

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

[www.trainini.de](http://www.trainini.de)

Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



75 Jahre Fliegende Züge

Schnellverkehrsgeschichte in Spur Z  
Modellfotografie (Teil 1)

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

viele Modellbahnbegeisterte bringen ihre Aktivitäten während der dunklen Jahreszeit auf eine einfache Gleichung: Herbstzeit = Bastelzeit. Es wird wieder gebaut, gestaltet und ergänzt. Nicht selten werden dann auch ganz neue Projekte „auf Kiel gelegt“.



**Bernd Knauf**  
Redakteur

Gleichwohl ist dies aber nur ein Teil im großen Puzzle der Modellbahn. Herbst und Winter sind ja auch die Zeit zahlreicher Messen und Modellbahnausstellungen. Viele tausend Besucher strömen in die Hallen, um Neuheiten zu bestaunen, Anregungen für das eigene Tun zu finden oder einfach den Besuch für gewünschte Anschaffungen zu nutzen.

Das gilt natürlich auch für uns Zetties. In Zeiten in denen viele Fachgeschäfte das Sortiment für unsere Spurweite entweder drastisch reduziert oder gar komplett aufgegeben haben, sind diese Veranstaltungen neben dem Angebot im Internet für manche die einzige Möglichkeit, das Lieblingsmodell oder dringend erforderliches Material zu kaufen - eine für manchen von uns bedenkliche Entwicklung.

Die Spurweite Z selbst ist aber lebendig wie eh und je. So hat Märklin kürzlich das Insidermodell 2009 in Köln vorgestellt. Mit der V 300 haben die Göppinger eine gute Wahl getroffen. Bleibt die Hoffnung auf eine gute Umsetzung der Einzelgängerin ins Modell. Erste Eindrücke nähren diese Hoffnung.

An diesem Wochenende und traditionell am 2. Adventswochenende finden für Zetties wieder bedeutende Treffen statt: Da ist zum einen das 16. Internationale Z-Treffen in Sindelfingen und zum anderen das mittlerweile 5. Adventstreffen in Zell an der Mosel. Beide Veranstaltungen werden sicher von vielen Anhängern besucht werden und bieten die willkommene Gelegenheit, eine Lanze für unsere Spurweite zu brechen.

Im Spätsommer dieses Jahres wurde von Velmo der erste DCC-Dekoder für einen Triebzug vorgestellt. Die Wahl fiel mit dem SVT 137 auf ein Fahrzeug der Generation fliegender Züge, die den Fernverkehr bis in die heutigen Tage beeinflussen sollte. Grund genug, die mittlerweile 75-jährige Geschichte des Fernschnellverkehrs näher zu beleuchten - und zwar in Vorbild und Modell.

Viele Modellbahner sind nicht nur begeisterte Bastler, sondern haben auch ein Faible für die Fotografie. In einer mehrteiligen Artikelserie wollen wir deshalb alle Facetten des Hobbys im Hobby beleuchten. Den Anfang macht die Frage, welche Kamera denn die Richtige für die Modellbahnfotografie in der Spurweite Z ist.

Erinnern Sie sich noch an den Test der Baureihe E 50 in der Ausgabe für August 2008? Viele von Ihnen waren und sind mit uns der Meinung, dass die Drehgestelle dieses Modells unseren Ansprüchen nicht genügen. Wir hatten eine Lösung des Problems versprochen und können sie mit dieser Ausgabe liefern: MWB hat gemeinsam mit **Trainini®** neue Drehgestellblenden entwickelt. Sie sind ab sofort als Tauschsatz erhältlich. So wird aus dem Ärgernis des Jahres doch noch ein rundum schönes Modell.

In diesem Sinne viel Spaß bei der Lektüre der mittlerweile schon 40. Ausgabe wünscht Ihnen

Ihr

Bernd Knauf



Historischer Schnellverkehr im Maßstab 1:220  
**Auf kleiner Spur Geschichte erleben**

*Klaffen in der Spurweite Z bis heute noch viele Themenlücken, so ist dies bei unserem Titelthema glücklicherweise nicht der Fall. Die Geschichte der Fliegenden Züge und ihrer Nachfolger bei der jungen Bundesbahn lässt sich im Modell sehr gut nachvollziehen oder auf der Anlage nachstellen. Auch begleitende Entwicklungen wie den Henschel-Wegmann-Zug oder den Schienenzeppelin gab es bereits als Modelle. Deshalb wagen wir einen Blick auf die Produkte des Groß- und Kleinserienmarktes.*

Die Themenreihe begonnen haben die Erfinder der Spurweite Z selbst. Märklins Entwickler brachten mit dem Schienenzeppelin von Kruckenberg nämlich schon zum 10-jährigen Jubiläum der Spurweite Z 1982 das versilberte Modell (Art.-Nr. 8876) dieses Experiments auf Schienen heraus. Im Gegensatz zur H0-Nachbildung erhielt das Modell von Anfang an ein Fahrwerk mit zwei Achsen.



Die Geschichte des Schienenschnellverkehrs begann in der Baugröße Z mit Kruckenbergs Schienenzeppelin (Art.-Nr. 8876) anlässlich des 10. Geburtstags von Märklin Minic-Club. Foto: Götz Guddas

Die Freunde der größeren Spurweite verdankten ihrem vierachsigen Fahrwerk vom Akkutriebwagen der Baureihe 515 sicher bessere Fahreigenschaften, als sie das Modell im Maßstab 1:220 mit nur zwei Stromaufnahme­punkten je Schiene jemals erreichen konnte. Vielleicht gingen die Konstrukteure damals davon aus, dass der kleinere Exot eher Vitrinen zieren würde als auf Anlagen zu fahren. Anderenfalls hätten sie ja auch nicht auf Silber als Werkstoff zurückgreifen müssen.

Außerdem lief das Vorbild ja auch zu keinem Zeitpunkt im Plandienst, was seinen authentisch wirkenden Einsatz gewiss nicht erleichtert. Doch immerhin erreichte das Modell

ein beeindruckendes Aussehen, das alle Proportionen sowie den typischen Charakter einer aerodynamischen Leichtkonstruktion mit Flugzeugmotor überzeugend wiedergab.

Jahre später erschien die erste Nachbildung des SVT 877 a/b durch den Kleinserienhersteller Otto (Berlin), die aber wenig Verbreitung fand und vielen heute gar nicht mehr bekannt ist. Deshalb ließ sich im Rahmen der Vorbereitungen für diesen Artikel auch kein Foto auftreiben, das wir hier zeigen dürften.

Erfolgreicher war Heckl Kleinserien. Selbst ausgesprochener Anhänger der Deutschen-Reichsbahn-Zeit dürfte es für ihn ein Herzenswunsch gewesen sein, den Urvater der einst schnellsten Züge der Welt als Modell im Maßstab 1:220 zu konstruieren. Mit Passion und großer Akribie schuf er auf Basis eines modifizierten Märklin-Fahrwerks und mittels Ätzblechen den SVT 877 a/b, im Volksmund besser



Vorbild für das Heckl-Kleinserien-Modell war der Prototyp und Urahn „Fliegender Hamburger“, bahnamtlich als SVT 877 a/b bezeichnet und eingereiht. Er verband ab 15. Mai 1933 Hamburg und Berlin. Im Modell erschien er 1997.

bekannt als „Fliegender Hamburger“. Öffentlich vorgestellt und angeboten wurde er im Jahr 1997 in der Ursprungsausführung mit der Bestellnummer 8/97.

Dieses Modell hinterließ einen bleibenden Eindruck. Und wer damals zugriff, bekam einiges geboten: Die Verarbeitung entsprach den hohen Ansprüchen und dem qualitativen Selbstverständnis von Inhaber Dieter Heckl, die passgenau aufgebrachte Lackierung folgte den aktuellsten Erkenntnissen bezüglich der exakten DRG-Farbtöne. Die korrekte Beschriftung vollendete das rundum gelungene Modell.



Eine Variante des „Fliegenden Hamburgers“ war die creme-rote Ausführung als SVT 04 000 a/b der DB, die den Zug als Schnelltriebwagen Rhein-Main einsetzte. Bei Heckl Kleinserien erschien diese Variante als Neuheit 1999. Foto: Heckl Kleinserien

Kompromisse musste Heckl Kleinserien nur bei der Größe der Fahrzeugschürzen eingehen. Zwar wurden die Modelle ausdrücklich nur für den Mindestradius „Märklin 8520“ angeboten, doch selbst das ließ sich nur mit moderaten Schürzenausschnitten erreichen. Das tat dem guten Modell aber keinen Abbruch und ein Großserienmodell war lange noch nicht in Sicht.

Die gleichen Merkmale wies auch die Farbvariante „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ als SVT 04 000 a/b der Deutschen Bundesbahn (1/99) im Programm von 1999 auf. Die Umbauten des Vorbilds äußerten sich bei ihr nur durch die neue Lackierung in bordeauxrot-beige, die Einreihung in eine neue Baureihe und abweichende Beschriftungen, die den Zuglauf, aber auch die nun vorhandene 3. Klasse

kennzeichneten. Viele Modellbahner dürften vor Erscheinen dieser Version die Nachkriegsverwendung wegen der wenigen Vorbildfotos vom Einzelgänger vermutlich gar nicht gekannt haben.

Knapp ein Jahr später, erschien zum Millennium ein weiterer Zug aus der Ahnenreihe des SVT 877, nämlich der als elektrische Version und Weiterentwicklung beschaffte, spätere ET 11. Heckl Kleinserien nahm den erstausgelieferten Schnelltriebzug in seiner Ursprungsbezeichnung als eIT 1900 a/b ins Programm (1/00).



Obwohl er im Wesentlichen der Kopfform der Serientriebzüge „Bauart Hamburg“ folgte, zeigte er trotzdem auch im Modell ein unverkennbares Gesicht, was nicht nur auf seine rot-beige Lackierung zurückzuführen war. Technischer Höhepunkt an ihm waren die neu entwickelten, feuerroten Stromabnehmer vom Typ SBS 10 für den berührungslosen Modellbetrieb. In ihrem filigranen Erscheinungsbild begründeten sie neue Maßstäbe für den Bereich der Kleinserie.

Abweichend vom Farbschema der Dieseltriebzüge lackiert war der eIT 1900, gehörte aber auch in die Ahnenreihe des SVT 877 a/b. Heckl Kleinserien brachte ihn 2000 als DRG-Modell mit seiner späteren Bezeichnung als ET 11 zusammen mit neu entwickelten Pantographen des Typs SBS 10. Foto:Heckl Kleinserien

Als niemand mehr damit gerechnet hatte, kündigte Märklin dann doch noch ein Großserienmodell an. Im Herbst 2001 stellte man als Insidermodell für das Jahr 2002 einen Vertreter der ersten Seriengeneration an. Zunächst sollte er als SVT 04 501 der Deutschen Bundesbahn im ersten Nachkriegslack taubenblau-grau (Art.-Nr. 88870) erscheinen.

Begeisterte die Modellwahl zunächst noch alle Spur-Z-Freunde, wurde am später ausgelieferten Modell auch Kritik laut: Die Form der Fahrzeugstirn erschien zu spitz geraten und mochte viele Besteller doch nicht überzeugen.



Als niemand mehr damit gerechnet hatte, erschien ein Schnelltriebwagen auch bei Märklin. Die erste Ausführung war 2002 den Mitgliedern des Insiderclubs vorbehalten. Es handelte sich um eine Nachbildung des von der DB auf dieselhydraulischen Antrieb umgebauten SVT 04 501 in taubenblau-grauer Farbgebung der ersten Bundesbahn-Jahre.

Außerdem hatte der Zug eine klare Vorzugsrichtung. Fuhr er mit der nicht angetriebenen Einheit voraus, sorgten seine Fahreigenschaften nicht für Begeisterungstürme.

Schuld war die diodengesteuerte Stromaufnahme jeweils nur am führenden Triebkopf. Auf der motorlosen Seite fehlte schlicht das Gewicht für den erforderlichen Anpressdruck aufs Gleis.

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

Wenig originell wirkte auch die Innenbeleuchtung mit ihren gelben Leuchtdioden in nur einer Einheit. Die andere Hälfte bot den Konstrukteuren wegen Motor, Getriebe und Platine nicht den Platz, auch hier eine solche unterzubringen. Manchmal ist wenig eben mehr, wie Märklin wohl feststellte und für nachfolgende Triebzugkonstruktionen gelernt hat.



**Bild oben:**

Passend zum Schwerpunktthema „Anhalter Bahnhof“ erschien 2004 bei Märklin der SVT 137 Bauart Hamburg in der Reichsbahn-Ausführung im creme-violetten Lack mit Dach und Schürze in weißaluminium. In dieser eleganten Farbe durchheilt er als Fliegender Zug der dreißiger Jahre gerade einen kleinen Unterwegsbahnhof.

**Bild unten:**

Ende des gleichen Jahres kündigte Märklin dann als Insider-Modell 2005 auch den Henschel-Wegmann-Zug mit der 61 001 an. Diese Garnitur, hier von Berlin nach Dresden unterwegs, ergänzte das Schwerpunktthema 2004 perfekt. Der Vorbildzug war das Konkurrenzprodukt der Dampflokindustrie und erhielt zum Unterstreichen deren Anspruchs die gleiche Farbgebung wie die Fliegenden Züge. Mit ihm bäumte sich die Dampflokindustrie ein letztes Mal gegen die Technik der Zukunft auf.

Trotz der beschriebenen Schwächen traf Märklin den Nerv seiner Kunden sehr gut. Deshalb setzte sich die Modellgeschichte zwei Jahre später mit einer Einmalserie für die Märklin-Händler-Initiative fort. Passend zum Schwerpunktthema „Anhalter Bahnhof“ erschien 2004 die Ausführung in creme-violett als SVT 137 Bauart Hamburg der Deutschen Reichsbahn (Art.-Nr. 88871). Schließlich war der Anhalter Bahnhof Start- und Endpunkt für das Vorbild.

