

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Märklins Neuerung der Spur Z

Historischer Meilenstein von Railex
Richard Paul Wagners Paradelok



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

jetzt haben wir bereits wieder Dezember. In wenigen Tagen steht das Weihnachtsfest vor der Tür. Mit dem Höhepunkt der winterlichen Bastelsaison geht ein wichtiges Jubiläumsjahr für die Spurweite Z zu Ende.

Ein würdiger Abschluss dafür war die Internationale Modellbahnausstellung in Köln, wo die neuen Insiderclubmodelle vorgestellt wurden und eine Sonderpräsentation an das runde Jubiläum erinnerte.



Holger Späing
Chefredakteur

Dort gab es außergewöhnliche Exponate zu sehen, mit denen vor allem an die Anfänge unserer kleinen Spur erinnert wurde. Gleichwohl konnte man dort sehen, auf welchem Niveau unser Hobby heute betrieben wird. Unseren Bericht dazu finden Sie in dieser Ausgabe, mit der wir unseren Jahresthemenschwerpunkt abschließen möchten.

40 Jahre Mini-Club sind ohne die Baureihe 01 undenkbar. Im kleinen Maßstab fehlte Deutschlands populärste Schnellzugdampflok - zumindest mit dem Altbaukessel - und es war kein Zufall, dass Märklin sie eben für dieses Jahr aus Neuheit auserkoren hatte.

Sie bot den willkommenen Anlass, einen Meilenstein im Maßstab 1:220 zu setzen. Deshalb hat Märklin kräftig aufgerüstet und ihr neben vielen neuen Details eine vollständige und zudem auch voll bewegliche Steuerung spendiert. Wir durften als Erste dieses neue Modell unter die Lupe nehmen und testen. Freuen Sie sich auf unseren Bericht, den Sie auf Seite 4 finden.

Ebenfalls eine 01 war es, die bereits vor 25 Jahren für Furore sorgte. Damals erschien sie von Railex als Nachbildung einer Lok mit Neubaukessel. Erstmals besaß mit ihr ein Spur-Z-Modell eine vollständige Steuerungsnachbildung sowie Bremsnachbildungen zwischen den Kuppelrädern.

Heute erscheint sie ein wenig in die Jahre gekommen. Sie gehört aber dennoch nicht zum alten Eisen. Auch sie verdient es, im Rahmen des Jubiläums als historischer Meilenstein gewürdigt zu werden, zumal sie sinnbildlich für die vielen Impulse steht, die aus dem Bereich der Kleinserie kamen und auch heute noch kommen.

Wir haben sie etwas aufgepeppt, ihre Schwächen beseitigt und auf diese Weise für die nächsten 25 Jahre ertüchtigt. Nach wie vor gehört sie zu meinen persönlichen Lieblingslokomotiven und ich freue mich, dass sie nun neben jüngeren Modellen wieder eine gute Figur macht.

Wenn eine Baureihe den Modellteil in einer **Trainini®**-Ausgabe so stark prägt, dann klammern wir traditionell das große Vorbild nicht aus. Für Sie haben wir deshalb die Entstehungsgeschichte der Einheitslokomotiven und typische Einsatzaufgaben der Baureihe 01 zusammengestellt.

Abgerundet wird diese Themenvielfalt wie jedes Mal von kurzen Meldungen und Leserbriefen am Ende der Ausgabe. Wie zu erwarten, bestimmen vor allem frisch ausgelieferte Neuheiten diesen Teil des Hefts.

Im Namen der gesamten Redaktion wünsche ich nun allen Leserinnen und Lesern sowie ihren Familien frohe Weihnachtstage und einen guten Start ins bald beginnende Jahr 2013!

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Z wie Zeitenwende in 1:220.....4
Kleine Paradelok mit großer Technik.....16

Vorbild

Der Stolz der Deutschen Reichsbahn.....22

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Das DRG-Dampflokklexikon.....32
Großes Handbuch für Heimwerker.....34

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....37

Impressum.....48

Wir danken der Firma Märklin für das frühe Bereitstellen eines Testmodells sowie der CAD-Abbildungen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Dezember 2012

Titelbild:

Das Beste für zuletzt aufheben, das passt auch auf Märklins neue Schnellzugdampflok der Baureihe 01. Pünktlich zum Ende des Jubiläumsjahres ist sie erschienen und setzt so einen würdigen Schlusspunkt mit großen Aussichten unter die Feierlichkeiten.

Die Baureihe 01 von Märklin Z wie Zeitenwende in 1:220

Märklins Mini-Club hat sich in den letzten Jahren von einer Sammlerspur zur Profimodellbahn gewandelt. Deshalb legen die Kunden mehrheitlich großen Wert auf eine vorbildgerechte Detaillierung. Besonders Dampflokmodelle aus Göppingen hatten enormen Nachholbedarf. Mit seinem Insider-Modell der Baureihe 01 folgt Märklin nicht nur konsequent dem Trend, sondern setzt sich zugleich an die Spitze der Entwicklung.

Lange Zeit galt Märklins Mini-Club als Sammlerspur. Höchstmögliche Vorbildtreue von Lokomotiven und Wagen waren angesichts der durch die Sammler nachgefragten Variantenvielfalt nicht das Hauptaugenmerk der Produktmanager. Doch mit dem Zusammenbruch dieses Marktes zum Ende der neunziger Jahre begann ein grundlegender Wandel im Bereich der Spurweite Z.



Mit der Altbaukessel-Schnellzugdampflok der Baureihe 01 (Art.-Nr. 88010) hat Märklin zum 40. Geburtstag der Spurweite Z mächtig Schwung in die Entwicklung gebracht.

Zu ihrem 40. Geburtstag präsentiert sich die Mini-Club längst als Profimodellbahn, deren Freunde zwar nach wie vor Kompromisse akzeptieren (müssen), dies aber auf inzwischen deutlich höherem Niveau.

Wurden die Grenzen des kleinen Maßstabs früher besonders am stark vereinfachten Gestänge von Dampflokmodelle deutlich, so wurden die Karten mit Märklins Hauptneuheit 2012, eines Modells der Baureihe 01, völlig neu gemischt.

legte, war auf Kleinserienhersteller wie Railex, Westmodel und Bahls Modelleisenbahnen angewiesen. Doch mit dem Jubiläumsjahr 2012 schickte sich auch Märklin an, Entwicklungsrückstände an seinen Dampfern abzubauen.

Wer als Betriebsbahner zuvor Wert auf eine vollständige Nachbildung der Steuerung

Das Tempo, das die Göppinger unter Produktmanager Jürgen Faulhaber vorlegten, war und ist beachtlich. Der Austausch blank-, später schwarzvernickelter Treib- und Kuppelstangen gegen rot hinterlegte Exemplare war bis dato die einzige Innovation in 39 Jahren Produktgeschichte. Dann kündigte Märklin Ende 2011 an, mit seiner neuen Schnellzugdampflok gleich noch einen Schritt weiter als die einschlägigen Auf- und Zurüster zu gehen.

Natürlich sollten die Mitglieder des Kundenclubs als erste in den Genuss solcher Vorzüge kommen. Zu den Ausstattungsmerkmalen ihres Jahresmodells 2012 sollten laut Märklin eine voll bewegliche Detailsteuerung, Nachbildungen der Bremsen (auch an Vorlaufdrehgestell und Nachläufer), des Indusimagneten, vergrößerte Pufferteller und frei stehende Laternen auf der Pufferbohle gehören.

Gespannt waren wir daher, dieses Modell erstmals in Händen halten zu dürfen, es Probe zu fahren und auf Herz und Nieren zu testen. Sollten sich alle Erwartungen erfüllen, würde diesem Fahrzeug ohne Frage eine Vorreiterrolle im Bereich der Großserie zukommen. Ebenso könnte es ein Wegbereiter für weitere Innovationen werden, sofern der Markt die Neuerungen ausreichend honoriert.

Die Erwartungen an dieses Modell, auch durch Märklins Ankündigungen und Beschreibungen aktiv geschürt, waren nicht nur innerhalb der Redaktion groß und fest stand, dass Märklins BR 01 ein aussichtsreicher Anwärter auf eine Auszeichnung als Neuerscheinung des Jahres 2012 werden dürfte.

Aber würde es noch rechtzeitig vor dem Jahreswechsel klappen?

Der Termin der Erstausslieferung ist Messpunkt für unsere Auszeichnung, denn wir bewerten nur tatsächlich ausgelieferte Produkte und entscheiden nicht auf Basis reiner Ankündigungen. Sonst könnten wir im Einzelfall womöglich auf die Umsetzung prämierter Produkte vergeblich warten.



Wie wichtig die neue Baureihe 01 für den Spur-Z-Markt ist, zeigte sich auch daran, wie Märklin interessierte Kunden am Entstehen des Modells teilhaben ließ: 3D-Abbildungen aus dem Konstruktionsprogramm Catia steigerten die Spannung. **Abbildung: Märklin**

Beim Modell mit der Märklin-Artikelnummer 88010 hat es glücklicherweise noch rechtzeitig geklappt. Vermutlich als Erste in Deutschland durfte unsere Redaktion Ende November 2012 die Schnellzugdampflokomotive in Empfang nehmen. Beim Adventstreffen in Zell (Mosel) hatte sie dann ihren ersten öffentlichen Auftritt auf den Modulen des „team Z hamburg“. Dort absolvierte sie ihre obligatorische Einfahrzeit von zwei Stunden und konnte gleich zeigen, dass sie vor schweren Schnellzügen auch im Modell nicht schlapp macht.



Gut geschützt in gewohnter Märklin-Verpackung trifft das erste Modell in der Redaktion ein. Das umfangreiche Mess- und Testprogramm kann beginnen.

In den Tagen danach standen Fotoaufnahmen sowie das für alle Fabrikate und Loktypen gleiche Test- und Messprogramm an. Dazu passt ein klassischer Märklin-Werbespruch recht gut: Technik erfahren.

Bei alledem machte die BR 01 eine gute Figur, einzelne Kritikpunkte blieben aber natürlich nicht aus. Auch was gut ist, zeigt in der Praxis noch Ansatzpunkte für künftige Optimierungen.

Wir beginnen unsere Bewertung mit den äußeren Eindrücken: Die Verpackung des Modells entspricht dem gültigen Märklin-Standard. In einer genormten Pappschachtel mit Sichtfenster liegt das Modell gut geschützt in einem Tiefzieheinsatz. Die durch Bildsprache gut verständliche Betriebsanleitung, das Echtheitszertifikat sowie eine Ersatzteilliste mit Explosionszeichnung sind ebenfalls beigelegt.

Eigentlich ist selbstverständlich, dass der Einsatz des Kartons gut zur Lok passt. Wir erwähnen es trotzdem, nachdem er bei der V 200⁰ des Insidermodells 2010 sehr knapp bemessen war und deshalb bei Unachtsamkeit Pufferabbrüche drohten.



Die verarbeiteten Farbtöne entsprechen korrekt dem Vorbild und sind auch hinsichtlich ihres Glanzgrads gut getroffen.

Der Blick auf die einstige DRG-Paradelok sorgt für Vorfreude, denn die Aufmerksamkeit fällt sofort auf ihr Triebwerk – einem Höhepunkt dieses Modells. Nachdem wir sie aus der Schachtel genommen haben, kann eine genauere Inspektion von allen Seiten erfolgen.

Zunächst erheben wir die wichtigsten Maße des Modells: Länge über Puffer, Achsstände, Raddurchmesser, Höhe und Breite und vergleichen sie mit dem Vorbild.

Beanstandungen ergeben sich dabei nicht. Die Längenmaße sind insgesamt gut eingehalten worden und zeigen nur im Zusammenhang mit dem Lok-Tender-Abstand einige Abweichungen zum Vorbild.

Die etwas zu kleinen Raddurchmesser sind charakteristisch für (fast) alle Dampflokomotive-Modelle und sind auf die Spurkränze zurückzuführen, die aus Gründen der Betriebssicherheit übermaßstäblich ausfallen.

Eine leichte Verringerung des reinen Raddurchmessers stellt sicher, dass ein korrekter Gesamteindruck erhalten bleibt und der Gesamtachsstand nicht zu groß wird. Dem Betrachter fällt es nur auf, wenn er zur Schieblehre greift.

Lackierung und Beschriftung sind, wie von Märklin gewohnt, tadellos und auf höchstem Niveau ausgeführt. Mit RAL 9002 tiefschwarz und RAL 3000 feuerrot wurden die dem Vorbild entsprechenden Farbtöne gewählt und in einem seidenmatten Glanzgrad aufgetragen.

Dies sorgt für den Eindruck einer frisch lackierten oder zumindest grundgereinigten Lok.

Die Betriebsanschriften der Dampflokomotive sind inhaltlich richtig, vollständig und auch typographisch korrekt mittels Tampondruck aufgebracht. Und auch die beim Vorbild aufgeschraubten Lokschilder wurden auf den Führerhausseitenwänden und der Tenderrückwand durch Druck imitiert. Positiv anzumerken ist weiter, dass auch auf der vorderen Pufferbohle die Untersuchungsdaten angebracht sind. Das gab es zuvor nur bei einem Modell der Baureihe 44 – ein kleines Detail mit großer Wirkung.

Maße und Daten zur Baureihe 001 von Märklin (Art.-Nr. 88010):

	1:1	1:220	Modell
• Länge über Puffer (LüP)	23.940 mm	108,8 mm	111,6 mm
• Größte Breite (Umlauf)	3.150 mm	14,3 mm	14,6 mm*
• Höhe über SO (Schornstein)	4.550 mm	20,7 mm	21,0 mm
• Achsstand (nur Lok)	12.400 mm	56,4 mm	56,0 mm
• Achsstand (Lok und Tender)	20.320 mm	92,4 mm	94,8 mm
• Drehgestellachsstand	2.200 mm	10,0 mm	10,3 mm
• Raddurchmesser			
• Vorläufer	1.000 mm**	4,5 mm	4,2 mm
• Treib-/Kuppelachsen	2.000 mm	9,1 mm	8,7 mm
• Nachlaufachse	1.250 mm	5,7 mm	5,0 mm
• Dienstgewicht	167,8 t	---	42 g (35 g***)
• Leistung	2.240 PS / 1.648 kW		
• Vmax	120**** / 130 km/h		
• Bauart	2'C1' h2		
• Baujahre	1925 (Prototypen), 1926 – 1938 (Serie)		
• Hersteller	AEG, Borsig, Henschel, Hohenzollern, Krupp, Maffei (nur 2 Exemplare der Baureihe 02), Schwartzkopf		
• Gelieferte Stückzahl	231 Exemplare (+ 10 aus Umbau der Baureihe 02)		

* Die breiteste Stelle des Modells bilden die Dampfzylinder (16,5).

** ab Lok 01 102 (vorher 850 mm)

*** Lokomotive ohne Tender

**** 01 001 bis 01 101

Eine sehr weit reichende Lupenlesbarkeit gehört bei Märklin zum Standard. Lediglich die Beheimatungsangaben BD Hannover und Bw Braunschweig sind wegen Schrifthöhen von Bruchteilen eines Millimeters nur noch in ihren Umrissen sicher zu erkennen.



Sogar in der Vergrößerung machen die Anschriften eine gute Figur. Bis auf die Beheimatungsanschriften sind alle Daten lupenlesbar. Auch das Lokschild ist als Nachbildung unter die Betriebsnummer gedruckt worden (siehe Ausschnittsvergrößerung).

Als Vorbild hat Märklin übrigens die 001 161-9 ausgewählt. Sie wurde 1935 von Henschel mit der Fabriknummer 22709 an die DRG geliefert.

Erst am 8. Oktober 1968 kam sie zu ihrer letzten Dienststelle Braunschweig, wo sie am 12. Februar 1971 von der Ausbesserung zurückgestellt wurde.

Ihre Ausmusterung datiert auf den 2. Juni 1971. Puristen können das Modell also authentisch in einem Zeitfenster von knapp 2 ½ Jahren einsetzen.

