



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

Trainini

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Praxismagazin für Spurweite Z



Blick nach Japan: 50 Jahre Shinkansen

**Tankstelle Brandshof
Werkserweiterung in Győr**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

rasend schnell scheint die Zeit in diesen Tagen zu vergehen. Kaum haben wir die wenigen Sonnenstrahlen dieses Sommers genossen, da hat uns schon der Herbst eingeholt.

„Rasend schnell“ ist aber auch ein gutes Stichwort für das Titelthema dieser Ausgabe. Am 1. Oktober 2014 jährte sich die Betriebsaufnahme der japanischen Shinkansen-Züge bereits zum 50. Mal.



Holger Späing
Chefredakteur

Wir erfüllen zu diesem Anlass einen Leserwunsch und richten den Blick nach Japan. Wir versuchen in übersichtlicher Form zusammenzufassen, was dort im Bereich der Nenngröße Z los ist und richten den Blick auch ein wenig auf die nähere Zukunft, denn in unserem Artikel ist die Ankündigung einer Neuheit versteckt, die Sie noch nirgendwo anders vernommen haben.

Auch die Vorbildgeschichte des weltweit ersten Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf Schienen haben wir in einem interessanten Beitrag zusammengefasst. Wir hoffen, er bietet Ihnen Anregungen und Informationen, mit denen sich vielleicht eine eigene Anlage nach japanischen Vorbildern gestalten lässt. Auf jeden Fall sollte er aufzeigen, welche Fülle an möglichen Modellen die Shinkansen-Züge noch bieten.

Weiter geht es dann in Europa: Am 2. Oktober 2014 weilten wir auf Einladung der Märklin-Geschäftsführung in deren ungarischen Werk Győr. Gemeinsam mit ihr und weiteren Gästen durften wir die Einweihung der Werkserweiterung feiern. Nur ein knappes Jahr hat es vom Abriss zwei alter Gebäude bis zum Bezug des Neubaus gedauert.

Der nun schon dritte Besuch in dieser Produktionsstätte führte uns sehr deutlich vor Augen, wie viel sich dort getan hat. Immer wieder beeindruckt sind wir aber von der Ruhe und Hingabe, mit der dort gearbeitet wird. Auch die Zusammenarbeit mit dem Stammwerk in Göppingen ist einzigartig. Hoffentlich vermag auch unser Bericht diese Eindrücke zu vermitteln.

Als Bastelthema haben wir uns dieses Mal eine noch ganz frische Neuheit von Rainer Tielke Modellbau ausgesucht. Die Tankstelle Brandshof aus den fünfziger Jahren hat ein reales Vorbild und existiert als denkmalgeschütztes Gebäude noch heute. Torsten Schubert hat den Bausatz gebaut. Und wer ihn kennt, der weiß, dass das bei ihm nicht ohne eine üppige Lichtausstattung vonstatten geht. Das Resultat können Sie ab Seite 23 nun selbst bewundern!

Vervollständigt wird auch diese Ausgabe wieder von zwei Buchempfehlungen. Einem Wunschthema vieler Modellbahner hat sich der Eisenbahn-Kurier in seiner aktuellen Spezial-Ausgabe angenommen. Es wird auch Zetties stark begeistern, haben sie dort doch auch viele Lücken ausgemacht. Etwas der Reisezeit hinterher hinkt unsere Vorstellung eines neuen Alba-Titels über die Eisenbahnen Tirols.

Da es im Angebot der Spurweite Z auch österreichische Vorbilder gibt und mit SMZ zudem auch ein sehr ambitionierter und kompetenter Kleinserienhersteller dort ansässig ist, lohnt sich ein Blick in Deutschlands Nachbarland umso mehr. Aktuelle Informationen, nur leider dieses Mal keinen Leserbrief, haben wir Ihnen in den Meldungen des letzten Kapitels zusammengestellt.

Viel Lesevergnügen wünscht Ihnen

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Viel Aktivität in Fernost.....	4
--------------------------------	---

Vorbild

Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.....	14
--	----

Gestaltung

Historische Tankstelle Brandshof.....	23
---------------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Der Touristikverkehr auf Schienen.....	29
Die Ost-West-Magistralen Tirols.....	31

Impressionen

Kräftige Kapazitätserweiterung.....	33
Zetties und Trainini im Dialog.....	39

Impressum.....	49
----------------	----

Wir danken Josef Gurber, Tony Ichikawa von Rokuhan und Friedhelm Tönshoff für ihre Unterstützung in Form von Material oder Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Oktober 2014

Titelbild:

Seit 1964 sind Hochgeschwindigkeitszüge vor der Kulisse des Vulkans Fuji, Japans höchstem Berg, ein beliebtes Fotomotiv. Und so zeigt sich auch der Shinkansen Serie 0 von F-toys vor dieser beeindruckenden Kulisse. Fotomontage - Ursprungsfoto: tansaisuketti (CC-BY-SA-3.0)

Kleiner Marktüberblick für Japan Viel Aktivität in Fernost

Nachdem Rokuhan 2011 mit einem eigenen Gleissystem in den Markt der Spur Z eintrat und dieses mit der Firma Noch auch in Europa gut positionieren konnte, schaut die Welt der Spurweite Z auch verstärkt nach Japan. Doch Rokuhan ist dort beileibe nicht der einzige Hersteller, wenngleich auch der aktuell aktivste. Wir geben einen kurzen Überblick, welche Marken dort noch aktiv sind oder waren. Anschließend schauen wir, was wir von Rokuhan demnächst zu erwarten haben.

Das dicht besiedelte Japan scheint ein idealer Markt für die Baugröße Z zu sein. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte ist Wohnraum knapp und teuer, entsprechend klein sind die Wohnungen. Da die Japaner durchaus als modellbahnaffin bezeichnet werden dürfen, sind das perfekte Voraussetzungen für die Wahl eines möglichst kleinen Maßstabs.

Nicht zufällig hat hier auch die Nenngröße T mit drei Millimetern Spurweite ihren Ursprung. Da diesen Winzlingen aber bislang keine vorzeigbaren Fahreigenschaften beizubringen sind und (vorerst) auch Grenzen der Detaillierung überschritten scheinen, hat sie bislang keine nennenswerte Marktbedeutung erlangt.



Die „Candy-Toys“ wurden auch auf Messen, wie hier der Intermodellbau des Jahres 2006, feilgeboten. Zu jedem Mini-Diorama mit japanischer Szenerie gehörte mindestens ein Dampflokom-Standmodell im Maßstab 1:220.

Anders verhält es sich mit der Spurweite Z, die vor deren Erscheinen noch kleinste elektrische Serienmodelleisenbahn der Welt war. Eine quantitative wie auch qualitative Betrachtung der in Japan aktiven Hersteller legt eine nicht zu unterschätzende Bedeutung des Maßstabs 1:220 nahe.

Mit dem Markteintritt von Rokuhan und deren Vertrieb durch Noch in Europa sind japanische Modellbahnen auch im Mutterland der Nenngröße Z stärker in den Fokus getreten, doch die wenigsten dürften wissen, was sich im fernen Osten bis dahin getan hat und häufig auch immer noch tut. Hier möchten wir anlässlich des Shinkansen-Jubiläums mit einem kleinen Marktüberblick Abhilfe leisten.



Die Umsetzung des von der Ellok EF65-500 gezogenen Nachtzugs zeigt den hohen Umsetzungsanspruch von Pro-Z. Optisch gibt es an den Modellen nichts auszusetzen. Der Wagenzug besteht aus einem Generatorwagen, verschiedenen Sitzwagen, Speisewagen und Schlafwagen der Serie 20.

Zunächst möchten wir aber auf die sogenannten „Candy-Toys“ zurückblicken, die dort um die Jahre 2004/05 herum regelrecht in aller Munde waren. Tatsächlich handelte es sich bei ihnen um kleine Süßwarenkonditionen, denen als Gratisbeilage ein winziges Diorama nach japanischem Vorbild mit einer Dampflok nachbildung (Standmodell) beilag. Marketingideen wie diese, so finden wir, zeigen sehr gut, dass kleine Eisenbahnen in Japan als beliebt gelten dürfen.

Als Maßstab hatten sich die damaligen Hersteller exakt an der Spurweite Z orientiert. Einige der Mini-szenarien schienen auch für europäische Motive geeignet, weil sie ohne landestypische Architektur oder Signale auskamen.

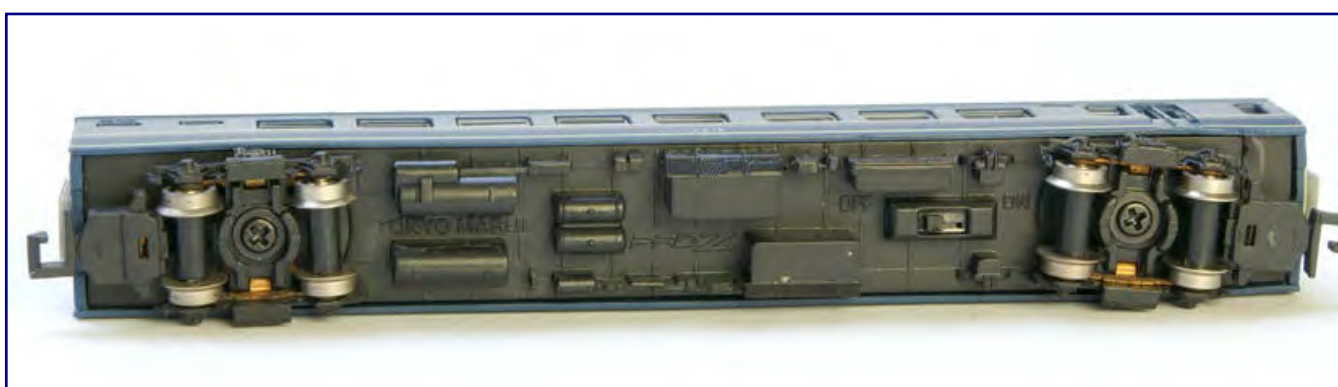
Vielleicht deshalb waren sie einige Jahre lang auch auf der Intermobellbau in Dortmund an Händlerständen zu finden.

Platzhirsch des Jahres 2014 im japanischen Markt ist Rokuhan, die Modellbahnmarke der Toytec Corporation, einem japanischen Spielwarenhersteller. Auf sein Sortiment werden wir im Folgenden noch detaillierter eingehen.



Die Einzelaufnahme lässt einige der Details am Modell der EF65 530 erkennen, darunter die filigranen, aber elektrisch nicht funktionstüchtigen Scherenstromabnehmer.

Der restliche Markt zeigt sich deutlich unübersichtlicher, denn er ist von Anbietern geprägt, die nur unregelmäßig oder nicht mehr aktiv sind. Der Vergangenheit gehören inzwischen die Marken „Real ZJ“ der Plus Up Co. und „Terranetz“ an.



Die Wagen von Pro-Z bestechen durch eine serienmäßige Innenbeleuchtung, die auch die angedeutete Innenbeleuchtung gut zur Geltung bringt, wie an den Nachbildungen der Schlafabteile mit Zwei-Stock-Betten zu erkennen (Bild oben). Positiv ist auch die Schlussbeleuchtung in zwei Wagen (Bild Mitte) des Nachtzugs. Wenn der vierte Waggon durch Zugteilung zum Schlusswagen wird, kann sein Schlusslicht einfach über einen Schiebeschalter am Wagenboden eingeschaltet werden (Bild unten). Der Blick zeigt zudem auch die gute und vollständige Detaillierung am Wagenboden.

Zum Angebot von Real ZJ gehörten zuvor ein japanischer Express-Triebzug der Serie 485, eine Ellok der Serie EF81 und Gleismaterial samt Anschlusskabel. Zu Terranetz haben wir mit Ausnahme des sechsteiligen Triebzugs der Serie 489 keine weiteren Modelle finden können.

Beide haben sich jedoch bislang nur an japanischen Vorbildern der Kapspur orientiert, was mit Ausnahme von Rokuhan auch für alle anderen Marken gilt. Zu genau haben sie es alle an dieser Stelle eh nicht genommen: Die Modelle sind durchweg an 6,5 mm Spurweite angepasst worden, laufen also (vorbildwidrig) auf Normalspur.

Keine Eintagsfliege ist Pro-Z, eine zum Druckluftwaffenhersteller Tokyo Marui gehörende Firma. Schon seit mehreren Jahren sind hier immer wieder interessante Modelle erschienen. Gut in Erinnerung ist uns ein Nahverkehrstriebzug der JR East, der zur Serie E231-500 gehört und um 2006 erstmals erschien. Sein Aussehen erinnerte an europäische U-Bahn-Züge und weckte so auch das Interesse von Käufern in Deutschland.



Die EF65-500 erschien bei Pro-Z in verschiedenen Ausführungen, darunter für die JR Freight. Es folgten unter anderem zu dieser Lok passende Containertragwagen (Bild oben). Die zu Crown Model gehörende Marke PRMLOCO beeindruckte mit der Serie EF64-1000, hier ebenfalls in einer Lackierung der JR Freight gezeigt (Bild unten). Beide Fotos: Friedhelm Tönshoff

Mit der Serie 209-500 bot Pro-Z einen weiteren Nahverkehrstriebzug derselben Bahnverwaltung an. Einzige Lokomotivkonstruktion ist bislang die sechsachsige Ellok EF65-500, die einzeln in verschiedenen Farben erschien. Passende Containertragwagen folgten vom selben Hersteller.

Sehr ansprechend wirkte sie in blauer Lackierung mit zwei Zierstreifen als Bestandteil einer Nachtzugpackung, zu der auch sechs Schlafwagen der Serie 20 gehörten. Die Wagen in gleicher Farbgestaltung verfügen sogar über serienmäßige Innenbeleuchtungen.

Der Schlusswagen und einer der Zwischenwagen tragen rote Schlussleuchten. Beim Zwischenwagen mit Gepäckabteil werden sie über einen Schiebeschalter am Wagenboden aktiviert, wenn der Zug vorbildgerecht getrennt werden soll.

Auch ein zu Märklin optisch wie technisch weitgehend kompatibles Gleissystem begann Pro-Z vor Jahren aufzubauen. Vervollständigt wurde es nach Erscheinen von Geraden, verschiedenen Bögen, Ausgleichsstücken und einer Kreuzung jedoch nicht. Inzwischen ist es auch nicht mehr lieferbar.

Es sind kleine, aber feine Details, die wir von europäischen Modellen bislang nicht kennen, die aber aus unserer Sicht von einer großen Hingabe zeugen.



