abstand genommen, um auch einzelne Wagen mitführen zu können. Die 628 werden entsprechend umgebaut. Im Juli 1974 beginnt die

Anlieferung der Mehrsystem-Serienlokomotiven der Baureihe 181². Die ersten zehn Exemplare mit einem der Serien-103 ähnlichen Antrieb werden noch im kobaltblauen Lack angeliefert.

Im Dezember 1974 beginnt die Lieferung einer weiterentwickelten 110: Die Baureihe 111 ist die erste, die von Beginn an ozeanblau-beige lackiert ist. Bis 1984 werden 227 Maschinen ausgeliefert. Beginnend mit 111 111-1 erfolgen bis zur Betriebsnummer 188 Lackierungen in kieselgrau-orange, weil diese Fahrzeuge zusammen mit den neuen „X-Wagen“ künftig den S-Bahn-Verkehr im Ruhrgebiet übernehmen sollen.

Bedingt durch das Konzept „IC '79“ tritt später ein Mangel an schnell-fahrenden Ellok auf. 1980 wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Baureihe 111 nach Versuchen deshalb von 150 auf 160 km/h erhöht.

1975 kommt es auch bei der DR zur Auslieferung einer neuen Ellok-Generation: Die sechssachsige Baureihe 250 (insgesamt 273 Exemplare bis 1984) besitzt eine Leistung von 5.400 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Der Bedarf an zusätzlichen elektrischen Fahrzeugen ergibt sich aus verstärkten Elektrifizierungsbemühungen der DR zu Lasten der Dieseltraktion, nachdem die DDR für sowjetisches Erdöl Weltmarktpreise zahlen muss.

Die DB erlässt eine verbindliche Vorschrift des Farbkonzepts „DB-Beige 110 – blautürkis“ für ihre Fahrzeuge. 1977 wird das Beige durch RAL 1014 Elfenbein ersetzt, später durch RAL 1001 Beige. Der Farbton blautürkis entspricht von Anfang an der Farbe RAL 5020 Ozeanblau.

Dieses Farbschema steht besonders den rundlichen Diesellokomotiven der Baureihen 220 und 221 sowie vielen Altbaulokomotiven und –triebswagen nicht gut zu Gesicht.

Bei den elektrischen Altbaumaschinen wird vom Umlackieren bald wieder Abstand genommen. Ausgenommen bleiben auch viele, in nächster Zeit zur Ausmusterung vorgesehene Fahrzeuge wie Altbau- und Umbaupersonenwagen, Schienenbusse oder Kleinlokomotiven (Köf) der Leistungsklasse II.



Bild oben:

Nach und nach hält das neue Farbkonzept bei der DB Einzug, nachdem sie es 1975 verbindlich vorgeschrieben hat. Das Beige wird noch mal getauscht, auch das Anstrichschema an den Personenwagen erfährt noch eine Veränderung. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

Bild unten:

Die Baureihe 250 der DR bedeutet auch im Osten das Erscheinen einer neuen Ellok-Generation. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Auch nicht betroffen sind die 1.-Klasse-Wagen der TEE und IC sowie die Silberlinge, mit Ausnahme der Karlsruher Köpfe an den Steuerwagen. Bis 1985 verfolgt die Bundesbahn offiziell ihr seinerzeit eher unbeliebtes Farbkonzept, setzt es aber nur zögerlich um. Das wird dazu führen, dass mit Vorstellung des Nachfolgekonzepts (Einführung ab 1987) ein buntes Durcheinander auf ihren Schienen zu sehen sein wird.

Ebenfalls 1975 wird mit der 023 die letzte Neubaudampflokomotive ausgemustert, mit der 012 die letzte Schnellzugdampflokomotive. Ursprünglich sollte der gesamte Dampfbetrieb spätestens in diesem Jahr enden. Die gute Konjunktur vor der Ölkrise 1973 machte diesen Plan zur Makulatur. Mit Ausscheiden der Baureihe 191 verschwindet auch die letzte Stangen-Ellokomotive.

Am 31. Mai 1975 endet der planmäßige Einsatz der Baureihe 012 des Bw Rheine und damit die Ära der Schnellzugdampflokomotiven in Westdeutschland. Im August scheidet auch die einzige sechsachsige Diesellokomotive der Bundesbahn, 230 001-0, aus.



Von 1976 bis ins Jubiläumsjahr 1985 zieht sich die Beschaffung der Baureihe 119 bei der Deutschen Reichsbahn. Die Diesellokomotive wird wegen ihrer runden Maschinenraumfenster unter dem Spitznamen „U-Boot“ bekannt. Foto: Thomas Löhr, Berlin

Die DB beschafft keine Serienwagen ihrer Prototypen für den IC-Verkehr. Stattdessen beteiligt sie sich mit 100 Wagen an der Bestellung des so genannten EUROFIMA-Wagens, einer europäischen Standardbauart, in 1.-Klasse-Ausführung (Avmz 207).

Allerdings lässt sie ihre Exemplare nicht in einer einheitlichen Farbe der beteiligten Bahnverwaltungen lackieren, sondern entscheidet sich für eine TEE-Gestaltung. Ausgeliefert werden die Wagen 1977.

aufkommen. 41 Menschen sterben beim frontalen Zusammenprall von zwei Eilzügen. Der Zugbahnfunk hätte es verhindern können, doch aus dem „Dreijahresprogramm“ von 1971 sind bis dato gerade mal 2.200 Streckenkilometer entsprechend ausgerüstet.

Ein schweres Zugunglück lässt am 8. Juni 1975 wieder Zweifel an der Sicherheit der Bahn

1976 wird bei der DB zum Jahr der Dampfabschiedsfeiern. Mit weiteren Elektrifizierungen ist durchgehender elektrischer Verkehr zwischen der DDR und den Niederlanden möglich. Dies führt zu weiteren Dampflok-Ausmusterungen. Die Eisenbahnfreunde tun sich schwer mit dem Abschied und besuchen die Veranstaltungen sehr rege.

Bei der DR gelangen sechs Exemplare der Diesellokomotive 142 in den Bestand. Es handelt sich um eine 4.000-PS-Variante, die aus der Baureihe 132 abgeleitet wurde. Zuvor hatte die DR 1974 eine Lok dieses Typs nicht abgenommen. Die Baureihe 142 wird die stärkste Diesellokomotive der Deutschen Reichsbahn.

Da gemäß der RGW-Vereinbarungen in der DDR keine Großdiesellokomotiven über 2.000 PS Leistung mehr gebaut werden, muss die DDR einen Nachfolger für ihre V 180 aus Rumänien beschaffen. Der unter der Baureihe 119 laufende "Karpatschreck" wird zwischen 1976 und 1985 beschafft. Die

wegen ihrer hohen Störanfälligkeit nie überzeugenden „U-Boote“ wandern nach der deutschen Wiedervereinigung bald aufs Abstellgleis.

Am 8. Februar 1976 nimmt die DR in der Fernsteuerzentrale Rostock ihre erste Zugnummern-Meldeanlage in Betrieb. Die Bundesbahn nimmt den Bau ihrer Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart auf, die ebenfalls zum geplanten Hochgeschwindigkeitsnetz gehören wird.

Zum 25. Oktober 1976 führt die Reichsbahn den Städte-Express ein. Diese neue Zugart bringt auch ein neues Farbkonzept mit sich: Das Fensterband der Personenwagen ist beige lackiert, die Brüstung grundsätzlich dunkelgrün, bei den Städte-Express-Zügen hingegen orange. Die Wagendächer werden einheitlich rehbraun lackiert.

Wegen anhaltender Konjunkturlaute wird das 1970 von der DB entwickelte Ausbauprogramm kräftig zusammengestrichen. Bei den Neubaustrecken bleiben von ursprünglich geplanten 1.100 km noch 430 km übrig. Die Trassen Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart sollen nun erst bis 1990 fertig zu stellen sein.

Für Aufruhr sorgte bereits ab dem 22. Januar 1976 das von Bundesverkehrsminister Gscheidle und DB-Vorstand Vaerst vorgestellte „betriebswirtschaftlich optimale Netz“ der DB: 14.000 km Strecke (von rund 30.000 km) sollen demnach verbleiben. Personenverkehr fände nur noch auf 6.000 km statt. Glücklicherweise lässt sich dies politisch nicht durchsetzen.

