



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Entlang von Ruhr und Diemel

**Bahntrassen an Weinhängen
Ein deutscher Sonderling**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn ich für diese Ausgabe eine Überschrift finden sollte, die (fast) alle Artikel zusammenzufassen vermag, dann müsste sie wohl wie folgt lauten: „Reisen durch deutsche Lande“.

Das klingt fast schon ein wenig poetisch, was nicht mal unerwünscht ist: Unsere Beiträge aus der Rubrik Gestaltung laden zum Träumen ein oder helfen Ihnen dabei, andere zum Träumen bringen zu können.



Holger Späing
Chefredakteur

Jürgen Wagner hat mit seiner Rhosel-Anlage ein neues Werk geschaffen, bei dem die Landschaft ganz klar im Vordergrund steht. Vorlage für seine Arbeit waren die schönsten Impressionen, die er aus den Weinanbaugebieten an Rhein und Mosel mitgenommen hat. Daheim hat er sie umgesetzt.

Das Ergebnis finden wir so sehenswert, dass wir es unseren Leserinnen und Lesern nicht vorenthalten möchten! Wir sind froh und stolz zugleich, als erstes Magazin darüber berichten zu dürfen. Damit setzen wir heute - nach einer kurzen Pause in der letzten Ausgabe – auch unser Jahresschwerpunktthema fort.

Feststellen mussten wir auch, dass uns das Infektionsgeschehen einen gewaltigen Strich durch die Rechnung gemacht hat. Einige der ursprünglich geplanten Anlagen haben wir deshalb bis heute nicht fotografieren können, viele Themen haben sich verschoben und drohen sich zum Jahresende nun zu ballen.

Wichtig ist mir an dieser Stelle deshalb die Botschaft, dass wir zum einen keine Anlage vergessen werden: Aufgeschoben ist nicht aufgehoben! Zum anderen werden wir als Redaktion auch so umplanen, tüfteln und schieben, dass jede Ausgabe bunt gemischt und immer aktuell bleibt.

Sie werden als regelmäßige Leserinnen und Leser auch in Zukunft nichts verpassen. Im Bedarfsfall ziehen wir halt nur Meldung und Test oder ausführliches Besprechen zeitlich auseinander. Ein gutes Beispiel dafür ist der Grasmaster 3.0 von Noch, der hier leider immer noch auf seinen Testeinsatz wartet.

Die aktuelle Lage hat uns aber auch auf den Plan gerufen, mal über den Tellerrand zu blicken und etwas anzugehen, das Sie sonst nicht bei uns vermuten. Wenn wir doch Eisenbahnen ins Modell umsetzen und bei einigen auch Flixbusse als Modell herumfahren, dann lohnt doch auch mal der vergleichende Blick aufs Vorbild.

Wie schlägt sich die „gute alte Bahn“ gerade in diesen Pandemie-Zeiten gegen ihren modernen Wettbewerber? Dazu sind auch wir durch deutsche Lande gereist und haben Eindrücke gesammelt. Währenddessen setzt Dirk Kuhlmann seine vielen Eindrücke auf der Anlage „Diemeltal“ weiter um. Auch hier geht es um Landschaften und zwar jene von der Oberen Ruhrtalbahn, die wir auch zum Thema eines Vorbildberichts gemacht haben.

Zu guter Letzt fehlt noch der Hinweis auf eine wichtige Modellvorstellung: Der GGths 43 war ein lang ersehnter Wunsch, den überraschend nun Zmodell erfüllt hat. Und nicht vergessen haben wir auch eine Buchempfehlung und selbstverständlich aktuelle Meldungen und Neuauslieferungen. Viel Spaß!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Ein beliebter Exot im Westen.....	4
-----------------------------------	---

Vorbild

Geschichte der Oberen Ruhrtalbahn	18
---	----

Gestaltung

Hoch und runter - Landschaft formen.....	41
Entlang der Rhosel.....	52

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Maßstabsgerecht patinieren	59
Die Bahn auf dem Abstellgleis	61

Aktuelles

Wer hat die Nase vorn?	63
Zetties und Trainini im Dialog.....	86

Impressum	101
-----------------	-----

Wir danken Jörg Erkel, Thomas Nebelung, Peter Tüllmann, Jürgen Wagner und der Eisenbahnstiftung sowie dem Holzwerk Egger für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 29. Oktober 2020

Titelbild:

Nur wenige Strecken durften wegen der hohen Achslast von der Kasseler 10 001 befahren werden. Sonst wäre ein Einsatz sicher auch auf der Oberen Ruhrtalbahn denkbar gewesen. Aber zumindest im Modell ist der „Schwarze Schwan“ auf der Anlage „Diemetal“ heimisch.

Vierachsiger Güterwagen GGths 43

Ein beliebter Exot im Westen

Ursprünglich konstruiert wurden die gedeckten und vielseitig einsetzbaren Wagen des Gattungsbezirks Bromberg, um Getreide aus den im Russland-Feldzug eroberten Gebieten der Ukraine ins Reich abzufahren. Doch dafür kamen sie viel zu spät und spielten keine Rolle mehr. Was nun aber aus der Ukraine zu uns kommt, ist seine Umsetzung in den Maßstab 1:220. Wir haben uns die Formneuheit bereits angesehen.

Wie zuvor im Polen- und Frankreich-Feldzug, so sollte auch der deutsche Angriff auf die Sowjetunion 1941 eine schnelle Entscheidung bringen. Tatsächlich gelangen schnell große Bodengewinne, die schon kurz nach Beginn des Russland-Feldzugs zu einer Transportkrise führten.

Angesichts der langen Transportwege aus der eroberten Ukraine erarbeitete die Reichsbahn bereits 1941 Entwürfe für einen vierachsigen, gedeckten Güterwagen. Im März 1942 wurde dann das Reichsverkehrsministerium vom Entwickeln und Beschaffen der Eisenbahnfahrzeuge entbunden und die Zuständigkeit auf das Reichsministerium für Bewaffnung und Munition übertragen.



Der formneue gedeckte Güterwagen GGths 43 von Zmodell (Bildmitte) ist hier Bestandteil eines Nahgüterzugs. Die Baureihe 86 bringt den Wagen auf der Nebenbahn zu ihrem Besteller und holt dort andere Wagen beladen wieder ab, wie den mit Schrott gefüllten Omm 52 dahinter.

Ab diesem Zeitpunkt bestimmte nicht mehr die Reichsbahn, sondern der Sonderausschuss für Eisenbahnwagen (SAE) über Konstruktion und Auftragsvergabe. Maßgeblich in diesem Gremium vertreten war die Waggonbauindustrie, während das zuvor verantwortliche RZA jetzt nur noch eine beratende Funktion ausübte.

Der SAE übernahm damit auch die Entwicklung der sogenannten Schnellgüterwagen, die wir hier betrachten. Doch über vier Versuchswagen kam der Bau, ähnlich wie auch bei anderen Kriegsgüterwagen, nicht hinaus.

Die Gottfried Lindner AG erhielt schließlich im September 1943 einen Auftrag zum Bau von 100 der Schnellgüterwagen mit und ohne Stirnwandtüren, doch dieser wurde dann auf 80 Exemplare mit Stirnwandtüren gekürzt. Ein erstes Baumuster konnte erst im August 1944 übergeben werden.

Als Ende 1944 endlich die Serienfertigung des GGths Bromberg doch noch aufgenommen wurde, war der Beschaffungsgrund längst entfallen, denn die Deutsche Wehrmacht befand sich auf dem Rückzug und die Kriegshandlungen verlagerten sich bereits an die deutsche Reichsgrenze.



Im Bahnhof Offenburg offenbart der Hacs 340 (ex GGths 43) mit der Betriebsnummer 21 80 272 7 022-0 im Mai 1967, dass er aus den frühen Lieferungen seiner Bauart stammt: Seine vierflügeligen Stirnwandtüren sind im oberen Bereich kreuzweise versteift. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Bis zum Jahresende wurden immerhin 26 GGths fertig, darunter mit der Betriebsnummer 116 (späterer GGths 42 der DB) der einzige ohne Stirnwandtüren. Bis zum Kriegsende folgten ihnen noch weitere 51 Exemplare, womit der „Bromberg“ eine Splittergattung bleiben sollte.

Als die Waffen ruhten, stand knapp die Hälfte des Gesamtbestands in den Westzonen (ca. 40 Exemplare). Während der GGths 42 zu einem Gerätewagen umgebaut wurde, blieben 36 Wagen GGths 43 geschlossen bis 1970 im Bestand, bevor ihre Ausmusterung einsetzte.

Die Bundesbahn verfolgte das Konzept eines vierachsigen, gedeckten Güterwagens – anders als die DR, die auch neue Wagen konstruieren ließ – nach dem Krieg aber nicht weiter. Sie setzte stattdessen auf den zweiachsigen Großraumgüterwagen.

Im Osten waren nur wenige Exemplare verblieben, doch Lindner lieferte noch 54 weitere GGths ab. Doch nur ein einziger der Nachbauten gelangte schließlich auch zur DR, denn alle übrigen beanspruchte die

Sowjetunion für eigene Zwecke. Im Zuge des Abtransports dürften einige Wagen in Polen stehen geblieben und so zur PKP gekommen sein.

Vier weitere Bromberg sind nach 1945 in Österreich verblieben und wurden am Franz-Josef-Bahnhof in Wien stationiert. Zu ihrem Einsatz und dem Ausmusterungsdatum ließen sich bislang keine weiteren Angaben finden. Wahrscheinlich ist angesichts der äußerst geringen Stückzahl aber, dass ihnen keine lange Einsatzzeit mehr geblieben ist.

Betriebliche Eigenschaften

Anders als andere Schnellgüterwagen waren die Bromberg nicht für leichte Stückgüter gedacht. Ihr angedachter Einsatzzweck waren eher sperrige und schwere Stückgüter. Doch sie konnten noch weitaus mehr und zeigten sich als echte Multifunktionswagen. Über vierflügelige Stirntüren konnten auch Fahrzeuge in sie verladen und versteckt transportiert werden. Überfahrklappen sicherten den Übergang von einem Waggon zum nächsten.

Auch für den Transport von Schüttgut, das witterungsgeschützt zu befördern war, waren sie bestens geeignet. Vergleichbare Eigenschaften hatten auch schon andere gedeckte Wagen aus Friedenszeiten, wie etwa der Oppeln. Aufklappbare Ladeluken an der Seite dienten dort dem Einfüllen des Ladeguts; der Bromberg perfektionierte diesen Anspruch nun.

Im Dach befanden sich bei ihnen drei Ladeluken, über die Getreide eingefüllt werden konnte. Schließlich war ursprünglich angedacht, mit ihnen große Mengen an Getreide aus der Ukraine abzufahren. Zwei seitliche Dachlaufstege, die jeweils bis zur Wagenmitte reichten, sicherten den Zugang zu ihnen. Entladen wurde über Entladeklappen in den Schiebetüren und Seitenwänden.



Im Bahnhof Marbach der Bottwartalbahn wird am 11. Oktober 1967 ein Harcs 340 auf vier Rollböcken stehend rangiert. Er entstammt den späteren Lieferungen, denn der obere Bereich der Flügeltüren ist nur diagonal versteift. Wie der Wagen auf dem vorherigen Foto hat er aber seine Entladeklappen für Getreide längst verloren. Foto: Dieter Junker, Eisenbahnstiftung

Eine weitere Möglichkeit bot diese Bauart für den Truppentransport über weite Strecken, wofür sich im Inneren Liegeeinrichtungen einhängen ließen. Wohl deshalb besaßen die ursprünglichen Ladeklappen an den oberen Seitenfenstern auch je zwei kreisrunde Fenster.

Da je nach Einsatz ein sehr unterschiedliches Auslasten der Tragfähigkeit zu erwarten war (Volllast beim Getreidetransport und Teillast bei Truppen- oder Fahrzeugbeförderung), erhielt der neue GGths in der Serie Bremsen mit vierstufiger Lastabbremung.

Eine äußerlich leicht erkennbare Bauartänderung erwähnen wir hier auch wegen der Relevanz für das Modell: Die vierflügeligen Stirntüren waren bei den frühen Lieferungen im oberen Bereich kreuzweise ausgesteift, spätere Exemplare zeigen dort nur diagonale Streben.

Im Rahmen des Aufarbeitens bei der DB erfolgten einige Änderungen an den dort als GGths 43 bezeichneten Fahrzeugen: Mindestens zwei Wagen erhielten eine elektrische Heizleitung, während die Ladeklappen mit den Fenstern verschwanden. Auch die Bindeösen an den Wagenenden sowie die Getreidentladeklappen wurden häufig ganz oder teilweise entfernt.

So modifiziert, blieb der Bestand, der durch zwei Umbauten in Steuerwagen und eines der Prototypen in einen Gerätewagen auf 36 Exemplare reduziert wurde, für lange Zeit konstant. Erst ab 1970 begann er sich zu lichten. Inzwischen als Hac(r)s(-v) 340 bezeichnet und damit als gedeckter Güterwagen der Sonderbauart eingereiht, waren die letzten Exemplare bis 1979 bei der DB im Einsatz.



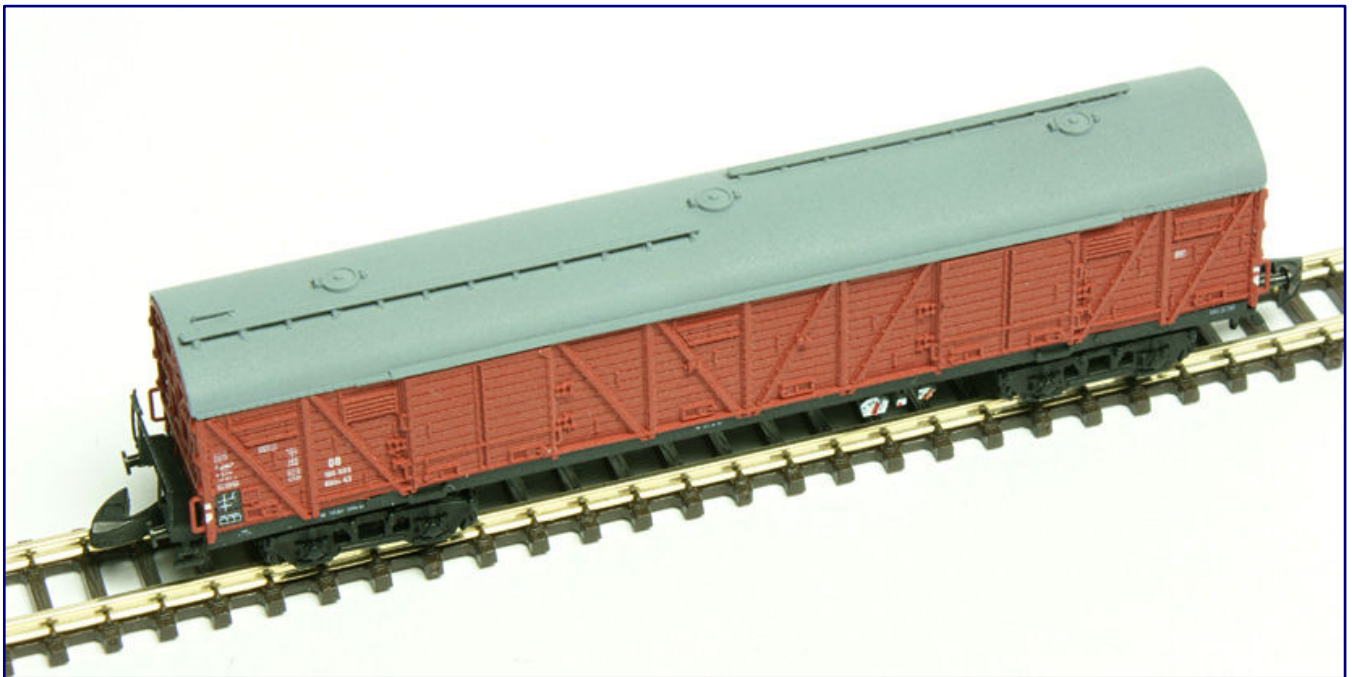
In einer Klarsichtschachtel mit Hartschaumeinlage und Papiereinleger liefert Zmodell seinen GGths 43 gut geschützt aus. Heute muss er sich in der erstausgelieferten DB-Version unserem Test stellen und zeigen, was ihn auszeichnet.

Premiere dank Zmodell

Ursprünglich geplant, um dem Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion zu dienen und Getreide aus der Kornkammer der Ukraine ins Reich zu befördern, spielten die Bromberg im Kriegsgeschehen bis 1945 keine entscheidende Rolle mehr.

Dass das erste Modell dieses Typs für den Maßstab 1:220, welches wir hier besprechen, nun ausgerechnet aus der Ukraine zu uns rollt, klingt wie eine Ironie der Geschichte. Aber es zeigt auch, wie außergewöhnlich und deshalb beliebt dieser für deutsche Verhältnisse exotische Waggon ist.

Obwohl es sich um ein Kleinserienmodell handelt, lagen bereits kurz nach Bekanntgabe der Ankündigung schon so viele Bestellungen bei Zmodell und dem deutschen Importeur 1zu220-Shop vor, dass Alex Mark auf Monate mit der Produktion ausgelastet sein wird. Er tat gut daran, auch für Reichsbahn- und PKP-Freunde eine Variante mitanzukündigen.



Ausgewählt wurde eine Variante, die noch weitgehend der Ursprungsbauart entspricht: Die drei Dachluken sind noch ebenso vorhanden wie die beiden Laufstege und die Entladeklappen im unteren Bereich der Seitenwände. Nur im Bereich der Lüftungsöffnungen sind bereits Modifikationen erfolgt.

Wir konzentrieren uns an dieser Stelle ausschließlich auf die bereits in erster Auflage verfügbare DB-Version des GGths 43 (Art.-Nr. 96051). Vorangestellt sei unseren Ausführungen, dass dieser Waggon bereits 2018 von Hagemodell (Ungarn) angekündigt und in Altenbeken auch als Muster gezeigt worden war.

Folglich handelt es sich hier um eine Doppelentwicklung, was keine Begeisterungstürme bei uns auszulösen vermochte. Zu dieser kam es jedoch in der Annahme, dass das Projekt in Budapest eingestellt worden sei, weil nach über zwei Jahren keinerlei neue Informationen verfügbar waren.

Das große Potenzial dieser Wagenbauart hat Alex Mark also richtig eingeschätzt. Deshalb hoffen wir auch, dass Hagemodell seine Konstruktion auf eine der noch möglichen Formvarianten anzupassen vermag und eben doch noch anbieten wird. Wir sind uns sicher, dass zwei derart unterscheidbare Modelle parallel ihre Marktchancen ausschöpfen können.

Bevor wir einen Blick auf das formneue Modell werfen, erscheint noch ein Hinweis zu den Bezugsmöglichkeiten wichtig: Da die Ukraine nicht Teil des europäischen Binnenmarkts ist, sind Eigenimporte zollrechtlich abzufertigen. Kaufpreis (und Versandkosten) erhöhen sich dann noch einmal um die zu entrichtende Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von derzeit 16 % (sonst 19 %).

Um interessierten Modellbahnern die damit verbundenen Aufwände zu ersparen, hat sich der 1zu220-Shop bereit erklärt, hier als Vertriebspartner zu agieren und die Einfuhr selbst abzuwickeln. Alle drei geplanten Varianten lassen sich also auf Wunsch dort bestellen und werden dann zu einem Inlandskauf.



Kopfstehend zeigt der neue Waggon auch einen hervorragend detaillierten Unterboden mit Trägern, Luftbehältern und Bremsanlage: Da ist es schon fast schade, dass im Anlagenbetrieb davon nichts zu sehen ist.

Trifft die Ware dann ein, ist die Freude beim Käufer groß: Die transparente Kunststoffschachtel, die mit geprägtem Micro-Trains-Logo ihren Ursprung verrät, lässt das in einem sauber geschnittenen Hartschaumeinsatz sicher gelagerte Modell gleich erkennen.

Der farbig bedruckte Papiereinleger lockert das Gesamtbild auf, präsentiert das Logo von Zmodell und gibt auf der Unterseite der Schachtel auch ein paar kurze Informationen zu Vorbild. Das wirkt alles sehr professionell und gar nicht wie Kleinserie – angesichts der Vorbestellzahlen entwickelt sich dieser Waggon ja eh schon deutlich davon weg.

Wer mit dem Herstellernamen nichts anzufangen weiß, könnte aber auch meinen, er habe es hier mit einem bis dato zumindest in Deutschland unbekannt gebliebenen Großanbieter zu tun. Und damit stellt sich nun die Frage, ob denn auch das in die Schachtel eingelegte Modell diesem unterschwellig transportierten, hohen Anspruch gerecht werden kann?

Auf die Details geschaut

Die wichtigsten Bauteile des vorliegenden Modells wurden mittels Resin-Guss hergestellt, wobei das Urmodell für den Bau der Formen mit einem CAD-Programm konstruiert und auf einem 3D-Drucker ausgegeben wurde. Anschließend erfolgten Nacharbeiten, bis es als Basis für die Formen dienen konnte.

Deshalb ist der Miniatur die Herkunft des Urmodells auch nicht anzusehen und allenfalls bei einer gezielten Suche zu erkennen, sofern das Wissen um den vorausgegangenen Prozess vorliegt. Die Gravuren aller Oberflächen sind sehr detailreich und auf dem Niveau moderner Großserienmodelle.

Besonders zu erwähnen sind hier die gelungenen Konturen der Hutprofile des Wagenkastenaufbaus sowie die Bretternachbildungen der Seitenwände. Auf diese Weise sind auch die Bremsumstelleinrichtungen am Wagenboden perfekt wiedergegeben und farblich abgesetzt worden.

Maße und Daten zum GGths Bromberg / GGths 43 der DB:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge über Puffer	18.000 mm	81,8 mm	82,5 mm
Breite (Außenwände)	2.750 mm	12,5 mm	13,2 mm
Höhe über SO	4.050 mm	18,4 mm	19,4 mm
Drehgestellmittenabstand	12.000 mm	54,5 mm	53,0 mm
Drehgestellachsstand	2.000 mm	9,1 mm	8,0 mm
Raddurchmesser	940 mm	4,3 mm	4,5 mm
Eigengewicht	23.500 kg	---	18 g
Zulässige V_{\max}	100 km/h		
Baujahre	1942 & 1944/45		
Gebaute Stückzahl	77 Exemplare (+ 4 Versuchswagen)		
Ausmusterung bis	1979		

Und auch der Wagenboden, der im Betrieb nicht eingesehen werden kann, wurde durchgestaltet. Wer hartnäckig nach einer Abweichung gegenüber dem Vorbild sucht, der würde an dieser Stelle die Lösezüge der Bremse anführen, die das Modell nicht wiedergibt.

Damit dies nicht als Kritik von unserer Seite aufgefasst wird, ergänzen wir gleich, dass diese bislang an keinem uns vorgelagerten Modell umgesetzt werden konnten.

Zu den weiteren Merkmalen gehören die drei Dacheinfüllluken und Laufstege, die späteren Ladeklappen ohne die beiden kreisrunden Fenster des Ursprungszustands, abgebaute Bindeösen, aber noch vorhandene Getreideentladeklappen. Dargestellt wird dadurch ein typischer, früher DB-Bauzustand, in dem der Waggon noch für den Transport von Getreide geeignet ist.



Die drei mit Dachluken verschlossenen und per Laufstegen erreichbaren Einfüllöffnungen (im Bild zwei davon) für Getreide Waren Besonderheiten dieser Bauart und sind von Zmodell korrekt wiedergegeben worden. Der rechten Dachende sitzende, graue Handgriff müsste gemäß Vorbildzeichnung aber auch auf der gegenüberliegenden Seite zu finden sein.

Während Puffer, Drehgestellrahmen (Pressblechdrehgestelle), Achsen und Kupplungen von Märklin stammen, sind die angesetzten Teile wie Bühnengeländer aus geätztem Edelstahl gefertigt worden. Besonders bei den Geländern hat Alex Mark sich viele Gedanken gemacht, um die beste Wahl zu filigranem Erscheinen und ausreichender Stabilität beim Anfassen und Aufgleisen zu treffen.

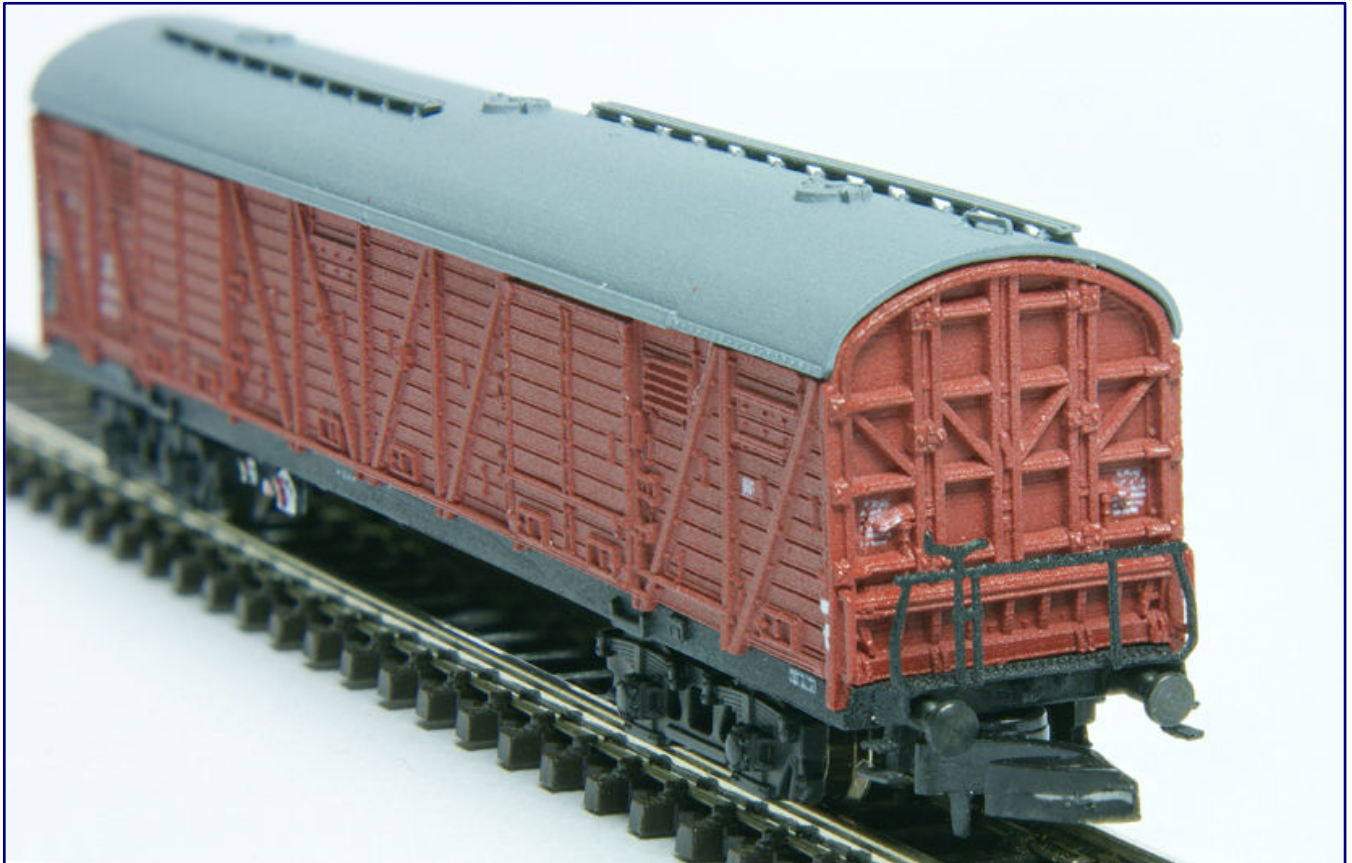
weiter auf Seite 12



Puffer, Achsen, Drehgestelle und Kurzkupplungen stammen von Märklin, was ohne Messungen nicht wahrnehmbare, kleinere Kompromisse erzwang. Die Beschriftungen sind sehr fein ausgeführt, hätten aber etwas kräftiger und deckender wirken dürfen. Auf beiden Fotos nachvollziehen lässt sich der hier fehlende Dachhandgriff am handbremslosen Wagenende.

Für Edelstahl haben wir aufgrund der höheren Flexibilität im Vergleich zu Neusilber und wegen der Stabilität auch bei geringer Materialstärke votiert. Diesem Vorschlag hat sich der Hersteller dann auch angeschlossen. Aus demselben Metall ist sicher auch der lackierte Handgriff auf dem Dach hergestellt. Dazu müssen wir aber anmerken, dass dieser beim Vorbild an beiden Enden der Laufstege zu finden war.

Standardmäßig werden das vorliegende DB-Modell und auch die beiden noch folgenden Varianten mit einer Kurzkupplung ausgestattet. Die längere Standardkupplung erhält es nur auf ausdrücklichen Wunsch des Kunden beim Bestellen.



Der Ursprung des Urmodells im 3D-Drucker lässt sich bei genauem Hinsehen nur an den Stirnwänden erahnen. Für eine filigrane Wirkung sorgen derweil die feinen Ansetzteile, wie die beim Vorbild absenkbare Bremserbühne, um die Überfahrklappen über die Puffer ablegen zu können. Die Warnanschrift auf den Flügeltüren ließ sich übrigens nicht mehr lupenlesbar wiedergeben. Sie lautete beim Vorbild „Achtung! Wagen darf mit geöffneten Stirnwandtüren nicht verschoben werden.“

Zu bewerten haben wir an dieser Stelle auch die Maße der Neuheit. In der Gesamtbetrachtung und im Abgleich zu Originalzeichnungen und -aufnahmen wirken alle Proportionen stimmig und gut getroffen. Der Messschieber weist einzelne, kleinere Abweichungen aus, die abzüglich nicht vermeidbarer Messfehler vor allem den zugekauften Serienteilen zuzuschreiben sind.

Da es fürs Auge nicht erkennbar ist, war diese Entscheidung also richtig. Neu konstruierte Drehgestelle mit 1 mm höherem Achsstand, sowie einer Kupplungskonstruktion, die auch 1,5 mm mehr Drehzapfenabstand erlaubt, ohne den Kuppelabstand störend zu erhöhen, hätte den Preis ohne erkennbaren Mehrwert in die Höhe getrieben.

Insgesamt ist das neue Modell nicht nur gut detailliert, sondern auch sehr sauber verarbeitet. Alle Oberflächen sind frei von Fehlern und zeigen eine perfekte Lackierung. Hinzu kommt eine saubere und sogar weitgehend lupenreine Beschriftung, bei der allenfalls der Deckungsgrad der weißen Farbe noch etwas höher sein dürfte.

Aufgetragen wurde sie als Druck, sogar auf dem schwarzen Rahmen. Wirklich beeindruckend ist, dass sogar die Warnanschriften an den Stirntüren in das winzige Feld eingebracht werden konnten! Da lässt es sich großzügig darüber hinwegübersehen, dass einige wenige Anschriften nicht wiedergegeben wurden: Dazu zählen rote Anschriften am Rahmen und das noch lange Zeit übliche Schmierraster am rechten Wagenkasten.



Nur die roten Rahmenanschriften des Vorbilds fehlen am Modell, was mangels Kontrastes kaum auffällt. Etwas anders sieht das beim weißen Schmierraster aus, dass im äußersten Kastenfeld weit unter dem RIV-Zeichen, aber knapp über dem rechten Entladeschieber sitzen müsste (vgl. Aufnahme auf Seite 6).

Eine kritischere Sicht verdient die Lackierung des Modells, die mit bewährten Tamiya-Lacken erfolgte. Diese zeigen ein perfekt mattes, geradezu stumpf wirkendes Erscheinungsbild und haften sehr gut auf Kunststoffen. Das macht die Wahl des Produkts nachvollziehbar.

Allerdings ist die Farbpalette dieses japanischen Herstellers nicht auf das deutsche RAL-System, dem auch die Farben der Reichsbahn vor 1945 und der Deutschen Bundesbahn folgten, abgestimmt. Und so überraschen uns die festgestellten Farbabweichungen nicht.

