

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Kleines Wunder in 1:220

Von Glaskästen und Sparbüchern
Jahresrückblick 2008

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wieder geht ein spannendes Modellbahnjahr zu Ende. Wir alle warten gespannt auf Weihnachten und hoffen, das eine oder andere Geschenk für unser Hobby auf dem Gabentisch zu finden.

Zum Jahresausklang finden sich häufig Zeit und Muße, lang gehegte Ideen und geplante Vorhaben in die Tat umzusetzen. Davon nimmt sich die **Trainini®**-Redaktion nicht aus!



Holger Späing
Chefredakteur

Inspirationen geben uns oft die Messen, auf denen wir uns über Neuheiten informieren können und Anregungen bei anderen Modellbahnern aller Spurweiten holen. Daher werfen wir auch noch mal einen Blick zurück auf drei größere Ausstellungen für die Baugröße Z: das 16. Internationale Spur-Z-Treffen in Sindelfingen und die Messen in Bremen und Stuttgart.

Gerade die Ausstellung in Bremen hat sich zu einem Mekka der Spur Z entwickelt. Wir freuen uns darüber, weil unsere Nenngröße sonst häufig unterrepräsentiert scheint. Die Z-Friends Europe vom Stammtisch Bremen und der Freundeskreis der Spur Z Hamburg haben wieder mal eine beeindruckende Schau zusammengestellt.

Den Schwerpunkt der heutigen Ausgabe bildet aber ein kleines Modell: der „Glaskasten“ von Z-Modellbau. Dr. Scheibe aus Chemnitz hat ihn zunächst in der wohl beliebtesten Ausführung als „Spalter Bockerl“ 98 307 umgesetzt.

Trotz guter Fahreigenschaften ist auch ein Kleinserienmodell nicht frei von Fehlern – leider. Das möchten wir mit unserem Testbericht auch herausarbeiten. Da sich diese Fehler eben nicht als betriebswirtschaftliche Kompromisse darstellten, hat es für das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres“ am Ende leider nicht ganz gereicht.

Einige Leser zeigten sich schon überrascht, dass ein Märklin-Modell an dieser Lok vorbeizog. Heute erklären wir Ihnen auch, warum wir so entschieden haben. Sie finden unseren Bericht auf der Seite 4.

Um dieses Thema abrunden zu können, haben wir auch noch die passende Vorbildlektüre studiert. Sie eignet sich sehr gut, zusätzliches Wissen aufzubauen, das für den Einsatz des Modells hilfreich ist und ebenso hilft, unsere Kritik nachvollziehen zu können. Vielleicht ist dieses Buch ja auch für Sie ein geeignetes Weihnachtsgeschenk?

Zum Jahresende gehört immer auch ein Rückblick. Nur so können wir noch mal erleben, was wir wieder alles hinter uns gebracht haben. Und gerade in der Spurweite Z war es wieder ein bewegtes Jahr. Dieses Mal haben wir die Rückschau – mit Blick auf die folgenden Artikel des neuen Jahres – schon in der Dezember-Ausgabe untergebracht. Lassen Sie sich faszinieren, was 2008 alles geschehen ist!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen im Namen der Redaktion ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest und freue mich mit Ihnen auf das kommende Jahr 2009.

Her-Z-lich,

Holger Späing

Die Neuheit 2008 von Z-Modellbau „Spalter Bockerl“ im Test

Der „Glaskasten“ Baureihe 98³ gehört seit jeher zu den beliebtesten Dampflokomotiven in allen Spurweiten. Zu verdanken hat er dies seinem urigen Aussehen, das auf seinen für Dampflok ungewöhnlichen Mittelführerstand mit den jeweils drei großen Seitenfenstern zurückzuführen ist. Dank Z-Modellbau gibt es nun erstmals ein motorisiertes Modell für den Maßstab 1:220, das sicher viele Wunschträume wahr werden lässt. Deshalb wollten wir wissen, was genau in diesem Kleinod steckt.

Ein motorisierter Glaskasten für die Spurweite Z war nicht erst seit dem Spur-Z-Wochenende der Z-Friends Europe sehnsüchtig erwartet worden. Gleichwohl gebührt Dr. Andreas Scheibe aus Chemnitz die Ehre, diese Sehnsucht erkannt, durch das Vorführen eines Handmusters in Geseke weiter genährt und als erster mit einem Serienmodell befriedigt zu haben. Keine Frage also, die Messlatte liegt hoch, denn der Glaskasten ist nicht irgendein Modell sondern eines mit großer Außenwirkung.

Um es angemessen und umfassend bewerten zu können, erschien es uns daher wichtiger denn je, sich zunächst über die Anforderungen klar zu werden, die diese kleine Lokomotive erfüllen muss:

- Wurden die Vorbildproportionen und –maße korrekt wiedergegeben?
- Stimmt die Wiedergabe der Lackierung und Beschriftung des Vorbilds?
- Sind mit dem Modell angemessene Fahrgeschwindigkeiten möglich?
- Reicht die Zugkraft für vorbildnahe Garnituren aus?
- Bietet das Modell ein angemessenes Preis-Leistungsverhältnis?

Fragen über Fragen, denen wir in unserem Testbericht auf den Grund gehen wollen und die wir gerne auch mit konkreten Vorschlägen untermauern. Schließlich haben wir ihn ja nicht zur Neuerscheinung des Jahres 2008 gekürt, was wir einigen, glücklichen Besitzern des Modells sicher erst erklären müssen. Verraten sei an dieser Stelle aber schon, dass die Entscheidung denkbar knapp ausgefallen ist.

Wichtig ist bei Modellen stets, dass der erste Eindruck stimmt – schließlich entscheidet sich hier schon, ob ein Kauf erwägt wird oder nicht. Beim Glaskasten von Z-Modellbau besteht kein Zweifel: Das Modell wirkt stimmig und besonders im direkten Vergleich mit am Markt erhältlichen Wagen noch deutlich zierlicher und filigraner als allein. Damit wurde eine wichtige Vorbildeigenschaft gut getroffen.

Z-Modellbau steht für deutsche Wertarbeit, die trotz relativ hoher Auflagen ausschließlich in Handarbeit erfolgt. Daher besteht kein Zweifel, dass sich ein solches Modell nicht für weniger als 490,00 EUR



anbieten lässt. Grund für diese Einschätzung ist neben dem anspruchsvollen Fahrwerk und Getriebe vor allem der komplizierte Aufbau dieser kleinen Dampflok mit den vielen Details der Kesselausrüstung, der mit dem Modell der Köf 2 aus dem gleichen Sortiment nicht vergleichbar ist.

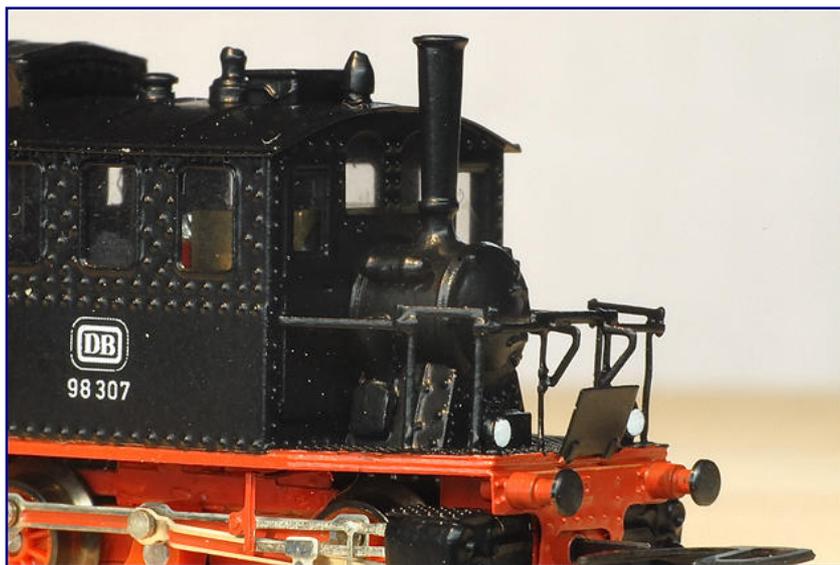
Die Vorbildmaße wurden – besonders angesichts des extrem winzigen Vorbilds – erstaunlich gut eingehalten. Oft erfordern die Maße der Antriebe gerade im Maßstab 1:220 Kompromisse, doch da liegt schon fast traditionell eine der Stärken von Z-Modellbau. Wie die vorherigen Modelle besticht auch das „Spalter Bockerl“ durch einen Mikroantrieb aus dem Bereich der Mobiltelefone in Verbindung mit einer Getriebeübersetzung von 88:1.

Den Fahreigenschaften werden wir uns später noch intensiver widmen. Zunächst bewerten wir die Umsetzung der technischen und optischen Merkmale in den Maßstab 1:220. Ausgeliefert wurden die Glaskästen des von Dr. Scheibe

nachgebildeten Typs mit einer Luftpumpe der Bauart Westinghouse, die auf der linken Lokseite vor dem Führerhaus am Kessel montiert war – eine sehr außergewöhnliche Anordnung. Die (vereinfachte) Nachbildung findet sich auch im Modell wieder.



Ein motorisierter „Glaskasten“ der Baureihe 98³ im Maßstab 1:220 galt bis vorm kurzem noch als Wunschtraum. Z-Modellbau aus Chemnitz ließ ihn nun Wirklichkeit werden. Erste, ausgelieferte Version ist die letzte Lokomotive 98 307, die als „Spalter Bockerl“ bekannt wurde. Sogar für eine nahezu freie Führerstandsdurchsicht hat es gereicht. Foto: Georg Schönfelder



Das Modell aus der Konstruktion Dr. Andreas Scheibe besticht durch eine stimmige Optik und feine Details, die einen glaubhaften Eindruck vom Vorbild vermitteln. Foto: Georg Schönfelder

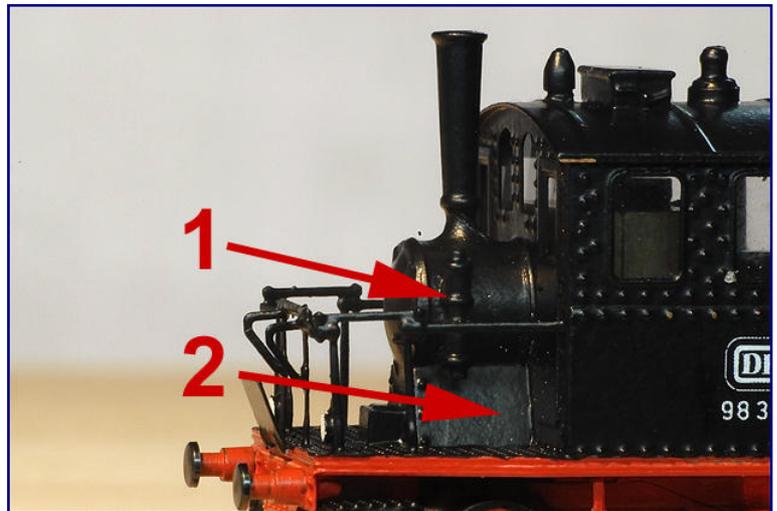
und durch ein einfaches Fenster (in ähnlicher Größe wie in den Türen zu ersetzen, das oben leicht ausgerundet ist.

Allerdings wurden die Maschinen später umgebaut, was häufig auch zum Tausch der Luftpumpe führte. An ihre Stelle trat dann eine der Reichsbahnbauart, was bei der 98 307 etwa Mitte der dreißiger Jahre geschah. Sicher wird man mit diesen kleinen Fehler verzeihen können, denn das Äußere unterscheidet sich nicht so gravierend, als dass es in unserem Maßstab im typischen Betrachtungsabstand oder in einer Vorbeifahrt zu erkennen wäre – und für eine Variante der K. Bay. Sts. B. wäre sie eh richtig.

Sollte eine Änderung in der laufenden Serie möglich sein, regen wir an, auch die Führerstandstür hinter der Luftpumpe zu entfernen

Beim Vorbild ließ sich hier generell keine Tür anbringen, weil hinter der Führerhausstirnwand der Luftkessel montiert war, der einen Durchgang behindert hätte.

Der Lokführer konnte also nur hinten die Lokomotivseite wechseln, sofern er nicht absteigen und um die Lok herumlaufen wollte. Die eckigen Fenster in den drei übrigen Türen sind übrigens für die 98 307 in Ausführung der DB korrekt, was vermutlich auf einen Tausch oder Neubau im Rahmen der AW-Erhaltungsarbeiten zurückgeht. Bei genauerem Hinsehen erscheinen alle Seitenfenster etwas zu klein.



Für die Bundesbahnausführung der 98 307 ist die Westinghouse-Luftpumpe nicht korrekt (Markierung 1). Ganz fehlt der linke Einlass des Wasserkastens (Markierung 2). Foto: Georg Schönfelder

Geschuldet wird dies vermutlich den nachgebildeten Nietereien sein, die zusammen mit den Querstreben im Dach ja auch ein wesentliches Merkmal der Glaskästen waren. Dennoch hätten wir dafür plädiert, die Nieten, wie an der Unterkante des Führerhauses sehr gut umgesetzt, etwas feiner auszuführen und so die Scheibennachbildungen gegenüber dem Blech stärker hervorzuheben. Denn leider ist es längst nicht bei allen Kleinserienmodellen Standard, auch die Scheiben nachzubilden.

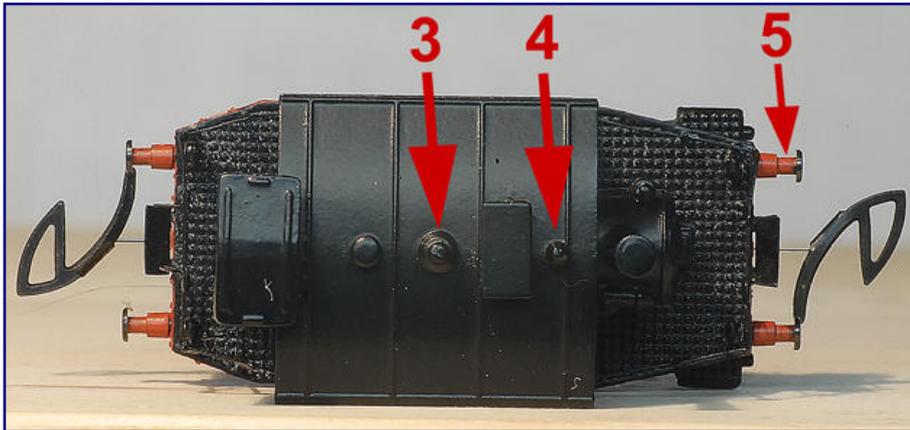
Daten zu Vorbild und Modell der 98 307 („Spalter Bockerl“)			
	Vorbild	1:220	Z-Modellbau
Länge über Puffer	6.984 mm	31,7 mm	31,7 mm
Höhe (über SOK)	4.240 mm	19,3 mm	19,5 mm
Breite	n. bek.	---	13,3 mm
Höhe Kesselmitte (über SOK)	2.160 mm	9,8 mm	10,2 mm
Achsfolge	B	---	B
Achsstand	3.200 mm	14,5 mm	14,3 mm
Antrieb	Blindwelle / Kuppelachsen	---	Zahnräder / Schnecke
Gewicht	22,7 t	---	11 g
Ø Kuppelräder	1.006 mm	4,6 mm	4,4 mm
Anzahl Motoren	2 Dampfzylinder	---	1
Leistung	ca. 210 PSi	---	---
Vmax	50 km/h	---	---
Bauart	B h2t		
Betriebsgattung	L 22.11		
Betriebsnummern	98 301 - 309		
Ursprungstyp	bayer. PtL 2/2		
Kohle	0,6 t		
Wasser	2 m³		

Widmen wir uns den Dachaufbauten: Zu sehen sind von vorn nach hinten die Einheitsglocke der DRG-Bauart, der eckige Kasten der Führerhausentlüftung, die Entlüftung der Petroleumlampe und der Abführkanal der Sicherheitsventile durch die Führerhausdecke hindurch. Korrekt mittig platziert wurde die Einheitsglocke, denn mit dem Tausch der alten Länderbahnausführung gegen diese wechselte sie ihren außermittigen Sitz von der rechten Dachhälfte an die Position des Modells.

