

Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Der lachende Zug

TEE-Geschichte im Modell
VT 11⁵ - das Buch

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dieser Ausgabe erscheint **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** zum 24. Mal. Bei weitem kann es noch nicht mit dem deutschen TEE-Triebzug mithalten, der dieses Mal im Fokus steht – er ist immerhin schon 50 Jahre alt.



Holger Späing
Herausgeber **Trainini**

Aber auch zwei Jahre **Trainini** sind schon eine lange Zeit, in denen viel geschehen ist: Wiederholt wurde in einer Zeit der Krise im Modellbahnmarkt das Totenglöckchen für unsere Spurweite geläutet. Doch Totgesagte leben länger und so ist die Spurweite Z heute lebendig wie nie zuvor!

Richten wir unser Augenmerk daher auf diese guten Seiten. Lange vor der Spurweite H0 hat Märklin im Jahre 1994 den Zetties einen Herzenswunsch erfüllt und den VT 11⁵ im Maßstab 1:220 umgesetzt. Technisch war er zwar nicht über jede Kritik erhaben, das hat aber an seiner Popularität nichts geändert. Daher soll er heute nicht nur im Vorbild sondern auch als optisch gelungenes Spur-Z-Modell gewürdigt werden.

Dieses Modell verbindet Geschichte im Großen und Kleinen mit den Topneuheiten 2007 und sogar **Trainini**: So eignet es sich besonders, um Geburtstage zu feiern. Das Vorbild der Märklin-Artikel 88733 und 87933 erinnert an die Anfänge des TEE und des VT 11⁵ vor exakt 50 Jahren. Weil der Zuglauf in Dortmund begann, waren die erforderlichen Garnituren damals in Dortmund beheimatet – und dort wird **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** seit zwei Jahren herausgegeben.

Eine große Rolle spielen in dieser Ausgabe auch andere TEE-Züge. Gemeinsam ist ihnen, dass sie sich mit Spur-Z-Material nachbilden lassen. Wie versprochen, spielt die Baureihe 103 wieder eine wichtige Rolle. Um Ihnen dieses Geburtstagsgeschenk – das Thema war nämlich ein vielgeäußerter Wunsch in der **Leserumfrage 2006** - würdig zu präsentieren, habe ich selbst kurzerhand im Führerstand dieser Lokomotive Platz genommen (siehe Foto oben rechts).

So steuern wir nun gemeinsam durch europäische und deutsche Geschichte sowie unsere Miniclub-Welt. Überrascht war ich, dass sich viele Leser erst durch **Trainini** für den TEE begeistern ließen. Exemplarisch dafür finden Sie einen Leserbrief am Ende des Magazins. Kurzerhand wird das Thema Trans-Europ-Express mit dieser Ausgabe noch nicht endgültig abgeschlossen. Im August gibt es an dieser Stelle noch eine Zugabe.

Doch bitte vergessen Sie an dieser Stelle auch das **Trainini Preisausschreiben 2007** nicht: Fast alle Fragen lassen sich jetzt mit Hilfe der zurückliegenden Magazine und des **Fotokalenders 2007** beantworten. Ich freue mich über jede Zuschrift und Sie sich bestimmt genauso über die ausgelobten Preise!

Abgerundet wird diese Ausgabe durch ein Buch, das schon vor 5 Jahren erschien, aber nun aktueller denn je ist: Gemeint ist ein Titel, der über Märklin selbst erhältlich war und bestens zum Jubiläum passt. Ich meine an dieser Stelle natürlich nur den TEE...

Mit dieser **Trainini**-Geburtstagsausgabe wünsche ich Ihnen nun ein ganz besonderes Lesevergnügen!

Holger Späing

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

VT 11⁵ im Maßstab 1:220.....4

TEE-Züge im Modell.....10

Vorbild

Der lachende Zug.....15

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Reisen erster Klasse.....25

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....28

Herzlichen Dank an Ulrich Budde für seine historischen Fotos und die Firma Märklin für die Freigabe der Katalogabbildungen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 14. Juli 2007

Titelbild:

Märklins VT 11⁵ ist auf Manfred Forsts Verlademodul als Trans-Europ-Express unterwegs – eine Szene, die auch in den sechziger Jahren in der nördlichen Hälfte Deutschlands aufgenommen worden sein könnte.

Märklin-Modellgeschichte

VT 11⁵ im Maßstab 1:220

Lange vor den Freunden der Spurweite H0 bedachte Märklin die Zetties mit einem Modell des VT 11⁵. Zwar war und ist er nicht frei von Schwächen, die geübte Bastler schnell in den Griff bekommen, aber dennoch ein wichtiges Modell im Maßstab 1:220. Vor seinem Erscheinen dürfte er auf den Wunschlisten ganz oben gestanden haben, was sicher auch an der Beliebtheit seines großen Vorbilds liegt. Die aktuelle Wiederauflage zum TEE-Jubiläum bietet nun den Anlass, die Modellgeschichte genauer zu betrachten.

Eine weitgehend abgeschlossene Modellgeschichte dürfte mit Erscheinen der Neuheiten 2007 der legendäre Trans-Europ-Express-Beitrag aus Deutschland darstellen. Dem Vorbild des VT 11⁵ war es schließlich vergönnt, seine gesamte Dienstzeit über von neuen Anstrichschemen verschont geblieben zu sein.



Groß war die Freude, als die Freunde der Spurweite Z unter den Neuheiten 1994 einen VT 11⁵ in Ursprungsausführung fanden. Auch wenn er letztendlich technisch nicht restlos überzeugen konnte, kam mit ihm ein äußerst beliebtes Modell auf den Markt. So machen die Garnituren auch auf dem Modul von Manfred Forst beim Fototermin eine erwartungsgemäß gute Figur.

Seine im Vergleich zu anderen Bautypen recht geringe Variantenvielfalt beschränkt sich auf die alten Anschriften als VT 11⁵ und ab 1968 auf die spätere Bezeichnung 601. Etwas Abwechslung können da nur die stirnseitigen Symbole TEE (mit beiden Typenbezeichnungen und als Mietfahrzeug der DR), InterCity und das schlichte DB-Logo (beide nur als 601) bieten. Außer Acht haben wir dabei die zum

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Gasturbinenfahrzeug 602 (mit InterCity-Schild) umgebauten Fahrzeuge sowie den sogenannten „Blue Train“ gelassen, der nicht als Verkehrsmittel zum Einsatz kam.

Ein Rückblick auf ein weitgehend abgeschlossenes, wenn auch noch recht junges Modellbahnkapitel, der sich lohnt.

Werfen wir einen Blick zurück auf das Jahr 1994: Groß war die Freude, als Märklin ein Spur-Z-Modell dieses Triebzuges in der Ursprungsausführung ankündigte. Träumten die Freunde der Spur H0 schon lange von einem solchen Zug in der gewohnten, schweren Märklin-Qualität, so hatten die Zetties nie zu denken gewagt, dass ihr Wunsch Wirklichkeit werden könnte.

Märklin bot den neuen VT 11⁵ als vierteilige Grundeinheit unter der Artikelnummer 8873 an. Zum Lieferumfang gehörten neben zwei motorisierten Triebköpfen, die ausreichend Kraft selbst für zehnteilige Einheiten versprachen, ein Abteilwagen und der Speisewagen. Der Antrieb erfolgte durch einen 3-Pol-Motor, der damals Standard war. Nicht selbstverständlich hingegen waren die Innen- und Stirnbeleuchtung durch gelbe LED. Am Zugschluss brannten vorbildgerecht zwei rote Lichter, ebenfalls mittels LED umgesetzt.



Die erste Version als VT 11⁵ in Ursprungsausführung erschien dreiteilig unter der Katalognummer 8873. Zusammen mit dem Erweiterungsset 8793 entstand eine vorbildgerechte, siebenteilige TEE-Einheit. Typisch für diese Garnitur sind Speise- und Barwagen, die wie beim Vorbild direkt gekuppelt an dritter und vierter Stelle laufen.

nicht, denn dann hätte man sie ganz weglassen müssen. Für diesen Zug waren sie aber zu charakteristisch, so dass ein glattes Äußeres den Vorbildeindruck verfälscht hätte. In Verbindung mit der feinen Bedruckung und den passgenauen Fenstereinsätzen konnte man Märklin also nur gratulieren. Auch die Öffnungen der Lüfterrotoren im Dach wurden beeindruckend plastisch nachgebildet.

Die Kehrseite der Medaille: Mit etwa 600,00 DM (306,78 EUR) ließ sich Märklin das Basismodell aber auch damals schon sehr gut bezahlen. Umso sensibler waren die Kunden, was Schwachpunkte des Modells betraf, die die Käufer nur allzu schnell erkannten.

Zur Ergänzung auf eine siebenteilige, vorbildgerechte Einheit erschien zeitgleich die Wagenpackung 8793. Sie enthielt den Barwagen, der direkt an den Speisewagen gekuppelt wird, einen Großraumwagen sowie einen weiteren Abteilwagen. Ein Zug aus beiden Sets entsprach in Wagenzahl wie auch Aufteilung exakt dem Vorbild. Klassenbezeichnungen wurden dem Vorbild folgend nicht aufgedruckt, denn ein TEE führte nur die erste Klasse.

Besonders gelungen am VT 11⁵ waren die Nachbildungen der Nietensätze an den Triebköpfen, aber auch den Zwischenwagen. Maßstäblich umgerechnet waren sie zwar

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Die anfängliche Freude währte nicht allzu lange, weil der neue Zug technisch sehr verbesserungsbedürftig war. Ein Kritikpunkt waren die großen Wagenabstände, die besonders auffielen, weil die beim Vorbild sehr großen, äußeren Faltenbälge nur minimal angedeutet wurden. Dieser Makel raubte dem VT 11⁵ einen wesentlichen Teil seiner eleganten Optik. Dies stieß deshalb vielen sauer auf, weil mit dem Modell des Intercity Experimental (Art.-Nr. 8871) bereits bewiesen war, dass saubere Übergangskulissen auch in Spurweite Z auf Großserienniveau realisiert wurden.

Noch gravierender aber waren technische Unzulänglichkeiten. Um einen sicheren Halt vor Signalabschnitten zu gewährleisten, durfte nur der jeweils vordere Triebkopf Strom aufnehmen und diesen über die Zwischenwagen zum hinteren Triebkopf weiterleiten. Auch die Innenbeleuchtung wurde auf diesem Weg mitversorgt.

Als störend erwiesen sich dabei wiederholt die Kupplungen der Ursprungsversion, deren Kontaktsicherheit zu wünschen übrig ließ. Dies war schnell daran zu erkennen, dass der Zug bei voll laufendem Motor des führenden Triebkopfes auf der Stelle stand. Die jeweils betroffene Kupplung

Merkmale des Zugs im Maßstab 1:220

Modelle 8873, 88731, 88732 & 88733	
Länge vierteilig	ca. 34,7cm
Länge siebenteilig (mit Zwischenwagen)	ca. 59,3 cm
Länge zehnteilig (mit Zwischenwagen)	ca. 83,9 cm

- Stromführende Spezialkupplung (nach 8873 mit Änderung)
- Stirnlichter mit Fahrtrichtung wechselnd (gelb/rot) mittels LED
- Innenbeleuchtung der Zwischenwagen (gelb) mittels LED
- Angedeutete Wagenübergänge (nach 8873 mit Änderung)
- Beide Triebköpfe motorisiert
- Drei-Pol-Motor (8873 & 88731)
- Fünf-Pol-Motor (88732 & 88733)
- Funktionslose Attrappe der Scharfenbergkupplung
- Stromaufnahme jeweils nur durch den führenden Triebkopf

Modelle 8793, 87931, 87932 & 87933	
Länge je Set (dreiteilig)	ca. 24,6 cm
Innenbeleuchtung der Zwischenwagen (gelb) mittels LED	
Angedeutete Wagenübergänge (nach 8793 mit Änderung)	



Die zweite Ausführung 88731 war bereits technisch überarbeitet: Neben den Kurzkupplungen wurden auch die Wagenübergänge neu gestaltet. Äußerlich unterschied sich der Zug deutlich durch die aufgedruckten Klassenbezeichnungen, lichtgrauem Streifen und dem DR-Schriftzug an den vorderen Triebkopfseiten. Hier ist der IC „Max Liebermann“ der Deutschen Reichsbahn auf einem Modul von Volker Bastek (ZSRR) unterwegs.

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

erkannte man daran, dass hinter ihr die Innenbeleuchtung ausfiel.

Kreativ wie Spur-Z-Bahner nun mal sind, fanden sie schnell Abhilfe, was aber den Hersteller nicht aus der Pflicht nahm. Überbrückte man die Diodenschaltung in den Triebköpfen, wurden beide durch ihre eigenen Achsschleifer versorgt und fielen nicht mehr aus. Für die Wagenübergänge ließen sich schwarze Faltenbälge selbst basteln. Allerdings hatte der so veränderte Zug nun Probleme an zu kurzen Signalblöcken, die den hinteren Triebkopf nicht erfassten.

