

Z-JOURNAL

DAS Z-MAGAZIN DES Z-CLUB INTERNATIONAL



WIR FÖRDERN DIE Z-IDEE WELTWEIT

4/1987

Dezember

2. Jahrgang

Unsere mini-club wird groß:
13 JAHRE Z

Liebe Club-Freunde!

„Ob Sie sich das Ganze so etwa vorgestellt haben?“ fragte Günther Middelman an, als er uns sein Wettbewerbsexponat sandte (siehe Seite 29 in 3/87). Immerhin 575 der 2444 Ausstellungsbesucher, die sich in Köln auf der Internationalen Modellbahn-Ausstellung der Qual der Wahl aussetzten, gefiel sein Käseglocken-Diorama am besten. Sie verhalfen ihm zum 1. Preis der Publikumsjury und dadurch zu einer Fahrt zur nächsten Ausstellung 1988 nach Hamburg. Zweiter wurde mit 351 Stimmen Manfred Wilhelm („Adler-Nostalgie“, Seite 6), den dritten Platz belegte mit 242 Stimmen Petra Damke („Ländliche Szene“, Seite 27). Die übrigen Stimmen verteilten sich ziemlich gleichmäßig, was für die Qualität aller Modelle spricht!

Die 20-köpfige Fachjury, die sich aus führenden Vertretern von Z-herstellenden Firmen zusammensetzte, hatte zweimal abzustimmen:

„Bestes Modell“ wurde mit sieben Stimmen der „Beschränkte Bahnübergang“ von Rolf-Dieter Woerz (Seite 9), bei dem besonders die technischen Raffinessen hervorgehoben wurden. Preis: ein Märklin-ICE. Petra Damke erhielt hier den 2. Platz, Günther Middelman und Manfred Wilhelm teilten sich Platz 3.

Großer Z-Modul-Wettbewerb 1988



Gleich zwei erste Preise vergab die Fachjury für das „originellste Modell“ (je sechs Stimmen): Helmut Dick („Großdiorama“, Seite 6) und Ludger Schmitz („Alles Käse in Maushausen“, Seite 31) kommen dadurch beide zu einem Rallex-Glaskasten. Manfred Wilhelm errang hier einen weiteren 3. Platz mit seinem Modell „Von Santa Fe westwärts“ (noch nicht abgebildet).

Herzlichen Glückwunsch allen Preisträgern und bei dieser Gelegenheit nochmals vielen Dank allen Teilnehmern und den vielen

Helfern in Köln! Mehr dazu noch im nächsten Heft.

1988 planen wir wieder einen großen Club-Wettbewerb. Diesmal sind Z-Module gefragt. Nur Mut! Auch im neuen Jahr viel Spaß an Z und Ihrer mini-club!

Her-Z-lichst Ihr

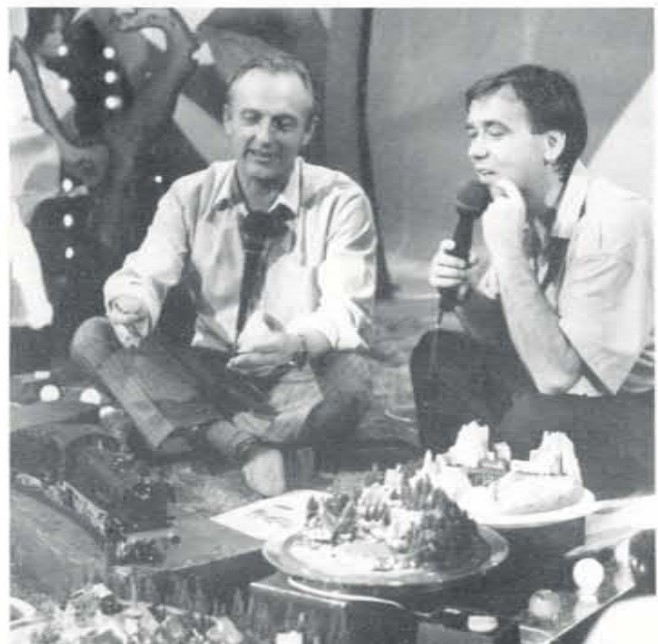
Roland Kimmich



Vor dem Ansturm: Messestand in Köln (Bild oben)

Fernsehinterview: Märklin-Geschäftsführer Ernst Menken stellte im WWF-Club des WDR auch einige „Käseglocken“ und den Z-Club vor (Bild rechts)

Verpackungskünstler: Rolf-Dieter Woerz und Jürgen Schachtschneider beim (mehrtägigen) Jahreswagenversand (Bild unten)





„Käse“ (Glockenspiel)

Ob Käseglocke, Lampenschirm,
die Bastler sind in allem firm.
Auch Geigenkasten, Plattenspieler,
sie war'n erfaßt vom Glockenfieber.
Selbst Tortenböden, weiß garniert,
zum Schrankenträger degradiert.
Es war'n der Stücke fast zuviel,
beinah' ein Käseglockenspiel.
Die „Schönste“, die jedoch bekannt,
befand sich auf 'nem Brillenrand.
Sie auszustellen war nicht möglich,
der Wasserdruck war für sie tödlich.