Die Glocke ist allerdings etwas zu lang geraten. Auf der Führerhausentlüftung wurde vermutlich bewusst auf die Dampfpeife verzichtet – ein winziges Teil, das an dieser ungeschützten Stelle einer hohen Abbruchgefahr ausgesetzt wäre. Überflüssig ist die Entlüftung der Petroleumlampe zur Führerstandsbeleuchtung, denn das Vorbild wurde bereits in den Dreißigern auf elektrische Beleuchtung umgebaut, was im Modell an der Lichtmaschine rechts neben dem Schlot erkennbar ist.

Die vorn aus dem Führerstand ragende Rauchkammer kann vollends überzeugen: Der Kesseldurchmesser und die Wiedergabe des Schlots sind frei von Beanstandungen und über jeden

Zweifel erhaben. Wie bei Bundesbahnmaschinen üblich, zeigt die Rauchkammertür keinen Zentralverschluss mehr. Auf der Lokführerseite findet sich am Kessel direkt vor dem Führerhaus eine Einfüllöffnung zum Wasserkasten. Beim Vorbild konnte darauf ein mitgeführter Trichter aufgesetzt und am Wasserkran Nachschub „gezapft“ werden.



Die Entlüftung der Petroleumlampe ist bei 98 307 überflüssig (Markierung 3). Richtig ist aber die mittige Platzierung der Einheitsdampf-glocke (Markierung 4). Der Puffer hätte im Bereich zwischen Hülse und Teller wieder schwarz lackiert sein müssen (Markierung 5). Überzeugend wirken die Riffelblechnachbildungen auf Umlauf und den Dampfzylindern. Wünschenswert wäre noch eine Bohrung im Schornstein. Foto: Georg Schönfelder

Warum diese Öffnung beim Modell auf der Heizerseite fehlt, wissen wir nicht. Überzeugend wirken die Nachbildungen des Riffelblechs auf dem Umlauf (und den Dampfzylindern), die beim Vorbild Trittsicherheit gewährleisten sollte. Ursprünglich waren die Umläufe mit Holzplatten belegt, bevor die witterungsbeständige und bei Nässe auch bessere Lösung gewählt wurde. In den positiven Tenor reihen sich die Geländer vorn und hinten ein, die den Umlauf an je drei Seiten einrahmen.

Sie sind äußerst filigran und dennoch erstaunlich stabil konstruiert worden. Selbst die Öffnungen an den Aufstiegen für den Lokführer sowie die (hochgeklappten) Trittleche zu den Wagenübergängen wurden nicht vergessen. Vorbildgerecht verjüngt sich der Umlauf an beiden Lokomotivenden. Damit stimmt die Silhouette auch in der Sicht von oben. Beim Schlot hätten wir uns allerdings eine Bohrung in Schornsteinmitte gewünscht, um den Charakter als Rauch- und Dampfabfuhrrohr zu betonen.

Bleibt für den Lokkasten nun nur noch der Blick auf die Führerstandsrückseite: Auch hier ragt ein gut proportionierter Kesselteil heraus, nämlich der Stehkessel, der beim Vorbild von einer halbselbsttätigen Schüttvorrichtung für den Einmannbetrieb versehen war. Leider wurde diese Schütte mit Gestänge und Kegeltrieb nicht wiedergegeben, denn auch hier geraten Vorbildtreue und Stabilität in einen Interessenkonflikt.

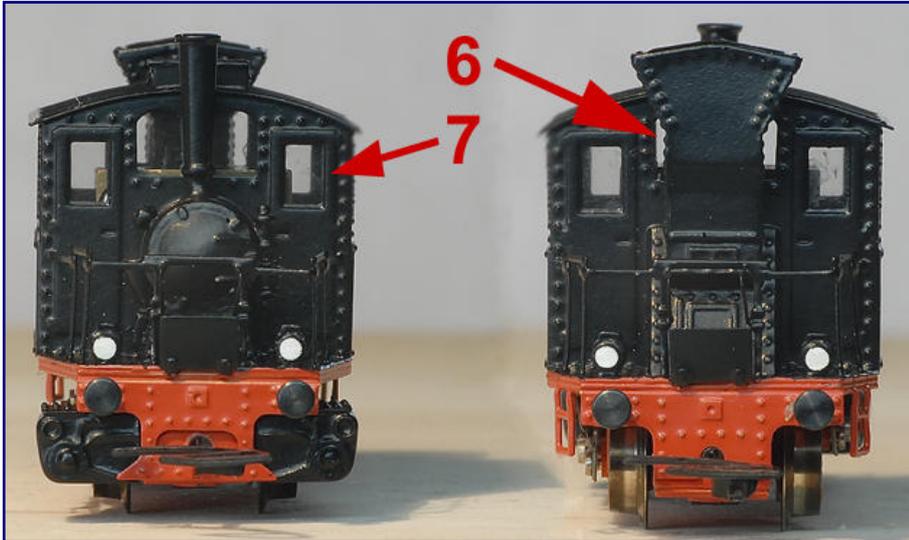
Anzumerken ist aber, dass die übrigen Merkmale alle vorhanden sind: die zweite Feuertür unter der Schütte (für eine Notfeuerung bei Klemmen der Rostbeschickungsmechanik), der Kohlenstandanzeiger für den Lokführer an der rechten Seite des Kohlenkastens und auch die Kohlenkastenabdeckung, die selbst bei vielen Modellen größerer Spuren schon fehlte.

Die inneren Führerhausfenster der Rückseite werden etwas zu stark vom Kohlen-



Gelungen wirkt die Rückseite mit dem Kohlenkasten: Wichtige Details wie die Abdeckung und dem Anzeiger für den Kohlenstand wurden nicht vergessen. Die filigranen Geländer mit den Öffnungen an den Auf- und Abstiegen sowie die Übergangsbleche wurden gekonnt filigran wiedergegeben. Foto: Georg Schönfelder

kasten verdeckt. Ursache ist nicht die Breite des Ansetzteils sondern die Platzierung der Fenster. Auch hier hat sich eine minimale Verschiebung der Fenster durch die Stege und Zwischenräume wegen der Nietennachbildungen ergeben, was aber durchaus zu verzeihen ist – ein Kompromiss musste schließlich zu Gunsten der Nieten oder der Fenster gefunden werden. Wir meinen, dass hier eine vertretbare Entscheidung getroffen wurde.



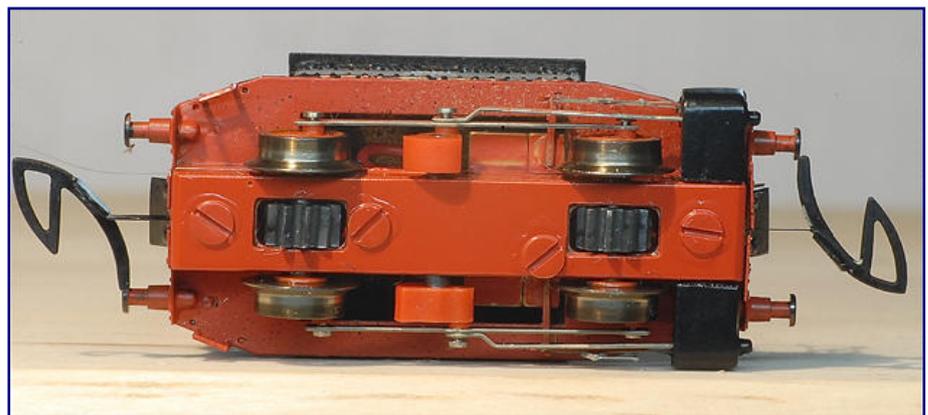
Bedingt durch die Nietennachbildungen und die damit zusammenhängenden, breiten Stege werden die inneren Fenster stark vom Kohlenkasten überdeckt (Markierung 6). Statt der Führerhaustür wäre eine Stirnwand mit Fenster richtig gewesen, denn dahinter versperrte der Luftkessels den Zutritt (Markierung 7). Foto: Georg Schönfelder

Bei einem Traummodell wie dem Glaskasten fällt es schwer, Fehler aufzuzeigen. Schließlich sind sie in einem Testbericht das Salz in der Suppe: Etwas Würze muss sein, zu viel verdirbt das Gericht. Deshalb betonen wir an dieser Stelle, dass der Glaskasten ein gelungenes und kaufwürdiges Modell ist, denn seinen großen Stärken werden wir uns gleich in der technischen Bewertung noch widmen.

Den Abschluss der optischen Wertung machen die Anschriften: Der Glaskasten trägt an beiden Führerstandsseiten ein Bundesbahnlogo und die

Betriebsnummer 98 307, die ihn als bekannteste und am meisten fotografierte Lok ausweisen. Aufgetragen wurden sie sauber, gut lesbar und wischfest im Tampondruckverfahren. Nachteil dieser für die Kleinserie sehr aufwändigen Methode ist, dass die Betriebsnummern an Vor- und Rückseite fehlen.

Wer darauf Wert legt, kann das aber durchaus auch selbst ändern. Die Kombination mit dem Zweilichtspitzensignal lässt die wiedergegebene Betriebszeit auf die Jahre 1955 bis 1957 eingrenzen. Problem: Alle Betriebsaufnahmen der 98 307 zeigen sie mit einem aufgemalten Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“. Die letzten, bekannten Vergleichsaufnahmen datieren auf Juli 1962; das Vorbild wurde keine drei Monate später z-gestellt.

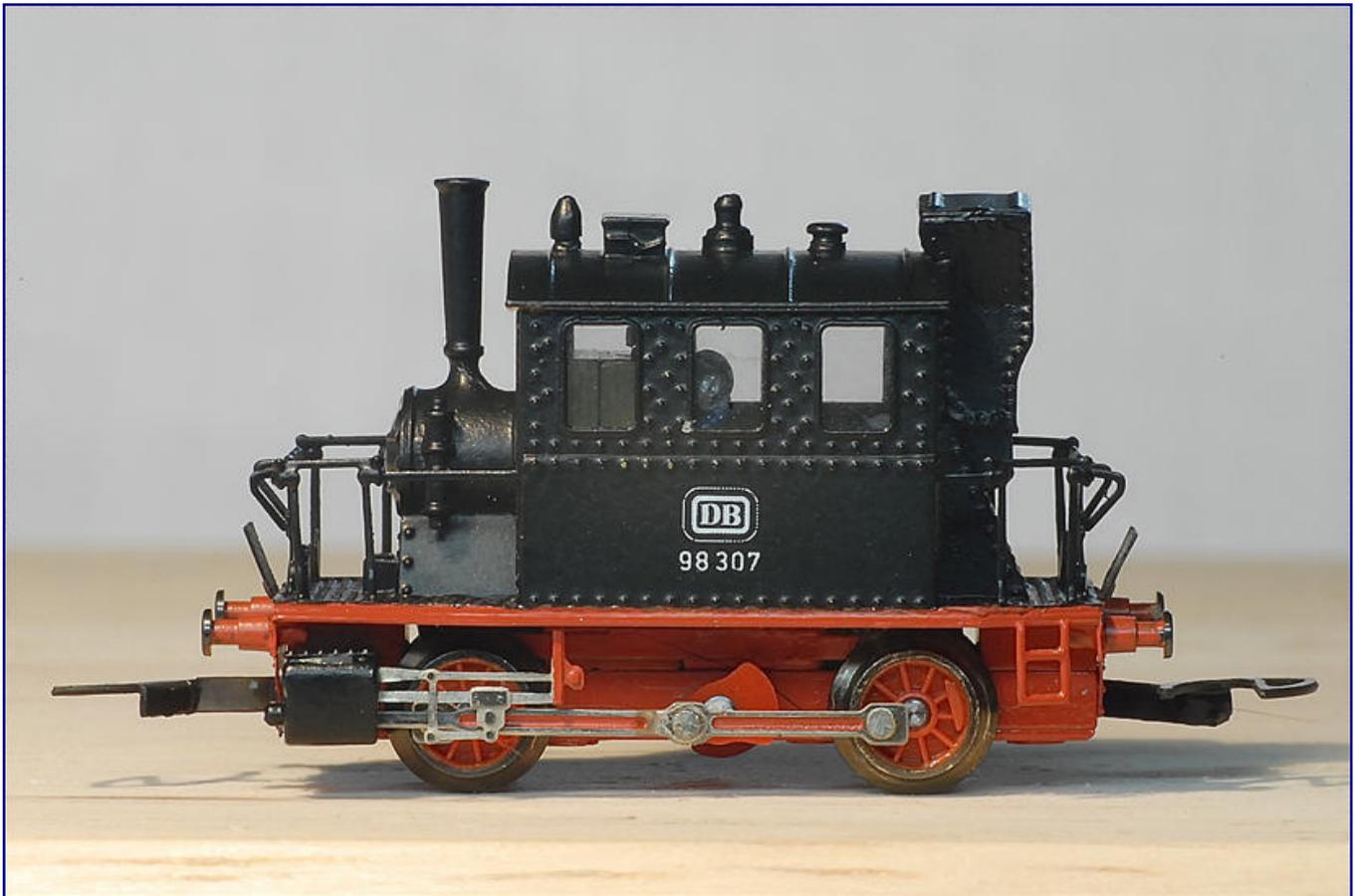


Die schräg verzahnten Zahnräder der Kuppelachsen sind durch die Getriebeabdeckung sichtbar, so dass sie leicht geschmiert werden können. Auch die Blindwelle ist direkt angetrieben. Im Gehäuse verbirgt sich ein wartungsfreier Motor, der für beste Langsamfahreigenschaften sorgt. Foto: Georg Schönfelder

Unsere Nachfrage bei Herrn Dr. Scheibe ergab, dass das harmonischer wirkende Logo ausdrücklicher Wunsch einiger Kunden gewesen sei, die das erhaltene Vorbild nur so kennen. Tatsächlich erhielt das Original aber erst im Rahmen seiner musealen Aufbereitung als rollfähige Ausstellungslok ein geschraubtes DB-Schild. Wir haben daher angeregt, eine alternative Beschriftung für dieses Modell anzubieten, die besser zum Regeldienst und dem erstmals angetriebenen Modell passt.

