

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



Die V36 in Modell und Vorbild

Märklintage 2009
ATR 72-200 von Herpa

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

langsam verfärbt sich das Laub, die Tage werden spürbar kühler. Wenn dann auch noch das berüchtigte Herbstwetter mit viel Regen und Sturm hinzukommt, treibt es uns alle wieder in die Bastelkeller.

Bei der **Trainini®**-Redaktion ist das nicht anders: Es ist wieder an der Zeit, neue Produkte zur Ausgestaltung zu testen, Bausätze zu kleben und dann endlich wieder Landschaftsbau in unserem Magazin zu präsentieren.



Holger Späing
Chefredakteur

Herzlich lade ich Sie ein, sich auf den letzten Messen des Jahres, darunter gleich zwei Mal die Faszination Modellbau – in Friedrichshafen und Bremen – über das aktuelle Angebot für Ihre eigenen Projekte zu informieren.

Damit sind wir auch schon beim ersten Bericht dieser Ausgabe. Wir wollen auf die Märklintage Mitte September in Göppingen zurückblicken. Märklin feierte dort seinen 150. Geburtstag mitten im (noch) laufenden Insolvenzverfahren. Wir waren beeindruckt, welch tolle Veranstaltung die Verantwortlichen gerade unter diesen Vorzeichen auf die Beine gestellt haben.

Besonders die Spurweite Z war dieses Mal äußerst würdig vertreten – vielleicht sogar besser als alle anderen Baugrößen. Das gibt uns Mut in schwierigen Zeiten und sicher werden auch sie sich freuen, was es am Rande beim Pressefrühstück mit Insolvenzverwalter Michael Pluta zu hören gab.

Langsam geht nicht nur ein höchst turbulentes Jahr zu Ende sondern mit ihm auch unser Themenschwerpunkt „Leserberichte“. Nie zuvor sind unsere Leserinnen und Leser so stark zu Wort gekommen wie 2009. Mit dieser Ausgabe erreicht diese Reihe nun ihr vorläufiges Ende.

Jens Wimmel liefert zum Abschluss einen der Höhepunkte, indem er vom Test der Diesellok V36 von Bahls Modelleisenbahnen berichtet. Der Redaktion war es wichtig, dass eine unbefangene Person einen solchen Test durchführt. Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft IVzett war ich selbst an der Entwicklung der Basiskonstruktion beteiligt, auf die sich das aktuelle Bahls-Modell stützt.

Damit blieb im Interesse der Objektivität keine Alternative über dieses wichtige Modell zu berichten. Wir hoffen, einen guten Weg gefunden zu haben und danken Jens für sein Engagement.

Auch ein Vorbildportrait dieser Lokomotive mit wechselvoller Geschichte darf natürlich nicht fehlen. Nur wenige Zetties werden sie noch im Betrieb erlebt haben, doch das hat ihrer Beliebtheit nicht geschadet, weil sie als Museumslok noch sehr präsent ist. Wir sehen darin eine gute Gelegenheit, Informationen zum vorbildgerechten Einsatz mitzuliefern.

Sollen wir oder sollen wir nicht? Diese Frage stellt sich stets, wenn wir Ihnen ein Flugzeugmodell aus der Herpa-Kollektion präsentieren. Bereits zum dritten Mal kamen wir zum Ergebnis, dass ein gelungenes und interessantes Modell eine ausführliche Vorstellung in **Trainini®** verdient hat. Und damit starten wir heute durch in eine neue Bastelsaison!

Viel Spaß bei der Lektüre dieser Ausgabe wünscht Ihnen

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Klein, aber fein: die ATR 72.....	4
Kleine, schwarze Schönheit auf Schienen.....	8

Vorbild

Goldene Zeiten im Friedensdienst.....	15
---------------------------------------	----

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

Göppinger Geburtstagsfeier / Wie geht es weiter mit der Spurweite Z?.....	27
Zetties und Trainini im Dialog.....	43

Wir danken Jens Wimmel für seinen Testbericht, Torsten Schubert für seine Messeunterstützung sowie Ulrich Budde, Rolf Schulze, Andreas Petkelis und der Eisenbahnstiftung für historische Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 18. Oktober 2009

Titelbild:

V36 215 ist noch gut in Schuss, doch sie hat ihre goldenen Zeiten bereits hinter sich. In Blumendorf musste sie bereits Ende der sechziger Jahre in den Bauzugdienst abrücken. Das neue Bahls-Modell lässt diese ans Vorbild angelehnte Idee glaubwürdig erscheinen. Foto: Jens Wimmel

Neues Regionalflugzeug von Herpa Klein, aber fein: die ATR 72

Aufgrund nur geringer und für die Praxis zu vernachlässigender Maßstabsabweichungen ist auch das eine oder andere Flugzeug aus dem Produktsortiment von HerpaWings für die Zetties interessant. Während viele eher den Modellbahnhimmel schmücken können, ist die ATR 72-200 aufgrund ihrer Größe auch für die Anlage selbst interessant.

Frisch ausgeliefert wurde im September 2009 Herpas neue ATR 72-200 im Maßstab 1:200 (Art.-Nr. 552684). Sie gibt eine Maschine der Regionalfluggesellschaft Eurowings wieder, die ihren Rechtssitz in Dortmund hat und noch vor einigen Jahren neben Lufthansa und Air Berlin zu den drei größten Fluggesellschaften Deutschlands zählte.



Das Modell der ATR 72-200 in den Farben der Eurowings besticht durch viele aufgedruckte Details, die besonders im Bugbereich sichtbar werden. Achten Sie doch mal auf die Scheibenwischer der Pilotenkanzel.

Eurowings ging 1993 aus den bis dato größten privaten Linienfluggesellschaften Deutschlands, der NFD Luftverkehrs AG mit Sitz in Nürnberg (gegründet 1975) und der RFG Regionalflug GmbH Dortmund (gegründet 1976) hervor. Das Logo der neuen Gesellschaft entstammte damals einem Mitarbeiterwettbewerb.

Bald zierte es alle Maschinen der neuen Fluggesellschaft, zu denen damals verschiedene Ausführungen der Turbo-Prop-Typen ATR 42 und ATR 72 sowie Düsenflugzeuge BAe 146 gehörten. Später stießen noch fünf Airbus A319 zur Flotte. Das

neue Modell von Herpa entspricht der Lackierung des Fluggeräts aus jener Zeit und eignet sich daher für Modellbahner, welche die Epoche V bevorzugen.

Ab 2008 verschwand sukzessive das eigene Farbkonzept von den Maschinen, weil nur noch für Lufthansa Regional geflogen wird und dies außen wie innen durch eine konsequente Lufthansa-Gestaltung deutlich gemacht werden sollte.

Auch die Zeit der ATR 72 ist bei Eurowings zu Ende, da die Flotte auf die bei Geschäftsreisenden beliebteren Düsenmaschinen umgestellt wurde. Nur die kleinere ATR 42 ist derzeit noch mit fünf Flugzeugen im Bestand vertreten, aber auch sie wurden dauerhaft an Dritte vermietet.

Dass Herpa sich als Farbvariante ausgerechnet diese Lackierung

Wichtige Maße der ATR-72-200 für die Modellumsetzung

Maßart	Vorbild	1:200	1:220	Modell
Länge	27,16 m	13,58 cm	12,35 cm	13,5 cm
Spannweite	27,06 m	13,53 cm	12,30 cm	13,4 cm
Höhe	7,65 m	3,83 cm	3,48 cm	3,8 cm
Kabinenbreite	2,57 m	1,29 cm	1,17 cm	1,4 cm
Kabinenhöhe	1,91 m	0,96 cm	0,87 cm	0,9 cm
Triebwerke	Pratt & Whitney Canada PW124 Turboprop 2.400 PS		vorbildrichtig	
Propeller	2x Hamilton Standard 4-Blatt-Propeller		vorbildrichtig	

aus der Frühzeit von Eurowings vor der Beteiligung der Lufthansa ausgesucht hat, dürfte kein Zufall sein: Die damals größte Fluggesellschaft Deutschlands betrieb lange die größte ATR-Flotte überhaupt. Sie war daher auch ein wichtiger Kunde des französisch-italienischen Konsortiums Avions de Transport Régional (ATR).

Entstanden ist der Typ ATR 72 aus der kleineren Schwestermaschine ATR 42, deren Rumpf um 4,50 m gestreckt wurde. Auch die Tragflächen mussten vergrößert werden, um genug Auftrieb für die nun größere und schwerere Maschine zu gewährleisten. Angetrieben wird sie ebenfalls durch zwei Turboprop-Triebwerke, auf denen vorn jeweils vierblättrige Propeller arbeiten.



Bei Herpas neuem Modell im Maßstab 1:200 handelt es sich um ein kleines Regionalflugzeug, das auch auf vielen Spur-Z-Anlagen einen Platz finden kann, wenn ein Flughafen am Rande thematisiert wird. Das Vorbild stammt aus den frühen neunziger Jahren.

Eine Besonderheit ist, dass dieses Flugzeug keine Hilfstriebwerke besitzt, die es am Boden fortbewegen. Stattdessen läuft das rechte Triebwerk weiter und sorgt für den erforderlichen Vorschub. Die Propeller können mit einer Bremse stillgelegt werden.

Die Treibstoffbehälter befinden sich bei wie vielen Flugzeugen in den Tragflächen, so dass die ATR 72 im Vergleich zur kleineren Schwester mehr Kerosin bunkern kann und über einen größeren Aktionsradius verfügt. Dennoch wurde sie mit max. etwa 1.400 km Reichweite hauptsächlich auf Kurzstrecken eingesetzt.

Die erste ATR 72 in der Version 100 erschien im Vorbild 1989. Beim von Herpa nachgebildeten Modell handelt es sich um die Version 200 mit erhöhter Startmasse. Weitere Ausführungen folgten bis heute. Insgesamt sind die gestreckten Maschinen aller Versionen bis heute wirtschaftlich erfolgreicher als der Basistyp, aus dem sie entwickelt wurden.

Etwa 430 Exemplare wurden bis heute ausgeliefert, fast 150 weitere Bestellungen liegen dem Herstellerkonsortium vor. Dem stehen gut 420 Flugzeuge der Basisversion gegenüber, bei dem es an neuen Aufträgen fehlt.

Das Herpa-Modell ist dem großen Vorbild in allen wichtigen Merkmalen liebevoll nachgebildet worden. Dazu gehört auch ein detailliertes Fahrwerk mit echter Gummibereifung. Die Propeller sind sogar beweglich.

Eine Stärke von Herpa ist auch hier wieder der vielfarbige Druck, der selbst kleinste Anschriften lupenrein wiedergibt und auch bei mehreren Druckvorgängen auf kleinstem Raum, z.B. für mehrfarbige Firmensymbole, punktgenau sitzt. Traditionell nutzt Herpa diese Technik auch, um einige zusätzliche Details auf dem Flugzeug anzubringen.

Auch die Lackierung des Metallmodells leistet sich keine Schwächen. Damit steht dem Einsatz auf einem Flughafen-Anlagenabschnitt nichts im Wege. Einen kleinen Kompromiss muss der Zettie natürlich beim Maßstab eingehen – die Maßtabelle im Informationskästchen macht es deutlich. Entscheidend ist aber der Gesamteindruck. Und der stimmt im direkten Größenvergleich mit Figuren und Automodellen.



Neben dem Fahrwerk mit echter Gummibereifung fanden wir auch am Heck ein separat angesetztes Detail. Vorbildlich gelöst ist wieder mal die Bedruckung, die sogar die Fensterrahmen sehr plastisch wirken lässt (siehe Ausschnittsvergrößerung)..

Wünschenswert aus Sicht eines Modellbauers wären natürlich echte Fensternachbildungen aus Klarsicht-Kunststoffteilen. Das entspräche dem Niveau des Rollmaterials auf den Schienen und dem Stand bei den Militärmodellen der Herpa-Wings-Serie.

Doch wie auch bei vielen Automodellen müssen wir mit solchen, kleinen Kompromissen leben, ohne sie störend wahrzunehmen. Herpa scheint die Problematik auch erkannt zu haben, denn alle neu erschienenen Modelle der jüngeren Vergangenheit waren im Bereich der Fenster aufwändiger als früher bedruckt. Auf diese Weise erhalten Rahmen und Fensterflächen eine deutlichere Trennung und wirken plastischer und realistischer.

Der eine oder andere Modellbauer mag sich beim Anblick der ATR 72 vielleicht etwas verwundert die Augen reiben: Das Flugzeug wirkt irgendwie etwas hecklastig. Man rechnet ständig damit, dass es schon beim kleinsten Stoß an der Anlage nach hinten umfallen könnte.

Dieser Eindruck täuscht den Betrachter nicht, denn in der Tat handelt es sich um eine Schwäche des Vorbilds, die auf das sehr standfeste, weil schwere Modell allerdings in dieser Form kaum zutrifft: Bei falscher Beladung oder plötzlichen Gewichtsverlagerungen, z.B. durch schnell aufstehende und zur hinteren Tür eilende Fluggäste droht das Vorbild in der Tat auf sein Heck zu fallen. Deshalb stützt man das Original auf dem Vorfeld durch einen speziellen, kurzen Stab.

Fazit: Herpas Vorbild war gestern, das Modell ist heute. Was längst schon wieder Geschichte ist, hat Herpa erfolgreich auf dem aktuellen Stand der Technik im Modell wieder zum Leben erweckt.

Gewiss werden Flughafenabschnitte auch künftig eher die Ausnahme auf Modellbahnanlagen bleiben, aber die ATR 72-200 eignet sich längst nicht nur als hängendes Modell „in den Wolken“ des Modellbahnhimmels. Ihre geringe Größe erleichtert es immens, für dieses reizvolle Thema auch ein Eckchen auf der eigenen Platte zu reservieren, ohne zu viele Kompromisse eingehen zu müssen.

Hersteller- und Bezugsquelleninformationen direkt von Herpa:
<http://www.herpa.de>



Bild rechts:
Auch am Anlagenhimmel macht die Eurowings ATR 72-200 einen guten Eindruck. Es stören nur die stehenden Propellerblätter, denn diese prädestinieren sie für den Einsatz am Boden.

Serienmodell der V36 von Bahls Modelleisenbahnen

Kleine, schwarze Schönheit auf Schienen

Die Loks der Baureihe V36 sind im Maßstab 1:220 ein lang gehegter Wunsch. Dennoch war ein am Markt verfügbares Modell eine „schwere Geburt“ und so mussten die Zetties fast 35 Jahre warten, bis diese Wünsche in Erfüllung gingen. Jens Wimmel hat das Kleinserienmodell von Bahls Modelleisenbahnen, das auf der Entwicklung der Arbeitsgemeinschaft IVzett aufbaut, für die Trainini-Leserinnen und –Leser getestet.

Von Jens Wimmel. Nach der Ankündigung eines Kleinserienherstellers im Jahr 2002 – zum 30. Geburtstag der Spurweite Z - schien die Zeit endlich reif für das Wunschmodell. Nachdem die Wartezeit aber kein Ende nahm, befasste sich die private Arbeitsgemeinschaft IVzett, bestehend aus vier aktiven und kompetenten Zetties, die ihre jeweiligen Stärken zu nutzen wussten, ebenfalls mit dieser Lokomotive.

Gar nicht für einen Verkauf gedacht, wollten die vier lediglich zeigen, was gebündelte Kompetenzen, die sich über das Forum der Z-Friends Europe gefunden hatten, gemeinsam zu leisten vermögen – die V36 schien dabei einfach aufgrund ihrer Kompaktheit als ideale Herausforderung in vielerlei Hinsicht. Ihr Einsatz sowohl bei DR Ost als auch bei der DB boten zudem Versionen für alle vertretenen Interessen in der kleinen Gruppe.

So realisierten die Tüftler zur Dortmunder Messe 2005 gleich zwei Modelle der V 36: eines noch kompromissbehaftet mit Großserien-Antriebstechnik, das zweite bereits mit feinem Glockenankermotor.



Überraschung für Jens Wimmel: Endlich traf seine lang erwartete V36 von Bahls Modelleisenbahnen ein. Und hat er sie gleich für Trainini getestet. Foto: Jens Wimmel

Die verschiedenen V36-Modelle waren einer der Höhepunkte der Messe und wurden auch durch die Fernsehreihe Eisenbahn-Romantik mit Hagen von Ortloff geadelt. Indes blieb der Wunsch der Zetties nach einem käuflichen Modell zunächst weiter unerfüllt. Die Arbeitsgemeinschaft IVzett konnte und wollte trotz des großen Interesses und der Erwartungshaltung vieler Modellbahner keine Serienfertigung übernehmen.

