

Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Dortmunder Bier fährt um die Welt

Spiris kleiner Kreisverkehr
Bier als Kulturerlebnis

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der April steht wieder ganz im Zeichen der Intermodellbau Dortmund. Auch wir können uns der europaweit größten Modellbaumesse natürlich nicht entziehen, ist sie doch zu einer Hochburg für die Spurweite Z geworden.

Das ist auch in diesem Jahr nicht anders, wenngleich wir erst in der nächsten Ausgabe von dieser wichtigen Ausstellung berichten werden. Der Messesonderwagen im Maßstab 1:220 war uns hingegen schon rechtzeitig bekannt, denn die Vorlage für dieses Modell haben wir zufällig bei den sich über drei Jahren erstreckenden Recherchen für das heutige Titelthema gefunden.

Da er tatsächlich ein Vorbild hat, dürfte der Behältertragwagen BT 10 der Dortmunder Union-Brauerei sicher sowohl für Sammler wie auch Betriebsbahner interessant sein. Erste Rückmeldungen scheinen unsere Einschätzung zu bestätigen, er wurde bislang einstimmig als gelungen bewertet. Für uns besteht daher kein Zweifel, dass Bierwagen nach wie vor großes Interesse finden, obwohl sie heute nicht mehr der Phantasie eines Herstellers entspringen sollten.

Ich muss aber auch zugeben, dass dieser Waggon für mich als „Dortmunder Jung“ natürlich auch einen ganz besonderen Heimatbezug herstellt. Er verkörpert ein Stück lokale Geschichte, gehörte er doch zu Dortmunds ehemals größter Brauerei.

Daraus bestimmt sich der Rahmen der Themen, die wir heute für Sie zusammengestellt haben: Wir fassen rund zweihundert Jahre Biergeschichte zusammen und schauen, welche Rolle Straße und Eisenbahn dabei spielten. Anhand von verschiedenen Modellen, darunter auch zwei Eigenbauten, zeigen wir, wie sich das im Modell widerspiegeln und nachbilden lässt.

Wem das noch nicht reicht, dem legen wir ein passendes Buch ans Herz, das in übersichtlicher und kurzweiliger Form die Ursprünge und Entwicklung des Dortmunder Biers lebendig werden lässt. Ein Kulturerlebnis der besonderen Art ist die Wanderung „Mit dem Brauer durch die Bierstadt Dortmund“, bei der selbstverständlich auch Kostproben ausgeschenkt werden.

Ich habe keinen Zweifel, dass Sie spätestens dann in den Bann dieses außerordentlich spannenden Themas gezogen werden und auf weitere Modelle warten...

Rund wird diese aktuelle Ausgabe aber erst durch den Startschuss für unser Jahresschwerpunktthema „Leseranlagen“. Wir stellen Ihnen zum Auftakt Piero Sbirolis Anlage „Liependorf“ vor, die schon viel herumgekommen ist und trotzdem immer wieder neue Facetten für jedermann zeigt.

Trotz der einfachen Gleisführung gehört sie dank durchdachter Konzeption und überzeugender Ausgestaltung sicher zu den besten Anlagen im Maßstab 1:220. Daher sind wir auch gespannt auf Spiris nächstes Projekt, an dem er bereits arbeitet.

In den Meldungen am Ende der Ausgabe haben wir wieder interessante Neuheiten und Neuigkeiten für Sie zusammengestellt. Und natürlich lösen wir dort auch unseren Aprilscherz auf. Viel Spaß!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

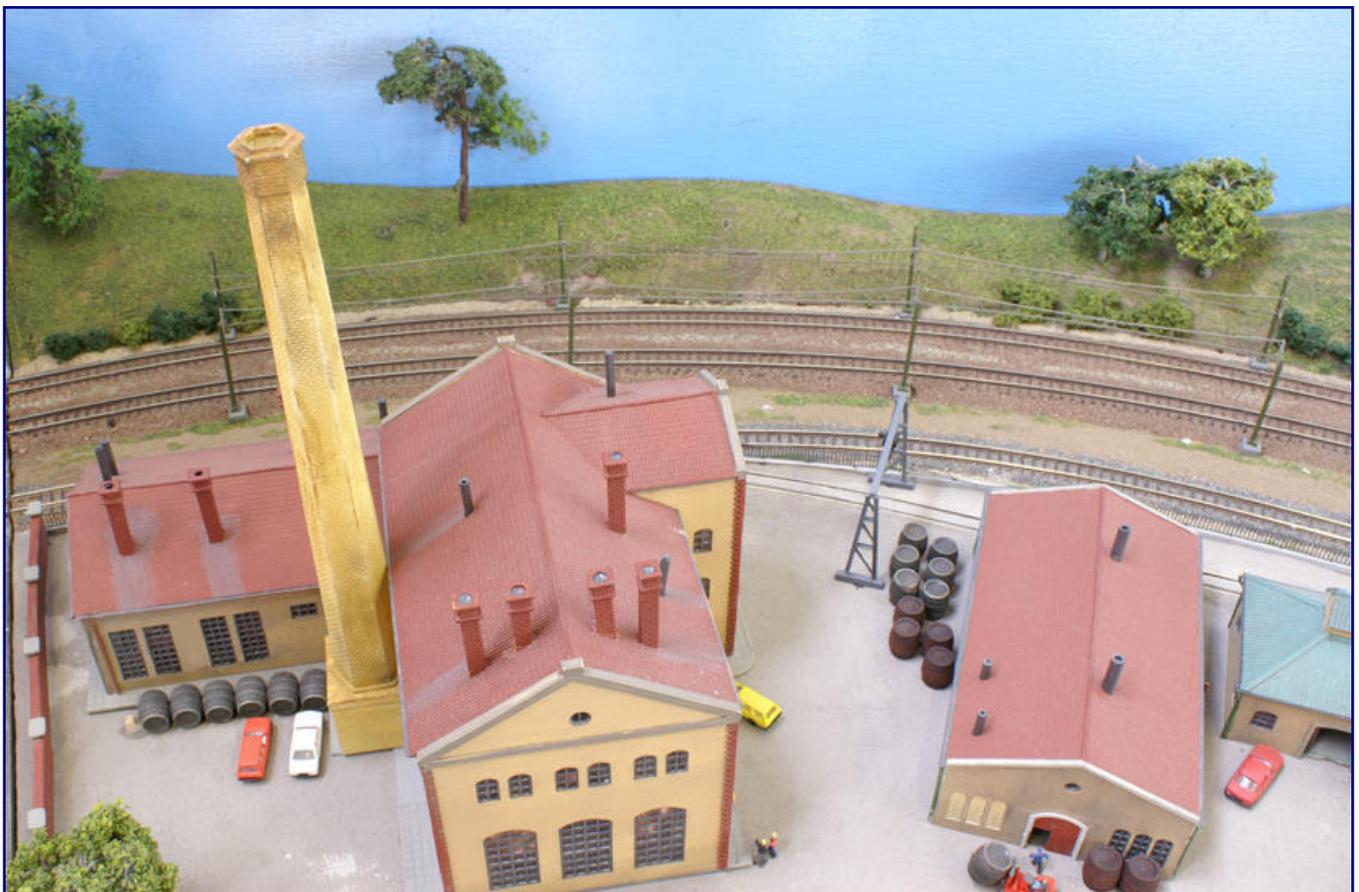
Kleinserie, Märklin und Eigenbau

Brauereilogistik im Modell

Bei vorbildorientierten Zetties wie auch Sammlern stehen Bierwagen hoch im Kurs. Das beweist ein Mal mehr Märklins Sonderwagen zur Intermodellbau 2013 in Dortmund, der nach einem konkreten Vorbild gestaltet wurde. Ein Blick auf verschiedene Modelle mit dem besonderen Schwerpunkt „Dortmunder Union“ soll aufzeigen, welche Möglichkeiten zum vorbildorientierten Biertransport auf Straße und Schiene im Maßstab 1:220 bestehen.

Bier ist auch ein sehr interessantes Thema für die Modellbahn. Da dessen Transport meist in gedeckten Wagen oder speziellen Behältern und Fässern erfolgte, stellt es im Anlagenbetrieb meist ein für den Betrachter nicht sichtbares Ladegut dar, das deshalb auf den ersten Blick wenig Spannung verheißt.

Ein solcher Schluss wäre dennoch aus mehreren Gründen sehr voreilig: Zum einen stellt schon das Gebäudeensemble einer Brauerei für sich bereits einen Blickfang dar, denn Elemente wie ein hoher Schornstein oder Gründerzeitarchitektur verzaubern jeden Betrachter mit ihren industriellen Reizen. Als Besonderheit locken hier noch große Fensterflächen, die den Blick auf die großen, kupfernen Gärbottiche freigeben.



Schon seit etlichen Jahren gibt es verschiedene Bausätze für das Nachbilden einer Brauerei im Programm von Lütke-Modellbahn. Besonders eindrucksvoll hat Manfred Jörger auf einem seiner Module gezeigt, wie sich damit eine ansprechende Industrieszene gestalten lässt.

Ein passendes Bausatzsortiment für ein solches Vorhaben bietet bereits seit einigen Jahren Lütke Modellbahn aus Olching an. Eine kleinere und anlagentaugliche Brauerei lässt sich mit dem Programm des Kleinserienherstellers glaubhaft in modularer Weise ganz individuell zusammenstellen.

Zur Auswahl stehen ein Sudhaus (Art.-Nr. 73206), eine Sudhaus-Erweiterung (73207), ein passender Ziegelkamin (73208) und das Sudhaus-Zubehör (73209), das den Innenraum mit den auffälligen Sudkesseln versieht.

Aber auch im direkten Umfeld einer Brauerei gibt es interessante Möglichkeiten, die sich je nach Epoche ganz unterschiedlich darstellen können:

Bei einer Ansiedlung der Anlage in den Epochen I oder II sind hölzerne Fässer, meist aus Eichenholz gefertigt, die Behältnisse der Wahl.

Passende Modelle gab es in der Vergangenheit z.B. bei Spur Z Lade-gut Josephine Küpper (Aachen), doch es kommen in passender Farbgebung auch solche aus Polystyrol-Großserienbausätzen in Frage. Auch der 3D-Druck oder eigenes Drechseln können hier Lösungen anbieten.

Wichtig ist der Hinweis, dass historische Bierfässer deutlich größer als moderne waren. Bis zu 2,0 hl Füllvolumen wiesen sie auf – das erklärt, warum Bierkutscher damals kräftiger Statur waren.



Der zeitgeschichtlich früheste Biertransport auf deutschen Schienen lässt sich mit Railex auch im Modell darstellen: Auf dem Tender des „Adlers“ wurden 1836 zwei Fässer Lederer-Bräu verladen.



Erstaunt blickt der Bierkutscher zu der am Bahnübergang wartenden Schafherde herüber. Diese Szene aus der Epoche I oder II wurde mit einem Modell von Rolfs Laedchen auf der Anlage „Sägethal“ von Götz Guddas aufgenommen.

Bauart Gk, einer Verbandsbauart. Auch von diesem Wagentyp gab es unzählige Varianten im Märklin-Programm, mit denen die Modellbahnepochen I bis III abgedeckt wurden – leider war keines einer Dortmunder Brauerei darunter zu finden, die besonders im Fokus dieser Ausgabe stehen.

Das zeitlich am frühesten angesiedelte Produkt für den Biertransport auf der Modellbahn ist der Adler von Railex.

Auf seinem Tender sind die beiden kleinen Holzfässer von Lederer nachgebildet, mit denen 1836 die Beförderung von Bier auf der Schiene begann.

Für den Rest der Länderbahnzeit eignen sich zum vorbildgerechten Biertransport offene Wagen, im Sortiment von Märklin ist das der bei der DB als R 10 bezeichnete Rungenwagen mit Bremserhaus.

Weiter geht es dann mit den gedeckten Wärmeschutzwagen der



Prunkwagen für den Biertransport waren typische Verkehrsmittel der Epoche II. Mit den von Rolfs Laedchen verladenen Aluminiumfässern passt das Modell aber als Element der Traditionspflege noch besser in die Epoche IV. Auf Wunsch darf er dafür höher beladen werden, doch ist dann auch ein Vierspänner angebracht.

Im August 2010 berichteten wir zum 5-jährigen Magazinjubiläum über einen passenden Umbau, der in der Epoche III angesiedelt ist und zwei Wagen aus dem Bestand der Dortmunder Union-Brauerei zum Vorbild hatte. Aufmerksam waren wir aufgrund eines Fotos von der Fahrzeugschau zum 150-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen geworden, das von einem entsprechenden Vorbild in Reichsbahnbeschriftung aufgenommen worden war.

Die auf diesem Bild gewählte Gestaltung ließ sich archivarisch jedoch nur für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg belegen, weil das neue Firmenlogo der DUB mit der Darstellung des Kühlhochhauses („Malzburg“) über dem U erst um 1950 entstand. Die Vorlage passte damit also perfekt zum geplanten Vorhaben.



Die Brauerei auf Günter Guttenbachs Modul ist in der Epoche IV angesiedelt, wie die modernen Lastzüge beweisen. Hinter der Glasfassade vor dem Kühlturm sind die metallisch glänzenden Sudpfannen gut zu erkennen.

Nur die Betriebsnummer beider Modelle war aus Umzeichnungsplänen falsch abgeleitet worden und bedurfte noch einer nachträglichen Änderung. Ebenso fehlten weitere Betriebsanschriften wie

Gewichts- und Längenangaben. Diese konnten aus nachträglich gefundenen Archivaufnahmen rekonstruiert und am Modell vervollständigt werden.

Gemäß diesen Vorlagen wurden die erforderlichen Beschriftungen als Schiebebilder von Andreas Nothaft erstellt.

Dank dünner Trägerfolien legen sich seine Beschriftungen gut und nahezu unsichtbar auf die Bretterstruktur des Aufbaus und zeigen zudem eine gute Haftung – wichtig für ein hochwertiges Ergebnis besonders an kritischen Stellen wie den Kanten des Wagenkastens.

Die neu gefertigten Betriebsnummern lauten 504 205 und 504 208, die (neben weiteren) per Bildbeweis im Bestand der DUB nachgewiesen werden konnten. Ergänzt werden sie von den Gewichts- und Längenanschriften, dem Bremsraster, den Markierungen und festen Kennzeichnungen auf dem Feld für Kreideanschriften, einem RIV-Zeichen, der Beheimatungsangabe „Bahnhof Dortmunderfeld“, der Kennzeichnung des Ladeguts und passenden Bremszeichen.



Unter der Art.-Nr. 6935 erschienen im Kibri-Sortiment moderne Brauereifahrzeuge in weißer Grundfarbe. Mit beiliegenden Aufklebern ließen sie sich für verschiedene Marken und Unternehmen beschriften. Foto: Kibri



Die Betriebsnummern dieser beiden Umbau-Bierwagen wurden nach Archivvorlagen berichtigt und um weitere, zuvor noch fehlende Betriebsanschriften ergänzt. In historisch korrekter Darstellung erinnern sie nun an die Zeiten der Produktionsrekorde bei der Dortmunder Union-Brauerei.

Das RIV-Zeichen im Kästchen bedeutet seit Februar 1949, dass der Wagen allen Vorschriften nach Abschnitts G des RIV-Abkommens entspricht und damit international einsetzbar ist. Wäre er zudem ein Standardwagen, trüge er hinter dem Kästchen noch den Buchstabenzusatz St. Auf die Vorbilder der Modelle traf letzteres aber nicht zu.

Eine Besonderheit stellten die Bremszeichen (sog. „Bremsecken“) der Modelle dar. Sie kennzeichneten an den Kastenenden die Bremsausrüstung jedes Güterwagens durch einen bis drei weiße Balken auf schwarzem Grund. Die Ausprägung des untersten von ihnen in Trapezform verwies auf eine G-P-Umstellmöglichkeit (Güterzug – Personenzug).

Nach dem ursprünglichen Stand von 1929 kennzeichnete ein einziger Balken einen Leitungswagen, der zwar über eine durchgehende Druckluftbremsleitung, aber keine eigene Bremse verfügte. Es gab sie auch im Nachkriegsbestand der Dortmunder Union-Brauerei, was ein deutliches Indiz für das hohe Alter eines solchen Wagens war.

Zwei Balken kennzeichneten eine international zugelassene Güterzug-Druckluftbremse (Kennzeichnung auch des Vorbildwagens 504 205), drei hingegen eine solche, die nicht international zugelassen war.



Bild oben:

Dank eines Archivfunds war es möglich, den Wagen 504 205 mit vollständigen und korrekten Angaben zu beschriften. Seine Bremssecken verraten, dass er mit einer Druckluftbremse ohne Umstellmöglichkeit ausgestattet ist.

Bild unten:

Wie der Waggon im oberen Bild so ist auch Wagen 504 208 RIV-fähig, wie der schwarze Rahmen rechts oben auf dem Wagenkasten verrät. Nicht norm-, aber vorbildgerecht sind die Bremssecken. Eigentlich müsste auch die schwarze Fläche unten spitz zur Kante zulaufen.

in unserer Ausgabe 8/2010 zu sehen waren, weichen. Sie ließen sich leicht mit einem Elektroradierer von der Oberfläche entfernen, feine Nacharbeiten in den Brettvertiefungen erfolgten vorsichtig mit der Spitze eines Zahnstochers. Lackausbesserungen waren kaum erforderlich. Wo es nicht ohne ging, wurde RAL 9002 grauweiß von Oesling Modellbau mit einem feinen Haarpinsel aufgetupft.

Nach dem Anbringen der neuen Schriftelemente nach selbem Schema, wie bereits im August 2010 beschrieben, erhielten die Wagen eine neue seidenmatte Klarlackversiegelung. Damit sind sie wieder voll einsetzbar und entsprechen nun noch mehr ihren großen Vorbildern.

Später war der dritte Balken nur noch so zu interpretieren, dass die Druckluftbremse der Bauarten Westinghouse oder (Kunze-)Knorr den Bedingungen für die im zwischenstaatlichen Verkehr zugelassenen Bremsen nicht voll entspricht.

Das dreistufige Bremskennzeichen wurde 1957 durch die UIC mit Wirkung vom 1. Januar 1962 abgeschafft, ist für den Vorbildwagen 504 208 – damals auch noch ohne UIC-Nummer - aber trotzdem noch per 25. August 1968 bildbelegt.

Es handelt sich also zum Aufnahmezeitpunkt um eine schon nicht mehr regelkonforme Anschrift.

