

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 Edelhirsch

Intermodellbau 2014
Buchtipps für Zetties

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

fast könnte man angesichts des Regens im Mai meinen, der Wettergott will die Modellbahner wieder in den Bastelkeller treiben, damit unfertige Projekte in Ruhe fertig gestellt werden können.

Doch soweit wird es hoffentlich nicht kommen, steht doch jetzt die Zeit gemütlicher Abende auf Terrasse und Balkon an. Es wäre ein willkommener Anlass die aktuelle **Trainini**-Ausgabe zu genießen.



Bernd Knauf
Redakteur

Wir steigen endlich mit den detaillierten Vorstellungen der Sieger unseres Umbau-Wettbewerbs ein. Nach dem Überblick im April gehen wir jetzt also „in medias res“.

Apropos April! Hier öffnet traditionsgemäß die Intermodellbau in Dortmund ihre Pforten. Sie ist die letzte Publikumsmesse vor der „Sommerpause“ und steht vor allem bei Besuchern aus den Benelux-Staaten sowie dem Westen und Norden Deutschlands hoch im Kurs. Mit knapp 90.000 Besuchern und weit über 500 Ausstellern ist sie die mit weitem Abstand erfolgreichste Messe im Bereich Modellbau. Nur 14 Tage nach dem Treffen in Altenbeken haben wir dort auch etwas für Zetties gefunden.

Die Baureihe E19¹ wurde im vergangenen Jahr von Märklin als Neuheit vorgestellt. Viele von uns haben sicher sehnsüchtig auf diese Lok gewartet und waren gespannt auf die Umsetzung des Modells. Viele Fragen sind bereits im Vorfeld heftig diskutiert worden. Dazu gehörten vor allem die Nachbildung des Fahrwerks und der Dachausrüstung.

Wir stellen Ihnen das Modell mit allen Stärken, aber auch seinen Schwächen vor. Darüber hinaus kommt auch das Vorbild nicht zu kurz. Mit einer detaillierten Zusammenfassung über die Projektierung, Realisierung und den viele Jahre dauernden Betriebseinsatz versorgen wir sie ebenfalls.

Der Begriff „Schienentrabis“ dürfte nicht jedem Modell- und Vorbildbahner geläufig sein. Doch genau um sie geht es bei unserem Literaturtipp. Die Elektrolokomotiven der Baureihen 112 und 143 stellt Michael Dostal dem interessierten Leser vor. Beide sind mittlerweile vom Schienennetz der Deutschen Bahn nicht mehr wegzudenken. Wir haben das Werk auf „Herz und Nieren geprüft“ und sagen Ihnen, ob sich der Kauf wirklich lohnt.

Wer seine Sammlung katalogisieren und gleichzeitig wissen will, was seit 1972 in der Spur Z an Rollmaterial angeboten wurde, der ist bei der Collection Märklin Spur Z genau richtig. Wir haben die Jahresversion 2014 für Sie getestet.

Abgerundet wird auch die 106. Ausgabe wieder mit Ihren Leserbriefen und den Kurzmeldungen über alles rund um unsere Nenngröße. Dabei sei besonders auf die Baureihe 213 von Märklin hingewiesen. Sie komplettiert den mittlerweile zu stattlicher Größe angewachsenen Fuhrpark eines der beliebtesten Spur-Z-Modelle. Vor allem die Freunde der modernen Bahn dürften mit dieser Variante voll auf Ihre Kosten kommen. Und noch eine Überraschung hält der Marktführer für die Z-Gemeinde bereit...

Ich wünsche Ihnen jetzt viel Spaß bei der Lektüre.

Ihr

Bernd Knauf

Umbauprojekt von Markus Krell Der Regioshuttle von Agilis

Mit dem Regioshuttle von Markus Krell möchten wir das erste Projekt aus dem Trainini Umbauwettbewerb 2013 vorstellen. Mit einfachen Mitteln hat sich der Pfarrer den Nahverkehrstriebwagen aus der Oberpfalz nachgebaut. Seine Idee könnte also Anreiz für manchen Zettie sein, auch mit wenig Fertigungsaufwand sein Wunschmodell auf Schienen bewundern zu können.

Der Nahverkehrsdieseltriebwagen Regioshuttle RS1 war ursprünglich ein Produkt der Firma Adtranz, der aber auf kartellrechtliche Weisung mit deren Übernahme durch den kanadischen Bombardier-Konzern bei der Stadler Rail AG landete.

Ausgestattet mit Mittelpufferkupplung oder regulären Zug- und Stoßeinrichtungen weist er eine LÜK oder LÜP von 25.500 mm auf, darf mit bis zu 120 km/h Höchstgeschwindigkeit verkehren und wird bei der Deutschen Bahn AG als Baureihe 650 geführt.

Beschafft wurde er aber seit 1996 auch von vielen Privatbahnen, der Bau ist auch nach inzwischen 497 Einheiten (Stand: September 2013) offiziell noch nicht eingestellt worden. Markantes Erkennungszeichen sind die trapezförmigen Seitenfenster im Bereich des Fahrgastraums. Ein großer Teil des Dieseltriebwagens ist niederflurig ausgelegt, um den Einstieg an niedrigen Bahnsteigen zu erleichtern.



Der Regioshuttle von Agilis, hier der VT 650 704 am 29. Januar 2011 in Burgkunstadt, war die Vorlage für das Modell von Markus Krell. Foto: Knut Rosenthal (CC-BY-SA-3.0)



Bild oben:
Unter dem Agilis arbeitet der Triebkopf des ICE-Experimental. Zuvor wurde dem Märklin-Modell der Pantograph abgenommen und die Dioden auf der Platine überbrückt, damit er in beiden Fahrtrichtungen selbst Strom aufnimmt.

Bild unten:
Ist das Triebfahrzeug unter dem Kartongehäuse verschwunden, kann die Fahrt los gehen. Mit Aufwand hat diese Idee zu einem Wunschmodell seines Erbauers geführt. Beide Fotos: Markus Krell

Markus Krell hat sich für seine Modellumsetzung die Version von Agilis ausgesucht, die 2009 für das Dieselnetz Oberfranken 38 Fahrzeuge bestellt hatte.

Die Betriebsaufnahme erfolgte im Juni 2011 und Dezember 2012. Leihweise gelangten einzelne Fahrzeuge 2013 nach Niederbayern auf die Ilztalbahn, wo Markus Krell mit ihnen in Kontakt kam.

In der Folge reifte der Wunsch, diesen Regioshuttle mit eigenen Möglichkeiten im Modell nachzubilden.

Ausgangspunkt des Umbauprojekts war ein Papierbausatz dieses Betreibers, der passend zur Baugröße H0 konzipiert war.

Gesamt und auf den Maßstab 1:220 verkleinert, ließ sich das Modell auf Fotokarton drucken und ausschneiden.

Die Betriebsanschriften brachte das Kartonmodell also von seiner Vorlage mit, was Nacharbeiten ersparte.

Auch ein passendes Fahrgestell war schnell gefunden. Als gut geeignet erwies sich der Triebkopf des ICE-Experimental, den Märklin einst unter der Artikelnummer 8871 umgesetzt hatte.

Seiner Pantographen beraubt, passte er unter das „Hütchen“ aus Papier.

Damit der einzelne Triebkopf, der nun unter dem Dieseltriebwagen versteckt arbeiten sollte, aber auch in beide Richtungen fahren konnte, war noch eine kleine Anpassung erforderlich.

Immerhin bezieht das Märklin-Modell nur in einer Fahrtrichtung den Strom direkt aus der Schiene.

Bei entgegengesetzter Fahrtrichtung wird eine Sperrdiode aktiv, der Fahrstrom wird dann über die stromführende Kupplung vom anderen Zugende herangeführt. Markus Krell hat die beiden Dioden also mit kurzen Kabeln überbrückt und damit erreicht, dass auch der einzelne Triebkopf nun in beiden Richtungen fahren kann.

Das einfach umzusetzende Kartonmodell, so sagt dessen Erbauer, hat bereits aus geringer Betrachterentfernung eine beeindruckende Wirkung und der Werkstoff Fotokarton ist dann nicht mehr so leicht zu erkennen.



Gleich zwei Regioshuttle sind hier auf der Anlage unterwegs. Dank geringen Materialaufwands ist das bei diesem Projekt auch kein Problem. Aus normalem Betrachterabstand fällt der Werkstoff, aus dem das Fahrzeug gebaut wurde, auch nicht mehr auf. Foto: Markus Krell

Anzeige

Eine Ausgabe verpasst?

bereitgestellt von 
Trainini ARCHIV

Ausgesuchte Partner unseres Magazins stellen kostenlos für alle ein **Trainini ARCHIV** bereit.

Sie finden es ganz einfach über die Linkliste auf unseren Internetseiten. Anklicken, gesuchtes Exemplar heraussuchen, runterladen, ...fertig: Schon lesen Sie die gewünschte Ausgabe von

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini
Komplett Spur Z.

Die Baureihe E 19¹ von Märklin

Markante Einzelgänger auf kleiner Spur

Die Ankündigung einer E 19 mit den Frühjahrsneuheiten 2013 schlug hohe Wellen, denn es ging die Sorge um, Märklin könne vielleicht nur sein Modell der E 18 abweichend beschriften und die Vorbildvorlage dadurch verfehlen. Das jüngst ausgelieferte Modell der E 19 11 mit dem hohen Dachaufsatz überzeugte auch die letzten Zweifler. Wir haben es getestet und nachgeprüft, ob es sich für den vorbildorientierten Anlagenbetrieb eignet.

Seit längerer Zeit hat Märklin kein Modell der Baureihe E 18 mehr angeboten, obwohl längst noch nicht alle Farbvarianten angeboten wurden. Zudem böte sich auch bei dieser Schnellzuglok Weiterentwicklungspotenzial im Rahmen der laufenden Produktpflege an: nach innen verlegte Dachschraube, warmweiße LED sowie eventuell das Nachbilden der für die Bundesbahnzeit so typischen Stiellampen oder die neuen Stirnfenster der modernisierten ÖBB-Ausführung.

Dass die beliebte und gut laufende Lok ins Programm zurückkehren würde, schien also nur eine Frage der Zeit zu sein. Umso mehr mag es überraschen, dass Märklin mit den Frühjahrsneuheiten 2013 ein Modell der E 19 ankündigte. Welche der beiden Bauarten sich da anbahnte, blieb zunächst offen, denn als Handmuster musste zunächst E 18 13 aus der Zugpackung 81434 erhalten.



Alle Sorgen waren unbegründet: Märklin hat für die Mini-Club-Freunde die E 19¹ neu konstruiert und sie nicht zu einer vorbildwidrigen E-18-Beschriftungsvariante umgedeutet. In flaschengrüner Ausführung steht sie nun als E 19 11 der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 88086) in den Händlerregalen.

Sofort machte die Sorge die Runde, Märklin könne einfach das Modell der E 18 als E 19 bedrucken und die im Vorbildartikel beschriebenen Unterschiede ignorieren. Erfahrungen aus früheren Zeiten schienen die Ängste zu bestätigen. Doch schon mit dem Messebericht in Ausgabe 2/2013 konnten wir ankündigen, dass mit der Henschel-SSW-Variante eine echte Formneuheit auf die Zetties wartete. Als Beleg zierte eine CAD-Darstellung Märklins das Titelbild dieser Ausgabe.

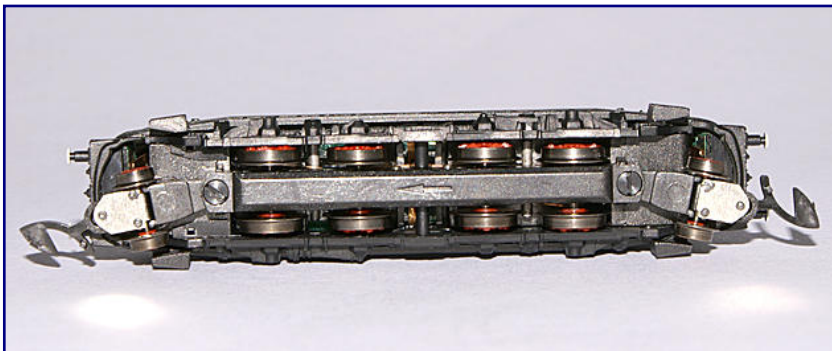
Als nun die ersten Exemplare des Modells mit der Artikelnummer 88086 bei den Händlern auftauchten, konnte sich jeder von der Umsetzung des Projekts überzeugen. Mit der farblich ansprechenden E 19 12 im weinroten Lack aus der Zeit der Indienststellung wird schon bald die nächste Version folgen. Für uns ist das Grund und Anlass, die Neuheit zu testen und genauer unter die Lupe zu nehmen.

Fahrwerk und Gussblock

Das Fahrwerk der Neuheit stammt von der E 18, aber das war es dann auch fast schon mit den Gemeinsamkeiten: Der Gussblock, das Getriebe und die Antriebsräder mit Federtopfnachbildungen konnten unverändert übernommen werden. Nicht geändert hat Märklin auch die Vorlaufachsen des Vorgängermodells, die einen maßstäblichen Durchmesser von 5 mm gegenüber 4,5 mm bei der E 18 aufweisen müssten.



Am Modell messen wir einen Wert 4,2 mm. Was sich beim Modell der E 18 also noch in Grenzen hielt und durchaus noch im Grenzbereich abgefahrener Radreifen liegen könnte, wird bei E 19 11 zu einer Abweichung von fast 1 mm und damit für Vorbildkenner auch ohne Messgeräte wahrnehmbar.



Den Kompromiss einer zu kleinen Vorläuferachse ist Märklin auch schon mal bei einem H0-Modell eingegangen, wofür die Göppinger von vielen Modellbahnern kritisiert wurden. Im Maßstab 1:220 relativieren sich die Abweichungen zwar etwas, doch wäre eine scheinbare Vergrößerung bereits durch Mitalackieren der Radreifen (und Achsnaben) zu erzielen gewesen.

Das Fahrwerk konnte in weiten Teilen von der auch beim Vorbild eng verwandten E 18 übernommen werden (Bild oben), die Radblenden mit dem außen liegenden Bremsgestänge wurden aber korrekt angepasst. Für eine Maßabweichung sorgen die Vorläufer mit Raddurchmesser und Deichsellänge. Der im Modell erforderliche Ausschwenkbereich (Bild unten) erklärt zumindest den zweiten Punkt.

Trotzdem halten wir die Entscheidung der Konstrukteure mit Blick auf Kosten und weitere Anpassungen am Fahrwerk für nachvollziehbar und insgesamt gerade noch

akzeptabel, weil der Charakter des Vorbilds zumindest in der Gesamtbetrachtung nicht verzerrt wurde.

Als Antrieb kommt ein schräg genuteter Fünfpolmotor mit nur einer Welle zum Einsatz, wie er auch bei vielen anderen Märklin-Modellen aktueller Produktion zu finden ist. Über Schnecke und Zahnräder treibt er alle vier Treibachsen der Lok an.

Der Motor sitzt an der Außenseite des Fahrwerks im Bereich des Führerstands 1. Direkten Schienenkontakt haben neben den beiden Vorläuferachsen nur die beiden äußeren Treibachsen. Die beiden inneren sind – für das Auge kaum wahrnehmbar – höher gelagert. Dieses Antriebsprinzip entspricht den Mikado-Dampflok nachbildungen und findet sich auch bei der E 18 wieder.

Märklins Ansatz verfolgt das Ziel, durch einen höheren Achsdruck die Traktionsleistung zu erhöhen und gleichzeitig die Kurvengängigkeit des starren Fahrwerks zu verbessern. Beim Vorbild wurden zum selben Zweck meist die Spurkränze einzelner Radsätze geschwächt.