Das Fahrwerk bildet in optischer wie auch technischer Hinsicht den Höhepunkt des Modells. Getreu dem Motto, das Beste für den Schluss aufzuheben, besprechen wir es nun auch. Als Erstes sind uns die kleinen Räder aufgefallen, die sämtliche Durchmesser der Märklin-Modelle unterschreiten und absolut vorbildrichtig und maßstabkorrekt sind. Erst sie ermöglichen eine korrekte und überzeugende Wiedergabe der Lokproportionen.

An den Rädern stimmen aber auch die inneren Werte. Jedes Rad besitzt 10 Speichen und das entspricht genau dem Vorbild. Auch die etwas außermittig nach hinten versetzte Lage der Blindwelle ist konsequent wiedergegeben, was ja auch Auswirkungen auf die Getriebekonfiguration hat.



Im Bereich des Fahrwerks stimmt nahezu alles: Zahl der Speichen, Kuppelraddurchmesser, Steuerung, Blindwelle und der Versatz der Blindwelle nach hinten – die Achse der Blindwelle sollte man noch rot abdecken. Das DB-Emblem hat weder 98 307 noch ein anderer Glaskasten je in der aktiven Dienstzeit getragen. Die Vorbildlok erhielt es erst als nicht (mehr) betriebsfähige Museumslokomotive. Foto: Georg Schöfelder

Sogar den 90-Grad-Versatz der beiden Antriebe einer Zweizylindermaschine gegeneinander hat Z-Modellbau genauestens umgesetzt, obwohl der Modellbahner nie beide Seiten gleichzeitig sehen kann und im Modell kein technisches Erfordernis dafür vorliegt. Das ist Beweis genug, mit welchem Qualitätsanspruch Herr Dr. Scheibe sein Tagewerk verrichtet!

Nur zwei Details haben wir nicht gefunden: Es sind die beiden kleinen Ventile, von denen je eines seitlich am Dampfzylinder sitzen müsste und Nachbildungen der schwarzen Dampfeinströmhöhre. Sie hätten sich vom roten Fahrwerksblock sichtbar hervorgehoben. An den Pufferhülsen reicht der rote Pinselstrich etwas zu weit nach vorn und endet erst hinter den Puffertellern, was in 5 Minuten behoben ist.

Trainini® – Ausgabe 41

Praxismagazin für Spurweite Z

Das Getriebe weist wie schon bei der Köf 2 und dem Paulinchen eine Übersetzung von 88:1 auf, welche der Lok hervorragende Langsamfahreigenschaften verschafft, die dem Vorbild mit 50 km/h Höchstgeschwindigkeit angemessen erscheinen. Im Messebetrieb führt das zwangsläufig zu einem langen Stau hinter der Lok, was die Fehler anderer Hersteller nur allzu deutlich zeigt.

Von unten sind vom Antrieb nur zwei schräg verzahnte Zahnräder zu sehen. Trotz Führerhausdurchblick verrät der gezielte Blick auf Motor und Getriebe nicht viel von der Technik – sie ist aber von der Köf vertraut und soll hier deshalb auch nicht weiter beschrieben werden. Verblüffend war für uns aber, dass zumindest gut verlegte Weichen die 98 307 selbst bei Langsamfahrt nicht zum Anhalten brachten!



Zugbildungsvorschläge für die BR 98³ auf Basis von Märklin-Wagenmaterial:

Ein reiner Personenzug ließe sich derzeit glaubhaft wohl nur mit den Donnerbüchsen (Art.-Nrn. 8750 – 8752) nachbilden. Zum Problem wird in der Praxis werden bei engen Radien allerdings die geringen Zugkräfte des Lokmodells (Bild oben).

Ein einfacher GmP ließe sich mit zwei Donnerbüchsen und einem Güterwagen nachbilden. Hier wurde der Moha-Wagen (Art.-Nr. 82314) ausgewählt, was eine (fiktive) Überstellung des Milchtransportwagens zu einem größeren Bahnhof zwecks Lauf als Wagengruppe im Eilzug zu Molkerei Osthafen nach Frankfurt (Main) suggerieren würde (Bild unten).

Ein derart kurzer Radstand nährt ja zunächst die Sorge bezüglich der Stromaufnahmesicherheit gerade in solchen Extremsituationen. Die verwunderte Nachfrage beim Hersteller ergab übrigens, dass dies ein gezieltes Entwicklungs- und auch Testkriterium vor Erlangen der Serienreife darstelle. Und tatsächlich konnten alle Stotterer ausnahmslos auf Maßabweichungen durch hoch stehende Teile an den Weichen zurückgeführt (und daher auch nur an diesen behoben) werden.

Der Glaskasten leistete im Vorbild rund 200 PS, womit er im Bereich der Leistungsklasse einer Köf 2 angesiedelt ist. Im Modell verlangen wir deshalb von ihm auch nur das Ziehen kurzer Garnituren: 3 kurze Personenwagen oder 5 zweiachsige Güterwagen – in den Betriebsjahren des Vorbilds meist noch solche mit kurzen Achsständen.

Getestet wurde mit drei Donnerbüchsen von Märklin (Art.-Nrn. 8750 – 8752), die aufgrund ihres relativ langen Achsstands einen hohen Rollwiderstand bieten. Grund für diese Wahl war, dass es bisher keine bayerischen Lokalbahnwagen im Maßstab 1:220 gibt, die besser zum Modell passen würden und eine

geringere Gesamtlänge aufwiesen. Die gewählten Wagen repräsentieren also mit ihren Fahrwerken einen Standardtypen, wie er wohl auf jeder Modellbahnanlage zum Einsatz kommen wird.

Und die Donnerbüchsen sind auch in ganz Deutschland verbreitete Wagen gewesen, die deshalb auch mit dem Spalter Bockerl durchaus glaubhaft eingesetzt werden können. Eine Alternative wären eventuell noch die dreiachsigen Umbauwagen (8716 - 8718), die bildlich zumindest auf Sonderfahrten mit einer 98³ als Bespannung nachweisbar sind.



Diesem PmG sind zwei Einheitspersonenwagen mit geschlossenen Einstiegen (aus dem Set mit der Art.-Nr. 87670) beige stellt. Haupttransportgut sind Brennstoffe im Kesselwagen (Startset) und Bier im thermoisolierten Wagen der Bauart G 10, einem Sondermodell zur IMA München (Bild unten).

Weil gerade Nebenstrecken durch viele Kurven und enge Radien geprägt sind, haben wir unsere Testgarnitur gezielt durch einen Industriekreis (Märklin 8510) geschickt. Schnell zeigten sich die Grenzen der Zugkraft des kleinen Modells: Mit einem Waggon durchfährt sie den Kreis noch anstandslos, mit dem zweiten erreicht sie bereits ihre Leistungsgrenze. Mit drei Wagen im Schleppe bewegt sich die 98 307 nur noch mit schleudernden Rädern.

Also folgte eine Gegenprobe auf den größeren Radien. Hier gab es keine Probleme. Anstandslos beförderte die Lok alle drei Donnerbüchsen und lässt sich auch noch zwei zusätzliche Güterwagen anhängen – der typische PmG (Personenzug mit Güterbeförderung) einer bayerischen Nebenstrecke in den fünfziger Jahren.

Wir folgern aus diesen Feststellungen, dass für das Modell 1101 von Z-Modellbau Radien ab 195 mm zu empfehlen sind. Es folgte der Gang auf die elektronische Briefwaage der Deutschen Post AG. Dort sind 11 g als Gewicht messbar, was gut ein Drittel des durchschnittlichen Gewichts von Spur-Z-Lokomotiven bedeutet. Im Verhältnis dazu sind ihre Zugkräfte überraschend gut.

Unser Vorschlag an Herrn Dr. Scheibe ist, das Gewicht durch Einbau eines über den Motor reichenden Messingblocks zu steigern, der rechts und links davon bis zu den Fensterunterkanten reicht. Dieser und die übrigen Motorteile sollten schwarz lackiert oder abgedeckt werden und könnten zusammen dann auch den Langkessel noch besser wiedergeben, schließlich ist die freie Führerstandsübersicht auch ein wesentliches Merkmal im Modell.

Beim Spalter Bockerl lohnt es sich unserer Einschätzung nach besonders, um jedes Gramm zu kämpfen. Das Pflichtprogramm hat er ohne Beanstandungen absolviert, mit nur wenig mehr Gewicht dürfte er auch die Kür fabelhaft hinter sich bringen. Unser Vorschlag wurde deshalb in Chemnitz wohlwollend aufgenommen und wir freuen uns über eine mögliche Umsetzung.



Die beste Wirkung und auch beste Zugkraft erzielt der Glaskasten vor kurzen Wagen, die sich aktuell nur im Güterwagensortiment finden lassen. Hier fährt er vor einem zeitgenössischen Kesselwagen der VTG und einem gedeckten Wagen G 10, der noch die alten DR-Anschriften aus der Besatzungszeit trägt (Wagen aus dem Set mit der Art.-Nr. 82518).

Für einen vorbildorientierten Einsatz daheim haben wir Ihnen auf den Fotos noch ein paar Vorschläge zusammengestellt, wie sich das wohl derzeit filigranste Lokmodell am Markt wirksam und möglichst authentisch einsetzen lässt. Dazu gehören noch reine Personenzüge mit den geschlossenen Einheitspersonenwagen wie auch verschiedene PmG oder GmP, für die sich besonders gedeckte Wagen des Typs G10, der zweiachsige Einheitskesselwagen oder auch ein offener Wagen eignen.

Zusammenfassend können wir festhalten, dass der neue Glaskasten von Z-Modellbau ein echtes Wunschmodell ist. Über 35 Jahre haben die Zetties warten müssen, bis der Fortschritt der Technik endlich ein motorisiertes Modell dieser Baureihe möglich machte. Vergleicht man den Kaufpreis mit den Geboten für die vorausgegangenen Rollmodelle und dem Aufwand für die vielen Details einer Dampflok in einer Kleinserie, ergibt sich ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis.

Im Bereich der optischen Wertung ergibt sich für die 98³ ein durchwachsenes Bild. Vielen angenehm auffallenden Details wie Nietennachbildungen, Geländern, Trittlechen sogar auf den Dampfzylindern und einem freien Führerstandsdurchblick stehen mehrere, kleinere Vorbildfehler gegenüber. Zu betonen ist aber, dass diese auch in größeren Spurweiten schon häufig gemacht wurden.

Nur diese kleinen, aber für den Test im Vergleich zu Modellen anderer Hersteller relevanten Punkte haben das „Spalter Bockerl“ den Titel „Neuerscheinung des Jahres 2008“ gekostet, denn sie sind nicht betriebswirtschaftlich erforderlich gewesen. Für mögliche Varianten des Modells mit kleinen Formänderungen wäre das Rennen also wieder völlig offen.



Ungewöhnlich, aber fotobelegt ist diese Garnitur für eine 98³ auf Abschiedsfahrt: Die kleine Lok fährt für Eisenbahnfreunde mit einer Garnitur dreiachsiger Umbauwagen (Art.-Nrn. 8706 – 8708) – sehr moderne Wagen Anfang der Sechziger für eine Lok mit 50 Jahren Dienstzeit auf dem Buckel.

Zurückzuführen sind die beschriebenen Detailfehler vermutlich darauf, dass viele Konstruktionen aller Maßstäbe anhand alter Angebotszeichnungen erfolgten, die spätere Umbauten und Änderungen gar nicht wiedergaben. Da mit der 98 307 und der aufgeschnittenen Lok des DB Museums aber gleich zwei Vorbilder erhalten sind, lassen sich aber einige davon ohne großen Aufwand feststellen und leicht belegen.

Die große Stärke des Kleinods von Z-Modellbau sind seine technischen Eigenschaften. Die Lok hat herausragende und Maßstäbe setzende Langsamfahreigenschaften auch auf Weichenstraßen. Ihre Fahrgeschwindigkeit und auch die Zugkraft sind dem Vorbild angemessen. Ein Mindestradius von 195 mm sollte aber eingehalten werden.

Wir freuen uns auf weitere Varianten dieser schönen und urigen Lok und sind zuversichtlich, dass wir demnächst vielleicht auch passende, bayerische Lokalbahnwagen in verschiedenen Ausführungen sehen werden.

Herstellerinformationen und Bestellungen:
<http://www.z-modellbau.de>

Geschichte der bayerischen ML 2/2 (BR 98³)
Von Glaskästen und Sparbüchsen

Ab etwa 1870 gewannen die später Lokalbahnen genannten Strecken im Netz der Königlich Bayerischen Staatsbahn zunehmend an Bedeutung. Das lag nicht an ihrem Transportaufkommen sondern an ihrer Bedeutung für die kleinen Orte entlang dieser Strecken. Oft boten sie Anlass für Spott und Hohn wegen der geringen, auf ihnen gefahrenen Geschwindigkeit, bei der man sprichwörtlich Blumen pflücken konnte. So erregten die „Motorlokomotiven“ der späteren Baureihe 98³ wegen ihres außergewöhnlichen Rationalisierungsansatzes besondere Aufmerksamkeit.



Obwohl längst ausgemustert, erweckt der Glaskasten auf dieser Aufnahme wieder Eindrücke vom Betriebsalltag in der Restaurationsphase. Die hier gezeigte Maschine unbekannter Nummer besitzt übrigens noch ihre alte Luftpumpe. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

„Hauslieferanten“ Krauß und Maffei – damals noch auch bauen.

Die Erfolgsgeschichte begann 1905 mit den sechs „Urglaskästen“ ML 2/2 der Bauart B h2t – die ersten Heißdampflokomotiven auf bayerischen Nebenbahnen, eingereiht mit den Betriebsnummern 4501 bis 4506. Markant war der Antrieb über eine Blindwelle, der zunächst auch bei den Serienloks beibehalten werden sollte, und das auf darauf arbeitende Innentriebwerk, das wieder aufgegeben wurde. Dies erleichterte den Zugang zu Steuerung und Zylindern und schuf Platz für Wasserkästen im Rahmen.

Gemeinsam hatten alle nachfolgenden Bautypen die Achsfolge B und die Heißdampfausführung. Die zunächst „Motorlok“ genannten Fahrzeuge waren von

Sind Sie auch schon über den Begriff „Lokalbahn“ gestolpert? Er bezeichnet nichts anderes als eine Nebenbahn (siehe auch Informationskästchen), hielt sich aber vielleicht auch wegen seiner außergewöhnlichen Fahrzeuge lange in den Köpfen der Menschen. Die Geschichte eines solchen Bautyps wollen wir heute kurz skizzieren und unseren Lesern vorstellen.

Es handelt sich um die bayerische ML 2/2, später als PtL 2/2 bezeichnet. Vielen sind diese Lokomotiven eher als „Glaskasten“ bekannt, doch längst nicht alle unter dieser Bezeichnungen laufenden Maschinen gehörten dieser besonderen Bauart an. Die K.Bay.Sts.B. ließ etwa ab der Jahrhundertwende verschiedene Konstruktionen von ihren getrennte Unternehmen – entwerfen und dann

Was ist eine Lokalbahn?

