

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Großbehälterverkehr der Bundesbahn

**Das große Fest in Friedrichshafen
Eine kleine Weihnachtsgeschichte**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit Riesenschritten nähern wir uns nun der Adventszeit und damit der Hochsaison der Modelleisenbahn. Viele Neuheiten kommen traditionell in dieser Jahreszeit in den Handel und versprechen Spannung.

Doch für uns scheint es in diesem Herbst eher ruhig zu werden. Einige mit großer Freude erwartete Modelle wurden verschoben und scheinen die Händler erst 2020 zu erreichen. Gewiss können wir damit umgehen, aber unser Missfallen dürfen wir bei allem Verständnis doch auch äußern, oder?

Wissen Sie noch, wie wir uns als Kinder die Nase an Schaufensterscheiben plattgedrückt haben? Da gab es Anlagen mit Pendelzugsteuerungen in jedem größeren Kaufhaus und bei den damals noch so selbstverständlichen Modellbahnhändlern.

Ein bisschen von diesem Gefühl möchten auch wir der jungen Generation vermitteln und weitergeben. Deshalb besuchen wir immer wieder kleinere und größere Ausstellungen und bieten dort Bastel- und Mitmachaktionen für die Jüngsten an. Auch in diesem Heft werden Sie das wiederfinden.

Damit sind wir beim Tag der Modelleisenbahn 2019: Am 2. Dezember ist es wieder soweit. Und wenn er ein Erfolg wird, kann das auch an Ihrer Kreativität und Tatkraft liegen!

Ein Beispiel für kreatives Gestalten ist eine heute vorgestellte Winteranlage, klein und fein, aber mit einer besonderen Geschichte. Alexander Mack hat Erinnerungen dreidimensional umgesetzt, hält „Erbstücke“ in Ehren und hat für seine Kinder gleich noch eine spannende Weihnachtsgeschichte erfunden.

Und wir wissen, wovon wir reden! Unsere Rezensentin ist neun Jahre alt und war nachhaltig begeistert. Aufgeregt und ausführlich berichtete sie über den Titel und wusste ihn nur wärmstens zu empfehlen. Da hat es auch uns gepackt und wir schließen uns diesem Urteil an.

Gleichzeitig blicken wir zurück auf die Jubiläumsmesse in Friedrichshafen, auf der die Spur-Z-Anlagen gewiss zu den besten und anspruchsvollsten gehörten. Dieser Superlativ gilt nicht für die heute vorgestellten Modelle, deren Vorbildgeschichte wir gleichfalls ausführlich beleuchten.

So können wir aber helfen, die Neuheiten richtig einzuordnen, Ideen und Perspektiven aufzuzeigen und die frisch ausgelieferten Modelle glaubhaft und gelungen einzusetzen. Sie sind halt Kompromisse, aber durchaus brauchbar und nützlich.

Mit Blick auf die nahen Festtage haben wir uns auch Gedanken gemacht, mit welchen Geschenken gestandene Modellbahner und Vorbildfreunde bedacht werden könnten. Zwei Bücher haben wir gefunden, die sich in Anspruch und Preis unterscheiden und deshalb verschiedenste Geschmäcker bedienen dürften.

Eine große Fülle von Meldungen rundet schließlich auch diese Ausgabe ab. Genießen Sie die Lektüre und die anstehende Adventszeit!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Viele Kompromisse und Lücken.....	4
-----------------------------------	---

Vorbild

Großbehälterverkehr bei der DB.....	14
-------------------------------------	----

Gestaltung

Spannendes Abenteuer im Maßstab 1:220	27
---	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Die Köln-Mindener Eisenbahn	33
Eine vollendete Trilogie	35

Aktuelles

Jubiläum in Friedrichshafen	37
Zetties und Trainini im Dialog.....	46

Impressum	55
-----------------	----

Wir danken der Eisenbahnstiftung für die Unterstützung mit Fotos und Alexander M. Mack für seinen Gastbeitrag.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. November 2019

Titelbild:

V 60 107 hat einen Zug aus Behältertragwagen ans Ladegleis rangiert. Einzelne Großbehälter mit Stahlaufsatzwänden werden nun von Zustellfahrzeugen abgeholt und zu ihren Kunden, meist örtliche Kohlenhändler ohne Gleisanschluss, gebracht.

Von Haus zu Haus auf neuen Wegen Viele Kompromisse und Lücken

Das langsam ausklingende Jahr 2019 zeigt sich mau, was Wageneuheiten betrifft, die auf neuen Konstruktionen aufbauen. Eine der wenigen Ausnahmen ist der Behältertragwagen BT 10 von Märklin, der zumindest einen neuen Behältertypen mitbringt. Wir nehmen das zum Anlass, uns die Modelle genauer anzusehen, Programmlücken aufzuzeigen und einen Lösungsansatz in Form eines Eigenbaus zu präsentieren.

An die große Zeit der Haus-zu-Haus-Verkehre möchte Märklin mit seiner heute zu besprechenden Güterwagenpackung (Art.-Nr. 82329) erinnern. Passend zum Höhepunkt dieser Verkehrsart tragen die Modelle auch Revisionsdaten aus den Jahren 1959/60 und ergänzen so auch gut den Insider-Jahreswagen 2010 (80320) mit abweichender Betriebsnummer.



Die Güterwagenpackung „Von Haus zu Haus“ (Art.-Nr. 82329) besteht aus zwei dreiständigen Tragwagen BT 10 mit offenen Behältern Eosakrt 031 und einem Zustellfahrzeug Kaelble mit einem weiteren Großbehälter gleicher Bauart.

Ähnlich wie beim Vorbild, wo die Untergestelle kriegsbeschädigter Güterwagen der Bauarten G 10 und G(r) 20 für den Umbau herangezogen wurden, hat auch Märklin wieder auf ein vorhandenes Fahrwerk zurückgegriffen. Dies reduziert zwar die Entwicklungs- und darüber auch die Fertigungskosten, bedeutet aber auch einige, nicht unerhebliche Kompromisse, wie wir gleich noch sehen werden.

Wir wollen heute aber nur einen kurzen Blick darauf werfen, denn es ist gegenüber dem einstigen Jahreswagen unverändert geblieben, der bereits in **Trainini**® 5/2011 ausführlicher besprochen wurde. Wieder beschriftet als BT 10 wäre der einzige Vorbildunterschied dieses Mal eine fehlende Dampfheizleitung.

Einen entscheidenden Unterschied haben unsere Betrachtungen im Vergleich zum Artikel vor achteinhalb Jahren: Dieses Mal legen wir als Maßstab die Vorbildmaße an, die laut Anschriften zutreffen sollen. Zuvor hatten wir diejenigen herangezogen, die am besten zu den unterschiedlichen Spenderfahrwerken passten.



Wie bei Märklin üblich, haben beide Wagen andere Betriebsnummern als frühere Auflagen erhalten. Beide Modelle sind dieses Mal als BT 10, also als Wagen ohne Dampfheizleitung beschriftet. Das erste Modell (Bild oben) trägt die Betriebsnummer 010 355, das zweite (Bild unten) die 010238. Die aufgesetzten Behälter sind wegen der Stahlauflatzwände neu.

So werden jetzt die Kompromisse wie auch Einschränkungen sehr deutlich, die aus dem nicht korrekt gewählten Fahrwerk resultieren. Das Modell patzt dadurch in allen relevanten Maßen, was auch ohne Nachmessen problemlos zu erkennen ist. Der Waggon ist etwa 1,5 mm zu schmal und gleichzeitig mehr als 4 mm zu kurz. Und so fällt auch noch der Achsstand fast 3 mm zu klein aus.

Das hat zur Folge, dass hier alles extrem gedrungen wirkt. Am Fahrzeugende ohne Handbremse blieb so auch kein Platz mehr für die Rangierhandbügel, die dem Betrachter bei der Vorlage doch ins Auge

fallen. Die dicke Metallgewichtsplatte verzerrt ihrerseits auch das Bild, denn an deren Stelle gehören zierliche, als erhaben wahrzunehmende Schienen, in die die Pa-Behälter eingeschoben wurden.

Doch auf sie lässt sich nicht verzichten, sonst wäre das Modell nicht betriebssicher. Ein (eingermaßen) passendes Zinkdruckgussfahrwerk als Alternative gibt es nicht im Formenbestand. Und so liefert das Basisfahrwerk den Grund, warum die beiden Wagen nur beladen und aus etwas größerem Abstand betrachtet werden sollten. Wenn sich ihre Schwächen dadurch relativieren und sie nur zwei Einheiten in einem Zugverband bilden, treten ihre individuellen Eigenschaften spürbar zurück.

Tadellos sind hingegen die saubere Lackierung in Originalfarben und die mehrfarbige Tamponbedruckung von Wagen und Behältern, bei Letzteren wieder an allen vier Seiten. Die beiden Wagen der Gattung BT 10 tragen die Betriebsnummern 010 355 und 010 238, die übrigen Anschriften lassen sich nur mittels Lupe entziffern.



Die vielen Kompromisse am Waggon werden besonders am handbremslosen Ende deutlich: Hier gehören eigentlich zwei Haltebügel auf die Ladefläche, für die beim zu kurzen Modell kein Platz blieb. Auch der Unterbau der Behälter auf der längeren Seite passt nicht exakt zur Vorbildvorlage.

Wie die Maßtabelle verrät, weichen auch die je drei aufgesetzten Pa-Behälter, die alle unterschiedliche Betriebsnummern tragen, einen halben bis knapp einen Millimeter von der Vorlage ab. Da die Proportionen jedoch stimmig sind, spielt das kaum eine Rolle.

Entscheidender ist, dass die Modelle abweichend zum Vorbild aus dem Pa-Behälter der Gattung Eoskrt 022 abgeleitet worden sind, mit denen der Jahreswagen 2010 ausgeliefert wurde. Relevant ist das für das Aussehen der Längswände, die von zwei statt einem Profil geprägt werden und auf eine bauartspezifische Klappe verzichten. Die umgerechneten Vorbildmaßabweichungen spielen hingegen keine Rolle, weshalb Märklin diesen Kompromiss eingegangen sein dürfte.

Daten und Maße zum Tragwagen BT 10 und Behälter Eosakrt 031:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Gattung BT 10			
• Länge über Puffer	9.800 mm*	44,5 mm	40,1 mm
• Breite	2.965 mm	13,5 mm	12,0 mm
• Achsstand	4.500 mm	20,5 mm	17,8 mm
Behälter Eosakrt 031			
• Länge	3.072 mm	14,0 mm	13,1 mm
• Breite	2.295 mm	10,4 mm	9,8 mm
• Höhe	2.152 mm	9,8 mm	9,1 mm
• Baujahre (Behälter)	1955/56		
• Beschaffte Stückzahl	ca. 200		
• Ausmusterung (Behälter)	ca. 1975		

* abhängig vom jeweiligen Spenderfahrwerk der Gattungen G 10 und G(r) 20
auch 9.100 mm möglich (Modelle sind mit 9, 8 m LÜP beschriftet)

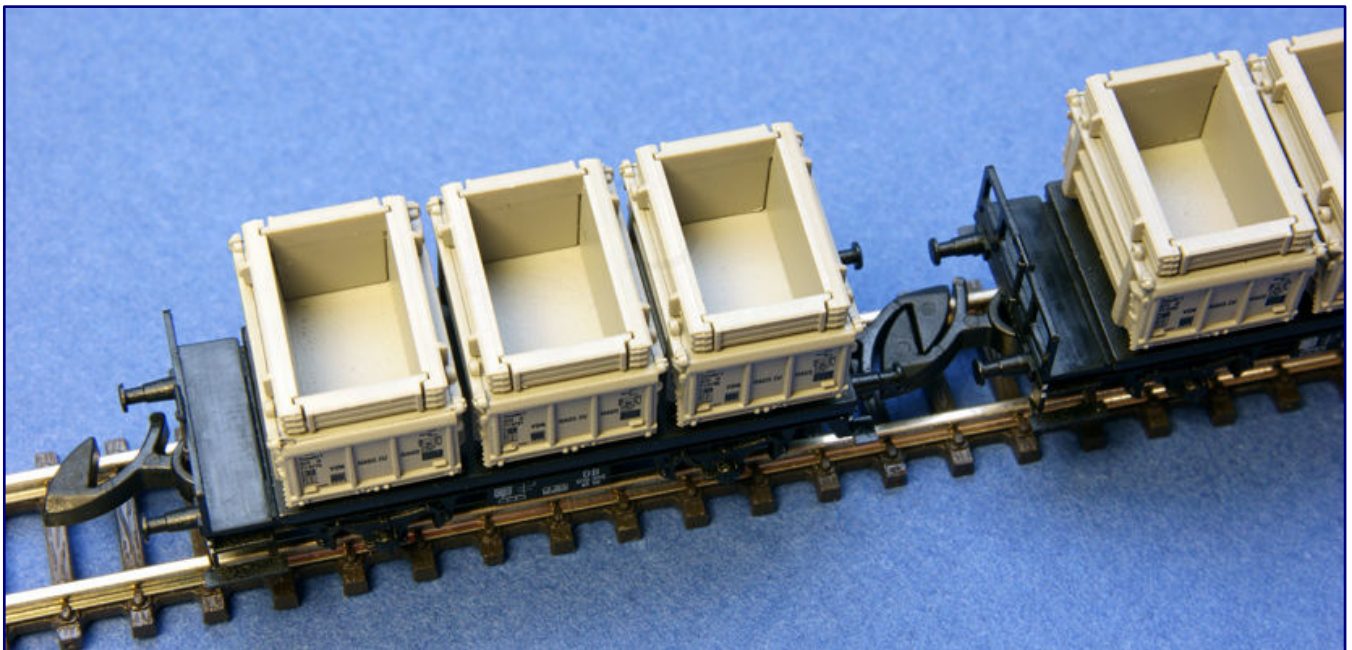
Die Vorbildhöhe der Stahlaufsatzwände betrug beim Vorbild 384 mm und ist optisch stimmig wiedergegeben worden. Blicken wir von oben in die Behälter, sehen wir, dass im Modell diese vier Wände lose eingesetzt sind.

Vorsicht ist daher angesagt, denn werden sie entnommen oder fallen heraus, erfordert ihr Wiedereinsetzen viel Geduld und ruhige Finger.

Was wir beim angesprochenen Blick aber auch wahrnehmen, ist die Materialstärke der kleinen Wände, die als Folge des Kunststoffspritzgusses nicht gerade zierlich wirkt.

Da die Aufsatzwände bis nach unten reichen, reduzieren sie das Volumen der Behälter wahrnehmbar.

Unsere Empfehlung an dieser Stelle lautet daher, alle sieben in der Packung zu findenden Mittelcontainer gleich mit passenden Ladeguteinsätzen zu füllen. Schnell reagiert hat Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen, wo bereits unser Favorit Kohle (Z-82329-K), aber auch Schotter (Z-82329-S) und Ziegelbruch (Z-82329-S) angeboten werden.