So kam es, dass vom TEE ungewohnt lange Zeit keine neuen Varianten im Programm auftauchten. Märklin nutzte sie, um das Modell zu überarbeiten – ein Phänomen, das in der Spurweite Z leider nicht selbstverständlich ist. Künftig versuchte man, die inneren Faltenbälge nachzubilden und dem Zug so zu einem weitgehend geschlossen Aussehen zu verhelfen. Von dieser Nachbildung fast komplett abgedeckt, übernimmt eine neu konzipierte Kupplung die Stromübertragung.



Der Alpen-See-Express ist am DB-Keks, der an die Stelle des TEE-Emblems trat, und dem entfallenen Schriftzug auf der Längsseite des Triebkopfs leicht zu erkennen. Typisch ist auch der zum Großraumwagen umgebaute, ehemalige Barwagen (an dritter Stelle in diesem Zug), der eine deutlich von den anderen Wagen abweichende Fensteranordnung besitzt. Märklin hat dieses Merkmal korrekt nachgebildet. Diese Modellvariante bietet bis zu zehnteilig den größten Spielraum für vorbildgerechten Einsatz auf der Modellbahnanlage. Markant ist auch das Zugnamenschild „Alpen-See-Express“ auf dem Speisewagen (kleines Bild).

Hundertprozentig fehlerfrei arbeitet auch diese nicht, aber der Gewinn an Übertragungssicherheit ist nicht zu übersehen. Als erste so überarbeitete Version erschien die aus Italien von der Deutschen Reichsbahn zurückgemietete Garnitur für den IC „Max Liebermann“ – den ersten Intercity der Deutschen Reichsbahn der ehemaligen DDR.

Äußerlich war dieser Zug daran zu erkennen, dass das Beige der Längsseiten durch ein helles Grau ersetzt worden war und nun auch Klassensymbole für beide Komfortstufen im DB-Schema angebracht

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

worden waren. Die Triebköpfe zierte an den Seiten das schwarze Buchstabenkürzel „DR“, während an den Stirnseiten das TEE-Logo erhalten blieb.

Weil die Einheiten im Betrieb fest verbunden sind, gerät das Aufgleisen zu einer kniffligen Angelegenheit, denn das Zusammenstecken muss vor dem Aufsetzen auf die Anlage erfolgen. Märklin umschiffte diese Klippe dadurch, dass das Modell 88731 eine größere Verpackung erhielt, in der sich auch Platz für eine Aufgleishilfe fand. Diese Ausstattung behielt Märklin auch bei der nächsten Variante bei.

Eine Broschüre informierte über das Vorbild, das nur vom 1. August bis 30. September 1990 fuhr. Folgerichtig bot man den Max Liebermann auch nur als Einmalserie für die MHI an. Mehrere Jahre im Programm war hingegen die Baureihe 601 unter der Artikelnummer 88732. Hierbei handelt es sich um die letzte DB-Variante, die nach den TEE- und IC-Einsätzen ab den späten siebziger Jahren dem Reisebürosonderverkehr diente. Berühmt wurde er unter dem Namen „Alpen-See-Express“.

Der ehemalige Luxuszug gelangte nun meist zehnteilig und oft in Form zweier gekuppelter Garnituren bis Mitte der achtziger Jahre auch in abgelegene Gegenden Deutschlands – eben dorthin, wo man gern Urlaub macht.

Darin liegt auch der Reiz des Modells, rechtfertigt es doch den Einsatz langer Garnituren auch auf Nebenbahnen. Erfreulich war in diesem Zusammenhang, dass Märklin nicht einfach die vorhandenen Packungen mit neuer Bedruckung auflegte, sondern ein kleines, aber feines Vorbildmerkmal konsequent berücksichtigte:

Durch das neue Einsatzgebiet kam es nicht nur zu neuer Bestuhlung mit Kapazitätserweiterungen in den Zwischenwagen sondern auch zur Umwandlung des ehemaligen, nun überflüssigen Barwagens zum Großraumwagen. Die Bundesbahn baute in die Seitenwände dieses Wagens weitere Fenster ein, so dass er nun neun Seitenfenster besaß. Märklin hat diese Aufteilung im Modell berücksichtigt, so dass die Modellbahner ihren 601 beruhigt auf eine zehnteilige Einheit verlängern können.

Schnell kann man ins Träumen kommen, wenn der lange und elegante Zug am Auge des Betrachters vorbeirauscht. Unweigerlich fällt dabei der Blick auf das weiße Schild am Speisewagen, das in roten Großbuchstaben auf den Alpen-See-Express hinweist.



Die jüngste und vorerst letzte Variante des VT 11⁵ ist das überarbeitete Modell als TEE „Saphir“ mit den Artikelnummern 88733 (oben) und 87933 (unten). Neben den technischen Überarbeitungen profitiert dieses Modell auch vom fortgeschrittenen Stand bei den Bedruckungen. So erhält er im Gegensatz zur ersten Ausführungen das seitliche Zugnamensschild am Speisewagen. Mit dieser einmaligen Auflage würdigt Märklin das Jubiläum „50 Jahre Trans-Europ-Express“. Abbildung: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Vielleicht der krönende Abschluss ist zum 50. Vorbildgeburtstag nun die Neuauflage des überarbeiteten Modells in seiner Ursprungsausführung (88733 und 87933). Neben den bereits beschriebenen, technischen Unterschieden hat Märklin aber mit Blick auf Sammler und echte TEE-Fans auch die Bedruckung variiert.

Die mit Abstand beliebteste Ausführung bekommt nun das traditionelle Zugnamensschild, das in eine Führung an den Speisewagenseiten eingeschoben wurde. Hier steht in silbernen Lettern auf weinrotem

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Grund „SAPHIR“ zu lesen – ein Trans-Europ-Express mit langer Geschichte. Er war ein Zug der ersten Stunde und wurde bis 1971 – dem Jahr seines Ausscheidens aus dem TEE-Verkehr – lückenlos mit VT 11⁵ gefahren. Eine größere Würdigung hätte Märklin dem TEE und dem exakten Vorbildzug nicht erweisen können!

Wesentlich spitzfindiger ist es, die von Märklin aufgedruckten Stationierungsdaten zu überprüfen: Im Jahr 1957 wurde der TEE „Saphir“ nämlich vom Bw Dortmund-Betriebsbahnhof – dem Wagenwerk – aus bespannt. Was verblüffend erscheint, schrieb zunächst die Tradition der Reichsbahn fort: Triebzüge ordnete sie Wagen und nicht den Lokomotiven zu. Erst mit der Verlängerung des Zuglaufs wurden die „Nasenbären“ umstationiert.

Sicher wird die inzwischen weiter fortgeschrittene Bedruckung auch vor dem Rest des Zuges nicht Halt machen: Optimierungsmöglichkeiten bieten sich etwa im Bereich der Aufschriften an den Triebkopfseiten an. Beim Vorbild war der Schriftzug „Trans-Europ-Express“ nämlich in Schattenschrift angebracht, beim ersten Modell hingegen war er nur silber. Wenn Märklin darüber hinaus auch die Betriebsnummern ändert, sollte für alle Zetties die Welt dann fast perfekt sein...

Webadressen:
<http://www.maerklin.de>
<http://www.maerklin-z.de>

Werbung

**30 Jahre Dampfabschied
50 Jahre Trans-Europ-Express**

Senden Sie eine frankierte Postkarte mit dem Lösungswort bis zum

30. September 2007 an **Trainini!**

Dazu finden Sie 6 Fragen und die Einsendeadresse in der Ausgabe 22 (Mai 2007) auf den Seiten 9 – 11 oder im Internet unter

<http://www.trainini.de/Preisauusschreiben.html>

Trainini Preisauusschreiben 2007

Ein Meisterwerk
von Udo Paulitz



**Buchpreise
gestiftet
vom Heel-Verlag**

Aufmerksame Lektüre der Ausgaben 2007 hilft beim Beantworten der Fragen zum Ermitteln des richtigen Lösungswortes und kann so die Chance auf einen der tollen Buchpreise sein!

Teilnahmeberechtigt sind alle Leserinnen und Leser von **Trainini** Praxismagazin für Spurweite Z außer Redaktionsmitglieder. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Vorbildlich zusammengestellt

TEE-Züge im Modell

Ein großer Wunsch aus der Leserumfrage 2006 waren Zugzusammenstellungen für unsere Spurweite Z, die sich am Vorbild orientieren und auf normalen Anlagen umsetzbar sind. Das Schwerpunktthema TEE bietet sich dafür geradezu an: Da sie als reine Erste-Klasse-Züge fahren, waren sie meist deutlich kürzer als viele andere Fernzüge. Trainini hat deshalb einiges zusammengetragen, was mit Spur-Z-Material darstellbar ist.

Das Jubiläum des Trans-Europ-Express eignet sich wie kaum ein anderes für vorbildorientierte Züge im Maßstab 1:220. Die Gründe dafür liegen sowohl beim Vorbild als auch im Modell. So überstieg die Länge lokbespannter Garnituren oft nicht die Anzahl von sechs bis sieben Reisezugwagen, was abschnittsweise sogar für Vorzeigzüge wie den Rheingold oder den Rheinpfail galt.

Bei Modelleisenbahnern ist diese Zuggattung ebenfalls sehr beliebt, da überwiegend die Vorzeigebauarten der europäischen Bahnen zum Einsatz kamen und das Farbbild der Züge elegant und sehr harmonisch ist. Erfreulich ist daher, dass Märklin schon sehr früh nach Etablierung der Spurweite Z passende Modelle ins Sortiment aufnahm, die bis heute immer wieder zu finden sind.

Der Vorbildartikel der letzten Ausgabe hat bereits einige Züge gezeigt, die voll modellbahntauglich sind. Heute werfen wir daher einen Blick auf die Modelle und variieren die Kompositionen etwas, damit auch



Ein siebenteiliger TEE-Triebzug, der sich kurz gekuppelt durch Weichenstraßen und Kurven schlängelt, ist auch in der Spurweite Z ein Augenschmaus. Mit nicht ganz 60 cm Länge lässt sich ein solcher Zug gerade im Maßstab 1:220 sehr gut nachbilden.

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Farbe auf die Anlage kommt. Ohne den einen oder anderen Kompromiss wird es nicht immer gehen, aber dafür haben Sie sicher Verständnis. Ziel ist es nicht, Züge sklavisch genau nach Reihungsplänen zusammenzustellen, weshalb sie heute auch keine Abbildungen von Vorbilddokumenten finden werden.

Gewünscht ist vielmehr, das vorhandene Miniclub-Angebot so einzusetzen, wie es nach Fotovorlagen und Überlieferungen stimmig erscheint. Daraus ergibt sich, dass nicht alle Vorschläge in diesem Artikel als Standardbespannung zu verstehen sind. Leider lassen sich sonst aufgrund immer noch bestehender, wenn auch nur vereinzelter Lücken Wiederholungen im Wagen- und Lokpark nicht vermeiden.

Typischer TEE-Triebzug für die Darstellung der Jahre 1957 – 1971 wird sicher der siebenteilige VT 11⁵ sein, der aus den Märklin-Packungen 8873/8793 oder 88733/87933 nachgebildet werden kann. Da seine Geschichte bereits erzählt ist, soll an dieser Stelle nicht noch mal detailliert darauf eingegangen werden. Ein zur Nachbildung von Ersatzzügen im Sommer 1957 oder später als Entlastungszug geeigneter VT 08⁵ auf Basis des Artikels 88720 wird in der dazu passenden, späteren Farbvariante hoffentlich noch folgen. Beim Vorbild erhielt dieser Zug auf den Stirnseiten dazu ein kleines, provisorisch befestigtes TEE-Symbol, ähnlich dem, das Märklin als Geschenk schon an seine Insider-Mitglieder überreicht hat.

Eine im Maßstab 1:220 darstellbare, viel abwechslungsreichere Epoche des europäischen Schnellverkehrs begann 1965: Die FD-Züge „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ wurden zum TEE aufgewertet. Eine dazu passende Zugpackung ist die diesjährige Neuheit 81439. Vorbildgerecht in Farbaufteilung (Vorlage war ein Vorbildfoto, das sich im Neuheitenprospekt wiederfindet) und Zuglänge liefert Märklin damit einen Zug der Übergangszeit um 1966, als noch nicht das gesamte Material auf bordeauxrot umlackiert war.



