

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 Reichsbahn - aus der Not geboren

175 Jahre deutsche
Eisenbahnen

Programmtipp Wintrack 3D 9.0
Die Rheingold-Buchempfehlung

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wir sind im Sommer angekommen! Damit liegen Urlaub und Reisen vor uns, bei vielen schlummert die Modellbahn nun im Keller oder auf dem Dachboden, bis der Herbst eine neue Saison einläutet.

Für uns als Redaktion bedeutet das keine Minute Stillstand, nur die Themen ändern sich. Wir werden heute unsere mehrteilige Reihe zur 175-jährigen Geschichte der deutschen Eisenbahn fortsetzen.



Holger Späing
Chefredakteur

Da wir den Zeitabschnitten der Modellbahnnormen folgen, ist heute die Epoche II unser Thema. Wir werfen einen Blick zurück auf die schwierigen Umstände nach dem ersten Weltkrieg und die Ideen, mit denen die neue Reichsbahn den Problemen begegnete.

Es war die Zeit der Einheitslokomotiven, des Aufstiegs der deutschen Lokomotivindustrie – wir denken nur an Dampflokweltrekorde, fliegende Züge und die erste Großdiesellok – und der Reichsbahn als größtem und modernstem Verkehrsunternehmen Kontinentaleuropas.

Im Zeitraffer lesen sich die rund 30 Jahre verblüffend spannend, denn sie lassen langjährige und teilweise im Verborgenen stattfindende Entwicklungen an ausgewählten Meilensteinen atemberaubend schnell an einem vorbeiziehen. Ohne Frage, es war eine schnelllebige Zeit: Viele Erfindungen und Entdeckungen haben den Charakter der Eisenbahn schnell und nachhaltig verändert.

Freuen Sie sich daher auf unseren Bericht, der diese Zeit lebendig werden lässt und keinen Moment den Bezug zu unserer Modellbahn vergisst, denn sie bleibt unser roter Faden auch im Jubiläumsjahr.

Passend zur Titelgeschichte haben wir nach einem passenden Buch gesucht und es schließlich gefunden: Wie kein anderer Zug steht der Rheingold für luxuriöses Reisen in Deutschland, die „goldenen Zwanziger“, dem Innovationsstreben der Reichsbahn und seine nachhaltige Wirkung bis in unsere Zeit. Friedhelm Ernst hat sich dieses Zuges angenommen. Wir stellen Ihnen sein Werk heute vor.

Doch zurück zur Modellbahn: Was passt besser in den Sommer als ein Plan für neue Projekte? Das dachten wir uns, als wir mit Wintrack 9.0 3D eines der führenden Anlagenplanungsprogramme unter die Lupe genommen haben.

Hervorragend lassen sich damit Anlagen oder auch kleinere Schaustücke planen, der Leistungsumfang ist beachtlich. Besonders die 3D-Darstellung vermittelt schon einen sehr guten Eindruck davon, wie das fertige Werk später wirken wird.

Wir möchten aber nicht verschweigen, dass es uns keineswegs leicht fiel, den Umgang mit diesem anspruchsvollen Programm zu erlernen. CAD-Erfahrungen sind von großem Vorteil, ansonsten ist viel Geduld mitzubringen. Lesen Sie in unserem Bericht, wie es uns ergangen ist.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre und einen schönen Sommer voller Inspirationen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Aktuell kein Beitrag

Vorbild

Aufstieg und Fall der Deutschen Reichsbahn (1920 – 1948).....4

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Anlagenplanung im virtuellen Zeitalter18

Literatur

Deutschlands einziger Luxuszug.....26

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....31

Impressum.....37

Wir danken Andreas Petkelis für das Anfertigen der Fotos für unseren Vorbildbeitrag.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 18. Juni 2010

Titelbild:

Zu den 100-Jahr-Feiern der deutschen Eisenbahn in Nürnberg wurde 1935 der Henschel-Wegmann-Zug präsentiert. Er nahm auch an der großen Fahrzeugparade teil. Auf unserer Aufnahme hat Märklins Spur-Z-Modell nach schneller Fahrt seine Endstation Dresden Hauptbahnhof fast erreicht.

175 Jahre deutsche Eisenbahn – Teil 2

Aufstieg und Fall der Deutschen Reichsbahn (1920 – 1948)

Die Epoche II (nach NEM 806 D) markiert vor allem die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Aus der Not des verlorenen Kriegs entsteht die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Harte Zeiten erfordern Kreativität in der Betriebsführung, doch das Unternehmen vermag es dennoch Maßstäbe zu setzen. Leider folgen auf die Jahre weltweiter Anerkennung mit dem Ausbruch des 2. Weltkriegs düstere Zeiten. 1945 liegen mit den Städten und Fabriken auch große Teile der Eisenbahninfrastruktur in Schutt und Asche, die Reichsbahn steht vorerst unter alliierter Hoheit.

Die Siegermächte des ersten Weltkriegs bürdten dem deutschen Reich und besonders seinen Eisenbahnen mit dem Friedensvertrag von Versailles große Lasten auf. Diese Umstände bestimmen maßgeblich die Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland und deren Betriebsführung.



Das Firmenzeichen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zeigte auf goldenem Grund den Adler als deutschem Wappentier, umrandet vom Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“.

Den Bestimmungen der Weimarer Verfassung von 1919 folgend wurde zum 1. April 1920 ein Staatsvertrag in Kraft gesetzt, der die acht noch bestehenden deutschen Länderbahnen der Hoheit des Reiches unterstellte und zu den Deutschen Reichseisenbahnen zusammenfasste. Auslöser dieser Maßnahme war, dass die Länder die Reparationsleistungen nicht würden erfüllen können.

Mit dem 1924 entwickelten Dawes-Plan sahen die Reparationsgläubiger vor, dass diese Reichseisenbahnen komplett an sie zu verpfänden seien. Per Verordnung wurde kurz darauf die Deutsche Reichsbahn als staatliches Unternehmen geschaffen. Ein gutes halbes Jahr später wurde sie zum 30. August 1924 in eine privatrechtliche Gesellschaft überführt, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Das junge Unternehmen wurde zu Gunsten der Siegermächte mit Schuldverschreibungen in Höhe von 11 Milliarden Goldmark belastet. Die Schuldenlast überstieg sogar die Einnahmen, verstärkt noch durch die Weltwirtschaftskrise Ende der zwanziger Jahre. Erst das Lausanne-Abkommen von 1931 befreite die DRG von ihren finanziellen Verpflichtungen.

Schon früh begann die Bahngesellschaft deshalb damit, nach Möglichkeiten der Rationalisierung zu suchen. Betriebliche Einsparungen standen an oberster Stelle, die Suche nach neuen Einnahmequellen begleitete das junge Unternehmen aber ebenso. Eine zentrale Rolle spielte der vorhandene Lokomotivbestand.

Große Einsparmöglichkeiten sah die Führung der Deutschen Reichsbahn in der Vereinheitlichung der Fahrzeuge. Daher ruft sie unter Beteiligung der Industrie den „Engen Lokomotivausschuss zur Vereinheitlichung der Lokomotiven“ ins Leben.

Zunächst sollten wenige, bewährte Länderbahnmaschinen weiterbeschafft werden. Zu ihnen gehörten beispielsweise die G12, die preußischen P8, P10 und T20 sowie die bayerische S 3/6. Bei ihnen versuchte man bereits, wesentliche Bauteile deutschlandweit zu normieren und zu vereinheitlichen.



Am 1.11.1922 wurde der Verkehr auf Deutschlands erster Bahnlinie eingestellt. Auf der kurzen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth hatte zuvor die Straßenbahn das Rennen für sich entschieden.

Viel spannender ist derweil, was sich grenzüberschreitend im Eisenbahnwesen abspielt: Die Gründung des Internationalen Eisenbahn-Verbands (IEV) als Vorläufer der heutigen UIC (Union internationale des Chemins de Fer) läutet eine wichtige Phase der Zusammenarbeit ein.



Zunächst dachten die Verantwortlichen der Reichsbahn an einen Nachbau bewährter und in größerer Stückzahl vorhandener Länderbahndampflokomotiven wie der preußischen P8 (Bild oben). Stattdessen fiel die Wahl auf das Konzept der Einheitslok. Vorübergehend wurden so nur noch wenige Typen nachbeschafft, darunter die bayerische S 3/6 (Bild unten).

Als direkte Folge wird ein internationales Übereinkommen für Rechtsordnung und gegenseitiges Benutzen von Personen- und Güterwagen (RIC, Regolamento internazionale carozze) erzielt.

Zum 1.6.1923 werden in Deutschland die ersten FD-Fernschnellzüge eingesetzt, die einer neuen Zugkategorie angehören. Währenddessen laufen die Planungen für die künftigen Einheitslokomotiven, die alte Länderbahntypen ablösen sollen, auf Hochtouren.

1924 ist ein wegweisendes Jahr für die Dieseltraktion, deren Impulse auch von Deutschland ausgehen, auch wenn es noch Jahre dauern wird, bis diese Technik reif für den Alltagseinsatz ist: Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte die erste brauchbare Diesellok an die UdSSR. Auch die nächsten beiden Exemplare entstehen nach sowjetischen Plänen in Deutschland.

1925 wird das Geburtsjahr der Einheitslokomotive. Mit der Baureihe 01 entsteht die bekannteste, deutsche Schnellzuglok, die auch außerhalb Deutschlands große Anerkennung findet. Im Gegensatz zu den berühmten Maschinen Englands und Frankreichs ist sie nicht auf Höchstleistung sondern wirtschaftlichen Einsatz ausgerichtet worden. 1926 wird mit der 01 008 das erste Exemplar in Dienst gestellt.

Die vielseitige Tauschbarkeit von Teilen und Baugruppen mit anderen, noch folgenden Baureihen sowie die wegweisende Konstruktion nach einheitlichen Baugrundsätzen lassen Einsparungen im

Betriebsdienst erhoffen. Konstruktiv sind die Einheitslokomotiven stark von der preußischen Schule bestimmt: Bevorzugt werden einfache und wartungsfreundliche Zwillingmaschinen statt aufwändigeren, aber wirtschaftlicher arbeitenden Verbundlokomotiven.



Die bekannte Baureihe 01 war die erste Einheitslokomotive, die sich nach einigen technischen Änderungen im Dienst bewährte. 231 Exemplare beschaffte die Reichsbahn, hinzu kamen zehn umgebaute Maschinen der vorherigen Baureihe 02.

Hohe Achsdrücke erfordern zuvor den Ausbau der vorhandenen Strecken (Verstärkung des Oberbaus). Mangels Finanzen gerät dieser ins Stocken und auch die Beschaffung der Einheitslokomotiven läuft deshalb nur zögerlich an (bis 1938 ca. 4 % Anteil am Gesamtbestand).

Erst über zehn Jahre später werden die Typen dieses Programms eine größere Rolle in der deutschen Zugförderung spielen.

Ebenfalls auf das Jahr 1925 datieren die ersten Kohlestaublokomotiven, gebaut in den Werkshallen der AEG.

Die Reichsbahn wird ab 1928 welche erhalten. Allerdings erprobt sie 1925 bereits die erste 1.200-PS-Diesellok mit Magnetkupplung, doch

werden noch Jahre vergehen, bis diese Traktionsart den Kinderschuhen entwachsen ist.

Dafür macht die Sicherheit der Eisenbahn große Fortschritte: Fast alle deutschen Güterzüge werden bereits mit der durchlaufenden Kunze-Knorr-Bremse gefahren. Zu ihren Merkmalen gehört eine automatische Vollbremsung von Wagen und Zugteilen, sofern eine Kupplung reißt und der Zugverband getrennt wird. Darüber hinaus werden die zuvor mitfahrenden Bremser überflüssig.

Im selben Jahr nimmt die erste selbsttätige Weichensteuerung nach eingespeichertem Programm in Ablaufstellwerken den Dienst auf. 1926 erfolgen erste Erprobungen einer Induktiven Zugsicherung (Indusi) – in weiterentwickelter Form der punktuellen Zugbeeinflussung (PZB) heute ein Standard in der Zugsicherungstechnik. Aus dem gleichen Jahr stammt die erste selbsttätige Signalanlage (Blocksystem).

Die meistgebauten Einheitsdampflokotiven

Baureihe	1. Baujahr	Stückzahl
01	1926	231 + 10
01 ¹⁰	1939	55
03	1930	298
03 ¹⁰	1939	60
24	1928	95
41	1936	366
44	1926	1.989
50	1939	3.164
64	1928	520
86	1928	775

1927 wird in Deutschland die vierte Wagenklasse abgeschafft, im Güterbahnhof Hamm (Westfalen) geht die erste elektrohydraulische Gleisbremse in Dienst. Von den knapp 55.000 km Bahnstrecken sind in Deutschland erst 1.218 km elektrifiziert. Eine Vorreiterfunktion kommt der weitgehend autonom arbeitenden Gruppenverwaltung Bayern zu, die als einzige Fahrzeuge selbst beschaffen darf. Begünstigt wird dies durch den im Bereich der Alpen aus Wasserkraft günstig erzeugten Strom.

Am 1. Mai 1927 führt die Deutsche Reichsbahn die 24-Stunden-Zählung ein. Die neue Zählweise der Tageszeit dürfte für viele Zeitgenossen eine große Umstellung gewesen sein. Eine große und nicht nur in Fachkreisen anerkannte Leistung hatten Wasser- und Tiefbauingenieure vollbracht: Am 1. Juni

wurde der 11 km lange Hindenburgdamm feierlich im Beisein des Reichspräsidenten eröffnet, was Anlass für einen neuen Nationalstolz war.