So wurde nach einem Hersteller gesucht, der die Konstruktion für eine Serienfertigung modifizieren konnte und die Produktion übernehmen würde. Gleich zwei haben sich um diese Aufgabe spontan beworben, ein Dritter wurde aktiv dazu befragt.

Mit Michael Bahls fand sich schließlich der geeignete Mann. Er übernahm Pläne und Rechte in einem privaten Tauschgeschäft von der Arbeitsgemeinschaft und wollte die Serienfertigung wagen. Nach der eigentlichen Ankündigung bis zur Auslieferung größerer Stückzahlen vergingen dennoch noch einige,

weitere Jahre. Diese Zeit wurde genutzt, um das Antriebskonzept weiter zu verfeinern und seine Fertigung zu rationalisieren. Um es vorweg zu nehmen - das Warten hat sich gelohnt!

Gut verpackt in einer dem Inhalt angemessen wirkenden Holzbox erreichte mich im Sommer das langersehnte Modell in der auf Wunsch ebenfalls verfügbaren Digitalausführung. Schon beim ersten Blick fiel die sehr saubere Lackierung und Beschriftung auf. Die Farbtrennkante zwischen rotem Fahrwerksbereich und mattschwarzem Aufbau erwies sich auch beim näheren Hinschauen als absolut konturenscharf.

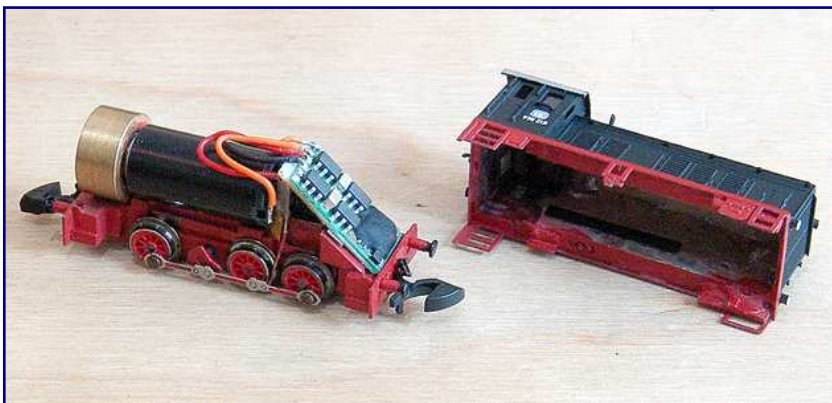


Bild oben:
Stimmig bis ins Detail zeigt sich die V36 von ihrer Stirn- und auch Rückseite. Nachgebildet wurde sie noch mit ihren Übergangsbrücken, welche die DB später noch entfernen ließ.

Bild unten:
Auch wenn es eng unter dem Gehäuse der Lok hergeht: Für einen Decoder fand sich noch Platz, ohne auf die Schwungmasse verzichten zu müssen. Dafür musste er im vorderen Teil allerdings schräg eingebaut werden.

Beide Fotos: Jens Wimmel

Die Blindwelle mit dem Gegengewicht ist nicht mit den Kuppelstangen verbunden, sondern wird per Zahnrad angetrieben - eine saubere und sehr betriebssichere Lösung, die von der Arbeitsgemeinschaft IVzett übernommen wurde.

An den Pufferbohlen sind größenrichtige Puffer mit lackierten Hülsen montiert, vorbildgerecht ist auch der in Fahrtrichtung rechte Pufferteller ausgerundet, der linke hingegen flach. Eine angesetzte Originalkupplung aus Metallguss und im Ätzblech angedeutete Rangierergriffe sowie die Modellkupplung ergänzen die Stirnfronten im unteren Bereich.

Das matte Schwarz des Aufbaus lässt die vielen angeätzten oder angesetzten Details sehr plastisch wirken. Ob Wartungsklappen, Übergangsblech, DB-Frontkühler, oder aufgesetzter Kühlwasserausgleichsbehälter: Alles wirkt sehr stimmig und fein. Gleiches gilt für das feine weißaluminiumfarbene Dach mit aufgesetztem Typhon und Funkantenne.

Die freistehenden Griffstangen, Leitern und Tritte des Aufbaus sind eine Augenweide - so stabil wie nötig und doch so fein wie eben möglich.

Die Trittstufen am Fahrwerk sind in Form und Platzierung ebenfalls richtig, aber nicht dreidimensional nachgebildet. Der Dofa-Ofen, der beim Vorbild zum Vorheizen des Kühlwassers diente, ist gleichfalls nur als flaches Blech angedeutet, während die verschiedenen Luftkessel als Halbr relief sehr plastisch wirken.

Die Räder sind Großserienteile und mit ihrer Brünierung sehr dezent, allenfalls die Radscheiben hätte man noch schwarz hinterlegen können. Ausnehmend fein ist der Antrieb mit geätzter Kuppelstange und schönem Blindwellenantrieb.



Zwei konkrete Zugbildungsvorschläge nach dem Vorbild der Wuppertaler Wendezüge zum Ende der fünfziger Jahre: Einsetzbar sind die grünen Donnerbüchsen von Märklin ebenso wie ihre roten Pendant, auch in der Ausführung mit geschlossenen Einstiegen. Die rot lackierten Wagen besaßen eigene Heizungen, was für den Winterbetrieb wichtig war, denn die V36 besaß keine Zugheizungsanlage. Zum Zwei-Wagen-Zug gehört immer ein Donnerbüchsen-Steuerwagen (Umbausatz von Westmodell) und die mit der Motorhaube zum Zug gekuppelte Lok. Fotos: Jens Wimmel (oben) und Holger Späing (unten)

Am Aufbau sorgen jeweils drei feine, farblich hervorgehobene, aber unbeleuchtete Laternen für das Spitzenlicht. Sicherlich könnte man die Laternen auch beleuchten - aber nur mit deutlichen Abstrichen im Aussehen und zu einem natürlich auch höheren Preis.

Ich bin der Meinung, dass weiß ausgelegte Laternennachbildungen dem Modell ein schöneres „Gesicht“ geben, als die Enden eines Lichtleiters. Und nachts bleibt das Kleinserienmodell halt im Lokschuppen...

Neben der Detaillierung sind natürlich auch passende Proportionen für einen guten Modelleindruck wichtig. In dieser Disziplin leistet sich die Kleine von Bahls Modelleisenbahnen keine Schwächen: Nach Vorbildabmessungen müsste das Modell 41,8 Millimeter lang sein. Die LüP (Länge über Puffer) des Modells entspricht mit 42 mm beinahe auf den Zehntelmillimeter genau ihrem Vorbild.

Was will man mehr? Größenrichtige Räder lautet die Antwort! Den 1.100 mm des Vorbilds stehen 5 mm beim Modell gegenüber - da braucht man keinen Taschenrechner zum Umrechnen...



Die anderen Maße konnten mangels Vorbildzeichnung nicht nachgeprüft werden, halten aber beim Betrachten verschiedener Fotos jedem Vergleich stand. Keine Frage, so muss eine V 36 aussehen.

Wie sieht es nun mit den technischen Eigenschaften aus? Ein dreiachsiges Fahrwerk mit 18 mm Achsstand dürfte auch beim Nicht-Techniker einige Zweifel bezüglich Betriebssicherheit verursachen. Bedenken, dass Zuverlässigkeit durch bloße Geschwindigkeit erkaufte wurde, verlieren sich beim ersten Dreh am Regler. Die Getriebeabstimmung ist zweifellos gelungen.



Die Lok macht rundherum einen guten Eindruck und die Treibstangen sind für die Serie sogar noch weiter verfeinert worden. Nur der Dofa-Koksofen zum Vorwärmen des Kühlwassers wirkt nicht dreidimensional genug, weil er nur als Blech ausgeführt werden konnte. Foto: Jens Wimmel

Bilder vorherige Seite:

Oben - Die V36 war während ihrer gesamten Dienstzeit als Rangierlok eingesetzt und kam sogar mit kurzen Güterzügen auf die Strecke. Daher ist sie mit nahezu allen zeitgenössischen Güterwagen einsetzbar. Im Raum Hannover ist sogar ihr Einsatz vor leichten Eilgüterzügen (Leig-Einheiten) nachgewiesen. Diese lassen sich mit zwei Märklin-Museumswagen 2009 nachempfinden. Foto: Jens Wimmel

Unten - In den siebziger Jahren dominierte der Bauzugdienst. Nach der Vorlage des Fotos von Seite 24 haben wir versucht, eine solche Garnitur möglichst stimmig nachzustellen. Zum Einsatz hinter 236 231-7 kam hier ein Altbau-Niederbordwagen (Märklin 82331), ein Flachwagen mit Runden (aus Set Märklin 82583; geändert auf Epoche IV), ein Kranwagen Krupp-Ardelt (aus Märklin 8657) sowie Bauzugwagen und Bauzuggüterwagen, die von Märklin für den Z-Club International hergestellt wurden (1x „S-11“ nach Schmidt-Sammlerschema, 1x Märklin 88605). Foto: Holger Späing

Keine Frage, das Modell ist zu schnell und erreicht sicher die dreifache umgerechnete Vorbildgeschwindigkeit. Aber es bleiben eine gute Regelbarkeit und gute Langsamfahreigenschaften, die ich analog leider nicht komplett austesten konnte, hier setzte der Decoder in Verbindung mit dem Märklin-Fahrpult die Schleichfahrtgrenze.

Der 8 mm Maxon-Motor mit einer Schwungmasse von knapp 10 mm Durchmesser und knapp 5 mm Stärke sorgt für ein dynamisches Fahrgefühl und einen Auslauf aus V_{\max} von ca. 3 cm, aus vorbildgerechter Geschwindigkeit blieben ca. 5 mm. Selbst bei langsamerem Tempo wurden auch die

holprigen Weichen meiner Blumendorf-Anlage recht problemlos befahren - auch hier macht die Schwungmasse noch Sinn.



Zum Abschluss ein Blick von oben: Charakteristisch für die modernisierte Lok sind der hohe Kühlwasserausgleichsbehälter und die Auspuffummantelung. Auch die Kraftstoffzufüllrohre („Fahrradlenker“) hinter der Glocke entstammen einer Modernisierungsmaßnahme der DB. Foto: Jens Wimmel

Die Stromabnahme von allen Achsen - die mittlere ist zudem pendelnd gelagert - ergibt zusammen mit der Motorisierung eine wirklich hohe Betriebssicherheit, die der einer Großserien-Drehgestellok sehr nahe kommt. Das Fahrgeräusch ist sehr dezent und erst bei hohem Tempo ist ein leichtes Brummen zu vernehmen.

Bei der Digitalversion befindet sich der Decoder schräg im Motorvorbau und lässt das dortige Ballastgewicht um einiges schrumpfen. Trotzdem bleiben aufgrund der Metallbauweise 19 g Gewicht für die Traktion und so ergibt sich eine Zugkraft von 8 - 10 zweiachsigen Wagen in der Ebene. Kurze Züge mit 4 - 5 Wagen lassen sich auch über stärkere Steigungen befördern.

Fazit: Die V 36 von Bahls ist ein Modell, das den aktuellen Standard der Kleinserientechnik auf eindrucksvolle Art repräsentiert. Fein für das Auge, robust und zuverlässig im Anlagenbetrieb, preislich

nicht allzu abgehoben, dürfte sie genau das Modell sein, auf das die V 36-Freunde lange gehofft und gewartet haben.

Informationen und Bestellmöglichkeit beim Hersteller:
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

Veranstaltungshinweis

8. Faszination Modellbau Friedrichshafen

30. Oktober – 1. November 2009
Messe Friedrichshafen

u.a. mit Märklin-Beteiligung
und einigen Zubehörherstellern

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

4. Faszination Modellbau Bremen

20. – 22. November 2009
Messe Bremen

u.a. mit großer Beteiligung
der Z-Friends Europe

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



Anzeige

Eine Ausgabe verpasst?



Die Z-Friends Europe und der Z Club 92 stellen kostenlos für alle Leser das **Trainini ARCHIV** bereit.

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

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini
Nur für Spur Z gemacht.

Die Geschichte der Diesellokomotive V36⁰⁻⁴ Goldene Zeiten im Friedensdienst

Die V36 wurde nicht für den Einsatz im zivilen Bahndienst gebaut, erlebte aber trotzdem erst nach dem Ende des zweiten Weltkriegs in diesem ihr goldenes Zeitalter. In Ost und West konnten die Bahnverwaltungen nicht auf sie verzichten, sie wurde sogar zum Versuchsträger. Und auch Nachbauten entstanden als Folge des Neuanfangs nach 1945. Heute wollen wir einen Rückblick auf die lange Geschichte dieser beliebten Lokomotiven wagen und damit auch Anhaltspunkte für den Einsatz des Modells liefern.



V36 213 des Bw Heiligenhafen – eine von nur zwei Kanzelloks Norddeutschlands – zieht 1960 in Großenbrode Kai Schnellzugwagen aus den Fähren. Drei Jahre später entfiel der Fährdienst mit Eröffnung der Fehmarnsundbrücke. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

- 200 PS Leistung mit zwei angetriebenen Achsen (spätere WR 200 B 14),
- 240 PS Leistung mit zwei angetriebenen Achsen (spätere WR 240 B 15),
- 360 PS Leistung mit drei angetriebenen Achsen (spätere WR 360 C 14) und
- 550 PS Leistung mit vier angetriebenen Achsen (spätere WR 550 D 14).

Verantwortlich für die Entwicklung der 360-PS-Lok waren die Firmen Schwartzkopff und Orenstein & Koppel. Unter deren Obhut entstanden Anfang 1937 zunächst zwei Baumusterlokomotiven: die HR 360 B 18 der BMAG (Berliner Maschinenbau AG, vormals Schwartzkopff) und kurz darauf die HR 360 C 12 von O & K.

Beide Lokomotiven hatten bereits große Ähnlichkeit mit der späteren Standardausführung und bewährten sich auf Antrieb recht gut. Störend war bei der BMAG-Lok nur der hohe Achsdruck von 18 Tonnen, der sie für Nebenbahnen ungeeignet machte. Insofern kam die Konkurrenzausführung den

Die Entwicklung der Diesellokomotive V36 geht auf das beispiellose Aufrüstungsprogramm in Deutschland zurück, das ab 1933 zunächst verdeckt, später ganz offen vorangetrieben wurde. Auslöser war der Bedarf der Wehrmacht an Schublokomotiven für Munitionsdepots, Tanklager und andere Einrichtungen.

Um die mühsam getarnten Anlagen nicht zu verraten, brauchte sie rauchfrei arbeitende Maschinen, weshalb Dampfloks für sie nicht in Frage kamen. Mitte der dreißiger Jahre war auch die Entwicklung geeigneter Leistungsübertragungsanlagen zumindest im Bereich der Kleinlokomotiven so weit vorangeschritten, dass dieses Vorhaben im Bereich des Möglichen lag.

So forderte das Heereswaffenamt (HWA) schon Anfang 1936 einfache und standardisierte Rangiermotorlokomotiven verschiedener Leistungsklassen. Verschiedene Arbeitsgemeinschaften der Lokomotivfabriken sollten Maschinen für den Feldbahnbereich und Normalspur entwickeln und bauen. Für letztere wurden folgende Leistungsklassen vorgesehen:

Vorstellungen des Heeres deutlich näher und wurde weitgehend zur Vorlage für die Bestellung von zunächst zehn nur leicht veränderten Maschinen.

Beide Hersteller bauten jeweils fünf dieser Vorausloks, die den Achsdruck von 12 Tonnen beibehielten. Auch sie waren mit Voith-Flüssigkeitsgetriebe und Antrieb über Blindwelle ausgestattet. Diese Antriebsart wurde vor Aufgabe einer größeren Serienbestellung ausgiebig erprobt, denn die dieselhydraulische Antriebstechnik steckte noch in den Kinderschuhen und Deutschland leistete hier Pionierarbeit.