Während das Schwarz des Rahmens keinen messbaren Unterschied zum RAL 9005 Tiefschwarz des Vorbilds aufweist, zeigt der Wagenkasten einen deutlich anderen Farbton als jüngere Märklin-Modelle oder auch Kleinserienprodukte von Heckl Kleinserien, FR Freudenreich Feinwerktechnik oder KoMi-Miniaturen.

Während dort auf das RAL 8012 Rotbraun gemäß DB-Anstrichschema abgestellt wird, wirkt der von Zmodell gewählte Farbton auch schon ohne direkten Vergleich deutlich heller. Der RAL-Farbfächer belegt das ebenfalls und offenbart eine leichte Tendenz zum nicht von deutschen Bahnen verwendeten RAL 8004 Kupferbraun.

Als Fehler möchten wir das trotzdem nicht bezeichnen, denn das Erscheinungsbild erinnert an ein von UV-Licht und weiteren Witterungseinflüssen verblichenes Rotbraun. Und genau das lässt diesen Waggon dann doch wieder zu anderen Modellen passen und ergibt ein glaubhaftes Erscheinungsbild.



Der Abgleich gegen eine RAL-Farbkarte offenbart eine deutliche Abweichung gegenüber dem vorgegebenen RAL 8012 Rotbraun (unteres Farbfeld). Hinsichtlich der Farbtemperatur liegt die gewählte Farbe näher an RAL 8004 Kupferbraun, das allerdings auch etwas dunkler ist.

Zum Altern wäre er auch irgendwie zu schade, zumal wir auch dazu nicht mal eine geeignete Vorbildvorlage gefunden haben. Anzuschließen an diesen Eindruck macht auch die Dachfarbe, die wir als RAL 7000 Fehgrau identifiziert haben.

Vorgabe beim Vorbild war RAL 9006 Weißaluminium, doch wie wir auf Fotos immer wieder feststellen, war dieser Metallic-Ton in der Dampflokzeit spätestens nach einigen Wochen nicht mehr zu erkennen. So ist auch Märklin wiederholt hiervon abgewichen und hat sich für einen betriebsbahnen Eindruck entschieden. Häufig fällt die Wahl dann auf ein Maus-, Fenster- oder auch Umbragrau. Zmodell ging auch hier einen eigenen Weg.

Waggon im Anlagenbetrieb

Von einigen Lesern kritisiert wurde das hohe Gewicht des Modells. Von bis zu 28 Gramm war da die Rede, was einem Modell der Baureihe 218 von Märklin entsprochen hätte. Das konnten wir nicht nachvollziehen.

Doch die von der elektronischen Küchenwaage ermittelten 18 Gramm sind schon eine „Hausnummer“, deutlich oberhalb vieler vergleichbarer Güterwagen. Dieses Eigengewicht sorgt in Verbindung mit einem tiefen Schwerpunkt für eine gute Gleislage, die im Test zu keiner einzigen Entgleisung geführt hat. Ebenso hat er nicht am Zugende zum Auseinanderziehen des Verbands und Entgleisungen anderer Wagen beigetragen.

Da der Waggon gut rollt, hatten auch unsere Lokomotiven (ohne Haftreifen) keine Probleme mit der Traktion. Doch hier müssen wir selbstverständlich auch anfügen, dass die Zugkraft von allen Wagen gemeinsam beansprucht wird. Der GGths 43 beansprucht hier dann allein schon etwa die Kräfte, die sonst auf etwa drei Wagen entfallen.

Tendenziell wird das also zu kürzeren Güterzügen führen, was besonders dann eine Rolle spielt, wenn Steigungen mit ins Spiel kommen. Wer diese in der Spur Z konsequent vermeidet, kann sich aber auch am Bromberg in vorbildgerecht langen Güterzügen erfreuen.

Damit sind wir bei einer Frage angelangt, die unsere Leser immer besonders interessiert und zu der wir auch häufiger mal ein Auskunftersuchen erhalten: Wie setze ich meinen Waggon denn überhaupt vorbildgerecht ein?



Hier ist V 200 052 mit einem Ganzzug aus gedeckten Wagen in Richtung Süden auf der Hamburger Pfeilerbahn unterwegs. An zweiter Stelle im Zugverband läuft ein GGths 43. Eine weitere Anregung für die Zugbildung auf Nebenbahnen geben wir mit unserem Aufmacherfoto auf der Seite 4.

Erinnern wollten wir uns an dieser Stelle daran, dass das Vorbild ein ausgesprochener Exot war. Während andere gedeckte Bauarten zu tausenden oder gar zehntausenden im Bestand zu finden waren, gelangten gerade mal 40 der nur 77 gebauten Einheiten zur Bundesbahn.

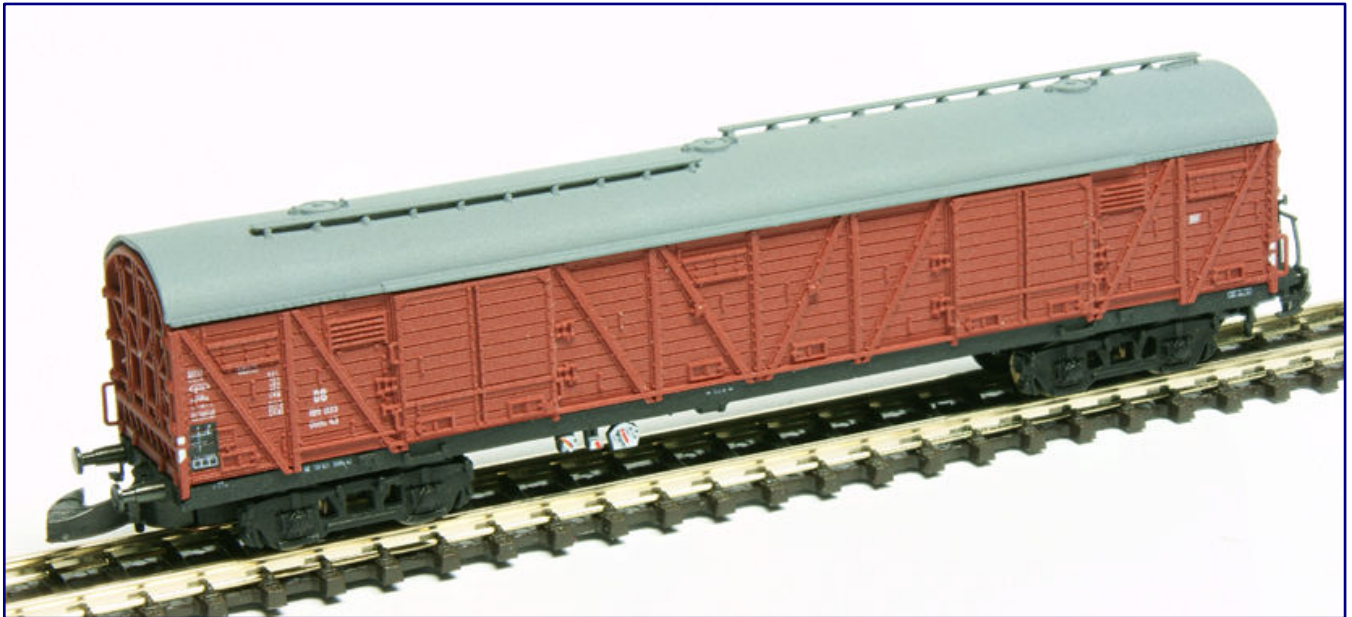
Es ist also sehr unwahrscheinlich, dass mehr als einer dieser Vierachsiger im selben Zug zu finden waren. Sollte Hagemodell seine Umsetzung nachreichen, ließen sich beide Exemplare zu einer kleinen Wagengruppe kuppeln und so die Unterschiede, die sicher auch die Lackierung betreffen werden, bewusst betonen.

Denkbar wäre dann, dass das Duo beispielsweise zu einer landwirtschaftlichen Verladestelle bestellt wurde und nun in einem gemischten Güterzug auf der Fahrt zu einer Getreidemühle ist. In diesen Zug lassen sich alle sonstigen Güterwagen beliebiger Bauarten frei kombinieren: Rungenwagen, Kesselwagen und vielleicht ein Drehschieber-Seitenentladewagen sorgen für die willkommene Abwechslung in einem Zugverband, der fallweise um andere, gedeckte Bauarten ergänzt wird.

Eine verkürzte Zusammenstellung aus dieser Auswahl, beispielsweise beim Beladen der Rungenwagen mit Traktoren oder Stroh, ergibt dann auch eine passende Üg (Übergabezug) für die letzten Kilometer auf Nebenbahnen.

Wer lieber möglichst lang wirkende Güterzüge verkehren lassen möchte, der sollte sich auf einen Ganzzug fokussieren. Das bedeutet hier eine längere Wagenschlange ausschließlich aus gedeckten Bauarten, unter denen der Bromberg quasi gleich „aus der Reihe fällt“.

In keinem anderen Waggonsegment ist die verfügbare Auswahl so groß wie bei G-Wagen: Gmmhs 50, G 10 und Dresden (alle Märklin) oder Bremen, Kassel und Oppeln sowie italienischer „Typo F“ und Schweizer K3 (FR Freudenreich Feinwerktechnik).



Der GGths 43 der Deutschen Bundesbahn von Zmodell (Art.-Nr. 86051) präsentiert sich qualitativ auf einem sehr hohen Niveau und wird auch deshalb von uns für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie Wagen nominiert.

Unser abschließendes Fazit fällt vor diesem Hintergrund kurz und nüchtern, aber äußerst lobend aus: Der GGths 43 ist eine willkommene und leicht erkennbare Abwechslung im Sortiment der Güterwagen des Maßstabs 1:220. Da er die einzige vierachsige Bauart unter allen gedeckten Wagen der DB war, ist er bei Modellbahnern äußerst beliebt.

Zmodell war sich dieser Verantwortung bewusst und hat mit großer Mühe, reichlichem Nachdenken bezüglich der entscheidenden Details und einer gekonnten Umsetzung ein Modell geschaffen, das außergewöhnlich und auch noch preislich attraktiv ist.

Hier lohnt es sich wirklich, auch mal ganz genau hinzusehen und Punkte anzusprechen, die dem Betrachter ohne Lupenblick verborgen bleiben würden. Einzig über das im Inneren verbaute Gewicht ließe sich noch mal nachdenken.

Wir sind sicher, dass der bereits erkennbare, große Erfolg dieses Modells nicht nur kurzfristig anhält. Und wir hoffen, dass sich auch Hagemodell berufen fühlt, diesem noch eine eigene Variante zur Seite zu stellen und an diesem Erfolg teilzuhaben.

Wir honorieren die gelungene Umsetzung und das Gespür für eine der wenigen Lücken bei gedeckten Bauarten, folgend hier bewusst auch der feststellbaren Kundenresonanz, mit einem Nominieren des GGths 43 der DB (96051) für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Wagen.

Hersteller des Waggonmodells:
www.facebook.com/Zmodelltrains/
[zmodell\[at\]ukr.net](mailto:zmodell[at]ukr.net)

Deutscher Vertriebspartner:
<https://www.1zu220-shop.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

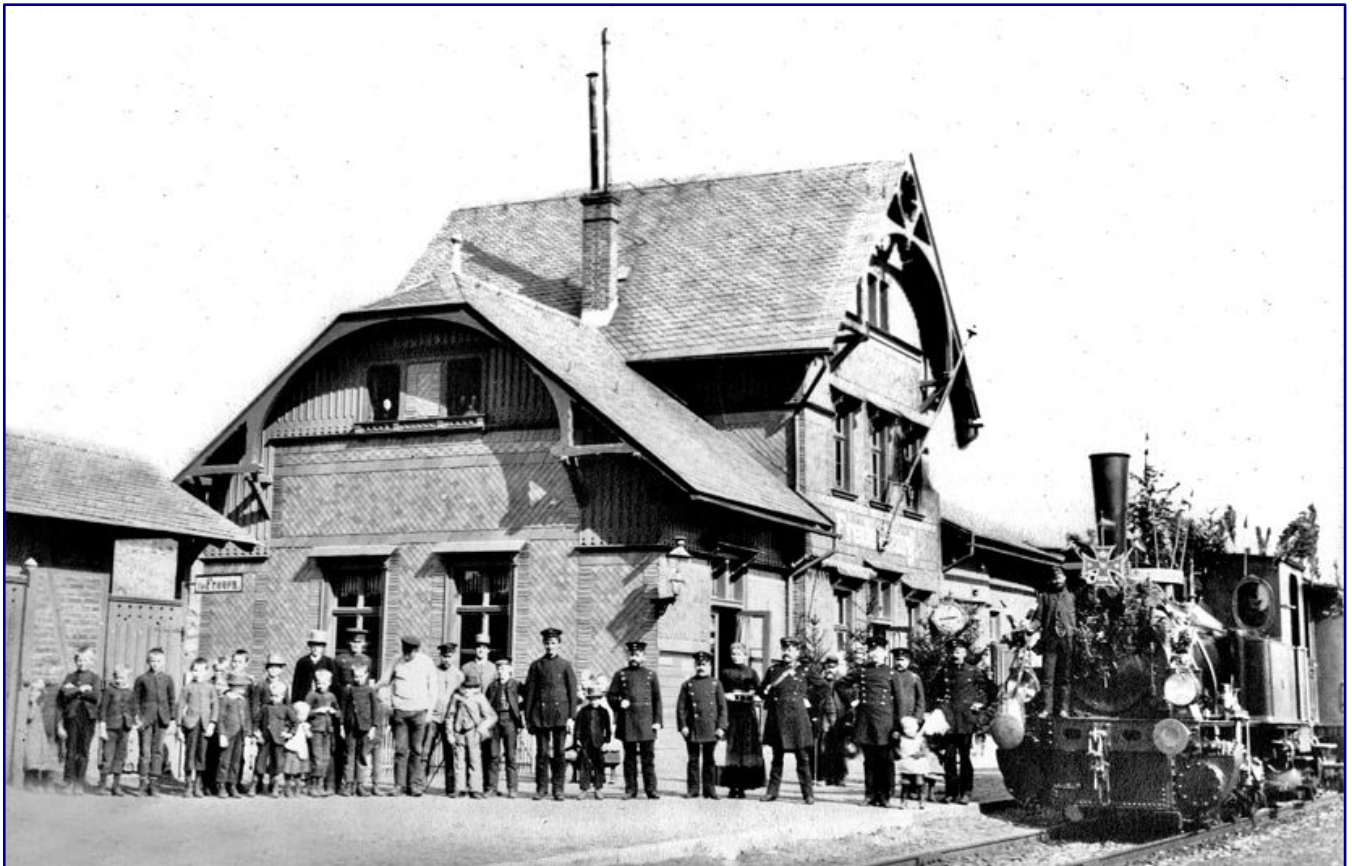


www.eisenbahnstiftung.de

An der Ruhr, Hoppecke und Diemel entlang Geschichte der Oberen Ruhrtalbahn

Der Transportbedarf im deutschen Kaiserreich wuchs in den Friedenszeiten ab 1871 enorm, viele Eisenbahnstrecken wurden in der Folge neu gebaut und wuchsen nach und nach zu einem Netz zusammen. Das Sauerland wurde überraschend spät erschlossen und an die große, weite Welt angebunden. Erst die Obere Ruhrtalbahn mit ihren Zweigstrecken schaffte eine Perspektive für dessen Industrie, Land- und Forstwirtschaft.

Bereits 1849 plante die Westfälische Eisenbahn eine Verbindung zwischen Mittel- und Westdeutschland, was die Menschen im Hochsauerland auf einen Eisenbahnanschluss hoffen ließ – leider noch vergeblich. Die vorgesehene Strecke führte schließlich über Soest und Paderborn und damit weit an deren Einzugsgebiet vorbei.



Lange kämpften die Menschen im Sauerland um eine Eisenbahn im Oberen Ruhrtal und den Nebentälern. Das Bild zeigt den Eröffnungszug mit einer preußischen T 3 im Bahnhof Fredeburg am 15. November 1889 nach Fertigstellen der Verlängerung der Verbindung Altenhundem – Schmallenberg – Wenholthausen in Richtung Fredeburg. Foto: Slg. Johannes Glöckner, Archiv Eisenbahnstiftung

Rund 20 Jahre sollten die Menschen hier noch warten müssen, bis sie einen Anschluss an die Betriebe im Ruhrgebiet um Dortmund erhielten, die ihre Erze nahe den Kohlenbergwerken verarbeiteten. Die fördernden Betriebe gerieten bis dahin zunehmend in eine immer bedrückendere Konkurrenzsituation, die keinen wirtschaftlichen Transport mehr zuließ.

Die erste Bahnstrecke im Sauerland verlief dann durch die Täler von Lenne und Hundem und brachte für viele Gemeinden auch keine Lösung. Als sich 1856 dann die Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME) bereiterklärte, die Strecke von Hagen nach Siegen zu bauen, gründete sich das „Ruhr-Eisenbahn-Comité“.

Ihm gehörten neben Vertretern der damaligen Kreise Arnsberg, Brilon, Meschede, Iserlohn und Soest auch weitere der Städte Dortmund und Hamm an, die Abnehmer der Sauerländer Erze waren. Ihr Ziel war es, das Ruhrtal endlich mit der Eisenbahn zu erschließen. Verschiedene Streckenverläufe wurden vorgeschlagen, diskutiert und verworfen.

1862 wandte sich das Komitee dann mit seiner „Denkschrift über die Ruhr-Eisenbahn“ an den preußischen Handelsminister und bat um finanzielle Hilfe des Staates beim Bau einer Strecke von Schwerte (Ruhr) durch das Ruhrtal bis Bestwig, wobei die genaue Linienführung immer noch nicht feststand.

So hatte Franz Wilhelm Clöer, Bürgermeister von Werl, für eine Streckenführung von Werl über Arnsberg und Meschede nach Warburg geworben. Durchsetzen konnte sich schließlich aber der Präsident des Regierungsbezirks Arnsberg, Friedrich Wilhelm von Spankeren, mit einer Strecke von Hagen nach Warburg.



Neben Holz und Bodenschätzen waren im Sauerland auch landwirtschaftliche Erzeugnisse und Vieh, das zum Schlachten in Richtung Ruhrgebiet geschickt wurde, immer ein wichtiges Transportgut auf der Oberen Ruhrtalbahn. Diese Aufnahme entstand in Brilon. Foto: Gerhard Tüllmann Brilon

Die Generalversammlung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erklärte sich zum Bau bereit und beschloss dies in ihrer Generalversammlung am 30. Juni 1866, zumal eine Konzessionszusage bereits vorlag.

Von Bestwig aus wollte die BME aber ruhraufwärts weiterbauen, denn Holz, Schiefer und Eisenerz versprochen hier eine gute Rentabilität. Am 1. Oktober 1866 erhielt sie die Konzession, die jedoch mit der Auflage verbunden war, die Strecke bis nach Cassel (damals noch nicht mit K geschrieben) anzubinden.



Die endgültige Streckenführung der Oberen Ruhrtalbahn verläuft von Hagen über Schwerte (Ruhr), Arnsberg, Bestwig, Brilon und Marsberg nach Warburg. Abbildung: Markus Schweiss (CC-BY-SA-3.0-migrated)

In Frage kamen damit nun zwei Linienführungen, nämlich eine kürzere durch das Fürstentum Waldeck oder eine längere über Warburg, die aber einen Anschluss an die Westfälische Eisenbahn und die Hessische Nordbahn ermöglichte.

Wegen der günstigeren, topographischen Verhältnisse fiel die Wahl letztendlich auf den Streckenverlauf Schwerte (Ruhr) – Fröndenberg – Neheim – Arnsberg – Meschede – Nuttlar - Bredelar - Marsberg – Warburg (138 km) und weiter nach Kassel.

Abschnitte der Ruhrtalbahn:
Die Ruhrtalbahn wurde zwischen 1870 und 1876 von der BME errichtet und verläuft von Düsseldorf-Rath über Essen-Kupferdreh, Bochum-Dahlhausen, Hattingen, Witten-Herbede, Hagen-Vorhalle, Schwerte (Ruhr), Bestwig und Brilon Wald bis nach Warburg.
Einzelne Abschnitte wurden als Untere (Essen-Kettwig – Mülheim-Styrum; abgebaut), Mittlere (Bochum-Dahlhausen – Hagen-Vorhalle) und Obere Ruhrtalbahn (Schwerte – Warburg) bezeichnet.
Hagen Hbf ist der betriebliche Ausgangspunkt der Verbindung nach Warburg, doch der Streckenabschnitt von dort bis Schwerte (Ruhr) gehört zur Strecke Hagen – Hamm (Westf.). Erst dort zweigt die Obere Ruhrtalbahn (KBS 435) von dieser Bahnverbindung ab.

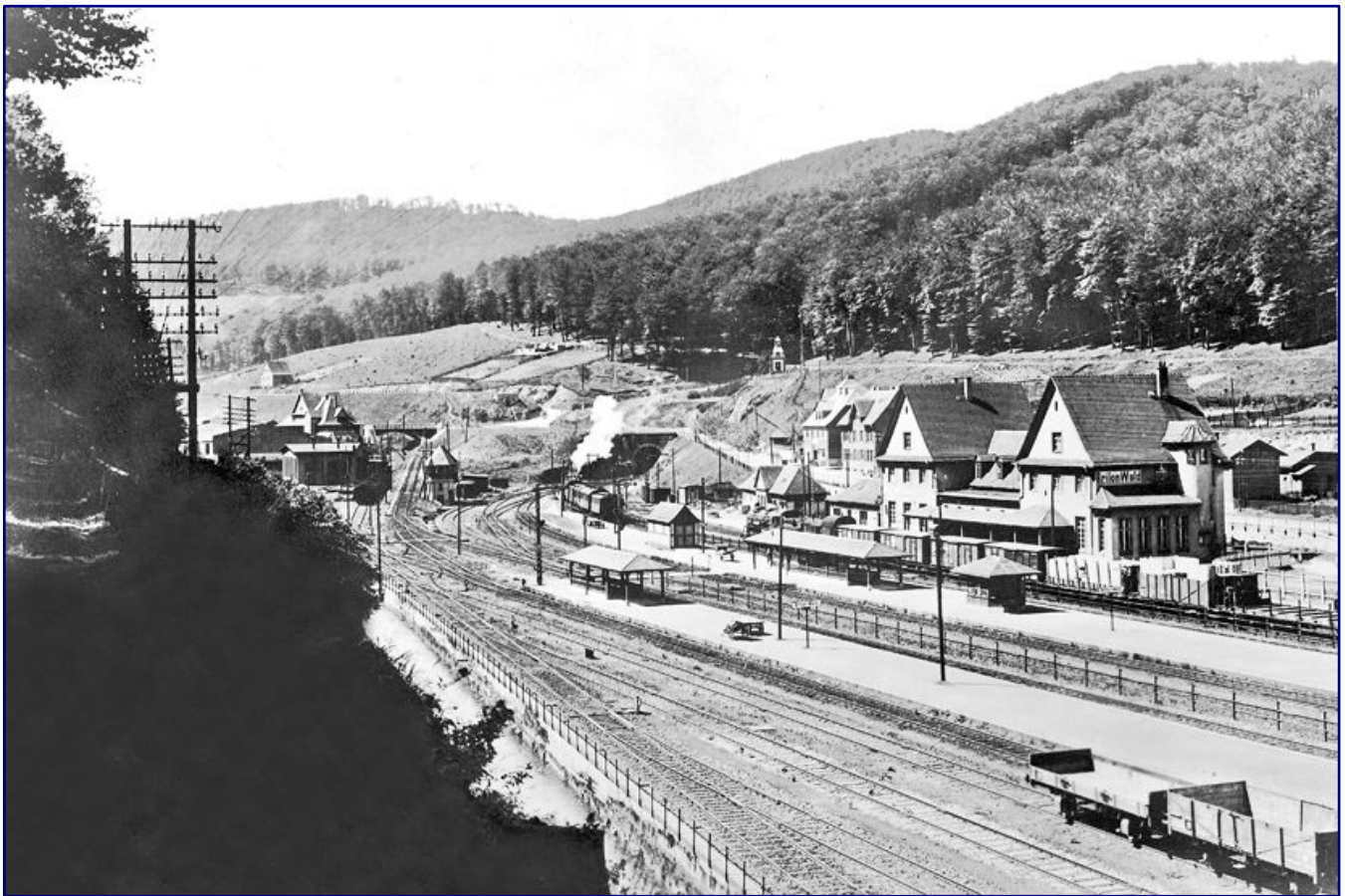
Die Baugenehmigung folgte dann am 2. März 1868, die noch im selben Jahr zum Beginn der Arbeiten an der zunächst noch eingleisigen Strecke führte. Sie folgte ab Schwerte bis nach Olsberg dem Ruhrtal, das ihr auch den Namen gab.

Von dort verläuft sie weiter in Richtung Osten und bindet etwas weiter nördlich Brilon Wald und Marsberg an. Hier verläuft sie entlang von Hoppecke und Diemel. Von Anfang an war die

Strecke wegen einer erwarteten, starken Verkehrszunahme für einen zweigleisigen Betrieb vorbereitet worden. Dieser begann 1874, erstreckte sich aber über insgesamt 26 Jahre, bis auch Scherfede – Warburg ausgebaut waren!

Eingleisig konnte die Obere Ruhrtalbahn in vier Abschnitten sehr schnell in Betrieb genommen werden: Schwerte (Ruhr) – Arnsberg am 1. Juni 1870 (43,2 km), Arnsberg – Meschede (18. Dezember 1871; 19,8 km), Meschede – Nuttlar (1. Juli 1872; 10,6 km) und Nuttlar- Warburg am 6. Januar 1873 (63,7 km). Eine Verbindung zwischen Warburg und Kassel bestand bereits seit 1849.

Brilon selbst wurde zum Bedauern der Einwohner und Verwaltung nicht an die Strecke angeschlossen, weil sich dies topographisch nicht berücksichtigen ließ, da die Gemeinde zu weit bergauf liegt. Die Obere Ruhrtalbahn verläuft ganze sieben Kilometer am eigentlichen Stadtgebiet vorbei und erhielt südlich stattdessen mit dem Bahnhof Brilon Wald einen Halt. Wald ist heute ein Vorort von Brilon.



Trotz allen Bemühens der Stadt Brilon wurde die Stadt 1866 nicht direkt an die Strecke angebunden, sondern über den Bahnhof Brilon Wald (Aufnahme von 1930). Er entwickelte sich aber zu einem wichtigen Knotenpunkt der Oberen Ruhrtalbahn mit Verbindungen nach Willingen und Korbach sowie ab 1900 über die Almetalbahn auch nach Brilon Stadt. Foto: RVM, Eisenbahnstiftung

Brilon-Wald entwickelte sich aber bald zu einem wichtigen Kreuzungsbahnhof der Oberen Ruhrtalbahn: Das Zentrum der Stadt wurde am 1. Juli 1900 über die Almetalbahn angebunden, die hier ihren Ausgangs- und Endpunkt hat. Sie verlief über Brilon Stadt und Büren nach Paderborn und Geseke sowie über Belecke nach Soest und Lippstadt.

Typisch für sie waren lange Zeit die bei Modellbahnern so beliebten „Heckeneilzüge“, wie der E 151/152 Bremen – Frankfurt (Main) oder der „Kardinalszug“ E 697/698 Köln – Olpe – Paderborn zwischen zwei Bistumsstädten.

weiter auf Seite 23





Über die Stichbahn nach Brilon Stadt ist heute auch das Holzwerk Egger mit einem eigenen Anschluss angebunden. Stammholz rollt auch über die Schiene an, Fertigprodukte nimmt die Bahn ebenfalls mit. 2016 hatten zwei Ludmillas den Dienst übernommen. Foto: Egger

Foto auf Seite 22:

Im Jahre 1965 ist 03 1060 vom Bw Hagen-Eckesey bei Oeventrop auf dem zweigleisigen Abschnitt der Oberen Ruhrtalbahn zwischen Arnsberg und Bestwig unterwegs. Foto: Slg. Günter Mitze, Eisenbahnstiftung

Eine weitere Strecke (Uplandbahn) führte ab 31. Oktober 1914 nach Willingen (Fremdenverkehrsort) und schuf ab 1. April 1917 über die Landesgrenze hinweg eine Anbindung nach Korbach und von dort weiter nach Kassel (heutige Kurhessenbahn).

Die Strecke im Wandel der Zeit

Doch mit Beginn des Winterfahrplans 1974/75 wurde der Personenverkehr zwischen Büren und Brilon Stadt für lange Zeit eingestellt. Der durchgehende Güterverkehr auf der Strecke war bereits seit 30. Mai 1965 unterbrochen.

Glücklicherweise gibt es hier aber positive Tendenzen zu melden: Dank des Holzwerks Egger, das sich nicht weit vom Zentrum Brilons niedergelassen hat, gibt es wieder regelmäßigen Anschlussverkehr auf dem Abschnitt Brilon Wald – Anschluss Egger. Rohholz wird auf der Schiene angeliefert, auch Fertigprodukte wie Spanplatten werden teilweise mit der Bahn abgefahren.

weiter auf Seite 25



Bild oben:

Wegen eines defekten Heizkessels konnte 221 117-5 am 21. Oktober 1983 den außerplanmäßigen Zusatzzug zum Schnellzug D 2328 (Bad Wildungen - Amsterdam) in Brilon-Wald nicht übernehmen. So fuhr die Lok als Lz zurück nach Oberhausen und konnte bei Olsberg auf der zweigleisigen Strecke im Bild festgehalten werden. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Bild unten:

212 309-9 und 212 255-4 (Bw Hagen-Eckesey) fahren am 27. April 1984 mit Sonderzug D 25083 in Langschede ein. Dieser Bahnhof liegt auf dem ersten Streckenabschnitt zwischen Schwerte (Ruhr) und Fröndenberg. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Zudem besteht als Folge der Regionalisierung seit 2010 wieder Personenverkehr zwischen Brilon Wald und Brilon Stadt. Die Züge auf diesen sieben Kilometern sind in eine hessische Nahverkehrslinie nach Marburg (Lahn) eingebunden und schaffen Anschlüsse an die Züge auf der Oberen Ruhrtalbahn.



Das historische Bahnhofsgebäude in Brilon Stadt ist erhalten (Bild oben links) und dient heute als Wohnhaus. Seit 2010 existiert ein neuer Halt mit einem einzigen Bahnsteiggleis und Busanschluss wenige Meter weiter (Bild oben rechts).

Bild unten:

Die Aufnahme von Köf 11 089 aus dem Februar 1966 zeigt die Gleisseite des alten Bahnhofs mit deutlich mehr Kapazitäten. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Obwohl das historische Empfangsgebäude in Brilon Stadt noch steht und auch die Bahnsteige noch auszumachen sind, wurde der neue Bahnhof aber rund hundert Meter verlegt. Er ist nun als zweigleisiger



Am Bahnhof Bredele ist der eingleisige Rückbau zwischen Brilon und Warburg besonders gut nachzuvollziehen: Heute nur noch ein Haltepunkt mit einem Gleis, steht das im Juni 2020 längst privat genutzte Empfangsgebäude auffällig weit weg davon. Fotos: Märklin

Kopfbahnhof mit Umsetzgleis konzipiert, an den Parkplätze und ein kleiner Busbahnhof angeschlossen sind.

Ihren betrieblichen Höhepunkt erlebte die Gesamtstrecke im Zweiten Weltkrieg. In dieser Zeit war sie wichtig für die Logistik zwischen Ruhrgebiet und der Frontlinie im Osten. Für eine durchweg hohe Auslastung sorgte, dass die Gleise wegen der Einschnitte und Tunnel über viele Kilometer außerhalb der Angriffsmöglichkeiten von Tieffliegern verliefen.

Erst ab Herbst 1944 wurde die Relation verstärkt ein Angriffsziel der Alliierten. Bis April 1945 wurde die Obere Ruhrtalbahn mehrfach von Bombern, schließlich aber auch tieffliegenden Jagdbombern und Jagdflugzeugen angegriffen.

Im Frühjahr 1945 konzentrierten sich die Angriffe auf das Arnberger Viadukt, das zwischen dem 9. Februar und 19. März 1945 allein sieben Bombardierungen erlebte. 1.818 Bomben sind in dieser Zeit laut amerikanischen Berichten dort abgeworfen worden. Doch erst beim letzten Angriff wurde es mit nur 18 Bomben zerstört.

