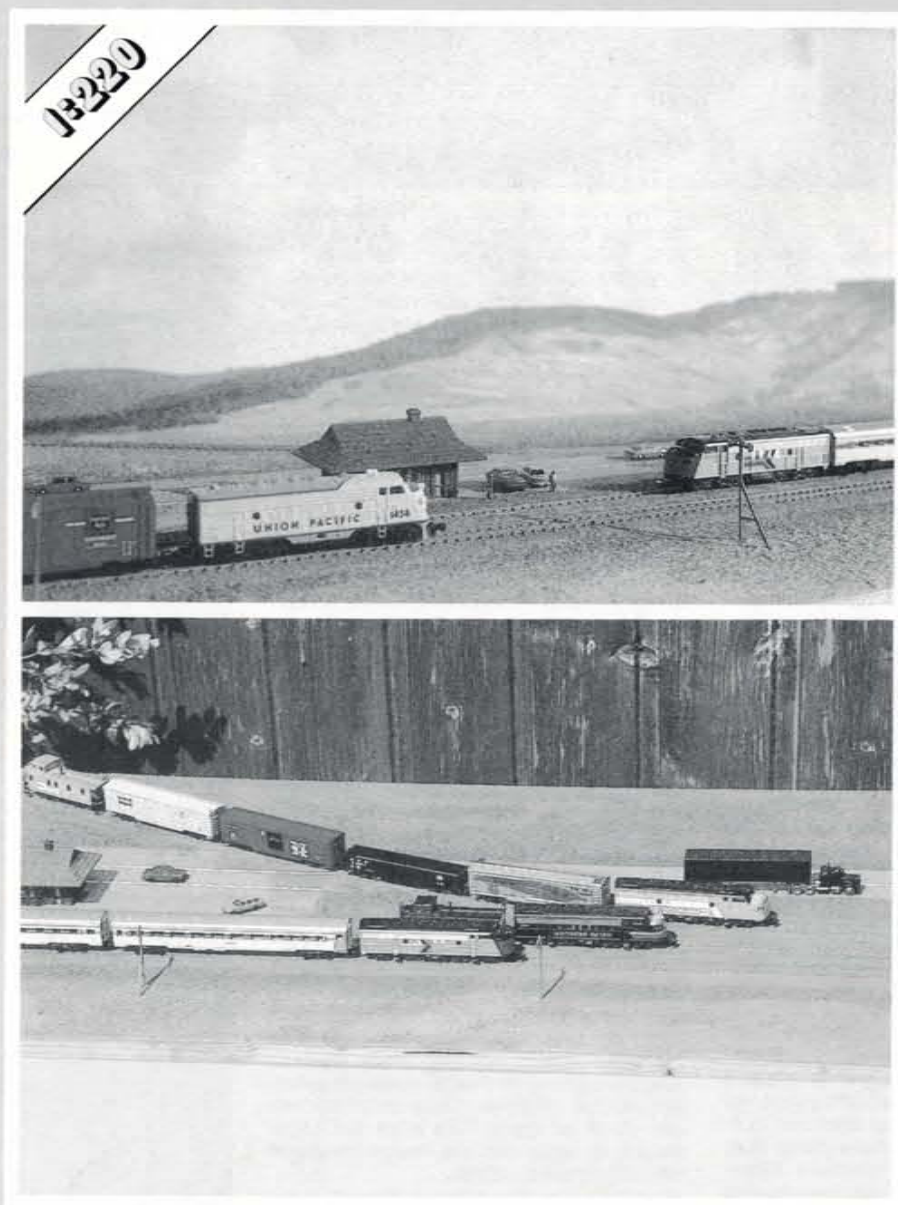


Z-JOURNAL

DAS Z-MAGAZIN DES Z-CLUB INTERNATIONAL



WIR FÖRDERN DIE Z-IDEE WELTWEIT

2 / 1987

Juni

2. Jahrgang

Länderbericht:
Z IN DEN USA



Liebe Clubfreunde!

Mit unserem Club-Jahreswagen 1987 haben wir hoffentlich eine Wahl getroffen, mit der die Mehrzahl der Mitglieder zufrieden ist. Die Entscheidung fiel auf einen dreiaxigen Wohn-Werkstattwagen auf der Basis des Personenwagens mit Gepäckabteil BD3yge der DB (Märklin 8708). Als Vorbild dient ein Wagen, wie er oben abgebildet ist. Hersteller dieses Sondermodells – dies wird die Sammler freuen – ist die Firma Märklin, bei der ich mich dafür an dieser Stelle recht herzlich bedanken möchte.

Der Wunsch nach einem wie auch immer gearteten Bauzugwagen wurde recht häufig an uns herangetragen. Es bietet sich in der Zukunft geradezu an, daß von Herstellerseite weitere dazu passende Wagen angeboten werden, um langfristig einen Bauzug zusammenstellen zu können, wie er vor kurzem (unteres Bild) in Stuttgart-Zuffenhausen zu sehen war.

Wir hoffen, daß wir den Wagen bereits anlässlich der Internationalen Modelleisenbahn-Ausstellung in Köln vom 22. bis 26. Oktober 1987 auf unserem Club-Messestand vorstellen können. Dazu gleich eine Bitte an die Mitglieder im Raum Köln: Wir benötigen für diese Zeit Helfer beim Auf- und Abbau sowie während der Messe für die Überwachung der ausgestellten Anlagen. Wer also Zeit hat und die Gelegenheit nutzen will, mit anderen Z-Freunden ins Gespräch zu kommen, der sollte sich bitte beim Club melden.

Die erste Lieferung unserer Loseblatt-Sammlung mußten wir nun doch noch einmal verschieben. Wir haben es einfach nicht mehr rechtzeitig geschafft. Krankheit und Beruf bringen eben so manchen Zeitplan durcheinander. An dieser Stelle aber auch gleich noch eine erfreuliche Mitteilung: Der Club-Beitrag wird im kommenden Jahr nicht erhöht.

Apropos Beiträge: „Gebühren“, „fremde Spesen“, „Gebühren des Korrespondenten“ – damit begründet die Deutsche Bundesbank ihre Forderung über 119,46 DM für die Einlösung eines amerikanischen 84,-DM-Schecks . . . Bisher nahm ich an, daß man schon rot werden muß, wenn man 7,-DM Gebühren bei der Einlösung eines Auslandsschecks in Höhe von 32,- DM in Ansatz bringt, wie mehrfach geschehen. Schamrot müßte man eigentlich werden, wenn man mehr Gebühren verlangt, als der Scheck überhaupt wert ist.

Ein Wort zur Post: Es freut uns, wenn auch dort das Z-Journal gerne gelesen wird. Aber müssen es gleich immer 5 bis 10 Exemplare sein, die „am Stück“ aus der Einlieferung herausgefischt werden? Ich hoffe sehr, daß diese Aussendung vollständig bei unseren Mitgliedern ankommt.

„Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung“ steht seit dem letzten Heft auf Seite 3 unseres Z-Journals. Der Vereinigung, kurz „ferpress“ genannt, sind wir in diesem Jahr beigetreten. Nach den Statuten bezweckt die Vereinstätigkeit die Förderung der Redaktionsarbeit durch freundschaftliche Beziehungen der in der Eisenbahnpresse tätigen Personen untereinander sowie der Vermittlung von Pressemitteilungen über das Verkehrswesen und den Eisenbahnmodellbau. Josef Binder, der Sek retär der Vereinigung, für dessen Hilfe wir uns ebenfalls sehr bedanken möchten, sorgt dafür, daß zwischen den Modellbahn-Journalisten eine gute Zusammenarbeit herrscht.

Zum Schluß ein Wort zu den Lieferfristen von Herstellerfirmen. Auch uns ist bekannt, daß zahlreiche Herstellerfirmen zeitweilig Lieferschwierigkeiten haben. Dazu sollte man wissen, daß dies meist mit plötzlich auftretenden produktionsbedingten technischen Schwierigkeiten zu tun hat. Auch der ICE wurde später ausgeliefert. Kleinserienhersteller haben zudem oft nicht die nötige finanzielle Kapazität, um größere Lagervorräte ständig bereithalten zu können. So wird dann eben erst produziert, wenn die Bestellungen vorliegen. Dies ist für uns alle kein Nachteil, denn dadurch können oftmals die Preise niedriger gehalten werden. Gleiches gilt für den Fachhandel. Auch er kann nicht alles auf Lager haben, da auch dies die Preise unnötig in die Höhe treiben würde.

Deshalb meine Bitte: Haben Sie manchmal etwas Geduld. Es ist besser, man bekommt etwas später eine korrekte Sache, als etwas früher ein unausgereiftes und nicht richtig funktionierendes Produkt! Dies gilt speziell bei unserer Baugröße, bei der wir manchmal froh sein können, wenn überhaupt echte Neuheiten auf den Markt kommen.

Bis zum nächsten Mal grüßt Sie ganz her-Z-lich Ihr

Roland Kimmich
Roland Kimmich

„Betrachtung“

Am Sonntag nach der Woche Qual greifst gerne Du zum Z-Journal. Du liest, was da geschrieben steht und anderen so zu Herzen geht.

Der eine möcht' gern Niete zählen, der nächste die Epoche wählen, dem Dritten ist es ganz egal, er freut sich einfach – jedesmal.

Am Ende stellst Du sinnend fest, daß kaum es sich noch ändern läßt: Die „Z“ dient nicht nur der Erbauung, die „Z“ ist eine

WELTANSCHAUUNG!

Wolfgang Urban



Auch auf der Modellbau '87 in Dortmund warb Herr Pancl (vgl. Z-Journal 2/1986) wieder für unseren Club. Eine Z-Anlage in einem seiner Vitrintürme lockte wieder zahlreiche Interessenten an.





Su „en miniature“

Nach langwierigen Versuchen ist es nun endlich gelungen, unsere Club-Katze – ihren Aufgaben entsprechend – zu verkleinern. Daß sie aber auch noch auf den Maßstab 1:220 schrumpft, bleibt wohl ein Gerücht – Kein Gerücht dagegen sind die Aufschriftsvariationen im Z-Maßstab für PKW und LKW, die uns Detlev Beier (Auf dem Beginenlande 50, D-2800 Bremen 61) übersandte, der damit die Serie seiner Zurüstteile erweitert.

Z - JOURNAL

Schickstraße 9
D-7000 Stuttgart 1
Telefon 07 11/23 23 53
(Mo + Do 18 – 20 Uhr)

Das Z-JOURNAL ist das offizielle Organ des Z-CLUB INTERNATIONAL. Es erscheint vierteljährlich und wird allen Mitgliedern des Clubs ohne besondere Bezugsgebühr geliefert.

Herausgeber und verantwortlich für den redaktionellen Teil: Roland Kimmich.

Alle veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt (Copyright 1987 by Roland Kimmich).

Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe, sonstige Vervielfältigung sowie Übersetzung und Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung.

Alle Angaben sind ohne Gewähr. Es kann keine Haftung für Manuskripte und Abbildungen übernommen werden. Bei unverlangt eingesandten Texten und Fotos bitten wir um Beifügung des Rückportos. Fotos, Dias etc. müssen die volle Anschrift des Autors tragen. Es wird davon ausgegangen, daß Einsender im Besitz der Veröffentlichungsrechte sind.

Druck: A. Klein, Turnackerstr. 58, D-7024 Filderstadt

Satz: W. Heinrich, Zaunackerstr. 9, D-7022 Leinfelden-Echterdingen 2

Das Titelbild mit dem amerikanischen Motiv gestaltete Wolfgang Besenhardt, München.

Redaktionsschluß für die Ausgabe 3/1987 ist der **1. August 1987.**

Bitte teilen Sie uns Anschriftenänderungen umgehend mit.

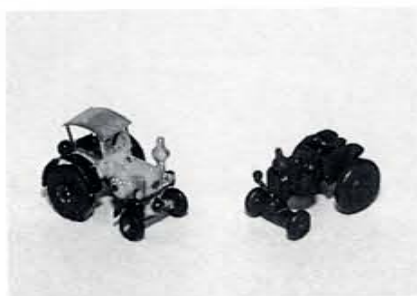
Einsendeschluß für die Fotos zum Club-Wettbewerb „Z in der Käseglocke“ ist

Dienstag, der 30. Juni 1987.

Wenn Sie uns Bilder einsenden, denken Sie bitte daran, daß für die Wiedergabe kontrastreiche Fotos (in der genannten Reihenfolge) am besten geeignet sind:

1. (helle) Farbdias
2. s/w-Papierabzüge
3. Hochglanz-Farbfotos

Wenn möglich, keine Matt-Abzüge!



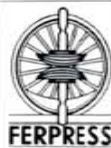
Z-Autos

Lange Zeit gab es nur die „Gummi-Autos“ von Märklin für die Baugröße Z. Inzwischen ist eine reiche Auswahl an Straßenfahrzeugen vorhanden. Über das Angebot, die Möglichkeiten der Verfeinerung (Beispiel oben) und die ersten Sondermodelle (Beispiele unten) berichten wir im nächsten Z-Journal.



Inhalt

In eigener Sache	2
Die Seite Drei	3
Club-Forum	4
Z-Rundschau	7
Z exklusiv: Modellbahnen von „morgen“ ..	10
Dioramen: Die Railex-Messeanlage	14
Länderbericht: Z in den U.S.A.	16
Sammlertips: Wie man mit mini-club Promotion macht	20
Vermischtes: Märklin-Museum	22
Club-Börse	23
Geschwindigkeitsmaßstab	23



UNION INTERNATIONALE DE PRESSE FERROVIAIRE

Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung

Zuschriften, die uns erreichten

Wir freuen uns über Ihre Meinung und über jeden Ihrer Briefe.