Trotzdem geht der Rückzug aus der Fläche weiter. Die Bundesbahn setzt ihr „Modell 400“ schnell um, in dessen Rahmen weitere 600 von noch 1.000 Stückgutbahnhöfen verschwinden. Ende Mai sind nur noch die geplanten 400 übrig. Besser hat es an dieser Stelle die Deutsche Reichsbahn in der DDR: Sie besitzt quasi ein Verkehrsmonopol und muss sich weniger mit der LKW-Konkurrenz auseinandersetzen.



Schicksalsjahr 1977: Auch die letzten Dampflokomotiven scheidern aus dem aktiven Betriebsdienst der Bundesbahn aus. In Gelsenkirchen-Bismarck (Foto) und Rheine finden die letzten Abschiedsfeiern statt. Foto: Udo Paulitz

1977 wird zum Schicksalsjahr der Dampflok: Die Baureihen 050 bis 053, beheimatet nur noch im Bw Duisburg-Wedau, werden vollständig ausgemustert, ebenso die letzten Vertreter der Baureihe 044 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck.

Das Dampflokfahrverbot verbannt die Dinosaurier der Schiene endgültig aus dem Alltag.

Die Bundesbahn entscheidet, dass nach dem 26. Oktober 1977 keine Dampflokomotive mehr eingesetzt werden darf.

Dies bedeutet die Ausmusterung der Baureihen 042 (Bw Rheine) und 043 (Bw Rheine und Emden) zum 27.

Oktober 1977. Die letzte Dampfleistung der DB erbringt 043 903-4 des Bw Emden vor einem Hilfszug am 26. Oktober. Zum Stichtag am Jahresende ist unter den 9.688 Triebfahrzeugen der DB keine Dampflok mehr zu finden.

In Maschen (bei Hamburg) kann die Bundesbahn den ersten Bauabschnitt ihres neuen Rangierbahnhofs in Betrieb nehmen. Zur endgültigen Fertigstellung im Jahr 1980 wird er der größte Rangierbahnhof Europas und gleichzeitig der weltweit modernste sein.

Nur zögerlich ringt sich die Bundesbahn 1977 zu einer Serienbeschaffung klimatisierter 2.-Klasse-Großraumwagen der Bauart Bpmz 291 durch. Bis 1978 werden gerade mal 40 Exemplare ausgeliefert. Erst in den achtziger Jahren stellt die DB große Zahlen der neuen Wagen in Dienst.

Die Bundesverkehrswegeplanung sichert der Bundesbahn Investitionen von 12 Mrd. DM (ca. 6,1 Mrd. EUR) für die beiden Neubaustrecken Mannheim – Stuttgart und Hannover – Würzburg sowie sechs weitere Ausbaustrecken.

Ernst zu machen scheint die Bundesregierung, was die ständig wachsenden Defizite betrifft: Der „Leistungsauftrag zur Konsolidierung der DB“ bestimmt, dass der Vorstand das Unternehmen bis spätestens 1985 aus der Verlustzone führen soll. Währenddessen steigt der Jahresfehlbetrag 1977 auf 4,6 Mrd. DM (ca. 2,4 Mrd. EUR) an, die den Bundesetat und damit den Steuerzahler belasten.

Mit einer Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministers darf ab 22. Mai zwischen München-Lochhausen und Augsburg-Hochzoll mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h gefahren werden. Zum Einsatz kommt die Paradelok der Baureihe 103.

Im Januar 1978 startet die DB in Dortmund einen Betriebsversuch mit einer funkferngesteuerten Rangierlokomotive. Zum 28. Mai erfolgt die Betriebsaufnahme auf der S-Bahn Rhein-Main in Frankfurt. Am 1. Oktober 1978 folgt die Stuttgarter S-Bahn auf einem ersten Abschnitt. Zum Rhein-Main-Flughafen fahren neben S-Bahnen auch Eilzüge mit Silberlingen unter dem Namen „Airport-Express“.

Das Aus für Gasturbinenfahrzeuge kommt im selben Jahr: Wegen des hohen Treibstoffverbrauchs endet der Einsatz der Baureihe 602 zum 27. Mai 1978.

Ein Turbinenbrand am 31. Dezember 1978 in der 210 008-9 hat das Stilllegen dieser Anlagen auch für diese Baureihe zur Folge.

Fortschritte hat bis 1978 endlich die Streckenausrüstung mit Zugbahnfunk gemacht: Die Hälfte der vorgesehen 7.500 km ist nun passend ausgestattet.

Das bedeutet einen Zuwachs von über 5.000 km in zwei Jahren. Über 170 km mit LZB (Linienzugbeeinflussung) ausgerüstete Strecken sind für 200 km/h zugelassen.

Zu dieser Zeit erhalten die Kunden ihre Fahrkarten noch aus alten Schlittendruckern oder dem „Edmonsonschen Schrank“. Die geschlossenen Fahrkartenschalter weisen noch eine Trennscheibe zwischen Personal und Kunde auf.



Vorbei ist es 1978/79 mit dem Einsatz von Gasturbinenlokomotiven (hier zwei Exemplare der Baureihe 210) bei der DB. Der kalte und schneereiche Winter sorgt für Chaos auf den Schienen. Besonders betroffen ist Schleswig-Holstein. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

Endlich erwacht die DB und führt bundesweit nach erfolgreichem Test in Würzburg schrittweise moderne Fahrkartenverkaufsanlagen („MOFA“) ein, die computergesteuert arbeiten, und wandelt die ersten Schalter in offene Tresen um. Bei der Deutschen Reichsbahn beginnt das Zeitalter der Fahrkartenautomaten am 29. November 1979 mit der praktischen Erprobung ihres ersten mikrorechnergesteuerten Fahrkartenautomaten (MFA).

Der Jahreswechsel 1978/79 bringt den Deutschen arktische Kälte und heftige Schneefälle mit Verwehungen. Besonders schlimm trifft es Schleswig-Holstein.

Teilweise stecken Züge tagelang fest und müssen von Soldaten der Bundeswehr ausgegraben werden, um die Fahrgäste zu befreien.

Als zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1979 unter dem Motto „Jede Stunde – jede Klasse“ der IC-Taktverkehr verdichtet wird und die Züge generell zweiklassig fahren, müssen die bis ins gleiche Jahr beschafften Seitengangwagen Bm 234 ohne Klimaanlage für 200 km/h ertüchtigt werden, um dem Waggonmangel zu begegnen. Die so ertüchtigten Wagen werden als Bm 235 bezeichnet.



Unter dem Motto „Jede Stunde – jede Klasse“ geht der zweiklassige IC am 27. Mai 1979 an den Start. Dafür werden Personenzugwagen Bm 234 lauftechnisch für 200 km/h ertüchtigt und als Bm 235 bezeichnet.



Mit 120 002-1 stellt die Bundesbahn auf der Internationalen Verkehrsausstellung 1979 in Hamburg die weltweit erste Drehstromlok vor. Foto: Benedikt Dohmen, Archiv-Nr. 63/28

bis zum 1. Juli in Hamburg stellt die Bundesbahn mit 120 002-1 ihre neue Universallok öffentlich vor. Die am 12. Mai gelieferte Schwesterlok 120 001-3 feierte bereits auf der Ausstellung zum 100-jährigen Bestehen der elektrischen Traktion in München-Freimann Premiere.

Im Vorgriff auf dieses System fuhren bereits testweise 1978 alle IC zwischen Köln und Hamburg mit 1. und 2. Klasse.

Systembedingt scheiden die Triebzüge der Baureihen 601 und 403/404 im Jahr 1979 endgültig aus dem Planverkehr aus.

Doch schon bald werden neue Einsatzgebiete im Charterverkehr gefunden: Der 601 wird als „Alpen-See-Express“ im Reisebürosonderverkehr bekannt, der 403/404 macht ab 1982 als „Lufthansa-Airport-Express“ Karriere.

Auf der Internationalen Verkehrsausstellung vom 8. Juni

Die DB ist stolz, die erste Drehstromlok der Welt zu besitzen und damit ein neues, wegweisendes Technikgeschichtskapitel aufzuschlagen. Die Lokomotiven verfügen über eine moderne Leistungselektronik mit GTO-Thyristorstromrichtern („Gate-Turn-Off“) und haben neue Stromabnehmer der Bauart SBS 80 erhalten.