Britische Avro-Lancaster-Bomber warfen am 19. März 1945 sechs „Grand-Slam-Bomben“ - den mit je 10 Tonnen größten und schwersten Bombentyp des Zweiten Weltkriegs – sowie zwölf „Tallboys“ (je 5,4 Tonnen) ab.

Auch weitere Brücken und größere Bahnhöfe wie Bestwig, Meschede und Schwerte (Ruhr) waren bedeutende Angriffsziele und wurden samt der sie umgebenden Bebauung völlig zerstört. Kriegsende und Verkehrsverlagerungen auf die Nord-Süd-Achse sorgten dann nach 1945 zu einem spürbaren Rückgang der Anzahl an Zügen auf der Oberen Ruhrtalbahn.



Wegen des massiven Rückgangs des schienengebundenen Güterverkehrs nach dem Rückzug aus der Fläche hat der Abschnitt Brilon Wald – Warburg heute nur noch eine geringe, verkehrliche Bedeutung. Eingleisig mutet die Obere Ruhrtalbahn hier häufig wie eine Nebenstrecke an, wie hier an einem feldwegähnlichen Bahnübergang nahe Westheim, am 8. Juli 2017 passiert von einem Triebzug der Baureihe 644.

So schritt die Bundesbahn schließlich sogar zu einem Rückbau der Infrastruktur. Bereits ab 1968 verlief der Zugbetrieb zwischen Bredelar und Marsberg sowie Scherfede und Warburg nur noch eingleisig. Ab 1984 wurde dann auf dem gesamten östlichen Streckenabschnitt zwischen Brilon Wald und Warburg das zweite Streckengleis abgebaut.

Besondere Bedeutung für die Obere Ruhrtalbahn hatten und haben teilweise heute noch einige Stichbahnen, die weitere Täler und Orte an diese Verkehrsachse anschließen. Wir können sie an dieser Stelle nicht alle aufführen und ausführlich beschreiben, ohne das Hauptthema zu verlassen.

Eine Gemeinsamkeit hatten sie aber meist im Anlass ihres Baus. Es ging dann darum, eine wirtschaftliche Benachteiligung des Sauerlands zu beseitigen und die strukturelle Entwicklung wie auch die der Einwohnerzahlen zu fördern. So wurde das obere Sauerland an der Wende zum 20. Jahrhundert als „in der Entwicklung zurückgebliebener Landstrich“ bezeichnet.

So brachte erst die Verbindung zum Ruhrgebiet eine echte und dauerhafte Perspektive für viele Menschen, zusätzliche landwirtschaftliche Flächen nutzen zu können, die Viehzucht zu intensivieren und Waren in den emporstrebenden Ballungsraum zu transportieren. Eine weitere Rolle spielte auch hier wieder der Bergbau von Erzen und Schwespat.

weiter auf Seite 29



Besondere Bedeutung hatte die Verbindung Bestwig – Winterberg, die in Nuttlar die Obere Ruhrtalbahn verlässt, für Wintersportzüge. Am 5. Januar 1985 wechselt 218 128-7 mit E 3689 am Abzweig Nuttlar, der schon lange kein Zughalt mehr ist, auf die Ruhr-Eder-Bahn nach Winterberg (Bild oben). 218.137-2 wartet am 29. März 1993 in Winterberg vor E 6082 auf die Abfahrt nach Bestwig. Fotos: Joachim Bügel, Eisenbahnstiftung (Bild oben) / Phil Richards (CC-BY-SA-2.0; Bild unten)

So war es auch im Falle der Negertalbahn, die kurz hinter Bestwig in Nuttlar von der Oberen Ruhrtalbahn abzweigt und über Winterberg nach Hallenberg führte (dort weiter nach Frankenberg). Sie intensivierte aber auch den Fernverkehr und führte schon vor dem Ersten Weltkrieg dazu, dass Winterberg zu einem bedeutenden Tourismusziel aufstieg. Dieser Trend hält im Wintersport bis heute an, nachdem dort auch eine Bobbahn gebaut wurde und Winterberg ein Zentrum des internationalen Wintersports ist.



Ein Büssing-Bahnbus wartet vor dem Bahnhof Bestwig (Buslinie Bestwig - Nuttlar - Winterberg - Hallenberg) auf Fahrgäste. Hallenberg wurde im Personenverkehr bereits ab dem 28. Mai 1967 nicht mehr auf der Schiene bedient. Foto: Thomas Nebelung

Unvergessen bleiben die zahlreichen, bis 1998 verkehrenden Wintersport-Sonderzüge aus dem Ruhrgebiet nach Winterberg, die dort gar nicht alle bis zur Rückfahrt abgestellt werden konnten. In Erinnerung bleiben davor die schweren Diesellokomotiven der Baureihe 221 aus Oberhausen.

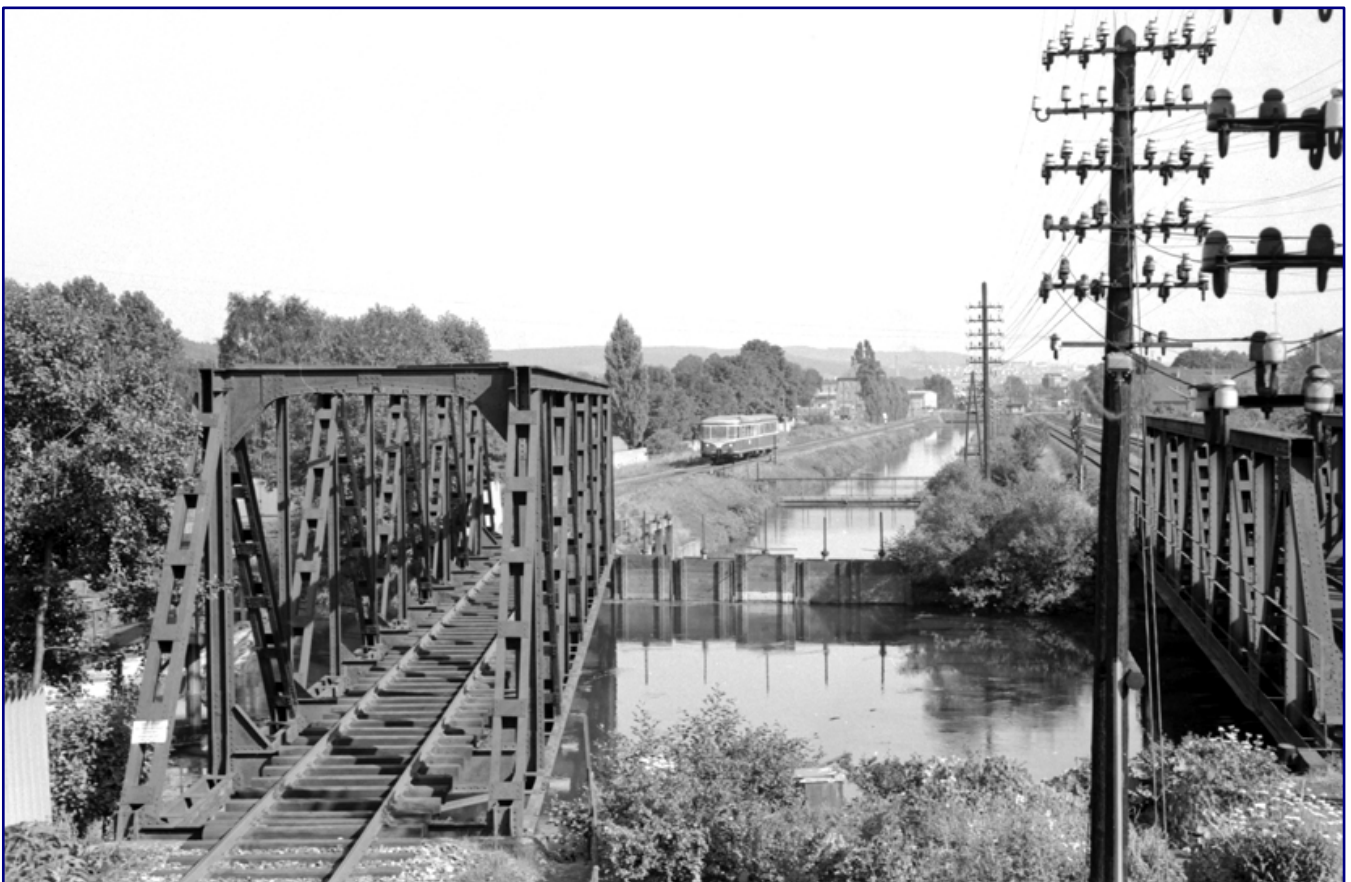
Nach ihrem Ausscheiden übernahmen die Hagener Maschinen der Baureihe 218, die bis 2002 das Geschehen im Sauerland vor Güter- und Personenzügen bestimmten. Die typischen Transportgüter auf der Negertalbahn waren, wie auf der Stammstrecke auch, vor allem Schotter, Holz, Düngemittel, Kohlen und Schwerspat.

Bis in die sechziger Jahre hinein wurde auch Vieh auf der Eisenbahn zu den Schlachthöfen im Ruhrgebiet gefahren. Der Bau der Zweigstrecke in Richtung Winterberg begann kurz nach dem Beschluss des Preußischen Landtags vom 20. Mai 1898 und erstreckte sich bis zum 1. Dezember 1908, als Frankenberg angebunden war.

Wie auch in anderen Regionen ging die Bedeutung der Bahnstrecke aber mit zunehmender Individualmotorisierung (teilweise) zurück. So traf es hier den Abschnitt Winterberg- Hallenberg, auf dem der Reisezugverkehr am 28. Mai 1967 beendet und durch eine Bahnbuslinie ab Bestwig ersetzt wurde. Der Gesamtverkehr wurde zum 30. Mai 1992 eingestellt.

Ähnliche Schicksale erlitten auch andere Nebenbahnen, so beispielsweise die Strecke Wennemen – Wenholthausen – Eslohe – Finnentrop bzw. Wennemen – Wenholthausen – Schmallenberg – Altenhundem, über die die Obere Ruhrtalbahn mit der Ruhr-Sieg-Strecke verbunden worden war.

Auch hier führte der starke Rückgang im Personen- und Güterverkehr zu Rationalisierungsprozessen und schleichenden Stilllegungen. Zwischen 1964 und 1996 kam für die Gesamtstrecke in mehreren Etappen das Ende.



Der VT 5 der Ruhr-Lippe-Eisenbahn (Vorgängergesellschaft der RLG) wurde am 1. September 1962 auf der Strecke Neheim-Hüsten - Arnsberg an der Röhrbrücke bei Arnsberg aufgenommen. Auf dieser Strecke gab es noch bis 1994 einen Straßenrollerverkehr. Rechts der Abzweigstrecke ist die zweigleisige Trasse der Oberen Ruhrtalbahn zu sehen. Foto: Gerd Wolff, Eisenbahnstiftung

Nicht unerwähnt bleiben soll an dieser Stelle eine Besonderheit auf der Röhrtalbahn (Neheim-Hüsten – Sundern), der einst beim Bau der Sorpetalsperre besondere Bedeutung zukam: Auch lange nach dem Rückzug der Bundesbahn aus diesem Geschäftsfeld gab es in Sundern und Hachen noch private Straßenrollertransporte. Die Kaelble-Zugmaschinen und Culemeyer-Fahrzeuge wurden bis zum 28. Mai 1994 von der RLG (Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH) betrieben.



Als 216 204-8 mit E 3598 am 9. August 1981 den Bahnhof Marsberg erreicht wird liegt, dieser an der Grenze eines ein- und zweigleisigen Abschnitts: Während in Richtung Bredelar das zweite Streckengleis schon seit über zehn Jahren abgebaut ist, wird in Richtung Westheim bis nach Scherfede noch für knapp drei Jahre zweigleisig gefahren. Anregungen für die Modellbahn geben die einst typische Zuggarnitur und auch der einzelne, orange lackierte Gepäckkarren auf dem Mittelbahnsteig. Joachim Bügel, Eisenbahnstiftung

Der Sprung ins neue Jahrtausend

Hoffnungen, dass die Obere Ruhrtalbahn nach der deutschen Einheit wieder an Bedeutung für den Fernverkehr gewinnen könnte und hier künftig Intercity in Richtung der „neuen“ Bundesländer verkehren würden, erfüllten sich nicht.

Dies lag an der fehlenden Elektrifizierung, was eine Linienführung von Hagen über Dortmund, Soest, Paderborn und Altenbeken nach Kassel-Wilhelmshöhe trotz Umwegen attraktiver erscheinen ließ. So spielt die Bahnstrecke entlang des Ruhrtals heute nur noch im Nahverkehr und stark eingeschränkt im Güterverkehr eine Rolle. Fernverkehr gibt es hier gar nicht mehr.

Ein beschleunigter Nahverkehr spielt aber auch im regionalisierten Verantwortungsbereich eine zunehmend größere Rolle. So kamen bereits 1993 erste Pläne auf, die sich nach dem Einsatzbeginn der Baureihe 610 („Pendolino“) in Nordostbayern mit der Neigetechnik befassten.

Gerechnet wurde mit einem Ausbau der Strecke, unter anderen beinhaltete das ein Anpassen der Vorsignalabstände, für diese Technik bis zum Jahr 2006. Die Fahrzeit von Hagen bis Kassel sollte damit um rund 30 Minuten auf zweieinhalb Stunden verkürzt werden. Mit finanzieller Beteiligung des Landes wurden dafür zwölf Einheiten der Baureihe 612 beschafft.

weiter auf Seite 33



Den Schienennahverkehr bestimmen heute die schnittigen Pesa-Link-Fahrzeuge der Baureihen 632 (zweiteilig) und 633 (dreiteilig; Bild oben). Bei Ausfall kommen ersatzweise Garnituren der Baureihe 644 zum Einsatz. Güterzüge sind, von den Holzzügen zum Anschluss Egger, selten geworden. Doch ab und an erlangt die Obere Ruhrtalbahn eine Umleiterfunktion, wie zuletzt am 27. Juli 2020. Dann bestimmen neben Schiebewandwagen auch Containertrag- und Kesselwagen das Bild. Als Zuglok dienen meist die Baureihe 294 oder eine Vertreterin Gravita-Familie (Bild unten). Fotos: Jörg Erkel

Im Bundesverkehrswegeplan versandete dieses Vorhaben schließlich, wie viele andere Projekte, nachdem es dort nur in den weiteren Bedarf aufgenommen wurde. Die Bedarfsplanüberprüfung aus dem Jahr 2010 ergab dann ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis, was zum endgültigen Aus führte. In Nordrhein-Westfalen wird aber unverändert eine Geschwindigkeitssteigerung auch ohne Neigetechnik angestrebt.

Wie eine Farce wirkt es da, was im Rahmen erforderlicher Tunnelsanierungen im August 2012 bekannt geworden war: DB Netz plante eine Kapazitätsminderung durch den Rückbau auf nur noch ein Streckengleis auf weiteren 3,8 km Länge.

Auslöser dieser Planungen, mit denen Sanierungskosten merklich reduziert werden sollten, waren erforderliche Arbeiten an drei Tunneln auf dem Streckenabschnitt zwischen Arnsberg und Brilon Wald: Glösinger Tunnel (687 Meter), Freienohler Tunnel (650 Meter) und Elleringhäuser Tunnel (1.399 Meter). Im letztgenannten Bauwerk besteht derzeit ein Begegnungsverbot für Züge.



Wie für die Modellbahn gemacht ist der 323 Meter lange Messinghauser Tunnel: Im Vorbeifahren lässt es sich durch die gesamte Tunnelröhre schauen, der Blick fällt dabei auf den Bahnübergang am anderen Ende. Während der Zug hier den kürzesten Weg nimmt, führt die Straße um den Berg herum, um die Trasse dann ein weiteres Mal direkt vor dem Portal zu kreuzen.

Die zuletzt wieder wachsende Bedeutung des schienengebundenen Nahverkehrs auch aus Umweltschutzgründen gibt aber wieder zunehmend Hoffnung auch für die Obere Ruhrtalbahn. Heute gelten auf den Teilstrecken folgende Höchstgeschwindigkeiten:

<u>von</u>		<u>bis</u>	<u>Höchstgeschwindigkeit</u>
Schwerte	–	Wickede	140 km/h
Wickede	–	Arnsberg	120 km/h
Arnsberg	–	Meschede	100 km/h
Meschede	–	Bestwig	120 km/h

Bestwig	–	Brilon Wald	90 km/h
Brilon Wald	–	Warburg	120 km/h

Bis heute unverändert beginnt die Obere Ruhrtalbahn (Kursbuchstrecke 435) im Bahnhof Schwerte (Ruhr), wo sie von der Bahnstrecke Hagen – Hamm abzweigt. Eine eingleisige Verbindungskurve führt von dort bis Schwerte Ost.

Die KBS 435 verläuft dann bis Bestwig zweigleisig und kurvenreich, aber relativ steigungsarm. Bis Olsberg folgt der Verlauf dem Tal der Ruhr. Dann beginnt eine Steigung bis nach Brilon Wald, das den Scheitelpunkt der Strecke darstellt. Auf einer Länge von 14 Kilometern wird dabei ein Höhenunterschied von 155 Metern überwunden. Im Elleringhäuser Tunnel liegt die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser.

Anschließend führt der weitere Verlauf durch das Hoppecketal und später das Diemetal. Bis Bredelar fällt die Strecke auf 18 Kilometern um 165 Höhenmeter. Danach folgen keine bedeutenden Steigungen mehr. Der heute eingleisige Abschnitt zwischen Brilon Wald und Warburg hat Kreuzungsmöglichkeiten in Messinghausen, Marsberg und Scherfede.



Der mit Ausnahme des privat genutzten, ehemaligen Empfangsgebäudes am 6. Juni 2020 recht verwahrlost wirkende Bahnhof Messinghausen ist eine von drei Kreuzungsmöglichkeiten im eingleisigen Abschnitt. Er hat aber überwiegend nur noch eine betriebliche Funktion, eine Zustiegsmöglichkeit besteht nur in Tagesrandlage.

Eine wichtige Rolle spielten auf der Oberen Ruhrtalbahn auch Kunstbauten, die sich im Mittelgebirge nicht vermeiden ließen. Häufig dienten sie dazu, enge Flussbiegungen mit Rücksicht auf die minimalen Gleisradien abzuschneiden.

Im Bereich der Brückenbauten ist der bereits im Zusammenhang mit den Angriffen des Zweiten Weltkriegs genannte Arnsberger Viadukt hinter dem Schlossbergtunnel hervorzuheben. Mit 80 Metern

ist er das längste Bauwerk der Strecke. An der Wasserscheide bei Brilon wurden einst zwei größere Rampen beidseitig des Elleringhauser Tunnels erforderlich.

So bleiben noch die insgesamt sieben Tunnelbauten in West-Ost-Richtung aufzuzählen:

<u>Name</u>	<u>Länge</u>	<u>Ortslage</u>
Schlossbergtunnel	276 m	Arnsberg
Glösinger Tunnel	685 m	Oeventrop
Freienohler Tunnel	650 m	Freinohl
Schellensteintunnel	247 m	Nuttlar
Elleringhauser Tunnel	1.393 m	Brilon Wald
Messinghauser Tunnel	323 m	Messinghausen
Beringhauser Tunnel	236 m	Bredelar



Ausdruck des ursprünglichen Vorhabens, den Verkehr durch Ertüchtigen der Oberen Ruhrtalbahn für Neigetechnikzüge zu beschleunigen, war der Einsatz der Baureihe 612 „Regio-Swinger“. Hier wartet 612 041-4 am 13. Mai 2006 in Brilon Wald auf die Weiterfahrt nach Warburg.

Bedeutende Orte und Stationen

Um ausreichend Lokomotiven bereitstellen und versorgen zu können, wurden auch entlang der Oberen Ruhrtalbahn Betriebswerkstätten errichtet, die es uns auch erlauben, typische Baureihen aufzuführen, die dort beheimatet waren und das Geschehen prägten, bevor Schienenbusse, V 100 und Vertreterinnen der V-160-Familie hier heimisch wurden.



Bild oben:

Die Baureihe 03¹⁰ des Bw Hagen-Eckesey prägte bis zur Ausmusterung 1966 den Eil- und Schnellzugverkehr auf der Oberen Ruhrtalbahn. Zwei Wochen vor ihrer Abstellung ist die vorletzte Maschine dieser Baureihe, die 03 1076, am 10. September noch in Brilon Wald vor D 398 (Bebra -) Kassel - Hagen (- Köln) zu sehen Foto: Kurt Reimelt, Eisenbahnstiftung

Bild unten:

Im Bw Bestwig war 23 049 beheimatet. Von dort aus kamen sie und ihre Schwestern bis nach Hagen, wo sie am 15. Juli 1965 auch im Betriebswerk Hagen Gbf die Drehscheibe befährt. Foto: Rolf Wiemann, Eisenbahnstiftung

In Schwerte (Ruhr) war 1922 ein Ausbesserungswerk eingerichtet worden, das Dampflokomotiven als Tätigkeitsschwerpunkt hatte. Nachdem bereits seit dem 19. Oktober 1967 keine Dampflok mehr dort ausgebessert wurde, sondern nur noch spezielle Wagen- oder Lokteile, wurde es 1983 endgültig geschlossen.

Betriebswerke gab es einst in Fröndenberg, Arnsberg und Bestwig mit der ihm unterstellten Lokstation Bredelar für Schublokomotiven auf der Rampe nach Brilon Wald. Bestwig war dann auch das letzte Bw, das ab 1. April 1982 seine Selbstständigkeit an Hagen-Eckesey verlor und in den Neunzigern dann komplett geschlossen wurde.

weiter auf Seite 39



Am 1. August 1983 zeigen sich im Rahmen einer Lokparade im Bw Bestwig (v.l.n.r.) u.a. 218 133-7, 218 140-2, 218 129-5, 218 143-6, ein Klima-Schneepflug, 212 022-8, 212 111-9, 212 284-4, 323 128-9, 323 593-4, 324 033-0, mehrere 798 und 332 084-3 dem Fotografen. Foto: Joachim Schmidt, Eisenbahnstiftung



So präsentieren sich die beiden wichtigsten Knotenbahnhöfe der Oberen Ruhrthalbahn am 6. Juni 2020: Bestwig (Bild oben) und Brilon Wald (Bild unten) am Scheitelpunkt der Strecke.

Während das frühere Gelände des Ringlokschuppens heute anderweitig genutzt wird, werden im Umfeld des Bahnhofs wieder die auf der Strecke eingesetzten Züge abgestellt, betankt und gereinigt. In seinen Glanzzeiten beheimatete das Bw Bestwig die Baureihen 55²⁵ (preußische G 8¹), 57¹⁰ (G 10), zeitweise auch 58¹⁰ (G 12), 38¹⁰⁻⁴⁰ (P 8) und 93⁰⁻⁴ (T 14).

Zwischen den beiden Weltkriegen wurde auf der Oberen Ruhrtalbahn auch die besonders für das Bergland geeignete Baureihe 39 (P 10) eingesetzt, später war hier auch die 93⁵⁻¹² (T 14¹) anzutreffen. Nach 1945 wurde der Fernverkehr von Kasseler 01¹⁰ und Hagener 01 übernommen, nach der Neubekesselung trugen die 03¹⁰ aus Hagen-Eckesey die Hauptlast des hochwertigen Reisezugverkehrs.

Wie gut sich der historische Verkehr auf dieser Mittelgebirgsstrecke in der Spurweite Z darstellen lässt, wird auch an weiteren Baureihen deutlich, die hier eine Rolle gespielt haben: Schon Anfang der sechziger Jahre verschlug es auch die V 200⁰ aus Hamm hierher und die Neubaudampflokomotive der Baureihe 23 wurde bis 1971 in Bestwig heimisch und löste dort die Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ vor Eilzügen ab.



Wo früher Dampflokomotiven den Betrieb prägten und im sich rechts an den Bahnsteig anschließenden Bereich beheimatet waren, fahren heute Dieseltriebzüge: 644 030-9 am 6. Juni 2020 in Bestwig als RE 17 nach Hagen Bf.

Die Baureihe 50 war in ganz Deutschland allgegenwärtig und deshalb auch auf der KBS 435 im Nahgüterverkehr zu sehen. Schwere Durchgangszüge waren häufig mit der Baureihe 44 aus Hagen-Vorhalle bespannt.

Ein letzter, wichtiger Ort an der Strecke, den wir bislang noch nicht erwähnt haben, ist Fröndenberg. Er ist zu einem wichtigen Knotenpunkt an der Oberen Ruhrtalbahn geworden, nachdem die Hönnetalbahn eine Anbindung an das 12 km entfernte Unna und Menden geschaffen hatte. In Richtung Süden geht es weiter nach Neuenrade und einst von Menden in einem anderen Abzweig auch nach Iserlohn.

Heute ist Fröndenberg ein Umsteigehalt, an dem nahezu alle Fahrzeuge zu beobachten sind, die nach 2002 den Verkehr auf der Oberen Ruhrtalbahn prägen oder geprägt haben – leider in der Spur Z bis heute nicht darstellbar: 612, 628⁴, 632 und 633 (Pesa Link), 644 und 648.



Auch am 12. Oktober 2019 hat Fröndenberg seine Funktion als Anschlussbahnhof nicht verloren: Während eine Doppeltraktion der Baureihe 644 gerade als RE in Richtung Warburg ausfährt, wendet ein Pesa Link (Baureihe 632) hier, der eine Verbindung über die Hönnetalbahn nach Balve und Neuenrade schafft. In Gegenrichtung führt diese Strecke nördlich nach Menden und Unna, ist heute aber betrieblich nicht durchgebunden.

Im verbliebenen Güterverkehr sind seit dem Abschied der Baureihe 212 Maschinen aus den früheren Baureihen 290 und 360 sowie moderne „Gravita“ zu beobachten. Die Baureihe 218 schied auch hier früh aus, nachdem sie DB Regio zugeschlagen wurde.

Bleiben wir also gespannt, was die weitere Zeit mitbringen wird und ob wir es auch im Modell darstellen können. Das zunehmende Umweltbewusstsein und völlig überlastete Straßen und Autobahnen erlauben kein „Weiter so“ und können auch im Sauerland eine Verkehrswende fördern.

Auch heute dort gibt es dort wichtige Betriebe, die ihre Waren abtransportieren möchten und vielleicht zu einer Renaissance der Eisenbahn beitragen können. Gleichzeitig ist die Region auch Naherholungsgebiet und Urlaubsziel; beides verträgt sich nicht mit Autolärm und Abgasen. Hoffen wir also das Beste!

Seitenempfehlungen zum Thema:

- <http://www.bahnen-wuppertal.de/html/aw-schwerte.html>
- <http://www.die-zugfolgestelle.de/cgi-bin/galerie.cgi?seite=4901>
- <http://www.ef-obere-ruhrtalbahn.de>
- <https://www.youtube.com/watch?v=2ujtTDVWhD8>

Unterwegs im Diemeltal (Teil 3)

Hoch und runter - Landschaft formen

Willkommen zur dritten Folge unserer ausführlichen Berichtsreihe über die Großanlage „Diemeltal“. Vor uns liegen nun, bereits seit Teil 2 in der Mai-Ausgabe, drei Segmente, die zwar mit dem Gleismaterial bestückt sind, aber noch recht platt in der Oberfläche daherkommen. Das werden wir in diesem Teil nun endlich ändern!

Mit Sicherheit kennen Sie noch die berühmt, berüchtigten „Eisenbahnplatten“ aus vergangenen Zeiten: die Schienen auf das Holz geschraubt und ein paar Hügel aus Fliegengitter, Zeitungspapier und Gips. Den Rest ist bekannt, aber so läuft der Modellbahnbau in der jetzigen Zeit nicht mehr.

Die Spantenbauweise in all ihren Variationen wird heutzutage von vielen Bastlern bevorzugt, aber mit einem erstaunten Blick beobachte ich dennoch immer wieder die Fortsetzung der ursprünglichen Bauweise.



Der im Modell von Archistories umgesetzte Bahnhof Westheim (Westf.) spielt auch im heutigen Teil eine besondere Rolle. Doch bis er so Platz nehmen kann, wie hier gezeigt, sind einige grundlegenden Schritte durchzuführen, die im Artikel beschrieben werden.

In die Höhe geht die Landschaftsgestaltung jederzeit, nach unten allerdings eher selten. In dieser Folge zeige ich ihnen ein paar Möglichkeiten, die starre Vorgabe einer vollkommen planen Oberfläche mehrfach zu brechen.

Ich habe das vielleicht unverschämte Glück, dass sich vor meinem „geistigen Auge“ eine künftige Modelllandschaft recht gut abbildet. Gepaart mit einem dreidimensionalen Vorstellungsvermögen geht dann eigentlich nichts mehr schief. Jedoch ist es eine richtig schwierige Angelegenheit, diese Empfindung in Worte und Sätze für unsere Leser zu fassen. Ein Versuch ist es aber immer wert!

Schritt 1 – Am Anfang war das Chaos

Wir legen unseren gemalten Gleisplan, Vorbildfotos und eventuell schon fertige Häuser zurecht und bewaffnen uns mit einem Bleistift sowie Radiergummi. Bitte nicht mit Linealen oder anderen Messinstrumenten arbeiten, es würde der späteren Modell-Natur nicht zuträglich sein!

Und sie helfen uns bei der berühmten Vorgabe einer „Eisenbahn in der Landschaft“ wenig. Arbeiten Sie in dieser Phase ruhig auch ein wenig chaotisch und aus dem Bauch heraus.



Auf dem Bahnstabssegment sind die künftigen Stellplätze der Häuser bereits grob eingezeichnet. Zu dieser Zeit waren der Bahnhof Westheim (Markierung 1) und die Feuerwache (2) bei Archistories noch in der Entwicklungsphase, daher nahmen Schablonen vorläufig ihren Platz ein.

Erste Skizzen auf den Segmentkästen lassen schon erahnen, ob die Vorplanungen jetzt umsetzbar sind. Verzichten sie eher mal auf ein Haus, als das es zu einer beengenden Szenerie kommt.

Schritt 2 – Leben aus dem Wasser

Ist das Ergebnis zufriedenstellend, geht es nun an das „Aufbrechen“ unserer Eisenbahnplatte. Mit 11 cm Rahmenhöhe habe ich bei „Diemeltal“ genug Platz nach unten. Mit einer Stich- und einer Oszilliersäge (von Fein oder Bosch) werden insbesondere die Fluss- und Bachläufe ausgeschnitten und in der Folge diese „Löcher“ mit einem 10 mm Brett von unten her wieder verschlossen.