Aus Platzgründen müssen wir leider manchmal eine Auswahl treffen. Bitte haben Sie Verständnis dafür, wenn wir uns auch vorbehalten, Zuschriften gekürzt zu veröffentlichen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Thema „Käseglocken-Wettbewerb“ möchte ich noch folgendes anmerken: Ich finde es richtig und gut, wenn solche Wettbewerbe ausgerichtet werden. Zum einen, um hierdurch zu zeigen, was für Möglichkeiten in der Kleinen stecken und zum anderen erhält man hierdurch auch wertvolle Tips und Anregungen, die man beim Bau einer Anlage vielleicht mitverwenden kann. Es gibt mit Sicherheit genügend Menschen, die gerne eine Eisenbahn hätten, doch es ist kein Platz vorhanden, die finanziellen Mittel lassen keine Großanlage zu und ähnliches. So stellt man sich eben ein Diorama hin und erfreut sich an dessen Anblick. Nichts anderes ist in meinen Augen die Z in der Käseglocke – ein einfaches Diorama. Es gibt vielleicht auch Sammler, die sich nur solche „Kuriositäten“ zulegen – einfach nur zum Ansehen. Unter diesen Kuriositäten, Raritäten und allen ausgefallenen Stücken verstehe ich z. B. auch die fahrende mini-club in der Streichholzschachtel, in der Flasche, in der Zigarrenkiste usw. Das sollten aber die berühmten Ausnahmen bleiben und man soll sie als das sehen, was sie sind: ein besonderes Stück, aus einer Laune heraus gebastelt, um etwas Ausgefallenes zu besitzen. Dies gibt es in allen Spurweiten, in allen Hobbybereichen – einfach im ganzen Leben.

Weiterhin toi, toi, toi.

Rolf Noll (D)

Sehr geehrter Herr Kimmich,

auf das Z-Journal 1/87 zurückkommend, möchte ich sagen, daß ich sehr erstaunt war, wie kritiklos Sie die Märklin-Neuheiten 1987 hingenommen haben. Es ist ja nicht eine einzige Neuentwicklung dabei. Diese Farbvarianten kosten einen „Haufen Geld“, bringen aber dem Sammler nicht allzuviel. Um unseren Z-Club bekannter zu machen, hätte ich auch noch die Idee, daß Sie für

Mitglieder einen Aufkleber herausbrächten. Den könnte man ans Auto oder an Schaufensterscheiben für jedermann gut sichtbar anbringen.

Her-Z-liche Grüße sendet Ihnen und allen Mitarbeitern (nicht zu vergessen natürlich auch an Su)

Ihr Z-ler

Roland Thoma (D)

Anm.: Was die Märklin-Neuheiten 1987 angeht, so haben Sie zum größten Teil sicherlich recht. Die einzige echte Neuentwicklung, der amerikanische Tankwagen, wird dieses Jahr lediglich in den USA erhältlich sein. Unseren Messeneuheiten-Bericht 1987 haben wir allerdings tatsächlich „neutral“ gehalten. – Aufkleber für Z-Fachhändler wird es demnächst vom Club geben.

Liebe Z-Freunde,

hier mein jüngstes „Projekt“ in Spur Z: eine Schreibtisanlage! Die Idee dazu kam mir, als ich über eine geeignete Teststrek-

ke nachdachte, die eigentlich nur zum „Einlaufen“ neuer Loks dienen sollte.

Jetzt kann ich in der Mittagspause eine Lok kaufen, sie fünf Stunden schnurren lassen – abends macht sie dann auf meiner Couchtisch-Anlage gleich eine viel bessere Figur!

Ein hervorragendes Mittel gegen beruflichen Streß ist die Eisenbahn am Arbeitsplatz. Ich erspare mir so manchen Ärger, denn nach 10 Minuten „Eisenbahn-Spielen“ sieht für mich die Welt meist schon viel freundlicher aus.

Vielleicht dienen meine Fotos als Anregung oder einfach nur zum Schmunzeln.

Herzliche Grüße

Joachim Schlenker (D)

PS: Ein typischer Behördenschreibtisch – entgegen allen anders lautenden Vermutungen wurde die Anlage in der Freizeit gebaut! Durch eine flexible Zuleitung zum Transformator ist ein Betrieb in jeder Stellung der Schublade möglich.





An den Z-Club!

Ich habe dieses Jahr an der Baseler Fasnacht eine Z-Bahn auf dem Kopf mitgetragen. Sie war so konzipiert, daß ich sie nur abgestellt fahren lassen konnte. Beim Gehen wäre sie wohl heruntergefallen; die Fahrzeuge waren mit Gummibändern befestigt.

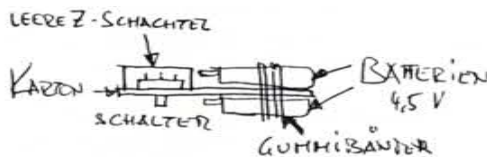
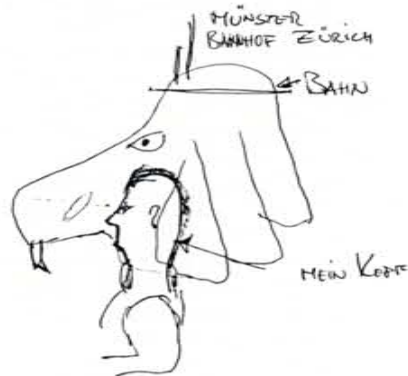
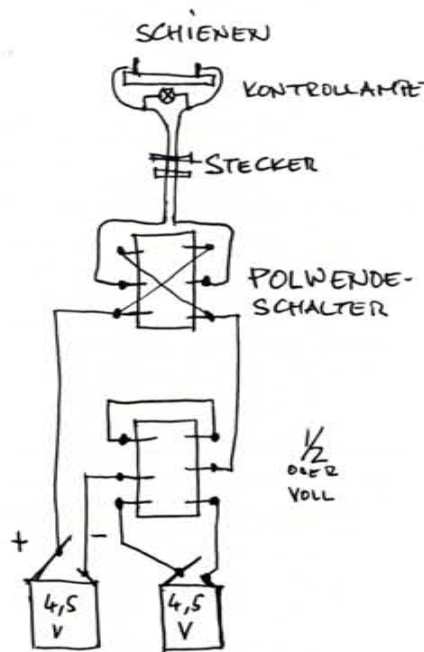
Mit zwei 4,5-Volt-Batterien konnte ich die Anlage zwei Nachmittage in jeder Pause ohne Probleme laufen lassen. Ich hatte nur zwei Geschwindigkeiten und einen Polwendeschalter zur Verfügung. Ich glaube, alle, die diese Bahn sahen, hatten ihren Spaß daran.

Beste Grüße

Werner Kohlbrenner (CH)

PS: Ich baute zwei Doppelschiebeschalter auf ein Stück Karton und befestigte die Batterien mit zwei Gummibändern. Mit DM 5,- sind Sie dabei. Viel Spaß!

Anm.: Die Farbenpracht können wir leider nicht wiedergeben. Der Kopf des „Ungeheuers“ ist rot, weiß und grün gehalten, über der kreisförmig angelegten Anlage ist in Umrissen das Münster und der Bahnhof Zürich zu erkennen. Anbei der Schaltplan zu der „Fasnachts-Larve“ (Maske), wie er uns von unserem Mitglied übersandt wurde.



Liebe Z-Freunde,

seit 1970 habe ich eine Märklin-HO-Modelleisenbahn. 1982 ging ich daran, den hinteren Kreisbogen in einem Tunnel mit zweigleisigem Schattenbahnhof zu verstecken. Da kam mir die Idee mit einer Hintergrundbahn: Weil ich als alter Märkliner schon vorbelastet war, entschied ich mich fast automatisch für die mini-club. Bald fand ich Gefallen an den langen, eleganten Zügen, die ich auf meiner HO-Anlage nie fahren lassen konnte. Zunächst als Hintergrundbahn geplant, hat sich der Kreis der Z-Bahn mittlerweile um die Anlage geschlossen.

Noch eine Anmerkung zum Thema „Fahr-eigenschaften und Verschmutzung“: Meines Erachtens ist es nicht nur wichtig, die Schienen ständig sauber zu halten, sondern ebenfalls die stromaufnehmenden Lokräder. Ich benutze dazu eine Reinigungsbürste aus Messing von Peco. Wenn man die beiden borstenrein mit einem Stück Kunststoff oder ähnlichem isoliert und zwei Anschlußkabel anlötet, kann man die Bürste zum einfachen Reinigen der Lokräder benutzen. Zusammen mit einer Lokliege als Halterung (z. B. von Mössmer) lassen sich die drehenden Lokräder mit dem Roco-Schienen Schleifklotz und feinem Schleifpapier bis an die Spurgrenze polieren. Die Schienen selbst halte ich mit dem Roco-Schienen Schleifklotz und einem schon im Z-Journal beschriebenen Naßreinigungswagen sauber.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Spiekermann (D)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Für die Vielzahl verschiedenster Dampfloks gibt es wohl von der Epoche her passende Personenwagen, aber kaum entsprechende Güterwagen. Es ist in meinen Augen ein Unding, hinter eine BR 50 oder BR 86 modernste Schiebewand- oder Containerwagen zu hängen. Ich finde, es müßten dringend Rungenwagen, ältere offene und geschlossene Güterwagen und vielleicht auch ältere Kesselwagen angeboten werden. Schließlich besteht die Eisenbahn nicht nur aus Personenverkehr. Ich kann mir vorstellen, daß der Club hier doch einen gewissen (sanften) Druck auf Märklin ausüben könnte, wenigstens einen älteren Güterwagen pro Jahr herauszubringen.

Weiterhin würde ich gerne erfahren, ob bereits jemand eine Kreuzung (8559) so umgebaut hat, daß man damit ohne Kurzschluß und ohne aufwendige Relaischaltung eingleisig nach links aus einer zweigleisigen Hauptbahn abzweigen kann.

Falls noch Wünsche bezüglich Jahreswagen entgegengenommen werden: Wie wäre es mit einem Rungenwagen oder einem

Hallo Leute!

Um nochmals auf den Artikel über Werbemodelle zurückzukommen, anbei zwei Abbildungen. Dazu sei zu bemerken, daß in Australien keine Werbe- oder Sondermodelle angeboten werden. Darum mein Rat: macht Eure Werbewagen selbst.

Zum Schluß noch eine Frage: Kann mir jemand beantworten, warum wir in Australien doppelt so viel für unser Hobby ausgeben müssen als in Deutschland? Mit den momentanen Preisen ist es kein Wunder, daß der Importeur über Absatzmangel klagt.

Kurt-V. Heinrich (AUS)

Anm.: Wir haben diese Frage an die Firma Märklin weitergegeben.

Bauzugwagen? Gerade mit letzterem könnte man über mehrere Jahre hinweg einen kleinen Arbeits- oder Bauzug zusammenstellen, was doch eine ideale Ergänzung zum Kranwagen wäre.

Zu dem Umbauvorschlag BC4 Pr 04a im Z-Journal 1/87 habe ich zwei Ergänzungsvorschläge. Ich habe bereits einen derartigen Wagen angefertigt, was anhand der sehr detaillierten und durchdachten Beschreibung kaum große Schwierigkeiten machte. Nun zu den Änderungsvorschlägen:

Zuerst einmal scheint es mir sinnvoller, Wagenkasten und Gewichtsplatten nicht zusammen durchzusägen. Man kann den Wagenkasten (mit Rahmen) zuerst durchsägen, dann die Gewichtplatte auf den verbleibenden Rahmenteil aufsetzen und die Schnittlinie anreißen. Ich befürchte nämlich, daß beim gemeinsamen Zersägen das Sägeblatt durch das Metall so heiß wird, daß der Kunststoff des Aufbaus schmilzt. Außerdem stelle ich es mir nicht gerade leicht vor, ein derartig dickes Eisenstück mit einem hauchdünnen Laubsägeblatt zu durchtrennen.

Der zweite Punkt betrifft die Montage der Drehgestelle. Es ist wegen des geringen Abstandes der Radsätze zum Boden des Wagenkastens nicht gut, die Bohrungen ausschließlich von der Unterseite her anzusenken (ein wenig muß sein), sondern dies hauptsächlich von der Innenseite des Bodens zu tun. Macht man es umgekehrt, tauchen die Schultern der Drehzapfen zu tief in den konischen Teil des Loches ein und die Spurkränze schleifen am Wagenboden. Zusätzlich habe ich noch je eine 3,2-mm-MS-Unterlegscheibe (auf etwa 0,5 bis 0,6 mm Dicke heruntergefeilt) zwischen Wagenboden und Drehgestell gebracht.

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Traue (D)

Anm.: Den Wunsch nach einem Bauzugwagen erfüllen wir mit unserem Jahreswagen. Wie ein Rungenwagen aussehen könnte, zeigt die Arbeit unseres Mitglieds Martin Krüger in dieser Ausgabe.

Gepäckwagen Pw 4ü zum preußischen Abteilwagen

Im Z-Journal 1/1987 wurde der Bau eines vierachsigen preußischen Abteilwagens beschrieben. Wer sich nach dieser Anleitung bereits einen Wagen gebaut hat, kann diesen nun um den passenden Gepäckwagen ergänzen. Unser Mitglied **Martin Krüger** sandte uns diese Bauanleitung:

Der Umbau des D-Zug-Gepäckwagens 8732 (am besten aus der Zugpackung 8102) ist recht einfach und schnell auszuführen. Dieser Wagen stimmt zwar in der Fensteranordnung nicht ganz mit dem Vorbildwagen überein, hat aber die Vorzüge, daß die Länge über Puffer bis auf 1 mm stimmt und daß Dachform und Dachaufsatz des 8732 dem preußischen Vorbild entsprechen. Leider handelt es sich beim 8732 um ein Auslaufmodell von Märklin, so daß es Schwierigkeiten bei der Beschaffung geben kann!

Für den Umbau benötigt man also einen Wagen 8732, ein Stückchen Polystyrol (Stärke 2 mm) und 2 Leitern mit 5 Sprossen, die beim Bau von 2 vierachsigen Abteilwagen als Rest übrigbleiben. Zunächst wird das Wagendach abgenommen und der Dachaufsatz von unten herausgedrückt. Die Halterungen am Dachaufsatz werden danach mit einem scharfen Bastelmesser abgeschnitten, so daß der Dachaufsatz nun mittig auf das Dach aufgesetzt werden kann; der Dachaufsatz selbst sollte aber erst nach der Lackierung des Daches aufgeklebt werden.