Der Begriff „Lokalbahn“ ist durch die Gesetzgebung geschaffen worden: Ab 1869 war im bayerischen Dotationsgesetz noch von Sekundärbahnen (secundus, lat. der Zweite) die Rede, die sich durch eine (lediglich) lokale Wichtigkeit auszeichneten.

Bereits um 1875 etablierte sich auch der Begriff Vizinalbahnen (vicinus, lat. der Nachbar), als die Frage staatlicher Förderung des Baus solcher Bahnen stellte. Der Bau war zwar deutlich kostengünstiger durchzuführen als der von Hauptbahnen, aber trotzdem immer noch viel zu teuer.

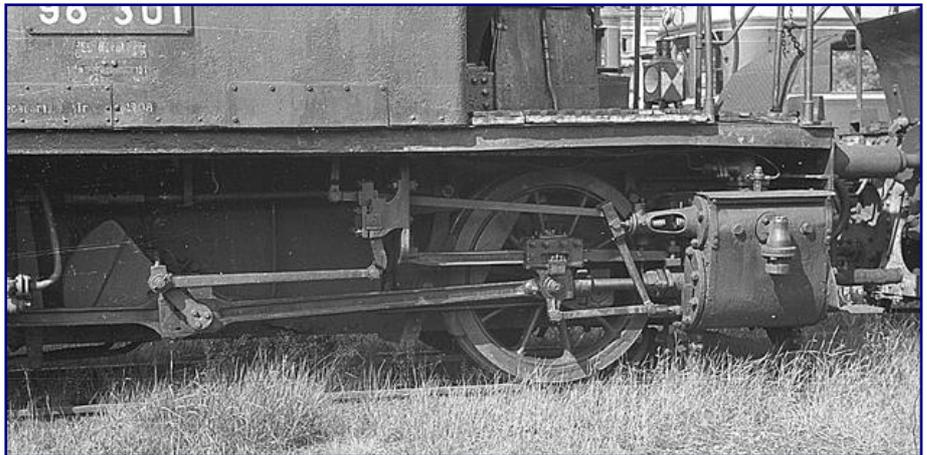
In den Jahren 1882 und 1884 folgten Gesetze zum Bau von Lokalbahnen (locus, lat. der Ort), mit denen noch einfachere Normen für diese Bahnstrecken geschaffen werden sollten. Interessenten mussten danach weiter den Grund und Boden kostenlos stellen, erhielten aber keinen Anteil an der Baurente mehr, was faktisch wegen fehlender Gewinnaussichten auch vorher schon der Fall war.

Der Begriff „Lokalbahn“ hat sich in den Köpfen der Menschen bis heute gehalten, obwohl schon 1905 – gerade mal gute 20 Jahre später – der bis heute übliche Begriff der Nebenbahn durch die Eisenbahn-Bau und – Betriebsordnung geschaffen wurde: Er fasste alle Bahnen von sekundärer Bedeutung, also die Vizinal- und Lokalbahnen, amtlich zusammen.

Quelle: Steffen Lüdecke, Die Baureihe 98 – Band 1; EK-Verlag 1999

Anfang an für den Dienst auf Lokalbahnen bestimmt, daher mussten sie ein geringes Gewicht aufweisen und möglichst rationell zu betreiben sein.

Die ab 1906 in 24 Exemplaren gebaute Maffei-Motorlok, die am ehesten einer gewöhnlichen Dampflokomotive ähnelte, konnte sich aber nicht bewähren. Sie wies ein Vierzylindertriebwerk auf, wobei zwischen den Achsen Doppelzylinder saßen, die nach außen auf die Achsen arbeiteten – je ein Zylinder pro Rad. So konnte sich Krauß mit seiner Kernkompetenz für kleinere Lokomotiven einmal mehr durchsetzen und entwickelte den Glaskasten weiter.



Die Urglaskästen und die Loks der ersten Serie waren noch über eine Blindwelle angetrieben. Das markante Ventil auf dem Dampfzylinder und das Dampfeströmrohr fehlen leider beim Spur-Z-Modell. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

Diese bewährten sich gut und wurden deshalb in größeren Zahlen weiterbeschafft. So konnten die Wasserkästen etwa, wie schon kurz angerissen, in den Bereich des Lokrahmens verlegt und damit zusätzlicher Platz für Betriebsvorräte und den Rest des Aufbaus geschaffen werden. Das kam besonders dem Führerhaus und auch der Zugänglichkeit der Kesselausrüstung zu Gute.



Im Oktober 1966 befindet sich die ausgemusterte 98 307 im AW Nürnberg, wo sie äußerlich aufgearbeitet und als rollfähige Ausstellungslok hergerichtet wird. Sie hat bereits ihre alten Laternen zurückerhalten. Gute zu sehen ist auch die für sie typische Luftpumpe. Foto: Rolf Hahmann

Behalten sollte der Glaskasten zunächst noch seinen Antrieb auf eine Blindwelle, die ihrerseits die Kraft auf beide Kuppelachsen weitergab. Grund für diese Konstruktion waren die kompakten Maße des Triebwerks, die einem solide ausgeführten Direktantrieb auf eine Treibachse lange Zeit entgegenstanden. Erst die letzte Serie der Glaskästen erlebte auch hier eine Modifikation, was auch zu einem kürzeren Achsstand führte.

Die Ursprünge der Serien-Glaskästen mit Blindwelle (Ursprungsbezeichnungen: PtL 4507 - 4535) gehen auf das Jahr 1908 zurück, welches den Startpunkt für einen gewaltigen Sprung in der Rationalisierung des Nebenstreckenbetriebs darstellte. Selbst die für ihre Sparsamkeit bekannte Preußische Staatsbahn konnte sich da nicht widersetzen und bestellte drei Exemplare der urigen Lokomotive bei der Konkurrenz (T2 Altona 6081 und 6082, T2 Elberfeld 6041).

Dort wurde der „bayerische Preuße“ bald auch als „Sparbüchse“ oder wegen seines Aussehens auch als „Gartenlaube“ bekannt, aber eben auch bei den Eisenbahnern beliebt. Die Spitznamen waren frei von Spott und zeigten Ehrfurcht vor dem außergewöhnlichen Äußeren in Verbindung mit dem sparsamen Brennstoffverbrauch. Eine weitere Lok ging an



Das typische „Gesicht“ eines Glaskastens zeigt 98 307 am 20.4.1968 vor der Drehscheibe ihrer buchmäßig letzten Dienststätte. Gut zu sehen ist die unterschiedliche Form der Fenster rechts und links außen. Foto: Rolf Hahmann

Um einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb zu erreichen, wurde auf den Lokalbahnen nicht nach Güter- und Personenverkehr getrennt. Man hängte, meist sogar bis zur endgültigen Betriebseinstellung in den sechziger Jahren, einfach Güterwagen an die Personenzüge (PmG) an oder nutzte einen Güterzug durch angehängte Personenwagen (GmP) einfach für den Reiseverkehr mit. Die Unterscheidung zwischen PmG und GmP erfolgte einfach nach Anzahl der angehängten Wagen und Zweck der Fahrt.

Für die Glaskästen bedeute das, an den Unterwegshalten auch Wagen aus dem Zug auszustellen, zu rangieren und dem Empfänger zuzustellen. Ihr Aufgabengebiet war also äußerst vielseitig, auch wenn der leichte Personenzugdienst stets ihr Hauptaufgabengebiet war.

Auch das Vorbild des Z-Modellbau-Modells kann auf eine abwechslungsreiche und bewegte Geschichte zurückblicken: Gebaut wurde die Lok 1909 in der Lokfabrik Krauß & Comp., München unter der

die Lokalbahn AG (LAG), einem späteren Pionier der elektrischen Traktion, und drei Exemplare an die schweizerische Sensetalbahn.

Die kleinen Lokomotiven, mittlerweile als Personenzugtenderloks (PtL) bezeichnet, waren einfache, genügsame und zuverlässige Maschinen und erfüllten damit die in sie gestellten Erwartungen. Viele Nebenbahnen boten schon beim Bau keinerlei Aussicht auf einen kostendeckenden oder gar gewinnbringenden Betrieb, weshalb ein striktes Kostenbewusstsein unverzichtbar war.

Der Bau solcher Strecken war meist politisch motiviert, die Gemeinden stellten Grund und Boden kostenlos bereit und beteiligten sich oft auch an den Baukosten – in der Hoffnung auf eine angemessene Teilhabe an der wirtschaftlichen Entwicklung ihrer Region.

Dies lässt sich nur im Bewusstsein verstehen, dass es damals für den Transport von Gütern und Menschen auf weite Entfernungen mangels ausgebauter Straßen noch keine Alternativen gab, von der beschwerlichen und langen Reise mit der Postkutsche mal abgesehen. Die Eisenbahn bot die einzige Hoffnung auf eine industrielle Revolution auch im eigenen Ort.



Und zum Vergleich die Rückansicht mit geöffneten Türen: 98 307 am 20.4.1968 im Bw Nürnberg Hbf. Foto: Rolf Hahmann

Fabriknummer 5911. Die Königlich Bayerische Staatsbahn stellte sie nach der Anlieferung am 27.1.1909 mit der Betriebsnummer 4529 in Dienst und setzte sie nun auf verschiedenen Nebenbahnen des bayerischen Königreichs ein.



In voller Schönheit zeigt sich das frisch aufgearbeitete „Spalter Bockerl“ 98 307 am 20.4.1968 vor dem Rundschuppen des Bw Nürnberg Hbf. Deutlich zu sehen ist die nicht vorhandene Tür in der linken Führerstandsfront, woraus sich die abweichende Fensterform ergab. Den DB-Keks erhielt sie erst als Museumsmaschine (vgl. Titelbild des EK-Buches auf Seite 22: die gleiche Lok aufgenommen drei Monate vor der Abstellung im Juli 1962). Foto: Rolf Hahmann

Ihre Kuppelräder wiesen mit 1.006 mm das bewährte Maß bayerischer Lokalbahnloks auf. Ausgerüstet war sie wie ihre Schwestern für den Einmannbetrieb, der Heizer wurde eingespart. Der Lokführer arbeitete allein im großen Führerstand, der den gesamten Langkessel, betrieben mit nur 12 bar Druck, umgab. Vorne ragte die Rauchkammer und hinten der Stehkessel heraus. Über klappbare Trittleche vorn und hinten konnte eine Durchgangsverbindung zum angehängten Zug hergestellt werden.

Der Aufstieg auf die Lok erfolgte hinten über eine Leiter oder vorn über Trittstufen auf den Dampfzylindern. Im umlaufenden Geländer waren dafür hochklappbare Abschnitte für den Zutritt des Personals vorgesehen. Musste der Lokführer während der Fahrt auf die andere Kesselseite wechseln, ginge das nur über die hinteren Führerstandstüren, denn die Vorderseite hatte nur eine Tür auf der rechten Fahrzeugseite.

Beleuchtet war der Glaskasten zunächst mit Petroleumlampen, für die in der Führerhausdecke auch eine Entlüftung vorgesehen war. Die Urglaskästen und Maffei-Motorloks wurden nicht mehr in den endgültigen Umzeichnungsbestand der Deutschen Reichsbahn übernommen. Bis auf die 13 zuletzt gebauten Lokomotiven (Baujahre 1911 – 1914) ohne Blindwelle sollte dies auch für die Serienfahrzeuge gelten.

In diese Zeit fällt auch die Aufnahme der ursprünglich als 98 319 vorgesehenen Lokomotive (PtL 4515) 1925 ins Verkehrsmuseum Nürnberg. Sie wurde auf der linken Seite aufgeschnitten und veranschaulicht so die Funktionsweise einer Dampflokomotive. Der Zufall wollte es, dass noch fast 40 Jahre lang ihre Schwesterlokomotiven im regulären Betriebsdienst wenige Kilometer an ihrem Standort vorbeifahren sollten, denn Nürnberg blieb Heimat bis zum letzten Einsatztag einer Dampflokomotive dieses Typs.



Um 1961 sind 98 301 und 98 308 noch auf dem Lokfriedhof des Bw Nürnberg Hbf zu finden. Der Kohlenkasten von 98 301, die übrigens noch ihre außermittig angebrachte, flache Glocke (im Bild vor dem Schlot zu sehen) aus der Länderbahnzeit besitzt, musste schon als Ersatzteil für die letzte Lok der Baureihe - die 98 307 - erhalten. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis

9 Serienmaschinen mit Blindwelle überlebten die Folgen der Ausmusterungen von 1922 bis 1925. Schließlich wurde eine Großausbesserung mit Ziel der Wiederinbetriebnahme angeordnet und diese Lokomotiven mit den Betriebsnummern 98 301 – 309 wieder in den Bestand übernommen. Sie taten danach teilweise noch über 30 Jahre Dienst!

Bei der Deutschen Reichsbahn war das Vorbild von Z-Modellbau ursprünglich zum Einreihen als 98 333 vorgesehen, doch dieser Plan war durch die zwischenzeitliche Abstellung vieler PtL 2/2 schon bald Makulatur. So erhielt sie schließlich die endgültige Bezeichnung 98 307 und wurde später als letzte ihrer Baureihe noch bei den Eisenbahnfreunden besonders berühmt.

Als „Spalter Bocker!“ war sie schließlich zuletzt offiziell im Bw Nürnberg Hbf beheimatet und überlebte zusammen mit ihrer Schwestermaschine 98 301 auch noch die letzten Vertreter der Ausführung ohne Blindwelle. Ihr letztes Einsatzgebiet war die Nebenstrecke Georgensgmünd – Spalt, auf der sie auch zu ihrem Spitznamen kam.

Teile der Kesselausrüstung und Technik von 98 307 wurden in den Dreißigern auf Reichsbahnstandard umgebaut. Dazu gehörte unter anderem der Ersatz der handbetätigten, flachen Glocke, die etwas außermittig auf dem Führerhausdach saß, gegen die dampfbetätigte Einheitsglocke der Reichsbahnbauart. Bisweilen änderte sich auch die Lage der Teile an der Lok, wie etwa im Fall der Luftpumpe.

So verändert taten die kleinen Lokomotiven noch viele Jahre Nebenbahndienst und waren im Rahmen ihres Leistungsvermögens in allen Zugarten anzutreffen, die eine Nebenbahn zu bieten hat - auch im Rangierdienst. Pro Lok ergab das etwa 25.000 km Laufleistung pro Jahr. In den Kriegen ihrer Dienstzeiten gehörten auch Zugförderungen fürs Militär zum Aufgabengebiet.

Im 2. Weltkrieg hatten die Maschinen bereits ein Dienstalder von etwa 30 Jahren erreicht und die Direktionen drängten auf eine rasche Ausmusterung. Diese begann zwar bald darauf, zog sich aber noch mal über 20 Jahre hin! Grund war die Sparsamkeit der Maschinen und die Tatsache, dass nur ein Lokführer als Personal gebraucht wurde – Brennstoff und Personal waren damals halt knapp.