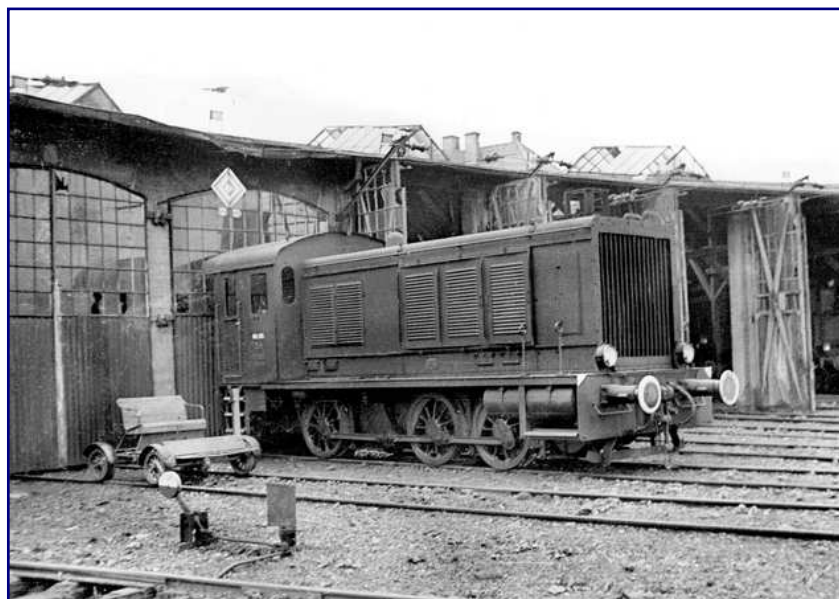
Neu war auch die mechanische Doppelloksteuerung. Zwei Führerhaus an Führerhaus gekuppelte Maschinen ließen sich vom Führerstand der vorausfahrenden aus steuern. Diese Form der Doppeltraktion bürgerte sich – angelehnt an den 1949 erschienenen Roman von Erich Kästner - später im Volksmund als „Doppeltes Lottchen“ ein. Umfangreiche Testfahrten sollten Erkenntnisse über die Serienreife der Innovationen liefern.

Parallel erprobte die Wehrmacht auch andere Konstruktionen in der Leistungsklasse von 360 PS. Darunter war auch eine lauffechnisch noch nicht ausgereifte DWK-Firmenbauart 360 C mit dieselmechanischem Antrieb und Mittelführerstand, die es in deutlich geringeren Zahlen auf Initiative der Luftwaffe auch in Armeebestände brachte.

Erläuterung der Wehrmachtstypenkürzel

Beispiel: WR 360 C 14

W	Wehrmachtstypenreihe (vorher H für Heerestypenreihe)
R	Regelspurlokomotive
360	Leistung in PS
C	Anordnung der gekuppelten Achsen (hier: 3)
14	Achsdruck in Tonnen



Im August 1945 steht eine unbekannte WR 360 C 14 als amerikanische Beutelok vor dem beschädigten Rundschuppen des Bw Augsburg. Die Lok zeigt sich so noch in ihrer Ursprungsausführung mit senkrechten Kühlerstreben. Foto: Eisenbahnstiftung, Slg. Gerhard

Obwohl sie mit den bisher beschriebenen Lokomotiven technisch nichts gemeinsam hatte, wurde sie später bei der Bundesbahn wegen gleicher Leistung ebenfalls als V36, aber in die Unterbauart 3 (V36³) eingereiht. Schon 1955 wurde die letzte von ihnen ausgemustert.

Gerade dieser Typ beeinflusste aber die weitere Entwicklung der inzwischen als WR 360 C 12 bezeichneten Loks zur Serienreife: Zu lösen waren nämlich noch Probleme bei der Motorkühlung einer rückwärts fahrenden Lok. Ebenso forderte die Wehrmacht nun auch ein Zwei-Stufen-Nachschaftgetriebe für eine Streckengeschwindigkeit von 60 km/h (Vorauslok: V_{\max} 45 km/h). Gewünscht war weiter noch eine höhere Zugkraft auf der Strecke.

Diese Anforderungen machten umfangreiche Konstruktionsänderungen erforderlich und führten zu einem um 500 mm verlängerten Rahmen. Der Achsstand wurde entgegen ursprünglicher Absicht dann aber nur von 3.600 auf 3.950 mm verlängert, um wenigstens Kreisbögen von 80 m Halbmesser (Vorauslok: 70 m) befahren zu können.

Hier lag einer der Schwachpunkte der Maschinen, der sich aber erst im zivilen Dienst nach dem Krieg zeigte. Die Loks neigten besonders bei Höchstgeschwindigkeit aufgrund des kurzen Radstands und großer Überhänge zum Schlingern. Für die Anforderungen der Wehrmacht stand mit der nun 9.200 mm über Puffer messenden WR 360 C 14 nun aber der wohl gelungenste Typ aller Wehrmachtslokomotiven bereit.

So wurde sie nicht nur zur ersten sondern auch über lange Zeit meistgebauten Serien-Motorlok größerer Leistung in Europa. Ihre Beschaffung zog sich sehr kontinuierlich von 1937 bis 1944 hin. In Dienst gestellt wurden 245 Serienmaschinen, von denen der größte Teil an Heer und Luftwaffe gingen. Aber auch in zivile Bereiche drang dieser Loktyp über die Wifo (Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft GmbH) vor, darunter mit Auspuffkühler-Ausrüstung als explosionsschutzgeschützte Version in Großtanklager.

Lieferzahlen der späteren Baureihe V36⁶

Originallieferungen

Baumuster	2 Exemplare
Vorserie	10 Exemplare
Serienmaschinen	245 Exemplare

Nachbauten

Serienbauart	34 Exemplare
Nachbautyp V36 ⁴	18 Exemplare

ohne Bauart V36³ (DWK 360 C)

Als der Krieg vorbei war und Deutschland in Trümmern lag, wurden die Lokomotiven als militärisches Eigentum von den Alliierten beschlagnahmt. Daher wurden sie anfangs von diesen auch an den alten Einsatzorten weitergenutzt, bevor mit einer Vereinbarung vom 11.7.1946 geregelt wurde, dass die Maschinen „als reichsbahneigene Fahrzeuge zu behandeln sind“. So konnte die spätere DB die Maschinen sehr günstig von den Alliierten erwerben.



V36 316, 1944 bei den Deutschen Werken Kiel unter der Fabriknummer 776 gebaut, ist eine der Lokomotiven, die als „DWK 360 C“ geführt wurden. Bei der DB schied dieser Typ bis 1955 vollständig aus. V36 316 gelangte später zur Mindener Kreisbahn, wo 1963 Antrieb und Führerhaus umgebaut wurden. Nach ihrer Ausmusterung blieb sie im Eisenbahnmuseum Dieringhausen erhalten.

Trotzdem gestaltete sich die Frage, ob ein Fahrzeug der Wehrmacht oder einem Privatbesitzer gehört hatte, in der Praxis recht schwierig. Dies lag teilweise an der besonderen Rolle der Wifo, die ab 1943 nicht mehr nur teilstaatlich gewesen war sowie auch am Einzug privater Fahrzeuge für Kriegszwecke. Sinnbildlich für das Chaos der Nachkriegsjahre ist an dieser Stelle eine Lokzählung in der Bizone zu nennen, die sogar zwei Jahre nach Kriegsende noch erforderlich war.

In die schwer durchschaubare Typenlandschaft kam ab Oktober 1947 langsam Ordnung. Splittergattungen und Sonderbauarten, die nicht wirtschaftlich zu betreiben waren, wurden aus dem Unterhaltungsbestand gestrichen und nach und nach ausgemustert – darunter auch die DWK 360 C (spätere V36³).



Der von der späteren Bundesbahn eingebaute Dofa-Koksofen verbesserte die Motorvorwärmung der V36 und kam später auch bei der neuen V60 zum Einsatz: Frostschäden und Frieren im Führerstand gehörten endlich der Vergangenheit an.

Unsere heute betrachteten Motorlokomotiven wurde in die Baureihe V36 eingeordnet, die nach Bauart, Motortyp und Achsdruck unterschieden und durchnummeriert wurden:

- V36⁰ für die Bauart WR 360 C 12 (3 Maschinen im Bereich der späteren DB),
- V36¹ für die Serienbauart WR 360 C 14 mit MWM-Motor,
- V36² für die Serienbauart WR 360 C 14 mit Deutz-Motor,
- V36³ für die DWK-Maschinen und
- V36⁴ für die 18 neugebauten Maschinen (Weiterentwicklung).

Als Splittergattungen wurden die V36⁰ und, wie schon beschrieben, die V36³ angesehen. Immerhin passte man versuchsweise durch Neuaufbau auf einem vorhandenen Rahmen noch die V36 001 an die Serienausführung V36² an und reihte sie neu als V36 239 ein. Ein Umbau der beiden übrigen Maschinen unterblieb allerdings.

Die Reichsbahn in allen vier Besatzungszonen konnte allerdings noch lange nicht auf ihre Motorloks verzichten. Das bescherte ihnen noch eine lange Einsatzdauer und goldene Zeiten in der Nachkriegszeit. Die spätere DB erkannte allerdings die Unzulänglichkeiten für den Einsatz im zivilen Eisenbahndienst und passte die Maschinen an ihre Bedürfnisse an.

Zu den Umbauten gehören u. a. eine geänderte und verbesserte Führerhausheizung, neue Betankungsöffnungen auf dem Vorbaudach direkt vor dem Führerhaus (in ihrer Optik erinnernd an einen Fahrradlenker) und die Ausrüstung mit einem



Der Blick unter die Motorhaube einer V36 zeigt (von vorne nach hinten) den Motorkühler, den Dieselmotor sowie direkt vor dem Führerhaus den Kraftstoffbehälter (mittig) und eine der beiden Anlassluftflaschen.

Ausrüstung für den Einmannbetrieb

Für den Einmannbetrieb rüstete die Bundesbahn viele ihrer V36 auf Einmannbetrieb um. Am besten bewährt hat sich die Bauart Opladen (71 Maschinen), bei der ein zweiter Bedienstand auf der linken Führerhausseite angebracht wurde, an den der Triebfahrzeugführer bei Bedarf wechseln konnte.

Bei 22 im Streckendienst eingesetzten Loks wurde zwischen 1953 und 1957 aber abweichend ein erhöhter Führerstand mit Dachkanzeln nachgerüstet. Der Lokführer stand bei diesen Loks erhöht auf dem Führerpult bzw. einem davor angebrachten Podest und blickte über den nicht leicht überschaubaren Vorbau hinweg – ähnlich dem Kapitän eines Binnenschiffs.

Seine Bedienelemente waren über Ketten mit den des unteren Pults verbunden, welches nach wie vor bei Rückwärtsfahrt genutzt wurde.

Hierbei gab es zwar mit zuletzt 21 so ausgerüsteten Loks (darunter 4 mit vorheriger Versuchsbauart Rosenheim) eine Standardausführung, keinesfalls aber eine einheitliche Bauart über alle vom Umbau betroffenen Maschinen.

Dofa-Koksofen, der Motor und Kühlwasser vor dem Kaltstart vorwärmte.

Gerade die Motorvorwärmung und Kühlung erwies sich nämlich als nicht ideal und sorgte für ein deutlich verändertes „Gesicht“ der Maschinen. Fiel der Dofa-Ofen, mit dem wegen guter Erfahrungen später auch die Neubaulokomotiven der Reihe V60 ausgestattet wurden, unter dem rechten Umlaufblech neben der Aufstiegsleiter kaum auf, galt dies nicht für die Stirnansicht.

Neben einem neuen Kühlergrill mit manuell verschließbaren, waagrecht

stehenden Jalousien – die alten Kühlerstreben standen senkrecht – ist dies vor allem auf die Kühlwasserausgleichsbehälter zurückzuführen, die bei vielen Maschinen deutlich sichtbar am Haubenende aufragten und hinten zusätzlich mit einer Auspuffummantelung versehen waren.



1958 kamen die V36 noch sehr häufig vor Personenzügen auf die Strecke: Der aus einer V36 und „Donnerbüchsen“ gebildete P 1369 wartet im ehemaligen Kreuzungsbahnhof Büttel (Nebenbahn Husum - Tönning - St. Peter-Ording) auf seine Abfahrt um 10.27 Uhr. Foto: Walter Hollnagel (Eisenbahnstiftung)

Viele dieser Änderungen, aber auch noch weitere, wurden an der V36⁴ erprobt, welche die spätere Reichsbahn der Bizone, als Weiterentwicklung bei MAK (Maschinenbau Kiel, später MaK abgekürzt) bereits beauftragt hatte. Die Beschaffung dieser „neuen V36“ in einer Gesamtzahl von 18 Exemplaren, die schwerpunktmäßig im Großraum Frankfurt (Main) anzutreffen waren, lief bereits an, als noch weitere Loks der Ursprungsserie fertig- oder nachgebaut wurden.



Ulrich Budde © www.bundesbahnzeit.de



Ulrich Budde © www.bundesbahnzeit.de

Als Erprobungsträger diente die letzte Nachbaulok V36 262, die als einzige V36² einen auf 4.400 mm verlängerten Radstand erhielt, indem die letzte Kuppelachse einfach weiter nach hinten verschoben wurde. Man versprach sich davon eine bessere Laufruhe bei Streckengeschwindigkeit, denn die junge DB setzte die Fahrzeuge noch für einige Jahre stärker im Strecken- als im Rangierdienst ein. Ihr Radstand wurde für alle 18 Loks der Reihe V36⁴ übernommen.

Fotos auf Seite 20:

Bild oben - 1953 begann das Umbauprogramm mit Dachkanzeln. Nur V36 238 (ab 1968: 236 238-2) erhielt 1955 die Versuchsausführung „Bauart Steinbeck“ zusammen mit einer direkten Wendezugsteuerung. Diese Kanzel trägt nicht gerade zu einem guten Aussehen bei, verbessert aber die Streckensicht und erhöht die eh schon große Hecklastigkeit. Im Gegensatz zu anderen Maschinen mit Versuchsausführung wurde sie nicht auf den Standardtyp geändert. So trägt sie ihn auch noch am 1.11.1976 im Messebahnhof Hannover.

Bild unten – 236 120-2 erhielt die Einmannbedienung Bauart Nürnberg mit Einheitskanzeln, wenig liebevoll auch als „Starenkobel“ bezeichnet. Das Umbauprogramm lief bis 1957 und kam an insgesamt 21 Maschinen zum Einsatz. Diese Kanzel basierte auf der Versuchsausführung Rosenheim, die etwas abgerundet und so gefälliger gestaltet wurde.

Beide Fotos: Ulrich Budde

Sie und die 18 weiterentwickelten Maschinen lieferten durch ihre Neuerungen auch wichtige Erkenntnisse für die Modernisierung und Anpassung des Altbestands. Selbst die neu zu beschaffenden V60 profitierten davon. So wurde der bewährte, wenn auch nicht mehr zeitgemäße Blindwellenantrieb von der V36 übernommen. Die DB scheute angesichts der zu erwartenden Beanspruchung vor Risiken bei noch nicht ausreichend erprobten Antriebstechniken zurück.



236 403-2, 236 124-4 (Mitte) und 236 406-5 am 29. April 1972 im Bw Frankfurt (Main) 2: Im direkten Vergleich sind einige Bauartunterschiede zwischen V36¹⁻² und V36⁴ zu sehen. Die letzte Treibachse ragt bei der Nachbauserie weit unter das Führerhaus und ihre Treibstangen sind nicht ausgefräst. Ihnen fehlt im Vergleich zur V36 124 auch die Glocke auf der Motorhaube, ebenso besitzen sie andere Rangiergriffe. Charakteristisch war auch der Luftschlitz mittig an der Führerhausvorderwand. Die Aufstiegsleiter hatte man bei den weiterentwickelten Maschinen weiter nach vorn an das Motorhaubenende verschoben. Foto: Rolf Schulze

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h, die aus Verschleißgründen bald auf 55 km/h (Rangiergang parallel von 30 auf 27 km/h) zurückgenommen werden musste, reichte für den Personenzugverkehr der Nachkriegsjahre selbst auf Hauptstrecken aus. Für den Raum Hannover und Nürnberg ist zudem ihr Einsatz auch im Stückgutschnellverkehr (vor Leig-Einheiten) nachgewiesen.

Dies bescherte den Lokomotiven goldene fünfziger Jahre. Nur langsam verschob sich ihr Einsatzgebiet immer mehr auf den Rangierdienst. Trotzdem blieben sie ein wichtiger Erprobungsträger, z.B. für den Wendezugverkehr. Viele Maschinen wurden mit Klingelleitung oder dem Hagenuk-Befehlsgerät (beides indirekte Steuerungen) ausgestattet, einige wenige sogar mit einer aufwändigeren direkten Steuerung.