Diese Ausführung fand, wie zu erwarten, viele Freunde nicht nur bei Liebhabern der Reichsbahnzeit. Schließlich fällt nicht nur seine Lackierung auf sondern wirkt in Verbindung mit den silberfarbenen Schürzen auch besonders ansprechend. Gut gelöst war auch die Verbindung der beiden Zughälften. Der (eigentlich viel zu große) Faltenbalg über dem Jakobsgestell sorgte nämlich für einen lückenlos wirkenden Übergang und wirkte dadurch trotzdem sehr stimmig.

Im Herbst desselben Jahres kündigte Märklin dann einen weiteren Ausflug in die Geschichte des Schnellverkehrs vor dem 2. Weltkrieg an. Für die Mitglieder des Insider-Clubs stellte man mit dem von 61 001 geführten Henschel-Wegmann-Zug (Art.-Nr. 81436), der neben der Stromlinienlok noch vier elegante Salonwagen in creme-violett beinhaltete, das Insidermodell für 2005 vor.

Mangels großer Variantenvielfalt für die Tenderlok dürften nur wenige Kunden mit diesem Modell gerechnet haben. Es setzte gleichzeitig den Themenschwerpunkt „Anhalter Bahnhof“ sinnvoll fort, denn das große Vorbild startete ebenfalls in Berlin zur Fahrt nach Dresden. Dieser Zug repräsentierte im Modell den Höhepunkt und Abschluss des lokgeführten Personenschnellverkehrs bei der DRG.

Und auch das nachfolgende Modell gehört nicht in die Ahnenreihe der Fliegenden Züge, steht aber technisch der 61 001 nahe. Im Herbst 2006 kündigte Märklin schließlich ein Modell der Schnellfahrdampflok 05 001 (Art.-Nr. 88105) in ihrer eleganten, bordeauxroten Stromschale aus ihrer DRG-Zeit vor.

Ihr Vorbild und die Weltrekord-Schwesterlok 05 002 waren als Versuchsmaschinen für zukünftige Baureihen entwickelt worden, liefen aber bald schon im Plandienst zwischen Berlin und Hamburg. Dafür übernahmen sie eine Leistung, die zuvor für kurze Zeit mit Schnelltriebwagen bedient worden war. Deshalb gehört diese Lok auf jeden Fall in die Geschichte des deutschen Schienenschnellverkehrs.



Die weinrote Schnellfahrlok 05 001 übernahm zusammen mit ihrer Schwestermaschine und Weltrekordhalterin einen Zuglauf zwischen Hamburg und Berlin, der zuvor mit Schnelltriebzügen gefahren wurde. So hat auch das Märklin-Modell Anteil an der Geschichte des planmäßigen Schienenschnellverkehrs in Deutschland.

Schwachpunkt des Modells, zu dem zeitgleich auch Schürzenwagen der gleichen Zeit erschienen, war das von der Baureihe 03 stammende Fahrwerk. Zwar hatte Märklin einen korrekten Tender neu entwickelt und auf die korrekte Achsfolge 2' C 2' geachtet, doch ließ sich die zu geringe Länge des Fahrwerks nicht ganz verbergen. Bedingt durch die höheren Treibräder (2.300 mm gegenüber 2.000 mm beim Vorbild) legte die echte 05 kräftig an Länge zu und musste im Modell nun folglich gestaucht wirken.

Den vorläufigen Abschluss der Geschichte erlebten wir im Vorjahr 2007. Ebenfalls als einmalige MHI-Serie erschien wieder der SVT 04 501 der Deutschen Bundesbahn. Allerdings handelte es sich dieses Mal im Gegensatz zu 2002 um die spätere Ausführung im roten Triebwagenlack mit Zierstreifen und Bundesbahn-Schriftzug in beige (Art.-Nr. 88872), den die DB seinerzeit neu festgelegt hatte. Beim Vorbild lief er als Ft 231 „Montan-Express“.

Dem SVT 04 stand dieses Farbkonzept nicht nur gut zu Gesicht und ergab zusammen mit den runden Formen und den Fahrzeugschürzen ein harmonisches Äußeres: Auch bei der Bedruckung gab Märklin nun alles. Das bisher letzte Modell der Reihe erhielt auch silber aufgedruckte Einfassungen der beiden Stirnlichter an jeder Fahrzeugseite. Die Eleganz der Bauart Hamburg ließ sich dadurch so gut wie an keinem der anderen Modelle erleben.



Den vorläufigen Abschluss bildet der SVT 04 501 der Deutschen Bundesbahn in seiner letzten, roten Lackierung, die derjenigen der neu gebauten Triebwagen entsprach. In dieser Farbgebung war er zwischen Frankfurt (Main) und Luxemburg als Ft 231 „Montan-Express“ unterwegs. Märklin legte sich bei ihm bedruckungstechnisch noch einmal voll ins Zeug, Velmo verpasste dem Zug dann eine Digitalisierung und standesgemäße Beleuchtung, welche nun auch den motorisierten Teil umfasst. Foto: Velmo, Claudius Veit

Technisch krönen und nachträglich aufwerten konnte sie kürzlich die Firma Velmo. Erst in diesem Jahr gelang es, auch für die Märklin-Modelle 88870 – 88872 neue Tauschplatinen und Umrüstsätze zu entwickeln, mit dem nicht nur eine Digitalisierung und bessere Fahreigenschaften erzielt werden können. Vielmehr erstrahlen bei den umgebauten Exemplaren nun in beiden Fahrzeughälften die Abteile in einem angenehmen, warmen Weiß.

Wer wegen der beschriebenen Mängel damals auf einen Kauf verzichtet hatte, dürfte es also spätestens mit Erscheinen dieser Aufrüstooption bereut haben!

**Herstellerinformationen:**  
• <http://www.heckl-kleinserien.de>  
• <http://www.maerklin.de>

**Digitalisierung und Superung:**  
• <http://www.velmo.de>

**Datenbank für Märklin-Sammler:**  
• <http://www.thezcollection.be>

Anzeige

**Wasserturm mit  
Stahlgerüst**

**für Spur Z**

**aus  
Faller-Modell  
umgebaut  
und  
verfeinert**



**gemeinsam entwickelt von**

**Trainini**  
Praxismagazin für Spurweite Z

**und Rolfs Laedchen**

faszinierendes Modellbahnzubehör  
in Z - N - H0

Neue Ära im Schnellverkehr  
**75 Jahre Fliegende Züge**

*Am 15. Mai 1933 nahm der VT 877 a/b seinen Planverkehr zwischen Berlin Lehrter Bahnhof und Hamburg Hbf (und weiter nach Altona Hbf) auf. Damit wurde die Zugnummer FD 2 nicht nur zur schnellsten Verbindung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sondern gleichzeitig zum fahrplanmäßig schnellsten Zug der Welt. Mit dem „Fliegenden Hamburger“ begann so vor 75 Jahren das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs.*

Keine Frage, die Aufnahme eines planmäßigen Schnellverkehrs mit 160 km/h zwischen der Reichshauptstadt Berlin und Hamburg bewegte die Menschen. So lockte der VT 877 a/b damals auch viele Menschen zu den Bahnhöfen. Nach Indienststellen der Garnitur im Jahr 1932 folgten umfangreiche Probefahrten und solche zu Personalschulungszwecken. Berlin erreichte er erstmals im Dezember 1932, von wo er am 19. Dezember erstmals seine neue Stammstrecke befuhr.

Diese Fahrten wurden nicht öffentlich angekündigt und auch um die erreichte Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h drang keine Mitteilung nach außen. So blieb es zunächst noch ruhig um den Zug, was sich aber am 30. Dezember rasch änderte. An diesem Tag wiederholte er die Fahrt von Berlin nach Hamburg und die Pressevertreter staunten über die Geschwindigkeitsanzeige an den Wagenenden im Zug, die wieder bis auf die Marke von 165 km/h kletterte.



Der SVT 877 a/b der Deutschen Reichsbahn nahm am 15. Mai 1933 seinen planmäßigen Verkehr zwischen Altona bzw. Hamburg und Berlin Anhalter Bahnhof als Fd2 auf. Im Volksmund wurde er als der „Fliegende Hamburger“ bezeichnet. Am 9. Juni 1933 durchleitet er hier den Sachsenwald bei Friedrichsruh. Foto: RVM (Hollnagel), Eisenbahnstiftung

Die Begeisterung schnellen Reisens in einer atemberaubend erscheinenden Geschwindigkeit war zu Neujahr 1933 in allen deutschen Zeitungen zu lesen. Ab dem 15. Mai 1933 löste der Fdt 2 von Berlin nach Hamburg dann mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 124,7 km/h den englischen „Cheltenham Flyer“ der Great Western Railway als planmäßig schnellsten Zug der Welt ab. Regulär wurde er nur mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit gefahren, aber zum Aufholen von Verspätungen durfte er auf seine zugelassene Höchstgeschwindigkeit beschleunigen.

**Die „Fliegenden Züge“ im Volksmund:**

Schon bald nach der Aufnahme des Planverkehrs hatte sich im Volksmund der Begriff „Fliegender Hamburger“ verbreitet. So etablierten sich mit den neuen Relationen von und zu anderen Städten auch dazu passende Namen wie etwa „Fliegender Kölner“.

Die Reichsbahn selbst benutzte diese Namen offiziell nicht. Hintergrund war, dass sich viele Städte der Unterwegshalte benachteiligt fühlten.

Ein Namenswettbewerb der RDB Essen sollte dies schließlich richten. Doch Vorschläge wie „Rhein-Ruhr-Spree“ konnten sich beim Volk nicht durchsetzen.



Schnell wurden die Schnellverkehrstriebwagen zum Aushängeschild der Deutschen Reichsbahn, mit dem gern um Reisende geworben wurde. Quelle: Deutsche Reichsbahn, Sammlung Heckl

Nach der Aufnahme des Planverkehrs verpasste ihm der Volksmund bald den Namen „Fliegender Hamburger“ – bis heute ein Synonym für schnellen und komfortablen Zugverkehr, obwohl er niemals von der DRG offiziell verwendet wurde.

Der große Erfolg war anfangs gar nicht so sicher, schließlich war die Technik der Dampflokomotive ausgereift und akzeptiert, während die Dieselantriebstechnik auf der Schiene noch in den Kinderschuhen steckte. So hatte sich bei der Entwicklung vor allem die Frage nach der Kraftübertragungstechnik gestellt. Zudem kam bei Ausfall des Triebzugs nur eine für 140 km/h zugelassene 03 aus dem Bw Altona mit Wagengarnitur in Frage.

Trotz knapper Kassen als Folge der Weltwirtschaftskrise 1928/29 experimentierte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft damals kräftig mit innovativen Antriebstechniken und versuchte, den Schienenverkehr in Deutschland weiterzuentwickeln. All das geschah nicht zum Selbstzweck, sondern war einem harten Sparzwang geschuldet, der Rationalisierungen dringend erforderlich machte. Abzusehen war auch schon die Konkurrenz durch das Automobil; Mut war gefragt, der belohnt werden sollte.

Am 21. Juni 1931 stellte Kruckenberg's Schienenzeppelin mit 230 km/h einen neuen Weltrekord für Schienenfahrzeuge auf, der ihm große Beachtung sicherte. Trotzdem erschien der DRG diese Technik zu gewagt: Mit einer offenen Luftschraube wollte man wohl nicht durch Deutschlands Bahnhöfe fahren. Zusätzlich stellte sich ja auch das Problem des Rückwärtsfahrens bzw. Wenden des Fahrzeugs. Für planmäßige Geschwindigkeiten von 200 km/h standen zudem noch keine Trassen bereit, auf denen es nicht zu Konflikten mit dem langsameren Verkehr gekommen wäre.

So blieb die Reichsbahn auf dem bereits eingeschlagenen Weg und entwickelte ihre Idee des dieselgetriebenen Schnelltriebwagens weiter. Bereits im Februar 1932 hatte sie unter der Regie ihres Triebwagendirektors Max Breuer bei WUMAG (Görlitz) einen zweiteiligen Triebzug in Auftrag gegeben. Um keine unkalkulierbaren Risiken einzugehen, entschied sie sich bald darauf für den dieselelektrischen Antrieb.



Der Luxus einer Reise in den Schnelltriebwagen lässt sich gut am Beispiel dieser Aufnahme von 1936 aus dem Innenraum (2. Klasse) im FDt 16, dem „Fliegenden Kölner“, erkennen. Foto: RVM, Eisenbahnstiftung

Zwei 410 PS starke Maybach-Aggregate in den äußeren Drehgestellen erzeugten in Verbindung mit angeschlossenen Generatoren den Strom für die beiden Fahrmotoren im Mittelgestell, das in der Bauart Jakobs ausgeführt wurde. So wurde das noch ungelöste Problem der hydraulischen Kraftübertragung umgangen, zumal das höhere Gewicht des dieselelektrischen Antriebs bei der zweiteiligen Einheit keine große Rolle spielte.

Gegenüber allen später gebauten Zügen unterschied sich der „Fliegende Hamburger“ durch seine markante Kopfform: Um einen möglichst geringen Luftwiderstand zu erreichen, rundete man gemäß

der Vorstellungen von der idealen Stromlinienform die Stirnpartie und zog deren Dachpartie vorn weit herunter. Letzteres wurde zu Gunsten einer freundlicher wirkenden Optik bei den Serienzügen wieder aufgegeben.

Auf Regelkupplungen glaubte man verzichten zu können. Stattdessen wurden nur flache Gummipolster als Notpuffer angebracht. Einen liegengelassenen Zug konnte man mittels Abschlepphaken und Notkupplung von der Strecke ziehen. In der Serie ging man dann 1935 auf die Scharfenberg-Kupplung (und Vielfachsteuerung) über, weil mit ihr zur Kapazitätserhöhung auch zwei Garnituren verbunden und gemeinsam gesteuert werden konnten.

