

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Kleiderbügel - Brücke nach Europa

Die Geschichte der Vogelfluglinie
Die Intermodellbau 2013

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

„der Mai ist gekommen, die Bäume schlagen aus...“ - mit diesem bekannten Volkslied begrüße ich Sie sehr herzlich zur neuen Ausgabe von **Trainini®**.

Endlich ist er vorbei, der viel zu lange, zu kalte und vor allem zu dunkle Winter. Wir können wieder nach draußen gehen, die überall sprießende Natur genießen und vor allem die lange entbehrte Sonne tanken.



Bernd Knauf
Redakteur

Dass dies nicht ohne Bezug zur Modellbahn geht, versteht sich eigentlich von selbst. Nicht nur deshalb steht diese Ausgabe im Fokus eines besonderen Jubiläums.

Am 30. April 2013 jährte sich zum 50. Mal die Eröffnung der Fehmarnsundbrücke. Einem der bedeutendsten und wohl auch schönsten Brückenbauwerke der jüngeren Vergangenheit. Grund genug für uns nicht nur dem Vorbild einen Besuch abzustatten und an den Feierlichkeiten teil zu nehmen, sondern das Vorbild vorzustellen und gebührend zu würdigen.

Wo ein Vorbild ist, ist in der Spurweite Z bisweilen auch das Modell nicht sehr weit. Hans-Ulrich Druskes (vielen eher unter dem Kurznamen „HUD“ bekannt) bekannter „Kleiderbügel“ durfte natürlich auf der Ausstellung nicht fehlen und wir stellen ihn endlich vor.

Auch unser Literaturtipp dreht sich dieses Mal rund um Brücken und Brückenbauwerke, aber nicht nur in Form von Lesestoff, sondern dieses Mal stellen wir eine DVD vor, die es in sich hat...

Die Intermodellbau ist Europas größte Ausstellung, die alles rund um unser Hobby bietet. Auch für uns Zetties behauptet sie sich weiter als beliebter Treffpunkt. Deshalb kommen wir an einem ausführlichen Bericht „fast“ nicht vorbei - noch dazu, weil auch der diesjährige Messewagen, den die Firma Märklin exklusiv zu diesem Anlass aufgelegt hat, ein kleines Schmuckstück geworden ist.

In den letzten Tagen habe ich mir die Zeit gegönnt in einigen der früheren Jahrgänge von **Trainini®** zu „schmökern“: teils elektronisch, teils auf Papier.

Dabei konnte ich mir wieder in Erinnerung rufen, wie vielfältig nicht nur die Modellbahn im Allgemeinen, sondern wie speziell vor allem unsere kleine Spurweite Z ist. Vielleicht ist dies auch ein kleiner (Literatur-)Tipp für die hoffentlich anstehenden lauen Sommerabende auf dem Balkon oder der Terrasse.

Fast schon traditionell möchte Sie am Ende nicht nur auf Ihre Leserbriefe und unsere Meldungen, sondern auf die noch in diesem Jahr anstehende 100. Ausgabe unseres Magazins hinweisen. Wir sind dabei mehr denn je auf Ihre Mitarbeit und vor allem auf Ihre unerschöpflichen Ideen angewiesen.

Für dieses Mal wünsche ich Ihnen wieder eine entspannende Lektüre!

Ihr

Bernd Knauf

Leitartikel

Vorwort	2
---------------	---

Modell

Eine Brücke zum Jubiläum	4
--------------------------------	---

Vorbild

Auf den Spuren der Kraniche	14
-----------------------------------	----

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Technikwunder Eisenbahnbrücken	34
Auf der Vogelfluglinie	36

Impressionen

Familienmesse Dortmund	37
Zetties und Trainini im Dialog.....	50

Impressum.....	60
----------------	----

Wir danken Günter Heeckt, Sven Gorgos, Carsten Watsack und der Eisenbahnstiftung für ihre Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 20. Mai 2013

Titelbild:

Am 30. April 1963 wurde die neue Fehmarnsundbrücke – ein zentrales Bauwerk der neuen Vogelfluglinie – feierlich eröffnet. Zum 50. Jubiläum war dieses Ereignis auf der Anlage von Hans-Ulrich Druske im Modell zu erleben.

50 Jahre Fehmarnsundbrücke Eine Brücke zum Jubiläum



Die Fehmarnsundbrücke im Juli 2006: Ein Dieseltriebzug BR 628/928 fährt von Großenbrode aus kommend in Richtung Puttgarden.

„Wie föhrt na Europa“, hieß es auf Plattdeutsch, wenn sich Fehmaraner auf die Reise zum deutschen Festland begaben. Am 30. April 1963 war damit Schluss: Mit der Eröffnung der Fehmarnsundbrücke war Fehmarn irgendwie keine Insel mehr und aus der ländlichen Einsamkeit entwickelte sich ein neues Urlaubsziel. Während des Festakts in Burg auf Fehmarn wurde das Ereignis vor 50 Jahren auch im Modell wieder lebendig.

50 Jahre Vogelfluglinie sind nicht nur für die Fehmaraner ein Grund zum Feiern. Insbesondere das runde Jubiläum der Fehmarnsundbrücke bewegt auch Deutsche aus vielen anderen Regionen, die auf der Ostseeinsel Urlaub machen und die Meerenge zwischen der Halbinsel Wagrien und dem Eiland in kürzester Zeit überfahren.



Doch das war nicht immer so, denn einst war Fehmarn nur durch die kleine Sundfähre mit dem Festland verbunden.

Die Bewohner verließen nur selten ihre Insel und empfanden Fehmarn sprichwörtlich als den „sechsten Erdteil“. „Wie föhrt na Europa“ („Wir fahren nach Europa“), hieß es, wenn eine Familie nach Großenbrode übersetzen wollte.

In dieser landwirtschaftlich und idyllisch geprägten Abgeschlossenheit entwickelte die Ostseeinsel ihren eigenen Charme, von dem sie sich auch in den letzten fünfzig Jahren viel bewahren konnte.

Trotzdem war es mit der Ruhe schlagartig vorbei, denn die Brückeneröffnung förderte vor allem den Tourismus und veränderte Land und Leute. Die Fehmaraner lernten die Welt kennen – gleich, ob sie sie als Gäste empfingen oder zu ihnen aufs Festland fuhren.

Bild links:

Ministerpräsident Torsten Albig betonte den Wohlstand, den die Brücke in den 50 Jahren ihres Bestehens gebracht habe.

Kamen 1950 gerade mal 2.500 Gäste nach Fehmarn, so sind es heute jährlich 180.000. Sie sorgen für 2,7 Mio. Übernachtungen pro Jahr und haben den Tourismus zum wichtigsten Wirtschaftszweig gemacht. Die Zahl der Herbergsbetriebe hat sich von 1981 bis 2010, also innerhalb von 20 Jahren, verdoppelt.



Einige Demonstranten protestierten vor der Schule gegen die Untertunnelung des Fehmarnbelts. Auch ihre Sorgen zu prüfen und in den Planungen zu berücksichtigen versprach der schleswig-holsteinische Ministerpräsident.

Beim Festakt in der Mensa der Inselschule wurde die Bedeutung des Kleiderbügels als „Brücke zum Wohlstand“ daher auch in allen Ansprachen der Festredner deutlich.

Ministerpräsident Torsten Albig betonte seinen persönlichen Bezug zu Großenbrode und der Jubilarin, argumentierte mit Zahlen und schlussfolgerte als Konsequenz die Notwendigkeit einer festen Beltquerung.

Den draußen demonstrierenden Gegnern dieser Verkehrsanbindung versprach er, sich mit ihren Einwänden auseinandersetzen und Planungen bei erkannten Unzulänglichkeiten anzupassen.

Die feste Beltquerung sei vor allem eine Chance für Fehmarn, die es nun zu nutzen

und auszugestalten gelte. „Wir müssen es gut machen“, war sein Credo.

Wie die Vogelfluglinie Deutschland und Dänemark nach vielen und langen Anläufen einander näher gebracht hätte, unterstrich auch der dänische Verkehrsminister Henrik Dam Kristensen.

Schleswig-Holsteins Kultur- und Europaministerin Anke Spoorendonk richtete den Blick darauf, welche Folgen die Verbindung auch jenseits wirtschaftlicher Entwicklungen gehabt habe. Die Vogelfluglinie verbinde auch Menschen und Kulturen der Region.

Eine feste und damit noch schnellere Beltquerung würde Ostholstein und Lolland noch näher zusammenrücken lassen und eine neue, grenzüberschreitende Region im Norden Europas schaffen. Da schienen sich alle Festredner einig.

In Erinnerung soll diesen denkwürdigen Tag und das runde Jubiläum auch eine Sonderbriefmarke mit einem Wert von 75 Cent halten, die Staatssekretär Werner Gatzer vom Bundesfinanzministerium vorstellte. Humorvoll merkten die folgenden Redner an, der Markenwert weise sicher schon auf das nächste Jubiläum hin.

Für Begeisterung unter den anwesenden Fehmaranern sorgte die Ankündigung Morten Haure Petersens von der Geschäftsführung der Fährschiffreederei Scandlines, auch



Für Henrik Dam Kristensen, dänischer Verkehrsminister, hat die Vogelfluglinie die beiden Länder einander näher gebracht.

nach der geplanten Fertigstellung des Absenktunnels unter dem Fehmarnbelt im Jahr 2021 den Fährbetrieb aufrecht zu erhalten.



Die Brücke und ihr vielleicht berühmtester Zug: Der TEE 34/35 „Merkur“ (Kopenhagen – Stuttgart) war von 1974 bis 1978 mit zwei Wagen – im Sommerfahrplan drei - auf der Vogelfluglinie unterwegs, zwischen Hamburg und Puttgarden von der Baureihe 221 geführt. Im Verhältnis zu den Brückenbögen wirken Zug und Schiffe geradezu winzig, wodurch deren Ausmaße gut kenntlich werden.

Scandlines sei bis dahin in der Lage, einen Null-Emissionen-Betrieb einzurichten, der erste anstehende Schritt in den nächsten Jahren seien Fähren mit Hybridantrieb. Die Begeisterung verwundert nicht, denn Scandlines ist der größte Arbeitgeber auf der Ostseeinsel. Aber auch für das deutsch-dänische Unternehmen ist die Vogelfluglinie wichtig, denn sie bildet mit den höchsten Beförderungszahlen das Rückgrat dieser Reederei.

Die beste Rede des Tages hielt der frühere Chefkonstrukteur der Brücke, Herr Prof. Dipl.-Ing. Helmut Wild. Damals war er für die Gutehoffnungshütte Sterkrade AG in Oberhausen tätig, die die Ausschreibung gewonnen hatte, und so wurde das Bauwerk quasi „seine Brücke“.

In sehr kurzweiliger Art veranschaulichte er, wie die Brücke geplant wurde und welche Probleme es dabei zu lösen galt. Wegen ihrer Ausmaße und der erforderlichen Schifffahrtsöffnung im Sund erforderte die Konstruktion neue Denkansätze. Doch die sollten natürlich auch Zweifel wecken.

1963 füllten Computer noch ganze Häuser und das Planen der Fehmarnsundbrücke war daher noch Handarbeit. Rechenschieber und vorgetäuschte Multiplikation bestimmten die Kalkulationen zur Statik. Bauherr war die Deutsche Bundesbahn und bei dessen Ingenieur herrschte Skepsis, ob die Brücke überhaupt tragfähig sei.

Doch Helmut Wild war selbstbewusst genug und wusste, dass sich der Auftraggeber verrechnet haben musste. Also ließ er die Zeit für sich spielen, bis sein Gegenüber den Rechenfehler bemerkt hatte.

„Dass das in Ordnung war, sehen Sie: Die Brücke hält heute noch.“, sagte der 83-jährige Lapidar in seiner Rede. Aber ganz ohne Seitenhiebe ging es dann doch nicht.

Unter Verweis auf die Widrigkeiten, die Sturm und Eis während des Baus mitbrachten, betonte er, den Pressesprecher der Deutschen Bahn AG fest im Blick, dass die Fehmarnsundbrücke trotzdem pünktlich fertig geworden sei und es damals auch unvorstellbar war, einen Kostenrahmen wie heute zu sprengen: Stuttgart 21 lässt grüßen.

Mit Blick auf den erwarteten Verkehrszuwachs für eine weiter ausgebauten Vogelfluglinie und parallel größere und schwerere Lastkraftwagen betonte Wild, für solche Belastungen seien unsere Brücken nicht konzipiert worden. Als Beispiel wies er auf Ermüdungsbrüche an den Trägern der Rheinbrücke in Leverkusen (Autobahn A1) hin.

Die Rede wäre stets vom Verstärken des Brückenbestands, tatsächlich handele es sich aber nur um Reparaturen. An „meiner Brücke“ sei das gar nicht möglich, sie würde zwangsläufig zerstört werden. Und er wolle nicht erleben müssen, dass „meine Tochter verschrottet wird“.

Schließlich bedankte er sich noch bei der Stadt Fehmarn für die Einladung zum Festakt. 1963 sei leider keiner der Konstrukteure zu den Feierlichkeiten geladen worden, obwohl er trotzdem aus Neugier zugegen war. Es waren damals offensichtlich noch andere Zeiten.

Weiter ging es mit der Eröffnung zur Ausstellung über die Geschichte der Vogelfluglinie. Da der Festakt heute nicht mehr an der Brücke stattfinden kann – eine Sperrung ist wegen des hohen Verkehrsaufkommens nicht mehr möglich - war Burg auf Fehmarn als Ort des offiziellen Festakts zur Eröffnung einer Festwoche bestimmt worden.



Ein Polizeiboot (aus dem Limited-Programm) fährt durch den Fehmarnsund. Zur Brückeneröffnung 1963 kreuzten dort die bisherigen Fähren und grüßten mit ihren Schiffs sirenen.



Blick über die eleganten Bögen der Sundbrücke in Richtung Fehmarn auf der Modulanlage von Hans-Ulrich Druske.

Doch außerhalb der Sichtweite des „Kleiderbügels“ fehlte dem Ereignis etwas Elementares, wie wir fanden und konnten davon auch die ausrichtende Gemeinde überzeugen.

Und so fragten wir zunächst Hans-Ulrich Druske aus dem nahen Eutin, ob er mit seiner maßstabsgerechten Nachbildung der Brücke diese Idee unterstützen würde.

Er sagte zu und daraufhin begaben wir uns auf die Suche nach Sponsoren und Unterstützern.

Ziel unserer Aktion war es, das Brückenmodell in den Zustand seines Vorbilds während der Eröffnungsfeierlichkeiten am 30. April 1963 gegen 11:00 Uhr zu versetzen, also fast auf die Stunde 50 Jahre vor dem Auftritt in Burg a. F.

Auf der Inselfseite der Brücke sollte nach historischen Fotovorlagen und dem offiziellen Ablaufplan der Bundesbahndirektion Hamburg die Ankunft der Festgesellschaft und des Eröffnungszugs nachgestellt werden. Dort wurden die „Europäer“ von einer Delegation des Ringreitervereins in Empfang genommen.



Hans-Ulrich Druske (hier während des Aufbaus in Burg a.F.) hat die Fehmarnsundbrücke im Maßstab 1:220 korrekt nachgebaut, Kompromisse musste er nur bei den Rampen eingehen. Seine Anlage diente uns als Kulisse für die historische Eröffnungsszene, die wir zum Jubiläum präsentieren wollten – mit großem Erfolg für alle Beteiligten.

Als weitere Unterstützer für das öffentlich zu präsentierende Projekt anlässlich des 50. Bestehens der Fehmarnsundbrücke konnten wir die Firmen Märklin, Preiser, Trafofuchs, Nothaft Modellbahn decals, Ersatzteile-1zu220, und MWB Modellbau Wolfgang Baumann gewinnen.

Nur mit ihrer Hilfe war es möglich, die Pläne ohne Abstriche ins Modell umzusetzen.

Die Anlage von Hans-Ulrich Druske ist in modularer Bauweise konzipiert worden. Die Anschlüsse an den Enden der Brücke folgen den beim ZIST 55 üblichen Jörger-Köpfen „EFW 400“.

Bild rechts:

Mehrere historische Aufnahmen der Bundesbahn dienten uns als Vorlage für die Gestaltung der Modellbahnszene. Das an den Hintergrund angeheftete Foto zeigt als einziges eine Gesamtansicht und wurde nur wenige Minuten nach dem wiedergegebenen Moment aufgenommen.





Neben der beidseitigen Beflaggung der Brücke gehörte auch der Nachbau des Plakatständers mit einer Karte der Vogelfluglinie auf Großbroder Seite zu den Aufgaben von HUD. Vor ihr stand beim ersten Akt der Eröffnung das Rednerpult. Gegenüber dem Vorbild wurde das Plakat aber um 180° aufgestellt, damit es für die Betrachter einsehbar ist.

Sie stellen sicher, dass der „Kleiderbügel“ problemlos in eine größere Modulanlage integriert werden kann. Nur die Polarität an den Gleisen muss dann passend zur Fahrtrichtung auf der Brücke geschaltet werden.

Im Einzeleinsatz der Elemente von Hans-Ulrich erfolgt diese Umschaltung elektronisch über SRK („Reed-Kontakte“), die von einem Neodym-Magneten am letzten Wagen eines Zugs ausgelöst werden.

Die Schaltung stellt gleichzeitig einen Zugwechselbetrieb sicher und sorgt dafür, dass jeweils nur eine Garnitur gleichzeitig die Brücke befährt.

Für den autarken Betrieb wurden zwei Wendemodule mit Ausweichgleisen geschaffen. Mit ihnen misst die Anlage insgesamt knapp 9 m Länge. Knapp die Hälfte nimmt allein für die im Vorbild 963 m lange Brückenkonstruktion ein. An der Nachbildung des Bauwerks fehlen aber die langen Rampen auf Insel- und Festlandseite, sie sind nur in Ansätzen angedeutet und bilden den Übergang auf die Modulnorm.



Die Figureszene der Brückeneröffnung auf Inselseite berücksichtigt neben vielen unbekanntem Zuschauern alle Personen, die namentlich bekannt waren oder auf Fotografien dokumentiert wurden. Auf dieser Basis ließ sich das authentische Modell gestalten.

Die Brücke selbst ist in Segmente aufgeteilt, weil ihre Konstruktion durch das Vorbild vorgegeben ist und sich nicht in eine Norm pressen ließe, ohne den Charakter des Bauwerks zu verfälschen. Seine fertige Anlage hat Hans-Ulrich Druske im Jahr 2005 erstmals den Zetties präsentiert und sein Werk seitdem auf ungezählten Ausstellungen und Messen präsentiert, weshalb es in der Szene bestens bekannt ist.