Wendezugeneinsätze, teilweise auf Nebenstrecken noch bis in die sechziger Jahre (Bremen und Frankfurt), erfolgten mit der V36 im Vorortverkehr von Wuppertal, Frankfurt (Main) und Bremen. Dafür waren die Loks nach Vorschrift mit der Motorhaube zum Zug zu koppeln. Als Wagenmaterial kamen meist „Donnerbüchsen“ zum Einsatz, als Steuerwagen waren eher ehemalige Triebwagensteuerwagen VS 145 zu sehen – aber eben nicht ausschließlich.



Rangier- und leichter Güterzugdienst gehörte immer zum Aufgabebereich der Baureihe V36, wie hier im Januar 1963 in Hanau Hbf. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

Auch die Deutsche Reichsbahn der späteren DDR baute noch lange auf die auch hier als V36 eingereichten Maschinen (ab 1970: Baureihe 107). Trotz gravierenden Ersatzteilmangels - war sie doch von den Herstellerwerken abgeschnitten - konnte sie nicht auf diesen Loktyp verzichten. Eine Ursache dafür war, dass es sich bei ihr um die einzige explosionsgeschützte Diesellokbauart überhaupt handelte.

So konnte man die Maschinen dort lange in ihrer Ursprungsausführung, vor dem Krieg mit dem Zusatz „K“

gekennzeichnet sehen. Erkennbar waren sie am würfelförmig aufragenden Explosionsschutzkasten auf der vorderen Haube.

Als die Ersatzteillage zu prekär wurde, baute auch die DR Lokomotiven um und rüstete sie mit neuen Motoren aus Ostproduktion aus. Ein Beispiel dafür ist die erhalten gebliebene Traditionslok V36 027. Das Nummernschema der DR folgte übrigens nicht dem der DB, das sich neben den individuellen Bauartmerkmalen auch an der Auslieferungsreihenfolge orientierte. Dies erschwerte den Rückblick auf die Geschichte vieler Maschinen aus ihrem Bestand.

Was für Ost und West galt, war die Beliebtheit bei den Personalen: Gegenüber den noch dominierenden Dampflokomotiven war der spartanische, aber saubere Führerstand ohne die Hitze eines Kessels ein großer Fortschritt. Auch die Streckensicht war deutlich besser, wurde sie von der Motorhaube doch weniger eingeschränkt als vom Langkessel einer Dampflokomotive. Erst mit dem Indienststellen größerer Zahlen an Neubau-Dieselloks traten diese neuen Vorteile in den Hintergrund.

Ihren Zenit überschritt die V36 Anfang der sechziger Jahre. Inzwischen standen große Mengen neu gebauter Dieselfahrzeuge im Dienst. Viele Aufgaben konnten auch die Köf 3, die V60 oder auch die V100 übernehmen und so entstand plötzlich ein Überschuss an V36. Ab 1962 begann die DB, überzählige Maschinen an frachtstarke Anschlusskunden zu veräußern. Vorhandene Maschinen wanderten in den Rangier- oder Werkstättendienst (im AW) ab.

Keine zehn Jahre später, nach der Umzeichnung auf die Baureihe 236, war die Lok nur noch ein Schatten ihrer selbst. Viele verdienten sich ihr Gnadensbrot als Reservemaschinen oder im Bauzugdienst bei der Streckenelektrifizierung. Nur wenige wurden noch im Streckendienst eingesetzt, dafür hielten sie sich in einigen Regionen noch planmäßig im Rangierdienst.



Bild oben:

236 112-9 weist am 4. April 1972 im Bw Nürnberg Rbf einige Besonderheiten auf. An der Front sind neue Rangiertritte und -griffe montiert worden. Auch die tiefe Befestigung des Nummernschildes vor den Kühlerlamellen ist recht außergewöhnlich. Die Einordnung in die Unterbaureihe V36¹ bedeutet, dass sie mit einem MWM-Motor ausgestattet ist. Foto: Rolf Schulze

Bild unten:

Die Stirnansicht der 236 122-8 zeigt, dass bei der Ausrüstung mit der Dachkanzel auch der Kühlwasserausgleichsbehälter tiefer gesetzt wurde, damit er die Sicht nicht behindert. Nur eine äußerst flache Erhebung ist von ihm noch zu sehen. Abweichend zum DB-Lackierschema, das vom Austausch des Tons RAL 3000 feuerrot gegen RAL 3002 karminrot 1952 abgesehen, zeitlebens nicht verändert wurde, trägt die bereits mit Indusi-Magnet versehene Lok einen schwarz lackierten Dofa-Ofen. Foto: Ulrich Budde

In diesem Zusammenhang verwundert es, dass trotzdem noch Bauartänderungen erfolgten, so etwa der Einbau von Indusi-Anlagen (bis 1975) und die Fortsetzung der Ausrüstung mit Sicherheitsfahrerschaltungen (SiFa): Trotz des sich abzeichnenden Niedergangs blieb der Bestand bisher nämlich noch ohne große Lücken.



Das Ende ihrer Dienstzeit verbrachten die V36 häufig im Bauzugdienst: Hier ist 236 231-7 am 6.7.1971 mit einem Kranzug auf der Strecke Köln - Dieringhausen zwischen Honrath und Hoffnungsthal zu sehen. Foto: Peter Schiffer (Eisenbahnstiftung)

Exemplare, die ausgemustert werden mussten, dienten als Ersatzteilspeicher für die übrigen noch im Bestand geführten Schwestern. Diese Situation sollte sich nach 1975 aber schnell ändern, denn allein 1976 und 1977 reduzierte sich die Gesamtzahl um die Hälfte und viele Dienststellen beendeten den Einsatz dieser Baureihe. Trotzdem blieben die durchschnittlichen Laufleistungen pro Lok immer noch auf einem hohen Niveau – und die V36 hatten von jeher beeindruckende Werte vorzuweisen.

Die Ausmusterungswelle setzte sich schließlich auch 1978 fort, denn wieder reduzierte sich der Bestand um 50 %. Ausmusterungsgründe blieben meist abgelaufene Fristen. Erstmals gingen auch die Laufleistungen deutlich zurück. Gerade noch dreizehn Loks zählte die DB zum 1.1.1979, die allerdings noch recht weit verteilt waren. Bauzugreserve und Werksrangierdienst waren nun ihr Alltag.

5 Maschinen retteten sich noch ins Jahr 1980, drei erlebten dann auch noch das Jahr 1981 im Bestand der Bundesbahn. Zwei von ihnen waren V36² der Nachbauserien: V36 233 und V36 255. Letzte DB-Lok wurde die 236 405-7 vom Bw Frankfurt (Main) 2. Ihren letzten Einsatz erbrachte sie vor einem Zug von Frankfurt nach Bad Homburg am 6. Juli 1981.

Einen Tag später wurde auch sie wegen Fristablaufs von der Ausbesserung zurückgestellt und schließlich zum 22. August ausgemustert. Mit ihr endete zumindest bei der DB – die DR setzte ihre

Loks noch länger ein - eine 36-jährige Karriere im zivilen Staatsbahndienst. Keinesfalls aber bedeute dieser Termin das Ende der beliebten Lokomotiven.



Die betriebsfähige Traditionslok V36 027, modernisiert und ausgestattet mit Explosionsschutzkasten, steht am 11.4.1987 vor einem Personenzug in Dessau Wörlitzer Bf zur Abfahrt bereit. Solche Einsätze waren bei der Deutschen Reichsbahn der DDR aber eher die Ausnahme: Die Loks waren nämlich als einzige explosionsgeschützte DR-Bauart in den Ölhäfen der Ostsee, so etwa in Wismar, für lange Zeit unverzichtbar. Foto: Sammlung Olaf Wrede (übernommen ins Archiv Späying).

Da sie einfach und robust waren und sich günstig unterhalten ließen, waren sie nach wie vor beliebt. Immerhin konnten so zwanzig Maschinen noch verkauft werden. Unter den Käufern fanden sich Klein- und Industriebahnen des In- und Auslands ebenso wie Museen und Eisenbahnfreunde. Darauf ist es zurückzuführen, dass viele Lokomotiven bis heute erhalten blieben.

Als teilweise betriebsfähige Exemplare erfreuen sie die Eisenbahnfreunde bis in die Gegenwart. Unter den bekanntesten Vertretern sind neben der V36 231 des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen noch die V36 401 und 411 (Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein) und



V36 231 blieb betriebsfähig erhalten und ist heute im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen beheimatet. Lange Zeit befand sich mit V36 204 eine ehemalige Wuppertaler Schwesterlok an gleicher Stelle. Die Lok zeigt alle Modernisierungsmerkmale der Bundesbahn.



die V36 405 und 406 der Historischen Eisenbahn Frankfurt zu nennen.

Bild links:
V36 406 ist eine von zwei bei der Historischen Eisenbahn Frankfurt erhaltenen Maschinen der 18 Exemplare zählenden MaK-Nachbauserie.

-
- Interessante Bilderseiten und Informationen zu Loks der BR V36:**
 - <http://www.bahnbilder.de/name/galerie/kategorie/Deutschland~Dieselloks~V+36.html>
 - http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de/Fahrzeuge/V36_t.htm
- Informationsseite von Ronald Schulz (Mitglied der Arbeitsgemeinschaft IVzett):**
 - <http://www.v36.info/minilok/v20-v36.htm>
- Bildseiten zur Bundesbahn-Lokotivgeschichte:**
 - <http://www.traktionswandel.de> (Rolf Schulze)
 - <http://www.bundesbahnzeit.de> (Ulrich Budde)
- Der Eintrag in der Wikipedia:**
 - http://de.wikipedia.org/wiki/Wehrmachtslokomotive_WR_360_C_14
-

Anzeige

Ab Anfang November endlich zu haben...



...der **Trainini Fotokalender 2010** als PDF-Datei zum Selbstaussdruck:

- ehrenamtlich erstellt
- kostenlos angeboten
- vielseitig wie immer
- international wie nie zuvor

Trainini
Nur für Spur Z gemacht.

Die Märklintage 2009

Göppinger Geburtstagsfeier



Lange Zeit schien nicht klar zu sein, ob der Göppinger Modellbahntreff 2009, jetzt mit direktem Hinweis auf den Veranstalter „Märklintage“ genannt, überhaupt stattfinden würde. Die schlechte Finanzlage Märklins mit der Insolvenz als trauriger Folge schwebte wie ein Damokles-Schwert darüber. Was der Traditionshersteller in recht kurzer Zeit auf die Beine gestellt hat, kann sich besonders vor diesem Hintergrund sehen lassen. Es war eine würdige Geburtstagsfeier.

„Märklin lud zu seiner Geburtstagsfeier ein und alle kamen“, so lässt sich die Veranstaltung, die am Wochenende des 19. und 20. September 2009 stattfand, kurz in einem Satz zusammenfassen. Und es war tatsächlich erstaunlich, was die Göppinger in der kurzen

Vorbereitungszeit der Märklintage 2009 auf die Beine gestellt haben. 46.000 Besucher, davon bereits etwa 25.000 am ersten Tag, bei der siebten Auflage des Großereignisses bedeuteten einen neuen Rekord.

Ein wichtiges Fazit dieser gelungenen Geburtstagsfeier lautet, dass die Spurweite Z am Stand des Herstellers besser präsentiert wurde als in allen Vorjahren, die einem spontan einfallen dürften: keine Spur mehr von eingestaubten Altanlagen aus den Siebzigern, keine futuristische Abstrakanlage mit rasenden Zügen ohne Konzept. Nein, dieses Mal passte alles zusammen und Märklin hat eindrucksvoll und für jedermann sichtbar gezeigt, was in ihrer Kleinsten alles steckt.

Möglich war dies durch das aktive Einbinden bekannter und anerkannter Modellbahner unserer Szene, die mit Herzblut ihr Hobby vorgestellt haben. Am Sonntagmorgen gab es am Rande der Veranstaltung, auf der Empore der Werfthalle, noch ein Pressefrühstück mit Insolvenzverwalter Michael Pluta und Marketingdirektor Lars Schilling. Bei Weißwurst, Brezeln und Weißbier drehte sich auch hier viel um die kleine Spur. Doch darauf wollen wir anschließend in einem separaten Beitrag eingehen.



Rund 46.000 Besucher, davon 25.000 am ersten Veranstaltungstag, kamen zu den Märklintagen 2009: ein neuer Rekord mitten im noch laufenden Insolvenzverfahren.

Wir beginnen mit einem kleinen Ausflug über alle Veranstaltungsorte dieses Jahres: Vier waren es an der Zahl – mit einer Gesamtausstellungsfläche von ca. 32.000 m² - und wie in den Vorjahren waren sie untereinander durch kostenlose Rundbusse verbunden.

Wer mit der Bahn anreiste, begann seine Rundreise zwangsläufig am Bahnhof von Göppingen. Gleich war zu bemerken, dass hier dieses Mal ganz besonders viel los war. Nie zuvor waren so viele Dampflokomotiven nach Göppingen gekommen.



Die ehemalige DR Ost vertraten Lokomotiven der Baureihen 41 1150-6, „Jumbo“ 44 2546-8, 50 0072-4 (mit

Bild links:

Einer der Höhepunkte der Vorbildausstellung waren natürlich die kurzen Führerstandsmitfahrten auf der 23 042 vom Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Auch bei den Zetties stand die Lok hoch im Kurs, ist doch endlich das lang erwartete Wunschmodell von Bahls in die Auslieferung gegangen. Foto: Joachim Ritter

Bild unten:

38 3199 hat eine wechselvolle Geschichte vorzuweisen. Das Süddeutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn hat sie nach dem Rückkauf aus Rumänien in den Zustand der frühen Reichsbahn mit neuer Nummer aber altem Preußen-Lack zurückversetzt.



Ölfeuerung) und 52 8168-8. Die in den zwanziger Jahren nach Rumänien verkaufte und nach ihrer Rückkehr wieder in den Zustand aus dieser Zeit zurückgebaute 38 3199 gab am Samstag einen Eindruck aus den Anfangsjahren der Reichsbahn. Sie zeigte sich zwar schon mit ihrer Reichsbahn-Betriebsnummer, trug aber noch den Lack der preußischen Länderbahnzeit.

Ein besonderer Höhepunkt für die H-Nuller wie auch die Zetties war natürlich die 23 042 aus Darmstadt: Beide Fraktionen konnten an ihr Anschauungsunterricht zu den schönen Modellen nehmen – in Spur H0 kam es von Märklin selbst, in Spurweite Z zeichnet Bahls Modelleisenbahnen dafür verantwortlich. Wer wollte, konnte auf dem Vorbild eine kurze Führerstandsmitfahrt unternehmen. Zwischendurch erschien noch die 75 1118 der UEF mit historischen Wagen.

Abgerundet wurde die Vorbildschau noch durch die elektrische Traktion und einige Wagen. So waren allein drei „deutsche Krokodile“ am Bahnhof zu sehen. So hätte auch Gelegenheit bestanden, Bauartunterschiede an den Lokomotiven zu studieren, denn je nach Entstehungszeit zeigen sie sich halt nicht völlig identisch.

Auffallend wirkte die 139 177-0 von Lokomotion. In ihrem eigenwilligen Lack mit schwarzen und dunkelblauen Streifen auf weißem Grund hebt sich das „Zebra“ durchaus angenehm und deutlich von allen anderen Maschinen ab.

Am Sonntag gab noch die „großohrige“ 01 118 samt Sonderzug ein kurzes Stelldichein. Neben all den Loks waren aber auch die Wagen durchaus näherer Betrachtungen wert: Seien es der „15 669 Reg“ (spätere Bauart AB4e 333) im F-Zug-Lack und der Speisewagen mit Doppelendtüren oder auch die ehemaligen Postwagen, von denen einer eine Modellbahnausstellung verbarg, während ein anderer im Bahnhofsfeld „beflaggt“ abgestellt war.

Die Flaggen zeigen an, dass der Wagen besetzt ist – ein Signalzeichen, das zusammen mit den Wagen fast völlig aus dem Bahnalltag verschwunden ist. Ein auffallender Farbtupfer war der Messwagen des Bahn-Umweltzentrums Minden, der besonders durch seine Bullaugen recht eigenartig wirkt. Weiter ging es anschließend mit dem Uerdinger Schienenbus-Pendelzug zum Firmengelände von Leonhard Weiss.