Ausgiebige Testfahrten und Einsätze im Planverkehr werden den Veränderungsbedarf für den 1987 beginnenden Serienbau aufzeigen und wichtige Erkenntnisse für Bau und Entwicklung des ICE liefern. Auf einer Weltrekordfahrt für Drehstromlokomotiven mit 265 km/h zeigt die Baureihe 120⁰ eindrucksvoll, was in ihr steckt.

Seine Glanzzeit hat derweil der TEE hinter sich: Ab 27. Mai 1979 gibt es nur noch vier internationale Zugläufe. Zum Jahresende sind alle Streckentriebfahrzeuge der DB mit Indusi-Einrichtungen versehen, was ein Überfahren halt zeigender Signale verhindert und Geschwindigkeitsüberwachungen nach Langsamfahrt zeigenden Vorsignalen gewährleistet.



202 003-0 wird umgebaut und erhält eine Stirnverkleidung, die an die Form der Baureihe 103 angelegt ist. So ausgestattet führt die Bundesbahn ab 1982 Versuche mit der Umkopplung der Antriebsmassen („UmAn“) durch. Foto: Sammlung Petkelis

Mit Jahresabschluss 1979 reduziert sich das Defizit der DB auf 3,6 Mrd. DM (ca. 1,8 Mrd. EUR). Doch dies ist nur ein einmaliger Effekt. Bei weiter zurückgehendem Netz steigen die Verluste ab 1980 wieder an. Wenigstens sind aber die Streichungspläne von 1976 endgültig vom Tisch.

Dennoch geht es mit dem Verkehrsmittel Bahn im Westen weiter bergab: 1980 bestreitet die DB nur 6% des Personenverkehrsaufkommens in der Bundesrepublik. War der Güterverkehr einst ihr Hauptgewinnbringer, so geht der Marktanteil von 40% (1970) innerhalb eines Jahrzehnts auf nur noch 31% zurück. Den früheren Spitzenplatz unter allen Verkehrsmitteln hat sie an den LKW abgegeben.

Trotz Rückzugs aus der Fläche und stärkerer Zuwendung zur „Gummibahn“ (Bahnbus und LKW) bekommt die Bundesbahn ihr Defizit nicht in den Griff, es wächst sogar noch weiter. 1981 erhält die DB schließlich ein neues Management mit Fachleuten aus Industrie und Wirtschaft. Trotzdem bleibt sie mit Jahresverlusten zwischen 3 und 4 Mrd. DM (ca. 1,5 – 2,1 Mrd. EUR) das Sorgenkind der Nation.

Am 25. März des gleichen Jahres startet die Deutsche Reichsbahn derweil elektronische Platzreservierungen (System EPLA) für ihre Züge und macht damit einen Schritt in die Zukunft. Bei der Bundesbahn scheidet Vorstandsvorsitzender Wolfgang Vaerst aus. Sein Nachfolger Reiner Gohlke, zuvor bei IBM in verantwortlicher Position tätig, soll ab dem 13. Mai 1982 richten, was seinem Vorgänger nicht gelang.

Noch immer konnte die Bundesbahn sich nicht zur Beschaffung eines Schienenbusnachfolgers durchringen. Deshalb lässt sie 1982 weitere Vorserien unter den Baureihenbezeichnungen 627¹ und 628¹ bauen. Diese neuen Fahrzeuge besitzen nur reguläre Stoß- und Zugeinrichtungen, beim 628 ist nur noch ein Fahrzeugteil motorisiert. Dessen dafür verstärkter Antrieb soll wirtschaftliche Vorteile bringen. Eine Serienbeschaffung startet trotzdem erst ab 1986.

Die Versuchslok 202 003 (Henschel-BBC-DE 2500) wird umgebaut: Ein Drehgestell mit Vorrichtung zur Umkopplung der Antriebsmassen („UmAn“) und eine Stirnverkleidung nach dem Vorbild der Baureihe 103 soll Geschwindigkeiten bis zu 350 km/h ermöglichen. Der Regel- und Versuchsbetrieb endet 1985. Die damit gemachten Erfahrungen kommen in den Serienmaschinen der Baureihen 120 und 410 zum Tragen.

Der volkseigene Betrieb LEW Henningsdorf sollte je eine Schnellzuglok für 140 km/h und eine Universallok bis 120 km/h entwerfen – auf dem Streckennetz der DR sind nur 120 km/h erlaubt. Stattdessen stellt er 1982 die 212 001 vor, die wegen ihrer weißen Lackierung mit breiten, roten Streifen auch „Weiße Lady“ genannt wird. Sie wurde für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h entworfen und zielt auf Exporterfolge.

Vorgestellt wird sie auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982. Im Rahmen einer Probezerlegung erhält sie im Oktober 1983 geänderte Drehgestelle und wird danach als 243 001 bezeichnet.

Zeitlebens bleibt sie im Besitz ihres Herstellers, der später zur AEG und danach zu Adtranz gehört.

Die neue Lokomotive bildet die Grundlage für eine in großer Stückzahl beschaffte Baureihe sowie die spätere 112 (nach DB-Schema).

Doch zuvor beginnt 1984 die Serienbeschaffung der Universallok 243, die sich bis 1990 hinzieht. Nach der Wende wird sie sich auch bei der DB bewähren: Dort kommt sie als Zuglok bei der S-Bahn Rhein-Ruhr zum Einsatz und setzt dort die Baureihe 111 frei.



212 001-2 wird auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982 erstmals vorgestellt. Von den Serienlokomotiven unterscheidet sie sich durch die Maschinenraumfenster im Dachbereich sowie eine später noch leicht geänderte Stirnform. Attraktiv und für die DDR ungewöhnlich ist die Lackierung der „Weißen Lady“. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Bei der Entwicklung des schnellen Schienenverkehrs geht es im Westen Deutschlands nun ganz schnell: 1984 werden Inter-Cargo-Schnellgüterzüge eingeführt. Besonders auf den Neubaustrecken sollen nachts künftig Güterzüge unterwegs sein, die bis zu 120 km/h schnell sein werden.

Dafür konzeptioniert ist die Universallok der Baureihe 120. Die Vorserienmaschine 120 001 holt mit 265 km/h Spitzengeschwindigkeit vor einem Fünfwagenzug im gleichen Jahr den Weltrekord für Drehstromlokomotiven.

Im Folgejahr 1985 feiern die deutschen Bahnen in Ost und West ihren 150. Geburtstag. Die Bundesbahn krönt das Jubiläumsjahr mit Paraden historischer Züge in Nürnberg sowie ihrer Beteiligung an einer großen Fahrzeugausstellung in Bochum-Dahlhausen.

Gleichzeitig ist das Jubiläum Auftakt der ersten Nostalgiefahrten mit Dampflokomotiven im Raum Nürnberg – das selbst auferlegte und unnütze Dampffahrverbot erhält erste Risse.

Pünktlich zum 150-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahn kann der fünfteilige Schnelltriebwagen „Intercity-Experimental“ der Baureihe 410/810, später als ICE-V bezeichnet, von der DB in Dienst gestellt werden.

Neben zahlreichen Präsentationen und Vorführungen nimmt er im gleichen Jahr Probefahrten mit zu 250 km/h auf den Neu- und Ausbaustrecken auf.

Der neue Paradezug der Bundesbahn liefert die Erkenntnisse für den Serienbau der ICE-1- und ICE-2-Züge, mit denen später das Hochgeschwindigkeitszeitalter im Planverkehr beginnen soll. Ebenso dient er dem Test vieler Komponenten für spätere Generationen dieser neuen Zugart. Im regulären Dienst wird er nicht eingesetzt.