Bei der Übernahme dieser Beschriftung für das Modell handelt es sich folglich nicht um einen Fehler!

Eine weitere Besonderheit an seinen Bremszeichen ist die Gestaltung der Form im unteren, schwarzen Bereich:

Der schwarze Bereich läuft nicht wie das weiße Zeichen zur Ecke hin spitz zu, sondern ist auf seiner gesamten Fläche als Rechteck aufgemalt. Auch das entspricht nicht dem früheren Standard.

Um die Modelle wie beschrieben anzupassen, mussten aber zunächst die falschen Betriebsanschriften, wie sie noch

Mit den alten Anschriften aus der Zeit vor den UIC-Anschriften (1964 für Güterwagen eingeführt) sind die Vorlagen bis mind. August 1968 nachzuweisen, mit UIC-Anschriften tauchte diese Bauart noch bis in die siebziger Jahre auf. Sie sind deshalb auch dankbare, weil lange und vielseitig einsetzbare Modelle.

Doch auch Märklin selbst hat sich bereits große Mühe gegeben, Dortmunder Bier auf den Spur-Z-Trassen auf die Reise zu schicken:

Schon im Startprogramm der Mini-Club befand sich mit dem Bierkühlwagen 8601 ein Modell, das in seinem Gestaltungsschema unserem Bauvorschlag ähnelt. Nur der Untergrund des großflächigen Logos ist blau statt orange gestaltet.

Leider hatte dieses Modell kein konkretes Vorbild, denn im Bestand der DUB ließ sich weder die gewählte Vorbildbauart nachweisen noch die Gestaltung mit blaugrünem Firmenemblem.

Trotzdem fand dieser Waggon zahlreiche Freunde unter den Zetties der ersten Stunde und den späteren Sammlern.

Ähnlich verhielt es sich mit dem Messewagen zur Intermodellbau 2010 (Art.-Nr. 98092). Es erinnert an die modernen Nachfolger unseres Eigenbau-Kühlwagens und gehört mit seinen Anschriften schon zur späteren Pils-Epoche der Dortmunder Union.

Vorbilder mit diesen Anschriften hat es tatsächlich mehrfach gegeben, doch hatte auch Märklins Sondermodell leider kein konkretes Vorbild – Grund dafür ist wieder die gewählte Basisbauart des Wagens. Das Modell eines Schiebewandwagens auf Basis des Modells 82151 hätte es schon wesentlich besser getroffen.



Die Gestaltung der Werbeanschriften beim Sonderwagen zur Intermodellbau 2010 (Art.-Nr. 98092; 1. Waggon hinter der Lok) ist zwar historisch korrekt, doch nicht auf diesem Wagentyp. Dieser als Bauart Ichqrs 377 bezeichnete Waggon war privat nur im Bestand der Münchener Löwenbräu zu finden. Auch den einst unter Art.-Nr. 82366 erschienenen Behältertragwagen besaß die Dortmunder Union-Brauerei nicht, die nachgebildeten Behälter hingegen schon.

Sammelgebiet Bierwagen:

Bierwagen gehören wohl zu den in allen Modellbahn-Spurweiten am häufigsten nachgebildeten Wagentypen. Auch die Nenngröße Z macht da keine Ausnahme und zeigt eine sehr große Farb- wie Typenvielfalt.

Doch nur ein Bruchteil der von Märklin in 41 Jahren realisierten Bierwagen basiert auf einer konkreten Vorbildvorlage, der überwiegende Teil gehört in die Kategorie der Werbewagen und spricht eher Sammler an.

Stellvertretend für diejenigen Exemplare, die sich an Vorlagen orientieren, wie sie tatsächlich auf europäischen Schienen zu finden waren, zählen wir einige auf:

Altbaukühlwagen „Ganter-Bier Freiburg“ (Art.-Nr. 80314; Insidermodell 2004), Schiebewandwagen „Kulmbacher Mönchshof-Bräu“ (aus 81862), Behältertragwagen „Echt Kulmbacher“ (82364), gedeckte Wagen G 10 „Königsbacher“ (86393) und Neubaukühlwagen „Löwenbräu München“ (aus 86000; Neuheit 2013).

Eine vollständige Auflistung aller je produzierten Modelle nähme den Umfang eines Buches an, weshalb wir an dieser Stelle nur auf die einschlägige Literatur verweisen.



Die zweiachsige Diesellok rangiert am 13. Februar 1974 einen Privatwagen BTms 55 auf dem Werksgelände. Diese Bauart war der größte Behältertragwagentyp im Bestand der DUB. Foto: Harald Koechlin (Archivnummer 1545-6)

Deutlich näher am Vorbild war der Behältertragwagen mit der Artikelnummer 82366 aus dem regulären Programm, erschienen im Jahre 1999. Wiedergegeben wurde er von Märklin ebenfalls als privat bei der Bundesbahn eingestellter Waggon. Und tatsächlich besaß die Dortmunder Union-Brauerei eigene BT-Wagen samt Pa-Behältern für den Biertransport.

Allerdings gilt diese Feststellung nicht für den modernen Lgjs 598, der als Basis für dieses Märklin-Modell diente! Bei der DB beförderte er auch Container und war so sehr vielfältig einsetzbar. Bei der DUB ließ er sich bislang nicht im Bestand nachweisen. Denkbar wäre aber, einen bahneigenen Wagen einzusetzen und die Bierbehälter auf diesen aufzusetzen.

Dann passt er ideal in die kleine Welt der Spurweite Z. Als Schnellläufer darf er auch (einzeln) in einem Personenzug mitlaufen. Eindruck macht er aber auch in einem Güterzug mit verschiedenen Märklin-Modellen 82363 von 1998 – dem direkten Pendant aus Staatsbahnbeständen. Auf diesem Modell sind die identischen Bierbehälter neutral mit DB beschriftet und geben unlackierte Vorbildbehälter aus Edelstahl wieder.

Tatsächlich im Eigenbestand der DUB nachgewiesene Tragwagen waren drei- und vierständige Wagen der Bauarten BT 10 und BTms 55. Seit einer Überarbeitung, die zum Jahreswagen 2010 für die Märklin-Insider geführt hat, befindet sich in Märklins Formenbestand auch eine weitgehend korrekte Nachbildung der zuerst genannten Bauart (siehe auch Testbericht in Ausgabe 5/2011).

Zusammen mit den passenden Biertransportbehältern des Typs Dkr boten sie sich geradezu für einen Messesonderwagen zur Intermodellbau an. In diesem Jahr war es so weit und Märklin erweiterte mit dem Sondermodell 80723 zu dieser Messe den Fuhrpark nach Vorbildern der Dortmund Union-Brauerei AG.



Das Modell trägt die Betriebsnummer 504 203 und macht in der gezeigten Umsetzung einen sehr guten Eindruck.

Die Anschriften entsprechen der Vorbildvorlage und die drei Pa-Behälter sind an allen vier Seiten vollständig bedruckt – beim einstigen Katalogmodell 82366 waren nur die zwei äußeren einseitig auch längs bedruckt.

Beim Sonderwagen zur Intermodellbau 2013 ist Märklin einen anderen, für uns durchaus vertretbaren Kompromiss eingegangen:

Während die Stirnseiten aller drei Behälter dreifarbig (schwarz, gelb und weinrot) bedruckt sind, erhielten die Längsseiten nur zwei Druckfarben (weinrot, gelb).

Beim Firmenlogo ersetzt das Weinrot das korrekte Schwarz, das hier nur eine winzige Fläche belegt hätte.



Bild oben:

Mit dem BT 10 hat Märklin für den Messesonderwagen zur Intermodellbau 2013 (80723) einen Privatwaggon der DUB korrekt wiedergegeben. Zu deren Bestand gehörte auch eine größere Zahl dieser Bauart.

Bild unten:

Die Pa-Behälter sind in einem leichten Cremeton lackiert, was den Betriebszustand des Vorbilds glaubhaft nachempfunden. Das Modell entspricht wie die beiden Eigenbauten auf den Seiten 7 und 8 einem Betriebszustand um 1961. Beide Fotos: Peter Fingerhut

Aufgefallen ist dies erst beim zweiten Hinsehen nach Betrachten einer Makroaufnahme. Deshalb kommen wir zum genannten Schluss. Angenehm wirkt der helle Beige-Ton, der als Grundlackierung

gewählt wurde. Ob er korrekt ist, lässt sich aus der Schwarz-Weiß-Aufnahme des Vorbilds nicht sicher ermitteln. Fakt ist aber, dass das gebrochene Weiß dem Vorbildeindruck leicht betriebsverschmutzter Pa-Behälter deutlich näher kommt.

Die Betriebsnummern der verladenen Biertankbehälter lauten 72 53124, 72 53120 und 72 53127. Dies ist problemlos ermittelbar, weil die Druckqualität wie gewohnt für eine lupenlesbare Wiedergabe aller Beschriftungen sorgt. Das Revisionsdatum 2.7.58 hilft bei der Einordnung des Modells in die Epoche III, als Dortmund sich über alljährliche Produktionsrekorde freute und die Dortmunder Union als größtes Unternehmen allein bis zu 2 Mio. Hektoliter Jahresausstoß meldete.

Nicht nur für Lokalpatrioten hat Märklin damit ein interessantes Vorbild ausgewählt und ein bereits sehr ausführlich behandeltes Themengebiet sinnvoll erweitert. Zu Europas größter Messe für Modellbau und Modellsport hätte kaum ein anderer Wagen besser passen können. Und selbst für das reguläre Katalogprogramm oder als Nachfolger für die nächsten Jahre halten wir passende Geschwister zur Erweiterung für denkbar.



Anregung für eigene Umbauten: Einen VW-Transporter T1 gibt es bei MWB Modellbau Wolfgang Baumann, passende Schiebebilder lassen sich bei Nothaft fertigen. Der Lieferwagen mit Werbung für Dortmunder Union-Bier wäre ein Blickfang auf der Modellbahnanlage. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6159-79

In diesem Sinne hoffen wir, dass unsere heute vorgestellte Auswahl auch bei unseren Lesern gebührenden Anklang findet und das eine oder andere Modell auch künftig auf den Anlagen zu sehen ist. Wohl bekomm's!

Anbieter von Spur-Z-Modellen für den Biertransport:

- <http://www.maerklin.de> (Bierwagen)
- <http://www.modellbahndecals.de> (individuelle Beschriftungen)
- <http://www.kibri.de> (moderne Brauereifahrzeuge)
- <http://www.luetke-modellbahn.de> (Brauerei-Bausatz)
- <http://www.modellbahn-kreativ.de> (Aluminiumfässer)
- <http://www.mwb-spur-z.de> (geeignete Kleinlastwagen)
- <http://www.rofs-laedchen.de> (Aluminiumfässer, Bierkutschen)
- <http://www.railex.de> (Modell des „Adlers“)
- <http://www.spurzladegut.de> (verschiedene Ladegüter)

Versandkostenfrei innerhalb
Deutschlands ab 200€ Bestellwert

MHI- und Insidermodelle unverbindlich vorbestellen:

(Zahlung erst bei Verfügbarkeit/Abnahme der Ware, keine Abnahmeverpflichtung)

- Märklin 80323 - 29,95€*
- Märklin 81176 - 349,95€*
- Märklin 82339 - 34,95€*
- Märklin 87339 - 99,00€*
- Märklin 88107 - 249,95€*
- Märklin 88294 - 299,95€*
- Märklin 88784 - 155,95€*



* Ware nur in begrenzter Stückzahl verfügbar. Zuteilung nach Auftragseingang.

Märklin Neuheiten 2013:

- Märklin 80024 - 32,95€
- Märklin 81800 - 259,59€
- Märklin 81870 - 289,95€
- Märklin 82530 - 439,63€
- Märklin 82558 - 71,23€
- Märklin 86000 - 79,16€
- Märklin 86202 - 118,76€
- Märklin 87911 - 102,91€
- Märklin 88036 - 157,31€
- Märklin 88086 - 157,31€
- Märklin 88199 - 259,59€
- Märklin 88226 - 173,04€
- Märklin 88293 - 235,98€
- Märklin 88577 - 180,90€
- Märklin 88592 - 157,31€
- Märklin 88998 - 173,04€



VELMO

Digital fahren macht Spaß !!!
Bei uns bekommen Sie alle
Velmo Decoder mit 10%
Preisnachlaß auf den Listenpreis !!!

ROKUHAN



Wir führen alle in Europa lieferbaren
Artikel von Rokuhan ab Lager zu sehr
günstigen Preisen.



- * Auf Spur Z spezialisiert
- * Ihr Fachhändler im Netz
- * Preiswert, Kompetent, Nah
- * Online-Bestellung von MHI- und Insidermodellen



HRT Informationstechnik GmbH
Im Graben 14
34431 Marsberg

www.1zu220-shop.de
info@1zu220-shop.de
tel.: 02992 - 65455

Reichlich Bier von Weltruf

Dortmund und die weite Welt

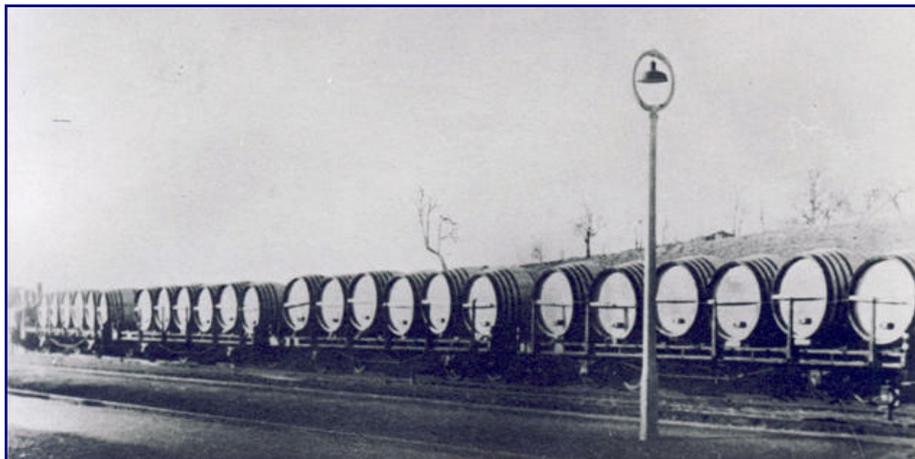
Dortmunds Ruf als Bierstadt, zeitweilig sogar größter Europas und Nummer 2 weltweit, ist eng mit der Eisenbahn verbunden. Allein der Schienenstrang ermöglichte im 19. Jahrhundert einen Transport des Gerstensafts über weite Strecken und erschloss den aufstrebenden Brauereien neue Absatzmärkte. Wir nehmen dies zum Anlass, den Transport von Bier, die eingesetzten Fahrzeuge sowie die Verladevorgänge näher zu betrachten.

Versetzen wir uns zurück ins die Mitte des 19. Jahrhunderts: Wir befinden uns in einer Zeit, in der die Menschen noch zu Fuß oder mit Kutschen unterwegs sind. Reisen in benachbarte Orte wie Hörde (ab 1929 ein Stadtteil Dortmunds) oder Lünen (heute Kreis Unna) sind für das gemeine Volk noch ein Tagesmarsch.

Das Auto ist noch nicht erfunden, die Eisenbahn hingegen sehr wohl. Der Schienenstrang erreicht in diesen Jahren auch die aufstrebende Industriestadt Dortmund. Sie liefert die Kohle, die die Dampfmaschinen der neuen Zeit so dringend als Feuerungsmittel brauchen. Die Eisenbahn ist für das schwarze Gold Kunde und wichtigstes Transportmittel zugleich. Parallel steigt Dortmund auch zu einer bedeutenden Stadt der Stahlindustrie auf.



Dieses um 1910 bei der Kronen-Brauerei aufgenommene Foto zeigt die Verkehrsmittel, mit denen in der damaligen Zeit das Bier zum Bahnhof gebracht oder in der Stadt verteilt wurde: Neben den Ochsenkarren und Pferdefuhrwerke haben die ersten Lastkraftwagen Einzug gehalten. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F33 Dortmunder Kronen-Brauerei



Die Einwohnerzahl wächst schnell und nachhaltig, weil Arbeitsplätze die Menschen hierher locken.

Zur Jahrhundertwende hat sich das Städtchen längst zu einer der größten Städte Deutschlands gemauert.

Mit ihr gewachsen ist derweil auch die Bierkultur der Stadt. Über 20 Brauereien zählt Dortmund 1901, hinzu kommen weitere in späteren Vororten wie Hörde.

Das moderne „Dortmunder Helle“ löscht längst auch den Durst der Kehlen außerhalb der ehemaligen Stadtmauern.

Einfluss auf seine Verteilung und die Transportentfernungen hat die Art des Bieres: Lange als Grundnahrungsmittel betrachtet, erzielte das früher im Rheinland und Westfalen übliche obergärige Alt- und Adamsbier nur geringe Verkaufspreise.



Bild oben:

Die deutschen Länderbahnen transportierten Bierfässer auf offenen Wagen, wo die wertvolle Fracht der Witterung recht ungeschützt ausgesetzt war. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6158-15

Bild unten:

Die Dortmunder Brauereien ließen deshalb eigene, gedeckte Wagen bauen, die sich an den Verbandsbauarten orientierten. Die Union-Brauerei verstand es bereits in den zwanziger Jahren, diese Fahrzeuge werbewirksam zu präsentieren - hier in Aschaffenburg Hbf. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6158-9

Seine Haltbarkeit war zudem sehr begrenzt. Die schweren Eichenholzfässer (leer bis zu 100 kg, voll bis zu 300 kg) erhöhten das Transportgewicht zusätzlich und verteuerten die Frachtkosten.

Ein Transport von Bier über weitere Strecken lohnte sich

deshalb damals nicht. Fränkische und bayerische Brauereien hatten es vorgemacht, wie es anders geht. Sie traten von Anfang an sehr exportorientiert auf – das erste Ladegut einer deutschen Eisenbahn waren im Juli 1836 deshalb zwei Fässer Lederer-Bräu aus Nürnberg.

Das untergärige „bairische Bier“ (Lagerbier) fand sehr schnell auch Abnehmer nördlich des Mains, denn es galt als hochwertiger, weil es in einem Lagerprozess reifte und haltbarer war. So erzielte es auch bessere Preise, die einen größeren Transportaufwand rechtfertigten.

Daraus lernten die Dortmunder Brauer, Heinrich Wenker und Wilhelm Overbeck führten um 1845 die bayerische Brauweise, die bald darauf eher zufällig zum Dortmunder Hellen führen sollte, mit großem Erfolg in ihrer Heimat ein.