Mit der Märklin-Zugpackung „TEE Rheinpfeil“ (Art.-Nr. 81439; Einmalserie 2007) lässt sich ein Trans-Europ-Express der Übergangszeit zu lokbespannten Zügen um 1966 nachbilden. Die Farbaufteilung zwischen den einzelnen Wagen ist nach historischem Foto authentisch. Ebenso stimmt die Aufteilung zwischen Abteil- und Großraumwagen. Der Buckel des Speisewagens zeigt immer zum direkt nachfolgenden Aussichtswagen. Abbildung: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Wer mag und genügend Gleislänge besitzt, kann diesen Zug auch mit Wagen 8724 (Abteilwagen Avmz 111) und 8725 (Großraumwagen Apmz 121) – beide rot-beige lackiert – noch verlängern. Ebenfalls geeignet sind die bauartgleichen Typen aus der Zugpackung 81412 „FD Rheingold“, die um 1999 in einmaliger Auflage erschien. Orientierung finden Zetties im Märklin-Neuheitenprospekt 2007 aus dem bereits erwähnten Originalfoto.

Beachtet werden sollten bei der Zugbildung des „Rheinpfeils“, der rein innerdeutsch München mit Dortmund verband, zwei Merkmale: Pro Zug war stets nur ein einziger Aussichtswagen eingereiht, was schon aus deren Gesamtstückzahl resultierte. Dieser Wagen enthielt eine Bar, die vom Speisewagen mitbewirtschaftet wurde. Aus diesem Grund war der Aussichtswagen immer direkt mit dem Buckelspeisewagen gekoppelt, wobei dessen erhöhte Dachseite (Küche) immer zum Aussichtswagen zeigte.

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Ob diese Wagenkombination in Zugmitte oder schon hinter der Lok eingereiht wird, ist dabei gleichgültig – für beides finden sich Fotobeweise. Nicht vorbildgerecht ist aber, was Märklin mit der Kombination der Zugpackungen 87265 und 87285 (Wagenpackungen „Rheingold“) vor einigen Jahren kreiert hat: Der Fehler, dass der Aussichtswagen streng genommen für den „Rheinpfeil“ nachgebaut wurde und so neben leichtem konstruktivem Abweichen auch noch vorbildwidrig beschriftet ist, hat sich



TEE 15 "Bacchus" rauscht am 26.9.1979 bei Langenbrücken mit 103 229 nach Süden. Mit sieben Wagen wird sich dieser TEE aber auch in Spur Z nicht ungekürzt nachbilden lassen, wohl aber Anregungen geben. Foto: Ulrich Budde

zwar durch einen identischen Fehler bei der Aufarbeitung eines Vorbildwagens inzwischen relativiert.

Schwerer wiegen aber die Fehler rund um dessen Barwagen ARDmh 105: Wie beschrieben, hatten „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ ja dieses Angebot im Aussichtswagen, so dass er nie in diesem Zuglauf eingesetzt wurde. Die übrigen fünf Wagen machen aber auch für sich oder sogar verlängert eine gute Figur.

Zum Einreihen in andere TEE-Züge eignet sich der „Barwagen“ – auch wegen seines schmucken Schriftzugs „Trans-Europ-Express“ – eigentlich ganz gut, wenn man davon

absieht, dass es sich eigentlich um den Speisewagen WRmh 132 handelt, mit dem er dann auch wieder direkt zu kuppeln ist.

Doch welche Lok setzt man vor diesem Zug ein? Märklin empfahl die Vorserienmaschine der Reihe E 03, die unter der Artikelnummer 88541 erhältlich war. Sie wurde 1965 in Dienst gestellt und kam ab 1966 auch vor Regelzügen zum Einsatz. Dies geschah zunächst in Umläufen der Baureihe E 10¹², die in TEE-Farben wie beim Vorbild zum Inhalt der Packung 81439 gehört. Doch ist der Einsatz der vier Vorserienmaschinen E 03 nur für die Züge „Rheinpfeil“ und „Blauer Enzian“ nachgewiesen, was dann den Tausch einzelner Wagen erfordert.



Ein typischen TEE der der siebziger Jahre wurde hier nachgebildet: Als Zugmaschine kommt eine frisch angelieferte 103 zum Einsatz. Der Buckelspeisewagen ist verschwunden und wurde gegen eine Standardbauart ersetzt. Auch der Aussichtswagen hat seinen Zenit bereits überschritten. Der Mangel an hochwertigem Wagenmaterial aufgrund der Ausweitung des IC-Netzes zwingt die Bundesbahn, Lücken mit blauen 1.-Klasse-Wagen des Normalbestands zu füllen.

Besser geeignet für die Darstellung der frühen siebziger Jahre („Buckel“ und Aussichtswagen verschwanden als Splittergattungen schnell) sind die Serienmaschinen der Baureihe 103. Ideal ist die Artikelnummer 8854, die mit ihren Scherenstromabnehmern den Zeitraum von 1970 (Anlieferung) bis etwa 1974 (Tausch gegen Scherenstromabnehmer der neuen 111) wiedergibt.

In diese Zeit gehören auch die beige-roten Personenwagen, die unter den Katalognummern 8724 bis 8728 (mit Beleuchtung jeweils eine „3“ an dritter Stelle) erschienen. Merkwürdig ist dabei, dass Märklin zwar schon 1974 den Aussichtswagen nachbildete und den Speisewagen gleich in zwei Ausführungen anbot, aber den Buckelspeisewagen außen vor ließ.

Problematisch ist das nicht, denn das gibt Gelegenheit für kleinere Modellvariationen: Um 1967 und dann wieder ab 1971 kam es häufig zu Wagenmangel, da zunächst noch nicht genug und später dann wegen der neuen IC-Züge nicht mehr genügend Exemplare bereitstanden. Das brachte Wagen des Regelbestands in TEE-Züge, die nicht nach dessen Farbschema lackiert waren. Auf der Modellbahn ist das ein beliebter Farbtupfer.

Ausgewählte TEE für die Spurweite Z (Märklin-Artikelnummern):

Baureihe 103: 8854 + 8724 + 8726 + 8728 + 8724 + 8725

Baureihe 103: 8854 (gesupert, mit SBS 65) + 8710 + 8724 + 8724 + 8727 + 8725 + 8725 + 8724

Baureihe 110: 8839 / 88411 (oder Schmidt 99015) + 8724 + 8724 + 8713 + 8725

Baureihe 111: 8842 + 8725 + 8724 + 8726 + 8724

Baureihe 218: 8878 + 8724 + 8727 + 8725

Baureihe 221: 8820 / 8821 + 8724 (+ 8724) + 8725

Zusätzlich lässt sich aus dem Set 81439 ein vorbildgerechter TEE „Rheinpfil“ bilden sowie aus den Sets 88733 + 87933 ein vorbildgerechter TEE „Saphir“ – zu finden in den Märklin-Neuheiten 2007.

Wir tauschen also gerne den Speisewagen 8726 gegen einen weinroten DSG-Wagen 8713 aus, der für ein fehlendes oder ausgefallenes Zugrestaurant einspringt. Alternativ sind Verlängerungen der Züge auch mit ein bis zwei „normalen“ 1.-Klasse-Wagen 8710 möglich. Die Zuglok ist noch immer die gleiche, aber das werden wir nun auch ändern.



Der Mangel an 103 nach Einführung des IC-Verkehrs im Stundentakt führte dazu, dass die 111 vereinzelt in IC und sogar TEE-Diensten planmäßig eingesetzt wurden. Dazu zählte auch der TEE 75 "Roland", der hier am 5.5.1979 bei Neustadt am Rübenberge zu sehen ist. Zuglok 111 109 wurde gut zwei Jahre später am 27.8.1981 nach völliger Zerstörung in Folge eines Unfalls in Wels/Österreich als Erste ihrer Baureihe ausgemustert. Foto: Ulrich Budde

Abteilwagen waren damals weitaus beliebter als Großraumwagen. Dies hatte zur Folge, dass ihr Verhältnis im Zugverband immer etwa bei 2:1 lag. Auch Märklin hat das in der Zugpackung 81439 endlich berücksichtigt. Auf Modellbahnverhältnisse übertragen bedeutet das, dass im Falle eines Einsatzes von mehr als 1 Großraumwagen auch die Zahl der Abteilwagen in entsprechender Proportionalität erhöht wird. Auf einen Aussichtswagen werden wir nun dem Vorbild folgend verzichten.

Tauschen wir nämlich gegen unsere 103 gegen eine umgebaute Version mit Einholm-Pantographen der Bauart SBS 65, wie in der letzten Ausgabe beschrieben, machen wir einen kleinen Zeitsprung zur Mitte der siebziger Jahre, die den Wendepunkt des TEE-Verkehrs markieren. Auf seinem letzten Höhepunkt, was die Zahl der Verbindungen betrifft, tauschen wir den Speisewagen WRmz 135 gegen die Ausführung mit Stromabnehmer (8727) aus und bilden wieder einen farbreinen Zug.

Wichtig ist an dieser Stelle, auf einen Grundsatz hinzuweisen, der bisher für alle Züge galt:

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Bunter wurde der Lokomotivpark: Ist eine kobaltblaue 110 mit oder ohne „Bügefalte“ (Art.-Nrn. 8839 und 88411 – beide Märklin - oder Schmidt 99015) immer wieder mal als Tauschmaschine eingesprungen oder kam abschnittsweise vor dem TEE „Mediolanum“ sogar planmäßig zum Einsatz, so darf im Großraum München ab 1978 auch eine blau-beige 111 (Märklin 8842) vor kürzeren Flügelzügen (etwa 4 Wagen) fahren. Achtung: Ihre kieselgrau-orange lackierten Schwestern waren in Düsseldorf stationiert und wurden nicht vor TEE gesichtet!



Zwei verschiedene Zeitabschnitte des TEE sind hier dargestellt: Während der VT 11⁵ (oben) in vorbildgerechter Zugreihung die erste Epoche der Dieseltriebzüge wiedergibt, die für ihn bis zum Winterfahrplan 1971/72 dauerte, steht die Münchener 111 für die letzte Blütezeit des TEE, als sie mangels ausreichender Fahrzeugzahl planmäßig auch vor kürzeren Flügelzügen eingesetzt wurde (unten). Für den TEE-Einsatz sollte allerdings ihr Quick-Pick-Speisewagen gegen einen Standardspeisewagen getauscht werden.

Zu Beginn der achtziger Jahre wurden viele noch nicht eingestellte Linien noch modellbahngerechter. Züge wie der TEE „Heinrich Heine“ (Ausgabe Juni 2007, Seite 18) lassen sich mit einer umgebauten 103, je einem Abteilwagen 8724, Speisewagen 8727 und Großraumwagen 8725 auf jeder Spur-Z-Anlage nachbilden. Wer mag, spannt als Zuglok auch mal eine Vorserienlok der Baureihe 120 (Märklin 8853) davor – das erscheint zwar historisch nicht gesichert, aber durchaus plausibel, weil die fünf Exemplare zwischen 1979 und 1985 auch im Regelbetrieb erprobt wurden. Sie könnte also auch als Ersatz für einen Ausfall zum Einsatz gekommen sein.

Nicht korrekt ist der Einsatz der 218 217 in TEE-Farben (Art.-Nr. 8880). Wer nah am Vorbild bleiben möchte, sollte eher auf die blau-beige Variante (8878) ausweichen. Sieht man über die Abgashutzen hinweg, die erst später montiert wurde, eignet sie sich für die Bespannung des TEE „Bavaria“, der das Allgäu durchfuhr. Vielleicht fühlt sich Märklin ja auch angesprochen, diese Variante zusammen mit einem schweizerischen TEE-Speisewagen nachzuliefern. Einen solchen gibt es nämlich auch nicht, so dass wir ein Mal mehr improvisieren.



Diese 103 zieht einen TEE, der sich etwa zwischen der zweiten Hälfte der siebziger Jahre und Anfang der achtziger Jahre einsetzen lässt: Eingrenzt ist dies an den Einholm-Stromabnehmern und am ganz neuen Eurofima-Wagen Avmz 207 (Märklin 8740).

Eine Möglichkeit dazu ist der Einsatz eines Wagens 8726 oder 8727, da der Wagenpark später auch von der DB gestellt wurde. Alternativ lässt sich zum Abteilwagen 8724 und dem Großraumwagen 8725 hier an den Zugschluss – wieder ein roter DSG-Speisewagen einreihen, was auf eine Ersatzgarnitur deuten könnte.

Auch die beliebteste aller Diesellokomotiven darf auf der heimischen Anlage zu TEE-Ehren kommen: die V 200¹. Nach dem Motto „Platz ist in der kleinsten Hütte“ kommt sie schon mit zwei einzelnen

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Wagen aus. Ein Wagen 8724 und 8725 bilden den TEE „Merkur“, der ab 1973 in dieser Zusammenstellung von Hamburg aus zum Fährhafen Puttgarden mit Endziel Kopenhagen fuhr.



Kürzer geht's nicht: Mit nur zwei Wagen ist der TEE „Merkur“ zwischen Hamburg und Puttgarden nicht nur vorbildgerecht sondern auch bestens für jede Anlage geeignet. Im Sommer darf ein zweiter Abteilwagen hinzugefügt werden. Authentisch ist auch die blau-beige 221 als Zugmaschine, deren Farbleid trotz seiner mangelnden Ästhetik gut zum Wagenpark passt.