Auf Fehmarn war sie jedoch noch nie zu sehen, will heißen: Für den Festakt am 30. April 2013 ist der „Kleiderbügel“ zum ersten Mal über sein Vorbild gereist. Beim überwiegend fachfremden Publikum und den Schülern der Inselfschule erntete er viel Zustimmung und Anerkennung, immerhin gibt es dort genug Ortskundige, die das kleine Bauwerk auf seine korrekte Wiedergabe prüfen können.

Alle können sie nur feststellen, das HUD exakt nach den Plänen des Vorbilds gearbeitet hat: Länge, Pfeilerabstände und -höhen, die Breite der Brücke wie auch Höhe und Länge des Bogentragwerks entsprechen exakt dem Maßstab 1:220. Was fehlt, sind nur feine Details wie die Brückengeländer aus Metall zwischen Bahn und Straße oder an den Außenseiten.



Die mit zwei Flaggen und Pflanzengirlanden geschmückte V 200 113 zog am 30. April 1963 den Eröffnungszug Dsts 4889 über die Brücke (Bild oben) und kam gegen 11:00 Uhr auf der Inselseite an. Sie durfte die Fußgänger ausdrücklich nicht überholen. Eine knappe halbe Stunde zuvor hielt Bundesverkehrsminister Seehofer (Bild unten; grauer Anzug mit Dokumenten in der Hand) eine 15-minütige Rede, bevor die Schülerin Marianne Borm (links daneben; mit Schärpe) das weiße Band durchschneiden durfte und die Brücke freigab. Ein Reporter (links) streckt dem Minister sein Mikrophon entgegen.

Besser als beim Vorbild lassen sich vom Betrachter wegen seiner Perspektive die gewaltigen Ausmaße der Sundbrücke erfassen. Selbst ein langer Zug wirkt auf dem Bauwerk verschwindend klein und füllt

nur einen Bruchteil seiner Länge. Das Verhältnis der Bogenhöhe von 69 m zur Höhe einer Lokomotive mit nur knapp über 3 m erscheint besonders in der maßstäblichen Verkleinerung gewaltig.

Im Gegensatz zu Stahl, der beim Vorbild als Bewehrungsmaterial und in Form von Kastenprofilen verarbeitet wurde, besteht das Modell überwiegend aus Holz. Für die beiden Halbbögen, die sich in der Mitte berühren, wurde es durchfeuchtet, in passendem Radius auf Spannung gebracht und fixiert. Nach dem Trocknen verhartet es dann dauerhaft in dieser Position.

Für die Präsentation zum Festakt hatte der Erbauer alle Modellautos von seiner Brücke entfernt und sie so in einen epochenneutralen Zustand versetzt. Am 30. April 1963 war der „Kleiderbügel“ auf der Land- wie auch der Inselfeite reichlich mit Flaggen europäischer Länder, deutscher Bundesländer und Städte geschmückt. Hans-Ulrich Druske begab sich an deren Identifizierung und erstellte sie als Modelle für seinen Nachbau.



„Brückenmädchen“ Marianne Paustian, geb. Borm, präsentiert während des Festakts ihre Figurennachbildung.

Parallel dazu begannen in Kerpen (Trafofuchs), Wesel (MWB) und Dortmund (**Trainini**®) die Vorbereitungen für den Jubiläumsauftritt. Nach Auswertung der Aufnahmen vom 30. April 1963 fertigte Wolfgang Baumann einen VW

Käfer in der Ausführung, wie sie historisch belegt war. Preiser stellte die Figurenrohlinge bereit, die Trafofuchs in großer Zahl zu Statisten bemalte sowie in aufwändiger Weise zu den Personen in historischer Pose umgestaltete, wie sie einst in Film und Foto festgehalten wurden.

Zu ihnen gehören neben Polizisten, Reportern und Kameramännern der damalige Bundesverkehrsminister Dr. Seeböhm (mit Papierunterlagen in der Hand), Bundesverteidigungsminister von Hassel (früherer Ministerpräsident), Ministerpräsident Lemke, seine Gattin, DB-Präsident Oefftering und das „Brückenmädchen“ Marianne Borm im weißen Kleid mit Schärpe.

Den Eröffnungszug zog einst die Diesellok V 200 113, eine Vertreterin der Baureihe, die von Anfang an auf der Vogelfluglinie dominieren sollte. Gemäß Ablaufplan der Bundesbahn bestand der Eröffnungszug aus sechs modernen A4üm und sollte um die Salonwagen der Regierungsvertreter ergänzt werden, sofern entsprechende Weisungen aus der Hauptstadt Bonn ergehen sollten.

In Großenbrode wurde dieser Zug geteilt: Der hintere Abschnitt wurde nach Großenbrode Kai überführt, nur die vorderen drei Reisezugwagen 1. Klasse begleiteten die Eröffnungslok über die Brücke. Diese Garnitur bildete die Vorlage für die Modellnachbildung. Das von Märklin bereitgestellte Gehäuse wurde durch uns leicht gesupert (Nachbilden der Chromeinfassungen an den unteren Laternen sowie der Gummidichtung am mittleren Maschinenraumfenster).

Die Loknummern des Vorbilds stellte Andreas Nothaft Hobbybedarf (Modellbahndecals) bereit und nach der abschließenden Klarlackversiegelung erfolgte die weitere Vervollständigung des Gehäuses. Fehlende Lichteinsätze konnten dank Axel Reimann von Ersatzteile-1zu220 ergänzt werden. Was an dieser Stelle noch fehlte, waren die Pflanzengirlanden und Flaggen an der inselseitigen Lokfront.

ie Fähnchen in den Farben Deutschlands und Schleswig-Holsteins wurden am PC gestaltet und auf eine Höhe von 2 mm skaliert ausgedruckt. Als Halter kam schwarzer Kupferlackdraht zum Einsatz. Die Girlanden ließen sich aus grüner Floristenknete formen und mit Faller-Premiumflocken überziehen. So bleibt der Festtagsschmuck nach dem Ende des Jubiläums abnehmbar, das Modell lässt sich in den Zustand des Regelbetriebs zurückversetzen.

Blieb die Frage, wie die Besucher auf das Schaustück reagieren würden. Immerhin wirkt auch die große Menschenmenge der Eröffnungsgäste auf dieser Brücke nur wie eine Handvoll Personen. Doch die Sorgen waren unberechtigt, denn wir stießen durchweg auf Begeisterung. Der Chefkonstrukteur fand sein Bauwerk korrekt und überzeugend wiedergegeben, die Darstellung einer historischen Szene hatte sich bereits vor der Veranstaltung auf der Insel herumgesprochen.



Die historische Szene ist hier noch mal aus anderer Perspektive zu sehen: Die Festgesellschaft wird auf der Inselseite bereits von den Fehmaranern erwartet. Fotografen und Kameralleute verfolgen den geschichtlichen Akt. Im Bildausschnitt mit „Brückenmädchen Marianne Borm ist eine Interviewszene eingefangen worden.

Am meisten hat sich vermutlich Marianne Paustian, geb. Borm, gefreut. Als sie 15 Jahre alt war, hatte sie die Ehre, das erste Band auf Festlandseite durchschneiden zu dürfen. Deshalb gehörte sie zu denjenigen Personen, die von Trafuchs als Modell nachgebildet worden waren. Konfrontiert mit ihrer Miniatur im weißen Kleid, zeigte sie sich gerührt und begeistert.

„Das sind ja Erinnerungen, die bleiben und nicht vergehen. So etwas erlebt man ja nur ein Mal im Leben“, sagte sie zu Chefredakteur Holger Späing und schon wurde in ihren Berichten lebendig, was am 30. April 1963 geschah und für Fehmarn fast eine neue Zeitrechnung einläutete.

Der Tag verging dank vieler Reden und angeregter Gespräche wie im Fluge. Beim Buffet sollten sich die Ehrengäste stärken, bevor der Abend später mit einem Feuerwerk ausklingen sollte. Das Essen war bewusst wie 50 Jahre zuvor gewählt worden: eine herzhaft und sättigende Erbsensuppe, dazu auf Wunsch ein herbes Pils oder einen klaren Schnaps.

Wir mussten uns mit einer Portion Suppe sowie kleinen Häppchen begnügen, denn es wartete noch eine lange Rückreise auf uns. Und so ging es gut gestärkt und voller Eindrücke, die erst verarbeitet sein wollten, zurück nach Dortmund ins Redaktionsbüro.

Der „Kleiderbügel“ von Hans-Ulrich Druske hat wegen der guten Resonanz in nächster Zeit noch weitere Termine vor sich: Sobald die Jubiläumsausstellung aufs Festland nach Großenbrode weiterwandert, soll die Anlage in identischer Darbietung auch dort die Eröffnung begleiten. Außerdem ist es möglich, dass sie auch zu den Märklin-Tagen im September noch ein Mal in selber Form gezeigt wird.

Unterstützer des Projekts „Historische Eröffnungsszene“:

<http://www.ersatzteile-1zu220.de>

<http://www.maerklin.de>

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

<http://www.modellbahndecals.de>

<http://www.preiserfiguren.de>

<http://www.trafofuchs.de>

Stammtisch Kiel (mit Beteiligung von H.-U. Druske):

<http://www.modulbaumteam.de>

Anzeige

50 JAHRE VOGELFLUGLINIE – VON DEN STAATLICHEN EISENBahnFÄHREN ZUR VERKEHRSMASCHINE

Dieses Buch schildert die Geschichte des erfolgreichen deutsch-dänischen Verkehrsweges, der am 14.05.1963 mit der Eröffnung der Fährlinie Puttgarden – Rødby verwirklicht wurde.

Der Autor hat in über 30-jähriger Sammlertätigkeit Informationen und Fotografien aus verschiedenen Jahrzehnten zusammengetragen. Aus einem Fundus vieler tausend Bilder und Zeichnungen wurden rund 850 s/w. und Farb-Abbildungen rund um die Eisenbahnfährschiffahrt ausgewählt. Verschiedene Anhänge und die Lebensläufe aller auf den Linien Großenbrode – Gedser und Puttgarden – Rødby eingesetzten Fährschiffe runden das Werk ab.

552 Seiten, Hardcover mit Schutzumschlag, Format 210 x 297 mm.
55,00 Euro inklusive Versandkosten (innerhalb Deutschlands).
Vorkasse; Versand ins Ausland weicht ab, bitte extra erfragen.

Bestellungen über:
Edition Rail & Sail, Postfach 1265, 31226 Peine
oder im Internet unter www.eisenbahnfaehren.de

The advertisement features a book cover on the left titled 'Die Geschichte der Vogelfluglinie' by Gert-Joachim Dieckhoff, showing a ferry. To the right is a collage of six black and white photographs: a ferry, a train, a ferry, a train, a ferry, and a train. The text describes the history of the Puttgarden-Rødby ferry line, the author's collection of 850 images, and the book's specifications (552 pages, 55€). It also provides ordering information for Edition Rail & Sail.

Europaverbindung Vogelfluglinie

Auf den Spuren der Kraniche

Am 14. Mai 1963, exakt zwei Wochen nach Eröffnung der Fehmarnsundbrücke, ging Europas damals modernster Fährbahnhof in Puttgarden in Betrieb. Mit ihm wurde die Vogelfluglinie, die kürzeste Verbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen, in der bis heute währenden Form eingerichtet. Die ersten Pläne reichen jedoch hundert Jahre weiter zurück. Und auch ein Blick in die Zukunft ist äußerst spannend. Wir fassen die wechselvolle Geschichte dieser wichtigen Verkehrsverbindung über Straße, Schiene und Seeweg zusammen.



Ihren Namen erhielt die wichtige Verkehrsverbindung zwischen Deutschland und Dänemark von den Zugvögeln – 2013 feiert sie ihr 50. Jubiläum
Logo: Verwendung mit freundlicher Genehmigung von Scandlines.

Den Namen gaben ihr die Kraniche und arktischen Zugvögel, die im Frühling von Süden nach Norden und zum Herbst in Gegenrichtung dieselbe Route nehmen, auf der heute auch Autos und Eisenbahnen unterwegs sind: die Vogelfluglinie zwischen Deutschland und Dänemark.

Rast machen die Tiere häufig auf der deutschen Insel Fehmarn, einem zentralen Punkt dieser Verbindung.

Die ersten Reisenden waren bereits im 13. und 14. Jahrhundert unterwegs (1231 im Erdbuch von Dänenkönig Waldemar dem Sieger erwähnt).

Es waren Pilger und Kaufleute, die mit Booten von Rutheby (Rødby) in Dänemark nach Fehmarn übersetzten und über den

Sund weiter zur Halbinsel Wagrien auf dem holsteinischen Festland gelangten.

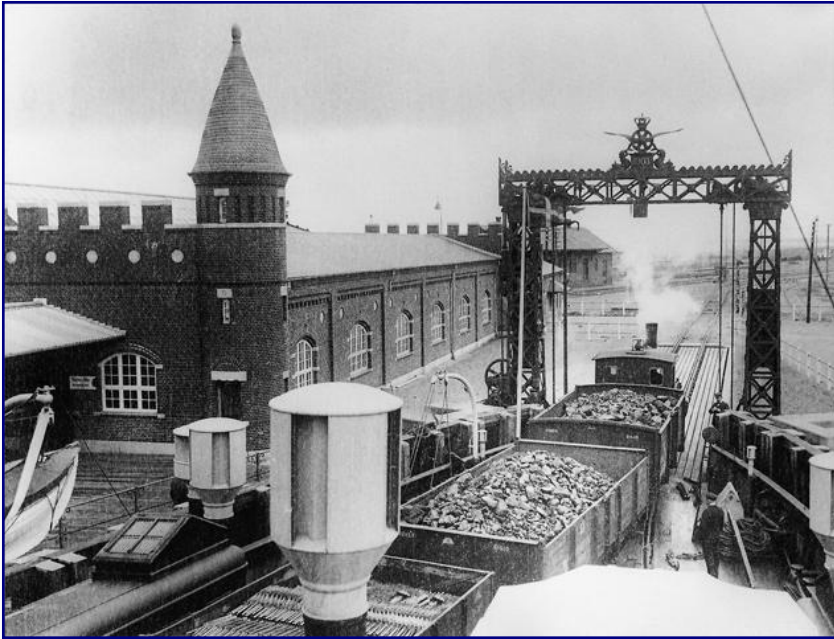
Erste Pläne für eine Vogelfluglinie

Die ersten Pläne für das Einrichten einer festen Verbindung zwischen Kopenhagen und Hamburg auf kürzestem Wege datieren jedoch erst auf den 4. Juni 1863. Der königlich-dänische Baumeister und Landvermesser Gustav Kröhnke (1826 – 1904) aus Glückstadt entwarf eine Denkschrift und legte sie dem dänischen König Christian IX. vor.

Vorgeschlagen wurde ein Ausbau der Straßen- und Schienenwege auf den dänischen Inseln Seeland, Falster und Lolland sowie eine Fährverbindung zur Insel Fehmarn über den Fehmarnbelt. Der Fehmarnsund sollte durch einen Damm ans deutsche Festland angebunden werden. Eine neu zu bauende Anschlussstrecke über Neustadt in Holstein und Lübeck hätte die Verbindung nach Hamburg dann vervollständigt.

Bahnverbindungen zwischen Hamburg und Lübeck im seinerzeit dänisch regierten Holstein waren bereits über viele Jahre am Widerstand des dänischen Königs gescheitert, der den Hanseaten gegenüber seinem Einflussgebiet, besonders der größten Stadt Altona, keine besseren Verkehrsverbindungen verschaffen wollte.

Inzwischen war der Dänenkönig von diesem Vorhaben angetan, denn er erwartete von den Maßnahmen eine spürbare Belebung des Handels zwischen seinem Reich und den Staaten auf dem europäischen Festland. Doch der deutsch-dänische Krieg von 1864 vereitelte das große Vorhaben.



Bereits 1903 wurde eine Fährverbindung zwischen dem dänischen Gedser und Warnemünde aufgenommen. Diese Aufnahme aus demselben Jahr zeigt, wie eine Doppelschraubenfähre in Gedser beladen wird. Foto: Scandlines, Photoarchiv Eschenburg

Als Folge wurde die Territorialgrenze Dänemarks von Holstein auf die Ostsee zurückgedrängt.

Die Verwaltung von Lauenburg, Holstein und Schleswig teilten sich zunächst das Königreich Preußen und das verbündete Kaisertum Österreich, später wurde Holstein durch Preußen annektiert.

Gustav Kröhnke, inzwischen aus dänischen Diensten entlassen, legte daraufhin die Pläne 1865 dem König von Preußen vor.

Doch der hatte kein Interesse, die Handelsbeziehungen zu Dänemark auszubauen und so verschwanden die Pläne in der Schublade.

Auch die Fährverbindungen zwischen Fehmarn und Lolland waren 1866 als Folge des Krieges eingestellt worden, die Sundfähre wurde durch den preußischen Staat übernommen.

Während im dänischen Kerngebiet der Bau von Neubaustrecken bis an die Südgrenzen des Landes zur Ostsee rasch voranschritt – Rødby wurde als letztes 1874 erreicht – geriet er auf holsteinischer Seite bald ins Stocken. Waren Lübeck und Neustadt i.H. früh erreicht, so sorgten die deutsche Kleinstaaterei sowie die Interessen der konkurrierenden privaten Bahngesellschaften, darunter die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) für Probleme.

Ausgehend von Nykøbing auf Falster gelang es dem dänischen Kaufmann und Großindustriellen Carl Frederik Tietgen 1868 eine Dampfschiffverbindung nach Fehmarn, Heiligenhafen und Kiel einzurichten. Er fand auch die Unterstützung seines Staates, diese Verbindung von Rødby über den Fehmarnbelt einzurichten. Interesse auf deutscher Seite für eine Zugverbindung bis Hamburg war nach wie vor nicht vorhanden.

Das Königreich Dänemark reagierte und erweiterte 1886 sein Eisenbahnnetz von Nykøbing nach Gedser. Von dort aus bestand bereits eine Postdampfschiffverbindung ins mecklenburgische Warnemünde. Nach vertraglicher Vereinbarung zwischen dem skandinavischen Königreich und dem mecklenburgischen Großherzogtum aus dem Jahr 1900 begann dann im Jahr 1903 auch der Fährschiffverkehr auf der 42 km langen Seeverbindung.