Ein weiteres Beschriftungsdetail sind Elektropfeile (Warn-

zeichen vor Oberleitungsspannung), die weiß auf schwarz lackierten Untergründen gedruckt sind. Sie haben, umgerechnet auf den Maßstab, die normgerechte Größe, zeigen aber einen schwarzen statt roten Pfeil. Diese Zeichen finden sich auf der Rauchkammertür, auf der Führerhausseitenwand (Aufstieg zum Umlauf) und an der Tenderrückwand. Am Sanddom auf dem Kesselscheitel fehlen sie allerdings.

Drei kleinere, durchaus zu verschmerzende Fehler haben wir bei der Lackierung gefunden: Am auffälligsten von ihnen ist der rote Bereich oberhalb der Barrenrahmennachbildung zwischen Rauchkammertträger und Pufferbohle.

Beim Vorbild ist in diesem Bereich ein freier Durchblick unterhalb der Schürze möglich – ein dezentes und unauffälliges Schwarz wäre daher besser gewesen.

Vorteilhaft für das Aussehen der Lok sind allerdings die vergrößerten Pufferteller an beiden Fahrzeugenden.

Vorn wirkt dies besonders wegen der Pufferbohle mit Nachbildungen von Kuppelhaken und angedeuteten Bremsschläuchen sowie den bereits erwähnten Untersuchungsanschriften sehr gut.



Ein Fehler im Detail: Der Bereich unter der Schürze hätte oberhalb der Rahmennachbildung schwarz bleiben müssen. Gut wirken die größeren Pufferteller, ihre Hülsen sind leider nicht mitlackiert worden.

Etwas geschwächt wird dieser gute Eindruck durch zwei weitere, kleinere Mängel.

Mangels farblicher Konsequenz verlieren die Details etwas an Wirkung: Die Pufferhülsen sind schwarz statt rot, Kuppelhaken und Schläuche verschwinden leider im Rot der Bohle.

Glücklicherweise handelt es sich um Kleinigkeiten, die auf Wunsch leicht mit dem Pinsel zu beheben wären.

Langsam gelangen wir nun in den Bereich der Detaillierung, quasi der „Formensprache“ der jüngsten Märklin-Neuheit.

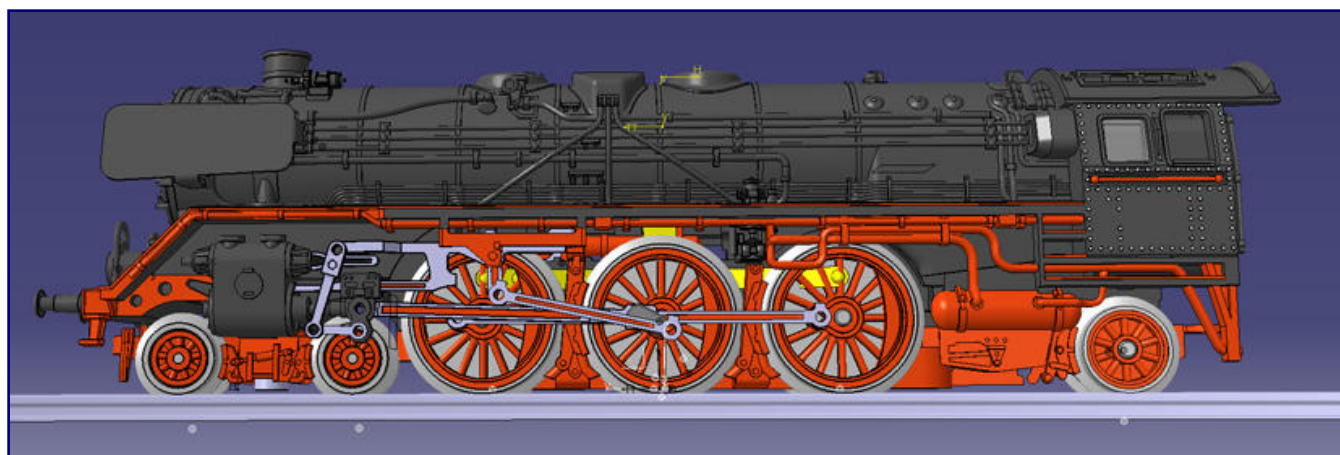


Die angedeuteten Halter der Bremsschläuche sowie der Kuppelhaken sind farblich nicht abgesetzt worden. Gut wirkt der Aufdruck der Untersuchungsdaten auf der Pufferbohle. Zu groß geraten sind die unteren Laternen.

Wie wir feststellen durften, liegen hier auch abseits der Steuerung die Stärken des Modells. Der Kessel des edlen Renners beeindruckt uns mit vielen Details. Leitungen und Armaturen sind fein graviert und dennoch sehr plastisch. So prägen sie den Gesamteindruck ganz wesentlich.

Einen großen Sprung hat Märklin bei den Leitungen unter dem Führerhaus und Umlauf gemacht. Sie wurden frei stehend gegossen, was sich gleich auf den ersten Blick positiv bemerkbar macht. Wer den Unterschied zu früheren Modellen besonders krass wahrnehmen möchte, der stellt seine 001 neben den nicht mal vier Jahre alten „Jumbo“ BR 44, der als weitere Einheitslok durchaus vergleichbar ist.

An dieser Stelle gebührt Märklin ein großes Lob; in dieser Ausführung wünschen wir uns alle künftigen Modelle! Gefallen haben uns auch die großen Windstauschuten vor den Führerstandsstirnfedern. Sie waren nicht ab Werk an allen Maschinen vorhanden, wurden aber spätestens zur Bundesbahnzeit ein typisches Merkmal der Schnellzuglokomotiven.



Bereits die CAD-Darstellungen ließen erkennen, dass die Baureihe 01 mit vielen, feinen Details aufwarten würde: Seien es die Leitungen und Armaturen am Kessel oder auch unterhalb des Umlaufs. Abbildung: Märklin

Für große Wirkung sorgen auch die erstmals bei einem Märklin-Modell zu findenden Glaseinsätze an den vorderen Führerhausseitenfenstern. Wer sich wundert, dass jeweils nur eines von zwei Seitenfenstern verglast ist, dem sei gesagt, dass die hinteren während der Fahrt stets aufgeschoben waren und

nur bei Dienstende verschlossen wurden. Lokführer und Heizer nutzten sie für einen besseren Blick auf die Strecke.

Etwas zu groß geraten scheinen die weitgehend frei stehenden Laternen am vorderen Ende der Lok. Dies war bereits anhand der CAD-Darstellungen zu erahnen, die Märklin im Laufe des Jahres veröffentlicht hat. Sie wirken im Durchmesser des Glaskörpers eher wie alte Reichsbahnlaternen, was zu einer Bundesbahn-Dampflok am Ende ihrer Dienstzeit nicht passt. Dies fällt glücklicherweise nur auf, solange das Modell stillsteht und kein Licht austritt.



Interessant ist der technische Kniff, mit dem Märklin für das Bild einer auf der Pufferbohle stehenden Laterne gesorgt hat: Die Lichtaustrittsöffnung liegt wie bei der Baureihe 003 aus dem Startprogramm von 1972 in der schrägen Frontschürze.

Darauf aufgesetzt ist die eigentliche, weit nach vorn reichende Laternenachbildung. Dazwischen bildet ein Blechteil den Lampenbügel nach. Ein Vorteil dieser Umsetzung ist die richtige Position der Laternen exakt über den Puffern.



Getriebedeckel, Vor- und Nachläufer sind erstmals bei einer Märklin-Dampflok aus Kunststoff gefertigt (Bild oben). Bei genauerem Hinsehen fällt an den Nachbildungen der Bremsen aber deren Plastikglanz auf (Bild unten).

Diese Lösung ermöglicht es prinzipiell, am selben Grundmodell sowohl große Reichsbahnlaternen in elektrischer wie Gasausführung als auch kleinere DB-Reflexglaslampen nachbilden zu können.

Einsetzbar ist sie auch für die überarbeitete BR 03 im regulären Katalogprogramm, die schon bald folgen wird. Warum bei der 001 161-9 die Laternengläser so groß ausfielen, wissen wir nicht.

Neue Details zieren auch das Fahrwerk der schnellen Einheitsdampflok. Der Getriebedeckel ist erstmals bei einem Dampflokmodell aus Kunststoff gespritzt worden.

womit jetzt auch die Lücken zwischen den Kuppelrädern vorbildgerecht gefüllt sind. Die Flexibilität des Werkstoffs erleichtert die Abnahme für Wartungszwecke ohne Beschädigungen durch Verhaken an den Rädern.

Dies ermöglichte die Nachbildung der Scherenbremsen des Vorbilds,

Aus rotem Kunststoff wurden auch das Vorlaufdrehgestell und der Nachläufer gefertigt. Sie ersetzen die schmucklosen, schwarzen Blechstanzteile, die früher erheblich zum nicht korrekten Vorbildeindruck aller Dampflokmodelle führten. Endlich gehören mit der 01 nun auch Nachbildungen von Bremsen, Fe-

derung und Rahmen sowie des Indusi-Magneten (auf der rechten Seite des Nachläufers) zu den wiedergegebenen Details.

Schade ist allerdings, dass die Teile nicht rot überlackiert wurden. Ihr Plastikglanz fällt jedoch weniger auf, als an den recht großen Flächen des Tenderfahrwerks, das dieses Jahr bereits seinen vierzigsten Geburtstag gefeiert hat. Dort wünschen wir uns dringend eine Ablösung durch das mit seinen Durchbrüchen deutlich überlegene Fahrwerk des Öltenders 2'2' T34, das im Vorbild vollkommen identisch und daher bestens geeignet ist.



Dies würde allerdings eine Neukonstruktion des Tenderkastens voraussetzen, weil die neuere Generation des Fahrwerks nicht über dieselben Aufnahmen verfügt.

Lohnen würde sich dies aus unserer Sicht durchaus, denn das bisherige Modell zeigt sich trotz erfolgter Nachbesserungen „alterschwach“.

Berichtigt wurde die Nachbildung der elektrischen Zuleitung zur oberen Laterne an der Tenderrückseite. Sie ist jetzt nicht mehr der Loknummer im Weg, deren Druck konnte deshalb ohne optische Unterbrechungen erfolgen.



Ein Kritikpunkt an diesem Tender betrifft seit den Jahren der Fernostproduktion die Formgestaltung aller drei Laternen.

Vertiefungen für die Reflektoreinsätze und damit verbunden eine optische Trennung zu den Rahmeneinfassungen sind seither nicht mehr vorhanden. Im Ergebnis sahen die bedruckten Laternen stets viel zu groß aus.

Beim Artikel 88010 hat Märklin dies, wie zuvor schon bei der jüngsten Auflage der Baureihe 44, durch einen punktgenauen, weißen Druck vermieden.

Schwachpunkt des Modells ist der Tender: Zwar wurden die Zuleitung zur oberen Laterne überarbeitet und die Reflektorennachbildungen kleiner gedruckt (Bild oben), doch besonders der viel zu große Lok-Tender-Abstand (Bild unten) stört das Bild. Erfreulich ist jedoch der Umstieg auf rote Speichenräder.

Wenig zu überzeugen vermag auch die zu grobe Nachbildung der Kohle. Auch dies war bei den frühen Auflagen aus der Pionierzeit der Mini-Club nicht zu finden.

Mit dem Verweis auf ein fehlendes Vorbildmerkmal möchten wir unsere Ansicht, ein neu konstruierter Tender 2'2' T34 in Kohleausführung sei erforderlich, untermauern: Nach unseren Recherchen besaß

das Vorbild der 01 161 (001 161-9) eine nachträglich angebrachte Kohlenkastenerhöhung, die sie bis zu ihrer Ausmusterung behalten haben dürfte.



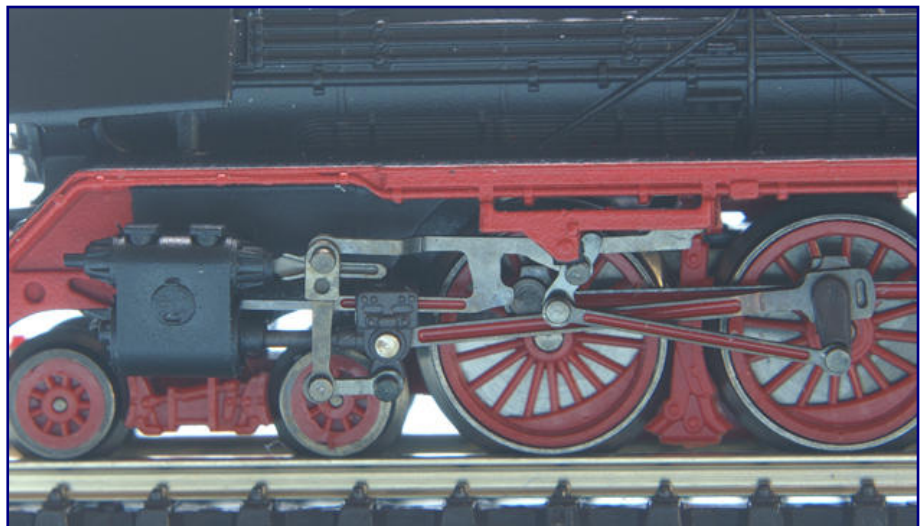
Insgesamt überwiegen beim Test der Baureihe 01 eindeutig die positiven Ergebnisse. Durch viele neue Details an der Lokomotive selbst erreicht Märklin einen Gesamteindruck, der nicht mehr an ein Spur-Z-Modell denken lässt. Frei stehende Leitungen unter dem Umlauf gehören ebenso wie die Verglasung der Führerstandsseitenfenster.

Es handelt sich um eine Bauartänderung der Bundesbahn, die viele ihrer Dampflokomotiven mit großen Kesseldurchmessern und hohem Kohlenverbrauch (z.B. Baureihen 01, 39 und 44) erfuhren. Sie fehlt beim Modell völlig, wäre aber ein willkommenes, neues Detail. Ein zusätzlicher Reiz bestünde darin, den Füllgrad der Kohle gleich in einem anderen Zustand als voll befüllt nachzubilden.

Laut Ankündigung Märklins sollte der Lok-Tender-Abstand beim Insidermodell 88010 verkürzt werden. Eine Änderung an der Kupplungsdeichsel des Tenders haben wir nicht erwartet, eher hatten wir beim neuen Formteil der Nachlaufachse mit einem Kunstgriff gerechnet. Nachgemessen haben wir nicht, doch das Auge des Betrachters vermag keinen Unterschied zum Modell der Baureihe 03 festzustellen – ein Punkt mehr, der für einen neuen Tender spricht!

Wahrzunehmen sind hingegen die roten Speichenräder, die Märklin seinem Premium-Modell spendiert hat.

Obwohl sie gerade mal zur Hälfte unter den Drehgestell-nachbildungen hervorragen, gehören sie dennoch zu den „Gesichts gebenden“ Merkmalen dieser Neuheit. Auch sie sollten künftig zum Standard aller Schlepptender-Dampflokmodelle werden.



Blick auf das fein gestaltete Triebwerk der Schnellzuglok. Auf dem Rollenprüfstand lässt sich das schöne Spiel der Stangen am besten verfolgen.

Bevor es an den abschließenden Fahrttest mit den elektrischen Messungen geht, wenden wir uns nun mit der Detailsteuerung dem wohl wichtigsten und am meisten erwarteten Merkmal der BR 01 zu. Die Ankündigung, eine voll bewegliche Detailsteuerung in der Spurweite Z einzuführen, sorgte nicht nur für Erwartungen, sondern auch für Befürchtungen hinsichtlich deren Betriebstauglichkeit.