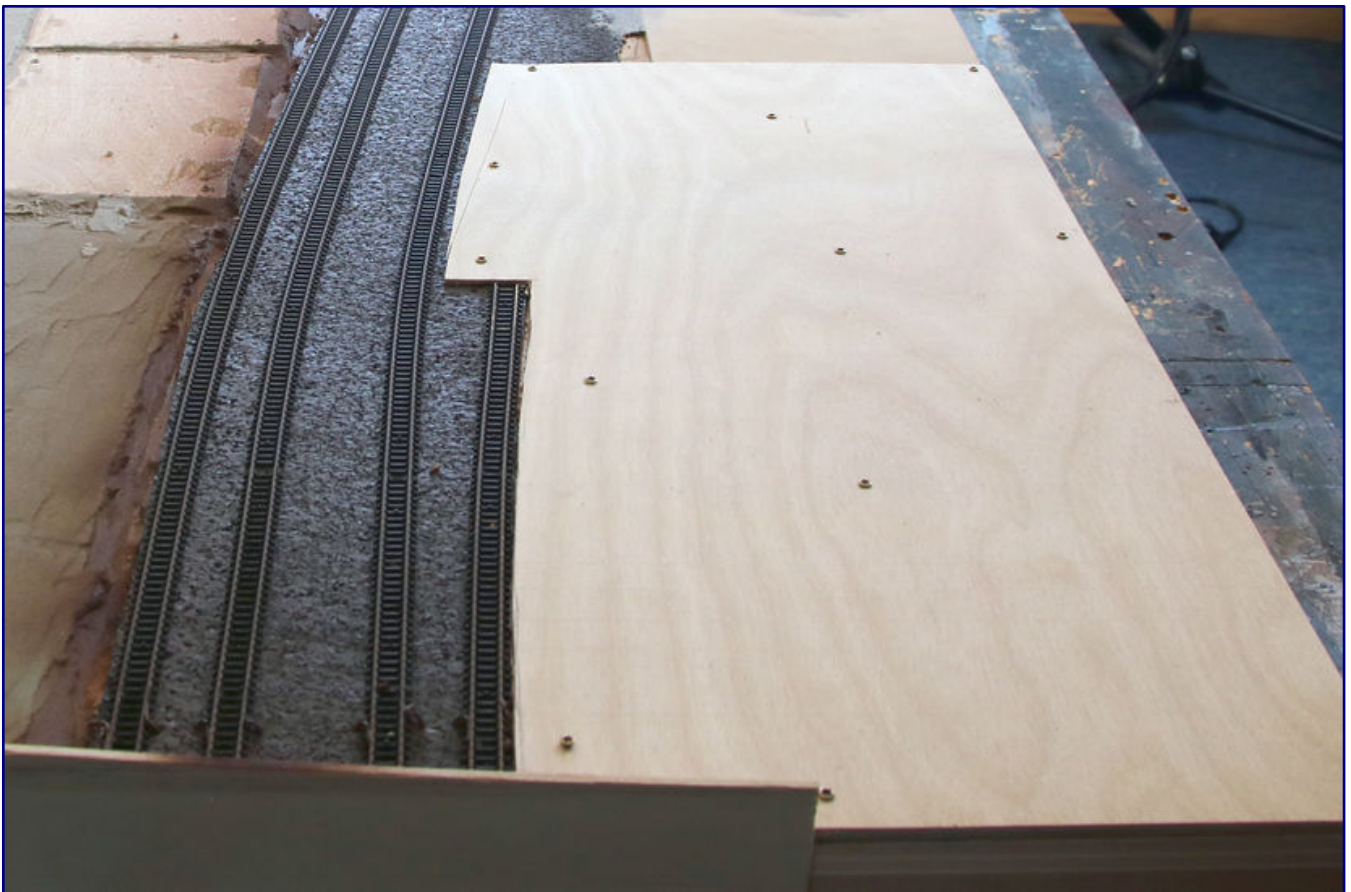
Den besagten Oszillierer benutze ich seit Jahren danach auch für erste Schnitzarbeiten. So bekommen die Böschungen von Flüssen und Bächen eine erste optisch zufriedenstellende Form verpasst. Hier wäre darauf zu achten, dass die Hänge nicht zu steil werden, es sähe ansonsten recht unnatürlich aus.

Hier zahlt sich übrigens die Zurückhaltung von übermäßigen Gleisfiguren, Kunstbauten und Häusern recht schnell aus, die Modell-Natur bekommt eine wirkliche Chance zur ihrer typisch chaotischen aber doch immer fließenden Entfaltung.

Schritt 3 – hoch und runter

Nun ist es an der Zeit auch in die Luft, pardon... in die Höhe zu gehen. Im Bahnhofsbereich sprechen wir dabei nur von wenigen Millimeter. Der Hausbahnsteig soll ungefähr 4 mm hoch werden, aber in gleicher Ebene dem Bahnhofsvorplatz mit Bürgersteig entsprechen.

weiter auf Seite 28



Fluss- und Bachkanten werden mit der Oszilliersäge, auch bestens geeignet für Ausschnitte späterer Standplätze der Modellhäuser, bearbeitet (Bild oben). Dünne Sperrholzplatten sind das Fundament für die späteren Straßen und Bürgersteig. Selbst ein paar Millimeter Höhenunterschied beleben eine Landschaft – häufig schon mit Hilfe von Evergreen-Leisten als Bordsteine (Bild unten).

Hier wird in einfacher Manier eine passende 3-mm-Sperrholzplatte verschraubt und verklebt. Aus Evergreen-Leisten (Polystyrolprofile aus dem Faller-Vertrieb) baue ich die Bahnsteigkanten und Bordsteine der künftigen Straßen, stoppe aber dann ab und mache an vielen anderen Stellen in ähnlicher Weise weiter.

Bei den reinen Landschaftserhebungen kommen nun die fertigen Häuser zum Einsatz. Auf diverse Unterlagen gestellt, sind die Höhenverhältnisse schnell geklärt und es geht an die Randbereiche der Segmente. 10 mm dickes Restholz „wild“ aus dem Gefühl heraus (extra) wellig gesägt, bildet den gewünschten topografischen Abschluss der späteren Landschaft.

Jetzt bekommen auch die vielen verschiedenen Häuser und Bauten ihre endgültigen Unterlagen in Form von diversen „Brettchen“ verklebt. Mit dieser strengen baulichen Schrittfolge habe ich nun die bessere Chance, eventuelle Straßen und Wege genau an die künftige Landschaft anzupassen.

Meine Wahl fällt dabei immer wieder auf das 1-mm-Flugzeugsperrholz, welches sehr biegsam ist. Vorab sind genügend kleine Holzstücke zur Unterlage gefertigt worden, damit kann nun unsere künftigen Wege und Straßen hoch und runter gehen. Auch hier ist die Verschraubung und Verklebung gerade für eine Ausstellungsanlage sehr wichtig.

Rein optisch sieht der Rohbau nun recht wild und nicht gerade einladend aus. Doch dies ändert sich in Kürze.

Schritt 4 – Plattenbau

Nun kommen die aus dem Baumarkt beschafften Hartschaumplatten zur Verarbeitung. Hier reichen die 20-mm-Versionen, da keine riesigen Berge moduliert werden sollen. Die Örtlichkeit zeigt eben nur die Diemel in einem Tal.

Mehrere übereinander verklebte und mit Gewichten beschwerte Platten ruhen nun zwei bis drei Tage auf den Segmenten, dann ist alles richtig fest. Wohlweißlich sollte der Hartschaumberg in dieser Phase etwas höher ausfallen, damit ausreichend Spielraum für die folgenden Schnitzarbeiten bleibt. Eine Abfalltüte steht auch schon bereit, um die größeren abgetrennten Stücke sofort zu entsorgen.



Die festverklebten Hartschaumplatten erfahren jetzt die „topografische Verformung“: Eine chaotische Landschaft entsteht.

Textfortsetzung auf Seite 30



Bild links:
Die kompletten 450 cm Anlagenlänge auf einem Bild: Eine gut dosierte Landschaft ist das Ziel!

Ich benutze als Werkzeug nur gezahnte Küchenmesser, scharfe glatte Messer und meine obligatorische Raspel. Auf die Arbeit mit einem „Thermocut“ (Styropor-Heißdrahtschneider) verzichte ich, denn hier sind die Oberflächen leider als Ergebnis immer sehr glatt und die spätere Spachtelmasse würde ohne Vorbehandlung schlecht halten.

Zudem sähe mir die Bodenfläche zu organisiert aus. Die Raspel ist daher nicht nur eine Alternative, sondern das einzig richtige Mittel. Die groben Landschaftskonturen haben nach vielen Stunden des Abtragens eine recht wilde Darstellungsweise – eben wie gewünscht.

Mögliche Spalten zwischen zwei Hartschaumplatten werden nun einfach mit Haushaltstüchern als Vorbereitung für die spätere Spachtelarbeit verschlossen. Jetzt erfolgt noch der Einbau sämtlicher Kunstbauten, wie Brückenköpfe und Mauern.

Auch diese Bastelarbeit kann recht viel Spaß machen, da ich wiederholt sämtliche Brücken im Eigenbau hergestellt habe. Es sind Unikate und werden niemals auf einer anderen Anlage zu sehen sein.

Schritt 5 – Strukturen modellieren

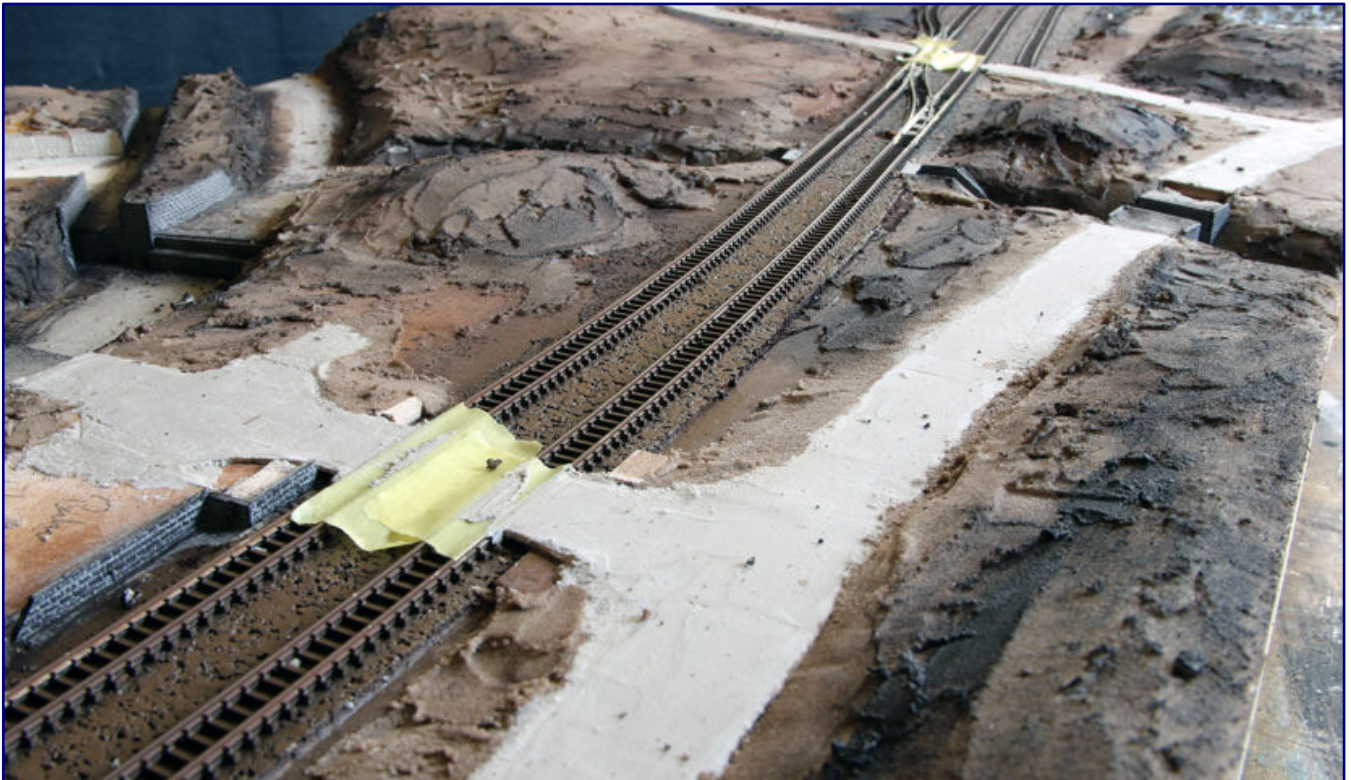
Der Holz-Reparaturspachtel der Firma Molto sollte unseren Lesern durch diverse Publikationen eigentlich bereits bekannt sein. Die Verarbeitung hatte ich bereits im **Trainini®** 7/2017 ausführlich bei der Umsetzung des „Rothenzeller Wegs“ erklärt.



Mit feinen und groben Spachtelmassen entstehen die ersten richtigen Konturen. Auch der künftige Bahnsteig ist bereits gut zu erkennen.

In gleicher Art und Weise sind ca. 11 kg von diesem Gebinde auf der Großanlage „Diemeltal“ verarbeitet worden. Dabei habe ich während der Spachtelarbeiten auch kleinere Pfade und Weg direkt eingearbeitet, welche auf dem Plan noch nicht berücksichtigt waren.

Sie merken schon, ein gezeichneter Plan ist für mich eben nur eine Vorlage. Feine Ergänzungen stellen sich meist in verschiedenen Bauphasen ein und bereichern das endgültige Bild dieser Modellbahn. Versuchen sie sich in solchen Kleinigkeiten, es passt immer!



Mauern und Brückenköpfe sind auf dem linken Segment inzwischen eingepasst. Zudem hat der Spachtel teilweise schon einen mehrschichtigen Lasurauftrag in einem Branton erfahren.

Nach der Trocknungsphase geht es nun mit dem feineren Molto-Reparaturspachtel aus der Tube weiter. Damit werden die Straßen, Plätze und sonstigen ebenen, asphaltierten Flächen modelliert. Hier verweise ich zur (er)baulichen Erklärung auf das **Trainini®** 8/2017.

Weiter oben hatte ich das Höhenverhältnis zwischen Bahnsteig und Bahnhofsvorplatz kurz erklärt. Es passt einfach und sieht gut aus.

Schritt 6 – mit Bedacht und Gespür

Nachdem die Landschaftsformen mit diversen, stets erdähnlichen Dispersionsfarben lasierend einen ersten natürlichen Eindruck erhalten, liegen bereits verschiedene Sand- und Erdsorten zur perfekten Oberflächendarstellung bereit.

Ich darf Sie nur vorwarnen, die Gestaltung eines Erdbodens nimmt sehr viel Arbeitszeit in Anspruch und zu einem späteren Zeitpunkt ist durch die Begrasung davon zum Verdruss meist nicht mehr viel zu sehen. Jedoch offenbart häufig ein Foto im Makrobereich die absolute Feinheit eines Exponats. Gras wechselt sich mit Erde und/oder Sand sowie Steinen ab.

weiter auf Seite 33

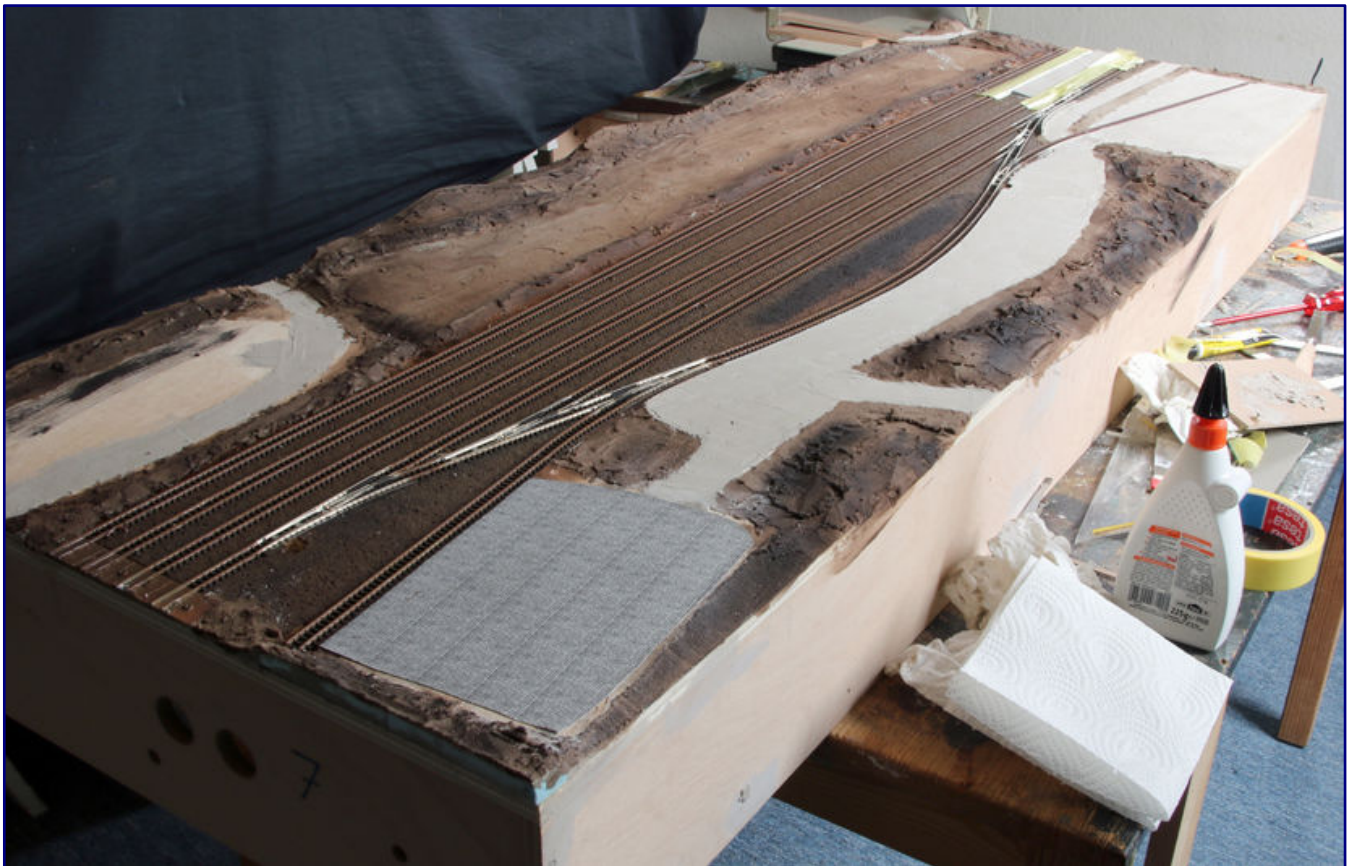


Bild oben:
Das mittlere Segment ist nun weitgehend für den Auftrag von Sand und Erde vorbereitet.

Bild unten:
Nach dem Einschottern erfolgt das Bearbeiten der Wasserflächen. Dafür sollte die Anlage vorher immer sorgsam abgesaugt werden.

Hierbei spielen wir im Maßstab 1:220 neben der großzügigen Landschaftsgestaltung einen weiteren Trumpf aus. Vertreter größerer Spurweiten arbeiten sehr häufig nicht in diesem absoluten Feinbereich und damit fallen manchmal selbst hochgelobte „Superanlagen“ durch mein persönliches Wertungsraster.

„Mann“ sollte nur nicht den Fehler begehen und, unserem Maßstab geschuldet, grob wirkendes Ausstattungsmaterial mit auf ein künftiges Makrofoto bannen. Selbst beim Einbeziehen von Rollmaterial ist Vorsicht geboten, sonst ist die Illusion dahin.

Wie sie mitverfolgen konnten, arbeite auch ich mit den ganz normalen Zutaten für eine Modellbahn. Jedoch kommt es immer auf die Mixtur, besser auf die Rezeptur, an. Einige wenige Spur-Z-Bahner haben mich in Aktion schon erlebt, waren aber in der Folge sehr erstaunt, dass ich nur mit der Spachtelmasse und dem entsprechenden, aber einfachen Werkzeug die Landschaft kreierte.



Nach den restlichen Feinarbeiten wie die Einfriedung der Häuser erfolgen dann auch die ersten Verwitterungsspuren auf der Anlage.

Es muss eben nicht immer das Riesenangebot der einschlägigen Hersteller sein, das eine fast undurchschaubare Vielfalt an Produkten für scheinbar jeden Anwendungsfall bietet. Hier sollte jeder geneigte Bastler einfach mal die Zeit nehmen, um zu experimentieren und eigene Erfahrungen zu sammeln.

Ein probates und erstes Hilfsmittel zum Umsetzen einer feinen Landschaft mit seinen Höhen und Tiefen sollte auch ein Vorbildfoto sein. Probieren sie auf einem Testbrett erstmal die Landschaftsverläufe aus. So stellt sich schon in kurzer Zeit ein Gefühl für die geologischen Formen ein – auch ohne das bereits erwähnte, „geistige Auge“.

Damit verbunden ist auch der Weisheit letzter Schluss, Übung macht den Meister. Nach einigen Testbrettern stellt sich immer der persönliche Erfolg ein. Die nun erworbene Erfahrung könnte dann direkt in die Hauptanlage einfließen.

Einen Aspekt möchte ich aber noch zusätzlich einbringen: die Beobachtung.

Sollten Sie, in leider derzeit nicht absehbarer Zeit, mal wieder eine Modellbahnausstellung besuchen, so wäre eine Beobachtung der anderen Betrachter eines Exponats eine höchst aufschlussreiche Aktion. In einem hohen Maße sind die Zuschauer angetan von der kompletten Umsetzung einer Modellbahn.

Der reine „Tunnelblick“, nur auf das Rollmaterial bezogen, ist eher im Rückzug - nettes Wortspiel - begriffen. Diese Spezies hatte in der Vergangenheit die Fähigkeit, störende Elemente auf und neben einer Anlage auszublenden. Gilt das auch noch in der Gegenwart?



Dies ist der Zustand von „Diemeltal“ kurz vor der im nächsten Schritt anstehenden Begrünungsphase. Der Aufwand für die beschriebenen „Erdarbeiten“ hat sich gelohnt.

Der Fokus des Auges galt dabei ausnahmslos dem Modellzug. Dessen Detaillierung konnte nicht hoch genug sein. Dies war und ist, wie ich meine, leider ein falscher Ansatz!

Ich selbst arbeite häufig in einer Zweiergruppe, da gibt es dann den Spezialisten für die Eisenbahntechnik und meine Person als Fachmann für die Landschaftsgestaltung. Versuchen Sie es einfach mal, gerade in den Modellbahnvereinen ergeben sich recht schnell solche Konstellationen. Davon profitieren wir alle und vor allem auch dieses besondere Hobby.

In der nächsten Folge betrachten wir nicht, wie Diemeltal sein grünes Kleid erhält! Schade? Mitnichten! Ich möchte sie eher auf eine Reise des gepflegten Arrangements mitnehmen. Allein schon das Platzieren von Bäumen hat einen entscheidenden Einfluss auf das spätere Aussehen der Anlage.

Und der Zauber wirkt, auf den Erbauer wie auch die späteren Zuschauer.

Hersteller des verarbeiteten Materials:
<https://www.faller.de>
<https://www.heki-kittler.de>
<https://www.molto.de>

Neuheiten, MHI und Insider-Modelle unverbindlich vorbestellen
kostenlose und unverbindliche Reservierung von Ware über unsere Sammelbox
(Zahlung erst bei Verfügbarkeit/Abnahme der Ware, keine Abnahmeverpflichtung)



Archistories 105191 - Bahnhof 'Westheim' - Exklusivprodukt des www.1zu220-shop.de

Art.-Nr. 105191, Maßstab 1:220 (Spurweite Z)

Der sauerländische Bahnhof 'Westheim' wurde maßstabsgetreu und hoch detailliert seinem Vorbild entsprechend umgesetzt. Der dreiteilige Baukörper gliedert sich in einen giebelständigen repräsentativen Mittelteil, ein Restaurant und auf der Gegenseite den Bereich der Güterabfertigung. Auch spätere Um- und Anbauten, wie das Büro der Fahrdienstleitung wurde berücksichtigt, was dem Bahnhof eine besonders authentische Wirkung verleiht. Der Bausatz ist mit aufwendig produzierten, vollflächig gravierten Schieferfassadenteilen, Echtholz- und Fachwerk-Elementen ausgestattet. Die drei Gebäudeteile können auch einzeln aufgebaut werden.

Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton.
Abmessungen: ca. 203×81×56 (L×B×H in mm ohne Verladerampe)

64,00€*



Märklin 98168 - Märklin Z-Güterwagen G10 mit Sonderdruck "Westheimer Obergängiges"

Auflage: 100 Stück

39,00€*

* Alle Preise inkl. gesetzlicher MWSt, zzgl. Versandkosten

Deutschlands Weintäler Entlang der Rhosel

Auch Jürgen Wagner gehört zur kreativen Szene der Zetties, aus der in den letzten Jahren viele sehenswerte Anlagen unterschiedlichster Motive und Schwerpunkte hervorgingen. Sein jüngstes Werk verarbeitet Impressionen aus Deutschlands besten Weinlagen und findet so zu Recht Eingang in unseren Jahresthemenschwerpunkt.

Von Jürgen Wagner. Das Schaustück, das ich hier heute vorstellen darf, ist bereits meine dritte Ausstellungsanlage im Maßstab 1:220. Sie füllt eine Lücke vom Betriebsablauf und Fahrzeugeinsatz.

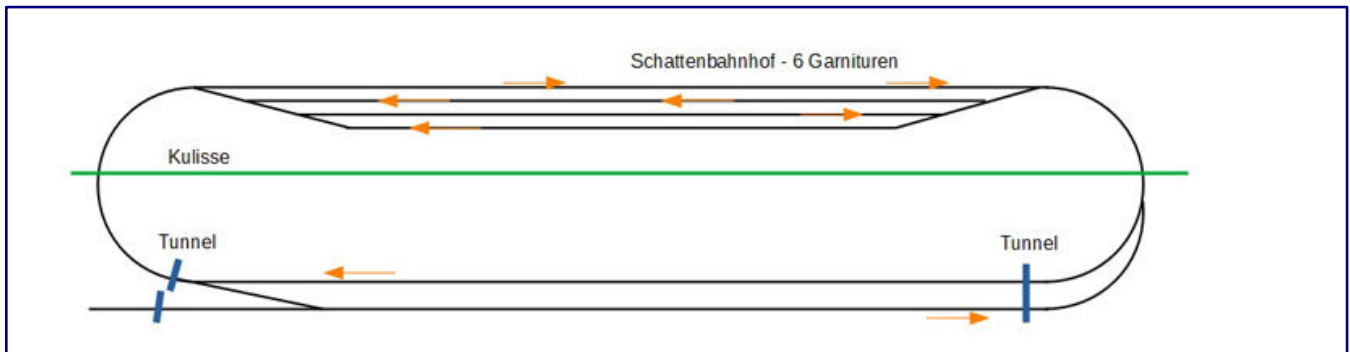
Auf meiner ersten Anlage „Mittelerde“ fahren zwar auf der eingleisigen, elektrifizierten Strecke elektrische und Diesellokomotiven der Epoche IV, jedoch begrenzt die Gleiswendel die maximale Zuglänge auf vier D-Zug-Wagen. Auf der Anlage „Almstedt-Segeste“ verkehren Museumsgarnituren mit Dampflokbespannung wie auch Nebenbahnfahrzeuge.



Lange Güterzüge im Wechsel mit Fernzügen, die aus 26,4 m langen Reisezugwagen gebildet werden, wollte Jürgen Wagner auf seiner neuen Anlage „Entlang der Rhosel“ fahren sehen.

„Entlang der Rhosel“ sollte nun eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke für lange Reise- und Güterzüge auf kleinstem Raum abbilden. Auch hier steht wieder die Epoche IV mit Diesel- und elektrischer Traktion im Fokus - jedoch mit bis zu acht 26,4-Meter-Reisezugwagen oder entsprechend langen Güterzügen.

Auf einen Bahnhof habe ich bewusst verzichtet. Eine romantische Flusslandschaft mit sanften Gleisbögen, Weinbergen und Felsgestein sollte die Kulisse für eine lange Paradenstrecke auf 2,70 m Anlagenlänge bieten. Die Szenerie setzt in einer passenden Hintergrundkulisse fort, die ich bei Faller unter dem Namen „Sauschwänzlebahn“ fand.



Der Gleisplan ist bewusst einfach gehalten und kommt völlig ohne Bahnhof aus. „Entlang der Rhosel“ ist eine reine Fahranlage mit langer Paradenstrecke.

Da ich mich nicht auf ein konkretes Vorbild festlegen wollte, jedoch den einen oder anderen Eindruck aus den deutschen Flussältern schon nachbilden wollte, bekam die Anlage einen Kunstnamen, der aus Rhein und Mosel zusammengesetzt ist: Rhosel.

Fasziniert hat mich beispielsweise immer schon die Blockstelle „Kammereck“. Dies ist wahrscheinlich in ganz Deutschland das am häufigsten gebaute Modell einer Blockstelle. Viele Varianten lassen sich bereits im Internet finden. Da ich das Vorbild, wie einige andere vor (und sicher auch nach) mir, nicht zu 100% genau umgesetzt habe, heißt die Blockstelle bei mir „Kammerrund“.

weiter auf Seite 39



Die entscheidende Idee fürs Anlagenmotiv kam beim Radfahren auf gut ausgebauten Wegen entlang der deutschen Weinanbaugebiete. Dies findet sich auch auf der Anlage wieder – möglich gemacht durch Trafofuchs und flankiert vom Schienenbus.



Das Grutenhäuschen in den Weinbergen (Bild oben) ist einem teilrekonstruierten Grabtempel bei Igel (Mosel) nachempfunden worden. Wie auch die Nebengebäude des Weinguts (Bild unten) entstand mit Hilfe eines 3D-Druckers.

Der Jahresurlaub 2019 führte dann auch zufälligerweise an die Mosel. Die schönen, breiten und gut ausgebauten Radwege entlang des Flusses haben meiner Frau und mir sehr gefallen. Deshalb dominiert zwischen Gleis und Fluss auch auf der Anlage ein Radweg. Passende Radfahrer lieferte die Firma Trafofuchs auf Anfrage - eigens dafür sogar unterschiedlich sortiert und bemalt.

Ein weiterer, vorbildgerechter Blickfang ist das Grutenhäuschen in den Weinbergen. Das im 3D-Druck nachgebaute Vorbild ist ein teilrekonstruierter Grabtempel nahe der Gemeinde Igel an der Mosel. Weitere Informationen dazu finden sich in der Wikipedia.



Schon immer hatte es Jürgen Wagner die sehr bekannte Blockstelle Kammereck angetan. Bei ihm entstand nach deren Vorlage deshalb die mit etwas künstlerischer Freiheit erbaute Blockstelle Kammerrund.

Natürlich dürfen bei einem solchen Projekt eine Burg und ein Weingut nicht fehlen, sind sie doch nahezu obligatorisch für eine glaubhafte und vorlagennahe Umsetzung. Und so entstanden auch gleich noch die Nebengebäude des Weinguts mit Hilfe des 3D-Druckers.

Kreativ im Landschaftsbau

Die einzelnen Rebstöcke habe ich mit einem in Holzleim-Wasser-Gemisch getränkten Bindfaden erstellt, der dann in Modellblättern gewälzt wurde. Anschließend schnitt ich ihn mittels Schere in ca. 1 cm lange Stücke und klebte diese Abschnitte an die Spaliere aus mit Bindfaden aufbereiteten Stecknadeln.

Nach dem vollständigen Trocknen habe ich das Ganze nochmals mit Holzleim betupft und mit weiteren Blättern vervollständigt. Da ich die Frage nach der Anzahl der Rebstöcke bei Ausstellungen als Schätzfrage stellen möchte, verrate ich an dieser Stelle noch keine Gesamtzahl.

Bis auf einige Tannen sind die Bäume und Büsche aus Seegras (Noch-Naturbäume) im Eigenbau entstanden. Zusätzlich habe ich für die Vegetation noch Flockage und Foliage von Woodland Scenics, Noch und Busch verwendet. Die Felsen entstanden hingegen aus Korkeichenrinde. Diese bestellte ich im Internet bei einem Korkfachgeschäft. Diese vertreiben weitaus größere Stücke, die kilogrammweise berechnet werden.



Der Panoramablick erlaubt es unseren Lesern, die Anlagengliederung nachzuvollziehen. Im Vordergrund dominiert der Fluss, der die Paradestrecke einrahmt. Die Hänge bilden quasi ihre Kulisse. Während rechts und in der Mitte die Weinhänge liegen, dominieren im linken Drittel die aus Korkeichenrinde erstellten Felsen mit der am Anlagenrand platzierten Burg.

Die Angebote von Modellbahnzulieferern eignen sich schließlich bestenfalls für kleinere Projekte, wo meines dann aber schon etwas „aus dem Rahmen fiel“. Die Lücken zwischen den einzelnen Zuschnitten habe ich mit kleineren Korkstücken und Gips verfüllt.

Danach fehlte nur noch ein wenig Farbe und etwas Bepflanzung, und schon ist eine natürlich aussehende Felsenlandschaft gewachsen.



Lange vorbei ist die Ära der Popfarbenzüge: Wir schwelgen in Erinnerungen und genießen den Anblick der mit großem Aufwand angelegten Rebstöcke in den besten Weinlagen der Rhosel. Da fehlt eigentlich nur noch der Sonderzug „Deutsche Weinstraße“...