Den Shinkansen Serie 0 von F-Toys gab es in drei verschiedenen Ausführungen (vgl. Titelseite). Hier ist er als späterer Diagnosezug „Dr. Yellow“ vor der Kulisse des Fuji zu sehen. Fotomontage – Ursprungsfoto: Swollib (PD)

So bot die zu Crown Model gehörende Marke „PRMLOCO“ auch Triebwagen und die Ellok der Serie EF64-1000 in der Spurweite Z an.

Ebenso folgten Güter- und Personenzugwagen. Zum Sortiment gehören jedoch auch Gleise und Oberleitungsmasten nach japanischem Vorbild, so dass sich aus dem Komponenten auch verschiedene Startpackungen schnüren ließen.

Einen ähnlichen Ansatz wie die bereits genannten „Candy-Toys“ verfolgte die Firma F-toys vor einigen Jahren. Auch sie kombinierte Standmodelle nach japanischen Modellen mit Süßwaren (Kaugummi). Aus europäischer Sicht bleibt rätselhaft, welches der beiden Produkte hier eigentlich das Kernangebot und die Zugabe sein soll.

F-toys hatte den diesjährigen Jubilar, den Urtypen der Shinkansen-Züge Serie 0 zum Vorbild gewählt. Wer alle Packungen, auf denen das jeweilige Modell klar gekennzeichnet war, erwarb, kaufte sich Wagen für Wagen einen kompletten Shinkansen zusammen. Aufgelegt wurden die Ursprungslackierung, eine Nachfolgegestaltung und die letzte Ausführung im gelben Lack als Diagnosezug „Dr. Yellow“.

Mit passenden Nachrüstsets von Eisen-Platz ließen sich die Fahrwerke tauschen und der komplette Zug auf einfache Weise zu einem vollwertigen Eisenbahnmodell aufrüsten.

Das Ergebnis ist verblüffend und steht deutlich teureren Modellen kaum nach.

Bild rechts:

Dieser Triebzug von Tenshodo war das vielleicht erste japanische Modell, das um 2007/08 eine größere Verbreitung in Deutschland fand. Viele Käufer erinnerte die Gestaltung an einen U-Bahn-Zug, so dass sie ihm eine alternative Verwendung zudachten.



Leider sind die so betriebsertüchtigten Züge in Europa nur selten auf Anlagen zu sehen, obwohl viele der Fahrwerke ihren Weg hierher gefunden haben. Das liegt vor allem daran, dass viele Zetties die Eisen-Platz-Sätze als kostengünstige Bastelbasis für Eigenbauten nach europäischen Vorbildern ausgemacht haben. So wurden sie fast ausschließlich zweckentfremdet eingesetzt.



Drei Formvarianten standen bei Tenshodo von der Mikado-Dampflok D51 zur Auswahl, deren Unterschiede auf Antrieb auffielen (Bild oben). Auch von der Schlepptenderlok C62 mit der Achsfolge 2'C2' produzierte Tenshodo drei Ausführungen, die sich aber nur in Farbgebung und Beschriftung unterschieden. Gleich war für beide Dampflok-Konstruktionen der Antriebsmechanismus mittels Kardanwelle vom Motor im Tender zu den Kuppelrädern. Fotos: **Ztrack** (Bild oben) / Tenshodo (Bild unten)

Doch es gibt einen Lichtblick, von dem wir auf der Spielwarenmesse im Frühjahr erfahren haben. Mit ausdrücklicher Erlaubnis des Inhabers dürfen wir es aber erst heute unseren Leserinnen und Lesern kundtun: Rokuhan plant aus Anlass des 50-jährigen Shinkansen-Jubiläums auch eine eigene Umsetzung der Serie 0 für die Zukunft. Ein genauer Termin steht noch nicht fest.

Die vermutlich längste Tradition im Modellbahnbereich hat der Anbieter Tenshodo. Er fertigt bereits seit 1949, war aber lange nur im Bereich der Nenngröße H0 tätig. Seine feinen Messingmodelle dieser Baugröße werden in Europa auch unter Fulgurex vertrieben.

In der jüngeren Vergangenheit hat Tenshodo aber auch einige interessante Spur-Z-Modelle angeboten. Zuletzt erregten die Dampflokomotiven der Reihen D51 (1'D1' Mikado) aus dem Jahr 2009 und C62 (2'C2') von 2011 große Aufmerksamkeit. Zu ihren Merkmalen gehören eine feine Steuerung und ein aus dem Tender arbeitender Antrieb, der seine Kraft über eine Kardanwelle zur Lok bringt.

Ergänzt werden die beiden Lokomotiven, die in verschiedenen Varianten erschienen sind, durch leichte Reisezugwagen, offene und gedeckte Güterwagen sowie einen Güterzugbegleitwagen mit Schlusslicht nach japanischem Vorbild.

Rokuhan trat erst sehr spät in den japanischen Markt ein, legte aber ein Tempo an den Tag, mit dem das Unternehmen sprichwörtlich über Nacht zum Vollsortimenter wurde. Ohne Zweifel dürfte Rokuhan längst der Marktführer unter den japanischen Anbietern der Spur Z sein.

Das eigene Gleissystem erschien 2011 und ist dem amerikanischen Bettungsgleis von Micro-Trains sehr ähnlich.

Hinsichtlich seiner Geometrie orientierte es sich zunächst stark an Märklin, von dem es auch die Profilhöhe übernommen hat. Längst sind aber auch Radien erhältlich, die es nicht im Programm des Spur-Z-Erfinders gibt.

Hierzulande vertrieben über Noch, hat Rokuhan auch in Deutschland inzwischen nennenswerte Marktanteile erreichen können.

Entscheidend dafür war sicher auch eine immense Innovationskraft Rokuhans. Längst gibt es auch Prellböcke nach deutschem und amerikanischem Vorbild, weitere Funktionsgleise sind angekündigt, selbst eigene Fahrregler sind auf dem Markt.

Einmalig sind auch vorbildgerecht überhöhte Gleise für schnellere Zugdurchfahrten. Zu ihnen fehlen eigentlich nur noch Übergangsgleise, um sanft in die Kurven einfahren zu können. Doch bislang hat sich Rokuhan auch an solchen Stellen lernfähig gezeigt. So wurden die Weichen bald nach Markteinführung überarbeitet: Digitalfahrer können die Stop-Funktion nun ausschalten und ein Absägen des Schotterbetts an einem der die Weiche berührenden Gleise ist auch nicht mehr erforderlich.

Mit den hauseigenen Fahrreglern lassen sich eigene Modelle sehr feinfühlig steuern, während Märklin-Modelle häufig die Überlastabschaltung auslösen. Eigene Wege geht Rokuhan auch bei den Systemkupplungen, denn die japanischen Modelle sind serienmäßig mit Kupplungen nach dem Vorbild der Arnold-Kupplung von Spur N ausgestattet.

Lagen dem ersten Modell der Diesellok DD51 noch Tauschkupplungen für die USA und Deutschland bei, so waren sie bei den beiden Folgemodellen EF210 und DE10 kostenpflichtig zu erwerben. Den Bereich des Rollmaterials hat Rokuhan in den letzten beiden Jahren mit 14K-Reisezug- und



Bild oben:

Zwei Varianten der Ellok EF210 im selben Lack werden demnächst folgen. Neben der im Bild gezeigten EF210-100 mit zusätzlichen Anschriften an der Längsseite erscheint sie noch als Ursprungsbaureihe EF210-0.

Bild unten:

Bislang jüngstes Modell von Rokuhan ist die Diesellok DE10 mit je einem zwei- und dreiachsigen Drehgestell. Auch von ihr sind verschiedene Farbausführungen im Angebot. Beide Fotos: Rokuhan

verschiedenen Güterwagen sowie den Triebzügen der Serie 113 und KIHA52-100 stark ausgebaut. In Vorbereitung sind eine weitere Variante der EF210 sowie der dreiteilige Triebzug der Serie 115K.



Ab Ende 2014 soll der Shinkansen Serie 500 der JR East zur Auslieferung kommen. Rokuhan hat damit zum diesjährigen Jubiläum das wohl schönste Vorbild der japanischen Hochgeschwindigkeitszüge ins Modell umgesetzt. Wir zeigen den schnittigen Zug auf dieser und der nächsten Seite in vier verschiedenen Ansichten. Fotos (Seiten 11 & 12): Rokuhan

Aber Rokuhan hat noch viel mehr Produkte im Gepäck. Nur als lose Aufzählung wollen wir folgende Zubehörartikel ergänzen: Innenbeleuchtungen (für Reisezugwagen), verschiedene Schiffscontainertypen, Kasten- und Blechträgerbrücken, ein- und zweigleisige Viaduktsegmente samt Pfeilern, Oberleitungsmasten (als Attrappen), Bäume und jüngst auch verschiedene, japanische Gebäude als Fertighäuser, die in Deutschland (noch) nicht erhältlich sind.



Angekündigt sind zudem eine Drehscheibe und Lokschuppen nach japanischen Vorbildern. Auf der Hobby-Show in Tokio stellte Rokuhan zudem Ende September mit der Tenderlok Serie C11 sein erstes Dampflokomotivmodell nach japanischem Vorbild vor.

Großes Potenzial auch bei europäischen Kunden hat unserer Ansicht nach das neueste Modell, das bald in die Händlerregale fahren wird: Im Frühjahr kündigten wir bereits einen Shinkansen-Zug noch ohne Nennen der Baureihe an. Gemeint war damit die Serie 500 der JR East, von der bereits lackierte und bedruckte Serienmuster existieren.

Rokuhan hat den formschönen Triebzug, dessen Aussehen in Deutschland gestaltet wurde, auf der Messe in Tokyo jüngst fahrend vorgeführt. Nicht nur wir können es sicher kaum erwarten, diesen Inbegriff an Hochgeschwindigkeit mit eigenen Augen auf der Paradestrecke einer Anlage fahren zu sehen.

Angeboten werden wird er als dreiteilige Grundeinheit (Art.-Nr. T013-1) und sechsteilige Ergänzungspackung (T013-2), mit der eine vorbildgerechte Einheit entsteht, wie sie beim Vorbild unterwegs ist.



Die dreiteilige Grundeinheit kann mit dieser Erweiterungspackung vorbildgerecht zu einem neunteiligen Shinkansen ausgebaut werden (Bild oben). Doch der japanische Hersteller hat sich gegenwärtig auch auf andere Triebzüge wie den 115K (Bild unten) konzentriert, der auch schon in mehreren Farbvarianten angekündigt ist. Beide Fotos: Rokuhan

Übrigens ist für diesen Zug kein Kompromiss bei der Spurweite mehr erforderlich: Japans Shinkansen fahren auf der europäischen Regelspur. Vorsicht sollten Zetties nur beim Umgrenzungsprofil walten lassen, denn das japanische Lichtraumprofil ist größer als das in Europa gültige UIC-Standardprofil. Wer knapp gebaut hat, bei dem könnte es stellenweise eng werden!

Verschiedene Herstellerseiten:
<http://www.eisen-platz.com>
<http://www.rokuhan.com>
<http://www.rokuhan.de>
<http://www.tenshodo.co.jp>

50 Jahre Shinkansen-Verkehr in Japan

Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Mit der Wahl der Kapspur (1.067 mm) schien Japan nicht für hohe Reisegeschwindigkeiten auf der Schiene prädestiniert gewesen zu sein. Auch die geographische Lage in einem Erdbebenzentrum sprach eher dagegen. Und trotzdem jährte sich die Betriebsaufnahme der Shinkansen am 1. Oktober 2014 bereits zum 50. Mal. Japan ist das Mutterland des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und setzt in Sachen Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit seit 1964 weltweit Maßstäbe.

Die stark von Gebirgen geprägte Landschaft Japans führte historisch zur Entwicklung eines Schienennetzes in der Kapspur, weil die geringe Spurweite von nur 1.067 mm die kostenoptimale Lösung für kurvige Strecken darstellt. Um den Anschluss an diese Strecken zu wahren, blieben die Japaner dieser Schmalspur treu.

Besonders im Zeitalter der Dampflokomotive bedeutete das aber Einschränkungen bei der Höchstgeschwindigkeit. Führen in Deutschland bereits ab 1935 „fliegende Züge“ mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit, war in Japan schon bei 100 km/h Schluss. Mit dem Expresszug Ajia, gezogen von einer Stromliniendampflokomotive, wagte sich das Land zur selben Zeit immerhin bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h vor.



Mit diesem Zug begann am 1. Oktober 1954 der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf Schienen: Ein Shinkansen Baureihe 0 durchfährt am 6. Mai 1989 mit 220 km/h den Bahnhof Odawara. Foto: Cassiopeia sweet (PD)

Für die 701 km lange Strecke zwischen Dairen und Shinkyō brauchte der Zug 8 ½ Stunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82 km/h. Dies war weder für japanische

Verhältnisse noch im internationalen Vergleich spektakulär. Als wegweisend sollte sich aber die Vollklimatisierung der Wagen erweisen, denn dieses Komfortmerkmal hatte vor dem 2. Weltkrieg tatsächlich Innovationscharakter.



Ein klassisches Fotomotiv, das fast als Synonym für Japans Hochgeschwindigkeitsverkehr steht: Ein Shinkansen am 20. Mai 2006 vor der Kulisse des Vulkans Fuji, Japans höchstem Berg. Foto: Swollib (Public Domain)

Die enormen Kosten für mögliche Umspurungen sowie das Problem, solche Baumaßnahmen bei laufendem Betrieb durchzuführen, verhinderten jedoch weiter einen Wechsel zur Normalspur im bestehenden Stammnetz.

Erst als in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre der Verkehr auf der Tōkaidō- und San'yō-Strecke enorm zunahm, plante das japanische Eisenbahnministerium den Bau einer Normalspurstrecke für Hochgeschwindigkeitsverkehr. Sie sollte separat geführt und von sogenannten Geschosszügen befahren werden, die mit einer Dampf- oder Ellok zu bespannen waren.

Die Bauarbeiten begannen bereits 1940, kamen aber mit dem weiteren Kriegsverlauf zum Erliegen. Dass der Grunderwerb bereits vor Kriegsende abgeschlossen war, sollte sich aber als Vorteil für das folgende Shinkansen-Projekt erweisen. Der heute auch als Synonym für die schnellen Züge verwendete Begriff bedeutet wörtlich übersetzt „neue Hauptstrecke“.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte eine rasche Erholung der japanischen Wirtschaft ein, die jedoch den Fokus

Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit:

Trotz der häufigen, teilweise schweren Beben, ist bis heute kein Mensch in einem Shinkansen ernsthaft zu Schaden gekommen. Die Shinkansen sind damit die sichersten Hochgeschwindigkeitszüge und eines der sichersten Verkehrsmittel der Welt.