Wolfgang Urban

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;
Repro: M. Hiller, Haldenstr. 49, D-7024 Filderstadt.

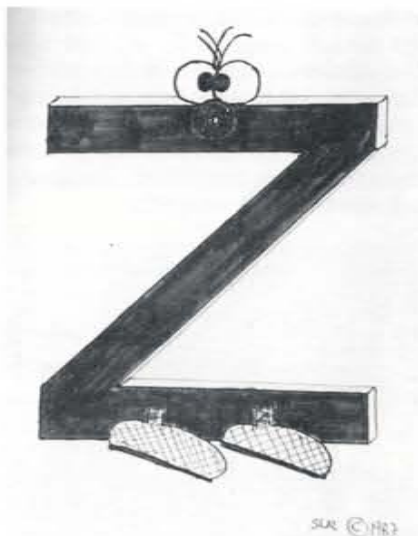
Titelbild: DVI „CYBELE“ (Railex), Rückseite: Gesuperte Fabrik (Kibri).

Motive und Bilder der Umschlagseiten stammen von Wolfgang Besenhardt, München.

Redaktionsschluß für die Ausgabe 1/1988 ist der **22. Februar 1988.**

Su paßt auf

...nicht nur auf die Wettbewerbsstücke, sondern auch darauf, daß sie als Maskottchen nicht abgelöst wird durch das nette Z-Männchen von Sacha La Rota.



Glücksfee

Während Vater Schachtschneider Jahreswagen verpacken „durfte“, zog Tochter Jenniver die Gewinner unseres Wettbewerbs. 2444 nahmen teil!



Jetzt im Fachhandel erhältlich:



Inhalt

In eigener Sache	2
Die Seite Drei	3
Club-Forum	4
Z-Rundschau	6
Aufgeschnappt:	
Frauen im Vormarsch	10
Märklin:	
15 Jahre mini-club	11
Z-Modul:	
Großer Modul-Wettbewerb ...	12
Anlagenbau:	
Anlagenbau im Detail (II)	14
Z exklusiv:	
Keine Entmündigung des „Spiel-Eisenbahners“	15
Z im Test:	
Ae 6/6 der SBB	17
Vermischtes:	
Club-Börse	18
Geschichten um Z	18
Wettbewerbs-Verlosung	19
Lernen mit der Bahn	19



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.

Lieber Z-Club,

in den letzten Wochen sind so viele positive Dinge in Verbindung mit der Z-Spur geschehen, daß ich dies zum Anlaß eines Briefes nehmen möchte.

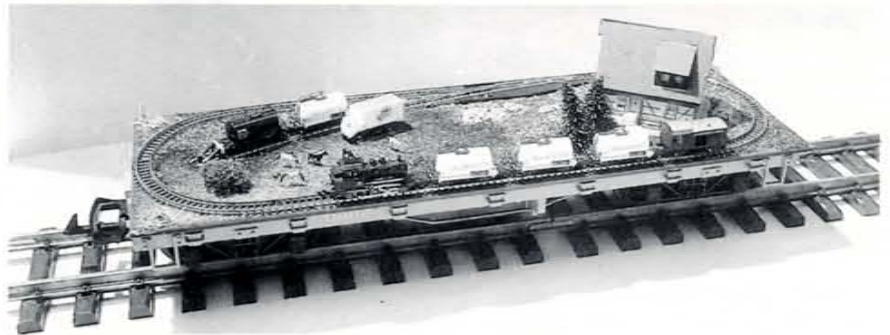
Zunächst sei die Ausstellung in Köln erwähnt. Der Z-Club hat sich meines Erachtens mit seinem Stand bestens präsentiert. Dies ist sicherlich ein Grund dafür, daß die Mitgliederzahl sprunghaft gestiegen ist. Der Jahreswagen ist inzwischen auch eingetroffen. Herzlichen Glückwunsch, er ist sehr gut gelungen. Vielleicht kann man in den nächsten Jahren einen kompletten Zug zusammenstellen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf zwei Lösungen hinweisen, die ich beim Bau meiner Anlage gefunden habe. Lange schien die Weichenrückmeldung ein kaum überwindbares Hindernis zu sein, da ich mich an die Elektronik nicht heranwagte. Daraufhin entstand folgende Rückmeldung:

Unter dem vorderen Teil der Weichenzunge wird die breite Führungsschwelle am inneren Schienenrand abgeschnitten. An den Querverbinder aus Kunststoff, der die Weiche stellt, wird unten ein Metallstift geklebt. Dafür habe ich Drahtstifte 9/13 verwendet. Die besten Klebeergebnisse habe ich mit Pattex-Super-Gel erzielt. Erstens reagiert der Klebstoff sehr schnell und zweitens wirkt er in gewissem Umfang spaltüberbrückend. Der Klebevorgang muß sehr sorgfältig ausgeführt werden, damit die Weichenzunge nicht ebenfalls festgeklebt wird. Am besten die Weichenzunge leicht bewegen, während der Klebstoff aushärtet (2 bis 3 Minuten).