Dort präsentierten sich verschiedene Baufahrzeuge aus dem Bestand des Unternehmens, darunter auch ein Turmtriebwagen, und es gab auch Vorführungen zum Schienen schweißen. Am Rande des Geländes waren viele, historische Fahrzeuge vom Typ Unimog ausgestellt. Modellbahnen gab es hier wenige, lediglich die Auszubildenden von Märklin führten hier Ergebnisse ihres Könnens vor.

Nicht unerwähnt bleiben dürfen an dieser Stelle zwei Lokomotiven: V 100 1365 (eine V100¹⁰, spätere BR 211) im altroten Lack und eine moderne, knallgelbe MaK-Diesellok. Die Firma Leonhard Weiss hatte sie zum Jubiläum von Märklin mit dem roten Firmenschriftzug versehen und ihr das offizielle 150-Jahre-Logo aufgesetzt. Fragt sich nun, wann sie mit einem Modell geehrt wird?



Bild oben:
139 177-0 ist heute im Bestand von Lokomotion und trägt ein außergewöhnliches, aber schönes Farbleid, das ihr den Spitznamen „Zebra“ eingebracht hat. Mit einer Sonderleistung kam sie ebenfalls nach Göppingen.

Bild unten:
Die gelbe Flagge zeigt an, dass der Postwagen besetzt ist. Wäre dieser Waggontyp nicht auch ein schönes Wunschmodell für die Spurweite Z?

Interessant für die Zetties war, dass ein ähnlicher Loktyp auch in der Wunschmodellumfrage 2009 vorgeschlagen wurde. Bleibt also abzuwarten, wie beliebt dieses Vorbild tatsächlich ist. Weiter geht es mit dem Pendelbus zur Erlebniswelt. Abgeschreckt vom Gedränge im Gebäude und der damit verbundenen, schlechten Luft bleiben wir zunächst draußen und werfen einen Blick auf die historischen Feuerwehrfahrzeuge.



Ein alter Magirus hat seine Drehleiter weit ausgefahren. Eine große, daran befestigte Märklin-Flagge weist von Weitem sichtbar den Weg zum Firmenmuseum. Zwei schöne Magirus-Rundhauber vervollständigen das Ensemble. Beim einen handelt es sich um einen Mannschaftswagen mit schwarzen Kotflügeln, beim Exemplar mit den weißen um ein weiteres Drehleiter-Fahrzeug.

Dem Kenner fällt auf, dass sie rote Felgen tragen – für alte Feuerwehrautos eher untypisch. Aufgrund einer alten Vorschrift sind diese nämlich meist schwarz lackiert gewesen und nachdem sie erst vor einigen Jahren aufgehoben wurde, hat sich diese Tradition immer noch gehalten.



Im Märklin-Museum selbst finden wir als Zetties nichts, was wir als besonders bezeichnen würden. Es sind keine neuen Exponate hinzugekommen, die man gesehen haben müsste. Dafür wurde aber die H0-Anlage ausgetauscht und das mit guter Wirkung. Wer aber schon mal da war, wird vermutlich gleich einen Museumswagen 2009 (die etwas freie Nachbildung einer halben Leig-Einheit) und den Sonderwagen zur Veranstaltung mitgenommen haben.

Bild oben:
Die Gleisbaufirma Leonhard Weiss widmete eine ihrer Lokomotiven dem Jubiläum von Märklin. Ein ähnlicher Loktyp wurde in der Wunschmodellumfrage vorgeschlagen. Foto: Joachim Ritter

Bild unten:
Einige historische Feuerwehrfahrzeuge flankierten Märklins Firmenmuseum, darunter diese Magirus-Rundhauber-Drehleiter.

Letzterer auf Basis eines gedeckten Güterwagens G10 ohne Bremserhaus zeigt gleich vier verschiedene Seiten: eine unbedruckte Stirnseite, die zweite mit Hinweis auf die Veranstaltung und zwei verschieden bedruckte Seitenwände.

Echte Sammler kommen da nicht mit einem einzigen Exemplar aus...

In den Außenzelten bot sich die Gelegenheit, preislich reduzierte Sonderposten, darunter vor allem auch Fan-Artikel von Märklin, zu erwerben. Besonders gefragt gewesen sein könnte an einem derart anstrengenden Tag der Regiestuhl, der überall eine Sitzgelegenheit bieten kann und schnell verstaubt ist. Apropos Sitzgelegenheit: Wer Rast machen wollte, konnte das auch gleich hier tun, denn die Feuerwehr bot hier allerlei an.

Von einer deftigen Bratwurst bis zu Nachmittagskaffee und Kuchen war hier für alles gesorgt. Sicher hat es so manche Familie vorgezogen, bei schönem Wetter hier zu verweilen und auf den „verhinderten“ Familienvater zu warten.

Der mag sich vielleicht auch im Zelt herumgetrieben haben und an den seit Jahren bekannten Wundertüten von Märklin gefühlt haben. Schnell sprach es sich nämlich herum, dass in den Spur-Z-Exemplaren viele Insider-Jahreswagen 2007 (Dienstkesselwagen) und 2008 (Behältertragwagen mit Pa-Behältern „Kikeriki“) versteckt waren. Wer Glück hatte, konnte so für kleines Geld zu einem Zweitexemplar kommen – des einen Freud, des anderen Leid.

Wir wandern weiter und gelangen mit der Werfthalle an den letzten, aber für die Modellbahner wichtigsten Austragungsort. Wie vor zwei Jahren, so sehen wir als erstes wieder eine Zeltlandschaft. Doch glücklicherweise handelt es dieses Mal überwiegend um Verpflegungsstände und die Aktionswelt für Kinder. Dazwischen steht eine mobile Modellbahnlehrschau, die das Flair vergangener Zeiten – auch im Anlagenbau – vermittelt.

Nur die Vereine sind auch 2009 wieder provisorisch untergebracht worden. Ihre Anlagen stehen tatsächlich in einem großen Zelt. Zwar ist es darin nicht so heiß wie vor zwei Jahren, aber der Boden ist mit seinen starken Trittvibrationen nicht für den Betrieb von Modellbahnanlagen gemacht. Doch wer hier untergebracht ist, hat schließlich keine Wahl.

Für die Nenngröße Z hielten hier der Z Club 92, die Interessengemeinschaft Spur Z, der Z-Club GB und der Z-Club International die Flagge hoch. Sie alle zeigten Anlagen, Dioramen oder Schaustücke, welche die nun 37-jährige Spurweitengeschichte nahezu lückenlos dokumentierten. Jürgen Walther vom Stammtisch Stuttgart des Z Club 92 hatte das vermutlich älteste Exponat vorzuweisen: ein Toporama von 1972.

Ganz schlicht handelte es sich dabei um eine bedruckte Tapete, die sich durch Aufkleben auf eine Unterlage zur Anlagengrundfläche verwandelte und die Landschaft als Farbfoto wiedergab. Nur von 1972 bis 1974 war sie im Programm und ist deshalb heute sehr selten zu sehen. In Göppingen demonstrierte sie, wie die Kindertage der Spur Z aussahen und bot einen Eindruck, wie positiv sie sich seitdem entwickelt hat.



Bild oben:
Die Werfthalle war dieses Mal Mittelpunkt der Modellbahnausstellung und Herstellerpräsentation. Foto: Joachim Ritter

Bild Mitte:
Graham Jones vom Z Club GB zeigte Searails RR-20 auf dem Fahrwerk einer GP-9 von Micro-Trains. Foto: Joachim Ritter

Bild unten:
Das Toporama von 1972 besteht nur aus einer bedruckten Tapete, auf die Gebäude und Schienen aufgelegt werden. Diese Anfänge der Spurweite Z zeigte Jürgen Walther vom Stammtisch Stuttgart des Z Clubs 92.



Zwei der hervorragenden Railex-Dioramen auf dem Modellbahntreff 2009: Dampflokomotive „Stuttgart“ (Baujahr 1845) überquert mit ihrem Personenzug aus württembergischen Plattformwagen eine Flußbrücke, vermutlich über den Neckar (Bild oben). Am 7. Dezember 1835 haben sich königliche Repräsentanten am Ludwigsbahnhof zu Nürnberg eingefunden, um an der ersten Fahrt eines dampfbespannten Zuges auf deutschem Boden teilzunehmen (Bild unten). Den Eröffnungszug führt der „Adler“, der ebenso wie Lokführer Wilson Smith aus England von der Lokfabrik Stephenson gestellt wird.

Graham Jones vom Z-Club GB bewies derweil sein Talent als Tüftler und Bastler: Bereits fahrfertig auf dem Chassis einer GP-9 von Micro-Trains zeigte er das noch unlackierte und durchsichtige Gehäuse der US-Diesellok RR-20, welches von Searails produziert wird. Entstanden ist es durch das Stereolithographie-Verfahren.



Drei der Umbauten und Dampflok-Superungen, die Ulrich Günther in Göppingen gezeigt hat: Baureihe 56 (oben), die letzte P8 der mit der Betriebsnummer 38 1172 (Mitte) und die Neubaulok Baureihe 65 der Bundesbahn (unten). Alle Fotos: Ulrich Günther

zeigten sie Motive aus der deutschen Länderbahnzeit: Die Lokomotive „Stuttgart“ von 1845 überfuhr mit württembergischen Plattformwagen – den ersten vierachsigen Reisezugwagen in Deutschland – eine Flussbrücke.

Auch für die Freunde von in Deutschland verkehrenden Vorbildern hatte er etwas zu bieten. Wieder sollte dieses Modell auf einem amerikanischen Fahrwerk aufgebaut werden, konkret dem der SD-40-2, die demnächst ebenfalls von MTL erwartet wird.

Dank enger Zusammenarbeit konnte Graham bereits eine Platine zeichnen und vorfertigen, die es dann zu einer neuen Lok komplettieren wird: Die Rede ist von der „Class 66“, einer schweren, sechsachsigen Diesellok, die in den Neunzigern von General Motors EMD für eine kanadische Bahngesellschaft entwickelt worden war und sich danach auch in Europa bei privaten Bahngesellschaften enorm verbreiten konnte.

Durch ihr eigenwilliges Aussehen – sie folgt dem kleineren, englischen Lichtraumprofil – hebt sie sich von allen anderen Schienenfahrzeugen, die in Deutschland verkehren, unübersehbar ab. Vermutlich war das der Grund, warum sie ebenfalls in der Wunschmodellumfrage 2009 vorgeschlagen wurde. Fraglich war zuvor nur, wie der Motor im niedrigen Gehäuse untergebracht werden könne, wenn die Kompromisse gering gehalten werden sollen. Wie auch immer, Graham Jones hat es geschafft.

Für nachhaltige Eindrücke sorgten die am Gemeinschaftsstand von Railex und dem Z-Club International gezeigten Dioramen. Entsprechend dem Produktschwerpunkt von Railex

Direkt daneben ließ sich mit der authentischen Wiedergabe der Eröffnungsszene der ersten deutschen Eisenbahn, datierend auf den 7. Dezember 1835, Eisenbahngeschichte nacherleben. Der Ludwigsbahnhof in Nürnberg war dafür bis ins kleinste Detail nachgebaut worden. Auf den Gleisen wartete bereits der „Adler“ mit historischem Personenzug auf die erste Abfahrt – natürlich gleich mit der ersten Verspätung der Bahngeschichte, die Repräsentanten des Königshauses waren schuld.

Schon etwas moderner ging es in der Vitrine von Uli Günther zu: Wer schon etwas länger dabei ist, der kann sich vielleicht an seine Lok- und Wagenumbauten erinnern, die er Anfang der Neunziger in mehrteiligen Serien des Märklin-Magazins vorgestellt hat. Dass er in den Jahren danach nicht untätig war, bewies er beim Modellbahn-Treff. Auch völlig neue Dampflokomotiven sind so entstanden, darunter die DB-Neubaurok der Baureihe 65.



Aus einer Initiative von Detlev Stahl und Peter Rogel entstand der „Track Speeder“, der nun von Z-Railways vertrieben wird. Er ergänzt ab sofort das Produktangebot an Modellen nach US-amerikanischen Vorbilder. Foto: Peter Rogel

Im Zelt gab es aber auch noch weitere Produkte kommerzieller Anbieter zu sehen. So präsentierte Maier Systems seine Acrylglasbahnen am Beispiel einer Spur-Z-Platte. Abstrakt in Acrylglas gestaltet und mit LED bunt illuminiert, sorgen sie im Koffer, in der Vitrine oder auf einem Tisch für spektakuläre Lichteffekte – eine Präsentationsform, die sich etwa im geschäftlichen Umfeld oder modern eingerichteten Wohnungen anbietet.

Wer bisher die gelungenen Bausätze von Huppert-Modell-Bau noch nicht gesehen hatte, der konnte dies gleich an Ort und Stelle tun. Bestimmt führte dies dann zu einem Spontaneinkauf, denn von der Qualität wird jeder überrascht gewesen sein. So erhielt auch eines der neuen Produkte, die „Pfortnerie der Kokerei Hansa“ aus Dortmund im September auch das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2009“ von der **Trainini®**-Redaktion.

Damit ging es nun schnurstracks zur Werfthalle gegenüber, dem letzten Veranstaltungsort, den wir zu besuchen hatten. Ausgelassen haben wir dabei nur die Auktion historischer Märklin-Spielzeuge, die den Nebenräumen dieser Halle stattfand. Wir passierten eine Aktionswelt für Kinder, in der sie spielend an das kreative Hobby herangeführt wurden, sich austoben konnten und nebenbei vielleicht sogar einen Preis ergatterten.

Eine kurze Zeit verweilten wir bei bestem Sonnenschein an den Biergartentischen auf dem Platz vor der Halle. Schnell waren einige Zetties gefunden, die aus Niedersachsen oder sogar Hamburg nach Göppingen gereist waren. Die Fachsimpeleien führten zu einem regen Austausch eigener Projekte und

Ideen. Peter Rogel erläuterte seinen Eindruck, der US-Markt konzentrierte sich zu sehr auf Lokomotiven und Wagen.

Ihm fehle als Freund der nordamerikanischen Vorbilder einfach das Drumherum des Gleisgeschehens. Kurzerhand entwarf er daraufhin zusammen mit Detlev Stahl einen sogenannten „Track Speeder“ – ein Kleinfahrzeug auf Schienen, mit dem Arbeiter zu Inspektionen aufbrechen oder Gleisbaustellen anfahren. Vergleichbar ist es mit dem deutschen Rottenkraftwagen und nahezu alle amerikanischen Bahnen haben ihn im Einsatz.

Peter führte uns zwei fertig lackierte Modelle der Nullserie vor (gelbe und rote Ausführung) und erläuterte dazu, dass die Serie schon sehr bald als Fertigmodell oder Bausatz in Industriequalität zu erwerben sei. Es können daraus gleich mehrere Varianten, z.B. mit Anhängerkupplung oder Gerätekorb, gebaut werden. Auch Sonderwünsche sollen bei Fertigmodellen umgesetzt werden. Vorbestellungen werden bereits entgegengenommen (siehe Bezugsquellenhinweis am Ende dieses Artikels).

Auch Birgit Foken-Brock von Trafofuchs hatte passend zur Jahreszeit etwas Neues im Handgepäck. In den Kurzmeldungen unter „Zetties und Trainini im Dialog“ stellen wir ihre Figurenideen etwas ausführlicher vor. Bevor wir in die Halle gingen, verschwanden wir mit Michael Sulzmeier noch kurz in sein Wohnmobil: Sein Exponat ließ sich einfach nicht in der Halle präsentieren.



Natürlich gab es zu den Märklintagen 2009 auch wieder einen Sonderwagen in der Spurweite Z. Dieses Mal hatte man einen gedeckten Güterwagen G10 ohne Bremserhaus ausgewählt, der vier verschiedene Seiten zeigte: eine unbedruckte Stirnwand, die zweite mit Hinweis auf den 7. Modellbahn-Treff und dazu zwei verschiedene Bildrucke auf den Längsseiten.

So bestaunten wir auf dem Parkplatz seine kleine Anlage, die im Tisch des Autos unter einer Glasplatte versteckt war. Sah man genau hin, konnte man viele persönliche Szenen aus Michaels Leben darauf wiedererkennen, so etwa zu seinem Hobby der Sportfliegerei oder auch ganz persönliche Ereignisse seines privaten Lebens.

Ein wirklich gelungenes Schaustück hatte Michael stellvertretend für uns in Empfang genommen und wir waren froh, es in der Halle zeigen zu dürfen. Das Hochsommerdiorama mit Bahntrasse, goldenen Ähren und Feldweg von Phillip Meyer fand einen Platz in der Vitrine von Spur Z Ladegut Josephine Küpper. Bedingt durch seine Maße und die Kurzfristigkeit des Versands war es schwierig, einen geeigneten Platz dafür zu finden.