Die Verbindung zwischen Sylt und dem schleswig-holsteinischen Festland war erforderlich geworden, weil die Insel seit der Abtretung Nordschleswigs auf dem Landweg nur noch über dänisches Gebiet zu erreichen war. Die Alternative des längeren Wegs beinhaltete eine einstündige Schiffsreise.

Wirtschaftlich macht sich langsam eine Abkühlung bemerkbar: Die Konjunktur flaut ab, auch Deutschland steuert in die Weltwirtschaftskrise, welche die Probleme der Reichsbahn in vielerlei Hinsicht noch verstärken wird. Die Unternehmensführung ist bestrebt, durch Exklusivität ausländische Kunden für die Reise mit der Bahn zu gewinnen und zusätzliche Einnahmequellen zu erschließen.



In einer Zeit des wirtschaftlichen Abschwungs, der in der Weltwirtschaftskrise seinen Höhepunkt fand, schuf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit dem „Rheingold“ ein neues Zugangebot. Dieser Zug verkehrte als FFD 101/102 ab 15. Mai 1928 zwischen Hoek van Holland und Basel SBB.

Ergebnis dieser Überlegungen ist die Einführung des Fernschnellzugs „Rheingold“ zwischen Hoek van Holland und Basel SBB über deutsches Gebiet. Dafür werden völlige neue Salonwagen nach dem Vorbild der Pullman-Wagen gebaut und diese auffällig creme-violett lackiert. Jeder Wagen zeichnet sich durch ein individuell gestaltetes Innenleben aus. Für den einzigen deutschen Luxuszug wird die neue Zugkategorie FFD eingerichtet, der Rheingold verkehrt ab 15. Mai 1928 als FFD 101/102.

Die Reichsbahn übernimmt im gleichen Jahr die erste Diesellokomotive in ihren Bestand. Es handelt sich um die Druckluftdiesellok V32 01, später als V120 bezeichnet. Der Dieselmotor treibt bei dieser Lok einen Kompressor an. Mit dessen Druckluft werden Arbeitskolben gefüllt, die ihre Kraft über Treib- und Kuppelstangen auf drei Achsen weitergeben. Das Fahrwerk ist weitgehend identisch mit den Dampflokomotiven der Baureihe 78 (ehemalige preußische T18).

Die deutsche Lokindustrie holt auf und erlangt auch international an Bedeutung. AEG kann bereits auf 4.000 gebaute Lokomotiven verweisen. Auch die Sicherheit auf niveaugleichen Kreuzungen

(Bahnübergänge) kommt voran: Die ersten selbsttätigen Wegübergangssignale mit Blinklicht erscheinen 1928. Am 26. Oktober des gleichen Jahres wird der elektrische Betrieb bei der Berliner Stadtbahn aufgenommen.



Ebenfalls aus dem Jahr 1928 stammt die Dieseldruckluftlok V32 01 (Bild oben). Sie war eine Wegmarke der Entwicklung betriebstauglicher Diesellokomotiven. Eine Antwort auf die Konkurrenz des LKW war das Konzept des „Leig“ (Bild unten) – kurze Eilgüterzüge mit wenigen Unterwegshalten.

höheren Geschwindigkeiten zwischen Bahnhöfen verkehren, auf denen an getrennten Wagentüren nur be- oder entladen wird. Die Frachtgüter werden während der Fahrt sortiert und bereitgestellt, um die Haltezeiten so weit wie möglich zu verkürzen. In den Zügen verkehren keine Personenwagen und auch keine anderen Güterwagen – der Leig ist eigene Zugkategorie.

Im Betrieb kommen nicht nur lokgeführte Doppelheiten gedeckter Wagen zum Einsatz: Eigens werden auch dieselmechanische Gütertriebwagen beschafft.

Zeitgleich mit ihnen erscheint 1930 auch Kruckenberg's Schienenzeppelin.

Obwohl sich seine Technik als Holzweg erweisen wird, erregt er viel Aufsehen und kann zwei Jahre später mit 230 km/h sogar einen Weltrekord für Schienenfahrzeuge aufstellen, der 24 Jahre lang Bestand haben wird.



Ein glückloser Versuchsträger blieb Kruckenberg's Schienenzeppelin. Immerhin konnte er aber mit 230 km/h Höchstgeschwindigkeit einen Weltrekord für Schienenfahrzeuge aufstellen. Foto: Götz Guddas

Das Fahrzeug besteht aus einem Fahrwerk mit einem Kastengerippe als Aufbau. Dieses ist mit silberfarbenem Stoff überzogen, um Gewicht einzusparen. Der Antrieb erfolgt über einen Flugzeugmotor auf den Propeller am Ende des Fahrzeugs. Ungeklärt bleibt, wie das Fahrzeug im Betrieb rückwärts verkehrt und Fahrgäste sowie Schotterbett vor den Kräften des offenen Propellers geschützt werden können.

Das Jahr 1931 bringt Fortschritte für die Dieseltraktion: Es zeichnet sich langsam eine Lösung für das Hauptproblem der Kraftübertragung ab. Erstmals gelingt die Konstruktion eines Verbrennungstriebwagens mit Föttinger-Getriebe. Die Firma Henschel (Kassel) baut den ersten Schienenbus mit dieselhydraulischem Antrieb.

Höhere Leistungen, wie bei einer Streckendiesellok erforderlich, lassen sich mit diesem Getriebetyp aber noch nicht übertragen. Erste deutsche, in Serie hergestellte Rangierdiesellok wird 1933 die V16 sein – ein weiterer Schritt auf dem Weg zur „Verdieselung“.



Für Aufsehen und große internationale Anerkennung sorgt das Netz der Schnelltriebwagen. Den Anfang macht der SVT 877, der unter dem Namen „Fliegender Hamburger“ in den Volksmund eingeht und ab Mai 1933 der schnellste, planmäßige Zug der Welt ist.

1932 erfolgt die Erprobung einer induktiven Zugbeeinflussung mit Dreifrequenz-Resonanzsystem (heutiger Standard der PZB) im Abschnitt Finkenkrug – Brieselang der Strecke Berlin – Hamburg für den Schnelltriebwagenverkehr. 1933 werden diese Versuche erfolgreich abgeschlossen, die Ausrüstung kommt im Betrieb des „Fliegenden Hamburgers“ zum Einsatz. Der mit diesem Namen bezeichnete SVT 877 000 a/b kommt ab dem 15. Mai 1933 im Planbetrieb zum Einsatz.

Damit verkehrt der planmäßig schnellste Zug der Welt auf deutschen Gleisen. Generell setzt die Reichsbahn nun auf Tempo, um gegen das Auto wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine E04 erreicht am 5. Juli 1933 zwischen München und Stuttgart 151 km/h, im Jahr darauf erzielt die neue Stromliniendampflok der Baureihe 05 bei Probefahrten 196 km/h, während eine Vorauslok E18 mit 700 t Anhängelast 150 km/h erreicht. Höhere Geschwindigkeiten erscheinen also möglich.

Im Raum Dortmund kommt 1934 nach erfolgreicher Entwicklung der erste Fernbahn-Selbstblock für die Deutsche Reichsbahn zum Einsatz. Nicht weit davon, nämlich in Mülheim/Ruhr-Speldorf, geht 1935 ein elektrisches Drucktasten-Stellwerk (Dr-Technik) in Betrieb. Das elektrische Verschlussregister wird lediglich durch Kontakte gebildet.

Der Schnelltriebwagenverkehr wird mit Neubeschaffungen weiter ausgebaut. Köln sowie Frankfurt (Main) werden an das sternförmig von Berlin ausgehende Netz angeschlossen. Im 100. Jahr der deutschen Eisenbahnen legt die DRG viel Wert auf ihre Außendarstellung. Für die Jubiläumsfeierlichkeiten wird ein (bis heute) funktionsfähiger Nachbau des „Adler“ in Betrieb genommen, viele neue, moderne Fahrzeuge folgen.



Im Rangierdienst sind schlichtere Maschinen gefragt. Außerdem bestehen in diesem Bereich immer noch Zweifel am wirtschaftlichen Vorteil des Heißdampfes. Als Ergebnis wird in den Dreißigern eine Kleinserie der Baureihe 89 beschafft – für direkten Vergleich je zur Hälfte als Heiß- und Nassdampflok ausgeführt.

Zu diesen gehört ein Aussichtstriebwagen mit Glasdach („Gläserner Zug“), die Elektrolok E18 mit ihrer preisgekrönten Formgestaltung und die Schnellfahr-Tenderlok 61 001 für den Henschel-Wegmann-Zug.

Dieser kommt auf Betreiben der Dampflokindustrie zwischen Berlin Anhalter Bahnhof und Dresden zum Einsatz (siehe Titelseite).

1936 ist das Jahr der Olympiade in Berlin und gleichzeitig ein Jahr der politischen Propaganda:

Die nationalsozialistischen Machthaber präsentieren Deutschland als

weltweit offen und modern. Die Reichsbahn ist noch nicht gleichgeschaltet und zeigt auf den Tendern einiger Dampflokomotiven die olympischen Ringe.

Am 11. Mai 1936 fährt 05 002 (Bauart 2'C2'h3) einen bis heute gültigen Weltrekord für Dampflokomotiven: Auf der Strecke Hamburg – Berlin erreicht sie mit 297 t Zuggewicht am Haken eine Höchstgeschwindigkeit von 200,4 km/h in der Ebene. Die private Lübeck-Büchener Eisenbahn schickt zwischen Hamburg und Lübeck Stromlinientenderlokomotiven mit Doppelstockwagen als Wendezug ins Rennen.

Im Folgejahr kann das Netz der Fliegenden Züge weiter ausgebaut werden, die Reichsbahn firmiert ab 10. Februar 1937 nicht mehr als private Gesellschaft (ähnlich einer AG), sondern wird wieder unter direkte Reichshoheit gestellt und nennt sich nur noch „Deutsche Reichsbahn“.

Ihr seit 1926 amtierender Generaldirektor Julius Dorpmüller wird gleichzeitig Reichsverkehrsminister.



1936 tragen wie 18 137 auch einige weitere Lokomotiven olympische Ringe auf dem Tender und begleiten so die Propaganda der Machthaber.

Nach dem Abflauen der Krise legt der Güterverkehr in Deutschland spürbar zu. Bisher haben Länderbahnarten und die im 1. Weltkrieg entwickelte G12 die Hauptlast getragen. Nun erweisen sich die Maschinen als zu langsam und den gestiegenen Zuglasten nicht mehr gewachsen. Als Folge wird die Beschaffung von Einheitslokomotiven forciert.

Nachdem erkennbar wurde, dass eine Lok mit der Achsfolge 1'D die Nachteile des veralteten Bestands nicht beheben können, kommt es ab 1936 zur Beschaffung der schnellen Güterzuglok Baureihe 41 in 366 Exemplaren. Ebenso wird die Beschaffung der Baureihe 44 bald wieder aufgenommen, die mit 1.989 Exemplaren zur meistgebauten Einheitslok werden wird*.



Eine mit schwarzen und gelben Zierstreifen versehene, weinrot lackierte Stromlinienlok der Baureihe 05 fährt am 11. Mai 1936 einen bis heute gültigen Weltrekord für Dampflokomotiven: 200,4 km/h Spitzengeschwindigkeit in der Ebene mit einer Anhängelast von 297 Tonnen. Dabei handelte es sich um die Schwestermaschine der hier abgebildeten 05 001.

1938 erweitert sich das Netz der Deutschen Reichsbahn mit dem „Anschluss“ Österreichs auf 62.800 km, von denen 3.273 km elektrifiziert sind. Die österreichischen Eisenbahnen gehen in der Deutschen Reichsbahn auf. Der Güterverkehr erfordert neue Lokomotiven, Dies mündet in der Entwicklung der E94, welche vor allem im Süden und in Österreich zum Einsatz kommen wird. Als „deutsches Krokodil“ wird sie in den allgemeinen Wortschatz eingehen.

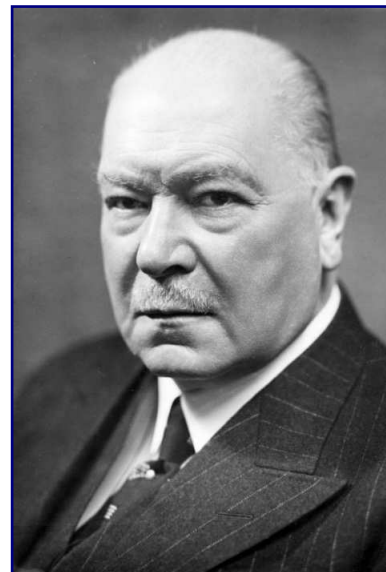
Am 1. September 1939 beginnt mit dem deutschen Überfall auf Polen der 2. Weltkrieg. Endgültig schlittert damit auch die Reichsbahn in ein unrühmliches Kapitel. Eine zentrale Rolle wird ab 1941 der Deutschen Reichsbahn zufallen. Die bisherigen Verdienste um die deutsche Eisenbahn des Reichsverkehrsministers und Generaldirektors der Reichsbahn, Julius Dorpmüller, werden durch die Beteiligung der Reichsbahn an der Deportation von 3 Mio. Menschen belastet.

