



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

Trainini

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Praxismagazin für Spurweite Z

ISSN 1867-271X



Das muss kesseln...

Shinkansen ins Licht gesetzt
Vorhang auf im Guckkasten

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

kaum zu glauben, es ist schon wieder ein Jahr (fast) herum! Der 15. Jahrgang unseres beliebten Magazins ist mit dieser Dezember-Ausgabe abgeschlossen.

Ich kann mich noch gut erinnern, wie wir im August 2005 quasi aus der Not heraus **Trainini®** regelrecht aus dem Boden gestampft haben. Einzig der Name des heute mit großem Abstand weltweit führenden Magazins speziell für die Spurweite Z stand da schon lange fest.



Holger Späing
Chefredakteur

Nur war er nicht für eine Zeitschrift erdacht worden. Unter ihm sollte eine Vertriebsplattform für Kleinserienhersteller aufgebaut werden. Anfang des Jahres 2005 schien unsere Nenngröße medial gut aufgestellt: Wir waren längst gut vernetzt und auf den wichtigen Ausstellungen wahrnehmbar, wussten auf uns aufmerksam zu machen und Dritte zu beeindrucken.

Was aus meiner Sicht damals fehlte, war die Vertriebsplattform. Sie sollte Kleinserienhersteller vom Aufwand des Kommissionierens, Versendens und des Rechnungswesens entlasten und Freiräume für das Entwickeln und Produzieren von Modellen schaffen. Auf Kundenseite wären Portokosten besser ausnutzbar gewesen, weil Produkte verschiedener Hersteller in einem einzigen Vorgang zu bestellen gewesen wären.

Doch wie sagt der Volksmund so gerne: „Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.“ Als der Baugröße Z von einem Tag auf den anderen ein Informationsmedium fehlte, war schnelles Handeln gefragt. Den fast fertigen Geschäftsplan über Bord geworfen, habe ich mich spontan dazu entschlossen, diese Lücke ehrenamtlich zu füllen und dafür Helfer zu suchen.

Verlassen konnte ich mich auf Redaktionserfahrungen bei einem Mitgliedermagazin der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) und meine berufliche Vergangenheit im Bereich des Marketings inklusive Konzeptverantwortung, die in produzierenden Gewerben heute meist als Produktmanagement definiert ist.

Auch die gewünschten Helfer hatte ich schnell gefunden und kann bis heute auf sie zählen. Ihre Zahl ist über die Jahre größer geworden und ich kann an dieser Stelle nur die aufzählen, die regelmäßig auf verschiedenste Weise an **Trainini®** beteiligt sind und teilweise auch im Impressum wiederzufinden sind:

Bernd Knauf (†) als Korrekturleser und späterer Redakteur, Joachim Ritter als Autor, Korrespondent, Korrekturleser und Redakteur, Dirk Kuhlmann als Modellbauer, Autor und Redakteur, Stephan Fuchs als Fotograf und Autor sowie Torsten Schubert im Bereich von Messeberichten, Lötarbeiten und Modellbau.

Michael Etz führt eine Facebook-Gruppe, die den Namen **Trainini®** in Lizenz nutzt, auch die lizenzierten Archive wollen nicht vergessen werden. Fallweise helfen uns Jörg Erkel, Götz Guddas, Dirk Rohwerder, Andreas Petkelis und Peter Scheele auf verschiedenste, auch beratende Weise, im Bereich des Internetauftritts nimmt Stephan Bauer eine solche Rolle ein.

Besonders stolz bin ich auch auf unsere drei Übersetzer Alexander Hock, Christoph Maier und Martin Stercken. Weihnachten ist nun die Zeit, allen Leserinnen, Lesern und allen – auch den hier nicht namentlich genannten – Helfern einmal ganz herzlich zu danken und frohe Weihnachten zu wünschen!

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Ein kleiner Schritt mit großer Wirkung..... 4

Vorbild

Am Anfang war die Kohle22

Gestaltung

Vorhang auf und Licht an41

Technik

Außen hui, ...innen auch!50

Literatur

Tanken mit Handkuss.....64

Sammelpunkte der Mobilität66

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....68

Impressum82

Wir danken Ulrich Biene, F.-J- Huwig, dem historischen Archiv BP / Aral und der Eisenbahnstiftung für ihre großzügige Unterstützung mit Texten und Bildern.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Dezember 2019

Titelbild:

In den Jahren des deutschen Wirtschaftswunders nimmt die Nachfrage nach Kraftstoffen Jahr für Jahr enorm zu. 80 032 rangiert auf den Gleisen einer Anschlussstelle zwei Kesselwagen, die als Wagengruppe mit einem der nächsten Güterzüge auf große Fahrt gehen werden.

Kesselwagen, Tankstellen und Mineralöllogistik Ein kleiner Schritt mit großer Wirkung

Märklin belebt mit einem neuen Aral-Kesselwagen die Mineralöllogistik im Maßstab 1:220. Wir haben uns das wegweisende Epoche-III-Modell angesehen und einige Gedanken gemacht, was rechts und links an geeignetem Zubehör zu finden ist oder auch war, um das Thema Kraftstoffversorgung auch im Modell einmal gelungen und wirksam in Szene zu rücken. Und dieses Thema ist bunter und vielfältiger, als zunächst gedacht, weshalb es bei einigen Anregungen bleiben soll.

„Es ist nur ein kleiner Schritt...“, begann das berühmt gewordene Zitat der ersten Mondbesteigung durch den Amerikaner Neil Armstrong im Jahre 1969. So ähnlich könnte auch das Fazit zu einer Neuheit Märklins für die Spurweite Z fünfzig Jahre später beginnen.

Dass wir mit einem eigenen Artikel über sie berichten, mag zunächst verwunderlich erscheinen. Das Modell wäre nur eine unter vielen Farbvarianten geblieben, hätte sich sein Hersteller nicht dazu entschlossen, ihm ein kleines Schild mitzugeben, das den Unterschied macht und eben auch Perspektiven aufzeigt.



Der Altbaukesselwagen von Märklin gehört zu den gut umgesetzten Modellen. Zu den fein wiedergegebenen Details gehören die Nietenreihen des Kessels und die Holzstruktur der Laufbretter neben dem Einfülldom. In der jüngsten Auflage fährt er als Privatwagen der BV-Aral Aktiengesellschaft (Art.-Nr. 82324) vor und ist bei der Bundesbahn eingestellt.

Und so erwarten wir, dass mit diesem kleinen Schritt eine neue Ära vorbildnäherer Kesselwagen begonnen wurde. Wir nehmen das zum Anlass, uns das neue Modell etwas genauer anzuschauen, es in seine Epoche einzuordnen und zusätzlich einen kleinen Marktüberblick zum Themenfeld von Tankstellen und Mineralöllogistik zu wagen – allerdings ohne den Anspruch auf Vollständigkeit.

Wir richten unsere Betrachtungen zunächst auf den jüngst ausgelieferten Aral-Kesselwagen der Austauschbauart mit Bremserbühne (Art.-Nr. 82324). Er ist bei der Deutschen Bundesbahn laut Betriebsanschriften als Privatwagen der BV-Aral Aktiengesellschaft eingestellt und fährt mit der Betriebsnummer 503 316 [P] vor.

Einem Gattungsbezirk ist er nicht mehr zugewiesen, der Bereich, aus dem seine Betriebsnummer stammt, entstammt aber jenem, den die BD Essen für solche Wagen nutzen durfte. Das passt zum angeschriebenen Heimatbahnhof Bochum-Riemke: Beheimatete Wagen mussten nach der Entleerung direkt dorthin zurückgeführt werden.



Lackierung und Bedruckung der Neuheit sind tadellos, wie wir es von Märklin gewohnt sind. Doch ein großer Schritt nach vorn ist das separat angesetzte Schild für den Aral-Diamanten, zweifellos ein kleines Detail mit großer Wirkung.

Seine laut Beschriftung 194 hl Fassungsvermögen erscheinen uns recht wenig und es ließ sich von uns weder belegen noch widerlegen, dass Aral einen derart kleinen Wagen im Einsatz hatte. Sein Ladegut weisen die angesetzt dargestellten Schilder mit "Benzin, Benzol, Toluol, Spiritus und Oele" aus.

Der auf dem tiefschwarzen Fahrwerk ruhende, genietete Kessel mit alten Aufstiegen und Geländern ist

Neuerscheinungen des Jahres 2019

Für die Neuerscheinungen des Jahres nominieren wir formneue Modelle, die im jeweiligen Jahrgang unseres Magazins an den Fachhandel oder die Endkunden ausgeliefert wurden und der Redaktion zum persönlichen Bewerten vorlagen.

Bei Neuheiten, die auf bereits bekannten Teilen basieren, ist es jeweils eine Einzelfallentscheidung, ob Schöpfungshöhe oder Innovationsgrad ausreichen, um für die Wahlen nominiert zu werden.

Das hier betrachtete Modell ist ein gutes Beispiel, wie sich bisweilen auch mit recht geringen Neuerungen große Wirkungen und spürbare Schritte nach vorn erzielen lassen.

Der Aral-Kesselwagen (Art.-Nr. 82324) von Märklin wird deshalb für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Wagen nominiert.

hellgrau lackiert und trägt den ultramarinblauen Aral-Diamanten erstmals als separat angesetztes Schild auf der jeweils rechten Kessellängsseite.

Und genau das ist die entscheidende Neuerung, auf die wir verweisen möchten. Bei früheren Kesselwagen, wie beispielsweise dem Bundesbahn-Modell gleicher Bauart mit silberfarbenem Kessel aus einer DB-Startpackung, war das Firmenzeichen immer nur auf dem Kessel aufgedruckt.



Die Mineralöllogistik hat viele Facetten, zu der auch der Schweröltransport für ölgefeuerte Dampflokomotiven in Dienstkesselwagen (82060) gehört. Unser Aral-Winzling wird hier zusammen mit einem bereits der VTG gehörenden Bruder rangiert, der wie der vierachsige Gasolin-Wagen einer älteren Güterzugpackung (82518) entstammt.

Direkt vergleichbar wäre auch das ältere und mit einem cremeweißen Kessel ausgestattete Modell mit Bremserhaus, das dem Z Club 92 als Museumswagen 1997 diente. Hierzu gab es eine konkrete Vorlage aus dem DGEG-Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen. Dieser Waggon trug Anschriften als bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingestellter Privatwagen der BV-Aral Aktiengesellschaft.

Alle wirkten sie ansprechend und folgten weitgehend realen Vorbildern, aber die auf dem Kessel aufgedruckten Firmenembleme waren nicht korrekt.

Üblich waren zu Zeiten der Reichsbahn und auch noch der Bundesbahn separat mit Haltern angeschraubte Schilder, weshalb die Firmenembleme deutlich vom Kessel abstanden und nicht dessen Wölbung folgten.

Das hat Märklin nun erstmals auch an einem Spur-Z-Modell wiedergegeben.

Einen kleinen Haken hat die Sache freilich, denn das Modellschild hat an seinem Mittelverbindung die Steckverbindung zum Kessel. Beim Vorbild waren es zwei Träger (rechts und links), auf denen das Schild befestigt war und die oben wie unten um 90° abgewinkelt waren, um mit den Enden am Kessel angenietet oder angeschweißt zu werden.



Der von Märklin gefertigte und bedruckte Museumswagen 1997 des Z Club 92 hatte zwar eine reale Vorlage, trug aber nur ein aufgedrucktes Firmenemblem (in der Gestaltung von 1952).

Wer auch im Maßstab 1:220 auf dieses Detail Wert legt, der wäre bei den einschlägigen Kleinserienherstellern sicher richtig, zumal es vergleichbare Superungsteile auch für größere Spuren gibt. Wir wollen die Neuheit an dieser Stelle gar nicht kritisieren und freuen uns über dieses wirkungsvolle Merkmal, das perfekt zum angeschriebenen Betriebszustand zwischen 1958 und 1961 passt.

Dasselbe gilt übrigens auch für die gewählte Kesselfarbgebung in Hellblau. Der hier im Schwerpunkt betrachtete Waggon steht damit aber in einem deutlichen Kontrast zum vierachsigen Einheitskesselwagen mit Blechbremserhaus (82073), den die Insider-Mitglieder 2008 als Kompensation für einen ausgefallenen Katalog zu einem vergünstigten Preis erwerben konnten.

Der Aufbau dieses Wagens war komplett ultramarinblau lackiert und trug ebenfalls das Aral-Logo von 1952 auf der rechten Kessellängsseite. Doch welche Farbgestaltung ist für einen firmeneigenen Aral-Kesselwagen denn nun richtig?



Bild oben:

Im Bestand von Aral, so scheint es heute gesichert, gab es auch blaue Kesselwagen. So dürfte der vierachsige Insider-Wagen (82073) wohl nicht Märklins Phantasie entsprungen sein. Sein Emblem war aber, im Gegensatz zur Neuheit, nur aufgedruckt. Foto: F.-J. Huwig

Bild unten:

Viele bunte Kesselwagen der Modellbahngeschichte hatten in ihrer Gestaltung kein Vorbild. Bei den drei Olex-Wagen (82311) aus der Übergangszeit zu BP (siehe Farbgebung und Logos neben den Schriftzügen) sah das wohl anders aus.

Immerhin entstammen doch viele bunte Kesselwagengestaltungen der siebziger und achtziger Jahre angeblich der Phantasie von Produktmanagern, wie immer wieder zu lesen und zu hören ist? Diesem Eindruck stimmen auch wir zu, denn nur sehr wenige Umsetzungen jener Zeit lassen sich auch mit Fotos exakt oder annähernd belegen.

Bei Aral gilt es aber gesichert, dass die eigenen Kesselwagen teilweise auch blau lackiert waren, wie im „Güterwagen Band 7“ von Stefan Carstens nachzulesen ist. Wer sich eingehender mit dieser Materie beschäftigen möchte, sei daher auf dieses klasse recherchierte Buch verwiesen.

Einen abschließenden Hinweis verdient aber die Tatsache, dass Aral als erste Mineralölgesellschaft den eigenen Kesselwagenpark aufgab, deren Wagen landeten bei den Vermietern VTG und Eva. Damit streifen wir bereits die Ära einheitlich grauer Kesselwagen, die bei längerer Vermietung an dieselbe Firma allenfalls mit einem angesetzten Schild auf die Mineralölmarke verwiesen.

Wie viel bunter ging es in dieser Hinsicht noch vor dem Zweiten Weltkrieg zu? Märklin versuchte einst mit einer dreiteiligen Kesselwagenpackung (82311) daran zu erinnern, deren zwei gelbe und ein blaues Exemplar für die OLEX unterwegs waren und teilweise bereits das spätere BP-Logo daneben zeigten. Aus jener Zeit stammen auch die gelben Shell-Wagen, die so vielen Modellbahnern gut in Erinnerung sind.

Passende Straßenfahrzeuge

Da die Mineralöllogistik ein sehr interessantes Themenfeld für die Modellbahn darstellt, wundert es nicht, dass sie immer schon Anklang bei den Zubehörherstellern fand. Zu nennen ist mit der DAF-Zugmaschine aus dem Kibri-Programm ein Klassiker der Spurweite Z.

Aktuell ist sie im Programm unter der Artikelnummer 36980 mit einem modernen Tankauflieger zu finden, der in den Farben und mit Emblemen von Aral gestaltet ist. Die genannte Fahrzeugkombination ist einer von sechs verschiedenen Lkw-Sattelzüge der genannten Produktzusammenstellung.



Dieser Aral-Tanksattelzug in noch recht zeitgenössischer Gestaltung ist in der Kibri-Packung 36980 enthalten und mit Fug und Recht schon als ein Klassiker des Maßstabs 1:220 zu bezeichnen. Fotos: Kibri / Viessmann

Ebenfalls schon ein Klassiker, weil längst nicht mehr erhältlich, ist der Opel Blitz als „Tankwagen Shell“ (Art.-Nr. 35) von Limized, damals noch unter „Live-Miniaturen“ firmierend. Dieses kleine Fahrzeug ist ein typischer Kraftstofftransporter für die ersten Nachkriegsjahre, in denen das Erfolgsmodell Opel Blitz noch weitergebaut wurde, und passt deshalb perfekt in die frühe Epoche III. Es kann sicher auch glaubhaft Heizöl zu den Haushalten bringen.



Der Opel Blitz als Shell-Tankwagen stammt noch aus der Ära der einstigen „Live-Miniaturen“ (35), während der ab 1944 als Militärtransporter gebaute Ford Canada 60 in der BP-Olex-Gestaltung (4310074) schon unter der Marke Limized entstand. Heute ist dieser Kleinserienhersteller leider nicht mehr aktiv.

Ungewohnt sieht für viele Zetties vermutlich der Ford Canada 60 aus, dessen lange Artikelnummer (4310074) auf die späteren Jahre von Limized hinweist, die leider auch schon der Vergangenheit angehören. Er wurde als OLEX-Fahrzeug in Blau und Gelb gestaltet und ist mit seiner merkwürdig wirkenden Form den meisten Deutschen recht fremd.

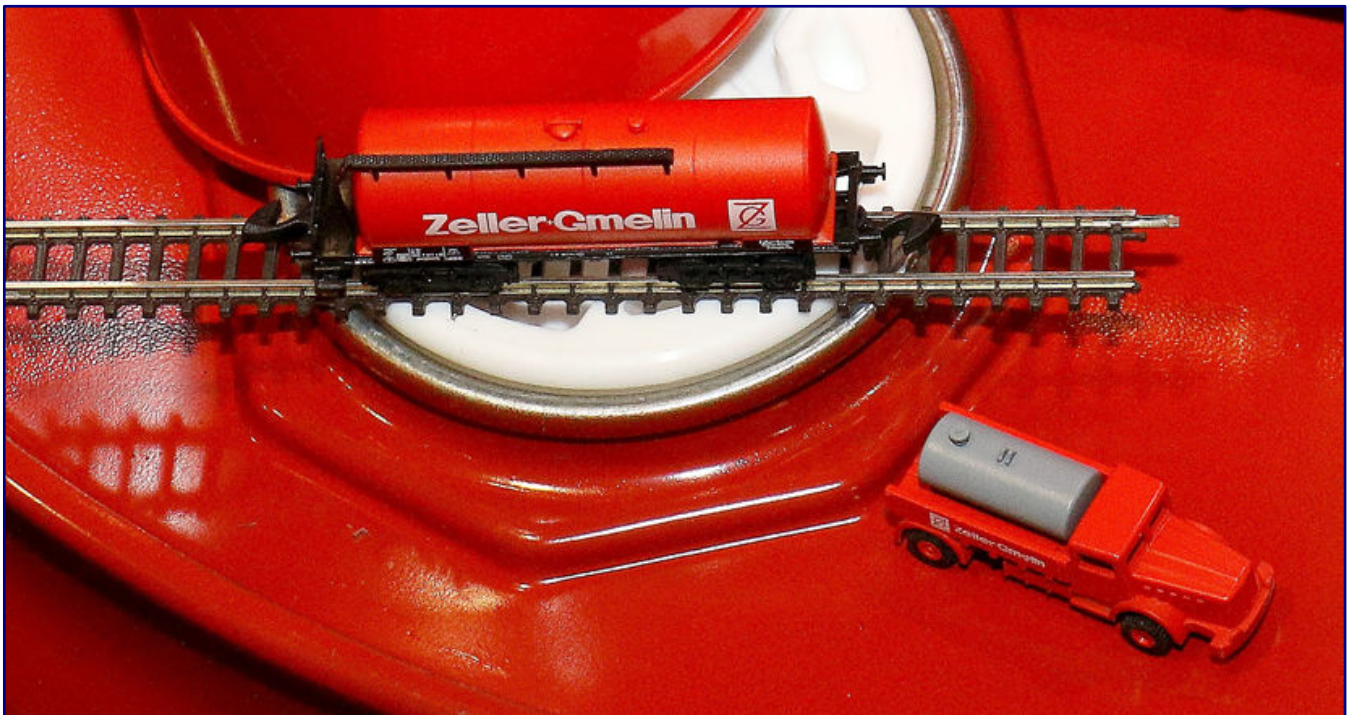
Dieses Auto wurde ab 1944 von Ford in Kanada als vereinheitlichtes Militärfahrzeug gebaut, das in größerer Zahl im Krieg gegen Deutschland als Lastenträger zum Einsatz kam. Da in Deutschland Benzin und Diesel zu jener Zeit zwangsbewirtschaftet wurden und nur als markenloser Einheitskraftstoff abgegeben wurden, kann es kein Beutefahrzeug sein.

Vorlage dürfte also eher ein Lastkraftwagen gewesen sein, der nach Kriegsende in zivile Hände kam und eine zweite Karriere im Bestand der angeschriebenen Mineralölgesellschaft erlebte. Wie der zuvor genannte Opel Blitz gehört er also in die Epoche IIIa.

Wegen der Fusion von OLEX 1950 und Umfirmierung auf BP mit nachfolgendem Firmenfarbenwechsel auf deren Grün/Gelb ist der geeignete Zeitabschnitt für dieses Fahrzeug aber enger als beim Shell-Tanklastler.

Ein noch recht junges Modell reiht sich ebenfalls in diese längst vergangene Zeit ein und hätte es verdient, im Katalogprogramm eine Wiederauflage mit Aufschriften einer bekannten Mineralölgesellschaft zu erfahren. Vorschlägen würden wir Gasolin, da uns einige dazu passende Vorbildaufnahmen bekannt sind.

Die Rede ist hier von der Beilage zum Märklin-Museumswagen 2016 (80027). Gewidmet war er der Firma Zeller + Gmelin, deren rote Hausfarbe er geradezu leuchtend verbreitete. Das beiliegende Fahrzeugmodell war ein rollfähiger Büssing-Lkw mit Gummibereifung.



Der Märklin-Museumswagen 2016 (80027), ein in den Hausfarben von Zeller + Gmelin gestalteter vierachsiger Einheitskesselwagen, enthielt eine interessante Beigabe: Die Ladefläche des rollfähigen Büssing-Lkw zierte ein Aufsichtstank, wie ihn häufig Kohlenhändler nutzten, die den Mineralhandel als zusätzlichen Geschäftszweig entdeckt hatten.

Auf seiner Ladepritsche war ein grauer Aufsichtstank verlastet, wie das bei vielen Kohlenhändler lange Zeit üblich war, die sich mit Heizölhandel eine weitere Einnahmequelle erschlossen. Wenn wir bei diesem Modell an Gasolin denken, dann führt uns das jetzt zu drei eigenen Gestaltungen, die zum heutigen Thema perfekt passen.

Das erste Modell ist ein VW-Transporter T1, der von MBW stammt. Wir haben ihn weiß grundlackiert, rot abgesetzt und ihm ein fenstergraues Dach gegeben. Ergänzt um die Nothaft-Anschriften des klassischen Gasolin-Schriftzugs an den Seiten und eines Logos auf der Front (an Stelle des VW-Emblems) gibt er exakt einen der vielen Kleinbusse wieder, die tatsächlich so werbewirksam gestaltet unterwegs waren.

Ein dazu optisch und zeitlich passendes Sattelzugespänn ergeben der in Deutschland wenig verbreitete DAF 1300 (220.DAF.01.02) mit dem Baujahr 1959 und der Tanklastzug-Auflieger (220.TRL.02.02) mit einem Baujahr um 1960.



Angesichts der Beliebtheit und Bekanntheit der früheren Marke Gasolin haben wir nach Vorlagen mit Schiebebildern von Andreas Nothhaft zwei Fahrzeuge dieser Kette gestaltet. Die Zugmaschine des Tankklasters ist ein Deutschland weniger verbreitetes Vorbild.

Auch diese beiden Modelle haben wir in den Hausfarben von Gasolin lackiert. Während die Zugmaschine komplett rot lackiert ist, weist der Auflieger alle drei Farben (rot, weiß und fenstergrau) auf. Auf der Längsseite des Kessels prangt der traditionelle Gasolin-Schriftzug, während auf den Türen der Zugmaschine das damals gültige Logo zu sehen ist. Beide stammen aus Beschriftungssätzen von Andreas Nothhaft.



