

Inhalt

Von Prototypen und Einzelgängern	1
Schienenzeppelin (Märklin Miniclub).....	1
BR 02 0201-0 der DR.....	1
BR V 120 001 der DRG.....	2
BR E 10 004 der DB.....	3
Re 6/6 11602 der SBB	3
BR V 30 der HEG.....	4
BR 216 001-8 der DB und BR V 31 der HEG.....	4

Von Prototypen und Einzelgängern

Schienenzeppelin



Eigentlich ist es selten, dass ein Modell in der Spur Z dem Original näher kommt als das entsprechende HO-Modell. Bei dem Schienenzeppelin von Märklin Miniclub ist dies aber die Realität. Das Original des tatsächlich zweiachsigen Propellertriebwagens wurde von der Studiengesellschaft Flugbahn GmbH unter der Leitung von Franz Kruckenberg gebaut. Die Konstruktion des Fahrzeuges war alles in allem sehr ungewöhnlich: Der Wagenaufbau bestand aus einem Stahlgerippe, das mit einem feuerfesten und imprägnierten Segeltuch umspannt war. Als Sitzgelegenheiten dienten Stahlrohrsitze. Aber neben den vorgenannten offensichtlichen Besonderheiten, stachen auch folgende technische Neuerungen hervor: Federung über Gummikugeln sowie Blattfedern und die Stromlinienform. Am 21.06.1931 stellte dieses Fahrzeug den legendären Rekord von 230 km/h auf, der erst im Jahr 1954 von einer SNCF-Elektrolokomotive um über 100 km/h getoppt wurde. Die DRG übernahm später diesen Triebwagen, baute ihn aber aufgrund des unwirtschaftlichen Propellerantriebes um und setzte ein hydraulisches Getriebe ein. Das Fahrzeug wurde nie im Regeldienst eingesetzt.

BR 02 0201-0 der DR



Ebenso ungewöhnlich ist auch die Geschichte der Dampflokomotive 18 201 der

Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR. Die Geschichte dieser eleganten sowie schnellen Lokomotive, beginnt eigentlich mit dem Ende der Lok 61 002 des Henschel-Wegmann-Zug sowie der Versuchslokomotive H 45 024. Die DR benötigte nach dem Krieg eine Lokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h um Reisezugwagen zu erproben. Da die DR für die beiden vorgenannten Loks keine Verwendung mehr hatte, entstand zwischen 1960 und 1961 aus diesen bei der Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) Halle die 18 201. Erst ab 1967 wurde sie auf Ölhauptfeuerung umgebaut und ab 1980 wurde die 180 km/h schnelle Lok vor Traditions- bzw. Sonderzügen eingesetzt.

Die Firma Roco hat der 18 201 im Jahr 2002 eine rote Lackierung verpasst, um neue Vermarktungschancen für ihr HO-Modell zu erschließen. Da man bekanntlich aber über Geschmack streiten kann, habe ich mir das Modell in Spur N von dem Kleinserien-Hersteller Lemke zugelegt. Es handelt sich hierbei um die schwarze Ausführung mit der Revisions-Nr. 02 0201-0

BR V 120 001 der DRG

Zu den wohl seltsamsten Vertretern des deutschen Lokomotivbaus gehört wohl die Baureihe V 120 01. Die Deutsche Reichsbahn (DRG) beauftragte die Firmen Maschinenfabrik Esslingen und Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg sowie das Reichsbahnzentralamt 1924 mit der Entwicklung einer Großdiesellokomotive für den Haupt- und Nebenstreckenverkehr. Angetrieben wurde die 1927 an die DRG abgelieferte Lokomotive durch einen U-Boot-Motor von MAN. Dieser hatte eine Leistung von 1.200 PS (883 kW). Ein daran angeschlossener Luftverdichter erzeugte einen Druck von 7 bar und erwärmte sie gleichzeitig über die Motorabgase auf 350 Grad Celsius. Die so verdichtete Luft wurde dann in zwei Zylinder mit einem Durchmesser von jeweils 700 mm gepresst. Konstruktiv war das Triebwerk eng an die Dampflokomotiv-Baureihe 78 (preußische T 18) angelegt. Da aber nach der Ablieferung noch verschiedene Änderungen erfolgen mussten, erfolgte eine Indienststellung erst 1929. Die Lokomotive bewährte sich nicht und wurde bereits nach 4 Jahren wieder ausgemustert.



Das blaue Trix-HO-Modell scheint aber erfolgreicher zu sein. Als ich es auf einer Börse erstand, wurde ich gleich dreimal von verschiedenen Händlern darauf angesprochen. Einer wollte es mir gleich wieder für einen respektablen, höheren Preis abkaufen. Wie man unschwer erkennen kann, bin ich nicht schwach geworden.