*Die Baureihe 50 mit 3.164 Maschinen findet hier keine Berücksichtigung, weil ihre Beschaffung kriegsbedingt von fortschreitenden „Entfeinerungen“ geprägt ist und ihre Beschaffung nahtlos in die Kriegslök 52 übergeht. Nur ein Bruchteil der Lokomotiven kann daher ab Werk noch als Einheitslok gewertet werden.

Der Bau von Personenzuglokomotiven kommt bald zum Erliegen, laufende Bestellungen werden in Güterzuglokomotiven geändert oder storniert, sofern noch möglich. Als kriegswichtige Lokomotiven werden die Baureihen 44, 50, 86 und E94 definiert, die weitergebaut werden dürfen. 1940 erreicht eine elektrische Schnellfahrlok der Baureihe E19 mit 201 km/h noch einen letzten Rekord. Im Krieg gibt es für sie keine Verwendung.

Im gesamten Eisenbahnwesen laufen Anstrengungen bezüglich Vereinfachungen technischer Anlagen und der Fahrzeuge. Buntmetalle sollen eingespart werden und, wo immer möglich, durch „Heimstoffe“ ersetzt werden: So werden die Feuerbüchsen von Dampflokomotiven aus Stahl, die Wicklungen der Transformatoren und Fahrmotoren bei elektrischen Fahrzeugen aus Aluminium statt Kupfer gefertigt.

Die vorerst weiter zu beschaffenden Einheitsgüterzuglokomotiven wurden fortlaufend „entfeinert“, d.h. nicht zwingend erforderliche Ausrüstungen werden eingespart und einige Bauteile in einfacherer Weise hergestellt, z.B. eckige, geschweißte Sandkästen statt einer gekümpelten Ausführung. Bewusst wurde eine begrenzte Lebensdauer



Julius Dormüller im Januar 1939. Foto: Bundesarchiv (Bild 183-E00 795)



zu Gunsten einer schnellen und kostengünstigen Massenproduktion in Kauf genommen.

Die nach diesem Prinzip gebauten Maschinen wurden als Übergangskriegslokomotiven bezeichnet, ihre nur noch aufgemalte Betriebsnummer um den Zusatz „ÜK“ ergänzt.

1941 stellt Henschel noch eine Personenzug-Dampflokomotiv mit Einzelachs-antrieb fertig, die Dampflok 19 1001 – nach dem Krieg gelangt sie in die Vereinigten Staaten.



Der bislang siegreiche Verlauf des Krieges erfordert große Leistungen im Transport von Material und Verpflegung.

Zuvor hatte man die zentrale Rolle der Eisenbahn beim Nachschub eher verkannt. Die konstruktiven Vereinfachungen der Dampflokomotiven münden daher 1942 im Bauprogramm für Kriegslokomotiven.

Gebaut wird als erster Typ die Baureihe 52, die es insgesamt auf über 6.000 Exemplare bringt. Ihr folgt die schwerere Baureihe 42.

Der Bau neuer Personenzuglokomotiven wie der 03¹⁰ (Bild oben) kommt nach Ausbruch des Krieges schnell zum Erliegen. Vorrang haben nun Güterzugmaschinen wie die neu entwickelte E94 (Bild unten). Foto oben: Andreas Petkelis

Die Planungen für Kriegslokbau-

und –spielarten gehen aber noch weiter. In der trockenen, russischen Tundra sind Kondensender erforderlich, um längere Strecken ohne Wasserfassen durchfahren zu können. Außerdem ist eine Kondensenderlok für Angreifer aus der Luft wegen der fehlenden Abdampffahne schwerer auszumachen.



Zu den ÜK-Lokomotiven gehörte auch die Baureihe 50, die laufend „entfeinert“ wurde, was auch an Märklins Modell gut zu sehen ist (Bild oben). Ihre Beschaffung mündet nahtlos in die erste Kriegslokomotive der Baureihe 52 (Bild unten), die sich hier direkt vergleichen lässt. Beide Fotos: Andreas Petkelis

Nicht mehr fertig gestellt wird die Baureihe 53, zu der es 17 verschiedene Entwürfe gab. Die Wende im Krieg nach der Niederlage von Stalingrad macht sie bald überflüssig. Der 1. Entwurf von Borsig für eine schwere Malletlok mit der Achsfolge (1'C)D bei geringem Achsdruck soll zumindest in Teilen bereits in der Umsetzung gewesen sein – sichere Belege fehlen aber. Diese Lok bedeutete eine endgültige Abkehr von der Einheitslok.

Der Krieg verlagert sich nun langsam aber beständig in Richtung des deutschen Reichsgebietes. Mit dem Verlust der Lufthoheit nehmen die Angriffe der alliierten Luftwaffen zu. Ab 1943 erfolgt eine systematische Zerstörung der Bahnanlagen durch Bombardierungen und Tieffliegerangriffe. Ein geregelter Eisenbahnbetrieb ist bald nicht mehr möglich.

Die Reichsbahn versucht, Material dadurch zu schützen, dass sie für Kriegsaufgaben unbrauchbare Lokomotiven an weniger gefährdeten Orten außerhalb der großen Knotenpunkte und Betriebswerke hinterstellt. Wartung und Pflege der Fahrzeuge nehmen deutlich ab, was auch auf Personalmangel

durch den Fronteinsatz zurückzuführen ist. Durch „Teilentstromen“ versucht sie, Lokomotiven der Baureihen 01¹⁰ und 03¹⁰ betriebsfähig zu halten.



Als der Krieg noch erfolgreich verlief, bestand Bedarf für eine überschwere Güterzuglokomotive. Mehrere Entwürfe wurden eingereicht, darunter „Borsig 1“, den Märklin als Modell umgesetzt hat. Das Gewicht des großen Kessels wurde hier auf sieben Kuppelachsen und einen Vorläufer verteilt. Ob die dritte Kriegslokomotive der Baureihe 53 schon im Bau war, ist bis heute umstritten. Konsequenterweise wäre jedenfalls diese Ausrüstung mit einem fünffachen Kondensierer gewesen.

Ab 8. Mai 1945 schweigen die Waffen. Nach dem Selbstmord Hitlers in Berlin hat die Wehrmacht noch eine gute Woche lang versucht, Menschen und Material zurück ins Reichsgebiet zu schaffen, bevor sie bedingungslos kapituliert. Damit übernehmen die Alliierten die Verwaltung Deutschlands.

Gemäß der Beschlüsse der Konferenz von Jalta teilen sie Deutschland in vier Besatzungszonen auf, die zunächst abgeschlossen sind. Die deutschen Ostgebiete werden unter polnische und russische Verwaltung gestellt. Es beginnt das schrittweise Aufräumen und Reparieren von Strecken und Material.

Die Verteilung der Strecken in Deutschland (bezogen auf die Grenzen von 1937) sieht wie folgt aus: ca. 30.000 km in den Westzonen, ca. 12.000 km in der Ostzone und ca. 10.000 km östlich von Oder und Neiße.



Der Zustand aller Fahrzeuge war bei Kriegsende schlecht. Neben direkten Kriegseinwirkungen war der schlechte Unterhaltungszustand Hauptursache. Bei den Maschinen der Reihe 05, 01¹⁰, 03¹⁰ und 61 hatte man kurzerhand Teile der Stromschale entfernt, um sich Wartung und Unterhaltung zu erleichtern. Das Modell der 03 1049 entstand nach Originaldokumenten von 1945. Foto: Michael Bahls

Am 10. August 1945 wird mit Befehl Nr. 8 der SMAD (Sowjetische Militäradministration in Deutschland) der Bahnbetrieb in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) formal in deutsche Hände gegeben, allerdings unter Aufsicht und Weisungsbefugnis der Besatzung.

Der elektrische Betrieb in der SBZ muss eingestellt werden. Es beginnen umfangreiche Demontagen der Oberleitungen und des zweiten Streckengleises auf Hauptstrecken. Die Reichsbahn hat Lok-Kolonnen abzustellen, die das Beutematerial in Richtung Russland abtransportieren. Dadurch wird die Wirtschaft der späteren DDR stark geschwächt und kann sich später nur langsam erholen.



Nach dem 2. Weltkrieg verbieten die Alliierten zunächst den Neubau von Lokomotiven, nur das Fertigstellen von bereits angearbeiteten Maschinen ist erlaubt. Trotzdem schafft es die Reichsbahn der Bizone, auch Nachbaulokomotiven in Dienst zu stellen. Darunter sind auch Maschinen der Baureihe V36²., eines vorherigen Wehrmachtsloktyps.

Im Westen wird die Reichsbahn der britischen und amerikanischen Besatzungszone (Vereinigtes Wirtschaftsgebiet) bald zur „DR Brit-US-Zone“ zusammengeführt, was einen übergreifenden Einsatz des Fahrmaterials ermöglicht.

Der Neubau von Fahrzeugen bleibt vorerst verboten. Zugestanden wird nur die Fertigstellung bereits zu Kriegsende im Bau befindlicher Lokomotiven, darunter E44, E94, V36² und Lokomotiven der Baureihe 52.

Dank einer sehr großzügigen Auslegung des Neubauverbots schafft es die Reichsbahn aber, neben so genannten Fertigbau- auch einige Nach-

baulokomotiven in Dienst zu stellen.

Während Deutschland noch in Trümmern liegt und der Wiederaufbau im Westen erst wieder in Gang kommt, erfolgt schon 1948 die Inbetriebnahme des ersten deutschen, druckastengesteuerten Gleisbild-Stellwerks (Drl-Stellwerk) in Düsseldorf-Derendorf.

Es zeichnet sich durch elektrische Verschlüsse mit geöffneten Kontakten aus. Der Stelltisch ist mosaikartig zusammengesetzt und seine Schaltanlage besteht aus standardisierten, steckbaren Relaisgruppen. Die Fahrstraßensteuerung erfolgt, wie heute noch üblich, mit Start-Ziel-Tasten im Gleisbild.

Schon kurz nach dem Krieg entstehen im Westen erste Planungen für ein umfangreiches Neubauprogramm. In die Überlegungen werden alle drei Traktionsarten einbezogen. Man sieht das Erfordernis einer grundlegenden Modernisierung des Fahrzeugbestands. Vor allem an personenzugtauglichen Lokomotiven mangelt es, während durch die Kriegsproduktion ein starker Überhang an Güterzuglokomotiven herrscht.

Noch glaubt man, dass auf die Dampflok auf absehbare Zeit nicht verzichtet werden könne. Gleichwohl sieht man sie langfristig eher als Auslaufmodell. Die Überlegungen für neu zu entwickelnde Fahrzeuge umfassen daher auch Schub- und schwere Schnellzuglokomotiven.

Konstruktiv verlassen die Experten um Friedrich Witte die Vorstellungen der noch von Wagner geprägten DRG-Einheitslok und favorisieren stattdessen die „neuen Baugrundsätze“, zu denen u.a. das breite Anwenden der Schweißtechnik und eine Verbrennungskammer statt des langen Röhrenkessels gehört.

Nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland am 23. Mai 1949 folgt am 7. September die Gründung der Deutschen Bundesbahn als nicht-rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes. Rechtsnachfolgerin der Mitropa wird in der Bundesrepublik die Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG). Die Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) und die Eisenbahnen des Saarlands gehen erst 1952 bzw. 1957 in der DB auf.



Während Staatsbahn und Schlafwagensgesellschaft im Westen bald unter einem neuen Namen firmieren, behalten die Unternehmen in der späteren DDR ihre alte Bezeichnung bei. So lebt auch die rumreiche Mitropa im Osten Deutschlands fort.

In der Deutschen Demokratischen Republik behält die Deutsche Reichsbahn (DR), seit 1. September 1945 volkseigener Betrieb, ihren Namen bei und wird Rechtsnachfolgerin des Vorgängerunternehmens.

Im gleichen Jahr wird die erste Kohlenstaublok der DR nach dem System Wendler konstruiert. Die beiden deutschen Staatsbahnen gehen fortan endgültig getrennte Wege, auch wenn zunächst noch eine gute Zusammenarbeit besteht, rechnete man im Westen doch noch mit einer baldigen Wiedervereinigung.

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

<http://www.morop.org>

Wichtige Anbieter der Spur Z für Epoche II:

<http://www.maerklin.de>

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

<http://www.hecklkleinserien.de>

<http://www.westmodel.de>

Anzeige

Jetzt erhältlich...

Trainini Jahres-CD 2009



Diese CD ist unverkäuflich.

Die Höhepunkte 2009 der Spurweite Z zusammengefasst im

Trainini Jahresvideo 2009:

Intermodellbau Dortmund

Leserprojekt Baureihe 70

Öffentlicher Fahrtag beim ZMRR

Märklin-Tage 2009

Adventstreffen in Zell an der Mosel

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

Trainini
Komplett Spur Z.

