

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

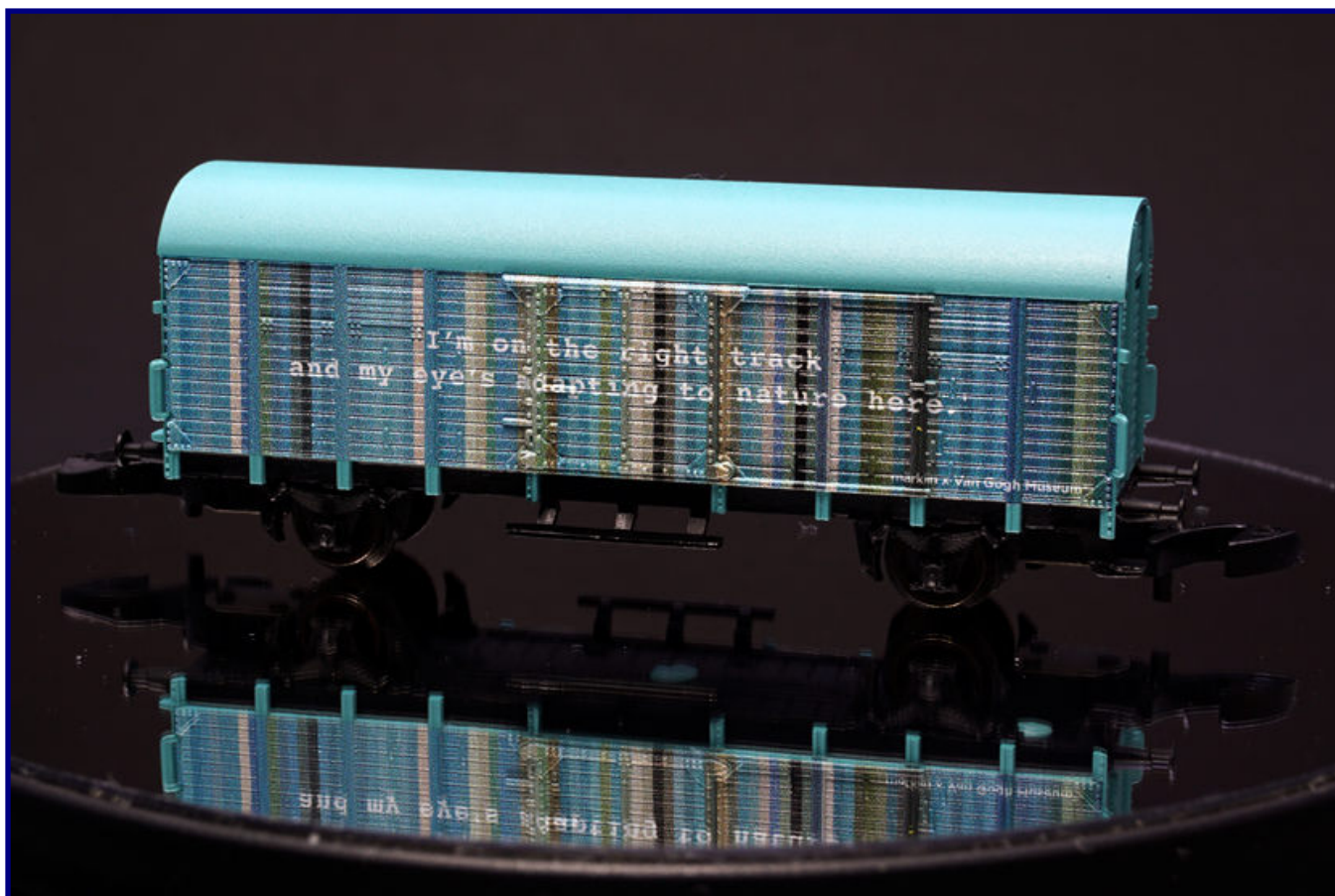
[www.trainini.de](http://www.trainini.de)

Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Modellbahn und Kunst

Wegbereiter auf Schienen  
Menschen begeistern

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich gebe zu: Sammlerthemen sind bei uns eher selten im Heft zu finden. Deutlich haben wir uns dem vorbildnahen Modellbahnbau und denjenigen Modellen verschrieben, die ein Vorbild haben und versuchen, diesem möglichst nahe zu kommen.



Holger Späing  
Chefredakteur

Doch im Rheinland, wo ich arbeite, erinnern mich die Menschen immer wieder daran, wie unterschiedlich wir alle sind: „Jeder Jeck ist anders!“ Toleranz bedeutet auch, diejenigen zu achten, für die das Sammeln das Größte ist oder die ihr Heil in völlig anderen Darstellungsformen suchen.

Und so trieb es auch unsere Redaktion schon eine ganze Weile um, wie wir denn mal für eben diejenigen Leser einen Artikel aufsetzen können, die eben außerhalb dessen unterwegs sind, was die Masse unserer Leser antreibt.

Märklin hat es uns leicht gemacht, denn deren noch junge Reihe „Message Wagon“ zielt zum einen auf die treuen Märklin-Sammler, versucht aber durch das Verbinden der Kunst mit der Modellbahn auch, Botschaften zu senden. Stärker auf die Schöpfung zu schauen, ist heutzutage aktueller denn je.

Und mit Vincent van Gogh gibt es einen berühmten Künstler, der sich der Natur eng verbunden fühlte und seine Kraft in ihrem Erleben tankte. Vergessen wir sie nicht, setzen wir sie in den Mittelpunkt unseres Handelns!

Wir möchten uns in dieser Ausgabe dem Künstler, seinem wiedergegebenen Werk und auch einem Ausschnitt aus seinem Leben widmen. Wir hoffen, dieser ungewohnte Ansatz gefällt Ihnen! Wenn er auch zum Nachdenken anregt, dann hat er viel erreicht.

Doch wir haben ja noch weitaus mehr zu bieten. Da wäre dann noch der Shinkansen Serie 0, den wir im Vorbild anschauen und dessen Rokuhan-Modell wir heute testen. Ausgewählt wurde nicht irgendein Zug: Es ist der „Hikari Nr. 1“, der am 1. Oktober 1964 um 6:00 Uhr in Tokio losfuhr, um das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs zu eröffnen.

Dieser spezielle Zug hatte einige Besonderheiten, die auch am Modell wiederzufinden sind. Rokuhan hat großen Wert auf Authentizität gelegt, was wir im Testbericht herausarbeiten werden. Zu finden war „ein kleiner Bruder“ in Form eines Shortys der Serie 500 auch auf den Modellbahntagen in Erkrath-Hochdahl.

Dort traten **Trainini®** und **Trainini TV** als Aussteller auf. Wir berichten heute von dieser eher überschaubaren Ausstellung, weil bald der Tag der Modelleisenbahn ansteht und unserer Idee hoffentlich nachahmungswürdig ist.

Wir haben nicht für gestandene Profis auf höchstem Niveau ausgestellt, sondern uns gezielt auf Kinder ausgerichtet und auch einen großen Bastelstand angeboten. Dazu gibt es sogar bereits eine neue Folge auf **Trainini TV**. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und Zuschauen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

## Leitartikel

Vorwort..... 2

## Modell

Nachricht auf einem Wagen..... 4  
Premiere für den Shinkansen .....10

## Vorbild

Züge wie ein Geschoss .....23

## Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

## Technik

Aktuell kein Beitrag

## Literatur

Massenphänome und Exoten .....32  
Über Grenzen hinaus.....34

## Aktuelles

Mitmachen statt zuschauen .....36  
Zetties und Trainini im Dialog.....48

Impressum .....60

Wir danken dem Van-Gogh-Museum für die Erlaubnis zum Abbilden der Kunstwerkvorlage.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 27. November 2023

### Titelbild:

Modellbahn und Kunst – passt das zusammen? Darüber ließe sich wohl trefflich streiten, doch viele haben sich schon der Modellbahn künstlerisch bemächtigt. Märklin möchte nun Botschaften über sie senden. Wir finden dies eine spannende und neue Idee!

## Märklin geht in die zweite Runde Nachricht auf einem Wagen

***Kunst und Modellbahn gehen eine Liaison ein, das Ergebnis ist dann eine Botschaft. Was wie eine einfache Formel klingt, ist die Idee der noch jungen Modellreihe „Message Wagon“. Die versendeten Nachrichten sind international und deshalb auf Englisch verfasst. Zum zweiten Mal umfasst sie nun auch den Maßstab 1:220 und würdigt den weltweit bekanntesten Maler.***

Unbestritten gehört Vincent van Gogh nicht nur zu den teuersten und bekanntesten Künstlern seit dem 19. Jahrhundert, sondern auch zu den besten. Bei keiner anderen Person schienen Leben und Schaffen so eng miteinander verbunden wie bei diesem Maler.

Ungezählte Biographien, Bücher und Filme beschäftigen sich mit den Stationen seines Lebens und deren Einfluss auf sein künstlerisches Erbe. Fast immer zog es ihn mit der Staffelei hinaus ins Freie, wo er seine Eindrücke auf Leinwand wiedergab.



Um die Wirkung des neuen Modells der Reihe „Message Wagons“ (Art.-Nr. 82932) bestmöglich herauszustellen, haben wir ihn in eine Schwarz-Weiß-Kulisse implementiert. Zum zweiten Mal ist die Vorlage ein Motiv von Vincent van Gogh.

Welche anderen Künstler ihn fasziniert und auf ihre Weise auch in seiner Entwicklung beeinflusst haben, ist aus Bewunderung, seinen Kunstwerken und Treffen in seiner aktiven Zeit abzulesen. Wie auch andere Zeitgenossen vollzog er mehr und mehr einen Wandel vom Impressionismus in Richtung des späteren Expressionismus. Eingordnet wird diese Übergangszeit gern als Post-Impressionismus.

Wer jemals einen echten van Gogh gesehen hat, der wird aber auch in gleicher Weise von seiner Maltechnik beeindruckt sein, die dem Bild eine völlig eigene und eben auch typische Struktur geben. Vincent van Gogh fasziniert bis heute, doch wurde er erst spät entdeckt. Berühmtheit erlangte er erst nach seinem frühen Tod.

Heute ist kaum vorstellbar, dass sich zu seiner Lebzeit nur wenige Werke verkaufen ließen. Heute erzielen sie Höchstpreise und die Menschheit scheint sich seines künstlerischen Nachlasses bewusst zu sein.





Zu diesem Nachlass gehört auch der Bezug des aktiven Malers zur Natur, die ihm seit der Kindheit am Herzen lag. Immer wieder zog es ihn mit der Staffelei hinaus und er schuf Bildnisse des Gesehenen an den Orten, an denen er verweilte – in der wichtigsten Phase seines Schaffens in Frankreich.

1889 wurde ein Schicksalsjahr für ihn. Seine Krankheit, geprägt von Anfällen, hinderte ihn während des Auftretens am Arbeiten. Freiwillig begab er sich mit 36 Jahren in die abgelegene Heil- und Pflegeanstalt für Geisteskranke von Saint-Rémy-de-Provence.

Über längere Phasen konnte er sein Zimmer nicht verlassen; dunkle Flure und vergitterte Fenster dürften kaum positiv aufs Gemüt gewirkt haben. Wenigstens durfte er die Anstalt in Begleitung eines Wärters häufig verlassen und in der Nähe im Freien malen. Dies sah er seiner Gesundheit zuträglich und förderlich.

Der Aufenthalt in der Klinik veränderte seine Bilder in vielerlei Hinsicht: die gewählten Farben, die Bedeutung von Formen und die Auswahl von Motivelementen. Erkennbar veränderten sich der Künstler und auch seine Pinselführung.

Immer geblieben war aber der Wunsch zum Arbeiten im Freien mit einem besonderen Hang zur Natur. „Ich bin auf dem richtigen Weg und mein Auge passt sich hier der Natur an“, schreibt Vincent in dieser Zeit an seinen im damaligen Kunstzentrum Paris wohnhaften Bruder und Förderer Theo van Gogh.

Märklin hat dies als englischsprachige Botschaft auf den zweiten „Message Wagon“ gedruckt: „I'm on the right track and my eye's adapting to nature here.“ Diese passt nicht nur perfekt zum gewählten Motiv für den zweiten Waggon der Spur-Z-Reihe, sondern das ausgewählte Bild ist auch ein ganz besonderes unter den rund 900 Gemälden, die der Künstler hinterlassen hatte.

„Blühende Mandelbaumzweige“ (englisch: „Almond Blossom“) malte Vincent van Gogh im Februar 1890 während seines Aufenthalts in Saint-Rémy. Anlass war die Geburt seines Neffen und Namensvetters Vincent Willem, bestimmt war es als Geschenk für seinen Bruder Theo und seine Schwägerin Johanna Bonger, die später für eine breite Bekanntheit des Malers zu sorgen vermochte.

Ende April 1890 wurde es vom Künstler aus Saint-Rémy-de-Provence an seinen Bruder Theo van Gogh nach Paris gesandt. Der damit bedachte Nefte Vincent Willem van Gogh gründete später das Van-Gogh-Museum.

So überrascht es nicht, dass ausgerechnet dieses Werk der Familie Van Gogh am meisten am Herzen lag. Das Originalformat des Kunstwerks lautet gemäß den Museumsangaben 73,3 x 92,4 cm.

Zum ausgewählten Motiv für den Märklin-Waggon heißt es seitens des Van-Gogh-Museums: „Große Blütenzweige wie dieser vor blauem Himmel waren eines von Van Goghs Lieblingsmotiven.“



Die künstlerische Vorlage für den zweiten „Message Wagon“ der Spurweite Z ist „Blühende Mandelbaumzweige“ aus dem April 1890. Abbildung: Van Gogh Museum, Amsterdam (Vincent van Gogh Foundation)

Tatsächlich handelt es sich wohl um das leuchtendste und klarste Himmelsblau aller Van-Gogh-Hauptwerke, es wirkt durch seine Intensität immens auf den Betrachter.

Es bildet zugleich einen deutlichen Kontrast zu den weißen Mandelblüten, die früh im Frühling und noch vor den Blättern erscheinen. Sie sind als Symbol für neues Leben zu verstehen. Auch die besondere Lichtverteilung dieses Gemäldes unterstreicht die Intention des Malers.

Für Vincent van Gogh von einigen als „untypisch“ empfunden werden mögen vielleicht die glatten, von Konturen umgebenen Farbflächen der blühenden Mandelbaumzweige. Tatsächlich aber folgen sie wie auch die Position des Baums in der Bildebene einem japanischen Stil, der als modern wie beliebt galt und auch von Vincent van Gogh häufiger aufgegriffen wurde.

## Kunst auf dem Wagen

Nach dem „Kornfeld mit Krähen“ hat Märklin zum zweiten Mal eine Botschaft und ein Gemälde von Vincent van Gogh aufgegriffen. Nach einigen größeren Vorgängern bilden sie zugleich den Auftakt der Serie „Message Wagon“ auch für die Spurweite Z.

Gegensätzlicher zur Erstauflage hätte der hier nun vorgestellte Waggon (Art.-Nr. 82932) kaum sein können: Farben, Techniken, Motive und Intention liegen weit auseinander, belegen aber auch eine Vielseitigkeit des Künstlers.



Seine Liebe zur und Verneigung vor der Natur sind einzigartig und verkörpern in der Tat eine Botschaft, die heute dringender denn je ist. Wollen wir all das in seiner Schönheit erhalten, erwarten uns große Anstrengungen und anhaltende Ausdauer. Natur ist Leben und wir sollten beide schätzen und erhalten.

Vincent van Gogh hatte das erkannt und in seinen Bildern zu deren Betrachtern transportiert. Es liegt an uns, dies zu hören, zu verstehen und in verantwortliches Handeln umzusetzen. Märklin hatte die Idee, eine über 130 Jahre alte Nachricht in die Gegenwart zu transportieren.

Stilistisch scheint dies gelungen: Die Hauptfarbe des Gemäldes bestimmt das Bild des Waggons. Dazu passende Farbschraffuren auf den Seitenwänden verkörpern zugleich die Moderne. Das Motiv des Kunstwerks ist nicht fotografisch genau, sondern in seinen Umrissen wie mit weißem Stift gezeichnet reproduziert worden.

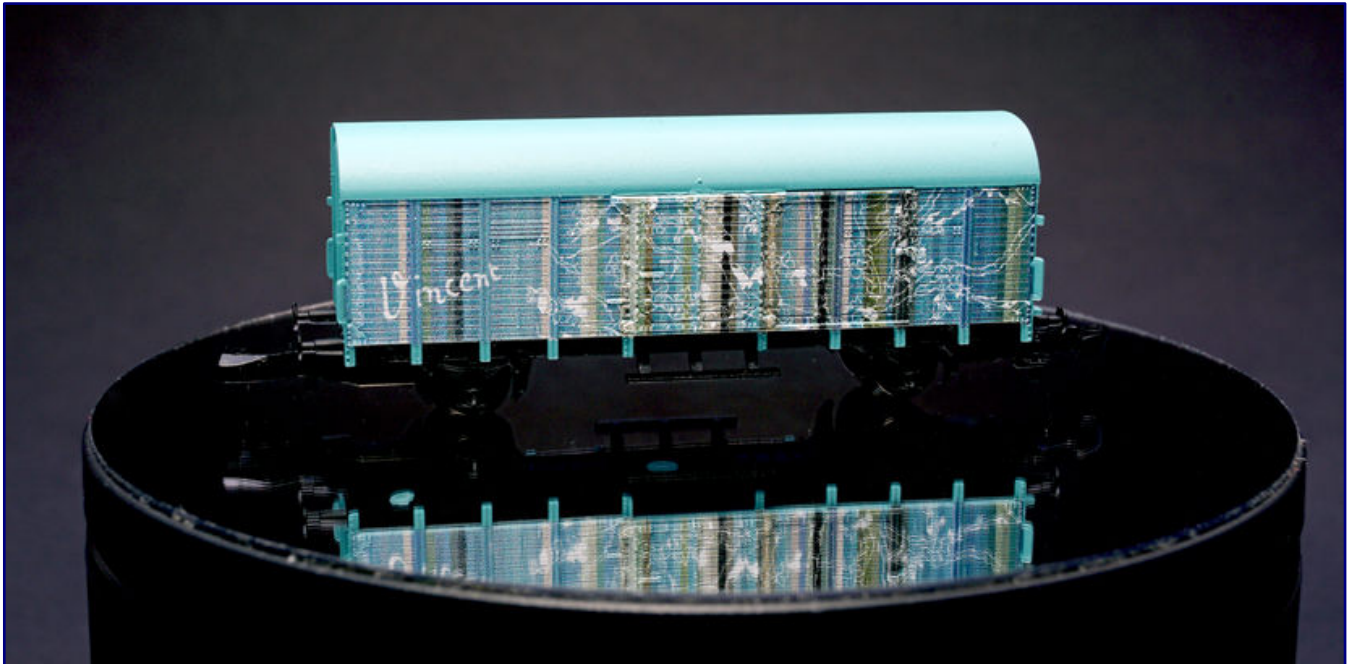


Die bestimmenden Kontraste blieben so ihrer Wirkung erhalten, ohne die Seitenwände des Modells im Motiv oder farblich zu überladen. Die Botschaft aus einem Van-Gogh-Brief hingegen ist mit Englisch nicht zufällig in der internationalen Wirtschaftssprache gewählt.