Während die Gasolin-Fahrzeuge nur eine Lackierung und Beschriftung verlangten, entstand der Aral-Sattelzug durch einen Umbau. Hier sind alle drei Modelle nach dem Anbringen der letzten farblichen Feinheiten wie Blinker, Rücklichter, Scheinwerfer und Nummernschilder zu sehen.

Aral-Tankklaster im Eigenbau

Etwas kniffliger wurde es hingegen bei einem vergleichbaren Versorgungsfahrzeug von Aral. Selbstverständlich sollte es sich nicht nur farblich unterscheiden, sondern auch typisch für das Deutschland der sechziger Jahre sein.

Da es beim Tankauflieger keine Alternative gab, blieb nur der Austausch des Sattelschleppers. Für unseren Zweck waren aber keine geeigneten Modelle bei A2 Models zu finden. So gingen wir, ähnlich Dirk Rohwerder (siehe Foto auf Seite 19), den Weg über den Umbau eines Modells nach deutschem Vorbild.



Für den Umbau ist das Märklin-Basisfahrzeug, wie im Artikel beschrieben, zu zerlegen. Die aufgedruckten Anschriften an den Türen werden zunächst entfernt (Bild oben) und anschließend die Rückwand der Fahrerkabine gespachtelt (Bild unten).



Bevor der ausgebesserte Bereich in der Kabinenfarbe neu lackiert werden kann, muss die Fläche erst glattgeschliffen werden.

Während unser Ideengeber zum Krupp Titan griff und gemäß BV-Aral-Anschriften und altem BV-Logo vor 1952 unterwegs war, richtete sich unser Fokus auf die erste Hälfte der sechziger Jahre.

Als typisches und verbreitetes Fahrzeug jener Zeit machten wir die Magirus-Rundhauber aus.

Sie kamen bereits Anfang der fünfziger Jahre auf den Markt, wurden über die Planeten-Serien und den Typ S 6500 aber bis 1967 für den deutschen Markt gebaut. Ihre große Verbreitung machte sie perfekt für unser Vorhaben.

Eine Vorlage für die Zugmaschine fanden wir im Märklin-Programm: Die Beilage zum Museumswagen 2009 war ein blauer Magirus-Pritschenwagen mit Plane. Zusammen mit dem blauen Fahrwerk schien er perfekt, sofern er auf einen Sattelaufleger umgebaut werden konnte.



Das Fahrwerk des Sattelschleppers ist bereits wieder zusammengefügt. Der Sattelaufsatz wurde als 3D-Druck-Teil von EtchIT-Modellbau zugeliefert. Im Vergleich zum noch unlackierten DAF 1300 mit Auflieger hinten, ist gut zu erkennen, wie viel bereits die Grundlackierung für den Gesamteindruck ausmacht.

Der Pritschenaufsatz konnte abgenommen werden, nachdem der Verbindungspunkt zwischen Fahrwerk und Aufbau von unten aufgebohrt war. Nun galt es noch, das Chassis auf die Länge einer Zugmaschine einzukürzen. Dafür wurde zwischen Tankbehälter und Hinterachse ein passendes Stück ausgesägt, um den verkürzten Rahmen anschließend mit Zweikomponentenklebstoff wieder zusammenzufügen.

Damit diese Verbindung hielt, fehlte noch eine Rahmenverstärkung, die die Klebefläche vergrößert. In vorbildgetreuer Weise ließ sich dies mit einer Lkw-Sattelstütze samt dessen Tellerfläche realisieren, die als 3D-Druckteil von EtchIT-Modellbau hergestellt wurde.

Sie stammte quasi aus dem Baukasten der eigenen Modelle und passte perfekt auf unser Modell. Vorne wurden sie noch mit einem dünnen Streifen aus schwarzer 0,5-mm-Polystyrolplatte von Evergreen gestützt. Ein seidenmatter Sprühlacküberzug in Tiefschwarz vollendete die Arbeiten am Fahrwerk.

Doch auch das Führerhaus verlangte noch nach ein paar Modifikationen. Die Lackfarbe war etwas heller als das Ultramarinblau, das den historischen Aral-Farben am nächsten kommt. Doch ließ sich diese nicht ändern, weil sonst ein Verlust der Frontaufdrucke von Scheinwerfern, Kühlergrill und Magirus-Zeichen gedroht hätte.

Wir nahmen also eine leichte Farbabweichung an dieser Stelle in Kauf und erklären sie mit den damals noch nicht verbindlich festgelegten Firmenfarben. An den Türen störten aber noch die Tampon-Aufdrucke, weil dort später die Aral-Diamanten Platz finden sollten. Elektroradierer und der Tampondruckentferner von Prehm Modellbahn ließen die Anschriften spurlos verschwinden.

Zusätzlich musste auch noch die Rückwand des Führerhauses nachgearbeitet werden, weil hier ein Sägeschnitt zwischen ihm und der Pritsche trennen musste, was nicht mehr zusammengehörte. Die Fläche wurde also vorsichtig geglättet, Fugen und Ritzen mit Modellbau-Spachtelmasse „Revell Plasto“ geschlossen und nach dem Trocknen glatt verschliffen.



Das fertig beschriftete Fahrzeug wartet auf seine Klarlackversiegelung zum dauerhaften Schutz der Schiebebilder. Fotovorlagen folgend, hat der Aral-Tankkaster auch am Heck des Aufliegers ein Firmenemblem erhalten.

Die glänzende Email-Farbe „Revell 52“ erwies sich als exakt passender Farbton zum Nachlackieren. Letzter Änderungsbedarf bestand jetzt nur noch am Dach, dass bei allen Aral-Tanklastzügen, die wir auf historischen Fotos gesehen haben, weiß war.

Mit 10 mm breitem Tamiya-Abklebeband („Masking Tape“) aus dem Abroller, aus unserer Sicht wegen ausreichender Haftung bei gleichzeitig guter Wiederlösbarkeit das beste Produkt am Markt, schützten wir alle Teile des Fahrerhauses, die keinen Farbnebel abbekommen durften. Der Spritzapparat setzte dann die freiliegende Fläche RAL 9002 grauweiß ab.

Der Auflieger, ein super aufgelöstes 3D-Druck-Modell von A2 Models, erhielt ebenfalls eine Spritzlackierung mit Farben von Oesling-Modellbau: Grundfarbe RAL 9002 grauweiß, abgesetzte Flächen in RAL 5002 ultramarinblau sowie schwarze Räder und Fahrwerk in RAL 9005 tiefschwarz.



Der fertige Aral-Tanksattelzug macht auf der Anlage eine gute Figur. Er vertritt die Generation der typischen Lastkraftwagen, die zur von den meisten Modellbahnern gewählten Zeit auf Deutschlands Straßen unterwegs waren.

An dieser Stelle geben wir einen Tipp zum Arbeiten mit Abdeckklebeband: Gestochen scharfe Trennlinien lassen sich nur erreichen, wenn das Klebeband fugenfrei auf der Oberfläche anliegt. Die Trennkante wird dann zunächst kurz so angesprüht, dass der Lack das Band unterwandern könnte. Dabei wird aber die Farbe gewählt, die unter der abgeklebten Fläche zu finden wäre. Dünn besprüht, trocknet diese Schicht so schnell ab, dass mit dem Zielfarbtönen gleich weitergearbeitet werden kann.

Nun fehlten nur noch die Firmenanschriften, bevor auch dieses Modell mit Klarlack versiegelt werden konnte und als fertiges Stück auf die Anlage durfte. Zum Umfang der aufzubringenden Symbole und Schriften gehörten kleine Aral-Diamanten in der Gestaltung von 1952 (genutzt bis 1973) auf den Fahrerhaustüren, rechts und links an den Seiten des Aufliegers und in größerer Form an seinem Heck.

Zwischen den seitlichen Logos entscheiden wir uns nur für den Schriftzug „Aral“, obwohl wir dazu keine gesicherte Vorlage gefunden haben. Grund dafür ist, dass wir Mitte der Sechziger als dargestellte Zeit gewählt haben: Aral hat das „BV“ bereits 1962 komplett aus seinem Namen gestrichen, weshalb neu gebaute und beschriftete Fahrzeuge ab diesem Zeitpunkt gleichfalls ohne ausgekommen sein dürften.

Bausätze und Eigenbauten

Angesichts der aufgeführten Straßenfahrzeuge und noch viel mehr Personenkraftwagen, die im Modell auf Kraftstoff warten, wollten wir einen Blick auf die nicht minder interessanten Tankstellen nicht vergessen.

Schließlich liefern sie Flächen zur Präsentation von Automodellen, für interessante Figuren- und Lichtszenen bei Arbeiten in der Werkstatt oder auch zur gut einsehbaren Innenraumgestaltung im üppig verglasten Kassenbereich.



Wolf-Ullrich Malm hat auf seiner Anlage die Olex-Tankstelle nachgebaut, die 1924 in Lübeck errichtet worden war (Bild oben). Die einst typische Kombination einer Werkstatt oder Dorfschmiede mit kleiner Tankstelle (Bild unten) hat MBZin einen Bausatz umgesetzt.

Bei der Vorlage für Wolf-Ullrich Malm aus dem Jahr 1924 gab es dergleichen noch nicht. Per Eigenbau ins Modell umgesetzt hat er auf seiner Anlage „Alt-Lübeck 1905“ die Lübecker OLEX-Tankstelle, die damals landesweit eine der ersten dieser Mineralölkette war.

An die Zeit, in der Tankstellen häufig noch als Nebengewerbe an Reparaturbetriebe angeschlossen waren, erinnert MBZ-Modellbahnzubehör mit seinem Laser-Kartonbausatz „Alte Schmiede mit Tankstelle“ (16388), der gut im dörflichen Bereich an Nebenbahnen aufgehoben ist und dort sicher auch einige Jahre länger zu finden war.



Torsten Schubert die typische Ausstrahlung einer früheren Gasolin-Großtankstelle mit pilzförmiger Dachstützsäule, Tanksäulen, Ölkabinett, Wartungs- und Pflegehalle sowie dem Mast mit dem Markenzeichen an der Straße ins Modell umgesetzt. Seine Vorlage war die erhaltene Tankstelle Brandshof in Hamburg.

Ein Muster kleiner Tankstellen der Nachkriegszeit ist im selben Programm zu finden: Der schlicht als „Tankstelle“ (16389) bezeichnete Bausatz hat eine Esso-Station mit nur zwei Tanksäulen zur Vorlage, die aber immerhin schon vom Kassenhäuschen aus überdacht sind.



Bild oben:

Die kleine Esso-Tankstelle von MBZ (16389) hat nur zwei Säulen und keinen Anbau für Erfrischungsraum oder Fahrzeugpflege. Sie gibt den wohl kleinsten, damals üblichen Tankstellentyp wieder. Foto: MBZ Modellbahnzubehör

Bild unten:

Luetke Modellbahn hat sich eine modernere Architektur freier Tankstellen (73240) ausgesucht. Obwohl auch hier nur zwei Tanksäulen unter dem Dach zu finden sind, besitzt dieses Modell beachtliche Wartungs- und Reparaturkapazitäten sowie auch eine Waschanlage. Foto: Luetke Modellbahn

Ganz anders sahen die Großtankstellen von Gasolin aus, die es leider nicht als Bausatz zu kaufen gibt. Torsten Schubert hat sich dennoch seinen Wunsch erfüllt und die eindrucksvoll beleuchtete Oldtimer-Tankstelle Brandshof in Hamburg mit Hilfe von Teilen nachgebaut, die Ratimo im Auftrag gefertigt hat.

Als Ausgangspunkt von eigenen Bauprojekten ist auch die Tankstelle (73240) von Luetke Modellbahn gut geeignet. Sie hat eine freie Station zum Vorbild und hat neben dem Kassenraum links auch eine Waschhalle und rechts eine größere Werkstatt mit Reifendienst und Hebebühnen. All das sind schon modernere Merkmale, die gut in die Siebziger und Achtziger passen.



Für die Anlage von Dirk Rohwerder wurde der Luetke-Bausatz angepasst und umgestaltet (Bild oben). Nun trägt er die Farben und die Gestaltung von Aral. Das zugehörige Versorgungsfahrzeug (Bild unten) entstand ebenfalls aus einem Märklin-Modell und einem Auflieger von A2 Models, trägt aber noch die vor 1982 gültigen Anschriften. Foto unten: Dirk Rohwerder

Ohne größeren Aufwand ließe sie sich verändern oder auf eine der bekannten Marken „flaggen“. Eine passende Farbgestaltung und das Ändern des Mastes mit dem eingekreisten T tun hier schon Wunder. Das hat auch Dirk Rohwerder sehr eindrucksvoll unter Beweis gestellt: Er hat seinen Bausatz um die größere Halle gekürzt und es bei der Wartungs- und Waschhalle belassen.

Eine ultramarinblaue Stützsäule für das Dach über den Säulen und ebenso blaue Türen an den Seiten bewirken auch schon ohne Logo-Hinweis, dass jeder Betrachter gleich erkennt, wer hier Kraftstoffe verkauft. Wie bei den damaligen Vorbildern hat er aber auch einen Mast mit dem Aral-Diamanten an die Straße gestellt.



Eine andere Seite der Mineralöllogistik thematisiert Faller mit dem Tanklager Aral (282747). Hier geht es um das Lagern von Kraft- und Schmierstoffen sowie deren Verladen auf Straße und Schiene. Foto: Faller

Zum Schluss dieser Betrachtungen bleibt damit noch eine Facette übrig, die wir bislang gar nicht betrachtet haben. Im Faller-Programm waren schon vor vielen Jahren ein Tanklager und eine Abfüllanlage für Kesselwagen und Tanklasten zu finden.

2014 hat der Gütenbacher Bausatzproduzent diesen Polystyrol-Klassiker wieder aufgelegt und zum „Tanklager Aral“ (282747) zusammengefasst. In den modernen, deutlich helleren Blautönen ist diese Anlage samt Lagerhalle und Rollreifenfässern für Schmieröle als Blickfang nicht zu übersehen.

Hersteller der Modell-Neuheit:

<https://www.maerklin.de>

Firmenadressen der Marktübersicht:

<https://www.a2models.nl>

<https://www.faller.de>

<https://www.luetke-modellbahn.de>

<https://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>

<https://viessmann-modell.com/kibri>

3D-Druck, Beschriftungen und Werkstoffe:

<http://www.etchit.de>

<https://www.modellbahn decals.de>

<http://www.oesling-modellbau.com>

<https://www.revell.de>

<https://www.tamiya.de>

Nachbau der Gasolin-Tankstelle:

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

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Kraftstoffversorgung im Rückblick Am Anfang war die Kohle

Um das Märklin-Modell des Kesselwagens und die im vorherigen Beitrag ebenfalls vorgestellten Straßenfahrzeuge richtig einordnen zu können, werfen wir auch noch einen Blick aufs Vorbild. Die Entwicklung der Tankstellenketten mit Schwerpunkt auf die in Deutschland führende Marke Aral soll helfen zu verstehen, wie Otto- und Dieselmotoren zu ihrer heutigen Bedeutung gelangten und die Flächenversorgung an Bedeutung gewann.

Egal, welcher Epoche sich Modellbahner zuwenden, an Kesselwagen- und Automodellen führt nach dem Ende der Epoche I wohl kein Weg mehr vorbei. Waren Kraftfahrzeuge in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts noch eine Seltenheit auf deutschen Straßen, so wuchs ihre Bedeutung mit Aufkommen der ersten Laster und Busse rasch an.



Mineralöltransport war und ist ein beliebtes Thema bei Modelleisenbahnern. Kesselwagenganzzüge (hier der Gag 65680), hier am 23. März 1976 von 042 106-5 gezogen und aus der Erdöl-Raffinerie Emsland kommend, finden wir auch als Modellwiedergaben. Foto: Peter Schiffer, Eisenbahnstiftung

Wer es sich leisten konnte, sattelte damals von Pferd und Kutsche auf die moderne Form der Mobilität um. Damals wie heute war das Auto vor allem ein Statussymbol. Und mit der steigenden Zahl an Pkw gewann auch die Kraftstoffversorgung an Bedeutung.

Anfangs waren Kraftstoffe wie Benzin oder Petroleum anfangs nur in der Apotheke zu erwerben. Als erste „Tankstelle“ der Welt in diesem Sinne gilt heute die Stadt-Apotheke in Wiesloch (Deutschland), wo

Bertha Benz bei ihrer Automobil-Überlandfahrt von Mannheim nach Pforzheim im August 1888 das Leichtbenzin Ligroin (Waschbenzin) erwarb.

Doch mit Zunahme des motorisierten Verkehrs entstanden schließlich auch Zapfstellen, häufig an Autowerkstätten, Schlossereien und Schmieden, die gleichermaßen die Fahrzeuge instand hielten oder wieder instand setzten. Zum Einsatz kamen dort meist einfach Fasspumpen, wie sie dann lange auch noch in Garagen benutzt wurden.

Später kamen hohe Handpumpensäulen auf, bei denen ein Benzintank unter der Straßen- oder Bürgersteigdecke eingelassenen war. Diese waren häufig an Gaststätten zu finden, die den Kraftstoffverkauf als Nebengewerbe betrieben und die Auto-Ausflügler jener Zeit zum Einkehren einluden.



Diese BV-Aral-Tankstelle von 1924 vermittelt einen Eindruck der ersten Stationen, die in diesem Jahrzehnt aufkamen. Dieseldieselkraftstoff gab es dort damals noch nicht zu kaufen Foto: Historisches Archiv BP/Aral



So wie hier 1942 an der Gaststätte Engelsburg wurde Benzin über viele Jahre häufig im Nebenerwerb abgegeben: Wer den Tank seines Autos auf dem Wochenendausflug nachzufüllen hatte, der kehrte gleich hier ein. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Das Angebot der Tankstellen bestand in dieser Pionierzeit anfangs aus Leichtbenzin und Petroleum, später aus Benzol und Benzin. Dieseldieselkraftstoffe gehörten längst noch nicht dazu, denn Selbstzünder kamen nur in (einigen) Lkw vor und die wurden meist auf einem Betriebshof betankt.

Ein erster Einheitstyp für eine sogenannte „Großtankstelle“ entstand 1917 bei der Standard Oil of Indiana. Hinter dem Begriff verbirgt sich ein Kraftstoffabgabebetrieb, wie wir ihn in seinen wesentlichen Zügen auch heute noch kennen: Die Zapfsäulen befinden sich unter einem freistehenden Dach, das Personal, Fahrzeuge und Kunden gegen Regen schützt.



Ein früher Vertreter der Großtankstellen ist diese BV-Aral-Station im Jahre 1939. Typisch sind die hohen Handpumpensäulen und die noch im Freien stehende Hebebühne für Arbeiten am Kraftfahrzeug. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Das Kassenhaus steht einige Meter entfernt und ist zu den Säulen hin verglast. Ein Preismast ist so aufgestellt, dass die tagesaktuellen Preise von der Straße aus eingesehen werden können. Die erste Tankstelle im Deutschen Reich nach einem vergleichbaren Schema eröffnete OLEX - eine Vorgängerfirma der Deutschen BP – Ende 1922 am Raschplatz in Hannover.

Nach amerikanischem Vorbild per Zapfrüssel statt mit Kanistern betankt, wurde ab dem 11. August 1927 in Hamburg ebenfalls durch die OLEX. Nicht untypisch für die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg war es, dass es Kraftstoffe verschiedener Marken an ein und derselben Tankstelle zu kaufen gab. Die Markenspezialisierung und strikte -trennung ist eine Entwicklung der Nachkriegszeit.

Den Grundstein dafür hatte bereits die Zwangsbewirtschaftung von Kraftstoffen im Dritten Reich geschaffen. Die entstehenden Marken waren durch die Form der Abgabe unter staatlicher Kontrolle nun bedeutungslos geworden, die Mineralölkonzerne konnten faktisch nicht mehr unter eigenem Namen auftreten.

Eine Sonderrolle hatte zuvor Leuna eingenommen, das im stark von ausländischen Konzernen bestimmten Geschäft als Deutsches Benzin vermarktet wurde. Die I.G. Farben vertrieben dieses von ihnen zuerst in den Leunawerken hergestellte Benzin hauptsächlich über ihre eigene Vertriebsfirma Deutsche Gasolin Aktiengesellschaft.



Bundesarchiv, Bild 111-098-075
Foto: o. Ang. | 1936

Eine Sonderrolle im deutschen Tankstellenmarkt nahm Leuna ein, an deren rot-weiß leuchtenden Stationen per Kohlehydrierung gewonnener Kraftstoff abgegeben wurde. So wirbt auch diese Tankstelle 1936 deutlich mit dem Begriff „Deutsches Benzin“. Foto: Bundesarchiv, Bild 111-098-075 / CC-BY-SA 3.0

Dieser Ottokraftstoff wurde ab 1936 aber auch in anderen Herstellungsverfahren der Kohleverflüssigung sowie auch von weiteren Unternehmen, die nicht zur I.G. Farben gehörten, in Hydrierwerken hergestellt.

Mineralöltransport

Über Jahrzehnte war und blieb die Kohle der wichtigste Brennstoff, nicht nur in Deutschland. Als klassisches Massengut war ihr Transport auf der Schiene beinahe ohne Alternative. Offene Wagen stellten zeitweise die höchste Stückzahl unter allen Wagenbauarten.

Ganz anders sah das noch bei Kesselwagen aus, in denen auch andere Güter flüssigen Aggregatzustands befördert wurden. Schränken wir unseren Fokus auf Benzin, Benzol und Dieselmotorkraftstoff oder Heizöl ein, so fielen sie zusammen weit hinter die Kohle zurück.



Der Blick über das Esso-Tanklager Hamburg im Jahre 1959 zeigt neben einem firmeneigenen Mineralöl-Kesselwagen auch jede Menge Rollreifenfässer, die unter freiem Himmel gelagert wurden. Foto: B. Rieckhoff, Eisenbahnstiftung

Konnten wir lange Ganzzüge aus offenen Wagen betrachten, so blieben Kesselwagen allenfalls Wagengruppen in gemischten Zügen vorbehalten. Mit dem Zweiten Weltkrieg begann sich das zu ändern, denn nun waren Kraftstoffe für den Kriegsapparat in großen Mengen und über große Entfernungen zu transportieren.



1956 wurden Kesselwagen auch noch einzeln dem Kunden zugestellt, notfalls auch auf der Straße. Hier wird ein Esso-Privatwagon im Bahnhof Hanau auf eine DB-Straßenrollereinheit verladen (Bild oben). Wie alle großen Marken besaß auch Aral einst eigene Kesselwagen, hier zwei- und ein vierachsige Exemplare. Sie waren meist grau, einige wohl auch blau, lackiert und besaßen auch Ende der Fünfziger angesetzte Markenschilder. Die BV-Aral war schließlich das erste Unternehmen, das seine eigene Kesselwagenflotte aufgab und vollständig auf gemietete Wagen setzte. Fotos: Paul Trost, Eisenbahnstiftung (Foto oben) / Historisches Archiv BP/Aral (Foto unten)



So sieht Mineralöltransport heute aus: 145 020 der RBH ist am 3. September 2019 mit modernen Knickkesselwagen von vier verschiedenen Einstellern bei Nordheim/Württ. unterwegs. Foto: Zeno Pillmann, Eisenbahnstiftung

Nach dem Krieg setzte rasch die Massenmotorisierung mit dem Volkswagen (Käfer) ein, was zu einer steigenden Nachfrage und auch höherem Transportaufkommen führte. Die Zahl an Kesselwagen nahm zu, größere Neubauten wurden erforderlich und irgendwann gehörten auch Ganzzüge aus diesen Bauarten zum Alltagsbild der Eisenbahn.



In den sechziger Jahren waren auch noch recht kleine Tankklaster zum Versorgen der Tankstellen unterwegs, wie wir sie heute nur noch von Heizöllieferungen kennen. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Parallel galt es aber auch, den Transport von Mineralöllagern (und teilweise auch Raffinerien) zu den Tankstellen und aus früheren Kohlenhändlern hervorgehenden Heizöllieferanten zu garantieren. Dies geschah meist mit Tanklastern, die bald auch an Größe wuchsen.

Reichte anfangs meist noch ein Aufsetztank auf der Pritsche des zweiachsigen Lasters, der auch Kohle zu Kunden fahren konnte, wenn der dann abgesetzte Tankbehälter nicht gebraucht wurde, so entwickelten sie sich zusehends zu Spezialfahrzeugen.