Nachteil dieser Lösung ist, dass effektiv nur zwei Achsen zur sicheren Stromaufnahme herangezogen werden können.

Da sie aber recht weit auseinanderliegen und die Räder recht groß sind, haben wir keine Beeinträchtigungen bei der Kontaktsicherheit feststellen können: Folglich überbrücken sie schwierige Stellen im Weichenbereich oder bei verschmutzten Abschnitten recht gut.

Maße und Daten der E 19 11 und 12 (Henschel-SSW):

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP)	16.920 mm	76,9 mm	76,1 mm
Größte Breite (Lokkasten)	3.110 mm	14,1 mm	15,2 mm
Höhe über SO (Dachaufsatzkante)	nicht bek.	---	21,6 mm
Treibachsstand	7.200 mm	32,7 mm	32,9 mm
Gesamtachsstand	12.800 mm	58,2 mm	60,1 mm
Drehzapfenabstand Lenkgestelle	10.500 mm	47,7 mm	44,0 mm
Treibraddurchmesser	1.600 mm	7,3 mm	7,0 mm
Laufraddurchmesser	1.100 mm	5,0 mm	4,2 mm
Dienstgewicht	111 t	---	36 g
Nennleistung	4.080 kW		
V _{max}	180 / 140 km/h*		
Achsfolge	1' Do 1'		
Hersteller	Henschel (mechanischer Teil) Siemens-Schuckert-Werke (elektrischer Teil)		
Baujahr	1939/40		
Gebaute Stückzahl	2 Lokomotiven		

*Bei der Deutschen Reichsbahn wurde E 19 für 180 km/h zugelassen, eine ordnungsgemäße Abnahme von E 19 12 kam kriegsbedingt nicht mehr zustande – sie erhielt vorläufig eine Zulassung für 120 km/h. Bei Versuchsfahrten durfte E 19 11 mit bis zu 225 km/h verkehren.

Die Deutsche Bundesbahn ließ beide Exemplare nach dem Krieg mangels Bedarf nur für 140 km/h zulassen (Anpassung an die E 18), auch weil es bei Ausfall einer Maschine keine schnell fahrenden Reservelokomotiven gab.

Das fahrtrichtungsabhängige Dreilicht-Spitzensignal wurde im Vergleich zur E 18 auf warmweiße Leuchtdioden umgestellt. Die von jenem Modell bekannte Dachschraube zum Umstellen auf Oberleitungsbetrieb wurde mit der neuen Platine ins Gehäuseinnere verlegt.



In der Seitenansicht ist der Charakter der E 19¹ stimmig wiedergegeben worden, was vor allen an markanten Elementen des Fahrwerks im Bereich der Antriebsräder liegt. Auch Lackierung und Beschriftung sind gewohnt gut gelungen.



Märklins E 19 trägt Puffertellerwarnanstrich und wirkt dadurch besonders elegant.

Neu konstruiert wurden die beiden Formteile, mit denen die von außen sichtbaren Teile der Antriebs- und Bremsanlage nachgebildet werden. Neben den Achslagern und der Indusi-Einrichtung fällt hier vor allem das Bremsgestänge auf, das vorbildrichtig als außen liegende Anlage wiedergegeben wurde.

Die Maßhaltigkeit der E 19 nach Vorbild des Henschel-SSW-Typs überzeugt uns bis auf die bereits erwähnten Vorläufer. Sie bleiben voll im Rahmen von Messtoleranzen und zwingenden Kompromissen bei der Umsetzung.

So erklären sich auch die Abweichungen beim Drehzapfenabstand der Vorläufer und Gesamtachsstand mit dem erforderlichen Kurvenlaufverhalten. Die Vorlaufachsen sitzen gegenüber dem Vorbild um jeweils knapp 1 mm weiter außen, um den Führerstandsleitern nicht in die Quere zu kommen.

Die (von Leitern und Fahrwerksteilen verdeckten) Deichseln mussten etwas verlängert werden, um ihm Getriebedeckel gelagert werden zu können. So weicht auch deren Drehpunkt vom Vorbild ab und verkürzt den maßstäblichen Drehzapfenabstand um ganze 3,7 mm, ohne dass dies in Augenschein tritt.

Der Lokaufbau

Auch das Gehäuse gibt sich in dieser Hinsicht keine Blöße. Alle Vorbildmerkmale wurden beachtet und in sauberen Gravuren umgesetzt. Hervorheben möchten wir die korrekte Anordnung von Maschinenraumfenstern und Lüftern sowie die feine Nachbildung der (geschlossenen) Lüftungsklappen am hohen Dachaufsatz.

Auf die vielen Nieten an den Blechen der Außenhaut hat Märklin glücklicherweise nicht verzichtet, sind sie für den Charakter der E 19 doch enorm wichtig.

Streng maßstäblich wiedergeben lassen sie sich nicht und so entfalten sie erst durch die etwas größere Wiedergabe ihre gewollte Wirkung – ohne wäre der Aufbau der Lok wohl vorbildwidrig zu glatt geraten.

Eigenwillig muten hingegen die von der E 18 bekannten Stirnfenster an.

Mit Blick auf vermutlich zu schmale Fensterstege zwischen den drei Scheiben setzt Märklin wieder ein Klarsichtteil ein, das die gesamte Rundung der Front umfasst. Die Fensterstege sind auf dem Wege einer farblichen Prägung abgesetzt worden. Das führt zum Effekt, dass unter- und oberhalb eines Stegs ein winziger Spalt erkennbar ist.



Der die Streben übergreifende Stirnfenstereinsatz brachte es bei der E 18 zum Spitznamen „Flugzeugkanzel“. Auch bei der neu konstruierten E 19 kommt dieses Teil zum Einsatz – bei dunklen Farbgebungen fallen die kleinen Spalte an dessen Außenseiten glücklicherweise wenig auf.

Aus Erfahrung wissen wir, dass dieses nicht dem Vorbild entsprechende Merkmal dem Betrachter vor allem bei hellen Lackierungsvarianten (z.B. Beige aus dem Farbkonzept von 1974 bei der BR 118) störend auffällt.

Bei E 19 11 und 12 dürfte sich das also angesichts von grünen, blauen und roten Farbvarianten in Grenzen halten.

Einzig eine mögliche Umsetzung im hellgrauen Fotograferanstrich (Ablieferung 1939) erscheint uns an dieser Stelle besonders kritisch.

Alle anderen Fenster sitzen bündig und zeigen keine erkennbaren Spalte.

Wie schon bei der E 18 praktiziert, haben die Konstrukteure die Aufstiegsleitern zu den Führerständen recht voluminös umgesetzt. Dies war bereits aus der CAD-Darstellung zu erkennen, die als Titelseite unsere Ausgabe 2/2013 zierte.



Bei dieser Belichtung treten die fein gravierten Nieten gut in Erscheinung. Auch der Dachaufbau als wichtigstes Wiedererkennungsmerkmal der Henschel-SSW-Maschinen verfehlt seine Wirkung nicht.

Grund für diese Umsetzungsweise ist der Erhalt voller Kurvengängigkeit, denn die Leitern ragen in den Ausschwenkbereich der Vorlaufachsen. So stehen die Entwickler vor der Entscheidung, sie weg zu lassen, Einschränkungen bei den Fahreigenschaften in Kauf zu nehmen oder sie eben geringfügig nach außen wandern zu lassen.

Bei Märklin fiel die Entscheidung zugunsten der dritten Option, wie auch wir sie für vertretbar halten. Unter Berücksichtigung einer stabilen Konstruktion und von Mindestmaterialstärken ergibt sich dann die am Modell zu beobachtende Lösung.

Beim Blick aufs Dach zeigen sich Licht und Schatten: Insgesamt überzeugend wirken die braun gespritzten Leitungen und Isolatoren, die beim seitlich am Dachaufsatz austretenden Durchführungsisolator beginnen und zunächst längs der Lok laufen.

Hinter der Erhöhung ändert die Leitung eigentlich im rechten Winkel ihre Richtung gen Dachmitte zum Hauptschalter. Dieses letzte Stück fehlt beim Model – das Vorbild wäre so nicht fahrfähig, weil der Strom von den Pantographen nicht zum Transformator geführt werden könnte.

Grund für dieses Manko ist, dass die Dachleitung einteilig bei vollständiger Umsetzung nicht aus der Spritzgussmaschine ausgeworfen werden könnte. Auf die zusätzlichen Kosten für ein weiteres Formteil hat Märklin wohl aus Kostengründen verzichtet.

Bei aller Kritik stellt sich uns aber auch die Frage nach einer sinnvolleren Alternative: Ein Zusammenstecken zweier Teile wie beim deutschen Krokodil scheidet hier aus, weil beim Vorbild an dieser Stelle keine Verbindung von zwei Leitungen gegeben ist. Ein zweites Spritzgussteil absolut spaltfrei heranzuführen, dürfte ein ebenso schwieriges, fast schon aussichtsloses Unterfangen sein.

Andererseits hat Märklin den Preis für seine E 19 durchaus moderat angesetzt, weshalb wir geringe Mehrkosten bis etwa 20 Euro durchaus in Kauf genommen hätten, um im Gegenzug eine wirklich perfekte Dachleitung zu erhalten.



Der Schwachpunkt von Märklins E 19 11 sind die Dachleitungen: Der über den Durchführungsisolator ins Innere führenden Leitung (im Bild hinten) fehlt die Verbindung zur durchgehenden Dachleitung (linker Pfeil). Die elektrische Verbindung der beiden Stromabnehmer reicht nah an sie heran, im Bild wirkt der Spalt dennoch enorm (rechter Pfeil).

Modell sehr nah an die Stromabnehmer herangeführt werden, mit denen sie beim Vorbild elektrisch verbunden sind.

Die auch von anderen Modellen bekannten Scherenstromabnehmer sind schwarz vernickelt und elektrisch wie mechanisch funktionsfähig. Mit der Vorbildbauart DBS 54 (DB-Standardstromabnehmer) entsprechen sie aber nicht dem Vorbild im dargestellten Betriebszustand um 1953: Wie im Vorbildartikel erläutert, waren damals Altbaupantographen SBS 39 oder SBS 10 verbaut.

Einen feuerrot lackierten Scherenstromabnehmer SBS 10 für den berührungsfreien Betrieb gibt es als gelungene Nachbildung übrigens bei Heckl Kleinserien, womit für Puristen ein Umrüsten möglich ist, die keinen Wert auf die elektrische Funktion legen. Die Konstruktion des vielseitigen Nachfolgetyps SBS 39 wäre beim gleichen Hersteller sicher auch mal eine Überlegung wert.

Farbgebung und Bedruckung

Seine bekannten Stärken hat der Traditionshersteller auch bei der E 19 wieder gelungen einzubringen gewusst. Die Lackierung des Modells entspricht mit RAL 6007 flaschengrün den damaligen Vorgaben zum Zeitpunkt der Umlackierung.

Das Dach trägt den Farbton RAL 9006 weißaluminium und folgt damit ebenso streng dem Vorbild. Das Spritzbild aller lackierten Flächen ist wie gewohnt tadellos, glatt und ohne Staubeinschlüsse.

Das Fahrwerk wurde tiefschwarz wiedergegeben, von dem sich die feuerroten Radsterne deutlich abheben. Auch das entspricht dem Vorbild, obwohl es auf viele Kunden merkwürdig wirken dürfte. Grund dafür ist, dass die leuchtenden Speichen beim Original schnell und dauerhaft hinter einer Patina aus Bremsstaub, Schmutz und Schmierstoffen verschwanden.

Doch mit Märklins Entscheidung bleibt dem Zettie nur Selbsthilfe, sofern ihn dieser Vorbildfehler stört.

Mit 0,3 mm starkem Draht aus Messing oder besser dem formstabileren Neusilber sowie einem farblich passenden Überzug ließe sich das fehlende Stück nachbilden.

Anfangs- und Endpunkt müssten die Dachisolatoren sein, die sich vielleicht sogar mit von Hand gesetzten Bohrungen als Führungshilfe versehen lassen.

Weitgehend frei von Beanstandungen bleibt die elektrische Verbindung der beiden Pantographen. Diese Leitung ist vollständig und absolut korrekt nachgebildet worden. Lobenswert ist, dass sie auch im

Bei den Dachleitungen hat Märklin diesen Umstand bereits berücksichtigt: Wie Fahrwerksblende und Radeinsätze sind auch sie nicht lackiert worden, aber ebenfalls gleich im passenden Farbton gespritzt worden. Statt feuerrot haben sich die Verantwortlichen hier für ein Braun entschieden, das den keramischen Isolatoren entspricht und den Betriebszustand glaubhaft wiederzugeben vermag.

Die Beschriftungen sind vollständig und durchgehend korrekt. Zur höheren Abriebfestigkeit werden sie von einem dünnen Mattlacküberzug geschützt – ein Maßnahme mit Tradition in allen Spurweiten. Allerdings fällt diese Schutzlackierung matter aus als früher, was dem Vorbildeindruck sehr entgegenkommt.



Die Farbgebung der Lok ist fehlerfrei, die Anschriften lassen sich unter der Lupe lesen. Märklins Können im Tampondruck zeigt sich auch sehr gut an den Seiten des Dachaufsatzes: Die feinen Lüfterlamellen wurden kaum merklich per Druckverfahren umgesetzt.

Die silberfarbenen und schwarz aufgedruckten Schriften zeigen die richtigen Schrifttypen und sind lupenrein gelungen. So gefallen uns vor allem die feinen Fabrikschildnachbildungen von Henschel und Siemens. Die Untersuchungsdaten am Rahmen weisen auf das Jahr 1953 hin, womit das Vorbild völlig korrekt ins Bw Nürnberg Hbf gehört.

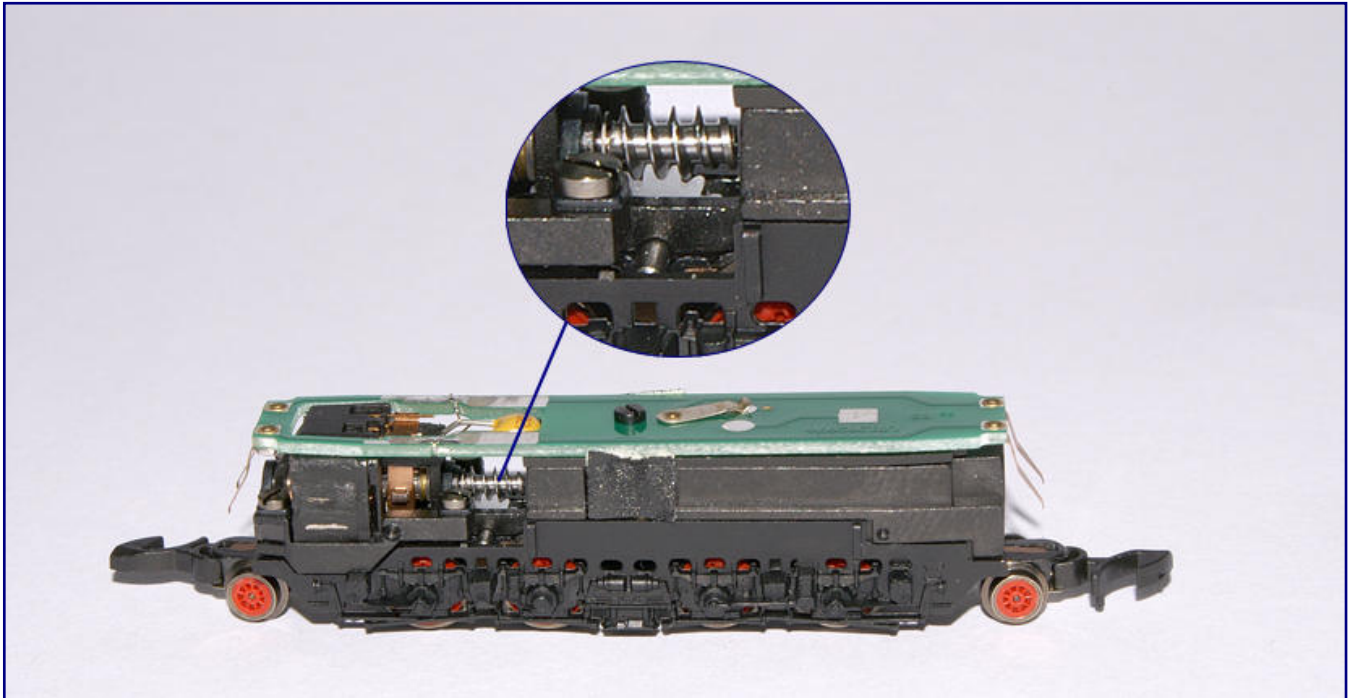
Angenehm fällt der Puffertellerwarnanstrich ins Auge, den Märklin seiner E 19 gegönnt hat. Da dies im Maßstab 1:220 noch Seltenheitswert hat, ist so für etwas mehr Auffälligkeit gesorgt, ohne dabei hinsichtlich der Wirkung an Authentizität zu verlieren. Für das Vorbild der E 19 11 haben wir im dargestellten Betriebszustand schließlich auch noch einen Bildbeleg für die weißen Ringe finden können.