Neu und bislang ebenso einmalig ist der Ansatz, dafür Modellbahn und Kunst auf besondere Weise zu verbinden. Dazu bedarf es auch eines gewissen Rahmens, um Sinn und Wert zu verdeutlichen: Aufwändig ist die Verpackung, die sich bewusst von einem gewöhnlichen Katalogartikel abheben muss, zugleich aber auch von jener anderer Sonderwagen.

Dies sollen auch unsere Fotografien veranschaulichen, die diesen Artikel dokumentierend begleiten. Märklin richtet sich an eine weitere Zielgruppe, denn neben Modellbahnern sind hier auch sicher Kunstfreunde Adressaten. In gleicher Weise geht es um die gesendeten Botschaften, die weitere Menschen auch abseits der beiden bereits genannten Zielgruppen ansprechen können.

Gewiss mag es eine Weile dauern, bis die Nachricht ihre Empfänger erreicht und durchdrungen hat. Doch inzwischen hat die Idee zumindest bei uns Gefallen gefunden und ist auf Akzeptanz gestoßen. Immerhin ist sie ebenso wenig mit den Maßstäben der Modellbahn wie des Sammelns zu greifen. Sie streift beides, stößt aber eben neue Türen auf und verlangt nach den beschriebenen Aspekten, die ergänzend einzubeziehen sind.



Wie eine Zeichnung mit weißer Tusche wirken die blühenden Mandelbaumzweige auf Märklins neuem Kunstwagen und lassen viel Raum für das Wirken der Farben, die der Künstler einst mit Bedacht gewählt hatte. Die Botschaft, die damit gesendet werden soll, befindet sich auf der Gegenseite und ist auf dem Titelbild zu lesen.

Und so hoffen wir auf Neugier, Interesse und guten Zuspruch. Wünschen wir der Idee Erfolg und seien gespannt, welche Botschaften noch formuliert und aufbereitet werden, um diese außergewöhnliche Wagen-Reihe fortzusetzen.

**Hersteller des Modells:**

<https://www.maerklin.de>

**Van-Gogh-Museum Amsterdam:**

<https://www.vangoghmuseum.nl>

**Trainini TV – Folge 20):**

<https://www.youtube.com/TraininiTV>



# TAG DER MODELL- EISENBAHN

INKL. SCHIFFS- & MODELLBAU



Museum  
der Deutschen Binnenschifffahrt  
Duisburg-Ruhrort

## HOBBY-SHOW

MUSEUM DER  
DEUTSCHEN  
BINNENSCHIFFFAHRT

1. ADVENT // SA & SO

02. & 03.12.2023 // 10-17 UHR



Weitere Informationen finden  
Sie unter [www.spur-n.com](http://www.spur-n.com)

Grandiose Rokuhan-Neuheit

## Premiere für den Shinkansen

***Die Shinkansen-Züge haben weltweit begeisterte Freunde, denn sie waren die ersten Hochgeschwindigkeitszüge im planmäßigen Dienst und wurden deshalb schnell berühmt. Die JNR betrat mit ihnen 1964 Neuland und gab ihnen eine unverwechselbare Gestaltung. Rokuhan hat sich des Premierzugs aus der Zeit der olympischen Spiele in Tokio erfolgreich angenommen.***

Es ist nicht alltäglich, dass in der Spurweite Z ein rund 1,40 Meter langer Triebzug an einem vorbeirauscht. Noch weitaus verwunderlicher ist allerdings, dass in diesem Fall sowohl die Vorlage als auch das Modell aus Japan stammen.

Hier hat sich Großserienhersteller Rokuhan jüngst dem Shinkansen Serie 0 (Art.-Nr. T020-1) der Japanese National Railways angenommen und das gleich als komplette, zwölfteilige Einheit. In den von großen Platzproblemen geplagten Ballungsgebieten des Inselstaats wird es vermutlich nur wenige Modellbahnanlagen geben, auf der die vollständige Einheit aufgebaut und gefahren werden kann.



Rokuhan eröffnet mit dem Shinkansen Serie 0 in der Ausführung „Hikari Nr. 1“ (Art.-Nr. T020-1) nun auch im Maßstab 1:220 den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf Schienen. Foto: Christoph Maier

Trotzdem wird dieser creméweiß-blau lackierte Zug gerade dort seine Käufer finden, denn nachgebildet wurde nicht irgendeine beliebige Shinkansen-Einheit. Die Vorlage für das zu besprechende Modell war exakt der erste Zug „Hikari Nr. 1“, der am 1. Oktober 1964 um 6:00 Uhr Tokio in Richtung Shin-Osaka

verließ und mit zunächst 200 km/h Höchstgeschwindigkeit weltweit den Hochgeschwindigkeitsverkehr eröffnete.

Von der besonderen Fahrt zeugen auch Seitenschilder am Modell, die beim Vorbild später wieder entfernt wurden. Unterwegs war der Eröffnungszug, wie gerade erwähnt, in der Zuggattung „Hikari“ (jap. „Licht“), was Rokuhan auch in die Produktbezeichnung aufgenommen hat.

Im Gegensatz zu den Kodama-Zügen („Echo“), die jeden Bahnhof auf der Neubaustrasse bedienten, legten die „Hikari“ nur zwei Unterwegshalte ein.

Zur Betriebsaufnahme standen bereits die meisten der 360 bestellten Wagen für 30 zwölfteilige Züge bereit, doch Rokuhan legte Wert darauf, die Betriebsnummern aus der allerersten, offiziellen Fahrt zu recherchieren und wiederzugeben.

Die Fahrzeit für die 515 km Strecke konnte später auf 3 Stunden und 10 Minuten reduziert werden, die Züge liefen bis zu 400.000 km jährlich. Dies sind beeindruckende Daten, die deutlich machen, warum Rokuhan den Urahn aller Shinkansen-Züge nachbilden wollte.

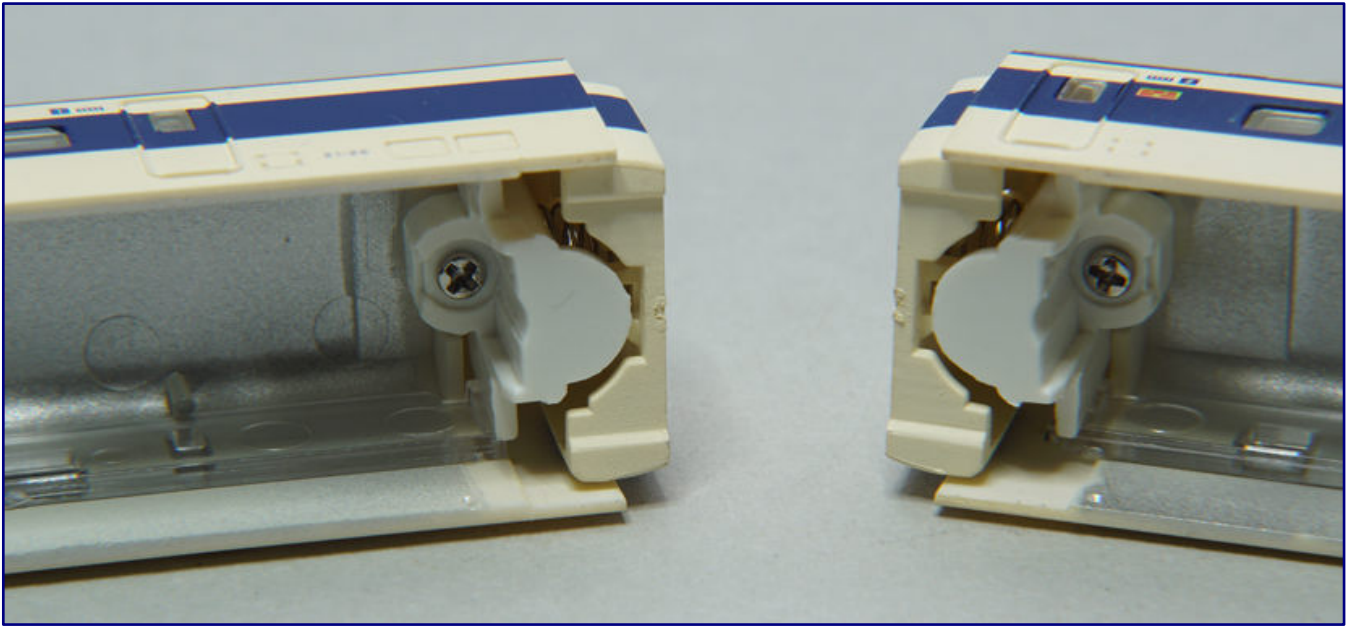
Und das Vorhaben scheint auch gelungen, denn die Modelle machen einen guten und wertigen Eindruck, auch die Farben stimmen mit denen überein, die wir auf zeitgenössischen Fotovorlagen wahrnehmen. Eine Besonderheit dieses Herstellers sind bei allen seinen Shinkansen die Wagenübergänge, die für ein geschlossenes Zugbild sorgen.

Auch hier sind die Endstücke der Übergänge wieder um eine vertikale Achse beweglich und gefedert gelagert, weshalb auch bei Kurvenfahrt keine störend wirkenden Spalten sichtbar werden. Die mechanische Verbindung ist ebenfalls wieder gewohnt einfach mit Ösen und Haken umgesetzt worden, die aber fest und sicher kuppeln.



Verpackt ist der zwölfteilige Zug in zwei Buchkassetten, die von einem Kartonschuber umfasst werden. Dieser ist mit einem historischen Motiv der Eröffnungsfahrt bedruckt und liefert zu gleich Angaben zur Reihung jenes Zugs.

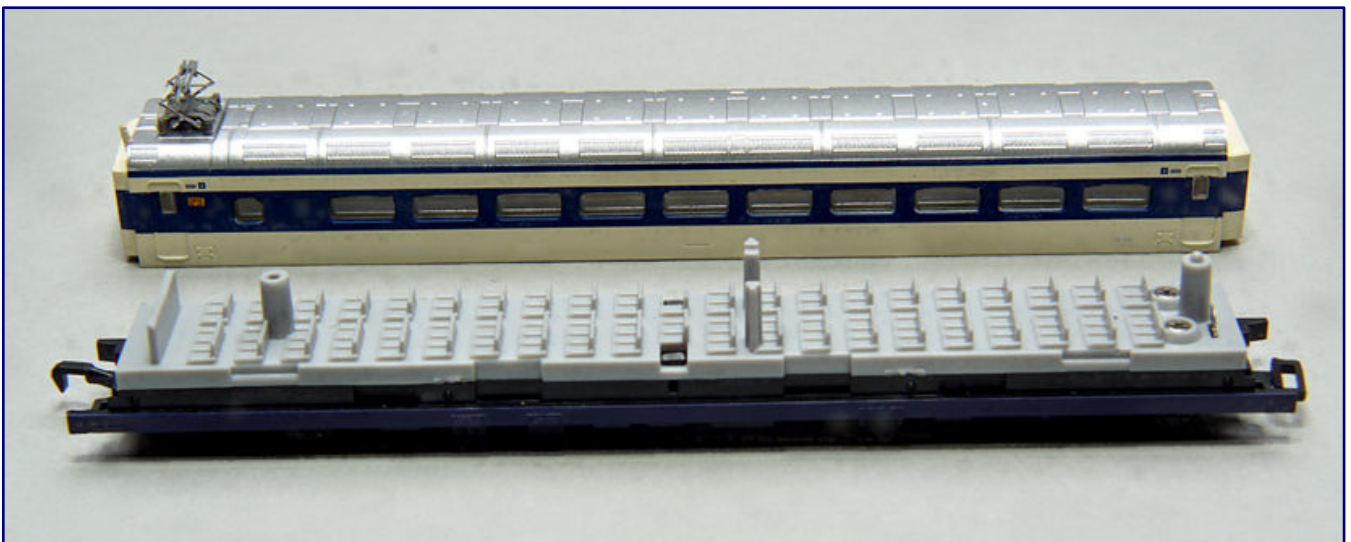




Wieder hat der Hersteller großen Wert auf ein geschlossenes Zugbild gelegt. Dazu hat er die über das Wagenende hinausragenden Seitenverkleidungen zu beweglich gelagerten und von Federn unterstützten Übergängen aufgewertet.

Sie schützen zugleich vor einem ungewollten Verdrehen der Wagen und sorgen dafür, dass diese im Zugverband immer korrekt gemäß des großen Vorbilds stehen. Eine elektrische Verbindung zwischen den einzelnen Wagen gibt es auch wieder nicht und sie erweist sich auch als überflüssig, denn jeder einzelne Wagen nimmt an allen Achsen mit Hilfe der Spitzenlagerungen selbst Strom ab.

Rokuhan versteht dies in einer einmalig leichtgängigen Weise, die beim Anschieben eines solo aufgegleisten Teils keinen Rollwiderstand erkennen lässt. Dies sind beste Voraussetzungen, um den Zug wahlweise auch mit den hauseigenen Innenbeleuchtungen Typ A (A009; 2 x erforderlich) und Typ C (A031; 10 x erforderlich) auszustatten.



Im Inneren finden wir Inneneinrichtungen, die die ursprüngliche 3+2-Bestuhlung der Sitzwagen wiedergeben. Fußraum für Figuren bieten diese aber nicht! Die auf dem Bild zu sehenden Stifte nehmen die optionale Innenbeleuchtung auf.

Sie sind nach Abnehmen der Gehäuse leicht und schnell montiert: einfach auf zwei Führungsstifte aufsetzen, einseitig festschrauben und je zwei Zugfedern zum Übertragen des Stroms von den ins Wageninnere ragenden Kontaktblechen zur Leiterplatte einhängen - fertig.

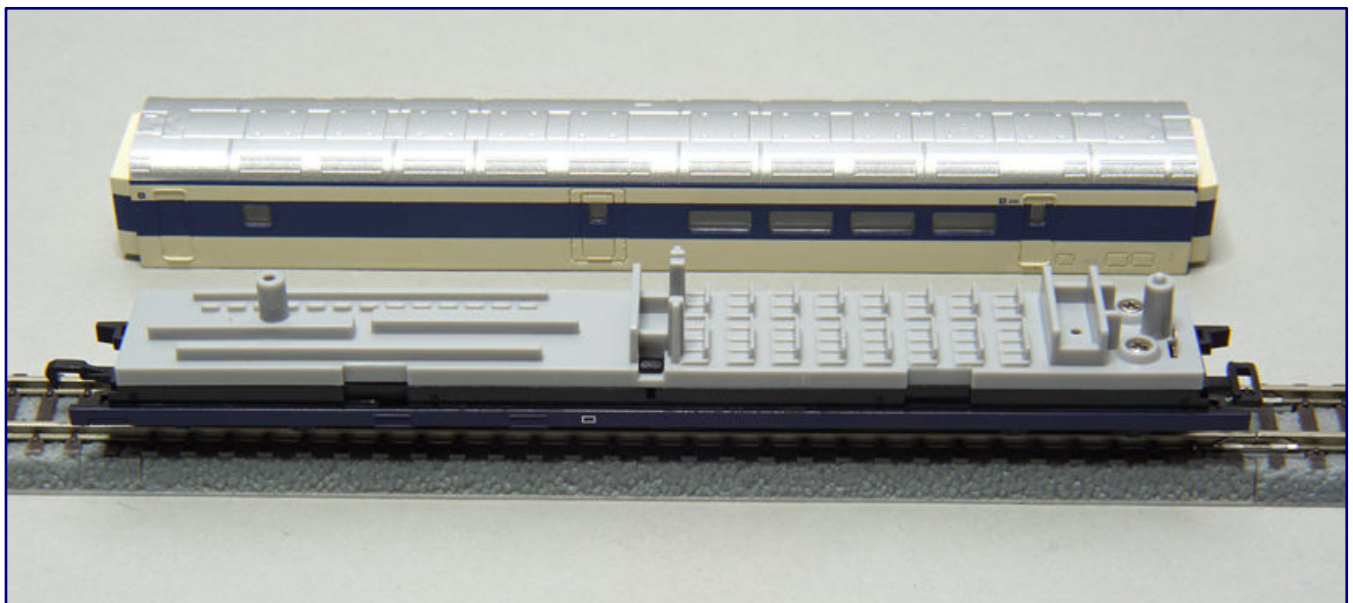
Wir werden das nach Abschluss aller Messungen und Testfahrten auch vornehmen. Damit lässt sich die nachgebildete Inneneinrichtung im wahrsten Sinne des Wortes gut ins Licht setzen. Auch das ist bei Rokuhan Standard: Alle zwölf Wagen verfügen über ein hellgrau nachgebildetes Innenleben, das allerdings auch seine Grenzen hat.

In den Motorwagen ist der Platz freilich eingeschränkt und es sind an dieser Stelle Abstriche zu machen. Die übrigen verfügen über eine vollständige Nachbildung der Sitzreihen: 2+3-Bestuhlung in der 2. Klasse, 2+2 Bestuhlung in der 1. Klasse und abweichendes Interieur mit Theke im Speisewagen sowie Führerstände in den Endwagen.

Figuren in die Wagen zu setzen, ist sicher eine gute Idee, um Leben hineinzubringen. Shinkansen-Züge sind allgemein gut ausgelastet, was hier schon eine größere Anzahl erforderlich machen dürfte. Allerdings reichen einfach bemalte Exemplare aus und es bedarf jeweils nur eines Torsos, denn Raum für die Beine gibt es im Innenraum keinen, was durch die Fenster aber nicht erkennbar ist.



Zwei kurze (A009) und zehn lange Beleuchtungssätze (A031) sind erforderlich, wenn der komplette Zug mit Innenbeleuchtung versehen werden soll. Da alle Wagen mit Radstromabnahme und Stromführungsblechen ins Innere vorbereitet sind, ist dies schnell erledigt.