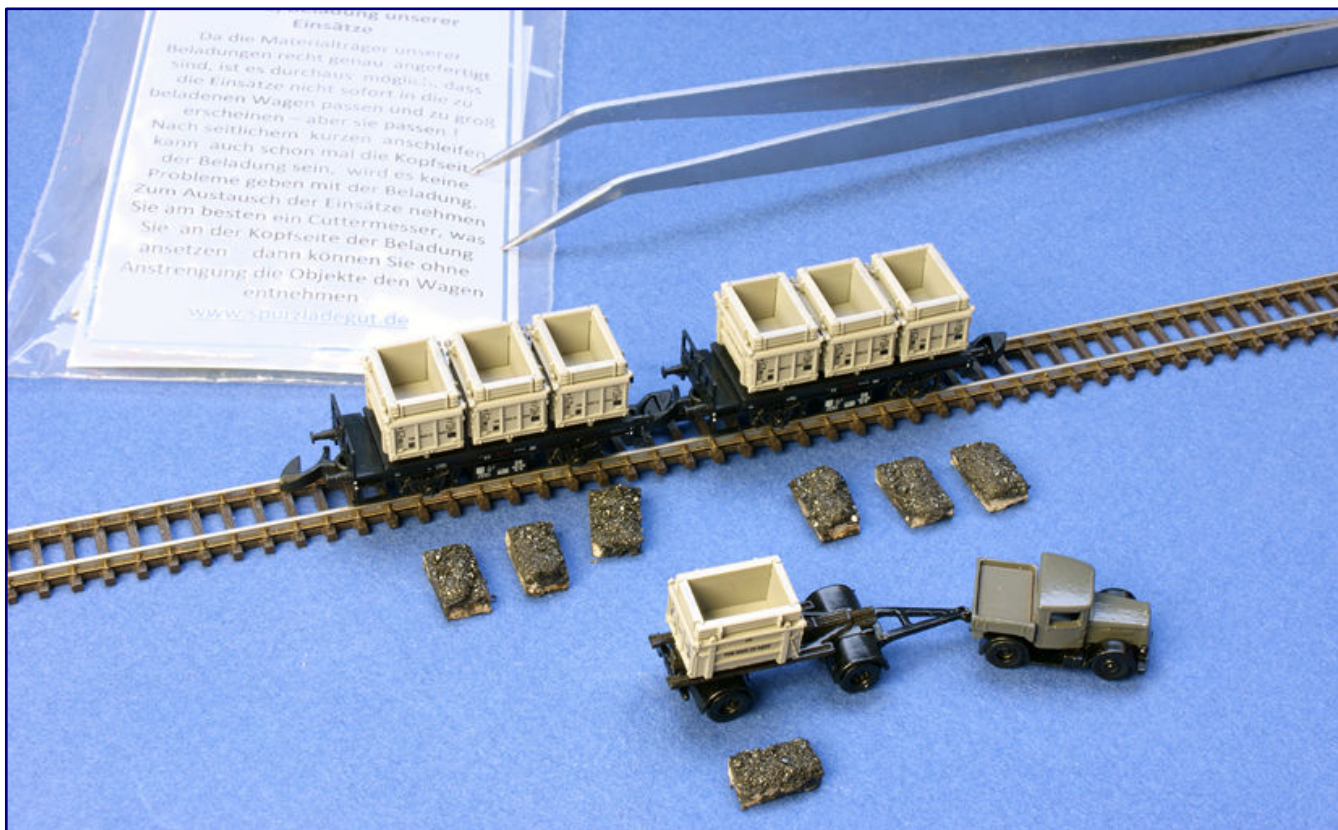
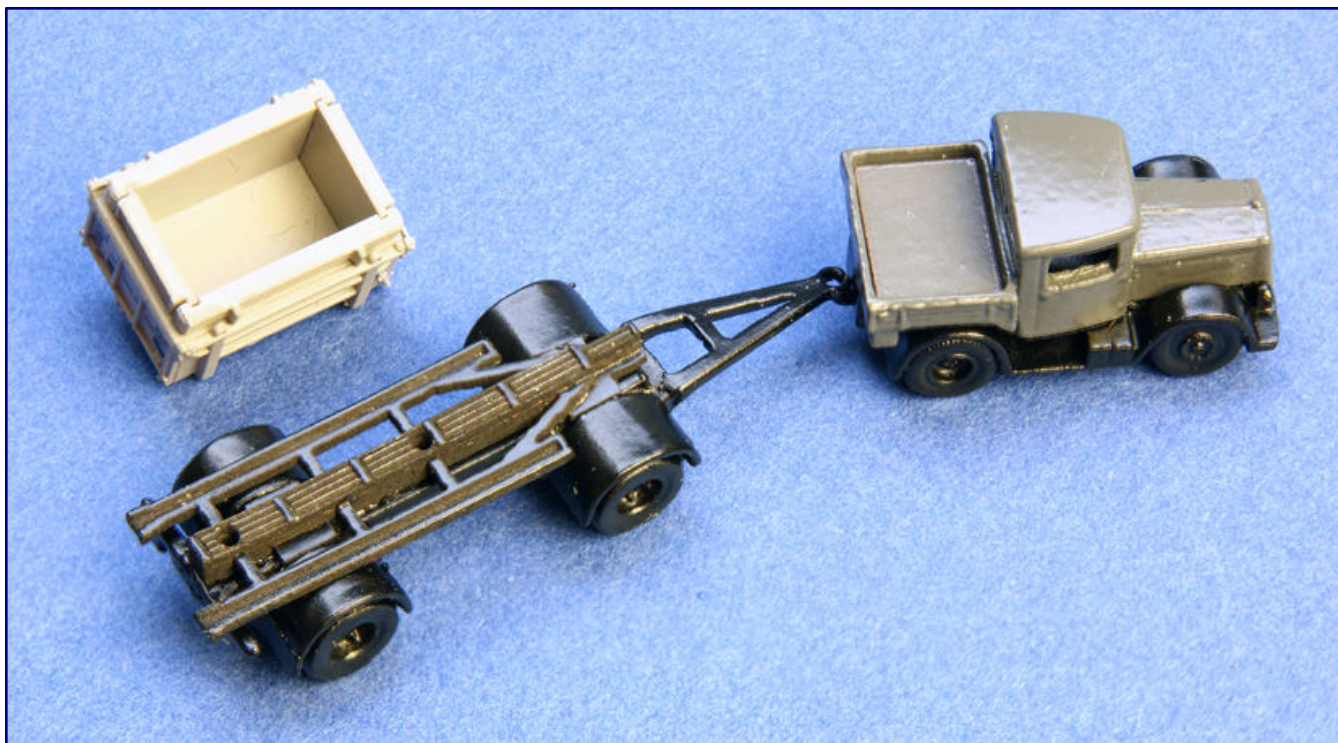


Der Blick von oben belegt die aus die vier Teilen lose zusammengesetzten Aufsatzwände und die dem Produktionsprozess geschuldete Materialstärke, die etwas störend ins Auge fällt.

Hergestellt sind die Produkte wie gewohnt aus dem jeweiligen Echtmaterial und gewährleisten so ein realistisches Aussehen. Da sie einzeln und nicht als Sieben-Stück-Konfektion angeboten werden, lassen sie sich auch mischen und können dadurch eine der ursprünglichen Ideen von Kleinmengen im Haus-zu-Haus-Verkehr aufgreifen.

Wer sich bei zwei dreiständigen Wagen nun über die Zahl Sieben wundert, der sei zum Schluss dieser Modellbesprechung auf das der Wagenpackung beiliegende Zustellfahrzeug verwiesen. Als Metall-

Modell liegen nämlich noch eine schwarzgrau lackierte Kalble-Zugmaschine (ohne DB-Beschriftungen) und ein passender, zweiachsiger Anhänger bei, auf dem ein weiterer Pa-Behälter Eosakrt 031 Platz nimmt.



Der Anhänger des Zustellfahrzeugs ist nach der Bauart von Lienen umgesetzt worden (Bild oben), die sich grundlegend von den Ackermann-Fahrzeugen unterscheidet. Als passende Einsätze bietet Spur Z Ladegut Küpper bereits Kohle (Z-82329-K; Bild unten), Schotter (Z-82329-S) und Ziegelbruch (Z-82329-S) an. Sieben Einsätze sind für diese Packung erforderlich, sie wiegen jeweils weniger als 0,1 Gramm.



Mit Märklins Wagenpackung und Küppers Ladegut lassen sich schöne Ladeszenen stellen. Hier werden wohl Pa-Behälter mit Steinkohle zum nahen Brennstoffhändler gefahren.

Sie greifen den Straßentransport mit Fahrzeugen auf, die einst als Alternative zu den bekannten Ackermann-Aufliegern durch die Firma von Lienen entwickelt wurden. Erst dadurch wird der nicht-begleitete, intermodale Verkehr richtig rund und im Modell quasi vollendet.

Lückenschluss im Eigenbau

Unserem Leser Dirk Rohwerder reichte es nicht, nur halbwegs maßstäbliche Behältertragwagen aus dem DB-Umbauprogramm einsetzen zu können. Deshalb begab er sich schon früh an Modifikationen der Bauart BT(r) 10, um die Gewichtsplatte in Auslieferungsform durch Imitationen der Vorbildschienen zu

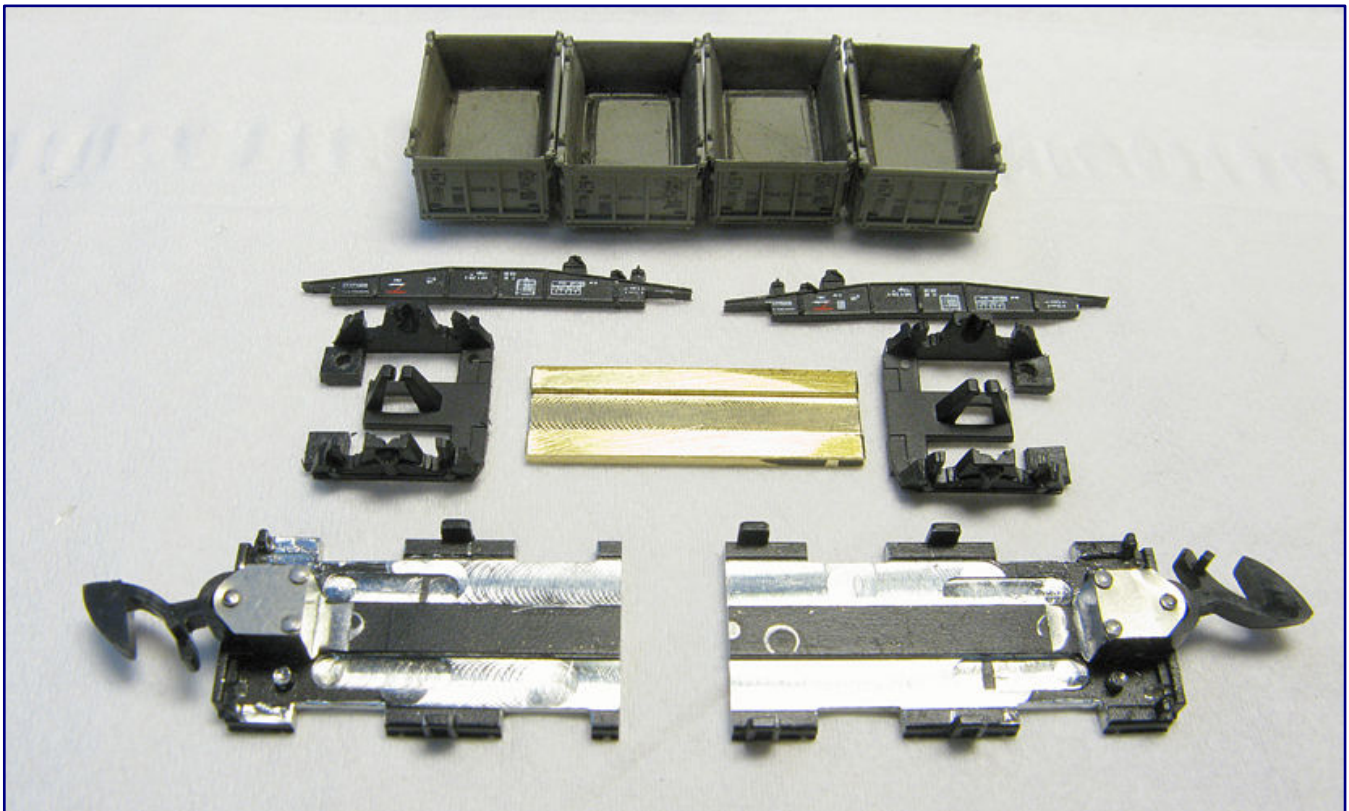


Der fünfständige Lgjs 598 war für Dirk Rohwerder zu modern und so diente dieses Modell als Spenderwagen für ein Umbauprojekt zum einst weitverbreiteten BTms 55 mit vier Ständen.

ersetzen. Besonderes Problem dabei ist, den Waggon ausreichend schwer zu halten, um keine Entgleisungsgefahr zu schaffen.

Spektakulärer ist aber sein etwas größeres Umbauprojekt, das auf dem Insider-Jahreswagen 2002 basiert. Dieser fünfständige Tragwagen Lgjs 598 mit Königsbacher-Bierbehältern passt als Epoche-III-Freund nicht in seine favorisierte Zeit und schien folglich entbehrlich.

Er nahm die Pa-Behälter ab und zerlegte diesen Waggon grob in seine wichtigsten Bestandteile: Gussfahrwerk mit nicht angerührten Kupplungsschächten und die beiden Spritzgussteile mit den Achslagern.



Dieses Foto des zerlegten Wagens zeigt die erforderlichen Schnitte und Fräsungen, um den Spender in das fehlende Wunschmodell zu verwandeln. Eine neu gefertigte Messingplatte hält die Fahrwerkshälften künftigt zusammen. Foto: Dirk Rohwerder

Am Fahrwerk ließ sich nun mit Säge, Feile und Fräsern arbeiten. Und so wurden zunächst die Außenträger so abgetrennt, dass die oben nachgebildeten Führungsschienen nicht in Mitleidenschaft gezogen wurden. Anschließend ließ sich das Fahrwerk auf die Länge eines BTms 55 einkürzen.

Die Vorlage zu seinem Umbau hatte eine Länge über Puffer von exakt 11.000 mm bei einem Achsstand von 7.000 mm (Lgjs 598: LüP 14.800 mm / Achsstand 8.000 mm). Mit 2.438 Exemplaren war das von der SEAG im Jahre 1955 entwickelte Vorbild die mit Abstand am häufigsten vertretene Bauart unter allen Behältertragwagen.

Damit das gekürzte Fahrwerk ausreichend Stabilität erhält, fräste Dirk Rohwerder ein Ansetzteil aus einer Messingplatte, das von unten mittig als zusätzliches Gewicht angeklebt wurde und beide Hälften zusätzlich verbindet. Gleichzeitig bietet es auch Anlege- und Klebekanten für die wieder anzubringenden Langträger an den Außenseiten.