Der Biertransport erfolgte im Nahbereich mit Ochsenkarren und Pferdefuhrwerken, die noch lange Zeit ohne Alternative blieben. Zu jeder größeren Brauerei gehörten eigene Ställe; die Pflege der Tiere war häufig Ehren- und Chefsache, denn sie waren wichtige werbewirksame Aushängeschilder für ihr Unternehmen.

Ochsen galten als genügsamer und ließen sich zudem mit dem Treber, der beim Bauprozess übrig bleibt, füttern. Pferde als Zugtiere versprachen hingegen mehr Prestige.

Dortmunder Kronen leistete sich im Wissen um diesen Effekt für besondere Anlässe noch bis in die neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts einen von vier bis sechs Kaltblütern gezogenen Prunkwagen.

Überraschend mag vielleicht klingen, dass sich schon an den Pferden ablesen ließ, für welchen Betrieb sie arbeiteten: Die Thier-Brauerei setzte Apfelschimmel ein, die Kronen-Brauerei fast ausschließlich Rappen.

Braune, Fuchse und Schimmel waren bei den anderen Unternehmen zu finden. So gestaltete sich Werbung für ein Unternehmen im 19. Jahrhundert.



Vor dem 2. Weltkrieg blieb die äußere Gestaltung der Wagen recht schlicht. Diese Aufnahme ist auf Ende der zwanziger bis Anfang der dreißiger Jahre zu datieren. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmund Union-Brauerei, Nr. 6107



Das 1927 erbaute Kühlhochhaus der Dortmunder Union („Malzburg“) an der Rheinischen Straße wurde zu einem Wahrzeichen Dortmunds. Das mit Blattgold belegte und von innen beleuchtete „U“ erhielt das Gebäude aber erst 1968. Seit den fünfziger Jahren ziert die Silhouette der dreistufigen Gebäudespitze das Logo der Brauerei. Foto: Harald Koechlin (A.-Nr. 21198)

Frühe Abnahmezentren außerhalb der Stadtmauern waren großstädtische Zentren wie das heutige Wuppertal, Köln und Aachen. Auch ins unmittelbar benachbarte Ausland, Belgien und die Niederlande, fanden erste Exporte statt.

Möglich waren diese Transporte nur mit der Eisenbahn, doch bereits bei rund 375 km Entfernung war die Grenze der Wirtschaftlichkeit auch per Bahnversand erreicht.

Im Gegensatz zu anderen Versendern von Massengütern verstanden es die Brauereien nämlich nie, besonders ermäßigte Frachttarife auszuhandeln.

Generell problematisch blieb die Lieferung in ländliche Gebiete und Kleinstädte: Sie waren per Bahn noch nicht erreichbar und es stellte sich wieder das Problem (zu) langer und aufwändiger Anschlusstransporte mit Fuhrwerken.

Schon um 1870 bestand ein Bierbahnhof in Dortmund, zu dem die Ware transport-



Die konkreten Vorlagen für die beiden im Modellartikel beschriebenen Umbauten: Wagen 504 208 (oben) ist mit seinen Anschriften und den außergewöhnlichen Bremsecken am 25. Februar 1961 auf dem Werksgelände abgelichtet worden. Bei Wagen 504 205 (unten) lässt sich wegen des diffusen Lichtes die orangefarbene Fläche um das Firmenlogo (U mit Gebäudesilhouette darauf) besser erkennen. Andere Fotografien zeigen, dass er auch 1968 noch in diesem Zustand unterwegs war. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6158-12 (oben) & 6158-14 (unten)

tiert wurde. Mit der Eisenbahn reiste das Dortmunder Exportbier um die Welt, mit ihr kamen die Rohstoffe hierher. Nicht zufällig lagen die größten Betriebe nahe dem heutigen Hauptbahnhof an der Rheinischen Straße – auch „Biermeile“ genannt. Die Union-Brauerei erlangte 1893 mit dem Ankauf eines Teilgeländes der stillgelegten Linden-Brauerei einen Zugang zur Eisenbahn.

Ein Bahnanschluss war ein entscheidender Wettbewerbsvorteil, der einen wesentlichen Beitrag zur Prosperität des Unternehmens leistete.

Schon vor 1914 waren deshalb eigene Werksgleisanschlüsse seitens der beiden größten Brauereien Dortmunder Union (DUB) und Dortmunder Actien (DAB) geplant, die dann während des Ersten Weltkriegs fertig gestellt wurden.

Transportiert wurde das Bier anfangs in Fässern, verladen zunächst meist auf offenen Wagen. Probleme bereiteten die langen Transport- und Standzeiten: Die hohen Temperaturen im Sommer ließen die Ware bisweilen auf der Reise verderben, im Winter sprengte harter Frost die Fässer.

Die Eisenbahnverwaltungen ließen jedoch keine Anstrengungen erkennen, diese Zustände zu beseitigen.

Deshalb drängten besonders die großen Unternehmen früh darauf, eigene Wagen zu entwickeln und zu beschaffen, die ihren besonderen Ansprüchen gerecht wurden.

Besonders die DUB und die DAB besaßen bald einen großen Privatwagenbestand.

Um 1890 zählte die Union bereits 20 Wagen zuzüglich vier gemieteter Wagen ihr eigen, bei der Actien-Brauerei verhielt es sich ähnlich. Nicht brauereieigene Fahrzeuge waren in der Regel über die DWLA eingestellt, eine den heutigen Vermietgesellschaften ähnliche Einrichtung.

Mit den Vereinbarungen zwischen den deutschen Länderbahnen zu vereinheitlichten Güterwagenbauarten (Verbandsbauart) lehnten sich auch die Bierkühlwagen der Dortmunder Brauereien an die Musterzeichnungen A2 und A9 für gedeckte Wagen mit 4,5 m Achsstand an.

Gebaut wurden dieses Rollmaterial überwiegend von Waggonherstellern der näheren Umgebung, darunter Dortmunder Union - nicht zu verwechseln mit der Brauerei, die damals noch Union-Brauerei Dortmund hieß - oder Both & Tilmann.



Den Exporterfolg, der Dortmund zu Europas Bierstadt Nummer 1 und die Union-Brauerei zur größten Brauerei Deutschlands machte, symbolisieren diese beiden Aufnahmen: In Antwerpen wirbt der Getränkehersteller auf holländisch für „das meistgetrunkene deutsche Bier“ (oben), in den sechziger Jahren haben die Fahrzeuge vor dem Luxemburger Flughafen (unten) Aufstellung bezogen. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6159-51 (oben) & 6159-92 (unten)

Wie schnell die Dortmunder Brauereien in jener Zeit wuchsen und welche Bedeutung sie erlangten, lässt sich an folgenden Zahlen im Vergleich zu denen um 1890 ablesen: In der Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Essen wurden 1915 insgesamt 395 Bierwagen gezählt, die mit Abstand größte Zahl in ganz Preußen. Der Bestand aller Dortmunder Brauereien zusammen betrug um 1920, also sehr zeitnah zu dieser Zahl, bereits über 300 Exemplare!



Erheblich war für die Unternehmen auch der Werbeeffect, der in einer noch weitgehend reklamefreien Zeit von den weißen Wagen ausging, die im braunen Einerlei eines Güterzugs stets auffielen.

Sie waren wichtige Aushängeschilder, die eindrucksvoll zeigten, mit welchem Aufwand Dortmunder Bier in die Welt verschickt wurde – ein Aufwand, der einem Qualitätsprodukt angemessen sein musste.

1909 war das Gründungsjahr des Fußballvereins BV Borussia Dortmund, der seinen Namen auch einer (leider) kurzlebigen Brauerei verdankt.



Dieses Jahr markiert auch für den Transport des Biers den Beginn einer neuen Ära. Aus strategischen Gründen subventionierte das Militär damals die private Beschaffung von Lastkraftwagen.

Bedingung war, dass die Fahrzeuge im Kriegsfall dem Militär zur Verfügung gestellt würden.

Die Dortmunder Thier-Brauerei machte als erste davon Gebrauch und beschaffte in jenem Jahr einen noch eisenbereiften LKW als Auslieferungsfahrzeug.

Bild oben:

Ab den fünfziger Jahren erlebten die Dortmunder Brauereien mit dem deutschen Wirtschaftswunder einen gewaltigen Aufschwung. Mit ihm wuchs auch der LKW-Fuhrpark (nicht nur bei) der Dortmunder Union beständig an. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6159-59

Bild unten:

Neu in den Wagenpark gelangten ab den fünfziger Jahren auch Behältertragwagen, hier der BT 10 mit der Betriebsnummer 504 202, der Pate für Märklins Messemodell zur Intermodellbau 2013 stand, im Jahre 1961. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6158-10

Dessen Reichweite war wegen der geringen Geschwindigkeit und mangelnden Fahrkomforts noch sehr beschränkt, doch seine Prestigewirkung rechtfertigte diese Anschaffung.

Bereits 1911 fuhren die ersten Fahrzeuge dann auf Vollgummi, 1913 begann der Einzug von Luftreifen – der Siegeszug des Lasters hatte be-

gonnen, auch wenn er noch sehr langsam einsetzte. Erhebliche Einschnitte brachte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs nur ein Jahr später, denn wegen des Einzugs von LKW und Pferden durch das Militär brachen die Transportkapazitäten erheblich ein.

Die schwierige Zeit nach Kriegsende löste eine Krise unter den Brauereien aus, der viele der kleineren Unternehmungen zum Opfer fielen.

In der folgenden Zeit verschwanden viele Marken endgültig von der Bildfläche, Betriebe wurden von den Großen übernommen und geschlossen. Beim Transport von Bier blieben Pferd und Ochse aber vorerst noch die Nummer 1.

Doch schon 1930 waren bei der Dortmunder Union und Actien-Brauerei mehr als 80 Lastzüge im Einsatz. Zum Beginn des Zweiten Weltkriegs war schließlich die gesamte Flotte motorisiert, das Pferd hatte endgültig ausgedient.

Die Eisenbahn als wichtigstes Transportmittel konnten Lastzüge noch nicht verdrängen. Dies lag zum einen am noch fehlenden Autobahnnetz, aber auch am Leistungsvermögen eines LKW jener Zeit.

Gefahren wurden mit ihnen zwar auch schon Langstrecken von rund 100 km, doch dies waren immer noch körperlich anstrengende Tagesreisen. Erleichterungen wie eine Servolenkung waren zu jener Zeit schließlich noch unbekannt. Auch die Transportkapazität der damaligen Laster lag noch erheblich unter dem moderner Fahrzeuge.

Die Wiederentdeckung des Bergmann-Biers (DBB)

Unter den großen der Dortmunder Brauereien war sie die kleinste: 1796 in Rahm, einem heutigen Stadtteil von Dortmund, gegründet, bestand die Dortmunder Bergmann-Brauerei bis 1966 als selbstständiges Unternehmen.

Sie zählte zum Zeitpunkt ihrer größten Blüte 109 Mitarbeiter und brachte es auf einen Ausstoß von 96.000 hl jährlich – die wirklich Großen der Stadt waren zu dieser Zeit schon Hektoliter-Millionäre.

1966 wurde sie von der Dortmunder Ritterbrauerei übernommen, 1972 dann geschlossen. Die Markenrechte landeten nach der Fusion mit der DUB bei Union-Ritter, wurden aber später endgültig aufgegeben.

Nach dem Freiwerden ließ Dr. Thomas Raphael die Markenrechte im Register des Deutschen Patent- und Markenamts für sich eintragen. Die Rezeptur des traditionsreichen Bieres ermittelte er über Probebrauungen und Verkosten durch Zeitzeugen.

Auf dieser Grundlage startete DBB 2005 neu. Gebraut wird seit 2007 zunächst noch auswärts im Auftrag, doch seit Ende 2010 darf das Bergmann-Bier auch wieder das Prädikat „Dortmunder“ tragen.

Denn da erfolgte die Eröffnung der eigenen Brauerei im Hafengebiet und mit ihr die Produktionsaufnahme in Dortmund. Zum Angebot gehören Export, Pils, Spezial- und Schwarzbier sowie Dortmunder Adam (nur im Fass).

„Lieber weniger, dafür besser“, lautet das Motto der Bergmann Brauerei GmbH, die eine handwerkliche Tradition wieder aufleben ließ, für die Dortmund einst so berühmt war.



Nach dem Zweiten Weltkrieg wuchs die Bedeutung des Straßenverkehrs mit dem einsetzenden deutschen Wirtschaftswunder jedoch rasant an.

Bild links:

Der Selbstentladewagen Nr. 3, Bauart Ot, verkehrt laut Anschriften im festen Linienverkehr zwischen Dortmundfeld und der Zeche Ewald. Die Aufnahme stammt von ca. 1953, denn der ungebremste Bierkühlwagen mit Luftleitung ist mit „DR Brit-US-Zone“ beschriftet und noch dem Gattungsbezirk Essen zugeordnet. Das gezeigte Logo der Dortmunder Union ist hingegen neu. Foto: Erich Angenendt (Quelle: WWA Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6158-8)

In den fünfziger und sechziger Jahren erzielten die Dortmunder Großbrauereien ständige neue Produktionsrekorde, den eine an die Ausstoßkapazität angepasste Ausweitung des Fuhrparks begleitete. Selbst Dortmunder Thier als kleinste Großbrauerei beschaffte zwischen 1949 und 1976 insgesamt über 300 Fahrzeuge – also im Durchschnitt einen Lastzug pro Monat!



Nach dem 2. Weltkrieg hielt langsam Farbe auf dem Fuhrpark der Brauereien Einzug. Besonders auffällig waren Fahrzeuge wie dieser Lastzug der Dortmunder Union-Brauerei, der auf großen Flächen die weithin leuchtende Hausfarbe Rot trug. Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6159-56

Der LKW übernahm in der Nachkriegszeit nicht nur die Auslieferung innerhalb der Stadt sondern auch ins weiter entfernte Umland, teilweise sogar schon ins nahe Ausland. Die Bedeutung des Bahntransports geht im Verlauf langsam zurück, bleibt aber noch über Jahrzehnte ein bestimmendes Element.

Ablesbar ist dies auch an den Wagenbauarten:

Die altbewährten Wagen, ähnlich der gedeckten Bauart G 10, sind teilweise noch bis in die Siebziger im Dienst und werden nicht komplett durch modernere Bauarten ersetzt.

Zu den modernsten Bauarten, die für Dortmunder Brauereien rollen, gehören drei- und vierständige Tragwagen für Pa-Behälter (aus den Fünfzigern), Kühlwagenwagenneubauten der Sechziger und später auch zweiachsige Schiebewandwagen Hbis, die teilweise von Vermietgesellschaften gestellt wurden.

Transportiert wurde in eigenen Wagen nach wie vor Bier zu den Kunden, in der Gegenrichtung Rohstoffe wie Hopfen und Gerste zur Brauerei.



Anfang der siebziger Jahre baute die Dortmunder Union einen neuen „Containerbahnhof“ am nördlichen Rand des Firmengeländes. Längst haben beim Fassbier Aluminiumfässer Einzug gehalten. Foto: Foto-Studio Harald Koechlin (Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, Archivbestand F188 Dortmunder Union-Brauerei, Nr. 6158-5



Blick in den fertig gestellten Containerbahnhof der DUB im Jahre 1973: Hier werden vor allem die Mittelcontainer der Behältertragwagen befüllt (siehe Wagen links im unteren Bild), aber auch gedeckte Wagen mit Bierfässern und -kästen beladen. Beide Fotos: Foto-Studio Harald Koechlin, Archivnummern 1514-2 (oben) & 1514-1 (unten)



Die O&K-Werkslok (Bauart B' dh) rangiert am 23. Februar 1974 zwei firmeneigene Tragwagen BT 10 in den DUB-Containerbahnhof. Foto: Foto-Studio Harald Koechlin (Archivnummer 1545-8)

Doch auch eher außergewöhnlich wirkende Wagentypen fanden sich im Bestand einer Brauerei, bildlich nachgewiesen ist das zumindest für die Dortmunder Union: Sie besaß auch offene Schüttgutwagen (Bauart Ot), die von Zechenbetrieben übernommen wurden.

Nach Augenzeugenberichten dienten sie dem Materialtransport für die umfangreichen und ständigen Baumaßnahmen zur Erweiterung der Anlagen in den Sechzigern, um den Bierausstoß an die immer größer werdende Nachfrage anpassen zu können.

Wie das Bild auf Seite 20 nahe legt, dürften sie bereits für den Wiederaufbau der Anlagen nach dem Krieg genutzt worden sein. Sand, Kies und Kleinschlag wurde in ihnen in einem festen Linienverkehr zwischen dem Bahnhof Dortmundfeld und Zeche Ewald befördert.

Eine Wende in der Logistik und erheblichen Zuwachs an Marktanteilen brachte Mitte der Sechziger der Wechsel von Bügelflasche und Holzbierkasten zum sogenannten Eurogebinde. Pfandflaschen mit dem schon vom Export seit den zwanziger Jahren bekannten Kronkorken und der beliebig stapelbare Eurokasten aus Kunststoff versprachen einen effektiveren Rücktransport, leichtere Reinigung und Produktionsvereinfachungen.

Die Außenmaße des Kastens waren auf die genormte Europalette abgestimmt und ermöglichten dadurch auch das Verladen mittels Gabelstapler. Etwa ab Anfang der Siebziger Jahre tauchen auf Fotografien verstärkt auch bauchige Leichtmetallfässer auf.

Das Verladen von Fässern und Kisten in Güterwagen erfolgte bei der Dortmunder Union-Brauerei in einem besonderen Neubau mit Gleisanschluss, der als „Container-Bahnhof“ bezeichnet wurde. In seinem Inneren waren auch spezielle Abfüllvorrichtungen für die auf eigenen Tragwagen fixierten Pa-Behälter der Brauerei installiert.



1972 zeigt sich der moderne Fuhrpark der DUB sehr farbenfroh. Im Hintergrund ist die Baustelle für den neuen Containerbahnhof zu sehen. Foto: Foto-Studio Harald Koechlin (Archivnummer 1100-1)

Bierwagen waren zu aller Zeit auf vielfältige Weise in Zügen zu entdecken: In der Ära der Reichsbahn trieb man sogar großen Aufwand, um Ganzzüge gedeckter Wagen werbewirksam im Bahnhof

Aschaffenburg abzulichten. Häufiger dürften brauereieigene Fahrzeuge aber einzeln oder als Wagengruppen in gemischten Güterzügen zu finden gewesen sein.