Mit dem 23. Oktober 1903 wurde auch Fehmarn an den Eisenbahnverkehr des Festlands angeschlossen. Die Kreis Oldenburger Eisenbahn-Gesellschaft (KOE) eröffnete an diesem Tag eine Eisenbahnfährverbindung zwischen Großenbrode Fähre und Fehmarnsund (auf der Inselfeite). Dazu wurde eine Stichbahn von Lütjenbrode nach Großenbrode gebaut.

1905 erweiterte die KOE, deren Kern die Verbindung Neustadt (Holstein) – Heiligenhafen war, das Schienennetz auf Fehmarn um die Bahnhöfe Burg auf Fehmarn, Landkirchen, Petersdorf und Orth (normalspurige Inselbahn).

Das Übersetzen von Großenbrode Fähre nach Fehmarnsund besorgte ab 1903 die neue Dampffähre Fehmarnsund.

Später kamen noch die Kombinationsfähren Fehmarn (51 m Länge) und Schleswig-Holstein (41 m Länge) hinzu.

In Dienst blieben sie bis zur Inbetriebnahme der Fehmarnsundbrücke am 30. April 1963. Sie wurden anschließend nach Italien verkauft.

Weil zur Jahrhundertwende (bis zum Ende des 2. Weltkriegs) alle Verkehrsströme Deutschlands auf die Hauptstadt Berlin ausgerichtet waren, folgte 1909 eine weitere Eisenbahnfäherverbindung zwischen Trelleborg und Saßnitz. In der Folge wurde es für längere Zeit ruhig um eine Verbindung über Fehmarnsund und Fehmarnbelt, denn an weiteren Eisenbahnverbindungen bestand vorerst kein Bedarf.



Drei Fähren stellten von 1903 bis 1963 zwischen Großenbrode Fähre und Fehmarnsund die Anbindung ans Festland sicher. Abgelichtet wurde hier die Kombinationsfähre „Fehmarn“ am 14. September 1962. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung



Die Fährverbindung nach Warnemünde wurde nach dem 2. Weltkrieg von der DR aufrecht erhalten. Drei ineinander verschlungene Gleise führten ins Innere der Fähre. Foto: Scandlines, Photoarchiv Eschenburg

Erste Pläne für eine Fehmarnsundbrücke stammen aus dem Jahr 1912 und wurden von der Deutschen Fehmarn-Kommission 1913 unterstützt.

Dabei handelte es sich um eine reine Eisenbahnbrücke östlich des bestehenden Anlegers in Großenbrode. Der noch völlig unerhebliche Autoverkehr sollte weiter mit der Fähre übersetzen. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurden auch diese Pläne auf Eis gelegt.

Nach seinem Ende lebte der Gedanke wieder auf. 1921 fasste der preußische Landtag einstimmig den Beschluss zum Bau der Brücke über den Fehmarnsund. Auf der Insel wurden auf diese gute Nachricht hin die Flaggen gehisst, doch dieses Mal verhinderte die hohe Inflation den Bau.

Der erste Anlauf für den Bau

Zwischen 1933 und 1937 baute Dänemark dann eine feste Querung sowohl für den Straßen- wie auch den Eisenbahnverkehr zwischen seinen Inseln Seeland und Falster. Für das Dritte Reich gewann die direkte Verbindung zwischen Hamburg und Skandinavien nun eine militärstrategische Bedeutung.

1940 lag ein baureifer Plan vor. Am 8. April 1941 schlossen Dänemark und Deutschland ein Regierungsabkommen, mit dem Kröhnkes Pläne doch noch Realität werden sollten. Mit dem Bau der „Fehmarnlinie“ begann die Organisation Todt in Form von Erdbewegungen am 14. September desselben Jahres.

Als Folge der Kriegereignisse mussten die Arbeiten dann 1943 endgültig abgebrochen werden, nachdem sie bereits mit dem Zurückstellen der Arbeiten am Fährhafen zum Erliegen gekommen waren.

Ursprünglich waren vier Jahre Bauzeit für das Vorhaben veranschlagt.

Zwischen Lübeck und Schwartau (heute Bad Schwartau) sollte die Eisenbahnstrecke viergleisig ausgebaut werden, die Trassenführungen stark von den bisherigen abweichen.

Befahrbar sollte die Vogelfluglinie mit Geschwindigkeiten von 160 km/h sein.

Der Fehmarnsund sollte mit einer Hochbrücke überbaut werden, über die die ebenfalls neu zu bauende, insgesamt 292 km lange Reichsautobahn zwischen Hamburg und Kopenhagen zusammen mit einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke auf die Insel geführt werden sollte.

Die Sundüberquerung sollte in Form von drei nebeneinander liegenden Brücken (1 x Autobahn und je 1 pro Bahntrasse) gebaut werden, die auf gemeinsamen Pfeilern ruhten.

Bild oben:
In Großenbrode Fähre herrscht am 20. September 1962 noch Hochbetrieb. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bild Mitte:
50 Jahre später ist Ende November 2012 dieselbe Stelle nicht mehr wiederzuerkennen. Die alten Anlagen und Gleise sind längst abgebaut, das alte Hafenbecken dient nun als Marina.

Bild unten:
Die Rampen der heutigen Brücke basieren auf den Erdbewegungen, die während des 2. Weltkrieges stattgefunden haben.



Zwischen Puttgarden und Rødbyhavn sollten insgesamt vier Fährschiffe Züge und Kraftfahrzeuge trajektieren. Die Reisezeit zwischen Hamburg und Kopenhagen sollte sich in der Summe von neun auf nur noch vier Stunden verringern.

Doch bereits der erste Spatenstich durch den dänischen Verkehrsminister Larsen auf Lolland wurde zum Omen: Der Stiel des Spaten brach ab, was in der deutschen Presse geflissentlich verschwiegen wurde. Als sichtbare Zeichen des unvollendeten Projekts blieben eine Steinmole in Puttgarden, eine Straßenunterführung in Strukkamp und Erdaufschüttungen bei Großenbrode zurück.

Bis auf die Steinmole westlich des heutigen Fährhafens Puttgarden wurden alle übrigen Relikte später in die folgenden Baumaßnahmen eingebunden.



Neue Verkehrsströme schaffen Bedarf

Das Ende des Kriegs brachte gewaltige Veränderungen für Europa und seine Verkehrsströme. Der auf Berlin ausgerichtete Ost-West-Verkehr ging zu Lasten des Nord-Süd-Aufkommens stark zurück.

Das Verkehrsaufkommen mit Skandinavien nahm mit dem sich bald abzeichnenden deutschen Wirtschaftswunder stark zu.

Durch die deutsche Teilung war aber der Westen Deutschlands von den vorhandenen Fährverbindungen Gedser – Warnemünde sowie Trelleborg – Saßnitz abgeschnitten.

Die einzige Straßen- und Schienenverbindung nach Dänemark führte über Jütland.

Und so trat 1949 das dänische Komitee zur Förderung der Vogelfluglinie mit dem Wunsch an die Industrie- und Handelskammer Hamburg heran, wieder ein deutsches Komitee ins Leben zu rufen und die durch den Krieg unterbrochenen Vorarbeiten wieder aufzunehmen.

Die IHK Hamburg sagte zu und daraufhin begann die Bundesbahn 1950, den fertigen Vorentwurf aus dem Krieg neu zu bearbeiten und die Trassierung zu vereinfachen.

Am 11. November 1950 tagte dann das Fehmarnroutenkomitee in Kopenhagen zum ersten Mal unter deutscher Beteili-



Bild oben:
Die Dampffähre „Danmark“ (Baujahr 1922) war ab 1951 als erste zwischen Großenbrode Kai und Gedser unterwegs. Die Aufnahme zeigt sie 1963 mit einem Eisbrecher aus Warnemünde auslaufend. Foto: Scandlines, Photoarchiv Eschenbach

Bild unten:
41 026 wartet am 14. August 1955 in Großenbrode Kai mit dem D 82 „Alpen-Express“ auf die Fahrgäste des Fährschiffs „Deutschland“. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

gung. Zunächst fokussierten sich die Überlegungen aber auf eine 109 km lange Fährverbindung zwischen Travemünde und Gedser.



Der alte Anleger 1 (vorne links im Bild) von Großenbrode Kai besaß nur ein Gleis und war auf die Kapazitäten der „Danmark“ zugeschnitten. Nur Güterwagen wurden dort aufs Schiff verladen. Eine Erweiterung wurde wegen der stark wachsenden Nachfrage bald erforderlich. Am 12. Juni 1959 zieht am inzwischen erbauten zweiten Anleger eine Lübecker 41 Reisezugwagen des F 212 „Italien-Skandinavien-Express“ aus der DB-Fähre „Deutschland“. Die Reisenden gehen zu Fuß von Bord und steigen am Bahnsteig wieder in ihren Zug ein. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Doch der frühere Land- und Seefliegerhorst in Großenbrode bot günstige Voraussetzungen für ein Provisorium, weil die Seeverbindung nach Gedser nur 69 km lang war. Zudem lag die Anlage in Großenbrode nahe an der Vogelfluglinie und Investitionen in den Ausbau der von Lübeck kommenden Bahnstrecke waren im Hinblick auf eine spätere Verlängerung nach Puttgarden nicht verloren. Im dänischen Gedser waren alle Anlagen für den Fährbetrieb bereits vorhanden.

Nach dem deutsch-dänischen Abkommen vom 31. Januar 1951 folgte am 23. April der erste Spatenstich für den Bau der bis 1963 betriebenen, provisorischen Fähranlage in Großenbrode. Da die Gleisanlagen und weitere Einrichtungen der Marine weitergenutzt werden konnten, fanden die Einweihung und die Eröffnung des Fährverkehrs bereits am 15. Juli 1951 statt. Der Fährbahnhof mit anfänglich nur einem Bahnsteig erhielt den Namen „Großenbrode Kai“.

Unverändert bestehen blieb der kleine Bahnhof Großenbrode Fähre, von dem aus die Sundfähren nach wie vor Schienenbusse sowie Diesellokomotiven der Baureihe V 36 mit Güterwagen, gelegentlich auch mit Reisezugwagen übersetzten.

Anders sah es auf der Fährverbindung ab Großenbrode Kai auf: Hier wurden in den ersten beiden Betriebsjahren nur Kraffahrzeuge und Güterwagen trajektiert. Eisenbahnreisende stiegen zunächst in

den Häfen um. Zudem war Hamburg anfangs nur mit einem einzigen Zugpaar an den Fährhafen angebunden. Erste Fähre auf der Relation war die „Danmark“ mit einer täglichen Doppelfahrt.



Blick vom Fährschiff „Deutschland“, das am Anleger 2 liegt, auf den Bahnhof Großenbrode Kai. Rechts ist der alte Bahnsteig 1 (siehe auch Bild auf Seite 18) zu sehen, der dem Anleger 1 gegenüberliegt. Am 16. September 1961 sind auf den Abstellgleisen bereits erste Silberlinge zu erkennen. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Betrieblichen Aufwand bereitete wegen fehlender Verbindungskurven in Neustadt (Holst.) und Lütjenbrode das Kopfmachen der Züge. Besonders der schnell zunehmende Verkehr auf der Vogelfluglinie (siehe Infokästchen) machte bald den weiteren Ausbau der Anlagen erforderlich: Ein zweites Fährbett musste her, die Gleisanlagen erweitert und seitens der Bundesbahn ein neues Fährschiff in Auftrag gegeben werden.



Am 9. Mai 1953 nahm es unter dem Namen „Deutschland“ seinen Dienst auf. Zum 18. Dezember 1954 folgte die „Kong Frederik IX.“ und am 14. November 1957 schließlich noch die „Theodor Heuss“.

Diese zusätzlichen Kapazitäten wurden dringend gebraucht: Von 1953 auf 1954 nahm der Verkehr um mehr als 100 % zu,

Bild links:
Zwei VT 12⁵ wurden am 1. Juli 1961 in Großenbrode Kai als „Kopenhagen-Express“ auf das deutsche Fährschiff „Deutschland“ verladen. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung



Ende der fünfziger Jahre werden am Bahnsteig 1 in Großenbrode Kai die ersten Autoreisezüge der Bundesbahn entladen. Im Juni 1959 fahren die Autos der Wirtschaftswunderzeit aus dem Packwagen MPw 4yg(e) mit der Betriebsnummer 113 802 Mü auf die im Hintergrund wartende Fähre „Theodor Heuss“. Beide Fotos: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

bereits 1957 wurde die Grenze von jährlich 1 Mio. Fahrgästen überschritten.

Berühmte Fernzüge mit klangvollen Namen verbanden jetzt über die Fährlinie europäische Hauptstädte und Metropolen:

Kopenhagen-Express (Hamburg – Kopenhagen), Basel-Express (Basel SBB – Kopenhagen), Italien-Skandinavien-Express (Rom – Kopenhagen), Holland-Skandinavien-Express (Hoek van Holland – Stockholm) und Nord-West-Express (Hoek van Holland – Kopenhagen).



Das deutsche Fährschiff „Theodor Heuss“ ist erst zwei Jahre im Dienst, als es 1959 in Großenbrode Kai abgelichtet wurde. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Endlich – der Bau der Vogelfluglinie

Doch schon bald neigten sich die Zeiten des Provisoriums dem Ende zu. 1955 legte der deutsch-dänische Ausschuss zur Förderung der Vogelfluglinie seinen Bericht vor. Die Regierungen Dänemarks und Deutschlands vereinbarten dann am 13. Juni 1958 die Wiederaufnahme der Tätigkeiten an der Vogelfluglinie. Auf deutscher Seite waren die Neubaustrecke Großenbrode – Puttgarden, die Fehmarnsundbrücke sowie der Fährhafen und Fährbahnhof Puttgarden zu bauen.

Gegenüber den letzten Plänen fielen die Neubauten nun aber deutlich bescheidener aus: Die Bahnstrecke blieb eingleisig, doch erhöhten modernste Signalanlagen die Leistungsfähigkeit der Verbindung. Eine Autobahn gab es nur auf dänischer Seite. Vom deutschen Festland führte nur die zweispurige Bundesstraße 207 (E 4) über den Sund bis nach Puttgarden.

Dennoch waren die erforderlichen Baumaßnahmen ein Jahrhundertvorhaben, für die Bundesrepublik bis dato sogar das größte Verkehrsprojekt überhaupt. Nach den Zugvögeln wurde die neue Verbindung

auch offiziell als Vogelfluglinie bezeichnet. Visionen jener Zeit sahen sie später von Dänemark über Deutschland hinaus bis nach Portugal weiterreichend – in diesem Fall würde sie den Zugvögeln tatsächlich fast auf dem gesamten Weg folgen.



Widerlager und erste Pfeiler sind bereits gebaut, das dritte Nebentragwerk wird unter Zuhilfenahme der Hubinseln vorgeschoben. Das Baustellenschild im Vordergrund nennt Bauherr und ausführende Firmen. Für die Nebentragwerke zeichnet vor allem die Dortmunder Firma Jucho verantwortlich. Foto: Sammlung Eisenbahnstiftung

Ein Kernelement und Symbol der europäischen Verkehrsachse sollte die neue Fehmarnsundbrücke werden. Am 1. August 1959 wurde ein Brückenbauwettbewerb ausgeschrieben, im selben Jahr begannen die Arbeiten auf deutscher Seite. Dänemark hatte schon 1958 die Arbeiten wieder aufgenommen.

Als Gewinner der Ausschreibung setzte sich die Gutehoffnungshütte aus Oberhausen-Sterkrade durch. Für deren Planungen zeichnete Chefkonstrukteur Dipl.-Ing. Helmut Wild verantwortlich. Seine Aufgabe war nicht einfach, denn es galt die höchst unterschiedlichen Belastungen durch die Straße auf der einen Seite sowie die deutlich höheren des Bahngleises auf der anderen Außenseite abzuleiten. Ästhetik und Statik des symbolträchtigen Bauwerks waren dabei harmonisch in Einklang zu bringen.

So kristallisierte sich nach und nach eine Bauweise heraus, die die beiden Hohlkastenträger des Bogentragwerks über der 240 m breiten Schifffahrtsöffnung gegeneinander neigen und im Scheitel verbinden sollte. Die Fahrbahn sollte an beiden Seiten an je 40 netzartig verspannten Stahlseilen angehängt werden. Dadurch konnte die Bogenkonstruktion erheblich eleganter ausfallen.

Wegen der genannten, unterschiedlichen Belastungen der Brücke haben die Seile auf beiden Seiten nicht dieselbe Stärke, was ihren Benutzern aber nicht auffällt: Sie messen zwischen 69 und 104 mm im Durchmesser. Der Bogen befindet sich an der höchsten Stelle 69,10 m über NN, die Durchfahrts Höhe für Schiffe beträgt bei Mittelwasser 23,00 m.

Auch die Bauweise war eine besondere: Gearbeitet wurde ab dem 4. Januar 1960 vor allem mit drei Hubinseln, wie sie sonst bei Bohrsinseln zum Einsatz kamen. Sie dienten als Arbeitsplattformen und Hebezeug. Nur ein Pfeiler auf der Inselfeite und zwei Nebentragwerke wurden mittels Arbeitsbühnen gebaut. Die Senkkästen (Gründungskörper) der Pfeiler wurden in einem Dock hergestellt, zum Fehmarnsund geschleppt und dort versenkt.



Vom Fährschiff „Schleswig Holstein“ richtet sich am 14. September 1962 der Blick auf die Baustelle der Fehmarnsundbrücke. Der Bogen mit einer Spannweite von 248,50 m ist am 5. September geschlossen worden, die Fahrbahn fehlt noch – einige Inselbewohner fragen sich bei diesem Anblick, wie man den wohl überfahren soll. Im Bild festgehalten wurden auch das mittige Hilfsgerüst und der Kabelkran. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Für den Bau des Bogens kamen noch ein Hilfstragwerk in der Mitte und Kabelkräne zum Einsatz. Das Mittelteil des Bogens wurde im August 1962 mit großer Verspätung auf dem Hilfsgerüst in der Mitte abgelegt und von beiden Seiten erschlossen. Am 5. September 1962 wurde der Bogen geschlossen, das letzte Stück der Fahrbahn konnte am Nikolaustag 1962 eingehängt werden.