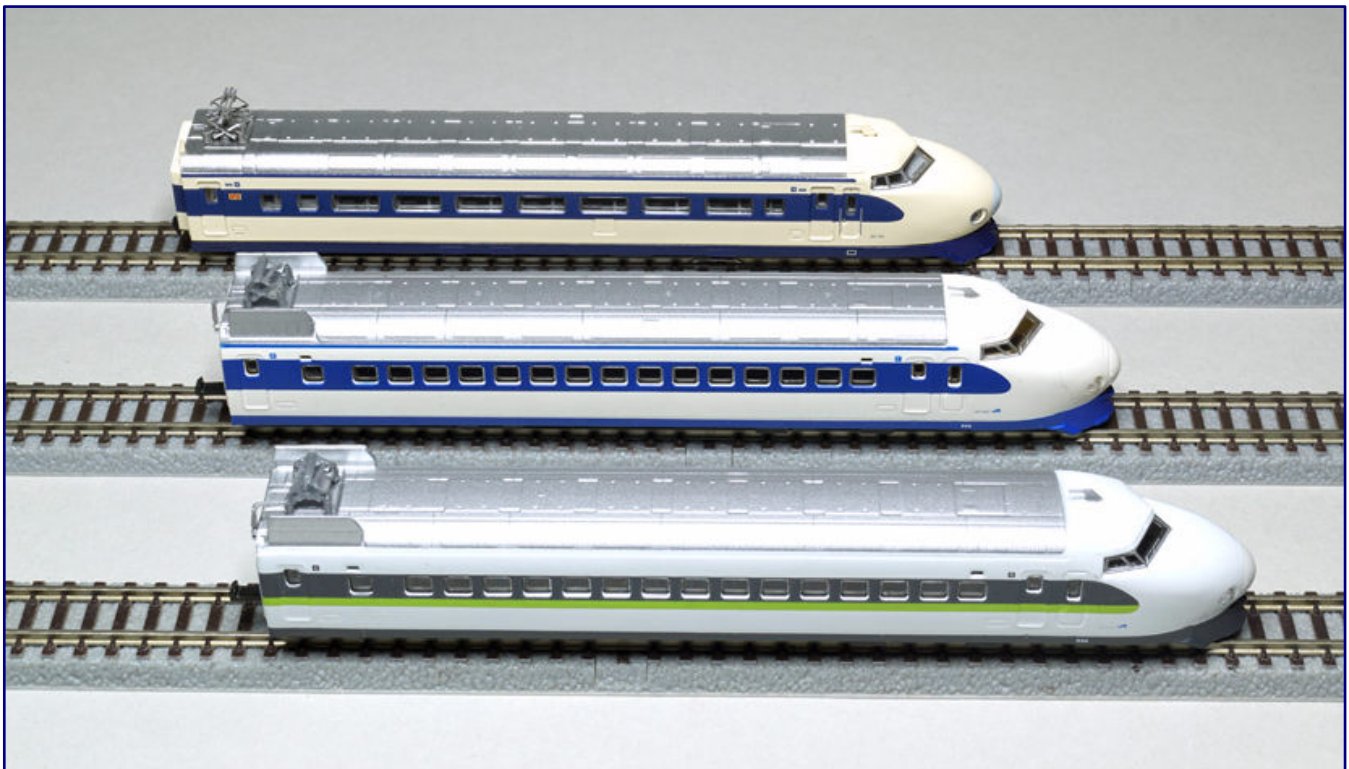


Die beiden Speisewagen verfügen vorbildgerecht über eine anders aussehende Inneneinrichtung. Hier erkennen beispielsweise einen Thekenbereich.

## Leuchtende Nasen

Die Seitenfenster sind ein gutes Stichwort, um auf ein weiteres Unterscheidungsmerkmal der frühen Serien dieses Zugs aufmerksam zu machen. Dies unterscheidet ihn nämlich beispielsweise auch von den früheren Modellen der Marke F-Toys, für die es bei Eisen Platz passende Fahrwerke mit Antrieb gab.

Die ersten Züge der Serie 0 besaßen große Seitenfenster, wie wir sie auch am Modell von Rokuhan finden. Mitte der siebziger Jahre wechselte die JNR zu kleineren, um die Austauschkosten zu senken. Da ein spürbarer Erfolg ausblieb und die kleineren Fenster bei den Kunden auf schlechte Resonanz stießen, kehrte die Staatsbahn schließlich zu den dreifach verglasten, größeren Exemplaren zurück.



Der Vergleich des Rokuhan-Modells (hinten) mit zwei Farbausführungen von F-Toys (Mitte und vorne) zeigt die unterschiedlichen Größen der Seitenfenster deutlich. Die vordere Lackierungsvariante aus den späteren Betriebsjahren könnte auch eine zukünftige Option für Rokuhan sein.

Ein wichtiges Entwicklungsziel war Rokuhan eine weitere, besondere Eigenschaft des gewählten Vorbilds, denn darauf weisen auch die japanischen Herstellerseiten explizit hin: Die Parabolnase des Triebzugs erinnerte nicht nur an eine Gewehrkuugel und sorgte deshalb für den Namen „Geschosszug“ („Bullet Train“). Sie bestand aus Acryl und war teiltransparent.

Während der Fahrt leuchtete sie beim ersten und zweiten Zug in den ersten Betriebstagen schwach. Dies wurde auch beim Modell umgesetzt und ist an das Zweilicht-Spitzensignal und auf der anderen Seite ans Schlusssignal gekoppelt. Die Lichter funktionieren fahrtrichtungsabhängig und sind mit gelben und roten Leuchtdioden ausgestattet.

Übrigens besaßen die Shinkansen der Serie 0 keine regulären Kupplungen, weshalb keine Doppelseinheiten verkehren konnten. Unter der „Frontschüssel“ war lediglich eine Notkupplung zu finden, um einen liegengebliebenen Zug abschleppen zu können. Die vom Hersteller gewählte Kupplungsabdeckung ohne Griffe entspricht den frühen Betriebstagen. Auf sie fällt ein schwacher Lichtschein.



Eingangs kurz erwähnt war die Ursprungsfarbgebung in zwei seidenmatten Farbtönen, die sauber wie trennscharf aufgetragen wurden. Nur die Parabolnase glänzt etwas, um das Vorbildmaterial und seine Eigenschaften nachzubilden. Die Wagendächer sind in Weißaluminium lackiert. Die Führerstandsfenster tragen chromfarben geprägte Rahmen, auch die Stirnlichter sind in dieser Farbe eingefasst worden. Alle Fenster an den Seiten zeigen keine außen sichtbaren Rahmen.



Eine Besonderheit der ersten beiden Züge war die schwach hinterleuchtete Nase, die daher auch nicht in Wagenfarbe lackiert war. Rokuhan hat auch dies exakt wiedergegeben (Bild oben), wie sich im Bild am besten bei eingeschaltetem Schlusslicht zeigen lässt. Eine weitere Besonderheit zeigt sich eher im direkten Vergleich zum F-Toys-Pendant: Seitliche Handgriffe, wie sie die beiden hinteren Modelle an ihren Nasen zeigen (Bild unten), kennt das Rokuhan-Modell der Ursprungsausführung noch nicht.

## Maße und Daten zum Shinkansen Serie 0 der JNR:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
Länge (Endwagen)	24.900 mm	113,2 mm	113,1 mm	- 0,1 %
Länge (Mittelwagen)	24.500 mm	111,4 mm	111,3 mm	- 0,1 %
Höhe über SO (Dach)	3.975 mm	18,1 mm	17,8 mm	- 1,7 %
Breite (Wagenkasten)	3.380 mm	15,4 mm	15,4 mm*	0 %
Gesamtachsstand	n. bek.	---	91,4 mm	---
Drehzapfenabstand	n. bek.	---	78,9 mm	---
Drehgestellachsstand	2.500 mm	11,4 mm	11,1 mm	- 2,6 %
Raddurchmesser	910 mm	4,1 mm	3,9 mm	- 4,9 %
Dienstmasse	967 t**	---	210,6 g	
Achsformel	Bo´Bo´ + Bo´Bo´ + Bo´Bo´ + Bo´Bo´ + Bo´Bo´ + Bo´Bo´ + Bo´Bo´ + Bo´Bo´ + Bo´Bo´ + Bo´Bo´			
Stromsystem	25 kV ~ / 16 2/3 Hz			
Leistung (zwölfteilig)	12.075 PS / 8.800 kW			
Zul. Höchstgeschwindigkeit	220 km/h			
Hersteller	Nippon Sharyo, Kawasaki Sharyo, Kinki Sharyo, Kisha & Hitachi			
Baujahr	1963 - 1988			
Stückzahl	3.216 Wagen / 201 Züge			
Ausmusterung	14. Dezember 2008			

\* max. Breite des Modells 15,9 mm über Trittstufen

\*\* Angabe für eine 16-teilige Einheit

Die Betriebsanschriften sind im Vergleich zu deutschen Eisenbahnfahrzeugen spärlich, aber unseres Ermessens komplett vorhanden und lupenrein gedruckt. Zu ihnen gehören die silberfarbenen gedruckten Wagennummern, die 1.-Klasse-Ziffern an zwei Wagen sowie die einzelnen Wagennummern.

Da sie historisch verbürgt und für dieses Modell verbindlich sind, geben wir sie in ihrer korrekten Reihenfolge wieder: 21-26, 26-52, 25-251, 26-25, 35-51, 26-252, 15-26, 16-26, 35-52, 26-51, 25-52 und 22-26.

Nur die gedruckten, beim Vorbild als Metallschilder seitlich angebrachten Hinweise auf die Premierenfahrt können wir nicht als lupenrein identifizieren.

Mehrfach fiel bereits der Hinweis auf die Ursprungsausführung des Zugs. Dies dient nicht nur dem formalen

Abgrenzen zum früheren Konkurrenzmodell, sondern bringt tatsächlich einige abweichende Merkmale mit sich.



Alle verschiedenen Betriebsanschriften auf einen Blick: Bis auf den Druck des Schilds neben der rechten Einstiegstür sind alle lupenrein ausgeführt. Sehenswert sind auch die zierlichen, aber beweglichen Pantographen.

Eines davon sind auch die sechs über den Zug verteilten Scherenstromabnehmer. Sie sind inklusive der Schleifleisten sehr fein umgesetzt worden und zugleich ein wichtiges Merkmal des zwölfteiligen Zugs. Sie finden sich auf jedem zweiten Wagen, weil jeweils ein solche Einheit beim Vorbild von einem Pantographen versorgt wurde. Im Betrieb lagen also immer alle sechs Exemplare am Fahrdrabt an.

Weil dies eine Ursache für hohen Verschleiß an der Oberleitung war und auch vermeidbaren Lärm erzeugte, erhielten die Züge später eine durchgehende Dachstromleitung zum Versorgen aller Einheiten und die Zahl an Stromabnehmern konnte reduziert werden. 1964 war das freilich noch nicht der Fall.



Ein weiterer Vergleich soll Rokuhans Können unterstreichen: Bei F-Toys (Modelle Mitte und hinten) waren die Stirnwände gestaltet und die Isolatoren am Wagenende feiner ausgeführt, aber mangels geschlossenem Zugbild und starrem, grobem Scherenstromabnehmer reicht der Gesamteindruck nicht an die Neuheit heran. Die Windleitbleche waren eine spätere Zutat und kaschieren den schlechteren Eindruck etwas.

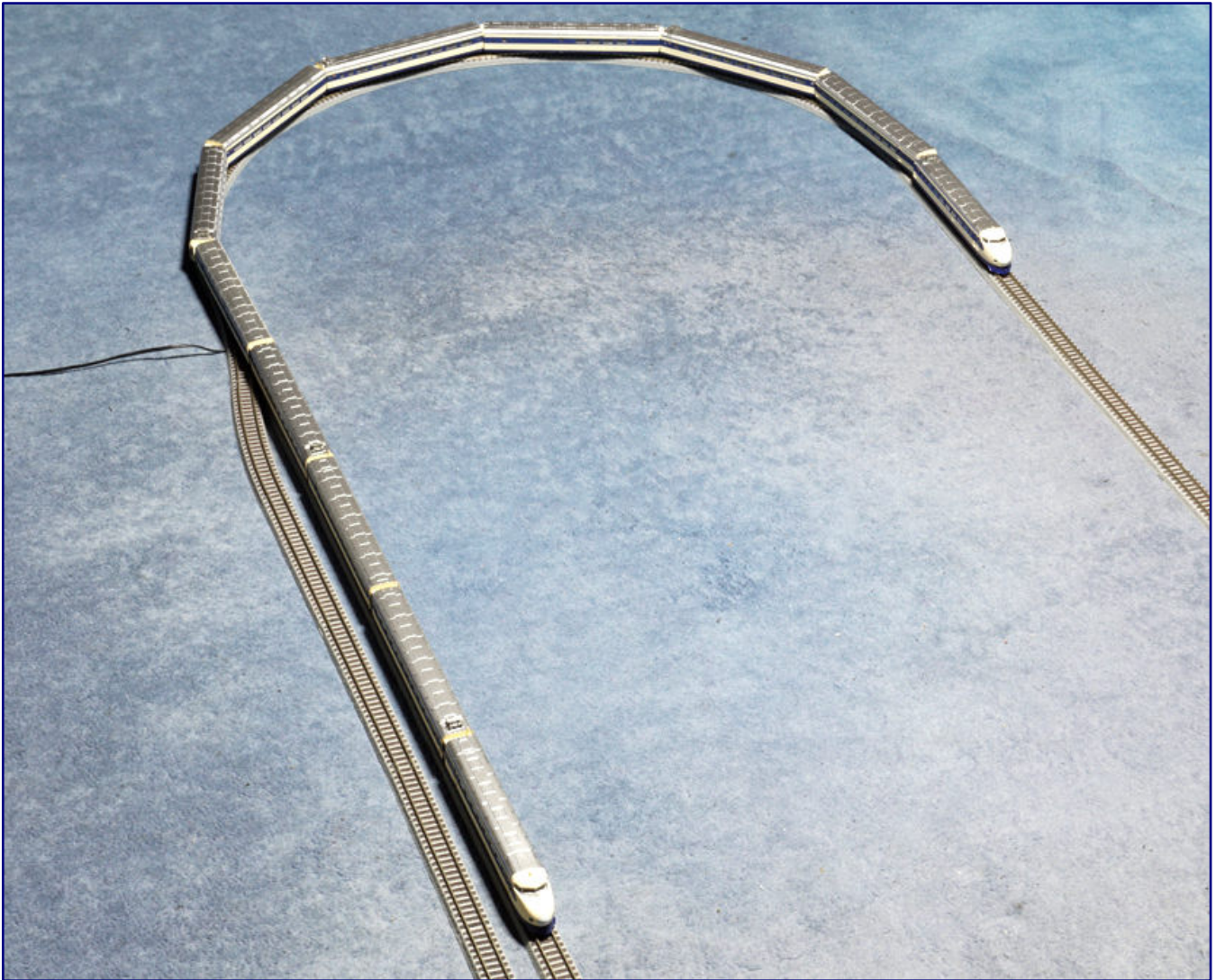
Kommen wir damit nun zu den letzten Punkten der optischen Bewertung. Das Erscheinungsbild wirkt stimmig und schließt auch die Proportionen des Zugs in jeder Hinsicht ein. Dies bestätigen auch die vom Modell abgenommenen Maße. Sie sind fast alle punktgenau getroffen worden, Abweichungen beschränken sich auf die zu erwartenden Messtoleranzen.

Prinzipiell fallen nur der Drehgestellachsstand und der Treibraddurchmesser ins Auge. Doch wandert unser Blick in der Tabelle nach links, wird zugleich deutlich, dass wir auch in diesem Fall von Bruchteilen eines Millimeters sprechen.

Als Zwischenfazit bleibt daher festzuhalten, dass Rokuhan uns hier ein sehr ansprechendes und eisenbahngeschichtlich interessantes Modell vorgelegt hat. Das wird auch durch eine von späteren Auflagen abweichende und besondere Verpackung unterstrichen. Die zwei Buchkassetten, in der dieser Zug verpackt ist, werden von einem Schuber umschlossen, der mit einem historischen Foto und Wiedergabe der Wagennummern in korrekter Folge auf das besondere Ereignis hinweist.

Als Druckbeigaben (Aufkleber) liegen dem Zug bei: zwei Wiedergaben der Zuglaufschilder von „Hikari Nr. 1“, ein Druck der historischen Fahrkarte sowie vier unterschiedliche Aufkleber für den Drehknopf von Rokuhan-Fahrreglern mit Motiven des Shinkansen Serie 0.





Um die Gesamtlänge der zwölfteiligen Einheit anschaulich zu machen, fiel uns nur eines ein: Teppichbahn mit Schienenoval, auf der sich die komplette Einheit in Kurvenfahrt ablichten lässt. Wohl niemals zuvor hat sich hinter einer einzigen Artikelnummer ein derart langer Spur-Z-Zug verborgen!

## Technik und Fahreigenschaften

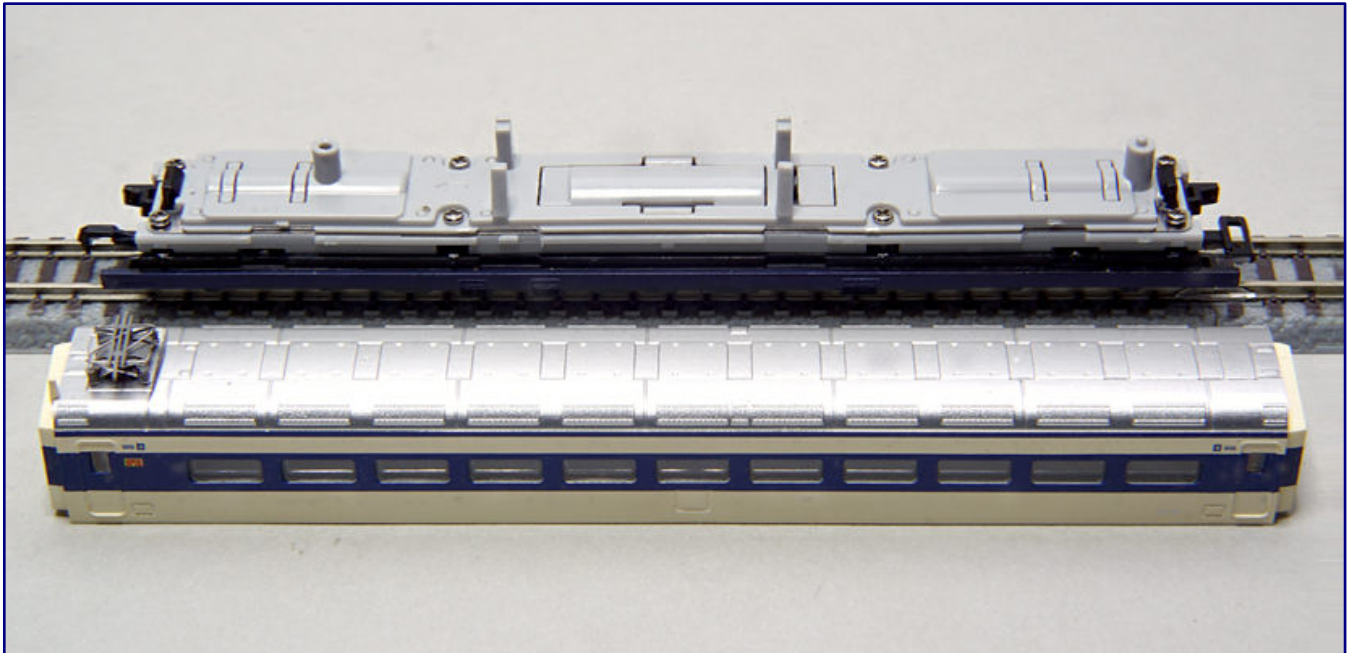
Die erste Betrachtung im Technikteil unseres Tests gilt den Gewichten des Triebzugs: Ein Gesamtgewicht von 210,6 Gramm übersteigt alle bisherigen Testkandidaten, was aber auch nicht verwundernswert ist. Immerhin haben wir zuvor noch keinen formneuen Triebzug hier vorgestellt, der ab Werk zwölfteilig angeboten wird – Erweiterungspackungen werden nicht erforderlich sein.