Das Jubiläumsjahr endet mit einem wegweisenden Weltrekord: Auf der Versuchsanlage im Emsland fährt die Magnetschwebbahn Transrapid in der 6. Generation (Bezeichnung: TR 06) mit 355 km/h einen Weltrekord, den sie bald darauf mit 412,6 km/h selbst überbieten kann. Leider kann sich dieses

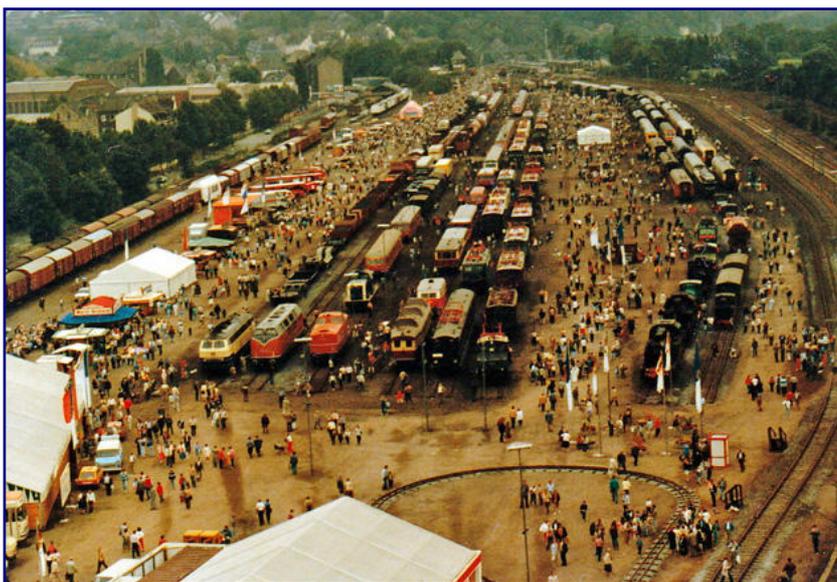


Bild oben:
Im Jubiläumsjahr der Bahn 1985 stellt die DB den Versuchsträger für ihre künftigen Hochgeschwindigkeitszüge vor. Der IC-Experimental Baureihe 410 wird später als ICE-V bezeichnet und wird nie im Regeldienst eingesetzt. Foto: Günter Hundertmark, Sammlung Späing

Bild unten:
Höhepunkt des Jahres 1985 ist die große Jubiläumsausstellung in Bochum-Dahlhausen mit breiter Beteiligung. Foto: Torsten Schubert

mit großen Subventionen über einen Zeitraum von 20 Jahren entwickelte Verkehrsmittel in Deutschland nicht durchsetzen.

So fällt die planmäßige Beschleunigung des innerdeutschen Fernverkehrs bereits in das nächste Jahrzehnt und damit auch in den nächsten und letzten Teil unserer Jubiläumsreihe.



Bild rechts:

Auch das Jubiläumslogo „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ griff stilistisch das Erscheinen des Urvaters der ICE-Züge aus. Quelle: Deutsche Bundesbahn

Bild oben:

Zu finden war das Logo an der Seitenwand jedes DB-Fahrzeugs wie hier am Modell der 120 001-3.



Europäische Modellbahnnormen (z.B. NEM 806 D):

<http://www.morop.org>

Anbietauswahl der Spur Z für die deutsche Epoche IV:

<http://www.maerklin.de>

<http://www.z-modellbau.de>

<http://www.hecklkleinserien.de>

(Spur-Z-Partner Schmidt, Hameln - nicht mehr aktiv)

Die Eisenzeit im EK-Verlag **Mitten drin - nicht nur dabei**

Das Thema Rheine mit dem Ende des Dampfzeitalters ist in der Eisenbahnliteratur schon häufig und ausgiebig behandelt worden. Das hatte schon häufiger zur Folge, dass gute Werke kaum noch Beachtung fanden. Der Markt scheint weitgehend gesättigt. Trotzdem hat der EK-Verlag nun ein Buch herausgebracht, das sich ebenfalls dem letzten Dampf-Bw der DB widmet. Dieses ist in seiner Konzeption einmalig und hebt sich von allen bekannten Titeln ab. Warum, das wollen wir Ihnen nun erklären.

Wolfgang Staiger
Eisenzeit

EK-Verlag GmbH
Freiburg (Brsg.) 2010

Gebundenes Buch
Format 28 x 26 cm
144 Seiten mit 136 teils farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-88255-294-2
Best.-Nr. 294
39,90 EUR (Deutschland)

erhältlich im Buchhandel
oder direkt ab Verlag

Lange Zeit war Rheine nur ein Dampftriebswerk unter vielen. Die Emslandstrecke mit ihrem flachen Land bot kaum Reize für Eisenbahnfotografen. Als das Ende der Dampflok nahte, erwachte plötzlich das Interesse an der kleinen Stadt am nördlichen Rand Westfalens.



In der Folgezeit brachte dies eine fast schon nicht mehr zu überblickende Fülle an Büchern mit sich, die sich den Baureihen 012, 042, 043 und 044, der Emslandstrecke sowie dem Bw Rheine widmeten. Wenn nun auf dem Markt ein weiteres erscheint, dann muss die Frage erlaubt sein: „Brauchen wir das überhaupt?“

Diese Frage möchten wir klar und eindeutig mit „Ja“ beantworten, doch werden wir diese Einschätzung auch begründen und erläutern müssen. Zusammengefasst lässt sich sagen, dass es die Perspektive des Autors ist, die hier den Unterschied macht.

Unter den vielen Fotografen, die in den letzten drei Jahren des Dampftriebs diese Strecke „heimsuchten“, war nämlich ein ganz besonderer: Wolfgang Staiger. Als Fotografiestudent der Essener Folkwangschule sah er sich dem Zwang ausgesetzt, eine Pause zur Finanzierung seines Studiums einzulegen und stattdessen arbeiten zu gehen.

Als Eisenbahnfreund fiel seine Wahl schließlich auf die Bundesbahn und das Betriebswerk Rheine. Doch die Zeit als Eisenbahner wollte er von Anfang an auch dazu nutzen, das Leben bei der Bahn und die Arbeit auf und mit der Dampflok zu dokumentieren.



Als Student Aushilfsheizer bei der Bundesbahn werden – war das ein Jugendtraum? Wolfgang Staiger hat diese Gelegenheit für sein erstes Projekt im studierten Beruf genutzt. Foto: Eigenportrait (1974)

Heute ist der Autor bestens bekannt durch zahlreiche Veröffentlichungen in Stern, FAZ, Globo und Die Zeit. Doch den Anfang seiner Karriere machte das Fotoprojekt, das er mit Dienstantritt bei der Bundesbahn begann. So hat ihn seine Leica-Kamera bei allen Schichten begleitet und noch heute zeigt er sie stolz seinen Zuhörern und Lesern vor.

Wer bereits seine ersten beiden Bücher aus dem Franckh-Verlag kennt, die noch in den Siebzigern erschienen, wird einige – aber bei weitem nicht alle – Aufnahmen daraus wiederfinden.

Angesichts der hervorragenden Wiedergabequalität eines EK-Buchs wird er trotzdem erstaunt und erfreut sein, was aus diesen hervorragenden Aufnahmen geworden ist: Sie sind schlicht nicht wiederzuerkennen.

Weitere, bislang unbekannte Fotografien runden Wolfgang Staigers neues Werk ab. Allen gemein sind die ungewohnt tiefen Einblicke in die Arbeit mit den ölgefeuerten Dampflokomotiven der Baureihen 012, 042 und 043 im Allgemeinen und ins Bw Rheine im Besonderen.

Ein Außenstehender hätte dies nicht vollbringen können – das ist es, was wir eingangs meinten.

Unter dem Titel „Eisenzeit“ ist ein Buch erschienen, das sich von allen, anderen Werken deutlich abhebt und so auf dem Markt eine Alleinstellung besitzt. Der Aushilfsheizer Wolfgang Staiger stand nicht an der Strecke oder besuchte das Betriebswerk. Er war ein Mitglied der Eisenbahnerfamilie und hat seine Aufnahmen im alltäglichen und unverfälschten Arbeitsablauf gemacht.

Portraitierte er ein Fahrzeug oder einen Zug, bewies er auch außergewöhnliches Gespür für ausgefallene und spannende Perspektiven. Sei es der Blick vom Schuppendach auf die Drehscheibe oder die Sicht vom Kesselscheitel einer 012 auf andere Lokomotiven oder den Zug. Hinzukommen einmalige und aussagekräftige Nachtfotografien, die glücklicherweise in Farbe aufgenommen wurden.