Erkennen im ganzen Land verteilte Sensoren herannahende, starke Erdbebenwellen, schaltet das Zugsleitsystem unverzüglich die Fahrlinienschalter in den Unterwerken aus. In den Shinkansen-Zügen wird dadurch eine Notbremsung ausgelöst, die den Zug schnell zum Stehen bringt. Diese Sicherung versagt nur im seltenen Fall, dass das Zentrum eines Bebens direkt unter der Strecke liegt.

Dank eines auch nach der Privatisierung der JR-Teilgesellschaften beibehaltenen Null-Fehler-Konzepts, fristbestimmter (statt zustandsabhängiger) Wartung und vorbeugenden Verschleißteilaustausches zählen die Züge zu den zuverlässigsten weltweit. Shinkansen-Züge scheidet nach 12 bis 16 Jahren aus dem Betrieb aus, sofern keine Runderneuerung erfolgt.

Auch hinsichtlich der Pünktlichkeit sind die japanischen Hochgeschwindigkeitszüge international konkurrenzlos. Alle Züge zusammen erreichen täglich eine addierte Gesamtverspätung von unter fünf Minuten. Der Durchschnittswert eines einzelnen Zuges am Ankunftsbahnhof lag 2005 bei sechs Sekunden.

Fährt ein Triebfahrzeugführer auf einer Teilstrecke von 3.000 m eine Verspätung von mehr als 15 Sekunden ein, so hat er schriftlich Verantwortung abzulegen.

der Bevölkerung erheblich verschob: Befürwortet wurden nun ein Ausbau des Autobahnnetzes und des Flugverkehrs. Den „Vätern des Shinkansen“ Shima Hideo und Sogo Shinji ist es zu verdanken, dass das Schnellfahrprojekt trotzdem 1958 genehmigt wurde.



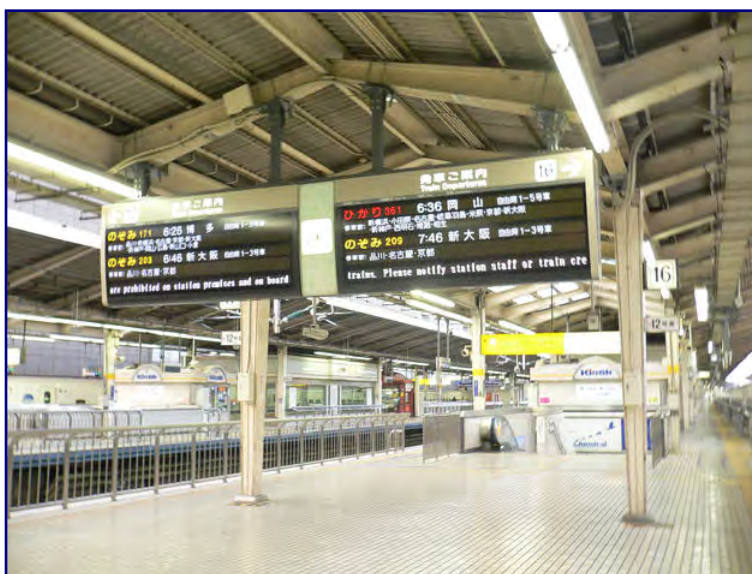
Verschiedene Tokaido- und Sanyou-Shinkansen der Baureihen 0 bis N700 stehen am 26. Oktober 2008 nebeneinander abgestellt und erlauben einen interessanten Blick auf die Entwicklung dieser Geschosszüge. Foto: Pagemoral (GFDL)

Darlehen der Weltbank ermöglichten der JNR (Japanese National Railway) 1961 schließlich, die 515,4 km lange Schnellfahrstrecke zwischen Tokio und Osaka bis 1964 zu vollenden. Doch das Vorhaben war gewagt, denn es galt technisches Neuland bei den Zügen wie auch der Strecke zu betreten.

Dennoch war das schon am 20. April 1959 begonnene, aber bis zur Gewährung des Darlehens gefährdete Bauvorhaben nach nur fünfeneinhalb Jahren abgeschlossen. Erste Testfahrten auf einer 37 km langen Teilstrecke erfolgten bereits 1962 mit zwei- und vierteiligen Prototypen bis max. 256 km/h.

Zu bedenken sind als Besonderheiten Japans, die das Eisenbahnwesen erschweren, besonders die geographische Lage im Pazifischen Feuergürtel. Rund 1.500 Erdbeben werden jährlich in Japan registriert, von denen schwerere großen Einfluss auf Infrastruktur und Züge haben können.

Von Seebeben verursachte Flutwellen (Tsunamis) und starke Regenfälle mit Überschwemmungen als Folge von Monsunwinden im Süden wirken sich ebenso störend aus wie Schneefälle in den nördlichen Bergregionen.



Am Bahnsteig (hier Bahnhof Tokio) sperren Gitter an den Gleisen 16 und 17 den freien Zugang zu den Tokaido-Shinkansen ab. Nicht nur hier hält jeder Zug punktgenau mit den Türen an Stellen, die von den Gittern freigegeben sind. Foto: Syohei Arai (GFDL)

Aufnahme und Bewährung des Schnellverkehrs

Pünktlich zum Beginn der Olympischen Sommerspiele in Tokio erfolgte dann am 1. Oktober 1964 die Betriebsaufnahme des Tōkaidō-Shinkansen mit einer planmäßigen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h die ein Jahr später auf 210 km/h gesteigert werden konnte. Da nur wenige Zwischenhalte erfolgten, halbierten die „Bullet Trains“ (Geschosszüge) der Serie 0 die Fahrzeit gegenüber der seit 1956 elektrifizierten Kapsurstrecke schlagartig auf nur noch vier Stunden.

Der schnellste Zug auf dieser Strecke, der 1992 eingeführte Nozomi (jap. für Hoffnung), schafft die Strecke heute in zwei Stunden und 25 Minuten (bei vier Zwischenhalten). Aktuell wird er mit Zügen der Serie N700 gefahren, früher auch mit der formschönen Serie 500 (vgl. Rokuhan-Neuheit 2014) sowie 700.

Dennoch waren die schnellen Triebzüge lange Zeit nicht unumstritten: Besonders der Lärm der schnellen Züge sorgte für Protestwellen, was einer der Gründe dafür war, dass erst Ende der achtziger Jahre mit leiseren Zügen die Höchstgeschwindigkeit signifikant gesteigert werden konnte.

Neben anderen, politischen Gründen ließ auch der schnelle Anstieg des Verkehrsaufkommens als Folge des geänderten Reiseverhaltens im Zuge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs die Staatsbahn JNR nach 1964 defizitär werden und ihren Schuldenberg wachsen.



Die Tokaido-Shinkansen-Züge der Baureihe 700 tragen eine optimierte Nase gegen den Tunnelknall. Beim Halt im Bahnhof Tokio ist auch das nahezu viereckige Grundprofil der Wagen gut zu erkennen. Foto: Frank Gualtieri † (PD)



Der Blick ins Innere eines N700 der JR Central verdeutlicht den großen Raum, den da japanische Lichtraumprofil zulässt. Der Wagen ist mit der Sitzplatzanordnung 3+2 bestuhlt. Foto: Tennen-Gas (GFDL)

Das Staatsunternehmen musste so auch kräftig in den Ausbau des Shinkansen-Betriebs investieren, wodurch die Züge zunächst zu einem wirtschaftlichen Problem wurden; später stellten sie dann eine Haupteinnahmequelle der JNR dar. 1994 wurde der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen der Züge auf rund 3,7 Mrd. Euro jährlich geschätzt.

Schon 1967 beförderte ein Tōkaidō-Shinkansen den millionsten Passagier, 1976 waren 1 Mrd. Fahrgäste erreicht. Mitte der achtziger Jahre lag die Zahl der jährlich beförderten Personen bei rund 200 Millionen! Bis 2005 hatten insgesamt rund 4 Mrd. Personen die Shinkansen-Züge benutzt.

Zu den Stoßzeiten fahren Shinkansen-Züge heute in Intervallen von zeitweise nur drei Minuten. Ihr Gesamtnetz ist inzwischen auf rund 2.388 km angewachsen, auf denen heute rund 30 % des

japanischen Fernverkehrsaufkommens bewältigt werden. Auf der Tōkaidō-Strecke erreichen die Züge heute sogar einen Marktanteil von 85 %!

Als Vergleichsgröße mögen dazu die Beförderungszahlen und Marktanteile der Deutschen Bahn AG dienen, die in der Ausgabe 9/2014 zu finden sind...

Ausbau des Systems und technische Grenzen

Der Hauptgrund für die hohe Qualität des Shinkansen-Verkehrs ist, dass die Hochgeschwindigkeitsstrecken vom übrigen Güter- und Personenverkehrsnetz abgetrennt sind. Es erfolgt kein Mischbetrieb und Zugkreuzungen sind ausgeschlossen.



Die Shinkansen Serie 500 der JR West sind für viele Europäer die schönsten Züge Japans. Hier hält ein Exemplar am 5. April 2005 im Bahnhof Kyoto. Foto: Ercument Gorgul (CC BY 2.5)

Häufig werden die Strecken aufgeständert über die alten Strecken mit 1.067 mm Spurweite geführt. Auch an den Knotenbahnhöfen sorgte dies für Besonderheiten:

Dort werden die hoch aufgeständerten Trassen dann über oder neben den übrigen Gleisen in die Stadtbahnhöfe eingeführt. Liegt ein Hochgeschwindigkeitsbahnhof getrennt von der Schmalspur, wird dies durch den Namenszusatz „Shin“ (jap. für neu) kenntlich gemacht.

Einige Parameter der Streckenanlage galten aber bereits nach wenigen Jahren als veraltet. Das Raumordnungsverfahren für die Tōkaidō-Strecke fand noch vor dem 2. Weltkrieg statt und führte wegen der Planung für Dampfzüge zu Mindestradien von 2.500 m, Gleisabständen zwischen 4,20 und 4,30 m sowie Tunnelquerschnitte von 64 m². Das erlaubte Höchstgeschwindigkeiten von max. 250 km/h.

Da die Shinkansen-Züge das europäische UIC-Lichttraumprofil übersteigen, erhöhen sich die Probleme im Vergleich zu den bei uns gewohnten Zügen bei Begegnungen in schneller Fahrt noch. Nachfolgende Strecken erhielten daher Mindestradien von 4.000 m und waren für 300 bis 320 km/h Höchstgeschwindigkeit geplant.

Weichen in den Bahnhöfen können bei Überholungen in den Bahnhöfen in der Geraden mit Maximalgeschwindigkeit befahren werden. Im Abzweig sind 70 km/h erlaubt, die heute ebenfalls als Hemmnis betrachtet werden.

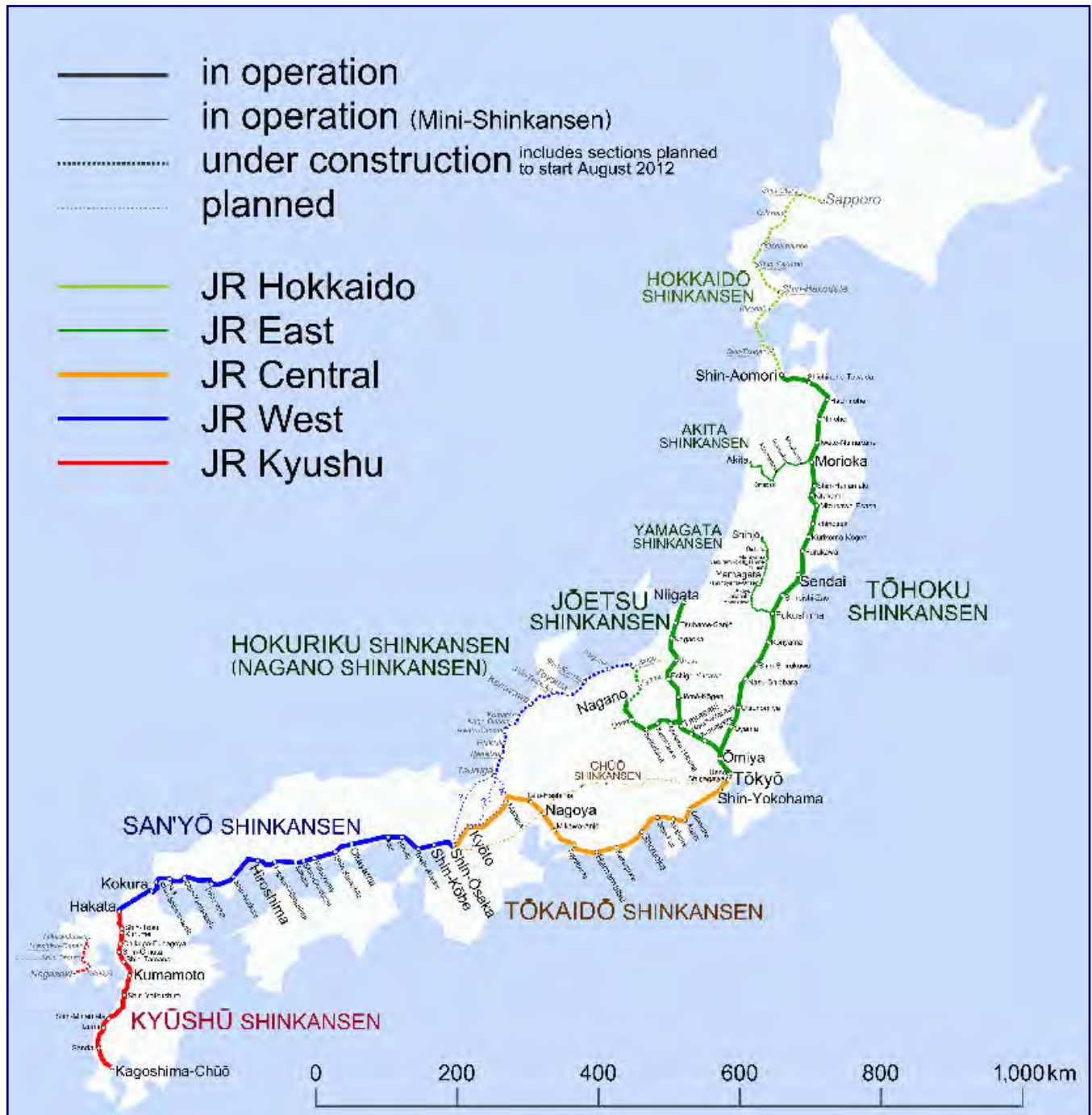
Ortsfeste Signale gibt es nicht, die Führerstandssignalisierung und Kommunikation erfolgt über kodierte Gleisstromkreise und Koaxial-Schlitzkabel. Auch bei den deutschen ICE-Zügen spielt die Führerstandssignalisierung auf den Schnellfahrstrecken heute

Grafik rechts:

Die Darstellung zeigt die 1987 aus der JNR hervorgegangenen Gesellschaften sowie deren territoriale Zuständigkeit. Bis auf die JR Kyushu und JR Freight (hier nicht enthalten) betreiben alle Shinkansen-Züge. Gemeinsam treten die privatisierten Unternehmen unter der Marke JR auf. Darstellung: Ro- (PD)



die wichtigste Rolle, klassische Signale erlangen eher bei Ausfällen und reduzierter Geschwindigkeit wieder an Bedeutung.