Der zweiteilige Schienenbus fokussiert den Blick des Betrachters auf die selbstgebaute Oberleitung mit Doppelauslegern und Radspannwerken an den Masten.

Technische Kniffe

Auch die Oberleitung ist größtenteils im Eigenbau entstanden, lediglich die Masten sind von Märklin. Spezielle Exemplare, wie z. B. mit Doppelausleger, habe ich aus verschiedenen Masten zusammengesetzt. Die Teile für die Abspannung habe ich per CAD-Programm (Blender 3D) konstruiert und auf dem 3D-Drucker ausgegeben. Auch bekamen meine Masten feinere Betonsöckel über dieselbe Herstellungsweise.

Fahrdraht, Tragseil und Hänger entstanden derweil aus 0,5 und 0,35 mm dünnen Stahldrähten von Sommerfeldt, die gelötet wurden. Die Isolatoren entnahm ich aus deren Spur-N-Sortiment, wie es vor mir auch schon Karl-Heinz Wobschall praktiziert hat, der seine Anlage ebenfalls hier vorstellen durfte.

Da sich das Stecksystem im Anlagenaufbau von „Almstedt-Segeste“ (**Trainini®** berichtete in Ausgabe 12/2018 auf Seite 55 davon) prima bewährt hat, sollte es auch bei der neuen Anlage zum Tragen kommen.

Die Grundlage bilden deshalb Sperrholzplatten von 12 mm Dicke, die mittels Füße (wieder aus dem 3D-Druck) einfach auf einen Tisch gelegt werden. Zusammengehalten werden sie dann von Möbelmagneten. Die Idee dazu lieferte das Prinzip der Spur-Z-Frühstücksbrettchen. Jedes meiner sechs „Brettchen“ ist hier allerdings 90 x 27 cm groß.

Die beiden Schattenbahnhoftteile inklusive der Steuerung habe ich aber nicht neu gebaut, sondern benutze jene der Anlage „Almstedt-Segeste“ einfach auch für dieses Projekt. Um auf die Gesamtlänge der Anlage von 2,70 m zu kommen, musste ich so lediglich ein 90 cm großes Mittelstück dazwischensetzen.

So kann ich einen einzigen Schattenbahnhof gleich für zwei völlig unterschiedliche Anlagen verwenden. Wer das weiß, dem wird auch der ungewöhnliche Gleisplan bei den Einfahrten in diesen Schattenbahnhof klar. Steuerungs- und programmtechnisch ist diese Lösung natürlich viel aufwändiger als getrennte Richtungsgleise.

Am linken Anlagenrand habe ich den Zugbetrieb schon im sichtbaren Teil auf ein Gleis reduziert. Die am Flussufer fahrenden Züge müssen auf dem Gegengleis durch den Tunnel. Auf dem Regelgleis befindet sich nämlich eine Gleisbaustelle, die eine Streckensperrung bewirkt. Ist das nicht gleich viel interessanter, als nur im Kreis zu fahren?



Beim Vorbild ein Ärgernis, bildet die wegen einer Baustelle gesperrte, linke Tunnelröhre auf der Anlage eine betriebliche Bereicherung.

Gesteuert wird die Anlage übrigens von einem Microcontroller „Arduino Mega“. Dieser bekommt durch insgesamt 15 Lichtschranken seine Informationen über die Zugbewegungen. Auf deren Basis schaltet er die Relais für die Fahrwege, Servos für Weichantriebe und Signale sowie die Regelung der Zuggeschwindigkeiten über zwei elektronische Fahrregler mit Pulsweiten-Modulation.

Auf dem Controller sorgt noch eine Ethernet-Schnittstelle für die Kommunikation mit einem Laptop, auf dem die Anlage visualisiert und bedient wird. Dabei werden für jede Lok die Fahrgeschwindigkeit und Regelparameter individuell eingestellt und per Zugverfolgung dem jeweiligen Gleis zugeordnet. Dies ermöglicht einen abwechslungsreichen Zugbetrieb mit vorbildgerechter Geschwindigkeit und langsamen Verzögerungen beim Beschleunigen und Bremsen.

Alle Fotos und Gleisplan: Jürgen Wagner

Die im Text erwähnten Zubehör-Anbieter:

<https://www.faller.de>
<https://www.maerklin.de>
<https://www.noch.de>
<https://www.sommerfeldt.de>
<http://www.trafofuchs.de>
<https://woodlandscenics.woodlandscenics.co>

Handbuch für effektvolles Lackieren **Maßstabsgerecht patinieren**

Wo sehen wir nagelneue Eisenbahnfahrzeuge auf frisch geschotterten Trassen, die an frisch gestrichenen Hausfassaden vorbeifahren? Nirgendwo, werden Sie antworten, doch das stimmt nicht: Dies war lange Zeit das gewohnte Bild auf vielen Modellbahnanlagen. Doch die Entwicklungen der letzten Jahre geben eine neue Richtung vor. Wir haben ein Buch gefunden, das beim Erlernen der erforderlichen Kniffe und Techniken helfen kann.

Mathias Faber
Modellbahn realistisch gestalten
Loks, Waggons und Gleisanlagen farblich aufbereiten

Heel Verlag GmbH
Königswinter 2015

Gebundenes Buch
Format 30,2 x 21,5 cm
128 Seiten mit 244 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-95843-033-4
Preis 19,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Modelle nicht einfach schachtelfrisch auf der Anlage zu zeigen, liegt seit Jahren voll im Trend. Das gilt sowohl für das Rollmaterial als auch Gebäude. Auch das Schienenmaterial selbst bleibt davon nicht ausgenommen.

Längst hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass sich ohne Spuren von Betrieb und Wetter beim Ansehen der Anlage oder Betrachten von Fotografien keine realistische Wirkung einstellt. Und so hat die Entwicklung weg vom früheren Sammler hin zum Betriebsbahner längst auch die Hersteller erreicht.

Doch gelungene Verwitterungen und Patinierungen sind zwar auf der einen Seite kein Hexenwerk, aber auch nicht ohne Vorkenntnisse und Übungen zu bewerkstelligen. Mit Bedacht und geschicktem Händchen selbst gemacht schlägt aber jede Alterung das, was aus dem Katalog heraus angeboten wird.

Keine Frage, denn Zeit ist schließlich Geld und aufwändige Alterungsarbeiten erfordern einen deutlich spürbaren Arbeitseinsatz. Und so bleibt jeder Modellbahner doch meist selbst gefragt, seinen Modellen und seiner Anlage ein realistisch wirkendes Antlitz zu verschaffen. Und schließlich macht dies auch noch Spaß.

Doch häufig sehen wir, dass gut gemeint nicht automatisch gut gemacht bedeutet. Einfach loslegen, ein Griff in einen fast beliebigen Farbtopf und aufgetragen aufs Modell, vermag niemanden zu überzeugen. Daran ändern auch klatschende Hände und ein nettes Lob nichts. Gefragt bleiben geeignete Anleitungen, sei es durch Seminare oder Bücher, die ein planvolles Vorgehen lehren.

Zu vermitteln gilt es das gezielte und analysierende Betrachten von Vorlagen, Kenntnis von Farben und Techniken und schließlich das passende Anwenden, denn grau ist alle Theorie. Mathias Faber erklärt im



vorliegenden Anleitungsbuch in anschaulichen Schritt-für-Schritt-Anleitungen, wie Farbschemata und Gebrauchsspuren des Originals vorbildgetreu auf der Modellbahn umgesetzt werden.

Dazu hat er sich eine geeignete Struktur für die einzelnen Wissensfelder ausgedacht und diese anschaulich und verständlich mit Leben gefüllt. Seine zuvor bei uns rezensierten Titel wie auch dieser sind in der Tat dazu geeignet, auch einem Neuanfänger das erforderliche Basiswissen zu vermitteln.

Und das ist leider keine Selbstverständlichkeit, wie wir auch aus vielen Leserrückmeldungen wissen. Allzu häufig verlieren sich Autoren in einer Fachsprache, die für Unbedarfte unverständlich bleibt, oder setzen an einem Punkt an, der bereits viel Grundlagenwissen voraussetzt.

Hier liegt eine zentrale Stärke des Autors, der im Umgang mit Farben und Spritzapparat nicht nur als Profi zu sehen ist, sondern sich auch als guter Lehrer erweist und sein Wissen weitergeben kann. Gehen wir mit diesem Bewusstsein kurz die Struktur des Buches durch:

Ausgehend von der Überlegung, dass es hinsichtlich der Wirkung von Farben (im Licht) feste Gesetzmäßigkeiten geben muss, was Größe und Fläche betrifft, hat sich Mathias Faber ausgiebig mit einem Phänomen beschäftigt, das er als „Scale Effect“ beschreibt.

Dieser Einstieg hilft zu verstehen, wie natürliches Licht im Freien unser Farbempfinden beeinflusst und welche Schlussfolgerungen sich daraus für den Modellbau ergeben, dessen Ergebnisse in der Regel künstlich beleuchtet werden – mit anderen Farben, abweichender Intensität, Richtung und Streuung.

Es folgt das Grundlagenwissen zu Farben, Werkzeugen und Hilfsmaterialien, bevor es ans Lackieren und Altern geht. Stets steht dabei der Blick aufs Vorbild mit der auf der Agenda. Nach und nach steigert der Autor den Schwierigkeitsgrad und gibt über Exkurse zusätzliche Anregungen für verschiedenste Ideen.

So werden Kapitel zu Farbvarianten von Fahrzeugen, im Anschluss dann Betriebsspuren und schließlich individuellen Erscheinungsbildern einzelner Fahrzeuge abgehandelt. Für einige Leser wichtig dürfte auch ein sich anschließender Abschnitt sein, der sich mit den besonderen Herausforderungen des werterhaltenen Restaurierens und Neulackierens beschäftigt.

Doch selbst an dieser Stelle ist der Inhalt des Werkes noch nicht erschöpft. Ein kürzeres Kapitel beschäftigt sich mit der Gleisanlage, die ebenso viel Aufmerksamkeit verdient, damit ein wie zuvor beschrieben behandeltes Modell seine Wirkung nicht verfehlt.

Eine als Anhang deklarierte und noch folgende Seiten richten den Blick auf eine mögliche Fortsetzung, die wir im Heel-Programm leider nicht finden können: das realistische Gestalten von Hausfassaden, Anbringen von (teilweise auch verblichenen oder überstrichenen) Fassadenanschriften und Graffiti auf Güterwagen.

Auch wenn dies hier nicht mehr vertieft wird, ist der Leser fürs Erste mit Anregungen gesättigt und es dürfte jedem in den Fingern jucken, das theoretisch Erlernte auch in der Praxis zu beweisen. Lange durch den Kopf geistern wird dabei das Schlagwort „Scale Effect“, das zum maßstabsgerechten Anpassen der Farbtöne mahnt, um ein bestmögliches und realistisch wirkendes Ergebnis zu erzielen.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.heel-verlag.de>

Verfehlte Verkehrspolitik und ihre Folgen **Die Bahn auf dem Abstellgleis**

Ein Wissenschaftler oder Verkehrsexperte muss niemand sein, um festzustellen, dass auf der Schiene einiges im Argen liegt. 1994 sollte die Privatisierung als Allheilmittel wirken, doch heute stehen wir vor einem Scherbenhaufen: keine Konkurrenz im Fernverkehr, Lkw-Schlangen auf der Autobahn, marode Strecken, stinkende und verdreckte Vorortbahnhöfe, Rückzug aus der Fläche und Rekordschulden. Ein Buch deckt auf und zeigt Alternativen für Volk und Umwelt.

Thomas Wüpper
Betriebsstörung
Das Chaos bei der Bahn und die überfällige Verkehrswende

Christoph Links Verlag GmbH
Berlin 2019

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 20,5 x 12,5 cm
264 Seiten mit 1 S/W-Foto

ISBN 978-3-96289-052-0
Preis 15,00 EUR (Deutschland)
auch elektronisch im Format EPUB erhältlich

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Thomas Wüpper, Jahrgang 1961, ist seit Anfang der neunziger Jahre Wirtschaftskorrespondent in Berlin. Schwerpunkte seines Schaffens sind Verkehrs- und Verbraucherthemen. Gerade zum Thema Bahn hat der Schwabe aus dem Nordschwarzwald bereits mehr als 1.000 Artikel verfasst.

Da schien es wohl Zeit zu sein für ein ausführliches Buch, in dem er auch mehrfach auf passende Artikel seines Treibens verweist und sie am Ende des Titels auch aufführt, wenn sie elektronisch (noch) aufrufbar sind.

Auch uns hat dieses Buch angesprochen, denn dass es im System Bahn und besonders bei der Deutschen Bahn nicht gerade rund läuft, blieb in den letzten Jahren wohl nur wenigen verborgen: Fahren auf Verschleiß, Geldverbrennen in Milliardengröße für Auslandsbeteiligungen und fragwürdige Prestigeobjekte, in der Folge sich häufende Zugausfälle, immer schlimmer werdende Verspätungen, wochenlange Streckensperrungen für erforderliche Sanierungen, „Saunazüge“ usw.

Der vorliegende Titel aus der Kategorie von Politik und Zeitgeschichte geht den Problemen nach, die die Deutsche Bahn seit ihrer Geburtsstunde begleiten und belasten. Auslöser und Ursachen sind aber teilweise auch lange davor zu suchen.

Der Autor meint: Bei der Deutschen Bahn ist die Betriebsstörung (längst) ein Dauerzustand. Doch wenn er auf Spurensuche für Verspätungen, Ausfälle, überfüllte Züge und geschlossene Speisewagen geht, dann mündet das nicht in der Generalabrechnung eines unzufriedenen Kunden.



Deutlich zu merken ist es vielmehr, dass sich ein steuerzahlender Bürger hier um eines unserer wichtigsten Verkehrsmittel sorgt, das gerade in der anstehenden Verkehrswende eine besondere Rolle spielen soll und muss. Ohne funktionierende Bahn sind das Verfehlen aller Klimaschutzziele und ein Verkehrskollaps vorprogrammiert.

Trotzdem sind bei hohen Fahrpreisen viele Fahrzeuge und das Schienennetz geradezu verlottert, der größte Staatskonzern Deutschlands droht zum Fass ohne Boden zu werden. Die Unternehmensschulden liegen auf Rekordniveau mit steigender Tendenz. Und genau da sollte doch die Bahnreform wirken.

Wirtschaftsjournalist Thomas Wüpper deckt seit Jahren die Fehlentwicklungen bei der Bahn auf. Dazu stellt er nicht nur Anfragen, wertet Statistiken und Daten des Unternehmens und von Ministerien aus, sondern sucht auch das Gespräch mit all jenen, die in diesem Sektor eine Funktion haben: Vorstände und hohe Angestellte, Politiker, Gewerkschaftsführer und einfache Bedienstete.

Deutlich vernehmbar stellt er die Frage, was wohl wäre, wenn ein deutscher Verkehrsminister plötzlich und tatsächlich (am Gemeinwohl orientierte) Verkehrspolitik betreiben müsste, statt Lobbyisten mit Spendenbereitschaft zu gefallen?

Doch auch andere Beteiligte kommen nicht gut weg, der Fisch stinkt bekanntlich immer vom Kopf. Er beschreibt das ganze Ausmaß des Debakels und analysiert schonungslos und vollständig dessen Ursachen: Missmanagement, überflüssige und viel zu teure Projekte wie Stuttgart 21, Politikversagen.

So wird unmissverständlich klar, dass die Verantwortlichen sowohl in der Politik als auch bei der Bahn in Vorstand und Aufsichtsrat, ja sogar unter Unternehmensberatern, zu suchen sind. Unwissenheit, Fehleinschätzungen und Fehlentscheidungen haben seit Jahrzehnten Methode, während im Konzern aufgewachsene „Eigengewächse“ allzu häufig ignoriert werden.

Kapitel für Kapitel, treffender vielleicht „Symptom für Symptom“, arbeitet er sich verständlich durchs äußerst komplexe Thema. Zuerst analysiert Thomas Wüpper die Fehler im Unternehmen selbst, anschließend in der Politik. Dies führt dann zum entscheidenden Kapitel mit Konzepten für eine funktionierende Bahn: günstig, verlässlich und ein Motor für nachhaltige Mobilität.

Und genau das macht dieses Buch aus. Es ist kein Klagelied über schlechte Zeiten, sondern ein Weckruf und das aktive Angebot von Alternativen. Wir müssen es nur wollen, und wenn unsere Volksvertreter dies weiter ignorieren, dann müssen sie den Aufschrei der Straße hören.

Die Stärke des Buches liegt in der Genauigkeit und Treffsicherheit der enthaltenen Analysen, zumal auch unbequeme Wahrheiten hier nicht verschwiegen werden. Dirk Flege von der Allianz pro Schiene brachte es treffend auf den Punkt: „Wer wissen will, wie wir eine bessere Bahn bekommen, sollte dieses Buch lesen.“

Obwohl schon im September des letzten Jahres erschienen, hat es kein Stück an Aktualität verloren. Unverändert ist außer vielen Worten, häufig ohne Inhalt oder Umsetzen in die Tat, nichts zu vernehmen, was die Bahn wieder schlagkräftig und effizient machen kann.

Deshalb ist es das perfekte Weihnachtsgeschäft für alle politisch Interessierten, gebeutelten Steuerzahler, unzufriedenen Bahnkunden, Umwelt- und Klimabesorgten wie auch jeden Modellbahner, der die Bahn schätzt und mag, vom vielen Kopfschütteln aber langsam Schwindel verspürt.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.christoph-links-verlag.de>

Fernreisen in Krisenzeiten

Wer hat die Nase vorn?

Im Sommer sehnten sich die Deutschen nach etwas mehr Normalität und auch Urlaub. Deutliche gesunkene Infektionszahlen erlaubten für gut zwei Monate wieder mehr Reisetätigkeiten. Auch die Auslastung von Fernbussen und Bahnen nahm in dieser Zeit wieder etwas zu, was bald zu Zeitungsberichten über hartnäckige Maskenmuffel führte. Wir haben anhand des Fahrziels Nürnberg geprüft, in welchem Verkehrsmittel wir uns sicher aufgehoben fühlen.

Von Holger Späing. Muss es denn immer das eigene Auto sein? Recherchetätigkeiten und ein Termin in Nürnberg führten zu einem Reiseanlass, der keinen Aufschub duldete und sich auch nicht durch elektronische Alternativen ersetzen ließ.

Auf der einen Seite meldet sich das Umweltbewusstsein, doch nicht ein mit nur einer Person besetztes Kraftfahrzeug auf eine rund 450 km lange Reise über Autobahnen zu schicken. Der sichere Ausschluss einer Infektion mangels anderer Insassen ist als Vorteil hingegen nicht von der Hand zu weisen.



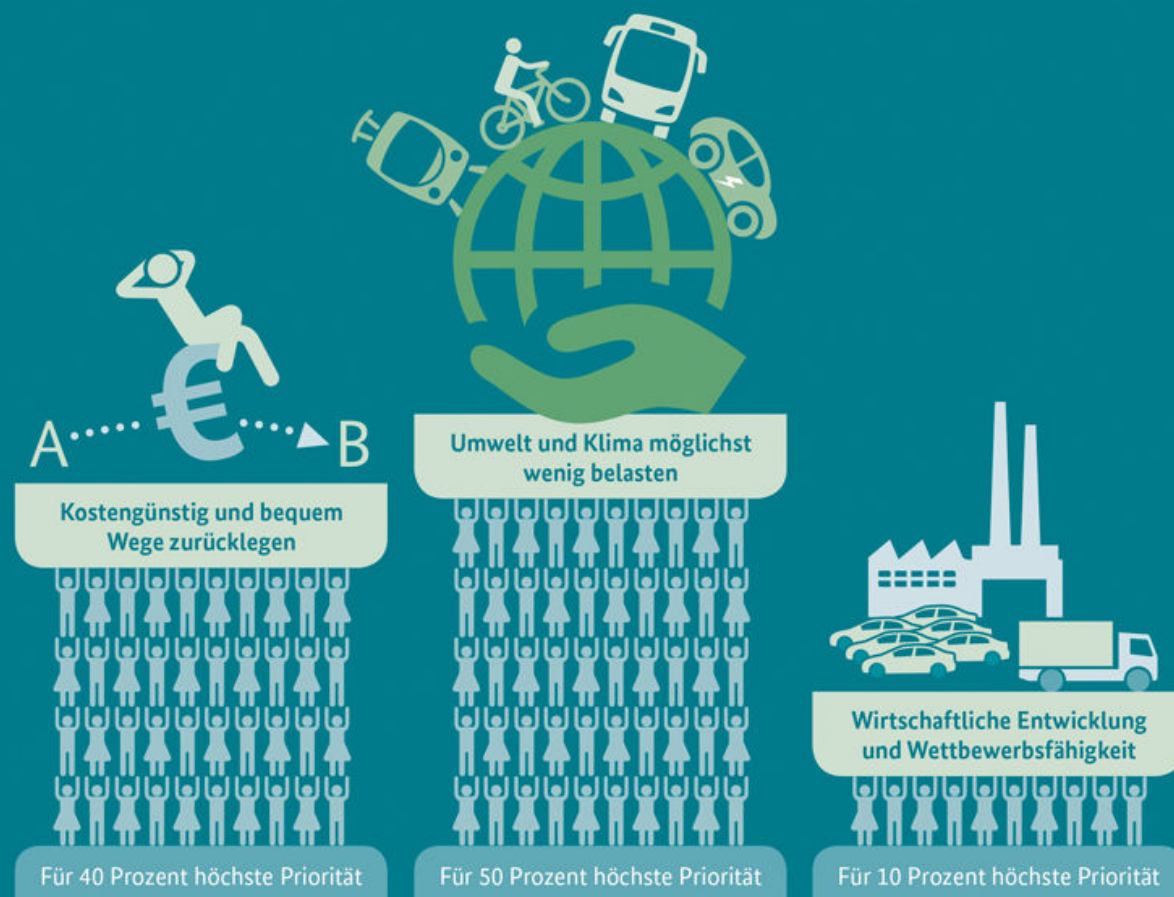
Reiseziel Nürnberg mit Blick auf Komfort, Umweltbewusstsein und preislicher Attraktivität in Zeiten eines weltweiten Infektionsgeschehen: Fährt es sich besser mit dem ICE der Deutschen Bahn AG oder lieber dem Fernbus? Fest steht, die Bahn stand zeitweise in der Kritik, die Maskenpflicht in ihren Zügen nicht durchzusetzen.

Zu verunsichern wussten Medienberichte, die von hilflosem Personal schrieben, dass die gesetzliche Maskenpflicht in den Zügen der Deutschen Bahn AG nicht durchzusetzen wusste. Eine Lücke in den internen Vorschriften degradierte die Hausherren dort offenbar zu reinen Bittstellern, was von Ignoranten und Leugnern schamlos zum Schaden der Gesellschaft ausgenutzt wurde.

Keine Frage, ich möchte mich nicht infizieren! Diese Krankheit muss nicht gleich mein Leben bedrohen, damit ich vorsichtig werde und bleibe. Von zu vielen Patienten habe ich gehört und auch selbst mit wieder

Umwelt und Klima sollen beim Verkehr der Zukunft eine große Rolle spielen

Was den Menschen in Deutschland mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs am wichtigsten ist
(Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten)



© BMU

Quelle: Umweltbewusstsein in Deutschland 2018 (BMU/UBA 2019)

www.bmu.de

Für die Hälfte aller Deutschen haben Gesichtspunkte des Umwelt- und Klimaschutzes bereits höchste Priorität, wenn es um die zukünftige Entwicklung des Verkehrs geht. Aber Komfort und preisliche Attraktivität liegen bereits knapp dahinter. Abbildung: BMU

geheilten Menschen persönlich sprechen dürfen, um die oft weiter anhaltenden Gesundheitsprobleme nicht auf die leichte Schulter zu nehmen.

Wissenschaftliche Erkenntnisse aus den SARS-Epidemien der letzten rund zwanzig Jahre wertere ich als Mahnung, andere Menschen und mich vor Ansteckung zu schützen. Das betrachte ich als eine staatsbürgerliche Pflicht. Es sollte in dieser Zeit genauso selbstverständlich sein wie meine Erwartung an einen Arzt, im OP zum Wohle seines Patienten einen Mund-Nasen-Schutz zu tragen.

Deshalb sorgten die Berichte, die ich gelesen habe, für Wut, Angst und Unverständnis. Also doch das Auto nehmen? Entwarnung kam scheinbar aber wenige Tage später, denn die Deutsche Bahn AG ließ verlauten, nun rigoros gegen Maskenmuffel vorzugehen und sie notfalls des Zuges zu verweisen.

Das weckte journalistischen Wissensdurst: Waren es nur hohle Phrasen oder ist Verlass auf diese Ankündigung? Hinzu kam auch, dass ich noch nie in einem Fernbus gereist bin und dies zu Vergleichszwecken gern einmal tun würde. Wann, wenn nicht jetzt?



Motiv, Fahrzeug und Farbwahl sprechen eine klare Sprache, wie das Eigenbild der deutschen Fernbusmarke aussieht. Modern und umweltbewusst möchte der europäische Marktführer dieses Reisesegments wahrgenommen werden. Foto: FlixBus

Gesagt, getan: Die Entscheidung war gefallen, je eine der Strecken am gleichen Tage mit Fernbus und Fernzug zu absolvieren und die Fahrten miteinander zu vergleichen. Immerhin wird das Quasi-Monopol der DB im Fernverkehr nicht auf der Schiene bedroht, wohl aber auf der Autobahn durch Fernbusse – allen voran Marktführer FlixBus.

Preise und Reisezeiten vergleichen

Wie zu erwarten, schlägt der ICE von DB Fernverkehr jeden Fernbus auf größeren Entfernungen, solange die Haltestellenabstände ausreichend groß sind und im Idealfall auch Neubaustreckenabschnitte genutzt werden.

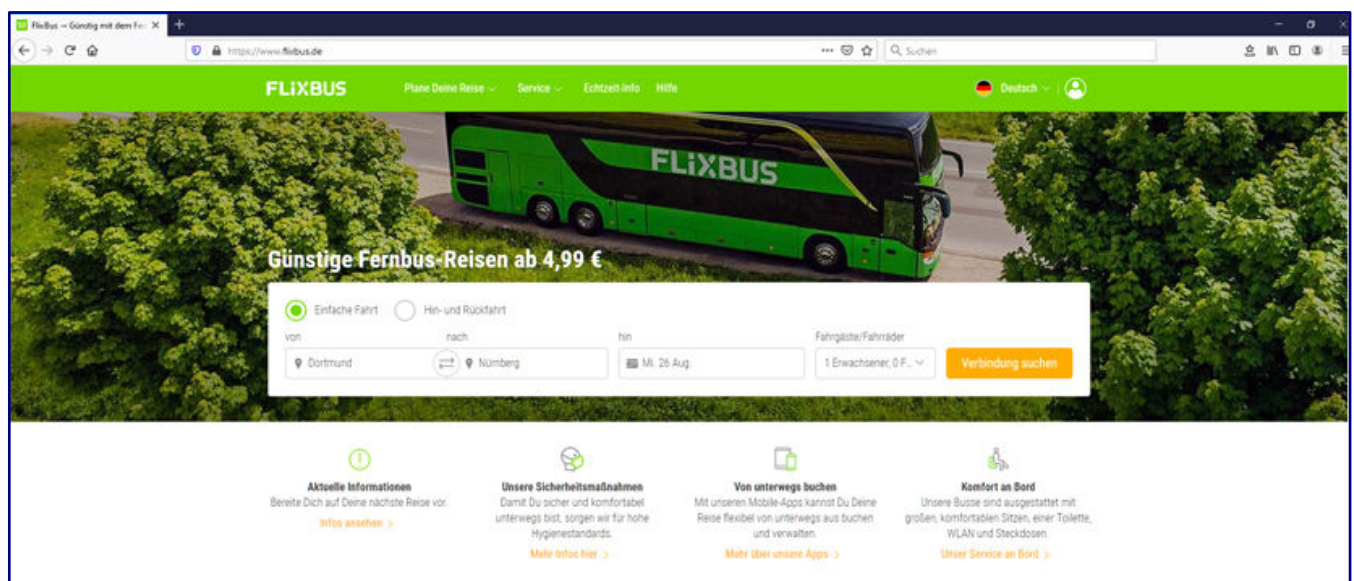
Besonders bei Höchstgeschwindigkeiten von 250 km/h und mehr wirkt sich das spürbar auf die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit aus, in die auch Haltezeiten miteinfließen (müssen). Solche Zwischenstationen kennt auch der Fernbus, doch mit maximal erlaubten 100 km/h auf Autobahnen ist er an dieser Stelle im Nachteil.

Ein weiterer Punkt, der Reisen maßgeblich zu verlängern weiß, sind erforderliche Umsteigezeiten. Meine Fahrt habe ich nicht nach Kriterien ausgewählt, die das eine oder andere Verkehrsmittel bevorzugen oder benachteiligen. Eine systematische, gar repräsentative Untersuchung soll es aber auch nicht sein.

An dieser Stelle wird gern vergessen, dass die persönlichen Fahrzeiten nicht erst ab dem Abfahrtsbahnhof des Fernverkehrs eine Rolle spielen. Es bleibt ebenso zu berücksichtigen, wie ich Bahnhof oder Bushaltestelle überhaupt erreichen kann. Im Sinne der Umwelt war hier also einzig der öffentliche Personennahverkehr einzubeziehen, schienen- wie straßengebunden.

Das Ziel stand fest, ebenso verbindliche Zeitfenster vor Ort. Es ging einzig darum, dazu passende Reisealternativen zu finden, die möglichst dem Umweltgedanken Rechnung tragen, preislich attraktiv sind und möglichst zuverlässig meine Zeitplanung sichern. Vergleichbar wird es auch vielen anderen Kunden gehen, die eine Fahrt aus ähnlichen Anlässen auf sich nehmen müssen.

Am Anfang stand nun die Recherche: Welche Anbieter haben die Relation Dortmund – Nürnberg im Angebot, welche Verkehrstage und -zeiten sind vorgesehen? Da feste Rahmenbedingungen meine Flexibilität einschränkten, blieben nur noch zwei Anbieter übrig: Flixbus und DB Fernverkehr.



Einfacher geht es nicht: Einfache oder Rückfahrt klicken, Start- und Zielort eingeben, Reisedatum auswählen, Suche starten und die Angebote sind da. Ein Suchen nach dem günstigsten Tarif erübrigt sich. Flixbus hat verstanden, was seine Kunden wünschen.

Wer auf welcher der beiden Fahrten den Zuschlag bekommen sollte, ergab sich ebenso zwingend aus den Planzeiten: Die späteste Ankunftszeit in Nürnberg stand fest, bei der Abfahrt konnte ich planen. Auf der Rückfahrt durfte ich ein definiertes Ankunftszeitfenster nicht überschreiten, sonst wären Planungen für den Folgetag Makulatur gewesen. Eine Übernachtung in Nürnberg kam daher auch nicht in Frage.

Daraus ergab sich eine frühe Abfahrt mit dem Flixbus ab Dortmund ZOB und eine Rückfahrt mit dem ICE der Deutschen Bahn ab Nürnberg Hbf. Da ZOB und Bahnhof in beiden Städten nah oder direkt beieinander liegen und sowohl der Start- als auch Zielpunkt identisch waren, sollte die Anschlusslage an der Stelle unentschieden ausgehen.

In Nürnberg standen fünf Minuten Fußweg vom und zum Bahnhof an, am Heimatort besteht eine getaktete und auch nachts mindestens stündliche Zugsanbindung, die fußläufig in zehn Minuten zu erreichen ist.

Interessant wurde es aber bereits beim Preis und dem Buchen der Fahrkarten: Bei Flixbus gibt es jeweils nur eine Klasse und einen Preis, der zusammen mit angebotenen Verbindungen auf dem Bildschirm erscheint. Der Erwerb einer Fahrkarte verläuft intuitiv und schnell.

Von Dortmund ZOB nach Frankfurt (Main) ZOB, dort umsteigen und weiter nach Nürnberg ZOB für insgesamt 23,47 EUR inklusive platzgenau wählbarer Sitzplatzreservierungen. Fahrtkosten zum Abfahrtsort des Fernbusses gehen allerdings extra, wenn sie nicht durch ein Abonnement aufgefangen werden.