Nach dem Wiederansetzen der Achslager und farblichen Nacharbeiten war der vierständige Wagen fertig. Nur eine zum Vorbild passende Neubeschriftung stand zuletzt noch aus, ist mit Blick auf deren Winzigkeiten aber auch durchaus entbehrlich.



Nicht wiederzuerkennen ist der umgebaute Wagen mit getauschten Großbehältern und selbst gefertigtem Bühnengeländer: Als BTms 55 der ersten Baulose füllt er eine große Lücke im Modellangebot der Spurweite Z und macht eine hervorragende Figur. Foto: Dirk Rohwerder

Nicht wiederverwendet wurden an diesem Modell die Bierbehälter Dkr/Ddikr. Stattdessen kamen vier offene Behälter zum Einsatz, wie sie erstmals auf dem Insider-Jahreswagen 2010 (80320) zu finden waren, um gemeinsam mit dessen modifiziertem Modell zum Einsatz zu kommen.

Schlussbetrachtung

Der Haus-zu-Haus-Verkehr mit Großbehältern war in den frühen Bundesbahnjahren eine beliebte und weit verbreitete Transportform. Offene Wagen stellten noch die höchsten Stückzahlen in den DB-Bestandslisten, was auch zu hohen Stückzahlen bei den offenen Pa-Behältern führte. So kann auch auf der Modellbahn in der Epoche III nicht auf sie verzichtet werden.

Im Formenbestand Märklins befindet sich noch der erwähnte, fünfständige Wagen der Gattung Lgjs 598 mit Metallfahrwerk, der erheblich näher am Vorbild ist, aber seine wichtigsten Einsätze im ISO-Containerverkehr hatte, weil die Pa-Behälter bei seinem Erscheinen längst auf dem Rückzug waren.

So bleibt für die Blütezeit dieser Verkehrsform nur die heute betrachtete Wagenpackung übrig, die dem Kunden aber eine hohe Kompromissbereitschaft abfordert. Doch angesichts einer recht geringen Vorbildbedeutung des BT 10 lässt sich das vorerst akzeptieren.

Das Thema „Von Haus zu Haus“ ist noch erheblich und weiter ausbaufähig: Viele noch unverwirklichte Behältertypen warten auf eine Umsetzung, darunter die geschlossenen Box-Typen oder auch jene zur Druckluftentladung für Zement. Sie waren auch dann noch lange unterwegs, als Stückgut bereits nahezu ausschließlich im ISO-Container gefahren wurde.



Hier haben wir die neue Wagenpackung (82329) noch einmal mit weiteren Modellen aus dem Hause Märklin, darunter der Insider-Jahreswagen 2010 (80320), und befüllt Kopper-Ladegütern in Szene gesetzt: Das Thema „Von Haus zu Haus“ hat inzwischen eine gewisse Vielfalt zu bieten, doch mit weiteren Behältern und vor allem exakten Wagenmodellen aus der Hochzeit dieser Transportart ist es noch kräftig ausbaufähig.

Erforderlich sind dann aber auch weitere Wagentypen. Und hier meinen wir, dass Entwicklungskosten lieber in den einst so allgegenwärtigen und weit verbreiteten BTms 55 mit vier Ständen fließen sollten als in einen maßstäblichen BT 10.

Der Griff zu einem eigenen Modell durch Umbau kann keine Dauerlösung sein und eignet sich auch nicht für jeden Modellbahner. Wie in unserem Umbauspiel zu sehen, dürften die Zetties aber bei Umsetzen mit einem Metallfahrwerk, analog zum Lgjs 598 wohl auf jeden Fall mit einem nahezu perfekten Ergebnis rechnen. Insofern richten wir an dieser Stelle einen klaren Aufruf in Richtung Göppingen.

Herstellerseiten zu Wagen und Ladegütern:
<https://www.maerklin.de>
<https://spur-z-ladegut.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Bedeutender Entwicklungsschub ab 1946 Großbehälterverkehr bei der DB

Der Einsatz von Großbehältern auf der Schiene kam erst nach 1945 so richtig in Fahrt. Gleichzeitig wurden erstmals spezielle Tragwagen entwickelt, die ein schnelles und einfaches Umladen ermöglichen sollten. Wir schauen heute auf diese Vorläufer des Containerverkehrs, verfolgen ihre Entwicklungsgeschichte und den betrieblichen Höhepunkt ihrer Karriere.

Obwohl der Behälterverkehr erst nach dem Krieg Fahrt aufnahm, so reichen seine Ursprünge deutlich weiter zurück. Der erste bekannte Behältertragwagen in Deutschland stammt aus dem Jahr 1924 und wurde auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin vorgestellt.

Dieser von Krupp gebaute „Kesselwagen mit abnehmbaren Kesseln“ lief für die Meierei Bolle A.G. aus Berlin und transportierte Kokosfett. Konstruiert war er als Flachwagen mit vier rollbaren Kesseln, die für den Straßentransport auf den Anhänger einer Zugmaschine verschoben werden konnten.



Passender ließe sich die Grundidee des Pa-Behälterverkehrs wohl nicht in einem Bild veranschaulichen. Die Mittelcontainer des sauerländischen Leuchtmittelherstellers Trilux sind auf der Schiene in Neheim-Hüsten angekommen. Dort werden sie nun an der Ladestraße zur Hauszustellung auf das Fahrzeug nach dem System Ackermann wechseln (November 1984). Foto: Benno Wiesmüller, Eisenbahnstiftung

Wesentlich für den damit begründeten, nicht-begleiteten intermodalen Verkehr war und ist, dass nur Behälter ohne Motorfahrzeuge verladen werden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft intensivierte ihren eigenen LKW-Verkehr in den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts. Im Gegensatz zum Ausland konzentrierte sie sich statt Großbehältern aber zunächst auf den Transport kleinerer Warenmengen.

Bis 20 m³ große Behälter kamen in Deutschland erst zur Mitte der dreißiger Jahre auf. Befördert wurden sie damals auf umgebauten Güterwagen-Untergestellen verschiedener Bauarten. Im Einsatz waren ab dieser Zeit verschiedene, genormte Klein- und Großbehälter, in denen flüssige oder feste Güter

transportiert wurden. Diese Vorkriegsbehälter verschwanden bis 1967/68 endgültig aus den Bestandsnachweisen.

Neuen Schub bekam die Idee unmittelbar nach Ende des Krieges. Bezüglich der Großbehälter galt es aber, zwischen drei im benachbarten Ausland praktizierten Verfahren zu entscheiden: In Großbritannien waren kranbare und stapelfähige Großbehälter im Einsatz, die nicht rollbar waren. Frankreich bevorzugte straßenfahrbare Behälter. Bewährt waren die in den Niederlanden üblichen kran- und rollbaren Großbehälter mit 3 bis 6 m³ Fassungsvermögen.

Bei der Bundesbahn fiel deshalb 1949 die Entscheidung, das niederländische Behältersystem aufzugreifen und selbst zu testen. Es sollte sich auch in der jungen Bundesrepublik durchsetzen und wurde unter dem griffigen Markennamen „Von Haus zu Haus“ bekannt.

Die Großbehälter hießen gemäß internationalen Vereinbarungen „pa“, eine aus dem Französischen abgeleitete Abkürzung („porteur aménager“). Sie erfreuten sich so rasch wachsender Beliebtheit und Verbreitung, dass bald weitere Grundbauarten erforderlich wurden.



Der Behältertragwagen BT 10 010 138 markiert den Neuanfang und von der Bundesbahn vorangetriebenen Ausbau des Von-Haus-zu-Haus-Verkehrs nach dem Vorbild aus den Niederlanden. Die im August 1960 verlasteten Behälter Ekrt wurden in dieser Form 1950 gebaut und gehören zu den Urtypen dieses Systems. Als diese Aufnahme in Braunschweig Rbf entstand, war das Verzurren der Pa-Behälter durch Ösen am Wagenrahmen schon längst nicht mehr üblich. Das Aufkommen der Spezialbehälter ließ diese Form der Transportsicherung nicht mehr zu. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

So traten zu den offenen und geschlossenen Behältern der ersten Stunde auch noch spezielle Typen für Flüssigkeiten, staubförmige wie auch nässeempfindliche Schüttgüter, Lebensmittel und sogar Gefrierwaren sowie per Druckluft zu entladende Zement-Behälter.

Auch ihre Anzahl in den Beständen wuchs ebenso rasch an. Bereits 1955 besaß die DB über 6.000 Pa-Behälter verschiedenster Arten. Seinen Höhepunkt erreichte der Behälterverkehr in den sechziger Jahren mit rund 25.000 Einheiten und etwa 5.700 Großbehälter-Tragwagen zu deren Beförderung. Unterwegs waren sie teilweise in einem eigens eingerichteten Städte-Schnellverkehr.

Seinen Zenit überschritt das System, als 1966 mit den standardisierten ISO-Überseecontainern erstmals Konkurrenz nach Deutschland kam und sich auch schnell etablieren konnte. Nun waren die Großbehälter plötzlich klein und mussten sich mit der Bezeichnung Mittelcontainer (abgekürzt MC) zufriedengeben. In der Folge wurden sie kaum noch beschafft, bis dann 1974 endgültig der letzte in den Bestand aufgenommen wurde.

Durch das weitere Spezialisieren auf verschiedene Behältertypen gelang es jedoch, die schrumpfende Bedeutung im Haus-zu-Haus-Verkehr noch einige Jahre kompensieren zu können. So schrumpfte die Gesamtzahl der Pa-Behälter zwar langsam, aber stetig, während die Zahl der Bauarten jedoch anstieg.



Die Bundesbahn bewarb ihren „Von-Haus-zu-Haus-Dienst“ gezielt und führte ihn gern bei verschiedensten Anlässen vor, wie hier am 7. September 1951, um neue Kunden dafür zu gewinnen. So wollte sie einem schwindenden Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene entgegentreten, was auch knappe zwei Jahrzehnte gut gelang. Foto: Willi Marotz, Eisenbahnstiftung

1983 waren noch rund 10.000 MC im Bestand, die sich auf immerhin 33 Bauarten verteilten. Sie trugen in all den Jahren ihres Einsatzes eigene Gattungszeichen, die ihre Funktion und technischen Eigenschaften markierten.

Die von Märklin jüngst aufgegriffenen offenen Behälter der Gattung Eosakrt 031 gehören zu den Grundtypen, mit denen das System einst startete, doch handelt es sich nicht um die ursprüngliche Grundform. Sie wurde über mehrere Jahre etwas verändert und auch die Außenmaße änderten sich dabei leicht.

Die konkrete Vorlage entsprach dem Eoskrt 021, dessen Fassungsraum durch 384 mm hohe Stahlaufsatzwände auf 9,6 m³ vergrößert werden konnte. Rund 200 Exemplare dieser Bauart waren ab 1955/56 in Deutschland unterwegs. Zwischen 1953 und 1965 wurden zudem knapp 100 ähnliche Behälter Eosakrt 032 beschafft, deren Aufsetzwände aus Latten hergestellt waren. 1975 lassen sich beide Typen letztmalig im DB-Bestand nachweisen.

weiter auf Seite 19



Der Vergleich der Längsseite dieses Pa-Behälters Eoskrt 021 mit dem Märklin-Modell auf Seite 6 offenbart die Unterschiede der Konstruktionen (Bild oben). Die in Braunschweig im September 1964 fotografierten Tiefkühlbehälter Eikrt gehören zu den ersten Spezialtypen. Fotos: Slg. Eisenbahnstiftung (oben) / Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung (unten)



Die Zement-Behälter auf einem BTms 55 in Letmathe (März 1965; Bild oben) und die Kugelbehälter für Druckluftentladung Ddzkr 551 (1961; Bild unten) sind weitere Beispiele für die vielen Spezialbehälter. Fotos: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung (oben) / Helmut Först, Eisenbahnstiftung (unten)

Entwicklung der Tragwagen

Während die Großbehälter der DR in der Bi-Zone durchweg neu gebaut wurden, entstanden die ersten Tragwagen 1948/49 auf Fahrwerken älterer Bauarten aus den Schwadwagenbeständen des Krieges. Erst um 1950 wurde zum Neubau übergegangen. Obwohl sie in ihrer Form zum Behältertransport nicht im Reichsbahnbestand waren, wurden sie bis 1951 noch dem Gattungsbezirk Offenbach zugewiesen.

Gemein ist allen Tragwagen des Binnenverkehrs für Pa-Behälter, dass es sich um Flachwagen mit quer zur Fahrtrichtung aufgelegten oder im Untergestell integrierten Tragschienen handelt. Auf diese mit der Spurweite 1.400 mm wurden die MC abgesetzt und gesichert. Ihre Höhe über Schienenoberkante betrug einheitlich 1.185 mm.



Die Behältertragwagen BT 10 entstanden durch Umbau auf alten Fahrwerken von gedeckten Wagen der Gattungen G 10 und G(r) 20. Zwei solcher Spenderfahrzeuge der erstgenannten Bauart stehen im März 1961 in Kassel neben und hinter dem Tragwagen mit der Betriebsnummer 010 235. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Für die Fahrt gesichert wurden sie mit Zurrspindeln, Radvorlegern und anfangs auch Diagonalstreben, die mit Erscheinen der ersten Spezialbehälter ersatzlos aufgegeben wurden. Die Zurrspindeln waren an Konsolen so angebracht, dass sie mit Muttern gespannt werden konnten, sobald sie in die Ösen eines Großbehälters eingehängt waren.

Behältertragwagen hatten ein normales Untergestell, Laufwerk mit ausnahmslos zwei Achsen, gewöhnliche Zug- und Stoßvorrichtungen mit durchgehender Zugstange und eine Bremsausrüstung. Teilweise waren sie mit Handbremse versehen, die bei den ältesten Bauarten anfangs noch in einem Blechbremserhaus verbaut war.

Die ersten Großbehälter-Tragwagen waren die 1948/49 auf den zweiachsigen Fahrwerken der gedeckten Güterwagen G 10 und G(r) 20 gebauten BT 10. Parallel dazu entstand die Bauart BT 30 auf den Fahrwerken von gedeckten Gms 30 „Oppeln“ und offenen Omm 34 „Klagenfurt“. Beide Gattungen waren für drei Pa-Behälter ausgelegt.



Bild oben:

Auch die Behältertragwagen BT(hs) 30 entstanden durch Umbauten und basierten auf Fahrwerken des „Oppeln“ oder offener Wagen der Gattung „Klagenfurt“. Das Exemplar mit der Betriebsnummer 010 297 zeigt sich am 1. Juli 1962 in Holzminden mit offenen Mittelcontainern der ursprünglichen Bauform. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Bild unten:

Der Behältertragwagen BTs 50, hier mit dem offenen Mittelcontainer Edkrt 72, war eine der ersten Neuentwicklungen der DB nach dem Krieg. Auch hier besaßen die ersten Wagen noch Blechbremserhäuser auf der Handbremsbühne (1952). Foto: Bustorff, Eisenbahnstiftung

Erster Neubau der Bundesbahn war der 1950 von der SEAG vorgestellte und ab 1952 bis 1954 in Serie gebaute BTs 50. Deren 1.873 Einheiten konnten ebenfalls drei Behälter aufnehmen, gehörten durch ihre moderneren Laufwerke mit Doppelschakengehängen und Bremsen aber zu den Schnellläufern.