Die einzelnen Wagen sind mit Gewichten von überwiegend jeweils knapp unter 15 g im erwarteten Rahmen eines langen Reisezugwagens. Zum Gesamtgewicht tragen die beiden in Parallelschaltung arbeitenden Motorwagen an 4. und 6. Stelle im vorbildgerechten Zugverband der Eröffnungsfahrt bei.

Sie tragen die Betriebsnummern 26-251 und 26-252 und bringen 31,2 und 31,0 g auf die Feinwaage. Damit liegen sie ebenfalls im Bereich des Durchschnittsgewichts für Spur-Z-Lokomotiven. Ihre Zugkraft ist aber deutlich höher, weil sie – wie bei Rokuhan üblich – mit Haftreifen versehen sind, zugleich aber auch Strom aufnehmen.

Obwohl kein spürbarer Rollwiderstand festzustellen ist, sind alle Räder beidseitig in die Stromaufnahme einbezogen. Elektrische Verbindungen zwischen den Wagen gibt es nicht. Das bedeutet, jeder der zwölf Wagen nimmt selbst den Strom für Spitzen-, Schluss und/oder Innenbeleuchtung sowie die Motoren auf.

Das funktioniert wieder mal erstaunlich sicher, hat aber auch seine Tücken in gesicherten Signalbereichen: Da die beiden Motorwagen nahe an der Zugmitte sitzen, werden sie regelmäßig von stromlosen Abschnitten vor Signalen erst erfasst, wenn die Zugspitze längst in den gesicherten Bereich eingefahren ist.



**Zwei Motorwagen bewegen den langen Zug: Erkennbar sind sie am deutlich höheren Gewicht, zwei diagonal versetzt montierten Haftreifen und an der fehlenden Inneneinrichtung: Unter der mittigen Abdeckung arbeitet ein moderner Glockenankermotor.**

Zugleich werden nur einzelne Zugteile mit ausgeschalteter Innenbeleuchtung am Signal halten. Wir sehen, dass die Anforderungen japanischer Modellbahner völlig unterschiedlich zu den Gewohnheiten europäischer Kunden sind.

Es gilt, sich darauf einzustellen, doch wohl kaum ein Shinkansen wird zusammen mit DB-Modellen auf der derselben Anlage verkehren. Es sollte folglich machbar sein, die Anlage passend zu konfigurieren. Danken werden es die Kunden auch, weil die Stromversorgung der Innenbeleuchtung erheblich betriebssicherer ist als bei Märklins bisherigen Lösungen mit Stromleitungen über Wagenübergänge hinweg.

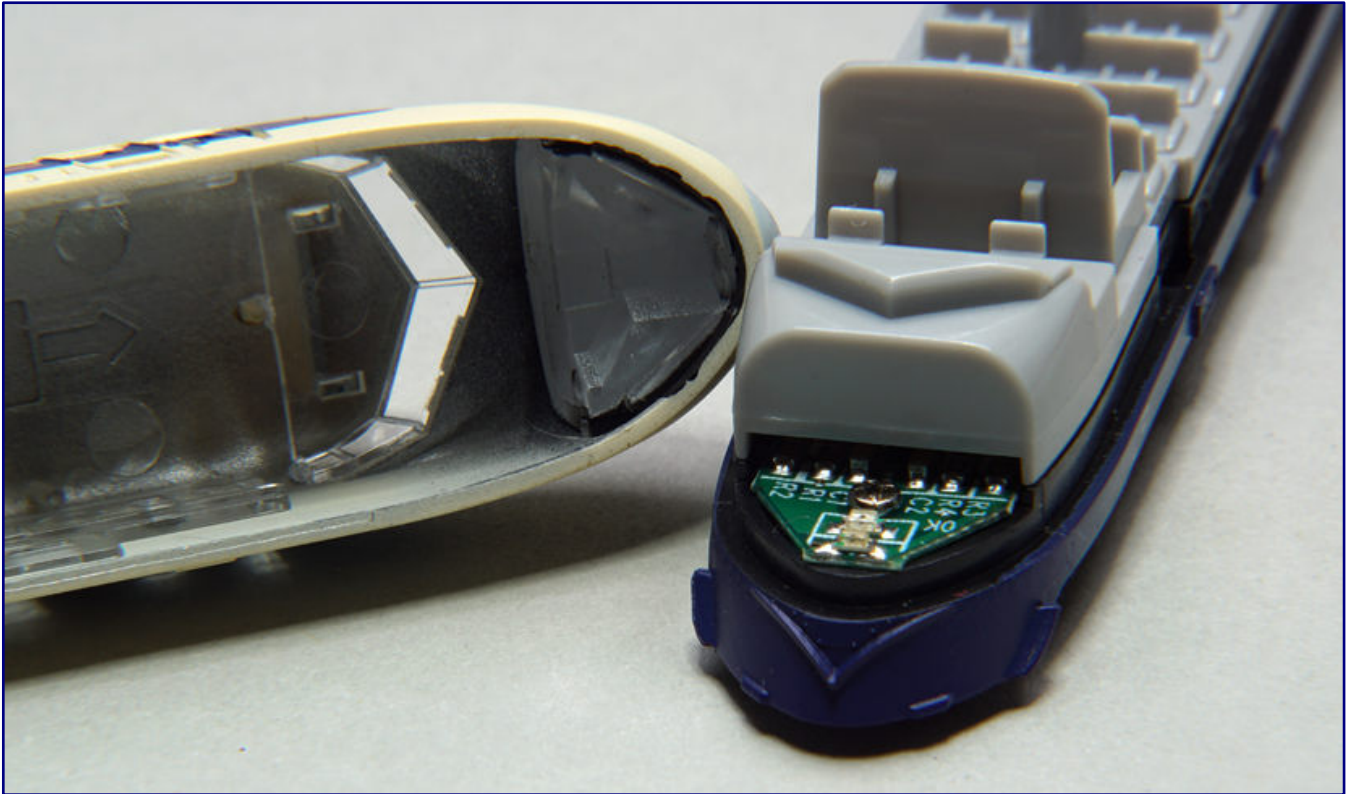
Bleiben wir noch nur bei der Beleuchtung. Die nachrüstbare Innenbeleuchtung, die wir erst nach den elektrischen Messungen eingebaut haben, arbeitet mit warmweißen LED. Dies empfinden wir als sehr angenehm und vorbildgerecht wirkend.

Ein Rätsel bleibt allerdings, warum der Hersteller beim Zweilicht-Spitzensignal unverändert auf gelbe Exemplare setzt. Mit Ausnahme der Baureihe 181<sup>2</sup> war dies bislang immer der Fall, doch das sollte hoffentlich besser gehen. Die beiden Schussleuchten am jeweils anderen Ende sind gewohnt rot.

Als Mindestradius gibt der Hersteller 195 mm an; unsere Testfahrten erfolgten auf 220-mm-Bögen ohne Überhöhung am Märklin-Transformator 67011, was das Vergleichen zu unseren anderen Versuchen gewährleisten soll.



Spannungs- und Stromwerte wurden mittels geeigneten, elektronischen Messgeräts erhoben, die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten mit dem Geschwindigkeitsmesser MTS-100 von Halling Modelle (siehe **Trainini®** 3/2022).



Im Bereich der Nase ist eine Leiterplatte im Endwagen eingebaut. Sie sorgt für den gelb-roten Lichtwechsel in den Signallaternen und ebenso für den Lichtschein in der halbkugelförmigen Abdeckung, die einst für den Begriff „Geschosszug“ sorgte.

Werfen wir nun einen Blick auf die für viele Kunden entscheidenden Fahreigenschaften: Bei 0,4 Volt Gleichspannung am Gleis setzt sich der Zug langsam mit umgerechnet 9,4 km/h in Bewegung. Er überfährt mit dieser Geschwindigkeit auch bereits sicher alle Weichen.

Drehen wir den Transformator weiter auf, erreicht er bei 5,2 V Gleisspannung seine vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Bei 10 V sind dies dann 462,4 km/h, bei 12 V gar 557,9 km/h. Der Trafo für unseren Testfall schafft es aber sogar, bei der geringen Beanspruchung 13,5 V ans Gleis zu legen.

Mit 569,4 km/h hätte der Shinkansen Serie 0 dann endgültig den Schienenweltrekord des TGV übertroffen. Doch das scheitert schon daran, dass der Zug bei dieser „Fluggeschwindigkeit“ in den Kurven aus dem Gleis getragen wird.

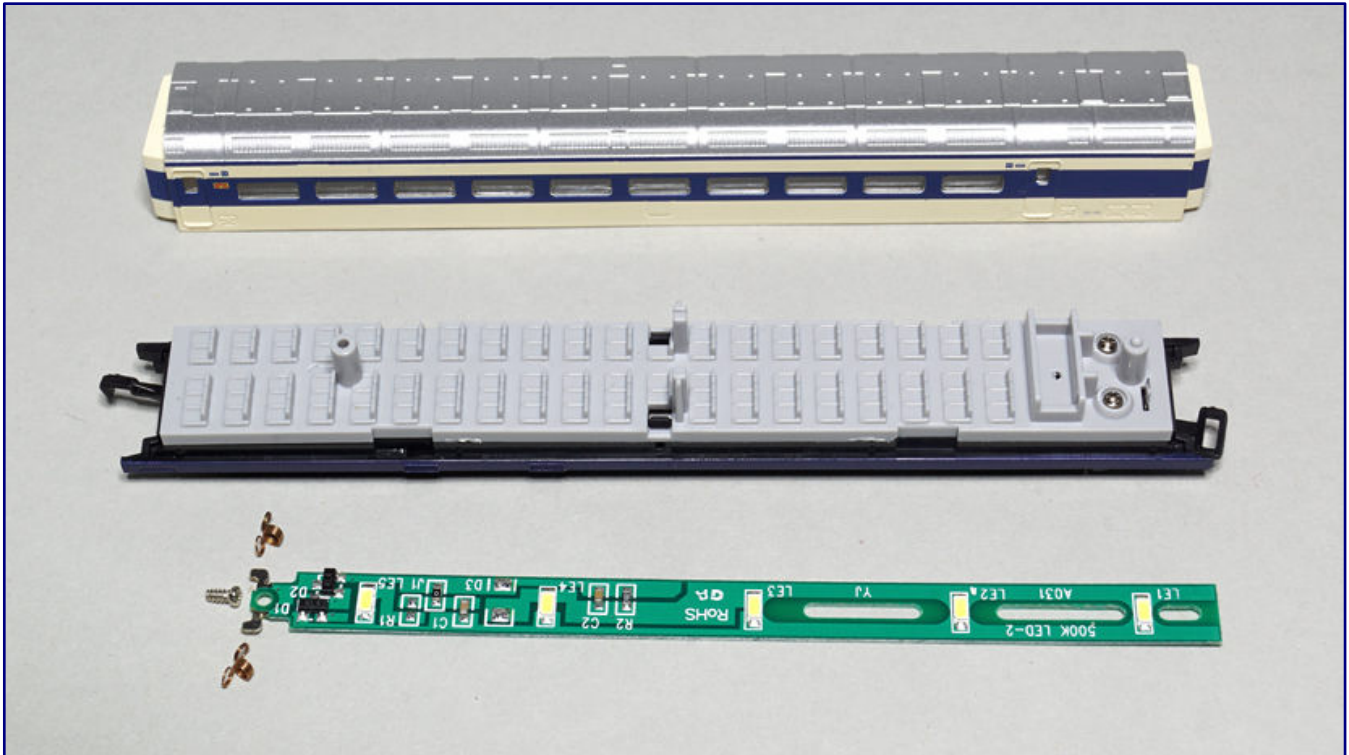
Welchen Schluss ziehen wir daraus: Die firmeneigenen Fahrregler bieten deutlich mehr Fahrkomfort für diese Modelle und bieten zusätzlich auch eine Standlichtfunktion. Unser Testversuch übersteigt die von Rokuhan und sogar Märklin angegebene, maximale Betriebsspannung und darf eh nicht der Regelfall des Kunden sein.

Der von uns eingesetzte Transformator ist aber immer noch weit verbreitet und stammt aus der Zeit der Fünfpolmotor, die ihn erheblich stärker belasteten. Auch bei Märklins aktuelleren Auslieferungen stellen wir da oft einen Hang zum Rasen fest, wo die alten Motoren die Gleisspannung auf den Nominalwert einbrechen ließen.



Feingefühl und ein geschultes Auge sollten also helfen, diesen schönen Zug so zu benutzen, dass wir lange Freude an ihm haben werden. Dass er weit außerhalb der NEM-Erwartungen liegt, klammern wir bewusst aus, denn entscheidender für uns ist der Regelweg am Drehknopf – und der passt. Gleichwohl regen wir an, bei künftigeren Konstruktionen die Getriebeabstimmung zu Lasten der Höchstgeschwindigkeit zu verändern.

Die Stromaufnahme ist wie erwartet gering, in beiden Fahrtrichtungen aber stärker abweichend, als wir es erwartet hatten. Deshalb nennen wir keine Mittelwerte aller Messungen, sondern diejenigen für Vorwärts- (Richtung Shin-Osaka) und Rückwärtsfahrt (Richtung Tokio) getrennt.



Eine der langen Leiterplatten (A031) hat noch entgegen ihrer Montagerichtung vor dem geöffneten Gehäuse Platz genommen: Eingebaut wird sie mit nach unten strahlenden LED auf den Stiften der Inneneinrichtung. Ganz links an ihr ist das Schraubloch zu sehen, das unter einem der Langlöcher wieder sichtbar werden wird. Die beiden Zugfedern werden an den „Armen“ der Platte, neben denen sie liegen eingehängt. Die Gegenstücke ragen ganz rechts aus dem grauen Inneneinrichtungsteil heraus.

Bei Trafostellung 100 nehmen beide Motoren zusammen vorwärts etwa 38 mA, rückwärts hingegen 44 mA Strom auf. Bei Stellung 150 steigen diese Werte auf 56 und 64 mA. Trotzdem bleiben sie voll im Rahmen der Erwartungen.

Sie liegen gleichauf mit den Werten anderer Glockenankermotoren, die in der Spurweite Z eingesetzt werden. Die Verdoppelung der Stromaufnahme bei Parallelschaltung entspricht im Vergleich zu nur einem arbeitenden Antrieb den physikalischen Gesetzen.

## Zusammenfassung

Auch bei dieser Neuheit hat Rokuhan wieder eine große Sorgfalt gezeigt, um ein optisch wie technisch ansprechendes und hochwertiges Produkt abzuliefern. Der lange Zug ist ausreichend und gut motorisiert, um auch im Modell seinen Hochgeschwindigkeitsdienst zu leisten.

Das gelungene und in jeder Hinsicht perfekt getroffene Bild der Vorlage tut sein übriges, um Fahrspaß auf der Anlage zu gewährleisten. Und dieser wird sich angesichts der Popularität und hohen Bekanntheit des Zugs, der wichtige Impulse auch für den Aufbau von Hochgeschwindigkeitsverkehren in Frankreich und Deutschland lieferte, sicher nicht nur auf Japan beschränken.



Der Hikari Nummer 1 ist auf seiner Eröffnungsfahrt von Tokio in Richtung Shin-Osaka. Bei der Ausfahrt aus dem Tunnel auf die Flussbrücke lauert ihm der Fotograf auf und kann ihn erfolgreich auf Zelluloid bannen. Eisenbahngeschichte zu schreiben, ist nun mit Hilfe von Rokuhan auch im kleinen Maßstab möglich. Foto: Christoph Maier

Auch in den beiden weiteren Hauptmärkten der Spurweite Z erwarten wir ein durchaus spürbares Interesse. Wer nicht schon vom Vorbild begeistert ist, der dürfte angesichts dieser Miniatur nun Feuer fangen.

Und deshalb würdigen wir die Bedeutung dieser gelungenen Neuheit auch durch das Nominieren für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Lokomotiven.

**Hersteller des Basismodells:**

<https://www.rokuhan.com>

**Seiten des deutschen Importeurs:**

<https://www.rokuhan.de>

**Trainini TV – Folge 21 (Mitte Dezember):**

<https://www.youtube.com/TraininiTV>



Die Shinkansen von 1964

## Züge wie ein Geschoss

***Der japanische Hochgeschwindigkeitsverkehr hat seinen Wurzeln im Geschosszug-Projekt. Als die Entscheidung für Triebzüge gefallen war und die erste Shinkansen-Trasse im Bau war, nahmen auch die Fahrzeuge Gestalt an. Mit ihren runden Nasen, in denen eine Kugel integriert scheint, und der hohen Geschwindigkeit verdienten sie den Namen Geschosszüge.***

Die Shinkansen Serie 0 erhielten ihre Baureihenbezeichnung erst später, als es erforderlich wurde, sie von den übrigen Typen unterscheiden zu können, die ihnen nachfolgten. Sie waren die ersten Triebzüge, die in Japan zum Befahren der Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut worden waren.

Eigentlich bedeutet Shinkansen in der wörtlichen Übersetzung „neue Hauptstrecke“ und meint insofern nicht die auf ihr fahrenden Züge. Der Begriff entwickelte sich aber zu einem Synonym. Ein Grund dafür mag auch die groß angelegte Werbung der ersten Jahre gewesen sein.



Dieser Shinkansen Serie 0 zeigt sich am 5. Mai 1967 nahe des Bahnhofs Yurakucho Station in Tokio äußerlich im Zustand, wie ihn auch das neue Rokuhan-Modell darstellt. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr ist zu diesem Zeitpunkt noch keine drei Jahre alt. Foto: Roger Wollstadt (CC-BY-SA-2.0)

Sie machte die Züge und ihre Gestaltung weltberühmt. Den Begriff Shinkansen wird jedoch kaum jemand verstanden und korrekt einzuordnen oder abzugrenzen gewusst haben. Dass Japan sich für Triebzüge entscheiden würde, war zu Beginn nicht mal geplant.

In einer Zeit, als dem wachsenden Auto- und zunehmenden Flugverkehr große Aufmerksamkeit geschenkt wurde, war es bereits mutig, auf die Eisenbahn für den Fernverkehr zu setzen und eine vollständig neue Infrastruktur zu schaffen.