Mit zunehmender Nachfrage wuchs auch die Menge des zu transportierenden Kraftstoffs. Auch Tanklastzüge nutzten daher das nach den Zulassungsbestimmungen zulässige Gewicht aus. 1965 waren Sattelzüge, wie dieser Mercedes-Kurzhauber mit Aral-Auflieger längst üblich. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Aus den einfachen, zweiachsigen Lkw wurden dann Auflieger auf Zugmaschinen, die größere Mengen und in geteilten Kammern auch unterschiedliche Kraftstoffsorten fahren konnten. Waren Laster nach dem Krieg zunächst noch in einer Klasse von meist nur zwei bis drei Tonnen unterwegs, sind heute schwere 40-Tonner Standard.

Die Marktentwicklung nach 1945

Als die Wirtschaft nach dem Krieg wieder Fahrt aufnahm, nahm die Zahl an Kraftfahrzeugen, wie bereits im letzten Abschnitt beschrieben, schnell zu, und auch das Tankstellennetz wuchs jetzt enorm an. Alle Firmen und Marken strebten nach höchstmöglichen Marktanteilen und versuchten sich Alleinstellungsmerkmale und hohen Wiedererkennungswert zu verschaffen.

Das war die Geburtsstunde der modernen Markentankstelle. Nun galt es, leicht identifizierbare Markenembleme zu schaffen, das Unternehmen mit möglichst eindeutigen Firmenfarben zu belegen und auch eine möglichst eigenständige und einheitliche Architektur für die Zapfstellen der Zukunft im gesamten Bundesgebiet zu schaffen.

Kunden wurden durch sauberes und zuvorkommendes Auftreten, gute Dienstleistung und mit kleinen Werbegeschenken umworben. Das Sortiment der Tankstellen umfasste zu jener Zeit neben Kraftstoffen auch Schmieröle, Zündkerzen und Zubehör, bisweilen auch Reifen.



Handpumpensäulen, hier an einer Station von BP, verschwanden nach dem Zweiten Weltkrieg recht schnell und machten moderneren Bautypen Platz. Foto: Sammlung Ulrich Biene

Angeschlossen an eine Tankstelle war häufig eine Wasch- und Wartungshalle, eine Werkstatt war seltener zu finden. Vor Ort wurden Scheiben gereinigt, Ölstand, Wasserstand des Kühlers, der Frostschutzmittelgehalt des Kühlwassers und der Luftdruck der Reifen kontrolliert, die Beleuchtung geprüft und defekte Leuchtmittel getauscht.

Die Kraftstoffabgabe war damals noch inklusive Bedienung, der Begriff des Tankwarts verweist auf seine Funktion, den Tank zu warten, also Kraftstoff nachzufüllen und den fälligen Preis dafür zu kassieren. 1952 wurde dies in der Bundesrepublik Deutschland ein Lehrberuf mit dreijähriger Ausbildungszeit.

Als der Markt gesättigt war, setzte eine Bereinigung ein. Altbekannte Marken verschwanden über Nacht, nachdem Unternehmen übernommen wurden und die Netze umgefloggt wurden. Nun zählte Größe, um dem beginnenden Preisdruck standhalten zu können und die dafür erforderlichen Strukturen vorhalten zu können. Der zuvor selbstverständliche Kundendienst trat mehr und mehr zurück, Werbegeschenke und Auszeichnungen für Markentreue verloren an Bedeutung.

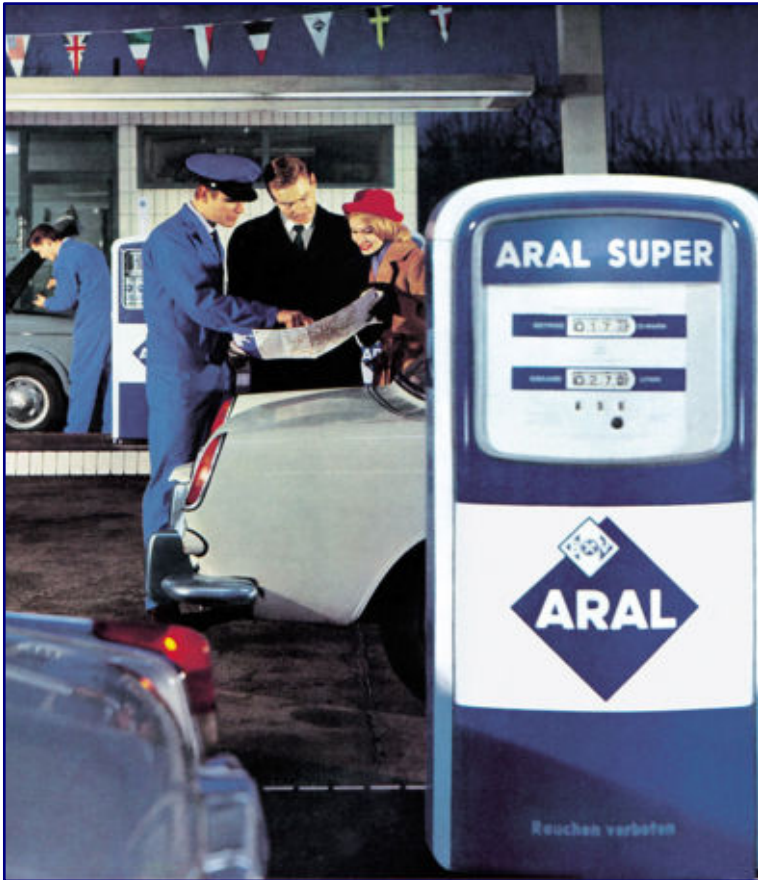
weiter auf Seite 31



An Gaststättenbetriebe angeschlossene Tankstellen, wie hier in Soest, verschwanden ebenfalls zusehends. Ähnlich erging es vielen einst bekannten Marken, wie hier Rheinpreußen, die durch Fusionen und Übernahmen untergingen. Foto: Sammlung Ulrich Biene



Tankwart wurde in der Bundesrepublik Deutschland ein dreijähriger Ausbildungsberuf. Hier sehen wir eine Tankwartfortbildung von Esso aus einer Zeit, in der eine saubere Uniform noch zum verpflichtenden Berufsbild gehörte. Foto: Sammlung Ulrich Biene



1964 wurde der Dienst am Kunden an deutschen Tankstellen noch großgeschrieben, so auch bei Aral. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Und so setzte auch auf Kundenseite langsam, aber stetig ein Umdenken ein. Die Kunden wurden zunehmend preissensibler und in der Folge auch selbstständiger. Autos wurden gern selbst gewartet und kleinere Reparaturen bisweilen auch selbst durchgeführt. Erfolgreiche Buchreihen wie „Jetzt helfe ich mir selbst“ spiegeln diesen Trend wider.

Das Tankstellengeschäft begann sich zu wandeln, gewohnte Einnahmequellen brachen weg und selbst der Verdienst am Kraftstoff-Kerngeschäft sank. Freie Tankstellen und Selbstbediensäulen kamen auf und bedienten genau die Wünsche jener Zeit.

Statt des Tankwarts bedurfte es nun eines Kraftfahrzeugmechanikers, um neben der Zapfsäule wichtiges Geschäft machen zu können.

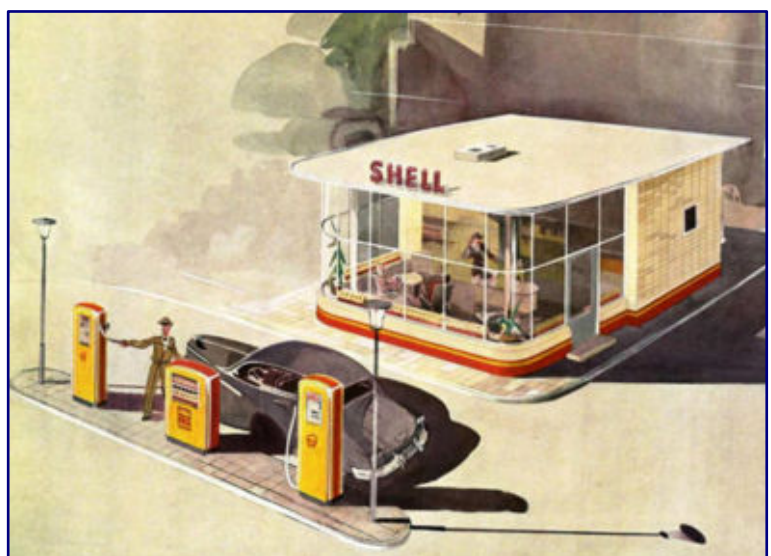
Immer häufiger wurden an den Tankstellen nun auch Reparaturen durchgeführt oder auch Gebrauchtwagen verkauft. Die Zahl der Tankstellenmarken sank auf kaum mehr als eine Handvoll, ebenso ging die Zahl der Stationen zurück, verbliebene wurden nun tendenziell größer.

Schauen wir auf die heutigen Vertriebsstellen, so lässt sich leicht der Eindruck gewinnen, dass der Benzin- und Dieselverkauf eine Nebenrolle zugewiesen bekommen hat.

Die einstigen Erfrischungsräume sind verschwunden, stattdessen erweckt der Kassenraum den Eindruck eines kleinen Supermarkts. Hier gibt es bis spät in die Nacht Bier und Spirituosen zu kaufen, morgens warten warme Brötchen auf Frühaufsteher.

Wer eine Tankstelle auf seiner Modellbahn realisieren möchte, der sollte sich deshalb mit diesen Entwicklungen vertraut machen und sie, passend zur gewählten Epoche, aussuchen wie auch ausgestalten.

Reizvoll ist das Thema auf jeden Fall, denn kaum ein anderer Ort erlaubt, so viele Alltagsautos und Traumwagen auf engstem Raum zusammenzubringen.



Prägend für die Nachkriegsgeschichte der Tankstellenketten war auch eine unternehmensspezifische Architektur. Shell verzichtete anfangs noch auf eine Überdachung und ließ die Glasfront des Kassenhauses für sich wirken. Ein typisches Stilelement waren die Laternen, die die Tankinsel begrenzen. Foto: Sammlung Ulrich Biene

Aral – eine deutsche Marke

Eine wichtige Rolle in der beschriebenen Entwicklung nahm und nimmt die Marke Aral ein, die in Deutschland seit Jahrzehnten Marktführer ist. Da 90 % der Deutschen spontan den Namen Aral kennen und das Markenzeichen, den sogenannten Diamant, beschreiben können, lohnt sich ein kurzer Rückblick auf dieses Bochumer Unternehmen, nicht nur mit Blick auf Märklins Kesselwagen-Neuheit.



Der Wandel des Aral-Markenzeichens im Lauf der Zeit: Die älteste Ausführung (ganz links) stammt entgegen des Andrucks aus dem Jahr 1918 und wurde mit Einführen schwarz-gelber Verkehrszeichen 1927 auf die Bochumer Stadtfarben umgestellt. Die für die Mehrheit der Modellbahner wichtigste Ausführung ist jene von 1952, in der erstmals ein Aral-Schriftzug auftaucht. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

1924 hatte der Chemiker Walter Ostwald einen neuartigen und motorfreundlichen Kraftstoff aus einem Benzol-Benzin-Gemisch entwickelt und auf den Namen B.V.-Aral getauft. Er setzt sich aus den beiden Anfangsbuchstaben der chemischen Gruppe der Aromaten (Benzol) und der Aliphaten (Benzin) zusammen. 85 Jahre später kennt nahezu jeder Deutsche diesen Markennamen.



Unternehmenssitz ist schon seit dem Gründungsjahr 1898 die Ruhrgebietsstadt Bochum. Zu sehen ist hier das historische Hauptgebäude der sechziger Jahre mit vorgelagerter Markentankstelle. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Die Geschichte des Unternehmens ist jedoch noch länger: Am 28. November 1898 gründeten 13 Bergbauunternehmen in Bochum die Westdeutsche Benzol-Verkaufsvereinigung, aus der später die Aral Aktiengesellschaft hervorgehen sollte.

Ihre Aufgabe war das Vermarkten des beim Verkoken von Steinkohle gewonnenen Benzols, z. B. zum Herstellen von Farben oder auch für Leuchtzwecke. Ab 1918 firmiert das Unternehmen nach Umstrukturierungen schließlich als Benzol-Verband, kurz B.V.

Das 1924 entwickelte und bereits genannte B.V.-Aral ist der erste Superkraftstoff der Welt, der auch dem forcierten Aufbau eines eigenen Tankstellennetzes ab 1926 Vorschub leistet. Nur ein Jahr später wechselt der B.V.-Aral seine Unternehmensfarben von Schwarz-Gelb auf die Bochumer Stadtfarben Blau-Weiß. Grund sind neu eingeführte Verkehrszeichen in Deutschland, zu denen sonst eine Verwechslungsgefahr bestünde.

1929 finden auch Schmierstoffe Eingang ins Sortiment, ein Jahr später färbt Aral seinen Kraftstoff in der Hausfarbe Blau ein – eine Maßnahme des Markenschutzes. Ab 1932 bietet der B.V.-Aral erstmalig auch Dieselkraftstoff an. Zeitgleich kommen die ersten fahrbaren Wagenprüfstände zur kostenlosen Regulierung der Vergaser zum Einsatz.

Mit der 1939 eingeführten Zwangsbewirtschaftung von Einheitskraftstoff durch den Staat kommt der Wettbewerb zum Erliegen. Nun zählt nur noch Masse, um die Kriegsmaschinerie am Laufen zu erhalten. Verstärkt wird nun auch Benzin aus Kohle statt aus Erdöl gewonnen.

Erst 1951 können die Kraftstoffe wieder unter eigenem Namen angeboten werden. Die Raffinerien stellen ihre Verarbeitungen nun schrittweise wieder auf Erdöl um. Dennoch hat Aral bereits zwei Jahre zuvor die erste elektrisch betriebene Zapfsäule in Deutschland eingeführt.



Sinnbild deutscher Reiselust im Wirtschaftswunder: Ein Mercedes-Benz W120 hält zum Nachfüllen von Kraftstoff an einer Aral-Tankstelle in Kirchdorf / Tirol. Aral ist in diesen Jahren bereits eine internationale Marke. Foto: Paul Walde (1899-1970); gemeinfrei

1952 taucht der Name Aral dann auch zum ersten Mal im Firmennamen auf. Die Kohlenwertstoff AG wird entflechtet und als ein Folgeunternehmen die B.V.-Aral Aktiengesellschaft gegründet. Zwischen 1956 und 1961 wird das Tankstellennetz kräftig ausgebaut, zunehmend auch im europäischen Ausland. 1968 wird es schließlich mit 11.000 Tankstellen seinen Höchststand erreichen.

Als Aral 1962 aus dem Benzin-Benzol-Verband ausscheidet, entfallen auch die Buchstaben B.V. im Firmennamen. Das Unternehmen heißt ab jetzt Aral Aktiengesellschaft. Die Vertriebsprodukte erhalten neue Bezeichnungen: Aral ist das Normalbenzin, allen anderen wird der Markenname vorangestellt, wie bei „Aral Super“ für den Superkraftstoff.



Der Marktentwicklung zur Tankstelle mit Selbstbedienung trägt Aral ab 1969 Rechnung. Hier sehen wir eine Station mit diesem Angebot und dem Hinweis auf den günstigeren Preis in den siebziger Jahren. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Neue Leistungen finden Eingang ins Angebot, darunter die Wagenpflege oder auch der kleine Laden im Kassenhaus. Der Tendenz zur Selbstbedienung trägt Aral ab 1969 mit der ersten SB-Tankstelle Rechnung: Kunden sparen 2 Pfennig (ca. 1 Euro-Cent) pro Liter, wenn sie aufs Bedienen durch den Tankwart verzichten.

Der zunehmende Preiswettbewerb lässt das Tankstellennetz ab 1970 schrumpfen und begünstigt das Konzentrieren auf Großtankstellen. Seine Marktposition behauptet Aral auch durch die Übernahme von Gasolin, das 1971 schlagartig vom Markt verschwindet. Die Marke Aral, unter der künftig alle Tankstellen auftreten, erhält eine neue Gestaltung.

In der Folge wird die markengeschützte Aral-Schriftart eingeführt, die auch den Markenschriftzug im neuen „Diamanten“ prägt, aus dem der Zusatz „B.V.“ nun endgültig verschwindet. Die Firmenfarben werden heller und 1973 vor allem auch verbindlich festgelegt. Blauer Himmel und weiße Wolken fließen in den Werbeauftritt ein.

Im selben Jahr trifft Deutschland auch der „Ölschock“ als Folge der ersten Ölkrise. Sonntagsfahrverbote gehören plötzlich zu Tagesordnung und Aral sieht sich veranlasst, nach Alternativen zum Erdöl zu suchen und seine Forschung voranzutreiben. Bis zu seinem 100. Geburtstag im Jahr 1998 kann das Unternehmen schließlich einige Innovationen und Pionierleistungen präsentieren. Mit immer noch 2.418 Stationen ist Aral unverändert Marktführer im drittgrößten Tankstellenmarkt der Erde.



Wie sehr sich Tankstellen auch bei Aral verändert haben, ist im Vergleich mit dieser modernen Station leicht zu erkennen: Der Markenauftritt wurde weiterentwickelt und an den zeitgenössischen Geschmack angepasst, aber vor allem sind Tankstellen heute meist deutlich als noch vor dreißig oder vierzig Jahren. Das Verkaufsangebot in den Kassenhäusern hat sich in Größe und Angebot stark an Bäckereien, Cafés und Supermärkte angenähert. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Auch Verschiebungen oder Veränderungen in seinen Gesellschafterstrukturen hat Aral im Laufe seiner Firmengeschichte erlebt. Nur einige davon haben wir kurz gestreift. Markant war 2000 die Übernahme aller Geschäftsanteile durch die VEBA OEL AG. Die neue Gesellschaftsbezeichnung lautete nun Aral Aktiengesellschaft & Co. KG.

Doch dies blieb nur von kurzer Dauer: Bereits zum 1. April 2002 übernahm die Deutsche BP AG 51 % und zum 1. Juli dann auch die restlichen 49 % der Aktien der VEBA OEL AG. Aral wurde deshalb in den BP-Konzern eingegliedert. Vier Prozent des Marktanteils musste der daraus entstandene Mineralölkonzern auf Auflage der EU verkaufen.

Weil Aral Marktführer in Deutschland war und ist und einen hohen Bekanntheitsgrad genießt, wurden bis 2004 alle Stationen in Deutschland auf Aral umgeflaggt, die Marke BP verschwand aus dem Tankstellengeschäft, blieb aber unverändert zum Beispiel im Bereich des Flugbenzins aktiv. Ebenso treten die Tankstellen im europäischen Ausland nur noch unter der Marke BP auf.



Der moderne Markenauftritt von Aral hatte auch über die Übernahme durch die BP hinaus Bestand. Die modernen Blau- und Weißtöne erinnern an einen Wolkenhimmel, wie dieser Tanksattelzug eindrucksvoll beweist. Foto: Historisches Archiv BP/Aral

Die deutsche BP-Zentrale wird am Aral-Sitz in Bochum angesiedelt und der Bau einer neues Geschäftsgebäudes für die gewachsenen Aufgaben beginnt. 2006 ist es bezugsfertig und nicht nur nationale Geschäftsaktivitäten, sondern auch Teile der europäischen Geschäftsbereiche, sind seitdem in Bochum zu Hause.

Ein kleiner Rückblick auf Gasolin

Gasolin war von 1920 bis 1971 ein deutsches Mineralölunternehmen mit eigenen Tankstellen. Ab 1926 sollte sie vor allem das synthetische Leuna-Benzin der Leunawerke vertreiben. Der über Kohlehydrierung gewonnene Kraftstoff wurde als „Leuna Deutsches Benzin“ erfolgreich vermarktet.

1929 gehörte Gasolin zu den großen Fünf der in Deutschland wirtschaftenden Mineralölgesellschaften nach Bilanzsummer, 1935 auch nach Zahl seiner Tankstellen. Einschneidend waren die Folgen des Kriegsbeginns mit seiner Zwangsbewirtschaftung.

Der Neubeginn in Westdeutschland gestaltete sich aufgrund der zunehmenden Konflikte unter den Alliierten schwierig: Seit 1943 war die Deutsche Reichsbank in Berlin die einzige Wertpapiersammelbank Deutschlands, wo die Unternehmensaktien hinterlegt waren. Mit Kriegsende befanden sie sich im sowjetischen Sektor.

weiter auf Seite 39



Zwei Gasolin-Beispiele: Großtankstelle in Köln bei Nacht (Bild oben) und in Wuppertal-Elberfeld gemäß Firmenarchitektur. Dazu gehörten der gepflegte Blumenstreifen an der Straße und die pilzförmige Stützsäule des Daches. Ebenso typisch waren das Ölkabinett zwischen den Tanksäulen und der Aufsteller an der Straße. Foto: Sammlung Ulrich Biene



Zwar wurde Gasolin mit Entflechten der I.G. Farben im Westen unter Verlust der Ostbesitze zu einem eigenständigen Tankstellenunternehmen im Westen (registriert in Berlin-Charlottenburg), aber die Aktien waren nicht mehr zugänglich. Auch die Leunawerke, zuvor der größte Benzinlieferant, lag auf dem Gebiet der späteren DDR.

Mit dem Wertpapierbereinigungsgesetz vom 1. Oktober 1949 wurden die Anteile der Gasolin für kraftlos erklärt und durch eine Sammelurkunde ersetzt. Die nachweislichen Eigentümer wurden wieder Gesellschafter und erhielten Eigentum an dieser Sammelurkunde.

Mitte der Fünfziger Jahre betrug der Marktanteil der Tankstellenketten aus dem Ausland in der Bundesrepublik etwa 40 %, der Anteil der großen deutschen Unternehmen etwa 36 %. Um den deutschen Anteil am Tankstellenmarkt zu stärken, wurden Wintershall und DEA 1956 Miteigentümer des BV-Aral-Verbandes, unter Einbringen ihrer Vertriebstochter NITAG (Wintershall), ihrer Tankstellen (DEA) und ihrer jeweiligen Anteile an der Gasolin.



Bild oben

Der Büssing LS 11 zieht einen schon recht modernen Auflieger mit Vierkammer-Tank, der stolze 17.000 Liter Kraftstoff fassen konnte.

Bild auf Seite 37:

Die Gasolin-Bullis mit einer übergroßen Rekord-Öl-Döse auf dem Anhänger waren für Gasolin als Werbeträger unterwegs. Fotos: Sammlung Ulrich Biene

Daraufhin wurde die NITAG mit ihren etwa 800 Tankstellen auf die Gasolin mit etwa 2.000 Tankstellen zur Deutschen Gasolin-Nitag AG verschmolzen. Damit war die Marke NITAG schließlich vom Markt verschwunden.

Wie bereits bei anderen Marken änderten sich später auch bei Gasolin durch den Marktdruck die Gesellschafter- bzw. Großaktionärsinteressen. Als Folge solcher Entwicklungen ging auch Rheinpreußen in der DEA auf, die ihrerseits später von Texaco geschluckt wurde. Jahrzehnte später erstand sie dann wieder, um bald darauf dann in Shell aufzugehen.

Ähnlich war es dann auch bei Gasolin, dass 1971 in die Aral integriert wurde. Innerhalb nur weniger Monate wurden daraufhin alle Tankstellen von Rot-weiß-schwarz auf Aral-Blau umgeflaggt. Die Marke Gasolin schien plötzlich und überraschend schnell aus dem Alltagsbild verschwunden zu sein. Die Gasolin-Raffinerie in Dollbergen war aber bereits 1969 geschlossen worden.

Auch hier hatte nicht das Interesse des Verbrauchers an der Marke Gasolin nachgelassen, sondern der gestiegene Wettbewerbsdruck in der deutschen Mineralölindustrie, der sich in den sechziger Jahren

erheblich zugespitzt hatte, seinen Tribut gefordert. Nach Jahren der Hochkonjunktur ging der Kraftstoffabsatz seit den Sechzigern zurück und der von den ersten freien Tankstellen angezettelte Preiskampf erhöhte den Kostendruck auf die Konzerne.