Fahreigenschaften und Zugkraft

Unauffällig zeigt sich das Modell auch in den Fahrversuchen. Locker erreicht es seine Höchstgeschwindigkeit von 140, 180 oder auch 225 km/h, womit es in allen Betriebsphasen einsetzbar bleibt.

Der Lauf der Lok ist in allen Geschwindigkeitsbereichen als ruhig zu bezeichnen und klingt auch für das Ohr des Betreibers harmonisch. Eine Ursache dafür finden wir übrigens im Getriebelock: Das

Hauptzahnrad besteht nicht mehr aus Metall, sondern wie etwa auch bei der Baureihe 96 aus Kunststoff. So trägt es maßgeblich zur Geräuschreduzierung bei.



Ein Grund für die geringe Geräuschkulisse des fahrenden Modells ist das Hauptzahnrad aus Kunststoff, das in der Ausschnittsvergrößerung unter der Schnecke in den Blick fällt.

Die Anfahrspannung haben wir mit 1,5 Volt ermittelt, die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit von umgerechnet 13 km/h, mit der auch Weichen sicher überfahren werden können, erreicht das Modell bei 2,3 Volt. Mit einer Stromaufnahme von 88 mA bei Trafostellung 100 und 105 mA bei 150 liegt es ebenfalls im erwarteten Rahmen. Die Werte bestätigen unseren Eindruck eines sauber laufenden Motors und eines präzise umgesetzten Getriebes.

Und auch mit der Zugkraft sind wir zufrieden. Die 36 g Gewicht, ein im oberen Durchschnittsbereich liegender Wert, werden sehr gut in Traktionsleistung umgesetzt. Selbst schwere Schnellzüge mit 12 vierachsigen Drehgestell-Reisezugwagen bereiteten der E 19 auch bei Bogendurchfahrten mit 195 mm Radius, auf Weichen sowie in Gegenbögen in der Ebene keine Probleme.

Wartungsfreundlichkeit

Die Beleuchtung arbeitet dank Leuchtdioden wartungsfrei. So beschränken sich die vom Kunden durchzuführenden Arbeiten auf das Reinigen und Schmieren des Fahrwerks sowie bei Bedarf den Wechsel der Bürsten.

All das ist leicht durchzuführen und erfordert nur wenig Sachverstand. Wertvolles Hilfsmittel ist dabei die dem Modell unter dem Tiefzieheinsatz beiliegende, leicht verständliche Wartungsanleitung, die vor allem auf Piktogramme und leicht verständliche Grafiken setzt. Hinweise in Textform sind in vier Sprachen (Deutsch / Englisch / Französisch / Niederländisch) eingedruckt. Auch ein Verzeichnis angebotener Ersatzteile samt Explosionszeichnung finden wir im Dokument.

Erstaunt hat uns die Darstellung, das Gehäuse einfach seitlich zu fassen und nach oben vom Fahrwerk abzuziehen. Auf einen Hinweis zum Aufspreizen der Seitenwände hat Märklin verzichtet. Eine kurze Überprüfung ergab, dass der Zugang zum „Innenleben“ aber in der dargestellten Weise funktioniert.

Zugbildungsvorschläge

Das Haupteinsatzgebiet der E 19 war in den fünfziger Jahren der hochwertige Schnellzugdienst. Geeignet sind daher alle Reisezugwagen, die einst in D-Zügen verwendet wurden. Im Märklin-Sortiment finden sich leider nicht allzu viele davon wieder.

So fällt die erste Wahl sicher auf die grünen Schürzenwagen aus der Wagenpackung 87350, die als zeitgenössisch gelten dürfen. Obwohl alle vier Maschinen damals in einem eigenen, viertägigen Umlauf des Bw Nürnberg Hbf eingesetzt wurden, ist sicher auch das Einspringen des Modells vor einem blauen F-Zug, gebildet z.B. aus den Wagen der Dompfeil-Packung 8135, glaubhaft.



Das Einsatzgebiet der vier E 19 war bei der Bundesbahn vergleichbar mit dem der E 18. Die Schürzenwagen aus der Packung 87350 stehen ihr gut, in späteren Jahren war sie aber auch mit den Neubau-Reisezugwagen des UIC-Typs X (mit Drehfalltüren) unterwegs.

Etwas mehr künstlerische Freiheit verlangt die Bespannung des „Blauen Enzians“ auf dem elektrifizierten Abschnitt, der mit seinem eleganten Erscheinungsbild zumindest optisch gut zur E 19 11 passt.

Märklins Reisezugwagen der späteren Bauarten Bm 234 und Am 203 mit Drehfalltüren, die unter verschiedenen Artikelnummern einzeln und in unterschiedlichen Zusammenstellungen erschienen, stammen aus den sechziger Jahren, passen aber in diesem Einsatzzeitraum auch gut zur Form der grünen E 19 11 – die Untersuchungsdaten kann eh niemand im Anlagenbetrieb lesen.

Ebenfalls in höherwertigen Zügen zu finden waren grüne Mitteleinstiegswagen (ab ca. 1953) und Silberlinge (ab 1959), mit deren Hilfe sich Eilzüge wiedergeben lassen, die auch zu den Planleistungen des Vorbilds gehörten. Aushilfsweise ist auch der Einsatz vor den vierachsigen Preußen denkbar, die allerdings schon Ende der fünfziger Jahre von den Schienen verschwunden waren.

Zum Ende ihrer Dienstzeit leistete die E 19 in Ausnahmefällen sogar vor einigen Schnellgüterzügen Dienst. Eine solche Fülleistung ist, übertragen auf die Zeit um 1958, vielleicht mit Hilfe der gedeckten Wagen aus dem Display 82559 umsetzbar. Es sollte aber die Ausnahme bleiben, denn die Lok gehörte damals noch lange nicht zum alten Eisen und verkörperte durchaus noch das Bild der modernen Bahn.

Weitere Anregungen für einen vorbildnahen Einsatz sind unserem Vorbildartikel zu entnehmen.

Zusammenfassung und Nominierung

Mit der E 19 11 hat Märklin auf dem gut laufenden Fahrwerk der Baureihe E 18 ein gelungenes Modell auf die Schienen gestellt. Nahezu alle für das Vorbild wesentlichen Merkmale wurden dabei korrekt und konsequent wiedergegeben. Gegenüber dem immer noch recht jungen „Spendermodell“ ist zudem eine zeitgemäße Weiterentwicklung erkennbar.

Einzig die zu kleinen Vorlaufräder und die vorbildwidrige Lücke in den Dachleitungen bleiben als Manko hängen.

Das Verbauen des Stirnfenstereinsatzes der Vorgängerin ist nachvollziehbar, aber nicht optimal. Die Zugkraft der Lok entspricht vollkommen unseren Erwartungen, die sich am Aufgabengebiet des Vorbilds orientieren.

In der Summe überwiegen die positiven Merkmale deutlich, weshalb sicher kein Zettie auf diese zwar seltene, aber dafür mit höchstem Prestige behaftete Splittergattung verzichten möchte.



Trotz kleiner Schwächen wird Märklins E 19 11 für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 nominiert. Hier zeigt sie sich in der fotogensten Perspektive.

Daher erfreut uns, dass auch der Preis im Rahmen geblieben ist. Auf die noch zu erwartenden Varianten dürfen sich die Freunde anderer Epochen also ebenso freuen.

Wir honorieren Märklins Anstrengungen mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 in der Kategorie Lokomotiven.

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

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

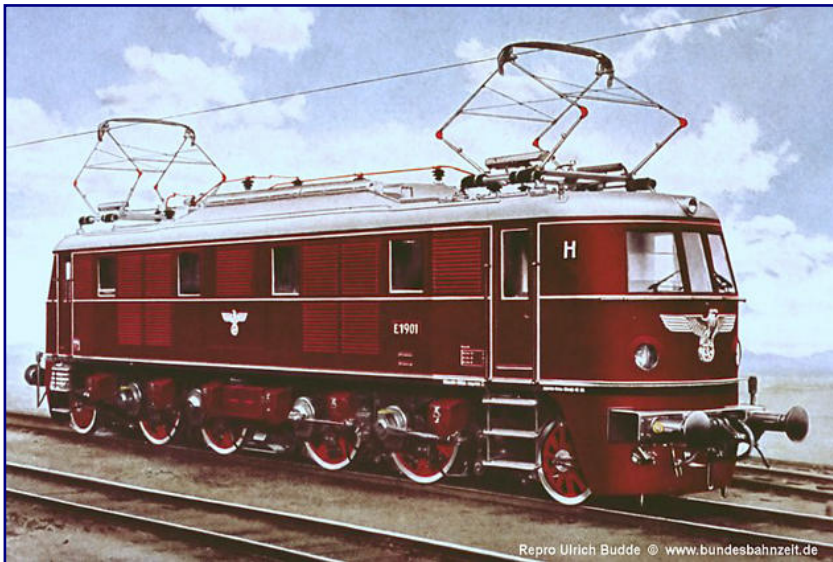


Die Geschichte der Baureihe E 19

Die Nürnberger Edelhirsche

Unter den elektrischen Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn nahmen die vier Maschinen der Baureihe E 19 eine Sonderstellung ein. Das gilt sowohl für ihre Leistungsdaten als auch ihre Bedeutung als Versuchsexemplare. Sie waren und blieben die stärksten Einrahmenlokomotiven der Welt. Nach dem Zweiten Weltkrieg gelangten alle vier Exemplare zur späteren DB und wurden in ihrer Leistung erst von der E 03 übertroffen. Das endgültige Aus für die Splittergattung kam im Januar 1978.

Bereits 1903 hatten elektrische Triebwagen auf einer Militärversuchsstrecke die sagenhafte Geschwindigkeit von 210 km/h erreicht. In den dreißiger Jahren befand sich die Dampflok auf dem Höhepunkt ihrer Blüte und stieß mit der 05 002 in einen Geschwindigkeitsbereich von 200 km/h vor. Für die Leistungsfähigkeit der Dieseltraktion standen die Schnelltriebwagen der Bauart Hamburg, allen voran ihr Prototyp mit dem volkstümlichen Namen „Fliegender Hamburger“.



Bei der Indienststellung durch die Deutsche Reichsbahn waren alle vier Maschinen der Baureihe E 19 weinrot lackiert und mit Zierstreifen und weißen Radreifen geschmückt. Zudem war auf den Prestigeobjekten das Hoheitszeichen in auffälliger Form angebracht. Reproduktion: Ulrich Budde

internationalen Preisen ausgezeichnete Baureihe konnten Reichsbahn und Lokomotivfabriken aufbauen.

Zum 1. Januar 1936 waren mit 2.219 km rund 4% der Strecken mit Oberleitung versehen. Einen erheblichen Zuwachs elektrisch geführter Leistungen sollte die durchgehende Elektrifizierung der Strecke München – Nürnberg – Halle (Saale) – Leipzig – Berlin bringen.

Gerade sie eignete sich mit Steigungsrampen von 2,5‰ auf insgesamt 13 km Länge besonders für die Vorzüge der elektrischen Zugförderung. Pläne von 1938 sahen zudem vor, auf den Abschnitten Nürnberg – Halle mit 150 und von dort bis Berlin mit 180 km/h zu fahren. Das konnte die E 18 allerdings nicht leisten.

Daher legte auch die Elektroindustrie Wert auf den Nachweis, wie gut elektrische Fahrzeuge für Hochgeschwindigkeiten geeignet seien.

Immerhin versprach diese Traktionsart bei vergleichbarer Geschwindigkeit auch eine deutlich höhere Leistung, als es die Dampflok je vermochte und Fahrzeuge mit Dieselmotoren wegen der problematischen Leistungsübertragung sie damals bieten konnten.

Schon seit 1935 befand sich mit der E 18 eine leistungsfähige Schnellzug-Ellok im Bestand der DRG, die alle an sie gestellten Anforderungen erfüllte.

Auf diese bewährte und auch mit



Äußerlich und technisch wichen die beiden Henschel-SSW-Lokomotiven stark von den AEG-Schwestern ab. Der rechte Puffer auf Fahrzeugseite 1 beweist, dass E 19 11 einen Puffertellerwarnanstrich besaß, als sie sich um 1959 dem Fotografen zeigte. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

So lag es nahe, sie entsprechend des neuen Pflichtenhefts weiterentwickeln zu lassen. Und so wurden die ersten beiden Exemplare der als E 19 vorgesehenen Baureihe bei AEG bestellt.

Der Lieferfirma der E 18 oblag es damit, ihre reichen Erfahrungen auch in die neue Paradelok der Deutschen Reichsbahn einzubringen.

Ihre absehbare Bedeutung für die elektrische Zugförderung machte die neuen Lokomotiven auch zu einem willkommenen Objekt für die Propaganda der damaligen Machthaber.

Das zeigte sich deutlich an der Anwesenheit maßgebender Politiker bei Übergabe der E 19 01 am 15. Dezember 1938.

Zwei weitere Lokomotiven bestellte die seit 1937 als DR bezeichnete Staatsbahn parallel bei Siemens (elektrischer Teil) und Henschel (mechanischer Teil). Für sie galt dasselbe Pflichtenheft, sollte jedoch wesentlich andere Komponenten aufweisen. Dies drückte sich auch im äußeren Erscheinungsbild aus, das sich deutlich von der E 18 sowie den beiden E 19⁰ abhob.

Die Technik der E 19

Die AEG-Maschinen basierten überwiegend auf weiterentwickelten und verstärkten Komponenten der E 18, darunter die vier Fahrmotoren. Ihr wesentlicher Unterschied zur Vorgängerin bestand in der elektrischen Widerstandsbremse wegen den geforderten, höheren Geschwindigkeiten.

Äußerlich erkennbare Unterschiede der E 19 01 und 02 gegenüber der E 18 waren daher nur eine geänderte Lüfteranordnung an den Seitenwänden sowie die um 100 auf 1.100 mm vergrößerten Laufräder.

Von der E 18 übernommen wurden auch die Frontschürzen, die sie wie ihre Schwesterbaureihe später noch verlieren sollten.

E 19 11 und 12 aus der Henschel-SSW-Lieferung ließen sich schon von weitem erkennen und unterscheiden, wie noch erläutert werden soll.