Bildbelegt ist zu Bundesbahn-Zeiten aber auch ein einzelner Behältertragwagen, der am Ende eines Personenzugs mitgeführt wird. Dies setzt allerdings voraus, dass ein Schnellläufer zum Einsatz kommt, der für die üblichen Geschwindigkeiten des Personenverkehrs zugelassen ist.



Schiebewandwagen waren die modernsten Wagen der Dortmunder Union-Brauerei. Sie eigneten sich vor allem für das Beladen mittels Gabelstapler. Am 13. Februar 1974 wird einer dieser Vertreter auf dem Firmengelände rangiert. Im Hintergrund ist das Kühlkellerhochhaus mit dem weithin sichtbaren U zu sehen. Foto: Foto-Studio Harald Koechlin (Archivnummer 1545-15)

Ab den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts geht die Bedeutung des Bahntransport dann kontinuierlich zurück: Die Produktionsrekorde liegen hinter den Unternehmen, die mangels systematischer Marktforschung und wegen einer Fehleinschätzung der Konsumentenwünsche sowie Marktlage an Bedeutung verlieren. Der LKW übernimmt in dieser Zeit endgültig die Vormachtstellung im Transport.

Der Trend führt auch zum Abnehmen der eigenen Fuhrparkbestände zugunsten von mehr Getränkeverlegern und Speditionen, die diese Aufgaben übernehmen. Nach und nach verschwinden damit auch die Logos der Brauereien zunehmend aus dem Straßenbild. Doch in jüngster Zeit scheint sich diese Entwicklung wieder umzukehren.

Nach wirtschaftlichen Problemen und Schließungen diverser Betriebe ist nun zu beobachten, dass die Radeberger-Gruppe, zu der heute alle großen Dortmunder Biermarken gehören, solche Unternehmen nun verstärkt übernimmt und damit indirekt selbst wieder in ihre alte Rolle schlüpft.

Genutzte Quellen und Archive:

- <http://www.angenendt-foto.de>
- <http://brauereimuseum.dortmund.de>
- <http://www.radeberger-gruppe.de>
- http://www.archive.nrw.de/wirtschaftsarchiv/WWADortmund/wir_ueber_uns/index.php

Viel los bei Piero Sbiroli Leben in der Bude

Leseranlagen lautet unser aktuelles Jahresschwerpunktthema. Beginnen möchten wir mit einer Vitrinenanlage, die aus einem einfachen Oval mit Ausweichgleis im Bahnhof und einem kleinen Betriebswerk besteht. Doch diese Anlage des Schweizer Piero Sbiroli hat es in sich: Sie besticht durch ihre vielen Detailszenen, ihre unzähligen Figuren und eine beeindruckende Geräuschkulisse.

Piero Sbiroli (Spitzname: „Spiri“), Schweizer Urgestein mit italienischem Namen, ist kein Mann der lauten Worte. Auf seine kleine Anlage im Format 120 x 83 cm, sicher verpackt in einen Vitrinenschrank mit klappbaren Glastüren, passt dieses Attribut allerdings nicht. Doch seine Modellbahn besticht längst nicht nur durch eine einmalige Klangfülle.



In Liependorf ist mächtig was los und das lässt sich auf Piero Sbirolis Anlage auch gleich mit allen Sinnen erleben.

Viel beeindruckender ist die Fülle an Leben, die von seiner kleinen Welt ausgeht. Dafür verantwortlich sind tausende kleine Figuren, die für eine einmalige Atmosphäre sorgen – 1.270 waren es bereits vor einem Umbau, mittlerweile ist ihre Zahl sogar auf über 2.650 angewachsen.

Piero kam zur Spurweite Z, wie viele andere vor und nach ihm auch. Die Modellbahn war sein Hobby, die Baugröße H0 sein Maßstab. Doch irgendwann muss es ihn gepackt haben, etwas Besonderes auszuprobieren. Was liegt da näher als die Nenngröße Z? Im Maßstab 1:87 gibt es fast alles zu kaufen, doch wer sich zu den kleineren Maßstäben orientiert, der findet nicht nur Lücken sondern auch Herausforderungen.



Ein einfaches Oval mit zweigleisigem Bahnhof und kleinem Betriebswerk genügen, um eine kleine Welt voller lebhafter Szenen zu erschaffen. Der Bereich links unten wurde inzwischen umgebaut: Die Zelte der Hippies blieben stehen, doch die Bäume darüber wichen einem Rockkonzert. Foto: Piero Sbiroli

Modellbau in seiner ureigensten Form bedeutet ja nicht das Zusammenkleben vorgefertigter Bausätze sondern Tüfteln, Planen und Basteln, um ganz individuell seinem Ziel näher zu kommen. Das war bei Piero Sbiroli nicht anders. Der Unterschied liegt einzig darin, wo er seine persönliche Herausforderung gefunden hat.

Es waren nicht die Gebäudemodelle, es war kein ausgetüftelter Gleisplan – einzig eine stimmige und lebendige Szenerie war es, auf die es ihm ankam. Erste Versuche mit der kleinen Baugröße verliefen zufriedenstellend und so war sein Ehrgeiz geweckt. Kurzerhand verabschiedete sich Piero Sbiroli von der Spur H0 und verkaufte seinen gesamten Bestand.

Und der Neuanfang im Maßstab 1:220 scheint zweifelsfrei gelungen, wenn wir die Verweildauer der Besucher an seinem Schaustück bei jeder sich bietenden Gelegenheit messen. Angelockt werden sie meist von der enormen Geräuschkulisse, die diese Anlage verbreitet.

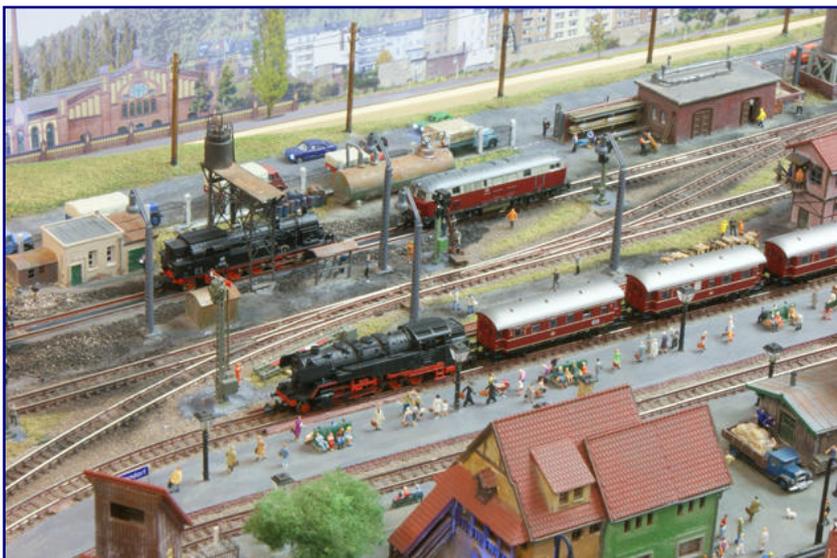
Der Anlagensteckbrief von „Liependorf“

Erbauer	Piero Sbiroli, Mattwil (Schweiz)
Anlagengrundmaß	1,20 x 0,83 m
Konzept	eingleisige Hauptstrecke im Blockbetrieb mit Kreuzungsbahnhof und kleinem Betriebswerk
Gleisform	sichtbares Oval ohne Steigungen
Gleismaterial	Märklin
Bauzeit	2 Jahre
Arbeitsstunden	ca. 5.200
Gebäude	18 (ohne Kirche und Betriebswerk)
Figuren	über 2.650
Fahrzeuge	40 (mit Beleuchtung)
Leuchtdioden	ca. 350

Eine satt und voluminös klingende Stereoausrüstung verbreitet am Sonntagmorgen lautes Glockengeläut und beim Anfahren des Personenzugs im Bahnhof füllt sich die ganze Halle mit dem Schnaufen der Dampflok.

Geschwind eilen die Besucher in Erwartung eines großen Echtdampfmodells herbei und stellen erstaunt fest, dass hier „nur“ eine Spur-Z-Lok ihre Runden dreht.

Trotzdem erscheint es ihnen nicht als gemeine Täuschung, wenn sie vor diesem Schaustück stehen. Wie viel Sachverstand, Erfahrung und Leidenschaft in der kleinen Anlage stecken, bemerkt auch der Laie sofort.



Mit grandioser akustischer Untermalung wird die schwere Tenderlok der Baureihe 85 gleich ihren Personenzug in Bewegung setzen. Am Bahnsteig warten derweil hunderte Figuren auf ihren Anschlusszug.



Piero Sbiroli hat nichts dem Zufall überlassen oder am falschen Ende gespart, denn er ist überzeugt davon, dass sich Fehler schnell rächen.

Hochwertiges, edel aussehendes Holz in großzügigen Stärken sorgt für eine verwindungssteife Konstruktion, vier rote „Eckföhnchen“ aus stabilem Rohr mit Schweizer Kreuz verleihen zusätzliche Identität und schaffen ein Möbelstück für die gute Stube.

Das Märklin-Gleismaterial hat er für sicheren Fahrbetrieb mit der Präzision eines Uhrmachers verlegt. Dem Staub, größter Feind jeder Modellbahn gleich welcher Spurweite, begegnete er durch das Einbetten des Exponats in den vitrinenähnlichen Schaukasten. Eine Schublade im Unterbau beherbergt Fahrregler und Schaltplatte.



Bild oben links:
Lautes Glockengeläut lenkt die Aufmerksamkeit auf die Dorfkirche. Hier verlässt gerade ein Brautpaar das Gotteshaus und wird von der Hochzeitsgesellschaft und der weißen Kutsche empfangen.

Bild unten links:
Der Meister und sein Werk – wo immer Piero Sbiroli „Liependorf“ zeigt, ist seine Anlage ständig von Menschen umlagert: nur von wenigen Spur-Z-Anlagen geht eine solche Faszination aus.

Auf Steigungen und Gefälle verzichtete er ebenso wie auf einen Schattenbahnhof oder Tunnelstrecken. Ein schlichtes Gleisoval mit zweigleisigem Bahnhof und daneben angeschlossenem Kleinbetriebwerk sollte genügen. Hier zeigt sich, dass Piero Sbiroli für den angedachten Ausstellungsbetrieb auf Nummer Sicher gehen wollte und der Kleinsten von Märklin zunächst noch nicht ganz traute.



Auf Gleis 1 von Liependorf fährt eine Baureihe 218 mit ihrem Nahverkehrszug ein, die vielen Menschen am Bahnsteig werden gleich einsteigen. Der Kreuzungsbahnhof erfordert Lokwechsel und besitzt daher noch ein kleines, angrenzendes Betriebswerk.

Das sieht heute freilich anders aus, aber kritisiert hat bislang niemand die schlichte Trassenführung. Das liegt ganz klar an den Stärken, die seine Anlage ausmachen: Sie steckt voller Details und liebevoll gestalteter Kleinszenen. Ständig gibt es etwas Neues zu entdecken, weshalb es dem Betrachter auch nicht langweilig wird, wenn er eine halbe Stunde hier verweilt. Zweifelsfrei gehört „Spiris Modellwelt“ daher zum Besten, was die Spur Z aktuell zu bieten hat.



Der Erbauer beschreibt das Anlagenkonzept als Kreuzungsbahnhof an einer eingleisigen Hauptstrecke.

Eine kreuzende Strecke können wir freilich nicht finden und die idyllisch anmutende Trasse weckt bei uns eher Erinnerungen an eine beschauliche Nebenbahn in den sechziger Jahren.

Bild links:

Das bunte Leben ist hinter dem Bw noch lange nicht zu Ende. Ein Arbeiter pumpt den Vorderreifen seines Fahrrads auf, am LKW muss die Plane ordentlich über die Spriegel gelegt werden.



Auch in der Dämmerung und nachts wird im Betriebswerk gearbeitet. Lokomotiven wollen restauriert oder repariert werden, Betriebsstoffe müssen aufgefüllt sein, bevor der nächste arbeitsreiche Tag beginnt.

Vermutlich liegt Liependorf an einer längeren Strecke, die hier im Zeitalter von König Dampf einen Lokwechsel erforderlich macht. Die Streckenverzweigung kann dann auch außerhalb des dargestellten Abschnitts liegen. Die Dimensionen der Versorgungsanlagen sind trotz nur zwei Ständen in getrennten Schuppen mit dieser Erklärung leicht und plausibel zu rechtfertigen. Sie lassen auf eine nachträgliche Erweiterung der Lokstation schließen, was steigende Beförderungsleistungen nahelegt.

Die Maße und Ausgestaltung des Versorgungsbereichs beschäftigen das Auge des Betrachters geschickt und lenken ihn mit seinem lebhaften Rangierbetrieb wirksam vom einfachen Gleisoval ab.

Dafür wurde auch hier nichts dem Zufall überlassen: Bekohlungsanlage und Wasserkran sind – vom Schaltpult aus betrachtet – vor dem linken Lokschuppen zu finden, Schlackegrube, Besandung und Rohrblasgerüst rechts.

Das Örtchen Liependorf liegt mit 16 (von 18) Häusern, Kirche und Friedhof aus dieser Perspektive hinter dem Bahnhof und zum großen Teil im Inneren des Ovals, setzt sich aber gedanklich rechts und links hinter den beiden Bahnübergängen fort, wie an einem Arbeiterhaus und der Tankstelle bereits zu erahnen ist.

Auch die Anordnung der Gebäude bricht die einfache Gleisführung auf und wirkt deshalb wie ein Szenentrenner.

Wohl wichtigstes, gestalterisches Element in Liependorf sind die Figuren. Allein 1.000 von ihnen sind in den Straßen und Gassen des kleinen Städtchens zu finden.

Sie sind auf dem Weg zur Arbeit, beim Einkaufen oder warten am Bahnhof auf ihren Zug. In einer Straße erfolgen Kanalarbeiten und die Bauarbeiter sind dort fleißig tätig.

Vor der „Roten Laterne“ stehen Motorräder abgestellt, Menschen sind hier reichlich zu finden. Doch für die leichten Damen läuft es gerade nicht so gut, denn in unmittelbarer Nachbarschaft ist ein Feuer ausgebrochen. Dichter Rauch quillt aus dem lichterloh brennenden Dachstuhl, während Einsatzkräfte den Gefahrenbereich absichern.

Die Feuerwehr hat zwei Drehleitern im Einsatz, um ein Übergreifen der Flammen auf benachbarte Häuser zu verhindern. Ein weiteres Löschfahrzeug ist auf dem Weg zum Brandort und wird die zwei Löschzüge bald unterstützen. Rettungssanitäter haben derweil ein Opfer versorgt und bringen es auf einer Trage gerade in den Krankenwagen, ein weiterer wird bald eintreffen. Viele Schaulustige haben sich eingefunden, um ihre Neugier zu befriedigen.

Weiter auf Seite 33!



Bild oben:
Während rundherum das Leben pulsiert, die Kinder im Garten spielen, sitzt der Rest der Familie in Ruhe beim Kaffee im Freien am Tisch.

Bild unten:
Viel zu tun hat die Neuhof-Garage. Der Andrang an den Zapfsäulen lässt befürchten, dass die Kraftstoffpreise wieder steigen. Der alte Abschleppwagen links neben dem Gebäude hat heute frei.



Bild oben:

Die Baustelle ist ein Blickfang im Ortskern. Hier wird am historischen Gebäude gearbeitet, das komplett eingerüstet ist. Parallel erfolgen Arbeiten an der Kanalisation, wofür die Straße aufgerissen werden musste.

Bild unten:

Dieselbe Szene von einer anderen Seite betrachtet, offenbart wie eng die alten Gassen des Dorfes sind. Die Parkkünste des Lastwagenfahrers sind hier sehr gefragt. Im krassen Gegensatz dazu steht die Ruhe des Friedhofs, auf dem auch ein paar Grablampen leuchten.



Bild oben:

Viel zu tun gibt es auch für die Einsatzkräfte, denn das Feuer droht auf benachbarte Gebäude überzugreifen. Gleich zwei Löschzüge sind im Einsatz, um das zu verhindern. Die Rettungssanitäter des Krankenwagens laden derweil die Trage mit einem Leichtverletzten in ihr Auto ein.

Bild unten:

Das alte Gebäude brennt lichterloh! Die Feuerwehrmänner haben eine äußerst anspruchsvolle und gefährliche Aufgabe zu bewältigen.

Piero Sbiroli scheint an Alltägliches wie auch Bizarre gedacht zu haben, als er diese Szenen schuf. Das Arbeiterhaus hinter dem Bahnübergang scheint von alledem nichts mitzubekommen: Vater mäht den Rasen, die Mutter hängt Wäsche auf, während die Kinder ausnahmsweise am Gartentisch rasten.

Geschäftiger geht es an der Tankstelle gegenüber zu, denn dort wird Kraftstoff gezapft und ein Auto repariert. Nicht weit davon ist eine Gruppe Mönche zu Fuß unterwegs. Spiri spielt mit den Vorstellungen vom Leben hinter den Klostermauern und lässt sie auf einen Aktmaler mit seinem Modell treffen. Es sind gerade diese Szenen, die zum Schmunzeln verleiten.



An der „Roten Laterne“ bleibt die Kundschaft aus, die leicht gekleideten Damen stehen sich die Füße platt. Kein Wunder bei der Präsenz von Polizei und Bürgern, die der Hausbrand ausgelöst hat – das gibt es in Liependorf selten!

Am anderen Ende der Stadt liegen Glück und Unglück nahe beieinander: Während Hinterbliebene auf dem Friedhof ihrer Verstorbenen gedenken, schreitet ein Brautpaar vor den Augen der Festgesellschaft aus dem Gotteshaus zur Hochzeitskutsche.

Fast in Sichtweite war vor nicht allzu langer Zeit ein Rockertreffen zu sehen, doch dann haben sie Platz machen müssen für ein Rockkonzert. Laut greifen die Musiker in die Tasten und Saiten, das Schlagzeug gibt den Rhythmus vor. Hunderten von Zuschauern scheint das zu gefallen.

Was sie nicht wahr nehmen, ist das nicht weit entfernt stattfindende Hippie-Treffen. In deren Zeltlager „sprechen“ Blumen und sind lange Haare angesagt. Statt Krieg wird hier Liebe gemacht. Hemmungslos konfrontiert Piero Sbiroli seine Zuschauer auch hier mit ihren eigenen Moralvorstellungen. Auch das gehört zum wahren Leben, scheint er sagen zu wollen – ob es der Betrachter nun möchte oder nicht.