Offizielle Seiten der Aral AG:

<https://www.aral.de>

Historisches Archiv BP / Aral:

<https://www.aral.de/de/global/retail/ueber-aral/geschichte/historisches-archiv-bp-aral.html>



Das kleine Theater

Vorhang auf und Licht an

Neben einer kleinen Anlage und einigen Dioramen aus unserem Leserkreis haben wir dieses Jahr eigene Vorschläge für Projekte vergleichbarer Größenordnung unterbreitet. Mit dieser Ausgabe geht unser Jahresthemenschwerpunkt „Anlagenvielfalt“ nun zu Ende. Unser Redakteur Dirk Kuhlmann nutzt diesen Schlusspunkt, um für eine wirkungsvolle Idee zu werben und zeigt auch bekannte Schaustücke auf, die diesem Konzept folgen.

Von Dirk Kuhlmann. Mit Sicherheit haben Sie auf diversen Messe- und Ausstellungsbesuchen den besonderen Trend in der Spur Z beobachten können. Es sind diese kleinen Kästen mit einem „Guckloch“ von vielleicht 60 x 20 cm.



Guckkasten im Wohnraum: Das eindrucksvoll in Szene gesetzte Diorama „Le viaduc sur la valeé“ steht als Blickfang im Kuhlmannschen Esszimmer und fesselt jeden Besucher.

Darin sind unter hellem Licht äußerst filigran aufgebaute Landschaften im Maßstab 1:220 zu finden. Manch ein Besucher meint natürlich im ersten Augenblick, dass dies die unrühmliche Wiedergeburt der „Bratpfannen- oder Röhrenfernseher-Ära“ sei - doch weit gefehlt!

So hat z.B. das „Marienfeld“ von Dietmar Allekotte viele neugierige Blicke auf sich gezogen. Aktuell ist es die „Kohlenkiste“ von Manfred Forst, die als hochaktuelle Vertreterin dieser Gattung auf Ausstellungsreise geht.

Auf kleinstem Raum wird dort genau ein Thema dem Betrachter präsentiert, es findet keine Reizüberflutung statt und absolut passendes Rollmaterial ergänzt wirkungsvoll die Szenerie. Gefahren

wird häufig auf einem Gleisoval mit oder ohne Schattenbahnhof, auch eine Pendelzugautomatik übernimmt bisweilen den Ablauf. Worin liegen die weiteren Vorzüge eines solchen Kastens?

In erster Linie kann der geneigte Bastler in einem überschaubaren Zeitraum ein fertiges Stück Modellbahn vorweisen. Es ist eigentlich auch die richtige Gangart für den Anfänger oder Wiedereinsteiger.

Viele von uns haben eine größere Bundesbahn-Anlage der Epoche 3 im Hobbyzimmer, mit dem Kasten könnten wir auch mal andere Epochen oder gar Länder zeigen. Zudem müsste ein solches Kleinod auch, ohne den großen Aufschrei des Ehepartners, im Wohnraum seinen Platz finden.



Ein weiterer Guckkasten als Dekorationsobjekt: Das schmale „Süderheidetal“ macht sogar mit einer Pendelzugautomatik auf sich aufmerksam.

Um alle Vorzüge auszuspielen, präsentiere ich Ihnen in der Weihnachtsausgabe von **Trainini®** den besonderen „Guckkasten“. Dazu verlassen wir Deutschland und begeben uns in den Nordosten der Vereinigten Staaten. Aber keine Bange, der Gleisplan und die zeichnerische Darstellung der Landschaft können universell genutzt werden.

Beispiel gefällig? „Im Tal der Wupper“ wäre auch eine reizvolle Möglichkeit! Zudem verzichte ich in der Folge so weit wie möglich auf den speziellen Jargon der eingefleischten US- Modellbahner. Damit wir alle auch visuell im Spiel sind, finden Sie im Infokästchen am Ende dieses Artikel zwei Video- und eine Seitenempfehlung: Also erst reinschauen, dann weiterlesen!



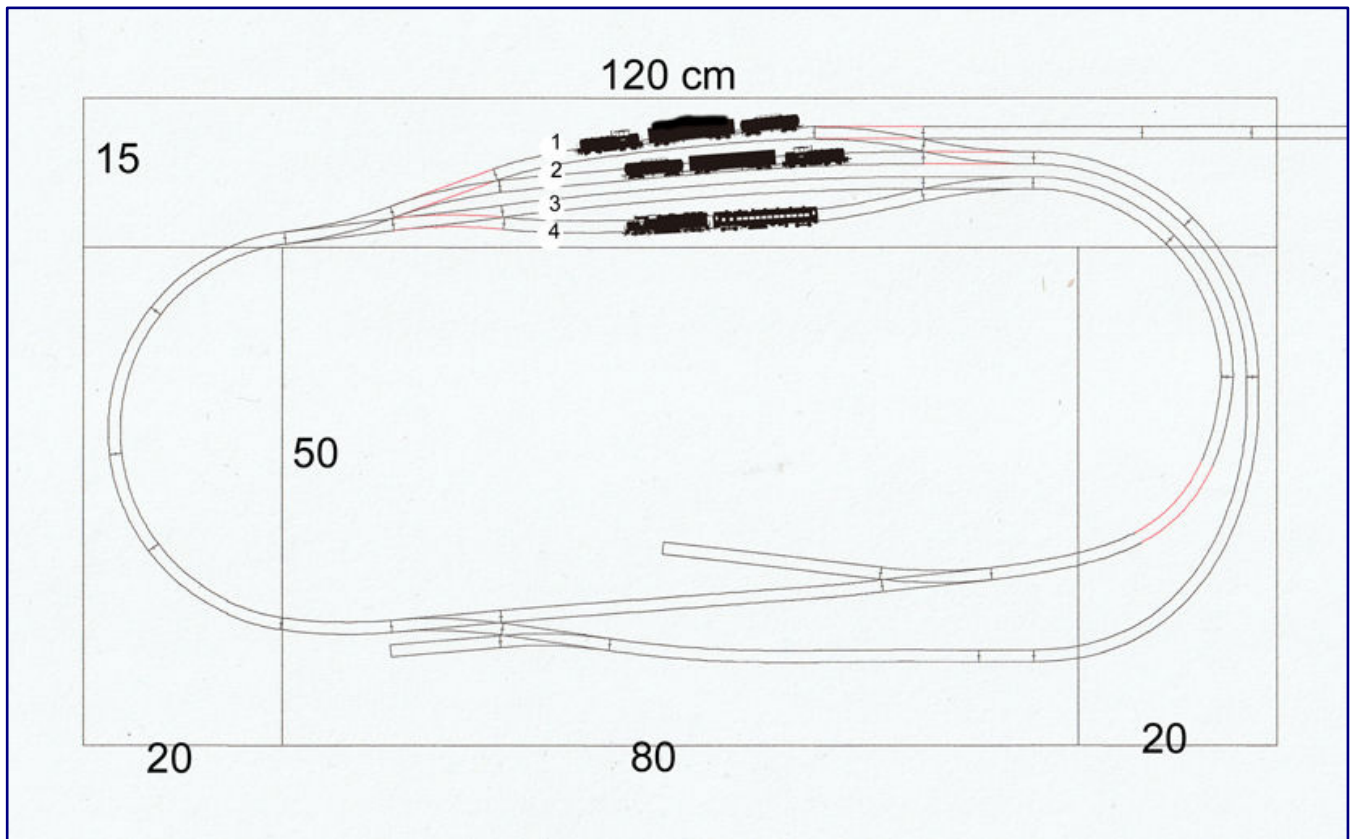
Als Modifikation kann auf dem Viadukt auch amerikanisches Rollmaterial eingesetzt werden, in diesem Fall ein Budd Rail Diesel Car (Budd RDC).

Nebenbahnbetrieb in Nordamerika

Viele Modellbahner verbinden die Vereinigten Staaten meist mit „ultralangen“ Güterzügen, welche von mehreren Diesellokomotiven gezogen werden. Prima, wenn genug Platz in der Wohnung vorhanden ist oder der Modellbahnclub mitspielt. Für eine vernünftige Umsetzung kommen hier schon gerne 5 Meter für eine Anlage zusammen.

Ein Zubringerdienst oder Verteilerverkehr auf einer der sogenannten „Short Lines“ ist jedoch schon auf kleiner Fläche durchführbar und reizvoll.

weiter auf Seite 45



Der einfache Gleisplan (Bild oben) mit den Zentimeter-Maßen zu den Abschnittsteilungen und mit der Landschaftszeichnung (Bild unten) zur Visualisierung der dargestellten Landschaft (1 Depot, 2 Freiladegleis, 3 Farmhaus, 4 Einfahrt Gewerbeunternehmen)

Stellen wir uns einfach vor, dass auf einer entlegenen Strecke immer wieder Abzweige zu Industriefirmen bestehen. Meist kommt eine Rangierlok („Switcher“) mit zwei bis drei Wagen im Schlepp dort vorbei (von Gleis 1) und liefert einer Firma Material an.

Einige Zeit später kommt der Zug ohne seine Ladung wieder aus dem Industriekomplex heraus (von Gleis 2), der Modellbahn-Betreiber oder seine Gehilfen haben jedoch keine Hand angelegt! Wie geht das?

Ein alter Trick, dazu sind zwei Lokomotiven und die genutzten Waggontypen mit gleicher Kennzeichnung erforderlich, einmal mit einmal ohne Ladegut. Im nicht sichtbaren Bereich werden die Züge mit einer Automatik und entsprechender Umpolung in Gang gesetzt.



Hier geben ein Beispiel für geeignetes, amerikanisches Rollmaterial (Bild oben). Es sind Produkte von AZL, MTL und offene Wagen von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Teilweise wurden sie neu lackiert und neu beschriftet. Ein Zug ist, wie im Beitrag erläutert, beladen, ein weiterer, identischer Zug unbeladen unterwegs und sorgt für überraschte Blicke der Zuschauer. Auch einige typisch amerikanische Häuser (Bild unten), darunter in der Mitte die in den Meldungen weiter unten vorgestellte Archistories-Neuheit, haben wir zum gewählten Thema gefunden.

Damit noch mehr Spaß aufkommt, hat unser Vorschlag noch zwei weitere Speichergleise (Gleise 3 & 4). Hiermit können z. B. der im Bild bereits gezeigte, von Betriebsspuren gezeichnete „Budd RDC“ mit auf die Kleinanlage gebracht werden. Dies sind, eher salopp ausgedrückt, nichts anderes als ein amerikanischer Schienenbus.

Schlussendlich ist sogar noch ein Gleisanschluss nach draußen vorhanden, damit ein kleiner Gleiskasten mit weiteren Zügen angesetzt werden kann.

Die Gleise werden vorzugsweise von MTL oder Atlas bezogen, hier kommen wir dem amerikanischen Schwellenabstand am nächsten. Damit auch eine hohe Betriebssicherheit gewährt ist, kommt ein Radius von 195 mm zum Einsatz.

weiter auf Seite 47

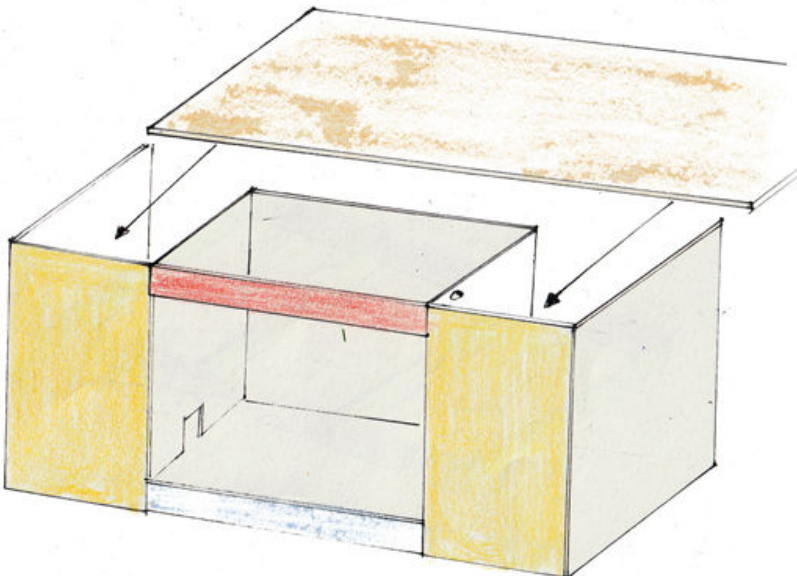
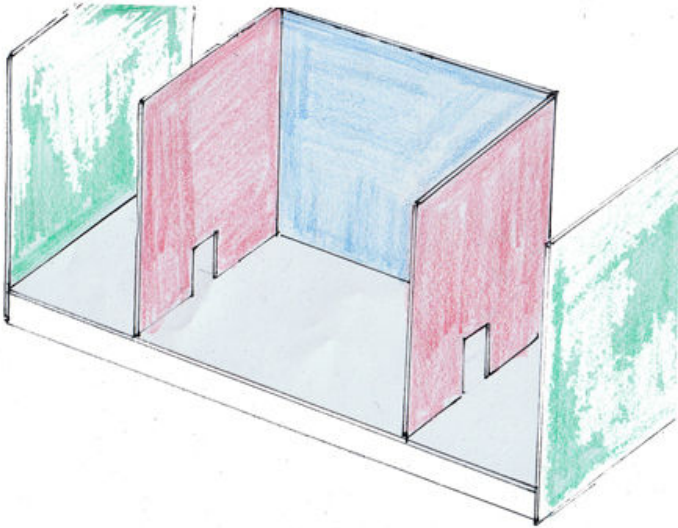
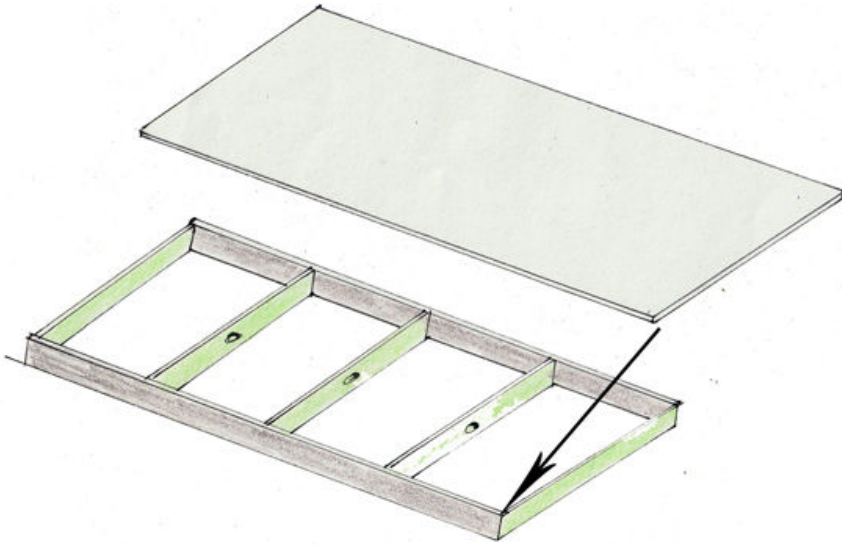


Bild links:
Der schematische Aufbau eines Guckkastens

Passende Gebäude

Bei den Häusern und sonstigen Bauten gibt es hierzulande natürlich nur eine begrenzte Auswahl. Einen Blick über den großen Teich auf die Seiten des Händlers und Herstellers „Walthers.com“ bietet zumindest eine erste optische Orientierung (siehe auch Abbildungen auf Seite 45).

Die nagelneue US-amerikanische Hausserie von Archistories (hier im Heft unter den Meldungen vorgestellt) passt auf jeden Fall auf unser Schaustück.

Ein kleiner Bahnsteig ist recht schnell selbst gebaut und ein Depot wird mit Sicherheit von einem Hersteller angeboten. Eine große Toreinfahrt mit umschließenden Mauern und ein Pförtnerhaus reichen hier zur Andeutung einer großen Industrieanlage bereits aus.

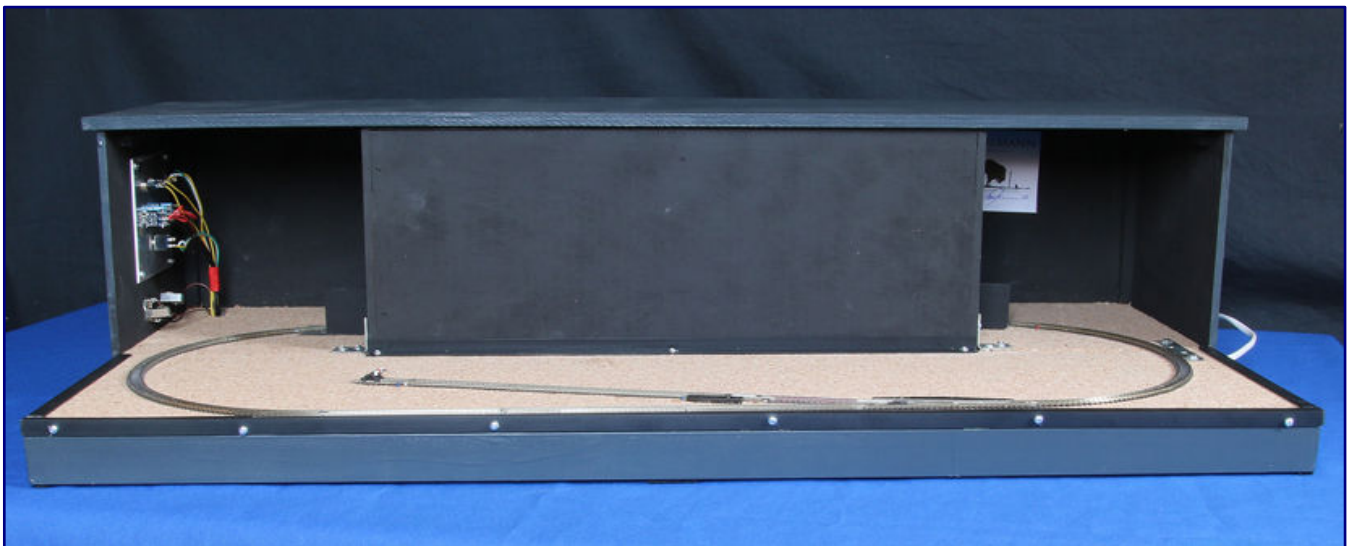


Bild oben und unten:
Hier ist der Grundaufbau vom „Catharinen Tief“ einzusehen und ein Blick auf die fertige Rückseite möglich, die der Betrachter normalerweise nicht zu sehen bekommt bzw. bekam.

Damit haben wir weiterhin genug Luft, um die Landschaft wirkungsvoll darstellen zu können. Alleine das kleine Tal mit dem Fluss erzeugt ein „Hoch und Runter“ und lässt mit Sicherheit die Augen der Betrachter wandern.

Damit aller Anfang nicht so schwer ist habe ich für Sie einige Skizzen zum Aufbau eines „Guckkastens“ angefertigt. Damit wäre ein guter Ausgangspunkt geschaffen. Und natürlich ist der Blick auf ein im Bau befindliches Diorama immer noch beste visuelle Anleitung.



Die ersten Strukturen der Landschaft beim „Le viaduc sur la vallée“ sollen Lust wecken auf den Bau eines eigenen Betriebsdioramas im Guckkasten. Auf Seite 49 in unserem Schlussbild sehen Sie das neueste Werk unseres Autors mit dem Titel „Strandgatan“, das schon bald seine Ausstellungspremiere feiert (siehe Angaben im Guckkasten).

Wie immer gilt, eine passende Hintergrundkulisse und die wirkungsvolle Ausleuchtung der Szenerie vervollständigen das Schaustück.

Damit wären am Ende unserer dritten Folge dieser kleinen Planungsreihe zu unseren ausklingenden Jahresthemenschwerpunkt 2019. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Bau ihrer kleinen „Theaterbühne“.

Besuchstipp für die Ausstellung in Lahnstein
Wer Lust und ein wenig Zeit am 29. Februar 2020 oder 1. März 2020 opfern kann, sollte in Lahnstein bei der „Internationalen Modellbahnausstellung“ vorbeischaun.
Hier wird zum ersten Mal in der Öffentlichkeit die schwedische Theaterbühne „Strandgatan“ im Maßstab 1:220 präsentiert. Weitere Informationen im Steckbrief auf Seite 49.

Für Fragen unserer Leserinnen und Leser steht die **Trainini®**-Redaktion natürlich bereit, jedoch darf ich hier auch auf das 8. Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken am 28./29. März 2020 hinweisen. Viele der erwähnten Kleinanlagen sind vor Ort und die einzelnen Erbauer werden mit Sicherheit ebenfalls mit Rat unterstützend auftreten.

Deshalb kann ich als Schlusswort nur noch sagen: „Vorhang auf, Licht an, hier kommt...“

Videoempfehlungen:

<https://www.youtube.com/watch?v=9t1qAMlhUHQ>
https://www.youtube.com/watch?v=4H10g_dmaUI

Seitenempfehlung mit Informationen:

<https://www.american-rails.com/shortlines.html>

Seiten unseres Autors:

<http://helenensiel.com>



Vormerken!

- **18. Lahnsteiner Modellbahntage**
29.2. / 1.3.2020
10:00 - 17:00 Uhr (So. ab 11:00 Uhr)
Stadhalle am Lahnhofplatz
56112 Lahnstein
- des MEC Lahnstein-Koblenz
<https://www.mec-lahnstein-koblenz.de>
- mit Beteiligung von Dirk Kuhlmann und
seinem neuesten Werk „Strandgatan“

Shinkansen E6 Komachi

Außen hui, ...innen auch!

Japanischer Hochgeschwindigkeitsverkehr hat seine besonderen Reize: Diese Art der Fortbewegung hat ihren Ursprung im technikbegeisterten Land der aufgehenden Sonne. Und hier scheinen auch die modernsten Züge weltweit über die aufgeständerten Trassen zu jagen. Wir nehmen uns das Modell der noch sehr jungen Serie E6 vor und statten es mit der Innenbeleuchtung von Rokuhan aus.

Die Shinkansen-Züge der Serie E6, die heute als Modell unser Vorführobjekt sind, sind seit dem 16. März 2013 bei der JR East im Einsatz. Wie die E5, denen sie in ihrer Formensprache ähneln und mit denen sie auf Teilstrecken gekoppelt fahren, gingen sie aus den beiden Prototypen namens FASTECH 360Z hervor.



Die auf der Komachi-Linie mit bis zu 320 km/h verkehrenden Shinkansen der Serie E6 von JR East sind die jüngste Entwicklung unter den Hochgeschwindigkeitszügen, die gegenwärtig im Einsatz ist. Am 16. Mai 2016 streckt dieser Zug dem Fotografen in Tokio seine Nase entgegen.

Zum Zeitpunkt des ersten kommerziellen Einsatzes auf der Super-Komachi-Verbindung war die Höchstgeschwindigkeit noch auf 300 km/h begrenzt. Gegenüber dem Vorgänger E3 (V_{\max} 275 km/h) ermöglichten sie dennoch zwischen Tokio und Akita eine Fahrzeitverkürzung um 10 bis 15 Minuten.

Um auch mit den E5 gekuppelt fahren zu können, war das Erhöhen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 320 km/h erforderlich, was ein Jahr nach dem Start dieser modernsten Shinkansen-Züge



Der am selben Tag ebenfalls in Tokio aufgenommene Shinkansen E3 war nur mit maximal 275 km/h unterwegs. Die sechsteilige Garnitur besaß die gleiche Platzkapazität wie ihr um einen Mittelwagen längerer Nachfolger.

geschah. Zu diesem Zeitpunkt kam das Ausliefern des E6 zum Abschluss, womit die E3 aus dem Betrieb genommen werden konnten.

Die vom E6 gefahrene Verbindung zwischen Tokio und Akita wurde mit dieser vollständigen Umstellung wieder von Super Komachi auf Komachi zurückgeändert – der Verbindungsname findet sich auch in der offiziellen Produktbezeichnung von Rokuhan wieder. Im Vorbild sind die Züge wegen der hohen



In Oyama halten nicht alle Shinkansen-Linien und so können die Züge hier auf den Mittelgleisen auch bei der Durchfahrt mit Höchstgeschwindigkeit beobachtet werden. Diese Doppelheit aus einem E5 (hinten) und einem E6 (vorne), der in voller Länge festgehalten werden konnte, legt am 14. Mai 2016 aber einen Zwischenhalt ein.