Am 22. April 1963 erfolgte eine Belastungsprobe des Haupttragwerks mit dem Gewicht von zehn Dampflokomotiven (1.600 Tonnen). Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Trotz widriger Witterung – ein schwerer Orkan hatte am 13. Februar 1962 einen Teil des Montageturms zum Einsturz gebracht - gelang es also, den Bau planmäßig abzuschließen.

Doch bis zur Eröffnung hatte die Brücke noch eine weitere Feuerprobe zu bestehen: Im harten und sturmreichen Winter 1962/63 bewährte sich die Bauweise des Hilfsgerüsts hervorragend als Eisabweiser.

Zeitweise war die Ostsee im Januar 1963 vollständig zugefroren und der Eisenbahn- und Autofährverkehr im Sund kam völlig zum Erliegen. Einige Fehmaraner wagten zu Fuß den Gang übers Meer nach Großenbrode.

Um die Insel mit dringend erforderlichen Gütern versorgen zu können, wurde die

erst provisorisch fertig gestellte Brücke schließlich am 16. Januar 1963 für einen Notverkehr mit LKW geöffnet. Das wiederholte sich im März nochmals wegen Treibeises.

Besser liefen die Arbeiten in Puttgarden: Der Fährbahnhof mit seinen umfangreichen Gleisanlagen konnte innerhalb von drei Jahren fertig gestellt werden, der Fährhafen wurde hinter einem Fangedamm im Trocknen ausgehoben und errichtet.

Die 8,50 m tiefen Fährbecken wurden am 13. Juli 1962 geflutet und der schützende Damm anschließend abgebaut. Im Februar 1963 erfolgten erste Probeanlegemanöver mit der FS Theodor Heuss. Dafür hatte die Bundeswehr vorsorglich das Eis in der Hafeneinfahrt aufgesprengt.



V 200 109 war die erste Diesellok, die über den „Kleiderbügel“ fuhr. Mit ihr und der Schwesterlok V 200 111 fanden im April 1963 Probefahrten über den Fehmarnsund statt. Am 24. April 1963 – eine knappe Woche vor der Eröffnung- wurde sie dabei festgehalten. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Einweihung als Tor zum Norden

Mit einem großen Festakt erfolgte am 30 April 1963 planmäßig die Einweihung der neuen Fehmarnsundbrücke und ihre offizielle Freigabe für den Verkehr. Am selben Tag endete der Fährbetrieb zwischen Großenbrode Fähre und Fehmarnsund.

weiter auf Seite 26





An der Eröffnungszeremonie nahmen Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm, der neue Ministerpräsident Helmut Lemke mit Gattin, Bundesverteidigungsminister Kai-Uwe von Hassel (früherer Ministerpräsident von Schleswig-Holstein) und Heinz Maria Oeftering, Erster Präsident der Deutschen Bundesbahn teil.

Die Zeremonie begann mit den üblichen Festreden auf Großenbroder Seite.

Anschließend wurde der von Fehmarn stammenden, 15-jährigen Schülerin Marianne Borm aus Großenbrode die Ehre zuteil, das weiße Band zu durchschneiden und den „Kleiderbügel“ seiner Bestimmung zu übergeben.

Die Bilder des Mädchens im weißen Kleid, mit den langen Zöpfen und der Schärpe in den Landesfarben Schleswig-Holsteins, gingen um die Welt (siehe Seite 24).

Zur Festgesellschaft gehörten rund 1.500 angemeldete Gäste, in Aufzeichnungen ist sogar von bis zu 5.000 Personen die Rede.

Langsam setzte sich der Tross zu Fuß über die Brücke in Bewegung, stets gefolgt vom Eröffnungszug aus drei modernen, stahlblau lackierten Neubau-Abteilwagen 1. Klasse. Der Lokführer der führenden V 200 113 hatte Anweisung, den Fußgängern langsam zu folgen und sie nicht zu überholen.

Auf der Inselfeite wurden sie von den Fehmaranern mit Gedichten, einer Voltigiervorführung und Geschenkkörben empfangen. Und auch hier wurde wieder ein Band durchschnitten, dieses Mal ein blaues durch die 21-jährige Bauerntochter Annedore Reese. Am Rand der Brücke hatte sich der hiesige Ringreiterverein mit seinen Pferden zu einer Formation aufgestellt.

Für die Bewohner des Eilands veränderte sich mit diesem Tag schlagartig ihr Leben. Ihr Zuhause war plötzlich keine Insel im herkömmlichen Sinne mehr. Aus der bäuerlichen Einöde der Insel mit dem lehmigen, ertragreichen Boden wurde ein beliebtes Urlaubsziel an der Ostsee, der Tourismus zum bestimmenden Wirtschaftsfaktor. Die Zahl der Gäste sollte sich in den nächsten fünfzig Jahren annähernd verhundertfachen!

Doch der markanten Brücke kam auch eine hohe, symbolische Bedeutung zu: Die Vogelfluglinie entwickelte sich zur wichtigsten Verbindung nach Dänemark, Schweden und Norwegen. So wurde sie nicht nur zum Wohlstandsbringer Fehmarns sondern auch das Tor zum Norden – so genannt in einer Veröffentlichung der Bundesbahn. Längst gilt sie als Wahrzeichen der Insel sowie ganz Schleswig-Holsteins, 1999 wurde sie unter Denkmalschutz gestellt.



Bild oben:
Die kombinierte Eisenbahn-Straßen-Brücke wurde schnell zum Wahrzeichen der Vogelfluglinie und von Schleswig-Holstein. Am 28. September 1963 überquert V 200 111 das 963 m lange Bauwerk. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bild auf Seite 24 unten:
Die Festgesellschaft erreicht am 30. April 1963 zu Fuß die Insel. In der 1. Reihe sind Ministerpräsidenten-Gattin Lemke, Bundesverkehrsminister Seebohm, Schülerin Marianne Borm, Bundesverkehrsminister von Hassel und der DB-Präsident Oeftering zu sehen (v.l.n.r.). Foto: Deutsche Bundesbahn

Bild auf Seite 25:
Diese Landkarte zeigt den Verlauf der neuen Vogelfluglinie samt erforderlicher Baumaßnahmen. Eingezeichnet sind aber auch die Trassen die Inselbahn sowie die für die Anleger Großenbrode Fähre und Großenbrode Kai (samt Verbindungskurve bei Lütjenbrode). Karte: Deutsche Bundesbahn



Bild oben:

Am 14. Mai 1963 erfolgt die Einweihung der gesamten Vogelfluglinie. In Puttgarden werden König Frederik IX. und Bundespräsident Heinrich Lübke von Angelika Bannert (Mädchen im weißen Kleid) aus Bannesdorf begrüßt.

Bild unten:

Um 13:20 Uhr ist in Großenbrode der rote Teppich bereits ausgerollt, das BSW-Blasorchester Kiel probt noch und wartet auf die Ankunft der beiden Staatsoberhäupter mit dem Sonderzug aus Puttgarden. Beide Fotos: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Auch im Schienenverkehr auf der Insel leitete die neue Brücke bedeutende Änderungen ein:

Von der Strecke nach Puttgarden wurde eine Verbindungsschleife zum Bahnhof Burg auf Fehmarn gezogen, die den Ort für längere Zeit an den Bahnverkehr anband, nachdem keine Schienenbusse mit den Sundfähren mehr ankamen.

Dies führte aber auch zum Ende der bisherigen Inselbahn – nur Puttgarden und Burg behielten ihren Gleisanschluss.

Zwei Wochen nach der Eröffnung der Brücke erfolgte mit dem Sommerfahrplanwechsel am 14. Mai 1963 auch die Freigabe der gesamten Vogelfluglinie.

Bundespräsident Heinrich Lübke reiste nach Großenbrode, um sich wenig später nach dem Übersetzen mit der „Theodor Heuss“ in Dänemark mit König Frederik IX. zu treffen.

Gemeinsam fuhren sie mit der dänischen „Kong Frederik IX.“ über den Belt von Rødby nach Puttgarden.

Zwischen den beiden Molenköpfen war das Band in Landesfarben gespannt, das vom Fährschiff durchrissen wurde. Nun war auch der Fährhafen eröffnet.

Es folgten Reden am Fährbahnhof Puttgarden, der mit Sonderzügen gefüllt und von Schaulustigen bevölkert war, bevor es weiter nach Großenbrode ging.

Rascher Verkehrszuwachs

Der Verkehr auf der neuen Vogelfluglinie nahm sehr schnell zu. Die Schiffsabfahrten stiegen von neun je Richtung (auf der alten Linie) auf jetzt bis zu 24 pro Tag. Schon in den ersten Betriebsjahren wurde wegen der hohen Auslastung ein Ausbau der Güterwagenanlagen in Puttgarden erwogen. Aber auch die Kapazitäten der Fährschiffe wurden zunehmend knapper.

Auf Seite der DSB wurde 1968 eine neue und größere „Danmark“ in Dienst gestellt, 1972 erfolgte auch bei der DB ein Austausch des Flaggschiffs „Deutschland“.

Beide Schiffe waren knapp über 144 m lang. Doch selbst vier Fährschiffe sollten für das Verkehrsaufkommen insbesondere in den Sommermonaten nicht ausreichen.

Es folgten zwei weitere Schiffe der DSB namens Dronning Margrethe II (1973) und Prins Henrik (1974). 1987 charterten die Dänischen Staatsbahnen für neun Jahre noch eine Fähre namens Lodbrog für den reinen Frachtverkehr.

Ausgewählte Verkehrszahlen für die Fährn der Vogelfluglinie*

Jahr	Passagiere	PKW**	LKW***	Busse	Reisezugwagen	Güterwagen
1951	29.500	6.200	140	20	---	428
1952	134.000	22.400	960	720	---	1.488
1953	338.300	36.970	2.010	1.300	3.773	5.827
1957	1.012.140	93.120	4.200	2.130	17.168	4.163
1962	1.447.300	165.400	10.870	2.850	21.535	16.090
1964	3.171.180	306.900	24.450	3.470	35.459	111.483
1973	2.968.400	472.843	45.240	n. bek.	37.963	185.299
1983	5.604.718	790.294	130.065	22.650	38.663	165.299
1986	7.009.081	950.569	175.784	30.119	38.732	174.750
1992	8.070.411	1.168.224	208.847	n. bek.	44.896	171.655
1997	5.974.554	958.406	245.892	n. bek.	20.095	57.997
1998	5.850.475	968.020	264.346	n. bek.	9.938	---
2002	6.612.993	1.589.125	275.081	n. bek.	9.750	---
2008	6.756.376	1.776.824	370.362	30.152	10.444	---
2012	5.912.319	1.553.013	369.871	28.304	****	---

* 1951 – 1963 Großenbrode – Gedser, ab 14.5.1963 Puttgarden - Rødbyhavn

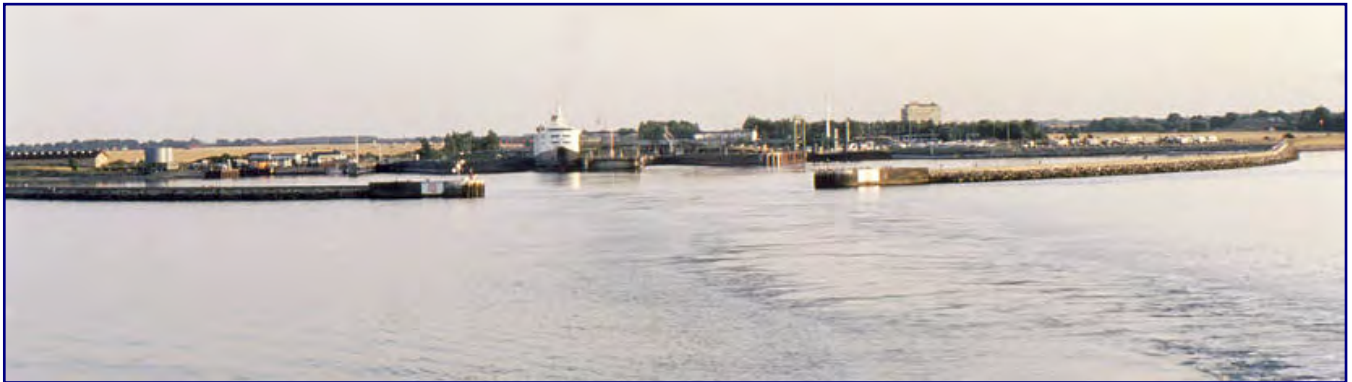
** inkl. PKW-Anhänger und Wohnmobile

*** inkl. LKW-Anhänger und Sattelaufleger

**** Zahlen lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

Quelle der Verkehrszahlen 1973, 1992 - 2012: Carsten Watsack, „Die Geschichte der Vogelfluglinie“ (2013)

Aufgrund der vereinbarten Abrechnungsmodalitäten stand die Bundesbahn unter Druck und so folgte 1986 auch auf deutscher Seite ein neues Schiff: Die Karl Carstens wurde größte (164,68 m) und modernste Fähre auf der Vogelfluglinie.



Ein Blick von der Ostsee auf die Molenköpfe und den Fährhafen Puttgarden. Bei seiner Eröffnung war er der modernste Europas. Am Anleger mit Gleisanschluss wartet eines der DSB-Fährschiffe auf seine Abfahrt. Links daneben befindet sich noch eine weitere Liegestelle für die Hochseefähren.

Bei ihrer Bestellung im Jahr 1983 war sie eigentlich als Ersatz für die betagte „Theodor Heuss“, beim Personal auch „Africa Queen“ genannt, geplant. Doch angesichts der weiter steigenden Kapazitätserfordernisse war daran bei Anlieferung des Neubaus nicht mehr zu denken. So kam sie zur Gefahrgutfähre umgebaut, noch weitere elf Jahre als reine Frachtfähre zum Einsatz und schied erst nach einer Dienstzeit von 40 Jahren aus!

Ende der achtziger Jahre zeichneten sich in Europa gravierende, politische Veränderungen ab, die auch die Verkehrsströme nachhaltig beeinflussen sollten. Bezogen auf Deutschland kam im Zuge der Wiedervereinigung mit der DR eine weitere Staatsbahn in das Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Im Rahmen einer Bahnreform wurde beschlossen, dass DR und DB zusammengeführt und in privater Rechtsform fortgeführt werden sollten.



Bild oben:

Nach 35 Jahren Dienstzeit ist der „Theodor Heuss“ ihr Alter deutlich anzusehen. Ihre Ausmusterung war längst geplant, als sie wegen Kapazitätsmangel doch noch zum Gefahrgutschiff umgebaut wurde. Im Juli 1992, dem Jahr mit den höchsten Transportzahlen überhaupt, ist sie abends auf dem Rückweg nach Puttgarden.

Bild unten:

Das FS Deutschland (II) war von 1972 bis 1986 das Flaggschiff der Bundesbahn auf der Vogelfluglinie. Ein Jahr vor Gründung der DFO ist sie im letzten Tageslicht aus Rødbyhavn ausgelaufen und hat ihr Wendemanöver beendet.

güterverkehr als schneller und kostengünstiger. Seit dessen Abzug von der Vogelfluglinie liegen die Anlagen in Puttgarden und Rødby brach - der letzte planmäßige Güterzug verließ Puttgarden bereits nur einen Tag nach der Tunnelöffnung am 2. Juni 1997.

Anders sah es im Personenverkehr aus, denn ebenfalls ab 1997 wurden alle Fähren auf der Vogelfluglinie durch vier neue, baugleiche Doppelendfähren ersetzt. Den Anfang machte die „Prins Richard“ am 6. Juni. Es folgten die „Schleswig-Holstein“ (1. August), „Deutschland (III)“ und die „Prinzessin Benedikte“. Die alten Fähren schieden aus dem Dienst aus, beginnend mit der „Theodor Heuss“ am 6. April 1997.

Dank der neuen Schiffe konnte die Fahrzeit auf dem 19 km langen Seeweg von 60 auf 45 Minuten verkürzt werden. Grund dafür ist, dass das zweimalige Wenden der früheren Fähren vor den Häfen bei der Fahrt von Rødby nach Puttgarden entfallen konnte. Weiteres Merkmal der Doppelendfähren ist, dass sie nur noch über ein statt früher drei Gleise auf dem Eisenbahndeck verfügen.

Am 21. Juli 1998 fusionierten die Scandlines Danmark und die DFO zur Scandlines AG (heute Scandlines GmbH) mit Sitz in Rostock und nationalen Betriebsgesellschaften in Rostock und

Dies hatte auch Einfluss auf den bahneigenen Schiffsverkehr.

Zum 1. Juli 1993 erfolgte die Gründung der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee mbH (DFO), die neben der Vogelfluglinie auch alle Linien der DR übernahm, um die Konkurrenz im eigenen Konzern zu beenden.

„Theodor Heuss“, „Deutschland“ und „Karl Carstens“ gehörten nun ebenfalls zur DFO, was durch die Anschriften an den Schornsteinen auch bald nach außen sichtbar wurde.

Auf dänischer Seite lagerte die DSB 1995 ebenfalls ihren Fährbetrieb ebenfalls aus, 1997 wurde diese Gesellschaft in Scandlines Danmark A/S umbenannt.

Dieses Jahr war auch ein einschneidendes für die Vogelfluglinie:

Mit der Eröffnung des Eisenbahntunnels unter dem Großen Belt erwies sich die längere Route via Flensburg und der Insel Fünen für den Schienen-

Kopenhagen. Die neue Firma investierte weiter in den Ausbau und die Erneuerung der Anlagen, um deren Attraktivität für den europäischen Verkehr zu erhalten.



Blick vom Fährschiff „Karl Carstens“ auf den Fährbahnhof Puttgarden (links der Landgang vom/zum Schiff). Noch werden hier auch Güterzüge verladen. Doch nur fünf Jahre später, am 2. Juni 1997, war damit endgültig Schluss.

Gegenwart und Zukunft auf dem Belt

Auch die Bahnen Dänemarks und Deutschlands sahen Potenzial, mehr Personenverkehr auf die Schiene zu holen.

Die DSB ersetzte ihre Wagenzüge durch den Triebzug IC3, der als Eurocity bis nach Hamburg lief.

Ab dem 9. Dezember 2007 führte die Deutsche Bahn AG dann mit dem Fahrplanwechsel den ICE-Verkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen ein.

Zum Einsatz kommen seither die vierteiligen Diesel-ICE der Baureihe 605. Auch Berlin wurde über eine Umsteigeverbindung (über Flensburg – Padborg – Aarhus) mit einbezogen. Der erhoffte Fahrgastzuwachs blieb nicht aus.