Der SVT 877 a/b bot insgesamt 98 Fahrgästen in der damaligen 2. Klasse (entspricht etwa der heutigen 1. Klasse)



Die Bauart Hamburg war die Serienausführung des als „Fliegenden Hamburgers“ bekannt gewordenen SVT 877. Mit den SVT 137 227 und 228 als FDt 551 („Fliegender Münchener“) sind um 1935/36 vor den Dornburger Schlössern an der Saale gleich zwei Vertreter dieser Gattung zu sehen. Foto: Carl Bellingrodt, Eisenbahnstiftung

auf bequemen Polstersitzen Platz. In einem der beiden Triebköpfe war zusätzlich noch ein Gepäckraum vorhanden, während die Versorgung an Bord durch einen Erfrischungsraum für 4 Personen in Fahrzeugmitte gewährleistet war. Die Innenraumgestalter wählten zwecks optimaler Platzausnutzung eine Vis-à-vis-Bestuhlung in 1+3-Anordnung. Sie wurde zu Lasten der Sitzplatzkapazität für mehr Komfort bei den Serienzügen aufgegeben und durch eine 1+2-Anordnung – sie bot nur 77 Sitzplätze trotz über 2 m mehr Länge - ersetzt.



Als einzige aller Schnelltriebwagen bot die dreiteilige Bauart Leipzig ab 1935/36 auch Sitzplätze in der 3. Klasse an. Einer dieser Züge stellte mit 205 km/h den damaligen Geschwindigkeitsrekord für Serienschienenfahrzeuge auf. Der Eisenbahn-Kurier erhält einen solchen Zug museal. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Ein Netz aus Schnellverkehrstriebzügen sollte unter der Bezeichnung FDt im Jubiläumsjahr 1935 (100 Jahre deutsche Eisenbahnen) starten. Ausgehend von Tagesverbindungen nach Berlin in den frühen Morgenstunden, die sternförmig von deutschen Großstädten dorthin führten und Rückfahrten am späten Nachmittag oder Abend boten, sollten später auch die Großstädte untereinander verbunden werden.

Beschafft wurden dafür ab 1935 insgesamt 13 Triebzüge der Bauart Hamburg, die wie alle noch



Lebhaftes Interesse weckt die Weltrekordlok 05 002, die bereits im Mai 1936 den FD 23 (samt Gegenzug) gemeinsam mit ihrer Schwestermaschine 05 001 von den Schnelltriebwagen übernommen hat. Am 14. Juni 1938 wartet sie in Hamburg Hbf auf die Ausfahrt nach Berlin. Foto: RVM (Hollnagel), Eisenbahnstiftung

folgenden Garnituren als SVT 137 ins Nummernschema eingereiht wurden. Sie lehnten sich konstruktiv an den „Fliegenden Hamburger“ an, waren ebenfalls zweiteilig und hatten ein Jakobsdrehgestell in der Mitte. Sichtlich abweichend war nur die Stirnfront. Neuen Erkenntnissen zu Luftwiderständen folgend wurde sie weiter gerundet und auf das heruntergezogene Dach verzichtet. Dadurch wurden auch die Führerstandsfenster größer und ließen den Zug freundlicher wirken.

Diese Kopfform wurde mit leichten Änderungen auch für die nachfolgenden Bauarten übernommen und fand sich auch beim Elektrotriebzug e1T

1900 – 1902 (ab 1940: ET 11) und der Ellok E 18 / E 19 wieder. Die Lackierung in creme-violett, die alle fliegenden Züge erhalten sollten, stammte allerdings vom „Rheingold“, dem luxuriösesten Zug, den die Reichsbahn damals zu bieten hatte. Damit wurde sein Anspruch an komfortables Reisen deutlich gemacht.

Bis 1936 wurde mit den Fahrzeugen der Bauart Hamburg das Streckenangebot um Köln – Berlin Stadtbahn (FDt 15/16), Frankfurt am Main – Berlin Anhalter Bf (FDt 571/572), Köln – Altona (damals noch nicht Hamburg-Altona; FDt FDT 37/38) und München – Nürnberg – Leipzig – Berlin Anhalter Bf (FDt 551/552) erweitert. Noch zum Winterfahrplan 1935 ging mit Altona – Hamburg – Berlin (FDt 23/24) die Gegenverbindung zum Ursprungszug an den Start.

Doch bereits im Mai 1936 wurde diese Verbindung auf einen von den Dampflokomotiven 05 001 und 002 geführten Personenzug umgestellt, weshalb die SVT hier nur ein Zwischenspiel gaben. Ebenfalls mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1936 nahm der von 61 001 geführte Henschel-Wegmann-Zug mit zwei Fahrten täglich pro Richtung den Planverkehr Berlin - Dresden auf. Die Lok mit ihren vier Wagen waren als Konkurrenzprodukt der Dampflokindustrie ins Rennen geschickt worden.

Auch die elektrische Traktion sollte nach den Vorstellungen der Reichsbahn ihre Chance bekommen. So wurden für die angedachte Elektrifizierung der Strecke München – Berlin die drei elektrischen Triebzüge eIT 1900 bis 1902 (ab 1940: ET 11 01 bis 03) beschafft und als FDt 723/720 Stuttgart – München sowie bis 1937 auch als FDt 721/722 Stuttgart – Berchtesgaden über München eingesetzt.

Im Sommer 1936 kamen die Strecken Köln – Elberfeld – Berlin Stadtbahn (FDt 17/18) und Stuttgart – Nürnberg – Berlin Anhalter Bf (FDt 711/712) neu hinzu. Als planmäßig schnellste Verbindung der Welt (durchschnittlich 132,6 km/h bei 160 km/h Spitze) löste nun der bereits erwähnte FDt

## Sommer 1937

### Berlin-Beuthen (Oberschles) und zurück

19.44	ab Berlin Zoo	an	10.13
19.56	ab Berlin Friedrichstraße	an	10.03
20.06	ab Berlin Schlesischer Bahnhof	an	9.54
22.46	an Breslau Hbf	ab	7.09
22.49	ab Breslau Hbf	an	7.06
23.28	an Oppeln	ab	6.26
23.29	ab Oppeln	an	6.25
23.50	an Heydebreck (Oberschles)	ab	6.04
23.51	ab Heydebreck (Oberschles)	an	6.03
0.14	an Gleiwitz	ab	5.40
0.15	ab Gleiwitz	an	5.39
0.31	an Beuthen (Oberschles)	ab	5.24

### Berlin-Dresden und zurück (Henschel-Wegmann-Stromlinien-Dampfbzug)

Berlin Anh Bf	ab	13.09	22.08
Dresden-Neustadt	an	14.48	23.45
Dresden Hbf	an	14.55	23.52
Dresden Hbf	ab	9.30	16.22
Dresden-Neustadt	ab	9.37	16.28
Berlin Anh Bf	an	11.12	18.07

### Köln-Altona und zurück

7.00	ab Köln Hbf	an	0.23
7.26	ab Düsseldorf Hbf	an	23.57
7.45	ab Duisburg Hbf	an	23.42
8.00	ab Essen Hbf	an	23.25
8.23	ab Dortmund Hbf	an	23.02
8.40	an Hamm (Westf)	ab	22.45
7.20	ab Köln Hbf	an	0.04
7.52	ab Wuppertal	an	23.34
8.10	ab Hagen Hbf	an	23.15
8.40	an Hamm (Westf)	ab	22.45
8.42	ab Hamm (Westf)	an	22.43
9.03	an Münster (Westf)	ab	22.22
9.04	ab Münster (Westf)	an	22.21
9.31	an Osnabrück Hbf	ab	21.54
9.32	ab Osnabrück Hbf	an	21.53
10.33	an Bremen Hbf	an	20.50
10.34	ab Bremen Hbf	an	20.49
11.33	an Hamburg Hbf	ab	19.51
11.47	an Altona Hbf	ab	19.36

### Berlin-Frankfurt (M) und zurück

18.24	ab Berlin Anh Bf	an	11.46
19.41	an Leipzig Hbf	ab	10.30
19.45	ab Leipzig Hbf	an	10.28
20.12	an Weißenfels	ab	—
20.13	ab Weißenfels	an	—
—	ab Weimar	ab	9.28
20.58	an Erfurt Hbf	ab	9.13
21.00	ab Erfurt Hbf	an	9.11
23.26	an Frankfurt (M) Hbf	ab	6.41

Die FDt führen die 2. Klasse, der FDt Berlin-Beuthen (Oberschles) und der Stromlinien-Dampfbzug Berlin-Dresden 2. und 3. Klasse. Wichtige Fahrpreisermäßigungen, die auch bei Benutzung der FDt-Züge eingeräumt werden, sind: Die Fahrpreisermäßigung für Ausländer, die Ermäßigung mit Netz- und Bezirkskarten und die Ermäßigung für Reisende mit Ostpreußen-Rückfahrkarten.

In den Zugbegleitheften waren alle Schnellverkehrsverbindungen mit Planzeiten übersichtlich zusammengestellt. Ebenso wenig fehlt der Hinweis, dass nur die mit dem Henschel-Wegmann-Zug und den Triebzügen Bauart Leipzig gefahrenen Relationen die 3. Klasse führen. Quelle: Deutsche Reichsbahn, Sammlung Heckl



61 001 zieht mit dem Henschel-Wegmann-Zug im Jahr 1938 in voller Fahrt am Fotografen vorbei. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung

16 von Berlin nach Köln den FdT 2 Berlin – Hamburg ab.

Neu war nun auch, dass verschiedene Zugläufe auf Teilstrecken miteinander gekoppelt liefen: Zwischen Hamm und Berlin waren das – wie heute auch wieder bei verschiedenen ICE - FdT 15/16 mit FdT 17/18 und auf dem Abschnitt Nürnberg – Berlin FdT 551/552 mit FdT 711/712.

Wegen des großen Erfolgs verstärkten 1935/36 auch vier neue Triebzüge der Bauart Leipzig (ursprünglich „Breslau“) den Bestand. Auch sie liefen auf Jakobsgestellen, waren aber dreiteilig und besaßen auf 600 PS leistungsgesteigerte Motoren von Maybach. Als einziger aller Bauarten boten sie auch Sitzplätze in der 3. Klasse an. Einer von ihnen konnte mit 205 km/h den damaligen Geschwindigkeitsrekord für Serienschienenfahrzeuge verbuchen.

Planmäßig fuhren sie die Verbindung Berlin Stadtbahn – Breslau – Beuthen (FdT 45/46), die Verbindung Berlin – Königsberg kam nie zustande, so dass eigentlich nur eine der vier Garnituren benötigt wurde.

Bevor der nahende 2. Weltkrieg schon am 22. August 1939 den Schnellverkehr durch einen Notfahrplan jäh zum Erliegen brachte, beschaffte die Reichsbahn 1938 noch 14 neue, dreiteilige Dieseltriebzüge der neuen Bauart Köln, die erstmals keine Jakobsdrehgestelle mehr besaßen.

Mit ihnen wurde das Netz ein letztes Mal ausgeweitet: Berlin Stadtbahn – Hannover – Bremen - Wilhelmshaven, Berlin Anhalter Bahnhof – Halle (Saale) – Frankfurt (Main) – Basel SBB, Hamburg-Altona – Hannover – Kassel – Frankfurt (Main) – Karlsruhe, Dortmund – Frankfurt (Main) – Basel SBB, Dresden – Leipzig – Halle (Saale) – Magdeburg – Hamburg-Altona und Leipzig – Dessau – Magdeburg – Bremen – Bremerhaven (damals noch Wesermünde).



Die (retuschierte) Deutschlandkarte aus den Zugbegleitheften zeigt das Schnellverkehrsnetz aus dem Jahr 1937. Die dampfgeführte Verbindung Berlin – Dresden ist farblich von den anderen abgesetzt. Quelle: Deutsche Reichsbahn, Sammlung Heckl



Die späteren SVT 06 107 und SVT 06 104, Vertreter der Bauart Köln ohne Jakobsdrehgestelle, wurden hier als "Fliegender Münchener" am 3. Juni 1939 bei Lauenstein/Th abgelichtet. Foto: Carl Bellingrodt, Eisenbahnstiftung

Gleich zwei weitere FdZ-Zugpaare wurden auf der sehr erfolgreichen Strecke Hamburg-Altona – Berlin eingesetzt, während man die Zugläufe zwischen Berlin – Frankfurt (Main) bis nach Karlsruhe verlängerte. Die ebenfalls 1938 angelieferten beiden, vierteiligen Triebzüge der Bauart Berlin mit separatem Maschinenwagen kamen nicht mehr in den planmäßigen Einsatz.

Während des Kriegs blieb die Mehrheit der fliegenden Züge abgestellt, nur wenige standen im Sonderdienst der Regierung und des Wehrmachtskommandos. Erst nach Kriegsende kamen sie wieder zum



Die beiden vierteiligen Züge der Bauart Berlin mit separatem Maschinenwagen (im Bild vorn) kamen nicht mehr in den planmäßigen Betrieb. Foto: RVM, Eisenbahnstiftung



Die Triebzüge der Bauart Köln wurden bei der DB als SVT 06 eingereiht. Ein solcher Zug fährt hier im taubenblau-grauen Lack der Nachkriegsjahre aus Hamburg Hbf aus. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Rollen. In den Bestand der späteren DB gelangten folgende Züge: der „Fliegende Hamburger“ (neu: SVT 04 000) fünf Exemplare der Bauart Hamburg (SVT 04) und neun der Bauart Köln (SVT 06). Aus den Mittel- und Steuerwagen der Bauart Berlin entstanden zusammen mit neu gebauten Triebköpfen zwei dreiteilige Züge, die als SVT 07 eingereiht wurden.

Einen SVT 04 und zwei SVT 06 ließ die Bundesbahn Anfang der fünfziger Jahre auf dieselhydraulischen Antrieb umbauen, mit dem man Erfahrungen für die neu zu entwickelnden VT 08<sup>5</sup> sammeln

wollte. Sie erhielten höhere Betriebsnummern, um sich von ihren dieselelektrischen Brüdern abzuheben. Deshalb wurden sie als SVT 04 501, SVT 06 501 und SVT 06 502 im Bestand geführt.

Als Splittergattungen war ihnen kein langes Leben mehr bestimmt. 1959 waren sie bereits alle ausgemustert. Glanzleistungen waren der Einsatz in der „Rheinblitz-Gruppe“ oder des SVT 04 501 grenzüberschreitend als Ft 231 „Montan-Express“.