Das Shinkansen-Netz einschließlich der geplanten und im Bau befindlichen Linien, Stand August 2012. Grafik: Hisagi (CC BY-SA 3.0)

Alle Reparaturarbeiten wie Schienentausch oder Fahrdratenerneuerung müssen innerhalb der nächtlichen Betriebspause von sechs Stunden erfolgen. In diesem Zeitfenster fahren auch die „Dr. Yellow“ genannten Diagnosezüge, die entsprechende Fehler bei Fahrten von mehr als 200 km/h erkennen können.

Das Netz wuchs ab 1967 und bis in die siebziger Jahre hinein, doch es gab auch Vorhaben, die wegen Kostenexplosionen wieder eingestellt wurden. Ende der Siebziger trat faktisch eine Stagnation ein, die erst in den Achtzigern überwunden werden konnte.

Da die Finanzlage der JNR aber immer katastrophaler wurde, erfolgte 1987 eine Aufspaltung in Teilgesellschaften und gleichzeitige Privatisierung. Schnell setzten danach wieder positive Entwicklungen bei Ausstattung und Gestaltung des Rollmaterials ein, nachdem zuvor auch die Technik des Shinkansen stagniert hatte.



Shinkansen-Züge verschiedener Generationen und Baureihen stehen am 17. Oktober 2009 im Depot Niigata der JR East anlässlich eines Tags der offenen Tür nebeneinander aufgereiht. Von links nach rechts sind zu sehen: „Entenschnabel“ Serie E5 (ab 2009), „Mini-Shinkansen“ Serie E3 (ab 1995), Serie E2 (ab 1995), Serie 200 (Baujahre 1980 - 1991), Serie E4 (ab 1997) und Serie E1 (ab 1994).
Foto: DAMASA (CC-BY-SA-3.0,2.5,2.0,1.0)

Die JR East verzichtet inzwischen auf den Bau neuer, normalspuriger Vollausbaustrecken und setzt stattdessen „Mini-Shinkansen“ auf mit Dreischiengleis ausgebauten Altstrecken (1.067 und 1.435 mm) über Zweiglinien nach Zielorten abseits der Hauptlinien ein.

Diese Züge der Serien 400 und E3 müssen sowohl dem Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 240 km/h als auch den Anforderungen kurvenreicher Bergstrecken entsprechen. Ihr Lichtraumprofil ist wegen der Kapspur-Umgrenzung deutlich kleiner und entspricht fast dem UIC-Maß für 26,40 m lange Reisezugwagen. An den Bahnsteigen überbrücken ausklappbare Tritte zu den Shinkansen-Bahnsteigkanten.

Eine Besonderheit, die dem rasch ansteigenden Pendlerverkehr geschuldet war, ist die Kapazitätssteigerung durch Doppelstocktriebzüge der Baureihen E1 und E4, die seit 1994 und 1997 im Einsatz sind. Besonders im Umkreis von Tokio zog es viele dort arbeitende Menschen wegen der hohen Mieten ins Umland.

Als für Europäer vermutlich schönste Shinkansen-Bauart dürfte die Serie 500 der JR West gelten, die 1997 im Alleingang in Dienst gestellt wurde. Die schnittige und ansprechende Gestaltung geht auf das

Münchener Büro Neumeister zurück, das auch für das Aussehen des ICE 3 der Deutschen Bahn AG verantwortlich zeichnete. Der Querschnitt des Aluminiumkastens ist nahezu kreisförmig.



Ein Vorserienzug Reihe E5 der JR East mit seinem extrem stromlinienförmigen Entenschwanz steht am 25. Juli 2009 im Shinkansen-Hauptdepot Sendai. Foto: DAJF (CC BY-SA 3.0)

tatsächlich die Bestenliste an. Ihre Züge der Serien E5 und E6 erreichen planmäßig Höchstgeschwindigkeiten von 320 km/h und beweisen dabei einen sehr hohen Komfort, der über dem des TGV und ICE liegen soll.

Als sich die private Bahngesellschaft, die zusammen mit anderen als JR-Gruppe, die keinen gewöhnlichen Unternehmensverbund darstellt, auf den Weg machte, war die Ansage klar: „Wir werden durch Investitionen in Forschung und Entwicklung neue Technologien schaffen, um höhere Geschwindigkeiten und eine größere Sicherheit zu erreichen, sowie die Umweltfreundlichkeit und den Fahrkomfort zu steigern.“

Wie es aussieht, hat sie das geschafft. Und so hat sie erheblichen Anteil daran, dass die Shinkansen-Züge zum diesjährigen Jubiläum weltweit immer noch den Ton angeben, wenn es um den Schnellverkehr geht. Wir gratulieren und wünschen für die nächsten fünfzig Jahre allzeit gute Fahrt!



Sieht so der Shinkansen der Zukunft aus? Hier zeigt sich der Versuchszug E954-8 am 29. Juli 2006 interessierten Werksbesuchern. Foto: Rsa (GFDL)

Harte Jahre und ehrgeizige Ziele

Am 23. Oktober 2004 entgleiste ein Shinkansen der Serie 200 von der JR East bei 210 km/h als Folge eines Erdbebens der Stärke 6,8. Da das Epizentrum nahe der Strecke gelegen hatte, konnte der Zug nicht mehr ausreichend stark abgebremst werden. Trotzdem gab es auch bei diesem Zwischenfall, bei dem der Zug in Schräglage noch 1.600 m weit neben dem Gleis und teilweise im Lichtraum des Gegengleises rutschte, keine Verletzten.

2002 nannte die JR East ehrgeizige Ziele: Sie wollte den Status „Der beste Shinkansen der Welt“ erhalten. Und seit diesem Jahr führt sie

Weiterführende Seiten zum Titelthema:
<http://de.wikipedia.org/wiki/Shinkansen>
<http://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/>

Faszination Modellbau

Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau

31. Okt. - 2. Nov. 2014
**MESSE
FRIEDRICHSHAFEN**



Das Erlebnis-Event im Dreiländereck und
ein „Muss“ für Modellbau-Enthusiasten

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

VERANSTALTER:  **MESSE SINSHHEIM**

Messe Sinshheim GmbH
Neulandstraße 27 · D-74889 Sinshheim
T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
modelbau@messe-sinshheim.de · www.messe-sinshheim.de



Modellbahn



31. **I**NTERNATIONALE
MODELLBAHN **A**USSTELLUNG



20.-23. NOV. 2014
EIN TICKET 4 EVENTS!

KOELNMESSE
www.modellbahn-und-lego.de
Do. bis Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

Zeitgleich:

8. Kölner



21.-23. November:
LEGO Fanwelt · LEGO Kidsfest
Fr. und Sa. 9.00-18.00 Uhr,
So. 9.00-17.00 Uhr



VERANSTALTER: Messe Sinshheim GmbH · Neulandstraße 27
D-74889 Sinshheim · T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
info@messe-sinshheim.de · www.messe-sinshheim.de

LEGO, das LEGO Logo und die
Minifigur sind Marken der LEGO
Gruppe. ©2014 The LEGO Group.

Neues Modell von Ratimo in Szene gesetzt Historische Tankstelle Brandshof

Rainer Tielke Modellbau (Ratimo-Z) hat eine besondere Neuheit für dieses Jahr ausgewählt, die in diesen Wochen, rechtzeitig zum bevorstehenden Weihnachtsgeschäft, lieferbar wird. Torsten Schubert, Leuchtdioden- und Lötexperte für unser Magazin, hat den Bausatz getestet und auf seine Weise in ein Diorama gebettet. Das Ergebnis macht Lust auf eigene Projekte.

Von Torsten Schubert. Eine Lücke im Gebäudeangebot der Spurweite Z wird nun durch die historische Tankstelle im Stil der fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts von Rainer Tielke Modellbau (Ratimo) geschlossen.



Auf Basis des Tankstellenbausatzes von Ratimo schuf Torsten Schubert ein Diorama, auf dem sich viele Modelle historischer Autos und reichlich Beleuchtung unterbringen ließen.

Bild unten links:

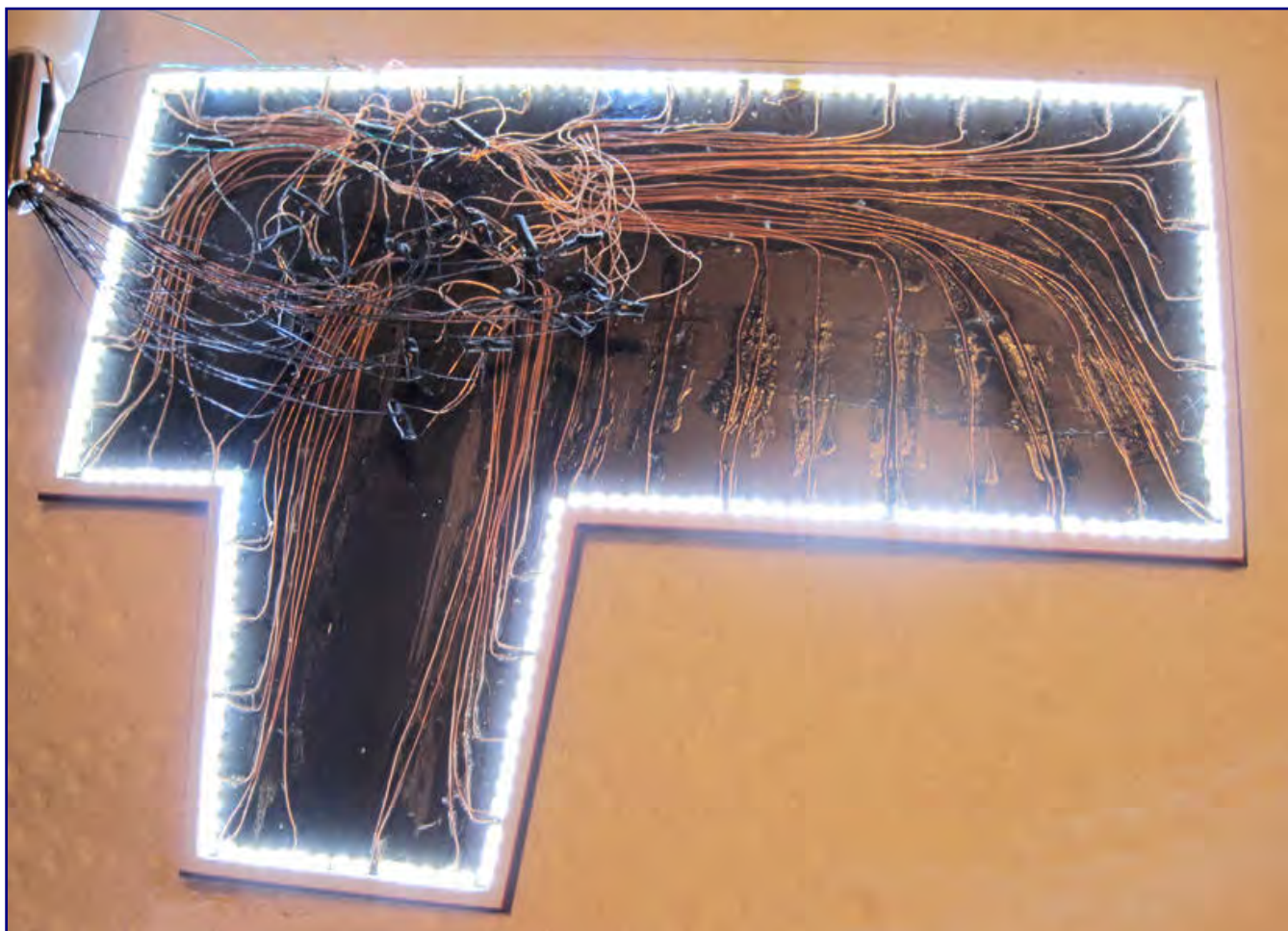
Das Vorbildfoto erlaubt einen Vergleich und beweist, wie genau das Gebäude von Ratimo ins Modell umgesetzt wurde. Auch die Gestaltung der Außenanlage wurde exakt nachempfunden. Foto: Torsten Schubert



Vorbild der Modellneuheit ist die Tankstelle Brandshof am Billhorner Röhrendamm 4 in Hamburg. Diese Großtankstelle am Brandshof wurde 1953 gebaut und 1954 als Station der Deutschen Benzol-Vertriebs GmbH unter der Marke Gasolin in Betrieb genommen. Seinerzeit war es eine der ersten Großtankstellen in Hamburg mit sieben Zapfsäulen auf drei Inseln.

Als etwa zehn Jahre später der neue Großmarkt gebaut wurde und sich in Folge die Straßenführung änderte, war der

Billhorner Röhrendamm eine Sackgasse. Der Tankbetrieb wurde 1983 im Rahmen des Neubaus der S-Bahn-Hochbrücke nach Harburg eingestellt und die Tanks ausgebaut, da als Folge der notwendigen Grundwasserabsenkung ein Bruch befürchtet wurde.



Bei der Umsetzung durch einen LED- und Lötexperten spielt Licht natürlich eine entscheidende Rolle: Allein 200 Leuchtdioden unter der Dach sorgen für die Nachbildung der umlaufenden Leuchtstoffröhren (Bild oben). Ihre Wirkung wird besonders in der Aufsicht schnell deutlich (Bild unten). Beide Fotos: Torsten Schubert



Die originalgetreue Restaurierung der Tankstelle samt Erfrischungsraum begann im August 2010 und konnte im September 2011 abgeschlossen werden.

Seitdem erstrahlt das alte Gebäude in neuen Glanz. In ihrer neuen Funktion dient die vom Charme der

Bild links:

Eine Besonderheit der fünfziger Jahre war der Erfrischungsraum, der noch deutlich weniger Ladencharakter als heute hatte. Zwischen ihm und der Kasse bestand ein Durchgang.