Ein IC3-Triebzug der DSB verlässt das Fährschiff Deutschland (III). Er fährt als Eurocity weiter nach Hamburg Hbf. Foto: Scandlines

Seit den neunziger Jahren werden Pläne für eine feste Fehmarnbeltquerung diskutiert. Gedacht war seinerzeit an ein Bauwerk ähnlich dem über den Großen Belt oder der Öresundbrücke. Diese Brücke sollte die Reisezeit weiter verkürzen und Verkehr zurück auf die Vogelfluglinie holen. Ein Motiv war auch der generell zunehmende Verkehr in Europa.



Vor wenigen Minuten hat die „Schleswig-Holstein“ in Puttgarden angelegt. Autos und Wohnmobile der Urlauber verlassen nun den Schiffsbauch über die Rampen zu den beiden Verlade decks. Links vom Schiff ist ein schwimmendes Kaufhaus zu sehen, das Scandlines kurz nach der Jahrtausendwende bauen ließ und mit seinem Warenangebot vor allem deren skandinavische Kundschaft anspricht.

Auf Fehmarn stießen diese Pläne auf Ablehnung, denn die Bewohner fürchteten um ihre idyllische Landschaft und Ruhe, die für den Tourismus überlebenswichtig sind. Sorgen bestanden ebenso um die Arbeitsplätze am Fährhafen und dass die Insel einfach „überfahren“ werden könne und sich weniger Leute hier aufhalten würden.

Mit einem Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark aus dem September 2008 nahmen diese Pläne an Fahrt auf. Doch zeichnete sich inzwischen ab, dass ein Senktunnel etwa gleich teuer, aber umweltverträglicher zu bauen sein würde. Gebannt wäre auch die Gefahr durch eine hohe Windanfälligkeit, die bei der Fehmarnsundbrücke mehrmals im Jahr zu Querrungen und Verkehrseinschränkungen führt.

Die Einstellung zur Beltquerung scheint sich in letzter Zeit verändert zu haben. Zwar gibt es immer noch Gegner, doch scheinen die Befürworter inzwischen in der Mehrheit. Im eigenen Interesse mitgestalten statt zu blockieren, haben wir als Argument von vielen Einheimischen genannt bekommen. Die Betriebsaufnahme ist gegenwärtig für 2021 geplant, aktuell läuft ein Raumordnungsverfahren.

Mit der Realisierung dürfte der Schienengüterverkehr nach Fehmarn zurückkehren und auch die Straßenbelastung dürfte weiter und deutlich zulegen. Das hat auch Auswirkungen auf das Hinterland und wirft neue Finanzierungsfragen auf: Die Autobahn 1 ist zu verlängern und auszubauen, ebenso dürfte die Eisenbahntrasse an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen und soll auch elektrifiziert werden.



Die modernen Doppelendfähren wie hier die „Deutschland (III)“ sind seit 1997 auf der Vogelfluglinie im Einsatz. Scandlines plant für die nächsten Jahre die Einführung des Hybridantriebs und binnen weniger als zehn Jahren einen Null-Emissions-Betrieb. Auch nach Fertigstellung einer festen Beltquerung sollen die Fähren weiter fahren. Foto: Scandlines

Die Deutsche Bahn ließ im Juni 2010 einen neuen Brückenbelastungstest durchführen und nahm Messungen an der Fehmarnsundbrücke vor. Das Auswerten der Ergebnisse dauerte mehrere Jahre und nachdem es zunächst hieß, die Brücke sei den Anforderungen gewachsen, kehrte am 17. Januar 2013 Ernüchterung ein.

Als Ergebnis stellten die DB Netz und DB Projektbau fest, dass die Fehmarnsundbrücke zu ertüchtigen sei oder durch einen Neubau zu ersetzen wäre. Wegen des bestehenden Denkmalschutzes, der Wahrzeichenfunktion und der Windanfälligkeit erscheint es als wahrscheinlich, dass auch hier eine Tunnellösung angestrebt wird. Die Brücke könnte dann in bisheriger Form bestehen bleiben.

Weiterführendes zum Thema:
<http://www.sundfaehre.com>
<http://www.eisenbahnfaehren.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



Alle Lücken überbrückt?

Technikwunder Eisenbahnbrücken

Ohne Brücken geht es nicht. Für die Eisenbahn sind sie ebenso wichtig wie Tunnel und Unterwerfungsbauwerke, um die erforderlichen Trassen überhaupt betriebssicher und leistungsfähig verlegen zu können. Im Idealfall fügen sie sich harmonisch in die Landschaft ein und wirken oft als Bereicherung. Dabei finden sie aber erstaunlich wenig Beachtung, obwohl sie auch bei Modellbahnern unentbehrlich sind. Wegen der auf dem Titelbild gezeigten Fehmarnsundbrücke erregte ein recht neues Transpress-Buch zu deren Jubiläum unsere Aufmerksamkeit.

Ulrich Lieb
Eisenbahnbrücken
Baukunst aus Stein, Stahl und Beton

Transpress-Verlag
Stuttgart 2012

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
160 Seiten mit 161 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71442-7
Preis 29,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Buchhandel

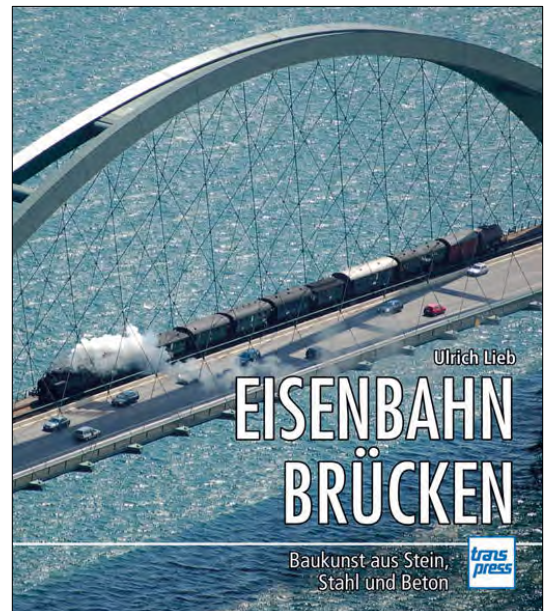
Brücken und Viadukte gehören zu den beachtlichsten Leistungen der Menschheit, merkt der Verlag Transpress zu seinem Buch „Eisenbahnbrücken“ an.

Für den architektonisch nicht bewanderten Modellbahner ist es aber schwierig, diese Meinung in Abgrenzung zu anderen Bauwerken nachzuvollziehen. Das nimmt den vielen Brücken, die Straßen, Täler, Flüsse, Kanäle oder gar Meeresengen überspannen aber nichts von ihrer Faszination.

Dass der Verlag mit seiner Aussage aber Recht hat, ist bei der Lektüre des Werkes schon frühzeitig festzustellen. Ein wichtiger Bestandteil des Buches sind nämlich Ausführungen zu den Tragwerken von Brücken, die für ihre Belastbarkeit entscheidend sind. Insbesondere im historischen Kontext wird deutlich, wie der Mensch über Jahrhunderte hinzu lernte, um bessere und immer komplexere Brückenkonstruktionen zu schaffen.

Durchgängig ist das Buch von Auto Ulrich Lieb sehr interessant geschrieben, aber gerade dieser erste angesprochene Punkt hat auch eine nicht unerhebliche Kehrseite: Die physikalischen Gesetze werden für einen Laien nicht ausreichend beschrieben oder grafisch deutlich gemacht.

Nur wer beruflich oder aufgrund frischen Schulwissens entsprechend ausgestattet ist, kann die Erläuterungen problemlos nachvollziehen. Das gilt besonders bei der Wirkung von Kräften, dargestellt über Vektoren. Ausdrücklich aber richtet sich der vorliegende Band an Laien, die von Ingenieurskunst fasziniert sind.



Größter Schwachpunkt des Buches sind Defizite in der Strukturierung: Eine scheinbar fehlende, durchgängige Gliederung entwertet das Buch für Technikexperten. Trotzdem vermittelt der Autor den Eindruck vom Fach zu sein und mit der Brückenbaukunst gut vertraut zu sein.

Tatsächlich handelt es sich bei Ulrich Lieb um keinen Unbekannten. Er war Redakteur der Zeitschrift „Modelleisenbahner“ und auch bei Transpress erschienen bereits mehrere Bücher von ihm. Umso unverständlicher erscheinen uns die genannten Punkte.

Interessant und hilfreich ist „Eisenbahnbrücken“ für Modellbahner aller Spurweiten. Ihre Ansprüche kann das Werk auf jeden Fall erfüllen, denn hier geht es in erster Linie um ein Grundverständnis, das in die Lage versetzt, glaubhafte Brücken im Modell zu bauen. Die Schreibweise sowie Struktur und Tiefe der einzelnen Kapitel berücksichtigen dies.

Darin liegt auch der Hauptgrund, warum dieses Buch für die Neuerscheinungen des Jahres 2012 nominiert war: Es gibt nichts Vergleichbares, der Autor hat ein äußerst vernachlässigtes Thema aufgegriffen und für die Zielgruppe der Modellbahner insgesamt gut umgesetzt.

Folgende Abschnitte finden deren besonderes Interesse:

- geschichtliche Entwicklung des Brückenbaus,
- technische Grundsätze und Unterscheidung,
- Brückenarten (mit ästhetischer Betrachtung) und
- konkrete Brückenbeispiele (nach Arten).



Selbstverständlich wird auch die diesjährige Jubilarin „Fehmarnsundbrücke“, die schon auf der Titelseite zu sehen ist, nicht vernachlässigt. An deren Beispiel lässt sich aber gut auf einige wenige, weitere Fehler hinweisen.

So überspannt sie laut einer Bildunterschrift den Fehmarnbelt – ihr Name hätte spätestens den Lektor auf eine Verwechslung hinweisen sollen.

Den Zweck des Buches erläutert übrigens ein Schlusswort am Ende des Werks – eine Darstellungsform, die sicher länger im Kopf des Lesers hängen bleibt als ein Vorwort.

Aufschlussreich ist auch eine tabellarische Zusammenstellung der wichtigsten Brückendaten ebenfalls am Buchende. Die einzelnen Bauwerke werden dadurch gut vergleichbar.

Noch nicht eingegangen sind wir auf das begleitende Bildmaterial. Hier schließen wir uns dem Verlag an, der schreibt, dass eindrucksvolle und bislang unveröffentlichte Aufnahmen die bekanntesten Brücken in ihr bestes Licht rücken. So lernt der Leser Berühmtheiten von der Fehmarnsundbrücke über die Trisannabrücke bis hin zum Kreisviadukt von Brusio aus neuen Perspektiven kennen.

Deshalb fällt auch unser Gesamtfazit positiv aus. Wer Gefallen am Thema dieser Ausgabe gefunden hat, dem wird auch die Lektüre dieses Transpress-Bands Freude bereiten. Trotz der strukturellen Schwächen in der Gliederung liegt ein für die Zielgruppe Modellbahner sehr geeignetes Werk vor uns, das wir gern gelesen haben und bedenkenlos empfehlen können.

Brückengeschichte(n)

Auf der Vogelfluglinie

Lange haben wir nach einem passenden Literaturtipp für unser heutiges Schwerpunktthema gesucht. Der EK-Verlag selbst war es dann, der uns auf seine DVD „Die Vogelflug-Linie“ aufmerksam machte. Warum nicht mal (wieder) einen Film vorstellen? Wir haben diese Entscheidung nicht bereut und dank bewegter Bilder äußerst lebhaftere Geschichte erleben dürfen, die uns gepackt und begeistert hat. Deshalb möchten wir sie heute auch unseren Lesern ans Herz legen.

CFT Video Berlin
Die Vogelflug-Linie

EK-Verlag
Freiburg 2012

DVD deutsch
Filmformat 16:9
Dolby-Digital 2.0
ca. 58 Farbfilm inkl. historischer Aufnahmen

Best.-Nr. 8296
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Buchhandel

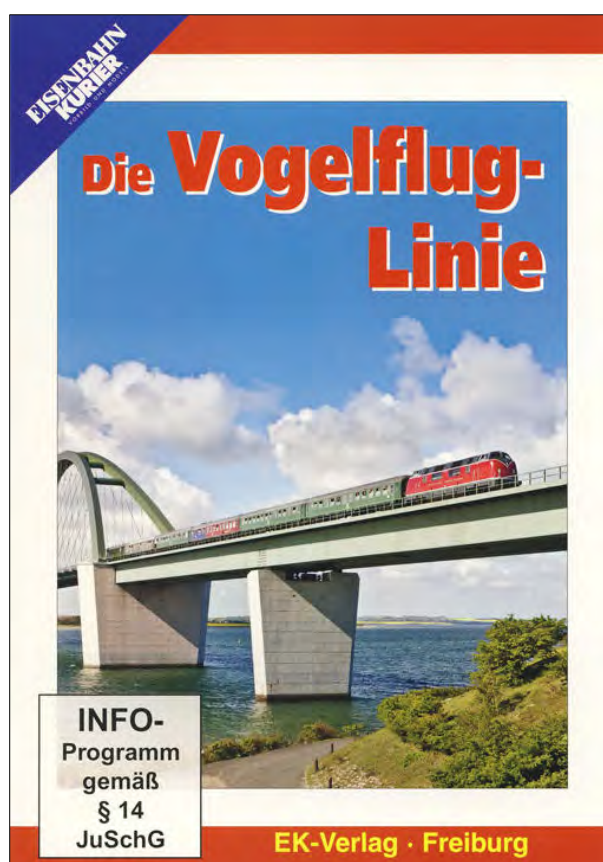
Bücher sind unverzichtbar, weil sie Wissen speichern und schnell abrufbar bereit stellen. Deshalb stellen wir unseren Lesern regelmäßig interessante Werke vor, am liebsten mit direktem Bezug zu unseren Artikeln.

Doch manchmal reicht es nicht, nur die Augen und den Verstand zu bemühen, denn auch andere Sinne wollen angesprochen werden. So erging es uns bei den Vorbereitungen zum Thema des Jubiläums der Vogelfluglinie.

Wer ist nicht schon mal über die große Fehmarnsundbrücke gereist und hat den Hochseefähren auf dem Weg nach Dänemark nachgesehen? Das alles wird erst in einem Film lebendig oder ruft unsere Erinnerungen wieder hervor. Auch wer es noch nicht mit eigenen Augen sehen durfte, der erliegt dem Reiz dieser Verkehrsverbindung mitten durch eines der beliebtesten Urlaubsziele an der Ostsee.

Der EK-Verlag hat mit der Video-DVD „Die Vogelflug-Linie“ schon im letzten Jahr das runde Jubiläum vorweg gegriffen und dieser Verbindung von gesamteuropäischer Bedeutung ein würdiges Denkmal gesetzt. Dabei haben die Produktionsverantwortlichen die Vogelfluglinie in ihrer seit 1963 bestehenden Gesamtausdehnung im Blick, d.h. ausgehend von Hamburg verfolgen sie die Reise bis zur dänischen Hauptstadt Kopenhagen.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt mit historischen Aufnahmen auf dem Bau der Fehmarnsundbrücke sowie Eröffnung und Betrieb des Fährbahnhofs und Fährhafens Puttgarden – 1963 der modernste Europas. Sie spannen den Bogen bis in die moderne Zeit zu den Planungen für eine feste Beltquerung.



Auf dem Weg dahin werden dem Zuschauer die Fahrzeuge vorgestellt, die auf der Vogelfluglinie unterwegs waren und sind. Auch ein kleiner Rückblick auf die frühere Verbindung zwischen Großenbrode Fähre und Fehmarnsund fehlt nicht, deren Ende 1963 mit Eröffnung der Brücke kam und auch das Aus für die Inselbahn einleitete.

Eindrucksvoll sind Aufnahmen von der „Ludmilla“ vor schweren Container- und Sattelaufliiegerzügen Mitte der neunziger Jahre. Mit Eröffnung der Brücke über den Großen Belt verschwanden sie (vorläufig) von der Vogelfluglinie, die seitdem ausschließlich dem Personenverkehr gehört.

Auch die von Anfang an vorherrschende V 200¹ (spätere Baureihe 221), die Rangierlokomotiven der Baureihe V 65 sowie dänische Rundnasen MY fehlen im Film nicht. Natürlich hat die Kamera auch die Diesel-ICE und IC3-„Gumminasen“ des Personenverkehrs eingefangen.

Entstanden ist daraus ein Film, der dem 50-jährigen Jubiläum der Vogelfluglinie mehr als gerecht wird. Wer sich für sie begeistert, der wird an dieser DVD nicht vorbei kommen.

Verlagsadresse:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.ekshop.de>

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



Die Intermodellbau 2013

Familienmesse Dortmund

Vom 10. bis zum 14. April 2013 fand in Dortmund die 35. Auflage der Intermodellbau statt. Europas größte Messe für Modellbau und Modellsport ist auch für die Spurweite Z eine feste Größe geworden und bewies das auch bei der jüngsten Auflage. Auffallend unter den Besuchern war der hohe Anteil an Familien mit Kindern, was mit gezielten Bastelangeboten aktiv gefördert wurde. Wir stellen unsere Eindrücke im Folgenden für Sie zusammen.

Auch 2013 hat sich die Intermodellbau wieder eindrucksvoll als führende europäische Ausstellung für den Modellbau bewiesen. Mit 88.000 Besuchern blieb die Zahl der

Messegäste konstant, was längst keine Selbstverständlichkeit mehr ist. Auch der hohe Anteil von Gästen aus dem Ausland hat sicher dazu beigetragen.

Bei der Zahl der Aussteller verzeichneten die Westfalenhallen Dortmund sogar ein leichtes Plus um 16 auf jetzt 523 Teilnehmer. Unser Eindruck während der Messe hatte uns eher einen leichten Rückgang vorgetäuscht, wobei es aber unmöglich ist, über alle Ausstellungshallen hinweg die Beteiligung sicher und zutreffend abzuschätzen.



„Menschen im Modell“ war ein Thema der Intermodellbau 2013. Das maßstäblich größte Modell der Ausstellung war der US-Astronaut Alan Shepard, in Originalgröße gebaut von Manfred Piasecki.

Urgestein der Intermodellbau. Rolf ist auch in der Szene der Zetties nicht ganz unbekannt, hat er doch seiner Vorliebe für den Zirkus bereits mehrfach auch mit der Spurweite Z Ausdruck verliehen.