Gleisplanungsprogramm Wintrack 9.0 3D Anlagenplanung im virtuellen Zeitalter

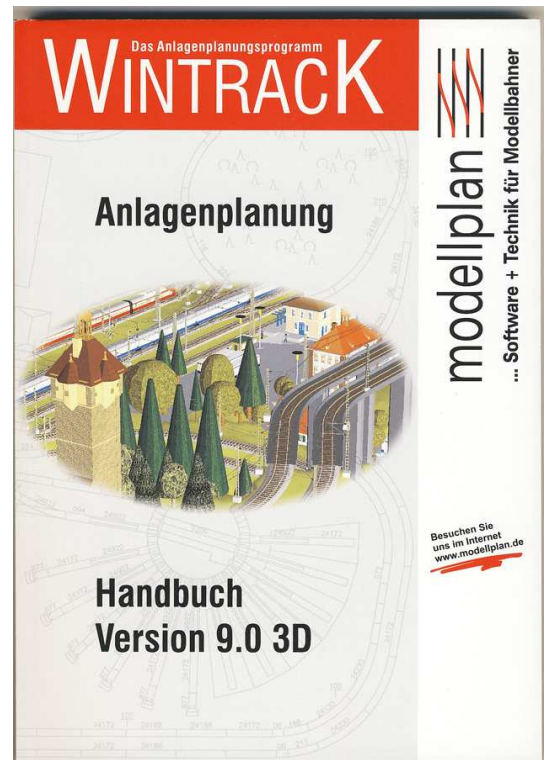
Seit vielen Jahren bietet die Göppinger Firma Modellplan mit Wintrack ein leistungsfähiges Gleisplanungsprogramm an. Auch Märklin vertrieb es bereits unter eigenem Namen. Vor einigen Jahren kam eine 3D-Vorschau hinzu, die bereits einen guten Blick auf die zukünftige Anlage gestattet. Aktuell wird die Version 9.0 vertrieben, die ebenfalls einige Neuerungen zu bieten hat. Für uns ist es Grund genug, sich einmal ausführlich mit dieser Planungshilfe zu beschäftigen.

Auf das Jahr 1992 geht die Geburtsstunde des Gleisplanungsprogramms Wintrack zurück. Ursprung war das Gleisplanungsprogramm „Track“ auf DOS-Basis, entwickelt von IBS Ingenieur-Büro Schneider in Eislingen (Fils). Sein Start auf Basis eines Windows-Betriebssystems erfolgte am 1. Dezember 1993.

Im Rahmen einer kontinuierlichen Weiterentwicklung und begleitend zu den parallel steigenden Leistungen neuer Rechner konnten Umfang und Leistungsfähigkeit des Planungsprogramms ebenfalls ausgebaut werden.

Wichtige Schritte in der Entwicklung waren die Einführung einer automatischen Datensicherung in vom Anwender definierten Abständen (1996: Wintrack 3.0), Unterstützung auch bei der Verkabelungsplanung sowie Berechnung von Höhen und Steigungen (1997: Wintrack 3.5), die Möglichkeit zum 1:1-Ausdruck des erstellten Plans (1999: Wintrack 4.0) und eine 3D-Ansicht erstellter Pläne (2000: Wintrack 5.0).

Aber auch vorhandene Funktionen wurden ausgebaut und weitergepflegt. Dazu gehören etwa der Ausbau der integrierten Gleissysteme oder auch Verfeinerungen und Optimierungen in der 3D-Darstellung. Das Programm Wintrack wurde auch unter eigenem Namen auch von Märklin angeboten.



Wintrack 10.0 3D
Voraussichtlich Ende 2010 soll die neue Version Wintrack 10.0 3D die aktuelle und von uns getestete Programmausführung ablösen.
Die Firma Modellplan bietet stets allen Anwendern, die bereits eine ältere Version im Einsatz haben, die jeweils aktuelle Ausführung zum kostengünstigen Austausch an.

Seit Spätsommer 2008 ist die 9. Programmversion im Einsatz, deren Ablösung nun nicht mehr lange auf sich warten lassen wird. Erste „Gehversuche“ mit der vollelektronischen Anlagenplanung haben wir mit der ab Dezember 2006 erhältlichen Vorgängerversion 8.0 gemacht, dann aber den Schritt auf die aktualisierte Ausführung vollzogen.

Es handelt sich um eine etablierte und weit verbreitete Planungshilfe für das digitale Zeitalter. Das Zeichnen mit Papier, Bleistift, Lineal, Zirkel und Schablone gehört längst der Vergangenheit an. Wesentlich präziser lässt sich das heute am Bildschirm bewerkstelligen und gleichzeitig schon ein erster Eindruck von der Gesamtwirkung der geplanten Anlage gewinnen.

Nach diesen allgemeinen Erläuterungen wollten wir uns frisch ans Werk machen. Bald stellten wir fest, dass die Bedienung von Wintrack für den unerfahrenen und ungeübten Modellbahner gar nicht so einfach ist. Das Handhaben des Programms funktioniert längst nicht so intuitiv wie bei vielen einfacheren Anwendungen gewohnt.

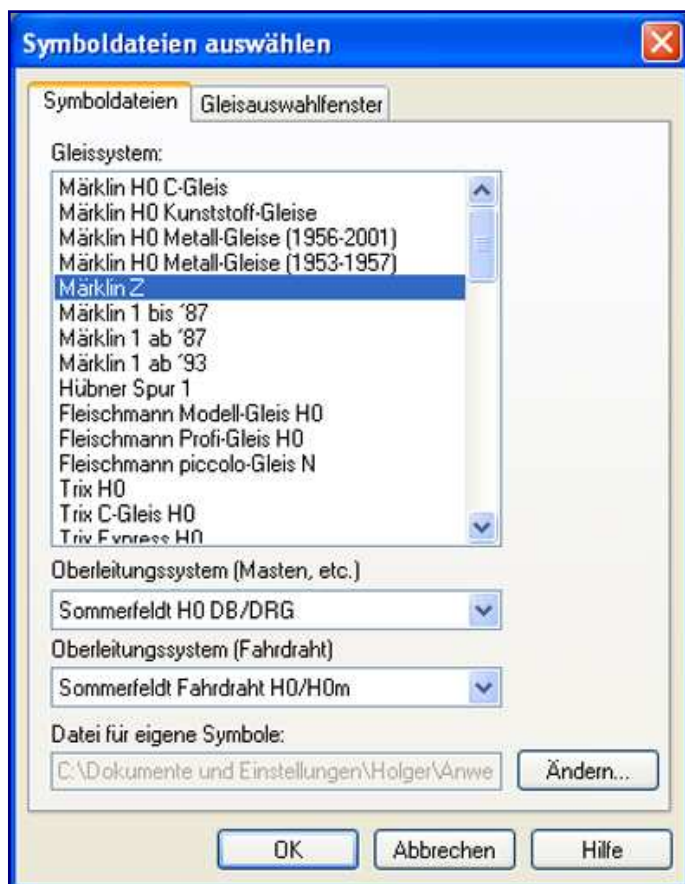
Dies resultiert vor allem aus der enormen Leistungsfähigkeit, die das Programm heute mitbringt. Nicht umsonst liefert Modellplan auch ein recht umfangreiches Handbuch mit. Dort wird der Anwender Schritt für Schritt in die Bedienung eingeführt und lernt zunächst einige einfache Grundfunktionen.

In den weiter hinten liegenden Kapiteln folgen dann ausführlichere Anweisungen, die für den geübten Anwender sehr hilfreich sind. Zu betonen ist, dass Erfahrungen mit CAD-Programmen für das Verständnis von Wintrack mehr als hilfreich sind. Das Programm ist ohne Zweifel sehr leistungsfähig, erfordert aber für den flüssigen Umgang einiges an Können und Verständnis, das erst aufgebaut werden muss.

Systemvoraussetzungen für Wintrack 9.0 3D

- Computer mit Pentium-kompatiblen Prozessor (empfohlen: mind. 500 MHz, für 3D-Ansicht mind. 1 GHz)
- Windows 98 / 2000 / NT / XP / Vista / 7
- CD-Laufwerk
- Festplatte mit ca. 11 MB freiem Speicher (zur Installation; für 3D-Ansicht mind. 200 MB erforderlich)
- Hauptspeicher mit mind. 256 MB, für 3D-Ansicht mind. 512MB
- VGA-Grafikkarte und Monitor (Auflösung von mind. 800 x 600p empfohlen)
- Microsoft-kompatible Maus (Mausrad empfehlenswert)

Dies ist aber kein Grund, Wintrack 9.0 3D links liegen zu lassen – im Gegenteil! Wer die genannten Erfahrungen besitzt, wird sich schnell zurechtfinden, der unerfahrene Anwender kann dies in angemessener Zeit erlernen. Nur wissen sollte man dies, damit Misserfolge nicht vorzeitig entmutigen und womöglich zum vorzeitigen Abbruch der Planung führen.



Zu Beginn ist im Symbolauswahlfenster das gewünschte Gleissystem auszuwählen. Danach kann die Anlagengröße vorgegeben und mit dem Planen losgelegt werden.

An dieser Stelle empfiehlt sich der Hinweis auf die gute Herstellerunterstützung: An drei Tagen in der Woche steht von 16:00 bis 17:00 Uhr telefonische Hilfe bereit. Über die Wintrack-Seiten bestehen weitere Kontaktmöglichkeiten.

Mit Modellplan, der Vertriebsfirma von Wintrack, haben wir nur gute Erfahrungen gemacht. Oft zeigt sich der Teufel ja im Detail. Da ist man zuversichtlich und sicher, ein Thema verstanden zu haben, nachdem die Ausführungen des Handbuchs ausführlich studiert wurden.

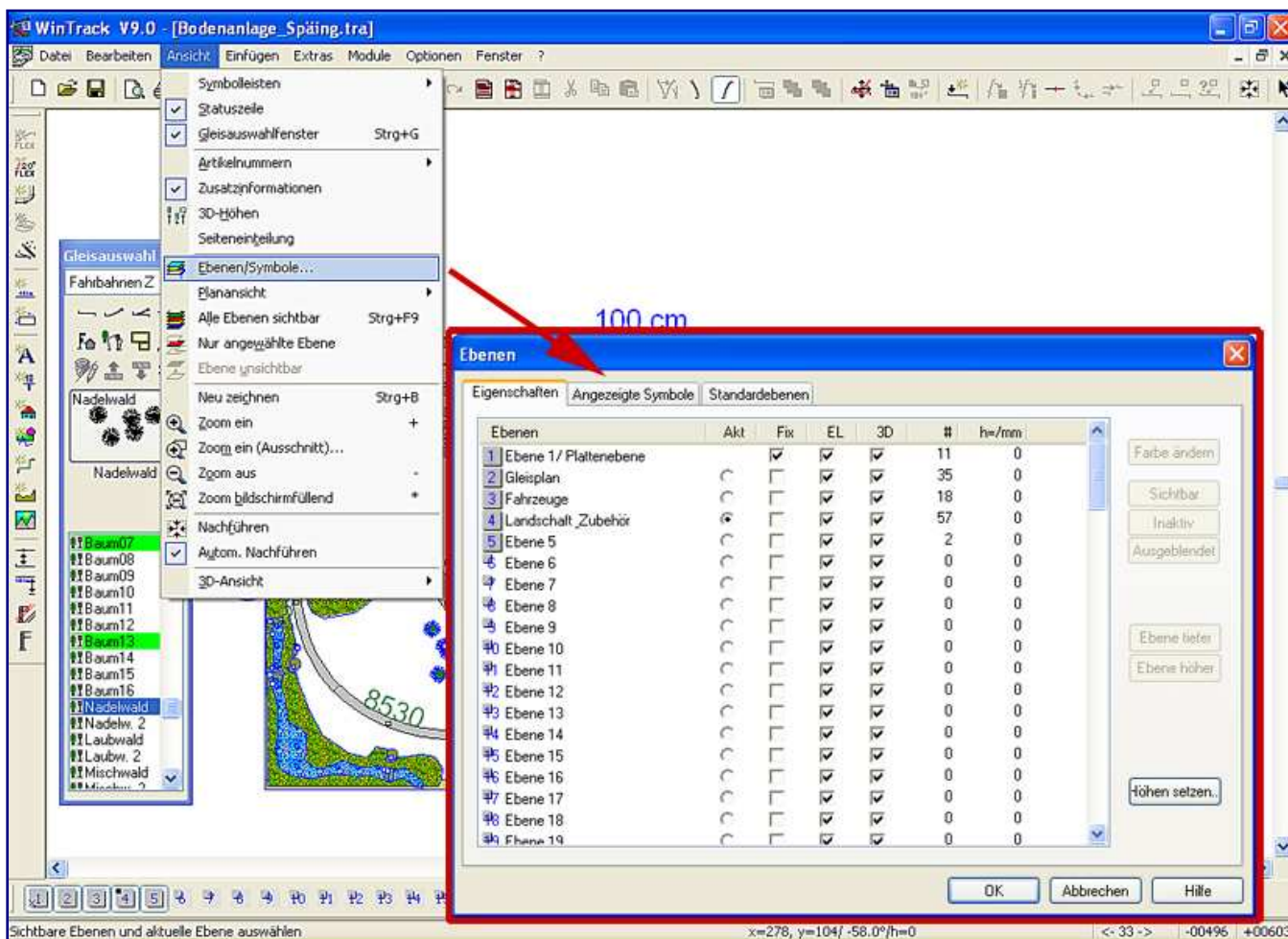
Beim Anwenden des Gelesenen zeigen sich dann Probleme, die man zuvor nicht mal erahnt hatte: Sei es ein Gewässer, dessen Oberfläche unterhalb der umgebenden Felsen liegt, die Strecke, die nicht so recht im Tunnel verschwinden will oder die Installation einer Straßenbrücke über die Bahntrasse, die partout nicht wie gewünscht klappt.

Was also tun, um sein Problem anschaulich und nachvollziehbar darstellen zu können? Von Vorteil erwies es sich, den Helfern von Modellplan den erstellten Anlagenplan zugänglich zu machen. Das kann natürlich auf elektronischem Postweg geschehen.