Alle Reisebelege lassen sich als PDF speichern, auf Papier ausdrucken oder ganz einfach mit einem kleinen Programm auf dem Mobiltelefon verwalten – je nach Kundenpräferenz. So werden alle Kundensegmente und Altersgruppen bestmöglich versorgt.

Das Flixbus-Programm, in dem übrigens auch die Flixzüge integriert sind, erweist sich auf der Reise als besonders praktisch, denn darüber sind auch aktuelle Informationen abrufbar, falls es mal zu Verspätungen oder Problemen kommt. In den Bussen wird über WLAN zudem ein frei zugängliches wie auch kostenpflichtiges Unterhaltungsprogramm angeboten.

In einem Satz zusammengefasst, lässt sich festhalten: Einfach und intuitiv läuft bei Flixbus alles über kostensparende Selbstbedienung. Die Dienstleistungen werden unter Einsatz modernster Medien in zeitgemäßer Weise angeboten und erbracht, die Zielgruppe ist damit ganz klar ein junges und preissensibles Publikum.

Anders läuft das leider immer noch bei der Deutschen Bahn. Während Abfahrts- und Zielbahnhof sowie die Eckdaten zum Reisetag schnell erfasst sind, geht dann die Suche erst mal richtig los.

Welche Verbindung soll es sein? Da unterscheiden sich Streckenverläufe, Reisezeiten, Zugkategorie, Anzahl an Umstiegen und jede mögliche Auswahl ergibt einen anderen Preis.

Hinzu kommen zwei Wagenklassen, Rabattmöglichkeiten für verschiedene Ermäßigungskarten, flexible und zuggebundene Tarife, unterschiedliche Stornierungsoptionen, im Preis enthaltene oder separat zu

bezahlende Platzreservierungen und Unterschiede dabei, ob die Fahrkarte am Start- und Zielort auch für den übrigen Nahverkehr gilt – oder eben nicht.

Was mich sonst nicht stört, weil ich mich als Vielfahrer sonst immer wieder, fast schon ohne nachzudenken, daran übe, fällt mir jetzt erst richtig auf: Das ist doch weder zeitgemäß noch kundenfreundlich?

Ich verstehe die seit Jahren geübte Kritik am System Bahn, sie sei zu bürokratisch, unflexibel, teuer und unübersichtlich. Zweifelsfrei beweist ein Mitbewerber, der ja auch auf der Schiene aktiv ist, dass es durchaus einfacher geht. Aber auch die Deutsche Bahn hat einiges von ihm lernen müssen und inzwischen umgesetzt, dazu aber später mehr.

The screenshot shows the Deutsche Bahn search interface. At the top, there are navigation tabs: 'Reiseauskunft', 'Sparpreis-Finder', 'Ist mein Zug pünktlich?', and 'Meine Buchungen'. The main search area includes:

- Origin: 'von Nürnberg Hbf' (with a star icon)
- Destination: 'nach Dortmund-Kurl' (with an up arrow icon)
- Departure date: 'Mi, 26.08.20' (with left and right arrows)
- Departure time: '21:00' (with left and right arrows)
- Radio buttons for 'Ab' (selected) and 'An' (unselected)
- Return trip option: 'Rückfahrt hinzufügen' (with left and right arrows)
- Radio buttons for 'Uhrzeit' (unselected) and 'Ab' (selected) and 'An' (unselected)
- Checkboxes: ' Schnellste Verbindungen anzeigen' and ' Nur Nahverkehr'
- Traveler details: '1 Reisender' (dropdown), 'Erwachsen...' (dropdown), 'BahnCard 50, 2. Klasse' (dropdown)
- Class selection: ' 1. Klasse' and ' 2. Klasse'
- Additional options: '> Nur Sitzplatz (kein Ticket)'
- Buttons: 'Weitere Optionen' (grey) and 'Suchen' (red)
- Bottom right: 'Verbindungen suchen' (small text)

Anders ist es bei der Deutschen Bahn: Sind die Reisedaten erstmal eingegeben, fängt die Suche erst richtig an. Es kommen bei Verfügbarkeit pro Wagenklasse drei Tarife (Flex-, Spar- und Supersparpreis) in Frage, mögliche Kartenrabatte verwirren noch zusätzlich. Zwischen günstigstem und teuerstem Angebot können problemlos 100 EUR Preisunterschied liegen.

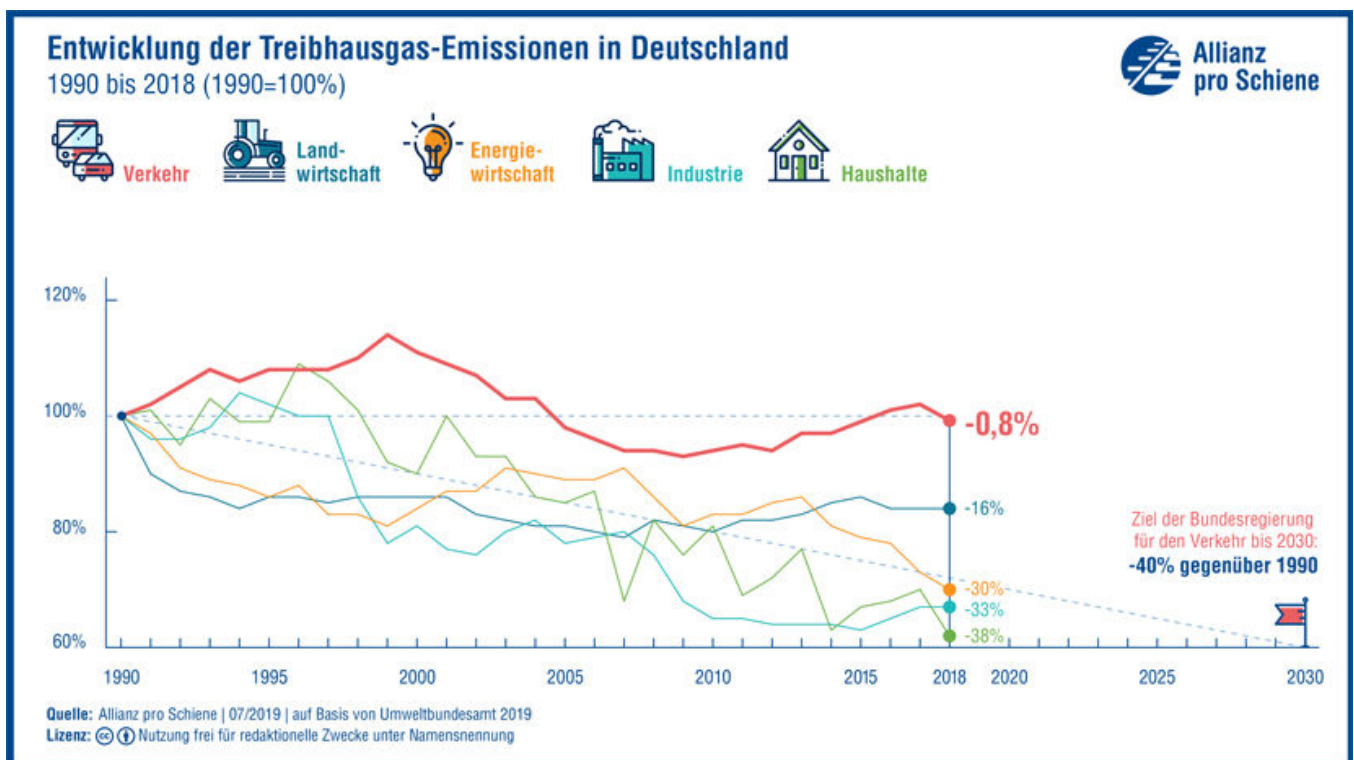
Während ich noch suche und überlege, befällt mich ein Gedanke: Lass es sein, nimm den Bus auch für den Rückweg! Doch das kommt nicht in Frage. Es geht mir um einen Selbstversuch, einen persönlichen Vergleich und außerdem bin ich ja ein Eisenbahnfreund.

Und heute ist die Bahn als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel gefragt wie nie zuvor. Nur mit ihr kann eine Verkehrswende gelingen. Ich möchte ja nicht sprichwörtlich mit dem Eselskarren über mehrere Wochen nach Nürnberg klappern müssen, wenn Politiker auf Druck idealisierter Jugendlicher das freie Reisen wieder zu einem unbezahlbaren Luxusgut für einige wenige Reiche gemacht haben.

Ökologisch sinnvolles Verhalten, Nachdenken über jedes Reiseerfordernis wie auch das sinnvollste Verkehrsmittel sollten also zur gewohnten Übung werden. Dann brauchen wir keine Verbote und immer weiter steigende und unter neuen Namen „untergejubelte“ Energiesteuern. Unser Menschenverstand sollte es besser im Sinne aller lösen können.

Inzwischen hatte ich dann auch eine für mich geeignete ICE-Verbindung und den für mich passenden Tarif gefunden. Eine Zugbindung war für mich kein Problem und so konnte ich zu meiner Überraschung noch einen verfügbaren Super-Sparpreis ergattern.

Die Sitzplatzreservierung wurde mit happigen 4,00 EUR – Flixbus kam für zwei Busse nicht mal annähernd auf die Hälfte - separat berechnet, dafür ließ sich die Fahrkarte aber gleich ohne Mehrkosten bis an den Wohnort buchen. In Summe liegt der von DB Fernverkehr erhobene Gesamtpreis von 27,90 EUR also etwa gleichauf.



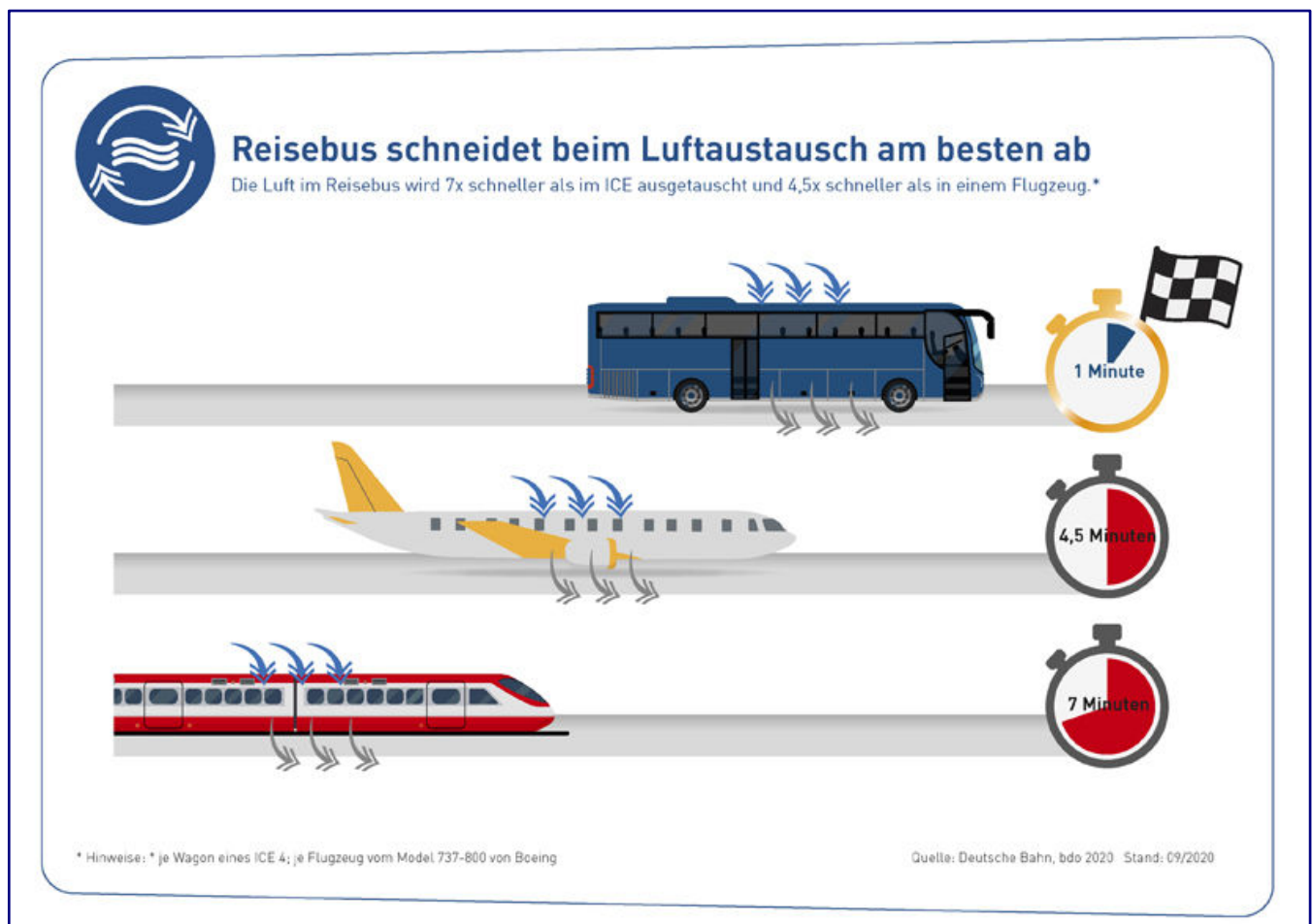
Die Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen über 18 Jahre (bis 2018) zeigt einen allgemeinen Nachholbedarf im Verkehrssektor. Während alle Bereiche Rückgänge von mindestens 30 % und die Industrie um immerhin 16 % aufweisen, liegt der Verkehr mit nur 0,8 % fast auf dem Niveau von 1990. Ist das ein Spiegelbild des rasant steigenden Verkehrsaufkommens, dass wir alle empfinden? Abbildung: Allianz pro Schiene

Und so darf ich an dieser Stelle auch nicht verschweigen, dass es sich hier um den einzigen, aber nur sehr beschränkt verfügbaren Tarif der DB handelt, der mit dem Fernbus überhaupt wettbewerbsfähig ist.

Rabatte als Vielfahrer gibt es darauf nicht mehr, wohl aber auf andere Sparpreise und den Regeltarif; trotzdem liegen sie immer weit über dem, was Flixbus verlangt.

Die Frage, wie das wirtschaftlich möglich ist, können intern nur die Chefetage der Bahn und extern unsere Verkehrspolitiker beantworten, die seit 60 Jahren die Eisenbahn konsequent gegenüber Flugzeug und Auto benachteiligen und im Aufsichtsrat die Geschicke des Staatsunternehmens mitbestimmen.

Dem Preisgefüge der Bahn spielt aber aktuell auch in die Karten, dass Fahrkarten statt mit vollen 19 % inzwischen nur noch ermäßigt mit 7 % besteuert werden. Auch die temporäre Herabsetzung für sechs Monate ab dem 1. Juli 2020 (auf derzeit 5 %) gilt natürlich auch hier.



Der Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer sieht den Reisebus aus Gesundheitsgesichtspunkten aktuell als beste Wahl. 7 x schneller als im ICE sei die Luft darin ausgetauscht, was die Virenlast im Inneren entscheidend reduzieren dürfte. Abbildung: BDO

Nach hohen Investitionen der Firmen in neue Videokonferenzanlagen und Rechnerausstattungen mit Kamera, Mikrophon und passendem Programm zum Vermeiden von Dienstreisen, möchte ich heute sehr in Frage stellen, wie viel in absehbarer Zeit noch gereist werden wird. Immerhin steht auch ein massiver Zeitvorteil auf dem Konto, der hier künftig auch zusätzlich produktiv genutzt werden kann.

Mir erscheint die Bahn da schlecht beraten, wenn sie jetzt schon wieder die alljährlich gewohnten Preiserhöhungen für den Dezember 2020 ankündigt. Preislich liegt sie im besten Falle heute auf Augenhöhe, meist steht sie dort aber deutlich im Abseits. Macht die Bahn selbst wieder Druck auf die Preise, werden Wirtschaftsunternehmen angesichts der diesjährigen Erfahrungen wohl noch verstärkt rechnen.

Bleibt ein abschließender Blick auf die prognostizierten Reisezeiten, bevor es auf Achse geht. Für die Relation Dortmund ZOB / Hbf – Nürnberg ZOB / Hbf stehen hier 7:35 Stunden für den Fernbus nur 5:08 Stunden mit dem ICE ohne Umsteigen gegenüber.

Unter Einbeziehen aller Zeiten von Tür zu Tür, also auch mit Umstieg von/auf ÖPNV und einem Flixbus-Hinweis, sich 15 Minuten vor Abfahrt einzufinden, erhöhen sich die effektiven Zeiten auf 9:05 Stunden (Fernbus) und 5:47 Stunden. Der ICE ist also auch noch deutlich besser an den Taktverkehr auf der Schiene angebunden.

Mit Flixbus nach Nürnberg

Die Hinfahrt nach Nürnberg begann gut. Eine Anzeige in Dortmund ZOB führte die Linien und Abfahrtszeiten der Fernbusse auf und wies sie einem Bussteig zu, auch Flixbus hatte seine Firmenfarbe so eingesetzt, dass Fahrgäste in den richtigen Bereich gelotst wurden.



Die Testfahrt beginnt. Die Haltestelle in Dortmund ZOB ist deutlich durch die Firmenfarben gekennzeichnet und lässt sich deshalb nicht verfehlen. Der moderne Reisebus weckt Erwartungen an eine angenehme Fahrt.

Da alle Reisenden namentlich ihre Fahrstrecke buchen, kann der Fahrer sie der Reihe nach aushaken, zum Desinfizieren der Hände und Tragen ihrer Mund-Nase-Maske anhalten und mitgenommenes Gepäck verstauen. In unserem Fall hieß das eine Abreise 2 Minuten vor Plan um bereits 7:53 Uhr, da niemand mehr fehlte.

Im modernen Reisebus erwartete mich ein bequemer Sitz, bei dem nur die Rückenlehne höher sein dürfte, ein angenehm klimatisierter Innenraum und ein kostenloses, wie auch funktionierendes WLAN, das mit einer Datenmenge von 150 MB pro Tag genutzt werden durfte.

13 Fahrgäste befanden sich insgesamt in diesem Bus und im Gegensatz zum morgendlich Regionalexpress, der mich ins Stadtzentrum gebracht hatte, trugen alle von ihnen vorschriftsgemäß ihre Maske – ein beruhigendes Gefühl trotz großer Abstände mangels höherer Auslastung.

Und so verlief diese Reise zunächst auch sehr angenehm und ich konnte noch ein wenig die Augen schließen. Immerhin sollte es ein langer Tag werden und etwas Ruhe würde sicher gut tun. Doch irgendwann wurde ich auf der Autobahn A 45 von einem Hupkonzert geweckt.

Was ich als Auslöser beobachten musste, sollte sich später auf der A 5 wiederholen: Unser Busfahrer zeigte eine sehr aggressive Fahrweise, überfuhr mehrfach durchgezogene Linien und zwang so nachfolgende Pkw zu starkem Bremsen, was sie laut mit akustischen Warnzeichen kundtaten.



Die Fahrkartenkontrolle erfolgt bei FlixBus beim Einstieg und vollkommen kontaktlos. Zum Hygienekonzept gehören derzeit auch Maskenpflicht, Sicherheitsabstand beim Warten und Einsteigen sowie ein Desinfektionsmittelspender, der an der Einstiegstür angebracht wird. Das Funktionieren hängt auch hier freilich von der Akzeptanz der Fahrgäste ab. Foto: FlixBus

Wenn nur deren Eingreifen einen Unfall verhindern kann, sprechen Juristen übrigens von einer Gefährdung. Wie war das noch mit der gegenseitigen Rücksichtnahme? Besonders mulmig wurde mir, weil das mehrfach beobachtete Verhalten die vielen Baustellenbereiche mit verengten Fahrspuren betraf.

Doch das schien unseren Fahrer nicht zu stören, ebenso wenig die Verbotsschilder für Fahrzeuge mit mehr als 2,10 Meter Breite. Munter nutzte er auch die linke(n) Fahrspur(en), die, wie ich ja aus der letzten Reihe beim Blick nach hinten problemlos feststellen konnte, deutlich schmaler als unser Bus waren.

Und so überholte er fleißig und munter unter Ignorieren aller Hupwarnungen bedrängter und genötigter Autofahrer in den Baustellenbereichen, um selbst schneller voranzukommen. Meine eigenen

Erfahrungen lassen mich erheblich zweifeln, dass er dabei die einschlägigen Streckenverbote mit 80 oder auch nur 60 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung beachtet hat.

Ich kann es nicht beschönigen und schreibe es deshalb so deutlich, wie ich es mir durch den Kopf ging: Angst um meine Gesundheit überkam mich. Mehrfach habe ich überlegt, ob ich aus dem Bus heraus den Notruf wählen soll und die Polizei bitte, diese Irrfahrt zu beenden, bevor Menschen dabei zu Schaden kommen. Schwierig wäre es nur gewesen, ihr den genauen Standort mitzuteilen, denn die Schilder der Abfahrten konnte ich ja aus der letzten Reihe heraus nicht lesen.

In Frankfurt (Main) ZOB angekommen, hätte ich vor Erleichterung den Boden küssen können und war froh, dass der zweite Teil der Busreise besser laufen sollte. Wohl nur deshalb habe ich auch keine Nachfrage an Flixbus gestellt, zumal die auch nicht selbst Fernbusse betreiben, sondern Busunternehmen als Auftragsnehmer einschalten. Trotzdem blieb das Gefühl, im Zug deutlich besser aufgehoben zu sein.



In Frankfurt (Main) liegt der zentrale Omnibus-Bahnhof auf einer ziemlich kleinen Fläche, aber in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs. Wie dieser ist auch der ZOB ein wichtiger Knotenpunkt für den Fernverkehr, weshalb hier ein Umstieg anstand.

Angekommen sind wir in Frankfurt (Main) trotz starken Verkehrs auf den Autobahnen übrigens 7 Minuten vor Plan um 10:38 Uhr. So blieben mir mehr als die veranschlagten 45 Minuten, um mir die Beine ein wenig zu vertreten und ein zweites Frühstück als Stärkung einzunehmen.

Also ging ich ein wenig in Richtung Hauptbahnhof, um mögliche Fotoobjekte zu entdecken und einen Eindruck zu bekommen, wie dieser Betriebstag bei der DB verlief. Eine zufällig mitgehörte Bahnsteigansage berichtete von voraussichtlich 95 Minuten Verspätung eines Zuges wegen Signalstörung und ließ mich zweifeln, ob ich mit dem Fernzug mein Ziel heute wohl erreicht hätte.

Neugierig macht mich nun das Werbeplakat eines anderen Fernbusanbieters. Der verwies auf die nur bei ihm gültigen Abstandsregeln und eine reduzierte Auslastung der Busse als Beitrag zur Gesundheit der Kunden. Das sollte ein Anlass sein, bei Flixbus mal genauer hinzusehen, denn ich war ja erst an einem Zwischenziel.

Zurück am zentralen Busbahnhof verfolgte ich den regen Busverkehr, der nicht nur aus Fernbuslinien mit Fahrtzielen weit hinter den Grenzen Deutschlands bestand. Auch viele Gastarbeiter scheinen hier im Rahmen der Freizügigkeit innerhalb der EU regelrecht „angekarrt“ zu werden, ein aus Umweltsicht zweifelhafter Wirtschaftsbeitrag.

Dies rückte mir auch wieder stärker in Erinnerung, dass auch der Fahrer der ersten Linie nur ein schlechtes, sehr gebrochenes Deutsch sprach und kaum zu einer Konversation fähig gewesen sein dürfte. Auch beim Fahrer der zweiten Linie sollten sich enorme Sprachbarrieren feststellen lassen.



Sauberes Innenleben, bequeme Sitze, angenehme Klimatisierung und Steckdosen (Netzstecker und USB) an jedem Platz sind Argumente, die klar für eine Reise mit dem modernen Fernbus sprechen.

Auf der Reise selbst spielte das keine Rolle, denn während des Fahrens verbietet sich eh jede Unterhaltung. Störend war dies aber besonders bei älteren Herrschaften, die nicht sicher waren, ob sie vor dem richtigen (Fern-)Bus standen oder wissen wollten, wo sie denn wohl ihr Reisemittel fänden.

Solche Kunden waren aber deutlich in der Minderheit, mit Mitte Vierzig lag ich schon selbst über dem Altersdurchschnitt aller Insassen – die Fahrer mal ausgenommen. Rund zehn Fahrgäste aller Teilabschnitte waren gleich alt oder älter als ich. Alle übrigen dürften Studenten auf Heimfahrt gewesen sein, was jedenfalls explizit auf alle zutraf, mit denen ich im Reiser Verlauf gesprochen habe.

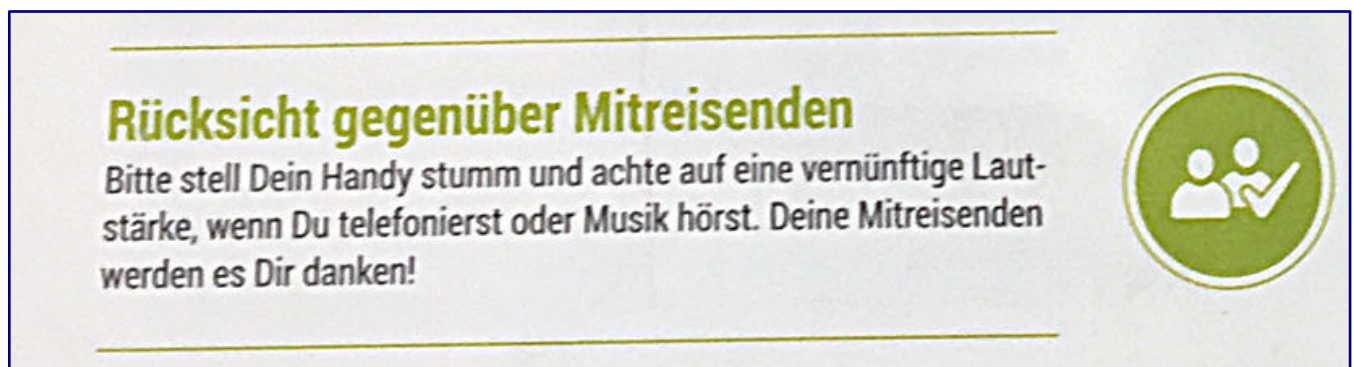
Auffällig war das in Frankfurt (Main) ZOB anwesende Personal eines Sicherheitsdienstes. Auch die DB setzt solches an den großen Bahnhöfen ein, weshalb ich mich nach deren Aufgabe erkundigte. Sie seien zum Schutz der Reisenden vor aggressivem Betteln, Belästigungen und Diebstahl eingesetzt, erhielt ich zur Antwort. Bewusst wurde mir nun, welches Risiko offenstehende Gepäckklappen von Bussen während der Haltezeiten darstellen.

Weiter ging es mit einer anderen Linie, für die Frankfurt und auch Nürnberg nur Zwischenhalte waren. 11:30 Uhr sollte es losgehen, um 15:30 Uhr sollte ich mein Ziel erreichen – viel Zeit würde mir vor Ort nicht bleiben, alles war eng getaktet, aber machbar. Mit 4 Minuten Verspätung fuhren wir los, alles im „grünen Bereich“.

18 Fahrgäste zählte ich im Bus, von denen zwei ihre Masken abgenommen hatten. Den Fahrer schien das nicht zu stören, denn es erfolgten weder allgemeine Ansagen noch gezielte Aufforderungen. Und wie ich feststellen musste, sind bei Flixbus auch alle Plätze und Reihen bis auf den letzten wohl belegbar gewesen.

Zumindest wurde es bei den folgenden Zwischenhalten in einigen Bereichen des Busses sehr eng. Die Fahrgäste saßen dann keinen Meter mehr auseinander und das über Zeitfenster von womöglich mehreren Stunden. Umso wichtiger war also das Tragen der Mund-Nasen-Bedeckung zum Unterbinden einer Aerosol-Ausbreitung.

Auch den weiblichen Fahrgast direkt vor mir störte das nicht. Die Maske blieb über die vollen vier Stunden abgenommen, es wurde fröhlich gegessen und getrunken, dazwischen telefoniert oder laut, also ohne Kopfhörer, ein Film auf dem Mobiltelefon angesehen. Freundliche Bitten verhalten ohne jede Resonanz. Ordnetendes Personal gab es nicht, der Fahrer konnte unterwegs eh nicht eingreifen und dann war da ja auch noch eine Sprachbarriere.



Flixbus mahnt seine Kunden zur gegenseitigen Rücksicht, was aktuell auch die Maskenpflicht umfassen muss. Doch wenn diese nicht mitspielen, ist unterwegs leider jeder Fahrgast auf sich allein gestellt. Quelle: Flixbus-Reisendeninformation

Hinzu kamen noch Probleme beim Anmelden im WLAN dieses Busses, das mir so über die meiste Zeit verwehrt blieb. Immerhin funktionierten die 220-Volt- und die USB-Ladesteckdose am Platz. Wie froh war ich, als mich wegen einer über Monate anhaltenden Telefon- und Internetstörung unser Telekom-Techniker anrief und nach den letzten Maßnahmen zum neuen oder veränderten Fehlerbild fragte.

Wie gern übertönte ich mit meiner Stimme jetzt den Fernsehton des Kartoffelchips und Kekse vernichtenden „Krümelmonsters“ vor mir. Ob sie es nun bemerkt, wie sie andere Fahrgäste stört und sich völlig rücksichtslos verhält? Nein, sie würde es nicht merken!

An ein Nickerchen war nicht zu denken und ich erwägte, doch bei ihr mal zu fragen, ob sie das Gerät etwas höher halten könne, damit auch ich mitschauen kann. Lesen war ja ebenso unmöglich. Körperlich dank bequemer Sitze und guter Klimatisierung entspannt, aber dafür ziemlich genervt, traf ich 15 Minuten vor Plan in Nürnberg ein.

Ich hatte also noch etwas Luft und konnte das Treiben am ZOB beobachten. Die Linie, mit der ich hier angekommen war, teilte sich hier auf zwei Destinationen, weshalb ein Teil der Fahrgäste auf einen anderen Bus umzusteigen hatte.



Warum vergleichen wir ausgerechnet Flixbus mit der Deutschen Bahn? Als einziger Konkurrent im Fernverkehr macht dieses Unternehmen ihr auch direkt auf der Schiene Konkurrenz – mit einem Angebot namens „Flixtrain“. Foto: Flixbus

Damit das alles klappt, gab es vor Ort Flixbus-Personal, das koordinierend tätig war, damit Menschen und Gepäck den richtigen Bus erreichen. Alle Flixbus-Bediensteten, die mir an diesem Tag begegneten, trugen bei Fahrgastkontakt stets den vorgeschriebenen Schutz und auch der kontaktlose Einsteige- und Kontrollprozess mit ausreichend Sicherheitsabstand schien durchdacht.

Aber was nützt das, wenn einzelne Fahrgäste nicht mitmachen? Als es ruhiger wurde, fragte ich also, wie bei Flixbus denn das Einhalten der Maskenpflicht gewährleistet werden sollte, besonders eben während der Fahrten.

Dies sei Aufgabe der Fahrer, die die Informationen zu geben hätten und bei Halten ja auch Desinfektionsspender an den Türen anbringen. So weit, so gut. Dass die Fahrer auf der Autobahn nicht eingreifen können, stand auch außer Frage.

Aus der Pflicht entlassen werden können die ausführenden Unternehmen aber trotzdem nicht. Der Fahrer habe Hausrecht und dürfe auch Verweise aussprechen. Also war es dem Fahrer auf dieser Fahrt einfach nur gleichgültig oder er sich den Gefahren nicht hinreichend bewusst?

So verwiesen die Vor-Ort-Vertreter denn auch schnell auf die Polizei, die durchaus mal Stichprobenkontrollen durchführe und im Übrigen bisweilen auch Drogenrazzien. Wie bitte, Flixbus als Drogenkurier? Nun, im grenzüberschreitenden Verkehr schien mir dies durchaus möglich, als ich darüber nachdachte.