Traditionell hatte sich in Japan wegen der gebirgigen Topographie die Kapspur (Spurweite 1.067 mm) durchgesetzt, die sich für hohe Geschwindigkeiten nicht eignet. Mit den geplanten „Geschosszügen“ einher ging folglich auch der Systemwechsel zur Normalspur (1.435 mm).

Parallel ging man davon aus, beim Rollmaterial wieder auf lokbespannte Züge setzen zu können. Ob sie dampfbespannt oder per elektrischer Traktion verkehren sollten, war damals noch offen. Die Wahl fiel schließlich auf Triebzüge, weil sie eine gleichmäßigere Verteilung der Massen versprachen und die Oberbaubeanspruchung reduzieren würden.



Als diese zwölfteilige Einheit im Jahr 1971 auf der Tōkaidō -Linie im Einsatz ist, steht der wirtschaftliche Erfolg des Shinkansen bereits fest. Erste Veränderungen haben die Züge inzwischen bereits erfahren. So ist die Parabolnase in Wagenfarbe mtlackiert, an der Schürze sind unten Veränderungen vorgenommen worden und die Anzahl der Pantographen wurde verringert. Foto: Wilford Peloquin (CC-BY-SA-2.0)

Um die politische Entscheidung für das neue System zu sichern, waren die Projektkosten bewusst zu niedrig angesetzt worden; tatsächlich lagen sie am Ende doppelt so hoch wie beantragt. Doch das Shinkansen-System entwickelte sich zum Erfolgsmodell und wurde später ein Umsatz- wie auch Gewinnbringer: Zwischen 1966 und 1973 sollten sich die Fahrgastzahlen verdreifachen!

Weitere Zahlen unterstreichen den Erfolg für die Zeit nach der Privatisierung der JNR: Die vier am Ende der Achtziger bestehenden Linien nutzten jährlich über 200 Mio. Fahrgäste. Die Gesamtlänge dieses Netzes betrug 1.831 km.

Der Marktanteil am Gesamtverkehr zwischen Tokio und Osaka (ca. 500 km) betrug 85 %, zwischen Tokio und Hiroshima (ca. 800 km) 65 % und zwischen Tokio und Hakata (ca. 1.100 km) rund 30 %. Die Zugfolge in der Hauptverkehrszeit lag bei bis zu vier Minuten.

Die ersten Bauarbeiten für die erste Strecke begannen am 20. April 1959, genutzt werden konnte in diesem Fall bereits für das Geschosszug-Projekt errichtete Bauten wie der Nihonzaka-Tunnel in der Präfektur Shizuoka.

Trotzdem waren gewaltige Erdarbeiten erforderlich, denn Kurvenradien von 2.500 Metern (später auf 4.000 m erhöht) für die hohe Geschwindigkeit führten den Trassenverlauf über so manches Hindernis. Die hohe Leistung der neuen Triebzüge erlaubte allerdings auch Steigungen von 1,5 %.

Am 1. Mai 1961 erhielt Japanese National Railroad (JNR) von der Weltbank Kredite in Gesamthöhe von 80 Millionen Dollar für ihr Projekt. Verbunden war dies mit der strengen Auflage, die Strecke bis 1964 zu den olympischen Spielen in Tokio zu eröffnen, was auch fristgerecht gelang: Die Eröffnungsfahrt von Tokio nach Shin Osaka fand am 1. Oktober 1964 statt, die Spiele begannen neun Tage später.



Nach der Privatisierung der JNR war die JR West für die San'yō-Linie verantwortlich. Sie lackierte die Züge später wieder in ihre Ursprungsfarbe zurück. Eine modellbahngerechte, vierteilige Einheit erreicht im Juli 1998 als Kodama-Verbindung den Bahnhof Hakata. Foto: © DAJF / Wikimedia Commons / CC BY-SA 3.0 & GFDL

Die Reisegeschwindigkeit der neuen Züge lag mangels kommerzieller Erfahrungen zunächst nicht höher als 200 km/h und wurde erst nachträglich auf 220 km/h erhöht – damit waren sie bei Einführung weltweit die schnellsten, kommerziell eingesetzten Eisenbahnfahrzeuge.

Rund 60 Jahre nach den Drehstrom-Versuchsfahrten auf einer deutschen Strecke bei Zossen erreichte und übertraf eine Staatsbahn erstmals im Planverkehr die damalige „magische“ Marke. So hatten sie auch einen Symbolcharakter für den wirtschaftlichen Wiederaufstieg Japans nach dem Zweiten Weltkrieg.





Aufnahmen von Stirn und Wagenübergang mit Windleitblech in den letzten Betriebsjahren. Fotos: Cassiopeia sweet (PD-self; oben) / Takeshi Kuboki from Amagasaki, Japan (CC-BY-2.0; unten)



## Vom Versuchs- zum Regelbetrieb

Bevor die erste Strecke 1964 in Betrieb genommen wurde, fanden 1962 auf einem 37 km langen Teilstück zwischen Odawara und Ayase Testfahrten statt. Hier hatte die JNR für das ursprüngliche Geschosszug-Projekt bereits Grunderwerb betrieben und konnte schnell in die Bauphase eintreten.

Diese Teststrecke diente mit dem Erproben der Shinkansen-Prototypen der Baureihe 1000 auch dem Entwickeln der Serienzüge Baureihe 0. Als die Gesamtstrecke fertiggestellt war, wurde der Testabschnitt schließlich ein Teil der des Tōkaidō-Shinkansen.

Eine Besonderheit der Zugtechnik und Streckenausstattung war die automatische Fahrsteuerung der Triebzüge, die Signale überflüssig machte. Sowohl das Beschleunigen als auch Bremsen wurde selbsttätig eingeleitet und von außen gesteuert. Lediglich die letzten Meter am Bahnsteig werden vom Triebfahrzeugführer beeinflusst, damit ein Shinkansen punktgenau am Bahnsteig hält.



Szenen wie diese mit einer 16-teiligen Einheit am 26. April 1992 haben auch unseren Übersetzer Christoph Maier auf den Plan gerufen, ein passendes Betriebsdiorama für diesen außergewöhnlichen Zug zu schaffen. Foto: Gohachiyasu1214 (CC-BY-SA-4.0)

Alle Informationen (Streckenzustand u. ä.) sowie Fahrbefehle erreichen die Führerstände durch kodierte Signale in der Wechselstromfrequenz der Fahrspannung. Auch die Züge selbst senden Signale voraus, die bei Gleisverzweigungen den Fahrweg bestimmen. Registrieren Seismographen ein Erdbeben, erhalten alle Züge aus Sicherheitsgründen Impulse zum sofortigen Anhalten.

Nach den zwei Shinkansen-Prototypzügen der Baureihe 1000 wurde ein dritter bereits als Muster für die Baureihe 0 produziert. Diese dritte Garnitur bestand aus sechs Wagen: einen Speisewagen, einen 1.-Klasse-Wagen und vier Wagen der 2. Klasse. Mit der Aufnahme des regulären Hochgeschwindigkeitsverkehrs wurde dieser Zug mit 12 Wagen kommerziell eingesetzt.

weiter auf Seite 29





Traditionell weisen Shinkansen-Züge eine 3+2-Bestuhlung auf, wie 1971 auf dem Weg nach Kyoto (Bild oben) und im Eisenbahnmuseum Kyoto (Bild unten) zu sehen ist. Fotos: Wilford Peloquin (CC-BY-SA-2.0; oben) / Cheng-en Cheng (CC-BY-SA-2.0; unten)



Die Serienzüge hatten einen cremeweißen Anstrich mit blauem Fensterband sowie blauem Rahmen und Schienenräumer. Ihre runden Formen an der Front zeugten noch vom zurückliegenden Jahrzehnt, bevor eckige Gestaltungen moderner werden sollten. Eine Besonderheit waren die transparenten, aber nicht durchsichtigen Kugelnasen der ersten Züge, die von Licht durchschienen wurden.

480 Wagen standen ursprünglich bereit, die zu 40 Zügen zusammengestellt waren – also zwölf Teile je Einheit. Jeder dieser Züge war elektrisch in sechs Einheiten zu je zwei Wagen unterteilt, jede Zughälfte erhielt einen Speisewagen.

Jeder so zusammengestellte Zug bot Platz für für rund 1.000 Fahrgäste. Jede Achse eines Zuges verfügte über einen eigenen Antrieb durch einen Wellenstrommotor mit 185 kW Leistung. Auf den Gesamtzug hochgerechnet sind das 8.880 kW (12.075 PS). Versorgt werden sie aus einer Oberleitung mit 25 kV Spannung mit Industriefrequenz 60 Hertz.

Der Bau der Shinkansen-Züge Baureihe 0 erfolgte ab 1963 und erstreckte sich bis ins Jahr 1986. Mit Blick auf eine wegen der hohen Belastung erwartete Einsatzzeit von jeweils nur 15 Jahren – statt allgemein 30 bei anderen Schienenfahrzeugen – wird deutlich, dass zu keinem Zeitpunkt alle jemals gebauten Einheit zeitgleich im Dienst standen.

Gebaut wurden in 38 Bauserien insgesamt 3.216 Wagen. Die maximale Stückzahl im Bestand umfasste 1976/77 stolze 2.338 Wagen in 146 Zügen, zwei Wagen dienten als Reserve.

Die meisten Fahrzeuge wurden tatsächlich auch nach dem veranschlagten Zeitraum aus dem aktiven Einsatz genommen. Die letzten Züge der hier behandelten Serie verkehrten als Kodama-Verbindung auf der San'yō-Shinkansen-Verbindung der JR West und auf der Strecke Shin-Osaka – Hakata.



Als Kodama 635 ist diese sechsteilige Einheit in neuen, sehr ansprechenden Farben unterwegs, als sie in Higashi-Hiroshima auf der San'yō -Linie dem Fotografen vor die Linse fährt. Der Zuglauf führt von Shin-Osaka nach Hakata. Der Zug zeigt Windleitbleche neben dem Stromabnehmer und die im Text beschriebenen, kleineren Seitenfenster, die zum Einsparen von Kosten zeitweilig eingebaut wurden. Foto: © DAJF / Wikimedia Commons / CC BY-SA 3.0 & GFDL



Das führt uns zur Reihung der Triebzüge im gesamten Betriebszeitraum: Bis 1971 waren die Züge zwölfteilig unterwegs (zwei Speisewagen, zwei 1.-Klasse-Wagen und acht 2.-Klasse-Wagen). Ab 1969 wurden wegen des starken Fahrgastzuwachses aber auch 16-teilige Einheiten zusammengestellt, die ab 1971 zur Regel wurden.

Je nach gefahrener Linie waren diese Züge unterschiedlich zusammengestellt. Abweichend war das Verhältnis der 1.- zu den 2.-Klasse-Wagen. Ab 1985 bis ins letzte Betriebsjahr 2008 wurden auf weniger nachgefragten Verbindungen auch nur vier- oder sechsteilige Einheiten eingesetzt.

Kurz vor dem Ausscheiden aus dem Betriebsdienst wurden die noch im Bestand der JR West, seit 1987 verantwortlich die San'yō-Shinkansen, befindlichen Einheiten wieder in ihrer ursprünglichen Lackierung (Cremeblau / Weiß) lackiert. Am 30. November 2008 erfolgte ihr letzter planmäßiger Einsatz, am 14. Dezember 2008 wurden sie mit der letzten Fahrt endgültig verabschiedet.



Im Eisenbahnmuseum Kyoto bleibt ebenfalls ein Shinkansen Serie 0 erhalten und ist dort über einen Promenadengang zu besichtigen.  
Foto: Brakeet (CC-Zero)

Dass diese konventionellen Züge, entwickelt lange bevor die Drehstromtechnik die Bahntechnik dominieren sollte, so lange gebaut und eingesetzt wurden, steht in engem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Lage der ehemaligen JNR.

Durch massive Zunahme der Aufwände für Grunderwerbskosten, Blockaden und Widerständen gegen den Ausbau des Netzes und auch arbeitsrechtlichen Konflikten gelangte die Japanese National Railroad zunehmend in eine wirtschaftliche Schiefelage und war schließlich überschuldet. Netz und Technik stagnierten, die Fahrgastzahlen gingen zeitweise sogar zurück.

Dem wirkte die Regierung 1987 mit dem Einleiten einer Privatisierung und Gründung von vier regionalen Unternehmen entgegen, die für einzelne Strecken des Shinkansen-Netzes verantwortlich sein sollten. In der Folge nahm die weitere Entwicklung spürbar an Fahrt auf.

Wegen ihrer besonderen geschichtlichen Bedeutung sind einige Züge bzw. Wagen der Serie 0 erhalten geblieben: Bereits 2001 stiftete JR West ein Kopfteil dem Railway Museum in York (England). Im August 2008 gelangte ein kompletter Zug ins Eisenbahnmuseum Saitama.

Seiten mit Vorbildinformationen und -daten:

<https://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/japan/jr-baureihe-0.php>

---

## Werbung



**15. Modellbahn-Ausstellung**  
**Sonntag, 10. Dezember 2023, von 11 bis 17 Uhr**

**Zell an der Mosel · Zeller-Schwarze-Katz-Halle**  
Veranstalter: Z-Freunde International e.V., 56856 Zell (Mosel)



Die Vielfalt offener Wagen

## Massenphänomene und Exoten

**Offene Wagen stellten einst die zahlenmäßig größte Gruppe an Güterwagen im Staatsbahnbestand. Und das sollte auch über Jahrzehnte Bestand haben. Entsprechend groß ist auch die Modellvielfalt. Fast 30 Jahre nach Erscheinen seines Bands 3 der Güterwagen-Reihe aktualisiert die erste von zwei Broschüren das erforderliche Wissen.**

Stefan Carstens  
Offene Wagen (1)  
Hintergrundinformationen, Modell-Bauanleitungen und Basteltipps

Modellbahn Union  
Kamen 2023

Broschüre mit Klebebindung  
Format 21,8 x 29,7 cm  
132 Seiten mit ca. 290 teilweise farbigen Fotos,  
ca. 40 Originalzeichnungen und Faksimiles

EAN 4063956096639  
Art.-Nr. MU-H0-Q00008  
Preis 24,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
und bei ausgewählten Vertriebspartnern

Zum Herausgeber, aber nicht alleinigen Autoren der vorliegenden Broschüre brauchen wir wohl nicht viele Worte zu verlieren: Stefan Carstens ist im Bereich der Eisenbahnliteratur bestens bekannt. Er hat viele wichtige Archive übernommen, fotografiert selbst und hat sich ein profundes Wissen besonders im Bereich der Güterwagen erworben.



Werke, die seinen Namen tragen, stehen ohne Ausnahme für herausragende Qualität. Auf seine Rechnung gehen viele heutige Standardwerke, darunter die inzwischen auf drei Verlage verteilte Güterwagen-Buchreihe, die mit dem hier besprochenen Sonderheft angereichert und inhaltlich ergänzt wird.

Aufbauend auf Band 3 der genannten Reihe, der erstmals 1996 erschien, liefern die von Stefan Carstens beauftragten Modellbauer und Autoren, darunter auch wieder er selbst, viele neue Informationen, die in den bisherigen Auflagen noch nicht enthalten sind.

Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass sich in den fast dreißig Jahren seit Ersterscheinen viele Erkenntnisse ergeben haben, die frühere Annahmen widerlegen, stützen oder auch vervollständigen. Erinnerung sei hier nur an den Zusammenbruch des Ostblocks, der überhaupt einen Zugriff auf Archive und Quellen erlaubte, deren Existenz 1996 nicht mal bekannt war.

Aber auch auf der Modellseite, die seit Beginn der Reihe nicht ausgeklammert war, hat sich viel getan. Solche, die einst betrachtet und für Umbauten oder Superungen herangezogen wurden, mögen heute als überholt gelten. Vielfach sind sie auch gar nicht mehr erhältlich oder wurden von deutlich besseren Nachfolgern ersetzt.

So macht auch der Erfinder und Herausgeber der Reihe keinen Hehl daraus, dass nach dem Ursprungsband über gedeckte Wagen der Regelbauart auch die folgenden Titel über die Sonderbauarten (bisheriger Band 2) und danach die offenen Wagen (Bände 3 und 4) eine Aktualisierung verdient haben.

Doch jedermann weiß: Zeit ist begrenzt und Band 2.1 nicht fertig, ein völlig neuer Band 10 zugleich aber auch im Entstehen. So war es sicher eine gute Idee, all das angesammelte Wissen und neue Erkenntnisse, die sich nicht in einem Buch unterbringen lassen, zu einer Broschüre zusammenzufassen.

Und so ist der Vorbildteil dieses Mal ausführlicher als bei den bisherigen Broschüren der Reihe „Modell & Vorbild“. Schwerpunktthemen sind die von den Staatsbahnen gebauten Wagen, die geschweißten Wagen der Deutschen Reichsbahn sowie die während des Zweiten Weltkriegs im Ausland gebauten Wagen.

Achtung: Damit sind nicht nur Wagen nach deutschen Zeichnungen gemeint, sondern auch solche Fremdwagen, die unter deutscher Besatzung in hiesige Bestände gelangten und auch nach Kriegsende weiter Dienst taten. Viele bislang unbekannte Fotografien wie auch Originalzeichnungen untermauern die spannenden Texte.

Das Konzept der Broschüre ist dennoch unverändert geblieben, aber der Anspruch an den Modellbau hat sich deutlich verändert. Bewusst sollte der Fokus nicht auf Perfektion und eine Stufe des Feinmodellbaus gehoben werden, wie ihn nur wenige beherrschen und er nur eine kleine Zielgruppe anzusprechen vermag.

Ein Grund dafür war auch, dass es in allen Spuren sehr viele zeitgemäße Modelle offener Wagen gibt, die häufig nur wenige Handgriffe und kleine Verfeinerungen brauchen, um noch näher an ihr großes Vorbild zu rücken. Das sind beispielsweise Zurüstungen von Pufferbohlen, Neubeschriftungen oder Alterungen, wie wir sie auch selbst gern zum Thema machen.

Zusätzlich eingeflochten ist zum Ende des Hefts ein Vorbildartikel die epochenübergreifende Kohleförderung, den verschiedenen Kohlesorten und -arten und zu deren Transport. Diese Hilfen sind wertvoll für den Leser, weil Kohle einst das meisttransportierte Ladegut in diesen Wagenbauarten war.

Ganze 132 reichten aber nicht aus, um alles neu Zusammengetragene hier unterzubringen. Deshalb wird Anfang 2024 noch ein Band 2 folgen, der weitere Vorbilder näher betrachtet und diejenigen Modelle dazu vorstellen wird, die seit Erscheinen des Referenzbuchs neu auf den Markt gekommen sind. Auch dazu sollen dann kleinere Basteleien vorgestellt werden.

Mit Blick auf die große Zahl unterschiedlicher Modelle auch im Maßstab 1:220 und der Bedeutung offener Wagen beim Vorbild können wir die besprochene Broschüre auch Zetties nur wärmstens ans Herz legen. Auch ohne explizites Betrachten unserer Baugröße lassen sich viele Ideen, Vorschläge und Anregungen mitnehmen – auch bei uns haben sie Projekte für künftige Beiträge in Gang gesetzt.