Wem der Zug so zu kurz ist, aber nicht auf diesen Vertreter verzichten möchte, hängt ihm einen weiteren Abteilwagen 8724 an. Dies entspricht der Reihung im Sommerfahrplan. Aber welche der 221 ist die Richtige? Bis zum Ende blieben viele Vorbildmaschinen im Ursprungslack erhalten, so dass das Märklin-Modell 8820 auf jeden Fall passt, wofür sich unzählige Fotobeweise finden (siehe Ausgabe Juni 2007, Seite 19).

Doch auch die sonst so ungeliebte blau-beige Ausführung war vor diesen Zügen zu finden. Dass das spontan fremd wirken mag, ändert nichts an der Geschichte. Ursache für das „gefühlte Nein“ ist wohl eher, dass diese Züge mangels Ästhetik der Zuglok deutlich seltener fotografiert wurden. Dabei macht sie in dieser Zugkomposition eine deutlich bessere Figur als in Güterzügen oder vor grünen Personenwagen, die sie kontrastreich hervorheben. Probieren Sie es selbst aus!

Webadressen:
<http://www.maerklin.de>
<http://www.maerklin-z.de>

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

Deutscher TEE-Beitrag

Der lachende Zug

Er ist beliebt wie sonst nur Dampflokomotiven. Er ist elegant und zeitlos schön. Seine Freunde behaupten, dass mit seinem Fahrkomfort bis heute kein anderer Zug, den ICE eingeschlossen, mithalten kann. Seine Anhänger nennen ihn gern den „lachenden Zug“. Die Rede ist vom VT 11⁵, dem deutschen Beitrag zum internationalen Kapitel Trans-Europ-Express: eine Hommage an den vielleicht gelungensten Zug deutscher Eisenbahngeschichte.

Kaum war die Einführung des Trans-Europ-Express für den Fahrplanwechsel im Sommer 1957 beschlossen und alle Rahmenbedingungen geklärt, da gingen alle Bahnverwaltungen auch schon an die Konzeption der Züge.

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Nur drei der beteiligten Staatsbahnen wagten sich dabei an eine Neukonstruktion, alle anderen bauten auf den Umbau vorhandenen Materials und setzten auf in Auslieferung befindliche Garnituren. Während die SBB und NS zusammen einen neuen Zug entwickelten, wagte die DB einen Alleingang und vertraute nur auf Erfahrungen, die aus den Erprobungen des SVT 137 155 „Bauart Kruckenberg“ (teilweise erhalten im Verkehrsmuseum Dresden) vor dem Krieg und ihre aktuellen Neuentwicklungen gewonnen wurden.

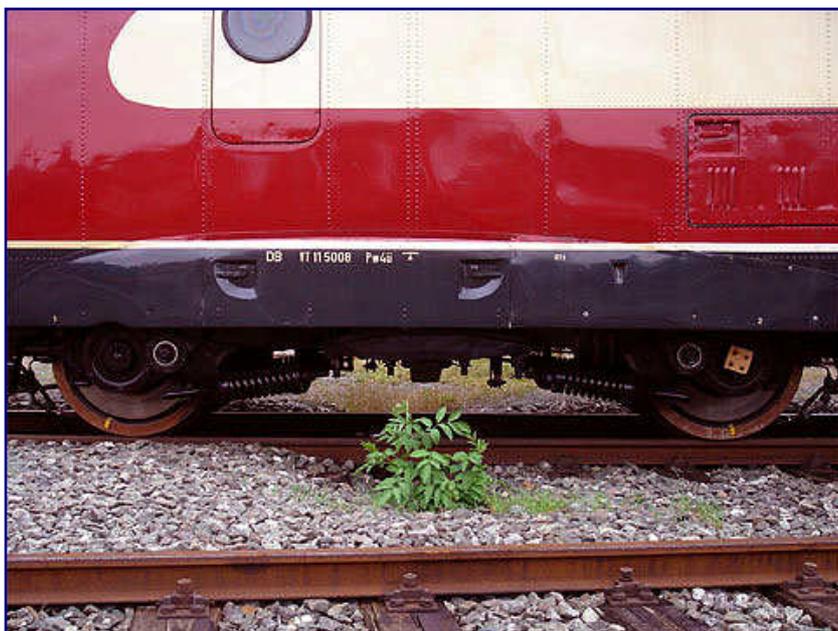
Für solch ein Vorhaben war die Zeit wahrlich knapp und es verwundert daher nicht, dass zunächst die VT 08⁵ Vertretung leisten mussten, die für einen Großteil der Garnituren auch noch mehrere Monate, teilweise bis zum Jahresende 1957 andauerte. Aber trotz der knappen Zeit gelang der jungen Bundesbahn mit dem VT 11⁵ ein großer Wurf, der ihr viel internationale Anerkennung brachte.

Weil die Arbeiten von Anfang an unter enormem Zeitdruck standen, kamen Vorausfahrzeuge zur Erprobung nicht mehr in Frage. Die Bundesbahn wollte aber keine Experimente wagen und verließ sich daher so weit wie möglich auf bereits erfolgreich eingesetzte Komponenten, zu denen etwa die Antriebsmotoren des neuen Zuges gehörten, die mit denen der V80, V200 und dem VT 08⁵ identisch sind.

Obwohl im Rahmen der TEE-Vereinbarungen die Anforderungen an die Züge sehr konkret festgelegt waren, dauerte es noch bis zum Februar 1956, ehe das Pflichtenheft für den VT 11⁵ vorlag und die Konstruktionsarbeiten aufgenommen werden konnten. Die Planungen für diesen Zug hatten allerdings schon 1955 begonnen. Am Bau der Züge beteiligten sich die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN), die die 19 Triebköpfe schuf und die Hersteller Wegmann und Linke-Hofmann-Busch (LHB), die für die 41 Mittelwagen verantwortlich zeichneten.



1957 begann mit dem TEE eine neue Ära internationalen Reisens. Gleichzeitig war es die Geburtsstunde des VT 11⁵.



Eine kleine Sensation waren die Drehgestelle des VT 115 mit Luftfederung. Deren Fahrkomfort erreichte keine seither keine andere Konstruktion auf deutschen Schienen mehr. Auf dieser Abbildung ist das Triebdrehgestell der Museumsgarnitur VT 11 5008 des DB Museums zu sehen.

Da die Züge am 2. Juni 1957 in Dienst gehen sollten, blieben aufsehenerregende Neuerungen an diesen Fahrzeugen aus. Trotzdem setzten sie Maßstäbe im Bereich der Formgebung, des Komforts und der Laufruhe. Letztere übertrifft selbst heutige Konstruktionen, selbst einige der ICE-Züge, um Längen. Reisende nahmen es auch dank der guten Schallisolierung meist gar nicht wahr, wenn der Zug sich in Bewegung setzte.

Dank des modernen, kombinierten Stahl- und Aluminiumleichtbaus und neu konzipierter Drehgestelle mit Luftfederung gelang in der Folge dennoch ein kleines, technisches Wunder. Daher war auch zu entschuldigen, dass sich die Anlieferung und Abnahme der Züge über den Juni hinaus verzögerte, so

dass die Einheiten erst verspätet in den TEE-Dienst gelangten. Häufig waren die Züge ausgebucht, weshalb sie dann durch VT 08⁵ und VT 06 verstärkt oder Entlastungszüge angeboten werden mussten.



Der TEE mit Triebkopf VT 11 5002 beschleunigt bei der Ausfahrt aus Duisburg Hbf mit voller Leistung, um auf dem Streckenabschnitt bis Düsseldorf Hbf seine Höchstgeschwindigkeit auszunutzen. Die Motoren arbeiten auf Vollast, zumal die stark ausgelastete Einheit auch um einen zusätzlichen Mittelwagen erweitert wurde. Interessant für die Modellumsetzung ist Einreihung von Speise- und Barwagen. Foto: Ulrich Budde

Kein Wunder: Sein freundliches Äußeres, das an den Stirnseiten dank seiner schmucken Chromleistenführung wie ein lachender Mund wirkte, noch verstärkt durch die unteren Stirnlichter in Form von fröhlich geöffneten Augen, lud geradezu zum Reisen ein. An den Längsseiten wirkte er rundlich kompakt und elegant. Daran hatten auch die Faltenbälge und typischen Nietreihen ihren Anteil, die nicht störend wirkten, sondern das lange bordeauxrot-beige Band optisch durchbrachen und aufteilten.

Der lachende Zug
Der Spitzname zeigt, mit welchen Gefühlen Kunden wie Bahnfreunde dem deutschen TEE-Triebzug begegnet sind.
Er war und ist deutlich mehr als ein Fortbewegungsmittel. Er steht für Komfort, das deutsche Wirtschaftswunder und Harmonie zwischen Technik und Design. Auch 50 Jahre später sieht er keinesfalls alt aus.
Weil seine über der Schnauze heruntergezogene, aber durchgehende Chromleiste ihm ein freundliches Äußeres verlieh, das wie ein freudig gestimmter Mund wirkte, bekam er bald den Spitznamen „Lachender Zug“ verliehen.
Sicher auch wegen seiner harmonischen Erscheinung war er bei den Reisenden so beliebt.

Die Grundform der Triebköpfe stammte noch vom SVT 137 155, die aber recht stark zugunsten des Zeitgeschmacks der ausgehenden fünfziger Jahre überarbeitet wurde. So ist die Ähnlichkeit mit dem Triebzug von Franz Kruckenberg deutlich geringer als beim VT 18.16 der Deutschen Reichsbahn, die Antwort der DDR auf den neuen Vorzeigezug der Bundesbahn. Wie gelungen diese Überarbeitung ausfiel, zeigt der Umstand, dass der VT 11⁵ bis heute nichts von seiner ästhetischen und eleganten Erscheinung eingebüßt hat, kurz: Man sieht ihm sein Alter nicht an.

Verantwortlich für die optische Gestaltung TEE-Triebzugs war Klaus Flesche, Chefarchitekt der MAN. Er warb bei der DB für seine Entwürfe und ließ auch Modelle im Maßstab 1:20 bauen. Im Herbst 1956 stand die Form des Triebkopfes im Wesentlichen fest und wurde nun als 1:1-Modell umgesetzt. Nur wenige Anpassungen erfolgten nun noch: Die Platzierung des vorderen Bullauges wurde noch mal geändert, das obere Stirnlicht wurde tiefer gesetzt und die Form der beiden unteren Leuchten modifiziert. Ausnahmslos handelt es sich dabei um Merkmale, die dem VT 11⁵ nachhaltig zum Vorteil gereichten.

Auch innen bot der deutsche TEE-Zug zuvor nicht gekannten Reisekomfort. Neben den bereits erwähnten Merkmalen gehörte noch die enorme Breite der Mittelwagen dazu, die das europäische

Lichtraumprofil voll ausschöpften. Dafür war es erforderlich, die Länge der Zwischenwagen kurz zu halten, um in Kurvenfahrten nicht über das zulässige Maß hinaus auszuschnellen. So brachte es eine Garnitur aus zwei Motorwagen und fünf Mittelwagen auf 130,72 m Länge über Kupplung (LÜK), von denen auf jeden Mittelwagen 19,00 m Länge bei 3,012 m Wagenkastenbreite entfielen – zum Vergleich: Alle neu entwickelten Reisezugwagen der DB maßen 26,40 m über Puffer.



Die Sitze des Zuges - hier die eines Großraumwagen – waren eher Polstersessel und erinnerten an den Glanz vornehmen Reisens vor dem Zweiten Weltkrieg. Jeder Wagen hatte eine andere Ausstattungsfarbe. Neben dem hier gezeigten Blau waren das noch Rot und Grün.

je nach Waggon zwischen grün, rot und blau. Daran änderte sich wie an der Sitzanordnung (3+0 in Abteilwagen, 2+1 in Speise- und Großraumwagen) erst etwas, als die Züge für den Einsatz als Alpen-See-Express ab 1980 umgebaut wurden.

Zusätzlichen Komfort boten das Zugsekretariat sowie der Bar- und Speisewagen. Erstmals stellte die Bundesbahn für den neuen Zug Frauen als Zugbegleiterinnen ein. Was sich heute selbstverständlich anhört, war damals eher revolutionär. Die DB ließ für ihre Damen neue Uniformen entwerfen und ließ Werbeaufnahmen fertigen, auf denen das neue Personal mit dem eleganten Triebkopf posierte. Andere Bilder zeigen die Damen während des Empfangs der Fahrgäste an der Einstiegstür.

Aber nicht nur an die Fahrgäste hatte die Bundesbahn gedacht: Die Treibstoffvorräte von 2.500 Litern Dieselkraftstoff reichten für 2.000 km Wegstrecke, denn TEE-Dienste waren häufig auch Langläufe. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf 140 km/h festgelegt, doch boten die neuen Züge durchaus noch Leistungsreserven für eine spätere Anhebung auf 160 km/h, zu der es 1968 schließlich auch kam.