Das nun entstandene Loch im Dach muß mit zwei Polystyrolstücken geschlossen werden. Um diese Arbeit zu vereinfachen, werden die beiden Schlitz im Dach so ausgefeilt, daß sie Rechteckform bekommen und zwei passend zugefeilte Polystyrolstücke eingesetzt werden können. Sie müssen schon beim probeweisen Einsetzen festklemmen und werden mit Sekundenkleber eingeklebt, daß das

Plastikstück an den schmalen Enden aus dem Dach herausragt und in Dachmitte mit dem Dach abschließt. Um ein nachträgliches Verspachteln zu vermeiden, darf das Plastikstück in Dachmitte nicht tiefer als die Dachoberkante eingeklebt werden.

Wenn die Löcher geschlossen sind, kann das überstehende Polystyrol mittels Feile oder Schmirgelpapier abgeschliffen und plangeschliffen werden; es ist dabei darauf zu achten, daß die Dachkante nicht beschädigt wird.

Nach Abschluß dieser Arbeit werden Dach und Dachaufsatz von Hand oder mit der Spritzpistole lackiert. Man kann dafür einen dunkelgrauen oder graubraunen Farbton wählen. Während das Dach trocknet, kann am Wagenkasten weitergearbeitet werden. An den Stirnenden des Wagens werden von innen die 2 Faltenbälte und die beiden Leitern herausgedrückt. In der Mitte wird ca. 0,8 mm unter der Oberkante der Stirnwand ein Loch mit einem 0,5-mm-Bohrer gebohrt, um den hier anzusetzenden Leitern Halt zu geben. Die Leitern sind mit je drei Haltesplinten versehen, von denen die zwei unteren abgetrennt werden (mittels Elektronikzange oder Trennscheibe).

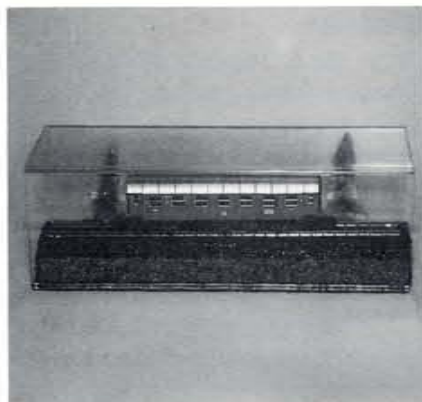
Nach dem Ansetzen und Verkleben der Leitern werden die letzten Spuren der früheren Herkunft des Wagens entfernt: Mit Feuerzeugbenzin und einem kleinen Stück Haushaltspapier, das damit angefeuchtet wurde, werden die Beschriftung „München“ am Längsträger, das weiter außen liegende weiße Zuglaufschild und ggf. das runde DRG-Symbol vorsichtig abgewischt. Dabei ist darauf zu achten, daß weder die Grundlackierung noch die sonstige Beschriftung beschädigt wird. Nach gründlichem Austrocknen wird am Schluß das Dach aufgesetzt und der Dachaufsatz in der Mitte aufgeklebt: Der vierachsige preußische Gepäckwagen ist fertig und einsatzbereit.



Die aktuellen Club- Informationen über Z

Märklin

„Erfüllen Sie Ihrem Geschäftspartner einen Jugendtraum mit mini-club, der kleinsten elektrischen Eisenbahn der Welt im Maßstab 1:220.“ Damit wirbt die Firma „WMF Interpräsident“ (Württembergische Metallwarenfabrik AG, Vertrieb Interpräsident, Postfach 14 01, D-7340 Geislingen/Steige) in ihrem Katalog für Produkte aus dem Hause Märklin, die als Werbegeschenke an Geschäftspartner gehen sollen. Die Sonderpackungen, die in Mindeststückzahlen zwischen 5 (ICE) und 50 (Kesselwagen) Stück von den bestellenden Firmen (nur Firmen können bestellen) abgenommen werden müssen, sind fast durchweg aus gängigem Märklin-Material zusammengestellt. Die beiden Anfangspackungen mit einem Schienenbus (8175) bzw. einer Diesellokomotive der Baureihe 260 und einem Containerwagen (8174) sind zusammen mit Schienen und einem Fahrgerät für Batterie verpackt. Ein „Huckepack“ genannter Niederbordwagen wird zusammen mit dem Betonmischer auf einer Schiene geliefert (8123). Eine Erweiterungspackung (8121) mit einer Weiche, diversen Schienen und einem Prellbock soll zum Ausbau verleiten. Teuerstes Stück ist der ICE (8871), der ebenfalls in dem Programm angeboten wird. Des weiteren gibt es einen Schotterwagen auf einer Schiene mit Prellbock (8812), ein Signal-Set mit einem Licht-Hauptsignal, einem Signal-Handschalter, einem Trenngleisstück sowie Kabeln und Steckern (8122), die bekannten



Es gibt viele Möglichkeiten, neue Z-Freunde zu gewinnen. Eine ist zweifellos, Geschäftsfreunden eines dieser originellen Werbegeschenke zukommen zu lassen, die wir am Z-Messestand des Ehepaars Schmidt (Foto) auf der Modellbau '87 in Dortmund aufnehmen konnten.



Container-Wagen (8617), Kühlwagen (8600) und Kesselwagen (8612) sowie die Packung „Kühlwagen“, bestehend aus zwei Kühlwagen und zwei Prellböcken mit Schienen.

Für Sammler sind da schon interessanter der Kühlwagen mit der Aufschrift „Nehmen Sie uns unter die Lupe“ mit einer kleinen Lupe (8811) und die Packung „Diorama“, die einen Personenwagen BD3yge auf einer Schiene mit Bahnkörper und zwei Bäumen im Acrylgehäuse beinhaltet (8124). Der Personenwagen wird interessanterweise mit einem Magneten auf dem Gleis gehalten.

Bei den genannten Bestellnummern ist jeweils noch eine „65“ voranzustellen und „9990“ dahinter zu setzen, um die WMF-Nummerierung zu haben. Die Fotos von einigen der genannten Märklin-Sonderpackungen aus dem „WMF Interpräsident“-Angebot stammen vom Z-Spezialmessestand der Firma Schmidt aus Hameln auf der „Modellbau '87“, die vom 1. bis 4. April 1987 in Dortmund stattfand; Märklin selbst war auf dieser Ausstellung nicht vertreten. Es ist erfreulich, daß mini-club und andere Z-Produkte wenigstens durch die Initiative Dritter dort und an anderer Stelle vertreten ist.

B & K

Den Freunden anderer Modellbahnbaugrößen bereits längst bekannt ist die Firma Bochmann & Kochendörfer GmbH (Postfach 10 01 47, D-7170 Schwäbisch Hall), kurz B & K-Modellbahnbau genannt, die hauptsächlich längst überfälliges Zubehör produziert. Eine Untersuchungsgrube (3-er-Pack) gibt es jetzt als erstes Z-Zubehör dieser Firma. B & K betont, daß es vom Erfolg dieses Bausatzes mit der Nr. 53.003 abhängt, ob und welche Z-Modelle in Zukunft folgen werden! Einen Gesamtkatalog samt der aktuellen Neuheitenblätter gibt es gegen DM 2,50 in Briefmarken bei der genannten Adresse (Spurweite angeben). – In diesem Zusammenhang noch ein Wunsch. Weisen Sie bitte bei Anfragen und Anforderungen kurz darauf hin, daß Sie den Hinweis im Z-Journal gelesen haben. Auch damit helfen Sie Ihrem Club!

Märklin USA

Auch in diesem Jahr plant Märklin wieder einige Sondermodelle nur für den amerikanischen Markt. Es handelt sich dabei um bekannte Grundformen in neuen Farbvarianten und um den vierachsigen amerikanischen Kesselwagen, den es in Europa erst ab 1988 geben soll. Im einzelnen handelt es sich um die Kesselwagen „GATX“ (8643) und „Union Carbide“ (8676), den Güterwagen „Rio Grande“ (8677), den offenen Güterwagen „Pennsylvania“ (8678) und den Güterzugbegleitwagen „Southern“ (8679). Die Wagen sollen ab August erhältlich sein.

Ruco

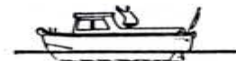
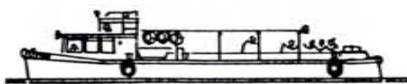
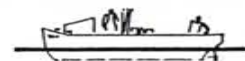
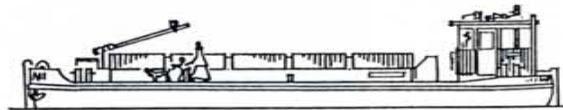
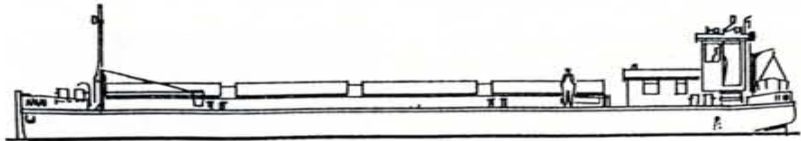
Unter der Bezeichnung Ruco-Modelleisenbahn-Fabrikation will die Firma Walter Waibel AG (Konradstraße 20, CH-8005 Zürich) demnächst über den Fachhandel auch in Z etwas anbieten: Eine Bahnhof-Signalpfeife zum Bemalen.

Wegass

Unter dem Produkt-Kurzzeichen Wegass liefert künftig das Werkhaus Wassermannsasse (Wassermannsasse 16, D-7143 Vaihingen/Enz-Rosswag) über den Fachhandel auch für die Baugröße Z Schiffe und Bahnhöfe. Geplant sind bisher ein 35-m-Motorschiff für Schütt- und Stückgut und ein sogenannter 18-m-Deckprahm in vereinfachter Ausführung aus Papier/Pappe und Holz zum Bemalen (Bausatz) sowie die gleichen Schiffe und ein 24-m-Motorschiff und eine 16-m-Barkasse für den Hafenbetrieb als Reliefbausatz.

Ein kleiner Bahnhof (Haltepunkt), der sich am Haltepunkt der WEG in Vaihingen/Enz-Kleinglattbach orientiert, ist ebenfalls als Grundbausatz geplant. Preise stehen noch nicht fest. Auch ein Ferienboot, ein Fischerboot und zwei kleinere Mehrzweckboote sind in der Planung. Die Strichzeichnungen zeigen einige der geplanten Boote.

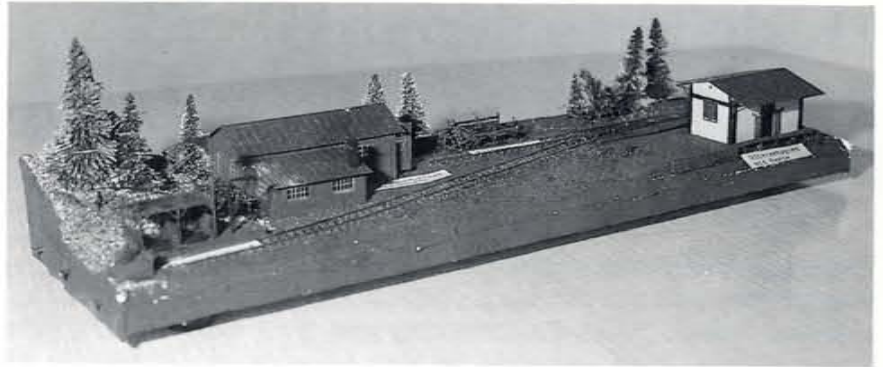
Zusammen mit den Schiffen aus den Wilhelmshavener Modellbaukasten des Jade-Verlags hat der Modellbahner nun alle Möglichkeiten, einen realistischen Z-Hafen aufzubauen.





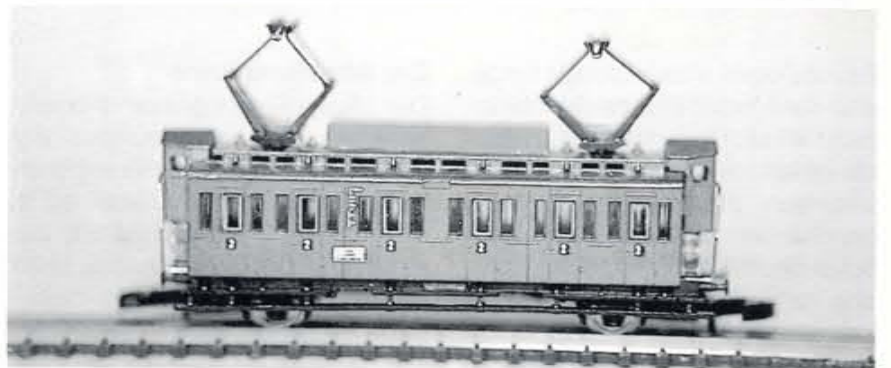
mmm

Unter der Bezeichnung „metal master models“ (mmm) bietet Matthias Stedtler (Grünerweg 67, 6430 Bad Hersfeld) eine Reihe von Z-Zubehörteilen an. Dazu gehören zwei Lokschuppen, ein Güterschuppen, eine Kleinbekohlungs- und eine Hilfsbekohlungsanlage sowie ein Bockkran. Weiteres Zubehör ist in Vorbereitung. Die Gebäude und das Zubehör sind aus lackiertem Metall und werden als Fertigmodelle geliefert (Foto).



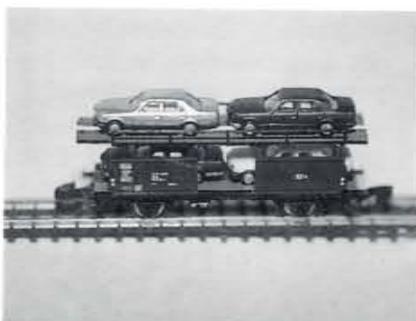
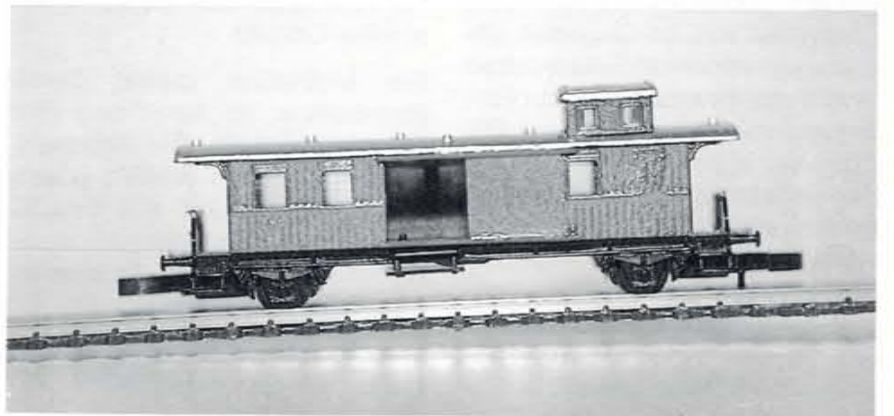
Behn & Sperling

Eine Handhebeldraisine bietet die Firma unter der Nr. 8701-Z an. Der dreiteilige Bausatz besteht aus Zinngußeilen und ist wie die beiden beigefügten Preiser-Figuren unbemalt; ein Bemalvorschlag liegt bei. Einen Bezugsquellen-nachweis gibt es bei Behn & Sperling (Am Röthelheim 1, D-8520 Erlangen) gegen Rückporto.