Zuvor gilt der Blick dem Inneren der beiden Maschinen und dessen Besonderheiten. So erfolgte das Rückstellen der



E 19 02 von AEG lässt im äußeren Erscheinungsbild deutlich mehr Verwandtschaft zur E 18 erkennen. Entstanden ist diese Aufnahme angeblich 1939, nach Lackierung und Ausstattung datieren wir sie aber auf die Nachkriegszeit um 1947/48. Foto: Sammlung Eisenbahnstiftung

Lenkgestelle nach Kurvenfahrt nicht mehr mittels Druckluft sondern rein mechanisch durch Blattfedern, die über Spannschlösser nachgezogen werden konnten.

Beim Antrieb kamen ähnlich der E 17 vier Doppel- statt größerer Einzelmotoren, bezeichnet als Typ WBDM 265, zum Einsatz. Sie überschritten in ihrer Höhe das Bodenblech des Maschinenraums nicht, ebenso fiel der Abstand zwischen Achse und Läuferwelle physikalisch günstiger aus. Weil beide Teile eines Doppelmotors in Reihe geschaltet waren, erlaubte das größere Spannungen bei kleineren Strömen – davon profitierte das Gewicht für Leitungen und Schaltapparate.

Keinen Unterschied gab es beim Federtopfantrieb, den sowohl E 18 als auch alle vier E 19 besaßen. Mit einer elektrischen Widerstandsbremse waren auch beide Henschel-SSW-Lokomotiven ausgerüstet, anders als bei den AEG-Exemplaren ließ sie sich aber sowohl als Betriebs- (Senkbremse) und als Sicherheitsbremse (Schnellbremse) benutzen.



Die Henschel-SSW-Lok E 19 12 blieb erhalten und wurde im Sommer 1977 im AW München-Freimann zu dessen 50-jährigem Bestehen wieder aufgearbeitet. Die dabei Ausstattung mit Schürze und Zierstreifen sollte wohl den Zustand von 1951 nachempfunden, doch damals trug die Lok noch einen weinroten Anstrich. Eine blaue Lackierung (mit anderen Zierstreifen) erhielt sie im Dezember 1952 als erste E 19. Foto: Ulrich Budde

Neu war auch das Feinstufenschaltwerk bei E 19 11 und 12 gegenüber der von der E 18 bekannten Feinstufensteuerung bei den AEG-Exemplaren.

Die Wärmeabfuhr der aktiven Senkbremse stellten Luftklappen an den Stirnseiten des besonders hohen Dachaufbaus sicher, an dem E 19 11 und 12 zweifelsfrei zu erkennen waren. Dieser markante Kasten wirkte im Gegensatz zu den Frontschürzen wie ein Fremdkörper in der aerodynamischen Linienführung.

Ein Platzproblem für deren Bremsanlage brachten die Doppelmotoren mit sich: So musste das Bremsgestänge außen angebracht werden und sorgte für einen weiteren, leicht erkennbaren Unterschied gegenüber den AEG-Schwestern, enger mit der E 18 verwandt waren.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass E 19 01 und 02 immerhin um eine 30% leistungsgesteigerte Version der E 18 darstellten, während E 19 11 und 12 neu konstruierte Maschinen waren, die im Kleid der Vorgängerbauart steckten.

Farbgebung im Laufe der Zeit

Zumindest E 19 11 wurde im hellgrauen Fotografieranstrich an die Reichsbahn abgeliefert, trug aber wie alle anderen E 19 schon zum Zeitpunkt der Abnahme eine sehr elegant wirkende, weinrote Lackierung. Die Dächer aller vier Lokomotiven waren weißaluminium lackiert.



E 19 11 zeigt am 11. April 1968 beim Halt in Wuppertal-Oberbarmen das typische Erscheinungsbild ihrer Baureihe bei der Bundesbahn. Das dunklere Flaschengrün ist aber längst dem freundlicheren Chromoxidgrün gewichen. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Nur die Henschel-SSW-Lok E 19 11 wurde im Rahmen ihrer Vollaufarbeitung am 11. September 1950 wieder weinrot lackiert, ihre Schürzen hatte sie allerdings verloren. Flaschengrün umlackiert wurde sie dann im Februar 1953.

Da hatte auch ihre Schwesterlok E 19 12 längst das weinrote Farbkleid abgelegt:

Zum 22. Dezember 1952 erschien sie als erste E 19 in der neuen, stahlblauen Lackierung für elektrische Lokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 120 km/h.

E 19 01 erhielt diese Farbgebung mit ihrer Hauptuntersuchung per 30. November 1958, E 19 02 erst Anfang Februar 1975 und das dann gleich in Verbindung mit einem umbragrauen Dach. Einzig E 19 11 behielt bis zur Ausmusterung ihre grüne Lackierung.



E 19 12 (München Hbf, 1. September 1967) erhielt Ende 1952 diese blaue Lackierung (vgl. Aufnahme auf Seite 20) mit einem zweiten Zierstreifen in Höhe der Fensterunterkante, wie ihn neben ihr nur E 18 06 besaß. Foto: Ulrich Budde

Drei silberfarbene Zierlinien verliefen in Längsrichtung über den Lokkasten, im Bereich der Führerstands-türen wurden sie von senkrechten Linien akzentuiert.

An den Stirn- wie auch Längsseiten der Prestigeobjekte prangte das Hoheitsabzeichen (siehe Bild auf Seite 18).

Einen Farbwechsel mussten die E 19 nach Kriegsende über sich ergehen lassen: E 19 01 erschien bereits im Sommer 1945 in Flaschengrün, E 19 02 folgte ihr im Rahmen einer Hauptuntersuchung am 28. Februar 1947 in diesem Farbkleid.

Nur die Henschel-SSW-Lok E 19 11 wurde im Rahmen ihrer Vollauf-



E 19 01 wartet am 7. September 1965 in München Hbf auf die Abfahrt des von ihr geführten E 555 nach Nürnberg. Sie zeigt die Regelausführung des blauen Anstriches für die Baureihen E 18 und E 19. Foto: Slg. Eisenbahnstiftung

Bauartänderungen an den Lokomotiven

Im Großen und Ganzen bewährten sich die vier Lokomotiven, doch die mit dem „Heimstoff“ Aluminium gewickelten Transformatoren der E 19 11 und 12 waren sehr schadanfällig. 1950 bzw. 1953 erfolgte im Rahmen des Umbaus auf Kupferwicklungen auch die Aufgabe des Röhrenwicklungssystems von SSW.

Andere Änderungen waren nur vorübergehender Art. Dazu gehören der Ausbau der Indusi nach dem Krieg oder das Stilllegen der vorübergehend nicht genutzten Widerstandsbremsen.

Für weniger Verschleiß sorgte der Einbau von De-Limon-Spurkranzschmierungen.

Die Frontschürzen wurden bei der E 19 – im Gegensatz zur E 18 - erst nach dem Krieg entfernt, weil hier nicht eine unzulässige Erwärmung von Lagern die Demontage erzwang.

In der ersten Hälfte der Siebziger erhielten drei E 19 eine



Als E 19 11 um 1959/60 in ihrem Bw Nürnberg Hbf aufgenommen wurde, trug sie zwei verschiedene Pantographen, wie hier gut zu sehen ist: einen SBS 39 über Führerstand 2 (hier vorne) und einen Stromabnehmer der Bauart HISE 2 am gegenüberliegenden Ende. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis



119 012-3 zeigt sich am 25. September 1976 dem Fotografen. Sie trägt zwei Neubaustromabnehmer der Bauart DBS 54, die sie erst drei Jahre zuvor erhalten hat. Gut zu sehen ist auf diesem Bild das außen liegende Bremsgestänge der beiden Henschel-SSW-Maschinen. Foto: Ulrich Budde

Nachrüstung des Zugbahnfunks. Die Ausnahme bildete nur die inzwischen als 119 011-5 bezeichnete Maschine.

Bei den Pantographen ergaben sich die meisten Änderungen: Bei Ablieferung trugen E 19 01 und 02 solche der Bauart HISE 2, während E 19 11 und 12 eine Sonderbauart mit Doppelschleifstück trugen. Die Reichsbahn experimentierte bei allen Exemplaren mit verschiedenen Schleifstücken, um einen Betrieb mit nur einem Bügel am Fahrdrabt zu erreichen.



Bei E 19 11 und 12 erfolgte schon bald ein Tausch auf Einheitspantographen SBS 39, doch nach dem Krieg führte der Mangel an Teilen zur Ausrüstung mit dem älteren SBS 10. Um 1958/59 war E 19 12 sogar mit je einem von beiden Typen zu sehen.

E 19 11 diente von Oktober 1954 bis April 1956 Versuchen des BZA München und der Firma Dozler mit einem Versuchsstromabnehmer, der ein

Mit einem Culemeyer-Straßenroller wird E 19 11 am 6. September 1951 zur Verkehrsausstellung „Schiene und Straße“ in Essen transportiert. Foto: Willi Marotz, Slg. Eisenbahnstiftung

Vorläufer der neuen Standardbauart DBS 54 war. In den sechziger Jahren wurden auf die Altbaustromabnehmer neue Einheits-Pendelwippen von Dozler montiert. Nur E 19 11 erhielt gleich den neuen Scherenstromabnehmer DBS 54. 119 001-6 (1974) und 119 012-3 (1973) folgten ihr später noch.

119 001-6 lief ab Oktober 1974 noch mit neuen Lampen, wie sie auch von der E 18 bekannt sind. Als „Froschaugen“ oder „Stiellampen“ haben sie Eingang in den Wortschatz der Eisenbahnfreunde gefunden.

Die E 19 im Betriebsdienst

Kriegsbedingt erfolgte kein Einsatz der Paradedepferde im hochwertigen Fernschnellzugdienst mehr, denn die Elektrifizierung der geplanten Einsatzstrecke blieb unvollendet. Nach dem Zweiten Weltkrieg kehrten sie im Rahmen von Aufarbeitungen in den Betriebsdienst zurück und blieben noch für lange Zeit die stärksten Lokomotiven der DB, zu der alle vier Lokomotiven gelangt waren.



119 001-6 hat am 29. August 1976 hat in Probstzella den D 303 aus Berlin übernommen und erreicht mit ihm Nürnberg Hbf. 1974 hat sie die „Froschaugen“ erhalten, mit denen auch die meisten E 18 ausgestattet wurden. Foto: Ulrich Budde

Doch bei den Schnellfahrversuchen der DB für 200 km/h, die zunächst mit der E 10 und später den Prototypen der E 03 durchgeführt wurden, fanden sie keine Berücksichtigung mehr, weil sie inzwischen als veraltet galten.

Beheimatet blieben sie mit Ausnahme einer kurzen Episode von 1968 bis 1970 (Bw Hagen-Eckesey) stets im Bw Nürnberg Hbf. Bei E 19 11 gibt es noch eine weitere Ausnahme vom 28. August bis zum 6. Oktober 1951, denn sie war zur Ausstellung „Schiene und Straße“ nach Essen befördert worden.



Auslaufbetrieb der E 19 beim Bw Nürnberg Hbf: Der aus nur vier Umbauwagen bestehende Personenzug P5728 ist der 119 002-4, mit dem sie am 19 September 1976 bei Bubenreuth (nördlich von Erlangen) aufgenommen wurde, eigentlich unwürdig (Bild oben). Mehr Zuggewicht hatte der E 3414, mit dem dieselbe Lok am gleichen Abend auf der Stichstrecke von Lichtenfels nach Coburg unterwegs ist, wo sie auf der Hochebene bei Ebersdorf aufgenommen werden konnte (Bild unten). Beide Bilder: Ulrich Budde

Die E 19 kamen in eigenen Umläufen vor allen vor D- aber auch Eil- und Personenzügen zum Einsatz und erreichten dabei hohe Laufleistungen. Von ihr gefahrene Relationen waren im Verlauf der Jahre Würzburg – Regensburg, München – Nürnberg – Probstzella, 1957 auch München – Regensburg.



Am 22. April 1968 ist E 19 01 in Wuppertal-Oberbarmen auf Personalschulungsfahrt des Bw Hagen-Eckesey unterwegs. Typisch für die kurze Beheimatungsepisode in Nordrhein-Westfalen war die Mitfahrt einer „Angstlok“, hier einer Maschine der Baureihe 141 mit unbekannter Betriebsnummer. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

In Nürnberg galten sie dabei stets als zuverlässige Maschinen, denn ihre besonderen Eigenarten waren den Lokführern dort bekannt und sie wussten sich darauf einzustellen. Das änderte sich mit der Umbeheimatung nach Hagen. Auch dort war ein viertägiger Umlaufplan vorgesehen, der sich aber nicht mal ansatzweise einhalten ließ. Eine weitere „Angstlok“ im Zug wurde zum typischen Bild.

Denn wahrhaft schlagartig stieg der Schadbestand und der Umlaufplan konnte nicht mal zur Hälfte eingehalten werden. Kamen die Lokomotiven in Nürnberg zuletzt noch auf Jahreslaufleistungen von jeweils 212.000 km, fielen sie in Hagen unter 100.000 km. Ursprünglich geplant war ein Einsatzgebiet von Aachen bis Hannover und Wiesbaden vor durchaus hochwertigen Schnellzügen.

Ein frühes Ende der Baureihe E 19 schien sich abzuzeichnen, doch war offenbar nicht in Vergessenheit geraten, dass sie vor der Beheimatung in Hagen sehr zuverlässig war. Und so gelangten die vier Lokomotiven zurück zum Bw Nürnberg Hbf, wo sie in einem nunmehr dreitägigen Umlauf vorrangig zwischen Nürnberg und München eingesetzt wurden. Die hochwertigen Züge hatte die E 19 jetzt zum großen Teil eingebüßt.

Als erste ihrer Baureihe wurde 119 011-5 am 26. Juni 1975 aufgrund von Schäden z-gestellt und per 29. Dezember desselben Jahres ausgemustert. Damit standen noch drei Maschinen im Dienst und das Bw Nürnberg Hbf war daran interessiert, sie noch so lange wie möglich im Dienst zu halten.

Deshalb wurden im August 1975 noch Risse an den Speichen der 119 001-6 geschweißt und 119 002-4 nach einer Entgleisung bis Januar 1976 wieder instandgesetzt. Doch am 5. Januar 1977 schrumpfte

der Bestand dann doch auf zwei Maschinen, weil 119 012-3 z-gestellt wurde. Ihre Ausmusterung erfolgte am 28. April 1977.



Im Oktober 1968 zeigt sich 119 001-6 in ihrem Heimatbetriebswerk Hagen-Eckesey inzwischen mit Computernummer. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Nach ihrer Rückkehr erfolgte ein weiterer Einsatz im 118-Laufplan, bis auch sie am 13. Oktober 1977 mit abgefahrenen Radreifen aus dem Betriebsdienst ausschied, um dann am 26. Januar 1978 ebenfalls ausgemustert zu werden.

Verbleib und Erhalt

Während E 19 02 und E 19 11 den Weg alten Eisens gingen, blieben mit E 19 01 und E 19 12 je ein Exemplar beider Bauarten erhalten. Heute sind beide weinrot lackiert und zeigen sich weitgehend dem Ursprungszustand nachempfunden. Ihre Aufarbeitung erfolgte im ehemaligen AW München-Freimann.



Einen traurigen Anblick bietet 119 002-4, die am 18. April 1984 immer noch auf dem Schrottplatz des AW München-Freimann steht. Foto: Benedikt Dohmen (GFDL)

Ab jetzt wurde kein eigener Umlaufplan mehr erstellt. Eine der beiden verbleibenden E 19 lief fortan im Umlaufplan der Würzburger 118 mit.

Zwischen Coburg und Nürnberg fuhr sie ihre letzten Leistungen, die mit einem Kabelbrand an 119 001-6 am 5. September 1977 ein vorläufiges Ende fanden. Die Lok wurde am selben Tag z-gestellt, ihre Ausmusterung folgte am 24. November.

Nur 119 002-4 war jetzt noch betriebsfähig. Frisch herausgeputzt wurde sie vom 6. bis zum 9. September 1977 in Mainz auf einer Fahrzeugschau präsentiert.