Die Damen und Herren am Bahnübergang interessiert das alles nicht. Sie harren auf Fahrrädern und in Autos geduldig vor dem Bahnübergang aus und möchten nur wissen, wann es endlich weiter geht. Ein

Bauarbeiter hat ganz andere Sorgen und eilt, zur allgemeinen Erheiterung, mit hastigen Schritten zur blauen Toilettenkabine.

Das ist das wahre Leben, denkt der Messebesucher, der hier, von der Geräuschkulisse angezogen, auf Entdeckungstour gegangen ist.

Und Spiri soll es Recht sein. Immerhin 5.200 Arbeitsstunden, verteilt auf zwei Jahre, hat er in dieses Werk gesteckt.

Auf 50 Messen und Ausstellungen in fast ganz Europa war Liependorf schon zu sehen, ein Ende ist nicht abzusehen. Und so freut er sich über den Lohn seiner Arbeit: viel Anerkennung von all denjenigen, die diese Anlage gesehen haben.

Und längst tüftelt er deshalb schon an neuen Projekten. Eine Waldbahn nach US-Vorlage befindet sich in der Planungs- und Rohbauphase; Vorrang hat ein Projekt im Maßstab 1:450 mit Kinofilmbezug.

Wir sind gespannt, was er dieses Mal ausheckt und uns präsentieren wird. Auf's Ergebnis wartet längst nicht nur die Spur-Z-Gemeinde schon sehnsüchtig!



Ob Hippiezelager (oben), Rockertreffen oder Konzert (unten): Dieser Anlagenbereich wurde bereits mehrfach, aber stets gelungen umgestaltet.

Eigene Seite mit aktuellen Projekten:

<http://spirismodellbahnwelt.weebly.com>

Herstellerauswahl zum verwendeten Material:

<http://www.busch-model.com> (Sonneblumen Spur N)

<http://www.faller.de> (Gebäude)

<http://www.heckkleinserien.de> (Telefonzellen)

<http://www.kibri.de> (Gebäude)

<http://www.mo-miniatur.com> (landwirtschaftliche Fahrzeuge)

<http://www.mwb-spur-z.de> (Fahrzeuge)

<http://www.rolfs-laedchen.de> (Ätzteile)

<http://www.seuthe-dampf.de> (Rauchgeneratoren)

<http://www.system-joerger.de> (Fahrregler und Entkuppler)

<http://www.trafofuchs.de> (Figuren und beleuchtete Fahrzeuge)

<http://www.viessmann-modell.com> (Signale, Laternen und Elektronik)

<http://www.vollmer-online.de> (Gebäude)

<http://www.zundmeer.de> (Feuerwehr, Artitec-Gebäude)

<http://www.1zu220-modelle.de> (Ätzteile; als Anbieter nicht mehr aktiv)

Veranstaltungsanzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

**21.04.2013, 09.05.2013, 02.06.2013, 23.06.2013,
14.07.2013, 04.08.2013, 08.9.2013.**

jeweils von 11:00 Uhr – 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-unteresbach.de

Dortmunder Biergeschichte(n) kompakt Hopfen und Malz - Gott erhalt's!

Bier und Eisenbahn, das passt gut zusammen, denn Bierwagen – mit und ohne Vorbild – haben auf der Modellbahn eine lange Tradition. Deshalb haben wir uns für unser heutiges Titelthema nach einem passenden Buch für unsere Leser umgesehen. Beim auf lokale und regionale Themen spezialisierten Wartberg-Verlag sind wir fündig geworden.

Oliver Volmerich
Hopfen und Malz
Dortmunder Bier- und Brauereigeschichte

Wartberg Verlag GmbH & Co. KG
Gudensberg-Gleichen 2009

Gebundenes Buch
Format 16,5 x 24,0 cm
64 Seiten mit ca. 100, teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8313-2102-5
Preis 12,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Buchhandel

Autor Oliver Volmerich, Jahrgang 1966, ist gebürtiger Dortmunder. Als Sohn einer Bergmannsfamilie, aufgewachsen sozusagen im Schatten der Fördergerüste, erlebte er hautnah den Untergang der traditionellen Säulen der Dortmunder Wirtschaft im Industriesektor: Die letzte Zeche schloss bereits 1982, der Stahl verschwand 2000 aus der Stadt.

Mit ihnen verschwand auch der Durst der Arbeiterkehlen, was auch die Dortmunder Brauereien, die zum Teil bereits den Trend vom Export zum Pils verschlafen hatten, um ihre Existenzgrundlage brachte. Eine einzige, die Dortmunder Actien-Brauerei, ansässig auf dem Gelände der historischen Hansa-Brauerei, hat bis heute überlebt.

„Dortmunder“ ist seit 1904 eine in Deutschland und später europaweit geschützte Herkunftsbezeichnung wie „Champagner“. Nur, was in dieser Stadt gebraut wird, darf auch ihren Namen tragen. Bierbezeichnungen wie „nach Dortmunder Art“ oder „Dortmund Style“ (USA) bezeugen den Qualitätsruf. Der Herkunftsschutz sorgt dafür, dass auch im Zeitalter der Großkonzerne mindestens eine Brauerei weiter erhalten bleibt.

Die Stadt hat eine viele hundert Jahre alte Brautradition, die lange vor Beginn der Industrialisierung im Hochmittelalter ihren historischen Ursprung hat. „Willkommen in Europas Bierstadt Nr. 1“ begrüßten Schilder am Hauptbahnhof und den großen Einfallstraßen jahrelang Besucher, die Dortmund mit dem Zug oder Auto erreichten. Mit ihrem weltweit berühmten Bier hob sich die Stadt von anderen Ruhrgebietsstädten ab.

Dortmunder Bier war und ist ein Markenzeichen. Sogar der Name des Fußballvereins Borussia Dortmund (Borussia, lat. für Preußen) wurde nach einer (kurzlebigen) Biermarke gewählt, deren Werbung noch in der Gründungsgaststätte „Zum Wildschütz“ prangte.



Doch als Kohle und Stahl im Ruhrgebiet an Bedeutung verloren, verblasste zusehends auch der Ruf der Bierstadt Dortmund. Internationale Bierkonzerne übernahmen in dieser Zeit die Vorherrschaft und verdrängten die kleineren, familiengeführten Privatbrauereien.

Etwa seit der Jahrtausendwende erlebt die Bierstadt Dortmund allerdings eine kleine Renaissance. Dortmunds Biermarken sind wieder auf Litfaßsäulen, in Kneipen, auf Festen und sogar im Fernsehen präsent – die Tradition lebt! 2008 kam es sogar zum Neubau einer (kleinen) Brauerei.

Wer könnte all das besser nachzeichnen und zusammenfassen als Oliver Volmerich? Seit 1994 ist der studierte Journalist auch Redakteur der größten Dortmunder Tageszeitung. Neben der aktuellen Kommunalpolitik und Stadtplanung kümmert er sich dort auch um Stadt- und Regionalgeschichte. Das qualifiziert ihn für diese besondere Aufgabe und dem Buch „Hopfen und Malz“ ist es deutlich anzumerken.



Hopfen gibt dem neuzeitlichen Bier die typische Würze. Das Buch beschreibt, wie Dortmund zum Hopfenbier und dem untergärigen Brauverfahren kam. Foto: Kulturvergnügen

Bereichert um einmaliges Archivmaterial von Horst Duffe, lange Jahre bei der DAB (heute Radeberger-Gruppe) beschäftigt und stets geschichtlich interessiert, ist ein einmaliges Werk entstanden, das fast keinen Anlass zur Kritik gibt.

Er ist bis heute enorm engagiert und in dieser Funktion auch eine wichtige Stütze für das Dortmunder Brauereimuseum.

Allein aus seinem Material ließe sich ein noch wesentlich umfangreicheres literarisches Werk zusammenstellen. Schade ist deshalb, dass die Verteillogistik Dortmunder Biers kaum im Buch berücksichtigt wurde.

Sie beschränkt sich auf kurze Informationen zur Motorisierung des Brauereifuhrparks und der Straße als Verkehrsweg. Die Eisenbahn wird nur am Rande erwähnt, indem auf Gleisanschlüsse hingewiesen wird. Dabei war sie es, die es bereits im 19. Jahrhundert als Einzige möglich machte, heimische Erzeugnisse über lange Entfernungen zu transportieren.

Auch der Geschichte des Stößchens hätte der Autor etwas Raum zugestehen sollen, da sie ebenso charakteristisch für Dortmund wie die der im Buch erwähnten „Büdchen“ (Trinkhallen) ist. Das alles ändert aber nichts an der Tatsache, dass dieser in guter Qualität überwiegend schwarz-weiß bebilderte Band äußerst kurzweilig und lesenswert ist.

Besonders seine Kompaktheit spricht für Modelleisenbahner als Lesergruppe, denn sie werden nicht mit überflüssigem Wissen gelangweilt, sondern erfahren nur das, was sie als Genießer von Bier immer schon wissen wollten und für eine Modellumsetzung hilfreich und sinnvoll ist.

Deshalb legen wir es jedem ans Herz, der Bierwagen sein eigen nennt und ein Grundinteresse an einem der traditionsreichsten und beliebtesten, deutschen Getränke mitbringt.

Verlagsadresse:
<http://www.wartberg-verlag.de>

Ausflugstipp für Kulturgeschichtsfreunde

Mit dem Brauer durch Dortmund

Dortmund hat eine lange Tradition als Bier- und Brauereistadt. Das „Dortmunder Helle“ machte sie zu Europas Bierstadt Nummer 1. Wer sich nicht nur für die Verkostung des Gerstensafts interessiert, sondern auch Wissenswertes über seine Entstehung, Geschichte und Herstellung wissen möchte, der sollte mal mit dem Brauer bei einem „Stößchen“ durch die Westfalenmetropole wandern.

Kulturvergnügen lautet der Name des Anbieters für den kulturhistorischen Rundgang „Mit dem Brauer durch die Bierstadt Dortmund“ und dieser Name ist Programm. Kultur und Vergnügen sind zwei Faktoren, die hier untrennbar zusammengehören. Für Ute Iserloh ist diese Kombination der Schlüssel zum Erfolg ihres Unternehmens.

Ihre Angebote haben meist viel mit regionaler oder lokaler Geschichte zu tun und Historie klingt zunächst langweilig, fast ein wenig wie dröger Unterricht aus der Schule. Doch aufgefrischt mit Anekdoten, geselligen Momenten und kurzweiligen Geschichten wird Stadtgeschichte zum Erlebnis, wie wir selbst feststellen durften.



© www.andreas-buck.de

Ein Stößchen unter dem U: An der ehemaligen „Biermeile“ Rheinische Straße beginnt die Wanderung. Die ehemalige Dortmunder Union, erste und einst größte Brauerei ist der Startpunkt für die zweistündige Bier-Exkursion. Quelle: Kulturvergnügen (Ute Iserloh)

Startpunkt der Exkursion ist das „Dortmunder U“ in unmittelbarer Bahnhofsnähe, heute eine Stätte für Kunst und Kultur und neues Wahrzeichen der modernen Stadt. Früher war dieses Gebäude der Kühlturm der Dortmunder Union, der einst größten Brauerei der Stadt. Ist das oberste Stockwerk mit dem Fahrstuhl erreicht, genießen die Teilnehmer den Rundblick über die Stadt.

Es folgen Erläuterungen, wie viele Brauereien Dortmund vor Beginn der großen Fusionswellen zählte und wo sich diese im Stadtgebiet befanden.

Wir selbst verweilen gerade am Beginn der einstigen „Biermeile“: Wie an einer Perlenkette aufgeschnürt, reihten sich entlang der Rheinischen Straße die Gärkeller aneinander.

Geblichen ist nur die Dortmunder Actien-Brauerei, deren heutiges Areal an der Steigerstraße am nördlichen Horizont zu erkennen ist.

Gleich an dieser ersten Station der Wanderung ist ein Bezug zur Eisenbahn erkennbar:

Die Strecke in Richtung Bochum war für die historischen Braustätten das Tor zur Welt. Über den Eisenstrang reiste Dortmunder Bier durch ganz Europa oder zu wichtigen Häfen und machte es auf diese Weise in aller Welt bekannt.

Vom neuen Dortmunder Wahrzeichen geht es zu Fuß weiter am Wall entlang und durch die Innenstadt. Erste Unterwegsstation ist ein typischer Ruhrgebietskiosk, an dem die Teilnehmer bei einer Flasche Bergmann-Bier Wissenswertes über Aufstieg und Fall von Brauereien, die Trinkkultur vergangener Zeiten und die Wiederauferstehung der Traditionsmarke DBB erfahren.



Der Bergmann-Kiosk ist eine nostalgische Erinnerung an frühere Biertrinkkultur und heute zugleich eine bekannte Verkaufsstelle für das wiederbegründete DBB (Dortmunder Bergmann-Bier) – eine Bierspezialität, die es (fast) nur im Umkreis von Dortmund zu kaufen gibt.



Eine kleine Auswahl bekannter Dortmunder Biermarken. Bei der Exkursion mit dem Brauer lernen die Teilnehmer aber auch die Hövels-Hausbrauerei kennen, die heute zu den wenigen aktiven Braustätten Dortmunds gehört und eine nur regional bekannte, aber sehr geschätzte Spezialität herstellt.

Und weiter führt der Weg zur früheren Thier-Brauerei. Das einstige Verwaltungsgebäude erfährt heute eine andere Nutzung, das Brauereigelände wurde zum modernen Einkaufsparadies „Thier-Galerie“ direkt an der Fußgängerzone.

Viele bekannte Braustätten hatten ihren Ursprung in kleinen Hausbrauereien des 19. Jahrhunderts.

An diese Tradition erinnert Hövels Hausbrauerei, die schon seit 1854 im (ehemaligen) Thier-Gebäude untergebracht ist.

Hier gibt es kulinarische Spezialitäten aus Dortmund und Umgebung zum feinen Bitterbier (inzwischen als



Das „Stößchen“, ein kleines Bier für zwischendurch mit langer Tradition, ließ bereits den EU-Amtsschimmel wiehern.

„Hövels Original“ vertrieben), das nur in der näheren Umgebung erhältlich ist und vielen bis heute (zu Recht) als das Beste aller Dortmunder Biere gilt. Am liebsten würden wir auch hier einkehren, doch es geht weiter, denn viele Wegmarken liegen noch vor uns.

„Was passiert eigentlich mit den Resten der Gerste, die nach dem Gärungsprozess übrig bleibt?“, möchte ein junger Wissbegieriger erfahren. Auch darauf gibt es vom fachkundigen Brauer eine äußerst amüsant klingende Antwort.

Mehrmals wöchentlich fährt er zu einem Bauern, dessen Schweine schon sehnsüchtig auf den Birtreber warten und laut reagieren, wenn der LKW auf den Hof einbiegt. „Kein Wunder, die wollen ja auch mal so richtig glücklich sein!“, hallt es unter dem Lachen der Menge aus einer Kehle.

Erstaunt erfahren sie, dass die ausgelaugten Rückstände des Malzes gar keinen Alkohol enthalten. Pech gehabt! Dafür dürfen die wissbegierigen Wanderer nun selbst probieren, was sich Leckeres aus dem vermeintlichen Brauabfall machen lässt. Treberbrot mit Schmalz findet zusammen mit einem Stößchen begeisterte Abnehmer.

Die Brautradition in der Bierstadt Dortmund geht bis auf das Mittelalter zurück. Am 22. August 1293 verlieh König Adolf von Nassau der einstigen Hansestadt das Brauprivileg. Das Herstellen von Bier war im Mittelalter zunächst noch Frauensache.

Die Grut, wichtigste Zutat des dickflüssigen und klebrigen Gewürzbräus jener Zeit, barg eine Menge Geheimnisse, seine Herstellung war sogar städtisch monopolisiert.

Die Kirche sorgte später dafür, dass sich die Brautradition vor allem in den Klöstern weiterentwickelte. Das war auch in Dortmund nicht anders.

Lokale Biermarken wie Stifts oder Clarisenbräu gehen darauf zurück. Das untergärige Altbier ist übrigens gar nicht so typisch für Düsseldorf, wie viele Menschen heute meinen.

Es handelt sich zusammen mit dem Adamsbier lediglich um eine Biersorte der neuen Zeit, die beide ab dem 16. Jahrhundert auch in Dortmund heimisch wurden.

Das Dortmunder Helle, außerhalb der Stadt als Export vermarktet, trat seinen Siegeszug erst deutlich später an. Lokale Braumeister hatten Erfahrungen in Bayern

Das „Stößchen“ als lange Tradition und moderner Streitfall

Das „Stößchen“, ein kleines und schnell zu trinkendes Bier, ist eine Dortmunder Besonderheit, die im engen Bezug zur historischen Eisenbahn steht und sich bis heute als Tradition behauptet hat.

Im 19. Jahrhundert befand sich nahe der heutigen Westausfahrt des Dortmunder Hauptbahnhofs eine niveaugleiche Kreuzung zwischen Straße und Schiene. Mit dem ständig zunehmenden Transportaufkommen war dieser Bahnübergang fast ständig geschlossen und öffnete zwischendurch nur sehr kurz. Dies brachte lange Wartezeiten, denn er ließ sich damals nicht umgehen oder umfahren.

Gern nutzten die Dortmunder die unfreiwillige Pause zum „Klönen“ (Unterhaltung auf Plattdeutsch) bei einem Glas Bier. Hob sich jedoch der Schrankenbaum, hieß es schnell zu sein.

Ein geschäftsbewusster Wirt erfand daher das Stößchen, ein kleines Glas Bier, (ca. 0,18 l) das schnell getrunken ist und sich in wenigen Zügen leeren lässt. Bis heute ist es in Dortmunder Kneipen bekannt und beliebt, auch wenn es offiziell meist nicht auf der Karte geführt wird.

Dortmunder schätzen es als „Absacker“, als letztes Bier vor dem Verlassen des Lokals. Und dabei hätte 2004 das Eichamt Hagen dieser beliebten Tradition beinahe den Garaus gemacht.

Auf Beschwerde eines Gastes erging die Weisung, auch das bis dato nicht exakt festgelegte Stößchen den Eichvorschriften zu unterwerfen. Die Dortmunder waren jedoch pffiffig und schlugen den bürokratischen Vorgaben ein Schnippchen: Seither trägt das Stößchen etwa in Glasmitte einen Eichstrich bei 0,1 l. Preislich wird es aber meist wie die doppelte Menge abgerechnet.