Z-Kaleidoskop

Den abgebildeten Tiefladewagen haben wir bei der Firma Schmidt (Klagesweg 6, D-3250 Hameln 1) entdeckt. Neu über die Firma Scholz (Meeboldstr. 35, D-7920 Heidenheim) sind die blaue (!) Dampflok BR 03.10 der DB, eine gelbe Ölwehr und diverse Umbaugüterwagen erhältlich. Unsere weiteren Bilder zeigen Arbeiten unseres Mitglieds Martin Krüger (Finkenstr. 10, D-3563 Buchenau), der auf Wunsch diese und weitere Modelle für andere Z-Freunde anfertigt. Anfragen bitte mit Rückporto. Abgebildet sind der unmotorisierte ET 202 der Bad Eilsener Kleinbahn, ein württembergischer Gepäckwagen, ein zweiachsiger Autotransportwagen und ein hellblauer Rungenwagen der Merzig-Büschfeldener Eisenbahn.



Modelleisenbahnen von „morgen“

Die Modellbahn wird, solange das große Vorbild „Eisenbahn“ existiert, heute und morgen nie an ihrer Attraktivität eine Einbuße zu erleiden haben. Spiel, Entspannung und eine sich ausweitende Kommerzialisierung verhelfen ihr den Abnehmerkreis ständig zu erweitern. Dabei haben die Modellbahnen mit Hilfe moderner und neuer Herstellverfahren und Technologien heutzutage schon fast die Grenze des technisch Möglichen erlangt. Es wäre zu fragen, warum Modellbahnen so attraktiv sind. Ist es die Verwirklichung des großen Vorbildes auf kleinem überschaubaren Bereich? Oder sind es spielerische Erlebnisse, oder bastlerische Geschicklichkeiten, die in Varianten visuell erkannt werden? Sicher mögen dies nur einige von vielen aufzählbaren Gründen sein, warum so breite Interessentengruppen sich mit diesem Spezialgebiet identifizieren.

Psychologen wissen schon lange, daß das Modell eine nachempfundene Wirklichkeit darstellt, an dem die gefahrlose Erprobung von bestimmten emotionellen Willenshandlungen erkannt und in logische Ordnungen gegliedert werden kann. Ein Gelingen am Modell liefert stets ein Erfolgserlebnis, ein Nichtgelingen verursacht keinen größeren Schaden und artet nie in Frustration aus. Im Gegenteil, die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind Motor für neue Ideen zur Förderung von Selbstkritik und Bildung der eigenen Persönlichkeit. Der selbsterziehende Kreislauf ist geschlossen. Das richtungsgebundene Verkehrsgeschehen auf der Schiene ist als Ausgangspunkt vorgegeben. Alle Erlebnisse am Rande dieses Verkehrsgeschehens können gewollt beeinflusst werden. Baugrößen und Spurweiten, der Abnehmerkreis und die industriellen Herstellungsmöglichkeiten bestimmen die Zukunftsrichtungen der Modellbahn von morgen.

Wendet man sich zunächst dem Abnehmerkreis zu, so ist zu finden, daß dieser sich in drei Gruppen gliedert, die jedoch unter sich fließende Grenzen aufweisen.

Der Abnehmerkreis

Der „Spiel-Eisenbahner“ (Abnehmerkreis „A“) ist zumindest anfänglich von der Technik vollkommen unberührt und bleibt es in den meisten Fällen. Kinder, Jugendliche und Erwachsene jeder Altersgruppierung sind in dieser Interessentengruppe vertreten. Der Spiel-Eisenbahner erbringt mit 70 % Anteil den größten industriellen Umsatz.

Die Motivation dieser Spiel-Eisenbahner ist Ablenkung vom Tagesgeschehen. Die Geschehnisse am Modell werden passiv aufgenommen und voll bewußt möchte man sich nicht mit komplizierten technischen Problemen irgendeiner Art befassen.

Von diesem Abnehmerkreis entstehen für den industriellen Hersteller bestimmte Gebote:

- a) Höchste Betriebssicherheit der angebotenen Technik insbesondere gegen Unfallgefahren. Hierauf hält der Gesetzgeber ein waches Auge, denn alle Antriebsarten der umgesetzten Energien dürfen nur völlig gefahrlos eingesetzt werden. Die laufenden Arbeiten an den internationalen Normen

und Sicherheitsbestimmungen seien an dieser Stelle nur angedeutet.

- b) Alle Benutzer in dieser Gruppe betreiben ihre Anlagen unter den höchsten Dauerbelastungen.
- c) Es werden die geringsten Ansprüche an die vorbildgetreue Modellgestaltung gestellt.

Die Gruppe der „Modell-Eisenbahner“ (Abnehmerkreis „B“) verbreitet um sich ein besonderes Fluidum. Sie bildet die eigentliche Elite unter allen, die sich mit Eisenbahnen beschäftigen. Das Hobby ist der eigentliche Trumpf. Um Modelleisenbahner zu sein, muß man sich tief in die Kenntnisse der Feinmechanik und deren Anwendung einfühlen können.

Die Modelle der Lokomotiven, der Wagenpark und die die Bahn umgebende Anlage mit allen Funktionen werden mit Akribie auf Maßstab, Aussehen, Farbgebung und



Der Autor dieses Artikels, unser Club-Mitglied Dr. Ing. Klaus Thomas, Jahrgang 1926, ist Professor an der FH München. Lehrgebiet: Nachrichtentechnische Konstruktion, Methodisches Konstruieren im Fachbereich Elektronik, Konstruktionslabor der Nachrichten- und Datentechnik.



Beschriftung in allen Details gefordert. Kompromisse in dieser Richtung sind verpönt. Das bedingt für den einzelnen oft mühselige Kleinarbeit unter den schwierigsten Bedingungen, bis die Modelle und die Anlage ihre Funktionsfähigkeit erlangen.

Man könnte sagen, auch dies ist eine Art von Spiel, doch mit einem fertigungstechnischen Können von sehr hohem Niveau. Die Vollkommenheit, die eigentlich nie erreichbar ist, wird am teilweise so gehorsamen Modell aufs neue erstrebt und erprobt. Die Modellbahnindustrie fühlt sich von diesem Abnehmerkreis fast manipuliert. Obwohl der Modelleisenbahner nur mit einem Umsatz von ca. 25 bis 30% beteiligt ist, steht sie aus Konkurrenzgründen unter dessen Diktat.

Leider wird von dieser Gruppe der Modelleisenbahner die Eisenbahn-Signaltechnik nicht so ernst genommen, wie es das große Vorbild fordert. Nur Profis haben sich mit ihr befaßt, so daß unter diesen Bedingungen ganze Anlagen vollkommen umgerüstet werden müssen. Ausschließlich Modellbahnvereine widmen sich dieser umfangreichen Aufgabe.

Zu diesen beiden genannten Abnehmergruppen gesellt sich in neuerer Zeit eine ganz anders geartete Interessentengruppe, die ex pressis verbis unter dem Begriff „Technik-Eisenbahner“ (Abnehmerkreis „C“) zusammengefaßt werden soll. Man muß ihn getrennt von den anderen Gruppen betrachten, weil die Technik in Kenntnis und Anwendung den absoluten Vorrang hat, während die Modelle und die Anlage den nebensächlichen Effekttträger bilden. – Die Anwender in dieser Gruppe sind auch in anderen Sparten der Spiel- und Hobbyindustrie zu finden. – Mit einem vorsichtig geschätzten Umsatz von 1 bis 5% ist der Technik-Eisenbahner heute schon ein potentieller Abnehmer.

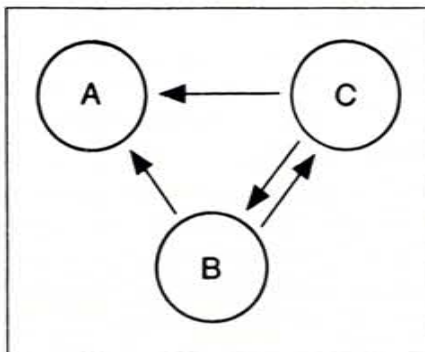


Bild 1: Der Abnehmerkreis „A“ (Spiel-Eisenbahner) wird von „B“ (Modell-Eisenbahner) und „C“ (Technik-Eisenbahner) direkt beliefert, während „B“ und „C“ zusammen bestimmte Voraussetzungen schaffen können oder zu bilden im Stande sind.

Dieser Abnehmerkreis befaßt sich mit Verbesserungen der verschiedenen Arten von Antrieben, Schaltungsvorgängen und dem diversen Einsatz der Elektronik. Auch Datentechniker versuchen sich an dem vorgegebenen Modell und der Anlage. Das kann natürlich auch zu Mißverhältnissen führen, da diese Anwender die Anlagen als ein Nebenprodukt ansehen. Sie können an den Modellanlagen zu Schreibtischtätern werden, weil ihnen die verschiedenartigen Voraussetzungen unbekannt sind; und wären sie alle bekannt, hätte das Interesse allzu schnell nachgelassen.

Ingenieure der Elektro- und Datentechnik, ebenso auch Studierende derselben Fachrichtungen fühlen sich von den Modellanlagen angesprochen. Man findet sie in den Entwicklungsabteilungen der kommerziellen Industrie, desgleichen in den Ausbildungsstellen der Technik, angefangen bei den Sekundar- und Berufsschulen.

In dieser Abnehmergruppe, die die eigentliche „Hardware“ liefert, findet sich eine weitere, die ihre Kenntnisse an Computern und anderen Rechnern zu Steuer- und Regelzwecken an einer Modellan-

lage erproben will. Sie ist gewillt, Programme zu erstellen, um anlagenspezifische Effekte zu erzeugen, die sogar vollkommen unabhängig von den Bedingungen des Modellbauers wirken können. Es wird allein der visuelle Effekt an Modellen und Anlagen des sonst papierernen Programms gesucht. Für diesen Technik-Eisenbahner ist die Modellbahn die Peripherie seiner Geräte.

Sogar das Management wendet sich diesem anwendungsbezogenen Modell-Spiel zu, es liefert neue Einblicke und Innovationen.

Durch diesen Abnehmerkreis entsteht für die Industrie der Modellbahnhersteller eine noch nicht in seinem ganzen Umfang zu übersehende Aufgabe, die langfristig in den Grundsätzen aufgegriffen und kommerziell eingegliedert werden muß. Der fast vollkommene technische Stand der Modellbahnen könnte von dieser Seite neue Impulse bekommen.

Betrachtet man die drei Abnehmergruppen untereinander und setzt ihre Fähigkeiten gezielt zusammen, so entsteht nach Bild 1 ein interessanter Ausblick.

Die Möglichkeiten, die daraus entstehen, seien nur gestreift. Bevor die weitere Entwicklung betrachtet werden soll, müssen vorerst die Baugrößen und Spurweiten nach der NEM (Norm Europäischer Modellbahnen) erläutert werden, denn sie haben einen wesentlichen Einfluß auf die drei herausgestellten Abnehmergruppen.

Baugrößen und Spurweiten

Die Hersteller sind an die Norm der Europäischen Modellbahnen NEM gebunden. Ausgehend von der Regelspur des großen Vorbildes mit 1435 mm (Schienenmitte zu Schienenmitte) entsprechend 4 Fuß 8½ Zoll, gibt es Abweichungen von der Regelspur kleinerer Spurweiten, die Schmalspur genannt werden:



- 750 mm deutsche Schmalspur, 760 mm österreichische Schmalspur, 1000 mm europäische Schmalspur (sie ist am weitesten verbreitet) und 1067 mm Kapspur, außereuropäische, in Afrika verwendete Spur.

Schmalspuren sind grundsätzlich bei Neben- und Privatbahnen anzutreffen. Größere Spurweiten als die Regelspur nennt man allgemein Breitspuren.

Die gebräuchlichen Baugrößen und Spurweiten im Modell sind in der *Tabelle 1* aufgeführt.

- Der Zusatz „m“ hinter der Baugröße II gibt den Hinweis, daß hier die Baugröße II mit Meter-(Schmal)-Spur dargestellt ist.

Alle Hersteller halten sich entsprechend NEM an den 70 %-Satz zur Festlegung des Modellmaßstabs, wenn Schmalspur- oder Privatbahnen auf einer Modellanlage integriert werden sollen.

Das ist eine sinnvolle Einrichtung, mit der jeweils die kleinere Spurweite als Schmalspur für eine Baugröße einer Modellbahnanlage festgelegt ist.

So verwendet eine Schmalspurbahn der Baugröße HO die Spurweite 12 mm, die Schmalspurbahn der Baugröße N die Spurweite 6,5 mm auf den Modellanlagen.

Bezogen auf die Baugröße einer Anlage liegt ihr Maßstab grundsätzlich fest, sofern es sich um das fahrende Material handelt.

Sehr zum Leidwesen der Modellbahner (Abnehmer B) halten sich einige Hersteller des ausschmückenden Materials, insbes. bei Gebäuden, nicht an die Regel eines gleichbleibenden Maßstabes wie bei dem fahrenden Material, aus Gründen einer optischen Perspektive oder sogenannten Hintergrundkulisse. Das mag sicher für einige Anlagen der mittleren Baugrößen zutreffen und hinge-

nommen werden, nicht aber für die kleinen Baugrößen.