Bild unten:

Die denkmalgeschützte Anlage, die sich ihren Charme vergangener Zeiten bewahren konnte, ist heute Treffpunkt für Motorradfahrer und Oldtimer-Freunde.

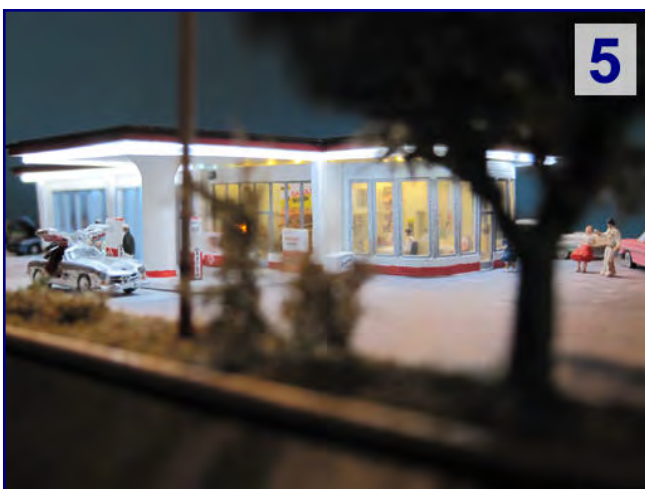


Fünziger umgebene Tankstelle als Anlaufpunkt für amerikanische Fahrzeuge, Old- und Youngtimer sowie für alle Freunde „alten Bleches“.

In der historisch wiederhergestellten Tankstelle hat inzwischen eine auf Oldtimer spezialisierte Prüfstelle den Betrieb aufgenommen. Mittlerweile steht das Gelände unter Denkmalschutz und bleibt der Nachwelt auf diese Weise hoffentlich lange erhalten.

Das Modell von Ratimo

Im Gegensatz zu dem bereits bekannten Modell von Lütke Modellbau, besitzt die Tankstelle Brandshof eine Waschhalle zur Handwäsche, eine Werkstatt sowie den Kassenraum mit damals sogenanntem Erfrischungsraum.



Eine Reihe von Impressionen, die das Ratimo-Modell sowie dieses Diorama so einzigartig machen: Öldosen vor dem eingerichteten Kassenraum (Bild 1), der belebte Erfrischungsraum (Bild 2), Gespräch zwischen Tankwart und Kunde vor dem Flügeltürer (Bild 3), Jaguar E-Type mit geöffneter Haube und Blick auf den Motor (Bild 4), nächtliche Ansicht auf das Gelände vom Billhorner Röhrendamm (Bild 5) und Wiederkehr der Fünfziger mit Tolle, Petticoat und Straßenkreuzern (Bild 6). Fotos: T. Schubert

Das Lütke-Modell hingegen bildet eine Tankstelle aus den siebziger Jahren mit Waschanlage nach. Solche automatischen Waschanlagen wurden erst 1963/64 entwickelt und kamen flächendeckend Ende der Sechziger und Anfang der Siebziger zum Einsatz. Rainer Tielke schließt also eine große Zeitlücke in der beliebtesten Modellbahnepoche III.

Die Ratimo-Umsetzung besteht durch ihre Detaillierung, zu der gefräste Kacheln an den Außenwänden, die Hebebühne mit Untersuchungsgrube, der Bremsenprüfstand im Werkstattbereich sowie ein Abflussgitter in der Waschhalle gehören.



Historische Szene am Originalschauplatz: Auch in Hamburg kam das Diorama bei einem Besuch gut an. Foto: Torsten Schubert

Ebenso können verschiedene Varianten dargestellt werden: So lässt sich die Bühne im Werkstattbereich in Boden- oder Arbeitsstellung aufbauen und die Tür der Werkstatt im geöffneten oder geschlossenen Zustand einsetzen. Für den Außenbereich werden zwei Zapfsäulen, ein Öldosenschrank, ein Ölkabinett und eine Eistruhe mitgeliefert.

Da ich mein Tankstellengebäude mit einer umfangreichen Beleuchtung ausgerüstet habe, ergänzte ich den Kassen- und Erfrischungsraum zusätzlich mit Inneneinrichtung und Ausstattungsdetails nach Originalvorlagen.

Allein die unter dem Dach umlaufende Beleuchtung, mit der die Leuchtstoffröhren des Vorbilds wiedergegeben werden, erhielt 200 Leuchtdioden. 50 weitere sorgen für eine Ausleuchtung des Innen- und Werkstattbereiches. Die Gasolin-Beschriftungen und Werbeschilder habe ich selbst erstellt.

Die auf dem Diorama platzierten, amerikanischen Fahrzeuge stammen von Alvaro Cortes, die europäischen von Modellbau Wolfgang Baumann (MWB). Als Besonderheit habe ich den Jaguar E-Type umgebaut, so dass die Motorhaube geöffnet ist. Sie gibt nun den Blick auf einen detailliert nachgebildeten Motor frei. Ergänzt wurde die Darstellung mit Figuren im typischen Modestil der sechziger Jahre, die aus der Werkstatt von Trafofuchs stammen.



Etwas Nachtstimmung zum Schluss soll als Anregung für alle Anlagenbauer dienen, denn der Bausatz der Tankstelle Brandshof ist ab sofort als Neuheit für jedermann bei Ratimo zu beziehen.

Als Anerkennung der guten Umsetzung sowie der Bedeutung des erfolgten Lückenschlusses nominiert die Redaktion die Tankstelle Brandshof von Rainer Tielke Modellbau für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 in der Kategorie Zubehör.

Bezug des Tankstellenmodells (Neuheit):

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

Idee, Umsetzung und Beleuchtung:

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

Vorbildvorlage:

<http://www.tankstelle-brandshof.de>

Bezugsquellen für das weitere Zubehör:

<http://www.modellbau-baumann.de>

<http://www.trafofuchs.de>

Rück- und Ausblick beim Eisenbahn-Kurier **Der Touristikverkehr auf Schienen**

Dampflokbücher gibt es bereits in unüberschaubarer Zahl am Markt. So sollte inzwischen nahezu jedes historische Bildmaterial schon mal irgendwo veröffentlicht worden sein – immerhin ist König Dampf auch im Osten seit rund drei Jahrzehnten Vergangenheit. Vielleicht wagte der Heel-Verlag deshalb einen völlig anderen Ansatz, der Vorbildfunktion hat. Wir stellen heute einen Buchtitel vor, der völlig zu Unrecht kaum Bekanntheit genießt.

Diverse Autoren
Mit der Bahn in den Urlaub
Eisenbahn-Kurier Special 114

EK-Verlag GmbH
Freiburg im Breisgau 2014

Heft mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
100 Seiten mit über 150 meist farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-7007-3
Best.-Nr. 7007
Preis 11,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Für sein neuestes der vierteljährlich erscheinenden Eisenbahnkurier Specials, hat sich der Fachverlag aus dem Breisgau wieder ein interessantes Thema ausgesucht, das besonders bei den Modellbahnfreunden spurweitenübergreifend großen Anklang finden dürfte. „Mit der Bahn in den Urlaub“ beschreibt ein Sachgebiet, das bislang wenig Beachtung bei den Herstellern fand.



Wie spannend und abwechslungsreich es sein kann, beweist dieses Sonderheft in eindrucksvoller Weise. Während vor allem die Freunde der Spur H0 nützliche Hinweise für den Einsatz ihres Rollmaterials erhalten, schreiben die Bilder und Texte des Magazins eher eine Wunschliste für die Zetties.

Um den Lesern diese spannende Themenfeld nahe zu bringen, greifen die Autoren auf ein schon vielfach bewährtes Konzept zurück, das Themenfeld chronologisch abzuarbeiten. So beginnt der Einstieg in die Thematik mit dem beginnenden Massentourismus der NS-Organisation KdF („Kraft durch Freude“) in den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts.

Stefan Ponzlet blickt zurück, wie beschwerlich und lang die Reise in einen Urlaub damals war, zeigt aber ebenso auf, wie wenig selbstverständlich das zu jener Zeit für die nicht betuchten Gesellschaftsschichten war. Ein Teil der Fahrten ging damals sogar schon ins benachbarte Ausland.

„Halten Sie die Augen offen!“ war ein Tipp der Deutschen Reichsbahn, damit die Urlauber auf ihrer Fahrt nichts Sehenswertes verpassen. Die Idee der Streckenführer, die dem zu Grunde lag und in einem weiteren Kapitel behandelt wird, ließ die Bundesbahn in den Fünfzigern wieder aufleben.

Die Brücke von der Vor- zur Nachkriegszeit schließt der Blick auf die „Gläsernen Züge“. Äußerst interessant ist die Entstehungsgeschichte der fünf Einheiten, davon zwei elektrische und drei dieselbetriebene. Mit ihnen führte die Deutsche Reichsbahn Tagesfahrten in touristisch interessanten

Regionen durch, wobei die drei Dieseltriebwagen mit Cabriodach auf den noch nicht elektrifizierten Strecken zum Einsatz kamen, darunter das Mittelrheintal.

Immerhin drei Fahrzeuge kamen noch zur Bundesbahn: Während die beiden Dieseltriebzüge früh ausgemustert wurden, weil mit den neuen Schienenbussen Fahrzeuge bereitstanden, die eine ähnlich gute Aussicht boten, ist die Baureihe 491 auch heutigen Generationen noch bekannt, weil sie bis 1994 in verschiedenen Farben im Einsatz war.

In diesem Kapitel verbergen sich, ebenso wie im Kapitel der Schienenbusfahrten durch Tirol, viele Informationen, die auch für Modellbahner höchst interessant sind. Wer die uralten Fahrzeuge liebt, der lernt hier alles was für deren vorbildnahen Einsatz erforderlich ist.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wuchsen mit dem Wirtschaftswunder namhafte Touristikunternehmen in der Bundesrepublik, deren eigene Wagen wohl jedem Modellbahnfreund bekannt sind – auch in der Spur Z gehören sie zu den großen Wunschmodellen.

Das Spezialheft vermittelt das erforderliche Wissen, wie die Liegewagen von Touropa, Scharnow und Hummel-Reisen zu vorbildgerechten Zügen zusammengestellt werden. Auch hier zeigen sich Anregungen für viele mögliche Modelle, die die Spurweite Z bereichern könnten.

Im letzten Jahr ausführlich behandelt hatten wir die Vogelfluglinie, die zwar nicht im Fokus der Reisebürosonderzüge stand, aber als wichtige europäische Verbindung dennoch international bedeutend und damit für die Darstellung der dort verkehrenden Züge höchst interessant ist. Exotischer ist die Geschichte des „Tourex“. Denn auch in der DDR wurde auf das Reisen mit der Bahn großen Wert gelegt, so verband der Touristenexpress ab 1963 Dresden mit der Schwarzmeer-Metropole Varna.

Zu Wort kommt mit Dr. Rolf Löttgers ein Autor, der als Student seinen Unterhalt dadurch verdiente, der DSG in Dortmund als Liegewagenbetreuer für ihre Nachtzüge zu dienen. Solche Erfahrungsberichte geben dem gesamten Heft auch die erforderliche, persönliche Note und richten den Blick weg von rein technischen Darstellungen.

Der lebhafteste, kurzweilige Schreibstil aller Autoren passt gut zusammen und sorgt für Kurzweil und Abwechslung. Der Leser mag, einmal angefangen zu lesen, das Heft nicht mehr aus der Hand legen. Entscheidenden Anteil daran haben auch die überwiegend farbigen, sehr gut wiedergegebenen Fotografien und Abbildungen, mit denen die Texte anschaulich untermalt werden.

So möchten wir mit diesem Bewusstsein nun drei Kapitel kurz zusammenfassen, die bei Modellbahnern besonders lange in Kopf bleiben werden: die Geschichte des TUI-Ferienexpress, über den sich inzwischen zumindest die H-Nuller freuen können, der Baureihe 601 als Alpen-See-Express und des Touristikzugs der Deutschen Bahn AG. Wenigstens die beiden letzten haben auch in der Spur Z viele Freunde und erfreuen sich großer Beliebtheit.

Etwas Wehmut bleibt dennoch, nicht nur, weil wir uns nun dem Ende dieser Spezialausgabe nähern: Die jüngsten Entwicklungen der Tages- und Nachtreisezugverbindungen bei der DB werfen die Frage auf, wie lange es noch dauern wird, bis zumindest bei dieser Bahnverwaltung Autoreisezüge und Schlafwagenverbindungen endgültig Vergangenheit sein könnten.

Immerhin ist Nostalgie ein gutes Motiv für die Darstellung im Modell. Wer aufmerksam liest und die vielen Fotos betrachtet, der wird erstaunt feststellen, wie viele Lücken es im Maßstab 1:220 noch zu füllen gilt. Vermutlich fragen nicht nur wir uns, wer sie wann und womit schließen wird –Schlafwagenmodelle können Zetties sich immer noch an den Fingern einer Hand abzählen!

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

Trilogie-Abschluss bei Alba

Die Ost-West-Magistralen Tirols

Im Mai 2014 hat die Alba-Publikation eine Trilogie abgeschlossen, die 2007 begonnen wurde und sich mit den Eisenbahnen Tirols beschäftigt. Im dritten und letzten Werk beschäftigt sich das Autorenduo nun mit den beiden Ost-West-Magistralen samt Anschluss an den Arlberg. Die Themenvielfalt bedient Geschichts- wie Alpenbahnfreunde, liefert aber auch Modellbahnern mit Vorbildinteresse viele wertvolle Eindrücke.

Angela Jursitzka / Helmut Pawelka
Von Ost nach West durch Alt-Tirol

Alba Publikation Alf Teloeken GmbH + Co. KG
Meerbusch 2014

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 17,5 x 21,0 cm
192 Seiten mit 281 überwiegend S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-87094-257-1
Preis 25,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Von Ost nach West durch Alt-Tirol führen die beiden Autoren Angela Jursitzka und Helmut Pawelka ihre Leser im dritten und damit letzten Eisenbahnbuch der Trilogie über die großen Eisenbahnen Tirols.

Zwei Ost-West-Magistralen führen durch das österreichische Bundesland sowie die Region Südtirol, die 1920 von Italien annektiert wurde. Damit ist der inhaltliche Umfang dieses neuesten Buches der Alba-Publikation abgesteckt: nördlich die Salzburg-Tiroler Bahn (Giselabahn) mit ihrer Fortsetzung über den Arlberg sowie ihre Konkurrenz in Form einer südlichen Verbindung, der Pustertalbahn.