Aus tariflichen Gründen wurden sie bald paarweise gekuppelt und, als BTmms 51 bezeichnet, wie ein vierachsiger Wagen für sechs Behälter behandelt. Hintergrund war, dass bei vielen Ladegütern wie Malz oder Hafer die zulässigen Gewichtsgrenzen nicht ausgenutzt werden konnten. Im Gefüge der gültigen Frachtsätze entstanden für die Kunden durch das Verbinden zu festen Einheiten Kostenvorteile.



Bild oben:

Der im März 1962 in Neuhaus abgelichtete BTmms 51 mit der Betriebsnummer 013 691 gehört keiner eigenständigen Bauart an, sondern ist nur eine Hälfte von zwei aus tariflichen Gründen festgekuppelten BTs 50. Sie waren oft, wie auch hier, mit Schüttgutbehältern Etkr unterwegs, deren Ladegüter meist die zulässigen Gewichtsgrenzen nicht ausnutzen konnten. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Bild unten:

Der Rmmso / BTmms 33 war nur ein Behelf auf Basis von Rungenwagen, deren Bordwände wie bei diesem Exemplar teilweise abgebaut wurden. Märklin hätte eine passende Grundform im Spur-Z-Portfolio. (Juli 1960). Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Nur einen Behelf bildeten hingegen die 150 Wagen der Gattung BTms 33, die durch Umbau aus Rungenwagen Rmms 33 zu Mehrzweckwagen entstanden. Teilweise liefen sie ohne Rungen und Seitenborde, anderenfalls waren sie abzuklappen und die Rungen in den Taschen am Untergestell zu verstauen.

Bei dieser Behelfsbauart waren die Tragschienen im Boden eingelassen und mit den Langträgern verschweißt. Sie konnten bei Nichtgebrauch abgedeckt werden, die Abdeckungen bildeten im aufgeklappten Zustand gleichzeitig Ladeschwellen, wenn Schienen oder Profile zu befördern waren, die Zurrspindeln wurden im Boden versenkt, wenn der Waggon nicht im Behälterverkehr lief.

Der Übergang zu vierständigen Wagen erfolgte 1955 mit der Bauart BTms 55, die auch von der SEAG entwickelt worden war. Gegenüber dem BTs 50 konnte sein Ladegewicht durch Verwenden hochwertigen Stahls St 52 deutlich auf 26,5 Tonnen erhöht werden, während sein Eigengewicht nur geringfügig zunahm.



Der ab 1955 in Serie gebaute Behältertragwagen BTms 55, hier das Exemplar mit der Betriebsnummer 016 314, markiert den Übergang zum vierständigen Wagen. Im Januar 1958 wurde er mit Eoskrt-21-Behältern im Bild festgehalten, die, mit Stahlaufsatzwänden erhöht, die korrekte Vorlage für Märklins jüngstes Modell gewesen wären. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Ab der zweiten Serie bekamen die Wagen zusätzlich angebaute Auftritte an den Konsolen, um das Übersteigen an der Stirnseite zu erleichtern. Ein Teil der mit 2.438 Exemplaren häufigsten Bauart unter allen Tragwagen war mit Heizleitungen ausgestattet und konnte in Reisezüge eingestellt werden.

Weitere fünf Jahre später ging die Bundesbahn schließlich zum Fünf-Ständer-Wagen über, die den Schlusspunkt in der Entwicklung des Haus-zu-Haus-Verkehrs bilden. Nach zwei Prototypen aus dem Baujahr 1958 ging die Bauart BTmms 58 (Lbms 589) ab 1960 in Serie.

Bis 1966 wurden 2.100 Exemplare gebaut. Ab 1964 erhielten sie in der laufenden Serie Verstärkungen an den Langträgern und 59-t-Hochleistungspuffer, vorhandene Wagen wurden 1963/64 entsprechend im Rahmen von Sonderarbeiten angepasst.

Diese Gattung ist nicht nur zahlenmäßig wichtig, sondern stellte bis zuletzt auch den Standardwagen für den Pa-Behälter dar. Im Zeitraum 1963 bis 1965 erfolgten erste Versuche mit Wagen, die mit Stoßdämpfereinrichtung für den Stoßverkehr versehen waren.



Der fünfständige Tragwagen der Bauart BTmms 58 markiert die letzte Entwicklungsstufe für den Haus-zu-Haus-Verkehr und steht hier stellvertretend für die bis 1971 gebauten Wagen ähnlicher Konstruktion. Er wurde ab 1960 in Serie gebaut. Anschaulich zeigt er uns 1963 die schnelle Entwicklung der verschiedenen Behältertypen im Jahre: Die offenen (2. v. l.) und geschlossenen Behälter (ganz rechts) waren die beiden Urtypen, wobei der offene bereits zu einer weiterentwickelten Bauart gehört (Vorlage für Märklin). Tiefkühlbehälter (ganz links) und solche für Flüssigkeiten (Mitte) sowie nässeempfindliche Feinschüttgüter (rechts daneben) sind erste Spezialtypen. Foto: Bustorff, Eisenbahnstiftung

Von den Erfahrungen profitierte die letzte Entwicklung der DB in Form des für stoßempfindliche Güter geeigneten Lbgjs 598, der zwischen 1966 und 1971 in einer Stückzahl von 530 Serienwagen zuzüglich eines Prototyps gebaut wurde.

Nachdem der ISO-Großcontainer Einzug gehalten hatte, brauchte die DB perspektivisch dringend Wagen für deren Transport. Um sie vorerst aber überhaupt auslasten zu können, sollten sie auch Mittelcontainer befördern können. So erhielt diese Neuentwicklung sogenannte Schnellverriegelungen für fünf Behälter und zusätzlichen Aufnahmzapfen für 40-Fuß-Container. Ab 1983 wurden sie mit Ausbau der Großbehältereinrichtungen zu reinen Containertragwagen.

Vorausschauend war die DB auch bei der Konstruktion der BTmms 59, später als Lbms 591 bezeichnet. Diese ab 1963 in einer Stückzahl von 180 Wagen beschafften Spezialisten basierten auf dem BTmms 58 / Lbms 589 und waren neben dem Behälterverkehr auch für die neuen LKW-Wechselpritschen geeignet, die Anfang der sechziger Jahre erstmals aufkamen.

Sie konnten neben fünf MC auch einen Wechselkasten des Systems Ulm oder zwei des Systems Wuppertal aufnehmen. Bis Mitte der achtziger Jahre blieben sie im Einsatz, nachdem sie quasi ein Türöffner für ein weiteres Nachfolgesystem waren.

Nicht betrachtet haben wir hier Versuchsbauarten und Prototypen, die keine betriebliche Bedeutung erlangt haben, darunter auch ein für den Fährverkehr mit Großbritannien geeigneten Drei-Stände-Wagen aus dem Jahr 1957. Einen Blick werfen möchten wir hingegen auf die Zustellfahrzeuge, die die Behälter von den Tragwagen übernahmen.

Zustellung zum Kunden

Das Zustellen von Pa-Behältern zu den Kunden erfolgte entweder auf dem Schienenweg, sofern ein Gleisanschluss bestand, oder einzeln mit speziellen Zustellfahrzeugen, die von der Bundesbahn beschafft wurden. Ebenfalls geschaffen wurden spezielle Kippvorrichtungen, Ständer (für Zementbehälter) und Hubroller zum Lenken abgesetzter Einheiten auf dem Werksgelände.

Die Spezialfahrzeuge für die Straße gab es in vielfältiger Art, die auch eine ständige Weiterentwicklung erfuhren. Die modernsten unter ihnen waren Sattelzugmaschinen mit Auflieger. Einige konnten auch gleich zwei Großbehälter befördern.



Der hier gezeigte einfache Auflieger (Deutsches Bundespatent DE814275B), der im Jahre 1951 einen geschlossenen Ekrt-Behälter (Baujahr 1950) aufnimmt, ist vom Bochumer Omnibus-, Omnibus-Anhänger- und Fahrzeugbauer von Lienen entwickelt worden und weicht von der verbreiteten Ackermann-Lösung erheblich ab. Foto: Below, Eisenbahnstiftung

Ein Übersetzen der Behälter zwischen Waggon und LKW erfolgte über zwei angelenkte Schienen, über die der MC gerollt werden konnte. Eine wichtige Basis war deshalb die einheitliche Höhe der Schienen auf den Tragwagen.

Zum Einsatz kamen zwei grundsätzlich verschiedene Systeme. Bei der Bauart von Lienen und auch den Anhängern der AG-Weser wurden die Fahrzeuge im rechten Winkel an den Waggon rangiert, was eine hohe Präzision erforderte und auch viel Platz an der Ladestraße verlangte. Meist konnten die Behälter einseitig leicht angehoben und so besser geführt werden.

Die bekanntere Bauart Ackermann arbeitete mit speziellen Sattelaufliegern, deren Aufbau drehbar war. Hier fuhren die Fahrzeuge parallel zu den Wagen und schwenkten dann ihren Aufsatz treffsicher zum Waggon, um den Behälter leichter umladen zu können.



Im August 1961 wurde im Bahnhof Koblenz-Ehrenbreitstein das Aufladen eines Efkr-Behälters für Feinschüttgut durch ein Ackermann-Zustellfahrzeug in einer Bildfolge festgehalten. Das Fahrzeug mit dem Kennzeichen DB 49-596 ist auf der Ladestraße parallel an den Zug herangefahren und hat den Auflieger um 90 Grad zum Behältertragwagen BTs 50 herübergeschwenkt. Anschließend wird der Pa-Behälter auf Schienen auf den Auflieger herübergerollt und dort verzurrt (Bild oben). Ist er transportsicher fixiert, schwenkt der Auflieger wieder ein (Bild unten) und nimmt seine Fahrposition ein. Fotos: Slg. Eisenbahnstiftung

Allgemein war beiden Typen, dass sie wegen ihrer Sondervorrichtungen nicht anderweitig nutzbar waren und nur eine geringe Auslastung aufwiesen. Dies führte schließlich auch dazu, dass die Bundesbahn wegen des steten Rückgangs der beförderten Mengen und kostenintensiver Spezialbehälter vom Haus-zu-Haus-Verkehr abrückte.



Dieser Auflieger stammt, wie auch derjenige auf dem Foto von Seite 22, vom Bochumer Omnibus-, Omnibus-Anhänger- und Fahrzeugbauer von Lienen. Die in Bochum gefertigte Aufnahme aus dem Jahre 1961 zeigt uns, wie bei dieser Lösung das Fahrzeug an den Zug heranfahren musste und die Pa-Behälter übergesetzt wurden. Foto: Barnarius, Eisenbahnstiftung

Nachdem Investitionen über Jahre ausgeblieben waren, die Akquise neuer Kunden eingestellt wurde und auch Bestandskunden sich zunehmend abwandten, stellte die DB Ende der achtziger Jahre die eigene Zustellung ein und verkaufte die Fahrzeuge oder musterte sie aus. Die wenigen, verbliebenen Pa-Behälter wurden danach nur noch privat transportiert.

Anregung zum Thema (Filmvorschau einer Kauf-DVD):
<http://www.historischer-filmservice.de/media/video/293.mp4>

Winterliche Kulisse für eine Weihnachtsgeschichte

Spannendes Abenteuer im Maßstab 1:220

Der langjährige Mini-Club-Freund A. Matthias Mack hatte beim Betrachten seiner Winteranlage der Größe 34 x 47 cm die Idee, eine Geschichte für seine beiden Kinder darauf spielen zu lassen. Herausgekommen ist ein spannendes Weihnachtsabenteuer für Groß und Klein. So reiht sich in unser Jahresschwerpunktthema zur kleinen Anlage auch noch das passende Taschenbuch.

Von Alexander Matthias Mack. Die Begeisterung für Modell-Eisenbahnen wurde mir quasi schon in die Wiege gelegt. Mein Vater Günter Mack, Jahrgang 1940, hatte nämlich bereits seit seiner Kindheit eine Märklin-Eisenbahn, was damals in der Nachkriegszeit eine absolute Rarität darstellte und die mein Großvater Richard nur über gewisse Beziehungen besorgen konnte.

Viele Jahre später nahm Günter Mack diese H0-Bahn, nach der Gründung einer Familie und dem bei Schwaben obligatorischen Hausbau, 1972 mit ins neue Eigenheim und ergänzte sie um einen Rangierbahnhof mit Abstellgleisen und Wendemöglichkeit.



Als ich selbst dann ungefähr dreizehn Jahre alt war, beschloss mein Vater, dass die Eisenbahn gänzlich runderneuert und modernisiert werden musste. Dies war ziemlich genau zu der Zeit, als Märklin das Digitalsystem einführte. Und da mein Vater technisch versiert und geschäftlich mit elektronischen



Steuerungen zu tun hatte, beschloss er, die Anlage gleich auf den neuesten Stand der Technik zu bringen.

So bauten wir die alten M-Gleise ab und ich plante einen neuen Streckenverlauf (damals natürlich noch mit Schablone und Bleistift). Als endlich die neuen K-Gleise verlegt, die Oberleitung gesteckt und die Weichen angeschlossen waren, war Familie Mack mit Sicherheit eine der ersten Besitzer einer Märklin-Digital-Anlage.

In den Jahren darauf wurde dann der Fuhrpark um diverse Spitzenmodelle der damaligen Modellbahnproduktion erweitert: Der Intercity Experimental zog auf unserer Anlage mit Sicherheit als einer der ersten seine Kreise, genauso wie die schöne Württembergerin ein paar Monate später.

Doch nun zur Spur-Z-Anlage, die es hier vorzustellen gilt: Richard Mack, also mein Opa, wollte Anfang der siebziger Jahre auch wieder eine Modelleisenbahn haben, nachdem sein Sohn Günter ja seine Bahn mitgenommen hatte.

Der Händler empfahl ihm damals die brandneue Spur Z im Maßstab 1:220. Und so kaufte mein Opa eine Startpackung mit einer Diesellok der Baureihe 216 und den sogenannten Pop-Wagen, ergänzte das Ganze bald mit einem von der Baureihe 103 gezogenen Intercity sowie einer kleinen Schleppenderdampflok Baureihe 24.



Mit dieser dann von meinem Vater Günter zu einer kleinen und einfachen Anlage zusammengebauten Mini-Club-Eisenbahn spielten wir Enkelkinder immer, wenn wir bei den Großeltern zu Besuch waren. Als meine Oma dann Anfang der Neunziger umzog, wollte sie die Anlage nicht mehr mitnehmen und so kam sie dann schließlich in meinen Bestand.