Rein qualitativ betrachtet und mit selbstverständlichen Abstrichen verteilen sich die Interessen der Abnehmer je nach ihrer Alters- und Schwerpunktgruppe (A, B, C) auf die einzelnen Baugrößen und Spurweiten.

Um die Tendenzen zu erkennen, sollten eigentlich nur die extremen Baugrößen der Modellbahnen betrachtet werden.

So sind bei der Großbahn II m in Mehrheit die Kinder der Spiel-Eisenbahner (Gruppe A) vertreten, während der Modell-Eisenbahner (Gruppe B) über die Superdetails der Ausführung wacht. Die Gruppe C, der Technik-Eisenbahner ist ausschließlich durch die Techniker gegenwärtig, die sich mit den Schaltungsaufgaben und der Elektronik befassen. Für sie gibt es bei dieser Baugröße kaum Einschränkungen, denn es können noch konventionelle Techniken Anwendung finden.

Bei der Baugröße I hat die Gruppe „B“ der Modell-Eisenbahner den Vorrang. Die Sammlergruppe unter ihnen findet hier ein breites Anwendungsgebiet vor, denn der Platzbedarf für Anlagen ist ein allzu großes Handikap.

Bei Baugröße HO sind alle Abnehmergruppen entsprechend der Aufstellung fast gleichmäßig vorzufinden. Diese Baugröße der Modellbahnen ist noch nicht zu klein für feinste Detailierungen der Gruppe „B“, noch für „C“, eingeschränkt auf die Elektronik- und Schaltungstechniker. Ausgenommen der Anlagenbauer aus der Abnehmergruppe „B“, der hier sein erstes großes Tätigkeitsfeld antrifft, muß sich gegebenenfalls auf perspektivische Verkürzungen einstellen.

Betrachtet man die Mini-Baugrößen N und Z, so haben sich die Verhältnisse geändert. Gruppe „A“

Baugröße	Spurweite	Maßstab	
II m	45 mm	1:22,5	Großbahnen
I	45 mm	1:32	
O	32 mm	1:45	
HO	16,5 mm	1:87	Mittelbahnen
TT	12 mm	1:120	
N	9 mm	1:160	Kleinbahnen
Z	6,5 mm	1:220	(Minibahnen)

Tabelle 1

Hersteller von Modellbahnen verwenden fast nur die aufgeführten Spurweiten und richten hiernach die Maßstäbe der Baugrößen der dazugehörigen Schmalspurbahnen auf den Anlagen aus. So verwendet die Lehmann-Großbahn die Spurweite 45 mm als Schmalspurbahn mit einem Maßstab von 1:22,5. Das entspricht bei diesem Maßstab einer Regel-Spurweite des Modells von 65 mm (Magnus, Baugröße II).

Baugröße	Maßstab entsprechend	ausgeführt am Modell	demnach zu klein
I	9,3 m	1,02 m	9,2fach
HO	3,5 m	0,618 m	5,7fach
N	1,8 m	0,43 m	4,2fach
Z	1,4 m	0,44 m	3,2fach

Tabelle 2



ist nur durch Erwachsene vertreten, die Gruppe „B“ muß sich Detaileinschränkungen gefallen lassen. Die Ausnahme bildet hier der Anlagenbauer, der hier wegen der klaren Modellmaßstäbe naturgetreue Landschaftsanlagen, wie aus der Vogelperspektive, zu gestalten in der Lage ist. Großanlagen in den heutigen Wohnungen sind möglich mit der ganzen Vielgestalt eines dem Vorbild entsprechenden Betriebsablaufs. Hier ist das besondere Interesse der Gruppe „C“ erweckt, die sich mit der Regel- und Steuerungstechnik befaßt und computerunterstützt arbeiten will. Dieser Gruppe ist aber heute, von der Technik her gesehen, noch nicht alles geboten, so daß die Gefahr besteht, daß das geweckte Interesse sich wieder schnell verliert, oder daß sie zum Schreibtischtäter an der Modellbahn wird.

Maßstab- und spurweitenbedingte Einschränkung am Modell

Das böse Wort der Kompromisse sollte eigentlich nicht an dieser Stelle fallen, und doch gibt es bei den Modellbahnen unabänderliche Bedingungen, die nicht von den großen Vorbildern übernommen werden können.

Es sei allein an den modellmäßigen Kreisradius erinnert der im Gegensatz zum großen Vorbild viel zu klein ist. Der kleinste Radius für Schnellzüge beim großen Vorbild ist 300 m, bei Hochgeschwindigkeitsbahnen sogar 1000 m. Die entsprechenden größten Radien beim Modell sind in *Tabelle 2* aufgeführt.

Das heißt, je kleiner die Modellspurweite ist, desto eher wird sich der Radius dem großen Vorbild angleichen können. Durch flexible Radien der Modellschienen lassen sich die Verhältnisse dem Vorbild getreu anpassen. Das gilt jedoch ausschließlich für die Strecken-

führung, nicht aber für Weichen und Kreuzungen.

Die Folgen sind für die Anlagenbauer und den Modellfahrzeughersteller von evidenter Bedeutung und führen zu entscheidenden Einschränkungen:

- Der Pufferbohlenabstand ist größer und nicht vorbildgetreu, wegen der zwangsläufigen Sehnen-Eck-Stellung (sog. Spießgang) der Fahrzeuge zueinander in den Kurven.
- Der Gleisabstand in den Kurven muß wesentlich größer werden, wegen der gleichen Ursache.
- Wegen des Ausschlages der Lauf- und Drehgestelle an den Fahrzeugen müssen Treppen, Kolbenschutzrohre u. ä. entfernt werden.

Bei Großmodellen, wo diese Einschränkung sehr ins Auge fällt, werden deshalb für Vitrinenmodelle zum Umbau Austausch- oder Zusatzelemente mitgeliefert als eine Verbeugung vor den Ansprüchen des Abnehmerkreises „B“.

„Die Maßstabunabhängigkeit der Modellbahn bleibt eine Zukunftsvision“

Die Antriebe am Modell sind ein weiteres Problem. Hier haben die Großbahnen die geringsten Schwierigkeiten. Das Beschleunigungs- und Verzögerungsverhalten der Modelle sowie die Nachbildung einer naturgetreuen Geschwindigkeit kann wegen des günstigen Wirkungsgrades der Antriebsmotoren als fast gelöst betrachtet werden.

Schwierigkeiten bereiten die mittleren (HO) und Mini-Baugrößen (N und Z). Es ist eine technische Tatsache, daß kleine Motoren schlechte Wirkungsgrade aufweisen und hohe Nenndrehzahlen haben.

Große notwendige Übersetzungen können bei den Mini-Baugrößen

nur durch Schneckengetriebe auf kleinem Raum gelöst werden. Schneckengetriebe sind aber selbsthemmend, so daß es für den Anwender unmöglich wird, ohne Getriebezerstörung ein Modell anzuschleichen. Allein Schneckenfreiläufe, die bei dieser Größe konstruktive Schwierigkeiten verursachen, könnten hier Abhilfe schaffen.

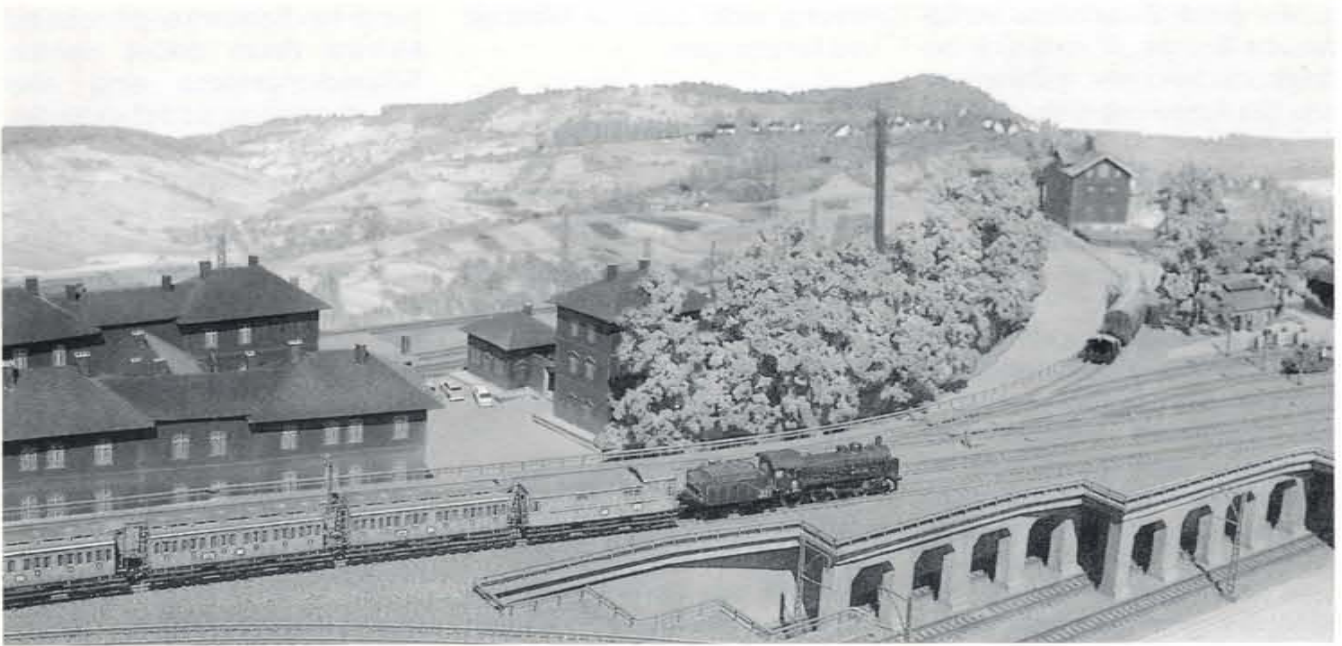
Ebenso ist das Anfahr- und Bremsverhalten der Modelle alles andere als vorbildgetreu. Nur aufwendige elektronische Beschleunigungs- und Verzögerungsschaltungen können diesen Umstand beheben.

Die Gegebenheit des Modells bringt es mit sich, daß der Anwender nie ein Lokführer auf dem Führerstand sein kann. Geschwindigkeitsänderungen können nur von außerhalb über die Schiene auf das Fahrzeug übertragen werden. Fahrtregler müssen sich somit stets außerhalb einer Anlage befinden. Bei Mehrzugbetrieb auf einem Gleis bringt das technische Schwierigkeiten mit sich, die zwar durch eine moderne Elektronik im Prinzip gelöst sind, aber gerade deswegen laufend verbessert werden.

Zuletzt sei an das Signal- und Sicherungswesen des Vorbildes erinnert. Es gibt in den Serien der Modellbahnen nur wenig verschlüsselte Weichen mit Signalen gekoppelt, denn bei einer Modellbahn werden noch nicht die strengen Maßstäbe für die Sicherheit wie bei dem Vorbild gestellt. Das kann und muß sich sehr schnell ändern, wenn der Abnehmerkreis „C“ sich mit Modellbahnen befaßt. Ein Anfang in dieser Richtung des Eisenbahnsignalwesens ist wenigstens im mechanisch oder elektronisch ausgerichteten Blockstellensystem zu erkennen.

Fortsetzung im Z-Journal 3/87

Wir bedanken uns an dieser Stelle recht herzlich beim W. Nostheide Verlag, Bamberg, und der Zeitschrift „Spielmittel“ für die Abdruckrechte.



Die Messeanlage '87 von Railex

Auch dieses Jahr stellte Railex wieder eine neue, sehenswerte Messeanlage in Nürnberg aus. Thema: Zusammenlaufende Fernstrecken in einer Industrievorstadt mit Bausubstanz aus der Jahrhundertwende.

Zum einen sollte mit dieser Anlage wieder einmal gezeigt werden, daß auch auf einer Fläche von nur einem halben Quadratmeter vorbildorientierte Gestaltung neben entsprechendem Betrieb möglich ist. Zum anderen sollten aber auch die vielfältigen Variationsmöglichkeiten der Railex-Kartonmodelle demonstriert werden. Der große Gebäudekomplex wurde zum Beispiel aus zwei Bausätzen des Isarthalbahnhofs (9250) erstellt. Wie aus den Abbildungen ersichtlich, ist auch das Fabrikgebäude in der Mitte der Anlage zum überwiegenden Teil aus einem Bausatz des Isarthalbahnhofs entstanden. Lediglich beim Pfortnerhäuschen (Nebengebäude des Bf. Thalkirchen, 9253) sowie dem Oberlichtaufsatz des Maschinenhäuschens und der Überdachung der Laderrampe (Teile der Bahnsteighalle,