Seitliche Rückansicht des „Spalter Bockerl“ im Bw Nürnberg Hbf: Das Umlaufgeländer und die Führerstandstüren sind geöffnet. Die Lok trägt, wie teilweise auch zu ihrer aktiven Dienstzeit, einen Puffertellerwarnanstrich. Foto: Rolf Hahmann

18 Maschinen überlebten den Krieg in Staatsbahndiensten, davon 98 304 in Österreich, wo sie auch verblieb und als 688.01 von der ÖBB wieder in Betrieb genommen wurde. Die übrigen 17 Maschinen standen auf dem Gebiet der späteren DB. Aber auch ausgemusterte Exemplare waren durch Verkauf dem Schneidbrenner vorerst entkommen und waren ebenfalls nicht dem Krieg zum Opfer gefallen.

Selbst bei der Bundesbahn erlebte sie noch eine kurze Blütezeit, obwohl sie als Splittergattung nicht als unterhaltungswürdig eingestuft wurde und eigentlich ausgemustert werden sollte. Die Baureihe

98⁴ sollte ihre Leistungen nach diesen Vorstellungen übernehmen. Deutlich zeigt die Wirklichkeit, wie vorausschauend die Konstrukteure seinerzeit gearbeitet hatten: Für das letzte Dutzend Glaskästen brauchte die Bundesbahn gute zehn Jahre, um sie auszumustern.

Beheimatet waren die Maschinen ab 1951 in den Bundesbahndirektionen Augsburg, München und Nürnberg. Sie verlassen ihre Heimat bis zum Ende ihrer Dienstzeit nicht. Nur die Zahl der Betriebswerke reduzierte sich. Die letzten waren Nördlingen, Simbach und Nürnberg Hbf. 1959 schied 98 315 (ohne Blindwelle) aus dem aktiven Betriebsdienst aus: Nur 98 301 und 98 307 (ohne Blindwelle) aus dem Bw Nürnberg Hbf blieben zwischen Georgensgmünd und Spalt (7 km) aktiv.

Ab April 1960 überließ 98 301 ihrer Schwester den Betrieb auf der letzten Glaskasten-Strecke allein. Nun wurde sie für zweieinhalb Jahre bestauntes und beliebtes Fotoobjekt, das als „Spalter Bockerl“ im Munde aller Eisenbahnfreunde war. 98 301 gelangte auf den Lokfriedhof des Bw Nürnberg Hbf und diente als Ersatzteilspender. So wurde ihr Kohlenkasten schließlich an der 98 307 verbaut, bevor sie schließlich verschrottet wurde.

Erst am 7. Oktober 1962 wurde sie von der Ausbesserung zurückgestellt. Die Ausmusterung erteilte sie mit 54 Jahren Dienstalster am 9. Juli 1963. Zu dieser Zeit, als Dampfloks noch weitgehend alltäglich waren, rettete eine außergewöhnliche Weitsicht die Lok dann doch noch vor dem Schneidbrenner. Sie kam ins AW Nürnberg und wurde als rollfähiges Ausstellungsstück hergerichtet. Hier erhielt sie auch das angeschraubte DB-Emblem, das kein einziger Glaskasten in seiner Dienstzeit je getragen hatte.



PtL 4515, einst als 98 319 zur Einnummerierung vorgesehen, wurde schon vor Inkrafttreten des DRG-Nummernschemas ausgemustert und gelangte bereits 1925 ins Verkehrsmuseum Nürnberg. Dort veranschaulichte sie längs aufgeschnitten die Wirkungsweise einer Dampfloks. Im Oktober 2005 wurde sie beim Brand im Museums-Bw schwer beschädigt und anschließend in die Außenstelle Koblenz-Lützel überstellt, wo sie am 26.4.2006 eintraf. In der Literatur ist bei dieser Lok häufig von der 98 327 die Rede, was aber die ursprünglich vorgesehene Nummer für die spätere 98 305 war. Foto: Alex Strüder

Die kleine Lok hat im Laufe der Jahre noch viele jüngere Maschinen auf den Schrott wandern sehen, während sie viel bestauntes Exponat vieler Ausstellungen war. Seit 1999 ist sie als Leihgabe des DB Museums Nürnberg nun im Deutschen Dampflokomotivmuseum Neuenmarkt-Wirsberg am Fuße der „Schiefen Ebene“ zu sehen.

Ihre einzige, noch erhaltene Schwester PtL 4515, ebenfalls im Besitz des DB Museums, hatte weniger Glück: Sie wurde ein Opfer der Flammen in Nürnberg-Gostenhof im Oktober 2005 und wartet seitdem darauf, wieder ansehnlich hergerichtet zu werden. Nach dem Brand wurde sie in die Außenstelle Koblenz-Lützel transportiert, wo sie auch 3 Jahre später noch zu finden ist.

Wikipedia-Eintrag zur bayerischen PtL 2/2:
<http://de.wikipedia.org/wiki/Glaskasten>

Weihnachtsgruß



Trainini

wünscht allen Leserinnen und Lesern
ein frohes Weihnachtsfest und ein
glückliches, neues Jahr 2009!

Figuren & Aufnahme: Trafofuchs

Einen herzlichen Dank sagen wir an dieser Stelle auch allen Bild- und Textautoren sowie denjenigen, die für uns Bastelvorschläge umgesetzt und Bauberichte erstellt haben. Wir freuen uns auf eine gute und erfolgreiche Fortsetzung im neuen Jahr.

Ihre Redaktion

Lokomotiven für bayerische Lokalbahnen
Die Vielfalt der Achtundneunziger

Heute mutet der Begriff „Lokalbahn“ fast schon merkwürdig an, ist er doch bei der modernen Bahn längst in Vergessenheit geraten. Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebten sie ihre Blütezeit. Die enorme Zunahme von Bahnstrecken mit ausschließlich lokaler Bedeutung sorgte schließlich für eine enorme Typenvielfalt, die bei der Reichsbahn allesamt in der Baureihe 98 zusammengefasst wurden. Das vorliegende EK-Buch fasst sie zusammen.

Steffen Lüdecke
Die Baureihe 98 - Band 1

EK-Verlag
Freiburg 1999

Gebundenes Buch
Format 21 x 29,7 cm
280 Seiten mit ca. 345 Abbildungen

ISBN 3-88255-135-6
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das Thema Glaskasten ist ein schwieriges Thema, obwohl die Maschinen außergewöhnlich lange im Dienst standen und fotografisch gut dokumentiert wurden. Trotzdem scheint es viele Wissens- oder Dokumentationslücken zu geben, denn es gab bisher nur wenige, fehlerfreie Modelle nach ihrem Vorbild.

Damit kann der EK-Verlag mit seinen anerkannt guten Autoren einmal mehr seine Kompetenz in der Dokumentation einzelner Baureihen beweisen. Steffen Lüdecke zeichnet gleich in zwei Bänden den Lebensweg aller bayerischen Bauarten der Baureihe 98 genauestens nach. Zahlreiche Bilder namhafter Fotografen bebildern seine Texte und lassen eine Zeit voller Romantik wieder lebendig werden.

Der erste Band, den wir heute vorstellen möchten, hat „Die bayerischen Lokalbahnlokomotiven der Baureihen 98³, 98⁴⁻⁵, 98⁶ und 98⁷“ zum Thema. Beschrieben wird der Rahmen der Entstehung der Glaskästen und die Anforderungen, die die K.Bay.Sts.B. an die zu entwickelnden Fahrzeuge stellte. Daten zur Einsatzgeschichte wie auch den Einsatzorten fehlen ebenso wenig.

Genau zeichnet der Autor nach, wie sie eigentlich schon früh von den Schienen verschwinden sollten, es aber jedes Mal zu einer Wiederinbetriebnahme oder einem Verweigern der Ausmusterung kam. Die Geschichte endet mit der Aufarbeitung der 98 307 als rollfähiges Museumsstück.



Besonders gelungen ist, dass den technischen Beschreibungen von Trieb- und Laufwerk, Kessel und Fahrzeugaufbau aller vier Bauarten der PtL 2/2 viel Platz eingeräumt wird. Das erleichtert das Verständnis von gelungenen Merkmalen und technischen Irrwegen, die über Bewährung und Einsatzdauer entschieden.

Betrachtet wird am Rande auch der Verkauf von einzelnen Maschinen an andere Bahnen und Unternehmen, die teilweise sogar zu (wenig geglückten) Umbauten führten. Ebenso werden der Verbleib eines Glaskastens in Österreich und der Kauf von insgesamt sieben Maschinen durch die Preußische Staatsbahn, die LAG und die Sensetalbahn aufgeführt. Beeindrucken konnte hier vor allem der Zeitzeugenbericht aus dem Dienst als T2 in der KED Elberfeld.

Selbst wer glaubte, die Glaskästen gut zu kennen, wird so das eine oder andere Neue finden. Dies macht das Buch so lesenswert. Und wem vor langen Stationierungslisten und genauen Einsatzbeschreibungen für jedes Bw graut, dem sei versichert, dass dies im Fall der Baureihe 98 übersichtlich war und daher einfach darstellbar ist.

Bereichert werden Texte und Bilder durch Lieferlisten und Aufstellungen der Betriebsnummern, denn in der bewegten Geschichte der kleinen Loks ließe sich sonst leicht der Überblick verlieren. Und das Buch betrachtet ja auch noch drei weitere Unterbauarten der Reihe 98: Insgesamt 8 verschiedene Gattungen mit insgesamt 408 Exemplaren beschaffte die K.Bay.Sts.B. zwischen 1880 und 1914.

Die Reichsbahn ließ von 1921 bis 1933 zusätzlich noch 149 Loks verschiedener Typen nachbauen, so dass rund 550 von ihnen noch im DRG-Bestand auftauchten. Hinzu kommen Lieferungen an andere Bahnen, was die Gesamtzahl gelieferter Maschinen auf rund 690 erhöht. Die letzte von ihnen schied erst 1970 nach 56 Jahren Dienst aus dem Bestand der Bundesbahn aus.

Bekanntheit macht der Leser hier auch mit der „Zuckersusi“ 98 727, der letzten Vertreterin der Baureihen 98⁷. Sie wurde ebenfalls, allerdings schon vor vielen Jahren, von Schmidt in Hameln in ein Kleinserienprodukt der Spurweite Z umgesetzt. Hier ist auch ihre Geschichte nachzulesen und manch einer wird sich wundern, dass die erhaltene Maschine nie im Dienst der Bundesbahn stand.

Wer Gefallen an den kleinen Dampfloks gefunden hat und nun erste Wissenslücken entdeckt hat, dem sei dieses Buch wärmstens empfohlen. Vielleicht wäre es sogar ein geeignetes Weihnachtsgeschenk für den einen oder anderen Zettie? Und wer nicht genug davon bekommen kann, für den gibt es mit Band 2 auch noch eine Fortsetzung mit den Baureihen 98⁸⁻⁹, 98¹⁰, 98¹¹, 98¹⁵⁻¹⁸ und 98⁷¹⁻⁷⁷ ...

Verlagsinformationen und Bezug:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>

Ein Jahr aus Redaktionssicht
Jahresrückblick 2008

Entwicklungen und Veränderungen erfolgen meist fließend und wir erleben sie daher oft nicht bewusst. Zu erkennen vermögen wir sie meist im Rückblick, wenn uns diese als markante Schnitte erscheinen. Mit diesem Wissen lassen wir das zurückliegende Jahr 2008 noch mal Revue passieren. Für Trainini® war es ein gutes Jahr, das unsere Rolle als „großes Magazin für kleine Modellbahnen“ und verlässlichen Partner für die Spurweite Z weiter gefestigt hat.

Erstmals haben wir mit der Januar-Ausgabe 2008 ein Modellbahnjahr zusammengefasst und durften auf ein durchaus erfolgreiches Jahr 2007 für die Spurweite Z zurückblicken. Aber auch 2008 hat vieles zu bieten und unsere heutige Revue fasst die vielen Facetten zusammen, die es so bunt und spannend gemacht haben.

Ein großer Erfolg war der Umbau eines Märklin-Modells 8803 zur 24 070 der Deutschen Bundesbahn. Da bis heute kein Modell dieser Baureihe mit Witte-Blechen angeboten wurde und die Patina mit „Traincolors“ als sehr gelungen gewertet wurde, erhielt das Modell eine große Aufmerksamkeit nicht nur bei den Lesern von **Trainini®**. Dies zeigte sich besonders eindrucksvoll beim Internationalen Z-Wochenende in Geseke.



Nicht nur bei den Lesern sondern auch Messebesuchern kam die gesuperte 24 070 mit Witte-Blechen an, die wir in der Januar-Ausgabe mit einer Patina aus Traincolor-Farben vorgestellt haben.

Damit sind wir schon mitten in den Ausstellungen des abgelaufenen Jahres. Für die Freunde der Spur Z sind da besonders die Messen in Dortmund, Bremen, Köln und Stuttgart hervorzuheben. Überall war unsere Spurweite gut vertreten und zeigte den Besuchern die Möglichkeiten unseres kleinen Maßstabs. Neben Geseke spielte die Nenngröße Z noch in Sindelfingen und Zell sogar die Hauptrolle.

In Sindelfingen durfte sich **Trainini®** sogar als offizieller Unterstützer bezeichnen und damit den eigenen Anspruch wirksam unterstreichen, für die Spurweite Z stets neutral und umfassend zu informieren sowie vertrauensvoll als kompetenter und erfahrener Medienpartner für Hersteller und Modellbahner aufzutreten.

Spannend war wie wohl jedes Jahr die Spielwarenmesse Nürnberg. Die meisten Überraschungen kamen aber nicht aus Göppingen oder von anderen, großen Herstellern. Für Aufsehen sorgten eher Gabor Modelle mit einem hervorragend detaillierten Angebot an Straßenfahrzeugen und MBZ Modellbahnzubehör mit einer hervorragenden Palette an lasergeschnittenen Kartonhäusern.

Ein kleiner Hersteller aus Japan sorgte indes endgültig dafür, dass die Spurweite Z ihren Titel als „kleinste Serienmodelleisenbahn der Welt“ verliert. Mit den ersten Auslieferungen des Jahres ging er wohl endgültig an die Spur T (Maßstab 1:450). Spur-Z-Freunde zeigten sich davon unbeeindruckt, denn in punkto Detaillierung und Fahreigenschaften können die winzigen Modelle noch lange nicht mit der eigenen Baugröße mithalten.

Besonders deutlich wird dies schließlich an Dampflokomotiven zu sehen sein, die in unserem Maßstab noch gut zu supern sind. Spannung verspricht aber, wohin die technische Entwicklung in Zukunft gehen wird: Die Spurweite von 3 mm wäre schließlich ideal für motorisierte Feldbahnen im Maßstab 1:220. Dafür sind aber weitere Miniatürisierungen besonders im Bereich der Motoren- und Getriebetechnik erforderlich.



Ein Höhepunkt der Nürnberger Spielwarenmesse 2008 waren für die Spurweite Z die Laserkarton-Gebäude von MBZ Modellbahnzubehör.