Wir verabredeten uns kurzerhand auf einer

Modellbaumesse und wurden regelrecht an die Hand genommen. Nachdem der Gleisplan eingelesen und das Problem nachvollzogen war, erhielten wir Konstruktionsfehler aufgezeigt, Tipps für generelle Verbesserungen in der Planstruktur. Selbstverständlich wurde auch der konkrete Fehler behoben.

Die zunächst vermutete Lücke im Handbuch erwies sich als nicht gegeben. Zurück blieb aber die Erkenntnis, dass es bisweilen gar nicht so einfach ist, die zum Problem korrespondierenden Seiten zu finden und gezielt heranzuziehen. An dieser Stelle zeichnet sich aus, dass die Anbieterunterstützung hervorragend funktioniert.



Sinnvoll ist das Planen in verschiedenen Ebenen, z.B. Grundplatte (Ebene 1), Gleisplan (Ebene 2), Fahrzeuge (Ebene 3) und Landschaft/Zubehör (Ebene 4). Die Eigenschaften der einzelnen Arbeitsebenen lassen sich nach Öffnen des Fensters „Ebenen/Symbole“ im Menü Ansicht ändern.

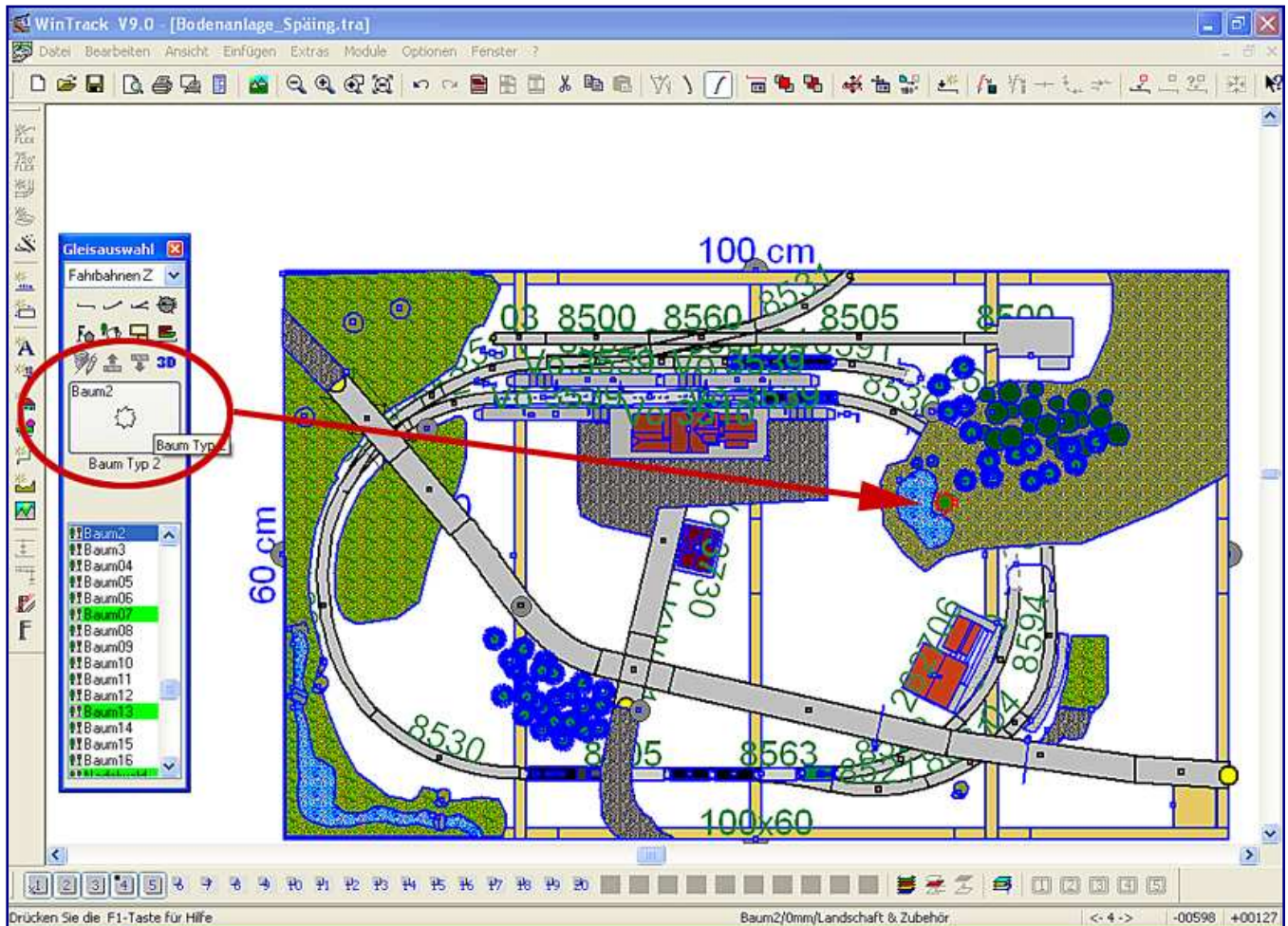
Ein entscheidender Vorteil dieses Planprogramms ist, dass kostenlos ein reines Leseprogramm für die hiermit erstellten Gleispläne angeboten wird. Der „Wintrack Viewer“ übernimmt dann eine ähnliche Funktion wie der „Acrobat Reader“ bei PDF-Dateien. So werden eigene Gleispläne auch für die diejenigen sichtbar, die selbst kein Wintrack im Einsatz haben.

So lassen sich ohne großen Aufwand eigene Entwürfe in Foren zur Diskussion stellen und von anderen Nutzern bewerten.

Zum Lieferumfang von Wintrack 9.0 3D gehört auch ein Editor namens TEdit3D. Versierte Anwender können damit eigene Gebäude oder Fahrzeuge am Rechner zeichnen und mit einer 3D-Ansicht vervollständigen. Sobald die selbst erstellten Dateien abgespeichert wurden, können sie mittels Importfunktion ins Programm eingelesen werden und wie die bereits mitgelieferten Dateien verarbeiten.

Einige Besonderheiten oder Merkmale des von uns getesteten Programms möchten wir gezielt hervorheben: Viele Programmbefehle erfordern das Drücken der Umschalttaste. Wird dies vergessen, z.B. weil es einem aus anderen Programmen noch ungewohnt erscheint, kommt es zwangsläufig nicht zum gewünschten Ergebnis. Eventuell kann hier eine Eingewöhnung erforderlich sein.

Sehr praktisch und aus unserer Sicht ein Merkmal, das Wintrack von vielen anderen Gleisplanungsprogrammen abhebt, ist die Unterstützung beim Planen eines Gleisbildstellpunkts mit Heki-Bausteinen oder die integrierte Oberleitungsplanung.



Durch einen Klick auf das entsprechende Symbol im sogenannten Gleiswahlfenster lässt sich ein Landschaftselement, hier ein Laubbaum, in die Anlage einfügen und anschließend verschieben. Bei Gleisen ist das freie Platzieren nicht ohne weiteres möglich, sie brauchen immer einen Anschluss, um einwandfreie Funktion zu gewährleisten, sobald gebaut wird.

Angenehm für die 3D-Betrachtung ist, dass viele Hintergründe der Firmen Faller und JoWi als Hintergrundkulisse eingebunden werden können. Auch sie sind Bestandteil der Planung und bilden daher bei der dreidimensionalen Darstellung eines Gleisplans ein wichtiges Gestaltungselement, dessen Wirkung sich schon vorab am Bildschirm abschätzen lässt.

Da wir in der Einleitung wesentliche Meilensteine in der Entwicklung von Wintrack zusammengefasst haben, möchten wir auch einige Neuerungen der Version 9.0 gezielt herausstellen. Die erste betrifft die Darstellung von Tunnelportalen. Zur Auswahl stehen nun verschiedene als 3D-Elemente für Dampf- und Elektrolokomotiven sowie ICE-Neubautrassen.

Bei den Tücken in unserer Eingewöhnungsphase erwähnten wir Probleme beim Anlegen von Brücken- sowie Tunnelstrecken und dem Ausrichten der Brücken und Portale. Diese betrafen noch die Vorgängerversion 8.0. Mit der Version 9.0 erfolgt die automatische Ausrichtung am Gleis, sie folgen also beim Verschieben auch dessen Verlauf.

Im Gegensatz zu früher können Tunnel und Brücken nun auch an beliebiger Stelle im Gleis beginnen, zuvor war dies nur an einem Gleisverbinder möglich. Auch dies ist eine Kleinigkeit mit großer Wirkung, schränkt es doch die Phantasie des Planenden nicht unnützlich ein. Besonders wenn auf kleiner Fläche möglichst exakt ausgelotet werden muss, was die Landschaft an Elementen verträgt, spielt diese Neuerung ihre Wirkung aus.

Ein betroffener Gleisabschnitt erhält automatisch vom Programm die Option Brücke oder Tunnel, sobald ein solches Element gesetzt wird. Bei älteren Versionen mussten noch die Gleiseigenschaften aufgerufen werden und diese Option dann manuell eingestellt werden.

Auf ähnlich einfache Weise lässt sich in Wintrack 9.0 3D auch ein einfacher Bahnsteig in die Gleispläne einfügen. Er wird dann ebenfalls in der 3D-Darstellung angezeigt.

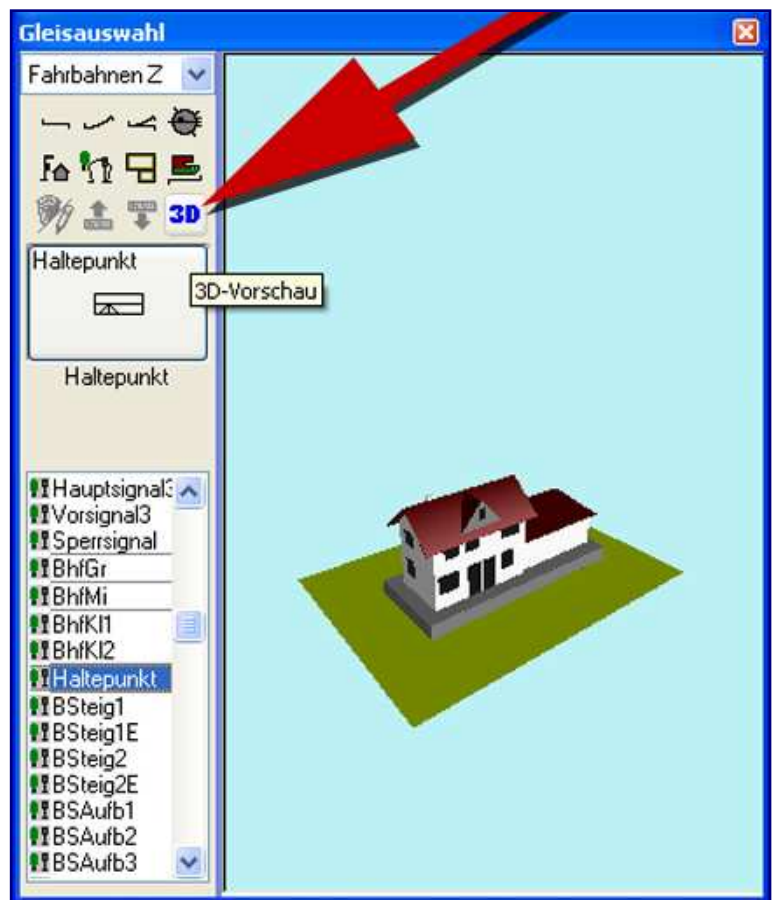
Dies ist besonders positiv hervorzuheben, weil die Auswahl an Modellen, die im Maßstab 1:220 am Markt erhältlich sind, recht beschränkt ist und nur ein Bruchteil davon liegt auch als 3D-Datei serienmäßig vor.

Lokomotiven und Wagen können nun, mit Ausnahme selbst erstellter Fahrzeuge, entlang der Gleise mit der Maus verschoben werden. Sie werden dabei automatisch im Gleis geführt, so dass sie nicht mehr wie entgleist wirken.

Interessant könnte sein, dass Gleispläne ab sofort auch in den Formaten älterer Wintrack-Versionen abgespeichert werden können. Diesen Vorteil hatten wir bereits genossen, als wir mit der Vorgängerversion 8.0 arbeiteten und uns aktiv bei Modellplan geholfen wurde, wo bereits die Version 9.0 zum Einsatz kam.

Diese neue Funktionalität ermöglicht es, eigene Dateien mit Freunden auszutauschen, die noch eine ältere Programmausführung nutzen. Natürlich gehen beim Speichern unter einer älteren Versionsnummer Funktionalitäten verloren, die an die aktuelle Version gebunden sind!

Hilfreich ist auch die neue Möglichkeit, einzelne Bearbeitungsebenen komplett zu fixieren und Symbole so vor unbeabsichtigtem Verschieben zu schützen. Die Aufteilung eines Gleisplans in viele, verschiedene Ebenen, z.B. für Untergrund, Trassen, Straßen, Landschaft und Gebäude ist sehr sinnvoll und wird auch seitens Modellplan empfohlen.



Ob ein Gestaltungselement als 3D-Element vorhanden ist, also auch räumlich in der Vorschau wiedergegeben werden kann, erfährt man durch einen Klick auf das Symbol „3D“. Über die Optionen lässt sich zudem steuern, dass in der Auswahl nur solche Elemente angezeigt werden.