Eröffnet im Jahr 1871, mündet sie nach einer langen Fahrt durch Ost- und Südtirol bei Franzensfeste in die Brennerbahn nach Bozen. Weiter geht es, auf der Strecke wie in den Texten nach Meran und (mit der Vinschgaubahn) nach Mals. Wiederholt deutlich wird auch die einst große, militärische Bedeutung von Eisenbahnen.

Die Autoren beschäftigen sich mit nahezu jedem Haltepunkt entlang dieser Strecken, würdigen die einst herausragenden Leistungen der Eisenbahningenieure und vergessen auch die typischen Lokomotiven beider Bahnstrecken nicht.

Zu ihnen gehören mit der BBÖ-Ausführung des Schweizer Krokodils auch solche Fahrzeuge, die vor kurzer Zeit in Kleinstserie von SMZ umgesetzt wurden. Aber auch weitere Lokomotiven, die dieser oder andere Kleinserienhersteller sowie Märklin angeboten haben, sind auf den Aufnahmen wiederzufinden. Auch Berührungspunkte zum historischen Orient-Express gibt es am Arlberg.

Was die ausgewählten Strecken betrifft, scheint besonders die Giselabahn ein Portrait verdient zu haben, denn niemand widmete ihr zuvor ein Buch. Dies erscheint erstaunlich, denn das Geschehen um



den Bahnbau beweist eindrucksvoll, dass sie seit 1875 kein Merkmal einer Gebirgsbahn vermissen lässt.

Anerkennung zollen die Autoren auch den Hochbau-Ingenieuren, darunter auch die früheren Südbahner. Der lange Weg bis zum Ziel war oft mit Gulden gepflastert, so dass der Arlberg als letzte Hürde erst 1894 bezwungen werden konnte.

Die drei Hauptabschnitte dieses Werkes sind in 63 Kapitel aufgeteilt und mit 281 Abbildungen in Szene gesetzt. Historisch bedingt sind viele Aufnahmen nur schwarz-weiß wiedergegeben, doch sie sind zur Begleitung des Inhalts unverzichtbar.

In von der Alba-Publikation bekannter Weise ist auch dieses Buch aufgemacht: Das beginnt beim handlichen Format und geringem Gewicht, setzt sich beim Schreibstil und der Kapitelunterteilung fort und findet seinen Abschluss in der optischen Gestaltung.

Der geneigte Leser kann den verständlich und klar geschriebenen Texten gut folgen. Die Bilder unterstreichen die Inhalte, spielen aber im Vergleich zu Büchern aus dem EK-Verlag eine geringere Rolle, was sich vor allem in ihrer Abbildungsgröße zeigt.

Summa summarum ist das vorliegende Werk besonders für Freunde der Eisenbahn- und Streckengeschichte ein vielleicht unverzichtbarer Lesegenuss. Wer sich für Alpenbahnen interessiert und seinen Schwerpunkt womöglich auf Österreich gerichtet hat, der wird gar nicht am heute rezensierten Buch vorbeikommen.

Und auch wer Alpenbahnen als Vorbild seiner Anlage auswählen möchte, kommt hier auf seine Kosten. Insbesondere die vielen Fotos aus der Geschichte beider Bahnen liefern Anregungen für authentisch umgesetzte Szenen und passendes Rollmaterial. Verständnis für typische Probleme beim Bau von Bahnen durch Berg und Tal helfen, daraus resultierende Besonderheiten auch ins Modell umzusetzen.

Im Mai 2014 erschienen, beschließt das vorliegende Buch eine dreiteilige Reihe, die 2007 mit „Tirols Schienenweg in den Süden“ begann und vier Jahre später durch „Bahn im schroffen Fels“ fortgesetzt wurde. Zusammen fassen diese Titel Vergangenheit und Gegenwart der Eisenbahn in Tirol in gelungener Weise und sehr vollständig zusammen.

Verlagsinformationen und Bezug:
<http://www.alba-publikation.de>

Einweihungsfeier bei Märklin Hungaria Kft. **Kräftige Kapazitätserweiterung**

Am 2. Oktober 2014 feierte die Märklin-Geschäftsführung zusammen mit Geschäftspartnern der Simba-Dickie-Gruppe, der Eigentümerfamilie, ausgewählten Mitarbeitern und einigen Pressevertretern die Einweihung der Werkserweiterung im ungarischen Győr. Wir waren vor Ort und haben uns den Neubau angesehen, dessen Baustelle wir bereits im letzten Jahr besichtigen durften.

Nach dem Abriss der alten Verwaltung und eines früheren Lagergebäudes entstand auf deren Fläche sowie einem bereits 2010 zugekauften Nachbargrundstück eine neue, zweistöckige Produktionshalle, in der ab sofort eine moderne Kunststoff-Spritzgießerei, die Oberflächenbehandlung (Malerei) und die Montageabteilung untergebracht sind. In bis zu drei Schichten wird dort künftig gearbeitet.



Eine große Märklin-Torte zum feierlichen Anlass: Bürgermeister und Parlamentsabgeordneter von Győr (4. und 5. von links) freuen sich mit (v.l.n.r.) Geschäftsführer Gabor Kovacs der Märklin Hungaria Kft., Gesellschafter Michael Sieber sowie den Geschäftsführern Wolfgang Bächle und Florian Sieber. Foto: Märklin

Mit dem Neubau im ungarischen Werk bekennt sich der Modellbahn-Marktführer zum Standort Europa: Die Erweiterung der Fertigungskapazitäten war vor allem deshalb erforderlich geworden, um nach der Spur Z (2012) jetzt auch die Produktion und Montage der Baugröße N vollständig aus Fernost zurückholen zu können.

„Um unsere Lieferfähigkeit und das hohe Qualitätslevel garantieren zu können, ist eine Rückverlagerung von Modellen aller Spurweiten in unsere eigenen Werke nach Europa unverzichtbar“, erklärte Florian Sieber, geschäftsführender Gesellschafter Märklins. „Wir freuen uns sehr, dass wir mit unseren Investitionen den Wirtschaftsraum Europa und im Speziellen den Standort Győr stärken können.“

Große Erweiterungsinvestition

Die hohen Investitionskosten von 9,4 Mio. EUR zeigen deutlich, wie wichtig Märklin der Produktionsstandort ist. Viele Zetties werden sich noch gut an Qualitätsmängel und Lieferverzögerungen erinnern, als Märklin ein eigener Zugriff auf Mitarbeiter und Kapazitäten sowie Kontrollmöglichkeiten fehlten.



Der zweistöckige Neubau schafft mehr Raum, der vor allem der Montage und dem Spritzguss zu Gute kommt. Das durch den Kauf des Nachbargrundstücks gewachsene Gelände birgt aber auch noch Freiflächen für mögliche Erweiterungen in der Zukunft. Im Hintergrund ist noch ein Teil der alten Werkshalle zu sehen, in der nun vor allem dem Werkzeugbau mehr Raum bereitsteht.

Mussten die Abteilungen ab Ende September 2013 während der Bauphase noch eng zusammenrücken und die Wagenmontage temporär sogar ausgelagert werden, so hat das Arbeiten auf engem Raum nun endlich ein Ende. 6.100 m² Grundfläche beansprucht der zweistöckige Neubau. Blicken wir auf das Gelände im Bereich der Mitarbeiterparkplätze, scheinen auch noch freie Flächen als Reserven für die Zukunft zu bestehen.

Die verschiedenen Produktionseinheiten am Standort Győr sind mit der abgeschlossenen Erweiterung neu strukturiert und aufgeteilt worden: Im neuen Gebäude finden die Abteilungen Spritzguss, Oberflächenbehandlung mit Malerei, die Druckerei (Digitaldruck und Tampondruck) sowie die Wagenmontage Platz. Auch die Verwaltung ist darin untergebracht.

Konstruktion, Druckvorstufe, Qualitätssicherung, Schienen- und Lokmontage sowie das Halbeilelager bleiben in der bisherigen Produktionshalle, in der dem Werkzeugbau deutlich mehr Platz eingeräumt werden konnte. Die Bereiche Spritzguss und Tampondruck freuen sich zudem über weitere moderne Maschinen, die zusätzlich angeschafft wurden.

Die Gießerei, Dreherei und Galvanik bleiben am Stammsitz in Göppingen. „Wir verfügen in Göppingen über ein enormes Know-How in der Metallfertigung. Daher werden alle Guss- und Drehteile auch ausschließlich dort in liebevoller Detailarbeit hergestellt“, erläuterte Florian Sieber während der Besichtigung.

Gemeinsames Arbeiten im Werksverbund

Mindestens ein Drittel der gesamten Wertschöpfung aller rückverlagerten Modelle fließt nach Deutschland, teilte Märklin mit. Insofern sichert die auch von der Europäischen Union geförderte Investition in Ungarn auch die Arbeitsplätze in Göppingen.

Auch der frühere, einst von Insolvenzverwalter Pluta eingesetzte Geschäftsführer Dr. Seitzinger zeigte sich zufrieden. Es sei ein Glücksfall, wie er nur selten vorkäme, dass sich ein Grundstück direkt neben dem Märklin-Werk zum Kauf anbiete. Daher musste schnell gehandelt werden – während der Insolvenzphase keine Selbstverständlichkeit.

Auch Gesellschafter Michael Sieber, Chef der Simba-Dickie-Gruppe, zeigte sich zufrieden mit dem, was er gesehen hatte. Gern schilderte er, wie er zum ersten Mal mit Märklin in Kontakt kam und das Unternehmen erlebte, bis sein Entschluss feststand.

Ebenso erfreut zeigten sich der Bürgermeister von Győr und der regionale Parlamentsabgeordnete mit dem erfolgten Neubau. Sie stellten in Aussicht, auch in der Zukunft solche Vorhaben gut zu begleiten, um Arbeitsplätze zu schaffen und zu sichern.



Die drei Flaggen haben Symbolkraft: Bei Märklin wird im Werksverbund zwischen Győr und Göppingen gut und eng zusammengearbeitet.



Besonders die Arbeiterinnen in der Waggonmontage freuen sich jetzt über deutlich mehr Platz im Umfeld ihrer Arbeitsplätze.

Florian Sieber betonte noch einmal den Nutzen auch für Göppingen: „Durch die Kapazitätserweiterung in Ungarn profitiert auch unser Stammsitz in Göppingen, da wir nur hier die hochwertigen Guss- und Metallteile der rückverlagerten Modelle produzieren. Die Auslastung dieser Bereiche wird in Deutschland entsprechend weiter nach oben gehen. Diese Arbeitsteilung zwischen Deutschland und Ungarn funktioniert hervorragend – das bestätigen unsere Investitionen in beide Standorte.“

Von der guten Zusammenarbeit beider Standorte konnten wir uns vor Ort zum wiederholten Male selbst überzeugen.

Neue Arbeitsplätze in Győr

In der Region um Győr sind mehrere große Automobilbetriebe angesiedelt, die aber in erster Linie Männern Arbeitsplätze bieten. Bei der Märklin Hungaria Kft. sind hingegen vor allem Frauen beschäftigt – Märklin sieht das als einen wichtigen sozialen Aspekt für die Menschen in der Umgebung.



Während unseres Besuches befanden sich unter anderem die Schwerlastwagen der Packung 82349 in der Waggonmontage. Hier werden die Puffer in das Gussteil eingesetzt und die Bremserbühne aufgesetzt.

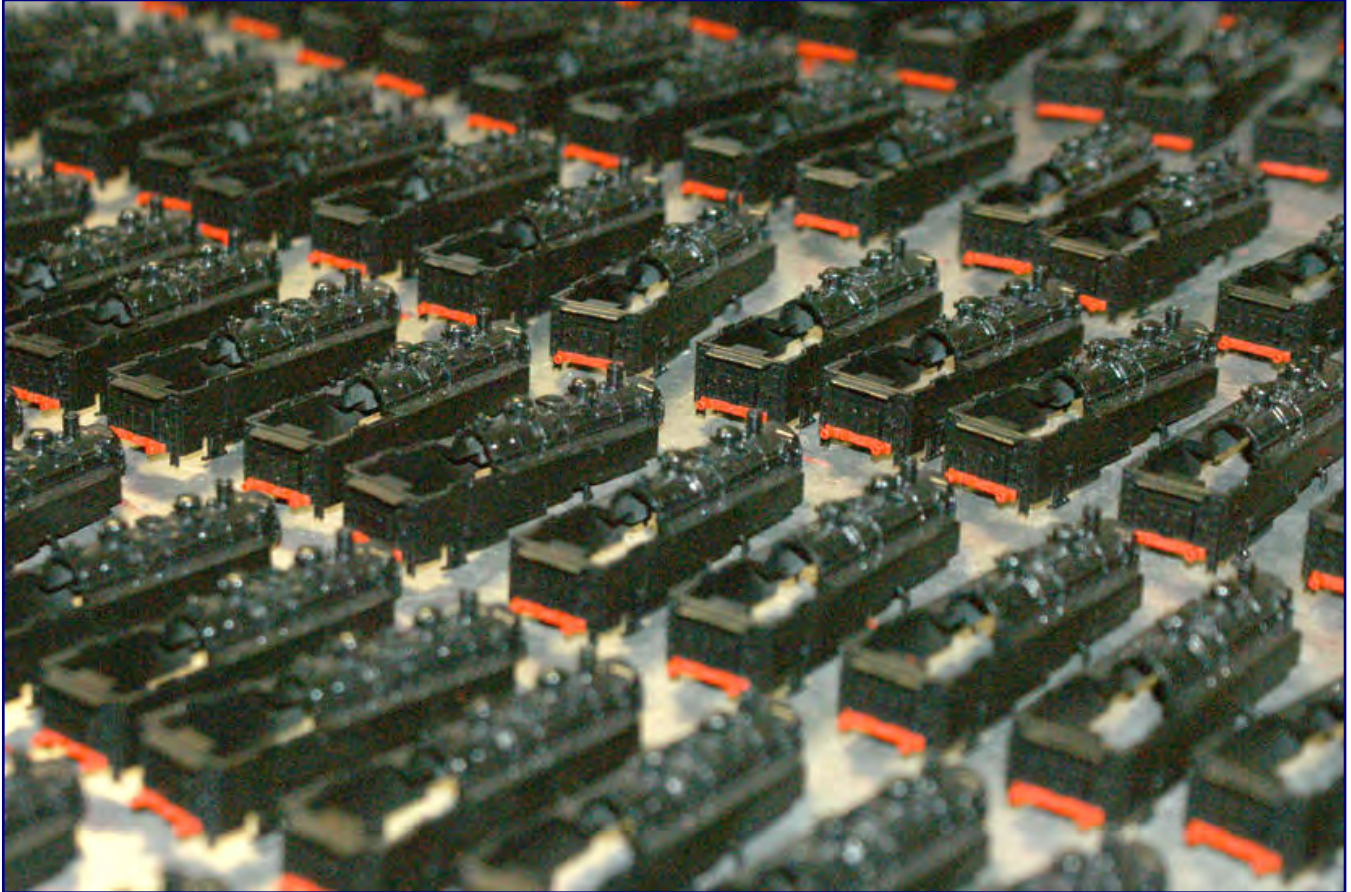
„In unserer Produktion sind Fingerspitzengefühl und eine ruhige Hand gefragt, das können Frauen in der Regel besser als Männer“, erklärt Gabor Kovacs, einer der beiden Geschäftsführer der Märklin Hungaria Kft.