Größtes Modell auf der Messe war der US-Astronaut Alan Shepard im Raumanzug der Apollo-14-Mission, nachgebildet von Manfred Piasecki im Maßstab 1:1. Gezeigt wurde das Exponat am Stand des PMC Dortmund in der Halle 8. Für sein Vorhaben hatte er sich sogar an die NASA gewandt, die ihn – einmal von der Ernsthaftigkeit seines Vorhabens überzeugt – mit Informationen und Daten unterstützte.

Trainini®-Chefredakteur Holger Späting nutzte die Pressekonferenz, um auf die hervorragende Modellbahnanlage „Güglingen – Sägethal“ von Götz Guddas aus Bremen hinzuweisen.

Beim Anlagenwettbewerb des Märklin-Magazins hatte sie den 1. Platz belegt und war deshalb auch für die Veranstaltungstage Samstag und Sonntag auf den Stand von Märklin eingeladen.

Auch auf diesem Schaustück gab es mehrere besondere Figuren zu sehen. So schwenkte beispielsweise ein Wärter seine rot leuchtende La-



Auf der Anlage von Götz Guddas schwenkt ein Wärter seine leuchtende Laterne.

Besonderes Augenmerk der Verantwortlichen lag auf dem Nachwuchs, was sich im Modellbahnbereich besonders durch die Bastelangebote bei Viessmann-Kibri, Spielanlagen mit My-World-Produkten bei Märklin und in Form des „Junior College“ beim BDEF zeigte.

So haben auch wir erfreut feststellen können, dass immer mehr Familien mit Kindern in den Ausstellungshallen zu sehen sind. Bei weitem ziehen hier nicht nur Väter mit ihren Söhnen von Stand zu Stand.

Auch Mütter und Mädchen gehörten zu den begeistertsten Besuchern. Offenbar geht die Rechnung auf und ganz nebenbei beweist sich, dass Modellbau eben doch kein Hobby nur für ältere Herren ist.

Bereits im Vorfeld der Messe hatten die Verantwortlichen der Westfalenhallen kräftig die Werbetrommel gerührt und zu einer Vorab-Pressekonferenz eingeladen, um exemplarisch ein paar besondere Exponate der verschiedenen Modellbausparten vorzustellen und das Interesse an der Ausstellung zu steigern.

Dieser Termin stand unter dem Motto „Menschen im Modell“. Gezeigt wurde ein Nachbau der Karl-May-Festspiele im sauerländischen Elspe, gebaut im Maßstab 1:87 von Rolf Böhm aus Recklinghausen – einem

terne, um den Lokführer des nahenden Zuges zu warnen.

Anhand einer Preiser-Figur wurde den anwesenden Journalisten erläutert und verdeutlicht, was es bedeutet, eine Spur-Z-Figur vom Fuß bis zu den Schultern zu durchbohren, um eine Achse für den schwenkenden Arm montieren zu können und parallel eine unsichtbare Kabelverbindung zur Laterne zu schaffen.

Schnell war klar, dass die kleine Anlage einer der größten Höhepunkte der Messe werden würde.

Auch das Kreativ-Weltrekordteam hatte wieder einen Auftritt auf seiner angestammten Ausstellung.



In seiner Heimatstadt Dortmund bleibt der als Weltrekord anerkannte „kleinste Weihnachtsbaum der Welt“ (Höhe 14 mm ohne Spitze) ein Dauerbrenner. 2013 wurde er ab- und anschließend mit echt vergoldetem Dekor neu geschmückt.

Ein Mal mehr drehte sich ein großer Teil der öffentlichen Wahrnehmung in der Stadt um den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt. Die Tagespresse berichtete über die inzwischen erfolgte Eintragung als Weltrekord und besichtigte den galvanisch vergoldeten Schmuck, der während der ersten drei Messtage auf den Baum aufgebracht werden sollte.



Birgit Foken-Brock (Trafofuchs) stattete das Diorama mit zusätzlichen Tierfiguren und neuen Bäumen aus. Auch die Baumspitze wurde gegen einen neuen Engel ausgetauscht, der nun zierlicher ist und ebenfalls goldfarben strahlt.

Diese Schmuckelemente haben dieselbe Größe und basieren auf denselben Metallplatinen wie der bisherige. Durch seine höherwertige Oberflächengestaltung, für die Projektponsor Märklin verantwortlich zeichnete, konnte aber die Sichtbarkeit auf Fotoaufnahmen erheblich gesteigert werden.

Am ersten Messetag war zunächst das öffentliche Abschmücken des kleinen Baums angesagt – eine wesentliche Eigenschaft, um überhaupt als Weihnachtsbaum gelten zu dürfen. Als besonders schwierig erwies sich das Entfernen der Lametta-Bänder, die dabei völlig ihre Form verloren und kaum noch von den Leitungen der Lichterkette zu unterscheiden waren. Lötexperte Torsten Schubert musste aber glücklicherweise nicht eingreifen.



Bild oben:
Material und Technik stammen aus dem Vergolderhandwerk. Doch statt Schnellanlegemixtion (eckige Flasche) kam „Sprühkleber 3 in 1“ von Uhu zum Einsatz, um für dauerhaften Halt zu sorgen. Für Anlaufschutz sorgt Zapron-Lack.

Bild unten:
Das Lametta besteht wie bisher aus feinstem Kupferlackdraht. Dank Blattvergoldung konnten die Vorbildwirkung und Sichtbarkeit aber deutlich erhöht werden.

Birgit Foken-Brock (Trafofuchs) sorgte derweil für eine neue Figurengestaltung des Dioramas, in dem der Winzling präsentiert wird.

Mehrere Wildschweine, zwei Hirsche und drei Hasen ergänzen nun das Umfeld des Weihnachtsmannes und seines Schlittens.

Neu in weiter verfeinerter Weise gefertigt wurde auch der Engel, der als Spitze den Weihnachtsbaum ziert und künftig ebenfalls goldfarben erstrahlt.

Am Donnerstag erfolgte dann das Anfertigen neuer Lametta-Bänder, denn wie zuvor sollte der Baum drei solche Dekorationselemente erhalten.

Da auch hier die Sichtbarkeit deutlich verbessert werden und der neue Schmuck zu den übrigen Elementen passen sollte, stand eine weitere Vergoldung an.

Auch hier half einer der Sponsoren des Projekts „Modellbahn(er) für Kinder“: Die Dortmunder Galerie und Art-Agentur Lamers ließ Holger Späing kurzerhand in der Technik des Blattvergoldens anlernen, um dieses Kunsthandwerk vor Ort vorführen zu können.

Erfolgreich war dies nur dank der Klebstoffe, die mit Uhu ein weiterer Unterstützer bereitgestellt hatte, denn im Bereich der Extrem-Miniaturisierung sind einige Besonderheiten gegenüber der sonst üblichen Technik zu beachten.

Am Freitag erhielt der kleinste Weihnachtsbaum der Welt dann sein neues Gewand. Schritt für Schritt wurde der Weltrekordler zunächst mit drei Bändern Lametta und anschließend mit den übrigen Schmuckteilen neu bestückt. Im Baum verblieben waren zuvor nur die Lichterkette und die roten Kugeln. Der goldfarbene Engel krönte den Abschluss der Arbeiten.

Nur beleuchtet bekamen ihn die Besucher an diesem Tag nicht zu sehen. Wegen der Kurzschlussgefahr durch die Pinzette aus Metall sowie feuchte Klebstofftropfen mussten die Lichter

ausgeschaltet bleiben, bis fertig geschmückt und alle Klebepunkte gut getrocknet waren. Am Samstag und Sonntag bestand dann Gelegenheit, sich vom Ergebnis zu überzeugen.

Die Nachrichten vom hohen Anteil besuchender Familien erfreuten natürlich auch die Mitglieder des Kreativ-Weltrekordteams, richtet sich doch ihr Bemühen in besonderer Weise auf die Nachwuchswerbung. Auch in Dortmund stand wieder eine Spendenspardose neben dem prominenten Zugpferd, in das so mancher Messebesucher anerkennend einen kleinen Obolus hineinwarf.

Die Erlöse sollen wieder in Form von Modellbahnstartpackungen an Kindergärten gehen, um dort kreatives Basteln und Lernen zu fördern und die Kleinen für ein vielseitiges und spannendes Hobby zu gewinnen.



Märklins Messesonderwagen zur Intermodellbau 2013 entpuppte sich als Verkaufsschlager: Er war in den Westfalenhallen bereits am zweiten Messetag ausverkauft. Wir berichteten in der April-Ausgabe ausführlich Vorbild und Modell dieses Waggons. Foto: Peter Fingerhut

Am großen Märklin-Stand in Halle 4 gab es noch weitere Attraktionen zu sehen. Viele Besucher nutzten die Gelegenheit, einen Blick auf die Handmuster der Frühjahrsneuheiten 2013 zu werfen und nahmen den druckfrischen Prospekt mit den Sommerneuheiten mit. Sie waren erst zu Messebeginn bekannt gegeben worden und leider noch nicht als Handmuster zu sehen.

Positiv ist, dass der Trend zu konsequenter am Vorbild ausgerichteten Modellen weiter anhält. Die Mini-Club unterstreicht damit ihren Anspruch einer Profispur, obwohl sich auch wieder ein neuer Sammlermarkt zu bilden scheint. Da wir Märklins Sommerneuheiten bereits in der letzten Ausgabe zusammengestellt hatten, verzichten wir auf eine ausführliche Beschreibung im Rahmen des Messeberichts.

Besonders gefreut hat uns die große Nachfrage nach dem Messewagen zur Intermodellbau 2013, weil die Bildvorlage für diesen BT 10 der Dortmunder Union-Brauerei mit Pa-Bierbehältern bei Recherchen von uns entdeckt und daraufhin Märklin als Modellvorschlag unterbreitet wurde. Bereits am zweiten Messetag waren trotz großzügiger Auflage alle Wagen bei den Händlern in den Westfalenhallen ausverkauft.

Im Bereich der ideellen Aussteller lag der Schwerpunkt der Spurweite Z am großen Stand des „team Z hamburg“ in der Halle 4.

Als L-Anlage waren die Module dieser Gruppierung aufgebaut, auf denen Personen- und lange Güterzüge ihre Runden drehten.

Das große, einem Güterbahnhof nachempfundene Wendemodul war landschaftlich weitgehend fertig gestellt und wartet mittlerweile nur noch auf Signale.

Am anderen Ende durchfuhren die Züge einen viergleisigen Bahnhof am Fuße einer Burg – ein Modul, das wie auch weitere Streckenabschnitte bereits bei früheren Messteilnahmen in Dortmund zu sehen war.

Die sich daran anschließende Felslandschaft hat eine neue Fortsetzung erhalten, die in Dortmund Premiere feierte.

Das Flachland mit lichtem Wald und Wanderwegen trägt die unverkennbare Handschrift von Thomas Wycislo, der sonst besonders als Felsgestalter in dieser Stammtischgruppierung bekannt ist.

Das vergleichsweise schlichte Modul bietet schöne Optionen, die Züge in Paradenstreckenatmosphäre abzulichten.

Als besonderer Blickfang lassen sich auf diesem Modul zwei Bereiche ausmachen, auf denen kleine Pilznachbildungen den Waldboden bevölkern. Auf der einen Gleisseite hat sich der Erbauer für Steinpilze entschieden, die Gegenseite ist von deutlich auffälligeren Fliegenpilzen besiedelt, an denen eine Rotkäppchenfigur vorbeischlendert – von fehlendem Humor kann also keine Rede sein.

Um etwas Kritik kommen wir an dieser Stelle aber nicht herum: Geplant war, den historischen Bahnhof Uelzen, der im Modell allein rund 4 Meter Anlagenlänge beansprucht, in Dortmund erstmals fertig gestaltet zu zeigen. Dieser Plan ließ sich leider nicht einhalten, so dass nach wie vor eine Baustelle ohne landschaftliche Ausgestaltung den Gesamteindruck wesentlich beeinflusste. Das blieb auch den Besuchern nicht verborgen, die sich uns gegenüber teilweise enttäuscht davon zeigten.

Ein Magnet des Stands war das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona mit seiner markanten Doppeldrehscheibe. Mittlerweile hat sich dieses Exponat fast zum Dauergast entwickelt, die Besucher



Bild oben:

Verabredung an der Waldlichtung – ein junger Herr trifft beim „team Z hamburg“ auf die wartende Dame seiner Wahl, die ihn bereits am Treffpunkt erwartet.

Bild unten:

Sinn für Humor beweist ein anderes Treffen auf dem Landschaftsmodul von Thomas Wycislo. Rotkäppchen begegnet hier dem bösen Wolf. Dahinter sind fein gestaltete Fliegenpilze zu sehen.

verfolgen gespannt die stetigen Fortschritte bei der weiteren Detaillierung und Feingestaltung. Dieses Jahr waren die quer kreuzenden Gleise hinter den Rundschuppen hinzugekommen, auf die Rainer gekonnt durch Löscharbeiten an einem Böschungsbrand hinwies.

Der Betrieb auf der Bw-Anlage erfolgt digital, gesteuert von einem Rechner.

Durch einen abwechslungsreichen Ablauf unterschiedlicher Lokomotivversorgungen ohne händische Eingriffe bietet das Rainer ausreichend Zeit, sich mit den Fragen der Besucher auseinanderzusetzen.

Der mittlerweile erreichte Ausbauzustand erscheint uns so attraktiv, dass wir das weitgehend fertige Werk unseren Lesern demnächst noch ausführlich vorstellen möchten.

In der Vitrine am Stand befanden sich weitere Schaustücke von Rainer Tielke. Neben einem Segment der Doppelstockbrücke von Bullay, das wohl über kurz oder lang in einem weiteren Blickfang mit Vorbildbezug münden dürfte, ist hier vor allem die Anlage des Betriebswerks Rosenheim zu nennen.



Einsatz auf den neuen Gleisen hinter dem Bw Hamburg-Altona. Ein Löschzug der Feuerwehr und ein Hilfszug der Bundesbahn sind ausgerückt, um den Böschungsbrand zu löschen.



Jüngste Produktion von Rainer Tielke sind die Hallen des Bw Rosenheim, die im Kundenauftrag entstehen. In Dortmund zeigte er den aktuellen Entwicklungsstand in Dioramenform.

212 in altrotem Lack. Ihre Rangiereraufstiege und Haltestangen waren den einstigen Anstrichvorschriften der Bundesbahn folgend lackiert und auf der Seite der kurzen Haubenseite in der Form modifiziert worden.

Für Zetties ist dieses Bw nahe der österreichischen Grenze durch die Beheimatung vieler Altbau-Elektrolokomotiven besonders attraktiv, weil diese traditionell viele Freunde unter den Modellbahnern haben.

So bieten die auf Rainers Fräse geschaffenen Gebäude das perfekte Zuhause für das „deutsche Krokodil“ E 94, die E 44, die E 18 oder – mit etwas großzügigerer Auslegung – die neue E 19 aus Märklins Frühjahrsneuheiten.

Im Gleisvorfeld des Schuppens war auf der Messe noch eine weitere Besonderheit zu sehen, die nur den wenigsten aufgefallen sein wird: eine patinierte und gesuperte Streckendiesellok der Baureihe

Als Besuchermagnet mit Strahlkraft weit über den Baumaßstab 1:220 hinaus erwiesen sich die Exponate von Torsten Schubert. Der Lötexperte des Kreativ-Weltrekordteams führte auf der Ausstellung täglich vor, wie kleinste SMD-Leuchtdioden von Hand verarbeitet und in Modellen eingesetzt werden können.

Eine Reihe verschiedener Funktionsdioramen führte den neugierigen Zuschauern Ergebnisse und Einsatzmöglichkeiten vor Augen. Begeisterung weckte hier vor allem das Kirmesdiorama, das beständig ausgebaut und erweitert wird. Fahrgeschäfte und Buden bieten mit Abstand die meisten Optionen für effektvolle Beleuchtungen.



Als Besuchermagnet, der auch die Aussteller einer Nachbarhalle anzog, erwies sich das Kirmesdiorama von Torsten Schubert. Bereits mehr als 1.800 Leuchtdioden hat er auf seinem Kraken-Karussell „Big Monster“ verbaut. Die Kunststoffteile stammen aus der Produktion von Rainer Tielke, die zentrale Krakenfigur für dieses Projekt stammt von Faller, weitere in kleinerer Bauform wird MWB Modellbau Wolfgang Baumann herstellen.

Mittlerweile sind hier bereits mehr 1.800 LED mit Beleuchtungselektronikbausteinen im Einsatz. Im Aufbau befindet sich derzeit das Fahrgeschäft „Big Monster“, das Papiermuster eines kleinen Riesenrads nahm am hinteren Rand noch die Rolle als Platzhalter ein. Wir sind gespannt, wie dieses Schaustück weiterentwickelt wird.

Ein absoluter Messehöhepunkt war der Stand von Noch. Der Wangener Hersteller präsentierte sowohl das von ihm vertriebene Rokuhan-Sortiment als auch sein Landschaftsbaumaterial in hervorragender Weise. Anschauungsobjekt war eine neue Messeanlage, gestaltet von Karl Sinn (Spur-Z-Atelier), der vielen – durchaus zu Recht, wie wir meinen - als derzeit bester Anlagengestalter für den Maßstab 1:220 gilt.

Sein Können hat er also auch für die Intermodellbau erfolgreich unter Beweis gestellt und so eine gute Werbung für Noch und seine Produkte geschaffen. Die schöne Landschaftsanlage mit großem See als zentralem Punkt fand viele begeisterte Betrachter, die unermüdlich nach den vielen Detailszenen Ausschau hielten. Das Schaustück steht nach der Messe übrigens zum Verkauf.



Die Landschaft auf der Messeanlage von Noch wurde ausschließlich mit Gestaltungsmaterial aus eigenem Vertrieb gebaut, als Gleismaterial hat Karl Sinn Rokuhan-Schienen verwendet, die lediglich farblich behandelt sind. So wirkt es äußerst realistisch, wenn dort der „Glaskasten“ Baureihe 98³ bekoht wird (Bild oben) oder die Stadtbewohner Erholung am großen Badesee suchen (Bild unten).

Auf der Seite der Hersteller war die Intermodellbau insgesamt gut nachgefragt. Bekannte Anbieter aus dem Bereich der Kleinserie wie Aktionshaus MZZ, Asoa, Aspenmodel, Bahls Modelleisenbahnen, Kuswa, Luetke Modellbahn, Modellbau Luft oder Saller Modelle waren ebenso in Dortmund anzutreffen wie die Digitalanbieter Gahlert + Ringstmeier, ESU, LDT Litfinski oder Zimo.