Dies ermöglicht es, gezielt einzelne Bearbeitungsabschnitte anzusehen oder darstellen zu lassen, weil es der Übersichtlichkeit gerade in komplexen Gestaltungen dient. Schnell landete man aber mal in der falschen Ebene und verschob dann unbeabsichtigt ein Element. Das gehört nun der Vergangenheit an.

Innerhalb der 3D-Ansicht lässt es sich nun einfach mit dem Mausrad zoomen. So beschleunigt sich der Wechsel innerhalb einer Ansicht um ein Vielfaches. Verbesserungen gab es auch bei der Darstellung und Ausrichtung von Oberleitungsmasten und Fahrdrähten.

Die große Gleisplanauswahl
GLEISPLAENE
3803
50 Märklin Spur Z Anlagenvorschläge in 3D
Anlagen von 0,6 m bis 4,0 m Länge

inkl. auf dieser CD-ROM
WinTrack Viewer

modellplan
... Software + Technik für Modellbahner

Besuchen Sie uns im Internet
www.modellplan.de

Für Wintrack gibt es auf CD auch vorbereitete Gleispläne zu erwerben, die selbst noch bearbeitet werden können. Ebenso sind verschiedene Datenträger mit 3D-Elementen erhältlich, was angesichts des geringen Serienumfangs sinnvoll ist.

Aus anderen Publikationen ist weitgehend bekannt, dass Wintrack auch bei der Spantenplanung unterstützt: Sobald definiert ist, wo die Spanten verlaufen sollen, ist das Programm in der Lage, den exakten Umriss einer Spante in voller Größe auszugeben, so dass Holz passend zugeschnitten werden kann.

Ab Wintrack 9.0 3D ist es auch möglich, den Spanten eindeutige Namen zu geben, welche die eigene Zuordnung und Identifizierung erleichtern können, weil dieser Name beim Druck mit ausgegeben wird. Damit steht einem Bau des Plans in der modernsten und hinsichtlich des Gewichts leichtesten Ausführung nichts mehr im Wege.

Verbessert wurden gleichzeitig auch die Hilfskennzeichnungen für das Zusammenkleben von ausgedruckten Seiten. Die Kreuze als Ausrichtungshilfe werden jetzt immer auf einen weißen Hintergrund gedruckt, damit sie stets einwandfrei zu erkennen sind.

Auch der Modulbau als zunehmend an Bedeutung gewinnende Bautechnik für Gemeinschaftsanlagen wird nun vom Programm unterstützt. Auch Module lassen sich samt Gleisübergängen am Bildschirm planen. Modulübergänge lassen sich in Wintrack hinterlegen und dienen als Muster.

Verbesserungen gab es bei der 2D-Darstellung von Straßen und Flüssen, denn zuvor wurden sie in der 1-Strich-Darstellung nicht mit der korrekten Breite wiedergegeben. In der 3D-Ansicht hat sich die Darstellung von Polygonen, wie sie z.B. für Plätze oder Seen angelegt werden müssen, verbessert. Auch konkave Ausführungen werden nun richtig wiedergegeben, womit gleichzeitig eine Einschränkung beim Zeichnen entfällt.

Nur wenige Nachteile haben wir beim Test von Wintrack feststellen können. So finden wir die Zahl der mitgelieferten 3D-Modelle recht knapp bemessen. Auf Zusatz-CD gibt es verschiedene Folgen mit weiteren zu kaufen, aber die Investitionen summieren sich dann zu beachtlichen Größen.

Gerade aus Sicht der Spurweite Z ist dies ein Dilemma, denn nur wenige der auf einer CD enthaltenen Elemente sind tatsächlich auch als maßstabkorrekte Produkte erhältlich. Da heißt es häufig, doch

noch einen Kompromiss bei der Wiedergabe zu akzeptieren oder gleich ganz auf die dreidimensionale Darstellung zu verzichten.

Positiv hervorzuheben ist, dass auf den Wintrack-Seiten viele von Nutzern gestaltete Elemente (Gebäude, Fahrzeuge usw.) kostenlos zum Tauschen bereitgestellt werden. Das hilft besonders denen, die mit dem Editor-Umgang nicht vertraut sind.



Die 3D-Ansicht gibt schon einen guten Eindruck von der geplanten Anlage. Störend ist da nur der geringe Umfang mitgelieferter 3D-Gestaltungselemente. Die hier eingefügte Dampflokomotive BR 01¹⁰ ist z.B. leider das einzige Schienenfahrzeug.

Etwas unpraktisch in der Handhabung kann die in regelmäßigen Abständen auftretende Aufforderung zum Einlegen des Originaldatenträgers sein. Der Hersteller hat dies als Sicherheitsmechanismus gegen unerlaubtes Vervielfältigen der CD vorgesehen.

Wer unterwegs, z.B. auf längeren Zugfahrten, seine Anlage (weiter)planen möchte, ist so gezwungen, ständig das Original der CD mitzuführen. Allerdings ist längst nicht mehr in jedem tragbaren Rechner ein Laufwerk eingebaut. Einige besitzen dies nur noch an der Lade- und Koppelstation für den Schreibtisch.

Es handelt sich nicht um ein solches Manko, das in einem Test zu einer Abwertung führen müsste, aber der Hersteller sollte dies nach unserer Auffassung einmal kritisch überdenken. Sicher bieten sich auch andere technische Möglichkeiten an.

Wünschenswert für die Zukunft wäre die Aufnahme weiterer Anbieter in die Liste der Gestaltungselemente. Wir denken da besonders an Lütke Modellbahn, denn dort ist mittlerweile unbestritten das größte Gebäudeangebot für die Spurweite Z zu finden. Da der Olchinger Hersteller auch in anderen Baugrößen aktiv ist, würde es Wintrack in jeder Hinsicht bereichern.

Laut Auskunft von Modellplan ist eine solche Erweiterung ohne weiteres möglich, sofern ein Hersteller, der aufgenommen werden möchte, mit ihnen Kontakt aufnimmt und die entsprechenden Unterlagen bereitstellt.



Eine wertvolle Planungshilfe sind auch die integrierten Hintergrundkulissen. Sie fördern nicht nur den Eindruck von der geplanten Anlage sondern helfen schon bei der richtigen Auswahl. Integriert sind Kulissen von Faller (hier im Bild) und JoWi Modellbahnhintergrund. Sie lassen sich auch zurechtschneiden und individuell zusammensetzen.

Kommen wir nun zu einem abschließenden Fazit: Wintrack ist eine im Modellbahnmärkte fest etablierte und bewährte Lösung für das Entwerfen eigener Gleispläne – unabhängig von der gewählten Baugröße.

Seine konsequente Weiterentwicklung und gesteigerte Leistungsfähigkeit haben längst Bleistift und Lineal abgelöst.

Dennoch braucht es einige Zeit, bis sich ein Neuling in jeder Hinsicht mit diesem Programm vertraut gemacht hat und es in vollem Umfang nutzen kann. Hier zeigt sich auch der Wert einer guten Pro-

grammdokumentation sowie herstellerseitiger Unterstützung bei Problemen.

Entwicklungspotenzial für die Zukunft konnten wir hoffentlich aufzeigen. Wir würden uns freuen, wenn unser Ansatz seitens der Beteiligten aufgenommen werden kann.

Natürlich hat ein Programm wie Wintrack seinen Preis. Es gibt sicher günstigere Lösungen am Markt; das wollen wir nicht verheimlichen. Hinsichtlich des Gebotenen ist das Preis-Leistungs-Verhältnis bei Wintrack aber als ausgewogen zu bezeichnen.

So können wir uns vorstellen, Gleispläne zu Anlagenportraits oder Bauvorschlägen künftig mit diesem Programm zu entwerfen und unseren Leserinnen und Lesern vorzustellen. Wintrack lässt keinen Zweifel daran, dass es auch höchsten Ansprüchen genügt.

Kaufinteressenten mögen bitte nur sorgfältig abwägen, ob sie noch die Version 9.0 erwerben wollen und gleich loslegen oder auf den zum Jahresende angekündigten Nachfolger 10.0 warten wollen.

Modellplan – Anbieter von Wintrack:
<http://www.modellplan.de>
Produktseiten und Forum:
<http://www.wintrack.de>

Die Geschichte des Rheingolds als Buch **Deutschlands einziger Luxuszug**

Rheingold – das weckt Assoziationen an die Nibelungensage, Deutschlands historischem Kulturgut, und natürlich auch an einen ganz besonderen Zug. Wie kein steht er bis heute für deutsche Eisenbahngeschichte und fügt sich bestens ins Jubiläumsjahr der deutschen Eisenbahn ein. Als Meilenstein der Reichsbahnzeit erhielt er einen eigenen Buchtitel im Alba-Verlag, der unser heutiges Titelthema begleitet. Wir haben das Buch gelesen und für Sie bewertet.

Friedhelm Ernst
Rheingold
Die Geschichte eines Luxuszuges

Alba Publikation, Best.-Nr. 3629
5. überarbeitete Auflage
Köln, 2003

Gebundenes Buch
Format 20,5 x 22 cm
192 Seiten mit 363 Abbildungen, zum Teil in Farbe

ISBN 978-3-87094-362-2
32,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

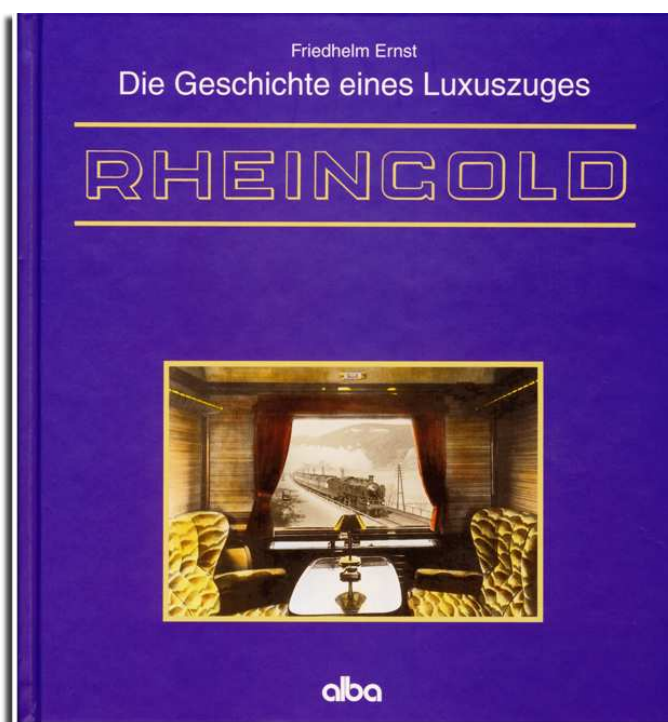
Welches Buch könnte besser zum Titelthema dieser Ausgabe passen? Rheingold war der Name des einzigen deutschen Luxuszugs und deshalb übernahm er 1928 sofort die Rolle als Flaggschiff und Aushängeschild der jungen Deutschen Reichsbahn.

Die Deutsche Bundesbahn führte seine Tradition ab 1951 fort, wenn auch zunächst mit bescheidenerem Komfort. Erst 1962 erlangte er wieder seinen Status als Luxuszug, der das Niveau des TEE teilweise sogar noch überbot und daher ab 1965 auch formal als Vertreter dieser Zugkategorie aufgewertet wurde.

Aufgrund seiner Historie beschreibt er einen Höhepunkt der Reichsbahnzeit, der die Bahngesellschaft deutlich überdauern sollte. Er hat bis heute Maßstäbe gesetzt und die Geschichte des Reisens auf Schienen nachhaltig beeinflusst. Bezogen auf die Modellbahn verbindet er die Epochen II bis IV, als musealer Zug sogar bis V und VI.

Die vorliegende Alba-Publikation zeichnet die Geschichte in allen Stationen ausführlich und vollständig nach. Für deren Umsetzung hätte man indes keinen besseren Autor finden können: Friedhelm Ernst hat Verkehrswissenschaften studiert und zeitlebens im Bereich des Tourismus gearbeitet. Schon früh hat er sich aus Passion mit dem historischen Rheingold beschäftigt.

So gehörte er 1955 auch zu den Gründern des Freundeskreises Eisenbahn Köln e.V. und wurde dessen erster Vorsitzender. Dieser Verein betreibt heute über eine vereinseigene Betriebsgesellschaft den historischen Zug. Der Autor ist auch nach seiner Pensionierung bis heute im Förderverein des FEK aktiv.



Niemand dürfte also die Geschichte dieses besonderen Zuges besser kennen als er. Stellt sich die Frage, ob er diesen hohen Erwartungen gerecht werden kann?

Die vorliegende 5. und überarbeitete Auflage erschien zum 75-jährigen Jubiläum des ersten Rheingold-Zugs im Jahre 2003, hat aber in den seither vergangenen Jahren (fast) nichts an Aktualität eingebüßt: Das Kapitel des regulären Betriebseinsatzes ist eh abgeschlossen, das Sonderfahrtenprogramm wird ständig fortgesetzt und ließe sich nur durch aktuelle Bilder erweitern. Einzig der Kauf und die Rückführung eines Rheingold-Aussichtswagens von 1962 wäre Anlass für eine erneute Erweiterung.

Apropos Aussichtswagen. Hier setzt unser wohl einziger Kritikpunkt an. Die Aussichtswagen des Rheingolds von 1962 sind europaweit einmalig geblieben und haben eine bewegte Geschichte erlebt. Bei den Fahrgästen wie auch Modellbahnern waren es – freilich aus verschiedenen Gründen – immer beliebte Fahrzeuge.