Optisch kann sie auf jeden Fall bestehen, denn sie wirkt sowohl filigran als auch stabil. Dass es prinzipiell noch feiner geht, hat Bahls Modelleisenbahnen jüngst mit einer gesuperten Güterzugdampflok der Baureihe 50 bewiesen, die wenige Monate vor dem Märklin-Modell auf den Markt kam. Auch sie besitzt

eine vollbewegliche Detailsteuerung, womit der Kleinserienhersteller die Göppinger sogar noch auf der Zielgeraden überholt hat.

Berücksichtigen möchten wir aber auch die unterschiedlichen Ansprüche der doch sehr verschiedenen Käuferschichten für Klein- und Großserienmodelle. Und das schlägt sich natürlich auch im Preis nieder. Allzu filigrane Details haben bei Märklin dort ihre Grenzen, wo es wirtschaftlich nicht mehr darstellbar wäre und im rauen Betriebsalltag Schäden durch zu unvorsichtiges Handhaben drohen könnten. So werden sich auch künftig Betätigungsfelder zum Verfeinern oder Zurüsten finden.



Bevor die Fahrleistungen des Modells bewertet werden können, erfolgt eine zweistündige Einfahrphase. Anschließend werden die elektrischen Messwerte erhoben.

Zum Einsatz kommen bei Märklin Teile aus Metall und Kunststoff, beweglich verbunden durch Niete. Alle Elemente des Vorbilds, mit Ausnahme des (sich beim Vorbild nicht bewegenden) Fangbügels für eine gebrochene Treibstange, wurden nachgebildet - das entspricht dem Standard der Baugröße H0! Vereinfacht nachgebildet wurde die Schwinge am oberen Ende der Gegenkurbel.

Was wir aber feststellen mussten, war ein leichter Knick in der Kuppelstange auf der Lokführerseite. Offenbar hatte sich dieses Manko in der Makroaufnahme, also bei mehrfacher Vergrößerung gegenüber der natürlichen Größe des Modells. Eine Analyse der Krafteinwirkung auf das Teil legt nahe, dass es durch Druck des Halteniets der ersten Kuppelstange bei einer Fahrt in einem zu engen Radius entstanden sein dürfte.

Um die Kurvengängigkeit sicherzustellen, haben die Treib- und Kuppelräder nicht nur bei dieser Lok etwas Seitenspiel. Im ungünstigsten Fall kann es bei einem nicht flach genug aufliegenden Niet dann zur Berührung der Treibstange kommen, denn diese wird nicht mehr gekröpft sondern vorbildgerecht gerade ausgeführt. Die deutlich bessere Optik setzt der Technik auch gewisse Grenzen.

Wir empfehlen deshalb, das Befahren des Industrieradius (Märklin 8510) zu vermeiden, zumal eine lange Schleptenderdampflok darin eh keine Eleganz ausstrahlt. Noch kleinere Bögen sollten nicht durchfahren werden – wir blicken hier besonders auf das Rokuhan-Sortiment, das Radien bis herunter zu 70 mm kennt.

Zum Abschluss unseres Testprogramms haben wir die Fahreigenschaften des Insidermodells 2012 überprüft. Dank des schräg genuteten Fünfpolmotors fährt es bereits bei einer Gleisspannung von 1,8 Volt sanft mit einer dem Maßstab entsprechenden Schrittgeschwindigkeit an.

Die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit, bei der auch alle Weichen sicher und unterbrechungsfrei überfahren werden, erreicht die Lok bei einer Gleisspannung von 2,7 Volt. Sie bewegt sich dann mit umge-

rechnet 34,8 km/h, das Bewegungsspiel der Stangen ist noch gut zu verfolgen. Besonders faszinierend wirken die Bewegungen des Voreilhebels – ein völlig neuer Eindruck für unsere Spur.

Auch langsames Fahren ist prinzipiell möglich, doch ist der Lauf dann noch recht ungleichmäßig und wirkt dann etwas befremdend. Wird nicht rechtzeitig weiter auf die genannte Mindestgeschwindigkeit beschleunigt, droht ein unfreiwilliger Halt auf der nächsten Weiche.



Beim Adventstreffen in Zell (Mosel) konnten interessierte Besucher erstmals das Insidermodell 2012 fahrend erleben. Die anhängenden Wagen aus der Schnellzugpackung 87400 passen gut zur letzten Einsatzzeit der 001 beim Bw Hof und bilden einen typischen D-Zug nach, wie er auf der „Schiefen Ebene“ einst verkehrte.

Auch die Stromaufnahme liegt mit 112 mA bei Stellung 100 und 126 mA bei Stellung 150 in der erwarteten Größenordnung. Dies zeugt von einem sauber laufenden Getriebe und zeigt uns, dass die Lieferqualität wieder nachhaltig zugelegt hat.

Die Zugkraftgrenzen der Baureihe 001 haben wir nicht gezielt ermittelt. Wir haben uns wieder am Einsatzgebiet des Vorbilds orientiert und die Gleislängenbeschränkungen typischer Anlagen berücksichtigt.

Mit einem Sechs-Wagen-Schnellzug war sie in der Ebene auch auf Weichenstraßen und in Kurven noch längst nicht an ihrer Leistungsgrenze angelangt.

Verantwortlich dafür dürfte vor allem ihr mit 35 g (42 g für Lok und Tender) im Vergleich zu anderen Modellen recht hohes Gewicht sein. Wem das nicht reicht, kann ein eigenes Zurüsten von Haftreifen durch die einschlägigen Anbieter erwägen.



Auch vierachsige Umbauwagen (Märklin 8753 – 8755) passen gut zum Modell 88010 – hier noch das in Altenbeken gezeigte Handmuster.

Im Übrigen macht die Märklin-Lok auch hinsichtlich der Vorbildgeschwindigkeit nicht schlapp. Sie fährt schneller als manche andere uns bekannte Lok mit gleichem Motor, zeigt aber, wie bereits erwähnt, auch im unteren Geschwindigkeitsbereich keine Schwächen. Die umgerechnete Vorbildgeschwindigkeit erreicht sie locker und sie hätte sogar das Zeug zu einem ICE, aber da wird der Besitzer sicher den Regler am Trafo begrenzen.

Einen gezielten Hinweis wert scheint uns das Leuchtmittel, das schon beim Anfahren für sattes, warmweißes LED-Licht sorgt. Da die Baureihe 01 auf dem Fahrwerksgrund der 03 basiert, ist der Gusskörper für eine Stecksockelbeleuchtung ausgelegt. Neugierig waren wir daher auf die technische Umsetzung.

Nach Abnahme des Lokgehäuses fanden wir zu unserer Überraschung ein Element, bestehend aus einer kleinen Platine in Größe und Format der bisherigen Stecksockelaufnahme, auf dem in SMD-Bauform eine Sperrdiode, zwei LED 0402 und ein Vorwiderstand aufgelötet sind. Konzeptionell entsprechen sie bekannten Tauschbausteinen aus der Kleinserie.



Ein weiterer Zugbildungsvorschlag: Die dreiachsigen Umbauwagen aus der Märklin-Packung 87060 bilden einen Eilzug um 1970.

Damit hat Märklin jetzt eine einfache und praxisbewährte Lösung übernommen. Da dieser Sockel auch mit anderen Modellen auf derselben Technikplattform verwendet werden könnte, hoffen wir, dass Märklin ihn auch als Einzel- und Tauschteil ähnlich den bisherigen Glühlämpchen 8953 über sein Händlernetz anbieten wird. Dass ähnliche Leuchtmittel demnächst auch in anderen Fahrwerken älterer Generation zu finden sein werden, ist aus unserer Sicht abzusehen.

Kommen wir damit zur Zusammenfassung unserer Testergebnisse: Ohne Zweifel handelt es sich bei Märklins Schnellzugdampflok der Baureihe 001 um eine Neuheit mit Signalwirkung. Bis auf den Fahrwerks-Gussblock hat sie mit ihrer Urahnin BR 003 (Märklin 8885) kaum noch etwas gemein. Eine Vielzahl von Innovationen definiert eine Marschrichtung, die den Anspruch der Mini-Club als Profispur deutlich unterstreicht.

Bei weitem ist es nicht nur die vollbewegliche Detailsteuerung, die neue Maßstäbe setzt und einen künftigen Serienstandard definiert – letzteres ist an der Ankündigung einer überarbeiteten 03 für das reguläre Katalogprogramm zu erkennen. Es ist kein Zufall, dass die prestigeträchtigste deutsche Dampflok ausgerechnet im Jubiläumsjahr in dieser Vollendung erscheint. Hier gibt Märklin ein klares Bekenntnis zur Zukunft der Spurweite Z ab.

Dampflokomotiven erfreuen sich unverändert großer Beliebtheit, für die 01 gilt das ganz besonders. Gleichzeitig bestanden hier die größten Rückstände mit Blick auf die Detaillierung, die jetzt auf einen Schlag beiseite gewischt werden. Dies steigert trotz kleinerer Schwächen im Detail und des sehr betagten Tenders die Attraktivität der Nenngröße Z für neue Kunden erheblich.

Unsere Nominierung des Modells mit der Art.-Nr. 88010 für die Neuerscheinung des Jahres in der Kategorie Lokomotiven ist deshalb nur konsequent. Die Ergebnisse der redaktionsinternen Beratungen und Entscheidungen werden wir Anfang 2013 verkünden.

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

INTER MODELLBAU DORTMUND

35. INTERMODELLBAU



Messe für Modellbau und Modellsport
10. - 14. April 2013

täglich 9 - 18 Uhr · Sonntag 9 - 17 Uhr www.intermodellbau.de

 Besuchen Sie uns auch auf facebook.

Baureihe 01 mit Neubaukessel von Railex

Kleine Paradelok mit großer Technik

1987 sorgte Railex mit seinem Modell der Schnellzuglok 01 220 für Aufsehen und schuf damit vor nun schon 25 Jahren einen Meilenstein in der Spur-Z-Geschichte. Das Modell des neubekesselten DB-Renners war die erste Dampflok im Maßstab 1:220, die eine vollständige Nachbildung des Gestänges erhielt. Auch wenn nur ein Teil davon beweglich war, so sorgte sie für Begehrde bei den Kunden und legte die Messlatte für andere Anbieter höher.



Die Baureihe 01 mit Neubaukessel von Railex war das erste Modell der Spurweite Z, das eine vollständige Steuerung besaß. Kreuzkopf, Voreilhebel und Gegenkurbel waren allerdings starr ausgeführt.

Railex ist ein Klassiker unter den deutschen Kleinserienherstellern. Wie kein anderer beeinflusste er die Entwicklung der Spurweite Z. Hauptschwerpunkt der Tätigkeiten waren Modelle nach Vorbildern aus der Länderbahnzeit (Epoche I). Ebenso kam es in den achtziger und neunziger Jahren zur Zusammenarbeit mit Märklin (sowie Anbietern anderer Spurweiten).

Unter den angebotenen Fahrzeugen ist aber eines ganz besonders zu nennen, das die Entwicklung der Spurweite Z nachhaltig geprägt hat: das Modell der Baureihe 01 mit Neubaukessel der DB (Art.-Nr. 1060). Railex hatte das Prestige von Deutschlands bekanntester Schnellzugdampflok offenbar erkannt und stellte an ihr 1987 seine neue Detailsteuerung vor.

Traditionell sind Kleinserienmodelle wegen ihres Preises nichts für die breite Masse der Modellbahner. Ausgerechnet eine 01 in einem solchen Programm zu finden, ist deshalb äußerst außergewöhnlich. Immerhin verspricht diese Baureihe hohe Absatzzahlen wie keine andere Dampflok und ist daher auch für die Großserie besonders interessant. Das dürfte vermutlich der Grund gewesen sein, mit der variantenarmen Neubaukesselvariante dem direkten Wettbewerb mit Märklin aus dem Weg zu gehen.



Auch heute noch wirkt das Modell ansprechend, wenn es auch etwas in die Jahre gekommen ist. Neben einigen Details am Gehäuse betrifft das vor allem den Tender und die Bedruckung.

gemächlicher Fahrt zuzusehen. Dass immer noch der größte Teil des Gestänges unbeweglich blieb, nahmen die Augen des Betrachters kaum wahr: Im direkten Vergleich zu Märklin war es nur ein Teil der Gegenkurbel, der zusätzlich in die Bewegung einbezogen war.

Doch die großen Räder der Schnellzugdampflok erwiesen sich als gute Wahl, denn die rotierenden Bewegungen wirkten hier aufgrund des längeren Weges spektakulärer als bei kleineren Kuppelachsen. Ausgezeichnet hat das Railex-Modell darüber hinaus eine detaillierte Nachbildung der Scherenbremsen, des Stehkessels, der Pufferbohle sowie von Vorlaufdrehgestell und Nachläufer.

Und so wurde Railex' Baureihe 01 eine viel beachtete Lok, die auch gute Verkaufszahlen vorzuweisen hatte. Für ihren Antrieb sorgte ein Dreipolmotor von Märklin, denn das Modell basierte auf Märklins Fahrwerk für die Schwesterbaureihe 03 (Modell: Art.-Nr. 8885).



25 Jahre Altersunterschied lassen sich nicht verwischen: Trotzdem macht die Railex-Lok nach ihrer Auffrischung gegenüber dem aktuellen Märklin-Modell eine gute Figur.

Doch sie war nicht frei von Fehlern: Ihr Kesseldurchmesser war zum Beispiel etwas zu groß geraten. Nach ihrem Erscheinen vor 25 Jahren haben dann andere Kleinserienhersteller die Entwicklung weiter vorangetrieben. Feinere Kesselgravuren und separat angesetzte Anbauteile sind Merkmale, die heute bei vergleichbaren Modellen zu finden sind. Bei den Motoren setzen die meisten Kleinserienhersteller schon seit vielen Jahren auf hochwertige Glockenankermotoren.

Genannt sei hier vor allem Bahls Modelleisenbahnen aus Blomberg, der für den Markt nach deutschen Vorbildern einen gültigen Standard definiert hat. Neben vielen Superungen auf Märklin-Basis bildet vor allem seine Eigenkonstruktion der Bundesbahn-Neubaulok der Baureihe 23 eine herausragende Größe.

Einer der wesentlichen Schwachpunkte der Baureihe 01 aus Railex-Produktion war der unverändert von Märklin übernommene Tender:

1987 war noch starker Plastikglanz im roten Fahrwerksbereich üblich, was überhaupt nicht mit dem für damalige Verhältnisse fein detaillierten Kleinserienmodell harmonisieren wollte. Die Vorbildwirkung der Lok wurde dadurch erheblich gestört.

Doch auch technisch überzeugte der Tender nicht. Geradezu revolutionär schien die Ausstattung mit einer Tenderstromabnahme, doch konnte sie im Anlagenbetrieb nicht überzeugen.

Sie bestand aus einem dünnen Kupferblech, das von unten ans Tenderfahrwerk geklebt wurde. Lage und Materialstärke machten sie empfindlich gegen Beschädigungen. Bereits nach kurzer Zeit waren die Radkontakte deshalb verbogen.

Einfacher Kupferlackdraht, wie er hier den Strom zum Motor der Lok leitete, neigt zu Brüchen.

Diese Mängel führten dazu, dass bei späteren Auflagen dieses Railex-Modells ganz auf die Stromabnahme im Tender verzichtet wurde. Für unseren Beitrag ergab sich hier ein erster Optimierungsansatz.

Kurzerhand trat die heute vorgestellte Lok eine Reise zu Bahls Modelleisenbahnen an, um dort auf den modernen Standard umgerüstet zu werden. Dieser beinhaltete eine innen liegende Tenderstromabnahme und einen Austausch der Kupferlackdrähte gegen eine flexible, schwarze Litze, die zwischen Lok und Tender kaum auffällt. Bei dieser Gelegenheit wurden auch Lok und Tender enger gekuppelt, die Verbindung übernahm statt des Märklin-Kuppelzapfens eine passende Messingschraube.

Die serienmäßigen Scheibenräder wurden nach der Rückkehr aus dem „AW Blomberg“ noch gegen passende, rote Speichenräder aus der Bastelkiste getauscht, die für einen weiteren, optischen Zugewinn sorgten. Nach feuerroter Lackierung der Radnaben waren die Arbeiten am Fahrwerk abgeschlossen.