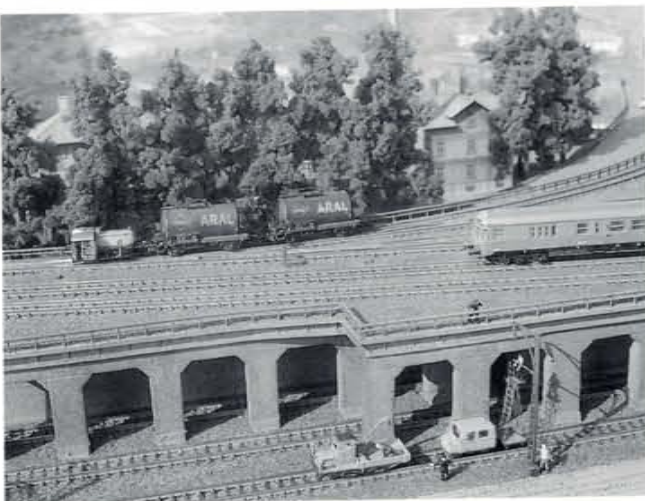
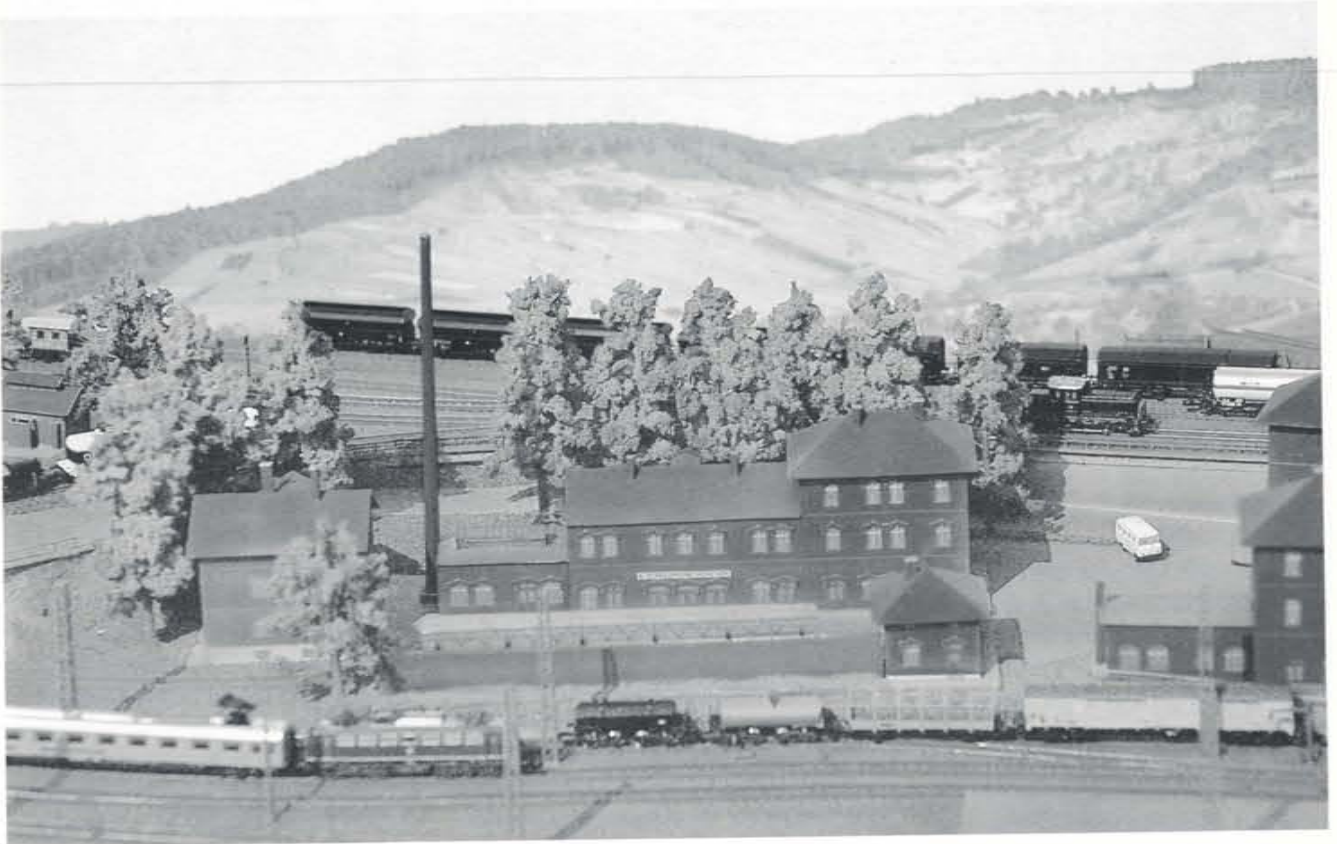
9251) wurden andere Bausatzteile zur Ergänzung verwendet.

Bei dem Pfortnerhäuschen läßt sich übrigens auch ohne weiteres ein – um ein Stockwerk gekürztes – Nebengebäude des Isarthalbahnhofs verwenden. Die Laderrampe und auch der Schornstein wurden aus Teilen der Bodenplatte gefertigt. Der kleine Vorortbahnhof mit der offenen Wartehalle wurde ebenfalls aus den Nebengebäuden des Bahnhofs Thalkirchen sowie Überresten der Bausätze des Isarthalbahnhofs zusammengebaut. Auch hier könnte man natürlich die um ein Stockwerk gekürzten Nebengebäude des Isarthalbahnhofs verwenden. Die beiden Dienstwohnhäuser (9240), das Toilettenhäuschen (9280) und der Güterschuppen aus dem Bausatz des Bahnhofs Thalkirchen fanden ohne Veränderung ihren Platz auf der Anlage.

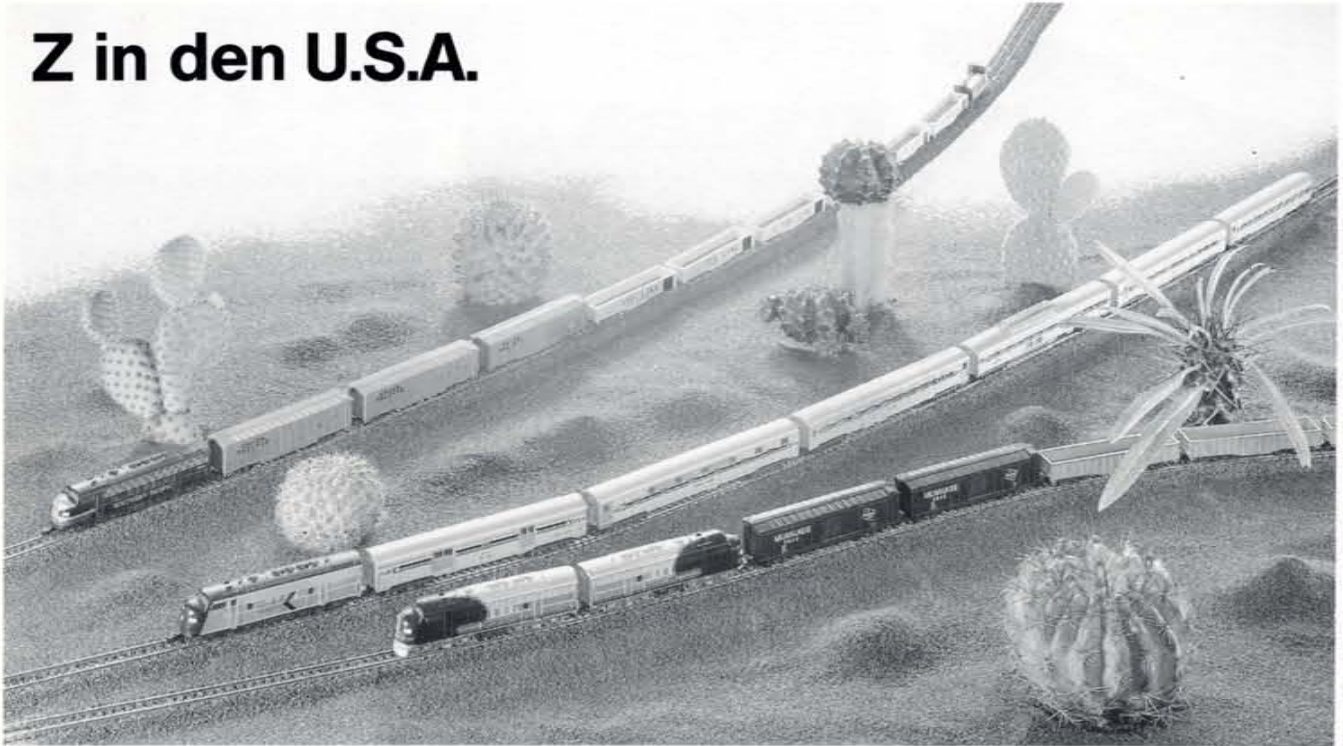
Wie die Bilder dieser Anlage eindrucksvoll verdeutlichen, lassen sich die Railex-Kartonmodelle mit dem typischen Baustil der Industriearchitektur der Jahrhundertwende nahezu unbeschränkt in

jeden Landschaftscharakter einfügen.

Die Stützen des Überführungsbauwerks à la Stuttgart wurden aus 5 mm starkem Balsaholz ausgesägt. Die Geländer und Simse sind aus dem Arnold-N-Programm. Die Oberleitungsmasten, Weichenlaternen, Signalspannwerke, Gleisperrsignale und Wasserkräne stammen natürlich auch aus dem Railex-Programm. Die Bepflanzung, sprich Bäume, stammt von Heki, das sonstige Streumaterial von Woodland Scenic. Sämtliche Weichenantriebe wurden, wie im Z-Journal 2/86 beschrieben, auf Unterflurantrieb umgerüstet. Der gesamte sichtbare Gleisbereich ist mit Preiser-N-Steinschotter versehen. Eine genaue Beschreibung dieser Methode finden Sie übrigens in Heft 1/86. Von der Oberleitung stehen bislang nur die Masten. Über den geplanten Selbstbau dieser Oberleitung werden wir in einer der nächsten Ausgaben noch berichten. Sicher gäbe es zum Bau dieser Anlage noch viele weitere Anregungen. Doch auch hier gilt: „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“.



Z in den U.S.A.



Amerikanische Eisenbahngeschichte

Die Eisenbahnen in den USA hatten seit jeher eine andere Bedeutung als in Europa. In der Pionierzeit ab 1825 war die Eisenbahn in den USA der Wegbereiter für die flächendeckende Besiedlung des riesigen Kontinents schlechthin. Nachdem die Transkontinentalverbindung vom Atlantik zum Pazifik am 10. Mai 1869 hergestellt und in Betrieb genommen wurde, breitete sich die Eisenbahn immer rascher auf dem Gebiet der Vereinigten Staaten aus. Anders als in den meisten europäischen Ländern wurden in den USA keine Linien verstaatlicht. Abgesehen von einigen staatlichen Regulierungsversuchen überließ man die einzelnen Bahngesellschaften nicht selten dem Geschick von Börsenspekulanten und Großaktionären. In keinem Land der Erde wurde mit der Eisenbahn soviel Geld verdient und verloren wie in den USA.

Um Marktanteile zu sichern, wurden um die Jahrhundertwende sogar parallel laufende Strecken

zweier und zum Teil sogar mehrerer Eisenbahngesellschaften gebaut. Immer schnellere und leistungsfähigere Lokomotiven und immer komfortablere Personenzüge wurden benötigt. So kam es, daß bereits um die Jahrhundertwende in den USA die schnellsten Züge und die stärksten Dampflokomotiven verkehrten. Lokomotiven, wie zum Beispiel die berühmte, 1898 gebaute „Casey Jones“ (4-6-0 Ten Wheeler) beförderten ihre Schnellzüge bereits planmäßig mit bis zu 120 km/h. Die ab etwa 1920 einsetzende Konkurrenz zur Eisenbahn durch das Automobil und auch die Konkurrenz der Dampflok mit ersten Elektro- und Diesellokomotiven gaben der Entwicklung der amerikanischen Eisenbahnen nochmals einen gewaltigen Schub.

1940 fuhren auf Amerikas Schienennetz die größten und schwersten Dampflokomotiven der Welt, die ersten in Serie gebauten Großdieselloks der Welt (vgl. Märklin mini-club-Katalog 86/87). Doch auch die weitere Entwicklung im-

mer besserer und leistungsfähigerer Lokomotiven konnten den sich immer deutlicher abzeichnenden Zusammenbruch des amerikanischen Eisenbahnsystems nicht aufhalten. Ab 1950 setzte in den USA das große Bahnsterben ein. Viele kleine Gesellschaften verschwanden völlig, andere schlossen sich zu neuen Gesellschaften zusammen oder gründeten untereinander Zweckgemeinschaften, um spezialisierter und überregional wettbewerbsfähig zu bleiben. Der zunehmende und immer billiger werdende Flugverkehr zwang auch bald viele Bahngesellschaften in den sechziger und siebziger Jahren zur Aufgabe des Personenverkehrs.

Auch die 1970 zusammen mit dem amerikanischen Staat gegründete „National Railroad Passenger Corporation“ (Amtrak) brachte bis heute noch nicht den erwarteten Erfolg. Kein Wunder, wenn man weiß, daß in den USA ein Inlandflug mit Regionalanschlüssen der „Greyhound“-Busse nicht nur wesentlich schneller, sondern auch

deutlich preiswerter als die Fahrt mit dem Amtrak ist. Einzig die Transporte von Massengütern, wie Getreide, Öl, Kohle und ähnlichem werden auch heute noch uneingeschränkt von der Eisenbahn mit modernsten dieselektrischen Lokomotiven befördert. Doch auch der schwache Abglanz, den die amerikanische Eisenbahn heute bietet, kann die Faszination ihrer einstigen Größe kaum trüben.

Amerikanische Eisenbahnanlagen im Z-Maßstab

Von den ersten Anfängen 1974 durch Nelson Gray einmal abgesehen, werden seit kurzem Z-Modelle nach amerikanischen Vorbildern von verschiedenen Firmen angeboten. Dazu in der Folge eine kleine Übersicht über die angebotenen Modelle und Zubehörteile.

Zuerst aber noch eine kleine Erläuterung zu den amerikanischen Lokomotiv- und Wagenbezeichnungen. Durch die vielen Bahngesellschaften sind die amerikanischen Lokomotiven nicht so klar nach Nummern geordnet wie etwa in Deutschland von Baureihe 01 bis 99. Die amerikanischen Dampflokomotiven sind zunächst nach Verwendungszwecken geordnet, wobei jede dieser Gruppen eine Unterteilung nach Achsfolgen aufweist. Die Achsanordnung wird – anders wie in den meisten europäischen Ländern – nicht nach Achsen, sondern nach Rädern gezählt. So würde z. B. die Baureihe 24 (Märklin 8803) die Achsfolgenbezeichnung 2-6-0 (Mogul) haben. 2 steht also für die Vorlaufachse mit den zwei Rädern, 6 für die drei Treibachsen mit den sechs Rädern und 0 bedeutet keine Nachlaufachse; sind also keine Vor- oder Nachlaufachsen vorhanden, werden sie in jedem Fall mit 0 bezeichnet. In der folgenden Übersicht die wichtigsten Achsfolgen und deren Namensbezeichnung:

Switcher – Rangierlokomotiven
0-4-0 Four-Coupled

0-6-0 Six-Coupled
0-8-0 Eight-Coupled
0-10-0 Ten-Coupled
0-10-2 Union

Early All-Purpose Locomotives

– frühe Universal-Lokomotiven
4-4-0 Eight-Wheeler oder American
4-6-0 Ten-Wheeler
4-8-0 Twelve-Wheeler
4-10-0 Mastodon oder Gobernador

Freight Locomotives

– Güterzuglokomotiven
2-6-0 Mogul (auch Personenverkehr)
2-8-0 Consolidation
2-10-0 Decapod
2-6-2 Prairie (auch Personenverkehr)
2-8-2 Mikado oder Mac Arthur
2-10-2 Santa Fe
2-8-4 Berkshire
2-10-4 Texas

Passenger and All-Purpose Locomotives

– Personenzug- und Universal-Lokomotiven
2-4-2 Columbia
4-4-2 Atlantic
4-6-2 Pacific
4-8-2 Mountain oder Mohawk
4-10-2 Overland
4-12-2 Union Pacific
4-4-4 (ohne Bezeichnung)
4-6-4 Hudson oder Baltic
4-8-4 Northern oder Niagara

Articulated Locomotives

– Gelenklokomotiven
Unter dieser Bezeichnung sind sämtliche Mallet- und ähnliche Lokomotiven aufgeführt.