Das Buch beginnt den geschichtlichen Hintergründen, die zur Entwicklung des Rheingold von 1928 geführt haben. Einen wesentlichen Teil des Werks macht auch der Verbleib und das Schicksal der historischen Wagen aus.

Inspirieren ließ sich die Bundesbahn in ihren Blütezeiten von Vorlagen aus anderen Ländern, aber es entspricht nicht dem zeitgenössischen Sprachgebrauch, hier von „Dome-Cars“ zu sprechen. Diese wiederholte und historisch nicht korrekte Bezeichnung fällt bei der Lektüre des Buches durchaus störend auf.

Überraschend finden wir, dass ein Historiker „alter Schule“ einem vielleicht nur kurzlebigen Modewort folgt, das den historischen Blick maßgeblich verzerren kann, indem es nur ein Plagiat amerikanischer Wagen suggeriert – was eben nicht korrekt ist.

Derart deutliche Worte dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir es mit einem wirklich hervorragenden Titel zu tun haben. Konzeptionell geht es eigene Wege und lässt sich nicht mit Portraitbänden aus anderen Verlagen vergleichen. Besonders gelungen ist, dass die Fülle an Informationen gestrafft und geordnet so präsentiert wird, dass die Lektüre stets unterhaltsam bleibt.

Das macht dieses Buch nicht nur für Historiker interessant, sondern eben besonders für den gewöhnlichen Modellbahner mit grundsätzlichem Interesse an den Vorbildern seiner Modelle. Die 192 Seiten des Buches sind schnell an zwei oder drei Tagen nach Feierabend durchgelesen, weil man den Band einfach nicht mehr aus der Hand legen möchte.

Eine gelungene Bildauswahl vervollständigt die anschaulich geschriebenen Texte und unterstreicht passend stets die Inhalte des gerade behandelten Kapitels. Dies trägt wesentlich zu einem guten Verständnis der Ausführungen bei, besonders wenn es um Veränderungen an den Fahrzeugen im Verlauf ihrer Einsatzgeschichte geht.

Der überwiegende Teil des Foto- und Bildmaterials ist historisch bedingt in Schwarz-Weiß wiedergegeben worden, doch lockert ein zusätzlicher, repräsentativer Farbteil dieses Buch spürbar auf. Hilfreich fanden wir die im Buch enthaltenen Tabellen und Zeichnungen über die Fahrzeuge der einzelnen Rheingold-Generationen.

Sie klären darüber auf, was mit den Wagen geschehen ist oder welche Pläne es für sie gab. Angesichts mehrfach geänderter Betriebsnummern der Wagen ließe sich der Überblick des Lesers sonst nicht wahren. Wer Freude am Umbau, Umlackieren oder Umbeschriften von Modellen hat, wird die Tabellen und Zeichnungen ebenfalls nicht missen wollen.

Das Buch bildet eine vollständige und authentische Zusammenfassung des Wesens und Werdens von Deutschlands einstigem Vorzeigzug.

Elementar für diese Bewertung ist, dass Friedhelm Ernst einleitend auch die grenzüberschreitende Geschichte komfortablen Reisens auf Schienen beleuchtet und dabei auch die wechselvolle Geschichte der Mitropa nicht vergisst, die für die Gastronomie im Rheingold verantwortlich war.

Deren lange Zeit belastetes Verhältnis zur ISG, der Internationalen Schlafwagengesellschaft, spielt eine besondere Rolle in der Entstehungsgeschichte auch des Rheingolds. Eindrucksvoll ordnet der Autor die Entwicklung und den Betrieb des Luxuszugs in die historischen Sachzwänge ein, denen Deutschland nach dem verlorenen, ersten Weltkrieg ausgesetzt war.



Umfangreich sind auch die Ausführungen über die Rheingoldzüge der Nachkriegszeit. Der 1965 zum TEE aufgewertete Zug wird bis zu seinem Ende in den achtziger Jahren beschrieben. Danach beginnt seine zweite Karriere als Nostalgiezug.

Einen Luxuszug in Zeiten akuter Finanzprobleme auf die Schienen zu stellen und mitten in der Weltwirtschaftskrise weiter zu betreiben, erscheint für Außenstehende schließlich nicht schlüssig. Dabei wird man geradezu mit auf eine Zeitreise in die „goldenen Zwanziger“ genommen, die dem Leser neue Perspektiven eröffnet, diese scheinbaren Widersprüche zu verstehen.

Die Glanzzeit des Zugs endet mit dem Ausbruch des 2. Weltkriegs. Besonders schwierig war es, das Schicksal der Wagen im Kriegsverlauf und nach dessen Ende lückenlos nachzuvollziehen. Trotzdem ist nur der Verbleib weniger der ursprünglich 29 Wagen offen geblieben – der Autor hat also gute Recherchen betrieben.

Gelungen ist die Beschreibung der bescheidenen Neuanfänge nach 1945, als Deutschland noch unter der Militärverwaltung der Alliierten stand. Besonders gewürdigt wird die führende Rolle von Dr.-Ing.

Adolf Mielich beim Bau der neuen Rheingold-Wagen von 1962. Im Kontext geht allerdings etwas unter, dass Gleiches auch für die neuen Einheitspersonen der DB galt, die zu UIC-Standardtypen wurden, und so ebenfalls wegweisenden Charakter besaßen.

Spannende Buchabschnitte verspricht der Wiederaufstieg des Rheingolds als neuer Komfortzug ab 1962. Nicht ausgespart werden die Probleme beim internationalen Einsatz der Buckelspeise- und Aussichtswagen. Über die Beschreibung des gebotenen Komforts führt der Weg direkt zum TEE ab 1965, dessen Geschichte ebenfalls sehr wechselvoll verlaufen sollte.

Welcher Leser hätte gewusst, dass es Pläne für eine eigens zu konstruierende Rheingold-Lok unter der Baureihenbezeichnung E11 gab? Die „Bügefalte“ E10¹² war gewissermaßen nur eine Notlösung aus Kostengründen. Auch dies wurde in „Rheingold – Die Geschichte eines Luxuszuges“ nicht vergessen.

Als der europäische Spitzenzug seinen Zenit überschritten hatte und die Bundesbahn ein innerdeutsches Intercity-Netz schuf, das ab 1979 auch die zweite Wagenklasse integrierte, verringerte sich die Zahl der TEE-Verbindungen zusehends. Längst war der einstige Rheingold nur noch ein Schatten seiner selbst – ohne Buckelspeisewagen, ohne den beliebten Aussichtswagen und schließlich nur noch als innerdeutsche Verbindung.

1983 startete der letzte Wiederbelebungsversuch für den Zug, der ihn eigentlich zu neuer Blüte führen sollte. Auf einem neuen Fahrweg sollte er auch touristisch (wieder) interessant werden und einen Teil seiner früheren Exklusivität zurückerlangen. Doch auch dieser Versuch war zum Scheitern verurteilt, wie der Autor gekonnt nachzeichnet.

Eine besondere Würdigung erfährt im letzten Drittel des Buches der Freundeskreis der Eisenbahn Köln e.V. Dieser Verein konnte ab 1970 mit äußerlich in den Ursprungszustand zurückversetzten Wagen den Glanz des historischen Zuges von 1928 wieder aufleben lassen und eine lange Reisetradition bewahren.

Der Stolz des Autors auf diesen Verein ist förmlich zu spüren, was sich aus seiner eigenen Rolle schnell erklärt. Einige ergänzende Worte zu seiner Vita, die auch seine Funktionen skizzieren, könnten einem unwissenden Leser schnell einen Überblick geben, fehlen aber leider in diesem Buch.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass der Titel ein äußerst gelungenes Werk ist. Komprimiert auf nur 192 Seiten fasst er eine unglaubliche Fülle von Informationen zusammen, deren Lesen keine einzige Minute langweilig wird. Was offen bleibt, sind Kleinigkeiten, die den Wert dieses Buches nicht schmälern.

Läge uns hier eine aktuelle Neuerscheinung vor, hätten wir zweifelsfrei einen aussichtsreichen Anwärter auf das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres“ gefunden.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:

<http://www.alba-publikation.de>

Seitenangebot „Historischer Rheingold“ des FEK:

<http://www.rheingold-zug.com>

Veranstaltungshinweis

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Termine 2010

22.05. - 23.05.2010 Pfingstdampf

19.06. - 20.06.2010 Modellbahntage

11.09. - 12.09.2010 Herstdampf

05.12.2010 Weihnachtsmarkt

Infos unter: www.stammtisch-unteresbach.de

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Für den Umbau der Drehstromlok 120¹ von Ralf Vermehren interessiert sich dieser Leser:

Der neue „Dachgarten“ der 120 ist ein äußerst interessantes Thema. Ich hoffe, dass dazu noch einige Bilder und Beschreibungen folgen werden, da ich selbst eine verkehrsrote umgebaut habe. Auf jeden Fall ist die orientrote mal eine super Abwechslung im Trainini-Heft. Außerdem wären auch nähere Informationen zum Umbau der Puffer wünschenswert.

Michael Pfeiffer, per E-Mail

Antwort der Red.: Das Anliegen wurde an Ralf Vermehren weitergeleitet. Der Urheber des Umbaus bereitet nun einen ausführlicheren Bericht mit weiteren Bildern vor. Wir reichen dies nach, sobald uns die angekündigten Unterlagen vorliegen.



Für Interesse sorgte Ralf Vermehrens Umbau seiner Lok 120¹.

Besondere Neuheit bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Auf Anregung von **Trainini®** erscheinen bei FR Freudenreich Feinwerktechnik zwei besondere Güterwagen als Sommerneuheiten 2010. Sie begründen eine neue Produktlinie „Italien“ und passen bestens zum vorhandenen Sortiment mit großem Schwerpunkt auf Modellen nach schweizerischem Vorbild.



Bei FR Freudenreich Feinwerktechnik erscheinen im Sommer 2010 gleich zwei Bauarten der italienischen Spitzdachwagen. Den Anfang macht noch Ende Juni ein Kühlwagen des Typs H mit EUROP-Anschriften der Epoche III. Foto: Harald Freudenreich

Die Rede ist von der Familie der Spitzdachwagen, einer einst nur für Italien typischen Bauart gedeckter Wagen, die in vielen verschiedenen Ausführungen auf den Gleisen des Mittelmeerlands zu finden war. Noch heute sind viele von ihnen im Bauzugdienst anzutreffen.

Viele Leserinnen und Leser kennen diese Bauart aus einem bisher nicht abgeschlossenen Projekt der Arbeitsgemeinschaft IVzett, die sich ebenfalls einem schwer zu realisierenden Vertreter dieses Wagentyps gewidmet hat.

Ein besonderes Problem stellen beim Typ F die weit außen stehenden Achsen dar, die es nicht zulassen, einen Kupplungsschacht am Wagenboden zu installieren, ohne dieses wesentliche Vorbildmerkmal aufgeben zu müssen. FR Freudenreich Feinwerktechnik fand eine Lösung, bei der die zu Märklin voll kompatible Kunststoffkupplung durch einen flachen Kunststoff-Federring am Wagenboden geführt wird.

Zuvor wurde von keinem Hersteller ein Waggon der Spitzdachwagenfamilie im Maßstab 1:220 realisiert. Gleichwohl scheint das IVzett-Projekt gerade bei den Freunden schweizerischer Bahnen gut aufgenommen worden zu sein.

So gab es bereits mehrere Anfragen, einen Wagen aus dem laufenden Projekt kaufen zu wollen. Da die Arbeitsgemeinschaft nicht kommerziell agiert und daher prinzipiell keine Modelle an Dritte abgibt, schien eine Lösung angeraten, die auch anderen, interessierten Modellbahnern gerecht wird.

Nach Rücksprache mit einem der IVzett-Enthusiasten wurde FR Freudenreich Feinwerktechnik vom eingegangenen Interesse berichtet. Inhaber Harald Freudenreich hatte bereits mit einem solchen Wagen geliebäugelt, dieses Projekt aber seinerzeit zurückgestellt. Nun war sein Interesse schnell wieder geweckt.

Gemeinsam wurde dann – übrigens noch während der laufenden Wunschmodellumfrage - erörtert, welche Bauarten sich zur Nachbildung empfehlen würden. Da die Arbeitsgemeinschaft IVZett sich ebenfalls bereits intensiv dieser Wagenbauart gewidmet hatte, ließ sich auch mit Vorbildzeichnungen aushelfen. In ihrer technischen Umsetzung sind die FR-Modelle aber nicht mit den IVzett-Projekttypen verwandt.



Bild oben:
Im Spätsommer erscheint ein gedeckter Wagen Typ F der italienischen Staatsbahn FS – ebenfalls mit EUROP-Anschriften der Epoche III. Dieser Wagen entsteht in Kompositbauweise, die Abbildung zeigt noch ein Handmuster.

Bild unten:
Die neu erschienenen norwegischen Dreiachser werden an der Mitte über eine Hohlachse geführt. Beide Fotos: Harald Freudenreich

Bereits Ende Juni erscheint in einer Auflage von nur 36 Modellen ein italienischer Wärmeschutzwagen der Serie H. Der weiße Spitzdachwagen mit Epoche-III-Anschriften der FS Italia (Ferrovie dello Stato; ital. Staatsbahn) ist in den EUROP-Wagenpark eingereiht und darf daher europaweit eingesetzt werden. Diese Bauart mit kurzem Achsstand besaß keine Kühlanlage, wohl aber eine gute Isolierung.