Da die Anlage im Prinzip nur aus 2 einfachen Kreisen bestand, war ich gerade am Planen eines neuen Gleisplans (noch immer mit Schablone), als mein Schwager mit einem riesigen Karton kam und berichtete, dass sein Nachbar seine Spur-Z-Anlage aufgelöst habe. Dieser bekäme die Häuser nicht verkauft und wollte sie deshalb wegwerfen.

Das Buch zum Anlagenportrait

Das Buch „Rauhnacht, Weihnacht, stille Nacht“ von A. Matthias Mack ist im Buchhandel unter der ISBN 978-3-86870-848-6 für 8,95 Euro (Buchpreisbindung) erhältlich.

Unsere neunjährige Rezensentin lobte den Titel als gut zu lesen und fand die Geschichte um die mystische Schlüsselfigur „Hexe Astrafania“ sehr spannend geschrieben. Aus ihrer Sicht spricht das Buch sowohl Mädchen als auch Jungen, durchaus auch älter als sie selbst, an.

Hinzuzufügen ist dem nur noch, dass sich die Geschichte auch zum Vorlesen eignet und Erwachsene ebenso kurzweilig unterhalten wird.



Das kam mir sehr gelegen und fühlte sich wie Weihnachten und Ostern am selben Tag an: Es war nahezu der komplette Kibri-Katalog für Spur Z, fertig gebaut und kaum beschädigt! Jetzt musste die Anlage doch noch einmal neu geplant werden, um die entsprechenden Bauwerke auch integrieren zu können.

In den folgenden Jahren ergänzte ich dann meinen Fuhrpark nach und nach, auch die Anlage musste immer wieder erweitert werden, um ausreichend Platz für die vielen Züge zu schaffen. Inzwischen besteht sie aus vier unabhängigen Gleisstrecken, drei davon mit Oberleitung versehen. Eine der Strecken verfügt



über einen automatischen Zugwechsel, bei dem, über Schaltgleise gesteuert, zwei Züge im Wechsel ihre Runden drehen.

Ein lang ersehnter Traum war allerdings eine Modelleisenbahn mit Winterlandschaft. Diesen Traum verwirklichte ich mir schließlich zu meinem 40. Geburtstag. Aus Zeitgründen besorgte ich mir ein kleines Noch-Fertiggelände, baute es individuell aus und schmückte es aus, u. a. mit zwei Alpenhäusern, die noch aus der zuvor genannten Kiste stammten und bislang keine Verwendung gefunden hatten.

Beim Betrachten dieser kleinen, weihnachtlichen Winterlandschaft kam mir dann die Idee, um sie herum eine Geschichte für meine beiden Kinder zu schreiben, die eben in diesem kleinen Bergdorf der Spur-Z-Wintereisenbahn spielen sollte. Nach fast drei Jahren habe ich dann das Buch „Rauhnacht, Weihnacht, stille Nacht“ im Oktober 2015 veröffentlichen können (ISBN 978-3-86870-848-6).

Das Buch, in dem ein Schienenbus der Baureihe 798 eine wichtige Rolle spielt, handelt von zwei Jungen, deren Dorf Ende der siebziger Jahre, kurz vor Weihnachten, durch einen Lawinenabgang von der Außenwelt abgeschnitten wird.



In den darauffolgenden, sogenannten Rauhnächten vor Weihnachten geschehen dann plötzlich äußerst mysteriöse Dinge, die die beiden Buben in den letzten Tagen des Advents vor gefährliche Rätsel stellen.

Mehr soll an dieser Stelle aber nicht verraten werden - außer: Das Ganze findet schlussendlich doch noch ein sehr weihnachtliches und glückliches Ende, bei dem für die Hauptperson selbstverständlich eine Modelleisenbahn unter dem Christbaum liegt.

Viel Spaß beim Lesen und frohes Fest!

Bezugsquelle für das im Text erwähnte Buch:

<https://www.rediroma-verlag.de/buecher/978-3-86870-848-6>

Alle Fotos: Alexander Matthias Mack

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**8. Internationales
Spur-Z-Weekend**



ALTENBEKEN

28. und 29. März 2020

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Brandenburg 6, 56856 Zell/Mosel

www.z-freunde-international.de

Eisenbahnpionier im Ruhrgebiet Die Köln-Mindener Eisenbahn

Seit 140 Jahren ist die Köln-Mindener Eisenbahn (KME) Vergangenheit, und doch ist sie den Menschen vor allem im Ruhrgebiet in guter Erinnerung geblieben. Sie hinterließ wichtige Verkehrsadern, die auch heute noch Bestand haben. Ein gelungener Band aus dem Sutton-Verlag hält Erinnerungen wach.

Bernd Franco Hoffmann
Die Köln-Mindener Eisenbahn
Schienenwege durch Rheinland und Ruhrgebiet

Sutton Verlag GmbH
Erfurt 2019

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
160 Seiten mit ca. 130 teilweise farbigen Fotos und Abbildungen

ISBN 978-3-95400-972-5
Preis 24,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Autor Bernd Franco Hoffmann ist Journalist, der für verschiedene Tageszeitungen und Fernsehsender gearbeitet hat. Literarisch hat er durch mehrere Sachbücher im Bereich Sporthistorie, Verkehrs- und Regionalgeschichte sowie Reiseführer auf sich aufmerksam gemacht.

Dieses Mal präsentiert er uns eine kurzweilige Reise in die bewegte Geschichte der Köln-Mindener Eisenbahn. Bereits 1843 gegründet, zählte sie zu den Pionieren des deutschen Eisenbahnwesens. Im Westen Deutschlands gehen auch wesentliche Teile des heutigen Streckennetzes auf diese Gesellschaft zurück, die 1879 verstaatlicht und zum 1. Januar 1886 endgültig aufgelöst wurde, um in die preußische Staatsbahn überführt zu werden.

Nachdem wir uns bereits mit einem Werk zu ihrer wichtigen Konkurrentin BME (Bergisch-Märkische Eisenbahn) auseinandergesetzt haben, die wegen Stilllegen vieler ihrer einstigen Strecken teilweise in Vergessenheit geraten ist, lag das Würdigen des hier besprochenen Titels eigentlich nahe. In Dortmund und dem angrenzenden Ruhrgebiet standen die beiden Bahnen einst in einem harten Wettbewerb.

Besonders für Dortmund war dies eine schicksalhafte Begegnung, denn ihre Strecken trafen sich dort, wo sich heute der Hauptbahnhof befindet. Die Bahnen sorgten für Aufschwung und Industrialisierung, die nach dem Ende des dreißigjährigen Krieges längst vergessene Hansestadt blühte, wie auch Oberhausen, zu einer Metropole auf.

Die KME schuf aber weitaus mehr als die namensgebende Abfuhr- und Handelsstrecke zwischen den wichtigen Häfen von Minden an der Weser und Köln am Rhein über das aufstrebende Ruhrgebiet. Den Grundstein zum Unternehmen und erfolgreichen Strecken hatten Visionäre wie Friedrich Harkort und David Hansemann gelegt, die besonders im Großraum Dortmund bis heute unvergessen geblieben sind.

Noch heute sind Personen- und Güterzüge zwischen Köln und Hamburg, Arnheim und Gießen oder Dortmund und Duisburg auf Trassen unterwegs, die auf dieses Verkehrsunternehmen zurückgehen. Sein



bei der staatlichen Übernahme rund 1.100 km Streckenlänge umfassendes Netz verband das Rheinland, das Ruhrgebiet, Ostwestfalen, den wichtigsten Elbe-Hafen, die Niederlande und Ostfriesland.

Diese Geschichte wird im Buch anschaulich, überraschend ausführlich und spannend erzählt. Geschichte muss kein trockenes Thema sein, wie hier anschaulich bewiesen wird. Gerade das Konkurrenzverhalten zu anderen Bahnen, vor allem der BME, verspricht spannende Episoden, die in dieser Tiefe doch ungewöhnlich für Sutton-Zeitreise-Bände sind.

Dennoch wird sich niemand davon abgeschreckt fühlen, weil das Erbe der KME so packend und hinreißend präsentiert wird. Für Eisenbahnfreunde ist es eine Fundgrube auch wegen des historischen Bildbestands, der enthalten ist.

Rund 130 teilweise zuvor unveröffentlichte Bilder dokumentieren die eingesetzten Fahrzeuge, die Entwicklung von Strecken und die wichtigen Bahnhöfe. Der Bildband wird dazu zum Pflichtprogramm nicht nur für alle, die sich für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Deutschland interessieren. Wer an der regionalen Geschichte des großen Einzugsbereichs der KME interessiert ist, kommt eh nicht an diesem Titel vorbei.

Für Modellbahner aller Spurweiten bietet sich hier wieder ein authentisches Objekt zum Studium zeitgenössischer Zugbilder und des Lebens im Bahnhofs- und Streckenumfeld. Dies ist für Puristen, die eine stimmige Modellumsetzung abliefern wollen, sicher unverzichtbar. Wer kann sich im Rückblick – selbst bei eigenem Erleben – heute noch so gut und vor allem unverfälscht erinnern?

Lobenswert sind in diesem Zusammenhang auch die gelungene und tadellose Bildwiedergabe der Farb- und historischen Schwarz-Weiß-Aufnahmen. Doch bevor es so weit ist, steht ja auch eine Bildauswahl an, denn es gilt, die textlichen Ausführungen gelungen und treffsicher zu dokumentieren und zu unterstreichen.

Auch dies hat ohne jeden Tadel oder Anlass zur Kritik geklappt. Unter Berücksichtigen eines Rückblicks auf einen Zeitraum von immerhin locker 175 Jahren ist auch das keine Selbstverständlichkeit. So wird dieser Titel zu einer von zwei Buchempfehlungen für das bald anstehende Weihnachtsfest und erfährt auch eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Literatur.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.suttonverlag.de>
<https://verlagshaus24.de/sutton/>

Serienmaschinen der BR 218 Eine vollendete Trilogie

In zwei Vorgängerbänden wurde sehr detailliert und gelungen die Entwicklungsgeschichte der V 160 aus dem ersten Typenprogramm der Deutschen Bundesbahn be- und über die späteren Baureihen 210, 215, 217, 218^o und 219 fortgeschrieben. Die Serienmaschinen der Baureihe 218 bildeten den krönenden Abschluss einer fast zwanzig Jahre währenden Entwicklung. Sie sind Thema des dritten und letzten Bands aus der Reihe von Baureihenportraits im EK-Verlag.

Josef Högemann / Roland Hertwig / Peter Große
Die V 160-Familie
Band 3: Die Serienlokomotiven der Baureihe 218

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2019

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
424 Seiten mit 642 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6014-2
Art.-Nr. 6014
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Diesellokomotiven der Baureihe 218 stellen den technischen Höhe- und auch Schlusspunkt einer überaus erfolgreichen Familie dar, die von der Deutschen Bundesbahn begründet worden war. Und auch nach gut vier Einsatzjahrzehnten sind sie bei der Deutschen Bahn AG noch unverzichtbar, auch wenn sich ihre Reihen inzwischen deutlich gelichtet haben.

So wurde es Zeit, dieser erfolgreichsten und am längsten beschafften Lokomotive aus der V-160-Familie ein literarisches Denkmal zu setzen, ihre Entwicklungs- und Beschaffungsgeschichte zu analysieren und niederzuschreiben.

Dafür verantwortlich zeichnen wieder drei bekannte Autoren, die sich auch mit vielen anderen, in diesem Verlag erschienenen Titeln einen Namen gemacht haben. Das Trio führt diese Trilogie also gekonnt und punktgenau über die Zielgerade.

Blicken wir zurück, wie eng getaktet die drei Bücher über die bis heute wichtigste Baureihenfamilie unter den Verbrenningslokomotiven sind, dann staunen wir, wie sorgfältig und ohne Hektik dies vonstattengegangen zu sein scheint.

Verblüfft stellen wir beispielsweise fest, wie akribisch genau die Dachausrüstung der Baureihe 218 mit unterschiedlichen Anordnungen von Kuckuckslüftern, Kühlerformen, Lüftungs- sowie Auspufföffnungen und Hutzen recherchiert und festgehalten wurde. Selbst nach Abschluss der Arbeiten fanden sie noch temporäre Sonderformen, die in einen Nachtrag aufgenommen wurden.

Unterstützt von zahlreichen DB-Dienststellen und vielen Eisenbahnfreunden haben die drei Autoren so viele Informationen zusammengetragen, dass nicht nur ein gewohnt ausführlicher Band mit dem bekannten, fachlichen Tiefgang herausgekommen ist, sondern dieser mit immerhin 424 Seiten auch einen unerwartet großen Umfang beansprucht.



Themen der einzelnen Kapitel sind ausführliche Technikbeschreibungen mit Fokus auf alle wichtigen Bestandteile und Komponenten, Umbauten und Sonderarbeiten an den Maschinen, eine zusammenfassende Chronik der Baureihe sowie einzelne Lebensläufe und natürlich auch der Einsatz an den verschiedenen Dienststellen von 1970 bis heute.

Eingangs werden Entwicklung und Bau aber erst aufgeschlüsselt und nach Baujahren, Herstellern und Serien aufgegliedert. Das erleichtert das Verständnis vor allem mit Blick auf die Kapitel der jüngeren Betriebsgeschichte.

Immerhin war die Baureihe auch von einem Verkaufsverbot an Dritte betroffen, anschließend beschränkten sich Abgaben auf ältere Exemplare der ersten Serien. Die klare Strukturierung und verständliche Aufteilung der Fakten erleichtert dem Leser das Verstehen des Werdegangs nach der letzten Jahrtausendwende.

Denn während die Einsätze bei DB Regio weiter rückläufig sind und auch die Bedeutung für den Fern- und Sylt-Verkehr sinkt, haben zahlreiche Maschinen in anderen Bereichen oder privaten Bahnunternehmen neue Aufgaben gefunden.

Dazu gehören ICE-Abschlepplokomotiven von DB Fernverkehr, der Sylt-Shuttle-Verkehr der vorherigen DB AutoZug, bundesweiter Bauzugdienst, Sonderverkehre und der Güterverkehr bei privaten EVU. Damit sind die Einsätze der Baureihe 218 heute so vielfältig wie nie zuvor. Auch Museumsmaschinen und grenzüberschreitende Einsätze werden im vorliegenden Titel ebenso wenig vergessen wie alle Lackierungen und Gestaltungen, mit denen mindestens eine 218 jemals unterwegs war.

Erinnert sei hier nur an die kieselgrau-reinorange strahlenden City-Bahn-Exemplare des Bw Hagen-Eckesey oder die Einzelgängerin 218 217-8 in purpurrot-elfenbein, die oft als „TEE-Lackierung“ fehlinterpretiert wurde. Ein Blick wird auch auf bekannte Unfälle mit „Zwo-Achtzehnern“ geworfen, sowie die Aufgaben des verantwortlichen AW, allen voran das Werk in Bremen, wo Regeluntersuchungen und Bedarfsausbesserungen durchgeführt worden sind.