Wer es gesehen hat, war tief beeindruckt von den Produkten („Finescale“), mit denen es ausgestattet worden war. Ein paar Musterstücke der Geländematten lagen für Interessierte gleich dabei und durften auch in die Hand genommen werden. Schön ist, dass Philipp diese Produktpalette ausbauen und kommerziell anbieten möchte, denn für unsere Baugröße ist dergleichen bisher ja leider Mangelware.

Ein Bild dieses äußerst gelungenen Schaustücks zeigen wir Ihnen in diesem Bericht, denn Bilder sagen mehr als tausend Worte. Geplant ist außerdem, dass ein weiteres Musterdiorama beim Adventstreffen in Zell an der Mosel vorgeführt und ausgestellt werden soll, damit alle die Gelegenheit erhalten, die nicht zu Märklins Geburtstagsfeier kommen konnten.

Auf dem Weg in die Werfthalle kamen wir an den ausgestellten Dioramen des gemeinsam vom Märklin-Magazin und der Firma Noch ausgeschriebenen Wettbewerbs vorbei. Besucher konnten hier ihre Stimme für das schönste Exemplar des H0-Bauwettbewerbs abgeben.



Modellbau vom Feinsten gab es am Stand von Spur Z Ladegut Josepheine Küpper. Phillip Meyer hatte das Hochsommerdiorama mit Kornfeld für diese Ausstellung gebaut. Geradezu perfekt realistisch sehen seine Werke aus. Seine selbst entwickelten Produkte will er zukünftig auch vertreiben und ist dankbar für Rückmeldungen, wie seine Arbeiten ankommen.

Im Inneren angekommen, stießen wir dann zunächst auf eine lange Schlange, die zum Märklin-Insider-Stand führte. Wer es bis nach vorne schaffte, den erwartete ein Gutschein für ein Erfrischungsgetränk sowie ein Los für die Jubiläumstombola. Doch auch im für Clubmitglieder abgetrennten Areal war wieder warten angesagt.

Versüßt wurde die endlos erscheinende Wartezeit durch das Freigetränk und die Möglichkeit, auf einem speziellen Bogen ein eigenes Wunschmodell an Märklin für die eigene Spurweite abzugeben. Insofern war wohl niemand enttäuscht, wenn es bei der Tombola nur für einen Trostpreis gereicht hat. Für die Spurweite Z dürfte bestimmt auch der „Bubikopf“ Baureihe 64 ganz oben dabei gewesen sein, der seit Erscheinen des H0- und Spur-1-Modells sehnsüchtig erwartet wird.

Neben Märklin waren auch einige wichtige Vertreter des Großserienangebots präsent. Dazu gehörten Faller, Vollmer und selbstverständlich der Zubehörhersteller Noch. Bei Kibri gab es bereits einige der Neuheiten 2009 zu kaufen, darunter das Postamt, das als wichtiges Gebäude eine Lücke im Spur-Z-Angebot schließt.

Vertreten war auch Seuthe und der nette Inhaber, Herr Zießler, stand Besuchern gern Rede und Antwort. Auch für die Spurweite Z stellt er Dampfgeneratoren her, die von Bahls Modelleisenbahnen auf Wunsch in Dampflok verbaut werden. Ansonsten zieren seine Produkte Industrieschornsteine und Modelle brennender Häuser. Schräg gegenüber wartete der Küpper-Stand, wo sich die Leute wegen seiner Angebote an verschiedenstem Ladegut oder gebrauchter Spur-Z-Ware scharten.

Am Stand des Ideen-Magazins verkaufte Jürgen Brehme derweil seine Warenbestände an Pkw-Modellen ab, die übrigens auf Erfahrungen aus der Dentaltechnik basieren. Nahezu alle vertretenen Kleinserienanbieter hatten Neuheiten für die Zetties dabei: Weichen Walter zeigte ein neues Flexgleis mit Code-40-Schienenprofilen, das äußerst filigran, aber dennoch stabil geworden ist. Wie biegsam es dabei dennoch ist, war kaum zu glauben.

Neuheiten sowohl für US- als auch Europa-Freunde gab es bei Rolf Laedchen: Rolf Pabst präsentierte ein amerikanisches Windrad, wie es auf vielen Farmen für die Wasserförderung zu finden ist. Unter der Artikelnummer 10157.Z ist es sowohl als Bausatz wie auch Fertigmodell erhältlich. Zum gleichen Thema passen der „Mercantile Wagon“ (Art.-Nr. 10260.Z) für den Transport von Handelsgütern und die Wagonette (10261.Z), eine Familienkutsche für die sonntägliche Fahrt zur Messe.



Bereits über reichlich Messe-Erfahrung verfügt Götz Guddas, der u.a. das aus **Trainini®** bekannte Sägewerk gebaut hat. Märklin hatte ihn mit seinen gelungenen Werken an den eigenen Stand eingeladen. Erstmals unterstützte ihn seine Frau Susanne beim öffentlichen Modellbahnbetrieb. Foto: Joachim Ritter

Doch das war noch nicht alles. Präsentiert wurde ebenso eine Produktserie aus Weißmetall-Schleudergussteilen, die bei Redaktionsschluss noch nicht im elektronischen Ladengeschäft von Rolf eingearbeitet war. Vorgestellt wurden verschiedene Gestaltungsaccessoires wie Fässer und runde Mülltonnen, wie sie bis weit in die Siebziger verbreitet waren.

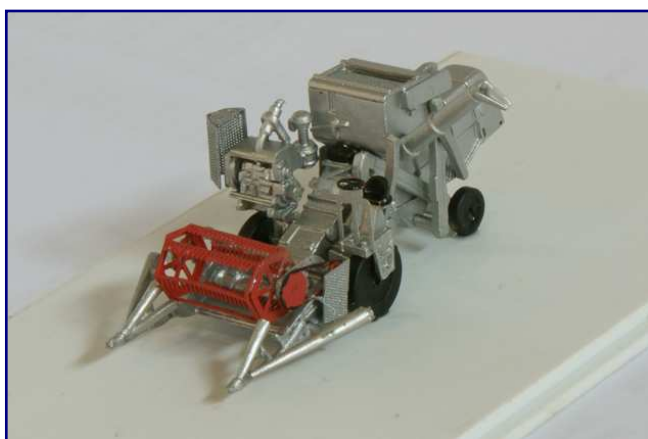
Damit wurden die eckigen Nachfolger, die SBB Modellbau (Bernd Bauer) zuliefert, nun sinnvoll ergänzt und das Programm abgerundet. Nicht nachstehen wollte da wohl Mo-Miniatur, denn endlich gab es mal was zum lange angekündigten und sehnlichst erwarteten Mähdrescher zu sehen. Das Vorbild der Konstruktion stammt aus den fünfziger Jahren und ist längst nicht so „glatt“ wie die heutigen Exemplare.

Gut lässt sich an diesem detailreichen Stück zeigen, was die neuen Maschinen von Mo-Miniatur zu leisten in der Lage sind, für die das gesamte Altsortiment eingestellt wurde und nach wie vor abverkauft wird. Für die Spurweite Z gibt es bisher nur ein Handmuster. Unsere Aufnahmen zeigen deshalb das fertig konstruierte und lackierte Serienmuster für die Spurweite N. Das Serienmodell für die Nenngröße Z soll eine diesem Modell vergleichbare Detailfülle aufweisen und so neue Maßstäbe setzen.

Am Stand von Freudenreich Feinwerktechnik gab es die ersten Neuheiten zu sehen und auch zu kaufen. Gezeigt wurden drei verschiedene Ausführungen des schweizerischen, gedeckten Güterwagens K3, wobei es sich beim grünen Akkumulator-Transportwagen (Art.-Nr. ZF331c) um ein Sondermodell handelt, das nur beim **Ztrack Magazine** oder Spielwaren Rechsteiner (Schweiz) erhältlich ist.

Im freien Verkauf waren aber die graue Ausführung für die Epoche II (ZF331a) und eine braune Version für die modernere Epoche IV (ZF331b), beide in einer Zweierpackung. Eine weitere mit dem Vorbild eines Magazinwagens der SOB (ZF331d) wurde in einer Doppelpackung ebenfalls als Sondermodell für die beiden genannten Vertreiber angekündigt. Weitere Varianten sind geplant.

Weitere angekündigte Modelle waren ein neuer Flachwagen vom Typ Klms der SBB, der wieder in kombinierter Ätz- und Plastikspritzgusstechnik konstruiert werden soll. Bisher vorgesehen sind folgende vier Versionen: Klms der SBB (ZF332a), Bauzugwagen X der SBB (ZF332b), Neuschotterwagen Xs der SBB (mit seitlichen Schüttvorrichtungen; ZF332c) und der Bauzugwagen Xs der BLS (ZF332d).



Ein Modell, das neue Maßstäbe setzen könnte, entsteht derzeit bei MO-Miniatur: Der Mähdrescher aus den fünfziger Jahren verbirgt viele Details, an denen der Hersteller die Wiedergabemöglichkeiten seiner neuen Maschinen demonstrieren kann. Gezeigt wird hier in zwei Ansichten das Spur-N-Serienmuster, das in seiner Detaillierung aber dem Spur-Z-Modell entspricht. Es entsteht als Gussmodell, das mit angesetzten Ätzteilen verfeinert wird. Erwartet wird das Serienmodell zur Faszination Modellbau 2010 in Karlsruhe.



Geduldig erklärte Peter Landgraf (rechts im Bild) auch den kleinsten Besuchern seine Anlage. Die vielen bunten Züge sprachen die Kinder, die am Märklin-Stand vorbeikamen, ganz besonders an.

Verweisen möchten wir auch auf das neue Fahrleitungssystem nach schweizerischem Vorbild. In Planung befindet sich weiterhin ein vierachsiger Nebenbahn-Reisezugwagen mit offenen Bühnen, wie er auf der Seetalbahn zum Einsatz kam. Seine Bauweise ist mit den vorgenannten Modellen identisch.

Hier sind folgende Ausführungen vorgesehen: Wagen 2. Klasse der SBB für Epoche III (ZF208a), 1./2. Klasse der SBB für Epoche III (ZF208b), 2. Klasse der SBB für Epoche IV (ZF208c), 1./2. Klasse der SBB für Epoche IV (ZF208d) und eine weitere Variante der Oensingen-Balstal-Bahn für die Epoche V (ZF208e).

Das Jubiläum „10 Jahre Zettzeit“ im Jahr 2010 wird mit einem exklusiven Sondermodell gefeiert. Auf Jens Wimmels Initiative hin wird auf Basis vorhandener Komponenten mit der Schnellzuglok Ae 3/6^{III} eine echte Formneuheit entwickelt. Als braune Museumslok mit der Betriebsnummer 10264 bietet sie nicht nur die größtmögliche Einsetzbarkeit über Epochengrenzen hinweg, sondern wird auch nur über Jens Wimmels Internetseiten auf Vorbestellung erhältlich sein.

Das Sortiment von FR ergänzen verfügbare oder geplante Wiederauflagen älterer Modelle, dazu gehört auch die Schmalspur Zm. Eine Übersicht ist den eigenen Seiten des Herstellers aus Sanitz zu entnehmen.

Damit kommen wir zum Märklin-Stand selbst: Wie in der Einleitung erwähnt, hat sich Märklin selten so gut mit seiner kleinsten Baugröße präsentiert wie dieses Jahr. Dazu trugen neben fachkundiger Auskunft durch Produktmanager Jürgen Faulhaber und den Vitrinen mit den Neuheiten ganz besonders die gezeigten Anlagen bei, die gut zusammenpassten und Vielfalt sicherstellten.

Peter Landgraf zeigte seine von regem Eisenbahnbetrieb geprägte Anlage, die durch viel Bewegung vor allem Familien mit kleinen Kindern ansprach. Als interessante Details verbarg sie Graffiti-Schmierereien, eine Wasserleiche im See, „leichte Damen“ und sogar Giftmüll – ein Querschnitt der besonderen Art.

Verbaut hat er auf seiner Miniwelt 700 Bäume, 35 Gebäude und 100 Figuren. Ganze 1.000 m Kabel, 500 Schrauben, 2.200 Nägel und immerhin 2,5 l Holzleim waren erforderlich, um das alles zu einer Landschaft zusammenzufügen.

Für die hartgesottenen Landschaftsgestalter gingen Götz Guddas und Piero Sbiroli ins Detail und repräsentierten gleichzeitig die Z-Friends Europe. Wie immer wunderten sich die Besucher besonders über Götz' Eigenbauten auf den Schienen, die sie an Modelle größerer Spurweiten und ihre eigenen Kindheitsträume erinnerten.



Bild oben:
Reger Fahrbetrieb herrschte auf der Anlage von Peter Landgraf. So wurde den Zuschauern nicht langweilig.

Bild unten:
Ein Mal pro Stunde, die genaue Uhrzeit durch eine zweckentfremdete Parkscheibe angezeigt, führte Piero Sbiroli seine Anlage „Liependorf“ im Nachtbetrieb vor. Dafür verhängte er die Glasvitrine ringsum mit lichtdichtem, schwarzem Stoff.

So ganz nebenbei bewies er, dass auch der Digitalbetrieb in der Nenngröße Z heute durchaus Alltag ist und leicht zu beherrschen ist. Seine Anlage ist schließlich komplett vom PC gesteuert und er kann sich deshalb ausgiebig dem Gespräch mit Gästen widmen und ihre Fragen beantworten.

Die Szenerien auf der Anlage von Piero Sbiroli bestechen derweil durch turbulentes Leben. Auf keiner anderen Landschaft dürften so viele Figuren verbaut sein wie hier. Gleich, ob es die Schaulustigen am brennenden Haus, die Arbeiter an der großen Kanalbaustelle oder die Motorradrocker vor einem Rotlicht-Etablissement sind: Masse und eine geschickte Anordnung verleihen allen Szenen scheinbar Bewegung.



Hinter dem Zeltlager der Hippies hat Piero Sbiroli kurz vor der Göppinger Ausstellung noch ein Rockertreffen arrangiert. Die Motorräder stehen nun alle ordentlich in der Reihe und bilden einen neuen Blickfang auf seiner Anlage. Durch seine Toneffekte machte der Erbauer auch in der Werfthalle wieder lautstark auf sich aufmerksam und zog so die Besucher zum Märklin-Stand.

Neu waren dieses Mal zuvor unbekannte Perspektiven bei Nachtvorführungen und das ausgebaute Motorradtreffen am Rande der Stadt, wo die teils skurrilen Gefährte gerade in einer Reihe aufgestellt sind und eine Gasse zum Campingdorf der Hippies bilden, wo wild gefeiert wird und sich das eine oder andere Paar am Rande „vergnügt“. Vielleicht sind es Erinnerungen an eigene Jugendsünden, die jeden Betrachter so lange an diese Modellbahn binden.

Angelockt werden sie aber stets durch die enorme Geräuschkulisse, die Piero verbreitet. Wenn die schwere Dampflok der Baureihe 85 ihren Personenzug aus dem Bahnhof Güglingen heraus beschleunigt, dann ist ihr schweres Stampfen in der gesamten Halle zu vernehmen. Unvoreingenommene Zuschauer staunen dann, welchen Krach eine so kleine Z-Lok zu machen scheint, denn sie hatten ein großes Original erwartet.

Bevor sie aber die Quelle der Geräusche erkennen, richtete sich ihr Augenmerk auf die Kirche, deren Glocken auch am Sonntagmorgen während des Modellbahn-Treffs pünktlich zum Gottesdienst riefen. Und da gab es sogar eine Trauung zu feiern, die ebenso einen großen Menschauflauf verursachte wie die bereits erwähnten Szenen – auf wie auch vor der Anlage.

Berichte und Fotogalerien des Veranstalters:

<http://www.maerklin.de>

Seiten von teilnehmenden Anbietern:

<http://www.spurzladegut.de>

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

<http://www.weichen-walter.de>

<http://www.fr-model.de>

<http://www.design-modellbahn.de>

Seiten von teilnehmenden Ausstellern:

<http://www.z-friends-europe.de>

<http://www.zclub92.com>

Bezug des neuen „Track Speeders“:

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

Bezugsquelle für die neue Ae 3/6^{III} von FR:

<http://www.zettzeit.ch>

Pressefrühstück mit Insolvenzverwalter Michael Pluta

Wie geht es weiter mit der Spurweite Z?