Anders sah es bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR aus. Dort waren je zwei Garnituren der Bauarten Hamburg, Köln und Leipzig zusammen mit Kruckenberg's Versuchszug VT 137 155 (teilerhalten im Verkehrsmuseum Dresden) verblieben. Hinzu kamen später noch zwei Züge der Bauart Hamburg und einer der Bauart Köln aus der Tschechoslowakei sowie ein Exemplar Bauart Hamburg und zwei der Bauart Leipzig aus Polen. Nicht alle Fahrzeuge im Bestand der DR wurden wieder in Betrieb genommen.

Im Rahmen eines spektakulären Tausches gingen 1959 je vier Garnituren der Bauart Hamburg und Köln von der DB, die keine Verwendung mehr für sie hatte, an die DR. Unter ihnen waren auch die drei auf

**SVT 04 000 a/b der DB**

Als sich in der Nachkriegszeit allmählich auch der Zugverkehr wieder normalisierte, kehrte zum Winterfahrplan 1949/50 der Urahn der Fliegenden Züge, nun als SVT 04 000 a/b bezeichnet, als „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ auf die Fernstrecken der jungen Bundesbahn zurück.

In einem 4 Monate dauernden Umbau richtete man neben der 2. Klasse nun auch solche der 3. Klasse ein – Luxus war noch nicht wieder so gefragt. Gleichzeitig veränderte die DB die Farbgebung in bordeauxrot-beige.

Eingesetzt wurde der modifizierte Zug auf der Strecke von Frankfurt (Main) nach Basel. Die Presse verkündete die Aufnahme dieser Verbindung als ersten Schnelltriebwagenkurs und sogar schnellsten Zug der DB. Heute mag dies überraschen, denn seine Reisegeschwindigkeit betrug nur knapp 70 km/h – auf den kriegsbedingt noch maroden Gleisen und zu Zeiten der Hamsterzüge dennoch eine Glanzleistung.



Glanzleistung des SVT 04 bei der Deutschen Bundesbahn war der Ft 231 „Montan-Express“. Ihre Dienstzeit beendeten die ehemaligen „Fliegenden Züge“ im Triebwagenrot der DB. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

dieselhydraulischen Antrieb umgebauten Triebzüge. Erst Anfang der achtziger Jahre endete ihre Zeit auch bei der Deutschen Reichsbahn endgültig.



Länger als bei der DB währte die Karriere bei der Deutschen Reichsbahn Ost. SVT 137 225 a/b, im Jahr 1934 für 411.390,00 Reichsmark beschafft, diente nach seinem Umbau ab 1960 als Regierungssalontriebwagen. Auch nach seiner Ausmusterung blieb er erhalten und steht heute auf dem Museumsgleis von Leipzig Hbf, Deutschlands größten Bahnhof.

**Einträge in der deutschsprachigen Wikipedia:**

[http://de.wikipedia.org/wiki/Fliegender\\_Hamburger](http://de.wikipedia.org/wiki/Fliegender_Hamburger)  
[http://de.wikipedia.org/wiki/DRG\\_137\\_149\\_bis\\_152](http://de.wikipedia.org/wiki/DRG_137_149_bis_152)

**Weitere, freie Informationsquellen:**

[http://ods.schule.de/bics/son/verkehr/eisenbah/lok/vtwagen/lo\\_004\\_1.htm](http://ods.schule.de/bics/son/verkehr/eisenbah/lok/vtwagen/lo_004_1.htm)  
<http://www.svt137225.de>

Spur-Z-Modellfotografie (Teil 1)  
**Die richtige Ausrüstung**

**Gezielt wollen wir uns in den nächsten Ausgaben einem Thema nähern, dass auch für Trainini® nicht ohne Nutzen ist: Wie fotografiere ich Modelle und Anlagen der Spurweite Z am besten und möglichst aussagekräftig? Natürlich sind hier ganz verschiedene Aspekte zu betrachten und auch einige Dinge zu beachten, doch alles steht und fällt schon mit der Ausrüstung. Heute werfen wir daher einen Blick auf den Fotokamera-Markt.**

Eine alte Handwerker-Weisheit besagt, dass zu einem guten Vertreter dieser Zunft zu allererst ein gutes Werkzeug gehört. Das gilt auch für die Fotografie und ganz besonders für unser Extrem der Spurweite Z. Doch nützt natürlich auch das teuerste Werkzeug nichts, wenn man damit nicht umgehen kann.

In diesem Sinne soll unser heutiger Startbeitrag kein Plädoyer für den Markt extrem teurer Profikameras werden sondern ein Blick auf die Anforderungen, die ein Modell erfüllen muss, um zufriedenstellende Resultate zu erbringen. Ganz erheblich bestimmen diese Anforderungen natürlich auch, welchen Zweck die Aufnahmen erfüllen sollen:

- Möchte ich über das Internet Freunden, Bekannten und anderen Interessierten meine Anlage oder meine Fahrzeuge zeigen?
- Brauche ich nur kleinformatige Abzüge bis etwa 13 x 18 cm oder plane ich, Bilder als Poster vergrößern zu lassen, mit denen ich meinen Hobbyraum dekorieren werde?
- Möchte ich meine Aufnahmen im elektronischen Magazin **Trainini®** veröffentlichen?
- Oder habe ich sogar vor, meine Aufnahmen an Bilderdienste oder Verlage zu verkaufen, die gedruckte Medien anbieten?

Wer im Bereich der Fototechnik noch unbedarft ist, den mag es vielleicht verwundern, dass scheinbar ganz nah bei einander liegende Zwecke so unterschiedliche Anforderungen an die Ausrüstung stellen können. Die Unterscheidung der Preisklassen anhand der Bildgrößen (angegeben in Megapixel) von digitalen Fotoapparaten dürfte jedoch jedem schon begegnet sein. Zwar wird dieses Argument in der Werbung regelmäßig überbetont, aber irrelevant ist es trotzdem nicht.

Anhand von zwei einfachen Beispielen soll daher erläutert werden, welche Bildgrößen für verschiedene Zwecke erforderlich sind:



Sind aber zu viele Fotозellen auf dem kleinen Bildsensor untergebracht, entsteht unter schlechten Lichtverhältnissen das berüchtigte Bildrauschen. Im Beispielbild wurde dies sichtbar gemacht: Besonders in der Vergrößerung um das Lichtperrsignal finden sich, kleine, schwarze Punkte. Auf schwarzen Hintergründen heben sich helle Punkte ab.

1. Sie planen eine Veröffentlichung Ihrer Aufnahmen über das Internet. Sie gehen von einer Aufnahme im Format 10 \* 15 cm aus. Dieses Maß müssen wir zunächst in Zoll (englisch: inch; 1 Zoll = 2,54 cm) umrechnen:

$$10 : 2,54 = 3,94 \text{ (inch)}$$

und

$$15 : 2,54 = 5,90 \text{ (inch)}$$

Im Internet sind maximal 72 Bildpunkte pro Zoll (ppi; pixel per inch) darstellbar. Wir rechnen also:

$$3,94 \text{ inch} * 72 \text{ ppi} = 283,68 \text{ Pixel} \sim 284 \text{ Pixel}$$

$$5,90 \text{ inch} * 72 \text{ ppi} = 424,80 \text{ Pixel} \sim 425 \text{ Pixel}$$

Aus diesen Angaben lässt sich die erforderliche Mindestauflösung der Kamera errechnen, in dem wir auf die Bildfläche umrechnen, indem wir die Pixel für Bildbreite und –länge multiplizieren:

$$284 * 425 \text{ Pixel} = 120.700 \text{ Pixel} \sim 0,12 \text{ Megapixel}$$

---

## Veranstaltungshinweis



**Modellbahn-Ausstellung**  
*Zeller Adventsmarkt*

Zell an der Mosel  
Zeller-Schwarze-Katz-Halle

7. Dezember 2008 • 11 - 18 Uhr

Veranstalter: Gewerbeverein Zell (Mosel) e.V.  
mit Unterstützung von [www.zist55.de](http://www.zist55.de),  
[www.z-friends-europe.eu](http://www.z-friends-europe.eu), [www.z-werk220.nl](http://www.z-werk220.nl)

Sie stellen fest, dass jede Digitalkamera, jene in Mobiltelefonen eingeschlossen, in der Lage ist, diese Auflösung zu liefern. Es bleibt sogar noch reichlich Material, um einzelne Elemente aus den Bildern auszuschneiden und als eigenständiges Foto zu zeigen.

2. Gedruckte Magazine erfordern eine Auflösung von 300 dpi (dots per inch; gedruckte Punkte pro Zoll). Wenn jeder Pixel des Fotos ein eigener Druckpunkt werden soll, entspricht das 300 ppi aus dem Beispiel oben.

Eine DIN-A4-Seite ist 21 cm breit. Umgerechnet auf das Seitenverhältnis aus Beispiel 1 ergibt das ein Bildformat von 14 \* 21 cm. Daraus lassen sich errechnen:

$$14 : 2,54 = 5,51 \text{ (inch)} \quad \text{und} \quad 21 : 2,54 = 8,27 \text{ (inch)}$$

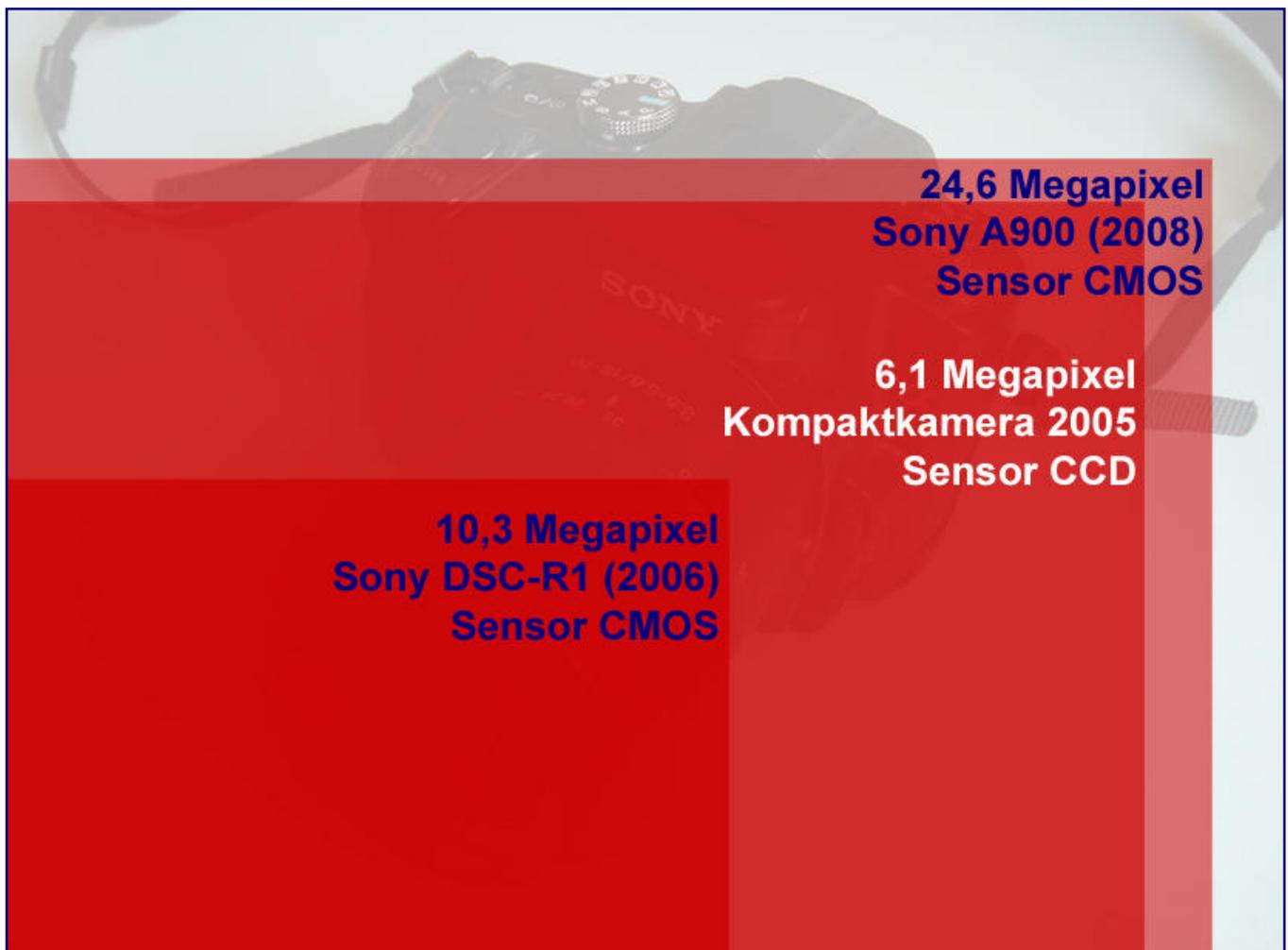
Für eine Auflösung von 300 ppi lassen sich errechnen:

$$5,51 \text{ inch} * 300 \text{ ppi} = 1.653 \text{ Pixel}$$

$$8,27 \text{ inch} * 300 \text{ ppi} = 2.481 \text{ Pixel}$$

Die Mindestauflösung in Pixel bzw. Megapixel (Millionen Pixel) errechnet sich dann wie folgt:

$$1.653 * 2.481 \text{ Pixel} = 4.101.093 \text{ Pixel} \sim 4,1 \text{ Megapixel}$$



**Grafik: Der Flächenvergleich von Bildsensoren unterschiedlicher Kameras verdeutlicht die Verkleinerung trotz größerer Bildmaße.**

**Erläuterung wichtiger Fachbegriffe**

**SLR**

Spiegelreflexkamera. Hier blickt der Betrachter über die Umlenkung durch Spiegel direkt durch das Objektiv und sieht ohne Versatz, was auch auf dem Foto abgebildet wird.

**DSLR**

Digitale Spiegelreflexkamera. Sie zeichnet die Fotos im Gegensatz zum konventionellen Medium eines Kleinbildfilms auf einem Fotosensor auf.

**CCD**

Ein technischer Standard für den Fotosensor einer Digitalkamera. Es gibt auch andere (z.B. CMOS), aber diese Technik ist bisher noch die am stärksten verbreitete und gegenwärtig daher auch bekannteste. Der Begriff CCD wird daher häufig auch als Synonym für „Bildsensor“ benutzt.