Zunächst habe ich jedoch an den Drahtstift ein Kabel angelötet, das später die Verbindung zur Masse der Lichtspannung bildet. Beim Lötvorgang löst sonst die Hitze die Verklebung auf, wie ich leider erfahren mußte.

Für den Einbau der Weiche habe ich ein Loch durch die Trasse (6 mm Sperrholz mit 2 mm Korkauflage) gebohrt, durch das der Drahtstift geführt wird. Im weiteren Verlauf habe ich zwei Massekabel mit einer angelöteten Wicklung eines alten E-Motors (vorher verzinnen) verlängert. Diese beiden Enden werden dann unter das Loch in der Trasse geklebt und so justiert, daß sie abwechselnd Kontakt zu dem Drahtstift haben, wenn die Weiche gestellt wird. Dafür habe ich Pattex-Klebeatronen verwendet. Der dick aufgetragene Klebstoff bringt eine schnelle Haftung, läßt aber auch längere Zeit zum Justieren zu. Notfalls kann die ehemalige Wicklung später passend zurechtgebogen werden. Diese Kabel werden dann an zwei Leuchtdioden im Gleisbildstellwerk geführt, die anschließend über einen Widerstand mit der Phase der Lichtspannung verbunden werden. Der zweite Vorschlag betrifft den Landschaftsbau. Statt Gips habe ich auf die Papierschale (auf Fliegendraht aus Metall) PU-Schaum gesprüht (z. B. Assil oder Sista-Universalschaum aus Baumärkten). Dieser Werkstoff ergibt nach dem Aushärten bereits die Urform einer „wilden“ oder „hügeligen“ Gebirgslandschaft. Er kann dann problemlos geschnitten, überspachtelt oder überstrichen werden.



Die Feinarbeiten habe ich mit Dufix-Leichtspachtelmasse ausgeführt, die neben dem geringen Gewicht (Dichte 0,5!) auch den Vorteil hat, daß sie später im Gegensatz zu Gips nachbehandelt werden kann, z. B. um Felsformationen oder Wege zu modellieren. Das Gesamtergebnis ist eine extreme Leichtbauweise, wodurch selbst die jetzige Größe von 1,7 mal 3 Meter leicht transportiert werden kann.

Ihnen und allen Clubmitgliedern ein gutes neues Jahr mit vielen Erfolgen für die Mini-club!

Dieter Radenbach (D)

Ann.: Vielen Dank für die zahlreichen Zuschriften, die uns zum Thema Ausstellung in Köln und Jahreswagen zugehen. Wir werden uns bemühen, auch in diesem Jahr wieder einen solchen Messestand auf die Beine zu stellen und diesmal auch dafür zu sorgen, daß es bei den Mitglieder-Treffen am Stand nicht mehr ganz so eng zugeht!

Was den Vorschlag für den diesjährigen Jahreswagen angeht, so bekamen wir bis jetzt sehr häufig den Vorschlag zu hören, den Wohn-Werkstattwagen durch geeignete Fahrzeuge so zu ergänzen, daß langfristig ein ganzer Zug daraus zusammengestellt werden kann. Was ist Ihre Meinung dazu?

Liebe Z-Tüftler,

wir Modellbahner suchen immer wieder nach neuen Ideen, unsere kleine Modellbahn sinnvoll vorzuführen. So überkam auch mich ein Gedanke an einem regnerischen Sommertag, der gleich verwirklicht werden sollte.

Da ich selbst seit zwanzig Jahren Modellbahner und Besitzer einer ca. 100 Quadratmeter großen Modellbahn-Gartenanlage bin, unternahm ich den Versuch, den Modellbahnbau auch einmal einem anderen Personenkreis attraktiv vorzustellen. Mein Vorschlag: die kleinste Bahn im Maßstab 1:220 auf einem Waggon eines größeren Bruders!

Nach längerem Fachsimpeln ergab es sich ganz natürlich, von meiner Eisenbahnanlage im Maßstab 1:22,5 einen Niederbordwagen zu nehmen. Von diesem wurde

der Wagenkasten entfernt und mit einer Plattform von 110 auf 350 mm versehen. Die Plattform muß natürlich gefedert gelagert werden, da beim Fahren der großen Bahn keine zu großen Erschütterungen für die kleine Bahn auftreten sollten.

Der Radstand der Achse mußte um 0,3 mm verkürzt werden, von den Spurrädern wurde der Spurkranz verbreitert, bis nach viel Schweiß die kleine Z-Lok gleichmäßig ihre Runden auf dem verkleinerten Kreis drehen konnte.