Bild oben:

Die Tenderstromabnahme wurde auf die bewährte Bahls-Lösung umgebaut. Zwei schwarze und hochflexible Litzenkabel leiten den Strom zum Motor in der Lok weiter, der Tender selbst wurde mittels Messingschraube kürzer gekuppelt. Den Eindruck runden das neu lackierte Fahrwerk und rote Speichenräder ab.

Bild unten:

Ein schöner Rücken kann auch entzücken! Die Tenderlaternen wurden weiß ausgelegt, die Pufferbohle durchgehend rot lackiert. Auch die Pufferhülsen erhielten einen Farbauftrag. Ein Kuswa-Ätzschild weist den Tender als zur 01 220 zugehörig aus.

Der aufgerührte Lack machte sich anschließend noch im Bereich der Umlaufaufstiege am Führerhaus nützlich, denn hier machten wir ab Werk einige schwarze Stellen aus, wo es nach dem Anstrichschema für Dampflokomotiven ebenfalls rot leuchten sollte.

Damit störten in der Seitenansicht der Lok eigentlich nur noch der falsch wiedergegebene DB-Keks (schwarze und weiße Bestandteile vertauscht) und eine nicht zur Bundesbahnschrift nach DIN 1451 passende Betriebsnummer. Doch diese Korrekturen sollten später als letzter Schritt erfolgen.

Vorher kam das Feuerrot noch am Tenderfahrwerk zum Einsatz, wo es den bereits erwähnten Plastikglanz zu beseitigen galt.

Doch vor dem roten Farbauftrag sorgte ein tiefschwarzer Grundanstrich für Kontraste und ließ alle Flächen dauerhaft aus dem Blick des Betrachters verschwinden, die keine Konturen tragen und eigentlich durchbrochen nachgebildet sein müssten. Wieder rot abgesetzt treten dann alle Elemente der Drehgestelle, Federungen und Leitungen angenehm hervor.



An der Lokfront wurden alle Laternen farblich behandelt und das Lokschild aufgebracht. Das wahre Alter des Modells zeigt sich in diesem Bereich besonders an den Details des Mischvorwärmers sowie den Formen von Schienenräumer und Bremsschläuchen.



Gewaltig legen alle Dampflokmodelle an Vorbildwirkung zu, wenn sie eine Echkohleauflage im Tender erhalten. Wir bevorzugen dafür die „Steenkohl extra fein“ (Art.-Nr. 0400.5) des belgischen Anbieters Jehewa Modelbouw. Sie besteht aus echtem Anthrazit und zeigt auch den typischen Glanz gebrochener Kohle.

Weiter ging es danach im Bereich der Rauchkammer. Silberfarben ausgelegte Lampen sollten mittlerweile der Vergangenheit angehören, so wie es Märklin an seiner Baureihe 01 mit Altbaukessel (siehe Testbericht in dieser Ausgabe) auch wieder gezeigt hat. Da die Laternen auch eine die (weißen) Keramikreflektoren umgebende Einfassung besaßen, darf die hell abgesetzte Fläche zudem noch etwas schrumpfen. Daher griffen wir auch hier wieder zu Farbe und Pinsel.

Als Erstes haben wir die DB-Reflexglaslampen vollständig tiefschwarz überdeckt und erst nach dem Trocknen die Reflektoren weiß nachgebildet. Um auch den Eindruck der Glasscheiben wiederzugeben, tupften wir zuletzt hochglänzenden Klarlack (Revell) auf die weiße Fläche. Damit waren die Nacharbeiten an der Lok beendet und wir widmeten uns dem Tender.

Ihm fehlt als wesentlichem Merkmal die Kohlenkastenerhöhung, nach unseren Recherchen gemäß Zeichnung des Bw Göttingen gebaut, die nicht nur das konkrete Vorbild trug – die echte 01 220 blieb übrigens der Nachwelt als Denkmal erhalten. Die Einheitsschnellzuglok hatte dank ihres hohen Kesseldurchmessers einen großen Kohlehunger, weshalb die Personale bald nach Möglichkeiten suchten, mehr Kohle bunkern zu können. Gleiches galt übrigens auch für die Baureihe 44.

Als es zu einem regelrechten Wildwuchs gekommen war, untersagte die Bundesbahn eigenmächtige Umbauten durch die Betriebswerke. Dabei ging es nicht nur um die Einheitlichkeit der Bauarten sondern auch um Arbeitssicherheit. Die bereits erwähnte Zeichnung des Bw Göttingen war diejenige, die für hoch belastete Dampflokomotiven mit Bedarf nach entsprechenden Vorräten zum Standard wurde.



Die Wirkung der Steinkohle ist im leichten Gegenlicht am besten zu sehen. Die Perspektive ermöglicht auch den Blick auf die Kohlenkastenerhöhung nach der Zeichnung des Bw Göttingen.

Die Erhöhung bestand in diesem Fall aus Stahlblechen, die wir mit passend zurechtgeschnittenen Polystyrolstreifen (Rest aus der Bastelkiste) am Tender nachgebaut haben. Zu fertigen waren zwei Längsteile für die Tenderseitenwand mit Maßen von 13 x 1,5 mm und ein Teil für die Vorderwand (7 x 1,5 mm). Mit Uhu Allplast wurden sie von innen an die Wände des Kohlenkastens geklebt.

Damit das Ergebnis dieser Arbeit auch wirkt, sollte auch die Nachbildung der Lokkohle eine Überarbeitung erfahren. Der optische Zugewinn durch eine Echkohleauflage sollte nicht unterschätzt werden! Als ideal für dieses Vorhaben erwies sich die „Steinkohle extra fein“ (Art.-Nr. 0400.5) vom belgischen Anbieter Jehewa Modelbouw, hergestellt aus echtem Anthrazit.

Neben einer maßstäblichen Korngröße von 0,3 bis 0,5 mm bietet sie auch den typischen Glanz gebrochener Kohlestücke. Durch diese Eigenschaften wechseln sich matte und glänzende Flächen im Kohlenkasten ab. Aufgestreut auf ein dünnes Uhu-Holzleim-Bett bleibt dieser Effekt dauerhaft erhalten. Im nassen Leimbett wird die aufgestreute Kohle leicht tupfend angedrückt. Wo dann Leim durchtritt, wird noch mal vorsichtig nachgestreut.

Den letzten Feinschliff erhielt die Railex-Lok durch neue Ätzschilder, die von Kuswa bezogen werden konnten. Sie beseitigten den falsch dargestellten DB-Keks sowie den falschen Schrifttyp der Betriebsnummer. Echte Metallschilder sind jedem noch so guten Tampondruck hinsichtlich seiner Vorbildwirkung überlegen.



Nach ihrer Verjüngungskur ist 01 220 fit für die nächsten 25 Jahre. Frisch befehlt zieht sie nun zum Wasserkran vor, um bald darauf ihren nächsten Anlageneinsatz zu übernehmen.

Nicht verändert wurden die Puffer von Märklin (Tender) und Railex (Lok), die beide zu kleine Pufferdurchmesser aufweisen. Der Kleinserienhersteller orientierte sich hier einst am damals gültigen Märklin-Standard. Zur Wahrung der ursprünglichen Identität dieses Modells wurde dies so belassen, weil auch die Nachbildungen von Schraubenkupplung und Bremsleitungen vorne keine Anpassungen an den modernen Standard erfuhren.

Unsere heute vorgestellte Lok sollte als Railex-Modell erkennbar bleiben, so unser erklärter Wunsch. Immerhin sieht die schwere Schnellzuglok auch im Originalzustand nach 25 Jahren keinesfalls alt aus. Ziel der vorgenommenen Maßnahmen war eine technische Verbesserung für den Anlagenbetrieb und eine optische Anpassung, wo sich – vor allem im direkten Vergleich zu späteren Dampflokuperungen - Fehler störend auf Fotografien ausgewirkt hätten.

Und so sind wir überzeugt, dass dieser kleine, aber prägende Meilenstein im Maßstab 1:220 nun auch für die nächsten 25 Jahre Spur-Z-Geschichte auf Anlagen gerüstet ist. Auf den Denkmalsockel wir der Renner mit Neubaukessel im Gegensatz zu seinem Vorbild gewiss nicht landen!

Hersteller und Umbauanbieter:

<http://www.railex.de>
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

Verwendete Werkstoffe für die Superung:

<http://www.jehewa-modelbouw.be>
<http://www.kuswa.de>
<http://www.maerklin.de>
<http://www.uhu.com/de/home.html>

Die Schnellzugdampflok der Baureihe 01 Der Stolz der Deutschen Reichsbahn

Die unglaubliche Typenvielfalt der Länderbahnen war ein schweres Erbe für die Deutsche Reichsbahn. Früh begann sie deshalb mit der Normierung und Standardisierung ihres Fahrzeugbestands. Zunächst wurden ausgewählte Länderbahnkonstruktionen, die noch jung und in der Praxis bewährt waren, weiter beschafft. Als neue Einheitstypen eigneten sie sich jedoch nicht. Parallel entwickelte die DRG daher das Konzept der Einheitsdampflokomotiven unter Federführung von Richard Paul Wagner. Prominentester Vertreter wurde die Baureihe 01.

Am 11. November 1918 ging im französischen Compiègne mit der deutschen Kapitulation der Erste Weltkrieg zu Ende. Ihr folgte am 28. Juni 1919 der Friedensvertrag von Versailles, mit dem der Weimarer Republik schwere Lasten in Form hoher Reparationsleistungen auferlegt wurden.

Sie umfassten Demontagen in Deutschland, Geldzahlungen bis 1951 in einer Gesamthöhe von 132 Mrd. Goldmark und eine Lieferung von 400 Mio. Tonnen Steinkohle innerhalb der nächsten zehn Jahre. Zusätzlich hatten die Länder rund 8.000 Lokomotiven an die Siegermächte abzugeben – immerhin 20 % ihres Gesamtbestands.



01 003 gehörte zu den ersten Einheitslokomotiven der Baureihe 01. Am 8. April 1930 besitzt sie immer noch die Gasbeleuchtung und kleinen Wagner-Bleche, mit denen sie Anfang 1926 geliefert wurde. Die Lok vom Bw Hamm P wendete an diesem Tag in Hannover. Foto: Rudolf Kreuzer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Auf diese Weise gingen den deutschen Eisenbahnen vor allem moderne Fahrzeuge verloren, der verbleibende Bestand von rund 32.000 Lokomotiven war deshalb veraltet und erforderte schnellen Ersatz. Die Länderbahnen waren den finanziellen Herausforderungen dieser anstehenden Beschaffungen und Reparationsleistungen nicht gewachsen.

Deshalb unterzeichneten die politisch Verantwortlichen von Reich und Ländern am 20. April 1920 den rückwirkend zum 1. April in Kraft tretenden Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. Mit ihm wurden die Lasten auf das Sondervermögen Reichseisenbahnen übertragen.



01 008 wurde mit der Fabriknummer 12000 von Borsig gebaut und als erste Lok dieser Baureihe an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. 1932 besitzt sie eine elektrische Beleuchtung, große Wagner-Bleche und einen genieteten Tender 2'2' T32. Foto: DLA Darmstadt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Wegen der prekären staatlichen Finanzlage und der galoppierenden Inflation überführte das Reich sein Unternehmen zum 11. Oktober 1924 schließlich in die privatwirtschaftlich organisierte Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und trennte die Reparationsleistungen dadurch vom Staatshaushalt.

Die DRG kam bis 1929 ihren Zahlungsverpflichtungen pünktlich nach, musste aber als Folge der Weltwirtschaftskrise zum 1. Juli 1931 ihre Zahlungen endgültig einstellen.

Dieser kurze geschichtliche Abriss veranschaulicht sehr gut, unter welchen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen das junge Unternehmen gezwungen war zu handeln.

Im Spannungsfeld knapper Finanzen einerseits und den Erfordernissen nach modernen Fahrzeugen sowie deren möglichst wirtschaftlichen Unterhaltung andererseits stand die Deutsche Reichsbahn vor großen Herausforderungen.

Im Spannungsfeld knapper Finanzen einerseits und den Erfordernissen nach modernen Fahrzeugen sowie deren möglichst wirtschaftlichen Unterhaltung andererseits stand die Deutsche Reichsbahn vor großen Herausforderungen.

Schon während des Krieges hatte das Militär erkannt, wie unwirtschaftlich die große Typenvielfalt der Eisenbahnen in der Unterhaltung war. Mangels Normierung von Bauteilen und Vereinheitlichung von Baugruppen war eine umfangreiche Lagerhaltung von Ersatzteilen unumgänglich. Ein erster Schritt, diesem Problem entgegenzutreten, war die Konstruktion der Güterzugdampflok G 12 und deren einheitliche Beschaffung durch verschiedene Länderbahnen.



Die Vergleichsaufnahme zeigt die neuen 01 003 (links) und 02 005 (rechts), die im Aufnahmejahr 1926 im Betriebsdienst praktisch in denselben Dienstplänen erprobt werden, um die wirtschaftlichere der beiden Bauarten zu ermitteln. Foto: Werner Huber, Sammlung Eisenbahnstiftung.

Der vom Reichsbahn-Zentralamt (RZA) ins Leben gerufene „Engere Ausschuss“, dem Vertreter der Lokomotivindustrie und der Reichsbahn angehörten, trieb die Normierung und Vereinheitlichung weiter voran. So genannte Einheitslokomotiven, bei denen möglichst viele Teile beliebig zwischen den einzel-

nen Baureihen getauscht werden können, sollten künftig eine wirtschaftliche Fahrzeugunterhaltung ermöglichen.

Zunächst verfolgten die Vertreter das Ziel, bewährte Länderbahnkonstruktionen weiterzubeschaffen. Im Fokus hatten sie die preußischen Schnellzuglokomotiven S 10.1, die P 10, aber auch die sächsische XXHV.



Die bekannteste Lok ihrer Baureihe dürfte wohl 01 150 sein: 1935 an die DRG geliefert, nahm sie an den Paraden zum 100. und 150. Geburtstag der deutschen Eisenbahnen teil. Bei ihrer Präsentation in Göppingen 2011 ist sie an der Lage der Wasserpumpe trotz (formaler) Reichsbahn-Beschilderung leicht als DB-Maschine zu erkennen.

ge, ob sie als Zweizylinder- (Baureihe 01) oder Vierzylinderverbundmaschinen (Baureihe 02) ausgeführt werden sollten. Um diese Frage ein für alle Mal zu klären, sollten zu Versuchszwecken je zehn Prototypen gebaut werden, die sich nur in der Triebwerksausgestaltung unterschieden.

Damit sollte die unterlegene Bauart problemlos in die sich durchsetzende Konstruktion umgebaut werden können, sobald die vergleichenden Versuche abgeschlossen waren.

Die Vertreter des süddeutschen Lokomotivbaus protestierten angesichts der vorgelegten Konstruktionspläne, weil die Verbundlokomotive schlecht durchkonstruiert sei und schon aus diesem Grund unterliegen müsse. Ihre Kritik verhallte ungehört.

Verantwortlich für die Konstruktion der Einheitslokomotiven sollte ursprünglich das Vereinheitlichungsbüro sein, das aus Vertretern der Industrie bestand. Doch nachdem Richard Paul Wagner 1923 Leiter des Reichsbahn-Zentralamts ge-

Schnell mussten sie jedoch erkennen, dass sich das definierte Ziel damit nicht erreichen ließ. So blieb die weitere Beschaffung von Länderbahnfahrzeugen nur eine Übergangslösung.

Bedarf bestand neben schweren Güterzuglokomotiven vor allem an einer leistungsfähigen Schnellzuglokomotive.

1922 erfolgten erste Arbeiten an den Entwürfen, im ersten Typenplan von 1923 waren zwei Baureihen für Schnellzuglokomotiven vorgesehen. 1924 erfolgten schließlich die Aufträge an die Industrie.