Anforderungen an die Kurvenläufigkeit mit einer Neigetechnik versehen, die den Wagenkasten bis zu 1,5° in die Kurve legen kann.

Wie die ebenfalls im Regelbetrieb mit 320 km/h verkehrenden E5 ist auch die Serie E6 auf eine konsequente Stromlinienförmigkeit ausgerichtet worden. Das führt zur 13 Meter langen Nase mit einem „Entenschnabel“ an den Endwagen, die dem Tunnelknall entgegenwirken sollen.



Das Logo der Bahnverwaltung, das auch Rokuhan an seinen Modellen wiedergibt, prangt jeweils am Mittelwagen hinter den beiden Endwagen.

Deswegen brauchen die neuen Züge sieben Wagen, um die gleiche Platzkapazität wie die Vorgänger der Serie E3 zu erreichen, die nur sechsteilig unterwegs waren. Rokuhan hat diese Einheit eines E6 vorbildgerecht aufgegriffen und auf eine Grund- (Endwagen und ein motorisierter Mittelwagen; Art.-Nr. T029-1 / Noch 7297675) sowie eine Erweiterungspackung (vier Mittelwagen; T02-2 / 7297676) verteilt.

In der Außengestaltung von Vorbild und Modell dominieren weiße Wagenkästen mit einem silberfarbenen Zierstreifen sowie rote Dächer und Fronten. Die Züge wirken bei der Einfahrt in den Bahnhof schnittig, ansprechend und sehr modern.

Blick aufs Modell

Die Modelle von Rokuhan wirken sehr gelungen: Formen und Proportionen wirken stimmig, die Lackierung ist sauber und frei von Staubeinschlüssen und auch die recht spärlichen Anschriften des Vorbilds finden sich unter der Lupe gut lesbar auf den Modellen wieder.

Die einzige Besonderheit, über die wir stolpern, ist ein der zweisprachigen Anleitung (Japanisch / Englisch) beiliegender Schiebebildbogen. Er enthält die Betriebsnummern für die beiden Endwagen, die vom Kunden selbst nach Ausschneiden und Anlösen im Wasserbad aufgebracht werden sollen.



Die lange und typische Nasenform des Shinkansen E6 ist auch im Modell gut getroffen worden. Die einzelnen Wagenteile kuppeln kurz, ergeben auch in Kurven ein geschlossenes Zugbild und zeigen auch die Unterbrechungen im ansonsten geschlossenen Bild der Vorbildschürze.



Die beiden Zugpackungen, im Bild die Basiseinheit (Art.-Nr. T029-1 / Noch 7297675) liefert Rokuhan sicher verpackt in Kunststoffkassetten aus, denen die zweisprachige Anleitung in gedruckter Form (und hier ebenso der Schiebbildbögen für die Betriebsnummern der Endwagen) beiliegt

Dies stellt kein Problem dar, ist aber auch für Rokuhan als eher ungewöhnlich zu bezeichnen. In ihren Formen sind die beiden Endwagen absolut identisch und so ließ sich hier auf zusätzliche Druckvorlagen verzichten.

Doch zeigen tatsächlich alle fünf Mittelwagen unterschiedliche Formen, zumindest in kleinsten Details? Diese wurden ja vollständig tamponbedruckt.

Wer bereits den Shinkansen 500 sein Eigen nennt, auf den wird beim ersten Anblick vielleicht etwas befremdlich wirken, dass die Wagen des E6 im Vergleich zu ihm recht kurz ausfallen und einen rechteckigen Querschnitt aufweisen.

Hier handelt es sich aber um korrekte Wiedergaben der Vorlage, denn die Grundrissform ist typisch für alle Shinkansen-Züge mit der einen einzigen Ausnahme – und genau die hatte Rokuhan einst als erstes umgesetzt.

Auch die Wagenkastenlänge offenbart keine Verkürzung, die im Maßstab 1:220 wohl auch überflüssig wäre. Das zeigt uns das Umrechnen der Vorbildmaße und Nachmessen an den End- und Mittelwagen: Rokuhan hat alle wichtigen Vorbildmaße absolut exakt eingehalten! Auch beim Vorbild sind die Wagen des ähnlichen E5 rund fünf Meter länger.

Maße zum Shinkansen E6 Komachi

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge	23.075 mm (Endwagen) 20.500 mm (Mittelwagen)	104,9 mm 93,2 mm	104,9 mm 93,3 mm
Höhe	3.650 mm	16,6 mm	16,8 mm
Breite	2.945 mm	13,4 mm	13,8 mm

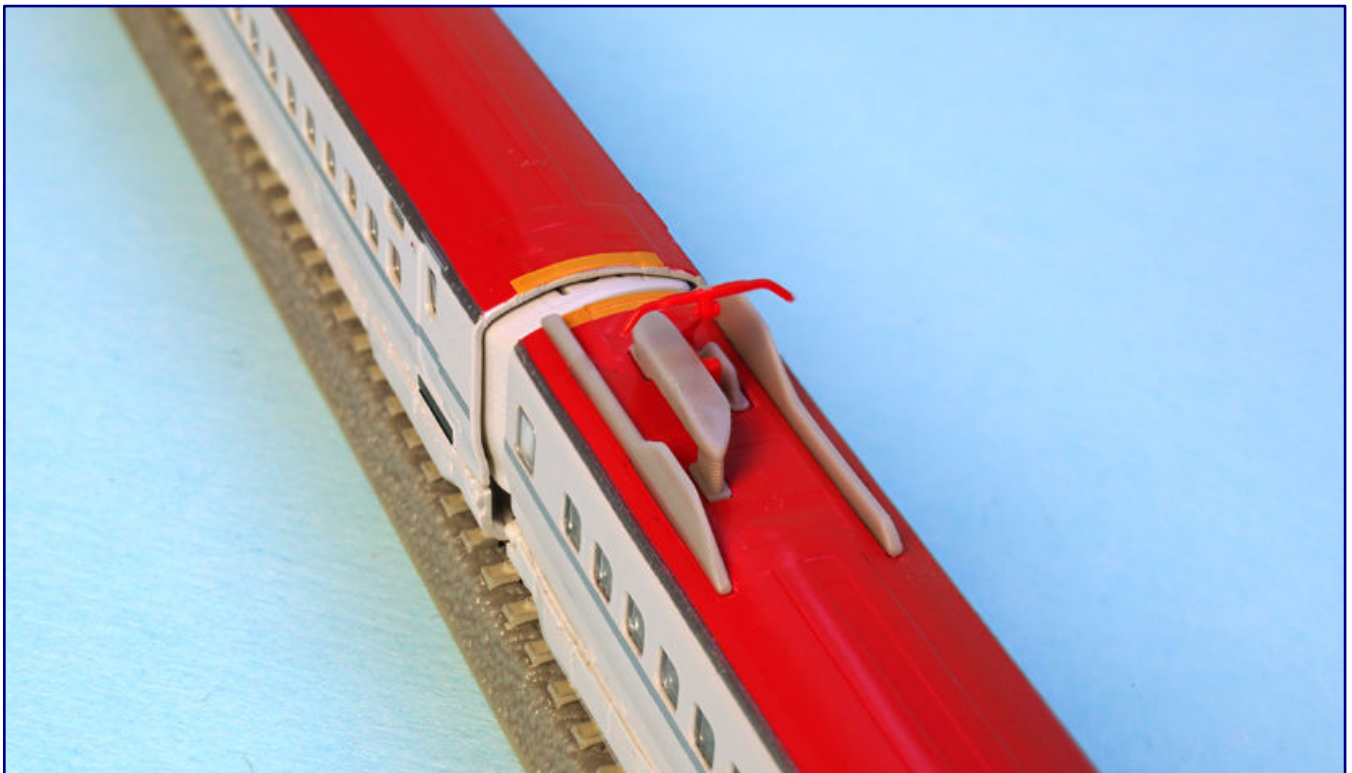
Um den Komfort und das Platzangebot für die Fahrgäste nicht zu beeinträchtigen, weisen die Hochgeschwindigkeitszüge rechteckige Querschnitte und großzügige Breiten auf. Damit der Mini-Shinkansen E6 Komachi, der auch umgebaute Altbaustrecken befährt (siehe **Trainini®** 10/2014), das zulässige Lichtraumprofil nicht überschreitet, ist dieser „Kunstgriff“ erforderlich.

Aufs Gleis gestellt, bestätigt sich der gute Eindruck: Sanft setzt sich der Zug in Bewegung, sobald er Spannung über das Gleis erhält. Vorbildgerecht taugt er auch als echtes „Rennpferd“, das überhöhte Kurvenverläufe liebt.

Der Antrieb ist wieder in einem der Mittelwagen versteckt – unterflur unter der Nachbildung der Inneneinrichtung. Es ist der mit Pantographen ausgestattete Wagen E628-5, der natürlich in der Grundpackung zu finden ist. Dort arbeitet ein flacher, aber ausreichend starker Glockenankermotor über Kardanwellen und Schnecken auf die Zahnräder aller vier Achsen.

Im Vergleich zu den Modellen des Shinkansen 500 ist der E6 Komachi im höheren Geschwindigkeitsbereich aber deutlich lauter unterwegs. Das empfinden wir nicht als störend, ist aber auch nicht zu überhören. Etwas Fett auf die Schnecken (aus Metall) und die eigentlich selbstschmierenden POM-Zahnräder schafft zumindest etwas Abhilfe.

Standard bei Rokuhan ist die beidseitige Stromabnahme an allen Achsen jedes Mittel- und Endwagens. Da die an die Achsspitzen greifenden Radschleifer keinerlei messbaren Rollwiderstand erzeugen, erscheint dies verblüffend, wenn ein Waggon unwissend zum ersten Mal umgedreht und kontrolliert wird.



Die Trennstreifen und wenigen Betriebsanschriften sind treffsicher auf den Wagen aufgedruckt (Bild oben). Mehrfarbig sind nur das Bahnlogo und die Piktogramme für Waggenummer, behindertengerechte Zugänge und die 1. Klasse (grünes Kleeblattsymbol). Die Puffer und Stoßplatten, die beim Vorbild zum Schürzenausschnitt führen, sind als Gravuren nachgebildet, aber nicht dunkel abgesetzt worden. Typisch für diesen Zug ist auch die Montage des Einholstromabnehmers mit umgebenden Windabweisern (Bild unten).

Es ist eine technische Meisterleistung, diese elektrische Verbindung an beweglichen Teilen so kontaktsicher und gleichzeitig reibungsarm auszuführen: Wird ein auf Schienen stehender Waggon leicht angeschoben, rollt er nach dem Loslassen unbeirrt weiter.

Im Vergleich zu den bislang drei Modellvarianten der Serie 500 haben wir noch eine Änderung mit Freude festgestellt: Statt gelber Leuchtdioden zum Kennzeichnen des Spitzenlichts - in Japan ein Zweilicht-Spitzenlicht - kommen beim E6 Komachi nun kaltweiße Leuchtdioden zum Einsatz. Sie geben den Vorbildeindruck erheblich besser wieder.

Einbau der Innenbeleuchtung

Kaltweiße SMD-Leuchtdioden kommen auch bei der Innenbeleuchtung zum Einsatz, die wir heute testweise beim Shinkansen E6 Komachi verbauen wollen. Dafür erforderlich sind sieben Leiterplatten, denn kein Wagenteil soll dunkel bleiben.

Technisch sind sie auch alle schon ab Werk passend vorbereitet, ein Rokuhan-Eigenprodukt lässt sich also recht problemlos und vor allem einfach, wie wir zeigen möchten, einbauen. Besorgen müssen wir uns insgesamt sieben Beleuchtungsätze, die in zwei technischen Ausführungen gebraucht werden.



Zur Beleuchtung der (mit Einrichtungen versehenen) Innenräume des gesamten Zuges sind zwei Innenbeleuchtungen für Shinkansen-Endwagen (A030 / Noch 7297432) und fünf vom „Typ A“ (A009 / Noch 7297409) erforderlich. Motorwagen und nicht motorisierte Zwischenwagen nutzen also denselben Typ.

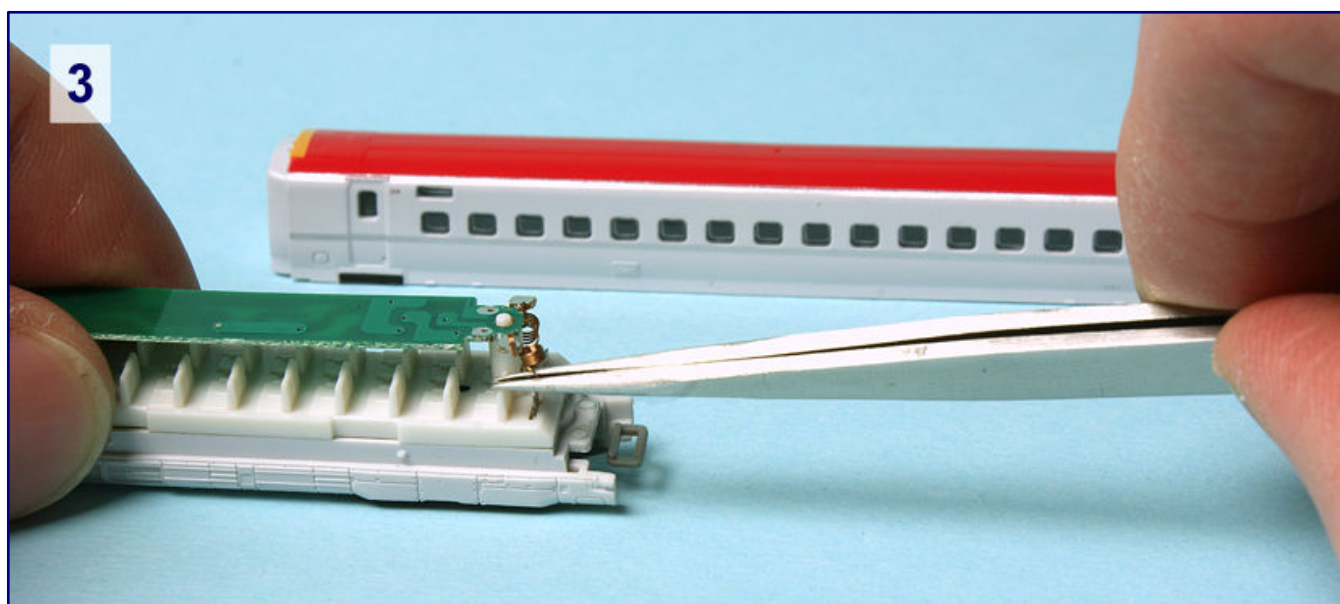
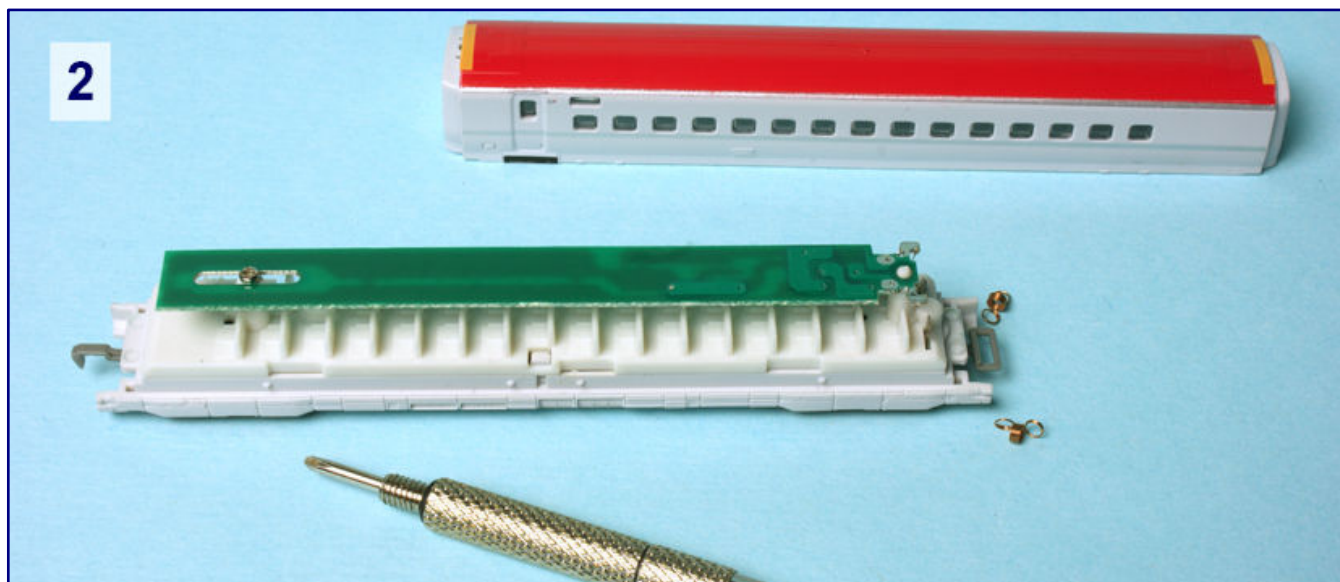
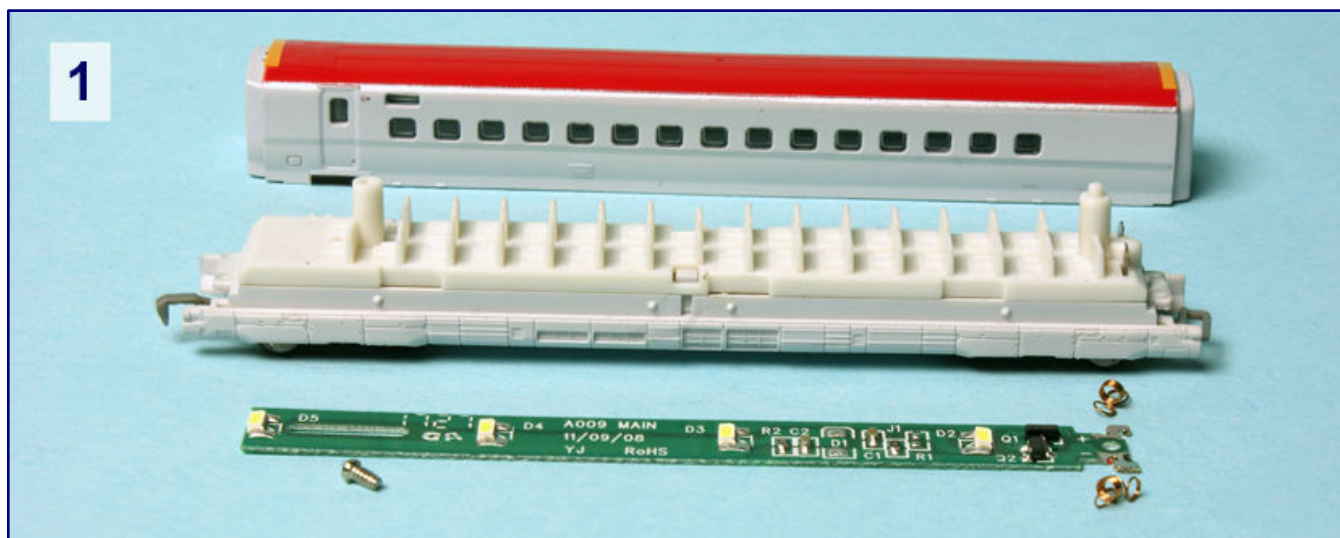
In die Mittelwagen passt die „Innenbeleuchtung Typ A“ (Art.-Nr. A009 / Noch 7297409), von der wir folglich fünf Exemplare brauchen, während die beiden Endwagen nur mit dem kürzeren Typ „Innenbeleuchtung Shinkansen (Front)“ (A030 / Noch 7297432) zurechtkommen.

Zur Montage liegen jeder Packung neben der eigentlichen Leiterplatte noch je vier Zugfedern und zwei kleine Schrauben bei – nur die Hälfte davon brauchen wir beim Einbau, sofern kein Teil verlorengeht oder beschädigt wird.

Um den Einbau zu bewerkstelligen, müssen wir zunächst Fahrwerk und Aufbau des zu bearbeitenden Fahrzeugteils voneinander trennen, was unterschiedliche Vorgehensweisen bedeutet. Erläutert ist dies in der Anleitung, die dem Fahrzeug, nicht der Innenbeleuchtung, beiliegt.

Glücklicherweise sind die bildlichen Darstellungen hier sehr „sprechend“, denn Rokuhans Anleitungen beschränken sich auf japanische und englische Beschreibungen. Wir beginnen gemäß dem dargestellten Vorgehen zunächst mit den nicht motorisierten Mittelwagen der Ergänzungspackung.

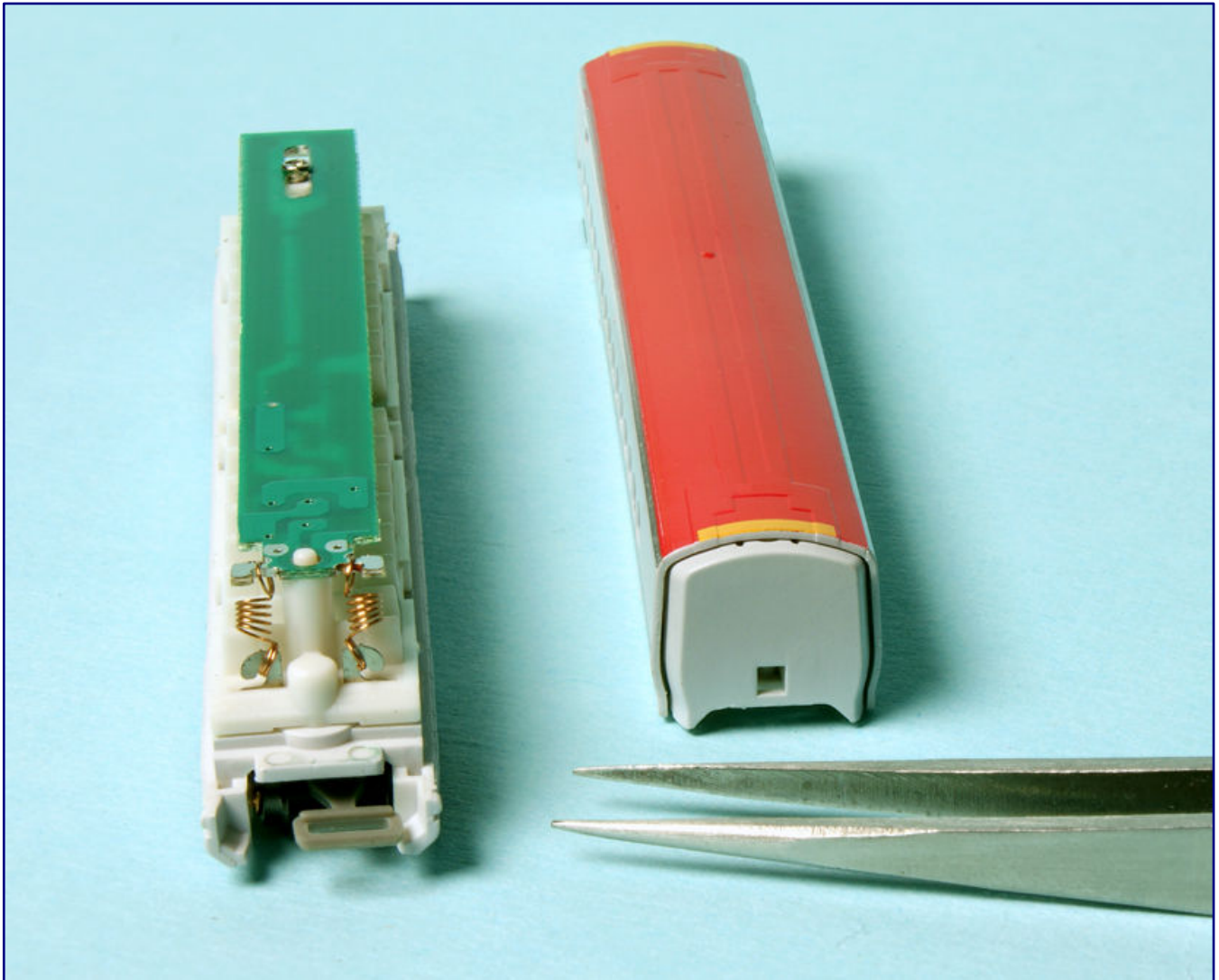
weiter auf Seite 57



Leichte Montage der Rokuhan-Innenbeleuchtung in drei Schritten: Bereitlegen von Leiterplatte, den beiden Federn und der Befestigungsschraube, anschließend Abspreizen und Abnehmen des Gehäuses (1), Aufsetzen der Platine mit nach unten zeigenden LED, Schraube ansetzen und Festziehen (2), danach die beiden Federn mit Hilfe einer Pinzette einhängen (3) – fertig!