**Autors- und Verlagsseiten:**  
<https://www.stefancarstens.de>  
<https://www.modellbahnunion.com>



## Europalok und Geschwister Über Grenzen hinaus

**Der Begriff „Europalok“ brachte deutlich und unmissverständlich zum Ausdruck, in welche Richtung sich die Bundesbahn orientierte, als sie Mehrsystemlokomotiven entwickeln ließ und (in kleinen Stückzahlen) auch beschaffte. So kommt ihnen doch eine besondere Bedeutung zu, die in der Fachliteratur bislang vernachlässigt wurde. Doch das ist nun endlich vorbei!**

Harald Jordan | Manfred Lohmann | Mathias Oestrich |  
Tobias Pukallus | Manfred Traube  
Die Mehrsystem-Eloks der Deutschen Bundesbahn  
Die Baureihen 181, 182, 183 und 184

EK-Verlag GmbH  
Freiburg 2023

Gebundenes Buch  
Format 21,0 x 29,7 cm  
287 Seiten mit 500 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6039-5  
Best.-Nr. 6039  
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel



Die Geschichte der von der Bundesbahn entwickelten Elektrolokomotiven scheint beinahe abgearbeitet, was die Baureihenbibliothek im EK-Verlag betrifft. Doch immer wieder mal werden wir eines Besseren belehrt. Das liegt an Lücken bei Fahrzeugen, die nicht so sehr im Fokus stehen, wie auch neuen Erkenntnissen.

Auch ist die Einsatzgeschichte der meisten Konstruktionen, die ab etwa 1951 begannen, bis heute nicht zu Ende. Einige Lokomotiven stehen unverändert mit einzelnen Exemplaren im Dienst privater EVU. So ist es auch bei der Baureihe 181<sup>2</sup>, die eines der Themen im vorliegenden Band ist.

Sie hat erst vor wenigen Jahren ihre zweite Karriere begonnen und unverändert gelangen neue Maschinen zurück in den aktiven Dienst. Gleichzeitig steht sie am Ende einer Entwicklungsreihe, deren vorausgehende Glieder weitgehend in Vergessenheit geraten sind. Auch die Baureihe 181<sup>2</sup> war mit nur 25 Exemplaren bei der DB eher eine Randerscheinung, wengleich auch kein lokales oder nur regionales Phänomen.

Doch wie es auch sei, auf der Modellbahn steht sie aktuell sehr im Fokus. Nach Roco und zuletzt auch Piko hat sich auch Märklin diesem Loktyp im Maßstab 1:87 angenommen, bei der Spur N war es Arnold. Auch im Maßstab 1:220 hat sie dank Rokuhan eine schon fast zehn Jahre währende Geschichte. Das Interesse der Modellbahner am Vorbild sollte also ausgeprägter denn je sein.

Und damit haben wir schon die Zielgruppe dieser Lektüre erfasst. Wegen eines hohen fachlichen Anspruchs sind das vor allem die technisch versierten Eisenbahnfreunde, aber ebenso die Statistiker und eben auch diejenigen, die lediglich Inspirationen und Eindrücke für den Einsatz ihrer Modelle suchen.

Alle drei genannten Gruppen kommen mit diesem Buch auf ihre Kosten soviel sei schon vorausgeschickt. Gewiss gilt es, das noch etwas zu differenzieren und aufzusplitten, aber als Fazit, das sonst am Ende dieser Rezension zu lesen, wäre, taugt es auf jeden Fall: Dieses Werk darf in keinem Bücherregal derjenigen fehlen, die sich zu einer der drei Gruppen zählen.

Doch was erwartet sie bei der Lektüre? Gleich fünf Autoren, darunter bekannte und weniger bekannte Namen, haben daran gearbeitet, die Geschichte von gleich vier, zahlenmäßig nur als Splitterbauarten geltenden Baureihen aufzuarbeiten.

Erstmalig wurden, von einer früheren EJ-Broschüre zur einzigen Serienbauart aus diesem Themenfeld mal abgesehen, die Mehrsystemlokomotiven der früheren Bundesbahn in einem Buch gewürdigt. Um ihre Bedeutung herzuleiten, beginnen die Ausführungen mit geschichtlichen Abrissen.

In einem Überblick werden die behandelten Baureihen kurz dargestellt, um dann einen Rückblick auf die Elektrifizierung bei den europäischen Bahnen zu geben, der die Vielzahl an Systemen erklärt und die Probleme des grenzüberschreitenden Verkehrs verdeutlicht. Eine besondere Rolle kommt dem Saarland und seinen Eisenbahnen zu, die hier zum Verständnis ausführlicher zu beschreiben war.

Dann folgen die bekannten und klassischen Teile eines EK-Baureihenportraits: Technik- und Einsatzgeschichte – hier für alle vier Baureihen einzeln und chronologisch aufgearbeitet. Auch die Unterbaureihen 181<sup>0</sup>, 181<sup>1</sup>, 181<sup>2</sup>, 184<sup>0</sup> und 184<sup>1</sup> werden dabei differenziert betrachtet.

Als „Europalok“ gefeiert und ins Licht der Öffentlichkeit gezerzt, herrschten hier trotz aller einstigen Probleme hohe Erwartungen. Auf einem Kontinent, der Krieg und Nationalismus zu überwinden haben schien und politisch näher zusammenwuchs, war das Zusammengehören mehr als eine kurzfristige Modeerscheinung.

Doch was heute selbstverständlich erscheint und kaum noch so deutlich wahrgenommen wird, bereitete auf technischer Seite große Herausforderungen und brachte auch Fehlschläge mit sich. Die „Europalok“ E 410 (Baureihe 184) wurde keine, stattdessen erwies sich erst die Baureihe 181<sup>2</sup> als voller Erfolg, der aus den Erkenntnissen mit der E 310 (Baureihen 181<sup>0</sup> und 181<sup>1</sup>) resultierte.

Dass die zuletzt genannten Vertreter der Baureihen 181 und 184 auch als formschön gelten, dürfte trotz ihres Status als „Exoten“ im Betriebsbestand sicher der Hauptgrund dafür sein, dass sie auch in verschiedenen Maßstäben auf die Schienen fanden.

Der EK-Baureihenband wird so allen Erwartungen gerecht, zeigt aber auch einige Unterschiede zu anderen Büchern der Reihe. Das ist nicht als Kritik zu verstehen, unser Hinweis soll nur vor Fehlannahmen beim schnellen Durchblättern schützen: So ist kein als eigenständiges Kapitel abgetrennter Statistikteil zu finden.

Grund dafür ist einfach die Standorttreue aller Maschinen. Maximal zwei verschiedene Betriebswerke der DB verzeichnen ihre Betriebsbücher, wenn wir innerhalb Saarbrückens mal von einem „Wechsel der Straßenseite“ absehen.

Und auch bei den gedruckten Farbaufnahmen stellen wir einen Unterschied fest. Anders als bei vielen anderen Bänden sind sie nicht in einem separaten Farbteil gesammelt, sondern übers Buch verteilt in kleineren Einheiten zu finden. So ist der Gesamtanteil zumindest gefühlt noch deutlich höher als bei Auflagen zu deutlich älteren Konstruktionen.

Die Wiedergabequalität und Auswahl ist wie die Textverständlichkeit auch hier wieder auf höchstem Niveau. Und so ziehen wir doch noch ein weiteres Fazit: Vor uns liegt ein neues Standardwerk, das wir verdient für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Literatur nominieren.

**Verlagsseiten:**  
<https://www.eisenbahn-kurier.de>  
<https://www.ekshop.de>



Modellbahntage in Hochdahl

## Mitmachen statt zuschauen

***Der Eisenbahn- und Heimatverein Erkrath-Hochdahl richtet alljährlich Modellbahntage aus. Dank der Hilfe befreundeter Vereine aus der näheren Umgebung bieten sie immer ein buntes Programm. Erstmals war nun auch Trainini® dabei. Das Nachwuchsangebot scheint einmalig und ist nachahmungswürdig – wir berichten.***

Größe ist nicht alles, haben Aussteller wie Besucher der Modellbahntage 2023 im Lokschuppen Hochdahl jüngst erfahren dürfen. Auch die erschienene Lokalpresse zeigte sich beeindruckt und sorgte mit einem begeisterten Bericht für noch mehr Nachfrage. Tatsächlich passte hier einfach alles, weshalb wir auch hier einen Blick zurückwerfen wollen: Nachahmen explizit erwünscht!

Was war geschehen? Der Eisenbahn- und Heimatverein Erkrath-Hochdahl (EHEH) lud, so wie es jedes Jahr der Fall ist, in seine historischen Gemäuer zu einer Modellbahnausstellung ein. Dabei unterstützen ihn die Modellbahnvereine aus der näheren Umgebung von Düsseldorf bis Wuppertal durch aktives Beteiligen mit Exponaten und Personal.



Mit dieser vierköpfigen Delegation unterstützte Trainini® die Modellbahntage im Lokschuppen Hochdahl. Neben dem Werben für die Spurweite Z richtete sich der Fokus vor allem auf ein Bastel- und Mitmachangebot für Kinder, das hervorragend angenommen wurde.

Nach einem netten Kontakt, guten Austausch und hilfreichem Unterstützen beim Arbeiten in und mit Archiven im Frühjahr 2023 war nun erstmals auch eine Delegation von Trainini® dabei. Aufgrund des Ausstellungsprofils, das bewusst auf eine breite Öffentlichkeit zielt, und einem durchweg hohen Kinderanteil unter den Besuchern entschieden wir uns für ein Mitmach- und Bastelangebot.

Als hilfreich erwies sich auch die gute Öffentlichkeitsarbeit des EHEH im Vorfeld. Der besuchende Lokalredakteur war auch persönlich vom Konzept und den Angeboten begeistert, weshalb auch sein Bericht zum Ausstellungswochenende weiteren Anschub leistete.

Am ersten der drei Tage hatte er explizit auch seinen Besuch am **Trainini®**- Stand vorgesehen, denn seitens des EHEH war er bereits auf das hier neue Angebot hingewiesen worden. Feststellen musste er zugleich aber auch, dass er diese Präsenz wegen einer großen Messetraube nicht sehen und erreichen konnte, ohne sich durch ein Gewühl an Köpfen zu arbeiten.

Wegen des großen Andrangs waren alle Aktiven im Dauereinsatz und so war es nicht möglich, das gewünschte Gespräch vor Ausstellungsende am 1. November 2023 zu führen. Deshalb startete das Frage-Antwort-Spiel erst um 18:00 Uhr und drehte sich vor allem auch um den Punkt, warum hier eine so große Nachfrage herrschte.



Aufnahmen wie diese waren an den drei Ausstellungstagen nur in wenigen ruhigen Minuten möglich: Links sind dennoch drei (von nominal vier) Bastelplätzen belegt, rechts ist die Kinderanlage des EHEH zu sehen, an der die Jüngsten selbst Lokführer sein durften.

Fünf Seiten Notizen später war der Wissensdurst gestillt und wir geben gern auch hier weiter, wie wir diesen Erfolg erklären. Seitens des lokalen Pressevertreters blieb nur eine einzige Frage offen: „Darf ich am Samstag (privat) wiederkommen und das mal selbst ausprobieren?“

Ein größeres Lob und deutlichere Anerkennung konnten wir gar nicht erfahren, denn aus solchen Worten spricht persönliche Begeisterung. Doch es ist uns wichtig, solche Erlebnisse zu analysieren, zu verstehen und sie in Hochdahl wie anderswo wiederholen zu können.

Bemühen wir allein statistische Daten, läse sich unser Bericht interessant, aber deutlich weniger spektakulär. Der Loksuppen Hochdahl ist heute ein Museum und bietet einen bekannten wie beliebten Saal für viele Veranstaltungen. Das Gebäude liegt nahe der heutigen S-Bahn-Station, ist mit dem Auto wie dem ÖPNV gut zu erreichen und hat eine historische Bedeutung.

Die vorbeiführende Bahnstrecke ist die älteste in Westdeutschland und topographisch besonders anspruchsvoll. Die Steilrampe zwischen Erkrath und Hochdahl ließ sich in den ersten Betriebsjahren ab





Ein großer Teil der eigenen Präsentation war konsequent auf den Modellbahnnachwuchs ausgerichtet: Am Schienenoval aus Stammtischbrettchen übernahmen die Kinder die Kontrolle, während der Klebstoff auf ihren Bierdeckel-Dioramen trocknete. In dessen Innenbereich bestaunten sie mit ihren Eltern einen Shorty-Shinkansen (links) sowie zwei Nachwuchsdioramen (Mitte und rechts) von ehemaligen Grundschulern.

1838 nur mit Hilfe einer Dampfmaschine bewältigen, die über gewaltige Umlenkrollen und Ketten die Züge den Berg hochzog.

Schon nach kurzer Zeit zeigte sich, dass dieses Verfahren zu aufwändig und teuer ist, ebenso auch wenig zukunftssträftig angesichts steigender Zuggewichte. Fortan zogen bergab fahrende Züge über die Ketten und Umlenkrollen ihren Gegenzug bergan. Doch auch das war schließlich überholt und es folgte der auch von anderen Rampen bekannte Schubdienst.

Kurze, wenngleich auch große Berühmtheit erlangte hier 85 007, die nach dem Ende ihres Einsatzes auf der Höllentalbahn für wenige Wochen noch hierherkam, um sich ihr Gnadenbrot vor dem endgültigen Ausmustern zu verdienen.

## Geschichte mit Zukunft

Der Lokschuppen, der am 1., 4. und 5. November 2023 die Ausstellung beherbergte, diente den Schiebelokomotiven als Unterstand und Anlaufstelle zum Kohlebunkern und Wasserfassen sowie Entschlacken. Heute zeugen davon nur noch Fotos, denn Gleise liegen direkt vor dem Schuppen und in ihm längst nicht mehr.

Dafür birgt die historische Stätte ein Archiv vor allem zur lokalen Eisenbahngeschichte. Als wertvoll erweist sie sich immer wieder, wenn der EHEH eigene Bücher veröffentlicht und so dazu beiträgt, dass die regionale Geschichte nicht vergessen wird.

Am Rande der Veranstaltung trafen wir daher auch Autor Armin Gärtner zu einem persönlichen Erstgespräch, dessen jüngstes Werk wir erst im letzten Monat rezensiert haben. Einen Einblick gab er uns in den Folgeband zur Geschichte der DSG, an dem er aktuell noch arbeitet.



**Autor Armin Gärtner (links) präsentiert stolz die Buchdeckelgestaltung für sein neues Werk über die Geschichte der DSG, das aktuell kurz vor dem Abschluss steht. Chefredakteur Holger Späing (rechts) freut sich mit ihm auf eine spannende Lektüre.**

Die gewählte Struktur, Bildauswahl und wenigen Passagen, die wir schon vorab lesen konnten, haben uns begeistert und wecken unsere Neugier aufs Erscheinen. Dies ist für das Frühjahr 2024 geplant und soll mit einem Vereinsjubiläum verbunden werden. Wir werden unsere Leser dazu auf dem Laufenden halten.

Zu einem Treffpunkt der Modellbahnfreunde hat sich der Loksuppen Hochdahl erst in jüngerer Zeit entwickelt. 2023 waren es mit deutlich über 1.000 Besuchern, darunter exakt 650 zahlende Erwachsene und weitere rund 400 Kinder mit freiem Eintritt, so viele wie nie zuvor. So konnte auch der bisherige Rekord aus dem Jahr 2019 – der letzten Vor-Pandemie-Auflage – noch mal deutlich übertroffen werden.

Was die Modellbahntage so besonders macht, ist aber etwas anderes, denn schließlich gibt es deutlich größere Ausstellungen. Eine deutliche Sprache spricht sicher der außergewöhnlich hohe Kinderanteil. Hören wir die vielen Klagen über nachlassendes Interesse am Hobby, dann zeigt sich hier ein anderes Bild. An den Kindern und ihren Eltern allein kann es folglich nicht liegen. Was also unterscheidet die Modellbahntage in Hochdahl von anderen Vereinsausstellungen?



Hier sehen wir zunächst die Kommunikation des Veranstalters im Vorfeld als einen Erfolgsfaktor. Über die Presse muss treffsicher verbreitet werden, dass es sich um eine Familienveranstaltung handelt, die ganz besonders auf die Bedürfnisse von Kindern ausgerichtet ist.



Auch diese alte Anlage leistet noch gute Dienste: Sie lädt dazu ein, auf dem Fahrrad den erforderlichen Strom für den Antrieb der Lok selbst zu produzieren.

Um das leisten zu können, müssen die Verantwortlichen auch verstehen, wie diese Bedürfnisse denn überhaupt aussehen. Wer Kinder oder Enkelkinder hat, kann dies beobachten und aus eigenem Kontakt erfahren. Alle anderen sollten und dürfen Eltern fragen. Bei dieser Gelegenheit lässt sich auch nachfassen, wie sich Eltern ein familienfreundliches Ausflugsziel vorstellen.

Folgende Eckpunkte scheinen uns hier besonders wichtig:

- Kinder möchten ihre Umwelt begreifen lernen. Das deutsche Wort legt schon nahe, dass es nicht reicht, etwas zum Sehen zu bieten, sondern etwas Handfestes gefragt ist. Menschen lernen nicht allein vom Gucken, ihre Hände vermitteln bleibende Erinnerungen und Lerneffekte.
- Daraus folgt, dass nicht das Gestaltungsniveau der Exponate der entscheidende Erfolgsfaktor in der Nachwuchsakquise ist, sondern die Optionen zum Mitmachen und Anfassen. Sonst werden Kinder immer darauf getrimmt, nichts anfassen zu dürfen (während allzu oft die Erwachsenen ihre Finger nicht bei sich behalten können).
- Für Eltern, vor allem alleinerziehende Elternteile, ist der zu erwartende Finanzeinsatz wichtig. Je mehr Aufwand für Eintritt und Nebenkosten (wie Beiträge für Angebote und Verpflegung) zu kalkulieren ist, desto stärker wird ein Besuch geprüft und gegen Alternativen abgeglichen.

Hier zahlten Erwachsene 2 Euro Eintritt, Kinder ab 14 Jahren 1 Euro und alle jüngeren Besucher gar nichts. 4 Euro tun einer Familie gewiss nicht weh, spülen über die Menge an Zuspruch (und freiwilligen Spenden) aber dennoch einen spürbaren Beitrag in die Vereinskasse.



Am Basteltisch von **Trainini®** durften Kinder einen Bierdeckel begrasen und mit einem Baum, Blumen oder Figur nach eigenem Geschmack ergänzen. Möglich war dieses für die Teilnehmer kostenlose Angebot nur dank Sponsoren, auf die am Tisch hingewiesen wurde.