Strittig blieb zwischen den Vertretern des preußischen und des süddeutschen Lokomotivbaus die Fra-



Ein Bild, wie es auch vor dem 2. Weltkrieg hätte entstehen können: 01 200 führt am 25. Juni 1949 den Luxuszug L 105 „Orient-Express“ bei Nürnberg-Erlenstegen. Er diente als Flügelzug zum klassischen Orient-Express L 5/6 (Paris - Wien). (25.06.1949) Foto: Günther Scheingraber, Sammlung Eisenbahnstiftung

worden war, zog er dessen Aufgaben immer stärker ins RZA ab. Deshalb gilt er bis heute als Vater der Einheitslok.



Deutlich moderner präsentiert sich die von der DB umgebaute 01 223 mit Neubaukessel, Witte-Windleitblechen und geschweißtem Einheitstender 2'2' T34. Sie ist außerdem eines von nur fünf Exemplaren mit Rollenlagern (August 1961). Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Seine Vorstellungen waren stark vom preußischen Lokomotivbau geprägt und so galt er als Verfechter des kostengünstiger zu unterhaltenen Zweizylindertriebwerks.

Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit waren die Leitsätze, nach denen er vorging. Allerdings verfolgte er seine Ziele sehr dogmatisch – mit dem Effekt, dass sich trotz neuer Erkenntnisse und des wirtschaftlichen Fortschritts an der Grundkonzeption der Einheitslokomotiven bis zuletzt nichts ändern sollte.

Im Oktober 1925 wurde als erste Einheitslokomotive schließlich die 02 001 an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Ihr folgte im Januar 1926 die 01 008 als erste Lok der Zweizylinder-Vergleichsbauart. Wie prophezeit, geriet die Baureihe 02 in den anstehenden Versuchen der LVA Grunewald ins Hintertreffen. Fast in allen Leistungsbereichen schien die 01 überlegen zu sein. Grund dafür waren aus heutiger Sicht vor allem die ungünstig konstruierten Dampfwege der 02.

Es ist sicher nicht zu weit hergeholt, wenn wir unterstellen, dass dieses Ergebnis seitens Richard Paul Wagner beabsichtigt war. Es führte in der Konsequenz dazu, dass nur für die Baureihe 01 eine Serienbeschaffung eingeleitet wurde. Auch bei der schweren Güterzuglok hatte (vorerst) die Zweizylinderausführung der Baureihe 43 gegenüber der dreizylindrigen 44 den Vorzug erhalten.



Auch bei der DB wurde die Baureihe 01 noch für lange Zeit im hochwertigen Dienst eingesetzt: Die mit Kesselringen bemalte 01 229 (Altbaukessel) durchheilt im Jahre 1955 vor F 53 „Domspatz“ (Regensburg - Hamburg-Altona) den Rangierbahnhof Würzburg-Zell. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die Beschaffung der Baureihe 01 erfolgte in fünf Serien im Zeitraum von 12 Jahren bis 1938. Gebaut wurden insgesamt 231 Exemplare (01 001 – 010, 01 012 – 232). Ende der dreißiger Jahre erhöhten die

zehn umgebauten Verbundmaschinen der vorherigen Baureihe 02 (neu: 01 011 und 01 233 – 241) den Bestand.

Gegenüber den Prototypen erfolgten noch einige Änderungen an den Serienlokomotiven. Die erste Serienlieferung beginnend mit der 01 012 erhielt einen geringeren Schornsteindurchmesser und eine konische Schornsteinform.

Da die 01 anfangs beim Anfahren sehr zum Schleudern neigte, wurde auch der Zylinderdurchmesser verringert.

Weitere Änderungen betrafen den Einbau einer Knorr-Kolbenspeisepumpe mit Tolkien-Steuerung, die gegenüber der ursprünglich verwendeten Bauart eine geringere Förderleistung besaß. Dies sollte die Gefahr des Kaltspeisens verringern. Auch wurde der Barrenrahmen verstärkt.

Ab 01 102 kam ein neu konstruiertes Drehgestell zum Einbau, das nun 1.000 statt 850 mm messende Vorlaufräder trug. Die bislang einfachen Bremsen wichen einer neuen Scherenbremse und auch der Nachläufer erhielt ab jetzt eine Bremse. Dadurch konnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 130 km/h erhöht werden.



Das Aussehen der Baureihe 01 veränderte sich bei der DB durch das Entfernen der Frontschürzen. 01 170 hatte auch das mittlere Stück unter der Rauchkammer verloren. Am 11.2.1967, nur einen Monat vor ihrer Z-Stellung, wartet sie in Paderborn vor E 4620 Paderborn – Dortmund (- Duisburg) auf Ausfahrt. Foto: Helmut Dahlhaus



Auch die Deutsche Reichsbahn der DDR konnte nicht auf die Einheitsschnellzuglok verzichten. 65 Exemplare hatte sie im Bestand. Nicht rekonstruierte Lokomotiven wurden ab 1970 als Baureihe 01²⁰ bezeichnet.

Entgegen den Erwartungen führten die von 5.800 auf 6.800 mm verlängerte Rauchrohre ab 01 077 nicht zu einer thermischen Verbesserung.

Hier zeigt sich das Beharren Richard Paul Wagners, der trotz guter Erfahrungen mit Verbrennungskammern im Ausland beständig an Langrohrkesseln festhielt.

Er verkannte die Vorteile feuerberührter Heizflächen gegenüber der Strahlungsheizfläche – ein Manko, das auch andere Baureihen beeinträchtigen sollte.

Doch trotz aller Änderungen blieb die Grundkonstruktion mit allen prägenden Merkmalen im Laufe der zwölfjährigen Bauzeit stets erhalten:

solider Barrenrahmen (typisches Merkmal einer Einheitsdampflok), vollständig genieteter Kessel und große Wagnerbleche. Geändert wurden jedoch während der langen Zeit die Tender, so dass die 01 mit drei verschiedenen Bauarten ausgestattet war.

Beheimatet wurden die ersten Serienlokomotiven (2. Lieferung) der Jahre 1927/28 ausschließlich in norddeutschen Betriebswerken, darunter so bekannte Dienststellen wie (Hamburg-)Altona, Bebra und Berlin-Anhalter Bahnhof sowie auch am wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Hamm (Westf.).

Die 65 Neufahrzeuge sollten vor allem preußische S 10 ersetzen, die mit schweren Zügen überfordert waren.

Erst durch Umbeheimatungen und spätere Lieferungen stieß die 01 auch gen Süden vor und fand z.B. in Hof eine Heimat.

Hauptaufgabengebiet war der schwere Schnellzugdienst. Vor allem prestigeträchtige Züge wie die Zuggattungen FD und D wurden mit ihr bespannt. Anfang der dreißiger Jahre tauchte sie auch vor dem Paradezug FFD 101/102 „Rheingold“ auf.



Reko-Lok 01 508 vom Bw Wittenberge besitzt neben Ölhauptfeuerung auch eine spitze Rauchkammertür ist zudem eines von nur acht Exemplaren mit Boxpok-Rädern. Am 2. Juli 1968 wartet sie in Hamburg Hbf vor D 163 nach Berlin auf die Abfahrt. Foto: Will A. Reed, Sammlung Eisenbahnstiftung



Die erste Lok der BR 01 sollte auch eine der letzten sein: 001 008-2 leistet 001 187-4 auf der Schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschoragast Vorspann. Am Haken haben die beiden am 17.10.1972 den Eilzug Ludwigshafen - Hof. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

bedeutend ruhiger als der zweizylindrige Ausgangstyp. Doch mit Ausbruch des 2. Weltkriegs bestand an schnell fahrenden Lokomotiven kein Bedarf mehr und so blieb es bei den bereits im Bau befindlichen 55 Exemplaren. Auch die 01 ließ sich nicht mehr anforderungsgerecht einsetzen.

Problematisch blieb nur ihr hoher Achsdruck von 20 Tonnen. Da der von der Reichsbahn geplante Ausbau des Oberbaus nicht mithalten konnte, waren die neuen Dampflokomotiven längst nicht auf allen Strecken einsetzbar.

Das führte in den dreißiger Jahren zur Konstruktion der leichteren Schwesterbauart BR 03. Als die Züge schließlich immer schwerer und schneller wurden, gelangte dann auch die 01 an ihre Leistungsgrenzen.

Abhilfe sollte die von ihr abgeleitete Stromlinienlok Baureihe 01¹⁰ schaffen, die ab 1939 beschafft wurde.

Dank ihres Dreizylindertriebwerks lief sie bei hohen Geschwindigkeiten

Nach Kriegsende waren 171 Lokomotiven in den westlichen Direktionen verblieben, von denen sechs wegen massiver Kriegsbeschädigungen ausgemustert wurden. Die übrigen 165 Exemplare wurden von der Bundesbahn übernommen und kamen wieder in hochwertigen Diensten zum Einsatz. Auch hier bildeten sie eine Stütze des hochwertigen Fernverkehrs.

Mit ihnen wurden schwere D-Züge bespannt, aber vor allem das 1951 neu eingeführte F-Zug-Netz war anfangs ohne sie undenkbar (vgl. **Trainini®** 6/2011). Die internationalen Züge „Rheingold-Express“ und „Loreley-Express“ wurden mit ihr bespannt, ebenso tauchte sie vor dem „Blauen Enzian“ auf, der aus den Wagen des ehemaligen Henschel-Wegmann-Zugs gebildet wurde.

Auch Versuche stellte die DB mit ihr an. So trugen Lokomotiven dieser Baureihe verschiedene Ausführungen von Windleitblechen, um die optimale Form zu ermitteln, mit der die großen Wagner-Bleche der Reichsbahnzeit ersetzt werden sollten.



Die beiden Neubaukessel-Lokomotiven 001 211-2 und 001 180-9 haben mit E 1649 die Schiefe Ebene bereits hinter sich gebracht und legen sich am 2. Oktober 1972 nun bei Marktschorgast in die Kurve. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Zudem gab die DB vielen Lokomotiven auch durch andere Umbauten ein verändertes Gesicht: Zu nennen sind eine Verlegung der Luft- und Speisepumpe zur Fahrzeugmitte und das Entfernen der schrägen Frontschürzen bei vielen Exemplaren. Änderungen erfuhren auch die Blasrohranlage und die Aschkästen, um die Feueranfuchung zu verbessern.

1950/51 erhielten fünf Lokomotiven als Ersatz für den Knorr-Oberflächenvorwärmer einen neuen Henschel-Mischvorwärmer, der auf der Rauchkammer deutlich zu sehen war. Gleichzeitig wurde der Kessel mit einer Verbrennungskammer ausgestattet. Die Rohrlänge verringerte sich dadurch auf 4.815 mm. Durch die so vergrößerte Strahlungsheizfläche erhöhten sich die Verdampfungsfreudigkeit und Belastbarkeit des Kessels deutlich.

Dennoch wurden die fünf Vertreterinnen schon zwischen 1957 und 1966 ausgemustert. Einzig die 01 192 blieb im Dienst, weil sie 1958 einen Neubaukessel erhielt. Für diese Maßnahme waren einst bis zu 80 Maschinen vorgesehen, weil die DB in den fünfziger Jahren noch von einer Nutzungszeit zwischen 25 und 30 Jahren ausging. Letztlich erhielten aber nur 50 Lokomotiven den neuen Kessel, weil der Traktionswandel schneller als ursprünglich geplant absehbar wurde.

Durch Kesseltausch nach einem Unfall der 01 122 wurden es schließlich 51 umgebaute Exemplare. Ausgewählt wurden dafür nur Fahrzeuge ab der Betriebsnummer 103 – also durchweg Null-Einser mit großen Vorlaufrädern und verstärkter Bremse. Der Neubaukessel war mit dem der 01¹⁰ identisch und hätte sich auch für eine Ölhauptfeuerung geeignet, doch wurde sie hier nie eingebaut.

Ursache dürfte ein Mal mehr der Traktionswandel gewesen sein. Die wichtigsten Hauptstrecken wurden elektrifiziert, was zum Verdrängen der 01 durch die E 10 führte. Hauptstrecken ohne Fahrdrabt waren das Einsatzgebiet der V 200, von der ebenfalls starke Konkurrenz ausging.

So wanderte die Einheitsdampflok bald in niedere Dienste ab und tauchte auch vor Eil- und Nahverkehrszügen auf, wo zuvor noch die Preußinnen 38¹⁰⁻⁴⁰ oder die 39 heimisch waren. Auf der Emslandstrecke verdrängte sie in den sechziger Jahren ihre leichtere Schwesterlok 03, bevor sie kurz darauf selbst von der 01¹⁰ abgelöst wurde.

Der hochwertige Verkehr gehörte längst nicht mehr der Dampflok. 1970 hatte sie im Schnellzugdienst gerade noch einen Leistungsanteil von 0,6 %! Schon bis zur EDV-Umstellung per 1. Januar 1968 war der Bestand an der Baureihe 01 stark zurückgegangen, so dass sie nur noch in vier Betriebswerken heimisch war: Augsburg, Braunschweig, Ehrang und Hof. Letzteres sollte bald ihre Auslauf-Dienststelle werden.

Die Freunde des Dampfnenners pilgerten Anfang der Siebziger an die „Schiefe Ebene“ zwischen Neuenmarkt-Wirsberg (heute Sitz des Deutschen Dampflokforums) und Marktschorgast, wo Null-Einser mit Neu- und Altbaukesseln aus Hof noch in Doppeltraktion vor schweren D-Zügen zu erleben waren.

Sie gelangten von hier aus noch bis nach Regensburg, Nürnberg und Bamberg. Doch im November 1973 war auch damit Schluss. Als letzte 01 der DB wurde 01 111, eine Lok mit Altbaukessel, am 6. März 1974 ausgemustert. Und damit überlebte sie sogar noch knapp ihre modernisierten Schwestern.



01 008 kam nach ihrer Ausmusterung beim Bw Hof zur DGEG und blieb im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen erhalten. Wie im Vergleich zu den Aufnahmen auf Seite 23 und 27 zu sehen ist, passt der Tender jedoch nicht zu dieser Lok.

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR hatte 70 Exemplare in ihrem Hoheitsgebiet vorgefunden. Auch dort mussten fünf Lokomotiven ausgemustert werden. Die verbliebenen 65 Fahrzeuge blieben für lange Zeit unverzichtbar, denn die DR war mit hochwertigen und leistungsfähigen Dampflokomotiven nicht gerade zahlreich gesegnet.

Daher entschloss man sich auch hier 1959 zu einer umfangreichen Modernisierung, Rekonstruktion genannt. 35 Maschinen erhielten den leistungsfähigsten Kessel, den je eine 01 tragen sollte. Auch das äußere Erscheinungsbild wurde gemäß den ostdeutschen Vorstellungen von einer modernen Dampflok verändert. Für Eleganz sollten vor allem spitze Rauchkammertüren und eine Verkleidung der Dome auf dem Kesselscheitel sorgen.

Von den jetzt als Baureihe 01⁵ bezeichneten Rennern wurden bis auf sieben Exemplare zwischen 1964 und 1966 alle mit Ölhauptfeuerung ausgeliefert oder nachträglich umgebaut. Da verstärkt Speichenbrüche aufgetreten waren, erhielten acht Maschinen zusätzlich in der DDR hergestellte „Boxpok“-Räder,

die sich wegen Fertigungsmängeln aber nicht durchsetzen konnten, weil sie zu einem unruhigen Lauf führten.

Auch in der DDR blieb die Baureihe 01 lange Zeit das Rückgrat des Schnellzugverkehrs. Dies galt sowohl für die Reko-Lok als auch Exemplare mit Altbaukessel. Allerdings wurden die ersten nicht ins Reko-Programm einbezogenen Fahrzeuge bereits ab Mitte der Sechziger ausgemustert, Mitte der Siebziger hatte es schon mehr als die Hälfte von ihnen erwischt.