Zur Buchvorstellung in Rheine gehörte auch ein Kameradentreffen ehemaliger und auch noch aktiver Eisenbahner. Deutlich zu spüren war die Wertschätzung,



Wolfgang Staiger beim Kameradentreffen in Rheine anlässlich seiner Buchpremiere von „Eisenzeit“.

mit der dem Autor bis heute begegnet wird. Er war ein Teil dieser Mannschaft, anerkannt und geschätzt. Er hat es wie kein anderer verstanden, die Stimmung des Arbeitsalltags einzufangen und sie für die Nachwelt zu erhalten, ohne sie zu verklären oder zu verfälschen.

Zum Inhalt gehören neben vielen Bildern auch wertvolle Texte: Wolfgang Staiger schildert, wie er zur Eisenbahn kam und mit welcher Fehleinschätzung seine Tätigkeit als Aushilfsheizer begann. Das Arbeiten auf der Dampflok war kein Zuckerschlecken sondern ein knochenharter Beruf, aber er und seine Kollegen waren mit Herzblut bei der Sache.

Ich erinnere mich noch gut, als meine Großeltern mir von Studenten erzählten, die bei der Bahn als Aushilfsheizer auf den ölgefeuerten Maschinen angeheuert haben. Gemeint war Wolfgang Staiger, der ganz in der Nähe gewohnt hatte. Aber das konnte ich damals noch nicht wissen.

Begründet hat es meinen ersten und bis heute sehnlichsten, aber unerfüllten Berufswunsch. Dieses Buch vor Augen muss ich sagen: So habe ich mir diesen Beruf vorgestellt. Man muss sie halt lieben, die Dampflok und sich ihrer geschichtlichen Bedeutung bewusst sein.

Genau das bringt „Eisenzeit“ nachvollziehbar zum Ausdruck: Der Leser wird eingeladen, in eine Zeit einzutauchen, die längst vorbei ist und niemals wiederkommen wird. Nur wer die Atmosphäre jener Zeit fühlt, der wird sie auch verstehen können.

Und da liegt der Ansatzpunkt für den Modellbahner: Schreibweise und Perspektive helfen ihm, die Dampfzeit und besonders ein Bw richtig auf seiner Anlage wiederzugeben. Selten hat uns ein Buch derart begeistert. Deshalb vergeben für dieses Werk auch das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2010“ in der Kategorie Literatur. Herzlichen Glückwunsch!



Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.ekshop.de>

Zwei Baureihenbände von Lok-Report **Wertvolle Lokomotivportraits**

Erfrischend anders, so lassen sich die Portraits aus der Reihe der Lokrundschau charakterisieren. Sie besetzen eine Nische im Markt der Baureihenvorstellungen, wie wir sie von anderen Verlagen kennen. Wir stellen Ihnen exemplarisch zwei Bände vor und erläutern, für wen sie sich eignen.

Karl-Heinz Jansen (†), Peter Melcher, Dietmar Brämert
Die Lokomotiven der Baureihen 41, 43, 44 und 45
und ihr Verbleib

Lokrundschau Verlag GmbH
Hamburg 2005

Taschenbuch, gebunden mit Farbumschlag
Format 14,85 x 21 cm
192 Seiten mit 153 S/W-Abbildungen

ISBN 3-931647-16-1
27,80 EUR (Deutschland)

erhältlich im Buch- und Fachzeitschriftenhandel
oder direkt ab Verlag

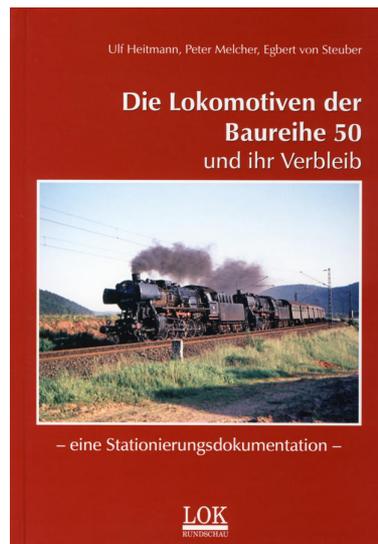
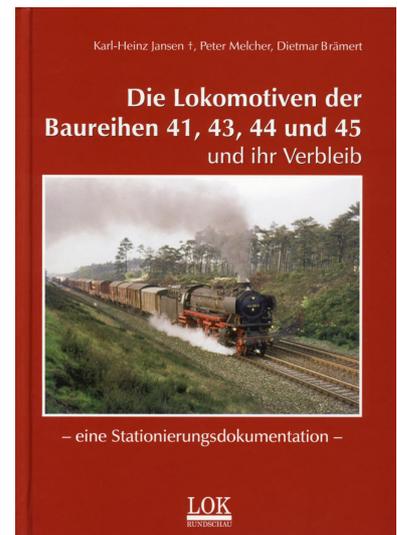
Ulf Heitmann, Peter Melcher, Egbert von Steuber
Die Lokomotiven der Baureihe 50
und ihr Verbleib
Eine Stationierungsdokumentation

Lokrundschau Verlag GmbH
Hamburg 2008

Taschenbuch, gebunden mit Farbumschlag
Format 14,85 x 21 cm
208 Seiten mit 127 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-931647-22-3
29,80 EUR (Deutschland)

erhältlich im Buch- und Fachzeitschriftenhandel
oder direkt ab Verlag



Von Torsten Schubert und Holger Späing. Baureihenportrait, wie wir es kennen: Auslöser der Entwicklung, technische Beschreibung und Einsatzgeschichte in endlos langer Ausführung – interessant für den Historiker und Techniker, aber schwer zu lesen für jemanden, der einfach nur ein paar Informationen über die Vorbilder seiner Modelle wünscht.

Eben das gilt nicht für die beiden Bände, die wir Ihnen heute vorstellen möchten. Nicht zufällig haben wir für unsere Empfehlung Bücher über die drei Baureihen herausgesucht, die das Ende der Dampfzeit in Deutschland markieren: die Baureihen 41 und 44 bei der DB, die Baureihe 50 bei der DR. Der Titel über die BR 50 ist zudem noch nicht allzu lange auf dem Markt und daher sehr aktuell.

Doch was erwartet den Leser bei der Lokrundschau und welchen Nutzen bringen die Bücher für den Modellbahner? Ergründen wir die Antwort auf diese Fragen Schritt für Schritt:

In ihrem Aufbau gleichen sich die beiden Bücher und entsprechen der Struktur der übrigen Titel aus der gleichen Reihe. Behandelt werden Planung, Bau und Betrieb der einzelnen Baureihen. Auch den Umbauten wird ausreichend Raum eingeräumt.

Angenehm in der Lektüre ist, dass alle diese Ausführungen auf recht wenig Raum, man könnte es auch komprimiert nennen, zusammengefasst werden. Die Konzentration auf wesentliche Merkmale ist genau das, was dem technischen Laien ausreicht und seinem Wissenshorizont entgegenkommt. Fachaufsätze über die Details technischer Konstruktionen sucht der Leser hier vergebens.

Abgerundet werden die Texte durch teilweise zuvor unveröffentlichte Fotografien aus verschiedenen Dienstabschnitten der Vorbilder, die nahezu ihre gesamte Einsatzzeit umfassen. Die Wiedergabequalität der durchgängig schwarz-weiß abgebildeten Aufnahmen ist gut, Großaufnahmen sollte der Käufer angesichts des Buchformats DIN A5 hoch aber nicht erwarten: Der Verlag ist glücklicherweise nicht der Versuchung erlegen, in einem geleimten Buch seitenübergreifend zu drucken.

Interessant sind auch die Tafeln der Bahnverwaltungen mit Daten und Zeichnungen zu den behandelten Baureihen. Ihnen lassen sich schon wesentliche Fakten entnehmen, um ein Modell dahingehend beurteilen zu können, wie gelungen es umgesetzt wurde.

Das Besondere an den Büchern aber ist die darin enthaltene Stationierungsdokumentation, die auch über den Verbleib der Maschinen nach ihrer Ausmusterung Auskunft gibt. So lässt sich in Erfahrung bringen, wann und von welchem Hersteller mit Angabe der Fabriknummer ein konkretes Vorbild produziert wurde, in welchen Bw es in Dienst gestellt sowie wann und wo es ausgemustert wurde.

Was fehlt, sind durchgehende Auswertungen der Beheimatungen für die gesamte Dienstzeit – angesichts von 2.148 behandelten Maschinen des ersten Bands und 3.164 der Baureihe 50 aus dem zweiten aber verständlich: Der Platz hätte schlicht gar nicht gereicht.