Mit etwas natürlicher Ausschmückung der Anlage auf der Plattform des Niederbordwagens, mit Häuschen, Güterbahnhof, Pferden auf der Weide und dergleichen sind nunmehr beide Züge auf Messen (Dortmund, Köln), Ausstellungen und Informationsveranstaltungen ohne Hindernisse einige hundert Kilometer gelaufen.

Mit besten Grüßen
Ihr Z-Freund und -Fan

Heinz Perseke (D)



Liebe Z-Club-Kameraden!

Auf meiner früheren N-Anlage hatte ich eine Schmalspur. Ich war so begeistert von den sehr guten Laufeigenschaften dieser Schmalspurfahrzeuge, die umgespurte N-Fahrzeuge waren, daß ich mich entschlossen habe, nach meinem Umzug ganz auf Z umzustellen.

Meine derzeitige Anlage ist in Plattenbauweise aufgebaut. Die 210 cm lange und 64 cm breite Platte ist aus Novopan und 13 mm dick. Um die Platte zu verstärken, leimte und schraubte ich Kanthölzer in der Größe von 4,5 x 4,5 cm auf. Auf die Platte habe ich dann eine zweigleisige Ringstrecke aufgenagelt mit je einer Ausweichstrecke. Somit können auf der Ringstrecke vier Züge automatisch verkehren. Die Ringstrecke ist fast ganz verdeckt, nur auf dem hinteren Anlagenteil ist ein Geländeauschnitt mit einer Länge von ca. 1 m, so daß die Züge auf der Ringstrecke sichtbar werden.

Die Hauptanlage ist 10 cm höher aufgebaut und hat mit der Ringstrecke keine Verbindung. Sie ist auf einer 5 mm dicken Sperrholzplatte aufgebaut. Es ist eine zweigleisige Strecke mit einem sechsgleisigen Durchgangsbahnhof und einem angeedeuteten Rangierbahnhof. Daneben habe ich noch eine Nebenbahn mit zwei Zügen. Die Nebenbahn fährt zunächst rückwärts aus dem Bahnhof in ein Ausziehgleis, dann geht es mit dem Polwendeschalter eingleisig bergab. Insgesamt verkehren auf meiner Z-Anlage 11 Züge vollautomatisch, lediglich die Nebenbahn ist teilweise handgesteuert.

Das Bild ist aus zwei Fotos zusammengesetzt und zeigt meine Anlage senkrecht von oben. Bei der Ziffer 1 befindet sich die Dorfkirche des Dorfes Blumendorf (Kibri). Um die Kirche habe ich einen Friedhof mit 72 Gräbern gestaltet. Die Gräber bestehen aus Kartonstreifen 3 x 6 mm, sind mit brauner Farbe bestrichen und mit verschiedenfarbigen Schaumflocken von Faller beklebt. Auch die Grabsteine und Kreuze ha-

be ich aus Karton oder Holz hergestellt. In die Grundplatte habe ich noch zwei kleine Lautsprecher eingebaut, so daß meine Kirche „vom Band“ auch noch läuten kann.

Links der Straße entlang habe ich den Dorfbausatz von Vollmer aufgestellt. Diese Häuser von Vollmer sind dazu sehr geeignet und auch sehr hübsch. Am linken Bildrand ungefähr in der Mitte ist ein Tennisplatz. Unten links erkennt man die Schiebebühne. Ziffer 5 deutet auf die im Hintergrund hervortretende Ringstrecke.

Rechts im Bild ist die große Bahnhofsanlage mit dem Bahnhofsset „Schönblick“ von Faller. Die Bahnsteige habe ich dazu selbst gemacht. Die Bahnsteigkante sind Balsahölzer 2 x 5 mm, der Bahnsteig besteht aus 5 mm starkem Sperrholz. Die Bahnsteigdächer sind aus 2 mm Balsaholz, die Dachkanten sind aus dünnem Karton und die Dachstützen sind 2 x 2 mm Vierkantrohre von BRAWA. Für die Dächer habe ich sehr feinen weißen Sand aus der Tierhandlung genommen. Ich habe den Sand aufgestreut, dann mit einem Wasser-Leim-Gemisch und verschiedenen Farbtönen in braun, gelb und schwarz eingefärbt (Ziffer 3). Das ganze wurde mit einer Einwegspritze vorsichtig auf den Sand geträufelt. Zuletzt wurde noch ein ganz wenig „Woodland Scenic“-Material (dunkelgrün) daraufgestreut. Im rechten Anlagenteil deutet die Ziffer 2 auf die Altstadt hin. Diese Häuser sind auch von Kibri. Das Stadttor wurde von mir beleuchtet, indem ich die zwei Zifferblätter rund aussägte und dann in die runde Öffnung klare Kunststoffstücke einbaute und mit den Zifferblättern beklebte. Die Ziffern habe ich gelb eingefärbt mit einem Filzstift. Hinter die Zifferblätter kamen zwei kleine Lampenkästen aus Karton und weißen „Longlife“-Birnen. In den Straßendurchgang habe ich ebenfalls ein Longlife-Birnenchen eingebracht. Die Laterneleuchten wurden durch Super-mini-Leuchtdioden ersetzt.