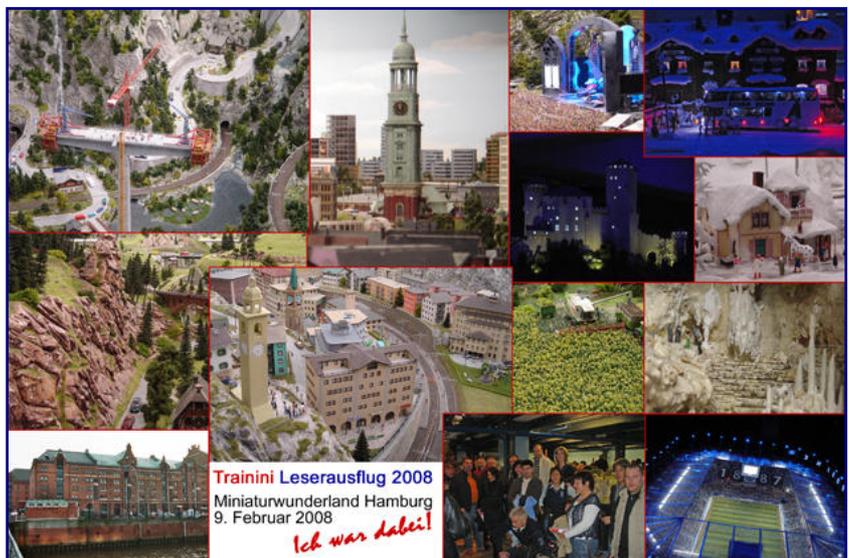
Doch auch die renommierten Hersteller für unseren Alltagsbedarf erfreuten uns: NOCH ergänzte mit dem Feindosierer sinnvoll den hauseigenen Gras-Master und verwies die Konkurrenz damit ein Mal mehr auf die Ränge. Die **Trainini®**-Redaktion honorierte dies mit dem ersten Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2008“ für die Kategorie Werkzeuge.

Im vierten Quartal konnten Märklin (mit der DB-Baureihe 189) und Freudenreich Feinwerktechnik (mit den SBB-Hubkipfwagen Fs-u) hier in den Kategorien Lokomotiven bzw. Wagen nachziehen. Nicht rechtzeitig ausgeliefert werden konnten Märklins Baureihen 44 Kohle und Öl, die 94⁵ aus gleichem Hause und der Viehwagen Altona von Heckl Kleinserien, um hier noch berücksichtigt zu werden.

Gerhard Hannemann aus Rostock verblüffte spätestens in Geseke mit seinen äußerst filigranen und sehr detaillierten Wartezeichen in diversen Ausführungen. Hier kamen auf Bitte von Conrad Electronic testweise für die Redaktion auch neue, weiße LED der Bauform 0402 zum Einsatz. Dies war das erste Mal, dass ein renommierter und großer Anbieter die Kompetenz von **Trainini®** einband, um richtige Entscheidungen für das künftige Sortiment zu treffen.

Die Liste erwähnenswerter Neuheiten ließe sich noch lange fortsetzen, doch das würde diesen Rahmen sprengen: High Tech Modellbahnen, Rolfs Laedchen, 1zu220-Modelle, MÜT usw. Da lohnt sicher noch mal ein Blick in die Februar-Ausgabe.

Ein erfolgreicher Test für zukünftige Veranstaltungen dieser Art war der **Trainini Leserausflug 2008**. Er führte rund 20 Teilnehmer nach Hamburg zu einer Besichtigung des Miniaturwunderlands und anschließend zum Stammtisch des Freundeskreises der Spur-Z Hamburg (FkdS-Z).



Mit einem kleinen Höhepunkt beendeten wir dann im März die Bastelsaison 2007/08. Günter Guttenbach verhalf uns auf kreative und kostengünstige Weise zu schönen Litfaßsäulen verschiedener Bauformen. **Trainini®** organisierte eine Unterstützung durch bekannte Werbeauftraggeber wie den Unilever-Konzern oder Henkel. So konnten alle Modellbahner dank Bastelbögen unsere Vorschläge für verschiedene Zeitabschnitte nachbauen.

Im März berichteten wir auch von der Ankündigung durch Micro-Trains (MTL), künftig keine Großpackungen Drehgestelle und Kupplungen („Bulk Packs“) zu liefern. Anderen Anbietern wurde untersagt, MTL-Teile an ihren Modellen zu verarbeiten. Die Redaktion wertete dies als unangemessen, hemmt es doch die Vielfalt aus dem Bereich der Kleinserienhersteller. Gerade dies machen aber unsere Baugröße so vielseitig und interessant, weil sie die Großserienprogramme sinnvoll ergänzen.



Das perfekt gestaltete Wiesentalviadukt wurde als Bestandteil der Anlage „Wiesen“ von Karl-Friedrich Ahnert auf der 30. Intermodellbau in Dortmund, dem 3. Train-Treff in Chur sowie auch beim 16. Internationalen Z-Treffen in Sindelfingen gezeigt.

Im April luden die Z-Friends Europe zum zweiten Mal nach Geseke zum internationalen Spur-Z-Wochenende ein. Rund 2.000 Besucher und Aussteller aus Deutschland, Belgien, den Niederlanden, der Schweiz, Großbritannien, Finnland und sogar den USA sorgten für einen vollen Erfolg dieses wichtigen Treffens.

Eine der größten Überraschungen dort war die Ankündigung eines motorisierten Glaskastens (Baureihe 98³). Die Besucher, denen das Handmuster vorgeführt wurde, waren begeistert von den guten Fahreigenschaften, während Konstrukteur Dr. Andreas Scheibe noch über fehlende Details sinnierte.

Unter den Anlagen hoben sich der nach den Eröffnungsberichten und –fotos exakt nachgebaute „Bahnhof Klütz“ (Hubert Halbey), die äußerst lebendig gestaltete Anlage von Piero Sbiroli und das



Hubert Halbey hat auf seiner Anlage „Bahnhof Klütz“ auch die historische Eröffnungsszene der Strecke nachgebaut: 12 in weiß gekleidete, junge Frauen tragen an den Dampfzylindern befestigte Bänder und begleiten den ersten Zug in den Bahnhof. Auch der Fotograf, der das Vorbildfoto für den Nachbau dieser Szene lieferte, wurde nicht vergessen.

Ferienanlagenmodul von Gerhard Finster noch deutlich vom gezeigten, hohen Niveau der anderen Schaustücke ab.

Unsere Mai-Ausgabe war der Erinnerung an das Jahrhunderthochwasser an Elbe und Mulde gewidmet. Zu diesem Zweck schlugen wir einen THW-Zug aus den Wagenpackungen von Märklin und umgebauten Katalogmodellen vor. Auf einer Messe erwies sich der Zug als äußerst beliebte Garnitur.

Das zweite große Thema war der 30. Geburtstag der Messer „Intermodellbau“ in Dortmund. Aus bescheidenen und kleinen Anfängen ist dort die größte Messe für Modellbau und Modellsport in Europa geworden.



Unter anderem mit dem Bahnbetriebswerk von Hans-Jörg Ottinger feierten der FkdS-Z Hamburg den 30. Geburtstag der Intermodellbau.

Gleich drei Aussteller feierten dieses Jubiläum mit. Neben dem ZSRR und dem FkDS-Z ist noch das Kreativ-Weltrekordteam zu nennen. Letzteres stellte auch wieder eines der Exponate, die zwar nicht den 30. aber dafür den ersten Geburtstag (im Rückblick) symbolisieren können: die Babybuddel.

Dieses außergewöhnliche und individuell gestaltbare Kunstobjekt mit erkennbarem Bezug zur Modellbahn wird mit Unterstützung der Marke NUK nicht nur Kunstfreunde erfreuen. Dank einer damit verbundenen Spende von 20,00 EUR zu Gunsten des Kinderschutzzentrums Dortmund fördert der Erwerber auch den Modellbahnnachwuchs.

Zum Sommer meldeten mehrere Internetseiten und die Eisenbahnpressevereinigung Ferpress, dass **Trainini®** und das US-amerikanische **Ztrack Magazine** ihre Zusammenarbeit erweitern und sich auf dem jeweils anderen Kontinent ab sofort gegenseitig repräsentieren.

Positiv aufgenommen wurden auch die beiden Anlagenportraits im Juni und Juli. Da sie ein sehr unterschiedliches Profil aufwiesen und ganz verschiedenen Anforderungen ihrer Erbauer gerecht werden mussten, fanden die Berichte viel Anerkennung bei den Lesern.

Besonders begeistern konnten die Umbauberichte von Götz Guddas aus Bremen: Mit dem vollständigen Eigenbau einer Dampflok der Baureihe 70 führte er vor, wie viel Arbeit erforderlich ist, bevor ein Modell das Rollen lernt. Diese Erkenntnis ist übertragbar auf sämtliche Kleinserienprodukte.



Der Eigenbau einer Dampflok der Baureihe 70 war ein weiterer Höhepunkt in Geseke, dessen Entstehen wenige Monate später auch ausführlich in **Trainini®** vorgestellt wurde. Foto: Götz Guddas



Die „Babybuddel“ hatte ihre Premiere beim gemeinsamen Abendessen in Geseke. Holger Späing wurde vom Rest des Kreativ-Weltrekordteams mit diesem besonderen Stück, in dem alle Familienmitglieder nachbildet sind, zur Geburt seines Sohns Hendrik gratuliert. Foto: Joachim Ritter

Mit dem Supern und dem Digitalisieren eines Märklin-Schienenbusses bewies er dann wenige Monate später, wie ein altes Modell mit vertretbarem Aufwand heutigen Ansprüchen gerecht werden kann.

Spätsommer und Herbst waren auch über diesen Artikel hinaus den Vorbildern und Modellen des Uerdinger Schienenbusses gewidmet. Viele Leserreaktionen gingen danach bei der Redaktion ein. Sie lobten sowohl die Themenwahl als auch die Qualität der Beiträge, äußerten aber



Neue Drehgestellrahmen entwickelte MWB Modellbau Wolfgang Baumann nach einer Idee und Machbarkeitsstudie von **Trainini®** für Märklins E 50 (Art.-Nrn. 88575 f.). Das linke Drehgestell und die Fahrzeugmitte sind bereits vorbildrichtig umgerüstet, während das rechte mit den auffallend roten Rädern zum Vergleich noch im Originalzustand ist.

auch Wünsche zu weiteren, bisher nicht realisierten Farbvarianten dieser urigen Fahrzeuge.

Ein Kapitel für sich war die Auslieferung der E 50 von Märklin. Konnte das Gehäuse durch und durch überzeugen, warf das falsche Fahrwerk der Baureihe 151 viele Fragen auf. Hier sah sich die **Trainini®**-Redaktion gefordert und suchte bereits lange vor dem Erscheinen der ersten Modelle im Ladenregal nach Lösungen.

An einem Testmuster wurde schließlich erfolgreich eine Studie durchgeführt, die in der zwischenzeitlich erfolgten Umsetzung durch Modellbau Wolfgang Baumann (MWB) zu einer kostengünstigen und von jedermann beherrschbaren Lösung (in zwei Schwierigkeitsstufen) geführt hat. Erst damit wurde die Märklin-Lok 88575 wie auch ihre Farbvariante 88576 für anspruchsvolle Zetties zur Kaufoption.

Aber nicht nur im Bereich des Rollmaterials war MWB überaus aktiv. Nach der Erholung von einem Unfall ging es auch ans Abarbeiten des Neuheitenprogramms 2008 für den Bereich der Automodelle. Dies geschah in einem derart rasanten Tempo, dass es schwierig war, die Fahrzeuge aus 50 Jahren Verkehrsgeschichte thematisch sinnvoll in einer Kulisse miteinander zu verbinden.

Die Lösung fand sich schließlich in einer historischen Automobilausstellung, zu der dann eifrig passende Figuren bemalt oder von Trafofuchs gefertigt wurden. Ebenso ließen sich noch die neuen Gullydeckel in drei Ausführungen von Rolfs Laedchen in die Szenerie einbinden. Das Ergebnis erfreute nicht nur unsere Leserinnen und Leser!

Der nahende Winter stand dann im Zeichen der Fliegenden Züge. Ihr erster Vertreter absolvierte vor 75 Jahren seine ersten Planfahrten, was uns einen Rückblick auf die verschiedenen Bauarten der Vorbilder und bereits erschienenen Modelle für die Spur Z wert war.

Schließlich wurde auch das „Spalter Bockerl“ 98 307 von Z-Modellbau mit dieser Ausgabe noch kritisch gewürdigt. Für das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres“ reichte es bei dieser Lok allerdings trotz ihres urigen Aussehens und guter Fahreigenschaften nicht.

Zu kurz gekommen und damit gleich ins Folgejahr übertragen wurde der Themenschwerpunkt Modellfotografie. Ursprünglich angedacht war er als Rahmen für einen Kursus während des Treffens in Geseke, was sich mangels abschließbarer Räume, die als Fotostudio und Lehrraum dienen sollten, nicht umsetzen ließ.

Obwohl sämtliche Themen gut vorbereitet waren, mussten die Artikel in der Folge ihr Dasein zunächst im Archiv fristen. Erst mit der vorletzten Ausgabe des 4. Jahrgangs (2008) konnte die geplante Reihe mit dem Teil 1 ihren Auftakt feiern. Aufgeschoben heißt bei uns aber nicht aufgehoben und so sind wir mit unserem Rückblick nun im Jahr 2009 angekommen.

Freuen wir uns gemeinsam auf ein neues, spannendes Modellbahnjahr mit vielen Neuheiten, guten Ideen und großer Kreativität!

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

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Fehlerkorrektur und Ergänzung zum Artikel „Modellbahnfotografie (Teil 1)“:

Durch einen Leser wurden wir auf einen Fehler im Fotoartikel der letzten Ausgabe für den Bereich der Analogtechnik hingewiesen, der leider sogar unsere Korrektur durchlaufen hat. Wir sind dankbar für diesen Hinweis und möchten ihn heute korrigieren:

In der Tabelle auf der Seite 26 muss es in der Zeile „Fotografieren auf Dia“ im rechten Kästchen „Verwenden eines Dia-/Farbumkehrfilms statt Negativfilm“ heißen. Dia- und Farbumkehrfilm bezeichnen nämlich die gleiche Filmsorte. Die Bezeichnung ergibt sich daraus, dass durch auf dem Film aufgebrachte Stoffe (Mehrheit der Filme) oder zugegebene Chemikalien (Kodak Kodachrome) im Entwicklungsverfahren die Farben schon auf dem Film umgekehrt werden, so dass ein Positiv und kein Negativbild entsteht.

Im Zusammenhang mit diesem Schreibfehler haben wir den gesamten Artikel ein weiteres Mal kritisch gelesen und einen weiteren Punkt gefunden, der etwas präzisiert werden sollte:

Für die Zeile „Weißabgleich“ möchten wir ergänzen, dass es die erwähnten Kunstlichtfilme nur als Diafilme zu kaufen gibt. Im Bereich der Negativfilme lässt sich eine korrekte Farbabbildung bei Verwenden von Kunstlicht nur durch Verwenden spezieller Farbfilter erreichen. Da diese am Markt kaum noch erhältlich sind, hatten wir sie in unserer Aufstellung ganz weggelassen.

Beantworten möchten wir an dieser Stelle noch die Frage einiger Leser, was die Abkürzung SLR eigentlich genau bedeutet. Sie leitet sich vom englischen Ausdruck „Single-Lens Reflex“ ab. Die ersten beiden Wortteile kennzeichnen, dass Sucher und Film/Sensor durch dieselbe Linse bzw. dasselbe Linsensystem belichtet werden. Der letzte Wortbestandteil weist auf die Lichtreflexion durch einen Spiegel hin.