Bei ihnen ist der Aufbau nur mit Rastnasen auf dem Fahrwerk befestigt. Durch leichtes Aufspreizen des Gehäuses lässt es sich, wie wir es auch von Märklin-Drehgestelllokomotiven kennen, nach oben abziehen.

Zum Vorschein kommt eine Inneneinrichtung, die eine korrekte 2+3-Bestuhlung wiedergibt, aber im Modell zu eng ist, um auf den Sitzen Figuren zu platzieren. Das erscheint uns zunächst als ein Hemmnis, denn mit dem Licht lenken wir später ja den Fokus aufs Innere.

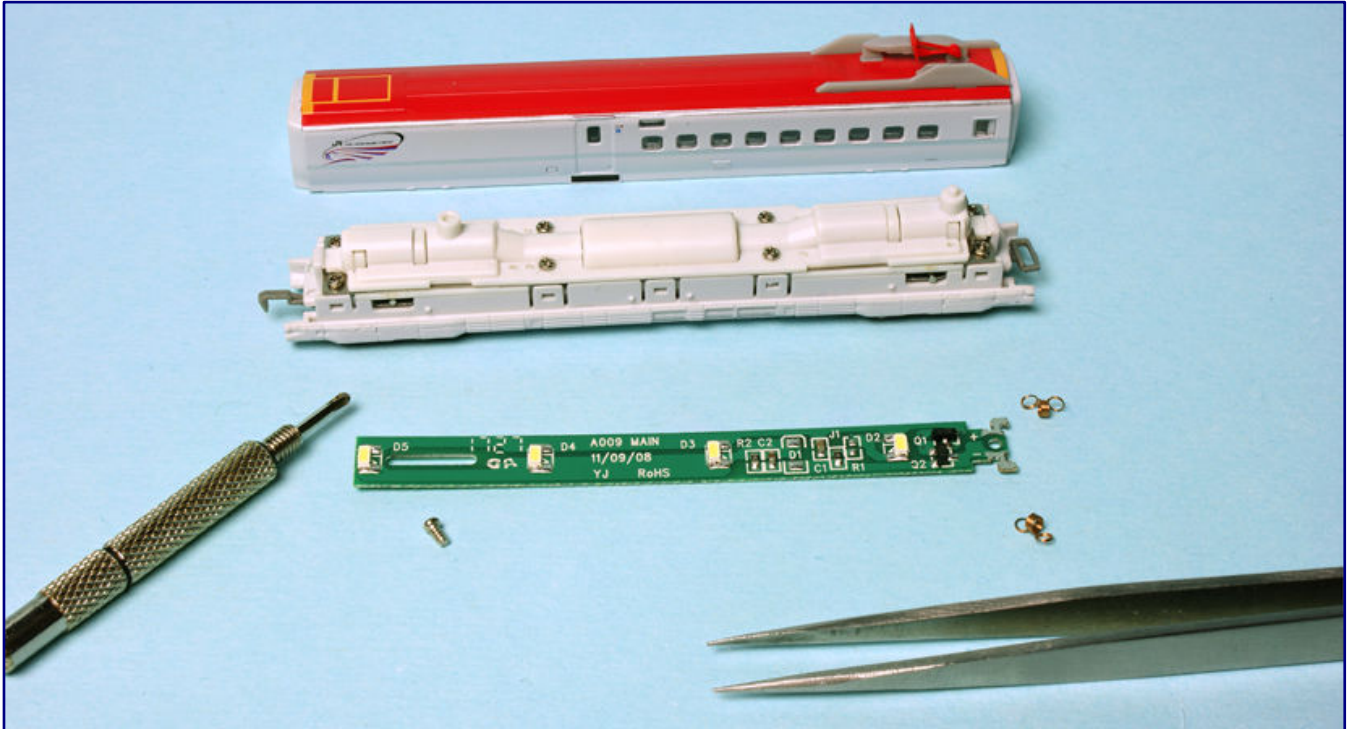


Einfach, aber effektiv: Hier ist gut zu sehen, wie die sicher eingehängten Federn die Stromabnahme des Fahrwerks und die Lichtplatine elektrisch verbinden. Die Zugfedern dürfen beim Montieren nur nicht überdehnt werden. Eine elektrische Kupplung gibt es nicht. Die Wagen werden wieder durch eine einfache Haken-Ösen-Kupplung (im Bild die als Langloch ausgebildete Öse) betriebssicher und schnell entkoppelbar verbunden.

Da die Shinkansen-Züge aber sehr kleine Fenster haben, wie es ähnlich bei Flugzeugen der Fall ist, fällt dies dann aber doch nicht auf. Also geht es gleich weiter! Wir inspizieren das Modell und stellen fest, dass die Einbaurichtung klar und eindeutig ist.

Auf einer Seite wird die Leiterplatte, deren LED fast selbstredend nach unten zeigen müssen und dann die Inneneinrichtung illuminieren, auf einen Steg mit Nase gesetzt. Die Gegenseite am anderen Ende zeigt ein Langloch, unter dem der zweite Steg mit einem Schraubloch sitzt. Hier drehen wir die beiliegende Schraube mit einem Uhrmacherwerkzeug ein und fixieren die Platine auf diesem Wege auf ihren Halterungen.

Sobald dies geschehen ist, bedarf es des Verbindens mit den spannungsführenden Teilen des Fahrwerks. Am gesteckten Ende finden wir zwei Metallbügel und auf der darüber liegenden Leiterplatte zwei zugehörige Einhängestellen. Verbunden werden sie mit den beiliegenden Zugfedern, die den Betriebsstrom zur Platte übertragen.



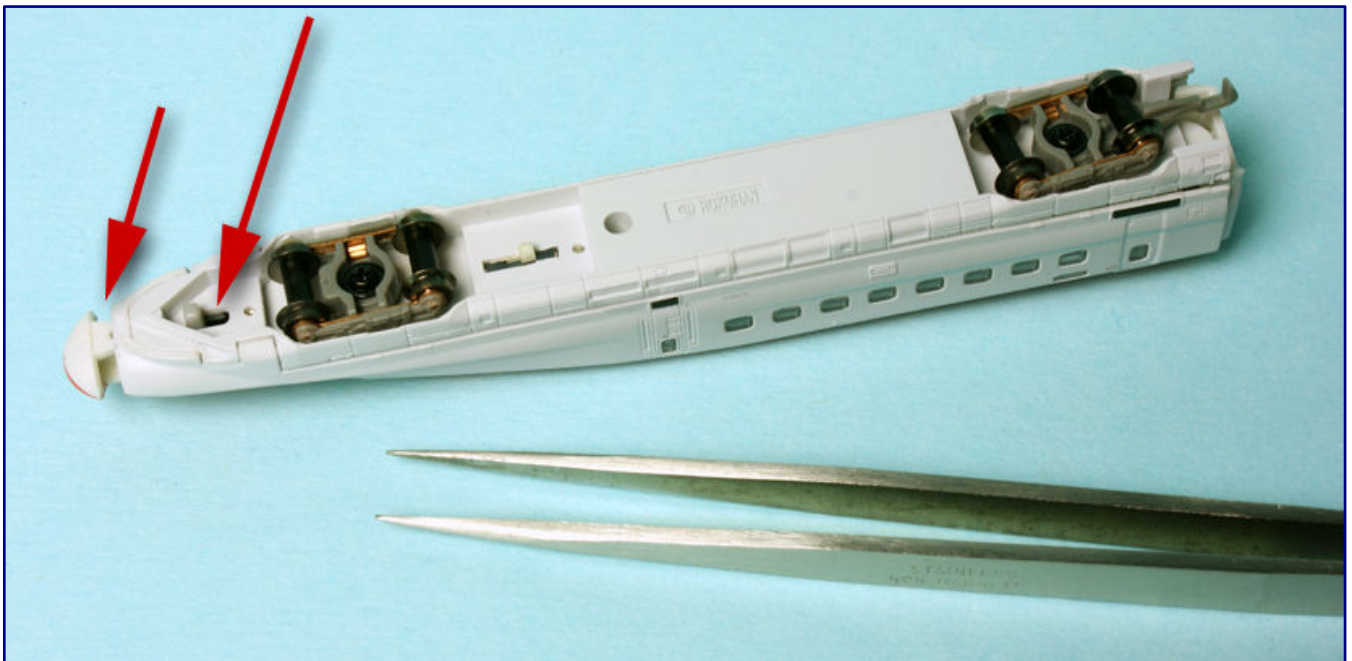
Die Montage im angetriebenen Mittelwagen zeigt keinen Unterschied zu den übrigen (Bild oben). Es kommt auch derselbe Platinentyp (A009 / Noch 7297409) mit vier Leuchtdioden zum Einsatz. Im Vergleich zu Bild 2 auf Seite 56 lässt sich mit Blick auf die Position der festgezogenen Schraube aber nun verstehen, warum deren Durchführung in der Leiterplatte als Langloch konstruiert wurde (Bild unten).

Mit einer spitzen Pinzette, ruhiger Hand und Geschick werden die Federn zunächst unten und dann oben an der Platine eingehängt. Dabei sollten sie so gegriffen werden, dass die Zugkräfte nicht zum offenen Ende der Pinzette wirken.

Sonst wird einem schnell klar, warum Rokuhan vier statt der nur zwei erforderlichen Exemplare beilegt. Ein Verlust von Teilen kann sich aber auch daraus ergeben, dass beim Einhängen der Federn zu viel Kraft auf sie ausgeübt wird und sie dabei so stark gedehnt werden, dass sie nicht mehr ausreichend Haltekraft entfalten und sich wieder aushängen. Davor warnt auch der Text der beiliegenden Anleitung – nur halt leider nicht auf Deutsch.

Ist auch dieser Schritt abgeschlossen, kann ein Funktionstest erfolgen und das Gehäuse wieder aufgesetzt werden. Drei weitere Male ist dieser Bauschritt in unserem Fall zu wiederholen, bevor wir mit dem Motorwagen den ersten Bestandteil der Grundpackung bearbeiten.

Auch hier ist das Vorgehen identisch zu den vier vorhergegangenen Zwischenwagen. Unterschiede bestehen nur insofern, als dass der Motorwagen keine Nachbildungen von Sitzen zeigt, weil die Abdeckung des flachen, längs verbauten Glockenankermotors dafür zu hoch ist. Störend fällt auch das von außen nicht auf, es ist schlicht nicht zu erkennen – schon gar nicht im Vorbeifahren.



Knifflig ist bei unserer beispielhaften Ausstattung mit Innenbeleuchtung nur das Bearbeiten der Endwagen. Hier kann der Aufbau nicht einfach abgezogen werden. Zuvor sind die Wagen umzudrehen und mit Hilfe eines stumpfen, aber ausreichend schmalen Werkzeugs ist der mit dem rechten Pfeil markierte Stift nach vorn zu schieben. Dann bewegt sich die Frontverkleidung (linker Pfeil) in gleiche Richtung und gibt den Aufbau frei. Zu sehen sind hier auch die feinen Stromaufnahmen an den Achsspitzen, die kontaktsicher sind, ohne Rollwiderstand zu erzeugen.

Wer aufmerksam ist, stellt beim Motorwagen aber fest, wofür auf der Leiterplatte ein Langloch vorgesehen ist: Die Schraube wird hier an einer spürbar abweichenden Stelle eingedreht. Rokuhan hat seine Lichtplatinen also so konzipiert, dass sie für möglichst viele Produkte verwendbar sind.

Trotzdem passen die bislang verwendeten Teile nicht in die beiden Endwagen, die zwar länger als die Mittelwagen sind, aber wegen der langen Nasen einen kürzeren Fahrgastraum aufweisen. Entsprechend kürzer sind auch die gewählten Einbauteile, deren Montage aber identisch verläuft.

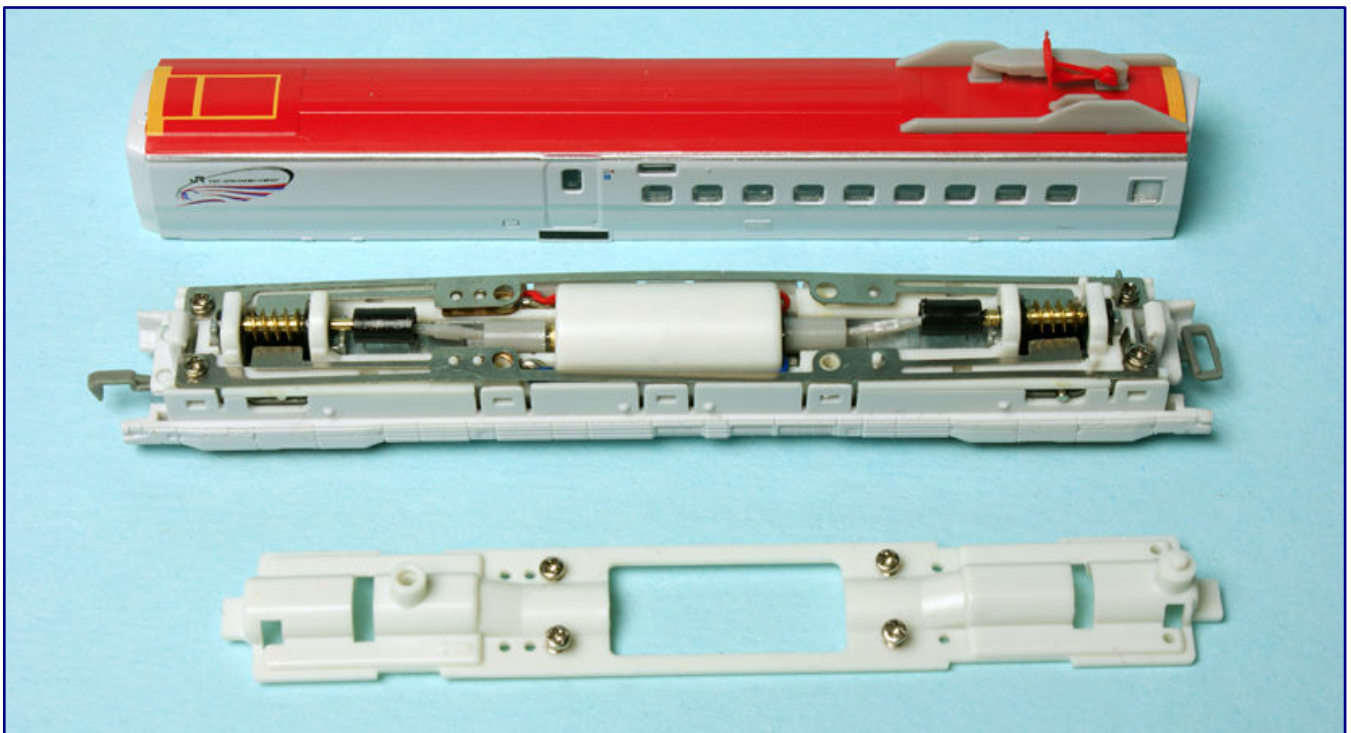
Etwas aufwändiger und auch schwieriger ist hier aber das Abheben der Gehäuse, um Zugang zum Inneren zu erlangen. Ohne Hinzuziehen der Darstellung aus der Anleitung geht es nicht: Der zu

bearbeitende Endwagen wird kopfüber auf den Tisch gelegt – eine Lokliege kann hier gute Dienste leisten. Die Frontabdeckung der Nase, unter der beim Vorbild die automatische Kupplung verborgen ist, muss jetzt erst abgezogen werden.

Damit das gelingt, ist der graue Stift vor dem vorderen Drehgestell zur Nasenspitze hin zu verschieben. Dies gelingt mit dem stumpfen Ende einer Pinzette oder auch einem Holzstift am besten. Ein Schraubendreher sollte besser nicht genutzt werden, weil der störende Kratzer hinterlässt, falls er mal abrutscht.

Mit Verschieben des Stifts, der einen recht festen Sitz aufweist, rutscht auch die Abdeckung vorne ein wenig heraus und lässt sich dann problemlos mit zwei Fingern abziehen. Nun lässt sich auch das Gehäuse vom Endwagen abspreizen und abziehen, wobei ein besonderes Augenmerk dem Bereich zwischen Drehgestell und Langloch (für den Stift) gilt, denn hier greift der Aufbau weit um das Fahrwerk herum.

Mit kräftigem, aber gefühlvollem Zug löst sich das Gehäuse schließlich vom Chassis und wir können das Teil umdrehen. Nun wird auch hier die Platine aufgesetzt, am anderen Ende mit dem Fahrwerk verschraubt und die Kontaktfedern eingehängt. Nach Durchführen dieser Schritte auch am zweiten Endwagen ist unser Zug fertig ausgestattet und kann auf die Anlage.



Der Antrieb zeigt die von Rokuhan bekannte Konstruktionsweise aller Triebzüge: Ein flach bauender Glockenankermotor sitzt tief im Chassis und treibt über Kardanwellen zwei Metall-Schnecken an, die über den Drehgestellen sitzen. Die Übertragung bis zu jeweils beiden Achsen übernehmen POM-Kunststoffzahnäder.

Eindruck aus den Testfahrten

Pro Lichtleiterplatte sind vier (A009 für die Mittelwagen) bzw. drei SMD-Leuchtdioden (A030 für die Mittelwagen) herstellenseitig verbaut. Sie sitzen mit einem Abstand von zwei Zentimetern recht weit auseinander. Umgeben sind sie von weiteren SMD-Bauteilen wie Vorwiderstände zum Reduzieren der Gleisspannung auf eine LED-taugliche Höhe.

Alle vier LED sitzen zwischen den beiden Haltestegen, die ihre Platten auf der korrekten Höhe im Waggon halten. Nur in den Endwagen sitzt eine, in Richtung Nasenspitze betrachtet, vor dem Haltestift, die zwei übrigen finden sich auch hier zwischen den Stegen.

Gespannt sind wir daher, wie gut die Lichtverteilung ist, wie die Lichtfarbe wirken mag und wie zuverlässig die Innenbeleuchtung überhaupt arbeitet. Sobald der Zug vollständig aufs Gleis gestellt ist und der Rokuhan-Fahrregler leicht aufgedreht wird (Konstantlicht-Funktion), nimmt die Innenbeleuchtung ihre Funktion auf.



Die Vorzüge einer Innenbeleuchtung zeigen sich vor allem im Nachtbetrieb, wie wir ihn hier gewählt haben. Dabei fällt auch die ebenfalls weiße Spitzenbeleuchtung angenehm ins Auge.

Drehen wir den Regler nach einigen Runden Fahrt bis auf den Nullpunkt zurück, wird das Licht sichtbar gedimmt, bleibt aber weiter aktiv. Schalten wir den Fahrregler hingegen aus, erlischt es sofort. Eine stärkere Pufferung durch Kondensatoren haben die Produkte also nicht erhalten.

Trotzdem arbeitet die Innenbeleuchtung zuverlässig und flackerfrei. Hier hat Rokuhan also gute Arbeit geleistet und seine Lösung gut auf die eigenen Fahrregler abgestimmt. Besonders beeindruckt uns, wie kontaktsicher die Stromabnehmer an den Achsspitzen arbeiten.

Hier ist uns bislang kein vergleichbares Märklin-Produkt bekannt: Die Doppelstockwagen der bisherigen Auflagen mit vergleichbarer Stromabnahme zeigten einen hohen Rollwiderstand, die LED-Innenbeleuchtungen des Lufthansa-Airport-Express flackerten hingegen erkennbar. Bei Rokuhan passt das Zusammenspiel.

Einzig kleine Schwäche ist die Verteilung des kaltweiß strahlenden Lichts im Innenraum der einzelnen Wagen. Besonders deutlich ist dies beim gedimmten Licht im Konstantlicht-Modus wahrzunehmen. Die Bereiche an den LED erscheinen deutlich heller als die Zwischenräume mit jeweils 1 cm Abstand von ihnen. Erhöhen wir die Gleisspannung, tritt dieser Effekt jedoch merklich zurück.

In Summe werten wir die Nachrüstsätze als pfiffige und einfach zu montierende Lösung. Dass Rokuhans Triebzüge und Wagen werksseitig für ein späteres Einsetzen von Innenbeleuchtungen vorbereitet sind, begrüßen wir.

Gleichzeitig wird der Käufer, der diese Option nicht wählen möchte, preislich nicht zusätzlich belastet. Rokuhan schafft es so, sehr unterschiedlichen Kundeninteressen gleichberechtigt nachzukommen. Glücklicherweise ist auch, dass die Leiterplatten so modular ausgelegt werden konnten, dass sich schon mit wenigen Artikeln – bislang sind es insgesamt gerade mal drei – alle Reisezüge beleuchten lassen.

Vertriebsseiten für Deutschland:
<https://www.noch.de>
<https://www.rokuhan.de>

Herstellerseiten:
<http://www.rokuhan.com/english/>

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

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



ALTENBEKEN

28. und 29. März 2020

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



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

www.z-freunde-international.de

Der Kunde war König Tanken mit Handkuss

Lange vorbei sind die Zeiten, in denen die Dienstleistung rund um ein Produkt im Vordergrund stand und Firmen durch tadelloses Auftreten und zuvorkommendes Handeln Alleinstellungsmerkmale zu schaffen versuchten. Heute zählen Selbstbedienung und möglichst günstige Preise. Das folgende Buch lässt uns in eine Zeit eintauchen, die viele nicht mehr kennen und doch im Kleinen auf ihrer Modellbahnanlage nachzustellen versuchen.

Ulrich Biene
Gasolin
Nimm dir Zeit – und nicht das Leben
aus der Reihe „Bewegte Zeiten“ (Band 26)

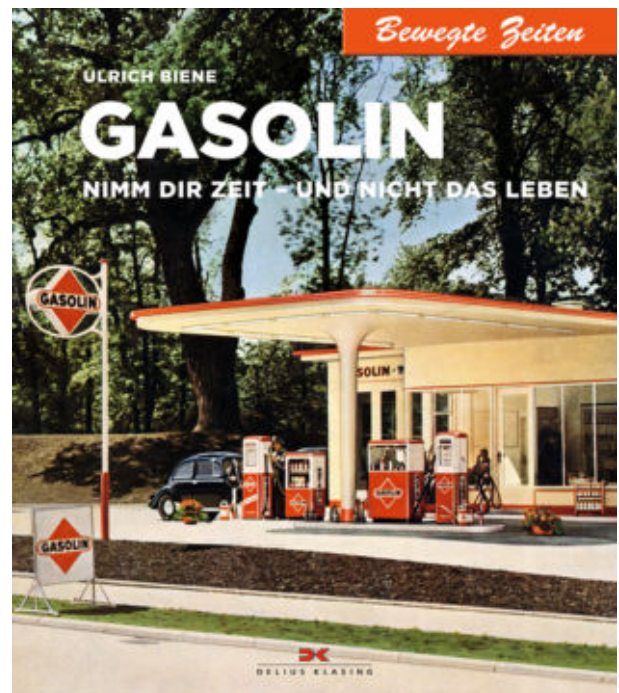
Delius Klasing & Co. KG
Bielefeld 2018

Gebundenes Buch
Format 24,6 x 21,7 cm
112 Seiten mit 278 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-667-11246-0
Preis 16,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Ulrich Biene kennen unsere Leserinnen und Leser als Autor des Buches, mit dem die Firmen- und Modellgeschichte von Faller aus Gütenbach zu deren Jubiläum erzählt wurde. Doch ist der Verfasser jenes Buches auch auf anderen Gebieten unterwegs, beispielsweise bei nicht minder geschichtsträchtigen Wiking-Automodellen.