**Speicherkarte**

Der „Film“ einer Digitalkamera. Auf ihn werden die Bildinformationen aufgezeichnet, die später etwa auf einem Computer oder durch ein Fotostudio bearbeitet werden können. Es gibt verschiedene technische Standards. Eine klare Empfehlung für einen davon können wir nicht geben.

**Inch**

Englischer Begriff für Zoll, u.a. in den USA bis heute übliches Längenmaß. Bildauflösungen beziehen sich daher immer auf diese Maßeinheit. 1 Zoll (= 1 Inch) entspricht ca. 2,54 cm.

**ppi**

Pixel per inch – Bildpunkte pro Zoll. Dieses Maß kennzeichnet, wie viele Punkte als kleinster Bildinformation pro Längeneinheit gespeichert werden.

**dpi**

Dots per inch – Punkte pro Zoll. Gemeint sind Druckpunkte pro Längeneinheit. Im Gegensatz zu „ppi“ ist hier eigentlich nicht die Bildinformation aus der Kamera gemeint sondern die Umsetzung im Druck. Es können auch mehrere Pixel in einem „Dot“ zusammengefasst werden. Die tatsächliche Auflösung des Fotos würde dann abnehmen. Besonders bei Heimdruckern spielt das oft eine Rolle.

**ISO-Wert / ASA-Wert**

International (ISO) oder in den USA (ASA) genormtes Maß zur Kennzeichnung der Lichtempfindlichkeit eines konventionellen Films. Je höher der Wert, desto kürzere Belichtungszeiten erfordert eine Aufnahme unter den gegebenen Lichtbedingungen. Mit steigender Lichtempfindlichkeit nimmt aber auch die Körnung zu, d.h. die Größe der lichtempfindlichen Kristalle auf dem Film. Details können nicht mehr so gut wiedergegeben werden und verschwimmen auf Vergrößerungen in sichtbaren Punkten. Die Bildauflösung nimmt also ab. Daher sollte die Lichtempfindlichkeit eines Films immer so gering wie möglich gewählt werden. Als Standard hat sich der Wert ISO 100 etabliert.

**Objekt**

Gemeint ist der zu fotografierende Gegenstand oder die zu fotografierende Person.

**Objektiv**

Der Begriff kennzeichnet das Linsensystem einer Kamera in seiner Gesamtheit. Bei einer Spiegelreflexkamera sind diese Linsen in einem eigenen, abnehmbaren und damit austauschbaren Gehäuse zusammengefasst. Dies bezeichnet man auch als Wechselobjektiv. In Kompaktmodellen ist das Objektiv untrennbar mit dem Kameragehäuse verbunden.

Kameras mit Auflösungen von 4 – 6 Megapixel sind mittlerweile durchaus bezahlbar, aber vergessen werden darf auch nicht, dass wir in der Praxis häufig größere Fotos brauchen, um Ausschnitte daraus entnehmen zu können. Ein Kalender hat sowieso ein größeres Format und braucht größere Rohaufnahmen. Wir haben also schon ein Kriterium für die Wahl eines geeigneten Fotoapparats bestimmt.

Allen Werbebotschaften zum Trotz ist aber nicht die Bildgröße das letztendlich entscheidende Kaufkriterium: Wie auch schon in den Zeiten der analogen Fotografie bestimmt sich die Qualität einer Aufnahme durch das Objektiv.

Ein großer Bildsensor nützt nichts, wenn die Linsen des Objektivs nicht hoch genug auflösen, um jeden möglichen Bildpunkt mit individuellen Informationen zu versorgen. Nicht jeder Kamerahersteller wirbt aktiv mit diesem Qualitätskriterium.

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

Bei Kompaktkameras ist gegenwärtig ein Trend hin zu 10 Megapixeln Auflösung und mehr zu beobachten. Je höher die Auflösung desto größer muss aber grundsätzlich auch der Bildsensor werden. Während in den Gehäusen der Spiegelreflexkameras dafür Platz vorhanden ist, stößt dieser Grundsatz in einer Kompaktkamera längst an seine Grenzen.

Um die aktuell angebotenen Auflösungen in den kleinen Gehäusen unterbringen zu können, muss die Fläche pro zu speicherndem Pixel auf dem Sensor schrumpfen. Diese im Verhältnis nun kleineren Punkte bekommen tendenziell pro Belichtungsvorgang auch weniger Licht ab, da sie ja erst mal einen Lichtstrahl ergattern müssen.



Eine gute Kompaktkamera ist heute durchaus für etwa 250 EUR zu haben. Wichtiger als eine hohe Auflösung ist aber ein gutes Linsensystem, denn dieses liefert überhaupt erst die weniger gute oder bessere Bildauflösung an den Sensor. Für die Spur Z sind auch die Eigenschaften im Makrobereich nicht zu vernachlässigen. Sony bietet mit Zeiss-Objektiven eine gute Qualität und meist auch hervorragende Makroigenschaften.

Das führt gerade in schwierigen Lichtverhältnissen zu verstärktem Bildrauschen, welches sich besonders in dunklen, also vorrangig schwarzen Flächen zeigt: Die vielen Pixel haben teilweise Licht abbekommen, die meisten aber nicht. So erzeugen die belichteten in der dunklen Fläche helle Punkte. Der Effekt ist vergleichbar mit der Grobkörnung lichtempfindlicherer Filme der konventionellen Fotografie.

Die Fotoindustrie versucht diesem Problem durch Bildkorrekturprogramme schon in der Kamera entgegenzutreten, d.h. vermeintlich rauschende Flächen sollen automatisch erkannt und korrigiert werden. Doch woran soll es erkennen, ob der fotografierte Untergrund nicht tatsächlich ein solches Muster zeigte?

Ältere Kameramodelle schneiden vor diesem Hintergrund häufig besser ab als ihre aktuellen Nachfolger. Und wie wir nun wissen, sind derart hohe Bildauflösungen für den privaten Bereich äußerst selten erforderlich. Deshalb kann es sich also durchaus lohnen, hier auf den preisgünstigeren und nicht mehr ganz aktuellen Fotoapparat zurückzugreifen.



Die Sony DSC-F88 bot eine für die Modellbahnfotografie in der Spurweite Z hervorragende Eigenschaft: Ihr Objektiv lässt sich so drehen, dass die Kamera flach auf der Modellbahnanlage liegen kann. Zusammen mit einem Minimalabstand von 1 cm zum Objekt ließen sich so eindrucksvolle Fotos von Figurengruppen anfertigen.

Merke: Eine fundierte Beratung in einem Fachgeschäft ist durch nichts zu ersetzen und kann einen Fehlkauf vermeiden! Ein engagierter und gut ausgebildeter Verkäufer wird dabei genau analysieren, was und wie sie fotografieren, wie viel Geld sie einsetzen möchten und welche Perspektiven ihr Hobby ihnen bietet. Das Ergebnis muss nicht gleich zwangsläufig eine Hochleistungskamera mit Ausbaumöglichkeiten für die Zukunft sein.

In der Spurweite Z gelangen wir oft in den Bereich der Makrofotografie. Das bedeutet ursprünglich nicht das Fotografieren eines Objekts aus nächster Nähe sondern die vergrößerte Wiedergabe eines Details auf dem Foto.

Die dafür erforderliche Nähe zum Objekt ist eher eine Konsequenz daraus. Be-

sonders wichtig ist der Bereich in der Spurweite Z für Aufnahmen von Figuren oder Figurengruppen. Ein Makrofoto hat allerdings den Haken, dass der scharfe Bereich – die sogenannte Schärfentiefe – äußerst gering ist, weil dieser Bereich mit abnehmender Objektentfernung ebenfalls schrumpft.

Sucherkameras, bei denen man den Bildausschnitt über eine Anzeige auf einem kleinen Bildschirm oder auch durch eine separate Sucherlinse bestimmt, also nicht direkt durch das Objektiv schaut, sind hier häufig im Vorteil gegenüber den teureren Spiegelreflexkameras. Der Grund ist ein minimaler Objektabstand von nur 1 bis zu 4 cm, der im Makrobildprogramm scharf gestellt werden kann. Spiegelreflexkameras brauchen dafür meist separate Nahlinsen zum Aufschrauben auf ein Wechselobjektiv.

Eine weitere Eigenschaft der Sucherkamera ist ebenso vorteilhaft: Da sie über einen geringeren Leistungsumfang und auch einen flächenkleineren



Digital ist nicht immer Pflicht. Kenner schwören bis heute auf die unerreichte Farbbrillanz einer Diaaufnahme. Die analoge Ricoh KR-10X stammt noch aus der Zeit halbautomatischer Kameras ohne Autofokussierung. Das bedeutete Bilder in Handarbeit!

Bildsensor verfügt, besitzt sie zwangsläufig auch ein kleineres Gehäuse. Sie kann – entsprechende Makroeigenschaften vorausgesetzt – auch mitten in eine Anlagenszene gesetzt werden und Fotos aus der „Preiserleinerperspektive“ machen. Die Spiegelreflexkamera lässt sich durch die Größe des Gehäuses meist nicht im Gelände platzieren oder „blickt“ über die Szenerie hinweg.

Über eine Stativaufnahme vom Anlagenrand lässt sich dieses Manko meist nicht adäquat ausgleichen: Häufig ist ein Baum, Hügel oder Oberleitungsmast im Weg und verhindert die gewünschte Perspektive.

Nicht, dass wir uns hier missverstehen: Ich habe nichts gegen Spiegelreflexkameras! Die Stärken eines DSLR-Modells liegen eben nur in einem anderen Anwendungsgebiet: Ich kann bewusst die Verschlusszeiten und den Blendenwert beeinflussen und dies für gewünschte Effekte und Betonungen einsetzen. Die Flexibilität, durch Wechselobjektive nahezu jede Brennweite nutzen zu können, kann eine Sucherkamera nicht bieten.

Ein weiterer Vorteil liegt darin, ohne feste Programmautomatiken arbeiten zu können. Sucherkameras bieten nur feste Programme zu definierten Standardsituationen. Will man eigene Schwerpunkte setzen, müsste man eingreifen können und Werte aus dem Programm willkürlich verändern können. Bei einer guten SLR-Kamera sollte dies zum Standard gehören.

Bleibt die Frage zu klären, ob die konventionelle oder digitale Fotografie „besser“ ist? Diese Frage lässt leider keine eindeutige Antwort zu. Gegenüberstellen lassen sich nur die wesentlichen Merkmale, aus denen jeder Fotograf seine Vorlieben definieren und seine eigene Entscheidung fällen sollte. So schwören Liebhaber bis heute auf die außergewöhnliche Brillanz eines Farbdias:

	<b>Digitalkamera</b>	<b>Konventionelle Kamera</b>
Bildvoransicht	Über einen kleinen Bildschirm an der Kamera möglich	Nicht möglich
Max. Bildanzahl	Meist deutlich über 100; abhängig von der Größe der Speicherkarte und der Bildauflösung	Pro Kleinbildfilm meist 24 oder 36 Aufnahmen
Bildansicht ohne Abzug	Am Bildschirm der Kamera oder eines Computers möglich	Nicht möglich (Ausnahme: Dia-Aufnahme)
Bildabzüge	Möglich über ein Fotolabor oder auch (relativ teuer) über einen eigenen Drucker	Nur möglich über ein Fotolabor; digitales Umwandeln und Speichern auf eine CD dabei optional möglich
Fotografieren auf Dia	Nicht möglich	Verwenden eines Dia- statt Farbumkehrfilms
Farbbrillanz	Gut, abhängig vom Licht und Kameramodell. Schwächen meist bei grellen Farben (wie Neongelb).	Gut, abhängig vom Licht. Ideale Ergebnisse auf Farbdia.
Weißabgleich	Elektronisch möglich (über die Kamera)	Nicht möglich. Einsatz von speziellen Filmen für Tages- oder Kunstlicht.
Bildauflösung (bei vergleichbarem Linsensystem)	Vom Bildsensor (z.B. CCD) der Kamera begrenzt.	Vom ISO-Wert des verwendeten Films begrenzt

Der Kauf einer Kamera will also gut überlegt sein. Ein „Patentrezept“ gibt es nicht. Es lohnt sich, zunächst eigene Erfahrungen über vorhandene Geräte zu sammeln, bevor es an den Kauf einer neuen Kamera für die Modellbahn geht. Meist dürfte es sich eh nicht nur um einen einzigen Verwendungszweck handeln, da sind vielleicht der Wunsch nach Urlaubsfotos oder auch Aufnahmen der eigenen Familie.



Die Königsklasse der Fotografie bildet die Spiegelreflextechnik. Nur bei diesem Kameratyp sieht der Fotograf durch das Objektiv hindurch genau das, was er fotografieren wird. Wechselobjektive und Zubehör wie Blitzgeräte oder Filter machen sie flexibler als jeden anderen Kameratyp – gleich, ob analog oder digital fotografiert werden soll. Allerdings liegen die Einstiegspreise hier deutlich höher als im Bereich der kompakten Geräte, was sie nicht für jeden attraktiv macht.

Ein wichtiges und oft unentbehrliches Hilfsmittel ist das Blitzgerät. In der Sucherkamera ist es meistens integriert, späteres Nach- oder Aufrüsten ist nicht mehr möglich. Bei DSLR-Modellen ist heute ebenfalls meist ein (aufklappbarer) Blitz verbaut. Für Spezial- oder kräftigere Blitzgeräte tragen sie noch einen sogenannten Blitzschuh - die Aufnahme für einen externen Blitz. Älteren SLR-Geräten fehlt der eingebaute Blitz meist.

Für Innenaufnahmen aus der Hand sinnvoll, macht ein Blitz bei Modellbahnfotografien selten Sinn. Bei Makroaufnahmen blitzt er wegen des geringen Abstands zum Objekt darüber hinweg, bei Aufnahmen mit Standardbrennweiten sorgt er für ungewollte, harte Schlagschatten und dunkle, gesättigte Farben, obwohl sein Farbspektrum dem des Tageslichts entspricht. Ursache ist, dass Modellbahnlandschaften mehr Licht brauchen als die Automatik errechnen kann.