Neben diesen Lokomotivgruppen gibt es natürlich noch weitere, wie etwa die Getriebelokomotiven und Turbinenlokomotiven.

Reisezug- und Güterwagen

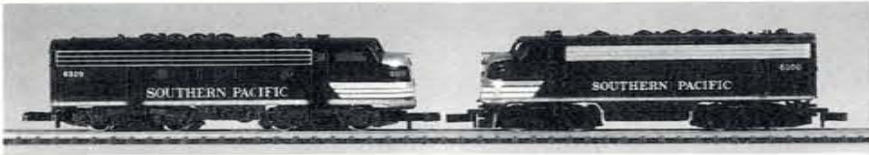
Coach – Großraumwagen
Dining Car – Speisewagen
Sleeping Car – Schlafwagen
Vista Dome Car – Aussichtswagen
Baggage Car – Gepäckwagen
Observation Car – Schlußwagen
Box Car – Gedeckter Güterwagen

Gondola – Offener Güterwagen
Tank Car (Tanker) – Tankwagen
Flat Car – Plattformwagen
Bulkheads – Plattformwagen mit Stirnwänden
Caboose – Güterzugbegleitwagen

Die Auswahl an amerikanischen Z-Dampflokomotiven ist leider noch sehr beschränkt. Neben der 2-8-2 Mikado der Southern-Railway von Märklin (8807), sind noch die bereits oben erwähnte 4-6-0 Ten-Wheeler „Casey Jones“ und eine 4-6-4 Hudson, die von der Lokomotivfabrik Alco in den Jahren 1930 – 1938 an die Chicago-Milwaukee-Saint-Paul- and -Pacific-Eisenbahngesellschaft geliefert wurde, zu erwähnen. Beide Modelle werden demnächst von Westmodel als Umbausatz für entsprechende Märklinfahrwerke angeboten. Die beiden Loks haben wir bereits im letzten Z-Journal abgebildet (S. IV und Rückseite).



Die amerikanische Diesellok schlechthin, die F7, wird nun in der Nenngröße Z gleich von zwei Firmen angeboten. Zum einen von Märklin in den Ausführungen „Santa Fe“, „Southern Pacific“, „Amtrak“ und „Chessie“ sowie der ausschließlich in den USA vertriebenen „Burlington Northern“. Die Firma Kadee in Oregon, USA, ist die zweite Firma, die ein Modell der F7 für die Nenngröße Z anbietet. Bei Kadee wird diese Lok in zahlreichen Varianten angeboten. So unter anderem als „Union Pacific“, als „Lehigh Valley“ sowie als „Western Pacific“. Weitere Ausführungen sind laut Kadee für die Zukunft geplant.

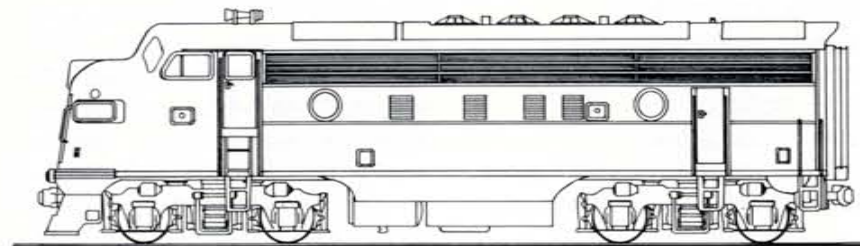


F7 im Vergleich	1:1	1:220	Märklin	Kadee
Länge	15 443 mm	70,2 mm	74,6 mm	70,2 mm
Gesamtachsstand	11 887 mm	54,0 mm	52,8 mm	54,0 mm
Drehzapfenabstand	9 144 mm	41,6 mm	38,0 mm	41,6 mm
Drehgestellachsstand	2 743 mm	12,5 mm	15,2 mm	12,5 mm

Bei den amerikanischen Güterwagen wird dem Z-Freund schon wesentlich mehr geboten. Mit bislang zwölf verschiedenen Güterwagentypen von Boxcars über Gondolas, Tankers und anderen sind mit Beschriftungsvarianten bereits über einhundert verschiedene Güterwagen erhältlich. Die meisten dieser Güterwagen werden von Kadee angeboten. Märklin bietet eine „Chessie System“-Ausführung in einer Sonderzugpackung an. Von den Grundtypen liefert Märklin auch einige Beschriftungsvarianten, die ausschließlich in den USA erhältlich sind.

Zu erwähnen ist auch noch, daß der „Pionier“ des amerikanischen Z-Modellbaus, Nelson W. Gray, schon in den 70er Jahren ein Gehäuse einer F7 sowie einige Güterwagen angeboten hatte. Die von Kadee gefertigte F7 sowie einige Güterwagen stammen noch aus diesen zum Teil überarbeiteten Formen von Gray.

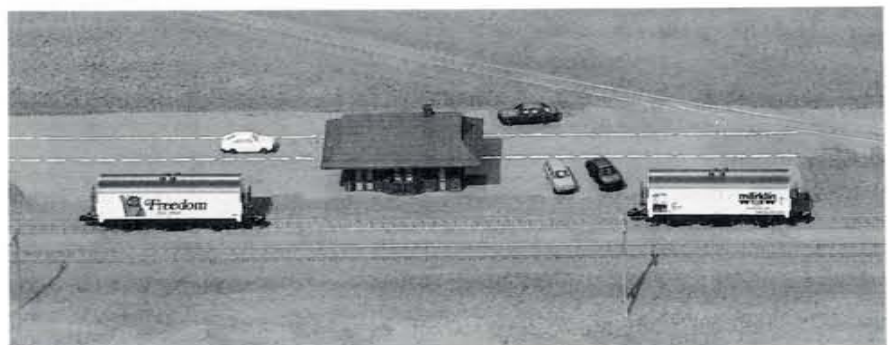
An Zubehör steht dem US-begeisterten Z-Bahner leider noch keine große Palette zur Verfügung. Es bleibt dem individuellen Geschmack des einzelnen überlassen, zu beurteilen, welche Details, Gebäude, Kraftfahrzeuge etc. für eine amerikanische Anlage oder Diorama geeignet sind. Es gibt aber von Märklin – natürlich auch wieder nur in den USA erhältlich – eine Reihe von sehr hübschen, typischen Gebäuden, die als Fertigmodelle aus Kunstharz in einem Block gegossen und nur grundiert



Vergleicht man die F7 von Kadee mit der F7 von Märklin, fällt einem zunächst sofort die sehr unterschiedliche Länge auf. Wie der Vergleich mit der Originalzeichnung bereits an den Proportionen erkennen läßt, ist die Ausführung von Kadee exakt im Maßstab 1:220 gehalten. Die ganz erhebliche Längendifferenz beim ansonsten sehr exakt detaillierten und bedruckten Märklin-Modell scheint daher zu kommen, daß man bei Märklin nur ein neues Gehäuse zu einem vorhandenen, aber eben zu langen Fahrwerk, fertigte. Der nicht ganz unerhebliche Unterschied in der Zugkraft – die uns zur Verfügung stehenden Kadeeloks zogen in der Ebene immerhin fünfzig 4achsige Güterwagen – kommt vom sehr unterschiedlichen Gewicht der beiden Lokmodelle. Die Kadee F7 bringt 65 Gramm auf die Waage, die Märklin-Lok nur 24 Gramm. Das höhere Lokgewicht bei Kadee hat auch ganz offensichtlich einen sehr vorteilhaften Einfluß auf die Stromabnahme und somit auf die Langsamlauf-eigenschaften des Modells. Der einzige Wermutstropfen bei der Kadee F7: Der Preis liegt deutlich über dem der Märklinlokomotive.

Die Auswahl an Reisezugwagen, die sich dem Z-Bahner bietet, entspricht den derzeitigen amerikanischen Eisenbahnverhältnissen: äußerst gering. Außer dem Amtrakzug – sechs verschiedene Wagen in sehr schön detaillierter Ausführung – von Märklin, werden derzeit keine Reisezugwagenmodelle angeboten. Die von Märklin im Modell nachempfundenen Amtrakwagen wurden in den fünfziger Jahren in großen Stückzahlen gebaut und liefen vor dem Zusammenschluß der Amtrak bei den verschiedensten Bahngesellschaften in unterschiedlichsten Farben (z. B. Union Pacific: gelb, Chesapeake and Ohio: blau/türkis). Vielleicht wird Märklin in Zukunft noch eine oder andere Variante anbieten.

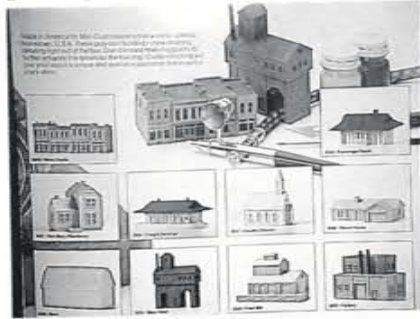
Märklin-Club U.S.A.: Jahreswagen und Club-Wagen



Diese Karte mit einer F7 sandte uns unser Mitglied Bruno Zeller aus der Schweiz



Amerikanische Gebäude im Märklin-„Z-Gauge“-Katalog



Was man daraus mit etwas Farbe machen kann, zeigt dieses Bild



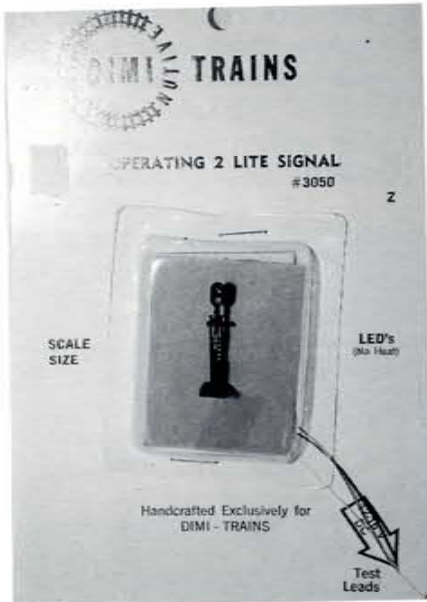
Die ersten amerikanischen Z-Schienen-Fahrzeuge stammen aus der Werkstatt von Nelson W. Gray – Zum Betrieb der Lokomotiven benötigte man zusätzlich noch einen Märklin-Antrieb

angeboten werden. Von Dimi-Trains gibt es ein amerikanisches Blocklichtsignal speziell für die Baugröße Z und wer eine der für die USA so typischen „Trestles Bridges“ nachbauen möchte,

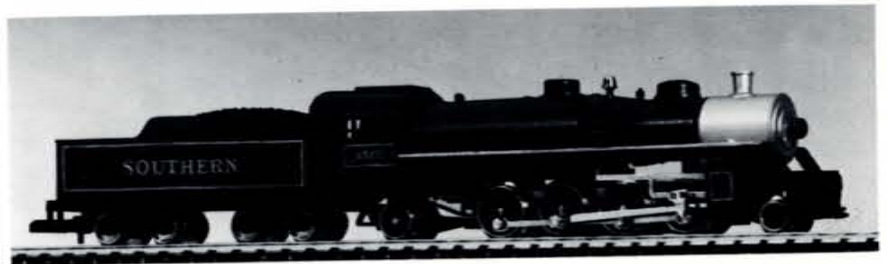
kann auf N-Bausätze von Helian und Chambel zurückgreifen, die sich z. T. für die Nenngröße Z sehr gut eignen ebenso wie auf die aus Brasilien stammenden Holzbrücken der „Modellbahn-Station“ (vgl. Heft 2/86, S. 13). Einen typischen US-Lastzug gibt es von MZZ, eine „Peterbilt-Zugmaschine“ (vgl. Heft 2/86, S. 11). Und wer sich nicht – wie auf unserem Foto – mit echten Kakteen behelfen will, der kann von der amerikanischen Firma „Plastruct“ kleinste Zypressen, Palmen und Kakteen beziehen. ●



Märklin und Kadee (oberes Bild) vertragen sich hoffentlich auch auf Ihrer Anlage – Fast gleichzeitig mit diesem Heft liefert Märklin die Schlepptenderlok „Mikado“ der Southern Railway aus (unteres Bild)



Auslieferung im Juni 1987: „Mikado“ von Märklin



Der amerikanische Modellbahnhersteller Kadee bietet inzwischen ebenfalls ein reichhaltiges Z-Programm an



„KRAFT-Wagen“ oder: „Wie man mit mini-club Promotion macht“

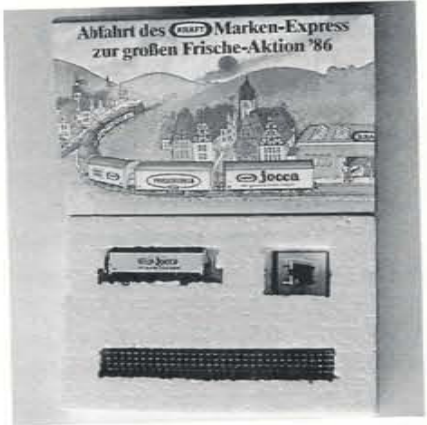
Bereits seit langer Zeit führt die Firma KRAFT GmbH regelmäßig Verkaufsförderungsaktionen durch. Bei der Vorstellung dieser Aktionen vor den Handelspartnern ist es eine nette Geste, wenn als Erinnerung an das Gespräch eine kleine Aufmerksamkeit überreicht wird. So war es nur eine Frage der Zeit bis man jeweils zum Hauptartikel der Verkaufsförderungsaktionen einen mini-club-Wagen mit dem typischen Schriftzug des Aktionsartikels versehen ließ und den Handelspartnern überreichte.