Die Autoren haben insgesamt sehr gute Arbeit geleistet, denn zu kaum einer Maschine bleiben sie eine Auskunft schuldig. Bedenkt man, wie viele Unterlagen und sogar Lokomotiven, bedingt durch die Wirren des 2. Weltkriegs, verloren gingen, ist das keine Selbstverständlichkeit.

Neben Statistikfreunden dürfen sich besonders diejenigen Modellbahner freuen, die ihre Modelle nicht nur im Serienzustand einsetzen, sondern die Wert auf Individualität legen, sei es durch Umbau, reines Umbeschriften oder den völligen Eigenbau.

Aus den Angaben des Buches in Verbindung mit den wirklich gelungenen Aufnahmen lassen sich leicht brauchbare Vorlagen erstellen, die für das eigene Projekt als Basis dienen. Passende Zugbildungsvorschläge liefern die Autoren praktisch gleich mit, denn auch das lässt sich dem Bildmaterial entnehmen.

Etwas hoch erscheint uns nur der Verkaufspreis von 27,80 bzw. 29,80 EUR, der fast das Niveau der EK-Baureihenportraits erreicht. Dass sie mit diesen Büchern konzeptionell aber nicht vergleichbar sind, sollte unseren Ausführungen zu entnehmen sein. Angesprochen wird hier, wie wir eingangs schrieben, eher eine Nische des Marktes, wie wir eingangs schrieben, was den Leserkreis zwangsläufig einschränkt. Für den anspruchsvollen Modellbahner sind sie aber jeden Euro wert.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.lokrundschau.de>

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Weitere Glückwünsche erreichten uns in der Zwischenzeit:

Über 5 Jahre und 61 Ausgaben und nur aus Spaß an der Sache und an unseren gemeinsamen Hobby. Das ist aller Ehren wert. Dafür überbringen wir nicht nur unsere Glückwünsche, sondern sagen auch Dank für die unermüdliche Arbeit, die Ihr Monat für Monat leistet.

Die Spur-Z-Freunde Saarpfalz bedanken sich in diesem Sinne und wünschen sich noch viele weitere Jahre und Ausgaben.

Spur-Z-Freunde Saarpfalz (durch Johann Munz), per E-Mail

Auch aus Stade trafen Glückwünsche ein:

Na dann, auch von uns alles Gute zum 5-jährigen! Mach weiter so, schließlich setzt sich Qualität durch.

Kordula Günzel und Michael Richter (KoMi-Miniaturen), Stade

Erfreute Reaktionen auf unseren Beitrag:

Wilfried Pflugbeil, Autor eines Baubeitrags der letzten Ausgabe, baut im Maßstab 1:220 Gebäude des Chemnitzer Schlossbergs in beeindruckend detaillierter und vorbildnaher Weise nach.

Im Nachgang zur Veröffentlichung seines Artikels berichtete er uns, dass der Hauseigentümer des bei uns als Modell vorgestellten Gebäudes den Artikel beim Betriebsjubiläum der Zimmerei, die mit der Sanierung des Hauses betraut war, einsehen konnte und sich überaus erfreut zeigte.

Besonders über eine solche Rückmeldung freuen wir uns natürlich sehr!

Neues im Vertrieb von Z-Railways:

Der Kleinserienvertrieb Z-Railways hat kürzlich sein Produktangebot um neue Modellfahrzeuge erweitert. Ab sofort erhältlich sind dort auch Autos aus der Produktion von Dimitri Dementev (Dmented). Als Fertigmodelle aus Metall werden folgende Straßenfahrzeuge angeboten:

- Jeep grün
- Abschlepptruck weiß
- Abschlepptruck schwarz
- 4 x 4 Pick-up Truck blau
- 4 x 4 Pick-up Truck gelb
- Limousine schwarz



Limousine rot
Taxi (gelb)
Bulldozer gelb
Traktor grün

Den elektronischen Vertrieb finden Sie unter <http://www.z-railways.de>.

Eine Geburtstagsfeier für Trainini®:

Wie berichtet, konnte Trainini® am 14. August 2010 auf sein fünfjähriges Bestehen zurückblicken.

Eine Woche später wurde es mit dem Erscheinen der Jubiläumsausgabe durch das Vorwort des bekannten Fernsehmoderators Hagen von Ortloff (u.a. Eisenbahn-Romantik) sowie verschiedene Glückwünsche aus dem Kreis der Spurweite Z gewürdigt.

Am Samstag, 28. August 2010 wurde dem Magazin nun auch eine kleine Geburtstagsfeier zuteil. Trotz strömenden Regens waren die Mitglieder des Kreativ-Weltrekordteams der Einladung gefolgt, das Jubiläum gemeinsam zu feiern.

Statt Spezialitäten vom Grill gab es kurz entschlossen ein Alternativprogramm, aber das tat der Stimmung keinen Abbruch.

Bis in die späten Abendstunden hinein wurde gefeiert, gelacht und geklönt – in fünf Jahren Tätigkeit für die Baugröße Z kommen halt eine Menge Erinnerungen zusammen.

Eine besonders passende Idee hatten mal wieder die Kreativen von Trafofuchs: Kurzerhand wurden Chefredakteur Holger Späing und der ehrenamtliche Helfer Torsten Schubert ins Modell umgesetzt. Die Kleinszene zeigt die beiden beim Ausleuchten und Fotografieren einer Modellbahnszene.

Das ganze wurde derart gut getroffen, dass sogar der zweijährige Sohn des Herausgebers die Akteure in der Modellszene auf Anhieb zu erkennen vermochte. Da heißt es doch gleich im doppelten Sinne: herzlichen Glückwunsch!



Gut war die Stimmung auf der Trainini-Geburtstagsfeier anlässlich des fünfjährigen Bestehens (Bild oben). Eine Idee von Trafofuchs zum Jubiläum war diese Figureszene (Bild unten) mit Holger Späing und Torsten Schubert bei Fotoarbeiten.

Umfangreiche Neuheitenpalette auch bei HeWa-Modellbau:

Lang ist die Neuheitenliste bei HeWa-Modellbau! Der Spezialist für Farben, Landschaftsbauzubehör, Werkzeug und Lackiertechnik hat viele, neue Produkte zusammengestellt, die auch für Zetties interessant sind:

Ziegelmauer-Farbset (ZMFS)

Firnis für Acrylfarben „Varnish“ matt, glänzend oder seidenmatt (VA520)

Vallejo Primer (Polyurethan) weiß, schwarz oder grau, 200 ml (Art.-Nr. VA PRW-U)

Wiko-Sekundenkleber, 20 ml (CO001)

Wiko-Füllstoff für Sekundenkleber, 30 g (CO002)

Vallejo Geländepasten-Set (VAGPS)

Der Füllstoff ist zur Korrektur von Spalten, Löchern und Rissen an Modellbausätzen oder Eigen(um)bauten gedacht.

Das Geländepastenset auf Acryl-Wasserbasis eignet sich vor allem für Anwendungen im Landschaftsbau auf Oberflächen aus Hartschaum, Depron, Styropor, verschiedenen Kunststoffen sowie Metall und Zinn. Doch die Neuheitenliste geht noch weiter:

Drei verschiedene Farbfächer für das Farbangebot von Acrylicos Vallejo dienen dem Abgleich von Farben zwischen Vorbild und Herstellerprogramm. Misch-Aufbewahrungsflaschen aus Glas und Kunststoff sind ebenfalls neu im Angebot. Die Lötexperten finden jetzt eine Weichlöt- und Verzinnungspaste (HeWa-lot) im Programm.

Verschiedene Dioramenmatten, die unter der Bezeichnung „High-Tech-Gras“ angeboten werden, lassen sich teilweise auch für die Spur Z, ggf. mit kleinen Anpassungen einsetzen.

Auch die realistischen Fichten, die im Set mit Höhen bis 21 cm ausgeliefert werden, lassen sich für die Spur Z durchaus benutzen. Ihre Höhe entspricht der Maximalgröße alter Fichtenbestände. Was im Sortiment als „realistisches Gebüsch“ angeboten wird, eignet sich in der Spurweite Z zur Darstellung eines großen Solitärbaums.