Eine der beiden Flixtrain-Verbindungen ging jüngst mit frisch renovierten Reisezugwagen wieder neu an den Start. Komfort und Ambiente stehen den Bussen in keiner Weise nach. Buchungen laufen über dasselbe Portal und bieten daher dieselbe Bedienerfreundlichkeit und verständliche wie auch günstige Tarife. Foto: Flixbus

Nun denn, ich war heile und pünktlich in Nürnberg angekommen. Zwei Wochen später sollte ich auch endgültig wissen, dass ich mir dort keinen Infekt eingefangen habe. Und als Pluspunkt für Flixbus bleiben auch saubere wie funktionsfähige Bustoiletten.

...und mit dem Zug zurück

Weniger spektakulär sollte über die meiste Zeit meine Zugreise werden. Glücklicherweise hatte ich keinen der so unbequemen ICE 4 erwischt. Mein ICE 3 gehörte auch nicht zu den bereits renovierten Fahrzeugen, denn sonst hätte er ebenfalls diese fürchterlichen Sitze mit viel zu kurzer Sitzfläche besessen, bei denen sich auch die Rückenlehne nicht brauchbar kippen lässt.

Pünktlich, also rechtzeitig vor der Abfahrt, fand ich mich in Nürnberg Hbf ein. Noch schnell ein Brötchen kaufen und etwas zu Abend essen und trinken, dann konnte es losgehen. Auf die Maskenpflicht wurde schon im Eingangsbereich vom Sicherheitsdienst hingewiesen und das Befolgen durchgesetzt.

Auch im Bahnhof selbst werde ich Zeuge, wie die Bundespolizei eingreift, als sich jemand mit abgenommenem Schutz im Bahnhof bewegt. Es blieb zunächst bei einer mündlichen Verwarnung. Ein gutes Gefühl macht sich breit, hier wird Wert auf schützende Regeln gelegt!

Doch liegt dies am Freistaat Bayern, der für mehr Strenge bekannt ist, oder hat die Deutsche Bahn AG hier wirklich so deutlich spürbar ihre Hausaufgaben gemacht? Die weiteren Wochen zeigten mir, dass erkennbar mehr Nachdruck geübt wird, dies aber von Ort zu Ort immer noch unterschiedlich gelebt wird.



Mit Beginn der Rückfahrt stellte sich die spannende Frage: Würde sich die Deutsche Bahn ebenso abgehängt zeigen wie ihr ICE-2-Triebkopf 402 020-2?

Hörte ich in Düsseldorf Hbf mehr Durchsagen zum Thema und beobachtete auch das Einschreiten von Sicherheitsdienst und Bundespolizei, so befiel mich in Dortmund Hbf mehrfach der Eindruck, da könne jeder machen, was er wolle.

Jedenfalls schien sich auch das morgendliche „Sturmchaos“ wieder beruhigt zu haben und mein ICE fuhr pünktlich um 21:00 Uhr in Nürnberg los. Die Auslastung des Abendzugs ist gering, aber auch andere Tagesverbindungen mit mehr Fahrgästen bestätigten kurz darauf meine Eindrücke. Ausreichend Abstand ließ sich meist einhalten.

Freundliche Zugbegleiter halfen ihren Fahrgästen, wiesen ihnen den Weg zum Platz, wo dies erforderlich war, kontrollierten Fahrkarten, forderten aber auch aktiv das Tragen des Mund-Nase-Schutzes ein – ein klarer Pluspunkt für die DB. Ein klein wenig getrübt wurde dies nur, weil ihnen nicht auffiel, dass einzelne Personen die Alltagsmaske nur über den Mund, nicht aber der Nase trugen.

Deutlich festzustellen blieb aber auch, dass im Zug deutlich mehr Disziplin herrschte als noch im Fernbus am Morgen. Das kann und dürfte natürlich besonders auch am Altersdurchschnitt der Fahrgäste liegen, die in deutlich höherer Zahl einer Risikogruppe zuzurechnen sind. Hier war ich nämlich einer der jüngeren Fahrgäste, auf jeden Fall lag ich wohl unter dem Altersdurchschnitt.

Ein typisches Problem im ICE stellen Koffer dar, da es keine, zu wenige oder zu weit entfernte Kofferablagen gibt. Während ich im Fernbus Gepäck hinzubuchen musste und, wie im Flugzeug, nur ein Teil als Handgepäck mitnehmen und am Platz verstauen darf, wandert alles, was Menschen tragen können, mit ins Abteil.

Regelmäßig stellt sich dann die Frage, wohin Koffer, Taschen und Jacken sollen. Ständig im Blick soll es bleiben und wegen des Gewichts nicht in die Ablagen weit über den Sitzen wandern. Werden Rückenlehnen oder ganze Sitze, mindestens aber Durchgänge und Notausgänge blockiert, zeigt sich das DB-Personal allzu häufig hilflos oder auch resigniert.

Doch davon war auf der Rückreise aus Nürnberg nichts zu spüren, was der deutlich geringeren Auslastung zuzuschreiben war. Für die DB sollte das aber einen Denkansatz darstellen, meine ich. Neben Geschäftsreisenden sind es vor allem ältere Menschen, die weite Strecken mit dem Zug zurücklegen.

Auch die Klimaanlage funktionierte tadellos. Defekte beobachtete ich in den letzten beiden Jahren aber auch eher im Nahverkehr, wo einzelne Garnituren oft wochenlang als „rollende Sauna“ betrieben wurden – die Betriebsnummer eines Waggons verrät es immer wieder. Das waren und sind Tage, an denen 30°C Außentemperatur beim Ausstieg als erfrischend kühl empfunden werden können.



Das Innere des ICE 3 macht nach rund 20 Dienstjahren zwar längst nicht mehr so einen modernen Eindruck wie die noch sehr jungen Fernbusse. Aber am Tisch lässt es sich selbst in der 2. Klasse bequem sitzen – solange der Kunde keinen der renovierten und neu bestuhlten Züge erwischt! Steckdosen und WLAN gibt es auch hier.

Fast schon überraschend machte auch die Toilette einen sehr sauberen Eindruck, in der es dann zwar keine Seife im Spender mehr gab, wohl aber Desinfektionsmittel. Deutlich besser als früher zeigte sich das Bordprogramm.

Nach einer problemlosen Anmeldung im WLAN wird keine Tagesgrenze an Datentransfer angezeigt. Ich fragte mich, ob das ein Fehler oder ein Fortschritt war; jedenfalls trug es zur persönlichen Freude bei. Im Portal sind viele freie und kostenpflichtige Angebote zu finden. Wie beim Fernbus bezieht sich dies auf Musik, Filme, Lesestoff und Hörbücher.



Beim DB-Navigator und dem ICE-Portal (Startseite im Bild) hat das Unternehmen erkennbar von Flixbus gelernt und seine Dienstleistungen verbessert.

Gelernt vom Erfolg der Fernbusse hat die Deutsche Bahn auch zweifellos beim Einsatz ihres „DB-Navigators“.

Zum einen wird er konsequenter für aktuelle Informationen, Verspätungen und gefährdete Anschlüsse genutzt, auf der anderen Seite kann jede Fahrkarte (und Rabattkarte) auch elektronisch hineingeladen werden.

Zwar macht es keinen Unterschied, ob ich dem Zugführer meine Fahrkarte auf Papier oder einem Bildschirm zeige, aber die DB ist inzwischen auch weiter.

Wenn ich die Funktion „Komfort-Check-In“ nutze und bestätige, meinen gebuchten Sitzplatz eingenommen zu haben (oder einen beliebigen erfasse), habe ich Ruhe.

Meine Fahrkarte ist dann entwertet und das begleitende Personal bekommt dies auf seinen Geräten angezeigt. So ließ es sich auch hier störungsfrei lesen, des Portal-Angebot nutzen und später auch schlafen.

Wäre da nicht noch ein Verspätungsereignis gewesen, das für etwas Unruhe sorgen sollte. Um 23:09 Uhr ertönten beim Halt in Frankfurt (Main) Hbf die Lautsprecher im Zug: Der ablösende Triebfahrzeugführer käme mit einem verspäteten Zug an und müsse dann noch das Gleis wechseln. Prognostiziert wurden 15 Minuten, tatsächlich blieb es (vorerst) bei neun Minuten.

Doch die würden meinen Anschluss in Dortmund Hbf gefährden, eine volle Stunde Verspätung würden dann auflaufen. Zu meiner Freude bemühen sich die Zugbegleiter sehr redlich und freundlich um die Anschlüsse oder Alternativen meiner Mitreisenden.

Auch mir wurde Hoffnung gemacht, da wir sicher auf der „Achterbahn“ zwischen Frankfurt (Main) und Köln Hbf noch einige Minuten wieder einfahren dürften. Doch es kam anders, denn als Folge einer Türstörung betrug die Verspätung schließlich bereits 15 Minuten.

Fast eine volle Stunde nächtlicher Wartezeit in der „Pommesbude mit Gleisanschluss“ (Eigenbezeichnung der DB: Dortmund Hbf), die Reisenden nachts nicht einmal einen Warteraum anzubieten vermag und immer noch wie die Notschlafstelle für Obdachlose und Betrunkene wirkt, wären wohl ein Albtraum.

Wer das kennt, meidet hier das nächtliche Reisen mit der Bahn.

Aber das nicht nur freundliche, sondern alle bisherigen Erfahrungen noch übertreffende Zugpersonal gab nicht auf.

Irgendwann rückte auch mein Umstieg näher und so kümmerten sie sich auch um mein Anliegen. Stolz konnten sie melden, dass ich meinen Anschluss erreichen sollte.

Wir hätten ihn nämlich soeben überholt, in der Folge wurde er nun (auch für mich nachprüfbar) als wartend gekennzeichnet.

Tatsächlich warten musste aber ich, denn wir erreichten das ICE-Ziel Dortmund Hbf nur noch 7 Minuten nach Plan, während mein Anschluss inzwischen bereits 10 Minuten Verspätung hatte.

Mir konnte das gleichgültig sein, denn ich verlöre keine volle Stunde und konnte mir zudem einen sehr unangenehmen Aufenthalt an Deutschlands vielleicht schlechtesten ICE-Systembahnhof ersparen.

Auch die sich bei einer anschließenden Netto-Fahrzeit von nur 8 Minuten weiteren 6 Verspätungsminuten, die sich durch Herumstehen an einer angeblichen Baustelle ergaben, trübten meine Stimmung nicht mehr.

Vodafone.de 01:48

AA Nicht sicher — mobile.bahn.de

Nürnberg Hbf - Dortmund-Kurl

Mi, 26.08.20, 21:00 - Do, 27.08.20 02:24
02:35

Nürnberg Hbf
ab 21:00 Gl. 7

ICE 522
Geringe bis mittlere Auslastung

an 02:08 02:19 Gl. 10
Dortmund Hbf

8 Min. Umstiegszeit
Anschluss wartet

Dortmund Hbf
ab 02:16 02:27 Gl. 8

RE 28175

an 02:24 02:35 Gl. 4
Dortmund-Kurl

> Aktuelle Alternativen

Um 1:48 Uhr ist sicher, der Anschluss passt trotz Verspätung und wird als wartend angezeigt. Erleichterung macht sich breit.



Das Etappenziel Dortmund Hbf ist erreicht. Doch während der ICE sieben von fünfzehn Verspätungsminuten zu nächtllicher Stunde wieder einfahren konnte, sammelte der Nahverkehrsanschluss fleißig weitere Minuten. Die Bahn sollte es noch einmal spannend machen...

Endlich kam ich nach einem endlos lang wirkenden Tag der Heimat und damit meinem Bett näher, um am Folgetag dann endgültig Bilanz ziehen zu können.

Und der Gewinner ist...

Zusammenfassend bleibt zu attestieren, dass die prognostizierten und tatsächlichen Reisezeiten nicht weit auseinanderlagen. So bringen sie keine überraschenden Wenden im Gesamtfazit. Flixbus war tatsächlich 15 Minuten schneller als angegeben, die DB brachte mich insgesamt 16 Minuten (inklusive Anschlussfahrt) später heim.

Bei 2,5 bis 3 Stunden Unterschied in den Reisezeiten, abhängig von der reinen Fernreisezeit oder der Gesamtdauer mit Hin- und Rückweg zum Start- wie auch Zielort, kann der Bus seinen Nachteil nicht wettmachen.

Die Frage nach dem besseren Verkehrsmittel lässt sich also gar nicht so leicht beantworten und bleibt sehr subjektiv geprägt. Entscheidend ist am Ende, wie die einzelnen Kriterien, die es jeweils abzuwägen gilt, persönlich gewichtet werden:

- Nachhaltigkeit / Umweltschutz,
- preisliche Attraktivität,
- gesamte Reisedauer,
- Verlässlichkeit und Verspätungsanfälligkeit,
- Tarifstruktur, Übersichtlichkeit und Bedienerfreundlichkeit,

- Reiseklima, Komfort und Atmosphäre,
- Sauberkeit und Hygiene sowie
- der Faktor Mensch.

Einen großen Pluspunkt verbucht der Fernbus aus meiner Sicht bei einem unschlagbar günstigen Preis, der aber vor allem Ausdruck einer politisch gewollten Benachteiligung des Verkehrsträgers Schiene ist: Während die Bahn auf Strom volle Energiesteuern zahlen muss, fährt der Fernbus mit steuervergünstigtem Dieselmotorkraftstoff.

Und während von der Bahn erwartet wird, dass sie ihre Trassenkosten selbst erwirtschaftet, steht der Fernbus, der nicht mal die nur einen Bruchteil der verursachten Kosten deckenden Autobahnmaut zahlen muss, auch hier erheblich besser da. Die Mehrwertsteuerabsenkung auf Fahrkarten erweist sich bestenfalls als „Tropfen auf den heißen Stein“, wenn dies umweltfreundlicheres Reisen begünstigen soll.



Mit verständlichen Tarifen, unschlagbar günstigen Preisen, kinderleichtem, weil intuitiv bedienbarem Buchungssystem und elektronischem Komfort während der Reise spricht FlixBus vor allem junge Fahrgäste an. Foto: FlixBus

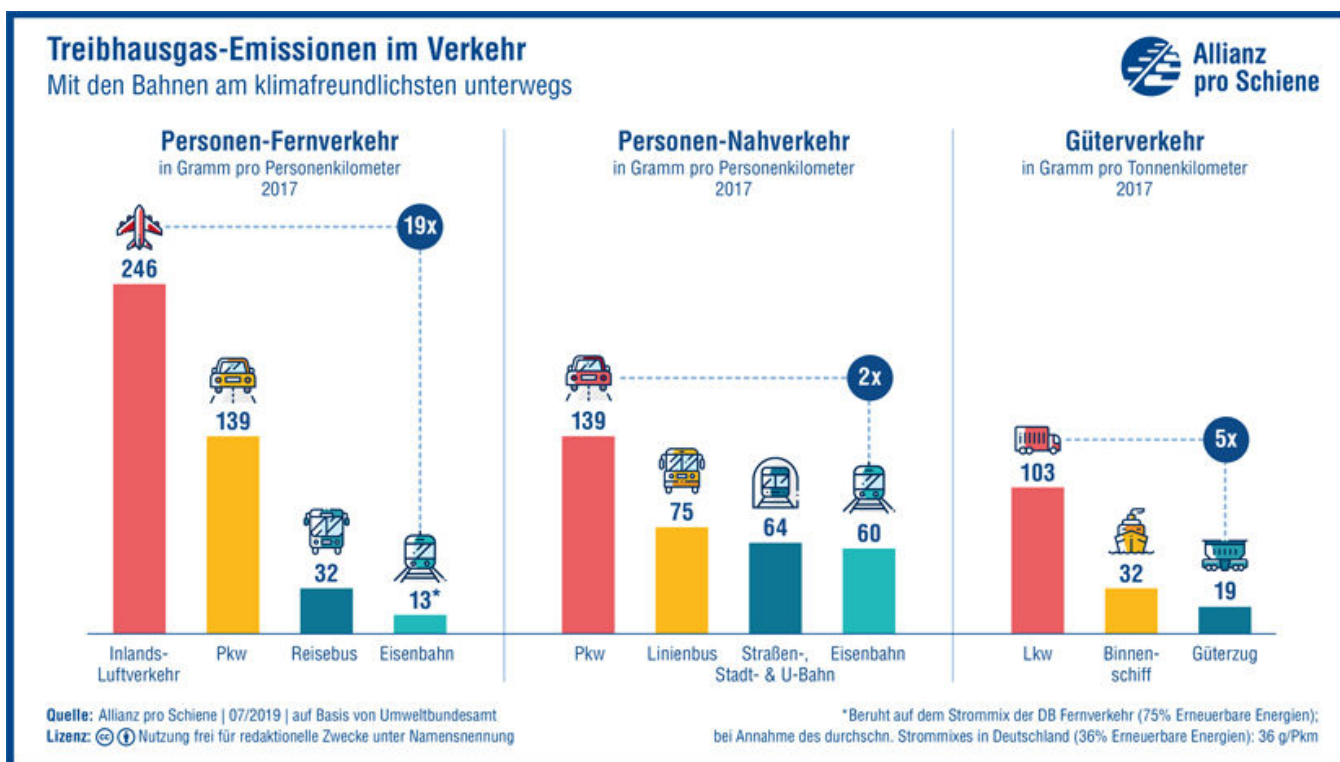
Für Geschäftsreisende dürfte allenfalls der ICE als Alternative zu kürzeren Flugreisen interessant sein, denn wer kann schon sieben Stunden eines Arbeitstags im Bus verbringen? Und ob die häufig bemängelten Verspätungen und Zugausfälle bei der Bahn den Fernbus besser aussehen lassen, konnten meine Testfahrten nicht beantworten.

Da die Reisen ohne Stau verliefen, blieb alles kalkulierbar und die Umsteigezeiten erwiesen sich als sehr großzügig bemessen. Schon bei der kleinsten Verkehrsstörung könnte das anders aussehen. Für die Deutsche Bahn sprach aber immerhin, dass das Reiseziel ohne Umsteigen erreichbar war – viele ICE verkehren tagsüber beispielsweise nur bis Düsseldorf Hbf oder Essen Hbf und würden das Bild auch dann verändern.

Bei Komfort, Sauberkeit und Atmosphäre herrschte Gleichstand, Das Herumirren im Tarifdschungel der DB im Internet oder am Automaten lässt sich erlernen, andernfalls besteht hier noch eine persönliche Alternative am Schalter, die aber leider auch nicht immer den günstigsten Preis findet.

An dieser Stelle ist die Eisenbahn, vielleicht mit Ausnahme der Flix-Züge, nicht mal ansatzweise bei der jungen Generation konkurrenzfähig. Wer es gewohnt ist, Rechtsgeschäfte und Käufe verschiedenster Art am Rechner oder Mobiltelefon zu tätigen, schüttelt dort nur den Kopf und lässt die Finger davon.

Fahrgäste, mit denen wir gesprochen haben, bestätigten ohne Ausnahme, dass Preise, Übersichtlichkeit und ein einfaches Buchungssystem der Grund für die Wahl der Flixbusse waren. Im Zug ist dazu eher zu hören: „Ach, für mich ist das doch nichts mehr.“



Die in dieser Grafik verarbeiteten Daten des Umweltbundesamts aus Juli 2019 belegen die Bedeutung der Eisenbahn für das Gelingen einer ökologischen Verkehrswende. Abbildung: Allianz pro Schiene

Persönlich kann ich hier eine tendenzielle Neigung zum Fernbus nicht verhehlen, aber eine Sache gab für mich den entscheidenden Ausschlag, dem ICE in ähnlicher Situation wieder den Vorzug zu geben: das deutlich größere Gefühl von Sicherheit in Bezug auf die Reise und meine Gesundheit.

Obwohl Fernbusse statistisch als sehr sichere Verkehrsmittel gelten, reichen sie doch nicht an die Bahn heran. Und die geschilderten Erfahrungen der ersten Etappe haben in meiner Gefühlswelt leider auch deutliche Spuren hinterlassen.

Zudem sorgte die größere Enge im Fernbus auf einzelnen Reiseabschnitten für persönliches Unbehagen, besonders wegen anhaltender Verletzungen der Maskenpflicht. Zu sorglos schienen mir besonders junge Menschen mit der Gesundheit ihrer Mitmenschen umzugehen, weshalb mich die jüngste Entwicklung der Ansteckungszahlen und Patientenstrukturen nicht zu überraschen vermag.

Beileibe darf dieses Verhalten nicht pauschaliert werden, aber wenn 10 % der Fahrgäste ihrer Pflicht nicht nachkommen und vom Betreiber auch nicht (wenigstens an Zwischenhalten) dazu angehalten werden, steigt das Verbreitungsrisiko überproportional an.

Hier hat sich die Deutsche Bahn nach öffentlicher und sicher angebrachter Kritik deutlich engagierter und effektiver gezeigt. In Verbindung mit zuvorkommendem Personal, das dies umzusetzen hat, bekam dies auch eine höchst persönliche Note: Freundlichkeit ist eben ein Türöffner.



Nicht nur Umweltschutzgesichtspunkte machten den ICE von DB Fernverkehr zum persönlichen Testsieger. Entscheidend war letztlich das gute Gefühl, auch während der Fahrt wirksam vor einer lebens- und dauerhaft gesundheitsschädigenden Infektion geschützt zu werden, was der Fernbus nicht geschafft hat. Entscheidend ist dabei der Faktor Mensch und so waren es die Angestellten der DB und ihr Engagement, die den entscheidenden Ausschlag gaben.

Und deshalb war es am Ende aus meiner Sicht ein klarer Sieg nach Punkten für DB Fernverkehr mit dem Produkt Intercity-Express. Aus Umweltschutzgesichtspunkten (Energieeinsatz pro Fahrgast) sollte sie eh die erste Wahl sein, zumal die Deutsche Bahn auch ihren Strom inzwischen bereits sehr nachhaltig erzeugen lässt. Daran ergänzen auch freiwillige Kompensationsbeiträge des Busreisenden für CO₂-Ausstoß nichts.

Die Anbieterseiten der Konkurrenten:
<https://www.bahn.de>
<https://www.flixbus.de>

MOZART

FINEST IN CUTTING

100%
MADE IN
GERMANY

PROFI-MESSER FÜR MODELLBAU- PROFIS

- FÜR ERMÜDUNGS-
FREIES ARBEITEN
- HOCHWERTIGE KLINGEN
MADE IN SOLINGEN



15.-18. April 2021
**INTERMODELLBAU
DORTMUND**
Halle 4, Stand 4.B02

12.-14. März 2021
**Faszination Modellbahn
Mannheim**
Halle Mainmarkt, Stand 1018

Mozart AG

Schmalzgraben 15
42655 Solingen
Fon +49 212 22 09 0
info@mozart-blades.com
mozart-blades.com

Vertriebspartner

Werkzeuge PETER POST

Qualitätswerkzeuge für
Modellbahn & Modellbau
Industriestr. 28 · 37115 Duderstadt
webmaster@peter-post-werkzeuge.de
peter-post-werkzeuge.de



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.

Wunschmodelle angeregt:

Auf der Suche nach „passenden“ Zugmaschinen, d.h. Dampflok habe ich leider bisher keine

- BR 23 (nicht die Diesellok)
- Güterzuglok für die vielen Wagen der K.Bay.Sts.B., außer der Gt 2x4/4

für die Spur Z gefunden.

Das können doch Vorschläge für die nächsten Wunschmodelle sein. Oder gibt es die schon?

Rainer Kneilmann, Bingen am Rhein

Antwort der Redaktion: Güterzugdampflokomotiven bayerischen Ursprungs sind in der Tat rar. Bei Märklin gab es da in der Tat nur die spätere Baureihe 96. Für Großserienmodelle sehen wir da heute auch kaum Perspektiven, denn zum Amortisieren der hohen Entwicklungs- und Werkzeugkosten bedarf es aus unserer Sicht mindestens einer gut gehenden Epoche-III-Variante. Im damit nachgebildeten Zeitraum standen aber nur noch wenige Länderbahnbaureihen unter Dampf.

Die Baureihe 23 hat es in Form von drei verschiedenen Konstruktionen gegeben: Einheitslok der Reichsbahn, Neubaulok der DR (BR 23¹⁰) und Neubaulok der DB. Letztere wurde bereits 2009 erstmals von Bahls als Modell ausgeliefert und hatte auch in der Kategorie Lokomotiven unsere Redaktionsauszeichnung gewonnen. Einen Testbericht haben wir in **Trainini®** 12/2009 veröffentlicht. Diese Lok mit der Art.-Nr. 5023 finden Sie hier: <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>.

Weiterer Zuspruch zu 15 Jahren Trainini:

Ich danke Ihnen für die Vorstellung unserer Z-Stammtischwagen 2020 und gratuliere sehr herzlich zu dem 15-Jahr-Jubiläum des Trainini. Sie beweisen einen langen Atem und erhebliche Konsequenz! Vielen Dank dafür!

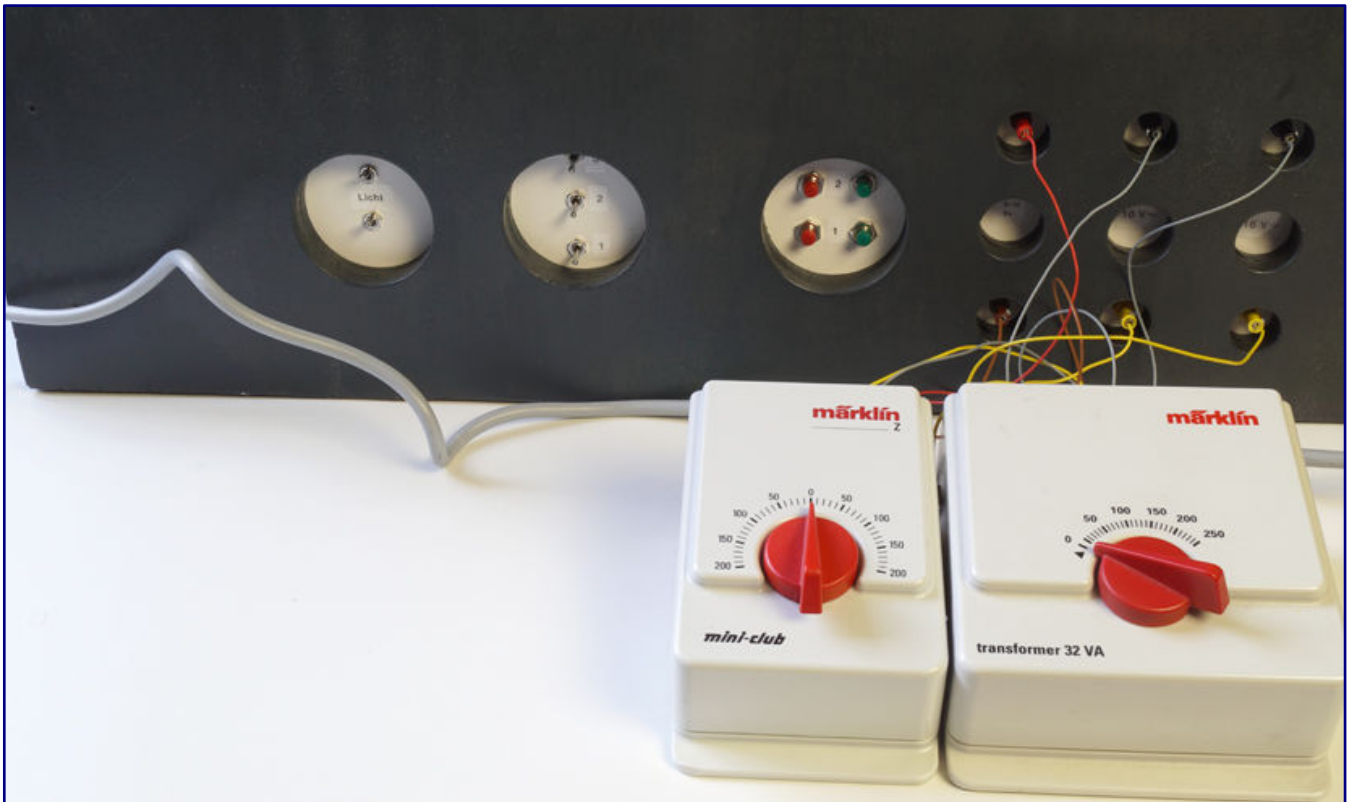
Helmut Engelbrecht, per E-Mail

Nachtrag zur Bauberichtsserie „Himmelreich“:

Immer wieder sind wir froh über die von unseren Lesern eingehenden Rückmeldungen zu Themen und Artikeln unseres Magazins.

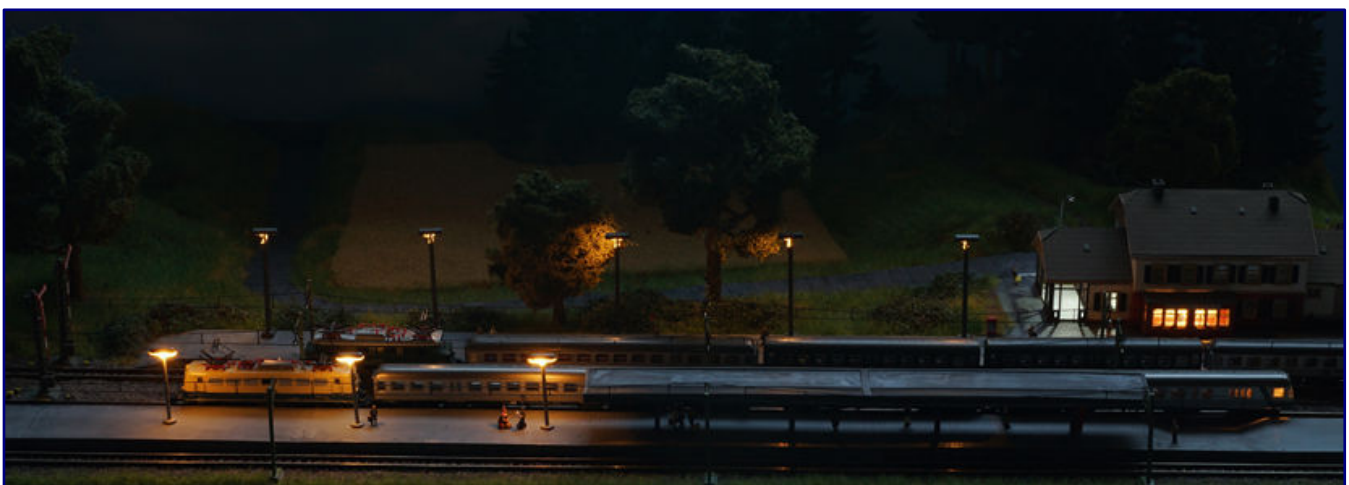


So erreichten uns auch verschiedene Hinweise und Wünsche, dass die fertiggestellte Bedieneinheit auf der Rückseite des Dioramas gar nicht im Teil 4 gezeigt wurde. Dafür möchten wir uns entschuldigen und dies hier nun nachholen.



So sieht das Bedienfeld des Himmelreich-Dioramas nach seiner Fertigstellung: Die drei Schalter- und Tasterfelder steuern (v.l.n.r.) das Licht von Laternen und Empfangsgebäude, die drei Stromkreise (Nummern gemäß Gleis zugeordnet) und die Flügel-Ausfahrtsignale an den Gleisen 1 und 2. Rechts daneben sind die jeweils mittig gekennzeichneten Anschlussbuchsen für Fahr- und Lichtstrom (jeweils 10 V) und Lichtstrom 16 V.

Damit es inhaltlich rund wird, bauen wir diesen Nachtrag zu einer kleinen Bilderserie aus, die auch Nacht- und Dämmerungsaufnahmen des Schaustücks umfasst – auch diese hatten leider keinen Eingang in das letztendlich ausgewählte Bildmaterial gefunden.



Nachtstimmung mit Laternenlicht am Bahnhof Himmelreich. Nur der Wartebereich des Empfangsgebäudes und der vorgelagerte Stellwerksraum sind hell erleuchtet – allerdings bewusst mit unterschiedlichen Lichttemperaturen (siehe Teil 1 der Bauberichte).



Die Morgendämmerung bricht herein, der Fahrkartenschalter im Gebäude ist wieder geöffnet. Wir erkennen einen Mann mit Koffer, der sich auf den Weg zum Warteraum gemacht hat, während an der Bushaltestelle eine Pendlerin auf Anschluss wartet (Bild oben). Auch auf dem Bahnsteig beginnt das morgendliche Treiben. Hier kreuzen sich planmäßig zwei Berufspendlerzüge, denn die Höllentalbahn ist ja nur eingleisig (Bild unten).