Am Rande der Märklintage fand am Sonntag auf der Empore der Werfthalle ein Frühstück mit Pressevertretern statt. Marketingdirektor Lars Schilling und Insolvenzverwalter Michael Pluta standen bei Weißwürsten, Brezeln und einem Glas Weißbier den Anwesenden Rede und Antwort zu ihren Fragen und Anregungen.

Natürlich beschäftigt eine Insolvenz stets die Kunden des betroffenen Hauses. Märklin ist aber keine Marke wie jede andere, denn die Kunden sind gleichzeitig begeisterte Anhänger, die sich Sorgen um ihr geliebtes Hobby machen. Und so kann auch längst Bekanntes beruhigend wirken oder in Erinnerung rufen, was wichtig aber schon verblichen war. Spektakuläre neue Erkenntnisse gab es deshalb zwar auch hier nicht, aber der Kurs Märklins wurde wieder einmal bestätigt und aufgezeigt. Wir fassen die wichtigsten Ergebnisse für die Nenngröße Z inhaltlich zusammen:



Wie steht Märklin heute im mitten im Insolvenzverfahren da?

Beim Pressefrühstück (von links nach rechts): Trainini®-Cherfredakteur Holger Späing, Insolvenzverwalter Michael Pluta und Märklins Marketing-Direktor Lars Schilling. Foto: Axel Hempelmann

Laut Herrn Pluta hat die Firma 15 Mio. EUR Umsätze aufgegeben, die keine Rendite, wohl aber Verluste gebracht haben. Die eingeleiteten Maßnahmen greifen, das zeigt sich auch an der Situation, dass Märklin erstmals im August keine Saisonkredite gebraucht hat, um das Weihnachtsgeschäft vorzufinanzieren.

Herr Schilling betont die Rahmenbedingungen, unter denen dies geschafft wurde: Der Handel wurde vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise bei den Kreditversicherern herabgestuft, was die Kosten grundsätzlich erhöht und jedes Limit einschränkt. Ein konkretes Beispiel dafür ist Karstadt, das ja auch auf Märklins Kundenliste steht.

Nur eine sorgfältige Sortimentsplanung und angepasste Lieferstrategie kann mit schnellem Durchverkauf ein Einhalten der Rahmenbedingungen sichern.

Warum ist Märklin noch nicht weiterverkauft worden?

Der Insolvenzverwalter umschreibt die Käufersuche so: Es muss genug Kapital da sein, um das Unternehmen erwerben und in dieses investieren zu können. Es muss genug Ideen geben, um es weiterzuentwickeln. Beides brachten viele Interessenten mit, doch es blieben Zweifel an der Fähigkeit, Märklin führen zu können.

Nicht ein Höchstgebot ist entscheidend für den Zuschlag sondern eine Nachhaltigkeit, „damit nicht in zwei Jahren der nächste Insolvenzverwalter vor der Tür steht.“



Fragen und Antworten zur Lage bei Märklin beim Pressefrühstück am Sonntag.
Foto: Axel Hempelmann

Warum soll jemand 100 Mio. EUR für das verschuldete Unternehmen bezahlen?

Herr Pluta betont ausdrücklich, dass die genannte Summe nicht den Kaufpreis bezeichnet sondern das gesamte Finanzierungsvolumen, das ein Interessent nachzuweisen hat. Schließlich zieht der reine Kaufpreis auch erforderliche Investitionen in Märklin nach sich.

Der letztendliche Käufer erwirbt im übrigen nur das Anlage- und Umlaufvermögen, nicht aber die Altschulden von Märklin.

Ist die aktuell schlechte Lieferfähigkeit bei den Spuren Z und 1 ein schleichender Abschied von beiden?

„Nein“ sagt der Marketingdirektor, denn Märklin hat hier ja nahezu Alleinstellungsmerkmale im Markt. Es gibt immer noch Probleme bei Vorlieferern, deshalb kam und kommt es zu den Rückständen. Ein Beleg dafür, wie es weiterginge, sei die fast fertige Dampflokomotive der Baureihe 94⁵ in Spurweite Z. Da habe sich das lange Warten gelohnt, denn nun sähe sie phantastisch aus.

Es sei eine wichtige und anspruchsvolle Aufgabe, das Sortiment hier ganz neu aufzubauen.

Welche Messen wird Märklin nächstes Jahr besuchen?

Herr Pluta verweist darauf, dass er direkt nach Eintritt der Insolvenz schon für die Spielwarenmesse 2010 gebucht habe. Aber auch die Publikumsmessen stehen hier nicht zurück.

Herr Schilling nennt konkret die Faszination Modellbau in Karlsruhe, die Intermodellbau Dortmund und die Modellbahn Köln als wichtige Publikumsmessen, an denen Märklin 2010 teilnehmen wird. Für die Spurweite Z gäbe es im Frühjahr mit dem Internationalen Spur-Z-Wochenende im westfälischen Geseke noch eine wichtige Veranstaltung mit Märklin-Beteiligung.

Über die Teilnahme an kleineren Messen müsste kurzfristig entschieden werden.

Wie geht es seitens Märklin mit der Spurweite Z in den USA weiter?

Märklin müsse sich als Marke neu erfinden, meint Marketingdirektor Schilling. Dies sei vor allem eine Aufgabe der Kommunikation. Die Spurweite Z wachse in den USA und daran wolle auch Märklin teilhaben. Zuvor muss aber der Fokus neu ausgerichtet werden, denn in der Vergangenheit hatte das Unternehmen dort zwar viel Wissen aufzubieten, aber es gab zu wenig Verkäufer.

„Ein neues Lökle rettet nicht den Markt“, meint Herr Schilling. Trotzdem habe man für 2010 in der Spurweite Z viel Neues in Vorbereitung, vor allem halt auch auf der kommunikativen Ebene.

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

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Kurz nach Redaktionsschluss traf noch folgendes Grußwort unserer US-Partnerredaktion ein:

Ztrack Magazine would like to congratulate Trainini and Holger Späing on the release of their 50th issue. Trainini is beautifully produced and an inspiration to those of us in Z scale. Every issue is eagerly anticipated. We wish Trainini continued success and look forward to working together and helping grow Z scale internationally.

Rob Kluz
Publisher - Ztrack Magazine Ltd.

Deutsche Übersetzung:

Ztrack Magazine möchte Trainini und Holger Späing zum Erscheinen ihrer 50. Ausgabe gratulieren. Trainini ist sehr schön aufgemacht und eine Inspiration für all jene von uns, die sich der Spurweite Z verbunden fühlen. Jede Ausgabe wird mit Spannung erwartet. Wir wünschen Trainini weiterhin viel Erfolg und freuen uns über die Zusammenarbeit und Hilfe, die Spurweite Z international wachsen zu lassen.

Rob Kluz
Herausgeber – Ztrack Magazine Ltd.



Mit fast karnevalistischem Humor wurden wir zum Jubiläum aus Mainz begrüßt:

Hallo Trainini, Gratulation zur 50. Ausgabe. Weiter so - leider immer nur alle 4 Wochen und mit vieeeeeel zu wenig Seiten. Und vor allem noch eine lange Zeit in dieser Top-Qualität.

Jürgen Tuschick (<http://www.1-220-modellbahn.de>), via E-mail

Zu einer früheren DVD-Rezension meldet sich dieser daran Beteiligte:

Erst kürzlich hat mir Freddy Braun vom Miniaturwunderland eine Kopie Ihrer Rezension „meiner“ (beiden; Erg. d. Red.) Miniaturwunderland-DVD zugesandt.

Zunächst möchte ich mich für das viele Lob bedanken. Schön, dass Ihnen beide Filme so gut gefallen haben!

Zwei Anmerkungen: Tatsächlich gibt es bei den Interviews keine Überschneidungen zwischen den beiden DVD! Aber auf beiden ist ein Interview mit Freddy Braun. Jedes jedoch neu und extra für die jeweilige DVD gedreht.

Die Tag-Nacht-Abläufe wurden mit Absicht nicht vertont. Zunächst hätte ich gar nicht gewusst, was ich alles hätte erzählen können, zum anderen haben viele Besucher des Miwula geschrieben, dass sie gerne mal im wahrsten Sinne des Wortes „in Ruhe“ die Bilder genießen wollen. Und um die Interviews anschauen zu können kann man ja direkt im Menü die einzelnen Personen „anklicken“ und muss sich nicht durch alle Tage und Nächte „durchschauen“.

Thomas Furch, München

Anm. der Redaktion:

Die Rezension der beiden Miniaturwunderland-DVD erschien in der Ausgabe 36 (Juli 2008). Zu finden ist diese in den **Trainini Archiven** - verlinkt u.a. über unseren Internetauftritt).

Ankündigung des neuen Trainini Fotokalenders 2010:

Einige werden ihn schon vermisst haben, andere warten geduldig den traditionellen Erscheinungstermin Anfang November ab. Die Rede ist vom neuen **Trainini Fotokalender 2010**.

Wie gewohnt wird er wieder 13 außergewöhnliche Motive verschiedener Modellbahnepochen, Bahngesellschaften und Landschaften zeigen – natürlich alle in der Spurweite Z. Angeboten wird er kostenfrei zum Selbstaussdruck (oder über einen Druckdienstleister) als PDF-Dokument im bekannten DIN-A3-Querformat. Natürlich lässt er sich aber auch im kleineren Format DIN A4 ausdrucken.

Nach dem großen und überraschenden Erfolg des Vorjahrs wird er für unsere Leserinnen und Leser im nicht-deutschsprachigen Raum zum zweiten Mal auch in einer englischsprachigen Version mit den US-Feiertagen erscheinen.

Diese Version wird in exklusiver Zusammenarbeit nur auf den Internetseiten des **Ztrack Magazine** angeboten (<http://www.ztrack.com>).



Geplant ist die Veröffentlichung für die Kalenderwoche ab dem 9. November 2009. Später wird der Kalender natürlich auch wieder auf der **Trainini Jahres-CD 2009** archiviert.

Terminverschiebung für das Adventstreffen:

Modellbahnfreunde aufgepasst! Aus aktuellem Anlass möchten wir noch mal auf das schon traditionelle Adventstreffen der Spurweite Z in Zell (Mosel) hinweisen. Dieses Jahr findet die beliebte Veranstaltung bereits zum 6. Mal in der kleinen Weinsstadt an der Moselschleife statt.

Gegenüber dem Vorjahr haben sich aber zwei Dinge entscheidend geändert:

Nach einigen Jahren, die durch terminliche und räumliche Überschneidungen geprägt waren, kehrt das Modellbahn(er)treffen nun hoffentlich dauerhaft an seinen Geburtsort zurück, die Zeller-Schwarze-Katz-Halle (Stadthalle). Im Vorjahr schien dies keinesfalls dauerhaft sicher.

Neu ist aber der geänderte Termin, den sich alle Interessenten bestens einprägen sollten. Um der erwähnten Überschneidung zu entgehen, wird das Treffen auf das 1. Adventswochenende vorverlegt.

Damit findet der Aufbau dieses Mal schon am Samstag, den 28. November 2009 statt und der Besuchertag folgt am Sonntag, 29. November 2009. Für die Frühanreisenden wird am Freitagabend (27. November) wieder ein kleiner Stammtisch im historischen Bahnhof von Zell stattfinden. Das offizielle Treffen in großer Runde erfolgt wieder am Samstag nach dem Aufbauende.

Aktuelle AZL-Neuheitenauslieferungen:

Erst vor wenigen Wochen zur Auslieferung gekommen und zumindest vorläufig schon wieder ausverkauft ist der neue und lang erwartete, geschlossene Autotransportwagen mit zwei Ladeebenen. Die Erstausführung gab einen TTX-Wagen wieder, der für die Southern Pacific fährt. Angeboten wurde er einzeln oder im Viererset.

Die Vorbilder dienen dem Transport neuer PKW und leichter Nutzfahrzeuge von den Autowerken zu den Verteilzentren.

Ausgeliefert und noch verfügbar ist der neue Schüttgutwagen mit vier Schütten, der als Formneuheit ebenfalls von AZL auf den Markt gekommen ist. Das Modell ist derzeit einzeln (Art.-Nr. 91701-1) oder in einer Vierpackung in der lichtgrauen Ausführung des Einstellers FCPX erhältlich. Es handelt sich dabei um den Waggontyp „ACF 5250 4-Bay Hopper“ in einer Ausführung für die Zeit nach 1971 zum Einsatz im Vinyltransport.

Die Vorbilder wurden ab 1970 gebaut und kommen seither bei vielen Bahngesellschaften und Einstellern Nordamerikas zum Einsatz. Sie dienen der Beförderung vor allem von Granulatkomponenten der Kunststoffindustrie.



Der neu erschienene und gleich ausverkaufte Doppelstock-Autotransportwagen der SP (Bild oben) und der Schüttgutwagen der Rio Grande (Bild unten) sind Neuerscheinungen von AZL. Foto: **Ztrack Magazine**

Die Modelle sind, ergänzt durch freistehende, angesetzte Details und Dachlaufbleche aus Ätzblechen, im Kunststoffspritzgussverfahren hergestellt worden und dank Tampondruck mehrfarbig bedruckt. Sie laufen auf Drehgestellen mit brünierten Metallrädern und sind mit der „AutoLatch“-Kupplung versehen.

Zu diesem Modell ist auch schon die zweite Variante erschienen: Sie gibt orange lackierte Wagen der D&RGW (Denver & Rio Grande Western) wieder, die schwarz bedruckt sind und einen auffälligen Rio-Grande-Schriftzug tragen. Erhältlich ist dieses Modell mit insgesamt 9 verschiedenen Betriebsnummern in zwei Viererpackungen (90702-1 und 90702-2) und als Einzelwagen.

Auch vom Wagen mit drei Schütten gibt es eine weitere Farbvariante. Hierbei handelt es sich um Modelle nach Vorbildern der „SOO Line“. Sie sind hellgrau lackiert und tragen schwarze, gelbe und grüne Anschriften, darunter ein Ährensymbol, weil sie im Getreidetransport fahren. Auch hier sind wieder ein Einzelwagen (91303-1) oder gleich eine Viererpackung (90303-3) erhältlich – alle mit verschiedenen Betriebsnummern.



Der neue Getreide-Schüttgutwagen der SOO-Line von AZL. Foto: **Ztrack Magazine**

Bezugs- und weitere Informationsquelle ist das **Ztrack Center** unter <http://www.ztrackcenter.com>!

Faszination Modellbau in Friedrichshafen:

Interessant auch für Zetties verspricht die 8. Faszination Modellbau 2009 in Friedrichshafen zu werden. Überraschend und kurzfristig kamen Zusagen mehrerer großer Hersteller, darunter auch Märklin, für diese Messe in Deutschlands Süden. Das Einzugsgebiet umfasst neben Baden-Württemberg und Bayern auch Österreich und die Schweiz.

Sie wird vom 30. Oktober bis zum 1. November 2009 stattfinden. Weitere Informationen sind unter <http://www.faszination-modellbau.de> zu finden.

Nur wenige Wochen später wird zum vierten Mal auch eine Auflage dieser Messe in Bremen folgen. Die Messehallen dort sind gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen und befinden sich nur wenige Gehminuten direkt am Hinterausgang des Hauptbahnhofs.

Hier wird zwar keine nennenswerte Herstellerbeteiligung für den Bereich der Spur-Z-Modellbahn erwartet, dafür besticht sie aber wieder mit einer hochkarätigen Beteiligung ideeller Aussteller aus dem Kreise der Z-Friends Europe.

Aktuelles von Viessmann:

Unter den jetzt erstausgelieferten Viessmann-Neuheiten befindet sich auch das Signalbuch (Art.-Nr. 5299) in einer ergänzten und komplett überarbeiteten Auflage. Dem Modellbahner gibt es Auskunft über die gängigen Signale der deutschen Eisenbahnen und deren Einsatz beim Vorbild. Gleichzeitig stellt es die entsprechenden Viessmann-Modelle aller Spurweiten vor und will Tipps zu deren Einbau und Anschluss liefern.

Die **Trainini®**-Redaktion wird dieses Buch in einer späteren Ausgabe ausführlich vorstellen.



Weiter teilte Viessmann mit, dass eine umfangreiche Zusammenarbeit mit Kibri vereinbart worden sei. Sie betreffe den Bereich der Fertigung und des Werkzeugbaues sowie darüber hinaus auch Entwicklung und Vertrieb.