Erwähnenswert sind auch die Sitze des TEE. Die Bezeichnung ist nämlich geradezu irreführend, weil die Reisenden in Polstersesseln Platz nahmen. Dabei hatten sie die Wahl zwischen zwei Abteilwagen und einem Großraumwagen je Zug. Die Wände waren einheitlich holzvertäfelt, die Böden bestanden aus Teppichbelägen. Nur das Beste war für die Reisenden gut genug: Bei unerreicht großer Beinfreiheit genossen sie in durchgängig klimatisierten Wagen die Fahrt und konnten dabei aus in den Abteilwagen 1,40 m breiten Fenstern auf die vorbeiziehende Landschaft schauen.

Die Polsterbezüge waren schlicht gestaltet, auf Muster verzichtete man. Abwechslung boten lediglich die einzelnen Wagen. So fanden sich nicht überall die gleichen Polsterfarben, sondern variierte

Lyntog – der Blitzzug

Der in Rekordzeit entwickelte VT 11⁵ sorgte wegen seiner Zuverlässigkeit und harmonischen Optik auch für Interesse im Ausland.

Dringenden Bedarf hatte die DSB (Dänische Staatsbahn), die moderne Triebzüge für ihr Lyntog-System („Blitzzug“) brauchte. Die Zeit reichte aber nicht für eigene Entwicklungen. So bezog sie zwischen 1963 und 1966 insgesamt elf achteilige Einheiten von den Herstellern MAN, Maybach, BBC und Voith, die im Wesentlichen mit dem deutschen TEE identisch waren.

Nur ein Steuerwagen mit oben liegendem Führerhaus musste dafür neu entwickelt werden, bei dem Gummikulstübergänge den Zugang in die zweite Zughälfte sicherstellten.

Der Zug war so in zwei vierteilige, motorisierte Einheiten teilbar. Jede von ihnen war etwa 75 m lang und passte auch in die Fährschiffe über den Großen Belt. Seine Fährfähigkeit hatte der VT 11⁵ ja schon zuvor grundsätzlich bewiesen. Probleme bereitete anfangs nur die salzhaltige Luft zwischen den beiden Meeren Dänemarks.

Der DSB ermöglichte der als Typ MA mit den Betriebsnummern 460 – 470 eingereihte Zug auch das Bilden von Flügelzügen und theoretisch sogar das Kuppeln mit den DB-Einheiten.

Ein seit 1983/84 silber statt rot lackierter Halbzug blieb in Dänemark museal erhalten. Seine Nachfolge trat indes der IC 3 („Gumminase“) an.

Eine Sternfahrt am 31. Mai 1957 nach Luxemburg läutete das TEE-Zeitalter ein, das offiziell am 2. Juni begann. Nach Unterzeichnen der Römischen Verträge am 25. März 1957 – der Geburtsstunde der Europäischen Union – war dies ein wichtiger Schritt zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Die Bundesbahn übernahm mit dem offiziellen Start vier Verbindungen, für die 16 der 19 Triebköpfe planmäßig erforderlich waren. Diese Relationen waren die TEE „Rhein-Main“ (Frankfurt am Main – Amsterdam), „Paris-Ruhr“ (Paris - Dortmund), „Helvetia“ (Zürich – Hamburg) und der von Märklin als Vorbild ausgewählte „Saphir“ (Oostende – Dortmund).



Der VT 11 5008 des DB Museums verkörpert frisch aufgearbeitet und neu lackiert wieder den Charme der fünfziger Jahre, als der elegante TEE-Zug in Dienst gestellt wurde. Auch aus dieser seitlichen Perspektive wird offenbart sich das Lächeln des Triebkopfes.

Wie berichtet, mussten wegen der verzögerten Ablieferung der Triebköpfe zunächst andere Triebzüge einspringen, die erst schrittweise durch den dafür vorgesehenen „Lachenden Zug“ ersetzt werden konnten. Dies geschah ab 15. Juli 1957 und sorgte für starkes Interesse der Kundschaft und der Öffentlichkeit. Das gesamte Personal wurde übrigens zusammen mit dem Zug von der gleichen Bahnverwaltung gestellt und verblieb bis zum Ziel darin. Nur der Lokführer wechselte wegen erforderlicher Signal- und Streckenkenntnis an der Grenze. Unterstützt wurde er vom Maschinenwart.

Gewechselt haben auch die Relationen, auf denen die

Baureihe 601 zum Einsatz kam. Wurde etwa der „Parsifal“ zunächst von der SNCF gestellt, ging er 1960 im Tausch gegen „Paris-Ruhr“ auf die DB und damit bis 1968 auch den deutschen Triebzug über. 1965 erreichte sein Einsatz den endgültigen Höhepunkt mit 5 Relationen, auf denen er eingesetzt wurde.

1968 hatten die Triebzüge der Baureihe 601 im Durchschnitt bereits 2,7 Mio. km erreicht und dabei eine außerordentliche Zuverlässigkeit bewiesen, denn Hilfslokomotiven, die einen Zug von der Strecke ziehen mussten, waren gerade mal 33 Mal erforderlich gewesen. Wie gelungen die Konstruktion des VT 11⁵ war, zeigt sich auch daran, wie lange sie in der höchsten Zuggattung eingesetzt wurden: Ursprünglich war seine Einsatzzeit in TEE-Diensten nur für zehn Jahre geplant – also bis 1967.

Zwar waren zu dieser Zeit längst mit Elloks bespannte Züge auf dem Vormarsch, aber der lachende Zug gehörte trotzdem noch nicht zum alten Eisen. Obwohl er 1968/69 bereits viele Leistungen verloren hatte, zog in die Bundesbahn erst zum Winterfahrplan 1971/72 endgültig aus



Die Wagenübergänge trugen zwei Faltenbälge zur bestmöglichen Schallsolisierung. Bei diesem einzelnen Wagen lässt sich das gut beobachten.

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

dem TEE-Dienst ab. Letzte TEE-Leistung war seit der „Mediolanum“ (lateinischer Name für Mailand), der die italienische Metropole mit München verband. Dort hatte er die unbeliebten, italienischen TEE-Triebwagen mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1969 ersetzen müssen, weil die FS keinen Ersatz stellen konnte.



VT 11 5004, jetzt als Baureihe 601 bezeichnet, steht als TEE 18 „Mediolanum“ am 9. Mai 1971 in München Hbf. Die Verbindung zwischen München und Mailand war die letzte TEE-Leistung, die mit dem VT 115 gefahren wurde. Da die Züge seit 1968 auch in anderen Diensten eingesetzt wurden, hat man den seitlichen Schriftzug „Trans-Europ-Express“ bereits entfernt. Das Emblem auf der Front konnte bei Bedarf durch eine Intercity-Tafel verdeckt werden. Foto: Ulrich Budde



VT 11 5010 befindet sich noch im Ursprungszustand, als er den F(t) 38 "Hans Sachs" bildet. Für eine Fahrplanperiode wurde das Zugpaar F37/38 auf die eleganten TEE-Triebwagen umgestellt, eine Vorgeschmack auf das System „Intercity 1971“. Nur so kam er in den Bahnhof Wuppertal-Elberfeld, heute Wuppertal Hbf. Foto: Ulrich Budde

Frei gewordene Garnituren wanderten ab 29. September 1968 (Inkrafttreten des Winterfahrplans) in den F-Zug- und sogar D-Zugdienst ab. Letzteres geschah nur auf einer einzigen Relation und diente dem Zweck, eine schwach ausgelastete Verbindung durch die enorme Komfortsteigerung und entfallenden Zuschlag attraktiver für Fahrgäste zu gestalten. Vier der mit 601 gefahrenen F-Züge (F 130/131 „Toller Bomberg“, F 146/147 „Wilhelm Busch“, F 120/117 „Prinzregent“ und F 172/171 „Mercator“) trugen den Zusatz „Intercity“ und markierten den Übergang von den ehemals blauen F-Zügen zum späteren IC im Zwei-Stunden-Takt.

Ab 26. September 1971 trat schließlich das neue Intercity-Konzept in Kraft und er kam fortan als rein erstklassiger IC zum Einsatz. Bereits in der Übergangszeit seit 1968 waren nach und nach die Trans-

Europ-Express-Anschriften an den Seiten verschwunden, während das Schild an der Front durch ein zierloses Blechschild mit der Aufschrift „InterCity“ verdeckt wurde.



TEE 25 "Diamant" Dortmund – Antwerpen wird noch aus einer VT 11⁵-Einheit gebildet: Einfahrt in Duisburg Hbf am 8. April 1968.
Foto: Ulrich Budde

Der Optik des Zuges stand das überhaupt nicht. Dennoch konnte das an der Beliebtheit nichts ändern, was die inzwischen als Baureihe 601 bezeichneten Garnituren auch hier bald wieder an ihre Leistungsgrenzen brachte. Konnte eine siebenteilige Einheit noch mit 160 km/h verkehren, war das mit einer zehnteiligen nicht mehr möglich. So entschied sich die DB, fünf der neunzehn Triebköpfe auf Gasturbinenantrieb umzubauen. Ausgewählt wurden die, bei denen ohnehin Untersuchungen anstanden.

In der Folge wurden zwischen 1970 und 1972 aber nur bei vier Triebköpfen die Antriebsaggregate entfernt und durch Hubschrauberturbinen Avco-Lycoming TF

35 mit neuen Kraftübertragungen ersetzt. Gleichzeitig verdoppelte man den Kraftstoffvorrat auf 5.500 Liter und schuf neue Ansaugöffnungen für Verbrennungsluft. Die Auspufföffnungen mussten ebenfalls stark vergrößert werden, was das Gesicht des schönen Triebkopfes sehr entstellte. Aufgrund der leichteren Turbine verloren die künftig als Baureihe 602 bezeichneten Einheiten an Reibungsgewicht. Deshalb wurden sie mit 1,5 t Bleigewichten beschwert.

1971 stand der umgebaute 601 012-8 als erster Triebkopf für Probefahrten bereit. Doch schon bei der zweiten Fahrt kam es durch Überdrehzahl zum Zerbersten der Turbine, was neben der Instandsetzung auch Änderungen an der Turbinensteuerung erforderte. Weitere Änderungen waren an den Ansaugöffnungen für die Verbrennungsluft erforderlich, die zu den charakteristisch „großen Ohren“ rechts und links der Schnauze führten. Auslöser war der im Vergleich zum Dieselmotor enorme Frischluftbedarf der Turbine, der zuvor nicht in beiden Fahrtrichtungen gleichermaßen gewährleistet war.



Für den hohen Frischluftbedarf der Gasturbinentriebköpfe musste sich das Gesicht der Baureihe 601 kräftig wandeln. Mit den großen, seitlichen „Ohren“ und der größeren Auspufföffnung verloren die Triebköpfe leider auch ihre ursprüngliche Eleganz. Bildnachweis: DB Museum Nürnberg.

Zunächst wurden sie als reine Gasturbinenzüge eingesetzt, weil die neue Steuerung für kombinierte Diesel-Gasturbinen-Einheiten erst viel zu spät synchronisiert werden konnte: Den 6 Fahrstufen der Baureihe 601 standen ganze 63 Fahrstufen beim 602 gegenüber. Als bis auf diese Ausnahme alle Einrichtungen sicher funktionierten, wurden schließlich Anfang 1974 die umgebauten Einheiten vom AW Nürnberg abgenommen.

Endlich gelangten am 14. Juli 1974 dann die vier Gasturbinentriebköpfe in den Plandienst. Da sich zu diesem Zeitpunkt mit ihnen nur zwei Züge bilden ließen, konnte nur eine Garnitur im Zugpaar IC

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

190/191 „Sachsenroß“ (Ludwigshafen – Hamburg) eingesetzt werden, während der andere Zug als Reserve vorgehalten werden musste. Angesichts des hohen Kraftstoffverbrauchs der ständig laufenden Turbinen und der vielen Standzeiten konnte das nicht wirtschaftlich sein.

Ab 1975 kam es dann endlich auch zum kombinierten Einsatz in zehnteiligen Einheiten, für die insgesamt 3.300 PS Motorleistung ausreichen sollten, weil die Zuschaltung der Turbine nur für Leistungsspitzen erforderlich war. Aufgrund guter Erfahrungen dachte die DB nun bald darüber nach, einen Nachfolger des 601/602 als Baureihe 603 zu entwickeln, die ebenfalls durch Turbinen mit insgesamt 14.000 PS Leistung angetrieben werden sollte.



602 003-6 blieb als einziger Gasturbinentriebkopf erhalten. In der neuen Fahrzeughalle des DB Museums Nürnberg vermittelt er einen Eindruck von dieser einst erfolgversprechenden Ära der deutschen Eisenbahngeschichte. Ursprünglich dachte die Bundesbahn gar an die Entwicklung eines neuen Gasturbinentriebzugs, der als Baureihe 603 projiziert war.