Deshalb sollte auf einen einfachen Blitz generell verzichtet werden und lieber auf Fotoleuchten mit Tageslicht-Farbtemperatur zurückgegriffen werden. Der Profi benutzt auch Studioblitz, misst aber auch die Lichtintensität an den relevanten Motivpunkten für eine korrekte Belichtung. Der reine Hobbyfotograf wird beides entbehren können, denn die Kosten für eine solche Studioausstattung sind nicht zu verachten. Weitaus sinnvoller erscheint der Kauf eines guten Stativs.

Bei nahezu jeder Aufnahme wird sich dessen Einsatz lohnen. Wichtig ist, dass es möglichst standfest ist und seine maximal einstellbare Höhe zum beabsichtigten Zweck passt. Zu unterscheiden sind Dreibein- und Einbeinstative. Beim Einbeinstativ hält man die Kamera noch fest und verschafft sich durch das Hilfsmittel nur eine ruhigere Hand.

Das Dreibeinstativ hat in 120-Grad-Winkeln angeordnete Ausziehbeine und findet damit selbstständig Halt. Abhängig vom Eigengewicht und der Stabilität der Ausziehgelenke reagiert es unterschiedlich stark auf Bodenerschütterungen. Je länger eine Belichtung dauert, desto dringender wird das Verwenden eines Stativs mit hoher Standfestigkeit.

Ein letztes Hilfsmittel wollen wir noch erwähnen und fürs Erste tut es hier schon ein gelungener Eigenbau: Durch Reflektoren leitet man Licht in schlecht ausgeleuchtete Ecken oder sorgt für eine indirekte Ausleuchtung. Ebenso lassen sich Schatten mit ihnen gezielt aufhellen (silberfarbene Fläche). Beim Einsatz eines goldenen Reflektors verändert sich die Lichtfarbe in Richtung wärmerer Töne.

Diesen Effekt setzen Fotografen bevorzugt bei Portraitaufnahmen ein, um der Haut einen gesunden Teint zu geben und sie nicht zu blass wirken zu lassen. Da auch das Tageslicht seine Farbe mit der Uhrzeit wechselt (morgens rot, mittags eher blau, abends wieder rot), bietet sich das gezielte Beeinflussen der Lichtfarbe für gezielte Stimmungsaufnahmen auf der Modellbahn an.

Ein einfacher Reflektor entsteht im Eigenbau aus einer zerschnittenen Rettungsdecke, die auf ein stabiles Stück Karton geklebt wird. Eine Seite wird silbern gewählt, die andere goldfarben. Nur möglichst knitter- und faltenfrei sollte diese Bastelarbeit gelingen, um keine willkürlichen Lichtableitungen zu riskieren.

Nun haben wir alles zusammen und können uns in der Fortsetzung der Praxis der Modellfotografie widmen. Doch das ist die Geschichte des nächsten Teils unserer kleinen Serie.

.....  
: Technische Informationen und Bewertungen:  
: [www.heise.de](http://www.heise.de)  
: .....

Leserbriefe und Kurzmeldungen

## Zetties und Trainini im Dialog

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

Eine „Montags-Lok“ hat dieser Leser erwischt:

Zuerst möchte ich mich bei Ihnen (...) bedanken, das Heft 21/2008 ist wieder sehr gut geworden. Es macht jeden Monat aufs Neue Spaß es zu lesen.

Nun aber zu meinem Anliegen: Sie haben im neuen Heft die Lok BR 189 (Art.-Nr. 88191) begutachtet. Im Großen und Ganzen stimme ich Ihnen zu, aber die von mir gekaufte Lok war im Gegensatz zu anderen - auch 2008 gekauften Loks - derartig laut und in den Fahreigenschaften schlecht, dass ich sie beim Märklin-Service per E-Mail reklamiert habe. Es kam auch prompt nach einigen Tagen ein Rückruf von Märklin, worin ich gebeten wurde die Lok einzuschicken.

Über meinen Fachhändler habe ich die Lok dann zur Reparatur an Märklin geschickt. Letzte Woche kam die Lok zurück (Dauer der Aktion ca. 3 Wochen) - leider ohne Kommentar. Die Lok lief zwar etwas leiser, ist aber kein Vergleich zu anderen Loks. Die Laufeigenschaften sind etwas besser (vermutlich neu geschmiert), aber der Hit ist es nicht.

Ich denke für ca. 200,00 EUR kann man schon etwas mehr verlangen, ich habe Märklin das auch so mitgeteilt und meinen Händler darüber informiert. Ich werde den Kauf weiterer Loks in Zukunft von den Fahreigenschaften abhängig machen.

Nun genug geweint, viel Erfolg bei der Erstellung der nächsten Trainini-Hefte!

Hans Gaab, München

**Schwerpunktthema Schienenbus und kein Ende:**

Habe den Bericht über den Umbau des Schienenbusses mit Interesse gelesen. Das hat mir wieder Anstoß gegeben, meine vor einigen Jahren gebauten Modelle endlich mal fertig zu stellen.

Anbei ein Bild der Version mit Fliehkraftkupplung und großer, kugelgelagerter Schwungmasse - digitalisiert mit Selectrix-Decoder.

Lese Euer Magazin, wenn auch verspätet, regelmäßig und freue mich jedes Mal über die nicht abreißen den Neuigkeiten von Profis und Hobbybahnern. Vielen Dank.



Schienenbusmodell mit Selectrix-Decoder und Fliehkraftkupplung. Foto: Hilmar Weber

Hilmar Weber, Frankfurt (Main)

Ein Bonbon für alle Leserinnen und Leser von **Trainini®**:

Allen Leserinnen und Leser von **Trainini®** gewährt Heinz Wagner ab sofort und auch dauerhaft 10 % Rabatt auf alle Käufe in seinem elektronischen Vertrieb (<http://www.modellbaufarben.de>). Dazu ist einfach bei Abschluss jeder Bestellung im Bemerkungsfeld (Freitext) das Stichwort "Trainini-Leser" zu vermerken.

Wichtig: Angezeigt wird auf den Seiten immer nur der nicht rabattierte Ursprungsbetrag. Erst im Anschluss daran erhält die Bestellerin oder der Besteller seine Rechnung per E-Mail, die den gewährten Sonderrabatt von 10 % berücksichtigt.

Modellbaufarben ist eine gute Bezugsquelle für die hochwertigen Farben des spanischen Herstellers Vallejo, die sich etwa mit dem neuen Einsteiger-Set von Herpa hervorragend in Spritzlackierung auftragen lassen und auch in der Patinapackung „Traincolors“ enthalten sind.



**Neuer Fotowettbewerb bei 1zu220-Welt:**

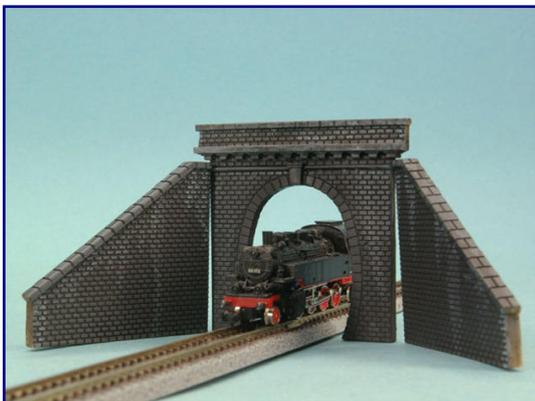
Am 1. November 2008 begann der neue Fotowettbewerb auf den privaten Seiten von Andreas Petkelis (<http://www.1zu220-welt.de>). Innerhalb weniger Jahre hat sich dieser herbstliche Wettstreit zu einer überaus anspruchsvollen Veranstaltung entwickelt.

Bis zum 14. Dezember sind alle interessierten Zetties wieder aufgerufen, ihre Fotos zur Teilnahme einzusenden und so ihr Können zu beweisen.

Mitmachen können alle Aufnahmen aus dem Bereich der Spurweite Z mit dem Thema „Güter auf die Bahn! – rund um den Ladeverkehr“. Nach Einsendeschluss werden die Aufnahmen anonym zur individuellen Bewertung den Juroren einzeln vorgelegt.

Diese Entscheidungskommission ist wieder kompetent und noch internationaler als in den Vorjahren besetzt: Die Schweiz ist stärker vertreten und im Norden reicht das Entscheidungskommission bis nach Norwegen. Wie im letzten Jahr werden sich die Mitglieder bestimmt wieder einer schwierigen Entscheidung über Originalität und Technik der eingereichten Aufnahmen ausgesetzt sehen.

Zu gewinnen gibt es 3 Bausätze aus dem Programm von 1zu220-Modelle, das Andreas Petkelis gemeinsam mit



Zwei der Gewinne aus dem Fotowettbewerb. Foto: 1zu220-Modelle

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

seinem Vater betreibt: Der Gewinner erhält den Bausatz Toilettenhaus (Art.-Nr. 17002), der 2. Sieger einen Bausatz Spielplatz (bestehend aus 16003 und 16004) und der Drittplatzierte ein Tunnelportal "Gemünden" (30001). Allen Teilnehmern viel Erfolg!

Weitere Informationen und die Teilnahmebedingungen finden Sie unter <http://www.1zu220-welt.de> – folgen Sie dort dem Link „Bildewettbewerb 2008“.

#### Winterneuheiten 2008 bei Trafofuchs:

Neue Artikel haben im Programm von Trafofuchs Einzug gehalten (<http://www.trafofuchs.de>). So wurde aus einem zurückliegenden Baubericht von Trainini® die Idee aufgegriffen, die Telefonzellen von Heckl Kleinserien durch Figur und Telefon auszustatten. Trafofuchs bietet das Telefonhäuschen mit Telefon & Anrufer (Art.-Nr. S04) in der gelben Ausführung der ehemaligen Bundespost für die Zeit ab der späten Epoche 3 an.

In die Figurenserie „Men at work“ gehören die „2 Langfinger mit Utensilien“ (A18). Für angenehmere Abwechslung sorgen die neuen Möbelpacker aus dem Set „Umzug“ (A19). Die kleinen Figuren verladen eifrig das Hab und Gut ihres Kunden in einen LKW. Neben den Figuren sind noch Stühle, ein Herd und diverse andere Dinge im Lieferumfang zu finden.

Auf dem Fahrrad unterwegs ist der neue Schornsteinfeger mit Leiter (A20) im Sortiment des Kleinserienherstellers. Er kann künftig auch gezielt zu Silvester seinem Modellbahner oder dessen Besuchern Glück bringen. Seine pfiffige Aufmachung und Ausstattung sorgt auf jeden Fall für den erforderlichen Blickfang.

#### E50-Drehgestellblenden ausgeliefert:

Bei MWB (<http://www.mwb-spur-z.de>) wurden Anfang November die ersten, vorbildrichtigen Drehgestellblenden für Märklins E50 ausgeliefert. Da sich der ursprüngliche Vorschlag neuer Blenden auf den Serienrahmen wegen des schwierig zu klebenden ABS-Kunststoffs der Märklinteile in der Praxis nicht bewährte, entwickelte Wolfgang Baumann vollständige Tauschteile aus Resin.

Dies kommt besonders Anfängern entgegen, denn zum Tausch ist jetzt nur das Lösen einer Schraube und das Aushaken des ursprünglichen Drehgestellrahmens erforderlich – ein Schritt, der bei jeder Wartung erfolgt. Handwerkliche Kenntnisse sind nicht mehr erforderlich.

Zum Lieferumfang sowohl des unlackierten als auch des fertig kolorierten Umbausatzes gehört auch ein Mittelteil, das den (vorbildwidrigen) Batteriekasten abdeckt. Dieses Teil besteht aus den Überständen der Drehgestellblenden, die als Attrappen wiedergegeben wurden, und aus den Indusimagneten. Um diese Teile verbauen zu können, ist das Fahrwerk in geringem Umfang



Telefonzelle (S04), Umzug (A19) und Schornsteiger mit Leiter (A20) sind drei der vier Winterneuheiten bei Trafofuchs. Foto: Trafofuchs

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

nachzufeilen. Fotos einer mit den neuen Blenden zugerüsteten Lok reichen wir mit der nächsten Ausgabe nach, denn dann halten wir auch noch eine weitere Überraschung zum gleichen Modell parat.

Neu sind auch drei Automodelle, die bereits im Oktober in den Versand gelangten. Hier handelt es sich um den VW Caddy II Hochdachkombi, den VW Passat B5 Variant und ein Mercedes G-Modell lang in der Produktausführung als Basic-Modelle.



Der gesamte Umrüstsatz von MWB für Märklins E 50 besteht aus insgesamt vier Teilen (Bild oben). Für die Mittelteile (Attrappen der Drehgestellüberstände und Indusi-Magnete) sind einige Feilarbeiten am Fahrwerk erforderlich, während die Original-Drehgestellrahmen einfach nur ausgetauscht werden. Die Makroaufnahme zeigt die feinen und stimmigen Details wie auch den asymmetrischen Achsstand.

#### Neue Modellbahnepoche festgelegt:

Die europäische Modellbahnverband MOROP hat von einer BDEF-Arbeitsgruppe erstellten Normen als neue NEM (Normen europäischer Modellbahnen) festgelegt: Damit gibt es nun mit der Epoche 6 für

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

Deutschland einen neuen Zeitabschnitt für die Eisenbahngeschichte. Sie bezeichnet die Zeit ab 2007, die durch den liberalisierten Eisenbahnverkehr geprägt ist.

Charakteristisch für diese Ära sind die neuen 13-stelligen Triebfahrzeugnummern und die Demontage vieler Bahnanlagen. Viele Bahnunternehmen arbeiten von der Infrastruktur unabhängig. Das einheitliche Erscheinungsbild der Bahn ist mit der Vielfalt der Unternehmen verschwunden.

Aus Sicht von **Trainini®** erscheint das Festlegen einer weiteren Epoche wenig sinnvoll. Immerhin umfasst die vorangehende Epoche 5 gerade einmal 23 Jahre (Einführen eines neuen Fahrzeugkonzepts zum 150-jährigen Jubiläum), während es etwa die Epoche 1 auf einen Zeitraum von 90 Jahren (1835 – 1925) bringt.