Mit der Produktionserweiterung hat Märklin auf Antrieb 50 neue Arbeitsplätze geschaffen, weitere könnten folgen. Damit beschäftigt das Unternehmen in Győr jetzt rund 650 Mitarbeiter. „Durch die Rückverlagerung der Arbeitsplätze aus China in unsere europäischen Standorte stärken wir das Wirtschaftswachstum nachhaltig – europaweit und an den Standorten Győr und Göppingen“, ließ Gabor Kovacs uns dazu wissen.

Technik auf dem neuesten Stand

Die Baufirma Mikolasek Kft. aus Győr hat das Projekt für Märklin realisiert und die technischen Anforderungen nach neuestem Stand umgesetzt. Dazu gehören unter anderem die Belüftungstechnik oder das spezielle Kühlsystem für die Spritzgießerei.

Auch die Malerei ist jetzt noch konstanter klimatisiert, gezielte Luftdruckvorkehrungen stellen zudem die erforderliche Staubfreiheit sicher. So dürfte auch hier eine der Kernkompetenzen Märklins noch weiter ausgebaut werden.



Die Gehäuse der Tenderlokomotive Baureihe 86 aus der Zugpackung 81379 erhalten in Lackierautomaten ihre schwarze Grundfarbe. Pufferbohle, Umlauf und Aufstiege werden von Hand mittels Schablonen rot abgesetzt. Wie dies gekonnt und schnell erledigt wird, durften wir in Győr bei unserem Rundgang beobachten.

Die hohen Ansprüche an Umwelt- und Qualitätsmanagement sind zum durch die Zertifizierungen nach ISO 14001 und ISO 9001 von externer Stelle bestätigt worden.

Die Arbeitsbedingungen im erweiterten Werk haben wir bei unserem Besuch als hervorragend wahrnehmen dürfen. Daher sind wir sicher, dass auch alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die räumlichen und funktionellen Einschränkungen während der Erweiterungsarbeiten im Rückblick gern in Kauf genommen haben.

Informationsangebot von Märklin:
<http://www.maerklin.de>

Unter <http://www.trainini.de/Filme.html> zeigen wir einen Filmbeitrag über die Modellbahnproduktion im Märklin-Werk Győr. Geben Sie den Link in Ihren Browser ein oder scannen Sie den QR-Code links mit Ihrem Mobiltelefon.



DAS SELIGE MODELLBAHNLÄCHELN

PRÄSENTATION UND
VORFÜHRUNG DES
GROSSEN SCHLOSS
BURG-MODELLS VON
DR. PETER HOLBECK
UND
ZEICHNUNGEN
VON ANDRE PEER

VERANSTALTUNGSREIHE

SCHLOSS

Sphären

15. NOV. 2014

**RITTERSAAL
AUF SCHLOSS BURG**

SCHLOSSPLATZ 2 - SOLINGEN - SCHLOSSBURG.DE
EINLASS 19.00 UHR - BEGINN 20.00 UHR
EINTRITT: VVK 11,- € ZZGL. VVK-GEBOHR - AK 12,- €

Karten: Online unter theater-solingen.de + wuppertal-live.de
sowie an der Theaterkasse Solingen (Tel.: 0212 - 20 48 20),
den Bürgerbüros Solingen und an der Kasse auf Schloss Burg

Ziel2.NRW
Agieren. Weiterentwickeln. Umstrukturieren.



EUROPEISCHE UNION
Initiative in einem Europa
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Industrie, Mittelstand und Handwerk
des Landes Nordrhein-Westfalen



SOLINGER MORGENPOST



**SCHLOSS
BURG**
AN DER
WUPPER

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.

Reichlich Schotter für die Modellbahn:

Da wir bei unseren Projekten wiederholt und gern mit Produkten von Minitec arbeiteten, haben wir die Einstellung des Geschäftsbetriebs zum letzten Jahresende sehr bedauert. Unsere Suche nach einer gleichwertigen Alternative war inzwischen aber erfolgreich.



Deshalb möchten wir unsere Leserinnen und Leser an dieser Stelle auf die Auswahl verschiedener Modellbahnschotter und dazu passende Spezialkleber von Koemo (<http://www.koemo.de>) aufmerksam machen. Als besonders vorbildgerecht aussehend haben wir den Diabas-Schotter mit Rostpatina in verschiedener Intensität ausgemacht. Unser Favorit ist aktuell die mittlere Rostpatina in Körnung für die Spur N (Typ R15).

Wichtig für die Verarbeitung ist allerdings, die Tipps von Inhaber Reinhard Köhler zu beachten: Der eingefärbte Schotter neigt zum Aufschwimmen und sollte daher nicht mit der Nasseinschotterungsmethode verarbeitet werden. Geplant ist, unseren Lesern im Rahmen eines größeren Baubeitrags die Verarbeitung noch ausführlich vorzustellen

Neuer Modellbahnkatalog 2015 von Conrad:

Druckfrisch ist der neue Spezialkatalog „Modellbahn 2014/15“ von Conrad Electronic (<http://www.conrad.de>). Auf über 280 Seiten ist auch für Zetties etwas dabei: Seien es aktuelle Märklin-Modelle und Plastikbausätze verschiedener Hersteller, Werkzeuge und Farben.

Einzigartig machen ihn allerdings die Kartonbausätze von Archistories, die erstmalig darin vertreten sind, und MBZ inklusive Sondermodelle, die nur hier erhältlich sind. So haben wir die „Alte Schmiede mit Tankstelle“ (Art.-Nr. 1233242-9Y) samt Pflasterstraßen-Sets neu im Sortiment entdeckt.

Passend zum Start der Modellbahnsaison zeigt das neue Nachschlagewerk also die aktuelle Bandbreite unseres vielseitigen Hobbys.



Neuheitenauslieferungen bei Noch:

Bei Noch sind inzwischen einige interessante Artikel aus den Neuheiten 2014 verfügbar geworden. Die Weinreben (Art.-Nr. 21545) bestehen aus insgesamt 24 Rebstöcken mit je ca. 1,6 cm Höhe, die jeweils zu viert auf einer schmalen Bodenplatte sitzen, mit der sie auf dem Anlagengrund angeklebt werden können.



Nochs Weinreben (Art.-Nr. 21545) sind ansprechend gestaltet – da lohnt sich der Eigenbau nur noch für Puristen!

Wer wegen des hohen Zeitaufwands zögert, seinen Weinberg komplett selbst anzulegen und jede Pflanze selbst zu basteln, ist mit diesem Produkt gut bedient.

Die Kunststoffspritzlinge überzeugen durch eine matte Oberfläche, die das Basismaterial nicht verraten. Auch das hochwertige Noch-Blattwerk ist deutlich feiner und vorbildnäher als die Blätterimitation eines älteren Vorgängerprodukts.

Eine weitere Neuheit, die auch für Zetties gut nutzbar ist, stammt aus dem Programm von Woodland Scenics.

Zuwachs erhalten haben hier die Rockmolds-Formen, die mit Gips ausgegossen verschiedene Felsstücke und -formationen erzeugen. Passendes Gießmaterial befindet sich ebenso im Programm dieses US-Herstellers, der in Deutschland von Noch vertrieben wird.

Beispielhaft stellen wir an dieser Stelle die Form „Felswand“ (95923) vor, mit der sich unter anderem die Bruchkanten einer Felswand im Steinbruch nachbilden lassen.



Mit der neuen Silikongießform von Woodland Scenics lassen sich auf einfache Weise steile Felswände aus Gips selbst herstellen.

Die aktuellen AZL-Auslieferungen im Oktober:

Der Oktober bringt neue Farbvarianten der in den letzten Monaten ausgelieferten Modelle. Die Diesellok EMD SD75M erscheint nun im Farbkleid „Heritage II“ der BNSF in einer Auswahl von vier verschiedenen Betriebsnummern (Art.-Nr. 61014-1- bis -4).

Völlig neu ist die EMD GP7 in der blau-gelben Lackierung der ATSF (62001-1 bis -4), von der vier Betriebsnummern angeboten werden. Ins Programm zurück kehren die R-30-18-Kühlwagen mit Holz-wänden für den Pacific Fruit Express.



EMD GP7 in der blau-gelben Farbgebung der ATSF. Foto: AZL / Ztrack

Aufgrund großer Nachfrage werden von diesem Wagentypen Einzelwagen (910801-1 bis -3), Viererpackungen (900801-3 bis -5) und sogar Zwölferzusammenstellungen (900801-6) angeboten, bei denen jeweils das Up- und SP-Logo auf den Seitenwänden prangen.

Alternativ steht immer nur eines der beiden Logos auf der Seitenwand, das jeweils andere zierte dann die Gegenseite. Von dieser Ausführung gibt es Einzelwagen (910802-2 bis -4) und Viererpackungen (900802-3 bis -5). Insgesamt sind das 42 Kühlwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern!



Eine Zwölferpackung der Pacific-Fruit-Express-Kühlwagen ist sogar für von langen Güterzügen verwöhnte US-Bahner ein außergewöhnliches Angebot. Insgesamt erscheinen von diesem Typ zeitgleich 42 Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern und teilweise unterschiedlichem Beschriftungsmuster. Foto: AZL / Ztrack

Die 33.000-Gallonen-Gaskesselwagen tragen aktuell das ansprechende Gelb der P&LE. Zwei Betriebsnummern stehen hier zur Wahl (91334-1 / -2). Vervollständigt werden die Güterwagenauslieferungen durch die Begleitwagen C-30-5 im Rotorange der NS (92005-3- / -4) sowie in einer Gestaltung der Canadian Pacific (92016-01 / -02) – beide Modelle mit jeweils zwei Anschriftenversionen.

Die schweren Reisezugwagen tragen in allen neun Ausführungen (siehe auch letzte Ausgabe) einen orange-braunen Zweifarbanstrich der Milwaukee Road. Je nach Wagentyp werden hiervon zwischen einer und sechs verschiedenen Betriebsnummern angeboten (71031-1 bis 71932-2).

Fotos aller Modelle sind unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

Alba-Publikation in neuen Händen:

Die Alba Publikation Alf Teloeken GmbH & Co. KG aus Meerbusch, bekannt für das Verlegen von Eisenbahnfachbüchern, Kalendern und das Eisenbahn-Magazin, hat zum 1. Oktober 2014 den Besitzer gewechselt. Der Verlagsgründer zieht sich in den wohlverdienten Ruhestand zurück und hat das Unternehmen an die Münchener Geramond Verlag GmbH veräußert.

„Alba-Publikation und Geramond ergänzen sich geradezu ideal“, begründete Geramond-Geschäftsführer Clemens Hahn den Zukauf. Das 1962 gegründete Eisenbahn-Magazin, das zu Deutschlands führenden Magazinen für Eisen- und Modellbahn gehört, wird damit in Zukunft bei einem der führenden Verlage für Verkehrstechnik und –geschichte aufgelegt, denn Geramond ist seinerseits eine hundertprozentige Tochter der Geranova Bruckmann Verlagshaus GmbH.



Auto-Neuheit bei Limized:

Für seine Neuheit 2015 hat sich der Kleinserienhersteller Limized aus dem schleswig-holsteinischen Bösel ein sehr ausgefallenes, weil seltenes Feuerwehrfahrzeug ausgesucht: In Kürze zu erwerben ist unter <http://www.zundmeer.de> eine exakte Nachbildung des Rosenbauer Falcon TLF-A 4000.

Das fein detaillierte Metallgussfahrzeug zeichnet sich durch einen separat angeetzten Löschmonitor auf der Fahrerkabine sowie Leitern auf dem Aufbau aus. Die auf-

wändige Handbemalung hat kein Detail vergessen und unterstreicht die hohe Wertigkeit dieses Modells.

Im Bereich moderner Feuerwehrfahrzeuge nach konkretem Vorbild stellt das neue Limized-Modell für die Epochen IV und V einen Lückenschluss dar. Aus diesem Grund und wegen der gelungenen Ausführungen nominieren wir es für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 in der Kategorie Zubehör.

Für Sammler von Feuerwehrautos sollte dieses Tanklöschfahrzeug ein Muss darstellen. Auf der Modellbahn findet es Einsatzgebiete bei Stadtfeuerwehren oder auch als kleineres Flugfeldlöschfahrzeug, denn solche Spezialfahrzeuge gehören ebenfalls zum Lieferprogramm des österreichischen Unternehmens Rosenbauer.

Im Folgenden stellen wir einige Merkmale des vermutlich recht unbekanntes Vorbilds zusammen: Vom Typ „Falcon“ hat Rosenbauer nur wenig mehr als 30 Fahrzeuge, davon allein 25 Exemplare für den Export nach Saudi-Arabien, produziert. 1987 mit einem revolutionären Konzept vorgestellt, sollte es eine neue Generation von Feuerwehrautos einläute. Wegen technischer Probleme, eines hohen Preises und einiger Schwächen konnte es sich jedoch nicht durchsetzen.

Das sehr reparaturanfällige Tanklöschfahrzeug musste häufig auf einem Tieflader ins Werk zurücktransportiert werden und fiel für den Feuerwehrdienst dann längere Zeit aus. Dies ließ ihn betriebswirtschaftlich ins Abseits gleiten und verhinderte weitere Bestellungen.

Zu seinen konzeptionellen Schwächen gehört, dass schwere Teile oben im Fahrzeug verstaut waren und leichtere unten lagen. Das zeigte eine nicht optimale Abstimmung auf die Belange von Feuerwehren.

Trotzdem ist und bleibt der Falcon ein außergewöhnliches und sehr interessantes Fahrzeug, denn mit seinem Aussehen fällt es auch heute noch auf und wirkt unverändert modern – trotz seines Alters von nun schon fast dreißig Jahren.