01 118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt überquert am 10. Juni 2007 mit einem Sonderzug auf der Doppelstockbrücke von Bullay die Mosel. Wie sie blieben viele Null-Einser erhalten, darunter auch mehrere betriebsfähige Exemplare. Foto: Jörg Neidhöfer

Dennoch sollte es bis zum 11. Juni 1985 dauern, bis mit der 01 114 auch die letzte von ihnen aufs Abstellgleis rollte. Die letzten beiden 01⁵ quitierten wenige Monate später am 18. November 1985 den Dienst. Seit 1981 wurden wegen Devisenmangels die Fahrzeuge für den Betriebsbestand bevorzugt, die noch über eine Kohlefeuerung verfügten. Das begünstigte natürlich den Verbleib der seit 1970 als 01²⁰ bezeichneten Altbaulok.

Wegen ihrer langen Dienstzeit und großen Popularität sind recht viele Dampflokomotiven der Baureihe 01 erhalten geblieben, darunter auch mehrere betriebsfähige Exemplare. Der größte Teil von ihnen stammt aus ehemaligen DR-Beständen. Bekannteste dürfte aber die ehemalige DB-Lok 01 150 sein, die erst im letzten Jahr auch mit Märklin-Unterstützung wieder betriebsfähig aufgearbeitet wurde und dieses Jahr ihre Kesselabnahmen erhalten hat.

Sie wurde 1935 zum hundertsten Geburtstag der deutschen Eisenbahnen in Dienst gestellt und erlangte dank ihrer Betriebsnummer zum 150. Jubiläum ebenfalls betriebsfähig hohe Aufmerksamkeit. Heute erinnert sie wie ihre Schwestern an die große Zeit der Einheitslokomotiven, die aus dem Zwang der Sparsamkeit und möglichst wirtschaftlichen Unterhaltung entstanden waren.

Informationen zum Vorbild:
<http://www.bundesbahnzeit.de> (unter Galerien)
<http://www.traktionswandel.de> (unter Galerien)

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West
Kto.: 579 484
BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



Typenkompass für die Reichsbahn Das DRG-Dampflokklexikon

Aus der Reihe „Typenkompass“ haben wir unseren Lesern bereits mehrere Bände vorgestellt. Heute haben wir den Titel über die Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn zwischen den beiden Weltkriegen ausgewählt. Diese Ära der Einheitslokomotiven gehört zu den populärsten Themen für Eisenbahnfreunde. In ihr erreichte der Dampflokbau seinen endgültigen Höhepunkt. Das alles verspricht ein spannendes und facettenreiches Buch.

Heinrich Petersen
Typenkompass
Dampfloks der Deutschen Reichsbahn
1920 – 1945

Transpress Verlag
Stuttgart 2011

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 14 x 20,5 cm
128 Seiten mit 121 S/W-Bildern

ISBN 978-3-613-71402-1
Best.-Nr. 71402
Preis 9,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

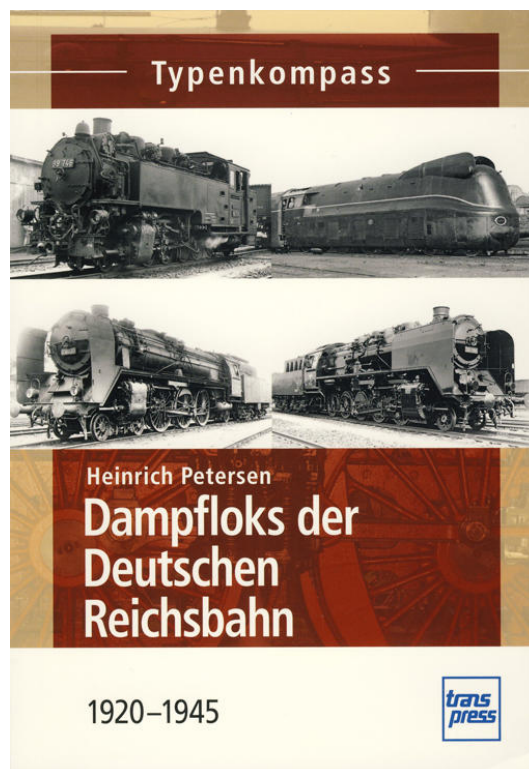
Der Autor Heinrich Petersen lebt und arbeitet in Schleswig-Holstein. Als Fachmann für Eisen- und Straßenbahnen hat er mit dem vorliegenden Typenkompass sein zweites Werk beim Transpress-Verlag veröffentlicht. Ein dritter Titel, der die E 10 portraitiert und in diesem Jahr erschien, wurde von uns bereits vorgestellt.

Ausnahmslos haben uns die Bücher gut gefallen. Die Reihe „Typenkompass“ hat innerhalb der Eisenbahnfachliteratur nahezu eine Monopolstellung: Werke, die alle Baureihen einer Bahnverwaltung in derart übersichtlicher und kompakter Form, ähnlich einem Lexikon zusammenfassen, gibt es aktuell nicht.

Ein Vergleich lässt sich daher nur historisch mit der Taschenbuchreihe „Deutsche Eisenbahnen“ von Horst J. Obermayer anstellen. Allerdings ist diese auch in ihrer jüngsten Auflage mehr als 20 Jahre alt. Konzeptionell folgten diese einem anderen Schema: Während sie nach Fahrzeugtypen und Traktionsarten auf die einzelnen Bände aufgeteilt wurden, strukturiert die Transpress-Reihe nach Bahnverwaltungen.

Reisezug- und Güterwagen blieben hier (bislang) außen vor, dafür macht Transpress an den Grenzen Deutschlands nicht halt. Das Ergebnis ist eine äußerst interessante Reihe – immerhin rezensieren wir heute bereits den vierten Band – mit hoher Aktualität, die viele verschiedene Interessen zu bedienen vermag.

Unser einziger Kritikpunkt am vorliegenden Band ergibt sich daher auch erst im Vergleich verschiedener Bände der Reihe: Wünschenswert wäre, wenn die tabellarisch zusammengestellten Daten zu jedem Fahrzeug einem einheitlichen, für alle Bände dieser Reihe gültigen Grundmuster folgen würden.



Dies betrifft neben der Abfolge der einzelnen Angaben vor allem deren Umfang. Beispielhaft nennen wir die Baujahre von Lokomotiven, die sich dem heute vorliegenden Band nur den ausführlichen Beschreibungen entnehmen lassen.

Hinsichtlich der Vollständigkeit des Buches bleiben keine Wünsche offen. Zu finden sind nicht nur alle Einheitslokomotiven, die dem weltweit beachteten Konzept folgten, konsequent auf Wirtschaftlichkeit und Austauschbarkeit ausgerichtet zu sein. Auch bei der Modernisierung und Weiterentwicklung von Dampflokomotiven ging die Deutsche Reichsbahn eigene Wege. Deshalb wurden auch die Versuchslokomotiven nicht vergessen.

Zu ihnen gehören Turbinenlokomotiven, Dampflokomotiven mit Kohlestaubfeuerung nach den Systemen Stug und AEG sowie die Mittel- und Hochdrucklokomotiven. Aufgeführt sind sie in einem eigenen Kapitel am Ende des Bands oder als Variantenbeschreibung der zugehörigen Baureihe.

Gleichzeitig beschaffte das damals größte Verkehrsunternehmen der Welt auch bewährte Dampfloktypen aus der Länderbahnzeit weiter, einige noch von den Länderbahnverwaltungen bestellte Fahrzeuge wurden erst an die Reichsbahn ausgeliefert – erinnert sei an die preußischen P 10 und T 20. Am anderen Ende des Zeitstrahls stehen die Kriegslokomotiven der Baureihen 52 und 42, die ebenfalls Berücksichtigung fanden.

Hervorheben möchten wir auch, dass der Typenkompass für die Deutsche Reichsbahn mit aussagekräftigem Bildmaterial hinterlegt werden konnte. Unter Berücksichtigung des Zeithorizonts, der teilweise fast einhundert Jahre zurückreicht, ist das keine Selbstverständlichkeit. Verständlich ist, dass durchweg Schwarz-Weiß-Material Eingang in dieses Buch gefunden hat.

Die Auflistung ist daher als vollständig und gelungen zu bezeichnen. Der Gesamtumfang des Inhalts überrascht dadurch auch Kenner, denn auch bei vollständiger Kenntnis der Materie wird wohl niemand geahnt haben, welche Fahrzeugvielfalt sich in der Summe ergibt. Dies beweist eindrucksvoll, wie hilfreich Bücher wie dieses sein können.

Verlag und Bezug:
<http://www.transpress.de>

Praxistipps für Einsteiger und Profis **Großes Handbuch für Heimwerker**

Abseits der bekannten Verlage für einschlägige Fachliteratur im Modellbahnbereich fanden wir das große Heimwerkerbuch. Neugierig geworden haben wir es auf seinen Nutzen für Anlagenbauer hin überprüft. Das Ergebnis übertrifft unsere Erwartungen bei weitem, denn das behandelte Themengebiet ist außerordentlich vielfältig. Und abseits des Hobbys verbreitet es noch weiteren Nutzen.

Holger H. Schweizer
Das große Heimwerkerbuch
Techniken, Geräte, Materialien

Verlag Eugen Ulmer
Stuttgart 2012

Gebundenes Buch
Format 27,0 x 20,5 cm
351 Seiten mit 289 Farbfotos, 389 Zeichnungen und 66 Tabellen

ISBN 978-3-8001-7594-9
Preis 29,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Vor uns liegt ein Buch, dessen Titel uns neugierig gemacht hat. Modellbahnanlagen zu bauen, gehört zweifelsfrei in den Bereich des Heimwerkens. Doch bietet dieses Buch dem Modellbahner auch tatsächlich das Wissen, dass er für sein Hobby braucht?

Keine Frage, dass Autor Holger Schweizer die fachlichen Kompetenzen auch für dieses Sachgebiet besitzt. Als langjähriger Redakteur der internen Schulungs- und Fortbildungsschriften bei Bosch ist er auf vielen Gebieten bewandert. Erst vor kurzem hat er eine selbst gebaute 10-Meter-Motoryacht fertig gestellt.

Die Themenpalette seines heute vorzustellenden Buches ist denn auch erstaunlich breit. Nahezu alles über Maschinen, Werkzeuge und -stoffe wird darin behandelt. Kapitel zu wichtigen Grundlagen, Gefahren und Sicherheit sichern einen hohen Nutzen für einen breiten Leserkreis.

Unter den Ausführungen zur Verbindungstechnik ist neben dem Schrauben auch das für Modellbahner äußerst wichtige Thema Klebetechnik zu finden. Alle relevanten Klebstoffe stellt der Autor hinsichtlich ihrer chemischen und physikalischen Eigenschaften vor und gibt Tipps, welches Material sich im konkreten Fall empfiehlt.

Zu den Werkzeugen gibt er Hilfestellungen und Ratschläge, wie sie richtig und sicher eingesetzt werden. Er erläutert dies auch anhand der typischen Folgen von Fehlern. Dem Leser hilft das, anhand schlechter Arbeitsergebnisse seine Fehler zu erkennen und künftig zu vermeiden.

Zwar wird kein Buch allein aus einem technischen Laien einen Handwerkerprofi machen können, das vorliegende Werk ist allerdings ein äußerst geeignetes Hilfsmittel auf diesem Weg. Mit einem Grundwissen und etwas technischem Verständnis lassen sich anhand der Anleitungen gute Ergebnisse erzie-



len und Kenntnisse vertiefen. Dabei helfen auch die über 650 Abbildungen, darunter ein großer Teil übersichtlicher Zeichnungen: Bilder sagen bekanntlich mehr als tausend Worte.

Stellenweise störend fanden wir nur, dass dieses Schriftwerk doch sehr eng auf den Hersteller Bosch zugeschnitten ist. Die Inhalte sind schließlich übergreifend sinnvoll und äußerst hilfreich, weshalb diese Eingrenzung potenzielle Leser zu Unrecht abschrecken könnte. Am Beispiel von Ausführungen zu einer Standbohrmaschine mit Laserjustierung zeigt sich dies sehr deutlich, denn die überwiegende Zahl der im Umlauf befindlichen Werkzeuge dürfte dieses technische Merkmal nicht aufweisen.

So drängt sich dem Leser bisweilen der Eindruck auf, dass gezielt Bosch-Produkte werbend hervorgehoben werden sollen. So bekommen auch andere wichtige Hinweise einen unerwünschten Beigeschmack: Der Autor betont mehrfach in unterschiedlichen Kapiteln Gefahren und Probleme bezüglich Raubkopien von Markenwerkzeugen oder solchen minderwertiger Qualitäten.

Diese Warnungen sind berechtigt, wirken im geschilderten Kontext aber leider von den Geschäftsinteressen der Firma Bosch gefärbt. Hier sehen wir die Gefahr, dass Leser diese wichtigen Passagen nicht ausreichend ernst nehmen könnten. Angesichts der sehr guten Gesamtqualität der Lektüre ist dies bedauerlich.

Nur einen kleinen „Schnitzer“ haben wir auf insgesamt 351 Seiten gefunden – eine sehr gute Gesamtleistung. Er betrifft eine fehlende Legende zu verwendeten Abkürzungen in einer Tabelle zu Materialverträglichkeiten bei Schutzhandschuhen.

Gegliedert ist das große Heimwerkerbuch wie folgt:

Vorwort / Kapitelübersicht (bis Seite 11)
Basics – was man wissen muss! (Seiten 12 – 67)
Werkstoffe (Seiten 70 – 100)
Heimwerkerpraxis (Seiten 104 – 348)
Links und Quellen am Ende (Seite 346)

Gerade der Verweis auf weiterführende Hilfen und Informationen rundet die Lektüre ab. Das Werk vermittelt Lesespaß und weckt den Ehrgeiz, Gelerntes in die Praxis umzusetzen. Deshalb wird mit der letzten Seite der Wissensdurst sicher nicht gestillt sein.

Zusammenfassend können wir attestieren, dass es sich hier tatsächlich um ein üppig bebildertes Standardwerk für Heimwerker handelt, das für Modellbahner nicht minder interessant ist. Die wenigsten Modellbauer dürften alle Werkzeuge und Techniken gleichermaßen beherrschen, so dass sich für jeden etwas Hilfreiches findet.

Wegen dieses hohen und dauerhaften Praxisnutzens sowie der hervorragenden Aufarbeitung der Inhalte nominieren wir diesen Titel für die Neuerscheinungen des Jahres 2012 in der Kategorie Literatur.

Verlag und Bezug:
<http://www.ulmer.de>

Weihnachtsgrüße



Die Redaktionsmitglieder von **Trainini®** wünschen allen Leserinnen, Lesern, Autoren, Fotografen, Bastlern, Herstellern, Korrespondenzpartnern und sonstigen Helfern sowie ihren Familien ein frohes, gesegnetes Weihnachtsfest sowie einen gesunden Start ins Jahr 2013!

Leserbriefe und sonstige Meldungen **Zetties und Trainini im Dialog**

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

Folgende Leserfrage konnten wir beantworten (lassen):

Ich bin seit langem Z-Fan und Leser von Trainini. Ich habe mit Freude den Hinweis bzgl. der Firma AZL zum Volksdiesel (Seite 49) gelesen. Vielleicht könnten Sie mir ja einige Fragen zu den Produkten der Firma AZL beantworten:

- Gibt es die Möglichkeit diese Produkte über einen Händler in Deutschland zu beziehen?
- Lassen sich Märklinprodukte mit den AZL-Lok z.B. kuppeln und auf Märklin-Anlagen betreiben?

Ich würde mich freuen, wenn sie mir hier weiterhelfen könnten.