Und auch im Bereich Werkzeuge hat sich einiges getan:

Batterie-Bohrschleifer „Hobby Drill“ (HeWa-HDB)

Komplettsset mit Netzteil „Hobby Drill Power Set“ (HeWa-HDN)

18-teiliges Präzisionswerkzeug-Set (HeWa-PW)

6-teiliges Zangen-Set (HeWa-ZS)

Miniklemmbank (HeWa-MKB)

Heißdrahtschneider für Wachsspachtelgerät Z71 (HeWa-HDSN)

Heißdrahtschneider für Batteriebetrieb (HeWa-HDSB)

Die Heißdrahtschneider eignen sich für Kunststoffe, Styropor und sogar Resin. Ersatzdrähte sind ebenfalls bei HeWa-Modellbau erhältlich. Die Liste der Werkzeuge wird von neuen Werkzeughaltern, verschiedene Flachpinseln, Skalpell und einer Einhand-Spann-Spreitz-Zwinge (150 mm) sowie der Nasspalette (HeWaNP) vervollständigt, bei deren Einsatz Acrylfarben bis zu 5 Stunden verwendbar bleiben!

Trainini®-Leser bekommen bei elektronischen Bestellungen (<http://www.modellbaufarben.de>) nachträglich einen Rabatt von 5% auf den Warenwert vom Rechnungsbetrag abgezogen, wenn sie im Freitext der Bestellung das Stichwort **Trainini®** angeben.

Neue MBZ-Gebäude bei KoMi-Miniaturen:

Von wegen nur Schwarzwaldhäuser – bei KoMi-Miniaturen wird ein höchst interessanter Gebäudebausatz angekündigt, der sich prima auch im norddeutschen Binnenland ansiedeln lässt. Die kleine Werft des Kartonmodellbauspezialisten MBZ besteht aus mehreren Gebäuden und Komponenten, die sich auch einzeln erwerben lassen: ein Verwaltungsgebäude als Backsteinbau, die Werfthalle, ein Boot im Bau und Echtholz-Bretterstapel als Rohstofflager.



H0-Musterszene mit der Werft, die für Spurweite Z neu im Sortiment von KoMi-Miniaturen erscheint. Foto: MBZ, Thomas Oswald

Die Bausatzelemente bestehen aus lasergravierten und –geschnittenen Kartonbauteilen sowie Echtholzelementen.

Stellen Sie doch schon mal den Sekt kalt, damit wir pünktlich zur Auslieferung eine Spur-Z-Bootstaufe feiern können!

Zur Voreifelbahn (Rhein-Sieg-Kreis) gehört der Bahnhof Witterschlick, der ebenfalls als Bausatz-Neuheit von MBZ bei KoMi-Miniaturen angekündigt wird. Mit dem repräsentativen Gebäude lässt sich aber weitaus mehr machen, als nur ein Bahnhof gestalten: Wie bei vielen ähnlichen Gebäuden auch, hat das unter Denkmalschutz stehende Vorbild heute eine neue Nutzung gefunden.

Das rechtfertigt auch im Modell einen Einsatz als Hotel oder Restaurant und bedient damit einen Bereich, in dem es für die Baugröße Z bis heute recht wenig geeignete Gebäude gibt!

Generationenübergreifendes Landschaftsbauseminar:

Bisweilen wird behauptet, dass Modellbau, Eltern und Kind Begriffe sind, die nicht zusammenpassen wollen. Dass dies keineswegs der Fall ist, bewies der Modellbahnzubehöranbieter Noch am 30. und 31. Juli 2010. Am Firmensitz Wangen (Allgäu) fand nämlich das erste Eltern-und-Kind-Seminar für Modellbau statt.

Schon kurz nach der Terminveröffentlichung im Frühjahr 2010 war es ausgebucht. Als Teilnehmer zugelassen waren jeweils nur Paare eines Elternteils mit Kind.

Vertreten waren neben Vater und Sohn auch Paare aus Vater und Tochter oder Großvater und Enkelin. Sie bewiesen, dass dieses Hobby keineswegs nur für Jungen taugt, wohl aber alle Familiengenerationen aktiv verbinden kann.

In den zwei Seminartagen bauten die Teilnehmer eine komplette Landschaft mit Tunnel, Arkaden, Wiesen, Vegetation, Figuren und weiteren Ausschmückungsteilen aus dem Programm von Noch. So



Generationen- und geschlechterübergreifend wurde bei der Firma Noch in einem erfolgreichen Seminar gebaut. Foto: Noch

halfen und unterstützten sich Groß und Klein gegenseitig und erlernten neben handwerklichen Fähigkeiten ganz nebenbei auch das Arbeiten in einer Gruppe – eine immer wichtiger werdende, soziale Kompetenz.

Auch der Seminarleiter Karl-Heinz Echterer gestand, dabei viele neue Sichtweisen kennen gelernt zu haben. Modellbau ist und bleibt halt eine Beschäftigung, bei der Kinder viel Spaß haben und mit ihren Eltern zusammen gemeinsame Erfolge feiern können. Richtig umgesetzt, verbindet dies Eltern und Kinder nachhaltig.

Aktuelle Neuheitenauslieferungen von AZL:

American Z-Lines (AZL) kündigt das Erscheinen und die kurzfristige Verfügbarkeit neuer Wagenmodelle an: Erstausgeliefert wurde kürzlich ein US-Güterzugbegleitwagen des Typs C-30-5 mit seitlichen Zugführer-Aussichtsfenstern.

Diese neuen Modelle geben die Vorbildmerkmale korrekt wieder und verfügen über geätzte Laufplattennachbildungen (vorbildkorrekt bei ausgewählten Modellen), separat angesetzte Handläufe, Fenstereinsätze, Kurzkupplung, lupenlesbare Bedruckungen und brünierte Metallräder. Als Kupplung kommt das „Autolatch“ genannte AZL-Element zum Einsatz.



UP-Ausführung des neuen Güterzugbegleitwagens mit seitlichen Zugführerfenstern (Art.-Nr. 92002). Foto: AZL / *Ztrack* Magazine

Die Erstausführungen des Güterzugbegleitwagens sind der Southern Pacific (Art.-Nr. 92000) und Chessie (92006) gewidmet. Es stehen drei bzw. zwei verschiedene Betriebsnummern zur Auswahl. Beide Ausführungen werden in limitierter Stückzahl angeboten.

Auch die nächste Variante ist zwischenzeitlich schon zur Auslieferung gelangt: Es handelt sich dabei um eine Version der Union Pacific (92002). Hier werden den Käufern zwei verschiedene Betriebsnummern angeboten. Ebenfalls in Auslieferung sind gedeckte Schüttgutwagen des Typs PS2-cd in Ausführung der Burlington Northern (BN). Sie werden als Viererpack mit unterschiedlichen Betriebsnummern (90902-1) oder Einzelwagen (91902-1) angeboten.

Fotos der Wagen finden Sie unter <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html>.

Ätzbausätze von etchIT:

Ein Spur-Z-Programm baut der Kleinserienhersteller etch IT aus Waldbüttelbrunn auf. Ganz neu im Programm sind ein drehbarer Hafenkran und ein Weidezaun mit Gatter. Während das Gatter nur koloriert und aufgebaut werden muss, handelt es sich beim Kran um einen Bausatz mit hohem Schwierigkeitsgrad.

Weitere Informationen und Bilder finden Sie unter <http://www.easy01.de/etchIThome/index.htm>.

Auch Velmo hat Neuheiten im ausgehenden Sommer:

Der ausgehende Sommer bringt auch Neuheiten im Velmo-Programm, damit angehende und erfahrene Digitalbahner gut in die neue Saison starten können.

Die Umstellung der Decoderplatten auf solche mit Haltespangen statt fest angelöteten Bürstenpaaren wurde nun um ein weiteres Produkt ergänzt: Auch die beiden Decoder unter der Bezeichnung LD26065 werden ab sofort nur noch in dieser Form ausgeliefert.

Das ermöglicht ein einfaches Auswechseln der Motorbürsten, wie Zetties es von den Originalplatten gewohnt sind. Damit brauchen sie sich keine Sorge mehr zu machen, dass eine Bürste beim Einbau abbricht. Für bereits ausgelieferte Decoder ändert sich nichts.