Die von der AEG zurückgekaufte E 19 01 war Mittelpunkt der Ausstellung „100 Jahre elektrische Eisenbahn“ im Jahr 1979.

Der neue Eigentümer ließ sie anschließend im Mai leihweise ins Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße der DGEÜ überführen. Heute steht sie im Technikmuseum Berlin, für das sie von der AEG bestimmt war.

E 19 12 wurde bereits im Sommer 1977 aufgearbeitet und zeigte sich zum 50-jährigen Jubiläum des Ausbesserungswerkes München-Freimann in blauem Anstrich mit weißen Zierlinien und Schürzen.

Diese Darstellungsform war historisch nicht korrekt, denn ihre Schürzen hatte sie 1952 mit der Umlackierung in Blau verloren. Zudem entsprach die Gestaltung der Zierstreifen nicht der DB-Lackierung, sondern gehörte zur weinroten Ursprungsgestaltung.



Für die Ausstellung „100 Jahre elektrische Eisenbahn“ im AWF Reimann war E19 01 angenähert in den Lieferzustand zurück versetzt worden. Im roten Lack strahlt sie mit Frontschürze und alten Stromabnehmern wieder die Eleganz vergangener Tage aus. E19 12 kontrastiert diese Gestaltung am 24. Mai 1979 mit der blauen Lackierung der Bundesbahn, die aber nicht zu dieser Zierstreifenführung und der Ausstattung mit Frontschürze passt. Foto: Ulrich Budde

Heute ist die Lok in roter Lackierung im DB-Museum Nürnberg zu sehen. Leider wirkt ihr Anstrich gegenüber zeitgenössischen Darstellungen seitdem deutlich zu hell und zu leuchtend. Doch immerhin reiht sie sich damit nahtlos in dessen Bestand ein, weil kaum ein Exponat dort nachweislich korrekt dargestellt wird.

Fotogalerie für die E 19 bei der Bundesbahnzeit von Ulrich Budde:

<http://www.bundesbahnzeit.de/page.php?id=E19%20-%20Die%20Nuernberger%20Edelhirsche>

Collection Märklin Spur Z

Sammlerhilfe und Bestandsverwaltung

Vor einigen Jahren haben wir die erste Auflage des Sammlerkatalogs Collection Märklin Spur Z von Modellplan vorgestellt. In klassischer Papierform summierten sich die vielen Seiten zu einem stattlichen Buch. Angesichts des erforderlichen Umfangs ist diese Darstellungsform längst nicht mehr zeitgemäß und rechtfertigt bei regelmäßiger Aktualisierung auch nicht den hohen Druckaufwand. In der Nachfolgeform als elektronische Datenbank liegt Collection Märklin Spur Z jetzt in der Jahresversion 2014 vor.

Thomas Zeeb
Collection Märklin Spur Z
Jahresversion 2014

Modellplan GbR
Göppingen 2014

Vollversion auf DVD-ROM
Best.-Nr. 71014
Preis 94,00 EUR (Deutschland)

Systemvoraussetzungen mind. Pentium oder vergleichbar,
256 MB RAM, DVD-ROM-Laufwerk, Windows XP oder höher,
mind. Internet Explorer 4.01 Service Pack 1,
Grafikkarte mit mind. 16 Bit Farbtiefe,
Bildschirmauflösung 1.024 x 768 Pixel

Erhältlich direkt ab Verlag

Wissen Sie, wie viele Modelle Märklin seit Einführung der Spur Z im Jahre 1972 angeboten hat? Nein? Dann sind Sie hier richtig, denn mit Collection Märklin Spur Z in der Jahresversion 2014 (Art.-Nr. 71014) von Modellplan gibt es eine Antwort zu diesem komplexen Thema.

Wer immer sich intensiv mit unserer Spurweite beschäftigt oder sich gar zu den aktiven Sammlern zählt, der scheitert früher oder später an einer vollständigen Aufstellung aller Modelle und den Varianten, die im Laufe der Jahre entstanden sind.

Schon vor vielen Jahren hat sich der bekannte Zettie Thomas Zeeb aus Göppingen der äußerst anspruchsvollen Aufgabe verschrieben, die Märklin-Mini-Club-Produkte komplett zu dokumentieren, zu beschreiben und zu fotografieren. Offene Baustellen blieben seinerzeit die Sonder- und Werbewagen, die weniger verbreitet und daher schwerer zugänglich waren. Und irgendwo galt es ja auch anzufangen.

Das Standardprogramm hingegen hatte er bereits vollständig aufgearbeitet. Verblieben sind bis heute nur wenige Lücken, bei denen ihm noch keine passenden Modelle vorlagen. Meist betrifft das die angekündigten, aber noch nicht ausgelieferten Modelle. Nur in Ausnahmefällen sind seltene Ausführungsvarianten eines Modells oder Artikel aus jüngerer Produktion betroffen, auf die der Autor noch keinen Zugriff hatte.

Für die bereits erfassten Werbewagen und Sondermodelle wurde mit dieser Aktualisierung die für Sammler zur Kategorisierung wichtige Miba/Monk-Nummer nachgetragen. In Arbeit ist noch die Dokumentation und Erfassung aller verbliebenen Sondermodelle und von Märklin produzierten Werbewagen. Sogenannte Industriedrucke werden also keinen Eingang in diese Datenbank finden.



Erfreut nehmen wir zur Kenntnis, dass alle Modelle nicht auf Basis reiner Produktbeschreibungen des Herstellers behandelt werden, sondern nur selbst nachprüfbar Eigenschaften in den Katalog aufgenommen werden. Damit bleibt das Werk frei von Spekulationen und möglichen Werbeaussagen fern der Realität.

Dennoch haben wir in seltenen Einzelfällen die Aufnahme von Produktionsvarianten vermisst, die nachweislich existieren und trotz Ersatzfertigung in geringer Stückzahl im Umlauf oder Sammlerbesitz bleiben werden. Nach einem älteren Beispiel aus unserer Rezension der früheren Papierversion wären mit den krummen Silberlingen aus der Zugpackung 81175 und der korrigierten Nachproduktion, erkennbar an zwei Schrauben im Wagenboden, recht aktuelle Modelle zu differenzieren.

Unsere Aussage zur fast lückenlosen Dokumentation gilt auch für das eingesetzte Bildmaterial, das nahezu durchweg vom Autor in aussagekräftiger Form und unter Studiobedingungen selbst gefertigt wurde. Ausnahmen bilden hier wieder die noch nicht ausgelieferte Modelle sowie die Neuheiten 2014, für die aus nachvollziehbaren Gründen kein Serienmodell vorliegen konnte.

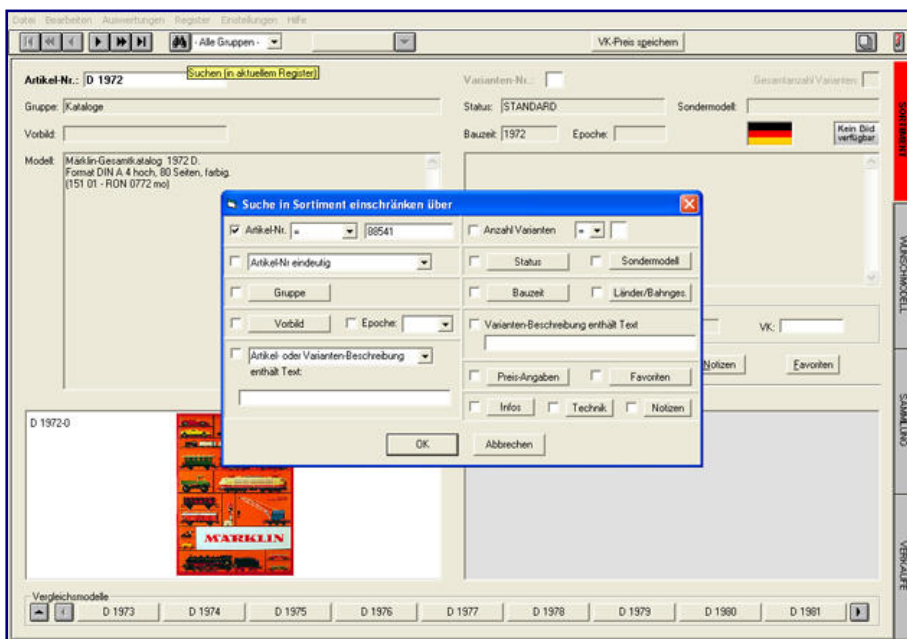
Aufruf zum Mithelfen beim Schließen verbliebener Lücken

Jeder Zettie ist aufgerufen, mit Thomas Zeeb in Kontakt zu treten, wenn er über Modelle oder dessen Varianten verfügt, die in der Datenbank noch als Beschreibung und/oder Bild fehlen.

Der Autor wird dann seinen individuellen Wissensbedarf mit dem Melder abstimmen, um auch solche Restlücken zu schließen.

Die Kontaktaufnahme ist unter thomas.zeeb in Verbindung mit dem am Ende des Artikels genannten Domänennamen möglich. Zum Schutz vor Massen- und Schad-Nachrichten schreiben wir an dieser Stelle die Adresse nicht zusammenhängend.

Sollte jemand mit der Auflösung der Mailadresse in die korrekte Schreibweise Probleme haben, so möge er sich vertrauensvoll an die Redaktion wenden.



Die Bildschirmoberfläche wirkt vertraut und lässt sich intuitiv bedienen. Ein ausführliches Handbuch wird dennoch auf der DVD mitgeliefert.

Doch mit Märklins Produktdarstellungen als Platzhalter sind wir in vielen Fällen nicht glücklich.

Fotomontagen von Lokomotiven und Wagen aus unterschiedlichen Perspektiven wirken unglücklich.

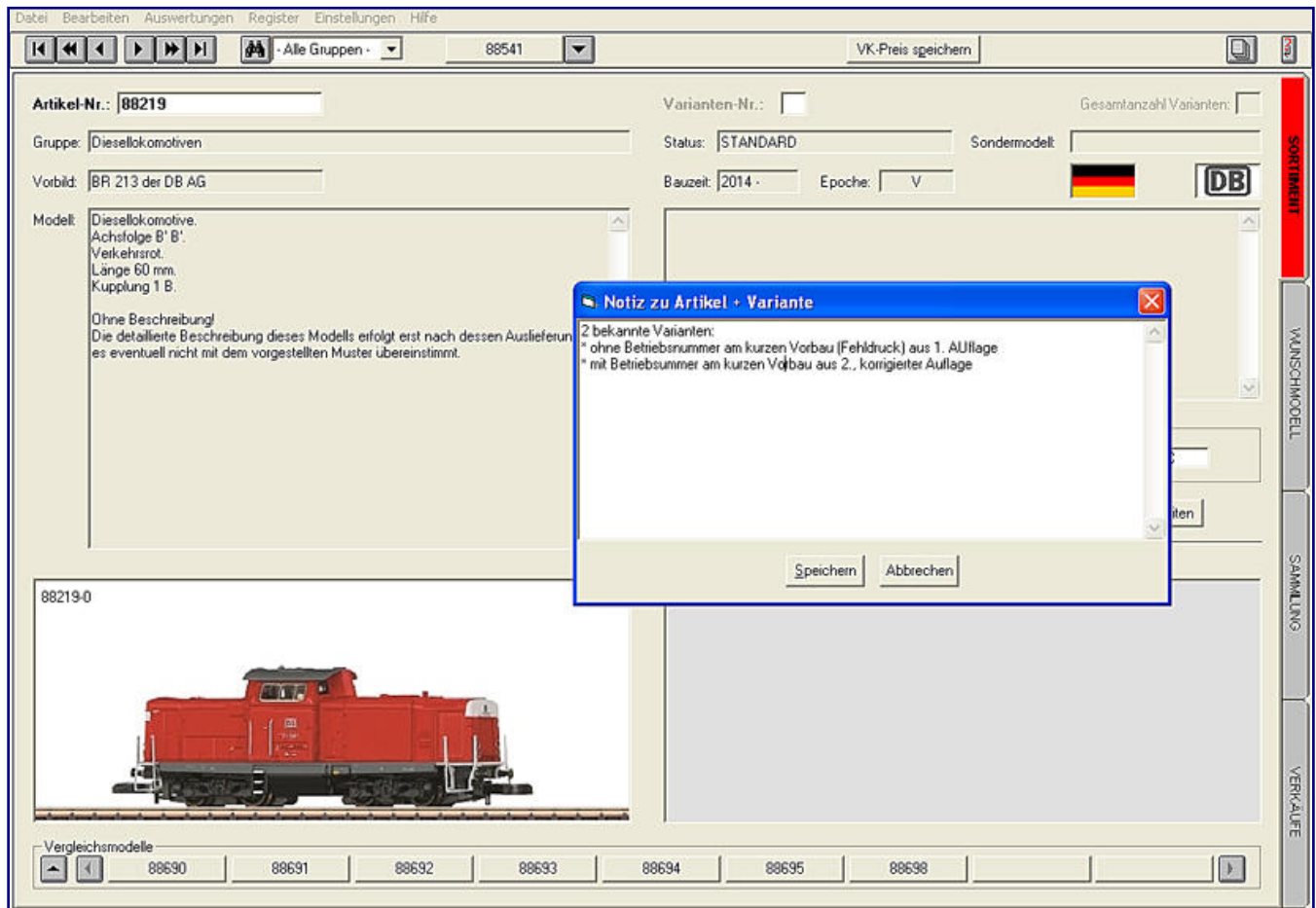
Besonders deutlich wird das am Beispiel der überarbeiteten Baureihe 18⁴⁻⁵ der Deutschen Reichsbahn, angekündigt unter der Nummer 88910:

Fahrwerk, Aufbau und Tender zeigen verschiedene Perspektiven und stellen ein Zerrbild dar. Zudem ist das gezeigte Tenderfahrwerk auch noch falsch.

Thomas Zeeb ist hier gewiss kein Vorwurf zu machen, doch möchten wir eine sinnvolle Alternative vorschlagen. Von vielen Modellen liegen bereits kurz vor der Spielwarenmesse erste Handmuster vor, die für die Presse vorab vertraulich zugänglich sind. Sie eröffnen vielleicht die Gelegenheit des Ersatzes von reinen Fotomontagen durch eigene Aufnahmen der Muster.

Schon traditionell erscheinen die Aktualisierungen der Collection Märklin Spur Z zur Intermodellbau Dortmund im April jedes Jahres. Der Redaktionsschluss im Februar 2014 zeigt daher deutlich, wie

schnell Modellplan die Vorarbeit von Thomas Zeeb in einen fertigen Datenträger umsetzt. Aus diesem Zusammenhang wird auch der zunächst sehr hoch erscheinende Preis von 94,00 EUR verständlich, der erst im Kontext des Aufwands für Recherchen, Produktion und Distribution nachvollziehbar wird.



Eigene Notizen zu einem beliebigen Modell speichern zu können, ist eine Funktion, die nur in der DVD-Version als Zusatznutzen vorhanden ist.

Der Käufer bekommt im Gegenzug aber auch sehr viel für sein Geld geboten, zudem gibt es auch noch preisgünstige Aktualisierungen für ältere Datenbankauflagen. Wem auch das noch zu viel ist, der kann auf ein „eBook“ (71014e) ausweichen, das schon für 19,50 EUR zu haben ist. Im Funktionsumfang ist es auf die reine Katalogfunktion reduziert, wie wir sie von den früheren Papieraufgaben kennen. Zu bedenken ist auch, dass monochrome Anzeigen die Modellfotografien nur eingeschränkt wiedergeben können, die keine volle Beurteilung von Unterscheidungsmerkmalen zulassen.