R. Zeller, per E-Mail

Zusammengefasste Antwort: Wir haben als eine deutsche Bezugsquelle den Händler Case-Hobbies genannt. Dort hat Peter Scheele die Leserfrage gern beantwortet und auf Märklin-kompatible Kupplungen aus dem Hause Micro-Trains verwiesen. Ob und in welche AZL-Modelle diese passen, muss aber im Einzelfall geprüft werden. Wichtiger war der Hinweis, dass unter US-Bahnern wegen der deutlich höheren Maßstäblichkeit die untereinander kompatiblen Klauenkupplungen von MTL, AZL oder Full Throttle erste Wahl sind. Für die Verbindung mit Märklin-Fahrzeugen empfehlen sich daher eher sogenannte „Transition Cars“ – Wagen mit zwei unterschiedlichen Kupplungen (1 x Märklin, 1 x Klauenkupplung).

Rokuhans DD51 sorgt auch in Sachsen für Begeisterung:

Ich habe mich lange nicht bei Trainini gemeldet, natürlich habe ich trotzdem keine Ausgabe versäumt. Ihr seid immer noch das absolut beste, das es zum Thema Spur Z an Informationen gibt.

Warum schreibe ich an Euch? Ich habe mir tatsächlich eine DD51 1000 A von Rokuhan gekauft.

Mit dem vorbildlichen Betrieb halte ich es ja nicht besonders, und so ist die Maschine für mich hoch interessant. Interessant, einmal ein Model als Alternative zu Märklin zu besitzen.



Jörg Sehrer, Zwickau

Verschraubungspause für Rokuhans DD 51 am selbstgebauten Portalkran. Foto: Jörg Sehrer

Anmerkung der Redaktion: Dem Leserbrief hing noch ein persönlicher Testbericht der Lok an, der sich nahezu vollständig mit unseren Ergebnissen deckt. Erfahrungen und Verbesserungsvorschläge unserer Leser werten wir aus und geben sie gebündelt an den Hersteller und den deutschen Vertriebspartner Noch weiter, die beide großes Interesse daran zeigen. Dazu stehen wir auch mit dem Inhaber von Rokuhan, Herrn Tony Ichikawa, in persönlichem Kontakt.

Aus Wien erhielten wir ein Dankeschön und Lob:

Als großer Freund von Modellbahnen habe ich zunächst als HOer mein Hobby betrieben. Durch Platzprobleme und viele andere Interessen ist dieses Hobby dann für viele Jahre für mich unaktuell gewesen. Irgendwann „überkam“ es mich dann wieder und eine Z Anfangspackung war der Beginn einer heute großen, voll Tüftlereien strotzenden Anlage...

Der geplante Ankauf einer TEE-Zuggarnitur VT 11⁵ (...) hat mich dann auf Trainini gebracht. (...) Ich habe nun das große Vergnügen, alle bisher erschienenen Ausgaben von Trainini nachzulesen und möchte heute mal schreiben: Diese Zeitschrift ist echt ein Hammer! Eine Bereicherung und ein Motivator wenn das Hobby wieder mal durch Alltag oder Beruf in den Hintergrund gedrängt wurde.

Vielen Dank für den Einsatz und die tollen Ideen. Wenn ich mal mit allen Ausgaben durch bin (lese aktuell an der Ausgabe April 2007) werde ich mir erlauben ein paar Einblicke in mein „Werk“ zu geben. Von zur Abfahrt winkendem Bahnpersonal bis zu Häuserstreichenden Malern (in HO ja alles nichts Besonderes mehr – aber in Z eine echte Spielerei zumal man bei meinen Konstruktionen keinerlei Antriebsgestänge oder Ähnliches sieht) hätte ich da einiges zu zeigen. Also vielleicht besteht Interesse etwas davon zu berichten....

Bis dahin Danke ich nochmals für die vielen, vielen interessanten Seiten, Berichte und Bilder!

Günther Bozic, Wien

Reaktion auf unseren Alterungsbericht der letzten Ausgabe:

Vielen Dank für die neueste Ausgabe des Trainini. Der Bericht über die Zuckerrübenverladung und Alterung des Z-Klassikers 8622 ist sehr interessant. Wie Du ja bereits schreibst, hast Du Dich beim Omm 52 für den Längenkompromiss entschieden.

Alternativ dazu habe ich mich dagegen entschieden und versucht, das Modell des 8622 maßstabsgetreu darzustellen, aber eben nicht als Einzelstück mit Säge und Feile, sondern fertigungsgerecht mit Hilfe von Vorrichtungen.



So sehen offene DB-Wagen der Bauart Omm 52 in exakt maßstäblicher Länge aus – mit oder ohne Bremserbühne. Foto: Dirk Rohwerder

Anfangs habe ich auch das vorhandene Fahrwerk gekürzt, aber durch den langen Überhang entschloss ich mich doch dazu, etwas Passendes zu finden, was dem Omm 52 gerecht wird.

Fündig wurde ich durch die Verwendung von Fahrwerken der Weinfasswagen bzw. Altbaukesselwagen, diese haben durch entsprechende Verlängerung genau den Achsabstand, der für den Omm 52 verwendet wurde.

Nach anfänglichen Niederschlägen konnte ich mittlerweile drei Stück fertig stellen. Diese sind die Ausführung mit vorgeschuhter Bremserbühne. Die nächsten Omm52 werden welche ohne Bremserbühne.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Zustellung der Anerkennungsurkunden erfolgt:

Am 24. November 2012 gingen, wie in der letzten Ausgabe bereits angekündigt, beim Kreativ-Weltrekordteam die Anerkennungsurkunden für die beiden Rekordleistungen „Kleinstes Bierfass“ und „Kleinster (künstlicher) Weihnachtsbaum der Welt“ ein.

Bestätigt wurden die Leistungen durch das Buch der alternativen Rekorde (siehe auch <http://www.rekordbuch.de>). Damit sind beide Anerkennungsverfahren endgültig abgeschlossen und die Weltrekorde durch eine anerkannte, dritte Stelle offiziell bestätigt.



Mit dem Zustellen der Anerkennungsurkunden erhielt das Kreativ-Weltrekordteam auch die schriftliche Bestätigung seiner Leistungen – hier für den kleinsten (künstlichen) Weihnachtsbaum der Welt, der nur 14 mm in der Höhe misst, aber in allen Funktionalitäten einem großen Exemplar entspricht.

Die Mitglieder des Kreativ-Weltrekordteams danken allen Zeugen herzlich für ihre Bestätigungen zu Art und Umfang der ausgeführten Tätigkeiten.

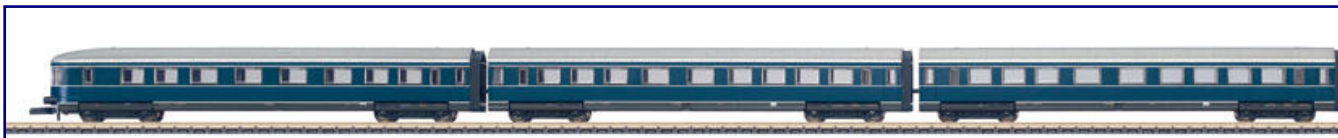
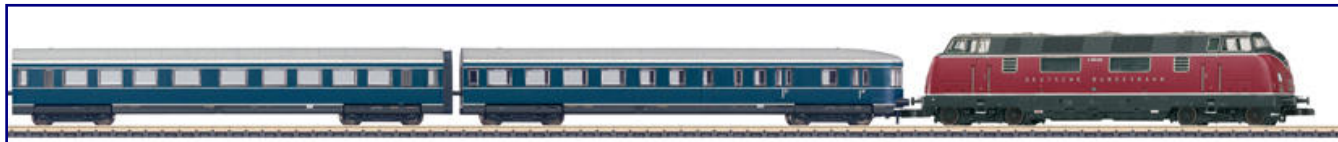
Insidermodelle 2013 veröffentlicht:

Die Mitglieder des Märklin-Insiderclubs dürfen sich wieder auf ein attraktives Jahresmodell freuen. Am 22. November 2012 wurde auf der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln die Auswahl für 2013 bekannt gegeben.

Angeboten wird eine dieselhydraulische Mehrzwecklok V200⁰ mit dem Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ auf den Längsseiten – die mit Abstand beliebteste Ausführung dieser Wirtschaftswunder-

maschine. Sie ist Bestandteil der Zugpackung „Fernschnellzug Blauer Enzian“ (Art.-Nr. 81176), die aus den Wagen des früheren Henschel-Wegmann-Zuges gebildet wurde.

Die DB baute die Garnitur dafür nach modernen Gesichtspunkten um, ließ einen zusätzlichen Waggon zur Erweiterung der Kapazitäten nachbauen und lackierte den F-Zug im für diese Zuggattung damals gültigen Stahlblau.



Noch handelt es sich um eine Fotomontage: Die Wagen des F-Zugs „Blauer Enzian“ erscheinen als Formneuheit, mit der die baulichen Änderungen durch die Deutsche Bundesbahn an dieser Zuggarnitur berücksichtigt werden. Abbildung: Märklin

Auch bei den Modellen handelt es sich keineswegs um Farbvarianten des früheren Insidermodells von 2005. Auch im Maßstab 1:220 wurden die Umbauten nachvollzogen, so dass es sich um echte Formneuheit handelt. Die Abweichungen gegenüber dem DRG-Dampfschnellzug betreffen vor allem die Zugschlusslaternen an den Enden und die Ausstattung mit Puffern und regulären Schrauben- statt den früheren Scharfenbergkupplungen. An den Längsseiten gibt es weitere Änderungen.

Dem Betriebszustand um 1957 folgend tragen alle Wagen den 1955 eingeführten „DB-Keks“. An den Enden der fünfteiligen Garnituren finden sich reguläre Systemkupplungen, untereinander sind die Wagen mit Kurzkupplungen verbunden. Die Lokomotive hat fahrtrichtungsabhängig leuchtendes, weißes und rotes Stirnlicht mittels LED-Beleuchtung.

Als Jahreswagen gibt es einen formneuen Wärmeschutzwagen (80323) der Verbandsbauart. Er basiert, wie schon der Kleinviehverschlagwagen des letzten Jahres, auf dem Märklin-Fahrwerk für den G 10, hebt sich optisch aber angenehm von diesem und anderen Kühlwagen ab.

Die Ausführung als bei der DB eingestellter Privatwagen zeigt eine waagerechte Holzverbretterung und die bei Kühlwagen zur Vermeidung von Kältebrücken verbreiteten Außenstreben. Der Waggon trägt mit Ausnahme des Einstellerhinweises der Kühltransit AG keine weiteren Werbeanschriften.

Neue Rokuhan-Seiten fertig:

Noch, Generalimporteur und europäischer Vertriebspartner von Rokuhan, hat die deutschsprachigen Seiten dieses Herstellers fertig gestellt. Neben einer vollständigen Produktübersicht, die inzwischen auch verschiedene Brücken umfasst, ist dort auch eine Service-Rubrik („Service & Beratung“) zu finden.

Dort sind verschiedene Anleitungen abgelegt, u.a. die deutschsprachige Gebrauchsanweisung für die Diesellok DD51, aber auch Dokumente zu den Fahrregeln und dem Verlegen von Flexgleisen.

Zu finden sind die Seiten unter <http://www.rokuhan.de>.

Preiser-Neuheit ausgeliefert:

Die diesjährige Figuren-Neuheit „Stehende Männer“ (Art.-Nr. 88561) der Firma Preiser für die Spurweite Z ist seit einigen Wochen an die Händler ausgeliefert.

Sechs verschiedene Mannsbilder bereichern damit künftig Stadt- und Bahnhofsszenen im Maßstab 1:220.



Sechs stehende Männer hat Preiser inzwischen für die Spurweite Z ausgeliefert.

Noch nicht im Handel ist eine Packung gleichen Namens im Maßstab 1:200 (80916) sowie „Stehende Frauen und Männer“ (80991), deren Inhalte als unlackierte Rohlinge angeboten werden werden. Sie eignet sich ebenfalls für die Spur-Z-Freunde, wenn besonders lange Menschen nachgebildet oder in einer Gruppe hervorgehoben werden sollen. Solche Kontraste sorgen schließlich immer für Aufmerksamkeit.

Museumswagen 2013 vorgestellt:

Am 13. Dezember 2012 hat Märklin in der Erlebniswelt die Museumswagen 2013 (Art.-Nr. 80024) vorgestellt. Partnerfirma ist dieses Jahr Albrecht Braun, ein Anbieter von Natursteinen. Für die Spur Z wurde als Basismodell der offene Güterwagen Omm 52 ausgewählt, dem für diese Sonderauflage aber offenbar die vorbildwidrigen Trittstufen unter den Seitentüren entfernt wurden. Lackiert ist er in grau und mit DB-Anschriften versehen.

Ergänzt wird das Modell, das in einer Blechdose geliefert wird, mit einem blauen Magirus-Lastkraftwagen, der eine zum diesjährigen Partner passende Beladung trägt. Erhältlich ist der Waggon ausschließlich in der Märklin-Erlebniswelt.

Neuheiten bei Creativ-Modellbau Klingenhöfer:

Trotz des akuten Mangels an unbemalten Figuren der Firma Preiser kann Creativ-Modellbau Klingenhöfer mit zwei neuen Figurenpackungen aufwarten. Ins Programm aufgenommen wurden nun Badende mit Zelten (Art.-Nr. 901) und mit Luftmatratzen (902).



Zwei Möglichkeiten, wie das neue Gartenhaus von Modellbau Klingenhöfer in Szene gesetzt werden kann.

Neu ist auch der Bausatz Gartenhaus (Z115B), mit dem sich Schrebergärten im Maßstab 1:220 gestalten lassen. Polystyrolplatten für eigene Projekte sind hier ab sofort in den folgenden Farben erhältlich: weiß, ziegelrot und anthrazit. Zu finden sind diese und weitere Produkte unter <http://www.klingenhoef.com>.

Zehnmillionster Besucher im Miwula:

Am 5. Dezember 2012 hat das Miniaturwunderland Hamburg mit der wohl größten Modellbahnschauanlage der Welt, seinen 10.000.000. Besucher willkommen geheißen. Geehrt wurde er unter anderem mit einer lebenslang gültigen, persönlichen Eintrittskarte.

Internationale Modellbahnausstellung in Köln:

Vom 22. bis zum 25. November 2012 fand in Köln wieder die Internationale Modellbahnausstellung (IMA) statt. Parallel laufende Veranstaltungen, die mit derselben Eintrittskarte besucht werden konnten, waren die Lego-Fanwelt, das Echtdampftreffen und das Kölner Truckmodelltreffen.

Laut Veranstalter besuchten an den vier Tagen wieder rund 65.000 Personen die IMA.

Unsere persönlichen Eindrücke waren jedoch gemischt: Rechnen wir Parkgebühren und Eintrittspreise zusammen, so sind pro voll zahlendem Erwachsenen knapp 20 EUR fällig. Schnäppchen und echte Messepreise waren in Köln jedoch die absolute Ausnahme.

Damit steht und fällt eine solche Veranstaltung mit den dargebotenen Schauanlagen. Deren Gesamtzahl schien uns aber, vermutlich auch wegen der nun deutlich kleineren Halle, im Vergleich zu früheren Jahren geschrumpft.



Eines der früheren Gewinnerdioramen, die im Rahmen der IMA-Sonderausstellung „40 Jahre Spur Z“ in Köln gezeigt wurden.

Die Qualität der Anlagen lag – von einigen hervorragenden Ausnahmen abgesehen – gegenüber der Intermodellbau in Dortmund auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Im Gegensatz zu unserem Besuch vor zwei Jahren verhielten sich aber alle Aussteller deutlich kinderfreundlicher.



Mit seinem Neubaustreckendiorama sorgte Rolf-Dieter Woerz dafür, dass auch die moderne Bahn beim 40. Jubiläum vertreten war.

Unter den Rollmaterialherstellern war es jedoch einzig Märklin, der spezielle Kinderangebote am Stand zu bieten hatte. Hier konnten die Kleinsten nach Herzenslust auf großer Fläche mit LGB-Modellen oder den Produkten der My-World-Serie spielen und ihre Leidenschaft für die Modellbahn entdecken. Ansonsten sind uns nur der BDEF und der Stand von Viessmann/Kibri mit Bastelaktionen für Kinder aufgefallen.