Ein interessantes Thema ist stets der Kartonmodellbau. Hier sind MKB-Modelle, Mehbu-Lasertechnik, Joswood und Moebo exclusive zu nennen – nicht alle davon führen ein festes Spur-Z-Programm. Übrigens gab es auch schön gestaltete Papiermodelle auf der Messe zu entdecken, unter denen auch Modelle im Maßstab 1:220 oder in Spur-Z-nahen Größen zu sehen waren. Zu finden waren sie in der Halle 5, die vorrangig dem Schiffsmodellbau gewidmet ist.

Zu erwähnen sind auch die Firmen Modellplan (Gleisplanung, Sammlerverzeichnisse und andere Programme) und HLS Berg (Trainsafe-Vitrinen), die auch äußerst nützliche Angebote für die Zetties vorweisen können.

Dasselbe gilt für Peter Post Werkzeuge, wo wir kürzlich auf das dort geführte Microscale-Programm hingewiesen haben.

Auch JoWi Modellbahn-Hintergrund führte in der Halle 4 sein umfangreiches wie vielfältiges Programm vor, zu dem ja auch Halbreiefgebäude und viele andere Gestaltungsobjekte gehören.

Gespannt waren viele Modellbahner auf die Präsentation von Weinert Modellbau, nachdem dieser Superungsspezialist eine ganze Reihe von Spur-Z-Artikeln ins Programm aufgenommen hat.

Unsere Aufzählung wird vervollständigt von bekannten Anbietern wie Busch, Faller, Viessmann mit Kibri, Conrad Electronic, Tamiya (über die Dickie-Gruppe) sowie Verlage und weitere Zubehörhersteller.

Drei noch nicht aufgeführte Anbieter möchten wir besonders herausstellen:

Zum einen haben wir mit Freude festgestellt, dass der Spezialanbieter Schlesienmodelle erstmals Bäume mit äußerst feiner Ast- und Laubgestaltung für die Spurweite Z gezeigt hat, die auch schon lieferbar sein sollen. Die Produkte, die wir gesehen haben, sind für die Feingestaltung bestechend realistischer Szenen bestens geeignet. Wir werden diese Premiumprodukte daher gut im Auge behalten.

Premiere auf der Intermodellbau feierte unseres Wissens der österreichische Anbieter Krois-Modelle mit seiner Marke Laserkraft. Schon häufiger waren die feinen Lichtschneidetechnik-Artikel in unseren



Bild oben:
Der Premium-Hersteller Schlesienmodelle bietet ab sofort auch fein gestaltete und belaubte Bäume für die Spurweite Z an.

Bild unten:
Die fein geschnittenen, steckbaren ÖBB-Zugschlusssignale (Art.-Nr. 94-011) von Laserkraft eignen sich auch als vereinfachtes Zugschlusssignal Zg 4 für deutsche Dampflokomotiven, das einfach im Bereich der Pufferbohle eingehängt wird.



Vier der fünf Bauarten vom neuen Viehwagen im Sortiment von Heckl Kleinserien sind auf dieser Aufnahme zu sehen (v.l.n.r.): Ausführung der preußischen Staatsbahn ohne und mit Transportkästen zwischen den Achsen (beide Epoche I) sowie die Epoche-II-Ausführung der Deutschen Reichsbahn mit und ohne Transportkästen. Es fehlt die DB-Ausführung (Epoche III), die es nur ohne den Behälter gab.

Frühjahrsneuheiten-Berichten zu finden, doch erstmals konnten wir uns jetzt auch einen persönlichen Eindruck verschaffen.

Was wir gesehen haben, fand unsere volle Begeisterung: Seien es fein gravierte und kolorierte Zugschlussstafeln für verschiedene Bahnverwaltungen oder Signaltafeln, die an deutschen Dampflokomotiven als vereinfachtes Zugschlussignal an die Kupplung gehängt werden können: Die Produkte von Lasercraft sind im Maßstab 1:220 konkurrenzlos, füllen aber wichtige Lücken.

Die absolute Überraschung aber gelang Dieter Heckl von Heckl Kleinserien: Erstmals gab es die Kleinviehverschlagwagen der späteren Bauart Vh 04 in der Ausführung ohne Bremserhaus zu bewundern. Insgesamt fünf verschiedene Ausführungen – und damit mehr als ursprünglich angekündigt – wurden gezeigt.



Zu den neuen Details, die Götz Guddas nach dem Anlagenwettbewerb gebaut und nun erstmals gezeigt hat, gehört auch diese Fernsprechtürmchen mit Klingel und Inneneinrichtung in Güglingen, die komplett im Eigenbau entstand.

Heckl bedient damit alle möglichen Epochen von I bis III mit den typischen, jeweils unterschiedlichen Vorbildmerkmalen.

Alle Modelle waren vor Ort auch erhältlich, die Versionen mit Bremserhaus sollen demnächst folgen. Erfreut von der guten Resonanz und Begeisterung seiner Kunden, reagiert Dieter Heckl auch sehr humorvoll, was die lange Wartezeit betraf. Ende gut, alles gut – hier hat sich das Warten wirklich gelohnt.

Der letzte Messehöhepunkt, den wir erwähnen möchten, war nur zum Wochenende am

Stand von Märklin zu sehen: Auf der Fläche, die das Kreativ-Weltrekordteam bis Freitag beansprucht hatte, baute an den beiden letzten Messetagen Götz Guddas seine Anlage „Von Güglingen nach Sägethal“ auf. Den Bau der Erweiterung „Sägethal“ hatten wir im Rahmen eines Jahresschwerpunktthemas ausführlich vorgestellt.



Der Bahnhof Güglingen hat selbstgebaute Bänke und Schilder in feinsten Mäxchen bekommen, die alte Spritzgussteile ersetzen. Auch die Viessmann-Laternen am Hausbahnsteig hat Götz Guddas getauscht. Die Profile für die neue Laterne im Bild lieferten Brawa-Gittermasteleuchten, Lampenschirm und Ausleger sind selbsthergestellt.

Anlass für die Präsentation der Gesamtanlage war aber der erste Preis im Anlagenwettbewerb des Märklin-Magazins zum 40-jährigen Jubiläum der Spurweite Z letztes Jahr. Schon von Mittwoch bis Freitag gab es vereinzelt Fragen, ob und wann diese Anlage gezeigt würde, was für die gute Resonanz spricht.

Natürlich hat es sich Götz nicht nehmen lassen, für den Auftritt auf der Intermodellbau wieder einige neue Überraschungen vorzubereiten. So hat er im Bereich des Bahnhofs Güglingen nach dem Ende des Wettbewerbs Verfeinerungen an Bahnhofsschildern und Wartebänken vorgenommen, um sie in ihrer Filigranität dem Niveau des Anbaus anzupassen.

Die offiziellen Messeseiten:

<http://www.intermodellbau.de>

Auswahl der erwähnten Aussteller:

<http://www.aspenmodel.de>

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<http://www.heckkleinserien.de>

<http://www.lasercraft.at>

<http://www.maerklin.de>

<http://www.modellbahn.1zu220.info>

<http://www.noch.de>

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

<http://www.rolfs-laedchen.de>

<http://www.rokuhan.de>

<http://www.schlesienmodelle.de>

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

<http://www.trafofuchs.de>

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

Völlig neu waren hingegen die noch aus der Epoche II stammenden (Heckl-)Telefonzellen in beiden Bahnhöfen.

Gegen Eigenbauten getauscht wurden die früheren Viessmann-Laternen in Güglingen. Die neuen Masten entstanden durch Zusammenlöten mehrerer Teile aus Brawa-Laternen in Verbindung mit selbstgebaute Auslegern und Lampenschirmen.

Wenig überrascht hat uns die Feststellung von Götz, dass er nun auch über den Austausch des Bahnhofsgebäudes nachdenkt, weil er auch dort Superungspotenzial entdeckt habe.

Lassen wir uns überraschen, auf welcher Messe oder Ausstellung wir eine Fortsetzung verkünden dürfen...

Veranstaltungsanzeige



HERPA MINIATURMODELLE



DER NEUE „TAG DER OFFENEN TÜR“

Samstag, 6. Juli 2013 in Dietenhofen

Erleben Sie den neuen Tag der offenen Tür bei Herpa in Dietenhofen! Entdecken Sie, wie viel Liebe zum Detail für jedes Herpa-Modell notwendig ist und schauen Sie unserem Team über die Schulter.

Komplett neu gestaltet ist das Freige-lände rund um die Herpa-Zentrale mit vielen Mitmach-Aktionen und großem Ausstellerbereich einiger Modellhersteller mit Anregungen für Ihren Modellumbau.

Mehr Infos unter www.herpa.de/herpatag

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Güter gehören auf die (Modell-)Bahn:

Vielen Dank für die neueste Trainini-Ausgabe. Von jeher ist der Güterverkehr für mich der interessantere Teil des Modellbahnhobbys gewesen, was sich auch in einem Verhältnis von 1:8 von Personen- und Güterwagen in meinem Fuhrpark ausdrückt.

Es gehört vielleicht sogar ein gewisser Mut dazu, das Thema „Bierwagen“ aufzugreifen, kann es doch angesichts der (...) Werbewagenflut polarisieren. Doch ich finde, Ihr habt das Thema, aufgeteilt in einen Vorbild- und einen Modellteil, hervorragend umgesetzt. Da war vieles dabei, was ich noch nicht wusste. Ich würde mich freuen, wenn Ihr weiter Themen des Eisenbahn-Güterverkehrs in dieser Form behandelt.



Der Einsatz von Pa-Behältern bei Brauereien beschäftigt unseren Leser Jörg Endreß.

Allerdings sind bei mir noch nicht alle Wissenslücken geschlossen. Das betrifft insbesondere die Verwendung von Mittelcontainern (übrigens nicht nur beim Biertransport). Wer waren die Empfänger (Zustellung auf der Straße?) und wie wurde das Bier weiter abgefüllt? Ich kann mir kaum vorstellen, dass das Bier direkt von Mittelcontainern in Gläser gezapft wurde.

Jörg Endreß, Bremen

Antwort der Redaktion: Zum Thema Güterverkehr befinden sich derzeit weitere Themen in der Vorbereitung. Zwei davon sind noch für diesen Jahrgang geplant (Terminverschiebungen vorbehalten). Mittelcontainer aller Art waren für den kombinierten Verkehr Schiene – Straße vorgesehen, d.h. in der Regel wurden die letzten Kilometer per LKW zum Empfänger befördert. Beim Biertransport gehen wir davon aus, dass die Pa-Behälter zu Abfüllanlagen transportiert wurden, wo das Bier dann in Dosen oder Flaschen verkaufsfertig abgefüllt wurde. „Dortmunder“ ist eine geschützte Ursprungsbezeichnung, weshalb das Bier zwingend in der Westfalenmetropole gebraut werden musste und nur „trinkfertig“ auf Reise gehen durfte.

Mit dem MM-Umbauwettbewerb beschäftigt:

Auch ich gratuliere herzlich allen Gewinnern des MM-Umbauwettbewerbs, die einmal mehr bewiesen haben, welche enormen Leistungen im Maßstab 1:220 möglich sind.

Es wundert aber auch nicht, wenn hier bekannte Namen, die bereits öffentlichkeitswirksam Ihre Modelle präsentiert haben, für Ihre Arbeit belohnt werden. Da haben die Mitbewerber, die nicht so sehr öffentlichwirksam Modelle bauen und präsentieren, keine Chance.

Hilmar Weber, per E-Mail



Ein Nachruf auf Peter Rechsteiner:

Am 16. April 2013 ist Peter Rechsteiner im Alter von nur 57 Jahren plötzlich und unerwartet verstorben. Er war Modellbahnhändler im schweizerischen Romanshorn (Bodensee), Inhaber der Z-Bahn GmbH und engagierter Förderer der Spurweite Z. Für ihn war die Nenngröße Z nicht nur Beruf sondern Leidenschaft.

Voller Visionen und Tatkraft schuf er seine Z-Bahn GmbH und schloss unter diesem Namen markante Lücken in den Programmen des Maßstabs 1:220. Zugleich förderte er mit diesem Engagement diverse Kleinserienhersteller, deren Entwicklungen er durch Aufträge förderte und finanzierte.

Peter Rechsteiner (Foto: Jens Wimmel)

Die Spur-Z-Gemeinde verliert mit ihm ihren vielleicht am stärksten engagierten Förderer - jemanden, der anpackte statt zu zögern und der immer wusste, was er wollte. Peter hatte Mut zum Risiko und investierte in eine Modellbahn, die andere schon wiederholt abgeschrieben hatten.

Peter Rechsteiner war offen und kompetent, so dass es stets eine Freude war, mit ihm zu diskutieren oder zu fachsimpeln. Er war auch ein Familienmensch, das hörte man, das begriff man und das spürte man in jedem Augenblick. Für seine Angehörigen – seine Frau, seine Kinder und Enkel – muss der Verlust besonders schwer sein.

Unsere Gedanken sind bei ihnen und wir wünschen ihnen die Kraft, ihn stets im Herzen zu bewahren und dabei doch den Weg zurück zu finden – in einen Alltag, der nun leider ohne weitergehen muss. Auch uns fehlst Du, lieber Peter und wir werden Dir ein ehrendes Andenken bewahren!

Neuheiten bei Velmo:

Mitte April, kurz nach Redaktionsschluss zur letzten Ausgabe erreichte uns eine Neuheitenmeldung von Velmo. Dieses Mal hat sich der Digitalausrüster der V 200⁰ von Märklin angenommen. Dafür wurde die Dekoderplatine LDS100628 entwickelt.

Bislang ist diese Lok nur unter der Artikelnummer 81175 in einer Zugpackung erschienen.

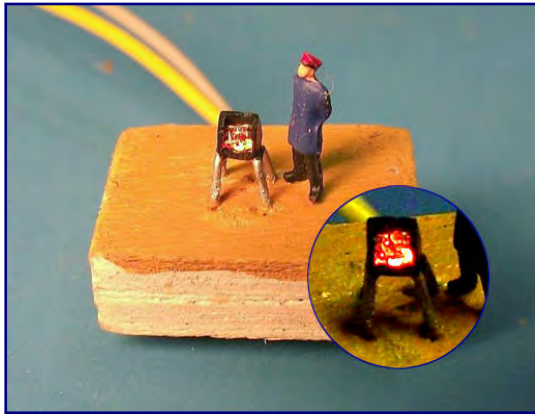
Sofern Märklin an der Konstruktion nichts verändert, wovon wir ausgehen, passt Velmos neues Produkt auch in die Lok derselben Baureihe, die mit dem F-Zug „Blauer Enzian“ (81176) erscheinen wird.

Interessenten warten dazu am besten die endgültigen Informationen von Claudius Veit ab, sobald das Modell ausgeliefert ist.

Mit dieser aktuellen Neuauslieferung dürfte Velmo nun alle Bundesbahnklassiker mit Dieselantrieb digitalisiert haben, die bislang bei Märklin erschienen sind. Der Umbau ist wegen des Tauschplattenkonzepts dabei denkbar einfach.



Die brandneuen DEkoderplatten LDS100628 eignen sich für Märklins Modelle der V 200⁰. Foto: Velmo, Claudius Veit



Der neue Gartengrill von Z-Railways simuliert mit LED die Glut der Holzkohle. Foto: Z-Railways

Detaillierte Informationen erhalten Sie unter <http://www.velmo.de>, wo sich die Platinen auch bestellen lassen.

Grillsaison eröffnet bei Z-Railways:

Einen Gartengrill mit Leuchtdioden zur Simulation der glühenden Kohle (Art.-Nr. 1443) hat Z-Railways als weitere Neuheit ausgeliefert.

Er ist zum Betrieb an einer Gleich- oder Wechselspannung von 10 Volt bestimmt. Die Spur-Z-Figur im Bild dient nur zur Verdeutlichung der Größe und ist nicht mit im Lieferumfang enthalten!

Zu finden und zu bestellen ist die Neuheit auf den Seiten von Z-Railways unter http://www.z-railways.de/product_info.php?products_id=1443.

Märklin-Verkauf endgültig abgeschlossen:

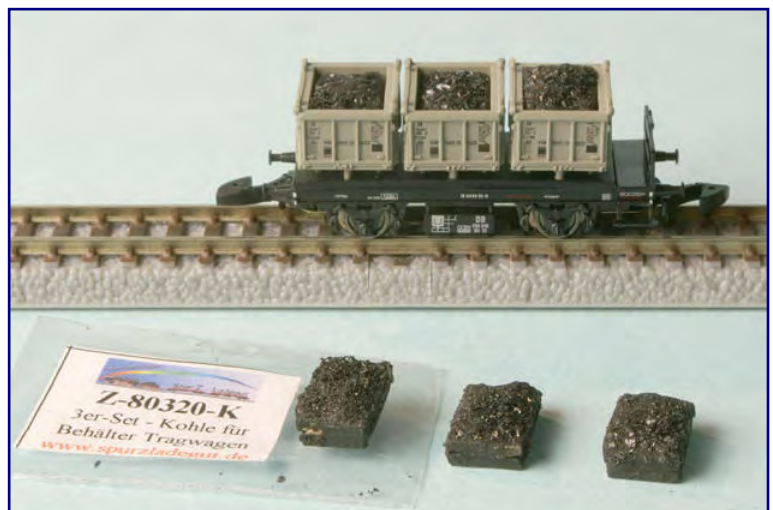
Die Übergabe Märklins an die neu gegründete Firma von Michael und Florian Sieber ist am 16. April 2013 erfolgt, nachdem auch das Bundeskartellamt, wie von allen Seiten erwartet, keine Bedenken geäußert hatte. Damit hat sich auch der letzte Vorbehalt, unter dem unsere Meldung aus der letzten Ausgabe stand, in Luft aufgelöst und der Göppinger Modellbahnhersteller blickt endgültig in eine gesicherte Zukunft.

Kohle kann jeder gebrauchen:

Und wieder gibt es ein neues Ladegut bei Spur Z Ladegut Josephine Küpper. Auf Kundenwunsch haben sich die Aachener des Behältertragwagens BT 10 von Märklin angenommen, der 2010 als Insidermodell mit neuen Schüttgutbehältern erschien.

Das Ergebnis mit dem schlichten Namen „Kohleladung“ (Art.-Nr. A-Z-80320) haben sie ins reguläre Programm aufgenommen und bieten sie so nun allen interessierten Kunden an.