Deshalb wollen wir nur die Vorteile der Datenbank-DVD im Folgenden näher beleuchten: Schauen wir auf die Systemvoraussetzungen, stellen wir fest, dass auch die neueste, erst seit kurzer Zeit verfügbare Version noch für das Betriebssystem Windows XP geeignet ist, weil es immer noch weit verbreitet ist. Alle Nachfolger sind natürlich ebenso wenig von der Kompatibilität ausgenommen.

Eine ausführliche Installations- sowie Bedienungsanleitung (Handbuch) sind als PDF-Dokumente auf der DVD enthalten. Mit dem Hinweis auf der Hülle sollte jeder Computeranwender zurechtkommen und die Dateien leicht finden.

Die Bildschirmoberflächen ermöglichen intuitives Bedienen, hätten unserer Ansicht nach aber inzwischen eine optische Auffrischung verdient, die zeitgemäßer wirkt und sich an der vertrauten Gestaltung aktueller Heimanwendungen orientiert.

Lobenswert ist die Kopiermöglichkeit der Bilder in kleiner Darstellung und voller Auflösung auf die Festplatte, wobei auch der Speicherort frei bestimmt werden kann. So steht es dem Anwender frei, direkt auf die DVD zuzugreifen und seine Speicherkapazitäten zu schonen oder den Zugriff aufs Bildmaterial zu beschleunigen und sich vom eingelegten Datenträger zu lösen.

Einen Mehrwert der DVD-Version stellen die erweiterten Funktionalitäten dar, die auch aus den Versionen für andere Spurweiten bekannt sind.

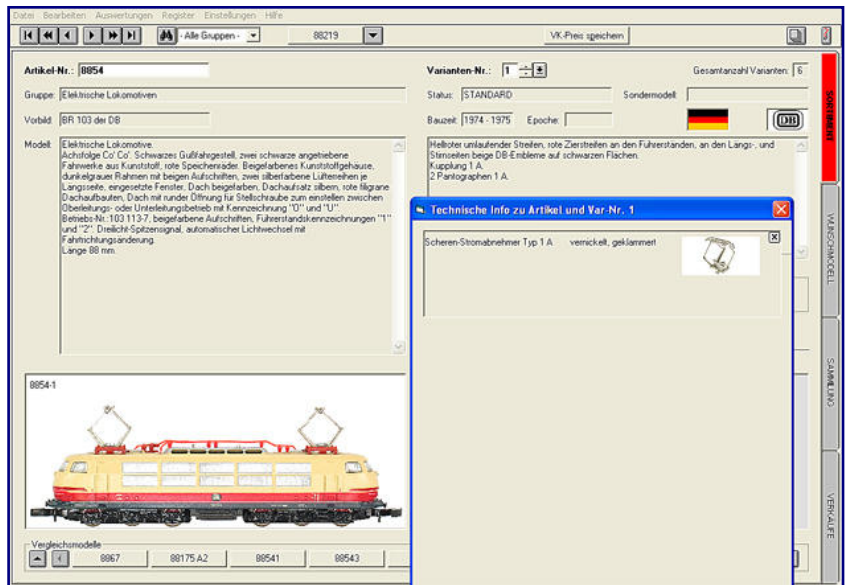
So ermöglicht die Datenbank systembedingt eine eigene Verwaltung von Wunschmodellen, der persönlichen Sammlung oder auch verkaufter Modelle mit verschiedenen Daten. So bleibt der volle Überblick stets gewährleistet.

Auch die Speichermöglichkeiten für eigene Notizen an jedem Katalogeintrag sind ein sinnvolles Werkzeug, um individuell nach eigenen Anforderungen mit diesem Produkt zu arbeiten.

Mit der in die Bedienoberfläche integrierten Suchfunktion lässt sich ein beliebiges Modell leicht anhand von Merkmalen oder auch Freitext in der Produktbezeichnung oder –beschreibung finden.

Zusatzinformationen werden dem Käufer bei vielen Modellen über die Schaltflächen „Technik“ oder „Infos“ geliefert, so wird etwa die bekannte Auflagezahl von Sonder- oder Werbemodellen eingeblendet oder ein besonderer Kupplungstyp als Bild dargestellt.

Fazit: Wer seinen eigenen Bestand professionell verwalten möchte oder sich als Sammler bekennt, der wird dieses nützliche Werkzeug zu schätzen wissen und den doch recht hohen Preis schnell als gerechtfertigt erkennen.



Jede Variante eines Modells lässt sich innerhalb der Artikelnummer getrennt aufrufen. Über die Schaltfläche „Technik“ werden besondere Merkmale auch bebildert angezeigt – hier der geklammerte Scherenstromabnehmer der ersten Variante der Baureihe 103 von 1974.

Bezugsquelle und Anbieter:
<http://www.modellplan.de>

Die Baureihen 112 und 143

Erfolglok aus dem Osten

Schon bald nach der Wende wurden die Reichsbahnlokomotiven der Baureihe 243, bei der DB als 143 bezeichnet, auch im Westen Deutschlands heimisch. Mit der Baureihe 112 wurde ihre schnellere Schwester zur ersten gesamtdeutschen Lokomotive, die gemeinsam von den beiden Staatsbahnen beschafft wurde. Da sie dieses Jahr wieder ins Märklin-Programm zurückkehrt, ist es an der Zeit, sich auch mit den großen Vorbildern zu beschäftigen.

Michael Dostal
Baureihe 112 / 143
Reichsbahn-Elloks für ganz Deutschland

Geramond Verlag GmbH
München 2014

Gebundenes Buch
Format 19,3 x 26,1 cm
144 Seiten mit ca. 180 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-86245-171-5
Preis 26,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Michael Dostal fühlt sich seit seiner Kindheit mit der Eisenbahn verbunden und baut seit 1980 seine Sammlung aus eigenen und erworbenen Vorbildfotografien auf. Über 15.000 Dias sind so bereits zusammengekommen. Seit 1997 ist er als Herausgeber und Redakteur der Sammler-Edition „Wagen. Das Archiv der deutschen Reisezug- und Güterwagen“ für den Geramond-Verlag tätig.

Mit seinem ebenfalls dort erschienenen Buch „Baureihe 112/ 143“ wollen wir uns heute eingehender beschäftigen. Unserer Rezension sei vorangestellt, dass es sich entgegen der Verlagsdarstellung keinesfalls um ein völlig neues Buch handelt, wie die Vergabe einer neuen ISBN und das Erstauflagejahr suggerieren sollen.

Bei Geramond sind im Laufe der Jahre viele Lokportraits erschienen, die ins Lieferprogramm zurückgekehrt sind, darunter auch Werke über die Baureihe 103 oder die Lokfamilie der V 160. Geändert haben sich im Laufe der Zeit vor allem die Buchformate, die Art der Bindungen und die Gestaltung der Buchdeckel. Wie das jüngst rezensierte Buch über die Baureihe 101 gehört auch der heutige Titel zu diesem Kreis.

Das allerdings tut der Qualität des Inhalts keinen Abbruch, denn ein Werk über eine Maschine, die unverändert im Dienst steht und deren Betriebsgeschichte längst nicht abgeschlossen ist, verlangt automatisch nach einer periodischen Überarbeitung und Aktualisierung. Und genau das haben wir vorgefunden. Der Verlag sollte unserer Ansicht nach damit ruhiger offener umgehen.

Die Maschinen der Baureihe 112 waren die erste gesamtdeutsche Lokomotive, gebaut in Hennigsdorf bei Berlin von der AEG, nachdem diese ihre frühere Produktionsstätte nach der Wende zurückerhalten hatte. Bereits 1991 kamen die langsameren Schwestern der Baureihe 143/243 leihweise in



den Westen. Gemeinsam schrieben sie eine Erfolgsgeschichte und wurden zum Sinnbild der Vereinigung beider deutschen Staatsbahnen zur Deutschen Bahn AG.

Das vorliegende Buch ist leicht verständlich geschrieben und wird an keiner Stelle langweilig, weshalb wir es inhaltlich mit gut bewerten. Reich und sehr gut bebildert, befasst sich dieser Band mit der Entwicklung und Geschichte der Lokomotiven, ihrer Mechanik, Elektrik und Gestaltung.

Dabei greift der Autor auch die besonderen Umstände in der DDR auf, die das Entwickeln einer Drehstromlok nicht zuließen, wie sie bei der Bundesbahn gerade erst in Dienst gestellt worden war. Ein besonderes Augenmerk galt der zeitgemäß und modern wirkenden Formgestaltung, die damals noch nicht am Rechner erfolgte. Eigenwillig wirken aber im Rückblick verschiedene Lackierungsvorschläge.

Zur Einsatzgeschichte der Vergangenheit und Gegenwart gehören auch Unfälle, in die Lokomotiven der Baureihen 112 und 143 verwickelt waren. Detailliert und mit aktuellen Daten behandelt werden auch sämtliche Varianten und Unterbaureihen der „Schienentrabis“.

Schwächen haben wir nur in der Wiedergabe der Beheimatungsgeschichte festgestellt. Eine chronologische Wiedergabe mit Wiederholungen und bisweilen nicht nachvollziehbaren Sprüngen erschweren das Verständnis beim Leser. Besser wäre es gewesen, wie beim EK-Verlag nach Betriebswerken zu strukturieren.

Beispielhaft nennen wir eine Textpassage von Seite 104: „Die sieben Maschinen gingen (...) an andere Werke, so dass Dortmund nun ohne 143 war. 143 946 blieb allerdings zunächst in Dortmund beheimatet.“ Wie konnte das Bw Dortmund 1 frei von der Baureihe 143 sein, solange noch eine Lok dort beheimatet blieb?

Aufgestoßen ist uns dabei auch die nicht durchgängig korrekte, zum behandelten Zeitfenster passende Baureihenbezeichnung. Hier sollte konsequent die zum zeitlichen Kontext und der gerade behandelten Bahnverwaltung passende Baureihenbezeichnung verwendet werden, zumal die 1 und 2 an erster Stelle bei DR und DB konträr genutzt wurden.

Stellenweise scheint sogar das Manuskript noch verändert worden zu sein, denn wir fanden einzelne Satzfragmente, die wir nicht mehr zu vollständigen Sätzen ergänzen konnten.

Insgesamt handelt es sich bei „Baureihe 112 / 143“ aber um ein lesenswertes Buch mit vielen Daten, Erkenntnissen und Fotografien, das dem Käufer auch mit Blick auf den günstigen Preis Freude bereiten wird. Eine Kaufempfehlung können wir also aussprechen.

Bei der nächsten Überarbeitung sollten die Lektoren aber ganz genau hinsehen und kritische Passagen berichtigen, damit sie gemeinsam mit den benachbarten Kapiteln wieder wie aus einem Guss wirken.

Verlagsseiten:
<http://www.geramond.de>

Die Intermodellbau 2014

Im Westen nichts Neues?

Die Erwartungen der Zetties an die diesjährige Intermodellbau waren gering, nachdem erst zwei Wochen zuvor das für die Gemeinschaft viel bedeutendere Treffen in Altenbeken stattgefunden hatte. Und so hatte sich kein Stammtisch oder Verein mit einer Anlage für diese sonst so bedeutende Messe beworben. An dem einen oder anderen Stand sind wir dennoch fündig geworden.

Wenn die Eggelandhalle in Altenbeken alle zwei Jahre ihre Pforten für das Internationale Spur-Z-Wochenende öffnet, dann erscheint für Zetties aus ganz Europa alles andere unwichtig.

Auch die Intermodellbau in Dortmund, auf der die Nenngröße Z sonst traditionell stark vertreten ist, wird dann trotz 88.000 Besuchern und 561 Ausstellern aus 17 Ländern zum Nebenschauplatz.

So war es auch Mitte April, als die Welt des europäischen Modellbaus nur zwei Wochen später auf Dortmund schaute. Keine einzige Modellbaugruppe, nicht ein Stammtisch oder Verein hatte eine Spur-Z-Anlage für diese größte Publikumsmesse Europas angemeldet.

Trotzdem wurden wir fündig und konnten einiges Sehenswerte für Sie zusammenstellen und dokumentieren. Und auch auf den 27 Anlagen anderer Spurweiten gab es viele Anregungen für Zetties zu sammeln.



Für die Spur Z hielt Zirkus-Modellbaufreund Rolf Böhme aus Recklinghausen mit seinem Diorama des Circus Roncalli die Fahne hoch.



Zumindest diese kleine Koffieranlage von Noch fanden wir am Stand von Bahnreisen Sutter.

Mangels ideeller Aussteller beschränkt sich unsere Darstellung – mit einer Ausnahme – auf den Bereich der anwesenden Firmen.

Die Fahne für den Baumaßstab 1:220 hielt dieses Jahr Rolf Böhm aus Recklinghausen hoch, der im Zirkusmodellbau aktiv ist. Mitgebracht hatte er ein Diorama mit der Zeltstadt des Circus Roncalli.

Die einzige Spur-Z-Anlage der Ausstellung fanden wir in Halle 4 nahe des Branchenführers: Gregor Sutter von Bahnreisen Sutter warb mit einer kleinen Noch-Koffieranlage für seine Dienstleistungen. Darauf drehte ein Märklin-Schienenbus 8816 unermüdlich seine Runden.

Das wohl schönste Exponat hatte Helga Raab vom Aktionshaus MZZ mitgebracht. In einer Vitrine präsentiert, konnte es im Vorbeigehen schnell übersehen werden. Das nach eigener Auskunft schon recht alte, aber bestens gepflegte Exponat zeigte verschiedene MZZ-Automodelle in der Kulisse eines kleinen Güterbahnhofs mit Rampen und Ladestraße.



Das wohl schönste Spur-Z-Exponat hatte das Aktionshaus MZZ dabei: Auf dem Diorama waren verschiedene MZZ-Fahrzeuge und – Hintergrundkulisse zu sehen. Besonders sehenswert war die Verladung eines Güterwagens auf einen Culemeyer-Straßenroller.

Sehenswert war unter anderem das Verladen eines gedeckten Güterwagens auf einen Culemeyer-Straßenroller, gezogen von einer Kaelble-Zugmaschine. Wer hier anhielt, erhielt jede Menge Anregungen, um die hier erhältlichen Metallfahrzeuge gelungen in Szene setzen zu können.

Auf der Messe präsentiert hat sich auch der niederländische Anbieter Magnorail.

Zu seinem Angebot gehört eine unter einem Verkehrsweg zu führende Transportkette, die mittels montierter Magneten auf der sichtbaren Anlagenoberfläche ein Auto, ein Boot, ja sogar ein Moped, Motorrad oder Fahrrad mitnimmt und für den Betrachter in Bewegung setzt.

Wie eindrucksvoll diese Technik arbeitet, die wir als flexible und platzsparende Weiterentwicklung eines früheren, schienengebundenen Arnold-Produkts sehen, konnten Besucher am Stand anhand verschiedener Schaustücke sehen.



Auf der Spur-N-Anlage „De blauwe Tram“ scheinen sich die Autos wie von Geisterhand zu bewegen. Für fast jeden Maßstab möglich wird das jetzt auch mit Magnorail.

Erstmals dabei war Xander Berkhout aus den Niederlanden, der unter dem Markennamen Berros aktiv geworden ist. Er präsentierte seine neuen, digitale Modellbahnsteuerung namens iTrain für Windows, MAC OS X und Linux. Das ansprechende Nutzinterface sei einfach zu konfigurieren und unterstützt die gängigen Digitalssysteme.

Der Import von Lokomotiven und deren Funktionen kann aus modernen Zentralen wie ECoS, der Central Station 1 und 2 oder auch Rautenhaus erfolgen. Nach Registrierung auf der Seite von Berros erhält der Interessent Zugriff auf eine zweimonatige Probelizenz.