Angenehm hoben sich die Spur-Z-Exponate von der Masse ab. Auf der Sonderausstellungsfläche „40 Jahre Z-Bahn“ fanden sich neben Produkten der Firma Railex und einigen Schaustücken, die bereits vor zwei Jahren zu sehen waren, auch neue Module und eine durchdachte Vitrinenausstellung zum Jubiläum unserer kleinen Spur. Unter der Koordination von Roland Kimmich (Z-Club International) bildeten diese Exponate in der Summe eine würdige Zusammenfassung von 40 Jahren Modellbahngeschichte.



Eberhard Krug ist der stolze Besitzer dieses US-Moduls mit Motiven aus Arizona, die Karl Sinn gekonnt in Szene gesetzt hat.

Neben schönen Dioramen früherer Modellbauwettbewerbe und sehenswerten Anlagensegmenten gefiel den Besuchern vor allem ein neues US-Modul, das ein wunderschönes Panorama des Saguaro-Nationalparks bei Tucson (Arizona) zeigt. Besitzer und Auftraggeber Eberhard Krug hatte die darauf verbauten Gebäude zugeliefert und die Landschaftsgestaltung mit Karl Sinn (Spur-Z-Atelier; <http://www.spur-z-atelier.de>) einem echten Landschaftsprofi überlassen.

Das Modul besteht aus zwei je 1 m langen und 40 cm tiefen Teilen nach dem System Jörger. Die nordamerikanische Prärie-Szenerie mit großen Kakteen bildet eine perfekte Kulisse für lange und schwere Güterzüge. Doch auch in Betriebspausen wird es dem Betrachter nicht langweilig. Dafür sorgen viele Kleinstszenen mit Autowracks, verfallenen Gebäuden, einem Wasserturm und weiteren, gestalterischen Akzenten.

Lohnenswert war auch der Blick in die Vitrinen, an deren Inhalt Rolf-Dieter Woerz großen Anteil hatte. Zu sehen gab es hier vor allem historische Meilensteine von Märklins Mini-Club. Neben einem Rückblick auf das Startprogramm von 1972 waren dies vor allem Exponate, die wichtige Entwicklungsschritte im Vorfeld belegen.

So dürfte der größte Teil der Messebesucher überrascht gewesen sein, dass von der Dampflok der Baureihe 003 (Märklin 8885) auch ein Gehäuse existiert, das in Kunststoff gespritzt wurde. Vermutlich aus Gründen mangelnden Gewichts hatte sich Märklin entschlossen, für die Serie den Zinkdruckguss zu bevorzugen.

Ebenso gab es Muster der einst geplanten Systemkupplung zu sehen, die an die Baugröße N angelehnt war und funktionell Parallelen zur hauseigenen Spur 1 aufwies.

Diese frühe Konstruktionsidee, von der wir im Rahmen unseres Jahres-schwerpunktthemas 2012 ebenfalls berichtet hatten, existierte folglich nicht nur auf dem Papier.

Rätsel gibt ein zweiachsiger Shell-Kesselwagen (Märklin 8611) auf, der zwar schon mit der endgültigen Systemkupplung ausgestattet wurde, diese aber in einer glasklaren Kunststoffausführung zeigt.

Warum Märklin sie überhaupt transparent spritzte, ist nicht bekannt. Unseres Wissens handelt es sich bei diesem Waggon um ein Einzelstück, das auch nur ein Mal auf einer Katalogabbildung gezeigt wurde.

Auch seitens der kommerziellen Spur-Z-Anbieter zeigte sich eine rege Teilnahme an der Ausstellung.

Mit Ständen vertreten waren Conrad Electronic, Faller, Vollmer, Viessmann/Kibri, Busch, Heki, Noch/Rokuhau und Preiser sowie die kleineren Anbieter Aspenmodel, Bahls Modelleisenbahnen, Heckl Kleinserien, Joswood (gemeinsam mit Mehbu Lasertechnik und Moebo exclusive), Kuswa, Lütke Modellbahn, Modellbau Luft, Modellplan, Mo-Miniatur, Saller und Rollenprüfstände Marion Zeller.

Bahls zeigte als Herbstneuheit 2012 ein rollfähiges Modell der E 69 02 im grauen Lack der DRB. Auch Lütke und Märklin (Insidermodelle 2013) hatten Neuheiten im Gepäck, über die wir in separaten Meldungen berichten.



Bild oben:
Mini-Club anno 1972 – nur ein einziger Kesselwagen mit durchsichtigen Kupplungen ist bekannt und erhalten geblieben. Vor ihm liegen Kupplungskörper, die eine ursprünglich projektierte Variante belegen, die an die Spur N angelehnt waren.

Bild unten:
Vom Insider-Jahreswagen 2013, einem Wärmeschutzwagen der Verbandsbauart, gibt es bereits ein Handmuster. Das Modell ist formneu und basiert auf dem G-10-Fahrwerk.

Und hier die aktuellen Märklin-Auslieferungen:

Traditionell werden zum Weihnachtsgeschäft viele Neuheiten ausgeliefert. So schafften es die ersten Modelle des Insider-Jahresmodells 2012, der Baureihe 001 mit voll beweglicher Detailsteuerung (Art.-Nr. 88010) rechtzeitig in die Händlerregale. Unseren Testbericht finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe.

Ältere Lieferrückstände abbauen konnte Märklin mit der Packung „Schienenbus mit zwei Güterwagen“ (88131), die neben der Baureihe 798 auch zwei Güterwagen der Bauarten Gos-uv 253 und Gbrs-uv 245 beinhaltet.

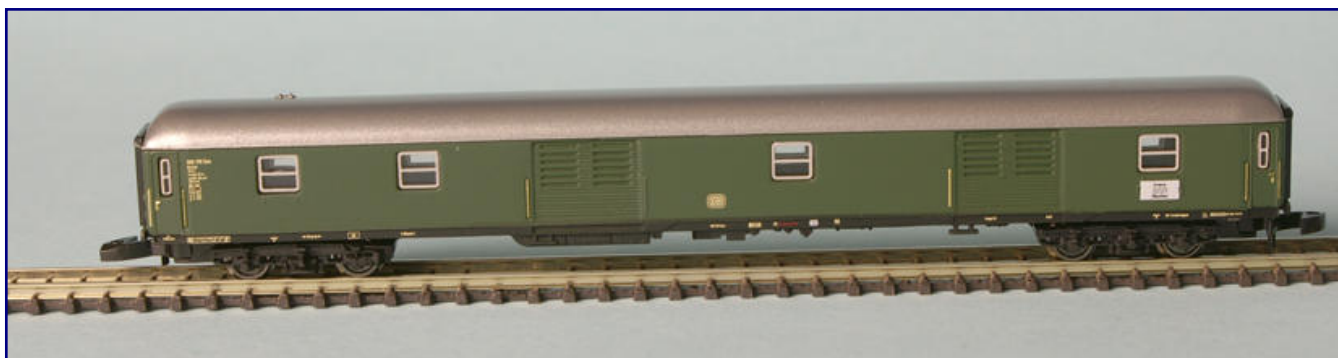
Der Uerdinger besticht durch zahlreiche Detailverbesserungen im Druckbereich (siehe Foto) und neuen Puffern, die Güterwagen sorgen durch ihre Wiedergabe im Auslieferungszustand bzw. mit einer Betriebsalterung für Abwechslung.

In der Auslieferung befinden sich auch die Popfarben-Wagenpackung (87401), die Märklin zu seiner Schnellzugdampflok empfiehlt und der Schnellzug-Packwagen D4üm-60 (späterer Düm 902) der DB in Chromoxidgrün für die Epoche III (87121).



Das Gehäuse des Schienenbusses zeigt nun auch farblich abgesetzte Details wie Türfalten und Ausstellfenster. Noch fehlen die neuen Puffer, denn einige Montageschritte standen zum Zeitpunkt der Aufnahme noch aus.

Das Dach des Packwagens im Popfarbenzug (87401) wurde versehentlich kiesel- statt umbragrau lackiert – eine Abweichung, die im Vergleich zu den übrigen Wagen sofort auffällt. Betroffene Kunden, die einen Austausch wünschen, können ab Anfang 2013 kostenlosen Ersatz von Märklin bekommen.



Der Packwagen D4üm-60 (Märklin 87121) ist jetzt in feiner Ausführung endlich auch für die Epoche III erhältlich.

Eine wichtige Neuheit für Neueinsteiger in die Spur Z ist die Jubiläums-Startpackung 81864, deren erste Exemplare es ebenfalls noch kurz vor Weihnachten in die Ladenregale schafften. Sie besteht aus einer Dampflok der Baureihe 50 mit Wannentender und einem Güterzug passend zur Epoche III mit Güterzugpackwagen, Bananen-Kühlwagen, zwei Kesselwagen (zwei- und vierachsig) und einem Niederbordwagen.

Ein großes Gleisoval mit Weichen und ein Bahnhofsbausatz (Bahnhof Blumendorf von Faller in neuen Farben) vervollständigen die Packung.

Herbstneuheiten 2012 bei Lütke Modellbahn:

Bereits in Friedrichshafen hatte Manfred Lütke einige Neuheiten für die Zetties im Köcher. Diese gab es zusammen mit weiteren Neuheiten auch in Köln zu sehen. Stark ausgebaut wird vor allem die Serie moderner und hoher Gebäude für die Zentren großer Städte.

Ins Sortiment aufgenommen wurden das City-Fit-Center (Art.-Nr. 73 410) und das Sport-Center (73 411). Die Gebäude erlauben in den oberen Stockwerken einen Blick auf das Innere eines Sportstudios, in dem sich die kleinen Figuren in der Leibesertüchtigung üben können. Fitnessgeräte sind separat auch unter der Art.-Nr. 71412 erhältlich. Der Bausatz 73 411 ist zudem durch einen Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach geprägt.

Als erstes Handmuster gab es bereits den „Casino-Tower“ mit einer Spielbank im Obergeschoss zu sehen. Dort ziehen vor allem die großen Roulette-Tische die Blicke auf sich. Getüfelt wird noch an der Schriftzugbeleuchtung „Casino“, die in die Fassadenstruktur integriert wird. Mehr dazu wird es voraussichtlich zur Spielwarenmesse im Februar 2013 zu berichten geben.

Zur Ausgestaltung anderer Schauplätze ist der neue Heliport (71 411) gedacht. Er eignet sich etwa zur Nachbildung einer Rettungshubschrauberstation in der Nähe eines Krankenhauses, von wo im Einsatzfall der Notarzt zusteigt. Zum Arbeitsleben gehört auch das Malergerüst (71167), zu dessen Lieferumfang fünf Eimer, zwei Leitern und zwei Malerfiguren gehören.

Sofern die Preiserlein ihre Freizeit im Biergarten verbringen möchten, bietet Lütke mit 20 Biertischgarnituren (71021) auch dazu passendes Ausgestaltungsmaterial an.

Moderner Bauweise ist die geschweißte „Gitterbrücke zweigleisig“ (76 630), die das vorhandene, bereits sehr üppige Brückensortiment sinnvoll ergänzt. Kurz zuvor gelangten auch eine Gitterträger- (76652) und Blechträger-Straßenbrücke (76654) samt dazu passenden Brückenköpfen (76830, 76852 und 76854) ins Programm.

Alle Bausätze bestehen aus durchgefärbtem und UV-stabilisiertem Polystyrol, das in präziser Weise CNC-gefräst wird. Erhältlich sind sie neben der Präsenz auf allen wichtigen Messen auch im elektronischen Vertrieb unter <http://www.luetke-modellbahn.de>.

Auch bei AZL sind neue Modelle erhältlich:

Zum Jahresausklang erscheinen auch bei American Z Line (AZL) neue Modelle aus bekannten Formen. Mit der GP38-2 in Ausführung der Union Pacific (Art.-Nrn. 62508-1 bis 62508-4) ist auch eine Lokomotive darunter, die wahlweise mit vier verschiedenen Betriebsnummern angeboten wird. Preislich ist sie im Einstiegssortiment angesiedelt.

Auch vom 60-Fuß-PC&F-Bierkühlwagen gibt es mit „SSW Cotton Line“ eine neue Variante. Auf den braunen Längsseiten sticht zusätzlich die gelbe Aufschrift „Hydra-Cushion“ hervor. Erhältlich sind die Wagen in einer Viererpackung (90261-1) sowie einzeln (91261-1).



Die GP38-2 von AZL ist jetzt auch in der beliebten UP-Version erhältlich. Foto: AZL / Ztrack

In dazu passender Beschriftung erscheint nun auch der offene 2.420-Kubikfuß-Wagen mit Waffelblech-Seitenwänden. Auch er wird in den AZL-üblichen Einheiten (90245-1 und 91245-1) angeboten. Gleiches gilt für die 89-Fuß-Flachwagen der RTTX (90151-1 und 91101-3), die mit je zwei verschiedenen 40-Fuß-Containern beladen sind.

Im Rot der Canadian Pacific erscheinen weitere 53-Fuß-NSC-Containertragwagen (90602-6 und 91602-3), auf denen verschiedene 53- und 40-Fuß-Container jeweils zu zweit übereinander verladen sind.

Kurz vor Redaktionsschluss erscheint mit der EMD GP30 im blau-gelben Santa-Fe-Lack (62103-1 bis 62103-3-) wohl die letzte Neuheit dieses Jahres. Auch sie ist mit drei verschiedenen Betriebsnummern erhältlich.

Weitere Informationen sind wie gewohnt unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

FR-Neuheit jetzt in der Auslieferung:

Viele Freunde der DB-Epoche III warten seit Monaten sehnsüchtig auf die Auslieferung des Packwagens Pwghs 054 der Bundesbahn. FR Freudenreich Feinwerktechnik hatte im Laufe dieses Jahres ein entsprechendes Modell angekündigt, um dem Packwagenmangel in der Spur Z zu begegnen.

Die Besteller sollen, wie wir nun erfuhren, zwischen den Feiertagen beliefert werden – die Auslieferungen haben bereits begonnen.

Damit hat es auch diese Neuheit noch rechtzeitig geschafft, um für die Nominierungen zu den Neuerscheinungen des Jahres 2012 berücksichtigt werden zu können. Der entsprechende Modell-Test erscheint in der nächsten Ausgabe.

Die Epoche-III-Serie dieses Modells ist übrigens auf 60 Exemplare limitiert. Alle sind bereits herstellerseitig ausverkauft.



Der neue Güterzuggepäckwagen Pwghs 54 von FR wird nun ausgeliefert.

Herpa-Flugzeugmodelle im Maßstab 1:200:

Für März/April 2013 hat die Firma Herpa neue Flugzeugmodelle in ihrer Wings-Reihe angekündigt, unter denen auch einige im Maßstab 1:200 sind, die für Zetties aufgrund ihres Einsatzraums und ihrer Größe interessant sein können:

Aeroflot Airbus A330-300 – VQ-BEK (Art.-Nr. 555609), Ep. VI,
VLM Airlines Fokker 50 – OO-VLS (555647), Ep. VI,

sowie in der Militär-Reihe

Luftwaffe Lockheed F-104G Starfighter JaboG 34 (Norm-83-Bemalung), Ep. IV und
Poland Army Aviation – 25th Air Cavalry Brigade, 37th Air Squadron (37. dlot) Mil MI-8T (555623), Ep. VI.

In der Reihe Snapfit erscheinen zwei geeignete Flugzeuge, die den Spur-Z-Himmel bevölkern können:

Air Berlin Boeing 737-800 – D-ABKQ (609647), Ep. VI und
Sun Express Boeing 737-800 – D-ASXH (609654). Ep. VI.

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für die Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der Redaktion.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an redaktion@trainini.de.

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

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

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

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

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

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