Weitere Besonderheiten waren das speziell entwickelte Chassis von Titan (statt LKW-Fahrgestell mit Normkabine), eine einzelbereifte Hinterachse, der Heckmotor (Mercedes-Benz V8 OM 422 mit 280 PS) mit einem zur Seite zu öffnendem Zugang, permanenter Allradantrieb, der Wassertank in Fahrzeugmitte (2.000 Liter Wasser plus 200 Liter Schaummittel), die Pumpe an der Front, die Großraumkabine in Leichtbauweise mit Aluminiumbeschichtung (Besatzung: 1/8) und niedrige Einstiegs- und Entnahmehöhen.



Das Vorbild für die Limited-Neuheit war 1990 auch bei der Freiwilligen Feuerwehr Düren im Einsatz. Foto: papa1234/PD-self

Altbekannte Neuheiten bei Ladegut Küpper:

Geschäftssinn und ein Gespür für Lücken beweisen Josephine und Helmut Küpper. Beim Ladegut-Spezialisten sind nämlich die beliebten und bewährten Gelenkwasserkräne von Modellsystem ins Programm zurückgekehrt, die inzwischen schon von vielen Zetties wieder vermisst wurden.

Dazu passend hat der Aachener Anbieter auch den von 1zu220-Modelle entwickelten Einheitskohlenkran der Deutschen Reichsbahn wieder ins Sortiment aufgenommen. Wie bei Spur Z Ladegut Küpper üblich, bedeutet das ein Angebot nur als lackiertes Fertigmodell.

Wer ein Betriebswerk bauen möchte, sollte sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen und auf den Anbieterseiten unter <http://www.spurzladegut.de> nachschauen!

Die Märklin-Neuheitenauslieferungen im Oktober:

Mit dem nahenden Weihnachtsgeschäft erhöht sich die Zahl der Neuheutenauslieferungen. Dabei sind auch zwei weitere Artikel, die erst vor wenigen Wochen mit den Herbstneuheiten vorgestellt wurden.

So stimmt die Weihnachtsergänzungspackung (Art.-Nr. 82720) mit phantasievoll bedruckten Güterwagen auf die nicht mehr allzu fernen Festtage ein.

Auch der gemischte Güterzug der DB für Epoche III (82338), bestehend aus sechs verschiedenen Altbauwagen, hat es in Rekordzeit in die Händlerregale geschafft.



Die Baureihe 01 von Märklin ist als Epoche-III-Modell (Art.-Nr. 88011) jetzt auch im Normalprogramm zu haben.



Ansprechend ist die Güterwagenpackung 82338 mit den beiden Lanz-Traktoren sowie der Kohleladung im offenen Güterwagen. Wohlwollend nehmen wir auch zur Kenntnis, dass nur zwei der sechs Waggons ein Bremserhaus tragen.

Für besondere Attraktivität sorgen die beiden, im typischen Blau dieses früheren Herstellers lackierten Lanz-Traktorenmodelle aus Metallguss, die auf zwei Niederbordwagen X 05 verladen sind. Erfreulich ist zudem, dass der offene Güterwagen O 10, der zudem mit einer Echkohleladung glänzt, mit Bremserbühne angeboten wird.

So tragen nur zwei von sechs Wagen ein Bremserhaus und bilden das Vorbildverhältnis erheblich besser ab als frühere Zusammenstellungen, für die Märklin in der Vergangenheit (zu Recht) kritisiert worden war. Eine saubere Lackierung und feine Bedruckung, auch an den Fahrzeugrahmen, zeichnet diese wie auch alle anderen, heute vorgestellten Modelle aus.

Die Reichsbahnzeit bedient die aus drei Reisezug- und einem Packwagen württembergischer, bayerischer und preußischer Herkunft bestehende „Wagenpackung Epoche I“ (87301). Sie ist als Ergänzung zur Schnellzuglok der Baureihe 18⁴⁻⁵ gedacht, die ebenso wie die Güterzuglok Baureihe 55 für die zuvor genannte Wagenpackung noch nicht ausgeliefert ist.

Ein Höhepunkt der Neuheitenauslieferungen ist sicher die Einheitsschnellzuglok der Baureihe 01 mit Witte-Windleitblechen in Ausführung der Epoche III für die Deutsche Bundesbahn (88011).

Damit gelangt die im Jubiläumsjahr 2012 als Insidermodell vorgestellte Maschine erstmals ins reguläre Katalogprogramm.

Als 01 147 beschriftet, ist sie eine Idealbesetzung für hochwertige F-Züge (siehe auch **Trainini** 6/2011) bis in die frühen sechziger Jahre sowie D- und Eilzugbespannungen bis 1968. Sie füllt in dieser Version eine große Lücke im Angebot.



Ein gelungenes Modell für die Freunde der Epoche VI stellt die Eilok der Baureihe 139 in den Zebra-Farben der Lokomotion (88384) dar. Von ihr ist jetzt auch eine zweite, größere Tranche bei den Händlern eingetroffen.

Zu kritisieren ist einzig, dass Märklin unverändert noch auf seine alte Form des Kastentenders 2'2' T 34 setzt, der 1972 mit der Baureihe 003 vorgestellt wurde und inzwischen erhebliche Schwächen im Bereich der Kohlennachbildung aufweist.

Hier wünschen wir uns nach wie vor eine Neukonstruktion mit dem feineren Fahrwerk des Öltenders gleicher Grundbauart sowie der für viele, schwere Dampflokomotiven typischen Kohlenkastenerhöhung. Alternativ käme die Vorgängerbauart 2'2' T 32 in Frage, die zahlreiche Varianten verschiedener Reichsbahn-Dampflokomotiven ermöglichen könnte.

Nachreichen möchten wir an dieser Stelle das versprochene Foto des Zebras Baureihe 139 von Lokomotion (88384).

Neuer Multiprotokolldecoder bei Velmo:

Wie es im Leben häufig so ist, dauern manche Dinge plötzlich viel länger als geplant. So war es auch bei der Velmo-Neuheit, die wir ihnen heute vorstellen dürfen. Als Nachfolger einer bereits im September 2008 von uns vorgestellten Tauschplatine war Velmos neueste Digitallösung eigentlich schon für den August geplant.

Endlich fertig ist nun der Decoder mit der Bezeichnung LDS219229, zur Digitalisierung und Funktionserweiterung von Märklins Triebzügen VT 137 Bauart „Hamburg“ (DRG) und SVT 04⁵ der Deutschen Bundesbahn.



Mit dem neuen Velmo-Decoder gewinnt der SVT 04 501 nicht nur in dieser Ausführung als Montan-Express deutlich hinzu. Dank der Digitalisierung gehört zu seinen Lichtfunktionen auch eine Innenbeleuchtung in beiden Zughälften – serienmäßig war nur eine beleuchtet. Foto: Velmo (Claudius Veit)

Gegenüber seinem Vorgänger handelt es sich bei der Neuheit um einen Multiprotokolldecoder für die Systeme DCC sowie Selectrix 1 und 2, auf aktuellem Stand auch dank folgender, technischer Eigenschaften: Lichtwechsel weiß/rot über die originalen Leuchtdioden im Lokgehäuse, Fernlicht, Rangiergang, Lastregelung (Super Soft Drive SSD®), Analogbetrieb, Dioden-Blockstellenbetrieb und schaltbare Innenbeleuchtung in beiden Zugteilen.

Besondere Beachtung verdient vor allem die Innenbeleuchtung, die im Originalzustand nur eine Zughälfte erfasst und deshalb sehr merkwürdig anmutet. Bei Velmo ist sie durch insgesamt 16 warmweiße LED realisiert und arbeitet flackerfrei. Kurze Spannungsunterbrechungen zwischen Rad und Schiene werden durch Kondensatoren überbrückt.

Bezogen werden kann diese Neuheit wie gewohnt direkt bei Claudius Veit (<http://www.velmo.de>) oder seinem Vertriebspartner (<http://www.1zu220-shop.de>), was auch ein optimales Ausnutzen von Portokosten ermöglicht.

Spenden der ZFI an Altenbekener Kindergärten:

Die Z-Freunde International e.V. haben einen Teil der während des Internationalen Spur-Z-Wochenendes Ende März in Altenbeken gesammelten Spenden dem angedachten Zweck zugeführt. Der Gesamterlös von rund 1.800,00 EUR war mittels einer Tombola erwirtschaftet worden, für die Privat- und Geschäftspersonen wie auch verschiedene Modellbahnanbieter Sachspenden geleistet hatten.



Michael Bahls (ganz links), stv. Vorsitzender der Z-Freunde International e.V., übergibt die Spende an die Altenbekener Kindergärten. Über die Märklin-Modellbahnen freuen sich (v.l.n.r.): Stefanie Dreyer (Kita Hl. Kreuz), die Kinder Moritz und Mareike, Sigrid Baedke (Kita St. Helena) und Maria Franzsander (Eggenest Buke). Foto: Gemeinde Altenbeken

Mit verschiedenen Märklin-my-World-Artikeln im Gesamtwert von rund 730,00 EUR konnte allen vier Altenbekener Kindergärten eine umfangreiche und kindgerechte Modellbahnausstattung übergeben

werden. Damit folgen die ZFI der vom Kreativ-Weltrekordteam vor sieben Jahren gestarteten Idee einer Initiative „Modellbahn(er) für Kinder“.

Verschiedene Startpackungen und Zubehörprodukte wie Bahnsteige oder Bahnübergänge gingen an die Einrichtungen Kath. Kindergarten Heiliges Kreuz, Kath. Kindergarten St. Helena, Kath. Familienzentrum St. Johannes-Baptist und das städtische Familienzentrum Eggenest in Buke.

Noch nicht einem wohltätigen Zweck zugeführt ist der mit rund 1.100,00 EUR deutlich größere Teil der Erlöse, für den am 22. September 2014 eine Nachricht „in den nächsten Tagen“ angekündigt wurde.

Auf Nachfrage seitens der **Trainini**-Redaktion bekundete der Vereinsvorsitzende Axel Hempelmann, es sei vorgesehen, dieses Geld an verschiedene über „Plan Deutschland“ ausgewählte Projekte zu spenden, d.h. ohne jeden Bezug zur Modellbahn.

Ohne deren guten Zweck in Frage stellen zu wollen, erscheint uns diese Ankündigung eine reine Verlegensheitslösung zu sein, weil damit für den deutlich größeren Teil der Gelder jede Verbindung zur Modellbahn verlorengeht.

Dies steht unseres Ermessens zum einen nicht mit dem Satzungsauftrag einer Förderung der Jugendarbeit und der Spur Z im Einklang, ist gleichzeitig aber auch ein Schlag ins Gesicht aller Spender. Immerhin haben sie ihren Anteil in der Erwartung geleistet, den Nachwuchs für unser schönes Hobby zu fördern.

Weitaus sinnvoller wäre es aus unserer Sicht beispielsweise, mit dem Betrag die Jugendarbeit des MOBA (Modellbahnverband in Deutschland e.V.), dem sich auch die ZFI als Mitglied angeschlossen haben, zu fördern. Über die Vereinsmitteilungen ließen sich die Begünstigten und Erfolge hier leicht nachvollziehen.

Zudem hatte sich auch Chefredakteur Holger Späing mit der Initiative „Modellbahn(er) für Kinder“ – bislang leider erfolglos - um einen Teilbetrag beworben, der den Aufbau einer Modellbahn-AG an der OGS der Kath. Roncalli-Grundschule in Dortmund zum 2. Schulhalbjahr 2014/15 unterstützen sollte.

Rund 350,00 EUR zuzüglich begleitender Buchspenden für die Schulbücherei, die nach einem Radiobericht des WDR eingingen, wurden zuvor in privater Initiative bereits zusammengetragen.

Aktiv unterstützt wird das ehrgeizige, aber leider auch kostenintensive Vorhaben seit zwei Jahren von Spur-Z-Ladegut Josephine Küpper über den Verkauf eines Ladeguts „Autos unter Plane“, dessen Erlöse dem Projekt zufließen. Das Gießmaterial hat Uhu kostenlos bereitgestellt.

Weitere Herstellerzusagen in einem Gesamtwert von knapp 500,00 EUR liegen den Initiatoren bereits vor und sollen als Sachspenden voraussichtlich auf der Intermodellbau 2015 in Dortmund übergeben werden.

Mit einer teilweisen Berücksichtigung aus dem noch verfügbaren Tombolaerlös der ZFI wäre es möglich geworden, weitere Werkzeuge, Holz und sonstige Verbrauchsmaterialien für die Schülergruppe anzuschaffen.

Private Zuwendungen auch in Form von Sachspenden, vielleicht auch aus sogenannten Dachbodenfunden, sind deshalb nach wie vor dringend erforderlich und werden gern angenommen. Einen Kontakt stellt die Redaktion auf Wunsch her. Eine Rückmeldung über die genaue Verwendung ist für Februar 2015 geplant.

Neuer **Trainini Fotokalender 2015** erscheint Mitte November:

In der Vorbereitung befindet sich aktuell der neue **Trainini Fotokalender 2015**, der wieder dreizehn farbige Spur-Z-Szenen zeigt, die unsere Leser durch das nächste Jahr begleiten sollen. Das Titelbild können wir heute noch nicht zeigen, da die dafür verwendete Aufnahme erst in diesen Tagen gefertigt werden soll.

Zieren soll das neue Titelmotiv Märklins Mallet-Dampflok der Baureihe 96, die erst vor wenigen Monaten als überarbeitete Neuheit erschienen ist.

Wie gewohnt wird der Fotokalender fürs neue Jahr elektronisch als kostenloses PDF-Dokument auf unseren Seiten angeboten und kann im Querformat bis DIN A3 ausgedruckt werden. Über unser Partnermagazin **Ztrack** wird es auch wieder eine englischsprachige Version mit den offiziellen US-Feiertagen geben.

Herpa-Flugzeugneuheiten zum Jahresende:

Aus den Herpa-Flugzeugneuheiten, die jetzt für November und Dezember 2014 angekündigt wurden, haben wir wieder Modelle mit anlagentauglichen Maßen ausgewählt, die sich für europäische Motive eignen:

Air Inter Fokker 27 – F-BPNE (Art.-Nr. 556965),
El Al Boeing 737-900ER – 4X-EHA (556996) und
Antonov Verein Schweiz Antonov AN-2 – HA-ABA (556927).

Ergänzt werden diese drei Modelle durch das Militär-Modell der französischen Marine Grumman E-2C Hawkeye, 4. Flotille – 165456 / FR-2 (556675). Das komplette Neuheitenprogramm ist bei Herpa (<http://www.herpa.de>) abrufbar.

Bild links:

Die Grumman E-2C Hawkeye in Ausführung der französischen Marine (Art.-Nr. 556675) ist eine der Neuheiten im Maßstab 1:200 für November und Dezember 2014. Foto: Herpa



Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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