Ein besonderes Kapitel stellt das Betrachten von Projekten für Nachfolgebaureihen dar. Während die Bundesbahn auf Bestellungen der V 320 von Henschel verzichtete, kam sie zugleich nicht umhin, in vielen Dienstplänen unwirtschaftlichere Doppeltraktionen von Maschinen der Baureihe 218 vorzusehen.

Die Hersteller versuchten wiederholt, die DB von der Bestellung einer stärkeren Baureihe auf Basis dieser Lokfamilie zu überzeugen und beteiligte sich am Aufruf zu Entwürfen nach vorgegebenem Lastenheft. Unter ihnen finden sich einige weniger bekannte Kuriositäten, aber auch die Doppellok aus zwei um je einen Führerstand eingekürzte 218-Maschinen auf gemeinsamem Mittendrehgestell. Diese Idee der Kieler Firma MaK dürfte vielen Lesern durchaus bekannt sein.

Eingerahmt wird das wieder von vielen äußerst aussagekräftigen Aufnahmen und Zeichnungen, die wohl alle Zeitabschnitte und Betriebsepochen abzudecken wissen. Wie vom EK-Verlag gewohnt, sind sie auch wieder hervorragend aufbereitet und gedruckt worden. Versüßt wird das noch mit einem umfassenden Bildteil, der inzwischen wohl unverzichtbar in EK-Baureihenportraits ist.

So reiht sich auch der dritte und letzte Band der kleinen Reihe nahtlos an seine Vorgänger an. Wir nominieren ihn für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Literatur und halten ihn für ein perfektes Weihnachtsgeschenk im Bereich der höherwertigen Bücher.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.ekshop.de>

25 Jahre Faszination Modellbau Jubiläum in Friedrichshafen

Nahezu 400 internationale Aussteller aus 15 Nationen und rund 2.000 ideale Teilnehmer unter den ausstellenden Vereinen und sonstigen Gemeinschaften weist die offizielle Messebilanz aus. Einen nie gekannten Ansturm am Freitag, einen vollen Samstag und einen eher verhaltenen Sonntag haben wir auf Besucherseite wahrgenommen. Die 25. Auflage der Faszination Modellbau bleibt als Erfolg in Erinnerung, auf den wir heute zurückblicken.

Von Stephan Fuchs und Joachim Ritter. Es ist kaum zu glauben, aber diese Messe am Bodensee mit der nahen Schweiz und Österreich besteht bereits seit 25 Jahren! Entsprechend wurde diese Veranstaltung von 1. bis 3. November auch kräftig beworben.

Was uns bei diesen Werbetexten allerdings etwas aufstieß: unglaublich viele Anglizismen. Ob in den Überschriften der Vorschau mit „immer im Flow“, „It's the Classic!“ oder „Celebrate good times!“, auch dieses „Denglisch“ offizieller Messeinformationen zeigt, wie sehr die deutsche Sprache hierzulande aus der Mode geraten ist.



Es tut beinahe schon weh, Texte lesen zu müssen, in denen fremdsprachige Begriffe sinnentstellt benutzt, englische Grammatik missachtet oder aber auch gepflegtes Englisch entstellt wird.



Die Jubiläumsmesse war gut besucht und auch die Bastelangebote für die Jüngsten wurden gut und vor allem gerne angenommen.

Möglicherweise will die Messeleitung damit modern und jugendlich, also in der ihr eigenen Sprache „hipp“ und „trendy“, wirken, dennoch erschließt es sich uns nicht, wieso das nicht auch mit etwas mehr Nachdenken in deutscher Sprache möglich sein soll. Und, da sind wir uns sicher, die vielen Schweizer und österreichischen Besucher würden es in ihrer Muttersprache auch verstehen – und schätzen.

Doch das soll nur ein Denkanstoß sein, von dem wir hoffen, dass er gehört wird und die Verantwortlichen darüber nachdenken. Unser Thema heute soll ja nun der Bericht von der Veranstaltung selbst, den gezeigten Exponaten und unseren Eindrücken sein.

Letztlich war die Jubiläumsausgabe der Messe hervorragend besucht. Mit über 53.000 Besuchern an drei Tagen lässt sich das Fazit der Messeleitung sicher unterschreiben. Der katholische Feiertag Allerheiligen am Eröffnungsfreitag hat dazu sicher seinen Teil beigetragen. Es war voll wie an keinem Freitag zuvor. Interessiertes Fachpublikum, gemischt mit Familien, ließ alle Hallen sprichwörtlich bersten.

Dieser Andrang sorgte auch am großen Messestand der Z-Freunde International e.V für Besucherströme. Diese waren, ob der gebotenen Qualität der ausgestellten Anlagen, auch hochverdient. Viele staunende Blicke und Rufe wie „Was, das ist Spur Z?“ oder „un glaublich, wie detailliert“ waren an der Tagesordnung.

Die vom Messebeauftragten Sylvester Schmidt wieder hervorragend zusammengestellte Parade an Spur-Z-Anlagen zog die Besucher in den Bann. Ein Schweizer Ehepaar, kurz vor der Pension stehend, hatte an jeden hier vertretenen Aussteller spezifische Fragen, schließlich sollte das eigene Projekt der „Pensionisten-Z-Anlage“ auch gelingen.

weiter auf Seite 41



Der Messebeauftragte Sylvester Schmidt (2. v. r.) hatte wieder eine gelungene Mischung verschiedenster Anlagen zusammengestellt. Oliver Kessler (KK Produkcja, links) präsentierte derweil zusammen mit Axel Hempelmann (Vorsitzender ZFI, Mitte) die neuesten Entwicklungen beim Z-Car-System. Foto: Stephan Fuchs



In beeindruckender Weise ist es Sascha Braun gelungen, die Stimmung einer kubanischen Zuckerrohrbahn auf die Anlage zu zaubern. Und nach der jüngsten Überarbeitung hat sein Werk „San Jose“ noch mehr an Ausdruckskraft gewonnen. Fotos: Stephan Fuchs

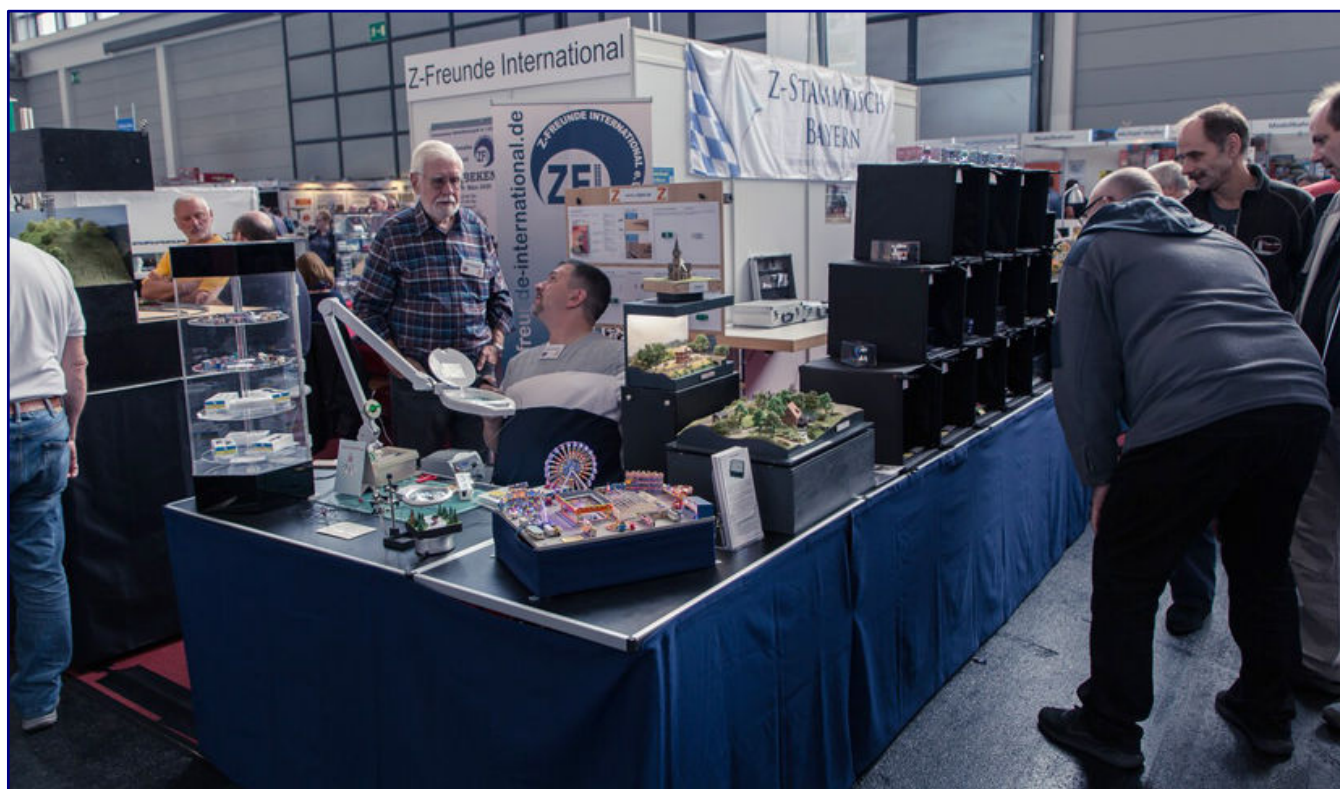
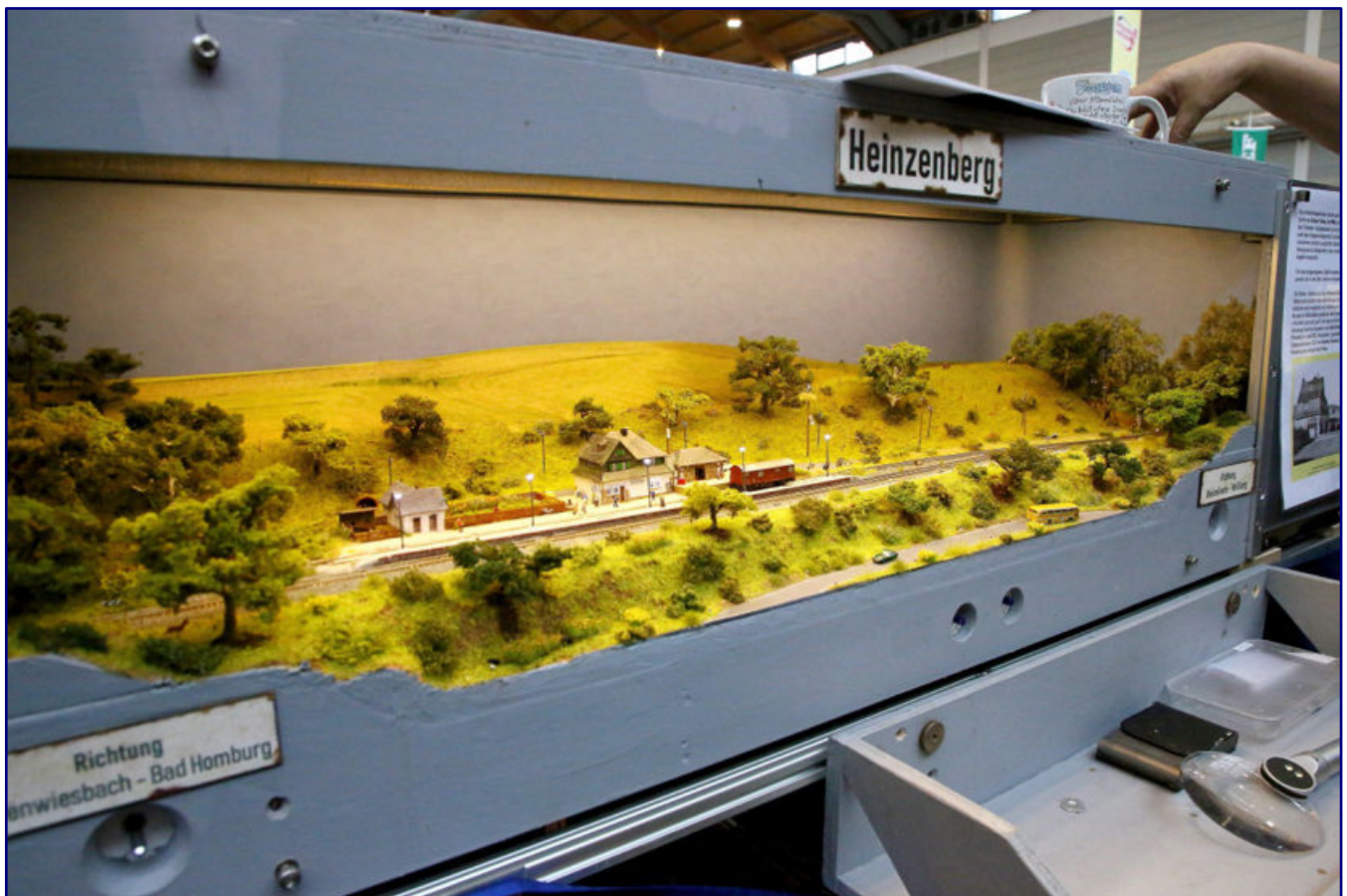


Bild oben:
Gerhard Maurer sorgte, passend zur Jahreszeit, mit seiner „Traumschleife“ wieder für herbstliche Stimmung. Und endlich können wir diese Anlage mal in einem Überblicksfoto nahezu über ihre gesamte Ausdehnung zeigen.

Bild unten:
Torsten Schubert zeigte neben seinen Lötvorführungen allerlei beleuchtete Exponate, die längst nicht nur den Maßstab 1:220 thematisierten. Wirkungsvoll ist deren Präsentation in den kleinen Dunkelkammern (rechts). Fotos: Stephan Fuchs

So entwickelten sich sehr nette Gespräche, es wurde heftig, lange und ausgiebig gefachsimpelt. Das genannte Ehepaar verbrachte geschätzt den halben Tag im Ausstellungsbereich der Spurweite Z. Herrliche Anlagen waren zu sehen, sei es die mit Exotik lockende und frisch restaurierte Kuba-Anlage von Sascha Braun oder auch die herbstlich strahlende Anlage „Traumschleife“ von Gerhard Maurer. Die Besucher fanden immer wieder neue Details.

Dort, wie auch an der Anlage „Heinzenberg“ von Jürgen Tuschick oder der „Doppelstockbrücke Bullay“ von Rainer Tielke, wurden sie gerne über die Geschichte der Vorlagen informiert. Wer Jürgens letzte Anlage nach US-Motiven kennt, der dürfte erstaunt gewesen sein, wie gegensätzlich sein jüngstes Werk im Vergleich dazu wirkt. Für ihn, wie auch alle anderen, gilt aber: Es ist stets die individuelle Handschrift zu lesen, die jedes Exponat so einzigartig macht.



Ihre Ausstellungspremiere feierte die Anlage „Heinzenberg“ von Jürgen Tuschick, von ihm liebevoll gestaltet nach einer realen Vorlage. Seine Gattin betrieb nebenan die Kinderanlage, auf der junge Besucher selbst Züge fahren durften.