Auch in jener Zeit war viel passiert, das nicht formal getrennt wurde: So nahmen viele Eisenbahnen ihren Betrieb als private Gesellschaften auf und wurden gegen Ende des 19. Jahrhunderts verstaatlicht. Aus vielen Einzelstrecken und Stichbahnen entstand ein Netz. Auch der Dampflokbau machte in dieser Zeit enorme Fortschritte. An der Entwicklung vom „Adler“ bis hin zu Weltrekorde fahrenden Loks wie der bayerischen S 2/6 oder der berühmten S 3/6 wird dies besonders deutlich.

Der Umbruch im deutschen Eisenbahnwesen begann eigentlich 1994 mit dem Zusammenführen der Deutschen Reichsbahn und der DB zur Deutschen Bahn AG und nicht 1985. Farbkonzepte haben wir seitdem auch schon mehrere erlebt. Wir sind daher der Ansicht, dass diese Neudefinition eher Verwirrung als Orientierung bieten wird.



Luftwaffe Panavia Tornado IDS JaBoG 32 – Norm 83 (Art.-Nr. 552370). Foto: Herpa

#### Der Herbst 2008 bei Herpa Wings:

Von den Herbstneuheiten im Flugzeugsortiment von Herpa sind nur 1 zivile und 2 militärische Modelle für Spur-Z-Bahner einsetzbar, wenn sie zeitlich und regional zum angebotenen Rollmaterial passen sollen.

Es handelt sich dabei um das Modell „CSA ATR-72“ (Art.-Nr. 552332), einer modernen Turbopropmaschine der Tschechischen Fluggesellschaft, dem deutschen „Luftwaffe Panavia Tornado IDS JaBoG 32 – Norm 83“ (552370) im grau-grünen Tieffliegerlack der achtziger Jahre und der Formneuheit „US Air Forces Europe (USAFE) Lockheed Martin F-16C Fighting Falcon 52<sup>nd</sup> Fighter Wing Spangdahlem Air Base“ (552356), die nach Auflösung des Rhein-Main-Stützpunktes nun in der Eifel stationiert ist.

#### Trainini Fotokalender 2009 erschienen:

Seit dem 26. Oktober 2008 ist der neue **Trainini Fotokalender 2009** im Netz. Die vielen Rückmeldungen durch Leser und Beiträge in Foren – für die englische Version in den Vereinigten Staaten - lassen erkennen, dass er sehr gut bei den Zetties angekommen ist.



## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

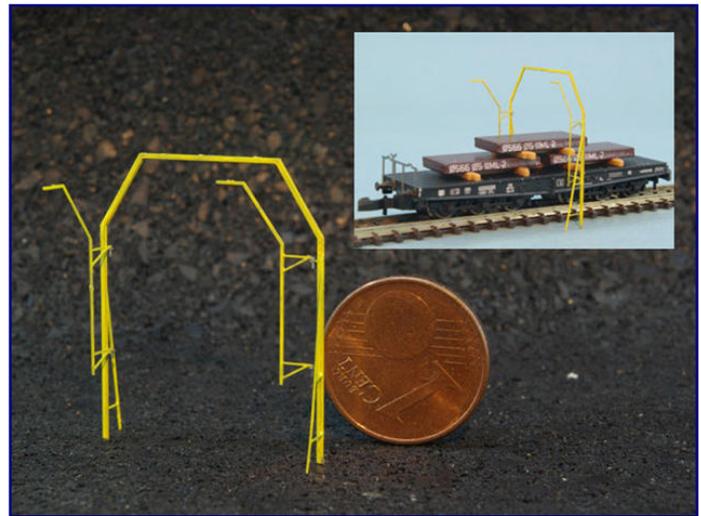
Darüber freuen wir uns als Redaktion ganz besonders und möchten alle, die ihn noch nicht haben, aber auch aufhängen wollen, daran erinnern, ihr persönliches Exemplar kostenlos bei <http://www.trainini.de> zu laden. Anschließend lässt er sich bis zum Format DIN A3 selbst ausdrucken.

Wem eine solche Druckmöglichkeit fehlt, der sei auf High Tech Modellbahnen verwiesen. Dieser Anbieter bietet eine Druckdienstleistung für das Format DIN A4 mit Ringheftung wie auch in den Vorjahren an. Die Seiten sind erreichbar unter <http://www.z-hightech.de>!

#### Weitere Hack-Brücken in Auslieferung:

Bei Hack-Brücken (<http://www.hack-bruecken.de>) werden ab sofort auch die schräge Vorflutbrücke mit 7,5 cm Länge (Art.-Nr. VZ7) und eine schräge Kastenbrücke (Länge 9,5 cm; KZ9) ausgeliefert. Die filigranen Brücken aus gelöteten Messingprofilen sind nicht nur filigranter als viele Kunststoffmodelle sondern auch sehr belastbar.

Mit diesen neuen Modellen erweitern sich die Möglichkeiten eines Einsatzes von Metallbrücken beträchtlich, weil für eine glaubhafte Umsetzung mehrerer Brücken in unmittelbarer Nähe verschiedene Typen dringend erforderlich sind.

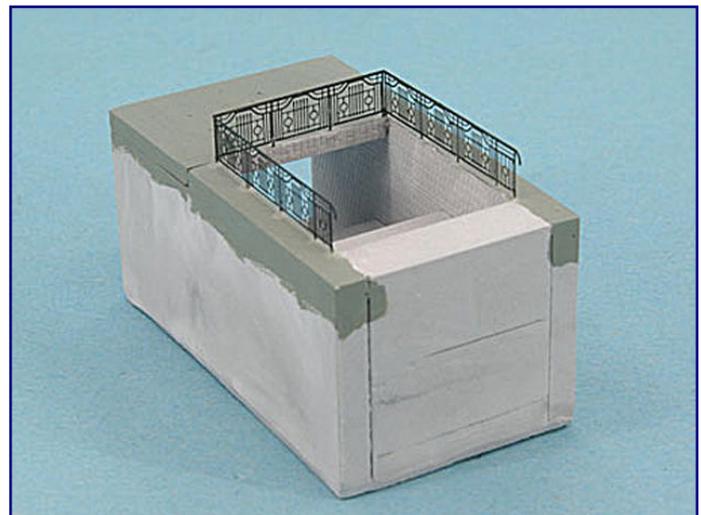


#### ...und hier die Herbstneuheiten von 1zu220-Modelle:

Auch bei 1zu220-Modelle ruht die Arbeit nicht. Neu ins Sortiment gelangten vor wenigen Tagen ein Lademaß (gebaut nach NEM 301; Art.-Nr. 11008) mit beweglichen Flügeln, Bahnsteigabgänge (2 Stück; 11010) für die Montage in einem Anlagenausschnitt, ein einfacher Weidezaun (Höhe ca. 7 mm; 14010) und die kleine Kapelle mit Mauersteinen (17003) mit schönen Details wie das heilige Kreuz in der Fassade.

#### MTL-Neuheiten für November 2008:

Micro Trains setzt seine Wagenserie für alle US-Bundesstaaten weiter fort. Das aktuelle Modell eines gedeckten Güterwagens (40' Standard Box Car) mit der Art.-Nr. 502 00 505 ist Alaska gewidmet. Die Betriebsnummer 1959 gibt das Jahr wieder, in dem die Aufnahme in den Staatenbund erfolgte.



Zwei exemplarische Stücke der Winterneuheiten von 1zu220-Modelle: das Lademaß (oben; Art.-Nr. 11010) und ein Bahnsteigabgang (unten; 11010). Foto: 1zu220-Modelle

Zur Auslieferung angekündigt ist auch die dieselelektrische Lokomotive vom Typ GP35 der Bahngesellschaft St. Louis & San Francisco (Frisco) aus dem Jahr 1964. Die Bahngesellschaft ging später in der Burlington Northern auf, gab sich aber schon Ende der Sechziger ein neues Farbschema.

Das mit den Betriebsnummern 708 (Art.-Nr. 981 01 141) oder 709 (981 01 142) erhältliche Modell trägt noch den alten, schwarzen Lack mit gelben Zierstreifen und Anschriften.

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

Wohl nur als Übergang ins Jahr 2009 gedacht ist eine Neuauflage der GP 35 der Pennsylvania Railroad (981 01 010) ebenfalls im schwarzen Lack. Die Betriebsnummer 2359 ist auch bei ihr gelb angeschrieben. Auch ihr Vorbild hat in dieser Form in den sechziger Jahren gedient.

Für die Pittsburgh & Lake Erie, bereits thematisiert vom amerikanischen **Ztrack Magazine**, erscheinen nun blassgrüne Kesselwagen (40' Tank Cars; 530 00 231 und 530 00 232) mit weißen Anschriften an allen vier Wagenseiten. Sie sind einzeln mit zwei verschiedenen Betriebsnummern erhältlich.



Ebenfalls mit zwei Betriebsnummern angeboten werden die langen, gedeckten Güterwagen (50' Rib Side Box Cars; 511 00 071 & 511 00 072) der KCS, Kansas City Southern. Die braunen Wagen mit weißen Beschriftungen laufen auf Drehgestellen des Typs „Roller Bearing Trucks“ und haben keine Dachlaufstege.



Unter der Artikelnummer 502 00 201 / 502 00 202 werden gedeckte Güterwagen mit Schiebetüren (40' Box Cars with Plug Doors) mit ebenfalls zwei verschiedenen Betriebsnummern ausgeliefert. Sie waren bei der St. Louis Southwestern eingestellt tragen auf braunem Grund weiße und blaue Anschriften für die Cotton Belt Route (Baumwollgürtelroute).

Bild oben: GP35 der Bahngesellschaft St. Louis & San Francisco (Frisco), Art.-Nrn. 981 01 141 und 981 01 142

Bild unten: Weihnachtswagen mit fiktiver Betriebsnummer MTL 2008, Art.-Nr. 503 00 050

Fotos: Micro-Trains Line

Von MTL ist auch ein Weihnachtswagen (503 00 050) erhältlich. Ausgewählt wurde dafür ein hoch gebauter, gedeckter Wagentyp (40' Vorbildlänge). Der grün lackierte Wagen mit roten Schiebetüren trägt die fiktive Betriebsnummer MTL 2008 und ist mehrfach bedruckt. Er zeigt eine Maus im Nikolauskostüm („Micro Mouse“), Schneeflocken, das MTL-Logo, Betriebsanschriften und Weihnachtsgrüße.

#### Spur-Z-Programmerweiterung bei MBZ:

Die äußerst detailliert und farblich perfekt umgesetzten Laser-Kartonbausätze von MBZ Modellbahnzubehör sorgten bereits im Februar zur Spielwarenmesse für Begeisterung bei den Spur-Z-Freunden, denn zu diesem Zeitpunkt startete der Hersteller sein Angebot für den Maßstab 1:220.

Pünktlich zum Saisonbeginn baut MBZ nun sein Spur-Z-Programm kräftig aus. Neu erscheinen nun folgende Bausätze (Art.-Nr. für Spur Z in Klammern):

- Durchfahrt (16164)
- Selbitzbrücke (16171)
- Bahnhof Wiehre (16173)
- Güterschuppen Wiehre (16181)
- Verladerampe (16182)
- Tunnelportal Epoche I (16184)
- Schalterhallen-Einrichtung, 2 Wände (16191)
- Ölförderpumpe (16192)
- Silo 1 (16193)
- Bahnhof Nordhalben (16196)

Straßenüberführung (16197)  
Silo 2 (16198)

Zu finden sind alle Neuheiten mit Abbildungen und weiterführenden Texten unter [http://www.fotos.mbz-modellbahnzubehoer.de/\\_neuhei/index.htm](http://www.fotos.mbz-modellbahnzubehoer.de/_neuhei/index.htm).

**AZL - Aktuelles für den Herbst 2008:**

Neue AZL kündigt zwei neue Sets aus je 4 gedeckten Güterwagen mit hohem Dach (High-Cube Boxcars) an. Das erste Set erscheint in Ausführung der BNSF in dunkelbraun mit weißem Logo. Das zweite Set besteht aus weiteren TTX-Wagen, womit ein früheres Set ausgebaut werden kann.

Beim **Ztrack Magazine** sind beide Packungen bereits lieferbar. Kurz vor der Auslieferung stehen nach Information des Herstellers auch die ACF 3-Bay Hoppers.

**Kreativ-Weltrekordteam bleibt aktiv:**

Das Kreativ-Weltrekordteam macht weiter von sich reden. Am 12. November 2008 konnte eine weitere Startpackung „Circus Mondolino“ übergeben werden, die Märklin für das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ gestiftet hat.

Empfänger war dieses Mal die evangelische Johanniter-Kindertagesstätte Tabaluga im westfälischen Lünen (Kreis Unna). Auch dort sorgte die Modellbahn gerade mit Blick auf die bald anstehende Advents- und Weihnachtszeit für fröhliche Kindergesichter.

Stellvertretend für die Leitung der Einrichtung nahm Regionalvorstand Wolfgang Baumbach das vom Kreativ-Weltrekordteam überbrachte Geschenk entgegen. Sowohl die Überbringer als auch die Johanniter-Unfall-Hilfe hoffen, dass diese Spende dazu animiert, den Startbestand durch Spenden von Eltern und aus der Wirtschaft weiter auszubauen.



Spendenübergabe in der Johanniter-Kindertagesstätte Tabaluga im westfälischen Lünen. Mit den Kindern freuen sich Regionalvorstand Wolfgang Baumbach (vorne links) und Ursula Prein (hinten links). Überbracht hat die Startpackung Holger Späing.

Ziel des Projekts „Modellbahn(er) für Kinder“ ist es, frühzeitig und dauerhaft Nachwuchs für das kreative Hobby Modellbahn zu gewinnen und den Kindern ein klassisches Lernspielzeug wieder näher zu bringen.

Berichte von Händlern über gut gehende Startpackungen und sogar Engpässe bei der Nachlieferung bestätigen die Beteiligten in ihrer Auffassung, dass die Modellbahn bei den Jüngsten wieder hoch im Kurs steht.