Überhaupt habe ich versucht, alle Straßenleuchten und Häuser zu beleuchten. So habe ich die Straßenleuchten in der Alt-

stadt durch BRAWA Nr. 4824 und 4823 ergänzt. Auch diese Leuchten habe ich dann mit Super-mini-Leuchtdioden von Busch umgebaut.

Die Ziffer 3 zeigt auf die Burg von NOCH, die ebenfalls eine Innenbeleuchtung hat. Die Ziffer 4 zeigt auf die kleine Holzbrücke von Fides.

Die ganze Anlage ist mit Ausnahme der Nebenbahn mit Oberleitung versehen. Die Brücken sind von Märklin und Faller. Den Bahnübergang von Märklin habe ich durch eine Warnblinkanlage von BRAWA ergänzt. Beim Bahnhof Blumendorf habe ich die Warnblinkanlage von Busch eingebaut. Zwei weitere Blinklichtüberwachungssignale habe ich selbst gebastelt.

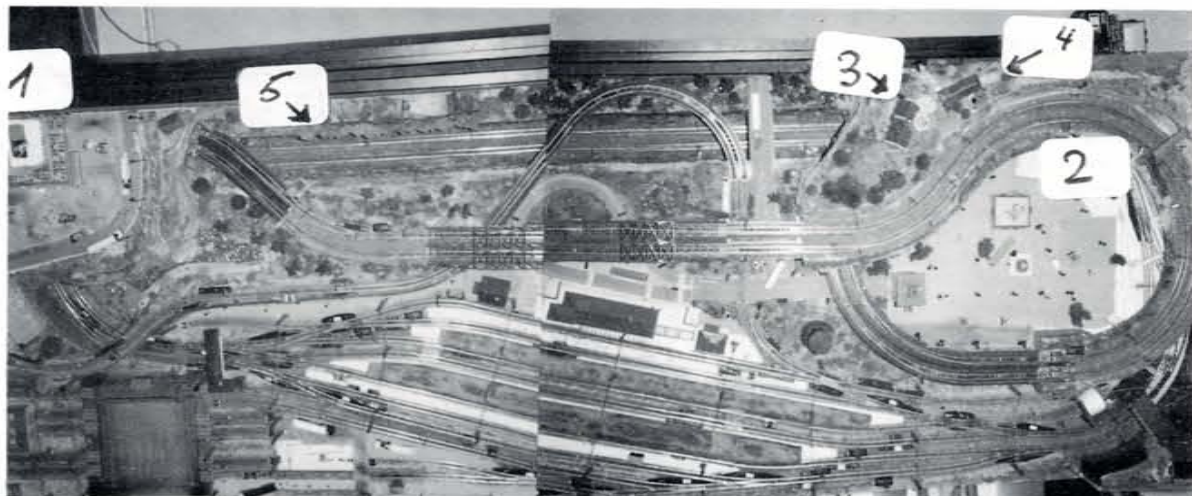
Auch bei der Schiebebühne habe ich eine Blinkanlage selbst gebaut, und auf den kleinen Prellböcken der Schiebebühnen habe ich rote Leuchtdioden montiert. Selbstverständlich ist die Anlage auch mit zahlreichen Modellautos und Figuren bestückt (Preiser und Merten).

Ich hoffe, daß ich mit meinem Anlagenbericht einige Anregungen geben konnte und hoffe, daß auch andere Z-Freunde ihre Anlagen einmal vorstellen können.

Obwohl ich aus der Schweiz stamme und als Omnibusfahrer beim SAT (Städtischer Autobusbetrieb Thun) tätig bin, habe ich eine Vorliebe für die Modelle der Deutschen Bundesbahn. Der Grund dafür ist, daß ich als Schuljunge an der sogenannten Hochrheinlinie der DB Basel-Waldshut-Schaffhausen-Singen gewohnt habe in den Jahren von 1956 bis 1962. Dies also in einer Zeit, da der ganze Zugbetrieb noch mit Dampfloks durchgeführt wurde. Auch die Verdieselung habe ich noch miterlebt. Und erst die Wagen – ich kann nur sagen: Donnerbüchsen. Daher meine Vorliebe zur DB.