Ein Guckkasten der feinen Art war auch dieses Mal wieder die „Kohlenkiste“ von Manfred Forst; auch hier herrschte stets dichtes Gedränge, um jedes noch so kleine Detail mit einem Blick erhaschen zu können.

Karl Sinn war mit seiner Anlage „Kesswil“ zum letzten Mal zu sehen, denn im Anschluss an diese Ausstellung steht ihr Verkauf an. Peter Friede war mit seiner Lechschleiferei vertreten, die weiter deutlich vorangeschritten, aber immer noch nicht fertiggestellt war.

Auch für die Kinder gab es mit einer kleinen Anlage, auf der sie spielen durften, ein altersgerechtes Angebot. Und auch hier war immer kräftig was los. Auf „Drachenstein“ von Harald Hieber staunten sie dem diesellokgeführten Mauszug nach, während ihre Eltern die vielen Details verblüfft bewunderten.



Dieses Schweizer Motiv aus „Kesswil“ werden wir auf Ausstellungen wohl nicht mehr zu sehen bekommen, da Karl Sinn diese Anlage inzwischen verkauft hat.



Märklin beließ es bei einer reinen Vitrinenpräsentation der aktuellen Neuheiten.

Gerne erzählte Harald, wie sich seine Anlage in den letzten Jahren entwickelt hat. Dabei lenkte er gerne die Blicke auf Bereiche, die in anderen Spurweiten in dieser Feinheit kaum zu finden sind.

Aber auch die Vorführungen, bei denen Torsten Schubert mit dem LötKolben nicht nur seine Modelle, sondern mit feinen Kniffen und Tricks auch die Zuschauer regelrecht „erleuchtete“, waren stets dicht umringt. Parallel erfreute sich auch das Z-Car-System aufmerksamen Interesses.

Fummeliges Einsetzen von Batterien war hier dank magnetischer Aufnahme Vergangenheit und ein neues Modell demonstrierte eindrucksvoll, wie die kleinen Fahrzeuge problemlos auch starke Steigungen emporkletterten.

An Summe ergab das eine Leistungsschau, die vielen Skeptikern mit Nachdruck aufzeigte, wie qualitativ anspruchsvoll, technisch ausgereift und optisch beeindruckend sich unsere kleine Spurweite in den zurückliegenden Jahren entwickelt hat.

Am großen Messestand von Märklin hätten wir uns daher auch mal wieder eine Spur-Z-Anlage gewünscht. Doch hier scheint die Zeit stehengeblieben zu sein: alte Schinken, abstraktes Acryl oder reine Vitrinenpräsen-

tation. Dieses Mal haben sich die Verantwortlichen für Letzteres entschieden, um die aktuellen Neuheiten auszustellen.

Erfreulich auffällig war, dass der Spielbereich, der zwischen den Ständen von Märklin und Faller lag, stets dicht belagert war.

Da lagen Kinder wie auch Eltern auf dem Boden und spielten nach Herzenslust zusammen. Auch die Basstelecken, an denen Modellhäuschen zusammengeklebt werden konnten, waren gut besucht.

Bei den Anlagen der größeren Spurweiten stach besonders die Spur-N-Anlage „Zeitreise – Zwischen Ostsee und Mittelgebirge“ heraus. Hier gab es einen Seehafen mit Segelschiffen, das voll funktionsfähige Schiffshebewerk Henrichenburg und einen Luftschiffhafen mit Halle und Zeppelin zu sehen. Es scheint, als müssten es immer die Klein(st)en richten. Das verbindet die Zetties mit den „Neunern“.

Auch TV-Moderator Hagen von Ortlhoff war wieder dabei. Zusammen mit Lutz Mäder und Stephan Kraus präsentierte er eine in den fünfziger und sechziger Jahren angesiedelte, riesige Schauanlage mit dem Titel „Modellbahn- und Verkehrsgeschichte“.



Schön ist, wenn sich Modellbahner untereinander helfen können. Bei dieser niederländischen H0-Anlage konnte Stephan Fuchs als Ballonfahrer aufklären, dass der Pilot beim Start im und nicht neben dem Korb steht. Prompt wurde das noch vor Ort berichtigt. Foto: Stephan Fuchs



Auch die von Hagen von Ortlhoff und seinen Mitstreitern aufgebauten Blechbahnen erfreuten sich guten Zuspruchs und stets starken Zulaufs. Alte Modelleisenbahnen wissen halt auch ohne exakte Vorbildtreue zu beeindrucken. Foto: Stephan Fuchs

Er selbst meinte zu uns, „die Anlage ist Größenwahn pur“ und damit alles aufgebaut zu haben was in seinem Fundus zu finden ist. Ein paar Gleise seien wenige Tage vor der Messe noch dazugekommen und ermöglichten damit, auch diese kleine Anlage zu präsentieren.

Es ist faszinierend, an einem solchen Beispiel sehen zu können, wie sich die Modellbahn in den letzten siebzig Jahren entwickelt hat, aber auch, wie viel Freude man beim Spielen mit diesen alten Schätzen heute noch haben kann. „Ja, da wird man wieder Kind und kann herrlich entspannen“, meinte dazu auch ein lächelnder Hagen von Ortloff.

Das alle zwei Jahre im Friedrichshafener Messekalender stehende Echtdampftreffen erfreute sich ebenfalls großer Beliebtheit. Hier roch es nach echtem Dampf und Öl, jeder Besucher war hier nahe dran und konnte den Lokführern und ihren Helfern über die Schulter schauen. Die Besucherzüge waren stets dicht besetzt, denn ob Groß oder Klein - mitfahren war ein absolutes Muss!

So konnten wir mit Freude feststellen: Modellbau ist unverändert modern und sehr beliebt. In allen Hallen gab es viel zu sehen, dicht gedrängt schoben sich (wenigstens am Freitag) die Besucher durch die Hallen.



Ein Ausstellungshöhepunkt war die Spur-N-Anlage „„Zeitreise – Zwischen Ostsee und Mittelgebirge“ im Stil der Epoche II mit vielen bewegten Szenen. Durch das Schiffshebewerk Henrichenburg fahren beispielsweise Schiffe auf dem Dortmund-Ems-Kanal ein und aus – unsichtbar bewegt vom Faller-Car-System.

Sie beließen es dabei aber nicht nur beim Schauen, es wurde neben vielen Gesprächen, die geführt wurden, auch kräftig eingekauft. Viele Taschen, Kisten oder Schachteln wurden zum Auto getragen - damit zu Hause mit neuen Anregungen und mitgebrachten Errungenschaften gebastelt und gespielt werden konnte.

Wie immer behalten wir den Messestandort Friedrichshafen mit seiner hervorragenden Organisation - auch der Riesenandrang auf die Parkplätze wurde souverän gemeistert - in bester Erinnerung. Allerdings trauern wir den früher immer mal wieder mit kleinen, aber feinen Ständen auftretenden Kleinserienherstellern nach, die sich heute einen teuren Messestand nicht mehr leisten können.

Da fehlten uns noch ein paar „Aha-Erlebnisse“, die in früheren Jahren die Messen der Schall-Veranstaltungen noch würzten. Gerade die kleinen Anbieter, zu denen außerhalb der Messen und Ausstellungen sonst nur elektronischer Kontakt besteht, waren hier wie das Salz in der Suppe.

Offizielle Veranstalterseiten:

<https://www.faszination-modellbau.de>

Im Artikel erwähnte Aussteller:

<https://www.faller.de>

<http://www.forstberg.de>

<http://gerhardingen.de>

<https://www.maerklin.de>

<http://www.rainer-tielke-modellbau.com>

<http://www.spur-z-atelier.de>

<http://z-car-system.de>

<http://www.zcustomizer.de>

<http://z-freunde-international.de>

<http://www.z-lights.de>

<https://1z220.de>

<http://www.1-220-modellbahn.de>

Veranstaltungsanzeige

14. Modellbahn-Ausstellung

Zeller Adventsmarkt

Zell an der Mosel
Zeller-Schwarze-Katz-Halle

Sonntag, 08. Dezember 2019, von 11 bis 17 Uhr
Veranstalter: Z-Freunde International e.V., 56856 Zell (Mosel)

Leserbriefe und Meldungen

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.

Mit Fragen wandte sich dieser Leser an uns:

Ich lese regelmäßig und gern ihr Magazin, und es gefällt mir sehr gut. Ich habe mir sogar nach und nach alle alten Ausgaben durchgeschaut. Jetzt habe ich auch mal eine Frage.

Ich würde gern einige Loks umbauen lassen, und zwar auf einen 5-poligen- oder Glockenankermotor inkl. Wartung und DCC-Decoder. Haben sie Informationen, an wen ich mich zum Zwecke des Umbaus wenden könnte?

Jens Drews, Ammersbek

Antwort der Redaktion: Das Erfordernis eines Umbaus des jeweiligen Motors möchten wir erst mal in Frage stellen. Zwar bietet der Fünfpoler, vor allem aber der Glockenankerantrieb, deutlich mehr Fahrkultur, aber das rechtfertigt nicht automatisch einen solchen Umbau. Eine zu digitalisierende Lok sollte schon analog gut laufen, denn einen schlechten Motor oder ein nicht leicht gängiges Getriebe kann der Decoder nicht wettmachen. Beim Fünfpoler stellt sich zudem die Anforderung einer häufigeren Wartung, denn er besitzt kleinere Kollektorspalten, die sich deshalb auch schneller zusetzen. Eine höhere Stromaufnahme ist die Folge, die auch dem Decoder gefährlich werden kann.

Mit diesen Vorüberlegungen möchten wir Ihre Frage wie folgt beantworten:

- 1.) Drehgestell-Modelle können sie leicht und selbst mit einer Velmo-Decodertauschplatine digitalisieren (velmo.de).
- 2.) Die Artikelnummern passender Fünfpolmotoren lassen sich den Explosionszeichnungen technisch gleicher Modelle auf den Märklin-Seiten entnehmen (inkl. Verfügbarkeitsanzeige). Sie können dort oder über jeden Händler bestellt werden.
- 3.) Möchten Sie auf Glockenankermotoren umrüsten und besitzen nicht die passenden Werkzeuge und Erfahrungen für die anstehenden Fräsarbeiten, kommen spezialisierte Anbieter in Frage, die auch ein digitales Umrüsten nach Ihren Wünschen vornehmen. Als geeignet empfehlen wir Michael Bahls (bahls-modelleisenbahnen.de) oder Oliver Passmann (passmann.com).

Trainini® bei den Bergkamener Eisenbahnfreunden:

Am 2. und 3. November 2019 luden die Bergkamener Eisenbahnfreunde wieder zum Tag des Modellbahners ein und präsentierten ihre alljährliche Vereinsausstellung, die zum zweiten Mal in der Schützenheide Bergkamen (Kreis Unna) stattfand.

Mehrere Anlagen der Baugrößen N, H0, 0, I und II gab es zu sehen und zu bestaunen. Händler und Kleinserienhersteller boten Feines und Gesuchtes an, unter ihnen die Modellbahn-Union aus dem nahen Kamen mit einem großen Verkaufsstand.

Höhepunkte der Ausstellung waren ein ferngesteuerter Dampfkran in der Spur 1, der eine Brücke über der Bahnstrecke einschwenkte sowie die Grubenanlage „Klosterstollen im Maßstab 1:22,5 (Spur II). Das Vorbild dieses heute musealen Betriebs findet sich in Barsinghausen nahe Hannover, wo auch der Erbauer zu Hause ist.

Auch **Trainini®** beteiligte sich wieder mit einem Angebot, das sich an die Kinder richtete: Am Magazinstand durften interessierte Nachwuchsmoellbahner einen Bierdeckel begrasen, ausgestalten, dabei etwas über den Modellbau lernen und in den Trockenpausen einen Shinkansen-Zug von Rokuhan selbst über ein Gleisoval steuern.



Zwei Shinkansen-Züge in der Spur Z luden die teilnehmenden Kinder zum eigenen Steuern ein (Bild oben). Zeitweise bildeten sich kurze Warteschlangen hinter dem Stellpult, aus Fotografensicht rechts daneben wurde gebastelt (Bild unten links). Das außergewöhnlichste Objekt der Ausstellung war der hervorragend gestaltete „Klosterstollen“ (Bild unten rechts).

Da dieses Angebot in den (Vor-)Berichten von der Presse aufgegriffen und hervorgehoben wurde, lag die Zahl der Kinder schon am Samstag erheblich über der Gesamtzahl des Vorjahres. So wurde die Möglichkeit stark nachgefragt und rege genutzt. Besonders bewährt hat sich die Ansprache durch Kinder etwa gleichen Alters. Wir sind froh, zu einer ausgesprochenen Familienveranstaltung beigetragen zu haben.

Auch einige Exponate hatten wir mit im Gepäck: Gezeigt wurde ein Golfplatz im Maßstab 1:220 zur Demonstration unterschiedliche Grasfaserlängen, das in diesem Jahr vorgestellte Sommerdiorama und die Nachwuchsarbeit „Auf der schwäb'schen Eisenbahn“ in Spur H0. Viele nette Gespräche mit zahlreichen Zetties rundeten die für uns gelungene Veranstaltung ab.

Weihnatskampagne „Tortenschlacht“:

Was hat eine Tortenschlacht mit der Modelleisenbahn zu tun? Märklin versucht genau das in seiner jüngsten Werbekampagne zum Start des Weihnachtsgeschäfts aufzuzeigen. Adressiert ist sie in Form eines kurzen und amüsanten Films auf der Plattform Youtube oder unter <https://www.maerklin.de/tortenschlacht> an Neu- und Wiedereinsteiger.

Dabei ist es nicht allein mit dem Video getan. „Das Video steht im Mittelpunkt einer Kampagne, die die Erinnerungen der Zielgruppe anspricht“ berichtet Jörg Iske, Marketingleiter bei Märklin. „Wir wollen die Jüngsten über das gemeinsame Spielen mit dem Opa erreichen – das ist seit Jahrzehnten gelebte Tradition in vielen Familien – Weihnachtszeit ist Märklin-Zeit“, sagt er.

Wer diesen Zauber der Modellbahn in der eigenen Kindheit erlebt hat, dürfte sofort leuchtende Augen bekommen – auch wenn er oder sie heute nichts mehr mit der Modellbahn am Hut hat. „Und genau dies ist unsere Zielgruppe“, führt Iske weiter aus.

Eigenes Spur-Z-Programm der Modellbahn-Union:

Die Modellbahn-Union (<https://www.modellbahnunion.com>) macht Ernst und weitet das Programm ihrer Eigenmarke für die Spur Z schnell und kräftig aus. Im 3D-Druck-Verfahren hergestellt werden die Neuheiten, die wir an dieser Stelle vorstellen. Sie werden in neutralem Grau als Kunststoffmodelle geliefert und bedürfen einer Farbgestaltung durch den Kunden.

Den Anfang macht die als „Eiserner Schutzmann“ bekannt gewordene Notrufsäule (Art.-Nr. MU-Z-A00214), die früher an wichtigen Straßenkreuzungen stand und jeder Modellbahner noch in guter Erinnerung haben dürfte, der auch die Zeit vor dem Mobiltelefon erlebt hat. Zwei Exemplare umfasst die Lieferung.