So entstand der „KRAFT Marken-Express“, der sich wegen seiner Originalität bei den Handelspartnern verständlicherweise großer Beliebtheit erfreute. Und nicht nur dort. Inzwischen wissen auch die Sammler diese Idee zu schätzen. Die Promotion-Aktionen starteten zu Beginn des Jahres 1985 und endeten im Sommer 1986. Die Abgabe der mini-club-Wagen war nicht an eine Abnahme gekoppelt, sondern lediglich eine nette Geste während des Verkaufsgesprächs. Die Wagen sind original von Märklin bedruckt, die Verpackungen der Wagen wurden von einer anderen Firma hergestellt.

Leider ist bei der Firma KRAFT keiner der Werbewagen mehr erhältlich; wir können versichern, daß es keinen Sinn hat, sich noch an die Firma zu wenden. Es lohnt sich aber, bei Sammlerbörsen und Tauschtagen einmal auf diese Wagen zu achten. Nachfolgend die Auflistung aller Packungen der Eschborner Firma KRAFT, die es verstanden hat, mit der kleinen „Z“ neue Freunde zu gewinnen:

1. Anfangspackung 8163 S mit zwei Kühlwagen „Nur gutes verdient den Namen KRAFT“ und „Tomaten Ketchup“. Die Packung umgibt ein Einschub mit dem Spruch: „Mit dem KRAFT Marken-Express '85 zu neuer Umsatz-Dynamik“.
2. KRAFT SCHEIBLETTEN. Styroporblock mit dem Kühlwagen „Scheibletten“ und sechs Schienen 8500. Einschub mit Aufschrift: „Einsteigen in den KRAFT Marken-Express '85 zur VF-Aktion, jetzt in froher Runde Käse & Wein genießen“ (Maße: 204×110×30 mm).
3. KRAFT MAJONAISE. Styroporblock mit dem Containerwagen „Majonaise“ und einer Handweiche 8566 R. Einschub mit Aufschrift: „Mit dem KRAFT Marken-Express '85 ins Freizeitvergnügen, draußen leben – draußen essen“ (Maße: 160×100×20 mm).
4. KRAFT MIRACOLI. Styroporblock mit dem Containerwagen „Miracoli“ und einer Handweiche 8565 L. Einschub mit Aufschrift: „Mit dem KRAFT Marken-Express '85 ins Freizeitvergnügen, draußen leben – draußen essen“. Im Gegensatz zur Majonaise-Packung ist die Abbildung nach rechts verschoben (Maße: 160×100×20 mm).
5. KRAFT FRAPAN. Styroporblock mit dem Containerwagen „Frapan“ in einer normalen Frapan Gefrier- + Frischhaltebeutel-Schachtel mit einem Aufkleber „Frapan Sommer-Aktion“ (Maße: 200×76×30 mm).
6. KRAFT KNACK & BACK. Styroporblock mit dem Kühlwagen „Knack & Back“. Einschub mit Aufschrift: „Keine Chance den Frühstücksmuffeln!“ (Maße: 160×103×20 mm).
7. KRAFT VELVETA. Styroporblock mit dem Containerwagen „Velveta“ und vier Schienen 8500 sowie zwei Schienen 8591, einem Gleisplan und einem Styropordeckel. Einschub mit Aufschrift: „Mit dem KRAFT Marken-Express '85 zur großen Käse-Promotion“ (Maße: 205×111×45 mm).





8. KRAFT MIRACEL WHIP. Styroporblock mit dem Containerwagen „Miracel-Whip“ und einer Aufgleisungshilfe 8974. Einschub mit Aufschrift: „Zielstation des KRAFT Marken-Express '85, Festlicher Feinkost-Markt“ (Maße: 160×103×20 mm).



9. KRAFT PHILADELPHIA. Styroporblock mit dem Kühlwagen „Philadelphia“ und einer Handweiche 8566 R. Einschub mit Aufschrift: „Mit dem KRAFT Marken-Express '86 zu neuen Umsatz-Zielen“ (Maße: 160×100×22 mm).



10. KRAFT JOCCA. Styroporblock mit dem Kühlwagen „Jocca“, einem Prellbock 8991 und fünf Schienen 8500. Einschub mit Aufschrift: „Abfahrt des KRAFT Marken-Express zur großen Frische-Aktion '86“ (Maße: 160×100×22 mm).



11. Bahnhof 8960 mit einliegendem Aufkleber „Eschborn“. Einschub mit Aufschrift: „Umsteigen vom KRAFT Marken-Express zum Grillfest, draußen leben - draußen essen“ (Maße: 256×148×40 mm).



12. Toporama 8930. Der Einschub trägt die Aufschrift: „Mit dem KRAFT Marken-Express in eine neue Dimension '86“ (Maße: 520×132×51 mm).

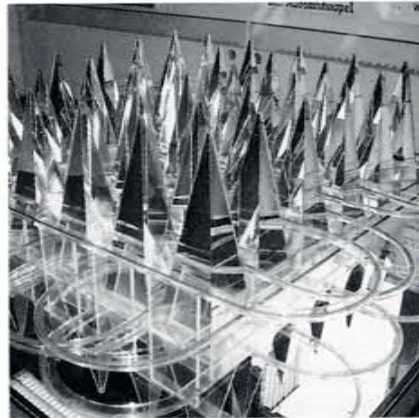
Die Angaben wurden uns von unserem Mitglied Gerhard Günter und der Firma KRAFT GmbH zur Verfügung gestellt. Von Gerhard Günter stammt auch ein Teil der Fotos. Besten Dank!

Märklin-Museum Göppingen

Nach dem Umzug der Verwaltung der Firma Märklin in ein neues Gebäude in der Holzheimer Straße 8 in Göppingen wurde dort 1979 ein interessantes Werksmuseum eingerichtet. Gezeigt werden auf einer Ausstellungsfläche von 420 m² ausschließlich Märklin-Produkte. Dabei ist zum einen das jeweils aktuelle Programm zu sehen, zum anderen wird ein Querschnitt durch die Modelleisenbahn-Entwicklung von 1890 bis heute geboten. Im kleinen Umfang sind auch andere Produkte, die Märklin im Laufe der Jahrzehnte gefertigt hat, ausgestellt. Ferner sind historische Kataloge, Plakate und Bilder zu sehen.

Neben diesen rund 900 Exponaten (davon ca. 600 historische) sind verschiedene Modellbahn-Vorführanlagen in den Märklin-Baugrößen 1, HO und Z aufgebaut. Eine Demonstrationsanlage dient der Erläuterung des neuen elektronischen Modellbahn-Steuerungssystems „Märklin Digital“.

Angeschlossen an das Museum ist ein kleines Kino, in dem ein instruktiver Farbfilm über die Herstellung der Märklin-Erzeugnisse gezeigt wird. Von der Konstruktion



Z einmal anders



Z im Bücherschrank



Z-Fehldruck in der Vitrine: Aufdruck unvollständig

über die Gießerei und die Gußbearbeitung, die Stanzerei, die Malerei, die Montage und die weiteren Stationen bis zum Versand der fertigen Modelle führt der Film in eindrucksvoller Weise durch den Betrieb.

Im Oktober 1985 konnte das Museum um einen neuen, großen Raum erweitert werden. Er bietet Platz für weitere Anlagen und ist auch für Wechselausstellungen vorgesehen. An der „Märklin Station“, einem Shop-System für Modellbahn-Fachhändler, sind Prospekte, Kataloge, das Märklin

Magazin sowie die „Museumswagen“ (in HO und Z) erhältlich.

Die Einrichtungen stehen allen Besuchern während der üblichen Geschäftszeiten von Montag bis Freitag von 8 bis 12 und von 13 bis 15.30 Uhr zur Verfügung. An Wochenenden sowie an Feiertagen ist das Museum geschlossen. Der Eintritt ist frei. Der Weg zum Museum ist an den Hauptausfallstraßen Göppingens ausgeschildert.

Das Werksmuseum hat bei Märklin übrigens bereits eine lange Tradition. Schon um die Jahrhundertwende gab es ein Musterzimmer, in dem die Erzeugnisse des Hauses ausgestellt waren und von der Kundschaft besichtigt werden konnten. Aus dieser Einrichtung heraus entstand in den Jahren 1958 und 1959 ein Ausstellungsraum, der nicht nur sämtliche Produkte der Gegenwart, sondern auch einige Erzeugnisse aus früherer Zeit enthält. Dieser Raum war im Stammwerk in der Stuttgarter Straße untergebracht und wurde mit dem Umzug des Museums in das neue Gebäude geschlossen.

Daß es sich auch für Z-Freunde lohnt, das Museum zu besuchen, zeigen unsere Bilder.

Z und anderes: Es gibt viel zu sehen – schauen Sie es an...





Club-Börse

Wer verkauft zu vernünftigem Preis alte Märklin-„Gummi“-Autos (8973) an Schüler?
Christoph Nürnberg, Kalkarer Str. 91, D-4180 Goch 1

Goldene 8800 (niederländische Verpackung) gegen Gebot; 8100, 8101, 8102; 8721 mit schwarzer Bodenkante, 8600 mit Beschriftung unten rechts, 8611 RIV-Zeichen schwarz, diverse Werbewagen. Liste gegen Freiumschlag.
Norbert Benker, Vogelrohrsheide 59, D-4400 Münster

Suche Werbewagen zum Tausch oder zum Kauf. Wer sucht Märklin-Sortimentskatalog 84/85?
Roland Thoma, Rathenower Str. 1 B, D-1000 Berlin 49

Suche laufend 2- und 4achsige Wagen zu günstigen Preisen zum Umbauen.
Werner Ochsner, Tel. (CH) 01/8 44 24 87

Selbstentladewagen 8630 mit Aufschrift „RAG-Ruhrkohle AG“ und „Erz III d“ (Foto) für je DM 40,- gegen Nachnahme.
Heribert Baier, Dellingerweg 3, D-8031 Maisach

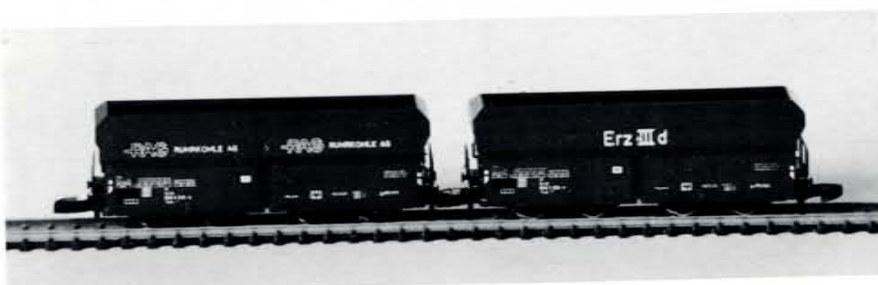
Suche 8800 (-1), 8817 (-1, -2), 8874 und 8875 (-1), 8712 (-1), 8717 (KR), 8720 (-2), mit KR: 8731, 8600, 8602, 8611, 8612, 8613, 8621, 8626. Außerdem: 8607 (-2), 8615 (-2), 8625 (-1) und 8632 (-1).
Konrad Eisenmann, Waiblinger Str. 9, D-7057 Winnenden

Tausche Güterwagen 8622 (5 Stück) und Bananenwagen 8606 (2 Stück) gegen Güterwagen 8605. Wenn möglich in näherer Umgebung zwecks persönlichem Kontakt.
Klaus Feldmeyer, Obere Schanzstr.2/1, D-7858 Weil am Rhein

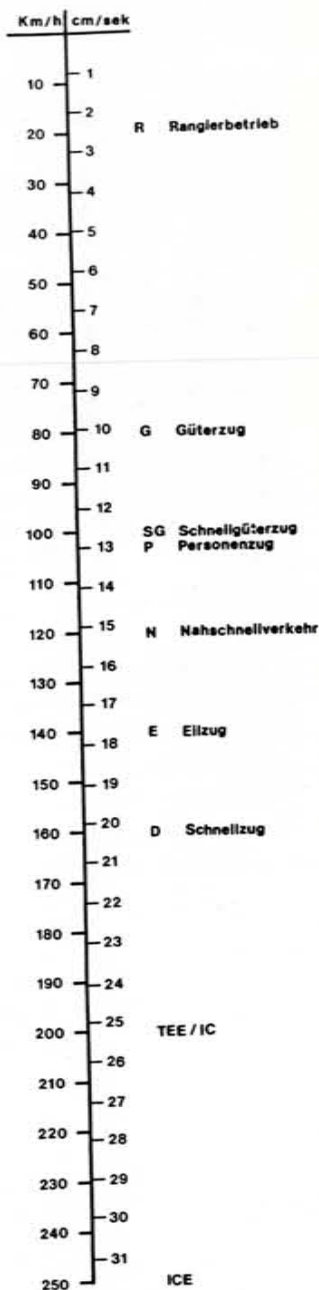
Verkaufe fast vollständiges mini-club-Programm, alle Artikel neuwertig und originalverpackt, günstige Preise.
Manfred Bartsch, Eisenbahnstr. 30, D-4100 Duisburg 13, Tel. 02 03/87 02 34

Suche mini-club D-Zug-Wagen 8720 ozeanblau/beige mit schwarzer Wagenunterkante.
Peter Plössner, Griesheimer Stadtweg 46 A, D-6230 Frankfurt 80

Verkaufe Schiebebühne mit Oberleitungsgarnitur zum halben Neupreis.
Peter Spiekermann, Tel. (D) 0 23 73/2102



Geschwindigkeitsmassstab
märklin mini-club 1:220



Wenn Sie auf Ihrer Anlage auch bei der Geschwindigkeit den Z-Maßstab einhalten wollen, brauchen Sie die obige Tabelle nur kopieren, auf Karton aufkleben und ausschneiden - fertig ist Ihr Vergleichsmaßstab.