Wichtig erscheint uns, an dieser Stelle noch mal darauf hinzuweisen, dass unsere erste Beitragsfolge explizit für Anfänger geschrieben wurde, die ihre Modellbahn in der Spurweite Z fotografieren wollen. Für diese Zielgruppe sind auch die nachfolgenden Beiträge gedacht, allerdings wollen wir dann auf bereits Vermitteltes aufbauen und uns schließlich gemeinsam auch gehobenen Ansprüchen nähern.

Fotografische Begriffe wurden in diesem Zusammenhang im Teil 1 nicht immer fachmännisch richtig benutzt und physikalische Grundlagen nicht streng wissenschaftlich (weil vereinfacht oder unvollständig) dargestellt.

So müsste der Begriff „Bildgröße“ in der ersten Beitragshälfte eigentlich durch „Auflösung“ ersetzt werden – wir wollten durch unsere Formulierungen Irritationen mit den unterschiedlichen Auflösungen für bestimmte Medien vermeiden. Die beschriebene Auflösungsbeschränkung von 72 dpi ergibt sich auch keinesfalls aus dem Internet selbst sondern aus vielen, alten Röhrenmonitoren, wie sie vielfach immer noch im Einsatz – wenn auch nicht mehr technischer Standard - sind.

Geplant sind weitere Beitragsfolgen mit detaillierteren Betrachtungen von Blitzlichtunterstützung, Brennweiteinsatz und Schärfentiefe, der Wirkung von Farben und Kontrasten sowie einem Test verschiedener Stative. Wir sind froh, einen leidenschaftlichen Fotografen und echten Experten für unsere Folgeartikel gewonnen zu haben.

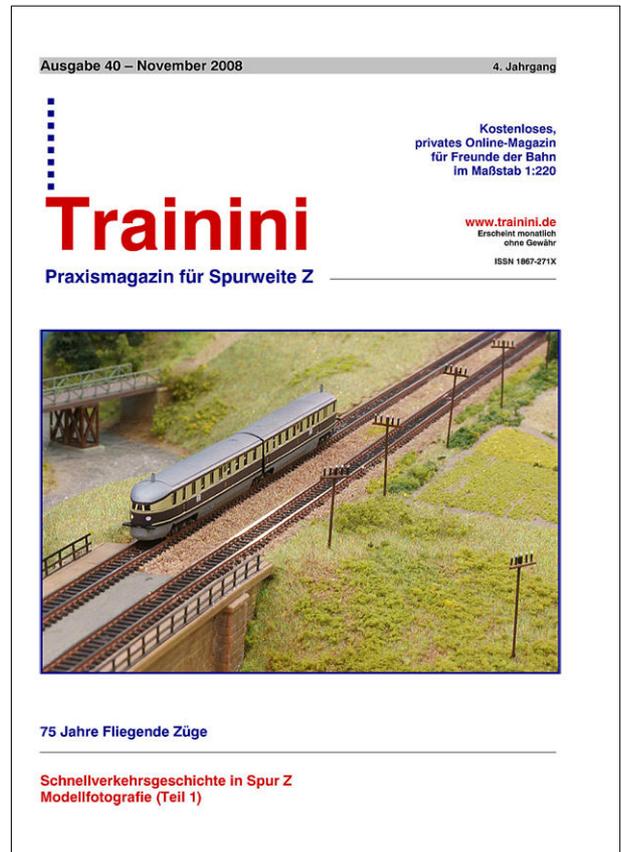
Durch die Redaktion noch nicht abschließend beantwortet ist, ob wir die Reihe lose fortsetzen oder zum Thema einer Sonderausgabe machen werden.

Aus dem Kreis der Modellbahnfreunde Bliesen kam folgende Post:

In den letzten Tagen habe ich (...) fleißig Ihre Internet-Seiten besucht und gerade eben auch die neueste Ausgabe Ihres Magazins gelesen. Alle Achtung, Hut ab vor Ihrer Leistung! Was Sie da zusammengetragen haben, ist sicherlich bemerkenswert.

Bisher habe ich mich geziert, auf meinen privaten Internet-Seiten (<http://www.groupiemebtron.de>; Anm. der Red.) Links zu anderen Seiten zu setzen. Die rechtlichen Probleme haben mich zum Beispiel davon abgehalten. Demnächst werde ich das aber ändern. Dann wird sicherlich auch Ihre Seite mit dabei sein!

Peter Grundmann, Ottweiler



Trainini® – Ausgabe 41

Praxismagazin für Spurweite Z

Nun bekamen wir doch noch das fehlende Foto:

Anbei ein Foto des SVT 137 als dreiteilige Garnitur des Kleinserienherstellers Otto aus Berlin. Vielleicht kann das Ihren Bericht, bezüglich der fehlenden Abbildung, annähernd ergänzen.

Hilmar Weber, Frankfurt (Main)

Antwort der Red.: Herzlichen Dank für diese Aufnahme. Nun können wir unseren Lesern doch noch einen Eindruck von diesem Modell vermitteln, das den Urahn aller Spur-Z-Nachbildungen bedeutet.

Wir freuen uns über eine Nachricht aus Polen:

Geschrieben hat uns **Trainini®**-Leser Rafal Starowicz aus Polen. Ein Teil seiner derzeit entstehenden Anlage war bereits auf dem April-Kalenderblatt des **Trainini Fotokalenders 2008** zu sehen.



Das Modell eines SVT 137 des Kleinserienherstellers Otto aus Berlin. Foto: Hilmar Weber

Mittlerweile hat er ein 65 cm breites, neues Segment dieser hervorragenden Anlage fertiggestellt. Wie schon das erste, besticht auch dieses wieder durch eine beeindruckende Vegetationsgestaltung und ein gutes Gefühl für die Farben der Natur.



Weiter fortgeschritten ist der Bau der Segmentanlage unseres aus dem **Trainini Fotokalender 2008** bekannten Lesers aus Polen. Foto: Rafal Starowicz

Seine eingleisige Nebenbahn orientiert sich hinsichtlich der Sicherungseinrichtungen (Signale, Bahnübergänge) am polnischen Vorbild, könnte ansonsten aber auch in Deutschland so zu finden sein. Viele Modelle, die bei ihm zum Einsatz kommen, stammen ursprünglich aus dem TT-Sortiment von Auhagen und wurden in mühevoller Handarbeit an die Spurweite Z angepasst oder in Teilen verwendet.

Die Redaktion ist begeistert, auch in unserem östlichen Nachbarland solch talentierte und tatkräftige Spur-Z-Bahner zu wissen!

Finescale startet in Spur Z:

Die kleine Manufaktur Finescale aus Frankfurt (Main)

startet jetzt auch in der Spurweite Z. Zum Startsortiment gehören Telegraphenmasten in verschiedenen Ausführungen (1 oder 2 jeweils große oder kleine Traversen), Freileitungsmasten, Dachständer und Wandhalter sowie einen Straßenbegrenzungspfosten für die Zeit vor und kurz nach dem 2. Weltkrieg.

Trainini® – Ausgabe 41

Praxismagazin für Spurweite Z

Sämtliche Masten sind aus dünnstem Echtholz (0,7 mm) gefertigt und etwa 30 mm hoch, die Traversen bestehen aus Metall. Das Holz ist gebeizt und der Mastfuß zusätzlich schwarz eingefärbt, wodurch der Fäulnisschutz des Vorbilds imitiert wird.

Geliefert werden (leider) ausschließlich Fertigmodelle, die aufgrund üblicher Bedarfsmengen im Anlagenbau schnell zum Preistreiber werden. Für einzelne Szenen oder Dioramen bleibt dies aber meist überschaubar. Die Internetseiten finden Sie unter <http://www.finescale-und-mehr.de>.



Figuren-Neuheiten von Preiser ausgeliefert:

Bereits im Oktober wurden die beiden neuen Preiser-Figurenpackungen für die Spurweite Z ausgeliefert. Heute können wir diese endlich im Sinne eines Gestaltungsvorschlags zeigen.

Es handelt sich um sitzende Reisende (Art.-Nr. 88558) und Passanten (88559).

Besonders interessant und daher eine Meldung wert fanden wir auch die schon länger erhältlichen gehenden Reisenden (88548), die auch ein an der Hand geführtes Kind enthält und Modellbahnszenen verjüngen und bereichern kann.



Aktuelle Neuheitenauslieferungen bei Märklin:

Auch bei Märklin gelangen rechtzeitig zum Weihnachtsfest neue Artikel in den Handel. Darunter sind der diesjährige Weihnachtswagen (Art.-Nr. 80618) auf Basis eines G 10 und die Tenderlok Gt 2x 4/4 (88292) der DRG Gruppenverwaltung Bayern noch im bayerisch-grünen Lack.

Die nächsten beiden, neu ausgelieferten Wagen haben den Behältertragwagen BT 10 der jungen Bundesbahn zum Vorbild, der die Anfangszeit des Von-Haus-zu-Haus-Verkehrs prägte. Als Märklin-Magazin-Jahreswagen (80818) mit Pa-Behältern in Magazinlack und -beschriftung ist er seit Ende Oktober 2008 im Fachhandel erhältlich.



Bei den Reisenden (Art.-Nr. 88558) von Preiser handelt es sich um Sitzende (Bild oben und Bank in der Mitte), während die gehenden Passanten (88559) auf dem Bahnsteig unterwegs sein können.

Die Reisenden (88548; unten) aus unserem Figurentipp steigen gerade in den Abendzug oder haben ihn soeben verlassen.

Auch die Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs haben ihren Jahreswagen 2008 (80318) mittlerweile erhalten. Dieser Wagen trägt hellblaue Behälter von Knorr mit „Kikeriki“-Werbung für den Lebensmitteltransport.



Ausgeliefert sind der Insider-Jahreswagen 2008 (Art.-Nr. 80318; links im Bild) und der typengleiche Märklin-Magazin-Jahreswagen (80818; rechts im Bild). Sie bilden den Behältertragwagen BT 10 der Deutschen Bundesbahn nach.



Zum Jahresausklang kommen drei neue Automodelle von MWB: VW Passat Variant B5, VW Caddy Hochdachkombi und das Mercedes G-Modell vor sind bereits lieferbar.

reihe 150 (Märklin 88576) mit den Drehgestellrahmen und Zurüstteilen von MWB in einem Foto dem Lieferzustand der Märklin-Loks direkt gegenüberstellt.

Auch Velmo hat sich der E 50 angenommen, was wegen des gleichen Fahrwerkblocks in einem Durchgang mit den Baureihen 103 und 151 erfolgen konnte. Ursprünglich für die Baureihe 103 konzipiert, verfügt diese neue Digitalplatine (zum leichten Austausch gegen die Serienplatine) über eine schalt- und dimmbare Maschinenraumbeleuchtung.

In der Ausgabe 23 (Juni 2007) haben wir bereits einen Umbauvorschlag vorgestellt, wie die Maschinenraumfenster der Baureihe 103 noch optisch aufgewertet werden können. Mit dem Velmo-Decoder lassen sie sich jetzt noch besser zur Geltung bringen. Der neue Decoder hat die Bezeichnung

Erst im neuen Jahr wird der Märklin-Jahrgangs-Truck 2008, ein Mercedes-Benz Actros Megaspacer als Eurokoffer-Sattelzug (290777) ausgeliefert. Dieses Modell ist auf dem Versandweg über das Märklin-Magazin oder während Messen an deren Stand erhältlich.

Ins neue Jahr verschoben wird sich leider auch die Auslieferung beider Versionen der Baureihe 44 (Art.-Nrn. 88970 und 88971) mit Kohle- und Ölfuehrung.

Neues bei MWB und Velmo:

Jetzt auch in der Exclusiv-Ausführung ausgeliefert werden die Auto-Winterneuheiten von MWB Modellbau Wolfgang Baumann. In gewohnt guter Farbgestaltung liegen der Redaktion der VW Passat Variant B5 (rot), der VW Caddy Hochdachkombi (gelb) und das Mercedes-Benz G-Modell in langer Ausführung mit Schiebedach (braun) vor.

Ebenso freuen wir uns, Ihnen auf der Seite 29 endlich ein offizielles Foto zeigen zu können, dass die Umrüstung der E 50 (Märklin 88575) und Bau-



Auf der Schiebebühne wird die neue Velmo-Decoderplatine mit Maschinenraumbeleuchtung vorgeführt. Davor stehen die Lokmodelle, die mit diesem neuen Decodertypen ausgestattet werden können. Foto: Velmo, Claudius Veit

LD223331 und ersetzt den LD26220-B. Der LD26220-A wird weiterhin erhältlich sein, allerdings ohne Motorraumbeleuchtung. Aber wie kommt eigentlich die Bezeichnung der Velmo-Lokdecoder zustande?

Der erste Buchstabe "L" steht für einen Lokdecoder. Der zweite Buchstabe "D" steht für das Datenformat DCC („S" würde Selectrix kennzeichnen). Die danach folgende Zahlenkombination entspricht derjenigen, die auch auf der Originalplatine der Lok steht. So kann man ganz leicht erkennen, welcher Decoder zum eigenen Modell passt.

Denn gerade die Baureihen 103, 151 und Ae 6/6 können durchaus unterschiedliche Platinen aufweisen, je nach Baujahr des Modells. Die aktuellen sechssachsigen E-Loks im Märklin-Programm haben alle die neuere Leiterplatte mit der Artikelnummer 223331. Die Leiterplatte mit der Nummer 26220 stammt noch aus der Frühzeit der Märklin Spur Z Geschichte. Dort waren noch die Bürsten direkt auf der Leiterplatte durch zwei kleine Klammern befestigt.

Innovationskraft entfesselt?

Mit einem Paukenschlag stellte Märklin, für viele überraschend, seine neue Digitalzentrale „Central Station 2“ vor. Sie besticht durch eine einfache und intuitive Bedienung, die auf Anhieb auch unserem achtjährigen Schülerreporter Maximilian keinerlei Probleme bereitete, sowie eine verbesserte Ergonomie. So sind die Regleräder im Vergleich zum Vorgängermodell nach unten und damit näher an die Handflächen verlegt worden.

Ebenfalls neu sind die Farbanzeigen und verbesserte, grafische Unterstützungen auf dem Bildschirm. Da die Zahl der Motorolaformat-Anhänger unter den Digitalbahnern der Spurweite Z aber eine verschwindend geringe Gruppe ist, wurde das Erscheinen des „grünen Modells“ für Trix mit Spannung erwartet. Doch daraus wird nun nichts...

Märklin schaffte es, seinen Kundenkreis ein weiteres Mal zu überraschen und das mit einer Konsequenz, die viele nicht für möglich gehalten hätten: Die Central Station 2 wird ab sofort auch das international verbreitete DCC-Format beherrschen und kann damit alle gängigen Digitalformate in einem Gehäuse vereinen.

Die entsprechende Programmaktualisierung zieht sich die neue Zentrale bereits aus dem Internet, auch wenn bis zum Redaktionsschluss noch keine offizielle Verlautbarung dazu veröffentlicht wurde. Dieser Umstand bestätigte Gerüchte unter den Fachjournalisten aus den letzten Wochen. Offenbar ist nun die letzte Phase vor dem formalen Start erreicht.