Inzwischen ist es schon recht hell geworden, doch im Stellwerksraum brennt immer noch Licht. Der Fahrdienstleiter, der gleichzeitig Aufsichtsbeamter („Rotkäppchen“) für den Bahnhof Himmelreich ist, hat jetzt zur Berufsverkehrszeit viel zu tun.

Die 72. Spielwarenmesse 2021 wird verlegt:

Vor dem Hintergrund der jüngsten Entwicklung bei den weltweiten Infektionszahlen, aber auch in Deutschland, kann die traditionell am Jahresanfang anstehende Spielwarenmesse in Nürnberg nicht wie geplant stattfinden. Reisebeschränkungen vieler Länder und ein ausreichender Schutz vor Ansteckung brachten alle Konzepte letztlich zum Scheitern.

Der Termin vom 27. bis zum 31. Januar 2021 wurde nun gestrichen und soll durch einen Sommertermin ersetzt werden, wie in der Aufsichtsratssitzung am 24. September 2020 beschlossen wurde.

„Wir bedauern die Entscheidung zur Verlegung der Spielwarenmesse 2021“, sagte Ernst Kick, Vorstandsvorsitzender der Spielwarenmesse eG, unter Verweis auf das Hygienekonzept, das zuvor noch gemäß der Regeln der bayerischen Staatsregierung gemeinsam mit den Nürnberger Gesundheitsbehörden entwickelt worden war.

Doch ebenso wenig, wie derzeit ein neuer Termin bekannt ist, lässt sich aus Redaktionsicht absehen, was die Entscheidung für die Modellbahnbranche bedeuten wird. Wir haben mit Blick auf erforderliche Umsatzplanungen und Vorfinanzieren der Produktion Zweifel, dass eine Messe im Sommer eine geeignete Alternative darstellen kann.

Betriebswirtschaftlich erachten wir es als erforderlich, bereits im Frühjahr den größten und umsatzwichtigsten Teil geplanter Neuheiten bekannt zu geben und über eingehende Bestellungen Resonanz zu erhalten.

Wohl auch deshalb gehen bereits Gerüchte um, die Modellbahn könne sich gar endgültig von der Spielwarenmesse verabschieden, weil eine einmalige Absage auch dauerhafte Folgen haben kann. Offizielle Bestätigungen für solche Überlegungen seitens der Hersteller fehlen bislang allerdings.

Märklin-Auslieferungen im Oktober:

Die mit den Frühjahrsneuheiten 2020 angekündigte Zugpackung zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Württemberg“ (Art.-Nr. 81390) ist bei den Händlern eingetroffen. Sie besteht aus der Nachbildung einer Tenderdampflok T 9, die einen GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zieht.

Dieser Zug besteht aus einem Plattformwagen 3. Klasse der K.W.St.E. und je einem Bierkühlwagen, offenen Güterwagen mit Kohlebeladung und Säuretopfwagen der Verbandsbauart. Lok und Plattform-Durchgangswagen haben zuletzt eine Produktpflege durchlaufen und zeigen sich technisch auf aktuellem Stand.

Ebenso verfügbar ist jetzt die Nürnberger Messelok 2020 (88669), die nur über Händler und nicht Märklins elektronischen Vertrieb zu erwerben ist. Vorbild ist in diesem Fall die dieselhydraulische Lokomotive V 216 (Ex-Lollo) der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) im Betriebszustand um 1990. Verpackt ist es wie seine Vorgängerinnen in einer edlen Echtholzschachtel.



Die V 216, erschienen als Nürnberger Messelok 2020 (Art.-Nr. 88669), der WEG ist ein willkommener Farbtupfer auf unseren Anlagen.

Auch dieses farblich sehr ansprechende Modell, das neben Bundesbahnmaschinen gleich auffallen wird, präsentiert sich auf aktuellem Stand mit warmweiß-rotem LED-Lichtwechsel an den Enden, Antrieb durch einen Glockenankermotor und vergrößerten Puffertellern samt Puffertellerwarnanstrich.

An frühere Zeiten des durch eine Insolvenz untergegangenen Versandhauses Quelle erinnert der 2.-Klasse-Silberling der Gattung Bnb 719 aus dem Bestand der Bundesbahn (87162) mit Werbeanschriften. Das fein bedruckte Modell mit ozeanblau lackiertem Rahmen trägt Anschriften der Epoche IV und ist mit Inneneinrichtung und Kurzkupplungen ausgestattet.



Die jüngste Auflage eines 2.-Klasse-Silberlings der Gattung Bnb 719 (87216) trägt Werbeanschriften des früheren Versandkaufhauses Quelle. Ausgestattet ist diese Neuheit mit Inneneinrichtung und Kurzkupplungen.

In der Epoche VI zu Hause sind die beiden Modelle eines vierachsigen Schiebepanewagens Gattung Rils 652 der Deutschen Bahn AG (82426). Angekündigt waren auch diese Modelle mit den Frühjahrsneuheiten. Sie tragen auf den roten Planen die Aufschrift „DB Schenker“.

Nach dem Feuer bei Micro-Trains:

Sechs MTL-Beschäftigte hat es beim verheerenden Wald- und Buschbrand am 8. September 2020 in Talent (Oregon) erwischt: Sie und ihre Familien verloren ihre Häuser. Zu ihren Gunsten wurde ein Spendenkonto eingerichtet, das von Modellbahnern – besonders der Nenngröße N – kräftig unterstützt und bis auf 40.000 USD aufgefüllt wurde (Stand: 1. Oktober 2020).



Der MTL-Weihnachtswagen für 2020 (Art.-Nr. 507 00 680) ist beidseitig unterschiedlich bedruckt. Fotos: Micro-Trains

Dieses Geld kommt nun den Betroffenen zu Gute, um ihre Existenzen zu sichern und zu helfen, neue Perspektiven zu eröffnen.

Die Firma Micro-Trains bedankt sich auf ihren Seiten herzlich bei allen Spendern.

Inzwischen scheint es auch mit der Produktion, sicher noch auf bescheidenem Niveau, weiterzugehen.

Der Hersteller meldet mit dem Weihnachtswagen 2020 (Art.-Nr. 507 00 680) eine erste Neuauslieferung für die Spur Z.

Als Modell ausgewählt wurde ein gedeckter 50-Fuß-Standardwagen, der mit weihnachtlichen Schnee-Motiven und dem Firmenmaskottchen Micro-Mouse bedruckt ist.

Stammtischwagen Rhein-Neckar für 2020:

Der Z-Stammtisch Rhein Neckar hatte sich auch für dieses Jahr vorgenommen, in Zusammenarbeit mit FR Freudenreich Feinwerktechnik besondere Wagenmodelle der Epoche III aufzulegen. Volker Töpfer möchte gern diese Idee außergewöhnlicher Modelle für Betriebsbahner künftig fortsetzen.

Die in Kleinserie aufgelegte und bereits restlos ausverkaufte Wagenpackung für 2020 (Art.-Nr. 00.018.02) enthält einen offenen Güterwagen Bauart Klagenfurt der SNCF, der noch grau lackiert ist, aber bereits in den ab 1953 gemeinsam mit Deutschland betriebenen EUROP-Wagenpark eingestellt ist.

Ergänzt wird er um einen der beliebten Spitzdachwagen „Typo F“ der FS in der oxidroten, Ende der vierziger Jahre für diesen Wagentyp eingeführten Farbgebung. Das Besondere an diesem Modell sind die Tampondrucke, die (leicht schief) aufgeklebte Papierzettel und Frachtzettel in den Zettelkästen nachbilden.



Die beiden Wagen der Stammtischpackung Rhein-Neckar 2020 (Art.-Nr. 00.018.02) bedienen ausgefallenerere Modellbahnerwünsche. Das Ladegut „Schüttbriketts“ im offenen Wagen stammt von Rainer-Tielke-Modellbau. Foto: Jörg Erkel

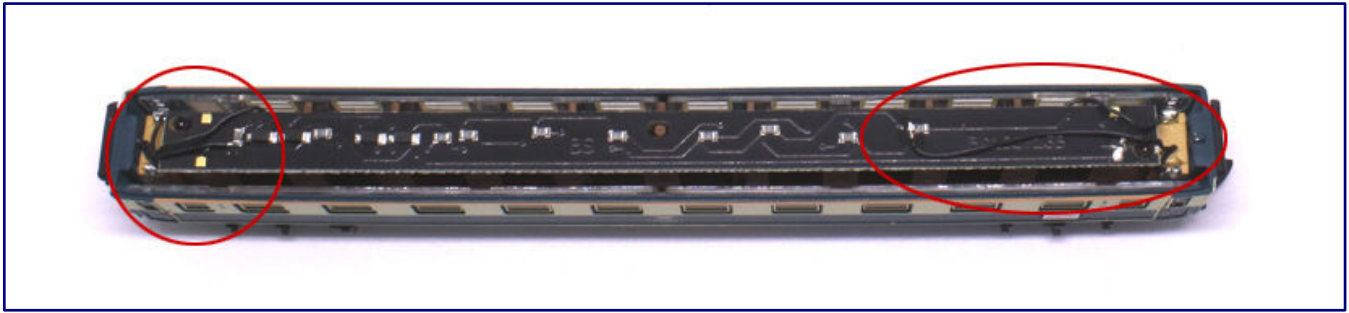
Seitenwandaufkleber waren besonders in Italien damals üblich und gaben Hinweise auf das Ladegut, seinen Versender und eventuell erforderliche Vorsichtshinweise. Passend zum „Land, in dem die Zitronen blühen“ weisen sie am Modell Limoni (Zitronen) als Fracht aus, die von einer in Kalabrien ansässigen Agrargenossenschaft in Richtung Deutschland versandt wurden.

Zum Redaktionsschluss waren leider nur noch zwei einzelne Exemplare des „Klagenfurt“ der SNCF erhältlich, die über Volker Töpfer veräußert werden ([info\[at\]kurpfalz220.de](mailto:info[at]kurpfalz220.de)). Wahlweise erhältlich waren für diese und den gleichartigen Wagen in der Packung noch von Ratimo-Z formneu gefertigte Ladeguteinsätze „Schüttbriketts“, die Rainer Tielke im 3D-Druck fertigt.

Nachbesserungen am Gesellschaftssonderzug:

Die beiden Produkte zum Gesellschaftssonderzug, der Gesellschaftswagen (Art.-Nr. 87210) und die drei Ergänzungswagen (87211) werden nach unserer Kritik nun seitens Märklin nachgerüstet. Die Prüfungen im Hause ergaben eine Abweichung zwischen der Produktbeschreibung und dem ausgelieferten Zustand.

Es werden deshalb an beiden Wagenenden Speicherkondensatoren eingebaut, die das Flackern beseitigen und die Stromversorgung stabilisieren. Erste Versuche zeigen eine geringe Nachleuchtzeit und ein flackerfreies Leuchten im Betrieb.



Im Rahmen der Nacharbeiten an den Modellen mit den Artikelnummern 87210 und 87211 lötet Märklin Speicherkondensatoren (im Bild beige) an die Leiterplatten der Innenbeleuchtung an. Foto: 1zu220-Shop

Für das Nachrüsten sind die betroffenen Modelle durch Kunden, die eine Nacharbeit wünschen, einzusenden, was über den Händler veranlasst werden kann. Wem der Weg dorthin zu weit ist, der kann seine betroffenen Modelle auch direkt mit Fehlerbeschreibung an Märklins Reparaturservice aufgeben. Die Kontaktdaten finden Sie auf deren Internetseiten.



Abbildung: Transpress

Nachgearbeitete Wiederauflage eines Typenkompass:

Der bereits seit fünf Jahren vergriffene Typenkompass „Dampflok der Deutschen Reichsbahn 1920 – 1945“ des Autors Heinrich Petersen bei Transpress ist wieder aufgelegt worden. Das Buch ist inhaltlich und im Umfang unverändert, was zu erwarten war, weil die Geschichte der behandelten Baureihen längst abgeschlossen ist.

Allerdings wurde das Erscheinungsbild an die aktuellen Auflagen dieser Reihe angepasst. Teile des Vorworts wurden aus diesem herausgetrennt und in eine eigenständige Einleitung übertragen. Das Literatur- und Abkürzungsverzeichnis wurden an den Anfang des Titels verschoben.

Aufgefallen ist uns auch, dass einige verblichene Altaufnahmen gegen Bilder besser reproduzierbarer Qualität getauscht wurden, die sich meist kontrastreicher darstellen. Wir fanden aber auch Fotos, die nun dunkler wirken als beim vorherigen Buch und einige Details nur schwer erkennen lassen. Ansonsten wirkt der Inhalt vertraut.

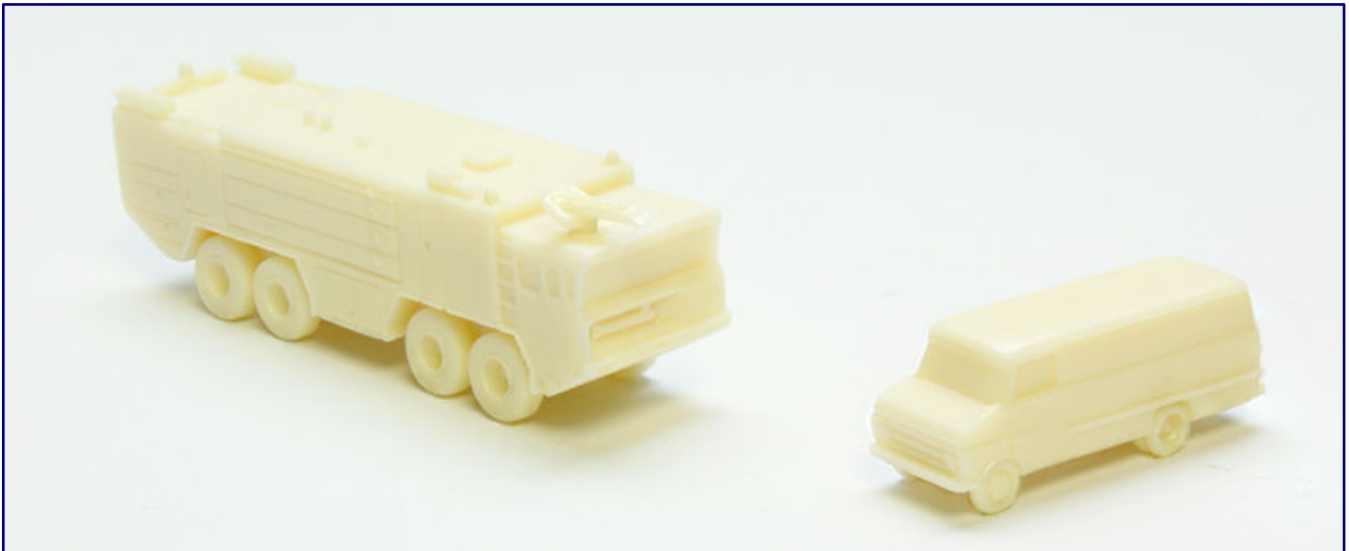
Das Werk hat mit der beschriebenen Überarbeitung auch die neue ISBN 978-3-613-71610-0 erhalten und kostet 12,00 Euro. Den Inhalt des Buches haben wir seinerzeit in **Trainini®** 12/2012 besprochen. Der Verlag ist im Internet unter <https://www.motorbuch.de> zu finden.

Deutsche Autos von JMC Scale Models:

João Marrafa de Carvalho aus Lissabon in Portugal beschäftigt sich schon lange mit der Spurweite Z, ist seit Jahren ein treuer Leser unseres Magazins und hat seine Aktivitäten nun auch auf deutsche Automodelle ausgeweitet. Zu finden ist er damit unter seiner aus den Namensteilen abgeleiteten Marke JMC Scale Models (<http://jmc-scalemodels.blogspot.com>).

Zu nennen sind hier zunächst die verschiedenen Modelle des nach dem Zweiten Weltkrieg neu konstruierten Kastenwagens Opel Blitz aus der 1,5-Tonnen-Nutzlastklasse. Dies war ein typisches, kleines Nutzfahrzeug der Nachkriegsjahre, das sich letzten Endes aber nicht gegen den Mercedes-Benz L 319 und den kleineren VW-Transporter durchsetzen konnte.

João bietet seine Modelle unlackiert und fertig gestaltet an. Im Falle des Opel-Kastenwagens bedeutet das eine neutrale, blau-rote Farbgebung oder die Ausführung als Zustellfahrzeug der Deutschen Bundespost.



Ein Faun-Flugfeldlöschfahrzeug und der Kastenwagen Opel Blitz (Bild oben) wie auch die MAN-Pausbacke mit Pritsche/Plane und als Müllfahrzeug (Bild unten) stellen die ersten Neuheiten von JMC Scale Models nach deutschen Vorbildern dar.

Als in Folge restriktiver deutscher Zulassungsvorschriften die Ära der Langhauber zu Ende ging, schlug nicht nur die Stunde der Kurz- und Eckhauber. Auch Frontlenker waren seitdem stärker nachgefragt. Ein markantes Fahrzeug jener Zeit war die sogenannte „Pausbacke“ von MAN, die vor einigen Jahren von MO-Miniatur angekündigt worden war.

Doch erst JMC Scale Models hat deren Miniaturen im Maßstab 1:220 auf die Straßen der Modellbahnanlagen gebracht. Wie auch die übrigen Fahrzeuge handelt es sich um detaillierte, in Resin gegossene Standmodelle.

Der MAN-Frontlenker „Pausbacke“ ist mit Pritsche/Plane sowie als Müllwagen erhältlich und macht auch im Modell immer eine gute Figur. Die Formen, die diesem Laster seinen Spitznamen haben, nämlich die seitlichen „Hamsterbacken“ im Frontbereich, sind auch in der Verkleinerung gut zu erkennen.

Ein anderes Feld bedienen die vierachsigen Faun-Flugfeldlöschfahrzeuge. Ohne solche schnellen Großfahrzeuge mit leistungsstarkem Löschmonitor auf dem Dach und großem Löschmittelbehälter im Inneren dürfte kein Großflughafen betrieben werden.

Wer einen Flughafenabschnitt auf seiner Anlage besitzt und dem das Ziegler-Modell aus dem Herpa zu modern ist, der findet hier die passende Lösung zum Ausgestalten. Doch auch für Kanal-, Fluss- oder Hafensegmente findet sich ein Angebot im Programm: Das Kajütboot „Chris Craft Cruiser“ mit 46 Fuß Vorbildlänge verbreitet Sommerstimmung auf der Anlage.



Auch das Kajütboot „Chris Craft Cruiser“ findet sicher besondere Einsatzmöglichkeiten auf den Wasserstraßen der Spur-Z-Anlagen.

Über ein letztes, an dieser Stelle zu nennendes Modell, wurden wir erst kurz vor Redaktionsschluss informiert. Die Rede ist hier vom Mercedes-Benz O 405, der zweiten und letzten Generation des VÖV-Standardbusses mit den Baujahren 1984 bis 2001. Seinen Vorgänger O 305 haben wir erst in der letzten Ausgabe vorgestellt.

Zu diesem Modell ließ uns João wissen, dass es eines seiner älteren Projekte ist, das er nun zu Ende gebracht hat. Basis bildete hier noch keine CAD-Konstruktion, sondern ein Urmodell, das auf dem Werk Tisch von Hand entstand.

Für das nächste Jahr planen wir noch einen ausführlichen Bericht über JMC Scale Models, seine Modelle und Geschichte.

Drei Neuheiten bei WDW Full Throttle:

William D. Wright hat seit Erscheinen der letzten Ausgabe drei neue Wagenpackungen vorgestellt. In seiner Sammler-Reihe erschienen gedeckte Schüttgutwagen „Aluminum Grainers“ (Art.-Nr. FT-COL51), die jeweils aus anderen Packungen seines Sortiments neu zusammengestellt wurden.

Ähnlich konfiguriert wurde die exklusiv für Z Scale Monster Trains aufgelegte Zusammenstellung „Pennsylvania Dutch Anthraciters“ (FT-COL50-2). Eine völlig neue Variante der offenen 33-Fuß-Wagen mit außenliegenden Streben und zwei Auslasstrichtern erscheint mit Anschriften für MKT (FT-2059).

Vertrieben werden WDW-Produkte, die nicht exklusiv für einen anderen Händler aufgelegt wurden, in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>).

Und wieder Herbstneuheiten bei NoBa-Modelle:

Es vergeht wohl kein Monat in diesem Jahr, ohne dass NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) eine ganze Reihe gesammelter Ideen in neue Modelle umsetzt. Aktuell steht vor allem die Wirtschaftswunderzeit im Mittelpunkt des Schaffens, die es sicher nicht nur uns sehr angetan hat.

Gleich drei Nutzfahrzeugtypen aus jenen Jahren sind in mehrfacher Ausführung neu im Programm:

<u>Beschreibung/Modell</u>	<u>Art.-Nr.</u>
Krupp Titan Pritsche	6367R
Krupp Titan Pritsche/Plane	6367.1R
Krupp Titan Pritsche/Plane (Fertigmodell)	6367.1RF
Krupp Titan Pritsche mit Anhänger	6919R
Krupp Titan Pritsche/Plane mit Anhänger	6919.1R
Krupp Titan Pritsche/Plane mit Anhänger (Fertigmodell)	6919.1RF



Der Krupp Titan (links) wird von NoBa-Modelle in verschiedenen Ausführungen angeboten, darunter mit Pritsche/Plane und Anhänger (Art.-Nr. 6919.1R). Daneben steht mit dem Henschel HS 12 (6369R) ein weiterer Langhauber jener Zeit.

Büssing 8000 Sattelzugmaschine	6014R
Büssing 8000 Sattelzugmaschine (Fertigmodell)	6014RF
Büssing 8000 Pritsche	6364R
Büssing 8000 Pritsche/Plane	6364.1R
Büssing 8000 Pritsche/Plane (Fertigmodell)	6364.1RF
Büssing 8000 Kofferaufbau	6366R
Büssing 8000 Kofferaufbau (Fertigmodell)	6366RF
Büssing 8000 Tanklaster	6370R
Büssing 8000 Pritsche mit Anhänger	6918R
Büssing 8000 Pritsche/Plane mit Anhänger	6918.1R

Büssing 8000 Pritsche/Plane mit Anhänger (Fertigmodell)	6918.1RF
Büssing 8000 mit Tankauflieger	6920R
Büssing 8000 mit Tankauflieger (Fertigmodell)	6920RF
Henschel HS 12 Pritsche	6369R
Henschel HS 12 Pritsche (Fertigmodell)	6369RF



Groß ist die Auswahl vor allem beim Büssing 8000, der die berühmte Kühlergrill-Spinne in den Maßstab 1:220 bringt: Sattelzugmaschine mit Tankauflieger (6920R), Kofferaufbau (6366R) und Pritsche/Plane (6364.1R).

Zu den modernen Fahrzeugen gehören folgende Umsetzungen:

MAN Sattelzugmaschine 8 x 4	6013R
MAN Sattelzugmaschine 8 x 4 (Fertigmodell)	6013RF
2-achsiger Sattelauflieger (Tieflader) mit Baggerschaufel	6065R
2-achsiger Sattelauflieger mit Bordwänden	6066R
2-achsiger Sattelauflieger mit Baggerschaufel (Fertigmodell)	8033
2-achsiger Sattelauflieger mit Bordwänden (Fertigmodell)	8034

Und auch beim Rollmaterial hat sich wieder einiges getan: Der Behelfspackwagen MPw4yg-57 ist jetzt auch als noch unlackierter Geisterwagen (5311R) oder Fertigmodell (5311RF) erhältlich. Die drei Gehäuse für den Hersfelder Schienenbus (5209R) passen auf Märklin-Fahrwerke der BR 798/998 und erlauben es, die einzige einst in Deutschland anzutreffende Variante mit Faltenbalgübergängen nachzubilden.

Ergänzt wird die riesige Liste durch 10-Fuß-ISO-Container (2044) für vielfältigen Einsatz auf der Anlage und die in Nordamerika etablierten Railrunner (5306), unter denen mit Laufdrehgestellen aufgebockte Lastwagenauflieger zu verstehen sind, die so zu Güterzügen gekuppelt werden können.

Abschließend wiederholen wir noch einen grundsätzlichen Hinweis: Eine Artikelnummernenerweiterung um den Buchstaben R verweist auf den Werkstoff Resin (sonst PLA-Druck), ein zusätzliches F kennzeichnet Fertigmodelle, die ab Werk auch schon eine komplette Lackierung erhalten haben.

Miniatur-Wunderland erneut ausgezeichnet:

Seit 2012 fragt die Deutsche Zentrale für Tourismus alle ausländischen Besucher nach den beliebtesten Sehenswürdigkeiten Deutschlands. Bereits zum dritten Mal in Folge wurde nun das Miniatur-Wunderland zur beliebtesten Sehenswürdigkeit gewählt.



Hinsichtlich der Anzahl an Auszeichnungen durch die Deutsche Zentrale für Tourismus hat das Miwula nun mit Schloss Neuschwanstein gleichgezogen. Diese bekannte Sehenswürdigkeit ist in Hamburg natürlich auch als Modell zu sehen. Foto: Miniatur-Wunderland

Mit insgesamt drei Auszeichnungen hat es damit zum Schloss Neuschwanstein aufgeschlossen, das 2012, 2013 und 2014 diesen Titel gewann. Dieses Ereignis sollte alle Modellbahner gerade in Krisenzeiten fröhlich stimmen, denn vor 20 Jahren gab es diese Attraktion in Hamburg noch gar nicht.

Und so hätte auch niemand erahnen können, dass eine große und mit viel Hingabe erbaute und gepflegte Modellbahn-Schauanlage eine derart hohe internationale Bekanntheit und letztlich auch Beliebtheit erreichen könnte.

Neue Internetpräsenz für Sondermodelle Z:

Der Wiener Kleinserienspezialist mit seinem hohen Innovationsvermögen dürfte längst bei den Zetties in aller Munde sein. Eines der meist nur ein Kleinstauflagen von zehn Exemplaren aufgelegten, technischen Wunderwerke zu besitzen, dürfte wohl der Traum viele Spur-Z-Freunde sein.

Zumindest virtuell ist diesem nun wieder ein Stückchen näher zu kommen, denn SMZ hat sich nun eine weitere Präsenz verschafft, um mit Kunden und Interessenten in den Kontakt zu kommen und neue Ideen und Realisierungen vorzustellen: <https://www.facebook.com/Sondermodellez-Eisenbahnmodelle-113005847214890/>.

Aktuelles von Küpper aus Aachen:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper (<https://spur-z-ladegut.de>) stellt in diesem Monat Schiefersplitt-Ladungen für verschiedene Modelle vor. Solche Einsätze gibt es für die Märklin-Modelle des Omm 52 (8622), den Eaos 106 (8650 u.a.) und die Muldenkipper-Lastwagen aus gleichem Hause (8903 / 8918).



Und hier die Neuauslieferungen von AZL:

Als ALCO RS2 der Union Pacific erscheint jetzt die jüngst vorgestellte, vierachsige Diesellok mit Mittelführerstand (Art.-Nrn. 63304-1 bis -3) und macht auch in dieser Lackierung eine gute Figur. Unter der gewohnten Bezeichnung als ALCO RS-3 tritt sie nun im schwarzen Farbleid der Southern (63306-1 bis -3) an.



Zur Seite stehen Ihnen zwei grüne MKT-Exemplare der EMD GP38-2 (62525-1 / -2), die mit ihren gelb schraffierten Fronten nicht übersehen werden können. Die Gunderson-MAXI-I-Tragwagen fahren mit dem alten TTX-Logo vor und sind unbeladen (906502-1 bis -5) wie auch mit verschiedenen Containern zu beziehen (906502-1PO / -2MI / -3ZI / -4YA / -5HY).



Eine sehr kleine Auflage von EMD F3 der WP (62916-1A), neu zusammengestellt als A-B-Einheiten aus offenbar verbliebenen Lagerbeständen, ist in der Zwischenzeit schon herstellerseitig ausverkauft. Die Lokomotiven eignen sich zum Bespannen des Western Pacific Zephyr.

ALCO RS2 der UP (Art.-Nr. 63304-1; Bild oben), EMD GP38-2 der MKT (62525-1; Bild Mitte) und MAXI-I-Tragwagen mit P&O-Containern (906502-1PO; Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

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

Erste Ankündigung für den **Trainini Fotokalender 2021**:

Etwa ab Mitte November ist es auch wieder Zeit, den neuen **Trainini Fotokalender 2021** zum, freien Laden und Selbstaussdrucken bis zum Format DIN A3 quer vorzustellen. Derzeit läuft noch die endgültige Bildauswahl, in der sich bei Bedarf auch noch kurzfristig ausgelieferte Neuheiten wiederfinden sollen.

So steht auch das neue Titelbild noch nicht fest, aber Märklins im letzten Jahr ausgelieferte Baureihe 03¹⁰ ist ein heißer Anwärter auf die erste Seite. Wie jedes Jahr gilt aber, dass diese Abbildung und die folgenden zwölf Monatsmotive gut zueinander und möglichst auch zur Jahreszeit passen sollen.

Dabei gilt es sie auch noch so abzustimmen, dass möglichst viele Traktionsarten, Epochen und Nationen über den Jahresverlauf berücksichtigt werden. Wie jedes Jahr um diese Zeit ist das eine spannende und auch zeitraubende Aufgabe für die beteiligten Redakteure und Fotografen.

Doch wenn Ihnen am Ende das Ergebnis gefällt und unser Kalender in möglichst vielen Räumen aufgehängt wird, dann hat sich auch diese Arbeit wieder gelohnt. Wenn Sie auf dem Laufenden bleiben möchten, werfen Sie zwischendurch einen Blick auf unsere Seiten (<https://www.trainini.de> und <https://www.trainini.eu>), auf der wir bei Erscheinen informieren.

Herpa-Flugzeugmodelle nach der Jahreswende:

Herpa wagt als erster Anbieter den Blick ins neue Jahr und kündigt neue Flugzeugmodelle für den Januar und Februar 2021 an. Wir haben diese durchgesehen und diejenigen im Maßstab 1:200 herausgefiltert, die für Anlagen nach europäischen Vorlagen geeignet scheinen:

Air France Douglas DC-4 "Ciel de Champagne" (571104),
Airbus A400M Atlas – RAF Brize Norton (571173),

Air Berlin Fokker 100 (571203),
Österreichische Luftwaffe Eurofighter Typhoon – Überwachungsgeschwader (571210) und
Rossiya Special Flight Unit Mil Mi-8P (571227).



Die Fokker 100 (Art.-Nr. 571203) trägt die wohl am besten bekannte Lackierung der Air Berlin und die alte Schreibweise des Firmennamens, wie sie zum Zeitpunkt des Endes dieser zweitgrößten, deutschen Fluggesellschaft längst nicht mehr aktuell war. Foto: Herpa

Zu nennen sind noch folgende zwei neue Snapfit-Modelle:

KLM Boeing 737-800 „Pijlstaart / Pintail“ (613040) und
Iberia Airbus A320 neo „Barajas“ (613064).

Letzte Meldung zu EtchIT-Modellbau:

Pünktlich mit Redaktionsschluss teilte uns Edgar Seubert mit, dass es ab 1. November 2020 bei EtchIT-Modellbau (<http://www.etchit.de>) wieder weitergeht. Die kreative Pause wurde genutzt, um viele neue Modelle zu entwerfen, die zum Stichtag wieder bestellbar sind.

Fotos der Ankündigungen sind inzwischen auf den Anbieterseiten schon aufrufbar:

Kohlenkuli-LKW (Art.-Nr. XD013_Z) nach Vorlage MB L 325,
Kleiner Bagger (KT050x_Z),
Kleinschlepper Porsche Diesel (XD040_Z),
Schwerlastschlepper (Lanz XD045no_Z),

Containerauflieger Rippen (xd058a_Z),
Containerauflieger Kühl (xd058b_Z) und
Rastplatz 4er-Set (ET025a_Z).

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: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**)

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.