Allen viel Freude mit ihrer Z-Anlage und beste Grüße

Bruno Zeller (CH)



Die aktuellen Club-Informationen über Z

Märklin

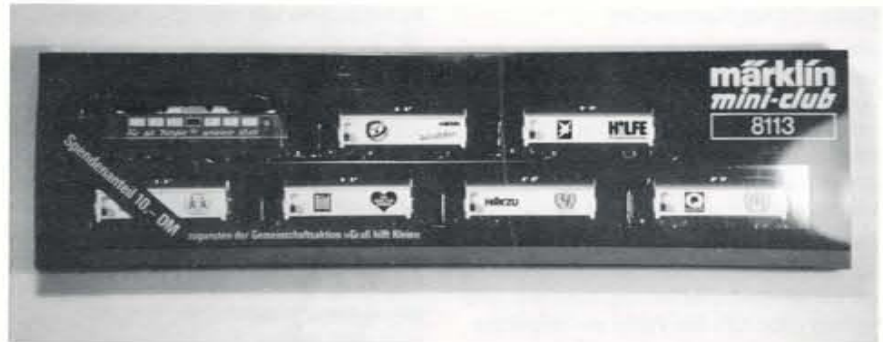
Eisenbahnen, Flugzeuge, Autos und einen Kochherd zeigen zwölf großformatige vierfarbige Motive des neuen Märklin-Kalenders für 1988. Einmalige Handmodelle, die größtenteils nie gebaut wurden, spiegeln gleichzeitig den Wandel von Spielzeugen in sieben Jahrzehnten wider. Prototypen – das sind bei Märklin die ersten liebevoll von Hand gefertigten Muster. 1984 entstand im Maßstab 1:220 für die mini-club eine Nachbildung der Tenderlokomotive BR 78. Das Juli-Motiv zeigt dieses Handmuster in einer geöffneten Muschel. Ein Motiv, das genau zur Urlaubszeit paßt! Der Kalender ist in den Fachgeschäften erhältlich (0288).

Neu erhältlich ist auch ein mini-club-Ergänzungskatalog mit den Neuheiten und Export-Modellen 1987. Darin enthalten ist auch die speziell für die mini-club-Freunde in den Vereinigten Staaten 1986 gefertigte Sonderreihe, die nun auch in Europa im Fachhandel erhältlich ist. Für Sammler: den gedeckten Güterwagen 8672 gibt es jetzt in einem helleren Blau!

In den USA gibt es dieses Jahr neben den bereits im Z aktuell vom September angekündigten Länderwagen insgesamt fünf neue Güterwagen (Fotos); insbesondere die neue Tankwagenform dürfte allgemein Gefallen finden. Allerdings gibt es die Wagen vorläufig nur in den USA.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir auch noch einmal darauf hinweisen, daß zahlreiche Artikel voraussichtlich im nächsten Katalogprogramm nicht mehr geführt werden:

BR 111 „Rhein-Ruhr“ (8855), BR 151 in grüner Farbe (8857), „Southern Pacific“ (8861), Diesellok BR 216 (8874), mehrere TEE-Wagen (8734–8738), Bierwagen „Eichhof“ (8632), Begleitwagen (8640) und Eurofima-Wagen (8740).

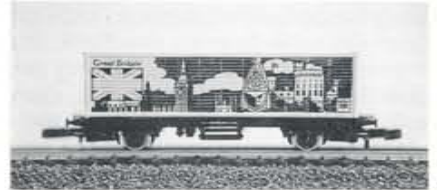


Die bereits von uns angekündigte Lokpackung 750 Jahre Berlin (8887) ist ausgeliefert worden. Und noch ein Tip für Sammler: die limitierte Zugpackung „Groß hilft Klein“ (8113) gibt es sowohl mit der grünen BR 140 der DB (8840) als auch mit der blauen BR 110 der DB (8839). Siehe hierzu auch unseren gesonderten Beitrag.

Besonders hinweisen möchten wir auch auf das Heft 6 des „märklin magazins“, das in mehreren Artikeln speziell auf die mini-club eingeht. So ist darin neben dem Artikel „15 Jahre mini-club“, den wir auch in diesem Z-Journal veröffentlichen, ein interessanter Artikel über den Umbau eines offenen Güterwagens E 037 (8622) in einen Autotransportwagen Off 52 zu finden. Außerdem wird auf mehreren Seiten mit hervorragenden Bildern der Bahnhof Himmighausen in Z und unser Z-Käseglocken-Wettbewerb vorgestellt. Wer das Heft bei seinem Fachhändler nicht bekommen kann, kann es direkt von der Modellbahnen-Welt Verlags GmbH, Postfach 940, 7320 Göppingen zu DM 6,- beziehen. Die Lieferung erfolgt gegen Vorauszahlung auf das Postgirokonto Stuttgart 3212-707 des genannten Verlags.

Im Dezember wird auch der neueste mini-club-Brief versandt, auf den schon lange gewartet wurde. Als Nachfolger des langjährigen mini-club-Beraters Hans Hermann, der bei Märklin einen neuen Aufgabenbereich übernommen hat, fungiert nun mini-club-Berater Erich Nord, der (natürlich) Mitglied unseres Clubs ist. Dem Rundbrief liegt übrigens auch ein Prospekt des Z-Clubs bei, wofür wir uns herzlich bedanken. Wir hoffen, daß dadurch doch noch zahlreiche mini-club-Freunde auf uns aufmerksam werden.