Berichten viele Händler schon, dass sich die neue Zentrale „wie geschnitten Brot“ verkaufe, so wird diese Nachricht den Absatz bestimmt noch weiter ankurbeln. Märklin hat einen Riesenschritt nach vorn gemacht und alle Augen richten sich nun darauf, ob bald auch noch das Selectrix-Format berücksichtigt wird. Spätestens dann wird es für alle digital fahrenden Zetties kein Halten mehr geben. Weiter so, Märklin!

Neue Spenden durch das Kreativ-Weltrekordteam:

Das Kreativ-Weltrekordteam konnte weitere Spenden an Kindergärten übergeben, die im Rahmen der Initiative „Modellbahn(er) für Kinder“ erfolgten. Unterstützt vom Lütgenau Modellbahn-Shop in Dortmund (Tel. 0231/1 08 – 75 53, Adresse und Öffnungszeiten über <http://www.luetgenau.de>) konnten aus dem Rest der Spenden aus den Kunstauktionen des Vorjahres gleich zwei Kindergärten mit Modellbahnen bedacht werden.

Empfänger waren die katholischen Kindergärten St. Johannes Baptista (Dortmund-Kurl) und St. Petrus Canisius (Dortmund-Husen). Am 12. November 2008 erhielten die Kinder beider Einrichtungen je eine Märklin-Startpackung „Circus Mondolino“, eine weitere Packung Figuren, Gleiserweiterungssets und je fünf zusätzliche Güterwagen. Eine nur noch einzeln vorhandene Lokomotive „Percy“ aus der Reihe „Thomas und seine Freunde“ ging noch an den Kurler Kindergarten.

Auch hier waren die Jüngsten und nächsten Schulanfänger gleichermaßen von der Modellbahn begeistert – den ganzen Tag bestimmte die angekündigte Übergabe die Gespräche der Kinder. Als dann die „Bescherung“ stattfand, wollten sie nicht mehr nach Hause gehen und alles am liebsten stundenlang ausprobieren.



Über vom Kreativ-Weltrekordteam übergebene Märklin-Startpackungen und viel Erweiterungsmaterial freuen sich Kinder und Personal der kath. Kindergärten St. Johannes Baptista und St. Petrus Canisius (Dortmund). Diese große Spende war möglich dank der Kunstauktionen des Vorjahres und der Unterstützung des Lütgenau Modellbahn-Shop Dortmund.

Das Zugferd dieser Initiative, der kleinste Weihnachtsbaum der Welt, mit dem die Spendengelder für Modellbahn-Erstausrüstungen eingeworben werden, hat zum Start der Weihnachtssaison derweil auch wieder die Medien in Nordrhein-Westfalen beschäftigt: Am 20. November 2008 fanden Dreharbeiten des WDR in der Galerie Lamers (Dortmund) statt, wo der Baum bis zum 6. Januar 2008 ausgestellt wird.

Ausgestrahlt wurde der Beitrag aus der Reihe „Land der Rekorde“ in der Sendung „Daheim & unterwegs“ am 1. Dezember 2008 auf West 3. Aktuelles zu Baum und Stand der Spendenübergaben finden Sie unter <http://www.trainini.de/Weihnachtsbaum.html>.

Das Vorzeigestück des Kreativ-Weltrekordteams wurde auch am 24. November 2008 im von Radio 91.2 geführten Programm auf der Bühne des Dortmunder Weihnachtsmarkts offiziell vorgestellt. Anlass der Schau waren die formale Eröffnung und das Einschalten der Beleuchtung am großen Gegenstück durch den Dortmunder Oberbürgermeister und die Schauspielerin Grit Boettcher.

Aktuelle Auslieferungen von Viessmann:

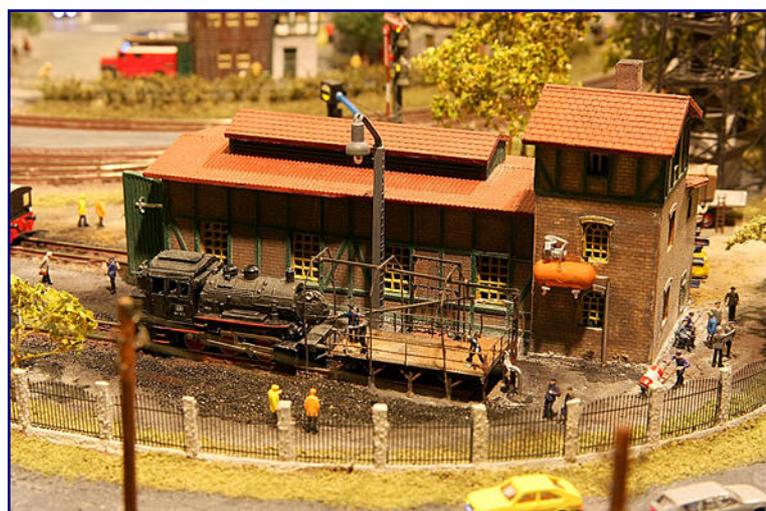
In diesen Tagen gelangen das neue Präzisionsfett (Art.-Nr. 6857) und das Feinmechaniköl SYN (6858) in den Fachhandel. **Trainini®** berichtete unter anderem über diese beiden Produkte als Herbstneuheiten.

Berichte aus Stuttgart, Sindelfingen und Bremen:

Gleich drei Ausstellungen standen im November an. Zusammenfassend wollen wir über die wichtigsten Themen berichten. Die Messe in Stuttgart glänzte gleich mit drei Anlagen in der Baugröße Z (K.-F. Ahnert, ZSRR und FkdS-Z), was sicher auf die Konkurrenz mit dem zeitgleich stattfindenden 16. Internationalen Spur-Z-Treffen in Sindelfingen zurückzuführen war.



Ein Wagen, zwei Seiten: der Märklin-Sonderwagen zum 16. Internationalen Z-Treffen in Sindelfingen. Foto: Joachim Ritter



Bw-Detailszene auf der Anlage von Piero Sbiroli in Sindelfingen. Foto: Joachim Ritter

Während das Angebot im Bereich der kommerziellen Anbieter in Stuttgart tendenziell eher als mau gewertet wurde, war es aus ideeller Sicht natürlich ein Gewinn. Das Treffen in Sindelfingen glänzte durch seinen Charakter als große Börse, obwohl es dort auch Anlagen zu sehen gab. Als Höhepunkte wurden jene von Piero Sbiroli (Schweiz) und Graham Jones (Großbritannien) bewertet, für Märklin beantwortete Juergen Faulhaber (Produktmanagement) kompetent die Fragen der Besucher.

Unter den kommerziellen Anbietern seien exemplarisch Marsilius, Railex, High Tech

Trainini® – Ausgabe 41

Praxismagazin für Spurweite Z

Modellbahnen und Trafofuchs genannt. Beim Eisenbahntreffpunkt Schweickhardt gab es neben vielen Schnäppchen auch die beliebten Hack-Brücken zu kaufen.

Ebenso waren auch Mo Minatur, Scholz Heidenheim und Aktionshaus MZZ (<http://www.aktionshaus-mzz.de>) vertreten. Halwa und Schmidt Hameln boten ihr Restesortiment an. Ein von Märklin eigens produzierter Sonderwagen machte die Anreise besonders für Sammler lohnenswert.



Gert Martens vom FkdS-Z zeigte in Bremen seinen umgebauten Märklin-ICE 3. Er kuppelt nun enger und die Wagenübergänge sind deutlich unauffälliger. Allerdings lässt er sich nur noch sechs- statt achteilig fahren – ein sicher vertretbarer Kompromiss. Unsere Leser mögen uns indes verzeihen, dass wir fürs Foto den Zug vorbildwidrig gekuppelt haben.

Einen ganz eigenen Charakter hatte auch die 3. Faszination Modellbau in Bremen. Wer hier auf der Suche nach Einkäufen war, dürfte enttäuscht gewesen sein. Trotzdem war diese Messe mit ihren rund 23.000 Besuchern ein großer Gewinn und eine gute Werbung für die Baugröße Z. Dies lag an den Auftritten der Z-Friends Europe und des Freundeskreises der Spur-Z Hamburg.



Die Lokfabrik mit den Dampflok im Fotografieranstrich auf der Anlage von Jürgen Kottsieper ist eine nicht alltägliche, aber umso schönere Idee. Leider wurde das Modell vorne rechts im Bild gestohlen (siehe Informationskästchen auf der nächsten Seite!).

So wurden viele tolle Anlagen unterschiedlichen Charakters und unterschiedlicher Größe gezeigt und Besuchern gern bei ihren Problemen geholfen, seien es Fragen zu digitalem Fahren oder Durchsicht und Instandsetzung eines Modells, das den Dienst verweigerte. Auch ausgetüftelte Techniklösungen wie verbesserte Wagenübergänge für Märklins ICE 3 (Gert Martens) fehlten nicht.

Das Spektrum der gezeigten Anlagen reichte von Tischanlagen in abstrakter Gestaltung (Jörn Magnidoff) und klassische Heimanlagen (Georg Reinbold und Götz Guddas) über die große Segmentanlage von Jürgen Kottsieper bis

hin zu den Modulanlagen der ZFE (Peter Rogel, Dietmar Allekotte und Kai Waibel) und des FkdS-Z Hamburg.

Negativ in Erinnerung sind nur die Diebstähle zweier Lokomotiven geblieben: Beim FkdS-Z verschwand eine Baureihe 89, von der Anlage Jürgen Kottsiepers wurde am Sonntag eine Dampflok im Fotografieranstrich gestohlen (Details siehe Info-Kästchen!). Wir hoffen, durch die Aufmerksamkeit unserer Leser den oder die Diebe überführen zu können.

Neues bei JSS-Elektronik:

JSS-Elektronik, nach eigenen Angaben Marktführer in der Digitalisierung von Spur-Z-Modellen für das Motorola-Format, macht auf einen Tablett-PC aufmerksam, mit dem sich die Modellbahn über den eingebauten Berührbildschirm steuern lässt.

Er kann sich per WLAN-Modul mit einem SRCP-Server, der ebenfalls mit WLAN ausgestattet ist, verbinden. Dieser wird mit einer 8,4-Zoll-Anzeige (800x600 Pixel) und dem Betriebssystem Windows XP Embedded ausgeliefert. Als WLAN-Modul wird eine PCMCIA-Einsteckkarte verwendet, als Festplatte ein 512 MB großes Flash-Modul. Über den noch freien CF-Kartenleser kann die Festplattenkapazität nach Einsetzen einer CF-Speicherkarte weiter vergrößert werden.

Über die vorinstallierte Software nur für das Motorola-Format lassen sich dann bequem Lokomotiven und Weichen auf der Anlage steuern, während sich der Besitzer vollkommen frei um sie herum bewegen kann. Durch Verwenden einer geeigneten Software wird es möglich, auch das DCC-Format zu steuern.

Ebenfalls im aktuellen Angebot ist ein kleiner Mini-PC (46 x 144 x 130 mm) mit zwei seriellen und einem parallelen Anschluss. Ein eingebauter Ethernet-Anschluss und 4 USB-Anschlüsse sind ebenfalls vorhanden. Der Mini-PC ist absolut geräuschlos, weil er passiv gekühlt wird.

Nach dem Einsetzen einer Mini-PCI-WLAN-Karte kann dieser perfekt als SRCP-Server in Verbindung mit dem Tablett-PC arbeiten. Weil der Mini-PC mit einem 1 GB großen Flash-Modul ausgeliefert wird, kann auch das Betriebssystem Linux, auf dem nachher der SRCP-Server läuft, installiert werden. Wer möchte, kann per Aufpreis eine 2,5-Zoll-Festplatte einbauen lassen und dann auch Windows XP installieren.

JSS-Elektronik konnte mit dem Hersteller eine vereinbarte Menge an Geräten wie beschrieben und passend für die Modellbahn ausstatten. Eingehende Bestellungen leitet der Anbieter direkt an den Hersteller weiter. Über die Internetseiten

Gestohlenes Lokmodell – Hinweise erbeten

Am Sonntag, 23. November 2008, wurde von Jürgen Kottsiepers Segmentanlage auf der Faszination Modellbau in Bremen eine Lokmodell der Spurweite Z entwendet. Sie stand zuvor im Bereich der Freigleise zur Lokfabrik auf der Anlage (siehe auch Foto vom Vortag).

Gestohlen wurde das Märklin-Modell der Baureihe 55 in Ausführung der Preußischen Staatsbahn (Art.-Nr. 88981; MHI-Sondermodell von 1998) im auffallenden Fotografieranstrich. Der Aufbau Lok ist vollständig grau lackiert, die Kupperäder sind in einem deutlich helleren Grau wiedergegeben worden. Bedruckungen geben die Messingschilder des Vorbilds wieder.

Da der Dieb nur die Lok ohne Schlepptender oder Verpackung mitgenommen hat, dürfte sich das gestohlene Stück leicht wiedererkennen lassen.

Wir bitten unsere Leser um besondere Aufmerksamkeit, wo diese unvollständige Lok auftaucht, gesehen oder angeboten wird. Da die Lok unauffällig und individuell gekennzeichnet ist, dürfte die anschließende Überführung des Täters keine Probleme bereiten.

Hinweise nimmt die Redaktion gerne entgegen und leitet diese dann an den Eigentümer bzw. die Polizei weiter.



Das Display „Langer Heinrich“ dürfte vielen Zetties gefallen haben: Auf der nächsten Seite stellen wir Ihnen zum Jahresausklang eine geeignete Kombinationsmöglichkeit für diese Wagenpackung vor.

Trainini® – Ausgabe 41

Praxismagazin für Spurweite Z

(<http://www.jss-elektronik.de>) lässt sich bei Fragen oder Bestellwünschen Kontakt aufnehmen. Dabei soll das Stichwort „Tablett-PC“ oder „SRCP-Server“ genannt werden.

Modell für Sammler und letzte Meldung:

Am 9. November 2008 fand in Köln am Rande der Internationalen Modellbahnausstellung die 9. Mitgliederversammlung der Märklin-Händler-Initiative statt. Zu diesem Anlass erhielten wieder alle teilnehmenden Händler je einen Märklin-Sonderwagen, der bei Sammlern meist recht begehrt ist.

Dieses Jahr handelte es sich um einen Schiebewandwagen schweizerischer Bauart, der farblich sehr ansprechend mit einem Motiv der Kölner Messe bedruckt wurde.



Wer Freude an dem Wagendisplay „Langer Heinrich“ (Art.-Nr. 86306) hat und sehnsüchtig auf die passenden Dampflok wartet, dem unterbreiten wir einen Vorschlag für eine korrekte Zuggarnitur, die sich bereits mit dem aktuellen Sortiment zusammenstellen lässt: Als Zuglok fungiert hier die grüne E 50 in Ursprungsausführung von Märklin (Art.-Nr. 88575), die wie das Modell auf unserem Foto am besten gleich mit den Drehgestellblenden von MWB gesupert wird.



Während der MHI-Wagen (oben rechts) eher Sammler begeistert, ist der „Lange Heinrich“ mit der E 50 eher was für vorbildorientierte Modellbahner.

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. Mitarbeit: Torsten Schubert, 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 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.