Ihre Spur-Z-Neuheiten aus Nürnberg präsentierten die anwesenden Großserienhersteller. Besonderes Interesse galt darunter Faller. Nur wenige Zetties hatten zuvor deren neue Wassermühle, ein absoluter Höhepunkt im Spur-Z-Programm, in Augenschein nehmen können. In Dortmund bestand dazu endlich Gelegenheit.



Heckl Kleinserien stellte in Dortmund seinen Kleinviehwagen Bauart Altona in der Ausführung mit Bremserhaus vor. Das hier gezeigte Modell mit Stangenpuffern ist noch ein Muster ohne Kupplungen.

Märklin wusste mit den Formneuheiten der US-Diesellok E8A, der Tenderdampflok Baureihe 64, dem Schiebedachwagen Kkms 51 zu beeindrucken. Wer keine Zeit gefunden hatte, nach Altenbeken zu kommen, für den bestand auf der Intermodellbau Gelegenheit zur Ansicht der Handmuster.

Den Sonderwagen zur Intermodellbau 2014 hatten wir bereits in der letzten Ausgabe vorgestellt. Erwerben ließ er sich während der Ausstellung bei den anwesenden Händlern oder den Fachgeschäften im Einzugsgebiet Dortmunds.

Dirk Möller war mit seiner vor allem auf typisch preußisch erscheinende Gebäude spezialisierte Marke Moebo exclusive am Stand von Joswood präsent. Dort gab es inzwischen das Nebengebäude mit abfallendem Putz in beiden Farbausführungen (Grau und Ocker) zu kaufen. Dank der regen Nachfrage waren die Bestände jedoch sehr schnell ausverkauft.

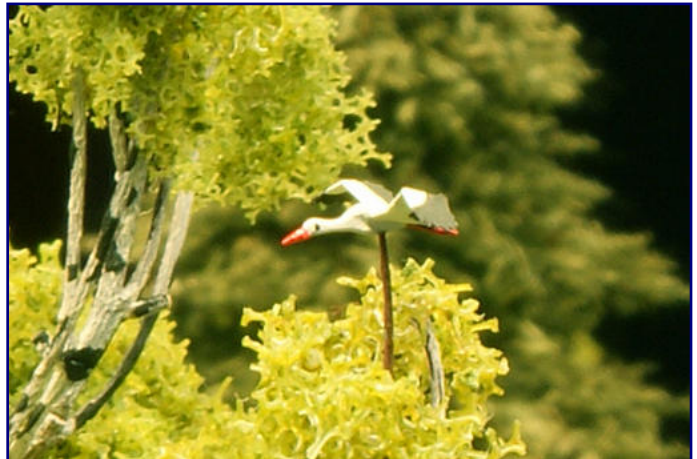
Gegenüber seinen Plänen immer noch im Rückstand war Lütke Modellbahn, wo es zum Treffen zwei Wochen zuvor noch keine Neuheiten zu sehen gab. Das darf aber nicht als Untätigkeit missverstanden werden! Und so war es in der Zwischenzeit immerhin möglich, uns anhand entsprechender Muster für die Nenngröße N zu erläutern, was die Zetties dieses Jahr vom Hersteller mit dem größten Gebäudeprogramm im Maßstab 1:220 zu erwarten haben.

Drei neue Ausgestaltungsprodukte befinden sich beim Olchinger Spezialisten in der Entwicklung: Auf Grillparty (Art.-Nr. 71 025) oder Grillfest (71024) können die Preiserlein die warmen Sommertage und -abende feiern. Vor allzu viel Sonneneinstrahlung schützen sie dabei die 10 Sonnenschirme (71 022).

Keine Neuheiten hatten MO-Miniatur und Kuswa dabei. Im ersten Fall war das zur Umsetzung anstehende Projekt eines Omnibusses Mercedes-Benz O321 H aus den sechziger Jahren bereits seit Februar bekannt und von uns auch in der Messeausgabe gemeldet worden.

Sollte der Bus am Markt erfolgreich sein, besteht Interesse auch an der Realisierung weiterer Fahrzeugmodelle, über die bereits ein erster Austausch stattfand.

An Gerd Kuswa werden überwiegend Individualaufträge wie Lokanschriften und Nassschiebebilder vergeben, was natürlich auch in Dortmund möglich war. Im Programm finden sich aber auch geätzte Zurüst- oder Zubehörteile wie Bremsscheiben für die Modelle der TRAXX-Familie oder Traversen für Telegrafmasten. Mit einem Besuch am Stand ließ sich insofern Porto sparen.



Der fliegende Storch ist eine von drei jetzt bei Rolfs Laedchen erhältlichen Ausführungen.



Die dreiflammigen Parklaternen stammen von Z-Norm (Stefan Schmid) und sind ebenfalls bei Rolfs Laedchen erhältlich.

Spannend war auch ein Abstecher an den Stand von Heckl Kleinserien. Zu sehen gab es den Kleinviehverschlagwagen der Bauart Altona, später als V(w)h 04 bezeichnet, jetzt auch mit Bremserhaus als neue Formvariante. Entschieden hat sich Dieter Heckl für die gewölbte Dachform der Kabine und sorgt damit für Abwechslung im Wagenpark der Spurweite Z.

Wie angekündigt, möchten wir auch die Neuheiten von Rolfs Laedchen an dieser Stelle ausführlicher behandeln. Aus Ätzteilen zusammengesetzt und dreifarbig lackiert wurden die Figuren von Weißstörchen zur Ausgestaltung von Nestern auf Dächern und Kirchtürmen. Zur Auswahl stehen zwei verschiedene Vogelpaare in unterschiedlichen Körperhaltungen.

Dreiflammige Parklaternen in zwei verschiedenen Bauarten sind die Neuheiten von Z-Norm (Stefan Schmid), dessen Vertrieb an Rolfs Laedchen übergeben wurde. Die filigranen Leuchten illuminieren die kleine Welt von Modellbahnanlagen mit wartungsfreien Leuchtdioden.

Auch Aspenmodel hatte Neuheiten dabei, die uns sehr begeisterten. Auf Basis von Shire-Bausätze, heute über Nansen

angeboten, zeigte Maxi Mehnert Fertigmodelle verschiedener Kutschen. Als zusammengebaute und lackierte Exemplare werden sie nur am Aspenmodel-Stand auf Messen und Ausstellungen angeboten, auf dem Versandweg ist diese Version nicht erhältlich.



Mit schwarzen Kutschen wie diesen sind Amische in den USA auch heute noch unterwegs. Damit sind die Fertigmodelle von der Epoche I bis VI einsetzbar. Foto: Aspenmodel

Die exklusiven Einspanner heben sich von den Bausätzen unter anderem durch die feiner gestalteten Pferdefiguren ab. Zum Angebot gehören verschiedene Gespanne für Händler, die Landwirtschaft oder auch zu Personenbeförderung, wie sie bei den Amischen (engl. „Amish“) noch heute genutzt werden.

Und am Gemeinschaftsstand mit Bahls Modelleisenbahnen gab es noch mehr Neues zu sehen. Der einachsige Schienenbusbeiwagen VB 141 der Deutschen Bundesbahn war nicht rechtzeitig zur Ausstellung in Altenbeken fertig geworden.

Und so feierte er halt in Dortmund seine Premiere. Da es sich bei diesem Modell bereits um die dritte Umsetzung im Maßstab 1:220 handelt, sorgte Michael Bahls mit seiner Interpretation für eine Überraschung.

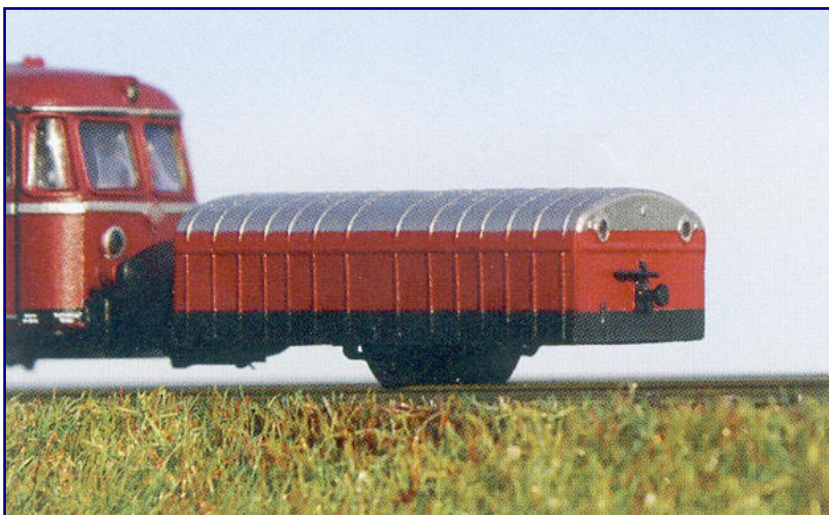
Für seine Konstruktion spricht das Einhängen der Deichsel im Kupplungsschacht des Motorwagens, die deren Durchhängen unterbindet. Außerdem besitzt nur sein VB 141 eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung mit warmweißen und roten LED, sobald zwei Kontaktplättchen in den Schacht der Glühlampe geschoben wurden. Entsprechend verdrahtet, lässt sich die Beleuchtung auch digital schalten.

Wer sich jetzt mangels Führerstand über das weiße Spitzenlicht wundert, dem möchten wir den Einsatz des Vorbilds kurz erläutern:

Gezogen zeigte der Beiwagen, in dem Gepäck, Fahrräder und auch Ski befördert wurden, wie jeder andere Wagen rotes Schlusslicht.

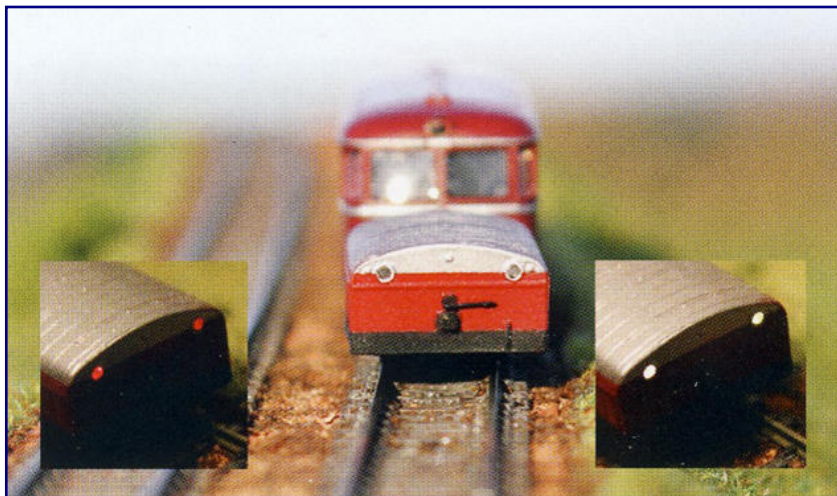
Er durfte aber auch vom Motorwagen geschoben werden, wobei der Lokführer im Schienenbus verblieb.

Dank der flachen Bauart behinderte er die Sicht auf Strecke und Signale nicht. Für andere Verkehrsteilnehmer war jetzt aber nur das obere Spitzenlicht des Motorwagens sichtbar, die zwei unteren ersetzte in dieser Fahrtrichtung deshalb der VB 141 mit seinen Laternen.



Der VB 141 von Bahls steht wie sein Vorbild gerade auf dem Gleis, weil die Deichsel bei dieser Konstruktion im Kupplungsschacht fest eingehängt wird. Foto: Bahls Modelleisenbahnen

Bei Weinert Modellbau freuten wir uns über die zwischenzeitliche Lieferfähigkeit einiger Neuheiten aus dem letzten Jahr. Verfügbar waren inzwischen die Telegrafmasten in zwei verschiedenen Ausführungen. Zäune und die Laterne mit Holzmastimitation sollen als nächstes folgen. Erstmals in Dortmund präsentiert hat sich Qdecoder aus Dresden, deren Produkte wir in Nürnberg-Messeberichten mehrfach vorgestellt hatten.



Die im Text erläuterten Einsatzmöglichkeiten des VB 141 und den Lichtwechsel veranschaulicht dieses Bild. Foto: Bahls Modelleisenbahnen

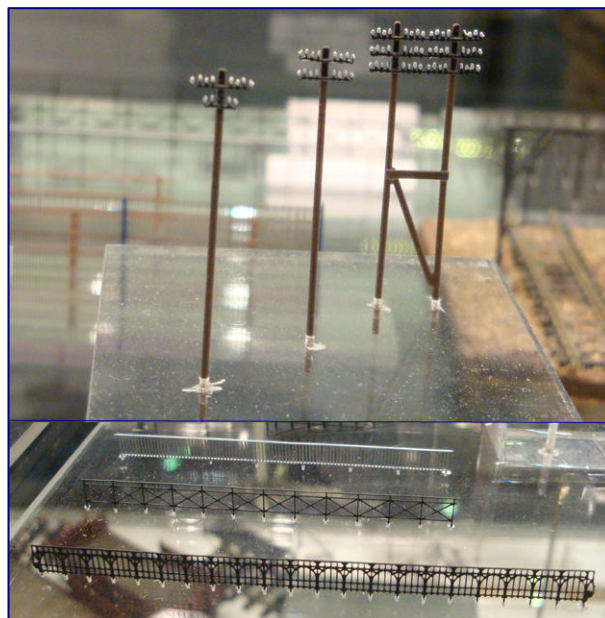
Eingerahmt wurden die Präsentationen der Aussteller wie jedes Jahr von Expertenvorträgen und kurzen Seminaren, die auf Sonderflächen von Märklin/Faller oder beim MOBA als organisierendem Dachverband stattfanden.

Festzuhalten bleibt auch die vorbildliche Familienfreundlichkeit der Dortmunder Messe, denn viele Bastelangebote für Kinder luden bei Märklin/Faller sowie Viessmann und Noch zum Mitmachen ein. Auch in anderen Hallen wurde Kindern bei den übrigen Modellbausparten einiges geboten.

Einmalig und vorbildlich für sinnvolle Nachwuchsförderung erscheint das Angebot der Westfalahallen Dortmund an Kindergärten und Schulen, die im Gruppen- oder Klassenverband freien Eintritt zur Messe erhalten.

Premiere feierte zudem der Familiensonntag, mit dem die Messeleitung die Kinder auch außerhalb der Bildungsstätten in ihrem gewohnten Umfeld zu erreichen versucht.

Die Intermodellbau 2015 wird vom 15. bis zum 19. April auf jeden Fall mit starker Beteiligung der Spur Z stattfinden. Seitens des Kreativ-Weltrekordteams wurde eine geplante Aktion bereits vor Ort mit den Westfalahallen, einem unterstützenden Hersteller und einer auch im Bereich der Unterhaltung aktiven Person abgestimmt.



Telegrafmasten und verschiedene Zäune sind ab sofort oder in Kürze bei Weinert Modellbau lieferbar.

Ausstellerauswahl zur Intermodellbau Dortmund:

- <http://www.aktionshaus-mzz.de>
- <http://www.aspenmodel.de>
- <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
- <http://berros.eu/itrain>
- <http://www.faller.de>
- <http://www.heckl-kleinserien.de>
- <http://www.kuswa.de>
- <http://www.luetke-modellbahn.de>
- <http://www.maerklin.de>
- <http://www.magnorail.com>
- <http://www.mbw-spur-0.de>
- <http://www.moebo.de>
- <http://www.mo-miniatur.com>
- <http://www.noch.de>
- <http://www.qdecoder.com>
- <http://www.rolfs-laedchen.de>
- <http://www.weinert-modellbau.de>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

**Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen**

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

**11.05.2014, 29.05.2014, 08.06.2014, 09.06.2014, 22.06.2014
13.07.2014, 24.08.2014, 14.09.2014, 05.10.2014, 26.10.2014.**

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Aufruf für Modellfahrzeug-Wiederauflagen:

Ich hab da mal ein Anliegen. Ich habe in Sinnsheim ein wenig mit Herrn Brunner von MO-Miniatur geredet und nach alten Modellen, die nicht mehr im Lieferprogramm sind, gefragt.