Hauptberuflich ist er Pressesprecher eines Getränkekonzerns, nebenbei literarisch und fachjournalistisch tätig. Und hier ist er erheblich breiter aufgestellt als sich nur auf den Modellbau zu beschränken. Im vorliegenden Buch hat er ein großes Stück deutscher Wirtschafts- und vor allem Nachkriegsgeschichte aufgearbeitet und wiedergegeben.

Schon kurz nach der Währungsreform holte die deutsche Wirtschaft mit Riesenschritten auf. Der VW Käfer ist ein Synonym für das deutsche Wirtschaftswunder geworden. Er läuft und läuft und läuft. Doch damit er das kann, braucht er Kraftstoff. Und der kam nicht selten aus einer Zapfsäule von Gasolin.

Der vorliegende Band erinnert an die markante Architektur der „Großtankstellen“, rot-weiße Zapfsäulen und den bis heute noch nicht vergessenen Werbespruch „Nimm dir Zeit – und nicht das Leben“. Gehört hat ihn schon jeder, doch kaum jemand wird ihn 48 Jahre nach dem Ende dieser Kette noch zuordnen können. Damals prangte er an der Rückseite vieler Laster und mahnte angesichts steigender Unfallzahlen zur Gelassenheit am Steuer.

Ulrich Biene holt Erinnerungen zurück, erzählt Geschichte und auch Geschichten. Die Geschichte von Gasolin geht bis in die zwanziger Jahre zurück, weshalb auch das Buch beim Motoröl Motanol und dem früheren Leuna-Kraftstoff ansetzt. Wie aus einem einstigen Logo und dem bekannt gewordenen Benzinnamen die Wort-Bild-Marken von Gasolin wurden, wird in diesem Verlauf beschrieben.

Der Autor hat in akribischer Arbeit zeitgenössische Dokumente und Bilder gesichtet und die Markengeschichte recherchiert. Als Ergebnis informiert er über die Historie bis hin zu den Relikten, die es heute noch zu entdecken gibt.

Einen weiteren Schwerpunkt streift der bekannte Markenspruch selbst: Der Firmenauftritt hinsichtlich seiner Farben, seiner Sprache und Bildmotive sowie auch der Architektur ist über viele Jahre mit einem Namen fest verbunden. Deshalb findet sich auch dieser besondere Aspekt der Gasolin-Geschichte im Buch zu Recht wieder. So zeitlos der berühmte Satz war, so vergänglich zeigte sich sein Urheber.

Für jeden, der das typische Lebensgefühl der Blütezeit von Gasolin und das Verständnis jener Jahre im Modell wiedergeben möchte, ist ein Werk wie dieses einfach eine Pflichtlektüre. Tadellos saubere und perfekt sitzende Uniformen, höchst zuvorkommend agierende Tankwarte, ein Handkuss für die Dame und eine aufgeräumt und sortiert erscheinende Verkaufsstelle prägen das einst erwartete Erscheinungsbild.

Wer an den an Autos anhaftenden Schmutz und Schmierflecken von Betriebsmitteln denkt, erkennt sofort, wie gut oder schlecht Anspruch und Wirklichkeit oft zusammengepasst haben dürften. Das ist weiterer Stoff für spannende Kapitel, die sich in diesem Buch wiederfinden.

Es erzählt nämlich auch die Geschichte und Erfahrungen von Unternehmern und Unternehmen, die mit Gasolin verbunden waren. Sogar das sich wandelnde Bild von Zapfsäulen taucht darin auf. Eine besondere Rolle spielten damals Werbemittel. Seien es Straßenkarten für die steigende Zahl an Wochenendausflüglern und Urlaubsreisenden oder kleinere Modelle für die mitfahrenden Kinder.

Gasolin war damals omnipräsent und hatte nach 1945 doch bei Null anfangen müssen. Als das Auto zum Allgemeingut geworden war, war das Tankstellennetz so dicht geflochten, dass Gasolin bis zu 3.500 Stationen mit dem technisch modernsten Standard betrieb.

Ein Tankwart säuberte damals noch unaufgefordert die Windschutzscheibe und kontrollierte auf Wunsch auch den Ölstand und den Reifendruck. Das Wort Dienstleistung war da noch wörtlich zu verstehen und meinte wirklich noch aus den beiden wörtlich zu nehmenden Hälften Dienst und Leistung.

Doch die Zeiten änderten sich, aus einem Profiteur der Wirtschaftswunderjahre wurde ein Opfer der Marktkonsolidierung. Unverändert geschätzt und beliebt bei den Kunden, verschwand Gasolin 1971 quasi über Nacht.

Ulrich Biene erzählt mit profundem Fachwissen und unterstützt von einem hervorragenden Bildarchiv die Gasolin-Geschichte. Teile des ebenso gut ausgewählten wie auch wiedergegebenen Bildmaterials waren zuvor unveröffentlicht.

In geradezu bewegenden Bildern erlebt der Leser Aufstieg und Niedergang von Gasolin in jedem Detail. Vergessene Welten werden darin sogar für diejenigen lebendig, die zu jung sind, um sie selbst erlebt zu haben. Waren das einst bessere Zeiten? Auf jeden Fall waren es billigere: Ein Liter Benzin kostete 1970 gerade mal 55 Pfennig. Fangen Sie gar nicht erst an, das in Euro umzurechnen...

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.delius-klasing.de>

Tankstellen im Wandel der Zeit

Sammelpunkte der Mobilität

Ging es im zuvor vorgestellten Buch um die Geschichte einer einzigen Kraftstoffmarke, so sind sie hier alle gleichermaßen berücksichtigt und vorgestellt. Mit ausschließlichen Fokus auf Nordrhein-Westfalen erleben wir auch hier ein Stück Wirtschafts- und Mobilitätsgeschichte. Geschickt vermittelt der Autor das sich wandelnde Erscheinungsbild der Tankstellen und flechtet ein, welche Rolle sie in der Wahrnehmung der Gesellschaft spielten.

Ulrich Biene
Bitte volltanken!
Tankstellen-Kultur in Nordrhein-Westfalen

Klartext Verlag
Essen 2019

Gebundenes Buch
Format 27,6 x 22,4 cm
160 Seiten mit über 400 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8375-1987-7
Best.-Nr. 21987
Preis 29,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Und wieder Ulrich Biene... In der Tat greift auch die zweite Buchbesprechung dieser Ausgabe einen Titel desselben Autors auf wie der vorherige Beitrag. Von Haus aus Journalist und in der Pressearbeit tätig, beschäftigt er sich seit vielen Jahren mit Themen zur Nachkriegsgeschichte und gesellschaftlichen Entwicklungen im Wirtschaftswunderland.

So erscheint es beim zweiten Hinsehen wenig verwunderlich, dass er als „Kind des Ruhrgebiets“ auch hier verantwortlich zeichnet. Deshalb besteht kein Grund zur Sorge, dass sich Inhalte wiederholen oder überschneiden könnten. Nur ganz wenige Bildmotive finden wir in beiden Titeln wieder.

Die Botschaft des Autors liegt auch hier wieder in der Authentizität seiner Reportagen, Zeitzeugenberichte und Dokumente. All das fügt er gekonnt zu einem wahrheitsgetreuen und reich illustrierten Bild der Wirtschaftsgeschichte zusammen.

Auch das in diesem Jahr erschienene „Bitte volltanken!“ ist ein Werk geworden, auf das Modellbahner nicht verzichten sollten, wenn sie Tankstellengeschichte auf ihrer Anlage authentisch wiedergeben und umsetzen wollen.

Genau darin liegt auch der Grund, warum wir mutig waren und Ihnen heute gleich zwei Bücher vorstellen, die auf den ersten Blick nichts mit der Eisenbahn zu tun haben. Wo die Berührungspunkte liegen und wie allgegenwärtig sie auch im Kleinen sein sollten, wird der geneigte Leser bei Lektüre dieser Ausgabe aber sicher schon festgestellt haben.

Tankstellen entfalteten bald nach dem Krieg eine Strahlkraft wie weithin sichtbare Leuchttürme. In vielen Farben erstrahlten die Symbole und großen Buchstaben der Mineralölketten von den Masten am



Bürgersteig. Doch bis hierher sind die Ausführungen noch gleichermaßen für alle Regionen der jungen Bundesrepublik gültig. Was also macht dieses Buch aus, dass sich auf Nordrhein-Westfalen fokussiert?

Das ist zum einen natürlich der größte Ballungsraum Deutschlands, in dem viele Kulturen, Gewohnheiten, Charaktere und auch Autos aufeinandertreffen. Hier begegnen die Motorräder und Kleinwagen der an Wohlstand gewinnenden Arbeiter an der Tankstelle den großen Limousinen der Zechenbarone und Stahlwerkseigner.

Und wie nirgendwo sonst suchen junge Ehepaare ihr berufliches und finanzielles Glück als Pächter einer Tankstelle. Innerhalb von nur zwei Jahrzehnten entsteht in Nordrhein-Westfalen mit beträchtlichen Investitionen das dichteste Tankstellennetz Europas. Das ist in dieser Form einzigartig und liefert den Stoff, mit dem dieses Buch so eindrucksvoll geschrieben wurde.

Wir begegnen Firmen, die auch heute noch im Ruhrgebiet bestens bekannt sind, nur kaum jemand wird sich noch erinnern, dass ihre Ursprünge im Tankstellengeschäft liegen könnten. Hier treffen wir Sonntagsausflügler, die in Werl an der Bundesstraße 1 Halt an der Großtankstelle machen, um ihren Kraftstoffvorrat aufzufüllen.

Arbeit und Vergnügen, Alltag und Erholung – alles liegt so nah beisammen und zeigt auf, wie wichtig die Mobilität im wiedererwachenden Deutschland war. So bunt wie das Bild der Menschen, ist auch jenes der Tankstellen.

Ob groß, ob klein, ob in einen bestehenden Betrieb integriert oder nach den Architekturplänen der Konzerne errichtet: Ihre Vielfalt findet sich im vorliegenden Werk wieder und liefert Anregungen für den Modellbau in Hülle und Fülle.

Dabei fasst dieser Titel die Entwicklung der Tankstellen von der Gehwegpumpe über die rasanten Wachstumsjahrzehnte bis zur Ölkrise detailliert und unterhaltsam zusammen. Alle Ketten, die nach 1945 in Nordrhein-Westfalen bekannt waren und auftraten, sind hier vertreten und ihre Geschichte, die häufig in einer Fusion oder Übernahme endet, wird anschaulich beschrieben.

Die Erkenntnis daraus lautet, dass es nicht immer Aral, Shell oder Esso sein muss, was auf den Modellen unserer Landschaften angeschrieben wird. Aufmerksamkeit gewinnen auch längst verblichene Namen, die mit heute eher ungewohnten Farben um die Gunst der Kunden warben.

Eine Tankstelle als Modell war auch damals übrigens schon sehr beliebt. Am Ende des Titels finden wir einige Modelle, die bei bekannten Herstellern erschienen, als Werbegeschenke verteilt wurden oder an der Station selbst gekauft werden konnten. Selbst der Papierbausatz zum Ausschneiden fand sich darunter. Die Faszination des Nachbaus gab es also auch schon vor fünfzig Jahren.

Freilich lässt sich all das nun Beschriebene nicht ohne Bilder zu den Lesern transportieren. Und so haben wir hier in erster Linie einen Bildband statt eines Fachbuches mit großem Tiefgang vor uns.

Ulrich Biene ist der Spagat zwischen sprechenden Fotos und nicht zu knappen oder auch zu umfangreichen Informationen sehr gut gelungen. Und da die über 400, bestens und passend ausgewählten Fotos auch tadellos im Druck wiedergegeben werden konnten, lassen sie die nordrhein-westfälische Tankstellengeschichte in den Gedanken der Leser wiederaufleben.

Wir nominieren dieses Buch für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Literatur.

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Weihnachtsgrüße aus der Schweiz:

Leider ließ der Schnee in diesem Jahr lange auf sich warten und deshalb reichte es erst recht spät für ein passendes Festtagsfoto, doch vielleicht reicht es ja doch noch für einen Beitrag in der Rubrik Dialog. Herzlichen Dank an die Redaktion für die tolle Arbeit die Sie jedes Jahr, Monat für Monat, für uns Lesenden auf sich nehmen!



Eine weitere Ausführung des „Roten Pfeils“ der SBB aus der Produktion von SMZ, der nicht bloß eine Farb- oder Beschriftungsvariante darstellt, war für unseren Leser die größte Überraschung 2019. Foto: Simon Wernli

Zum Foto: Die größte Überraschung aus Schweizer Sicht in diesem Jahr war wohl die überarbeitete Variante des roten Pfeils von Sondermodelle Z, diesmal in der kurzen Ursprungsversion.

Frohe Festtage und einen guten Rutsch ins Neue Jahr! HerZliche Weihnachtsgrüsse aus der Schweiz!

Simon Wernli, per E-Mail

Behältertragwagen treffen ins Herz:

Danke für die interessante Ausgabe, das Thema „Behältertragwagen“ hat mich sehr angesprochen. Gespannt bin ich, ob Märklin wohl Wagentypen, die auf dem Rmms 33 basieren, wie den BTmms 51 (oder auch der Rmmso), einmal als Z-Modell bringen wird. Interesse habe ich dort schon angemeldet.

Eine frohe Adventszeit und alles Gute im neuen Jahr!

Jörg Endreß, Bremen

Anregender Beitrag in Trainini® 11/2019:

Vielen Dank für den ausführlichen Bericht über die Behältertragwagen. Viele von den Bildern waren mir neu. Auch recht herzlichen Dank für den Beitrag zu meinem Umbau zum BTms 55.



Das Titelthema der letzten Ausgabe kam im Leserkreis ausgesprochen gut an, wie uns viele Rückmeldungen bestätigen. Hier regte sogar das Titelbild dazu an, die dargestellte Szene auf der Ladestraße der eigenen Anlage mit ähnlichen Modellen nachzustellen. Foto: Dirk Rohwerder

Das Deckblatt gefiel mir so gut, als dass ich diese Szene nachgestellt habe. Das Bild ist im Anhang.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Hinweis auf LED-Tauschsockel aus Großbritannien:

I was searching on Ebay and saw an item for the replacement of the original bulbs on Z locos by LEDs.

Search term: CKLED Märklin

There's also a tube on Youtube, same search term. Perhaps a topic for Trainini (the best Z Magazine)?

Hans Prudon, per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Ich suchte bei Ebay und sah einen Artikel für den Ersatz der originalen Glühbirnen bei Z-Lokomotiven durch Leuchtdioden. Suchbegriff: CKLED Märklin. Es gibt auch einen Film auf Youtube, den gleichen Suchbegriff. Vielleicht ein Thema für Trainini (das beste Spur-Z-Magazin)?

Antwort der Redaktion: Herzlichen Dank für diesen Hinweis. Wir haben unter der in den Filmbeiträgen angegebenen E-Mail-Adresse angefragt und um weitere Informationen inklusive Bezugsquellen außerhalb der Auktionsplattform gebeten. Zum Redaktionsschluss lag uns noch keine Antwort vor.

Moderne Nachtzüge dank Sondermodelle Z:

In bekannter guter Lackierungs- und Beschriftungsqualität hat SMZ jüngst Fahrzeuge des Nightjets vorgestellt, die auf bekannten Märklin-Modellen basieren. In der typischen Nachtzuglackierung der ÖBB fahren eine Ellok „Taurus“ vor sowie vier Reisezugwagen vor. Drei haben einen Eurofima-Wagen als Basis, beim vierten handelt es sich um einen Abteilwagen.



Der fünfteilige ÖBB-Nightjet der Epoche VI von Sondermodelle Z entstand auf Märklin-Basis und beeindruckt wie alles andere auch, das bislang von den Wiener Tüftlern umgesetzt wurde. Foto: Jörg Erkel

Neuheitenauslieferungen von Noch:

Eine ganze Reihe an Neuheiten konnte Noch rechtzeitig ins Weihnachtsgeschäft einsteuern. Die für die Spur Z relevanten Produkte möchten wir daher auch an dieser Stelle noch hervorheben.

Unter den Auslieferungen sind auch Baum-Packungen der Standard-Serie für die Spur Z. Zum kostengünstigen Aufforsten eignen sich die mit speziell entwickeltem Flock bestreuten und mit Wurzelfuß versehenen 16 Laubbäume (Art.-Nr. 24603) mit 4 bis 10 cm Höhe, aber sicher auch die ebenfalls 16 Mischwald-Exemplare mit bis zu 14 cm Höhe (24621).

Einsetzbar sind unseres Ermessens ebenso die 10 zu 14 cm hohen Nadelbäume folgender Zusammenstellungen: 8 Tannen (24640), 8 Schneetannen (24680) und 16 Schneetannen (24681). Angeboten werden aber auch Einzelbäume dieser Serie mit 8, 10 und 12 cm hohen Exemplaren in Händlersortimenten: 100 Laubbäume (25963) sowie gemischte Laub- und Nadelbäume (25964).

Neue Ladegüter bei der Modellbahn-Union:

Gleich zehn Ladeguteinsätze für Märklins Modelle des modernen, offenen Güterwagens der Gattung Eanos-x 052 hat die Modellbahn-Union (<https://www.modellbahnunion.com>) als Neuheit aufgelegt. Hergestellt werden sie im eigenen Betrieb Issum in Laserschnitttechnik.

Geliefert werden sie als Bausätze, die gemäß Anleitung schnell zusammengesetzt und farblich nach Wunsch realistisch gestaltet werden können. Zur Auswahl stehen „gehobelte Bretter dunkel“ (Art.-Nr. MU-Z-F00003) und „hell“ (MU-Z-F00004), „gesägte Bretter dunkel“ (MU-Z-F00005) und „hell“ (MU-Z-

F00006), „Kies fein schwarz“ (MU-Z-F00007) und „grau“ (MU-Z-F00008), „Ziegel“ (MU-Z-F00009) und „Backstein“ (MU-Z-F00010).

Märklin-Auslieferungen im November:

Bei den Händlern liegen zur Abholung (Gratisexemplar für Insider-Mitglieder) oder zum Erwerb nun die Märklin-Kataloge 2019/20 bereit. Darin aufgeführt sind alle bekannten Modelle des Lieferprogramms inklusive der in diesem Jahr vorgestellten oder angekündigten Neuheiten.



Ein besonderes Erlebnis bietet der neue Katalog leider nicht. Das liegt auch an fehlenden Überraschungen, aber vor allem an der sehr komprimierten und „lustlosen“ Präsentation der Spurweite Z. Sie muss fast komplett ohne Motivationsaufnahmen auskommen, die ja eigentlich die Kaufanreize setzen sollen.

Unter den wenigen Motiven, die wir finden, konnten wir nichts Neues entdecken. Hier besteht auf jeden Fall Verbesserungspotenzial, den wir auch schon an Märklin angezeigt haben.

Ebenso bedauert wird von vielen Kunden sicher auch, dass einige weitere Modelle in der Lieferterminplanung weiter nach hinten gerutscht und damit ins Jahr 2020 übergekippt sind, darunter die Nahverkehrspackung mit einer weiteren Formvariante der Baureihe 141. Somit bleibt das Weihnachtsgeschäft im kleinen Maßstab leider recht überschaubar.

Doch es gibt auch erfreuliche Ausnahmen: So ist die Schnellzugdampflok der Baureihe 03¹⁰ mit Neubaukessel der Bundesbahn (Art.-Nr. 88850) ausgeliefert worden. Das von einem Glockenankermotor angetriebene Insider-Modell 2019 zeigt eine hervorragende Detaillierung, einen geschlossenen Führerstand mit Seitenfensterscheibe und auch eine Tender-Laternenbeleuchtung.



Die jüngst ausgelieferte Schnellzugdampflok 03 1001 der DB mit Neubaukessel (Art.-Nr. 88850) hat beidseitig eine Seitenscheibe am Führerstand spendiert bekommen und fährt mit fahrtrichtungsabhängigem Spitzenlicht auch am Schlepptender vor.

Wir werden dieses Modell in der nächsten Ausgabe noch ausführlich vorstellen und einem Test unterziehen.

Ebenfalls in die Händlerregale gefunden hat der Niederbordwagen X 05 mit Bremserhaus (82334), der inklusive auf einem Ladegestell montierten Großdieselmotor ausgeliefert wird. Das auf diesem kleinen Waggon überdimensioniert erscheinende Aggregat wird vermutlich auch beim Vorbild dessen Lastgrenzen überfordert haben.

Bedient wird kurz vor Weihnachten auch die Epoche VI mit einer Wagenpackung im Betriebszustand um 2015. Die drei in Österreich registrierten Seitenkippwagen der Gattung Eamos (82435) tragen die orangefarbene Gestaltung der RTS Rail Transport Service und weisen sogar feine Rahmenbeschriftungen auf.

Stammtisch-Sondermodelle Rhein-Neckar 2019:

Der Stammtisch Rhein-Neckar hat in Zusammenarbeit mit FR Freudenreich Feinwerktechnik auch dieses Jahr wieder Sondermodelle auflegen lassen, die den Mangel an Fahrzeugen für die Epoche IIIa, also die Zeit der Reichsbahn in den Besatzungszonen vor Neugründen der Nachfolgegesellschaften, lindern soll.

Die in einmaliger Auflage von 40 Stück produzierten Sonderpackungen (Art.-Nr. 49.014.02) enthalten einen offenen Güterwagen „Klagenfurt“ der DR in der USSR-Zone mit Echkohle-Ladeguteinsatz und einen gedeckten Wagen G 19 der DR Brit-US-Zone.

Beide Wagen waren in der dargestellten Beschriftung um 1947/48 im Einsatz, können aber auch darüber hinaus noch verwendet werden, weil das vollständige Umzeichnen der Bestände auf DR und DB erfahrungsgemäß einige Jahre dauerte.



Durch ein herausnehmbares Ladegut und Betriebsspuren von verwischten Kreideanschriften und abgerissenen Anschlagzetteln wird die Attraktivität der beiden Wagen (Art.-Nr. 49.014.02) für die Zeit zwischen 1948 und den frühen fünfziger Jahren zusätzlich gesteigert.

Der offene Wagen weist die nur für die im Osten verbliebene Reichsbahn typischen Holztüren auf. Bei der Bundesbahn wurden diese früh gegen Blechtüren ersetzt und der Öffnungsbereich durch einen über den Türen eingesetzten Obergurt verstärkt.

Die Modelle erhielten werksseitig eine leichte Patina, beim „Kassel“ sind zusätzlich noch ab- bzw. verwischte Kreideanschriften zu erkennen. Schmale Anreibestreifen sollen Rückstände von Anschlagzetteln wiedergeben. Durch einen dünnen Mattlacküberzug wird diese Gestaltung geschützt. Durch das Umsetzen in Handarbeit wird jeder Wagen zu einem Unikat.

Erstmals angeboten wurde die Wagenpackung auf dem Adventstreffen in Tell (Mosel), der dort offerierte Erstausgabepreis (155,00 EUR / ab zwei Packungen 150,00 EUR) bleibt noch bis zum 24. Dezember 2019 gültig. Interessenten nehmen hierzu bitte direkt Kontakt zu Volker Töpfer (info[at]kurpfalz220.de) auf.

Sollte es danach noch Restbestände geben, werden diese im neuen Jahr zum regulären Preis (159,00 EUR) vom 1zu220-Shop angeboten. Wir nennen an dieser Stelle ausnahmsweise konkrete Preise, weil es keine weiteren Bezugsquellen außer den hier genannten gibt und diese folglich als fest zu betrachten sind.

Die aktuellen Auslieferungen von AZL:

Im Dezember 2019 stehen bei American Z Line Schlafwagen aus der Reihe leichter Reisezugwagen der ATSF auf dem Programm. Es handelt sich um Pullman-Schlafwagen, deren Serie vom Hersteller mit dem Produktnamen „Valley“ belegt wurde. Gleich dreizehn passende Wagen umfassen die jüngsten Auslieferungen.

Die genannten 6-6-4-Schlafwagen waren die ersten Stromlinienfahrzeuge mit glatten Außenwänden, die bei der ATSF unterwegs waren. In den Dienst gelangten sie ab Juni 1942. Während sie zunächst grün oder zweifarbig grau lackiert waren, erhielten sie später auch ein „Schattenkleid“ in Aluminiumfarbe, das sie optisch an andere Bautypen mit Sicken unterhalb der Fenster anglich.