Dass der Wirt regelmäßig deutlich über den Eichstrich einschenkt, ist aber selbst der EU gleichgültig. Ob diese Lösung den einstigen Beschwerdeführer zufriedengestellt hat, ist allerdings nicht überliefert...

gesammelt und deren Brauweise nach Dortmund mitgebracht. Dort erfreute es sich im 19. Jahrhundert ebenfalls wachsenden Zuspruchs.

Das untergärige Bier stellt aber auch höhere Ansprüche an den Brauprozess, weil es beim Gären einer Kühlung bedarf. Das war vor der Erfindung der Kältemaschine natürlich im alpennahen Raum leichter zu gewährleisten. Die Erfindung des herber schmeckenden Exports geht angeblich auf eine Fehleinbrauung zurück, die bei den Bestellern so gut ankam, dass es sich zu einer eigenen Biersorte entwickelte und sehr schnell das Alt- und Adamsbier ablöste.



Der „Bierkutscher“ erinnert im Stadtgarten an den Glanz der früheren Bierstadt Dortmund sowie an die zahlreichen Berufe und Arbeitsplätze, die mit diesem Gewerbe verbunden waren. Foto: Kulturvergnügen

All das erfahren die Teilnehmer der Exkursion auch an historischer Stätte, nahe des Dortmunder Rathauses. Das moderne Gebäude wird von Kritikern gern auch als „Bierkasten“ bezeichnet und symbolisiert so eine der drei traditionellen Säulen der Dortmunder Wirtschaft, die ihr zu neuer Blüte verhelfen.

Im angrenzenden Stadtgarten erinnert die Figur eines Bierkutschers an ein Berufsbild, das stellvertretend für ehemals bis zu 7.000 Arbeitsplätze in den Brauereien dieser Stadt steht.

Und weiter geht es zur letzten Station der zweistündigen Wanderung. Der alte Markt liegt in Sichtweite der Hauptkirche St. Reinoldus und beherbergt vor dem Bläserbrunnen den Ort der ältesten Schankstätte Dortmunds. Wo sich heute die „Krone am Markt“ befindet, wurde schon im Mittelalter Bier ausgeschenkt.

Hier nehmen wir das letzte Stößchen und erinnern uns bei einem „Kronen Urtyp“ an Westfalens älteste Privatbrauerei. Dortmunder Kronen wird lückenlos von 1430 bis heute angeboten, obwohl ihre Braustätten mehrfach umgezogen sind.

Zum Ausklang dürfen die Teilnehmer ihre Fragen los werden, sollte auch nur irgendetwas offen geblieben sein. Doch alle scheinen erschlagen von so viel Biergeschichte(n) und müssen die vielen Informationen erst mal sacken lassen.

Eine Gruppe junger Männer wird gleich weiter durch die Dortmunder Innenstadt ziehen, um auf eigene Faust ihr Wissen über traditionelle Schänken und Biermarken zu vertiefen: Sie feiern einen Jungesellenabschied und haben die Tour als kulturellen und thematisch passenden Auftakt für den anstehenden, letzten Abend in Freiheit gewählt. Eine gute Idee, wie wir meinen!

Geeignet ist dieses Kulturvergnügen aber auch für jeden anderen, der einigermaßen gut zu Fuß ist. Voraussetzung sind lediglich festes Schuhwerk, wettergerechte Kleidung und gute Laune. Einem gepflegten und bewusst genossenen Schlückchen Bier sollte auch nicht abgeneigt sein, wer sich mit dem Brauer auf den Rundgang begibt.

Wir können diese geschichtsträchtige Wanderung jedenfalls nur jedem wärmstens empfehlen. Ganz nebenbei beweist sie auch eindrucksvoll, dass sich die graue Industriestadt im Ruhrgebiet gewaltig gewandelt hat. Ihren früheren Pulsschlag aus Stahl zeigt sie heute nur noch als lebendiges Kulturgut, das aber ganz ohne den staubigen Mief eines Museums auskommt.

Wen nun der Wissensdurst plagt, der möge sich die feststehenden Termine für dieses Jahr notieren, eine vorherige Anmeldung ist erforderlich:

Jeweils samstags geht es am 18. Mai (Pfingstsonntag), am 13. Juli, am 7. September und am 9. November um 13:00 Uhr am „Dortmunder U“ los.

Vielleicht sehen wir uns ja mal...



„Mit dem Brauer durch Dortmund“ ist ein Ausflugstipp, der sich besonders für Jungesellenabschiede und Kegelausflüge eignet. Spaß und Unterhaltung werden so perfekt mit einem kurzweiligen Geschichtsprogramm kombiniert.

Veranstalterseiten und Anmeldemöglichkeit:

<http://www.kulturvergnuegen.com>

Wissenswertes über das Brauen von Bier:

http://www.planet-wissen.de/alltag_gesundheit/trinken/bierherstellung/index.jsp

Veranstaltungsanzeige

Jetzt vormerken!
Alles rund um die
große und kleine Eisenbahn,
Spiel und Spaß –
3 Tage lang!

**30. Internationale Modellbahn-
ausstellung und 9. Märklintage 2013**

**Das Mega-Familienevent
in Göppingen 13. bis 15.9.2013
www.maerklin.de**



Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Individuelle Gleisschablone für den Trassenzuschnitt:

Vielen Dank für die reichhaltigen Informationen zu unserer Spurweite Z, welche Sie Monat für Monat kostenlos im Netz anbieten. So viel persönliche Initiative ohne finanzielle Interessen ist alles andere als selbstverständlich.

Würde Trainini um eine regelmäßige und reich bebilderte Baurubrik ergänzt und gestalterisch etwas „aufgemotzt“, könnte es wohl ohne weiteres als Druckversion mit den anderen Fachjournalen in den Gestellen der Bahnhofsbuchhandlungen mithalten!

In der März-Ausgabe stellen Sie auf Seite 39 eine Kreisschablone des Herstellers Z-Railways vor; ein praktisches Werkzeug, um die gängigen Radien der Spur Z aufzeichnen zu können.

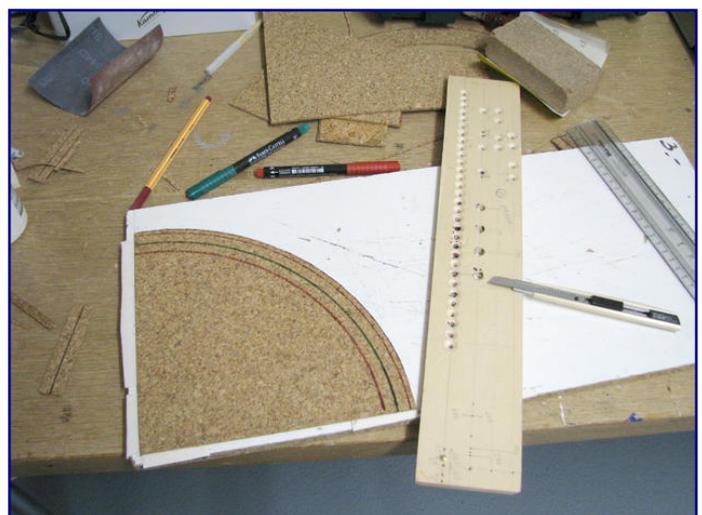
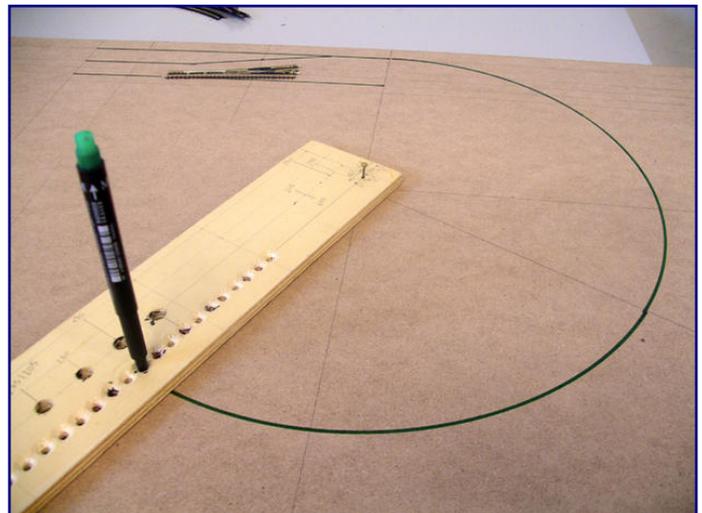
Wichtiger als die Gleismitten wäre es allerdings, die parallel laufenden Radien für die Schnittlinien zeichnen zu können, z.B. beim Zuschnitt für die Trassenbretter oder für die Korkbetungen.

Da diese Abstände stets sehr individuell sind, empfehle ich den Selbstbau einer Kreisschablone. Mit einfachsten Mitteln habe ich mir so ein Hilfsmittel gebastelt, das mir seit Beginn meiner - zugegeben - eher kurzen Z-Karriere wertvolle Dienste geleistet hat.

Die Löcher für die Schreibstifte sind im 1-cm-Abstand gebohrt, während der Nagel, der als Drehpunkt dient, im 2,5-mm-Abstand verschoben werden kann. So können praktisch alle benötigten Radien erstellt werden. Und sollte mal was fehlen:

Einfach ein neues Loch für den Nagel im gewünschten Abstand bohren!

Viktor Schweiss, per E-Mail



Die beiden Aufnahmen zeigen den Einsatz (oben) und die Ergebnisse auf Korkplatten (unten) des Arbeits mit der selbst gebauten Gleisschablone. Foto: Viktor Schweiss

Ein besonderes Lob vom Sprachexperten:

Erst einmal möchte ich mich vorstellen: Ich bin Wolf Tasler, 60 Jahre alt und habe jetzt nach 30 (!) Jahren meine Z-Anlage wieder rausgeholt.

Hätte ich damals so eine Publikation wie die Ihre zur Verfügung gehabt, hätte ich nicht so schnell aufgegeben. Aber ich fühlte mich verlassen, besonders, da die Spur Z seinerzeit noch sehr, sehr störanfällig war.

Jetzt, nach langer Zeit und Internet-gewohnt, habe ich Trainini empfohlen bekommen und habe gerade wieder angefangen, meine damalige Leidenschaft Mini-Club und Spur Z wiederzubeleben.

Also erstmal ein großes Lob: Sie haben mit Trainini eine perfekte Net-Publikation für die Zetties publiziert.

Ich gönne mir zurzeit, jede einzelne Ausgabe genüsslich zu Gemüte zu führen und mit jeder Ausgabe habe ich mehr Lust meine Leidenschaft weiterzuführen.

Der Inhalt ist höchst informativ, ausgeglichen, unabhängig und fair, und was heutzutage nicht selbstverständlich ist, fehlerlos, was Grammatik und Ausdruck betrifft.

Weswegen es ein absoluter Genuß ist, Trainini zu lesen und zu studieren.

Zurzeit gestalte ich meine Anlage als Berliner Gründerzeit-Anlage der Epochen II/III mit Brauerei-Distrikt (sammle Bier-Wagons) und einem speziellen Zeppelin-Projekt, in welchem der Schienen-Zeppelin stationiert war und wo auch Luftschiffe in der Nähe andockten.

Der Historie weitgehend angelehnt, aber nicht krampfhaft umgesetzt, so sind der Fantasie wenig Grenzen gesetzt. Eine Spezialität von mir ist, die Anlage und das Zugmaterial nicht so plastikähnlich aussehen zu lassen, sondern alles mit viel Patina und Alterung realistisch aussehen zu lassen. Natürlich bin ich mir bewusst, in der Gestaltung noch Anfänger zu sein, aber Trainini gibt mir viele gute Tipps.

Wolf Tasler (Sprachwissenschaftler, Roman- und Drehbuchautor), Berlin

Lob für unseren Aprilscherz:

Herzlichen Glückwunsch an das Trainini-Team! Toller Aprilscherz, die BR 88. Super!

Jörg Sehrer, Zwickau

Aprilscherzauflösung zur Baureihe 88:

Guten Anklang gefunden hat unser diesjähriger Aprilscherz, dessen Vorbereitung und Umsetzung wir vor allem

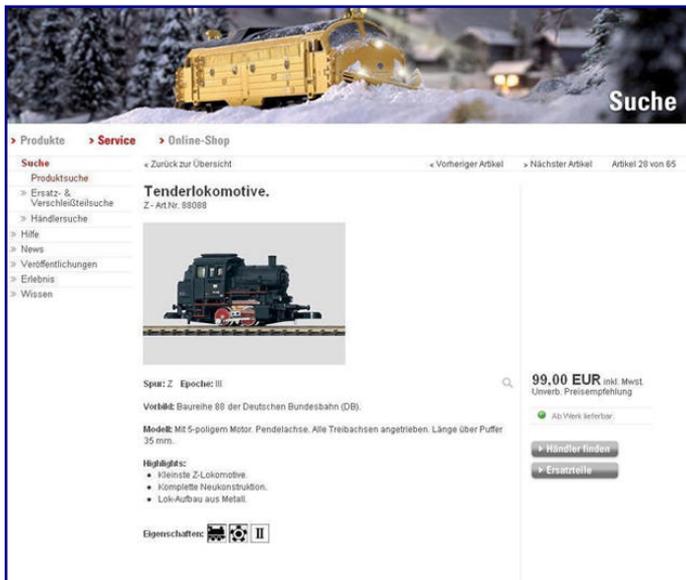


Mit „Loksalat“ war dieses Bild betitelt, das wir zusammen mit dem Leserbrief von Jörg Sehrer erhalten haben. Foto: Jörg Sehrer



Aprilscherz 2013 – angebliches Handmuster einer Einheitsdampflok der Baureihe 88 von Märklin. Foto: Harald Ruppelt

unserem Leser Harald Ruppelt zu verdanken haben. Von ihm stammen das Modell, ein angebliches Märklin-Handmuster mit der Artikelnummer 88088, sowie alle per Fotomontage erstellten Aufnahmen des angeblichen Vorbilds sowie die als vermeintlichen Beleg gezeigten Ausschnitte der Märklin-Internetseiten.



An alles hatte unser Leser gedacht. Sogar das manipulierte Bild von Märklins Internetauftritt konnten wir als „Beweis“ zeigen. Bild: Harald Ruppelt

Vorbildmerkmale überzeugend wieder. Besonders erwähnenswert ist die feine Pufferbohlenausrüstung. Beleuchtetes Stirnlicht und eine bewegliche und komplette Steuerung lassen sich bei diesem Winzling aber nicht unterbringen.

Der Antrieb erfolgt durch den gewohnten Fünfpolmotor modifizierter Bauart, der auch im Langsamfahrbereich gute Eigenschaften zeigt. Gute Stromaufnahme wird durch eine Pendelachse erreicht, damit immer alle vier Räder Kontakt zu den Schienen behalten.

Geplant und vorgesehen war sie als Ersatz für veraltete B-Kuppler der Länderbahnzeit im Rangierdienst sowie auf Lokalbahnstrecken.

Mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erwies sie sich aber schon bald als zu langsam für den Streckendienst.

Hinzu kam, dass ihre Fahreigenschaften bei Höchstgeschwindigkeit zu wünschen übrig ließen, weshalb sie bei den Lokpersonalen schnell den Spitznamen „Schaukelpferd“ erhielt.

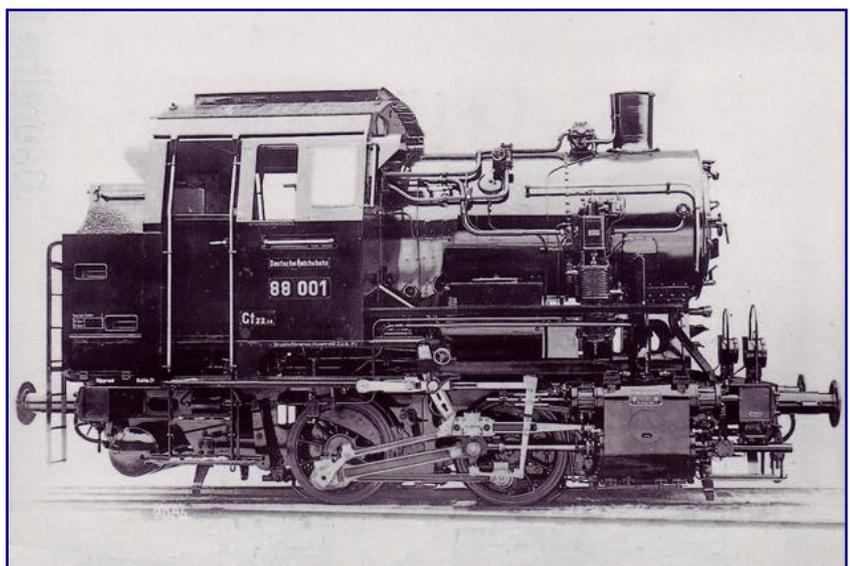
Ungewohnt blieb ihr Aussehen ohne Dom. Grund dafür war, dass sie bereits wie die späteren DB-Neubauten

Die meisten haben den Scherz natürlich sofort erkannt, zeigten sich aber amüsiert über Kreativität, Idee und Aufwand für die Umsetzung.

Einige wenige ließen sich von uns in den April schicken oder fragten erstaunt in der Redaktion an, was es mit der Einheits-Güterzugtenderlok Baureihe 88 denn tatsächlich auf sich habe. Und Folgendes haben wir im Forum der Z-Freunde International geschrieben:

„Unter den regulären Sommerneuheiten Märklins (=außerhalb der MHI) ist auch eine völlige Neukonstruktion zu finden. Es handelt sich um die zweiachsige Güterzugtenderlok der Baureihe 88, mit nur 7,95 m Länge über Puffer die kleinste aller DRG-Einheitslokomotiven.

Sie wird nach Märklins geltendem Detaillierungsstandard realisiert und gibt deshalb alle



Und so, behaupteten wir, habe das Vorbild von Märklins Sommerneuheit 2013 ausgesehen. Bild: Harald Ruppelt

ohne Speisedom auskam (Speisepumpe auf der linken Kesselseite) und sich statt des bisherigen Dampfdoms ein Dampfsammelkasten unter dem Kessel angeordnet wurde.