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

#### Eindrücke von der Faszination Modellbau Friedrichshafen:

Vom 31. Oktober bis zum 2. November 2008 fand in Friedrichshafen wieder eine Messe unter dem Titel „Faszination Modellbau“ statt. Sie glänzte mit 292 Ausstellern aus 11 Ländern sowie rund 40.000 Besuchern aus dem Dreiländereck am Bodensee.



Reger Fahrbetrieb herrschte auf der Spur-Z-Anlage von Peter Landgraf auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen. Foto: Joachim Ritter

Vertreten war auch die Spurweite Z. Peter Landgraf zeigte eine große Anlage, die statt mit Details und penibler Vorbildwiedergabe durch regen Fahrbetrieb glänzen konnte. Das begeisterte Besucher und alle anderen, die Wert auf Fahrbetrieb auf ihrer Modellbahn legen.

Weniger begeistern konnte der Herpa-Stand. Zwar ließ sich dort wieder die neue Lackierpistole ausprobieren, aber mangels Erklärungen und anleitenden Personals machten im Vergleich zu früheren Messen kaum Besucher davon Gebrauch. Die Hemmschwelle, selbst den Luftpinsel in die Hand zu nehmen, scheint ohne Animation leider immer noch auffallend hoch.

#### Messebericht aus Köln:

Traditionell werden auf der Internationalen Modellbahnausstellung die Insidermodelle des nachfolgenden Jahres enthüllt. Diese Messe fand vom 6. bis 9. November 2008 turnusgemäß wieder in Köln statt und Märklin sorgte für eine große Überraschung.

Unter der Art.-Nr. 88300 wird es in der Spurweite Z im nächsten Jahr ein Modell des Einzelgängers V 300 001 geben, einer dieselhydraulischen, sechsachsigen Lokomotive, die von Krauss-Maffei gebaut wurde. Das Modell zeigt die Lok im späteren roten Einheitslack der Bundesbahn-Diesellokomotiven mit den Anschriften vor 1968.



Insidermodell 2009 für Spurweite Z: schwere, dieselhydraulische Lokomotive V 300 001 der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 88300). Foto mit freundlicher Erlaubnis der Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Nach der V 320 war sie die größte, deutsche Diesellok und wurde überwiegend im Schnellzugdienst eingesetzt, u.a. vom Bw Hamm/W. Auch auf der Vogelfluglinie war sie noch viele Jahre lang zu Hause.

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

Im Modell handelt es sich um eine völlige Neukonstruktion, bei der das Handmuster schon nahezu alle Vorbildmerkmale überzeugend wiedergibt. Als Innovation gibt es erstmals eine warmweiße LED-Beleuchtung. Auch rote Schlussleuchten fehlen bei diesem Modell nicht.

Eine große Messeattraktion konnte auch das Kreativ-Weltrekordteam bieten. Die Vitrine am Stand des MOBA (Modellbahnverband in Deutschland e.V.) zierte u.a. der kleinste Weihnachtsbaum der Welt, der zum ersten Mal in Köln zu sehen war. Weitere Exponate standen ebenfalls zum größten Teil unter dem Thema „Jahresausklang“.

So gab es eine kleine Krippe im Maßstab 1:220 mit allen biblischen Figuren der Weihnachtsgeschichte (Trafofuchs), einen Adventsmarkt mit Ständen samt Miniatur-Warenwelt (Rolfs Laedchen) und eine Überfallszene auf den Weihnachtsmann (Trafofuchs) zu sehen, die sicher eine gehörige Portion Humor erforderte. Für Licht und Bewegung sorgten die mit Lichteffekten vollgepackten Einsatzfahrzeuge von Torsten Schubert und Günter Guttenbachs tanzende Paare.

Auch die „Babybuddel“, das aktuelle Kunstprojekt des Teams, war dort zu sehen. Als Höhepunkt erwies sich aber ein besonderes Schaustück, das einen engen Bezug zur Fernsehstadt Köln aufzeigen sollte: „Silvester im Dritten“ mit Miss Sophie und Butler James in einer kleinen Wohnzimmerszene, die jeder Besucher auf Anhieb als „Dinner for one“ identifizieren konnte. Stillebend befand sich diese flimmernde Kleinstszene im Modell eines alten Fernsehgeräts der siebziger Jahre.



Der Mitropa-Schlafwagen (DDR) auf Basis eines CIWL-Wagentyps ist eine weitere Neuheit 2008 bei Heckl Kleinserien (Art.-Nr. 16/08).

Vertreten waren in Köln auch viele Hersteller der Groß- und Kleinserie für Spur Z. Beispielhaft genannt seien IMS, Aspenmodell, Saller Modelle, Hödl Linie 8 GmbH und JoWi Hintergründe. Neuheiten hatte dieses Mal aber nur Heckl Kleinserien zu bieten: Vorgestellt wurde der weinrote Mitropa-Schlafwagen (DDR; Epoche 3) auf Basis eines CIWL-Wagentyps mit Drehgestellen ähnlich der Bundesbahn-Bauart Minden-Deutz. Er trägt die Art.-Nr. 16/08.

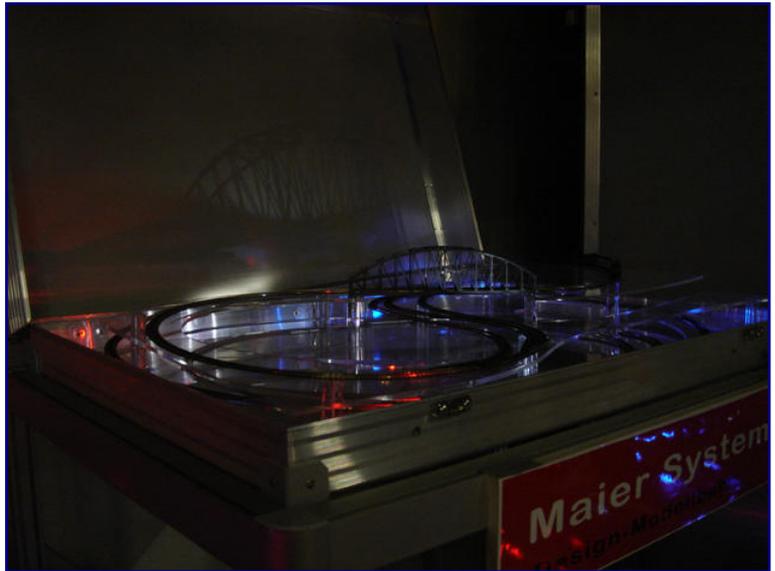
Dieses außergewöhnlich gelungene und besonders ansprechende Modell wird in einer Auflage von maximal 20 Wagen produziert. Die erste Tranche von 10 Stück war auf der Messe im Nu vergriffen. Interessenten sollten sich beeilen und rechtzeitig vorbestellen. Wenn der Wagen auf den Internetseiten (<http://www.hecklkleinserien.de>) auftaucht, könnte er schon vergriffen sein.

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

Lieferbar sind mittlerweile die im Herbst 2007 erstmals gezeigten Oberleitungsteile nach dem Vorbild der DRG. Ausgelegt sind sie für den berührungslosen Fahrbetrieb und eignen sich besonders für die Nachbildung historischer Fahrleitungen auf Dioramen. Im Gegensatz zur elektrisch betriebsfähigen Märklin-Oberleitung lässt sich der Fahrdrabt hier im vorbildgerechten Zickzack verlegen.

Angeboten werden deshalb Streckenmasten mit langem und kurzem Ausleger (Art.-Nr. 8/08 und 9/08) sowie Fahrdrähte mit 255 und 168 mm Länge (Art.-Nrn. 10/08 und 11/08). Für die Superung von Modellen sind jetzt auch Konfektionen mit je 12 vorbildgerecht großen Puffern (Art.-Nr. 12/08) erhältlich, welche sowohl die flachen als auch gewölbten Teller der großen Vorbilder richtig wiedergeben.



Acrylglas-Vorführanlage von Maier Systems auf der Messe in Köln 2008.



Auf der Anlage der Modellbahnfreunde Bliesen e.V. schlängelt sich ein VT 11<sup>5</sup> als TEE aus dem Schattenbahnhof. Die Wirkung resultiert aus der harmonischen Landschaft und der elektronischen Anlagensteuerung.

Erstmals für Besucher zu sehen waren die effektiv beleuchteten Acrylglas-Anlagen von Maier Systems (<http://www.design-anlagen.de>). Sie richten sich als beeindruckende Möbelstücke an diejenigen Modellbahner, die ihre Fahrzeuge nicht in einer detaillierten Landschaft zeigen möchten sondern den Hauch des Besonderen und Exklusiven suchen.

Ein neuer Kleinserienanbieter erwartet uns im nächsten Jahr. Zu treffen war er noch als Standpersonal beim Anlagenbau von Jörg Schmidt (<http://www.joswood.de>). Wir durften bereits Pläne seiner Modelle einsehen und diskutieren

sowie erste Musterstücke für die öffentliche Präsentation entgegennehmen. Gezeigt werden sie unseren Lesern dann erstmals auf dem 5. Adventstreffen in Zell an der Mosel, wo sie dann auch jeder selbst in die Hand nehmen kann.

Fehlen uns noch die ideellen Aussteller: Für die Spurweite Z gab es dort nur eine einzige Anlage, die auf Landschaft, großzügige Züge und elektronische PC-Steuerung setzte. Die genannten Module gehören den Modellbahnfreunden Bliesen e.V. aus dem Saarland und beeindruckten besonders durch die harmonisch abgestimmten Landschaftsfarben, die auch lange Zuggarnituren gut zur Geltung brachten. Die selbst entwickelte Computersteuerung ermöglichte es, dass Wendezüge auch im Schiebebetrieb verkehren konnten.

## Trainini® – Ausgabe 40

### Praxismagazin für Spurweite Z

#### Aktuelle Neuheitenauslieferungen:

Kurz nach Erscheinen der letzten Ausgabe lieferte Märklin die ersten Einheiten des „Displays Langer Heinrich“ (Art.-Nr. 86306) für die Spur Z an den Handel. Mittlerweile steht es aber schon wieder auf „derzeit nicht lieferbar“, weshalb von einer Tranchenlieferung auszugehen ist.

Wer also noch nicht zugreifen konnte und seine Auswahl Wagen an Wagen Ootz 50 noch nicht erwerben konnte, sollte nicht besorgt sein.

In dieser Woche an den Handel ausgeliefert wurde die ozeanblau-beige Ausführung der Baureihe 150 von Märklin (Art.-Nr. 88576). Die Lok ist eine Formvariante der E 50, d.h. sie ist nicht identisch mit der grünen Ursprungsausführung. Entsprechend der damaligen Vorbildumbauten wurden die Maschinenraumfenster (ohne senkrechte Strebe), die Stirnwand (ohne Rangierergriff unter den Frontfenstern) und die Regenrinnen (nicht mehr umlaufen) geändert.



Frisch ausgeliefert: Märklins Baureihe 150 (Art.-Nr. 88576) steht der ozeanblau-beige Lack erstaunlich gut.

Besonders gelungen sind Lackierung und Bedruckung, durch die Lüfter und einzelne Dachelemente besonders gut hervorgehoben werden. Allerdings fehlen beim Modell auf dem Foto die Anschriften für die Beheimatung sowie zu den Dienstgewichten der Lok.

#### Gewinn im Modellbauwettbewerb:

Heinz Wagner hat mit einem Kleindiorama, dessen Mittelpunkt sein Toilettenhäuschen für Spur Z bildet, den Modellbauwettbewerb im Luftwaffenmuseum Berlin-Gatow gewonnen. Wie angesichts des Austragungsorts nicht anders zu erwarten, drehten sich einige der Disziplinen unter dem Motto „Klein, aber oho“ gezielt um militärische Themen.

So waren die Zuschauer aufgerufen, über die Gewinner in den Wettbewerbskategorien Militärfahrzeuge, zivile Fahrzeuge, Militärflugzeuge, zivile Flugzeuge und „freie Kategorie“ abzustimmen. Letzteren Teilwettbewerb gewann Heinz Wagner schließlich mit dem im Bild gezeigten Stück für sich.



Das Gewinnermodell des freien Wettbewerbs. Foto: Heinz Wagner

**„Walbröl“ wieder in Betrieb:**

Am 2. November 2008 wurde im Eisenbahnmuseum Dieringhausen die in weiten Teilen nach dem Vorbild der preußischen T3 gebaute Dampflok „Walbröl“ wieder in Betrieb genommen – 42 Jahre nach Außerdienststellen des C-Kupplers.



Stolz präsentieren die Eisenbahnfreunde ihre Lok nach der Wiederinbetriebnahme. Plakatabbildung: Eisenbahnmuseum Dieringhausen

Die Lok bediente zwischen 1915 und 1966 von Dieringhausen aus die Kleinbahn Bielstein – Waldbröl. 1983 kehrte sie nach Jahren auf dem Denkmalssockel stark verrostet nach Dieringhausen zurück. Bereits in den neunziger Jahren erhielt sie eine Aufarbeitung in Pila / Schneidemühl (heute Polen), bei der verschiedene Abschnitte wie auch der Kessel erneuert worden sind. Andere Baugruppen entstanden später völlig neu in Dieringhausen oder bei verschiedenen deutschen Firmen.

Der im Museum mit einer außergewöhnlichen und einmaligen Ausstellung ansässige Stammtisch Untereschbach e.V. unterstützt den Erhalt und die zurückliegende Wiederherstellung der Traditionsmaschine. Deshalb ist ausschließlich

im Buchladen des Museums ein Spur-Z-Sonderwagen erhältlich, den wir bereits in der Ausgabe 33 (April 2008) gezeigt haben. Die Erlöse aus diesem Wagen kommen der Lokomotive zu Gute.

## Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt privat und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

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

Redaktion:  
Holger Späing (Chefredakteur)  
Bernd Knauf

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an [presse@trainini.de](mailto:presse@trainini.de). Mitarbeit: Joachim Ritter

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an [leserbriefe@trainini.de](mailto:leserbriefe@trainini.de) einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese 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, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

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

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

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