Im April 1975 führte die DB auf der Strecke Hannover – Celle mit einer vierteiligen Garnitur, deren Triebköpfe beide zur Baureihe 602 gehörten, erstmals Schnellfahrten mit über 200 km/h durch. Dabei erreichte die Garnitur einen Rekordwert von 217 km/h, der wegen Grenzen bei der Kraftübertragung nicht mehr weiter gesteigert werden konnte. Der Zug mit 150 Tonnen Gesamtlast beschleunigte bei diesen Fahrten aus dem Stand innerhalb von nicht mal 3 Minuten und 5,5 km Streckenlänge auf 200 km/h! Bei den Beharrungsfahrten mit 200 km/h konnte eine der beiden Gasturbinen sogar abgeschaltet werden.

Trotzdem sah sich die Bundesbahn gezwungen, wegen Fahrgastbeschwerden die laut heulenden Gasturbinen erst außerhalb eines Bahnhofs zuzuschalten. Sorgen bereitete auch der enorme

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Kraftstoffverbrauch, der einen wirtschaftlichen Einsatz der Gasturbinen auf Leistungsspitzen wie etwa beim Beschleunigen beschränkte.

Zunehmend Probleme bereiten auch Defekte, die durch automatische Leistungsrücknahme bei hohem Schlupf der Räder auf nassen Schienen auftraten. Selbst kleinste Mängel an den Turbinen konnten nicht vom Personal behoben werden. Lief der 601 im gemischten Betrieb voraus, ließ sich die Steuerung des nachschiebenden 602 auch nicht sehr feinfühlig regeln.

So war der Baureihe 602 kein langes Leben beschieden: Schon am 28. Februar 1978 endete der Einsatz der Baureihe 602. Ein Rückbau auf Dieselantrieb kam bei den 20 Jahren alten Fahrzeugen nicht mehr in Frage, weil es an neuen Einsatzmöglichkeiten fehlte: Der IC sollte ab 1979 auch die 2. Klasse führen und dafür reichten die Kapazitäten eines 601 auch im Falle eines Umbaus wegen der Leistungsgrenzen nicht aus. Daher wurden die vier Gasturbinenfahrzeuge endgültig abgestellt und bis auf das im DB-Museum erhaltene Exemplar (602 003-6) 1982 verschrottet.

Für die konventionellen Fahrzeuge der BR 601 fand sich hingegen bis 1979 ein neues Aufgabengebiet, das ihnen bis 1988 erhalten blieb. Mit Umbauten, auf die im Modellartikel hingewiesen wurde, machte ihn die Bundesbahn fit für den Reisebürosonderverkehr. Äußerliche Merkmale waren statt der IC-Tafeln oder TEE-Symbole an den Fronten schlichte DB-Kekse. In diesen Diensten erreichte der VT 11⁵ ab Dortmund und Hamburg den Bahnhof Innsbruck.

Zum 1. Juni 1980 startete die Bundesbahn dann ihr neues Ferienangebot Alpen-See-Express. An den Längsseiten markierte jetzt zusätzlich ein weiß-rotes Schild – eingeschoben in die Halteschienen des Speisewagens – den neuen Zugnamen, wo früher die TEE-Bezeichnung gestanden hatte.

Die Urlaubsziele lagen nun in Süddeutschland und Österreich: Oberstdorf, Berchtesgaden, Seefeld in Tirol, Wels, Mittenwald, Ruhpolding und Pfronten-Steinach. Dabei befuhr er auch Nebenbahnen, die sonst nie einen dieser komfortablen Züge gesehen hatten. Teilweise sogar in Doppeltraktion (gebildet aus dem Hamburger und Dortmunder Flügelzug) erreichten sie so auch Bodenmais, Grafenau und Freyung im Bayerischen Wald.



Zusammen mit der Paradelok 103 warb der VT 115 auch auf dem Logo des Alpen-See-Express, das Urlaubsstimmung versprühte. Der Triebzug trug auf der Front nun nur noch einen schlichten DB-Keks. Quelle: Deutsche Bundesbahn, Sammlung Späing

Die Züge übernachteten im Süden nicht an ihren Endbahnhöfen, weil sie dort nicht betankt werden konnten und keine passenden Abstellmöglichkeiten vorhanden waren. Da morgens alte Feriengäste abreisten und erst abends die neuen eintrafen, ließen sich lange Leerfahrten nicht vermeiden. Dies behinderte neben der erforderlichen zwei Mann Personal - Lokführer und Maschinenwart, der auch die Rolle des Zugführers übernahm - den wirtschaftlichen Einsatz.

Um eine unnötige Leerfahrt zu vermeiden, wurde die Überführungen ins Übernachtungsbetriebswerk München-Ost zwischen Zwiesel und Bodenmais 1983 als Nahverkehrsleistungen geführt. Grund dafür

war, dass der Alpen-See-Express einem Nahverkehrszug die Fahrplantrasse nahm und auf dem Hinweg diese Leistung folglich mit übernehmen musste. Die Nahverkehrsgarnitur fehlte also auch auf dem Rückweg. Bei Eisenbahnfreunden war diese Fahrt äußerst beliebt – günstiger konnte man keine Reise in diesem Luxuszug machen!



Im Sommer 1990 feierte die Baureihe 601 für zwei Monate ihre Wiederkehr in deutsche Staatsbahndienste: Als IC „Max Liebermann“ der Deutschen Reichsbahn pendelte er zwischen Hamburg und Berlin. Foto: LokRalf

1987 zeichnete sich das endgültige Ende des VT 11⁵ ab. Der Umlauf für den Alpen-See-Express wurde stark gekürzt, ein Jahr später war dann endgültig Schluss. Einige der Garnituren wurden ins Ausland verkauft, von denen eine im Sommer 1990 als erster Intercity der Deutschen Reichsbahn kurzzeitig nach Deutschland zurückkehrte. Er wurde nach dem Maler Max Liebermann bezeichnet und verkehrte zwei Monate lang zwischen Berlin und Hamburg. Die Reichsbahn hatte dazu eine Garnitur des „Nasenbärs“ (italienischer Spitzname) samt Reservetriebkopf zurückgemietet.

Furore machte die Museumsgarnitur der Deutschen Bahn AG. Schien ihr Ende als betriebsfähiger Museumszug 1999 nach Asbestfunden in den Mittelwagen besiegelt, plante das DB Museum 2002 überraschend eine grundlegende Aufarbeitung. Ausgestattet mit neuen Motoren und Klimaanlage sollte er im historisch korrekten Ambiente zum „Premium-Museumszug“ werden.

Stark beworben und auf der Tourismusmesse in Berlin mit ersten Einheiten vorgestellt, stampfte man plötzlich das Projekt wieder ein, weil die Kosten völlig aus dem Rahmen liefen. Seither wartet der aufgearbeitete Triebkopf mit zwei Mittelwagen im DB-Museum Nürnberg auf sein weiteres Schicksal. Ein weiteres Projekt ohne Erfolg war der „Blue Train“, eine aus Italien zurückgeholte Einheit, bei der das bordeauxrot durch blau ersetzt wurde.

Doch viele Eisenbahnfreunde haben den Traum vom schönsten TEE aller Zeiten noch nicht aufgegeben. Wer wünscht ihn sich nicht zurück, den bis heute einzigen Zug, der lachen kann?



Auf der Tourismusmesse in Berlin wurde mit dem „Premium-Nostalgiezug“ VT 11⁵ geworben: Der TEE-Liebling vergangener Jahre schien wiederauferstanden. Doch dann wurde das Projekt wegen der aus dem Ruder laufenden Kosten beendet. Der nicht ganz vollendete Triebkopf VT 11 5008 mit einem Abteil- und Großraumwagen steht nun im DB Museum Nürnberg und wartet auf bessere Zeiten.

Webadressen:

- <http://www.bundesbahnzeit.de>
- <http://www.lokralf.de>
- http://de.wikipedia.org/wiki/DB_Baureihe_VT_11.5
- <http://www.db.de/dbmuseum>
- <http://www.verkehrsmuseum-dresden.de>

VT 11.5

Reisen erster Klasse

Ganz klar dürfte dieses Buch verkaufsfördernde Wirkung für das Märklin-Modell gehabt haben – dafür wurde es ja auch veröffentlicht. Doch das für Märklin gefertigte Vorbildportrait bietet mehr, als man unter diesem Aspekt annehmen möchte. Es bezieht sich nämlich nur wenig auf die Modelle aus Göppingen, widmet sich aber ausführlich und kompetent dem großen Vorbild. Der großen Anhängerschaft liefert es viele Informationen und Fotos, ohne sich in technischen Aufsätzen zu verzetteln.

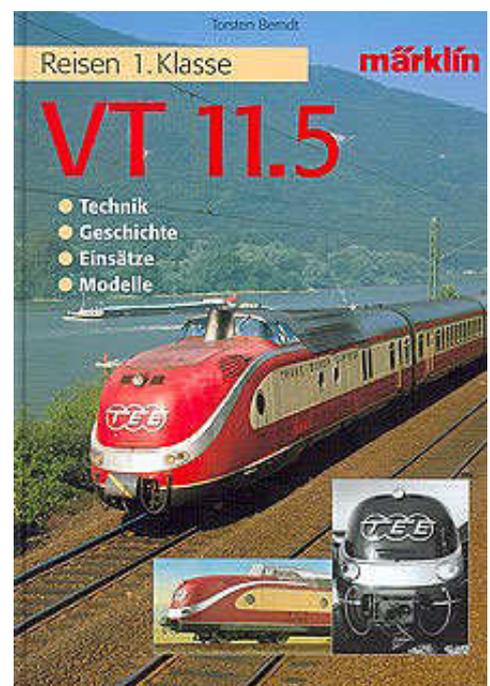
Torsten Berndt
Reisen 1. Klasse
VT 11.5

EuropMedia Verlag GmbH
Irsee/Göppingen 2002
Format 21 x 29,7 cm (DIN A4)
144 Seiten mit ca. 220, meist farbigen Abbildungen

Bestellnummer 102046 (Verlag)
13,00 EUR ab Verlag (zuvor 26,00 EUR)

Bezug über den Verlag (nur noch Restexemplare)
Neuaufgabe nicht vorgesehen

„Reisen 1. Klasse – VT 11.5“ erschien bereits im Jahr 2002 zeitnah zum damals neuen Märklin-Modell des Triebzugs im Maßstab 1:87. Für die Freunde der Spurweite Z, die ihr Modell bereits im Jahre 1994 erhalten hatten, kam dieses Buch damit leider etwas spät. Trotzdem dürfte das nichts an der Attraktivität dieses Werkes geändert haben.



Bei der Lektüre beeindruckt, dass der gesamte Band in einigen Kapiteln eher an ein Liebesgedicht für Deutschlands beliebtesten Triebzug denn an ein Sachbuch über Technik und Einsatzgeschichte erinnert. Zwar hat auch dies angemessen Platz darin gefunden, aber es ist dem Autor Torsten Berndt deutlich anzumerken, dass er vom VT 11⁵ geradezu verzaubert wurde. Trotzdem wirken seine Ausführungen nicht nostalgisch verklärt.

Deutlich wird das bereits am Anfang. Nach einigen Zeilen „zum Geleit“ und der „Danksagung“ an Eisenbahn- und Modellbahnfreunde, die beim Entstehen des Buches mitgewirkt haben, findet sich statt einer klassischen Einleitung eine Seite mit dem Titel „Ein freundlicher Zug“. Darin wird versucht, die Emotionen wiederzugeben, mit denen Öffentlichkeit und Fahrgäste dem VT 11⁵ begegnet sind – eine Zeit, deren Höhepunkt der Verfasser mit Jahrgang 1967 gar nicht selbst erleben konnte.

Ebenso beschreibt er anschaulich, wem der deutsche TEE seinen Spitznamen „Lachender Zug“ verdankt. Durch gezielte Anmerkungen und Vergleiche schafft es Torsten Berndt, mit dem Leser in die Zeit der Entstehung einzutauchen, den Zug mit zeitgenössischen Augen zu sehen und zu begreifen.

So gerüstet, fällt es leicht, sowohl die Meilensteine zu erkennen, die er einst gesetzt hat als auch im Verlauf der weiteren Lektüre zu verstehen, warum seine Zeit dennoch schneller abließ, als viele

Eisenbahnfreunde es erwartet hätten – man denke nur an seine Zeitgenossen der Baureihen 110 und 140, die auch 50 Jahre nach ihrer Konstruktion noch zum Alltagsbild gehören.