Mit den neuen Platinen lassen sich die Märklin-Modelle der BR 216 ozeanblau-beige (Art.-Nr. 8874) und BR 216 altrot (8875) digitalisieren. Beide Loks sind bereits seit rund 20 Jahren nicht mehr im Sortiment erhältlich, aber bis heute sehr weit verbreitet.

Die neuen Komponenten von Velmo ermöglichen es, die alten Stücke durch kinderleichten Platinentausch auf Digitalbetrieb umzubauen. Ein Analog-Rückbau bleibt jederzeit ohne Schäden möglich – wichtig für eingefleischte Sammler.



Die aktuellen Produktüberarbeitungen bei Velmo kommen Märklins alter Baureihe 216 zu Gute. Foto: Velmo, Claudius Veit

Aktuelle Auslieferungen von Mo-Miniatur:

Der Class-Mähdrescher beendete im Frühjahr eine lange Auslieferungspause bei Mo-Miniatur. Nun geht es ohne Zeitverzug mit neuen Modellen weiter. Ausgeliefert werden nun die auf der Intermodellbau 2010 in Dortmund angekündigten Modelle eines Heuwagens, eines Wassertanks (Einachsanhänger für die Viehweideversorgung) und eines schon ab Werk patinierten Güllefasses (zweiachsiger Anhänger), die das Angebot an Ackerschleppern hervorragend ergänzen.

Produktaufnahmen finden sich beim Hersteller (<http://www.mo-miniatur.com>). Ein Bezug ist auch über Ladegut Josephine Küpper (<http://www.spurzladegut.de>) möglich.

Insolvenzplanverfahren bei Märklin:

Zum Jahreswechsel 2010/11 soll das noch laufende Insolvenzverfahren bei Märklin nach den Plänen von Michael Pluta beendet werden – und dies ohne einen neuen Investor. Ein entsprechender Insolvenzplan befindet sich derzeit in der Erstellung und soll der Gläubigerversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden. Das teilte Marktführer Märklin in einer Presseinformation am 14. September 2010 mit.

Kern des Plans ist leider auch die Kündigung weiterer 28 Arbeitnehmer am Hauptstandort Göppingen. Für die Betroffenen sei ein Sozialplan vereinbart worden, der den Übergang in eine Transfergesellschaft ermöglicht. Diese Maßnahme sei erforderlich, um den Standort Göppingen auch langfristig zu stabilisieren, heißt es vom Insolvenzverwalter.

Die Umsätze hätten sich stabilisieren und auf eine planbare Grundlage stellen lassen, heißt es von Pluta. Alle verbleibenden rund 470 Arbeitnehmer in Göppingen profitieren deshalb im Rahmen eines Vierjahresplans von bis 2014 geltenden Beschäftigungsgarantien.

Betriebsrat und IG Metall hätten den Vierjahresplan bereits verabschiedet, heißt es in der Presseinformation weiter. Auch die regionalen Gläubigerbanken hätten Zustimmung und Unterstützung zugesichert. Damit dürfte das Insolvenzverfahren bei Märklin bis zum Jahreswechsel beendet sein.

Neuer PKW bei MWB:

Modellbau Wolfgang Baumann hat sein Sortiment ebenfalls wieder erweitert. Neu im größten Automodellsortiment der Spurweite Z ist nun ein Mercedes-Benz 300SL Cabriolet der Bauserie W198, der im Original von 1957 bis 1963 gefertigt wurde.

Schon damals ein Traumauto, ist die Vorlage heute zum gesuchten historischen Fahrzeug geworden. Schon deshalb wird sicher auch seine Verkleinerung viele Freunde finden, die es in den Epochen III und IV oder in der modernen Zeit als Klassiker einsetzen können.

Weitere Fahrzeugneuheiten bei Permo:

Permo (Perleberger Modellbauartikel) hat nun auch Spur-Z-Neuheiten 2010 angekündigt. In äußerst filigran wirkender Bauweise wird das Programm mit folgenden Erweiterungen ergänzt:

Langholzwagen für zwei Pferde
Historische Feuerwehrspritze
Historischer Feuerwehrwasserwagen
Tankanhänger (neutral oder in beschrifteter Ausführung „Minol“)

Ein Direktbezug der Modelle ist unter <http://www.permo-miniaturen.de> möglich.

Herbstneuheiten 2010 von Märklin:

Kurz vor Redaktionsschluss hat Märklin die Herbstneuheiten 2010 veröffentlicht. Für die Spurweite Z sind darin drei Artikel zu finden. Bereits bekannt war die Werbelokomotive der Baureihe 120¹ zum 175-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen (Art.-Nr. 88480), die beim Vorbild seit wenigen Monaten in der Bundesrepublik unterwegs ist.

Zu erwarten war auch der Weihnachtswagen 2010 (80620).

Wie in den Vorjahren handelt es sich auch dieses Mal um einen Wärmeschutzwagen des Typs Gk 10 mit Bremserhaus, der passend zum Fest bedruckt ist und in einem durchsichtigen Schaukelpferd als Christbaumschmuck präsentiert wird.



Eine der drei Herbstneuheiten 2010 bei Märklin ist die Werkslackierung der ML 2200 C'C' der Firma Krauss-Maffei AG. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH i. Ins.

Großen Anklang fand auch die sechsachsige, dieselhydraulische Lokomotive ML 2200 C'C' der Krauss-Maffei AG München (88301) im Zustand von 1957. Ihr Vorbild blieb in Deutschland ein Einzelstück – nur Jugoslawien hatte bereits drei Exemplare dieses Typs gekauft. Die Lok wurde auf dem österreichischen Semmering ausgiebig getestet und später nach einem Umbau mit Leistungssteigerung von der DB als V 300 übernommen.

Das Modell erscheint in der dunkelblau-grauen Werkslackierung von 1957 mit seitlicher Anschrift „Krauss-Maffei AG“. Das ansprechend wirkende Gestaltungsschema wurde unverändert von der V 200 der Bundesbahn übernommen.

Wie auch das formgleiche Insidermodell 2009 erhält die ML 2200 C'C' eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung mit roten und warmweißen LED.

Darüber hinaus lohnt der Blick ins H0-Neuheitenprogramm: Dort erscheint die auf fünf Wagen verlängerte, ehemalige Henschel-Wegmann-Zuggarnitur mit leichten Formänderungen (Pufferbereich der Endwagen) als F-Zug „Blauer Enzian“ der Deutschen Bundesbahn. Sobald die V 200⁰ für die Spurweite Z erschienen ist, sollte diese Packung auch für den Maßstab 1:220 zu erwarten sein.

Die parallel dazu erscheinende V 200 020, die auch auf der Titelseite abgebildet ist, zeigt erstmals das in anderer Linienführung angebrachte „V“ auf der Stirnseite der MaK-Baulose. Diese Ausführung bietet die Chance auf zusätzliche Varianten für Lokomotiven im Ablieferungszustand (Epoche III) – neben den bekannten Darstellungen mit DB-Keks oder Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“.

Neue Kataloge bei Viessmann und Kibri:

Am 1. Oktober 2010 erscheinen neue Kataloge für die Marken Viessmann und Kibri. Das neue Gesamtnachschlagewerk für Viessmann umfasst 160 Seiten und ist wie gewohnt zwei Jahre gültig. Auch der Spurweite Z wird darin ausreichend Platz eingeräumt. Die unterstützenden Szeneriefotografien stammen wieder von **Trainini®**.

Der Gesamtkatalog für Kibri ist ähnlich umfassend wie derjenige von Viessmann, jedoch nur ein Jahr gültig. Auch im Kibri-Gesamtkatalog 2011 sind nun erstmals Fotografien von **Trainini®** zu sehen. Das Erscheinen beider Kataloge wird sich künftig jährlich abwechseln, damit sich die organisatorischen und redaktionellen Tätigkeiten beim Hersteller besser abstimmen lassen.

Parallel läuft die Produktion von Kibri-Artikeln im ungarischen Viessmann-Werk auf Hochtouren. Ziel ist es, die Lieferfähigkeit für Kibri weiter zu verbessern und die meisten Artikel zum Weihnachtsgeschäft wieder verfügbar zu haben.

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 und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen. 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 Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Andreas Petkelis, 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.

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 unregelmäßig in loser Form 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.