Auch die Weichenheizung mit 2 Propan-gastanks (MU-Z-A0011) wird in zwei Exemplaren geliefert und bewahrt vor Betriebsstörungen durch strengen Frost im Winter. Viele Einsatzzwecke in Werkstätten, Industriearealen oder im Lokschuppen finden auch die zwei dreitürigen Spinde (MU-Z-A00008), die sich mittels



Der „Eiserne Schutzmann“ (Bild rechts oben) und die Inneneinrichtung für ein Hebelstellwerk (Bild unten) sind nur zwei Neuheiten der stetig wachsenden Spur-Z-Serie an Eigenmarkenprodukten. Fotos: Modellbahn-Union

zweier Werkbänke (MU-Z-A00007), auf denen sogar ein winziger Schraubstock zu erkennen ist, sinnvoll ergänzen lassen.

Dieses Thema wird aber auch durch eine Drehbank und einen modernen Werkstattwagen (MU-Z-A00006) noch weiter ergänzt. Wer ein Stellwerk auszugestalten hat, findet ebenso die passende Ausstattung mit der siebenteiligen Inneneinrichtung aus zwei Hebelbänken sowie je einen Schreibtisch, Blockkasten, Kaminofen, Schrank und Spind (MU-Z-A00063).

Menschlichen Bedürfnissen dienen die vier mobilen Toiletten (MU-Z-A00016), die in dieser Stückzahl fast schon ein komplettes Konzert ausrüsten können. Weitere Neuheiten sollen sukzessive ins Sortiment aufgenommen werden, so dass wir weiter berichten werden.

Neue Tierfiguren bei C-M-K:

Kreativität ist bei Klingenhöfers Programm und so folgen im C-M-K-Programm nun weitere Tierfiguren für breite Einsatzzwecke. Freunde skandinavischer Modelle möchten ihr Rollmaterial sicher auch in passender Kulisse verkehren lassen.

Damit das glaubhaft gestaltet werden kann, lässt sich auf die Tiere des Nordens nicht verzichten. Und so bereichern ein Elchbulle und eine Elchkuh (Art.-Nr. TE09-1) künftig das Lieferprogramm.



Wie alle neuen Tierfiguren wissen auch Elchbulle und Elchkuh (Art.-Nr. TE09-1) von C-M-K rundum zu überzeugen. Foto: Klingenhöfer



So klein und doch so fein gestaltet sind auch die drei neuen Gänse (TG02). Foto: Klingenhöfer

Nils Holgersson aus den Romanen von Astrid Lindgren in Szene zu setzen, könnte im Maßstab 1:220 etwas schwierig werden. Martin, die Hausgans, die sich den Wildgänsen anschließt, fände künftig hingegen eine passende Vorlage im Sortiment.

Neu bei C-M-K (<https://www.klingenhoefer.com>) sind nämlich auch drei Gänse (TG02) mit weißem Federkleid und orangefarbenen Schnäbeln, die jeden Bauernhof zu bereichern wissen. Nur, legen sie diesen bitte nicht nahe an die Weihnachtszeit...

Multiplikatoren fürs Modellbahnhobby dringend gesucht:

Als Hilferuf veröffentlichte der Modellbahnverband in Deutschland e.V (Moba) am 30. Oktober 2019 eine Suche, die wir seitens der Redaktion eingeleitet haben. Zwei von den Johannitern geführte OGS (offene Ganztagschulen) in Schwerte (Ruhr) möchten für ihre Grundschülerinnen und Grundschüler (wieder) eine Modellbahn-AG anbieten.

Eine der beiden Schulen hat diesbezüglich schon Erfahrungen und auch eine Modellbahnausstattung. Hier musste sich der frühere Leiter dieses Angebots aus gesundheitlichen Gründen zurückziehen und hinterließ eine schmerzliche Lücke bei den bastelwilligen Kindern.

Eine zweite Schule würde wegen der guten Annahme einer solchen AG gern selbst dieses Angebot tätigen, braucht dazu aber einen erfahrenen Modellbahner, der gern mit Grundschulern arbeitet und mit Kindern dieses Alters umzugehen weiß.

Wer immer hier sich so etwas – ehrenamtlich oder auch in geringfügiger Beschäftigung – vorstellen kann, darf sich gern an unsere Redaktion wenden. Dies gilt auch für Fragen, die es im Vorfeld zu klären gibt und die für eine Entscheidung relevant sein können.

Unser Chefredakteur Holger Späing betreut selbst seit mehreren Jahren solche Angebote und ist seit über einem Jahr ebenfalls in Schwerte an einer dritten Johanniter-OGS aktiv. Der große Erfolg bei Jungen wie auch Mädchen gibt ihm Recht.

„Immer wieder wird vom Aussterben des Hobbys Modellbahn geredet. Vor Ort erlebe ich hingegen, wie groß das Interesse und der Wissensdurst der Kinder wirklich sind. Es verlangt regelmäßig Organisationstalent und Improvisation, um keiner Kindesankündigung absagen zu müssen“, berichtet er. „Nun liegt es an uns allen, auch Ihnen, diesem Hobby eine Perspektive und Zukunft zu geben! Und das ist gar nicht so schwer“, bilanziert Holger Späing.

Unsere Kontaktdaten finden Sie im Impressum, der Hilferuf ist im Netz unter <http://moba-deutschland.de/hilferuf/> veröffentlicht.

Märklin-Auslieferungen im November:

Im Berichtszeitraum dieser Ausgabe blieb es erstaunlich ruhig, was neu ausgelieferte Märklin-Modelle betrifft. Zu vielen der angekündigten Neuheiten wurden jüngst Lieferterminverschiebungen bekanntgegeben, die häufig ein „Überkippen“ ins nächste Jahr bewirken.



In die Auslieferung ging zum Redaktionsschluss der neue Hartkarton-Bausatz für den Bahnhof Himmelreich (Art.-Nr. 89709) an der Höllentalbahn im Schwarzwald.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Den Weg in die Händlerregale gefunden hat aber die Güterzugpackung „Von Haus zu Haus“ mit formneuen Pa-Behältern (Art.-Nr. 82329), die wir in dieser Ausgabe separat und ausführlich behandeln.

In der Auslieferung und damit im Plan befindet sich nun auch der Hartkarton-Architekturbausatz für den Bahnhof Himmelreich (89709), zu dem wir aktuell einen mehrteiligen Bericht im nächsten Jahr vorbereiten.

Vertrieb in Nordamerika jetzt lizenziert:

Der Hello-Kitty-Shinkansen von Rokuhan, über den wir in **Trainini®** 2/2019 ausgiebig berichtet haben, ist nun dahingehend lizenziert worden, dass er vom Vertriebspartner **Ztrack** auch in den Vereinigten Staaten von Amerika angeboten werden darf.

Damit werden dort nun sowohl die exklusiv gestaltete und zusammengestellte Startpackung mit einem dreiteiligen Zug (Art.-Nr. G004-3) als auch die einzeln erhältliche, dreiteilige Grundeinheit (T013-6), die vierteilige Erweiterungspackung (T013-7) und das Shorty-Modell (ST008-2) ins Lieferprogramm aufgenommen.

Als Ergänzung wird auch die verkürzte Einheit des Shinkansen 500 Kodama in Regellackierung (ST008-1) hinzutreten. Die Vertriebsseiten für Endkunden sind unter <http://www.ztrackcenter.com> zu finden.

Mit etchIT in Ost und West unterwegs:

Bei etchIT-Modellbau (<http://www.etchit.de>) ist jetzt ein weiterer LKW für die Nenngröße Z (Art.-Nr. XD076_Z) erschienen. Vorbild ist der Ford Transcontinental. Technisch war er einst (Baujahre 1975 - 1984) ein Könner unter den schweren Lastern und sowohl im Westen Deutschlands in Speditionsflotten beliebt, wie auch im grenzüberschreitenden Transport der DDR in der Deutrans im Einsatz.



Der Ford Transcontinental (Art.-Nr. XD076_Z) war in Ost und West unterwegs, da er auch grenzüberschreitend bei der Deutrans im Einsatz stand. Fotos: EtchIT

Der detaillierte Bausatz wird, wie gewohnt, im hochauflösenden dotHIRES-3D-Druckverfahren hergestellt. In nächster Zeit soll auch noch ein dazu passender, zweiachsiger Drehschemel-Anhänger mit Pritsche und Plane folgen.

Und das gibt es Neues bei Micro-Trains:

Die Farm-to-table-Reihe wird diesen Monat mit Wagen Nummer 10 (Art.-Nr. 518 00 800) fortgesetzt. Der hölzerne Kühlwagen im gelben Anstrich ist bei der Northern Refrigerator Car Company eingestellt und ab den späten zwanziger Jahren für die „Zion Bakery“ unterwegs gewesen.

Im Standardbraun der Union Pacific ist ein gedeckter Güterwagen von 50 Fuß Länge mit Doppelschiebetüren (506 00 290) unterwegs. Mit gleich zwei Betriebsnummern fährt dieselbe Bauart in

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

den blauen Farben und gelben Anschriften der Chesapeake & Ohio (506 00 391 / -392) vor. Auch die Schiebetüren sind hier deutlich in Gelb abgesetzt.

In den Handel gelangt nun auch die Diesellok EMD SD40-2 „Desert Storm“ der Union Pacific (970 01 300) mit der Betriebsnummer 3593 in Flecktarmlackierung.

Die Modelle werden in Deutschland unter anderem von Case Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

Der **Trainini Fotokalender 2020** ist erschienen:

Auch für Freunde unseres Magazins gibt es jetzt wieder einen eigenen Kalender! Der **Trainini Fotokalender 2020** mit dreizehn Motiven ist am 22. November 2019 erschienen und steht auf der Magazinseite zum Herunterladen und Ausdrucken bereit.

Bis zum Format DIN A3 quer kann der neue Wegweiser durch das Spur-Z-Jahr ausgegeben und aufgehängt werden. Wie jedes Jahr haben wir die Motive bunt und möglichst passend zur jahreszeitlichen Stimmung ausgewählt.

Dabei haben wir ebenso versucht, alle Traktionsarten, unterschiedliche Epochen und möglichst viele Bahnverwaltungen sowie Länder zu einer gelungenen Mischung zusammenzufügen.

Eine englische Ausführung mit den US-amerikanischen Feiertagen soll bis spätestens Mitte Dezember in Zusammenarbeit mit unserem Korrespondenzmagazin **Ztrack** folgen.



Laufende AZL-Auslieferungen zum Herbstbeginn:

Bei American Z Line steht im November 2019 der berühmte „Southern Pacific Daylight“ auf der Tagesordnung. Dessen rot-orangefarbenen Wagenschlangen gehören zu den markantesten und bekanntesten Erscheinungen auf Amerikas Schienen.

AZL liefert dazu in diesem Monat folgende Wagen aus: Speisewagen (Art.-Nr. 73547-0), Gepäckwagen der T&NO (73647-1 / -2), Sitzwagen (73747-0), Kanzelwagen (73847-0) und Postwagen (73947-1 / -2).

Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.



Kanzelwagen (Bild oben) und Postwagen (Bild unten) für den „Southern Pacific Daylight“. Foto: AZL / **Ztrack**

Bald ist wieder Tag der Modelleisenbahn:

Am 2. Dezember 2019 ist wieder Tag der Modelleisenbahn. Mittlerweile findet er auch im Ausland Anklang und erhält dort aktive Unterstützung, so

dass er inzwischen, ohne zu übertreiben, als Internationaler Tag der Modelleisenbahn bezeichnet werden darf.

Um Aktionen und Ausstellungen, die dem Fördern und Bekanntmachen des schönsten Hobbys der Welt dienen, ausreichend Raum zu gewähren, werden auch die Tage vor und nach dem 2. Dezember 2019 einbezogen und zu einer Aktionswoche ausgeweitet.



Tag der Modelleisenbahn

2. Dezember

In einer Zeit, in der sich Kinder nicht mehr die Nasen an Schaufensterscheiben von Modellbahnhändlern plattdrücken können, sind solche öffentlichkeitswirksamen Aktionen im Zusammenwirken der Industrie, ihrer Interessenverbände, von Kleinserienherstellern, Vereinen und einzelnen Modellbahnern wichtig, um Dritte begeistern zu können.

Auf den Aktionsseiten (<https://www.tag-der-modelleisenbahn.de>) sind alle registrierten Veranstaltungen und viele weitere Informationen einsehbar. Gleichzeitig besteht dort die Möglichkeit, eigene Veranstaltungen eintragen zu lassen.

Auch **Trainini®** wird wieder seinen Beitrag zum Gelingen leisten: Auf dem Adventstreffen in Zell (Mosel) bieten wir am Sonntag, 8. Dezember 2019, während der Öffnungszeiten der Moellbahnausstellung kostenloses Bierdeckelgestalten mit kleinen Landschaften für alle Kinder an, die diese Ausstellung besuchen.

Möglich wird dies durch die Unterstützung unserer Sponsoren Conrad Electronic, Modellbahn-Union, Noch, Uhu und des 1zu220-Shops.

Bekanntgabe der Insider-Modelle 2020:

Am 27. November 2019 ab 18:00 Uhr möchte Märklin seine Insider-Modelle für 2020 bekannt geben. Erstmals ist dies in einer Echtzeit-Aktion geplant, an der nur registrierte Mitglieder teilnehmen können



und so ein Stück der Exklusivität zurückerhalten, die einst prägend für die Premiumkunden war und in unserer schnelllebigen Zeit leider verlorengegangen ist.

Dazu melden sich die Insider-Mitglieder einfach mit ihren Zugangsdaten auf den Märklin-Seiten in den Clubbereich ein und können dort dann an der exklusiven Videopräsentation teilnehmen. Im Anschluss an die Präsentation soll dann noch die Möglichkeit bestehen, sich per Chatfunktion mit Märklin-Mitarbeitern auszutauschen.

Alle, die nicht dabei sein können, was Märklin sich für seine treuen Stammkunden im Maßstab 1:220 ausgedacht hat, erfahren es dann kurz vor Weihnachten auch an dieser Stelle.

Während das Spur-Z-Modell für 2017, eine Diesellok V 80 der DB, wegen eines kommunizierten Werkzeugdefekts weiter auf sich warten lässt und neu in die Produktion eingesteuert werden muss, verdichten sich die Hinweise, dass die Schnellzugdampflok der Baureihe 03¹⁰ mit Neubaukessel (Insider-Modell 2019) noch bis zum Jahresende den Weg zu ihren Kunden findet.

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für diese 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)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Stephan Fuchs, Sujin Ritter, Dirk Rohwerder, Torsten Schubert, Hendrik Späing, Kristin Späing

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\[at\]trainini.de](mailto:redaktion[at]trainini.de).

Veranstaltungs- und Werbeanzeigen Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit und erkennbarem Spur-Z-Bezug 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\[at\]trainini.de](mailto:leserbriefe[at]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.