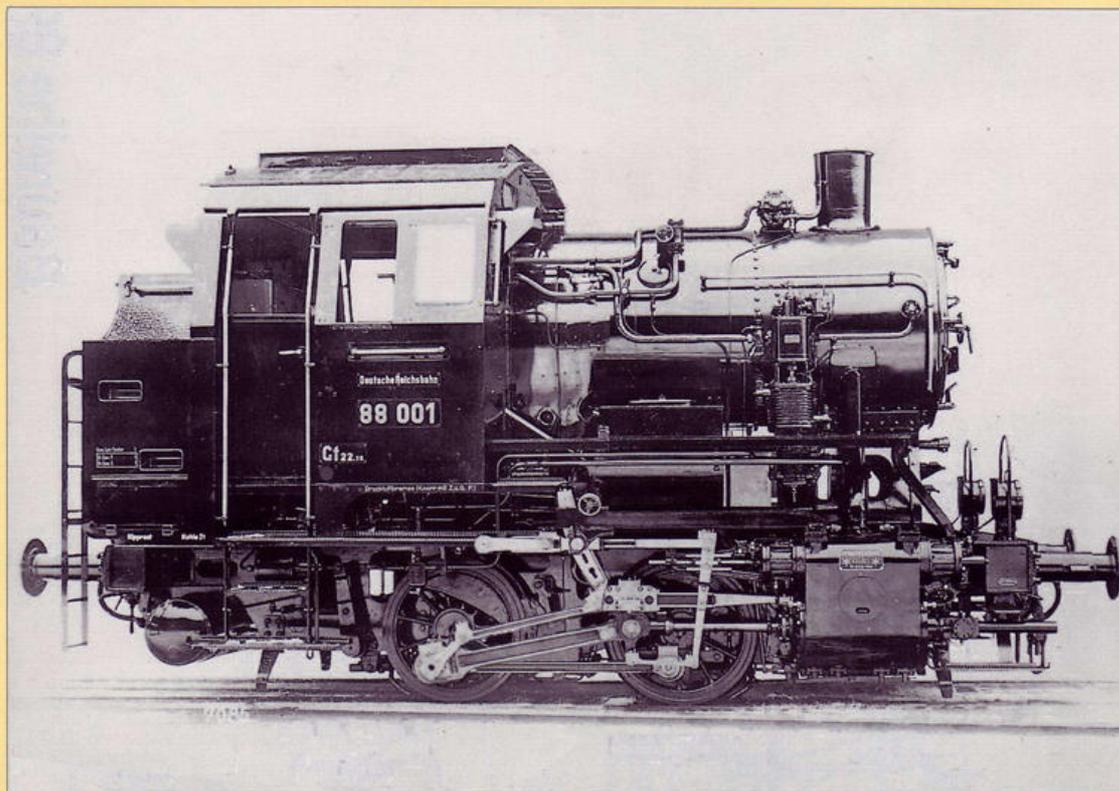


Abb.: Sammlung Obermayer

Bauart		B h2
Treib- und Kuppelraddurchmesser	mm	1 100
Laufreddurchmesser vorn	mm	-
Laufreddurchmesser hinten	mm	-
Länge über Puffer	mm	7 950
Höchstgeschwindigkeit	km/h	30
Leistung	PSi	225
Kesselüberdruck	bar	12

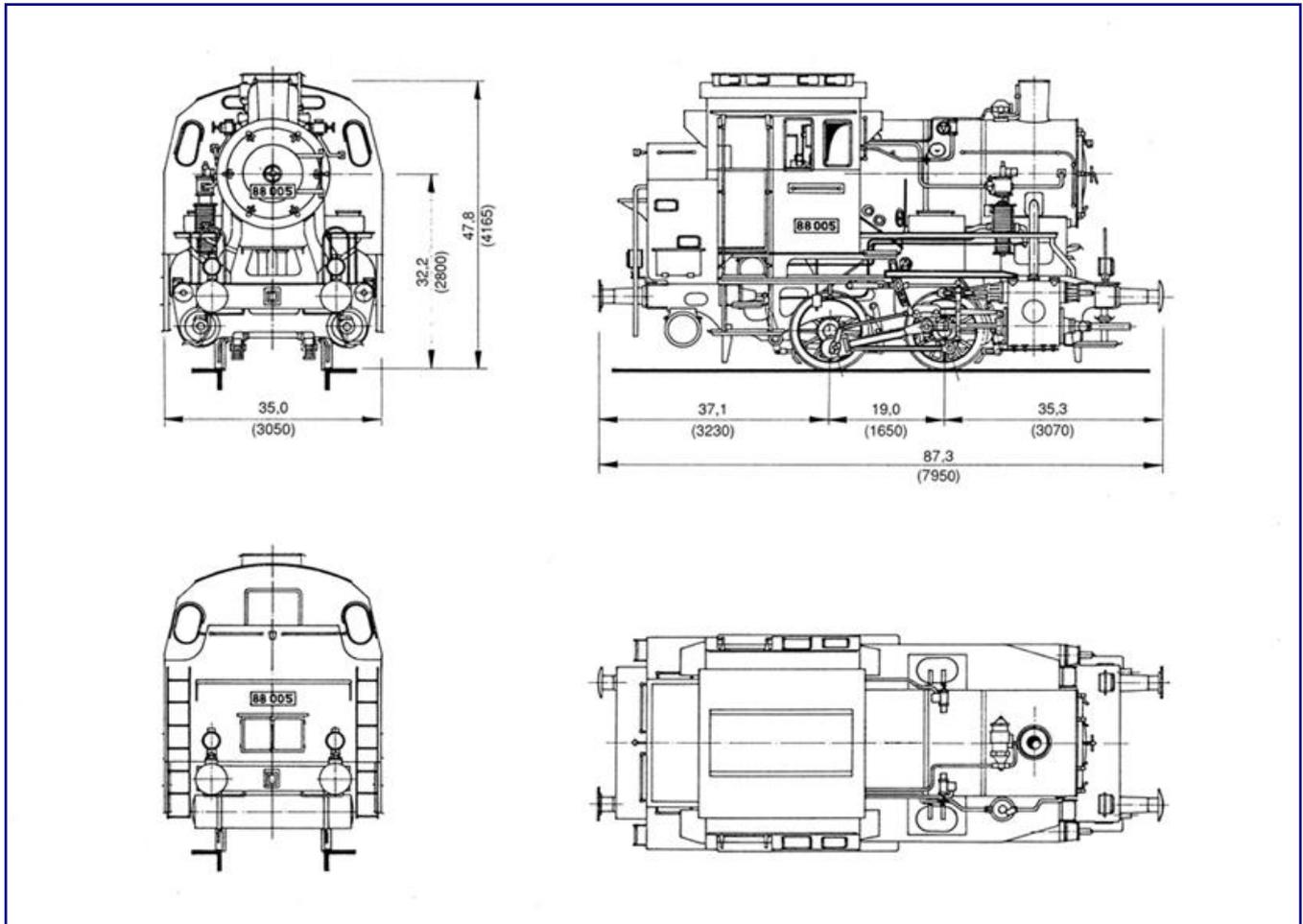
Rostfläche	m ²	1,42
Verdampfungsheizfläche	m ²	67,86
Überhitzerheizfläche	m ²	24,10
Zylinderdurchmesser	mm	420
Kolbenhub	mm	550
Achslast max.	t	15,60
Lokreibungslast	t	30,60
Lokdienstlast	t	30,60

Baureihe 88 Güterzugtenderlokomotive, Deutsche Reichsbahn

Bei den ersten Entwurfssitzungen über den erweiterten Typenplan neuer Einheitslokomotiven der Güterzugtenderlokomotiven der Reihen 80, 81, 86 und 89 waren neben der Sonderbaureihe 87 für den Hamburger Hafen ursprünglich auch ein Ersatz für B-gekuppelte Rangier- und Lokalbahnlokomotiven der Reihe 88 enthalten. Sie sollten für Übergabefahrten in Industrieanschlüsse mit engen Radien und auf kurzen Stichbahnen die Personenzüge mit Güterbeförderung übernehmen. Die Firma Hanomag hatte den Bau einer Probelokomotive angeboten, da sie verwendbare Teile aus ihrem Werkslokomotivprogramm vorrätig hatte. Nach dem kurzfristigen Entwurf und Baubeginn zeigte sich, dass die Lokomotive wegen der bei Industrielokomotiven robusten Ausführung der Baugruppen eine max. Achslast von 17,7 to erreichen würde. Daraufhin wurden die Vorräte auf 0,6 to Kohle und 1,5 m³ Wasser reduziert.

Weitere Vereinfachungen und konsequenter Leichtbau ermöglichten eine Gewichtsreduzierung um 4,6 to. Der Sandvorrat in kleinen Behältern unter dem Umlauf fasste gerade noch 110kg Sand. Damit blieb die Achslast bei max. 15,6 to. Nachdem man sich für einen unter dem Kessel angeordneten Dampfsammelkasten entschieden hatte, konnte auf Dome vollständig verzichtet werden, was ihr ein ungewohntes Aussehen verlieh. Die geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und die geringe Reichweite der Vorräte ließen die Ausschussmitglieder schon früh an dem Sinn der Reihe 88 zweifeln. So wurden die Abnahmefahrten wegen Änderungswünschen immer wieder verschoben und nachdem die Lokomotive bei der Abnahmefahrt mit einer 650 to schweren Wagengruppe entgleiste und dabei erheblich beschädigt wurde, entschied man sich beim Hersteller das Projekt zu beenden.

Die geringen Sandvorräte ließen sich in einem Behälter im Führerhaus unterbringen, der oberhalb der Feuerbüchse montiert war und vom Stehkessel gewärmt und trocken gehalten wurde. Das Nachfüllen erfolgte mittels Eimer durch den Heizer.



Untermuert wurden unsere Behauptungen auch durch einen vermeintlichen Literatureintrag (siehe Seite 46). Sogar eine vollständige Zeichnung der Lokomotive hatten wir vorzuweisen. Beide Abbildungen: Harald Ruppelt

Konzipiert wurde die Baureihe 88 als Heißdampflok (Bauart B h2t), obwohl der Vorteil der Überhitzung Anfang der dreißiger Jahre bei Rangierlokomotiven durchaus noch umstritten war. Die aufwändigere Konstruktion war ein Hauptgrund, warum die dreiachsige Vorgängerin BR 80 in nur 41 Exemplaren gebaut wurde und die spätere, mit der Baureihe 88 eng verwandte BR 89.0 zu Vergleichszwecken in Heiß- und Nassdampfausführung gebaut wurde.

Glück war der außergewöhnlichen Konstruktion leider nicht beschieden: Bei Probefahrten entgleiste das Einzelstück vor einem 650-Tonnen-Zug und wurde dabei erheblich beschädigt. Eine Reparatur unterblieb wegen der hohen Kosten und Zweifeln am Sinn einer solchen Dampflok- das Entwicklungs- und Erprobungsprojekt wurde eingestellt.

Mittlerweile erlaubten es die Fortschritte im Getriebekonstruktion, Maschinen dieser Leistungsklasse alternativ mit Verbrennungsmotorantrieb (--> Köf) zu bauen, die sich erheblich kostengünstiger betreiben ließen, da der Heizer entfiel und die Fahrzeuge weniger Stillstandskosten und Wartungsaufwendungen verursachten. Die 88 001 wurde ausgemustert und bereits Mitte der dreißiger Jahre verschrottet.

Märklin hat sich für seine Neukonstruktion ein außergewöhnliches und spannendes Vorbild ausgesucht, das einen sehr exotischen Charakter aufweist. Die unter der Art.-Nr. 88088 vor einigen

Tagen versehentlich in die Märklin-Produktdatenbank eingestellte DB-Ausführung ist jedoch völliger Unsinn, passt aber perfekt in eine ganze Reihe Phantasiemodelle in DB-Beschriftung wie die nie gebaute BR 53, die stahlblaue Stromlinien-05 oder die im Frühjahr für Insider angekündigte BR 96.“



Nach Auflösung dieses Aprilscherzes dreht der Umbau von Harald Ruppelt nun auf der heimischen Anlage seine Runden. Foto: Harald Ruppelt

Eine solche Lokomotive war in Modell und Vorbild natürlich völlig der Phantasie entsprungen, obwohl es im Nummernschema tatsächlich einen österreichischen B-Kuppler gab, der zeitweilig in die Baureihe 88 eingereiht war.

Zwei Hinweise enthielten unsere Ausführungen allerdings, mit denen uns auf die Schliche zu kommen war:

Ein Dampfsammelkasten unter dem Kessel macht technisch keinen Sinn, weil Dampfblasen nach oben aufsteigen. Und von der Baureihe 80 wurden 39 und nicht 41 Lokomotiven gebaut.

Neuheiten bei KoMi-Miniaturen:

Auf der Faszination Modellbahn hat KoMi-Miniaturen mit einer limitierten Fertigszene „Hofschlachtung“ überrascht, die durch ihre außergewöhnliche und bislang einmalige Idee besticht und zudem gewohnt hervorragend umgesetzt wurde. Wir dürfen sie unseren Leserinnen und Lesern heute als weitere Neuheit vorstellen – über alles Weitere in Sinsheim Gezeigte hatten wir bereits im Februar berichtet.

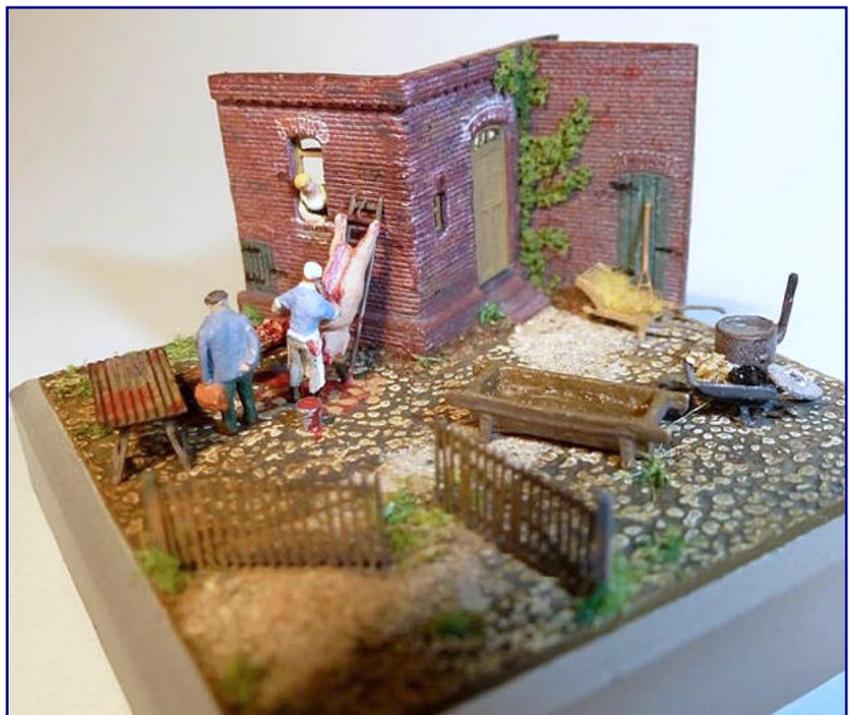
Zur Ausgestaltungsszene „Hofschlachtung“ gehören ein Schlachter, ein Fleischbeschauer und eine aufgeschlitzte Schlachtsau auf Schlachtgestell (alle drei sind KoMi-Figuren), ein Brühkessel mit Deckel, eine Brühwanne, eine Schlachtbank und vier Bluteimer.

Die Gestaltung wirkt dermaßen authentisch und glaubhaft, dass Menschen, die „kein Blut sehen können“, möglicherweise bereits ein Problem mit dem Betrachten haben könnten.

Trotzdem handelt es sich um ein früher in der Landwirtschaft fast alltägliches Vorgehen, das halt auch die nicht gerade romantischen Dinge des harten Hoflebens zeigt.

Wir freuen uns daher, dass auch solche Dinge ins Modellbahnleben Einzug halten und die Wirklichkeit nicht zu rosarot wiedergeben.

Beeindruckt haben die KoMi-Produkte auch die Redaktion des Eisen-



Ausgefallene Dioramen-Idee: die Hofschlachtung von KoMi-Miniaturen. Foto: KoMi-Miniaturen / Zpur®

bahnmagazins, denn der Kleinserienhersteller aus Stade wurde explizit mit seinen Figuren auch im Kleinserienbetonten Messebericht der Ausgabe 4/2013 erwähnt.

Wieder erhältlich ist bei KoMi-Miniaturen das „Getreidefeld hell“ (Weizen) und neu auch die Ausführung „Getreidefeld dunkel“ (Roggen/Gerste). Die Seiten des Anbieters sind unter <http://www.komi-miniaturen.de> zu finden.

Spur-Z-Anlage im Eisenbahn-Journal:

In der April-Ausgabe 2013 des Eisenbahn-Journals stellt Kai Wüstermann vom Freundeskreis der Spur-Z Hamburg seine Hafenanlage „Müsum“ vor. Das bestens detaillierte und in der Zeit der Jahrhundertwende um 1900 dargestellte Schaustück nimmt am Anlagenwettbewerb des genannten Magazins teil.

Den Teilnahmebedingungen folgend war diese Anlage bislang öffentlich kaum zu sehen, große und dadurch besonders publikumswirksame Messen waren völlig ausgeschlossen.

Auch hat **Trainini®** deshalb auf Wunsch des Erbauers bislang von Berichten und Bildern abgesehen, obwohl wir uns des Interesses unserer Leser sicher sind. Vorgestellt wurde die in einer Glasvitrine präsentierte Szenerie in Altenbeken 2012.

Müsum ist ein fiktiver Ort, was nichts an der Authentizität der umgesetzten Elemente ändert. Im Ortsnamen sind die Küstenorte Husum und Büsum verarbeitet, wie leicht zu erkennen ist.



Die Kleinanlage „Müsum“ von Kai Wüstermann wurde im Rahmen des Anlagenbauwettbewerbs vom Eisenbahn-Journal in dessen April-Ausgabe vorgestellt.

Im Namen steckt aber auch das Wort Mühe, das den Aufwand für Planung und Umsetzung einer vorbildorientierten Wiedergabe des Küstenlebens vor über hundert Jahren sehr gut zum Ausdruck bringt.

Das Entstehen der Anlage samt vieler weiterer Informationen ist auf den folgenden Seiten von Kai Wüstermann zu verfolgen: <http://home.arcor.de/k.wuestermann/muesum>.



Auch für den Schienenreinigungswagen „System Jörger“ gibt es nun passende Ladegüter. Eines davon ist der Einsatz „Muschelkalk“. Foto: Spur Z Ladegut, Helmut Küpper

Neuheiten bei Ladegut Küpper:

Für Märklins Schienenreinigungswagen 86501, technisch baugleiche aus früherer Eigenproduktion von System Jörger oder Wagen desselben Vorbildtyps, die auf Kundenauftrag umgebaut wurden, hat Ladegut Josephine Küpper aus Aachen verschiedene Einsätze neu konstruiert, damit diese Modelle nicht mehr unbeladen herumfahren müssen.