Viessmann wird künftig Teile der Produktion und den Werkzeugbau für die Marke Kibri übernehmen und in seinen Werken Ungarn und Rumänien modernen Kunststoffspritzguss in Lohnfertigung erbringen. Dies dürfte zur Folge haben, dass am bisherigen Kibri-Standort in Schopfloch künftig keine Spritzgussmodelle mehr produziert werden.

Eine verstärkte Zusammenarbeit soll es auch im Bereich Vertrieb und bei Neuentwicklungen geben. So soll der Sektor der Funktionsmodelle gemeinsam weiter ausgebaut werden.

Für die Kunden und Händler soll dies Preisstabilität und Planungssicherheit bringen, zumal mit einer besseren Verfügbarkeit und Verbreitung der Kibri-Modelle gerechnet wird. Die Marke bleibt also erhalten.

Beide Unternehmen sehen laut Presseinformation in ihrer Zusammenarbeit einen notwendigen und sinnvollen Schritt in die Zukunft, um den schwierigen Anforderungen des Marktes zu begegnen.

Farben für US-Freunde bei Oesling-Modellbau:

Bereits in einer früheren Ausgabe haben wir den Bielefelder Anbieter Oesling-Modellbau als Quelle für wasserverdünnbare Acryl-Modellbaulacke nach RAL-Schema vorgestellt, nachdem sich von Märklin direkt keine mehr beziehen ließen.

Damit tat sich eine große Lücke für alle diejenigen auf, die Modelle umbauen wollen oder aber einem alten Stück neuen Glanz und vielleicht anschließend auch eine frische Beschriftung spendieren wollen.

Seit Mai 2009 neu im Sortiment von Bernhard Oesling ist nun der Farbton TTX-Yellow (Art.-Nr. 81001900), das Gelb der US-Gesellschaft TTX in seidenmatter Ausführung. Er dürfte also für die in Sachen Um- und Eigenbauten äußerst aktiven Freunde US-amerikanischer Modelle interessant sein.

Der Inhaber betont derweil, dass er – möglichst eine verwertbare Farbvorlage vorausgesetzt – auch andere US-Farbtöne ins Sortiment aufnehmen würde. Er denkt dabei besonders an das Gelb der Bahngesellschaft Union Pacific, das schon einigen Modellbahnern Kopfzerbrechen bereitet hat. Im Bereich der Spurweite Z wäre dies neben verschiedenen Lokomotiven auch für die Personenwagen von Marsilius Lines interessant.

Das aktuelle Angebot mit einigen weiteren Neuheiten aus diesem Jahr finden Sie unter <http://www.oesling-modellbau.de>!

Interessanter Spezialkleber für Modellbahn und Modellbau:

Haben Sie auch schon mal das Problem gehabt, dass sich gebrochene oder durch individuellen Zuschnitte veränderte Märklin-Teile wie z.B. die Systemkupplungen nicht dauerhaft und belastbar verkleben lassen?

Ursache für dieses Phänomen ist der vom Hersteller verwendete ABS-Kunststoff. Er weist zwar für viele Zwecke geeignete Produkteigenschaften auf und wird deshalb von Märklin gern verwendet. Allerdings lässt er sich nicht mit handelsüblichen Klebern verbinden, weil diese ihn nicht vulkanisieren können und eine „verschweißte“ Klebeverbindung daher ausbleibt.

Als Folge der einschlägigen EU-Vorschriften verschwand für den Privatanwender auch eines der wenigen, geeigneten Produkte aus dem Hause des Herstellers Ruderer, weil es mit Toluol ein gesundheitsschädliches Lösemittel enthielt, welches Schutzmaßnahmen gegen Einatmen gebietet.

Schon seit einiger Zeit konnte Ruderer Klebtechnik GmbH diese Lücke selbst wieder schließen: Entwickelt wurde der neue, nur leicht veränderte Kunststoff-Klebstoff Ruderer L 530 TF in der praktischen 20-Gramm-Tube - „TF“ steht hier übrigens für „Toluol-frei“.

Die chemischen Eigenschaften dieses Produkts haben sich gegenüber seinem Vorgänger nur geringfügig verändert und können für den Bereich der Modellbahn vernachlässigt werden. Davon haben wir uns in der Redaktion überzeugen können.



Ruderer L530TF klebt auch die von Märklin gern verwendeten ABS-Kunststoffe, die sonst nur schwer untereinander zu verbinden sind.

Leider ist das Produkt in vielen Modellbahn- und Modellbauläden nicht zu finden. Daher sei hier eine Bezugsquelle genannt, die privatanwenderübliche Mengen vertreibt und auch ein umfangreiches Sortiment weiterer, für den Modellbau wichtiger Klebstoffe anbietet: die Ottozeus GmbH für chemisch-technische Produkte, die Sie unter <http://www.ottozeus.de> erreichen.

Produktverbesserung bei High Tech Modellbahnen:

High Tech Modellbahnen hat ein wichtiges Produkt noch besser gemacht. Nachdem Achim Grob das obere Stirnlicht von Märklins V200¹ (Art.-Nrn. 8820, 8821 und 88201 sowie weitere) als konstruktionsbedingten Schwachpunkt in der Ausleuchtung erkannt hatte, sann er auf Besserung.

Das Ergebnis ist nun ein weiter verbesserter Beleuchtungsbaustein, der nun bei gleichem Stromverbrauch mehr Licht nach oben abgibt und so dafür sorgt, dass alle drei Lichter gleich hell wirken. Technisch baut er auf die bewährten Bausteine auf, die vielen Zetties längst bestens bekannt sind und für die ein Gebrauchsmusterschutz besteht.

Erhältlich ist der neue Baustein „D-Lok-Beleuchtung, weiß, V200“ unter Art.-Nr. 7029 direkt vom Hersteller unter <http://www.z-hightech.de>. Erstmals vorgestellt wurde er als Serienmuster übrigens auf dem Adventstreffen 2008 in Zell (Mosel).

Der Hersteller wies kürzlich auch noch mal auf die Verfügbarkeit diverser Stromabnehmer für Wagenmaterial hin. Zwar gab es sie schon länger, doch sie fristeten eher ein Schattendasein im Sortiment und wurden mangels eigener Artikelnummer kaum als eigenständiges Produkt wahrgenommen. Dies soll sich nun ändern. Erhältlich sind folgende Bautypen:

Stromabnehmer für Güterwagen, allgemein (Art.-Nr. 3900),
Stromabnehmer für Reisezugwagen (3901) und
Stromabnehmer für Reisezugwagen, alt (3902).

Wageneinheit bei Ztrack Craftsman Kits:

Nachdem das Vorgängermodell längst ausverkauft ist, machte sich Robert Ray daran, ein Nachfolgemodell als Formneuheit zu konzipieren. Herausgekommen ist das Modell eines offenen Güterwagens mit Stirnwänden und einer in Längsrichtung verlaufenden, zentralen und durchbrochenen Wand – in den USA wird dieser Typ „Centerbeam Car“ genannt.

Der Waggon gibt in verschiedenen Varianten ein Vorbild mit 73 Fuß Länge wieder (ca. 22,19 m) und hebt sich in seiner Optik deutlich vom ausverkauften Altmodell ab. Verschiedene Ausführungen sind

einzelnen oder im Set, voll ausgestattet oder ohne Drehgestelle im elektronischen Vertrieb unseres Partnermagazins **Ztrack** (<http://www.ztrackcenter.com>) erhältlich.

Die Aufbauten der Wagen wurden wieder in Laserschnitt-Technik hergestellt und laufen auf AZL-Drehgestellen mit brünierten Metallrädern. Dadurch sind sie kompatibel auch zu den Kupplungen von Micro-Trains. Angeboten werden sie ausschließlich aus Bausätze.

Aktuelle Neuheiten bei Micro-Trains:

Micro-Trains hat wieder Neuheiten angekündigt. Fortgesetzt wird die Reihe der Staaten-Wagen mit dem Modell eines gedeckten Güterwagens, der dem US-Bundesstaat Kentucky (Art.-Nr. 502 00 516) gewidmet ist. Die Betriebsnummer gibt das offizielle Staatenkürzel und das Eintrittsjahr in die US-amerikanische Föderation wieder. Bedruckt ist der Wagen mit dem Staatenumriss, der offiziellen Blume und einem Kardinal, dem offiziellen Vogel von Kentucky.

Als Formenneuheit erscheint die sechsachsige, dieselelektrische Lokomotive SD-40-2 im schwarz-grünen Lack der Burlington Northern mit weißen Anschriften. Wahlweise ist sie mit der Betriebsnummer 9701 (970 01 021) oder 6704 (970 01 022) zu erwerben. Ihre Vorbilder wurde 1974 von General Motors EMD gebaut und erbringen eine Nennleistung von 3.000 PS (2.240 kW).



Da alle großen Bahngesellschaften Nordamerikas sie eingesetzt haben, wurde sie in mit Baujahren von Januar 1972 bis Februar 1986 mit 3.957 Exemplaren zur erfolgreichsten Diesellok aller Zeiten.

Die neue SD-40-2 von MTL erscheint zunächst mit zwei verschiedenen Betriebsnummern in der Ausführung der Burlington Northern. Foto: Micro-Trains

Ebenfalls neu sind folgende Güterwagen: offene Güterwagen mit Fischbauchträgern und Ladegut Schrott im braunen Lack der Lehigh Valley (2 verschiedene Betriebsnummern; 522 00 211 und 522 00 212), 70-Tonnen-Schüttgutwagen mit zwei Schütten, Typ P-2 in hellgrauer Farbgebung mit schwarzen Anschriften der US Silica Co. (ebenfalls 2 Betriebsnummern zur Auswahl; 531 00 111 und 531 00 112) sowie ein gedeckter 40-Fuß-Standard-Güterwagen im braunen Lack der Missouri Pacific (550 00 610), der einen Sonderaufdruck der Sicherheitskampagne „Herbie“ von 1979 trägt.

Fortgesetzt wird die Zirkus-Reihe mit dem gedeckten Güterwagen „Billboard Car #3“. Bedruckt ist er mit einem historischen, aber aktuell eingesetzten Postermotiv vom Zirkus Ringling Bros. And Barnum & Bailey“.

Tams Elektronik informiert aktuell zum Stand von „RailCom“:

Der Übertragung von RailCom-Rückmeldedaten in den PC und der Nutzung dieses Standards für die PC-gestützte Modellbahnsteuerung steht jetzt nichts mehr im Wege, ließ der Hannoveraner Anbieter verlauten. RailCom-Messages gelangten jetzt dort hin, wo die Weiterverarbeitung von Rückmeldungen besonders interessant ist: nämlich in den PC.

Neu ist bei Tams Elektronik das Interface „RC-Link“, das mit zwei verschiedenen Schnittstellen angeboten wird (V24 und USB). Dieses sowie das für den Betrieb erforderliche Datenprotokoll sind eine Gemeinschaftsentwicklung von Tams Elektronik mit den Programmherstellern Digipet und ModellStw sowie des freien Entwicklers Thomas Wyschkony.

Detaillierte Informationen erhalten Sie bei Interesse direkt bei den beteiligten Entwicklern Tams Elektronik (Ansprechpartner Kersten Tams, <http://www.tams-elektronik>), Digipet (Dr. Peter Peterlin, <http://www.win-digipet.de>) oder ModellStw (Ronald Helder, <http://www.modellstw.eu>).

Halloween bei Trafofuchs:

Erstmals in Göppingen gezeigt, aber noch nicht auf den eigenen Seiten zu sehen – Trafofuchs folgt einem Trend und feiert mit Halloween ein aus den USA „importiertes“ Fest am Vorabend von Allerheiligen.

Interessierte Zetties können die Figuren natürlich schon bei Trafofuchs bestellen, auch wenn sie noch nicht in das reguläre Programm aufgenommen sind. Sie brauchen keine Artikelnummer, sondern nur die entsprechende Produktbezeichnung angeben:

Vampir
Hexe mit beleuchteter Kristallkugel
Fliegende Hexe
Sensenmann
Geist mit Kette
Zauberer mit beleuchtetem Zauberstab
Skelett

Die Seiten von Trafofuchs finden Sie wie gewohnt unter <http://www.trafofuchs.de>!



Die anlassbezogene Figurencreation von Trafofuchs lässt sich auf Wunsch auch direkt bestellen. Foto: Trafochs

Außerordentlich bedauern wir folgende Ankündigung von 1zu220-Modelle:

Der bekannte und beliebte Kleinserienhersteller 1zu220-Modelle stellt sein Geschäft zumindest vorläufig ein. Auslöser ist ein immenser Umsatzrückgang in den Jahren 2008 und besonders 2009, der vom Neuheitenprogramm bei weitem nicht aufgefangen werden konnte.

Für Vater Gerhard und Sohn Andreas Petkelis, vielen von Ihnen aus dem Forum der Z-Friends Europe wegen einer beeindruckenden Kreativität bekannt, lässt sich dieses Gewerbe derzeit nicht kostendeckend betreiben.

Wichtigste Ursache dürfte neben den allgemeinen Absatzproblemen der Branche nach Ansicht der Redaktion vor allem sein, dass neue Anbieter im zu kleinen Markt der Spurweite Z an den Start gegangen sind, auf die sich seither das Augenmerk und damit auch ein Großteil der Umsätze konzentriert.

Dies hat den Marktanteil von 1zu220-Modelle trotz guter Neuheitenauswahl schrumpfen lassen. Der Betreiber sieht keine andere Möglichkeit, als die Reißleine zu ziehen und seine Bestände abzuverkaufen. Auch die Anstrengungen der letzten Monate, mit Modellen nach US-Vorbildern eine Erfolg versprechende Nische zu besetzen, konnten die Umsatzrückgänge im Hauptsegment nicht mal annähernd ausgleichen.

Wir geben im Folgenden die Originalmitteilung des Betreibers unkommentiert weiter:

„Auf Grund eines massiven Einbruchs der Verkaufszahlen in diesem Jahr und dem damit verbunden Absacken des Umsatzes ist es mir leider nicht möglich, den Shop weiter zu betreiben. Wenn die Einnahmen nicht mehr die Ausgaben decken können, ist keine Firma mehr überlebensfähig.

Durch die fehlenden Gewinne kann ich auch keine weiteren neuen Modelle mehr entwickeln, da dies mit recht hohen Kosten verbunden ist. Für jedes Modell muss ich vorab die Ausgaben tragen und wenn ich nicht sicher vorhersagen kann, dass diese Beträge innerhalb absehbarer Zeit wieder in die Kasse fließen (was derzeit nicht der Fall ist), ist leider kein wirtschaftliches Arbeiten möglich.

Den Grund für die Ausfälle sehe ich in der aktuellen Situation auf dem allgemeinen, wie auch dem Modellbahn-Markt. Eine zweite Bremse sind vermutlich die mit der Märklin-Insolvenz verbundenen Unsicherheiten bezüglich der Zukunft unserer Spurweite.

Letztlich sind es jedoch genau diese Probleme, die den kleinen Firmen wohl am meisten zu schaffen machen, so auch meiner. Da ich jedoch mehr oder weniger von den Einnahmen aus der Firma abhängig bin, und nicht noch drauflegen kann, muss ich hier vorerst einen Schlusstrich ziehen und bis auf weiteres schließen.

Um dieses Jahr zumindest mit einer schwarzen Null abschließen zu können, werde ich ab 1. November 2009 meinen noch vorhandenen Lagerbestand abverkaufen. Dabei wird auf (fast) alle Produkte ein Preisnachlass von bis zu 25% gewährt. Am 31. Dezember 2009 wird der Shop dann vorerst geschlossen und aus dem Netz genommen.

Falls sich in den kommenden Monaten und Jahren eine deutliche Besserung der Marktsituation herausstellen sollte, werde ich neu überlegen, ob sich ein Wiedereinstieg als Hersteller und Vertreiber für mich lohnen wird.

Bis dahin werde ich mich aber beim Bau von Modellen auf meine eigenen Bedürfnisse und Wünsche beschränken und nur mit meinen Dioramen und Anlagen am Z-Geschehen teilnehmen.

Ich hoffe ihr habt Verständnis für meine derzeitige Situation.

Andreas Petkelis, 1zu220-Modelle“

Impressum

ISSN 1867-271X

Das Veröffentlichen von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

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, vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J.Kluz

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. Mitarbeit: Jens Wimmel, Torsten Schubert und Axel Hempelmann.

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 die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders 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.