Herr Brunner hat mir erklärt, dass sich eine Produktion in Zett nur bei einer größeren Stückzahl rentiert. Könnt Ihr da vielleicht im Trainini einen Aufruf starten oder vielleicht eine Sammelbestellung organisieren? Interessant wären z.B. Eicher Wotan, Fuchs-Bagger, Fendt-Geräteträger, Heuwagen und der große Gabelstapler.

Peter Sadlo, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Der Gabelstapler war bei unserem letzten Besuch herstellerseitig noch lieferbar, was auf den Internetseiten tagesaktuell prüfbar ist (<http://www.mo-miniatur.com>). Auch den Heuwagen hatten wir noch vor kurzer Zeit am Messestand gesehen. Wiederauflagewünsche aus dem Leserkreis bitten wir direkt an den Hersteller zu richten, damit sich dort ein repräsentatives Gesamtbild ergibt, auf dessen Basis eine Entscheidung getroffen werden kann. Das Abwickeln von Sammelbestellungen ist uns wegen des hohen Zeitaufwands und des damit verbundenen, wirtschaftlichen Risikos nicht möglich.

Kunst oder Schmiererei? Graffiti im Modell:

Was der Deutschen Bahn AG ein Graus ist, bildet eine wichtige Geschäftsgrundlage für Sascha Braun aus München. Unter dem Markennamen Z-Customizer hat er es sich zur Aufgabe gemacht, Lok- und Waggonmodelle im Maßstab 1:220 im Kundenauftrag zu individualisieren. Und gemeint ist hier eben nicht das Anbringen gewöhnlicher Betriebsspuren sondern von beim Vorbild so unbeliebten Graffitis.

Dafür hat er in Zusammenarbeit mit einem Spezialunternehmen eine Folientechnik entwickelt, die es ihm erlaubt, die für einen seiner Kunden selbst gezeichnete „Schmiererei“ mit vertretbarem Aufwand auf einem Modellbahnprodukt anzubringen.

Wichtig erscheint uns der Hinweis, dass keine Graffitis der realen Welt kopiert werden – schwerer Sachbeschädigung soll vom Z-Customizer nämlich keine Bühne geboten werden.

Seine Zukunft sieht der Z-Customizer übrigens nur im Bereich der Spurweite Z, denn in anderen Bau-Größen sei diese Nische häufig



schon besetzt. Dass sich sein Können inzwischen weit herumgesprochen hat, zeigt zudem die Tatsache, dass sich mittlerweile auch ein Spur-Z-Hersteller seiner Dienstleistungen bedient, um den Modellbahnern sehr individuelle Fahrzeuge anbieten zu können.



Die Gestaltung besprühter Reisezug- und Güterwagen erfolgt individuell nach Kundenwunsch. Foto (auch Seite 42): Z-Customizer (Sascha Braun)

Eines ist damit gewiss: Auch wir werden Sascha Braun und seine Angebotspalette im Auge behalten, um unsere Leserinnen und Leser stets aktuell informieren zu können. Für das nächste Jahr ist zusätzlich ein ausführliches Portrait über seine Person und berufliche Entwicklungsgeschichte sowie dann aktuelle Leistungen geplant.

Wenn Sie an seinem Angebot interessiert sind oder Fragen haben, dann notieren Sie sich bitte folgende Internetadresse: <http://www.z-customizer.de>.

US-Reisezugwagen bei Micro-Trains:

MTL legt erstmals US-amerikanische Reisezugwagen aus den von Marsilius (Krefeld) übernommenen Formen auf. Dadurch wird das Angebot dieses US-Herstellers in interessanter Weise und zudem wegweisend erweitert.



Die Auslieferung weiterer Rc3-Varianten wird bei FR Freudenreich Feinwerktechnik bald Fahrt aufnehmen. Stellvertretend für sie zeigen wir hier die Rh 1043 der ÖBB in der Valoussek-Lackierung.

Im September 2014 werden ein von der F7 geführter Nahverkehrszug der Amtrak mit vier Wagen sowie einzelne 83-Fuß-Leichtbauwagen mit 44 Sitzplätzen in den Farben der Pennsylvania RR und Southern Pacific erwartet.

ÖBB-Version geht in die Auslieferung:

Bei FR Freudenreich Feinwerktechnik hat mit dem Spur-Z-Wochenende in Altenbeken die Auslieferung weiterer Varianten der Rc3 begonnen. In der Messeausgabe 2/2014 haben wir die geplanten und jetzt nach und nach umgesetzten Modelle aufgeführt.

Auch von der beliebten österreichischen Ausführung befinden sich bereits wenige

Exemplare im Umlauf. Der Sanitzer Kleinserienhersteller bietet die Rh 1043 der ÖBB für die deutschen Nachbarn in der attraktiven Valoussek-Lackierung an.

Aktuelle Herstellerinformationen sind unter <http://www.fr-model.de> zu finden.



Die frisch ausgelieferte Baureihe 213 (Art.-Nr. 88219) könnte mit der fehlenden Betriebsnummer am kurzen Vorbau zur seltenen Variante werden: Märklin hat die Auslieferung vorerst wieder gestoppt. Foto: Peter Fingerhut

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Die beliebte V 100 kehrt zurück in die Händlerregale. Mit der verkehrsroten Steilstreckenvariante Baureihe 213 (Art.-Nr. 88219) der Deutschen Bahn AG werden die Freunde der Epoche V wieder mit der am stärksten nachgefragten Lok bedacht.

Das mit sauberer Lackierung feiner Bedruckung gelungene aussehende Modell wird fahrtrichtungsabhängig von warmweißen und roten Leuchtdioden beleuchtet und läuft mit dem bekannten Fünfpolmotor. Angekündigt war das Modell mit den Frühjahrsneuheiten im Februar 2014.

Vorläufig wurde die Auslieferung aber wieder gestoppt: Auf dem kurzen Vorbau der

ersten Modelle fehlte irrtümlich die Betriebsnummer, wie das abgebildete Foto beweist.

Keinen Grund für einen solchen Schritt gibt es beim Wagendisply mit zehn gedeckten Güterwagen der Bauart GI 11 der Deutschen Bundesbahn (82559). Endlich sind die beliebten Wagen des früheren Gattungsbezirks Dresden auch in einer Epoche-III-Ausführung zu haben.



Hier zeigen wir alle drei Formausführungen des gedeckten Güterwagens GI 11 der Deutschen Bundesbahn aus dem Display 82559 auf einen Blick: Vom Wagen mit Bremserbühne und – haus sind jeweils drei Exemplare in der Packung, vom vorderen gleich vier. Zudem variiert Märklin das Erscheinungsbild durch zwei unterschiedliche Dachfarben.

Mit dieser Auslieferung rückt Märklin auch das Verhältnis von Wagen mit und ohne Bremserhaus weiter zurecht. Vier Exemplare tragen das für die Leig-Einheit neu entwickelte Fahrwerk und besitzen daher auch keine Bühne. Die übrigen sechs Modelle besitzen je zur Hälfte Bremserhaus oder –bühne.

Weitere Variationen an den Wagen sind zwei leicht unterschiedliche Dachfarben, mit denen den unterschiedlichen Verschmutzungszuständen beim Vorbild Rechnung getragen wird. Jeder Waggon ist einzeln verpackt und hat eine abweichende Betriebsnummer sowie feine wie auch umfangreiche Anschriften an Aufbau und Rahmen.



Mehr Hallenfläche für Faszination Modellbau:

Bei ihrer letzten Auflage im Jahr 2013 hat die Faszination Modellbau Friedrichshafen während der drei Messetage die Besuchermarke von 50.000 Personen geknackt. Gleichzeitig wurde es in der für den Flugmodellbau vorgesehenen Halle auch wegen des hohen Besucherandrangs zu eng.

Das führt bereits bei der vom 31. Oktober bis zum 2. November 2014 stattfindenden Messe zu Änderungen bei den einbezogenen Hallen sowie die Verteilung der einzelnen Modellbausparten.

Neu hinzu kommt die Halle A1, die künftig der Flugmodellbau belegen wird, wo er mit 10.000 m² Fläche ganze 50% mehr Raumkapazitäten zugestanden bekommt. Damit die Wege kurz bleiben, ziehen auch die anderen Sparten um. So belegt der Eisenbahnmodellbau künftig die Halle A3, die von den Flugzeugen frei gemacht wurde.

Die Messe Sinsheim sieht als Veranstalter in dieser Neuaufteilung ein deutliches Zeichen für eine Weiterentwicklung für den beliebten Branchentreffpunkt im Dreiländereck Deutschland – Schweiz - Österreich.

Neuheiten auch bei Schrax:

Ein Bahnsteigabgang ist neu im Lieferprogramm von Schrax. Die einfache Überdachung lässt sich auf eine bereits vorhandene Treppe aufsetzen.

Die Ausführung als Holzkonstruktion mit Ziegeldach wurde bewusst schlicht gehalten und erlaubt eine Aufstellung unabhängig von Bahnsteigdächern.

Ab Epoche 4 lässt sich der neue Streugutbehälter einsetzen. Er ist seitdem nicht nur auf Bahnsteigen sondern auch an steileren Straßenabschnitten, Fuß- und Radwegen sowie vor öffentlichen Gebäuden zu sehen.

Einen auffälligen Blickfang stellt der Obelisk dar. Nachgebildet wurde ein kleineres Exemplar moderner Zeiten, das meist aus mehreren Teilen montiert wurde. Auch wenn er sich gegen ein ägyptisches Ori-



Jetzt auch im Maßstab 1:220 lieferbar: Bahnsteigabgang, Streukiste und Obelisk (Bild oben links) von Schrax. Beide Fotos: Schrax

ginal bescheiden darstellt, sorgt er mit der fünffachen Höhe einer Figur für Eindruck auf der Anlage. Die Bestellseiten des Anbieters finden Sie unter <http://www.schrax.com>.

Großes Aufräumen bei Noch in Wangen (Allgäu):

Nach vielen Jahren veranstaltet die Firma Noch am Samstag, 7. Juni 2014, von 9:00 bis 16:00 Uhr wieder einen Flohmarkt auf ihrem Firmengelände in 88239 Wangen (Allgäu), Lindauer Straße 49.

Angeboten werden zahlreiche Auslaufartikel, Restposten und Schnäppchen aus dem Modell-Landschaftsbau-Sortiment, die bei einem großen Aufräumen zusammengestellt wurden.

Zu finden sein werden dort u. a. Gleismaterial, Bäume, Messedoramen und Zweite-Wahl-Fertigelände, so dass auch für Zetties etwas dabei sein könnte. Alle Angebote sind aber nur verfügbar, solange der Vorrat reicht.



Den Flohmarkt am 7. Juni 2014 nutzt Noch am Firmenstandort zur Lager-räumung. Foto: Noch

Betriebsführungen finden während der Veranstaltung nicht statt, aber die Noch-Modellbau-Welt wird länger geöffnet sein. Den Anfahrts und Parkplatzplan sowie weitere Informationen sind unter <http://www.noch.de/de/aktuell/2014/08-flohmarkt.php> zu finden.

Neue Formen bei AZL:

AZL startet mit formneuen Güterwagen in den Monat Mai. Im Vorbild 33 Fuß lang sind die Gaskesselwagen zum Transport von Autogas (LPG), die nun zunächst als schwarz lackierte Modelle der ACFX erscheinen. Angeboten werden von diesen auffälligen Wagen mit „Walbauch“ eine Viererpackung (Art.-Nr. 90331-1) und zwei Einzelwagen (91331-1 / -2).

Als Farbvariante werden zwei weiße Einzelwagen der SHPX mit roten Aufschriften für „Royster“ (91343-1 / -2) angeboten, die besonders auffällig erscheinen.

Die Diesellok SD70 erscheint jetzt mit Standardführerhaus im blauen Lack der Conrail, von der vier verschiedene Betriebsnummern zu Auswahl stehen 61007-1 bis -4).



Der formneue US-Gaskesselwagen der ACFX. Foto: AZL / Ztrack

Ein Kuriosum sind die drei Maschinen gleicher Bauart der CN (61018-1 bis -3). Sie gelangten mit der Übernahme der Illinois Central zur CN und wurden dort umlackiert. Vorbildgerecht lassen sie sich mit den SD70 der IC zu bunten Mehrfacheinheiten kuppeln.

Bereits Ende April waren die SD70M der CSX auslieferungsbereit: Auch hier kann der Kunde zwischen vier verschiedenen Betriebsnummern entscheiden (61010-1 bis -4), die sich zudem in einigen Beschriftungsdetails unterscheiden.

Mehr Informationen und Bilder zu allen Modellen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.



Alternatives Trockenschmierspray von WD-40:

Im Rahmen unseres ersten Teils der neuen Reihe „Wartung & Pflege“ hatten wir im August 2013 auch verschiedene Schmiermittelalternativen vorgestellt. Auf eine Weitere, die leicht zu beziehen ist, wurden wir kürzlich aufmerksam.

Ein reibungsreduzierendes PTFE-Trockenschmier-spray wird als Speziallösung vom bekannten Hersteller WD-40 angeboten, dessen Produkte in nahezu jedem Baumarkt und Spezialgeschäft erhältlich sind und einen bekannt guten Ruf genießen.

Der Auftrag aus der 250-ml-Sprühdose ist denkbar einfach, denn der grobe Sprühknopf für größere Flächen wird durch Umklappen zur feinen und langen Kanüle, die punktgenau jedes Getriebeteil einer Spur-Z-Lok erreicht.

Im Gegensatz zum seit Jahren bekannten Trockenschmiermittel von High Tech Modellbahnen soll es laut WD-40 innerhalb von Sekunden trocken sein, so dass auf die Einsatzbereitschaft der behandelten Lok nicht mehr gewartet werden muss.

Dabei ist es schmutz-, staub- und ölabweisend sowie druck- und temperaturbeständig, womit es sich auch für viele andere Einsatzgebiete in Haushalt und Hobby eignet. Auch als Gleit- und Trennmittel lässt es sich einsetzen.

Angewendet werden kann es auf Metall, Kunststoff oder Glas im Temperaturbereich zwischen -45 und 260°C, womit auch der Einsatz im Bereich der Modellbahn keine Probleme bereiten sollte. **Trainini®** wird dieses Trockenschmierspray in einem Langzeittest ausprobieren und über die Ergebnisse im nächsten Jahr berichten.

Mini-Club – große Spur-Z-Umfrage:

Digital – ja oder nein? Und wenn ja, wie? Das sind Fragen, die Märklin voraussichtlich ab Ende Mai 2014 auch seinen Kunden stellen wird. Basis der Umfrage ist ein vierseitiger Fragebogen, auf dem 18 Fragen zur Spur Z und deren Digitalisierungsoptionen sowie nachfolgende Angaben zur Person enthalten sind.



Soll die Spur Z künftig von Märklin digital angeboten werden und worauf legen die Kunden bei der Ausstattung wert? Foto: Märklin

Die personenbezogenen Angaben erhebt der Modellbahnhersteller, weil er fünf attraktive Preise unter allen Umfrageteilnehmern auslobt. Zu gewinnen gibt es eine E-18-Schnellzugpackung, eine Startpackung mit der Baureihe 89, eine Schiebewandwagen-Packung, einen Rollprüfstand und eine Sammlerzusammenstellung von Weihnachtswagen.

Märklin scheint also Ernst zu machen mit dem Wunsch nach Erweiterung der Spur Z und damit eventuell auch, bei entsprechender Resonanz, mit deren Digitalisierung. Den Bogen für die große Spur-Z-Umfrage finden Sie in Kürze auf <http://www.maerklin.de> – mitmachen ist angesagt!

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 Knaut
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.