Auch im neuen Jahr wird es im Göppinger Märklin-Museum einen Märklin-Museumswagen geben. Wir werden ihn demnächst vorstellen.





Gemeinschaftsaktion „Groß hilft Klein“

Fünf große bundesdeutsche Zeitungen und Zeitschriften haben sich zu der Gemeinschaftsaktion „Groß hilft Klein“ zusammengeschlossen, um den von ihnen unterstützten Organisationen, die sich für Kinder einsetzen, zusätzliche Hilfe zu geben. Zu dieser Gemeinschaftsaktion gehören „Bild“ (Aktion „Ein Herz für Kinder“), „Stern“ (Aktion „Hilfe für krebserkrankte Kinder“), „Bunte“ (Hermann Gmeiners SOS-Kinderdörfer), „Hörzu“ (Unicef) und „Quick“ (Weltkinderflüchtlingshilfe).

Im September stellte das ZDF mit einer großen Fernsehgalä diese Gemeinschaftsaktion vor. Einer der Höhepunkte war dabei der Auftritt von Peter Alexander gegen Schluß der Sendung. Der bekannte Künstler und begeisterte Modellbahner stellte dabei den Märklin-Sonderwagen „Groß

hilft Klein“ vor. Märklin bietet diesen Wagen – zusammen mit weiteren Wagen – für H0 und Z an.

Die mini-club-Zugpackung 8113 besteht aus einer Elektrolokomotive (Basis 8840) mit der Aufschrift „Für die Kinder unserer Welt“ und sechs Wagen (Basis 8600) mit den Aktionssignets. Es werden 10 Mark als Spende pro verkaufter Packung abgeführt. Leider ist die Packung inzwischen fast überall ausverkauft.

Während der Fernsehgalä präsentierte Peter Alexander auch die H0-Spielpackung „Hilfe für krebserkrankte Kinder“ (2960) und wies auf die durch den Verkauf dieser Packung bisher erzielte Spende von 50 000 Mark hin. Es handelt sich dabei um eine Anfangspackung, die 1987 einen besonders lackierten und bedruckten Wagen enthält.

Märklin rechnet bis zum Jahresende 1987 mit einem Spendenaufkommen von weit



über 100 000 Mark aus dem Verkauf der diversen Packungen.



MZZ

Zu einer realistischen Stadtgestaltung gehört auch eine „echte“ Feuerwache. Das entsprechende Modell der bekannten schweizer Firma MZZ, die bekannt wurde durch die bewährten Hintergrundkulissen und Automodelle, eignet sich zusammen mit den diversen erhältlichen Z-Feuerwehrfahrzeugen hervorragend dazu. Nun fehlen eigentlich nur noch die passenden Feuerwehrleute! Der Baum auf dem Bild vor der Feuerwache wird übrigens als H0-Baum verkauft... In 1:220 stimmt der Maßstab.

wegass

Mit Freude haben wir vernommen, daß die Firma „wegass“ (O. Sickert-Modellbau, Wassermann-gasse 16, D-7143 Vaihingen/Enz-Rosswag) im Gegensatz zum Prospektblatt Messe Nürnberg 87 nun doch ein eigenständiges Programm in der Baugröße Z anbieten wird.

Unser Bild zeigt das Handmuster einer Schute, die für vielerlei Fluß-, Kanal- und Hafearbeiten geeignet ist. Mehrere Schiffe und weiteres Modellzubehör für Schiffe, Hafen und Bahn sind in der Entwicklung.

Otto's Fibelverlag

Nicht gerade billig, dafür aber exklusiv und voll funktionsfähig sind die beiden Berliner S-Bahn-Züge von Otto's Fibelverlag, der sich mit diesen Handarbeitsmodellen um die Baugröße Z verdient macht. Wir sind gespannt, was das Ehepaar Otto aus Berlin noch an weiteren schönen Dingen hervorzaubert. Die beiden Zugauführungen gibt es jeweils für etwa 1.200 DM (Otto's Fibelverlag, Ahrenshooper Zeile 28, 1000 Berlin 38, Tel.: 030/8 0143 23).

Railex

Abgesehen von einigen Kleinstserienherstellern ist Railex neben Märklin praktisch der einzige Hersteller von Schienenfahrzeugen für Spur Z in Europa. Daß diese Position für den ohnehin kleinen Z-Markt von großer Bedeutung ist, braucht wohl nicht näher erläutert zu werden. Es ist deshalb sicher verständlich, daß wir mit größtem Interesse die Aktivitäten dieses Herstellers verfolgen.