Ladegüter für den Basiswagen 8650 (und dessen Farbvarianten) eigneten sich zuvor nicht, weil die Ladung dann unzulässig über die

Bordwände übergestanden hätte. Deshalb kamen dünnere Trägerbrettchen zum Einsatz, die Ladeguteinsätze wurden zusätzlich beschwert. Sie erreichen ein Gewicht zwischen 8 und 9 Gramm, wodurch die Reinigungswagen nach System Jörger einen ruhigeren Lauf zeigen.



Ein weiteres Beispiel der aktuellen Neuheiten ist der Ladeguteinsatz „Schotter fein“. Foto: Spur Z Ladegut, Helmut Küpper

Zur Auswahl stehen für dieses Modell ab sofort folgende Einsätze: Muschelkalkladung (Art.-Nr. Z-86501-M), Altglasladung (Z-86501-A), Schiefersplittladung (Z-86501-S), Kohle (Z-86501-K) sowie Schotterladung fein (Z-86501-SCH-f) und grob (Z-86501-SCH-g).

Mit dieser Ausstattung ist der Einsatz eines Reinigungswagens künftig auch im Zugverband in der Weise möglich, dass seine besondere Eigenschaft kaum noch (Störend) auffällt. Zu seiner rein technischen Funktion gesellt sich eine an-

sprechende Optik, die den Betrachter vom Reinigungsuntersatz weitgehend ablenkt.

Erhältlich sind die neuen Ladeguteinsätze im elektronischen Vertrieb der Firma Küpper unter <http://www.spurzladegut.de>.

Sommerneuheiten 2013 bei Märklin:

Auf der Intermodellbau Dortmund hat Märklin am 10. April 2013, kurz vor Redaktionsschluss, seine Sommerneuheiten 2013 vorgestellt. Auch für die Mini-Club ist eine interessante Produktauswahl dabei. Wir beginnen mit den MHI-Exklusivprodukten II/2013, weil deren Artikelnummern und Produktbezeichnungen bereits einige Tage früher bekannt waren:

Die schnelle Güterzuglok der Baureihe 41 (Art.-Nr. 88273) kommt als DB-Version mit Altbaukessel erstmals in der Ausführung mit Witte-Windleitblechen. Sie erfährt zeitgleich auch eine kleinere Produktpflege: Eine aufwändige Bedruckung und Lackierung sollen sie näher ans Vorbild bringen, zudem erhielt sie die freistehenden Laternen, die bereits von der Baureihen 001 und 03 bekannt sind. Die Beleuchtung erfolgt mittels warmweißer LED-Einsätze.



Diese attraktive Wagenpackung „Viehtransport“ (Art.-Nr. 82523) gehört zu den Sommerneuheiten Märklins. Ein Bestandteil sind unter anderem zwei gedeckte Wagen G1 11, ex „Dresden“, die zuvor noch nicht in DB-Ausführung angeboten wurden und auf Basis des Leig ohne Bremserbühne oder -haus erscheinen. Foto: Märklin

Gut zu dieser Maschine, die einst als „Ochsenlok“ bekannt wurde, passt ein Viehzug. In zwei Packungen stellt Märklin die dafür erforderlichen Komponenten für die Epoche III (DB) bereit. Die Wagenpackung „Viehtransport“ (82523) besteht aus einem Güterzuggepäckwagen Pwg Pr 14 (mit beweglichen Schiebetüren in bekannter Ausführung), zwei gedeckten Wagen G 10 ohne Bremserhaus, zwei Verschlagwagen Vh 14 sowie zwei gedeckten Wagen der Verbandsbauart G1 11, ex G1 Dresden.

Erweitert wird der Zug mit der Ergänzungspackung „Viehtransport“ (89791). Darin befinden sich je ein weiterer Güterwagen Vh 14 und G1 11. Ergänzt wird diese Zusammenstellung durch einen Viehtransportlasten (Metallmodell mit Bretteraufbau), einer Viehverladerampe mit zwei Absperrgittern

und dem Bausatz eines Schlachthauses. Haus, Rampe und Gitter sind laserstrahlgeschnittene Teile aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton.

Die Wagen der Bauart Vh 14 sind in beiden Konfektionen mit Bremserhaus ausgestattet, der GI 11 ist in der Packung 82523 ohne Bremserbühne und in der Packung 89791 mit Bühne zu finden.

Der Märklin-Magazin-Jahreswagen 2013 (80823) thematisiert ebenfalls den Viehtransport. Auch er hat den Verschlagwagen Vh 14 mit Bremserhaus zum Vorbild, trägt aber den dunkelblauen Lack dieser Sonderwagen und auf einer Stirnseite das Logo des Magazins und die Jahreszahl 2013.



Die Erweiterungspackung „Viehtransport (89791) enthält auch ein Schlachthaus, eine Viehrampe sowie einen Viehlaster. Foto: Märklin

Bei den regulären Katalogneuheiten kommen die Freunde der modernen Epochen zum Zuge. Für die aktuelle Epoche VI erscheint die schwere Diesellokomotive der Baureihe 232 in den Anschriften der DB Schenker (88133), ihre äußere und technische Ausstattung ist mit der „Ludmilla“ aus der Kalkzugpackung identisch, mit der sie ihr Debüt feierte.



Rund zehn Jahre früher war die Güterzug-Ellok der Baureihe 150 (88578) unterwegs. Sie trägt noch den grünen Ursprungslack, aber das Emblem der DB AG. Die Formmerkmale sind identisch zur Frühjahrsneuheit ausgeführt, das Modell erscheint in einer Einmalserie.



Ebenfalls eine Einmalserie ist ein Sondermodell zum 100-jährigen Bestehen der schweizerischen Lötschbergbahn. Die blaue Re 465 „Niesen“ der BLS (88465) trägt den aktuellen Anstrich dieser Bahngesellschaft und weist zwei Besonderheiten gegenüber früheren Auflagen der Re 460/465 auf: Die Beleuchtung wurde auf warmweißen Leuchtdioden umgestellt und das Modell ist explizit nicht für den Oberleitungsbetrieb geeignet.



Weitere Sommerneuheiten 2013: Diesellok Baureihe 232 der DB Schenker (88133; oben), Ellok Baureihe 150 altgrün der DB AG (88578; Mitte) und Ellok Re 465 „Niesen“ der BLS (88465; unten). Fotos: Märklin

Letzteres ist eine Änderung, die (scheinbar) weniger Funktionen bringt. Also stellt sich die Frage nach dem Sinn dieser, wenn sicher auch kleinen, Investition - sie muss ja betriebswirtschaftlich einen Grund haben.

da ist die Oberleitungsfunktion schlicht überflüssig. Ist es also eine Vorbereitung oder gar ein Akzeptanztest, ob auf die Oberleitungsfunktion überhaupt Wert gelegt wird oder sie für andere Zwecke weichen kann?

Wir erinnern uns, dass Märklin 2011 zugegeben hat, an einem Digitalsystem für die Spur Z zu arbeiten und



Die Eurolink Fokker 50 (Art.-Nr. 555821) gehört zu den aktuellen Neuheitenankündigungen der Wings-Serie im Maßstab 1:200. Foto: Herpa

Herpa-Flugzeugmodelle für Juli/August 2013:

Herpa hat seine Neuheiten für die Sommermonate Juli und August angekündigt. Darunter sind auch wieder Flugzeugmodelle im Maßstab 1:200, die sich auf Spur-Z-Anlagen einsetzen lassen, sofern der Platz es erlaubt.

Wie gewohnt ausgewählt haben wir nach den Einsatzmöglichkeiten für europäische Anlagen und der Größe der Modelle vorselektiert. Unter den neuen Zivilflugzeugen sind folgende Neuheiten zu finden:

Scandinavian Commuter - Eurolink Fokker 50 (Art.-Nr. 555821) für die Epoche IV/V,
UTair Tupolev TU-154M (555838) für Epoche VI und
Germanwings Airbus A319 (555845) im neuen Anstrich dieser Fluggesellschaft.

Grenzwertig ist wegen seiner Modellmaße der Iberia Airbus A330-300 (555722), der Langstreckenflüge ab Spanien bedient. Dazu gesellen sich folgende Militärmodelle von Flugzeugen und Hubschraubern:

Österreichische Luftwaffe Eurofighter Typhoon Überwachungsgeschwader (553091-001),
USAF Fairchild A-10A Thunderbolt II 511th TFS, 10th TFW "Vultures - Fightin' Irish" (555852),
NVA Mil Mi-8S Marinehubschraubergeschwader 18 (555890),
Bundesmarine Panavia Tornado IDS Marinefliegergeschwader 1 (555906),
Royal Air Force Boeing Vertol Chinook HC2A No. 27 Squadron "Chinook 30 Years" (555913) und
Luftwaffe McDonnell Douglas F-4F Phantom II JG 71 "Richthofen" mit dem Motiv "40th Anniversary JG 71 / 25th Anniversary F-4F" (555920).

In die Snap-Fit-Reihe zusammensteckbarer Kunststoffmodelle gelangen als Neuheiten:

Niki Airbus A320 (609708) und
Condor Retrojet Boeing 767-300 (609715).



Panavia Tornado IDS des Marinefliegergeschwaders 1 der deutschen Luftwaffe (555906). Foto: Herpa

AZL-Neuheiten im April 2013:

Bekannte Formen erscheinen zum Frühlingsbeginn in neuen Farben. Die Einsteigerdiesellok EMD GP38-2 ist nun im vierfarbigen Anstrich der Canadian National erhältlich und wird mit vier verschiedenen Betriebsnummern angeboten (Art.-Nrn. 62504-1 bis -4).

Der offene 2.420-Kubikfuß-Wagen mit Waffelblech-Bepunktung kommt als braune Version der Southern Pacific im Vierpack (90240-2) oder einzeln (91240-2). Der Flachwagen mit Mittel- und Endwänden („Centerbeam“) wird im Anstrich der COE ebenfalls als Viererpackung (90353-1) angeboten, es sind aber auch zwei verschiedene Einzelwagen erhältlich (91353-1 und -2).

Die schweren Reisezugwagen erscheinen nun als Ausführung für die New York Central. Zur Auswahl stehen hier drei verschiedene Gepäck- (71607-1 bis -3), vier verschiedene Pullman-Schlaf- (71007-1/-2 und 71107-1/-2), zwei Salon- (71407-1/-2) und zwei Speisewagen (71507-1/-2). Die Gepäckwagen sind dunkelgrün lackiert, alle anderen zweifarbig in Grau-Grün-Tönen.

Die Herstellerseiten finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

Neue Eigenkonstruktionen bei Case Hobbies:

An jedem elektrisch gesicherten Bahnübergang in den USA ist er unentbehrlich, hilfreich aber auch in Lokschuppen oder Werkstätten: der silberfarbenen lackierte Elektroschrank von Case Hobbies.

Er scheint demnächst als Neuheit aus eigener Kreation dieses Spur-Z-Händlers aus Ostwestfalen.

Zur Auslieferung kommen derzeit vorbestellte US-Sattellastzüge vom Typ Peterbilt 379 mit Schlafkabine und 40-Fuß-Container auf dem Auflieger, die in der Februar-Ausgabe vorgestellten Schneeschleudern folgen wenig später.

Weitere Informationen zu den Produkten und eine Bestellmöglichkeit finden Sie unter <http://www.case-hobbies.de>.



Der Elektroschrank für Bahnübergänge und viele andere Einsatzgebiete ist neu im Eigenprodukteangebot von Case Hobbies. Foto: Case Hobbies, Peter Scheele

Die Sieger des MM-Umbauwettbewerbs stehen fest:

Im aktuellen Märklin-Magazin 2/2013 wurden jetzt auch die Gewinner des Umbauwettbewerbs zum vierzigjährigen Bestehen der Spur Z im Jahr 2012 bekanntgegeben. Erster Sieger ist Dirk Rohwerder aus Sprockhövel mit einem Westmodel-Bausatz auf Märklin-Fahrwerk, den er zusammengesetzt, lackiert und individuell zur Dampflok 93 026 gesupert hat.

Platz 2 geht an Pedro Miralles Maillo aus Barcelona, der die Baureihe 252 der spanischen RENFE nachgebaut hat. Auf Platz 3 ist mit Götz Guddas aus Groß Ippener ein alter Bekannter der Baugröße Z gelandet. Ihn katapultierte sein Eigenbau der Lokomotive 70 083 (vgl. **Trainini®** x/2007) aufs Siebertreppchen.

Auf den Plätzen 4 und 5 folgen Thomas Moldenhauer aus Hamburg mit dem S-Bahn-Triebzug ET 99 sowie Ulrich Günther aus Altdorf mit dem Nachbau der Schleptenderdampflok BR 57.

Allen Gewinnern gratulieren wir herzlich zu ihrer persönlichen Leistung, mit der sie ein Mal mehr bewiesen haben, welche enormen Leistungen im Maßstab 1:220 möglich sind. Die Siegermodelle wird das Märklin-Magazin in der folgenden Ausgabe 3/2013 Anfang Juni vorstellen.

Zettiger Festakt für den Kleiderbügel:

Am 30. April 2013 jährt sich die offizielle Eröffnung der Fehmarnsundbrücke, die Westdeutschlands größte Insel mit dem Festland Schleswig-Holsteins verbindet, zum 50. Mal. Sie war ein wichtiges Element für den Ausbau der Vogelfluglinie nach Skandinavien, die im bis heute gültigen Umfang exakt zwei Wochen später vollständig eröffnet wurde.

Der Verkehrszuwachs zwischen Deutschland und Skandinavien überstieg in den Folgejahren alle Prognosen, die im Volksmund auch "Kleiderbügel" genannte Brücke wurde zum Wahrzeichen Schleswig-Holsteins.

Die letzten zehn Jahre waren geprägt von Diskussionen und Planungen zu einer festen Fehmarnbeltquerung, um die Reisezeiten zwischen Puttgarden und Roedby zu verkürzen und die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsverbindung von europäischer Bedeutung zu steigern.

Dieser Kontext verdeutlicht, warum das runde Brückenjubiläum in einem großen Festakt unter Beteiligung und Anwesenheit des schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten und weiterer Minister, u.a. aus Dänemark, gefeiert wird.

Der Spur-Z-Enthusiast Hans-Ulrich Druske aus Eutin sowie die Firmen Ersatzteile-1zu220, Märklin, Modellbahndecals Andreas Nothhaft, MWB Modellbau Wolfgang Baumann, Preiser, Trafofuchs und unser Magazin **Trainini®** haben zusammen dafür gesorgt, dass auch die Spurweite Z einen würdigen Anteil an den Feierlichkeiten hat.



Eine Auswahl der Figuren, die Trafofuchs nach historischen Vorlagen für den Festakt vorbereitet: Ein Reporter interviewt die Schülerin, die das Band durchschneiden wird. Ihr fehlt noch die Schärpe in den Landesfarben Schleswig-Holsteins. Rechts neben ihr der frühere Bundesverkehrsminister Seebohm. Foto: Trafofuchs

Schließlich eignet sich unsere Baugröße wie keine andere, um auch größere Darstellungen in jeder Hinsicht korrekt und kompromisslos wiederzugeben. In der nächsten Ausgabe werden wir detailliert über die Beteiligung an der Jubiläumsveranstaltung berichten und uns dem "Kleiderbügel" ausführlich widmen.

Wer zufällig zum Monatswechsel seinen Urlaub auf Fehmarn oder in dessen Einzugsgebiet verbringt, sollte sich über die Festivitäten in Burg a. F., weiteren Gemeinden der Stadt Fehmarn sowie Großenbrode auf dem Festland informieren. Für einen Schlechtwettertag bieten sie sich allemal an.



Märklin hat durch den gelungenen Einsatz seiner Lackier- und Druckkünste auch das Modell der Baureihe 103 erheblich aufgewertet. Mit der 103 128-5 (88543) erscheint zudem erstmals ein Modell dieser Baureihe mit rot lackiertem Rahmen und LED-Leuchteinsätzen. Foto: Peter Fingerhut

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Seit Ende März sind einige neue Modelle von Märklin ausgeliefert worden, darunter vor allem MHI-Sonderserien. Mit der Baureihe 103 mit rot lackiertem Rahmen (Art.-Nr. 88543), beschriftet als 103 128-5, ist nun erstmals eine völlig korrekt lackierte Variante der Epoche IV erhältlich. Sie besticht durch aufgedruckte Chrom-Lampenringe, eine Wiedergabe der Gummidichtungen zwischen den drei Aufbauteilen, einen umbragrau lackierten Dachaufbau und feine Bedruckungen.

Die Dachgaubenfenster sind allerdings nach wie vor ohne Glaseinsätze, auch die Führerstandsfenster haben keine Chromprägung erhalten.

Etwas befremdlich wirken die rot lackierten Stromabnehmerantriebe. Positiv anzumerken ist hingegen, dass die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung auf warmweiße Leuchtdioden umgestellt wurde.

Auch von der Wagenpackung „Nahverkehrs zug“ (87339) mit zwei Silberlingen und zwei ozeanblau-beige lackierten Mitteleinstiegswagen wurden zwischenzeitlich erste Exemplare ausgeliefert.

Auch hier sind einige Verbesserungen im Bereich der Bedruckung festzustellen.

Dies gilt vor allem für die Stirnseiten der Wagen. Endlich scheint auch eine Lösung gefunden, dass sich die Wagenkästen der Silberlinge nicht mehr verziehen – bei denen aus der Insider-Packung 81175 hatte sich Märklin noch mittels einer Verschraubung im Wagenboden beholfen.

Pünktlich zur Intermodellbau Dortmund erschien zudem der Messesonderwagen BT 10 mit Pabierbehältern der Dortmunder Union-Brauerei. Er wurde bereits ab Seite 4 dieser Ausgabe ausführlich beschrieben. Ebenso verfügbar ist der für Insider mit 5 Jahren Mitgliedschaft neu aufgelegte Altbaukesselwagen mit passenden Anschriften (82319).



Die Wagenpackung „Nahverkehrs zug“ (87339) besteht aus zwei Silberlingen 2. Klasse mit blauer Unterkante (oben) und je einem Mitteleinstiegswagen 2. Klasse und 1. / 2. Klasse (unten) in beige-blauer Lackierung. Foto: Peter Fingerhut

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

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

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

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

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

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

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

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

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