Von den folgenden neun Kapiteln ist nur das letzte den Märklin-Modellen gewidmet, der Rest gehört dem Vorbild. Begonnen wird dessen Geschichte mit der Erfindung des Dieselmotors. Schon früh kam auch dessen Erfinder auf die Idee, ihn in Schienenfahrzeugen einzusetzen. Doch verhinderte das ungelöste Problem der Kraftübertragung dies bis ins zweite Viertel des 20. Jahrhunderts.

Der Weg „Vom Dieselmotor zum Dieseltriebwagen“ führt mit deren Beantwortung dann schnell zu den Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn und dem Versuchsfahrzeug von Franz Kruckenberg, einem direkten Vorläufer des TEE-Triebzugs. Eine Fortsetzung nach dem Krieg fand die Entwicklungen in den „Eierköpfen“ (VT 08⁵) und den Gliedertriebzügen VT 10 501 und VT 10 551 der Bundesbahn. Die Erfahrungen daraus kamen wenig später dem „lachenden Zug“ zu Gute.

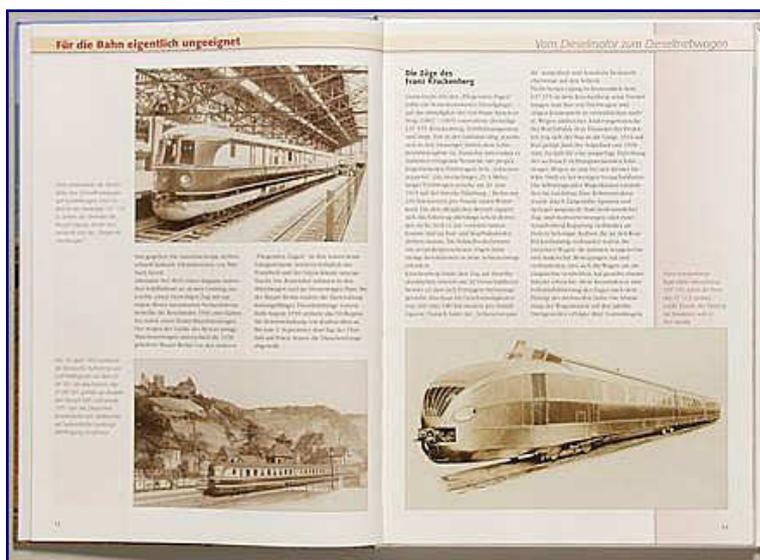
So schließen sich Entwicklung, Technik und Ausstattung des VT 11⁵ an, bevor der Autor mit dem später aus ihm entwickelten dänischen Lyntog-Zug der Bauart MA einen Blick über Deutschlands Grenzen wirft. Dieser führt ihn schließlich im dritten Kapitel auch zu den Entwicklungen anderer Eisenbahnen, die nicht alle im direkten Zusammenhang mit dem TEE stehen. Bis hierher beeindruckt der Titel mit vielen gelungenen und einzigartigen Aufnahmen, unter denen besonders diejenigen von Bau und Entwicklung beim Hersteller MAN Erwähnung verdienen.

Etwas schwächer ist das nächste Kapitel gelungen, das dem „TEE im Spiegel seiner Zeit“ gewidmet ist. Am historischen Filmmaterial der Bundesbahn, das einst gezielt für die werbliche Präsentation gefertigt wurde und ebenso außergewöhnlich wie der Zug war, liegt das aber nicht – ebenso wenig am Text. Bedauerlich ist eher, dass die Betriebsaufnahmen der ersten 10 Jahre überwiegend in schwarz-weiß mit Sepiatönung gedruckt wurden.

Sie betonen zwar das Alter der Fotos, lassen aber die Atmosphäre vermissen, die der Vorbildzug auch aufgrund seiner Farbharmonie. Auch zwei historische Farbfotos kommen in meiner Bewertung nicht besser weg. Sie sind von einem deutlich wahrnehmbaren Farbstich gekennzeichnet, der digital durchaus retuschierbar gewesen wäre. Zudem mangelt es beiden Bahnhofsaufnahmen am belebenden Komplementärkontrast in grüner Landschaft, was ich als handwerklichen Fehler werte.

Deutlich besser kommen wieder die Kapitel 6 und 7 weg, die sich überwiegend mit der „Nach-TEE-Ära“ bei der DB beschäftigen. Ihr Bildmaterial stammt größtenteils aus den siebziger und achtziger Jahren, ist auf Farbfilm aufgenommen worden und hinsichtlich der Motivwahl deutlich besser. Die Texte hingegen geben an keiner Stelle Anlass zur Kritik: Sie sind verständlich und in angemessener Länge geschrieben.

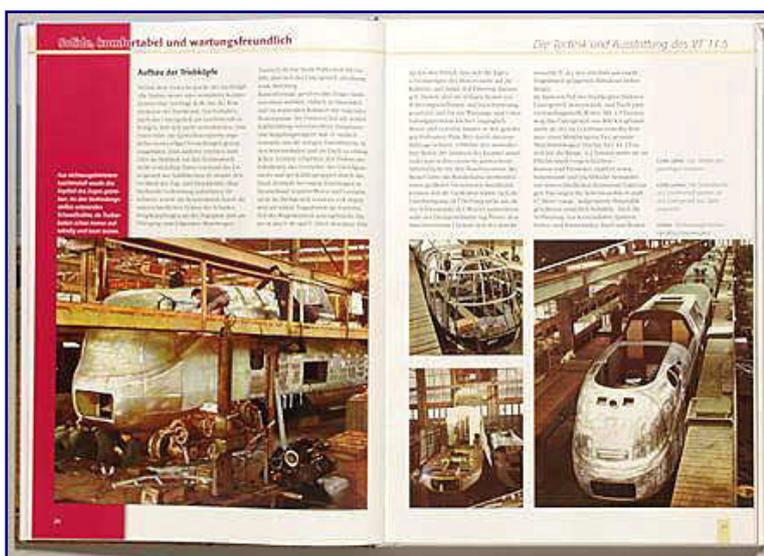
Erstaunt hat mich, dass nach dem Kapitel 6 (Einsatz als TEE) im Folgeabschnitt eine Zusammenfassung der gesamten Einsatzzeit folgt, also inklusive dem Umbau zur Baureihe 602 und dem Alpen-See-Express. Warum letzterer kein eigenes Kapitel bekam und das Buch in der Zeit noch



Gelungen ist, die einleitende Geschichte des Schienenschnellverkehrs mit Dieseltriebzügen in Deutschland, aus der 1957 schließlich der VT 11⁵ hervorging.

mal zurückspringt, weiß wohl nur der Autor. Denn danach schließt sich immerhin noch mal ein weiterer Einsatzabschnitt als eigenständiges Thema an, nämlich die zwei Monate als Intercity Max Liebermann bei der Deutschen Reichsbahn, als eigenständiges Thema an.

In diesem Kapitel zeigen sich vereinzelt wieder, allerdings nur in Einzelfällen, kleinere Defizite bei den Fotos. Betroffen ist im Unterschied zum TEE-Kapitel aber die Belichtung und Druckauflösung der Bilder. Erfrischend anders ist die textliche Gestaltung, wird sie doch in diesem Fall als Bericht eines Lokführers präsentiert. Er schildert den gesamten Einsatz bei der DR, angefangen vom ersten, persönlichen Kontakt mit dem Zug über dessen Überführung aus Italien bis hin zum planmäßigen Einsatz als erstem Intercity der ostdeutschen Reichsbahn.



Selten und daher besonders interessant sind die Fotos vom Bau der Triebzüge für die Deutsche Bundesbahn. Alle Buchabbildungen dieses Artikels: © EuropMedia Verlag GmbH

Selbstredend ist das Modellkapitel kein Kaufargument für Spur-Z-Kunden, denn das erste Modell kam schon acht Jahre vor dem Buch auf den Markt. Auch spielt der Maßstab 1:220 nur eine untergeordnete Rolle in diesem Abschnitt.

Nach einer kurzen Erwähnung in den einführenden Zeilen ist unserer Spurweite nur ein sehr kurzer, abschließender Text gewidmet, der nur wenige Produktmerkmale herausstellt und sich auf die Variante des Alpen-See-Express für die Epoche 4 beschränkt. Die weitaus umfangreichere Vorstellung des H0-Modells erinnert leider mehr an eine Bedienungsanleitung als ein Modellportrait.

Begeistern konnte mich hingegen der Abschluss der Lektüre: Erhält die Baureihe

601 in der Überschrift das Prädikat „König der TEE-Triebzüge“, beschäftigt sich der Text doch eher mit seinem Erbe. „Gibt es einen Nachfolger des VT 11.5?“, fragt der Autor und beantwortet dies nach Einbeziehen verschiedener Aspekte selbst mit dem Interregio der Deutschen Bundesbahn – eine Antwort, die zu Recht verblüfft, aber auch interessant begründet wird. Wie, das müssen sie schon selbst lesen.

Fazit: Obwohl das vorliegende Buch durchaus einige und nicht zu übersehende Schwächen aufweist, ist sein Kauf für Vorbildfreunde mit geringem technischem Sachverstand und Laienwissen insgesamt empfehlenswert. Gleiches gilt für Modellbahner, die etwas vorbildorientierte Lektüre zu ihrem Modell an die Hand nehmen wollen. Dies liegt nicht zuletzt am breiten Inhalt des Werkes, das keinen Abschnitt der Vorbildgeschichte auslässt.

Da es zum heutigen Thema eine nahezu endlos erscheinende Liste an Vorbildlektüre in Form von Büchern und Zeitschriften gibt, spielt auch der Preis eine nicht zu unterschätzende Rolle: Da dieser wegen des Restabverkaufs mittlerweile deutlich reduziert wurde, bietet er nun ein hervorragendes und mit anderen Werken nicht mehr vergleichbares Preis-Leistungs-Verhältnis.

Wer Interesse an diesem Titel hat, sollte daher schnell zugreifen!

Webadressen:

- <http://www.europmedia-verlag.de>
- <http://www.maerklin.de>

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die mich erreichen. Schreiben Sie mir 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 mich entsprechend informieren.

Der TEE-Artikel in der letzten Ausgabe sorgte für besondere Anerkennung:

Bisher stand ja in den Vorbildberichten fast nichts, was ich nicht schon wusste. Das war diesmal anders; ich fand es toll, dass Sie auch auf die dieselgeführten Kurzzüge der Spätphase eingegangen sind. Das war mir bisher nicht bekannt, keine der Veröffentlichungen, die ich zu diesem Thema bisher las, hat das erwähnt. Ihr Bericht erlaubt es mir, vorbildgerecht einen solchen Zug einzusetzen (setze fast ausschließlich Dieselloks ein) und erwäge jetzt die Beschaffung von TEE-Waggons.

Jörg Endreß, Bremen

Korrekturnachtrag zur Juni-Ausgabe 2007 von **Trainini**:

Leider hat sich in der letzten Ausgabe der Fehlerteufel eingeschlichen. Versehentlich haben wir bei der Baureihe 103 als Erscheinungsjahr für das Märklin-Basismodell das Jahr 1972 (Einführungsjahr der Spurweite Z) angegeben. Das ist leider falsch.

Richtig ist, dass sie erst 1974 als damals erstes Modell einer Elektrolokomotive angekündigt und ausgeliefert wurde. Gleichzeitig mit ihr wurde auch das heute noch verfügbare Oberleitungssortiment vorgestellt. Bitte entschuldigen Sie diesen Fehler.

Trainini Preisausschreiben 2007 – schon teilgenommen?

Zugegeben, um eines der drei Bücher zu gewinnen, müssen Sie schon etwas mehr tun als bei vielen anderen Preisausschreiben, in denen die Lösung gleich mitgeliefert wird.

Trotzdem ist es gar nicht so schwer, wie bereits vorliegende, richtige Antworten zeigen. Für alle, die weniger Vorbildwissen besitzen, aber immer gerne hinzulernen, finden sich auch in dieser Ausgabe wieder einige versteckte Hilfen zu den noch fehlenden Antworten.

Die Fragen finden Sie auf einer eigenen Seite (<http://www.trainini.de/Preisausschreiben.html>) oder in der Ausgabe Mai 2007. Dort finden Sie auch die Adresse, an die Sie Ihre Postkarte schicken können. Zeit bleibt Ihnen übrigens auch noch genug: Einsendeschluss ist erst am 30. September 2007.

Auch für Zetties interessant ist ein Drehdisplay von Herpa:

Obwohl eigentlich für größere Flugzeugmodelle gedacht, ist das Drehdisplay „Maxi“ von Herpa (Art.-Nr. 196796) auch eine gute Möglichkeit, kleinere Lokmodelle der Spurweite Z eindrucksvoll von allen Seiten zu präsentieren.

Seine Höhe beträgt 70 mm, der Durchmesser der verspiegelten Drehscheibe 80 mm, so dass zumindest die kürzeren Ausführungen des Fuhrparks darauf Platz finden. Die Scheibe dreht langsam



Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

und gleichmäßig. Für eine volle Umdrehung vergeht eine ganze Minute. Die zum Betrieb erforderliche 1,5-Volt-Mignonzelle liefert Antriebsstrom für mehrere Monate, ist aber nicht im Lieferumfang enthalten.