Zur Verpackungseinheit gehören drei Winzigeinsätze mit echter Kohle, womit alle drei Mittelcontainer bestückt werden können. Bei diesem Anbieter versteht es sich von selbst, dass als Material echte Kohle zum Einsatz kommt und damit auch der typische Glanz auf dem Material zu erkennen ist.



Neue Kohle-Einsätze bei Ladegut Josephine Küpper: Die Dreierpackung füllt Märklins Behältertragwagen BT 10 mit vorbildlich glänzender Ecktkohle.

Beziehen lassen sich die neuen Ladeguteinsätze unter <http://www.spurzladegut.de>.

Eintrag im Buch der Rekorde:

Unbemerkt von der Öffentlichkeit hat das Guinness-Buch der Rekorde dem Miniatur-Wunderland einen Weltrekord bestätigt. Die Schauanlage in der Hamburger Speicherstadt wurde als größte

Modellbahnanlage der Welt offiziell bestätigt. Kennern dieser Attraktion ist diese Eigenschaft nicht neu, sie hatten es immer schon vermutet. Doch nun wurde dies auch von dritter Seite bestätigt und dem Miniatur-Wunderland damit ein weiteres, werbendes Aushängeschild geliefert.

Wageneuheit bei WDW Full Throttle:

Full Throttle hat einen neuen geschlossenen Schüttgutwagen mit zylindrischem Behälter und 51 Fuß Länge der US-Bauart ACF bekannt gegeben. Der weiß-grün lackierte und beschriftete Waggon läuft für das Unternehmen Davison Chemical und wird als Doppelpackung ausgeliefert (Art.-Nr. FT-1041). Im Vorbild transportiert er Katalysatoren für den Stoffumwandlungsprozess FCC in Erdölraffinerien.

Frisch ausgeliefert sind auch offene Schüttgutwagen der Delaware & Hudson in zwei Doppel-Sammlerpackungen mit jeweils roter und schwarzer Lackierung, wobei jeder Waggon eine andere Betriebsnummer hat (FT-COL-32-1 / -2). Zum Lieferumfang gehören Hay-Bros-Ladeguteinsätze.



Neuer Schüttgutwagen für die Chemieindustrie. Foto: WDW Full Throttle

Alle Modelle sind mit den eigenen Kupplungen und Drehgestellen dieses Herstellers ausgestattet und laufen auf Metallrädern. Erhältlich sind sie in Deutschland unter anderem bei Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>). Die Herstellerseiten sind unter <http://www.wdwfullthrottle.com> zu finden.



Rindvieh und Kakteen bei Trafofuchs:

Trafofuchs hat neue Kühe im Programm, die komplett aus der eigenen Werkstatt stammen, also nicht auf den bekannten Preiser-Modellen basieren. Deshalb gibt es jetzt erstmals auch liegende Rinder im Maßstab 1:220 zu kaufen, wie sie im Sommer häufiger auf den Weiden zu beobachten sind.



In der Produktgruppe „Land/Tiere“ sind folgende Ausführungen dieser Nutztierfiguren zu finden: eine Zusammenstellung schwarz-bunter Kühe (Holsteiner), bestehend aus einem Kälbchen, zwei stehenden und zwei liegenden Kühen sowie braunes Fleckvieh, zusammengestellt aus einem Kälbchen, einer stehenden und drei liegenden Kühen, für süddeutsche Landschaften oder das Gebirge.

In der Produktgruppe „Trachten“ sind dazu passende Figuren für den Almbtrieb zu finden: zwei Figuren in Dirndl oder Lederhose sowie drei Kühe mit Blumenschmuck und Glocken. Diese Figurengruppe lässt sich gut mit der Packung „Trachtenfiguren“ (TR02) oder „5 Wanderer“ (H02) kombinieren.

Auswahl aus den Trafofuchs-Neuheiten: Almbtrieb im Maßstab 1:220 (oben) und amerikanische Säulen- und Kugelkakteen (unten). Beide Fotos: Trafofuchs

Auf einen Kundenwunsch geht die nächste Neuheit zurück: In der Rubrik „Wild West“ sind nun zwei verschiedene Arten von Kakteen zu finden: Angeboten zum einen Säulenkakteen, die im Vorbild bis zu 18 m hoch und 2 m dick werden können sowie Kugelkakteen in verschiedener Größe, die ausgewachsen bis zu einer Tonne wiegen.

Zu finden sind alle Neuheiten unter <http://www.trafofuchs.de>.

Neuer Laserprodukte bei Krois-Modelle:

Im Produktangebot von Lasercraft sind bei Krois-Modelle aus Österreich im Mai auch drei neue Artikel für die Spurweite Z erschienen: Erhältlich sind fein gravierte, weiß-rote Schutzhaltetafeln (Art.-Nr. 94-382; 16 Stück) zum Absichern von Schuppentoren oder gesperrten Gleisen, Vorseignalbaken mit drei, zwei und einem Streifen („Abstandstafeln“ 94-384; insgesamt je 4 Stück) und Trapez(halte)tafeln (94-383).

Im Bericht von der Intermodellbau haben wir ebenfalls ein Produkt dieses Herstellers vorgestellt. Den elektronischen Vertrieb finden Sie unter <http://www.lasercraft.at>.



Der neuentwickelte Schweizer Scherenstromabnehmer auf dem Dach des Handmusters der Re 4/4¹ der Z-Bahn GmbH. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Hut ab - feine Pantographen bei FR:

Sowohl bei der Z-Bahn GmbH als auch bei FR Freudenreich Feinwerktechnik sind für die Zukunft weitere Modelle Schweizer Elektrolokomotiven als Neuentwicklung vorgesehen.

Dem Aussehen eines fein detaillierten Kleinserienmodells sind Märklins auf Funktionsbetrieb ausgerichtete Pantographen nicht besonders zuträglich und die Bezugsquelle schafft zudem Abhängigkeiten.

Aus der zeitgemäßen Neukonstruktion eines Scherenstromabnehmers ließe sich optisch einiges mehr herausholen, indem auch die Besonderheiten eines schweizerischen Stromabnehmers hinsichtlich der schmalen Wippe und Schrägverstreungen berücksichtigt werden.

Der Spezialhersteller Sommerfeldt ließ sich leider nur mittels einer Aufgabenaufteilung zu dieser Neuentwicklung überzeugen:

- Konstruktion und Entwicklung bei FR sowie die Einbindung von Zulieferern,
- Werkzeugbau und Fertigung der Bügel bei Sommerfeldt GmbH sowie
- Finanzierung der Sonderwerkzeuge durch die Z-Bahn GmbH.

Obwohl die Fertigung bei Sommerfeldt erfolgt, ist die Aufgabenverteilung nicht nur ein symbolischer Akt. Der Konstruktions- und Entwicklungsaufwand ist vergleichbar mit dem Kleinserienmodell einer Lokomotive. Die Werkzeugkosten nur für das Herstellen und Montieren der Einzelteile liegen jenseits von 10.000 EUR.

Angesichts dieser Kosten sollte der Scherenstromabnehmer nicht nur eine möglichst vorbildgetreue Anlehnung an sein Schweizer Vorbild erreichen. Er sollte mechanisch wie elektrisch voll funktionsfähig und in seiner Montage kompatibel zu den Märklin-Modellen sein. Diese Vorgaben eröffnen auch einen Einsatz als Superungs- und Zurüstteil für fremde Modelle.

Das diesen Prämissen folgende, schmale Schleifstück setzt auf der Modellbahnanlage allerdings vorbildgerechte Gleisradien und Zickzack-Auslenkungen des Fahrdrabtes voraus, sofern die elektrische Funktion genutzt werden soll. Die Unterscheren sind im Gestell über Lenker gekoppelt und verhindern ein Kippen des Bügels.

Für einen nur dekorativen Einsatz der Pantographen wurde die Vertikalauslenkung durch einen Anschlag in der Wippe begrenzt.

Aufwändig hergestellte Zulieferteile wie die Isolatoren und Ätzteile für die Konstruktion machen das neue Produkt sehr hochwertig.

Außer für die laufende Entwicklungen wie eine Re 4/4^I für die Z-Bahn GmbH eignet sich es sich auch als Nachrüstteil für Märklins Ae 6/6 oder die Re 4/4^{II} sowohl von SZL als auch Märklin.

Um die Löcher im Dach der Fremdfabrikate zu schließen, die das Entfernen der Spritzguss-Isolatoren hinterlässt, werden kleine Abdeckscheiben mitgeliefert, die vor der Montage auf die vier Trägerstifte gesteckt werden – das Anbringen ist also denkbar einfach.

Erhältlich sind die neuen Stromabnehmer ab etwa Juni direkt bei FR (<http://www.fr-model.de>) sowie bei der Z-Bahn GmbH (<http://www.z-bahn.ch>). Preislich sollen sie die Märklin-Pantographen nicht überschreiten.



Die Neuentwicklung passt auch zu verschiedenen Modellen von Märklin (im Bild) und SZL. Die Aufnahmen der bisherigen Isolatoren werden dann mit einer Scheibe abgedeckt. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

(<http://www.z-bahn.ch>). Preislich sollen sie die Märklin-



Bild oben:
Gedechte Wagen Gs und Gss-vx der ÖBB (Art.-Nr. 43.343.02).

Bild links:
Der Paketpostwagen Gkkllms 207 der DB befindet sich auch in der Auslieferung (49.342.11). Beide Fotos. FR Freudenreich Feinwerktechnik



Nicht vergessen wollen wir weitere Neuheiten im Bereich von Wagenmodellen:

Auslieferungsfertig sind die ÖBB-Wagenpackungen Gs und Gss-vx (Art.-Nr. 43.343.02) sowie die deutschen Paketpostwagen Gkkllms auf Basis der früheren Bauart Bremen.

Demnächst werden die gedeckten Wagen Gms 54 der Deutschen Bundesbahn und die Bauform B (mit drei Seitenfenstern) des Güterzuggepäckwagens Pwghs 054 folgen.

Der Gms 54 bildete beim Vorbild die Basis für den Neubau eines Pwg und lag als Spur-Z-Modell nahe, da FR bereits das passende Fahrwerk entwickelt hatte und sich teilweise ja auch auf die Konstruktion für den Kasten stützen kann.



Der Pwghs 054 erhält vorbildgerecht braun lackierte Fensterrahmen und eine zur Epoche IV passende Bedruckung, nachdem wir darauf hingewiesen hatten, dass die Vorbilder gleich mit UIC-gerechten Anschriften in Dienst gestellt wurden. Auch auf Kritikpunkte aus unserem Testbericht hat der Hersteller reagiert: Das Toilettenfenster wird weiß hinterlegt, Trennwände im Inneren behindern den ungestörten Durchblick und die UIC-Haken an den Ecksäulen werden ergänzt.

Der Gms 54 der Bundesbahn für die Epoche III ist das nächste Projekt bei FR.
Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Neue Automodelle bei MWB:

Bei MWB Wolfgang Baumann sind seit Ende 2012 wieder einige neue Automodelle ohne gesonderte Ankündigung erschienen. Im elektronischen Vertrieb sind ebenso längst nicht alle verfügbaren Modelle aufgeführt. Interessenten orientieren sich daher besser an unseren Veröffentlichungen und bestellen ggf. per Freitext.

Seit Jahresende 2012 neu im Programm sind (Baujahre der Vorbilder in Klammern):

Borgward Isabella Coupé (1957-1961),
Citroën Traction 11 CV (1934-1957),
Citroën Traction 11 CV mit Faltdach (1934-1957),
Citroën DS 19, 6-Zylinder mit Faltdach (1960),
Citroën DS 19 Break Kombi (1958-1968),
Citroën DS 19 Cabriolet mit geschlossenem Verdeck (1960-1968),
Citroën DS 19 Coupé Dandy (1960-1968),
Jaguar E-Type Coupé (1961-1974),
Porsche 356 A Coupé (1955-1959),
Saab 96 (1960-1969) und
Volvo P 1800 Coupé (1961-1972).



Neue MWB-Automodelle (v.l.n.r.): Citroën DS 19 Break Kombi, Porsche 356 A Coupé und Citroën Traction 11 CV.



Diesen Monat folgten nun folgende Fahrzeugtypen:

Chevrolet Corvette C2 Coupé „Split Window“ (1963),
Citroën Ami 6 Limousine (1961-1969) und
Renault Alpine A110 Berlinette (1961-1977).

Bild links:
Citroën DS 19 Coupé Le Landy



Jaguar E-Type Coupé (rot), Volvo P 1800 (hellblau, Frontansicht) und das Isabella Coupé (hellblau, Heckansicht) sind ebenfalls neu bei MWB Modellbau Wolfgang Baumann.

Die Zukunft der Z-Bahn GmbH:

Sabrina Rechsteiner, Tochter des verstorbenen Firmeninhabers Peter Rechsteiner, führt sein Unternehmen Z-Bahn GmbH (<http://www.z-bahn.ch>) fort und wird auf diese Weise gleichzeitig dafür sorgen, dass das modellbahnerische Lebenswerk ihres Vaters fortgeführt wird und die Kunden der Spurweite Z weiterbedient werden.

Für die anspruchsvolle und spannende Aufgabe, die sie übernommen hat, wünschen wir ihr seitens der Redaktion alles Gute und geschäftlichen Erfolg.

Zeitgleich ändert sich nun auch der deutsche Vertriebspartner des Unternehmens. Nachdem Thorsten Loth (Modelplant) wegen Zeitproblemen diese Rolle abgegeben hat, hat Oliver Passmann diese Funktion ab sofort übernommen, wie wir zum Redaktionsschluss erfuhren.

Die Firma Passmann (<http://www.passmann.com>) steht ebenfalls seit längerer Zeit im Geschäftskontakt mit der Z-Bahn GmbH und hatte für Peter Rechsteiner auch die Innenbeleuchtungssysteme der schweizerischen EW-II-Personenwagen entwickelt. Damit werden auch die deutschen Kunden nach dem Eigentümerwechsel nicht vernachlässigt.

Und hier die AZL-Neuheiten im Mai:

Neu bei AZL ist die EMD GP38-2 im blau-rot-weißen Lack der GTW und vier verschiedenen Betriebsnummern zur Auswahl (Art.-Nrn. 62512-1 bis -4). Von den Flachwagen mit Stirn- und zentraler

Mittelwand sind in den Anschriften der CN je zwei Viererpackungen (90358-1 / -2) und Einzelwagen (91358-1 / -2) erschienen.

Die schweren Pullman-Reisezugwagen werden nun wie folgt in grüner Lackierung der ATSF angeboten: Schlafwagen (71028-1 / -2 und 71128-1 / -2), Salonwagen (71428-1 / -2), Speisewagen mit 36 Plätzen (71528-1 / -2) und Gepäckwagen (71628-1 / -2). Einige der Wagen sind bereits ausverkauft.



Drei Formneuheiten ergänzen diese Wagenreihe ab sofort. Sie erscheinen zunächst zweifarbig-grau als Schlafwagen 8-1-2 (71202-0 bis -3), Schlafwagen 6-3 (71302-0 bis -3) und Reisezugwagen mit paarigen Fenstern (71702-0) – passend zu den Wagen der New York Central.



In toskanarot lackiert und für die PRR beschriftet ist die zweite Auflage dieser Modelle, von der auch je vier Betriebsnummern zur Auswahl stehen: Schlafwagen 8-1-2 (71203-0 bis -3), Schlafwagen 6-3 (71303-0 bis -3) und Reisezugwagen mit paarigen Fenstern (71703-0).



Die Herstellerseiten mit Bildern aller Neuheiten sind unter <http://www.americanzline.com> zu finden. In Deutschland sind AZL-Modelle unter anderem bei Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>) und Marsilius-Trains (<http://www.marsilius-trains.de>) erhältlich.

Die drei Formneuheiten von AZL im Lack der PRR: Schlafwagen 8-1-2 (Art.-Nr. 71203-0), Schlafwagen 6-3 (71303-2) und der Reisezugwagen (71703-0). Alle Fotos: AZL / Ztrack

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Gerade erst mit den Sommerneuheiten vorgestellt und gleich ausgeliefert ist die neue Re 465 005 „Niesen“ von Märklin (Art.-Nr. 88465). Ihre Produkteigenschaften hatten wir bereits in der letzten Ausgabe ausführlich beschrieben. Sie erscheint einmalig zum 100-jährigen Bestehen der BLS und ist die erste Ellok, bei der Märklin auf die elektrische Funktion der Pantographen verzichtet hat.



Die mintgrüne „Ludmilla“ Baureihe 234 der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. 88131) gehört zu den aktuellen Märklin-Auslieferungen.

Das Loch für die Dachschraube ist damit auch entfallen, die Beleuchtung wurde auf warmweiße LED umgestellt.

In die Händlerregale fand zwischenzeitlich auch die mintgrüne Ludmilla Baureihe 234 der Deutschen Bahn AG (88131).

Dieses mit großer Verzögerung ausgelieferte Modell zeigt konstruktive Änderungen gegenüber der erstausgelieferten Ludmilla aus der Kalkzugpackung (81450), die in überarbeiteter Form nun auch in die Händlerregale zurückkehrt. Die Fahreigenschaften haben sich dadurch erheblich verbessert.

Positiv anzumerken ist auch, dass für die Baureihe 234 Formänderungen im Dachbereich erfolgten. So zeigt diese Lok völlig korrekt die alten, weniger voluminösen Lüfterrotoren aus der Reichsbahnzeit. Ein Test der Kalkzupackung und der einzeln gelieferten Diesellok ist für die nächste Ausgabe geplant.

Ausgabe 100 – bald ist es soweit:

Im November 2013 blicken wir auf 100 Ausgaben **Trainini®** zurück. Für uns ist dies ein besonderes Jubiläum und sicher auch für alle Freunde der Spurweite Z. Deshalb möchten wir gern unseren Lesern, Einzelpersonen wie auch Gruppierungen, die Möglichkeit geben, uns ihre persönlichen Eindrücke zu schildern:

Was hat **Trainini®** in den letzten Jahren bewegt?
Welchen Stellenwert hat unser Magazin für Sie?
Wie blicken Sie mit uns in die Zukunft?

Diese drei Leitfragen sollen beispielhaft dazu dienen, einen ganz persönlichen Glückwunsch oder Anregungen für die weitere Entwicklung der weltweit führenden Spur-Z-Zeitschrift an uns zu richten.



Fest steht: Die Jubiläumsausgabe 100 gehört in ganz besonderer Weise Ihnen – unseren Leserinnen und Lesern.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Birgit Foken-Brock

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

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

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

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

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

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

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

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