Die Bastelangebote waren für die Teilnehmenden kostenfrei und waren von Sponsoren wie teilweise auch privat finanziert. Damit ist auch eine wichtige Hemmschwelle der Eltern beseitigt, die oft zurückhaltender als die Kinder reagierten, weil erst mal ein erforderlicher Kassensturz erwartet worden war.

Zum eigenen Erfolgskonzept gehört, dass nicht Erwachsene die aktive Ansprache und das Betreuen der Kinder übernehmen, sondern hier vorrangig der eigene Nachwuchs eingesetzt wird. Das setzt auch auf dieser Seite Lust und Motivation voraus, ist aber längst zum Selbstläufer geworden.

## Kinder mittendrin

Und zu guter Letzt dürfen wir nicht vergessen, dass die Kinder mit ihren Eltern eine Modellbahnausstellung besuchen. Schauen die „Großen“ auf Details und technische Raffinessen, bleiben die Augen der Kinder an fahrenden Zügen, sich hebenden und senkenden Schranken sowie Autos hängen.

Und schon stellt sich die Frage, ob sie da selbst eingreifen dürfen. Heißt es anderswo meist Nein, hatten die Hochdahler Kinder meist schon einen Fahrregler in der Hand, bevor sie überhaupt ihren Wunsch äußern konnten.

weiter auf Seite 43







Der EHEH hatte nur zu diesem Zweck in der Saalmitte eine alte Fertiganlage aufgestellt, an der weit und breit kein Personal zu sehen war. Wenn klar kommuniziert wird, dass hier Kinder selbst zum Lokführer werden dürfen, dann werden auch die Hände eingesetzt und zum Dank gibt es ein erfreutes Lachen.

Ein vergleichbares Konzept verfolgte auch die von Ralf Junius (**Trainini TV**) und Holger Späing (Chefredakteur) verfolgte Präsenz. Die meiste Fläche beanspruchte der aufgestellte Basteltisch mit insgesamt vier Plätzen. Betreut von den **Trainini-Junioren** Kristin und Hendrik Späing durften hier die Kinder allein oder mit ihren Eltern – auch unbegleitete Elternteile wurden nicht zurückgewiesen, solange sie keinem Kind den Platz wegnahmen – einen Bierdeckel mit Landschaft gestalten.

In den Trockenpausen für den Leim betätigten sie sich dann an der von Ralf Junius aufgebauten Anlage aus Stammtischbrettchen, auf der sie den Mauszug verkehren ließen. Auf Knopfdruck konnten sie auch den Rundkurs für ein Lkw-Modell starten. Shortys von Rokuhan wie der Hello-Kitty-Shinkansen oder der „Gläserne Zug“ fanden hier ebenso die richtigen Adressaten.



Für gestandene Modellbahner gab es aber auch eine Guckkasten-Anlage namens „PeZuBox“. Das vor Jahren von Kristin und Hendrik Späing erstellte Diorama „Auf der schwäb'schen Eisenbahn“ sowie eine Grundschularbeit mit dem Titel „Defektes Signal an Blockstelle 53“ führten vor Augen, welche Qualität ein Erstlingswerk erreichen kann, wenn Geduld und Beobachtungsgabe gegeben sind.

Am Beispiel des (in diesem Magazin 2022 in drei Teilen vorgestellten) Therapiedioramas erfuhren die Eltern, dass Modellbau nicht automatisch teuer sein muss, wenn es gut werden soll. Den heute unsichtbaren Kern bilden schließlich viele Materialien, die in Haushalt und Bastelkeller eh vorhanden sind. Was hinzugekauft werden muss, rechtfertigt das Anschaffen regelmäßig durch seine Ergiebigkeit.

Andere Beteiligungen führten vergleichbare Einstiegsoptionen beispielsweise auch für den Digitalbetrieb bzw. die Digitalsteuerung vor und stießen bei der jüngsten Generation („Digital Natives“) auf großes Interesse.

Fast überflüssig erscheint es da, auf den Papiermodellbau hinzuweisen, der seine eigenen Herausforderungen kennt, aber in nahezu keinem Fall einen hohen Kosteneinsatz. Und so wunderte es uns nicht, dass einige Familien auch am Wochenende wiederkamen.

weiter auf Seite 46





Auch für die Spur Z gab es in Hochdahl einiges zu sehen, darunter diese beiden Kofferanlagen beim MEC Wuppertal e.V. In sommerlicher Atmosphäre lud der Zirkus (Bild oben) zur Vorstellung, der Winter verbreitete sein völlig eigenes Idyll in einer Schneelandschaft (Bild unten).





In der „PeZuBox“ war, sehr zur Freude der Kinder, auch dieser Schienenbus zu sehen (Bild oben). Vertreten war am Wochenende auch der Papiermodellbau, wo Besucher ebenfalls zum Mitmachen animiert wurden (Bild unten).



Nicht wenige berichteten stolz, in den zwei vorausgegangenen Einkaufstagen einen Modellbahnfachhändler aufgesucht zu haben und sich mit Bastel- und Gestaltungsmaterial versorgt zu haben.

Und nur so haben am Ende alle etwas davon. Drei Ausstellungstage bedeuteten für alle Beteiligten harte Arbeit und hohe Auslastung, aber eben auch die Gewissheit, viele jüngere Menschen wohl nachhaltig begeistert und mit dem Modellbahnbazillus infiziert zu haben.



Nur am ersten Ausstellungstag war auch diese Kofferanlage der Spurweite Z am Stand des MEC Wuppertal e.V. zu sehen. Am Wochenende wurde sie gegen den Koffer getauscht, der auf Seite 44 oben zu sehen ist.

Auch für die Eltern wird es gut sein zu wissen, dass ihre Kinder ein kreatives wie auch herausforderndes Hobby für sich entdeckt haben, das ihnen viele Fertigkeiten, technisches Verständnis und handwerkliches Geschick vermittelt. Und sollten sich künftig Fragen ergeben, dann wissen sie auch, wo und wem sie diese stellen dürfen. Packen wir es an und unsere Zukunft ist gerettet!

Seiten des Veranstalters:

<https://www.lokschuppen-hochdahl.de>

Filmbeitrag auf Trainini TV (Folge 18):

<https://www.youtube.com/TraininiTV>

# Adventausstellung Modelleisenbahner Soest

*Modellbahnbörse*

*Fahrbetrieb auf  
allen Anlagen*

*Kaffee  
und  
Kuchen*

**Am 10. Dezember 2023  
Von 11:00 bis 17:00 Uhr**

*Würstchen vom  
Grill*

**H0**

**Neuengeseke**

**TT**

**Neuengeseker Heide 1**

**Unkostenbeitrag: Erwachsene**

**3,50 € / Jugendliche bis 16**

**Jahre 2,- € / Kinder unter 6**

**N**

**Jahre frei**

**Z**



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.**

Zum Foto auf Seite 54 von Trainini® 10/2023:

Ich habe gerade das neue Trainini durchgeblättert. Blättert man, hat man oft einen oberflächlichen Blick. Und dann gibt es ihn, den Blickfang.

Ich bin an der Aufnahme von Hendrik hängengeblieben. Das ist nicht nur Königsspur 1, sondern auch ein königliches Foto.

Hendrik hat es raus. Er setzt die Lok in den Fokus, der Hintergrund verschwimmt nur leicht. Und rechts der Passant (Passagier oder handelt es sich um einen Bahnmitarbeiter?), mit dem man das Foto verlässt.

Auch wenn es Spur 1 ist, ich meine, das Foto gehört in den Trainini-Kalender 2024, einmalig und erstklassig. Von mir gibt es für Hendrik den ersten Platz.

Hans Helbach, Bonn

Antwort der Redaktion: Es handelt sich um eine Aufnahme, die grundsätzlich nicht unter dem Namen des Urhebers, sondern allein unter der Marke Trainini® als alleiniger Rechteinhaber veröffentlicht würde. In diesem Fall ist die Redaktion aber derselben Ansicht, wie sie im Leserbrief kundgetan wurde. Unser Nachwuchsfotograf hat ein außergewöhnlich gutes Werk abgeliefert, dessen Motiv treffsicher erkannt, das Gesamtbild dazu passend komponiert und im Anschluss auch handwerklich tadellos umgesetzt wurde. Deshalb war es uns ein Herzensanliegen, explizit darauf hinzuweisen und ihm die Chance zu geben, sich nachhaltig als Modellbahnfotograf etablieren zu können.

**Vermisster Teil 2 zum Baubericht:**

Ein seit Langem gehegter Wunsch ist in Erfüllung gegangen. Den ET 403 habe ich bei NoBa-Modelle bestellt und in der Zwischenzeit geliefert bekommen. Dazu habe ich Ihren Bericht in der Ausgabe 9/21 ausgedruckt und eingehend studiert.

Meine Frage: ist in der Zwischenzeit der 2. Bericht über die „Glasarbeiten“, Beschriftung sowie Motorisierung einmal erschienen? Wenn ja, in welcher Ausgabe?

Rainer Leip, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Leider steht der Teil 2 zum Fertigstellen des Modells der Baureihe 403/404 von NoBa-Modelle unverändert aus. Er gehört zu einer langen Liste unvollendeter Projekte, deren Abschluss aus verschiedenen Ursachen, die wir teilweise im Heft auch thematisiert haben, bislang verhindert wurde.

Zum Teil 1 hatten wir uns – im Erwarten eines zeitnahen Fortsetzens – seinerzeit dennoch entschieden, weil der Zug perfekt zum Thema „50 Jahre Intercity“ passte, denn genau dafür war er überhaupt entwickelt worden. Auch bei uns gehörte er zu den größten Wunschmodellen der Spurweite Z, bis dieser endlich erhört wurde.

Zu den Glasarbeiten verraten wir gern unseren Lösungsansatz: Wegen der Vielzahl an Scheiben unterschiedlicher Größe präferieren wir ein Flüssigverglasen mit Micro Kristal Klear von Microscale. Typisch für eben diesen Zug waren aber die braun getönten und bedampften Scheiben (ohne Führerhaus), auf den auch die Ursprungslackierung aufwändig abgestimmt wurde.





Der Schnelltriebwagen Baureihe 403/404 für den Intercity-Verkehr ist leider eines unserer Projekte, die aus verschiedenen Gründen viel zu lange ruhen mussten.

Dieser Farbeffekt ist auch mit dem genannten Produkt zu erreichen. Dazu wird etwas dunkelbraune Farbe – im Idealfall mit Hilfe der auch im Farbband verwendeten RAL-Töne – zuvor in den Klebelack gemischt. Zu verwenden ist hier ein (ebenso) wasserbasierter Lack, die passende Dosis sollte über Vorversuche bestimmt werden. Dazu wird zunächst eine geeignete Menge umgefüllt und separat gemischt, um bei Fehlschlägen gewappnet zu sein.

**Trainini TV Folge 19** verfügbar:

Im Oktober haben wir über die Märklintage in Göppingen sowie die daran angeschlossene Spur-Z-Convention Süddeutschland berichtet. Angekündigt war auch eine begleitende Folge auf **Trainini TV**.



Folge 19 ist wenige Tage vor Veröffentlichung dieser Ausgabe erschienen und nun auf unserem Kanal auf Youtube zu sehen: <https://www.youtube.com/TraininiTV>.

**Die Micro-Trains-Neuheiten:**

Mit vier Produktauslieferungen möchte Micro-Trains (<https://www.micro-trains.com>) den November angehen und abschließen. Der Reigen beginnt mit dem Wagen Nummer 9 aus der Roman-Reihe „War of the Worlds“ (Art.-Nr. 525 00 183). Dieser olivgrüne Flachwagen ist mit einem Ladegut bestückt, das Trümmerteile abgeschossener Mars-Raumschiffe zeigt.



So sieht der diesjährige Micro-Mouse-Weihnachtswagen aus (Art.-Nr. 507 00 740). Foto: Micro-Trains

Ebenfalls unverzichtbar erscheint der diesjährige Weihnachtswagen (507 00 740) mit neuem Micro-Mouse-Motiv.

Zwei Dreier-Wagenpackungen „Operation Toy-Train“ (994 01 272 / 983 01 272) unterstützen mit ihren Verkaufserlösen auch die Stiftungsarbeit der Toys for Tots Foundation.

Die Wagen sind jeweils identisch, aber unterschiedlich verpackt, was auch einen Preisunterschied erklärt.

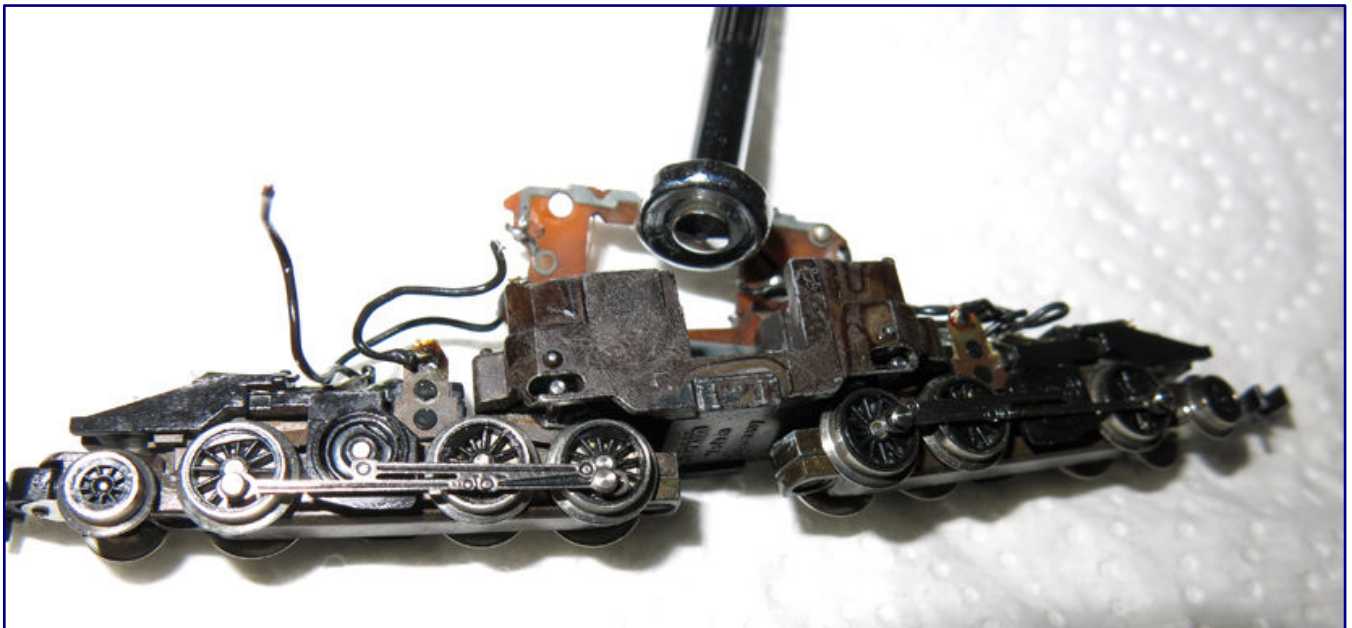


## Nachbarschaftshilfe in der Spur Z:

Ein aufmerksamer **Trainini®**-Leser möchte der Gemeinschaft gern private Hilfe als Spur-Z-Doktor anbieten. Daniel Probst kann folgende Hilfe für alle Lokomotiven mit Schleifkohlenmotor (Drei-/Fünfpoler) leisten:

- Reparatur,
- Wartung
- Entharzen und Reinigen.

Dies gilt nicht für Modelle mit Glockenankermotor. Sein Hauptfokus liegt auf solchen Modellen, die jahrelang herumstanden, nicht mehr oder schlecht laufen und nun wieder in Betrieb gesetzt werden sollen.



Reparaturen, wie hier der Ersatz morscher und abreißender Litze an einem Märklin-Krokodil, werden im Rahmen einer privaten Nachbarschaftshilfe gern erbracht. Foto: Daniel Probst

Er greift dafür auf einen umfangreichen Teilefundus zurück oder besorgt erforderliche Ersatzteile. Zetties, die seine private Hilfe in Anspruch nehmen möchten, erstatten entstehende Kosten inklusive Porto zum Selbstkostenpreis oder legen eine Freimarke für den Rückversand bei.

Klar sollte jedem Interessenten sein, dass ein solches Angebot Grenzen hat und auch keine kommerziellen Angebote ersetzen soll. Wer jedes eines der beschriebenen Probleme hat, der möge sich vertrauensvoll an die folgende E-Mail-Adresse wenden: [spur-z-nachbarschaftshilfe@web.de](mailto:spur-z-nachbarschaftshilfe@web.de).

## Märklin-Insidermodell 2024:

Auf der Messe in Friedrichshafen hat Märklin die Insider-Clubmodelle 2024 vorgestellt. Für die Spurweite Z soll der Wismarer Schienenbus VT 88<sup>9</sup> der DB (Art.-Nr. 88820) erscheinen. Das „Schweineschnäuzchen“ trägt folglich eine purpurrote Lackierung mit Zierlinien und DB-Lettern in Hellelfenbein.

Obwohl das Vorbild bereits 1951 ausgemustert wurde, dürfte es angesichts des großen Fahrzeugmangels in den Nachkriegsjahren wahrscheinlich noch bei der jungen Bundesbahn zum Einsatz gekommen sein – Bildbelege dazu sind leider nicht bekannt.

Beim Modell handelt es sich um eine komplette Neukonstruktion in fein detaillierter Ausführung. Das Fahrwerk und der Aufbau bestehen aus Metall. Viele Ansetzteile wie die seitliche Aufstiegsleiter und der Dachgepäckträger sorgen für einen guten Gesamteindruck.



Der Wismarer Schienenbus VT 88 902 der Bundesbahn (Art.-Nr. 88820) soll mit feinen Details und einer Inneneinrichtung aufwarten. Freuen werden sich darüber wohl vor allem die Clubmitglieder, die seinerzeit keine Chance hatten, ein vergleichbares Fahrzeug von Z-Modellbau zu erwerben. Abbildung: Märklin

Die Inneneinrichtung und der Führerstand sollen ebenfalls nachgebildet werden. An beiden Fahrzeugenden ist eine Bohlennachbildung als Aufstoßschutz wiedergegeben, über Kupplungen verfügt das Modell nicht.

Angetrieben wird diese Neuheit von einem Glockenankermotor auf beide Achsen. Das fahrtrichtungsabhängige Spitzen- und Schlusslicht (3 x warmweiß / 2 x rot) sowie eine Innenbeleuchtung greifen auf LED zurück.

#### **Tolle Neuheiten bei Trafofuchs:**

Einige der folgenden Neuheiten waren bereits auf den Märklintagen in der Vitrine zu sehen, doch erst jetzt haben sie den Weg auf die Seiten und damit in den Vertrieb gefunden. In Erinnerung an den vergangenen Sommer suchen Nackte eine nahtlose Bräune in der Zusammenstellung „Sonnenbad auf Liegestühlen“ (Art.-Nr. AS02).