BR E 10 004 der DB

In den Jahren 1952 und 1953 beschaffte die DB zur Erprobung fünf Prototypen der Baureihe E 10. Die E 10 004 hob sich von den späteren Serienmaschinen beim Aufbau vor allem durch die dreiteiligen Stirnfenster und die anders angeordneten Lüftungsgitter ab. Sie hatte ein Hochspannungsschaltwerk mit 28 Fahrstufen. Mit dem Secheron-Lamellen-Antrieb erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Ab 1968 erhielt sie die Baureihenbezeichnung 110 004. Die Außerdienststellung erfolgte im Januar 1977.



Das abgebildete Modell stammt noch aus der italienischen Produktion von Lima. Die Firma Hornby, welche die Rivarossi-Gruppe, zu der auch Lima gehörte, aufgekauft hatte stellt mittlerweile dieses Modell in einer verbesserten Version her. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob diese in China produzierten Modelle auf dem deutschen Markt richtig ankommen werden.

Re 6/6 11602 der SBB

Mit 10.600 PS (7.900 kW) ist die Lokomotive der Serie Re 6/6 die stärkste der SBB. Im Jahr 1972 hat die SBB vier Vorserienmaschinen in Dienst gestellt, wobei die ersten beiden mit den Nummern 11601 und 11602 einen geteilten Lokaufbau hatten. Das horizontale Gelenk lässt lediglich eine Bewegung nach oben oder unten zu. Die beiden anderen Vorserienloks 11603 und 110604 erhielten einen steifen Lokkasten. Da die SBB in der Erprobungsphase feststellte, dass eine weichere Abfederung des mittleren Drehgestells ausreichend ist, entschied man sich gegen die "Gelenkversion".



Das Bild zeigt die Re 6/6 Nr. 11602 der Firma HAG. Das Guss-Modell in HO ist zwar

schon in die Jahre gekommen, aber mir macht es immer noch Spaß diesen schweizerischen Exoten anzusehen. Im Gegensatz zum Original besitzt das Modell ein Gelenk, welches sich nicht nur horizontal - wie beim Original - sondern auch vertikal bewegt.

Hier noch ein paar technische Daten zum Original:

- LÜP 19.310 mm,
- Gewicht 120 t,
- Höchstgeschwindigkeit 140 km/h.

BR V 30 der HEG

Die Firma Henschel begann 1956 mit der Konstruktion einer sechsachsigen Großdiesellok. Im Laufe der Zeit verlor die DB aber aufgrund der fortschreitenden Elektrifizierung das Interesse an solchen Lokomotiven, so dass der Prototyp 1962 in der alleinigen Verantwortung des Herstellers produziert wurde. Das Design des Lokaufbaus sollte für die späteren Serienlokomotiven der Baureihe V 160 und deren Untergattungen richtungweisend sein. Es kam aber nie zu einer Serienproduktion dieser sechsachsigen Lokomotive. Die DB mietete in den Jahren 1963 bis 1974 diesen Einzelgänger zum Einsatz vor schweren Reise- und Güterzügen an. Ab 1976 gelangte sie in den Besitz der Hersfelder Kreisbahn, dann ab 1989 kam sie zur Teutoburger Waldeisenbahn. Von 1994 bis 1998 taten die Maschinen bei einer italienischen Gleisbaufirma ihren Dienst. Seit 1999 wird die von der Firma Wiebe aufgearbeitete Lok wieder in Deutschland vor schweren Bauzügen eingesetzt.



Das Modell in Spur HO stammt noch aus der italienischen Produktion der Firma Rivarossi. Die Antriebstechnik ist sicherlich nicht auf dem aktuellsten Stand, aber ein lastgeregelter Decoder bringt der Lok doch noch annehmbare Fahreigenschaften bei. Im Modell ist soviel Platz vorhanden, dass ohne weiteres auch ein Sounddecoder eingebaut werden kann.

BR 216 001-8 der DB und BR V 31 der HEG

Auch wenn die Serienloko-Serienlokomotiven der DB-Baureihen 215 bis 219 von ihrem Aussehen her eher an die vorbeschriebene V 320 erinnern, so waren deren tatsächlichen Prototypen mit der Baureihenbezeichnung V 160 001 bis 009 bereits am 1960 in Dienst gestellt. Die Lokomotiven mit der Achs-



folge B'B' hatten 1.900 PS (1.398 kW) starke Motoren, die entweder von Daimler-Benz oder von Maibach hergestellt wurden. Später hat man beide Motorvarianten gegen MTU-Motoren ausgetauscht. Ab 1978 begann man mit der Ausmusterung, so dass einige Maschinen zu Privateisenbahnen – beispielsweise zur HEG (Hersfelder Kreisbahn) - gelangten. Im Jahr 1962 haben die Firmen Krupp und Henschel einen letzten Prototyp mit der Baureihenbezeichnung V 160 010 hergestellt. Dieser hatte im Gegensatz zu dem abgebildeten N-Modell der V 160 001 bereits einen Lokaufbau, welcher in seinem Aussehen sehr nahe an die Serienmaschinen herankam.



Das HO-Modell mit der grell-orangen HEG-Farbgebung ist von Märklin-Hamo. Es handelt sich hierbei um eine recht einfache, aber doch robuste Nachbildung dieser Lokomotive. Hier ist das N-Modell weitaus überzeugender.