Sein Vorbild war im Obst- und Gemüsetransport aus dem Land, in dem die Zitronen blühen, im Alpentransit über Österreich und die Schweiz bis nach Deutschland unterwegs. Das Modell ist vollständig aus Metall und besticht FR-typisch durch viele Details, eine saubere Lackierung und lupenreine Beschriftung.

Interessenten sollten ihren Wagen möglichst vorbestellen, denn zum Redaktionsschluss war schon ohne explizite Ankündigung die halbe Auflage vorreserviert. Es ist damit zu rechnen, dass dieses Modell in Kürze ausverkauft sein wird.

Im Spätsommer folgt ein weiterer Spitzdachwagen, der abweichend zum Kühlwagen in Kompositbauweise gefertigt wird. Sein Aufbau wird aus mehreren Kunststoffspritzgussteilen zusammengesetzt, die um Ätzteile ergänzt werden. Das Fahrwerk besteht wie gewohnt aus Metall.

Der Vertreter der tausendfach in Dienst gestellten Serie F trägt den oxidroten Lack der FS und ist ebenfalls als EUROP-Wagen beschriftet. So kam er vorrangig in TEEM-Zügen zum Einsatz, das Güterzugpendant zum TEE. Auch er war in Deutschland und in der Schweiz sehr häufig anzutreffen – viele historische Aufnahmen beweisen es.

Daher lässt auch er sich hervorragend mit Märklin- und anderen FR-Modellen gedeckter Wagen, wie etwa dem K3 der SBB, kombinieren und bildet interessante, internationale Zugkompositionen. Neben dem Spitzdach ist übrigens auch die Doppelblattfederung des Fahrwerks ein typisches Merkmal für den italienischen Wagen, einem echten Europäer, der in den Epoche II bis IV/V einsetzbar ist.



In der Auslieferung sind nun die norwegischen Schotterwagen-Pärchen (Art.-Nr. ZF803a), die wir im Februar vorgestellt haben. Foto: Harald Freudenreich

Ab sofort lieferbar ist bei FR Freudenreich Feinwerktechnik der norwegische, dreiachsige Schotterwagen, den wir im Februar vorgestellt haben. Auch dieses Modell hat einige interessante Konstruktionsdetails, zu denen die mittels Hohlachsen geführten Mittelradsätze gehören. Selbst Gegenbögen, die aus dem Industriekreis (8510) gebildet wurden, stellen so kein Problem dar.

Aktuelle Herpa-Wings-Neuheiten für September und Oktober 2010:

Herpa kündigt für September/Okttober 2010 wieder neue Flugzeugmodelle im Maßstab 1:200 an, von denen wir eine Auswahl derjenigen Modelle veröffentlichen, deren Vorbilder in Europa anzutreffen waren oder sind:

Unter den Militärmodellen finden sich zwei Typen, die dieses Kriterium erfüllen. Es handelt sich dabei um den Italian Air Force (AMI) Eurofighter Typhoon „Diecimila Ore“ (Art.-Nr. 553704) und die Formneuheit Hellenic Air Force Dassault Mirage 2000-5EG, 331 Mira „Theseus“ (553827).

Die zivilen Flugzeuge umfassen eine Aer Lingus Fokker 50 (553544), FlyBe British European Saab 340 (553643) sowie die Air France Vickers Viscount 700 (553599). Etwas zu groß für den Einsatz über den Modellbahn dürfte die Lufthansa Boeing 747-8 Intercontinental (553759) sein, die neueste Ausführung des Jumbo-Jets, die nun als Formneuheit ins Herpa-Sortiment einzieht.

Ein sehr eindrucksvolles Flugzeug, das durchaus Freunde unter den Epoche-III-Liebhabern finden kann, ist die berühmte „Super-Connie“, ein viermotoriges Propellerflugzeug, das vor dem Zeitalter der Strahlflugzeuge im Transatlantikverkehr eingesetzt wurde. Die aktuelle Ausführung im Herpa-Programm ist die Sabena Lockheed L-1049H Super Constellation (553698).

Trainini Jahres-CD 2009 lieferbar:

Seit Ende Mai 2010 läuft die Auslieferung der **Trainini Jahres-CD 2009**. Wie in jedem Jahr wird diese Super-Video-CD mit zusätzlichen PC-Datenordnern an interessierte Leserinnen und Leser gegen reine Erstattung der Eigenkosten abgegeben. Sie darf zwar vervielfältigt, aber nicht verkauft werden.

Wie gewohnt fasst das **Trainini Jahresvideo 2009** die Höhepunkte der Spurweite Z im vergangenen Jahr zusammen und zeigt im Film, was sich in stehenden Bildern nicht eindrucksvoll darstellen lässt.

Darüber hinaus sind auf der CD alle Magazin-Ausgaben des Jahrgangs 2009, der **Trainini Fotokalender 2010** in deutscher und englischer Version, die Suchhilfe **Trainini Index 2009** und Hüllenmotive zum Selbstausschneiden abgelegt.

Sämtliche Vorbesteller wurden bereits beliefert, alle weiteren Interessenten können die **Trainini Jahres-CD 2009** über jahres-cd@trainini.de formlos bestellen. Bitte dabei die vollständige Versandanschrift nicht vergessen!

Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass viele DVD-/CD-Abspielgeräte Kompatibilitätsprobleme mit dem Format einer SVCD haben. Dies hat technische Gründe und lässt sich durch uns nicht vermeiden, weil wir nicht auf das Format VCD mit einer kleineren Darstellung ausweichen wollen. Alternativ lässt sich die MPEG-Datei des **Trainini Jahresvideo 2009** aber auf dem PC abspielen.

Mit dem Betriebssystem gelieferte Medienprogramme haben in der Regel keine Probleme mit der Darstellung, ggf. ist eine vorherige Aktualisierung durchzuführen. In Filmform sind folgende Themen enthalten:

- Intermodellbau 2009
- Leserprojekt Baureihe 70 (Vorbild- und Modellaufnahmen)
- Öffentlicher Fahrtag beim ZMRR
- Märklin-Tage 2009 (Vorbild- und Modellaufnahmen)
- Adventstreffen in Zell an der Mosel

Wir hoffen, dass sich auch die **Trainini Jahres-CD 2009** der gleichen Beliebtheit erfreuen wird wie ihre Vorgänger. Auf Wunsch können auch alte Auflagen noch nacherstellt werden. Mit Blick auf die korrekte Lagerung gebrannter CD und deren beschränkter Lebensdauer erinnern wir bei dieser Gelegenheit auch an den Sinn persönlicher Datensicherung.

Rückblick – Modellbahnertreffen am Fronleichnamswochenende:

Vom 3. bis zu 6. Juni 2010 fand im Ruhrgebiet das MMM 2010 (Modellbahner-Mega-Meeting) statt, ein großes, privat organisiertes Treffen vieler Märklin-Insider-Stammtische aus Deutschland und der Schweiz. Organisiert wurde die Veranstaltung von Vertretern des MIST4, Unterstützung kam noch aus dem Kreise des Dortmunder Insider-Treffs Do IT.

Den lokalen Mittelpunkt der Veranstaltungsreihe bildete die Modellbahnwelt Oberhausen (MWO) von Jens Kürvers. Dort sind viele Orte aus dem Ruhrgebiet minutiös nachgebaut und geben einen Eindruck von den Industrielandschaften der sechziger Jahre.



Mitglieder der großen Modellbahnstammtische bildeten den Kern des Treffens. Es wurde ein reger Erfahrungsaustausch betrieben sowie persönliche Bekanntschaften gepflegt und aufgefrischt. Ein Höhepunkt des MMM 2010 bildete am Samstag, 5. Juni 2010 eine 180 km lange Fahrt mit einem historischen Schienenbus VT 98⁹, die Gelegenheit bot, das Ruhrgebiet im Kulturhauptstadtjahr aus bisher unbekanntenen Perspektiven kennen zu lernen.

Die Reise führte vom S-Bahn-Halt Bochum-Dahlhausen, wo die Garnitur eingesetzt wurde, über Hattingen, die Ruhrtalbahn, Witten, Hagen, Schwerte (Ruhr) und Dortmund Hbf (Kopfmachen) nach Dortmund-Bövinghausen.

Nach einem fünfminütigen Fußmarsch durch eine historische, denkmalgeschützte Bergarbeitersiedlung folgten Führungen im westfälischen Industriemuseum Zeche Zollern II/IV.

Dort erfuhren die Besucher Wissenswertes über die einstige Musterzeche, den Ruhrbergbau, das private und öffentliche Eisenbahnwesen im Ruhrgebiet sowie die Geschichte von Grubenbahnen.

Nicht wenige Teilnehmer staunten über die grüne Freizeit- und Kulturlandschaft Ruhrgebiet und empfahlen im Nachgang vielen befreundeten Modellbahnern, die daheim bleiben mussten, dringend einen Besuch im touristisch wertvollen, aber in dieser Hinsicht noch weitgehend unbekanntem „Pott“.

Erwartungen an graue, von der Montanindustrie geprägte Städte waren schnell revidiert. Übrigens gab es bereits im Vorjahr ein vergleichbares Treffen in der Bundeshauptstadt. Organisiert wurde es ebenfalls von einem Insider-Stammtisch – dem MIST1 Berlin.

Ausblick – Modellbahnvorführungen im ICE-Werk Dortmund:

In einer bislang einzigartigen Kooperation beteiligt sich **Trainini®** an der Organisation einer firmeninternen Veranstaltung der Deutschen Bahn AG. Am kommenden Wochenende 19. und 20. Juni 2010 findet im ICE-Werk Dortmund, dem ehemaligen Bw Dortmund 2, ein Tag der offenen Tür für Angehörige des Konzerns statt.

Am Samstag werden die neuen Auszubildenden der DB aus Nordrhein-Westfalen mit ihren Angehörigen erwartet, um ihren künftigen Arbeitgeber kennen zu lernen. Der Sonntag ist dann als reiner Besuchstag für die Mitarbeiter des Werkes und deren Familien geplant. So erhalten auch Partner, Ehegatten und Kinder von Beschäftigten einen Eindruck vom Arbeitsplatz ihres Familienangehörigen.

An der Durchführung sind neben **Trainini®** auch einige Partnerfirmen der Deutschen Bahn beteiligt. Unterstützt werden wir von Mitgliedern des Dortmunder Insider-Treffs Do IT, die eine 10 m lange H0-Vorführanlage aufbauen und betreiben. Zu sehen sind weiter einige Spur-Z-Dioramen.



Kultureller Höhepunkt des „Modellbahner-Mega-Meeting“ 2010 war eine 180 km lange Fahrt mit einem historischen Schienenbus. Bei bestem Wetter lernten die Insassen ein grünes Ruhrgebiet aus völlig neuen Perspektiven kennen.

Gezeigt und vorgeführt werden vor allem für Dortmund typische Fahrzeuge aus 175 Jahren deutscher Eisenbahngeschichte. Stets gewahrt bleibt ein enger Bezug zum europäischen Kulturhauptstadt des Ruhrgebiets, denn auch daran hatte und hat die Eisenbahn großen Anteil.

Über das Programm, das auch Vorführungen und kurze Sonderfahrten umfasst, werden wir im Nachgang ausführlicher berichten.

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Aktuell hat die Auslieferung der elektrischen Lokomotive Baureihe 182 der DB Railion Deutschland (Art.-Nr. 88586; Sommerneuheit 2010) und des Röhren-Transport-Set mit 3 Rungenwagen (82599; Frühjahrsneuheit 2010) begonnen.

Beides sind Neuheiten passend zur Epoche V.

Wir erinnern bei dieser Gelegenheit noch mal daran, dass die von Märklin in ihren Lieferterminlisten genannten Zeitpunkte die frühestmögliche Warenverfügbarkeit markieren.

Bisweilen sind zu dann erst geringe Teilaufgaben erhältlich, so dass sich die Auslieferungen auch über längere Zeiträume hinziehen können. Dies ist aktuell z.B. beim VT 10⁵ „Senator“ (88100; Insidermodell 2008) der Fall.

Sonderausstellung im DB Museum:

Ab Juli 2010 (bis Februar 2011) besteht im DB Museum Nürnberg (<http://www.db-museum.de>) die Möglichkeit, in einer Sonderausstellung „Planet Eisenbahn“ die nun 175-jährige Geschichte der deutschen Eisenbahn zu erleben.

Dem Titel gerecht wird die Ausstellung durch den Blick über den Tellerrand, denn auch die Anfänge der Bahn in anderen Ländern werden dort wiedergegeben. Insgesamt zehn Stationen zeigen die Geschichte und Gegenwart der Eisenbahn weltweit auf.

Detaillierte Informationen zur Veranstaltung sowie Anreise sind auf den Seiten des DB Museums zu finden.

Sommerfest bei Herpa:

Am Herpa-Stammsitz in Diethenhofen findet am 3. Juli 2010 wieder das schon traditionelle Sommerfest statt. Bastler werden sich über die Produktionsrundgänge freuen, auf denen sie den Weg vom Rohstoff zum fertigen Modell erleben können. Ergänzt wird das Fest durch Vorführungen und kleine Seminare. Weitere Informationen sind unter <http://www.herpa.de> zu finden.



Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Andreas Petkelis

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

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

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

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

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

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

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