Einen Ausblick auf den kommenden Winter geben hingegen die Figuren aus der Packung „Mit Kindern unterwegs“ (W10), die beispielsweise auf dem Weihnachtsmarkt unterwegs sein könnten.





Das „Sonnenbad auf Liegestühlen“ (Art.-Nr. AS02; Bild oben) erinnert an den vergangenen Sommer, während „mit Kindern unterwegs“ (W10; Bild unten) eher das aktuelle Wetter thematisiert. Fotos: Trafofuchs

Die Eisenbahnfreunde haben Verstärkung durch einen Kameramann mit Stativ (BA02) bekommen. Reittiere für die Heiligen drei Könige liefern die „drei Kamele“ (WN09) und bereichern damit das hauseigene Krippenangebot.

Abgerundet wird die Liste bei den unbeleuchteten Fahrzeugen durch einen Jeep mit Förster und Hund (KL19). Eingesehen und bestellt werden können diese Neuheiten auf den Herstellerseiten unter <http://www.trafofuchs.de>.

#### **Euromodelbouw in Genk:**

Leider erhielten wir keine Information vom Veranstalter oder einen anderweitigen Hinweis, deshalb haben wir die folgende Veranstaltung nicht in den Meldungen der vorherigen Monatsausgaben hervorgehoben.

Einen Besuch lohnte die Euromodelbouw 2023 in Genk (Belgien) aber wohl allemal. Am 25. und 26. November 2023, jeweils von 10:00 bis 18:00 Uhr, war in der Limburghal nämlich auch die Spurweite Z vertreten. Zwei Aussteller führte das Verzeichnis auf, darunter der Z-Stammtisch Rhein-Ruhr. Präsentiert wurde unter anderem eine 11 x 3 m Fläche füllende Modulanlage.

Aber auch Neu- und Gebrauchtwagen lassen sich auf der größten Modellbauausstellung Belgiens erfahrungsgemäß gut erwerben. Vertreten waren vor Ort auch andere Modellbausparten und Angebote für Kinder. Die Internetseiten zur Ausstellung lieferten alle für den Besuch erforderlichen Informationen auch auf Englisch: <http://www.euromodelbouw.be>.



#### Eher ruhiger Monat bei AZL:

Bei American Z Line verlief der November eher ruhig, denn die Neuheiten verspäteten sich teilweise. Einzige Lokomotiven sind zwei EMD E8 der Burlington (CB&Q), jeweils eine A- und eine B-Einheit, in den speziellen Farben für den California Zephyr (Art.-Nrn. 62619-1 / -2). Eine elfteilige Wagenpackung dazu (72102) erscheint bereits zum dritten Mal bei AZL.



Bei derselben Bahngesellschaft unterwegs war der schwere Halbgepäckwagen in olivgrüner Lackierung (74018-1 / -2). Zu melden ist dann noch der Güterzugbegleitwagen mit Weitsichtkabine und Beschriftungen für das Chessie-System auf Seiten der C&O (Art.-Nrn. 921030-1 / -2).

EMD E8A der Burlington (CB&Q) für den California Zephyr (Art.-Nr. 62619-1; Bild oben) und Güterzugbegleitwagen der C&O für das Chessie-System (921030-1; Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Ungewöhnlich mag beim Stichwort „Western Fruit Express“ der grüne Anstrich der R-70-20-Kühlwagen anmuten. Hier handelt es sich um die Firmenfarbe der BNFE, die in einer Zweier- (914844-1) und einer Viererpackung (904814-1) zu finden ist.

Die 53-Fuß-Säulentragwagen (905200-1) folgen fünfteilig in gelber Lackierung mit altem TTAX-Logo nun mit Aufliegern von UPS. Diese sind wieder auch einzeln als Doppelpackung (954000-1) zu erwerben. Herstellerfotos aller Neuheiten finden Sie unter <https://www.americanzline.com>.

#### Produktvariante bei Yellow Dwarf:

Bienenkisten gehörten zu den ersten Artikeln, mit denen der tschechische Kleinserienanbieter Yellow Dwarf sein Spur-Z-Programm (<https://www.yellowdwarf.eu>) aufnahm. Eine neue Variante eines solchen Insektenheims stellen die Bienenstöcke II (Art.-Nr. 60302) dar.

Dabei handelt es sich um einen überdachten Unterstand mit Böden, in denen die von früher bekannten Bienenkörbe aufgestellt werden, die für die Epochen I bis III typisch waren und auch in der Epoche IV noch vereinzelt anzutreffen waren.

Eine gute Idee sind auch Getränke-/Essensautomaten (60051), die heute an vielen Orten zu finden sind, im kleinen Maßstab aber bislang nur wenige Umsetzungen fanden. Zum Ausgestalten von Baustellen finden sich auch drei neue Produkte: Rohrleitungen / (60227) und II (60228) sowie Kanalschächte (60229).

#### GMmodelli Torino mit eigenen Seiten:

Einen Vertriebspartner für die neuen Spur-Z-Produkte hat GMmodelli Torino zumindest in Deutschland gefunden. Für



Bienenstöcke II (Art.-Nr. 60302; Bild oben) und Getränke-/Essensautomaten (60051; Bild unten). Fotos: Yellow Dwarf



Direktlieferungen und das Versorgen anderer EU-Länder bedarf es aber einer eigenen Internetpräsenz, über die auch eigene Informationen verteilt werden können.

Stolz meldet das Turiner Duo nun, dass dieser Meilenstein erreicht sei. Eigene Internetseiten sind ab sofort unter <https://www.gmmodelli.com> erreichbar.

#### **Nicht erwartete Neuheit bei Azar Models:**

Azar Models aus Frankreich entwickelt sich zusehends zu einem Vollsortimenter, denn eine Neuheit, die wir nicht erwartet haben, schlägt hier wieder ein neues Kapitel auf. Erhältlich ist dort ab sofort ein Impulsstrom-Fahrregler namens „Zmaster“ (Art.-Nr. S007).

Es handelt sich um ein Hochleistungs-Fahrregler-System für den Betrieb analoger Spur-Z-Lokomotiven. Verwendet wird im Gerät die „gepulste Gleichstromtechnologie“, den meisten Modellbahnern unter dem Begriff Pulsbreitenmodulation bekannt. Möglich wird darüber ein sanfteres Anfahren und ein feines Steuern über den gesamten Geschwindigkeitsbereich.



Mit dem Zmaster ist nun ein neuer PWM-Fahrregler aus Frankreich für die Spurweite Z auf den Markt gekommen. Foto: Azar Models

Die Besonderheit dieser Neuheit besteht darin, dass zwei Modulationsfrequenzen zur Auswahl stehen. Mit hoher Frequenz lassen sich die modernen Lokomotiven aus eigener Produktion steuern, die niedrigere ist hingegen für Lokomotiven älterer Generation mit drei- oder fünfpoligen Motoren geeignet.

Weitere Informationen standen zum Redaktionsschluss bereits auf den Herstellerseiten bereit, elektronische Übersetzungshilfen lassen sich bei Bedarf hinzuziehen: <https://azar-models.com>. Zusätzlich ist ein kurzer Film, der das Entstehen der Modelle zeigt, auf dem Filmkanal des Anbieters zu sehen: [https://youtu.be/FQW\\_exfD\\_OA](https://youtu.be/FQW_exfD_OA).

## Darmstädter Hochzeitsturm:

Klaus Schultheis heißt der Modellbauer, der den Darmstädter Hochzeitsturm ins Modell umsetzte. Zwar nicht passend zur Spurweite Z realisiert, eignet sich das markante und historische Bauwerk im Maßstab 1:350 aber durchaus als Hintergrundmodell, das auch in der Ferne auffallen wird.

Die Geschichte der Vorlage zum Polyurethan-Modell, das in verschiedenen Ausführungen angeboten wird, ist auf einer eigenen Seite beschrieben, auf der auch die Abbildungen und Artikelnummern sowie eine Bezugsquelle genannt werden: <http://www.meine-kleine-stadt.com/hochzeitsturm-darmstadt.html>.

## Märklin-Auslieferungen im November:

Das Weihnachtsgeschäft und damit die Hauptsaison für die Modellbahn läuft. Da ist auch an Märklins Auslieferungen abzulesen, die seit Erscheinen der letzten Ausgabe erfolgt sind. Traditionell bringt der Hersteller pünktlich zum Beginn seinen neuen Jahreskatalog in Umlauf. Das ist auch dieses Mal der Fall, das Titelblatt ziert die Überraschungslok 18 201 mit zweitem Tender.

Vollständig ausgeliefert ist die Rolldachwagen-Packung (Art.-Nr. 86682) mit drei Wagen der Bauart Tams 886. Auch die Dampflok Baureihe 50 (88847) mit weihnachtlicher Gestaltung auf Witte-Windleitblechen und Tender sowie der Weihnachtswagen (80633) sind komplett ausgeliefert worden.



Erstmals erhielt mit der Baureihe 78 (Art.-Nr. 88086) eine Mini-Club-Dampflok auch rote Schlusslichter, um diesen fünfteiligen Wendezug mit „Hasenkasten“ (87074) ziehen und schieben zu können.

Etwas Besonderes, angeboten als MHI-Einmalserien, sind die wendezugfähige Tenderdampflok 78 245 der DB (88068) und die zugehörige Wagenpackung „Wendezug“ (87074). Beschriftet sind sie für die Epoche III und bilden einen geschobenen Zug nach, wie er bis zu Beginn der sechziger Jahre in der BD Essen unterwegs war.

Die Dampflok erhielt dazu eine neue Beleuchtung, die neben einem warmweißen Dreilicht-Spitzensignal nun erstmals auch beidseitig rotes Schlusslicht zeigen kann. Als Wagen bekommt sie zwei Umbau-Dreiaxlerpärchen und einen „Hasenkasten“ angehängt, der auch einen LED-Lichtwechsel hat. Gegenüber der in unserem Magazin getesteten Erstausslieferung ist bei diesem Modell nun vorbildgerecht auch der Rahmen im Bereich des Führerstands schwarz lackiert worden.

Auch eine Formneuheit gibt es zu melden, die gleich in doppelter Ausfertigung geliefert wurde: Freuen dürfen sich die Freunde der modernen, streik- und wettergeplagten Bahn auf den Tragwagen Sgns 691. Er erreichte die Händler in blauer Lackierung mit zwei Containern als Märklin-Magazin-Wagen 2023





Der Märklin-Magazin-Wagen 2023 (Art.-Nr. 80833) ist eine Formneuheit. Die mit ihm wiedergegebene Bauart Sgns 691 wurde wenige Tage später auch in Form einer DB-AG-Wagenpackung ausgeliefert. Foto: Ralf Junius

(80833) und zu dritt in einer Wagenpackung (82640). Die verkehrsroten Exemplare dieser Zusammenstellung aus dem Bestand der Deutschen Bahn AG wollen wir im Dezember noch ausführlich vorstellen.

#### Außergewöhnliche Modelle bei Full Throttle:

Eine besondere Neuheit meldet WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) im November. Auf vielfache Nachfrage bietet er vier Doppelpackungen an Kokswagen an. Die Modelle entstanden bereits vor vielen Jahren und wurden mit passenden Drehgestellen komplettiert und nun mit Koks-Ladeguteinsätzen ergänzt.



Schon vor vielen Jahren entstanden sind die Kokswagen (Art.-Nr. FT2500), die nun bei Full Throttle mit einem passenden Ladegut ausgeliefert werden. Foto: WDW Full Throttle

Die Neuheit (Art.-Nr. FT-2500) bildet einen werkseigenen, offenen 33-Fuß-Wagen mit außenliegenden Kastenrippen nach. Die grau lackierten Modelle tragen als Anschriften lediglich eine dreistellige Betriebsnummer und eignen sich perfekt zum Ausstatten einer Kokerei nach US-amerikanischem Vorbild.

#### Adventszeit bei Klingenhöfer Miniaturen:

Mit einem neuen, größeren Angebot unbemalter Figuren startet Klingenhöfer Miniaturen (<https://www.klingenhoefer.com>) in den Advent 2023: Angeboten werden so besonders preisgünstig drei Hühner oder Störche sowie zwei Schneemänner.

Für weihnachtliche Themen bietet der Hersteller des Weiteren auch noch einen Weihnachtsschlitten eine Krippenpackung und separat auch Krippenfiguren an.



Zum Selbstbemalen werden Krippenfiguren und der Weihnachtsschlitten angeboten – hier schon als Gestaltungsvorschlag präsentiert. Fotos: Klingenhöfer Miniaturen

Bereits fertig gestaltet sind hingegen die fünf Eulen, ein Kaffernbüffel sowie zwei Adler mit ausgebreiteten Flügeln.

#### Märklin-Weihnachtsaktion 2023:

Auch in diesem Jahr hat Märklin wieder einen neuen Werbefilm für die Weihnachtszeit erstellen lassen und eine Aktionsseite (<https://www.maerklin.de/de/weihnachten/esistsoweit>) für die Neukundenakquise vorbereitet.



Thema ist dieses Mal die gern zitierte Märklin-Familie, also die Gemeinschaft unter Modellbahnern über den eigenen Verwandtschaftskreis hinaus. Interessenten finden auf den Aktionsseiten vergünstigte Startpackungen, Kontaktmöglichkeiten und den nächstgelegenen Fachhändler.

Wer sich den Film anschauen möchte, kann ihn auch von dieser Seite ausgehend aufrufen und ihn dann bei Gefallen von der Youtube-Plattform aus dann als Link mit anderen teilen.

#### **Kleinster Weihnachtsbaum der Welt:**

Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt wird dieses Jahr ab dem 27. November 2023 wieder im Schaufenster der Galerie Lamers, Kleppingstraße 8 in Dortmund zu sehen sein. Rund um die Uhr kann er dann bis zum 28. Dezember 2023 angeschaut und fotografiert werden.

Mit nur 14 mm Höhe (ohne Spitze) ist er auch nach 16 Jahren gültiger und von externer Stelle anerkannter Weltrekord für künstliche Weihnachtsbäume.

Seine Besonderheit, die ihn so einmalig macht und Voraussetzung für das Bestätigen der Weltbestleistung ist, ist seine besondere Konzeption: Baum, Beleuchtung und Schmuck dürfen keine Einheit bilden.

Er kann also jederzeit abgeschmückt und neu dekoriert werden. 2012 wurde dies im Rahmen einer öffentlichen Aktion in den Westfalenhallen Dortmund auch vorgeführt, um ihm mit neuem Goldschmuck zu mehr Glanz zu verhelfen.

Perspektivisch ist geplant, seine Schaufensterpräsenz, auch auf expliziten Wunsch des Galeristen, um eine kleine Modellbahnanlage zu erweitern. Er soll aber nicht darauf „einziehen“, sondern ein solches Schaustück zur Seite gestellt bekommen.

#### **NoBa-Modelle ist zurück:**

Nach dem Ende der Sommerpause hat das Duo von NoBa-Modelle neue Entwicklungen gestartet und präsentiert bereits erste Ergebnisse. Bedacht wird damit ausschließlich der Verkehr auf Schienen. Zu allererst ist hier der Aufbau für einen Hochbordwagen E 040 (Art.-Nr. 5328R) zu nennen.

Dabei handelt es sich um den offenen Wagen, der einst als Omm 55 in Dienst gestellt wurde. Das Teil ist für einen Tausch auf dem Fahrwerk des Märklin-Artikels 8622 gedacht und damit entsprechend auch etwas zu lang. Allerdings bietet sich hiermit die Option, ein günstig zu beschaffendes Standardfahrwerk aus dem Startprogramm ab 1972 ansprechend aufzuwerten.

Eine weitere Reihe an Neuheiten widmet sich dem bei den Eidgenossen „Autoverlad“ genannten Fahrzeugtransport der BLS. Angeboten werden hier Resindrucke von Auffahr- (5325R), Rampen-



Letztes Jahr durfte Chefredakteur Holger Späing (links) den Weltrekord in der Weihnachtsausgabe der Dortmund-Show vorstellen. Foto: Markus Bauer



Der Mittelwagen ohne Überfahrblech (Art.-Nr. 5324R), hier das vollständig lackierte und beschriftete Herstellermuster, ist Teil des Autoverlads der BLS. Foto: NoBa-Modelle

(5326R) und Mittelwagen (mit (5323R) und ohne Überfahrblech (5324R). Die Einheit ist auch komplett als Bausatz (5327R) oder Fertigmodell (5327RF) erhältlich.

Zum Redaktionsschluss gerade erst vorgestellt worden ist der Dieseltriebzug Baureihe 624/924 der Bundesbahn. Die dreiteilige Einheit soll als Rohling mit Chassis und Antrieb (5230R) oder als komplettes Fertigmodell in Ursprungslackierung (5230 RF) ins Angebot aufgenommen werden.

Chassis und Gehäuse werden hier mittels 3D-Druck aus Resin hergestellt und modifizierten Teilen von Rokuhan-Shortys angetrieben. Auch die technische Basis der Drehgestelle stammt von dieser Plattform und bietet so eine mögliche Stromaufnahme von allen Achsen.

#### **Trainini Fotokalender 2024 mit Verspätung:**

Bis zum Format DIN A3 quer ist bald wieder der neue **Trainini Fotokalender 2024** selbst ausdrückbar, der dann über unsere Seiten abgerufen werden kann. Sie finden ihn über die Auswahlfolge Startseite → Magazin → Fotokalender über die Portalseite.

Wir sind gegenüber unserem Plan mit ihm etwas in Zeitverzug gekommen, weil parallel noch Arbeiten an zwei Folgen **Trainini TV** liefen und auch der Bau des Fotodioramas für das Titelbild noch etwas Zeit in Anspruch nahm. Doch für uns, wie sicher auch für Sie, geht hier Qualität vor Termin.

13 verschiedene Bildmotive wählen wir sorgfältig aus, um eine große Vielfalt und einen möglichst repräsentativen Querschnitt über die Spurweite Z in ihren unterschiedlichen Facetten abzubilden. So haben wir verschiedenste Epochen, Bahnverwaltungen, Jahreszeiten, Traktionsarten und Motive zusammengesucht, um diesem Anspruch gerecht zu werden.



Wir hoffen sehr, dass der **Trainini Fotokalender 2024** auch Ihr Gefallen findet und im kommenden Jahr viele Wände zieren und dadurch für unsere Nenngröße werben wird. Kurz nach der deutschen Fassung wird auch der englische **Trainini Photo Calendar 2024** auf unserer EU-Domäne folgen, in der die US-Feiertage berücksichtigt sind.



---

## 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)  
Harald Fried  
Dirk Kuhlmann  
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:  
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:  
Alexander Hock, Christoph Maier, Oleksiy Mark, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Ralf Junius (**Trainini TV**), Torsten Schubert

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

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

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

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

Bei Einsenden von Videosequenzen, 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, **Trainini TV** 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 <https://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. **Trainini TV** finden Sie unter <https://www.youtube.com/TraininiTV>.

Alle Beiträge, Videos, 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.