So kamen sie sowohl in den transkontinentalen Chief-Zügen als auch in Reisezügen niedrigerer Kategorien zum Einsatz. Bei AZL umfassen die Neuheiten neun sowohl graue als auch mit aufgemalten Sicken versehene Exemplare (Art.-Nrn. 73128-1 bis -9) und vier dazu passende Gepäckwagen (73628-1 bis -4).



In diesen beiden Gestaltungen wurden die Reisezugwagen nun für die ATSF aufgelegt. Fotos: AZL / Ztrack

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

Ostdeutsches Nutzfahrzeug von EtchIT-Modellbau:

Der in hochauflösendem 3D-Druck als Bausatz angebotene Lkw des Typs IFA L60 KT war das Standardfahrzeug im Nutzfahrzeugbereich der früheren DDR. Das Modell des allradgetriebenen Vorbilds trägt einen Kraftstofftank (Art.-Nr. XD153kt_Z) und wird in drei Teilen (Fahrwerk, Tankbehälter und Führerhaus) geliefert, wobei sich die Montage einfach gestaltet.

Hersteller EtchIT-Modellbau hat den Zusammenbau in den leichteste von fünf Schwierigkeitsgraden eingeordnet. Zu bedenken ist vom Kunden allerdings, dass die Teile vor dem Zusammenbau erst lackiert werden müssen. Dabei ist es von großem Vorteil, dass das gut detaillierte Modell noch aus den genannten Einzelkomponenten besteht.

Erhältlich ist die Neuheit auf den Herstellerseiten (<http://etchit.de>). Verführerisch mag hier wirken, dass noch bis zum 30. Dezember 2019 ab einem verhältnismäßig kleinen Mindestbestellwert versandkostenfrei verschickt wird. Lohnt es sich da nicht, gleich auch andere Wunschmodelle aus Ost und West mitzubestellen?

Archistories-Exklusivbausätze für Ztrack:

Exklusiv von Archistories für Ztrack produziert werden die neuen Bausätze eines US-amerikanischen Bauernhauses aus dem 19. Jahrhundert („19th Century Farm House“). Der multivariable Bausatz (Art.-Nr. 406191) typische Gestaltungsmerkmale aus den ländlichen Regionen der Vereinigten Staaten.



Ein Bild sagt mehr als tausend Worte: Hier sind sowohl alle fünf wählbaren Gebäudefarben und als auch mehrere der möglichen Varianten durch unterschiedliches Anordnen der Elemente für das amerikanische Bauernhaus des 19. Jahrhunderts zu sehen. Foto: Archistories

Die einzelnen Komponenten des Gebäudes, bestehend aus Hauptgebäude, Veranda, Anbau und Portal, können vollkommen frei kombiniert werden. Darüber hinaus lässt sich das Haus auch in gespiegelter Form bauen, weshalb aus den derzeit erhältlichen fünf Farbversionen enorm viele Varianten entstehen können, die zusammen eine lebendige Siedlung ergeben. Dafür sorgt auch, dass die Bauteile der Bausätze auch untereinander austauschbar sind.

Gefertigt sind die Bausätze, wie bei Archistories üblich, aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton. Die Maße des nach Plan zusammengesetzten Gebäudes betragen etwa 46 × 36 × 34 mm.

Zum Jahresende kommt auch etwas von Micro-Trains:

Die Farm-to-table-Reihe geht inzwischen in Runde 11 und thematisiert nun einen hölzernen Kühlwagen brauner Grundfarbe mit gelben Seitenwänden, wie er für die Horvitz Brothers (Art.-Nr. 518 00 810) unterwegs war.

Gedekte Schüttgutwagen mit zwei Auslassöffnungen am Wagenboden erscheinen sowohl im Grau der BNSF (531 00 301 / 302) als auch im früheren Grün der Burlington Northern (531 00 311 / 312).

In zwei Grüntönen lackiert sind die vier Reisezugwagen einer Northern-Pacific-Zusammenstellung (994 01 250), die aus drei Vierachsern mit glatten Außenwänden und einem sechsachsigen Kanzelwagen nach dessen Modernisierung besteht.

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

Neues zur Insider-Lok 2020:

Märklin hat uns ein neues Produktbild der Baureihe 042 (Art.-Nr. 88275) zukommen lassen, das in der Fotomontage bereits zeigt, wie der Umlauf am späteren Modell aussehen soll. Das mit der angekündigte gezeigte Handmuster wies noch den Aufbau der Baureihe 03¹⁰ auf, bei dem nur das geschlossene Führerhaus gegen die offene Version des Einheitsführerhauses getauscht worden war.



Bei der neuesten Darstellung der Schlepptenderdampflok Baureihe 042 (Art.-Nr. 88275) wurde nun auch der typische Verlauf des Umlaufs an der Seite mit dem Knick am Übergang zur Rauchkammer umgesetzt. Produktabbildung: Märklin

Da dies angesichts eines früheren Modells mit völlig unpassendem Aufbau zu Irritationen führen kann, haben wir diesbezüglich nachgefragt, um Sicherheit für unsere interessierten Leserinnen und Leser zu erreichen. Neben einer positiven Antwort erreichte uns dazu auch das hier gezeigte Produktfoto mit korrektem Umlauf, der leicht abgesenkt vollständig um die Rauchkammer herumführt.

Gratis-Modellbeigabe des 1zu220-Shops:

Der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) setzt seine diesjährige Aktion, den Bestellern des Märklin-Insider-Modells ein Modellauto gratis beizulegen, auch im nächsten Jahr fort. Wer also die ölgefeuerte Schlepptenderdampflok 41 356 dort bestellt, darf sich auf dieses Geschenk freuen, das es nicht einzeln zu kaufen gibt und so seinen exklusiven Charakter behalten soll.

Es handelt sich auch 2020 um ein Lkw-Modell mit rotem Fahrwerk und blau lackierter Kabine. Ausgewählt und von Wespe-Models umgesetzt wurde dieses Mal aber der bei Modellbahnern so beliebte Krupp Titan SW L 80 mit Pritsche und Plane, nachdem der Magirus-Kipper aus dem nun ablaufenden Jahr so gut ankam.



Der 1zu220-Shop bietet dieses Modell eines Lastkraftwagens mit Pritsche und Plane vom Typ Krupp Titan als kostenlose Beigabe zum Insider-Modell 2020 in Spur Z.

Auch ein dazu passender Hänger mit drei Achsen und ein Frontlenker Krupp 980 in offener Pritschen-Ausführung sind bereits fertiggestellt und angeliefert worden. Sie sollen aber zukünftigen Modellen beigegeben oder über andere Aktionen angeboten werden.

Rückblick auf den Tag der Modelleisenbahn:

Auch 2019 haben am 2. Dezember sowie am Wochenende davor und danach viele Aktionen und Ausstellungen stattgefunden, die aktiv auf unser schönes Hobby aufmerksam machen sollen. Wie jedes Jahr waren beispielsweise die Firmen Faller und Noch dabei.

Wegen begrenzter Kapazitäten nur mit Voranmeldung war ein Blick hinter die Kulissen des Wangener Zubehörherstellers möglich. Jeweils 16 Personen hatten zu jeder vollen Stunde die Möglichkeit, sich durch die Hallen führen zu lassen und Eindrücke aus der Produktion von Modell-Landschaften, der Bausatzfertigung in Lichtschneidetechnik oder auch des vollautomatischen Lagers im Betrieb mitzunehmen.



Der Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember und den ihn umgebenden Wochenenden ist mittlerweile Anlass für viele Veranstaltungen, die gezielt Kinder, Neu- und Wiedereinsteiger ansprechen sollen.

Die Presse hatte derweil die bereits aus dem amerikanischen „Model Railroader“ seit Jahren bekannte, 30 x 15 m große Spur-H0-Anlage des Sängers Rod Stewart wiederentdeckt und über sie berichtet. Dabei zeigte sich, wie gut doch Rockmusik und dieses vermeintlich so ruhige Hobby zusammenpassen, wo doch dieselben sonst gern das Bild vom betagten und aus der Zeit gefallenen Senior verbreiten.

Eine Leserumfrage durch das Unternehmen Market Research (<https://www.tag-der-modelleisenbahn.de/de/fakten-rekorde>) zeichnet ein anderes Bild, denn nach dieser interessieren sich rund 1,5 Millionen deutsche Bundesbürger sehr für die Eisenbahn. Knapp eine halbe Million von ihnen beschäftigen sich in ihrer Freizeit auch aktiv mit der Modellbahn.

Sondermodelle zum Adventstreffen:

Zum Adventstreffen in Zell (Mosel) hat Jörg Erkel zwei passende Sondermodelle vorgestellt, die zunächst ausschließlich vor Ort angeboten wurden. Restbestände waren für den nachgelagerten Verkauf im 1zu220-Shop vorgesehen.

Vom in nur 40 Exemplaren von FR Freudenreich Feinwerktechnik exklusiv aufgelegten, ozeanblauen Werkstattwagen 611 der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 49.334.211) haben alle Modelle schon vor Ort einen neuen Besitzer gefunden, womit sich der ursprüngliche Plan bereits erledigt hat.

Die ausschließlich mit Märklin-Drucken arbeitende Westheimer-Serie auf Basis gedeckter Wagen G 10 fand eine jahreszeitlich bestens passende Fortsetzung: Das jüngste Motiv für „Westheimer Winter“ (98166) gab es nur in Zell (Mosel) zusammen mit einer Probeflasche des auf dem Waggon beworbenen Bieres.



Eine sehr ansprechende Gestaltung zeigt der jüngste Bierwagen aus der Westheimer-Serie vom 1zu220-Shop. Das in Zell (Mosel) vorgestellte Motiv (Art.-NR. 98166) wirbt für Westheimer Winter und wurde wieder bei Märklin gefertigt und bedruckt.

Doch auch gestalterisch hat das in 100 Stück aufgelegte Modell einiges zu bieten: Die eisenfarbigen Stirn- und Seitenwände wirken erfrischend anders und erinnern an die frühere Gestaltung italienischer Spitzdachwagen. Das ebenfalls leicht metallisch wirkende, rote Dach hebt sich angenehm warm davon ab.

Vorbildnahe Betriebsanschriften und aufgedruckte Bremsecken erlauben es auch den Betriebsbahnern wieder, diesen Waggon in den eigenen Bestand einzureihen und in Güterzüge einzubinden, ohne ein realistisch wirkendes Bild zu verlieren. Wer Interesse am Westheimer-Winter-Wagen hat, sollte nicht zu lange überlegen: Noch sind Modelle der Einmalaufgabe verfügbar (<https://www.1zu220-shop.de>), aber die bereits ausverkauften älteren Wagen der Serie belegen auch hier die gute Nachfrage.

Auf großes Interesse stoßen auch die in Zusammenarbeit mit Oliver Passmann digitalisierten Schienenbus-Modelle für Epoche IV von Märklin (88167), von denen Jörg Erkel einige schon mit nach Zell bringen konnte. Die bereits ab Werk mit Innenbeleuchtung und Inneneinrichtung versehenen Fahrzeuge treibt ein Glockenankermotor an, der eine gute Basis für diese DCC-Variante darstellt.

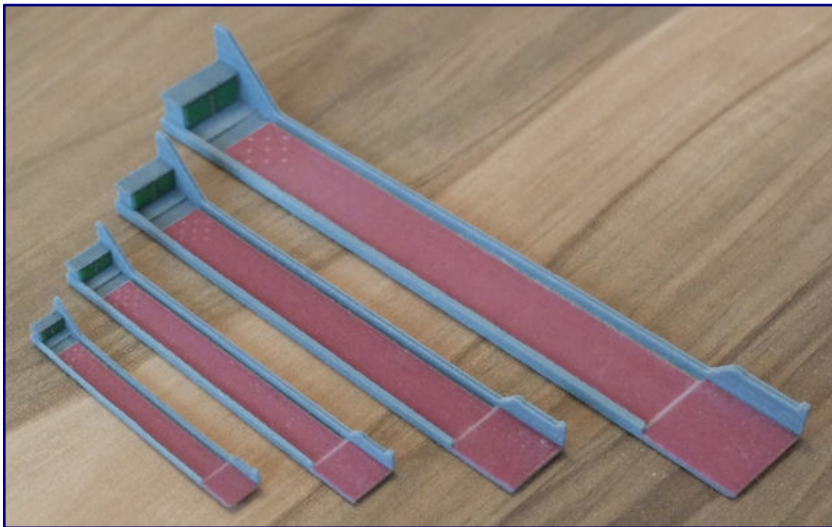
Für die digitale Steuerungsmöglichkeit sorgen bewährte Decoder von Doehler + Haass: Im Motorwagen regelt ein Motordecoder DH05C Motordecoder, im Steuerwagen macht sich der Funktionsdecoder FB05B nützlich.

Süßes Früchtchen neu bei WDW Full Throttle:

Einen gelben Kühlwagen hölzerner Bauart mit roten Stirnwänden und Dach präsentiert WDW Full Throttle im Dezember 2019. Das Vorbild des Modells lief für Fruit Growers Express und lieferte eine attraktive Vorlage. Aufgelegt wird dieser Wagentyp in einer Doppelpackung (Art.-Nr. FT/B-9022-1), die in Deutschland unter anderem von Case Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben wird.

Mal was anderes präsentiert Schrax:

Eine ungewöhnliche Idee hatte der 3D-Druck-Zubehörhersteller Schrax (<http://www.schrax.com>). Realisiert wurde hier auch im Maßstab 1:220 eine der früher so verbreiteten Kegelbahnen, die längst nicht nur in geschlossenen Räumen anzutreffen waren. Geeignet erscheint die Neuheit für die Epochen I bis IV.



Die neue Kegelbahn wird als 3D-Druck-Modell auch für die Spur Z angeboten (im Bild ganz links). Foto: Schrax

Vorlage ist eine typische „Kneipenbahn“. Kugeln und Kegel waren in den Zeiten nicht-automatisch arbeitender Bahnen in einem Stahlschrank am Ende der Bahn eingeschlossen. Nach Entrichten der Bahnmiere erhielten die Sportler den Schlüssel.

Während sie spielten. Musste jemand am Ende stehen, um die umgeworfenen Kegel wieder auf ihre Positionen zu stellen und die Kugel auf die Rampe zu heben, damit sie zurück zu den Spielern rollen konnte.

Kinder verdienten sich dort gern als Kegeljunge ein paar Pfennige, eine Bockwurst oder auch eine Fassbrause. Mit der Schrax-Neuheit lässt sich diese längst vergangene Zeit künftig auf der Modelleisenbahn wiedergeben.

Messeausblick aufs nächste Jahr:

Den Auftakt der Publikumsmessen möchte auch 2020 wieder die Faszination Modellbahn machen und für sich in Anspruch nehmen, als erste die in Nürnberg vorgestellten Neuheiten auch den Modellbahnern direkt zeigen zu dürfen.

Ort der Veranstaltung ist wieder die Maimarkthalle in Mannheim, in der vom 13. bis zum 15. März 2020 jeweils von 9:00 bis 17:00 Uhr die Tore geöffnet sind. Informationen zur Messe sollen wieder unter <https://www.faszination-modellbahn.com> ständig aktualisiert vorliegen.

Die Intermodellbau in Dortmund, die alle Sparten des Modellbaus zeigt, wird zwischen dem 23. und 26. April 2020 folgen. Im Bereich der Modellbahn werden die Veranstalter und der Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) dann das 25. Jubiläum ihrer erfolgreichen Zusammenarbeit feiern.

Für Zetties vorzumerken ist aber vor allen anderen Veranstaltungen das 8. Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken, das auf einen neuen Rekord hinsichtlich internationaler Beteiligung hinsteuert. Alles, was im Maßstab 1:220 Rang und Namen hat, trifft sich am 28. und 29. März 2020 wieder in der Eisenbahnerstadt im Osten von Westfalen zum Austausch, Präsentieren von Neuheiten und außergewöhnlichen Exponaten.

Einen Schrecken zu verdauen galt es aber dennoch: Wie der Eisenbahnpressedienst Ferpress berichtet, wurde die 37. Internationale Modellbahnausstellung in Köln abgesagt. Zur Begründung wurde demnach angeführt, dass die sonst zeitgleich stattfindende Lego-Ausstellung ebenfalls nicht stattfinden und dadurch Synergieeffekte entfielen.

Zudem bestand die Stadt Köln laut der Meldung darauf, dass neue Modellbahnartikel am Messe-Sonntag erst am Nachmittag verkauft werden dürften – ein für die kommerziellen Aussteller angesichts ihrer Personal- und Standkosten wohl nicht zumutbarer Umstand.

Glücklicherweise hat die Messe Sinsheim als Veranstalter eine schnelle Reaktion gezeigt und die Faszination Modellbau in Friedrichshafen (30. Oktober bis 1. November 2020) wohl als Ausweichort bestimmt. Dort erweitert die IMA dann den schon umfangreichen Modellbahnteil noch zusätzlich, wie Ferpress mitteilte.

Fraglich bleibt dennoch, ob das Ende der Messe in Köln allein auf das Konto der Stadt geht: Geplant war diese über den Totensonntag 2020, einen gesetzlichen, evangelischen Feiertag. Er gehört zu den stillen Feiertagen im Trauermonat November, an dem auch andere gewerbliche Veranstaltungen nicht zugelassen werden dürfen. Sollten die Organisatoren das wirklich übersehen haben?

So drängt sich doch auch die Frage auf, ob die Internationale Modellbahn-Ausstellung in Köln nicht vielleicht gezielt zum Scheitern gebracht wurde. Seit die Messe Sinsheim die Organisation übernommen hatte, büßte sie nach Ansicht vieler Modellbahner an Attraktivität ein und wies zuletzt auch einen starken Besucherschwund auf. Ähnlich äußerten sich Kritiker zur früheren Messe in Bremen, die eine ähnliche Entwicklung mit schnellem Ende nahm.

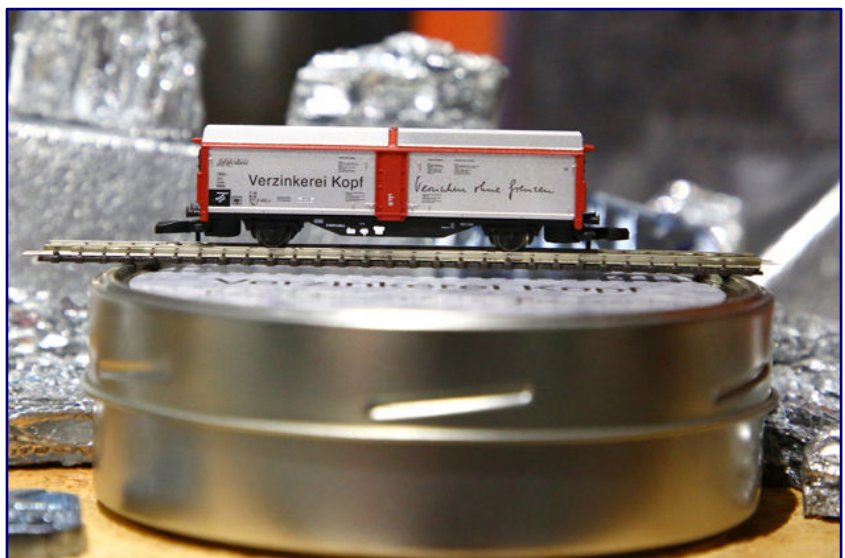
Derartige Kritik wird sich kaum widerlegen und ausräumen lassen. Fest steht für uns, dass Friedrichshafen kein Ersatz für Köln sein kann: Das Einzugsgebiet der drei Länder Deutschland, Schweiz und Österreich ist bereits erschlossen. Wie weit es noch ausbaufähig ist, muss sich erst zeigen.

Dem stehen drei Benelux-Länder gegenüber, die neben dem direkten Einzugsgebiet der einzigen Millionenstadt Nordrhein-Westfalens nun völlig unterversorgt sind. Ein Ersatzort im näheren Umfeld wie Düsseldorf oder bei europäischen Nachbarn täte not. Vielleicht ließe sich ja die Eurospoor im niederländischen Utrecht diesbezüglich ausbauen und noch stärker zu einem internationalen Ereignis entwickeln?

Vorstellung des Museumswagens 2020:

Traditionell kurz vor Weihnachten lud Märklin wieder zur Museumswagen-Vernissage ins Märklineum. Geschäftsführer Wolfram Bächle begrüßte die zahlreichen Gäste und hatte zu den Partnerfirmen der Museumswagen 2020 und deren Unternehmensgeschichte viele Detailinformationen recherchiert.

Für die Märklin-Wagen ist die Firma Kopf Holding GmbH, die als Verzinkerei 1973 gegründet wurde, Partner. Zu ihr lässt sich schon über den Werkstoff Zink ein Bezug zu





Die beiden Märklin-Geschäftsführer Wolfrad Bächle (links) und Florian Sieber (rechts) präsentieren mit den Vertretern der beiden Partnerfirmen die Museumswagen 2020 der Marken Märklin, Trix und LGB.

Märklin herstellen. Für die Marken Trix und LGB kommt der Partner wieder aus Nürnberg, hier handelt es sich um das Traditionsunternehmen Lebkuchen Schmidt GmbH & Co. KG.

Unter einer verzinkten Palme und einem feinen Dekorationsarrangement wurde der Vorhang zum Schaufenster für die offiziell nur im Märklineum erhältlichen Modelle geöffnet. Beim Spur-Z-Modell handelt es sich um einen Schiebedach-Schiebewandwagen Tbis 850 mit Werbegestaltung der Verzinkerei Kopf, Schlierbach, verpackt in einer runden Metalldose.

Dieser Abend bot auch den Rahmen für die feierlichen Unterschriften zum Verkauf der Märklin-Turmzimmersammlung. Hierzu hatten sich der Vorstandsvorsitzende der Kreissparkasse Göppingen, Hariolf Teufel, Landrat Edgar Wolff, die beiden Geschäftsführer der Turmzimmer GmbH Ingo Putschkat und Joachim Müller, sowie die Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber und Wolfrad Bächle eingefunden.



Präsentation der neuen Museumswagen im Märklineum zur Vernissage.

Rund 11,3 Mio. Euro investiert Märklin in den Bau der neuen Erlebniswelt namens Märklineum. 5,3 Mio. Euro davon stammen aus dem genannten Verkauf. Verbunden damit ist die Verpflichtung zum langfristigen Erhalt dieser einmaligen Sammlung.

Herpa-Flugzeugmodelle für den Frühling 2020:

Bereits in den März und April 2020 blicken die jüngst von Herpa angekündigten Flugzeug-Neuheiten im Maßstab 1:200. Wir haben nachgeschaut, was in anlagentauglichen Gesamtgrößen auf europäisch geprägten Vorfeldern, Roll- und Startbahnen aufgestellt werden kann.

Gestoßen sind wir zunächst auf den Airbus A220-300 „Lithuania“ der Air Baltic (Art.-Nr. 570770), der eine bereits mit den Mai-/Juni-Neuheiten dieses Jahres begonnene Dreier-Serie nach Sondergestaltungen für alle drei baltischen EU-Staaten abschließt.

Aber auch das gleiche Flugzeugmuster der Egyptair (570787) dürfte Urlaubern bekannt sein und steht dann vielleicht neben der Embraer E190 von KLM Cityhopper (557580-001) mit neuer Kennung. Für die ungarische Malév flog die Fokker 70 (570763), die die zivilen Neuheiten abschließt.



In dieser Gestaltung flog die Fokker 70 einst für die ungarische Malév. Herpa bildet sie so als Modell (Art.-Nr. 570763) nach. Abbildung: Herpa

Die Sondergestaltung „Fulcrum Farewell Tour 2003“ trug eine Mikoyan MiG-29A des Jagdgeschwaders 73 (570794), die aus NVA-Beständen in den Bestand der bundesdeutschen Luftwaffe gelangt war. Den Abschluss dieser Auflistung macht das Snapfit-Modell des Airbus A320 neo „Padre Américo“ der portugiesischen TAP (612593).

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Stephan Fuchs, 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\[at\]trainini.de](mailto:redaktion[at]trainini.de).

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

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

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

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

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

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

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