Wer seine Modelle mit dem Drehdisplay in Szene setzen möchte, wird im Extra-Shop von Herpa (<http://www.herpa.de>) fündig. Dort kostet es 14,25 EUR.

Ein hilfreiches Spezialwerkzeug entstand in privater Initiative:

Beobachtungen im Messebetrieb lieferten den Anstoß: Einige Spur-Z-Fahrzeuge neigen aus unerklärlichen Gründen zu Entgleisungen, was sich nicht auf bestimmte Baureihen oder Serien eingrenzen lässt.

Gunnar Häberer (Z-Friends Europe) konstruierte sich daraufhin nach einem Gespräch mit Michael Bahls (Lokomotiven Bahls) eine Radsatzlehre, mit der sich die korrekte Spurweite von 6,5 mm überprüfen und ggf. auch einstellen lässt. Schnell war daraufhin die Ursache vieler Entgleisungen gefunden, denn bei allen seinen betroffenen Fahrzeugen waren zu große Fertigungstoleranzen festzustellen.



Jetzt war klar, dass ein Werkzeug gefunden war, für das alle Zetties Verwendung haben dürften. So meldeten sich nach der Vorstellung im Forum der Z-Friends Europe viele Teilnehmer, die auch um ein Exemplar baten. Hubert Halbey, ein befreundeter Zettie, nahm sich dessen an und ließ die Lehren in einer Werkstatt aus besonders hartem Dural-Aluminium fertigen. Zum Selbstkostenpreis von 16,00 EUR inklusive Porto gibt er eine solche CNC-gefräste Lehre ab, solange der Vorrat reicht.

Wer Bedarf daran hat, möge sich bei **Trainini** (E-Mail-Adresse im Impressum) mit dem Stichwort „Spurkranzlehre“ melden. Anfragen werden gesammelt und an ihn weitergeleitet. Eine Antwort kommt dann direkt von Hubert Halbey!



Bei Modellbaufarben gibt es neues Alterungszubehör für viele Zwecke:

Im Messebericht zur Intermodellbau 2007 wurde auch das eisenbahnspezifische Alterungsset „Trainicolor“, basierend auf wasserverdünnbaren Acrylfarben des spanischen Herstellers Vallejo vorgestellt, das von Heinz Wagner maßgeblich initiiert und in Deutschland unter <http://www.modellbaufarben.de> auch von ihm vertrieben wird.

Eine besondere Eigenschaft ist, dass sie sich auch nach dem Trocknen jederzeit mit dem „Airbrush Cleaner“ von Vallejo wieder leicht entfernen lassen. **Trainini** bereitet derzeit einen Test dieser Farben für den Einsatz in der Spurweite Z vor und wird auch über dessen Ergebnisse berichten.

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Doch was sind Farben ohne passende Pinsel und weiteres Zubehör? Das dachte sich auch Heinz Wagner und bietet ab sofort folgende Werkzeuge an:

Spezialpinsel

extrem weiche und dicke Haare, Pinselspitze etwa 50 mm breit, Haarlänge ca. 50 mm; geeignet zum Abstauben von Spur-Z-Modellen oder dem großflächigen Auftragen von Pigmenten (z.B. auf große Wandflächen von Gebäudemodellen); Preis 4,60 EUR



Evaluator

mit 5 Ersatzspitzen; Spitze aus weichem, stabilem Schaumgummi; geeignet zum vorsichtigen Auftragen von Pigmenten oder vorsichtigem Abtragen von der obersten Lackschicht (einsetzbar auf mittleren und größeren Spur-Z-Modellflächen); Preis 3,25 EUR

Punktpinsel

aus weichem, stabilem Schaumgummi mit feiner Spitze; geeignet zum vorsichtigen Auftragen von Pigmenten oder vorsichtigem Abtragen von der obersten Lackschicht (einsetzbar auf kleineren Spur-Z-Modellflächen); Preis 3,25 EUR



Schleifwolle

extrem fein, als Rolle mit ca. 7 cm Breite bei ca. 4 cm Durchmesser; Einsatz beim Mattieren oder Anschleifen von Modellen vor dem Lackieren; Preis 2,90 EUR

Schleifpad

mittelfein, aus Kunststoff, Maße ca. 6 x 12 x 0,6 cm; Einsatz beim Mattieren oder Anschleifen von Modellen vor dem Lackieren; Preis 1,90 EUR

Demnächst sind auch noch Flachpinsel in zwei verschiedenen Größen lieferbar, die neben den Farben aus dem eigenen Sortiment sicher auch mit Pulverfarben gut einsetzbar sind. Alle Produktaufnahmen stammen von Atelier Heinz Wagner.



Ein beachtenswertes Projekt hat Jürgen Tuschick begonnen:

Geradezu ein Renommierobjekt für streng vorbildorientiertes Gleismaterial hat Jürgen Tuschick vom Stammsich ZIST 55 (Mainz) zu bauen begonnen. Schon im Mai starteten nach Lieferung des Schienenmaterials durch Eckhard König (<http://www.weichenlaterne.de>) die Baurbeiten an seinem neuen Modul „Königshausen“.

Das fertige Werk mit über 2 Metern Länge wird einen Nebenstreckenbahnhof zeigen, dessen Gleisanlagen mit den großzügigen Geometrien des Vorbilds umgesetzt wurden, was auch die enorme Länge begründet. Markant für die handgefertigten König-Gleise ist auch, dass der Schwellenabstand enger als beim Märklin-Material ist. Beim Vorbild ist dies erforderlich, um höhere Achsdrücke aufnehmen und ableiten zu können.

Jürgens neues Modul schafft eine Verbindung zwischen den zweigleisigen Modulen des ZIST 55 und der eingleisigen Norm der sogenannten ZFE-Minimodule, die sich typischen Nebenstrecken als Schwerpunkt verschrieben haben.

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Der Verlauf dieses spannenden Projekts, das auch eine Menge Eisenbahnromantik und idyllische Fotomotive verspricht, kann auf den Internetseiten unter <http://www.1-220-modellbahn.de/Aktuell.html> verfolgt werden.

Interessantes Zubehör wurde mittlerweile von Faller ausgeliefert:

Faller kündigte quer durch alle Spurweiten Ausgestaltungs Zubehör in Form von Geländern an. Glücklicherweise hat dieser Hersteller auch unsere Spurweite Z dabei bedacht. Sicher lässt sich solches Zubehör feiner ätzen als in Polystyrol spritzen, aber das schmälert nicht die Einsatzmöglichkeiten dieses Artikels.

Das Brückengeländer, das nun unter der Art.-Nr. 282841 ausgeliefert wurde, eignet sich bestens, um Brücken aus gleichem Material, die vielleicht aus Bastelkistenresten entstanden, vorbildgerecht zu sichern.

Ein Beispiel dafür liefert das Foto: Die Straßenbrücke musste mangels geeigneten Modells maßgenau aus mehreren Elementen von Fallerbrücken und Plastruct-Kunststoff-Bauplatten gefertigt werden. Durch den neuen Zubehörbausatz ist es möglich, die Fußgänger nun vor einem Sturz zu schützen, indem das Geländer in richtiger Länge zugeschnitten und von innen an die Fachwerkträger geklebt wird.

Der helle, neutrale Farbton ist beim abschließenden Lackieren später noch förderlich, zumal der Kunststoff eine gute Haftung verspricht.



Mit dieser Ausgabe feiert Trainini Geburtstag:

Zwei Jahre **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** - ein kleiner Grund zum Feiern! Was ist in dieser, im Rückblick kurz erscheinender Zeit nicht alles geschehen?

Wir müssen anerkennen, dass sich die Spurweite Z in dieser Zeit enorm weiterentwickelt hat. War vor einigen Jahren fehlendes Zubehör ein Hauptgrund, sich gegen die kleinste Spurweite zu entscheiden, so ist dies mittlerweile in den Hintergrund getreten. Neue und sehr kreative Kleinserienhersteller haben Lücken erfolgreich geschlossen. Basis war häufig die starke Vernetzung vieler Spur-Z-Liebhaber und der daraus resultierende Austausch untereinander.

Heute muss man die Gründe für ein Dahindümpeln der kleinsten Spur eher in Versäumnissen des Marktführers suchen: fehlende Nachwuchswerbung, technologischer Stillstand (Stichwort: Fünfpolmotor und Lokbeleuchtungen) und fehlendes Fachwissen bei den Händlern. Hand aufs Herz – welcher Händler kennt das Marktangebot und kann in Spur Z heute kompetent beraten?

Hier setzen die Ziele von **Trainini** an: Es soll Interesse wecken, Kompetenz fördern und Lücken schließen, wo Händler nicht helfen konnten. Wenn auch sie hier hilfreiche Informationen finden und zu ihren Kunden transportieren, ist eines der Ziele schon erreicht. Schließlich möchten wir alle Menschen für die Modellbahn begeistern, zu Käufern machen und besonders an die Spurweite Z binden - ihrer vielen Vorzüge wegen.

Trainini – Ausgabe 24

Praxismagazin für Spurweite Z

Ja, wir brauchen uns nicht zu verstecken und das haben Sie schon längst bemerkt. Wir dürfen stolz auf unser Hobby und unsere Leistungen sein. Gemeinsam haben wir in den letzten Jahren die Fachwelt mehr als ein Mal zum Staunen gebracht und es wird zunehmend schwieriger, unseren Maßstab medial zu ignorieren. Denn hier lag immer ein Hauptproblem für uns alle. **Trainini** tritt seit zwei Jahren erfolgreich dagegen an.

Deshalb dürfen wir uns alle in der Öffentlichkeit selbstbewusst und energisch zeigen, denn es hat ja überhaupt nichts mit Feindbildern zu tun. Wir lernen von den großen Spuren und anderen Modellbausparten und geben das gern und offen zu. So wie sie es auch umgekehrt tun dürfen und immer häufiger tun. Seit wir bewiesen haben, wozu wir fähig sind, ist der Respekt gegenüber den Zetties nachhaltig gestiegen.

Deshalb möchte ich alle meine Leserinnen und Leser ermuntern: weiter so! **Trainini** wird hier keine Ausnahme sein.

Epoche-5-Freunde mit „Flughafenanschluss“ dürfen sich freuen:

Unter den Neuheiten für Juli/August von Herpa Wings sind auch Artikel, über die sich Freunde der Spurweite Z freuen können, die z. B. einen Flughafenbahnhof als Thema für ein Modul oder Anlagensegment gewählt haben.

Mit dem Airbus A320 der Fluggesellschaft Air Berlin (Art.-Nr. 551823) kommt nämlich ein ganz besonderes Stück. Zum Einen sorgt die ansprechende Lackierung dieses Luftfahrtunternehmens für einen harmonischen Blickfang, zum Anderen bietet das Modell auch eine neue Funktion. Erstmals in diesem Maßstab wird ein Modell ausgeliefert, bei dem Türen und Frachttore im geöffneten Zustand nachgebildet werden können und auch eine Fluggasttreppe (mit Figur) bereits zum Lieferumfang gehört.



Das Fahrwerk ist sehr filigran und maßstabsgetreu umgesetzt worden – ebenfalls eine Errungenschaft, die noch längst nicht alle Herpa-Modelle aufweisen. Fortschritte sind ebenfalls bei den Triebwerken



Der Airbus A320 der Fluggesellschaft Air Berlin (Art.-Nr. 551823) ist aufgrund seiner Detaillierung und im offenen Zustand darstellbaren Türen und Frachtluken für Bodenszenen in der Epoche 5 bestens geeignet. Beide Modellfotos. Herpa Miniaturmodelle GmbH

festzustellen, die nun noch deutlich detaillierter wirken. Gekrönt wird das Modell von deutlich aufwändigeren und umfangreicheren Bedruckungen.

Unter den weiteren Neuheiten mit historischen und aktuellen Vorbildern befindet sich mit einem A330-200 von KLM (Art.-Nr. 551847) allerdings nur ein einziges, weiteres Modell, das zu typischen Flughäfen passt, die einen Spur-Z-Gleisanschluss haben.

Interessant hingegen sind die Fluggasttreppen mit Schlepper (Art.-Nr. 551861), die auch ein Pendant mit historischem Vorbild (Art.-Nr. 551809) erhalten.

Impressum

Diese Veröffentlichung ist rein privater Natur. **Trainini** strebt keinerlei Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels und nicht unbedingt die des Herausgebers wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser aber mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, ebenfalls vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing
Bernd Knäuf

Herausgeber, Chefredakteur und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Fiemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder E-Mail presse@trainini.de.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Eine Veröffentlichung bleibt dabei dem Herausgeber vorbehalten. Dieser bemüht sich aber, 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 und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehme ich keine Haftung.

Trainini erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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