Daß es bei Railex immer wieder Verzögerungen bei der Auslieferung des Geisterwagens und der E 32 gab, ist ja allgemein bekannt. Immer neue Probleme mit dem Kunststoff und der Konstruktion waren der Grund für diese Schwierigkeiten. Gleichzeitig zeichneten sich im Hintergrund neue Fertigungsmöglichkeiten im Bereich von unmotorisierten Messingmodellen ab und gaben dann im Oktober 1987 den letzten Anstoß zu einer neuen Produktlinie. Konsequenterweise hat man sich dabei aber zuerst entschlossen, die Problemmodelle, das heißt in erster Linie die motorisierten Modelle sowie die Köf und das SKL (vorst) aus der Produktion zu nehmen.

Seit 1985 konnten sich viele Z-Bahner mit der Köf und dem „Adler“ von Railex den Traum von Messing-Handarbeitsmodellen zu erschwinglichen Preisen verwirklichen. Ganz auf dieser Linie liegen die neuen Railex-Modelle, die – man höre und staune – zum Teil bereits ausgeliefert wurden (Glaskasten). Auch das ist übrigens neu und würde manch anderem Kleinserien-Anbieter gut zu Gesicht stehen: Die Auslieferung eines Modells wird in Zukunft laut Railex spätestens 12 Wochen nach Ankündigung erfolgen.

Den Glaskasten haben wir ja bereits im letzten „Z-aktuell“ (November 1987) kurz angesprochen. Nochmals viele Worte über die hervorragende Ausführung dieses Messingmodells zu verlieren, hieße Eulen nach Athen tragen. Es gilt auch hier: Fotos sagen mehr als tausend Worte...

Völlig neu ist dagegen ein Modell der bayerischen D VI, der späteren 98.75, sowie das Modell eines bayerischen H-Wagens (Drehschemelwagen). Die Lokomotiven der Gattung D VI sind die ersten speziell für Lokalbahnen gebauten Lokomotiven. Die D VI, wie sie ab 1880 für den Einsatz im Flachland gebaut wurde, ist gleichzeitig die leichteste aller bayerischen Normalspurlokomotiven. Die Lokomotiven aus dieser Zeit trugen neben der Inventarnummer alle noch offizielle Namen, so bekamen die ersten D VI Namen aus dem griechischen Kulturkreis. Die von Railex nachgebaute Maschine war die „CYBELE“, die dritte von der Lokomotivfabrik Maffei in München gebaute D VI (K. Bay. St. B. Inventar-Nr. 849) aus dem Jahre 1880.

Eine kleine Anekdote dazu am Rande: Nachdem das bayerische Bahnpersonal



Die Railex-„Zugpackung“ (1015): D VI „CYBELE“ mit zwei H-Wagen der „Königlich Bayerischen Staatsbahn“. Alle Wagen werden mit einer Märklin-kompatiblen Kupplung ausgerüstet. Die dabei von Railex konstruierte Kupplungsaufhängung ermöglicht freie Durchsicht unter dem Wagenboden und hat zudem den Vorteil, daß die Kupplung unter der Achse gelagert werden kann.



Ein H-Wagen, die „CYBELE“ und der „Glaskasten“ im Messingglanz



Als Vorschau auf die geplante Güterwagen-Packung: Ein Handmuster des offenen bayerischen Güterwagens Gattung X, Baujahr 1860/66

immer wieder Schwierigkeiten mit der Aussprache von ungewöhnlichen Namen hatte, wurden die Lokomotiven oft „umgetauft“. Die „CYBELE“ kam dabei noch glimpflich davon, sie wurde einfach „Zibele“ genannt, ein alter bayerischer Ausdruck für Hühnerkücken. Die „CYBELE“ ist nach 1920 noch von der Deutschen Reichsbahn mit der Baureihennummer 98.7502 übernommen worden und hat als sogenannte Schiffsbrückenlokomotive in Speyer ihre letzten Jahre verbracht. Eine andere D VI, die „Berg“, spätere Baureihe 98.7508, wird im Eisenbahnmuseum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in Neustadt an der Weinstraße aufbewahrt.

Noch älter als die D VI ist das Vorbild des bayerischen Drehschemelwagens, eines sogenannten H-Wagen. Die unter anderem für den Transport von Langholz und Röhren gebauten Wagen wurden zu Tausenden von den verschiedenen Länderbahnen in den unterschiedlichsten Ausführungen beschafft. Das Railex-Modell entspricht einer leichten, ungebremsten Ausführung der bayerischen Ostbahn, Baujahr 1867/68.

Beide Modelle, die D VI „CYBELE“ sowie zwei H-Wagen werden zusammen in einer Packung in bayerischer Länderbahnausführung bereits ab Februar lieferbar sein. Railex weist besonders darauf hin, daß diese Modelle in dieser Ausführung nicht einzeln erhältlich sein werden. Als Ergänzung dazu ist eine Güterwagenpackung in Vorbereitung.

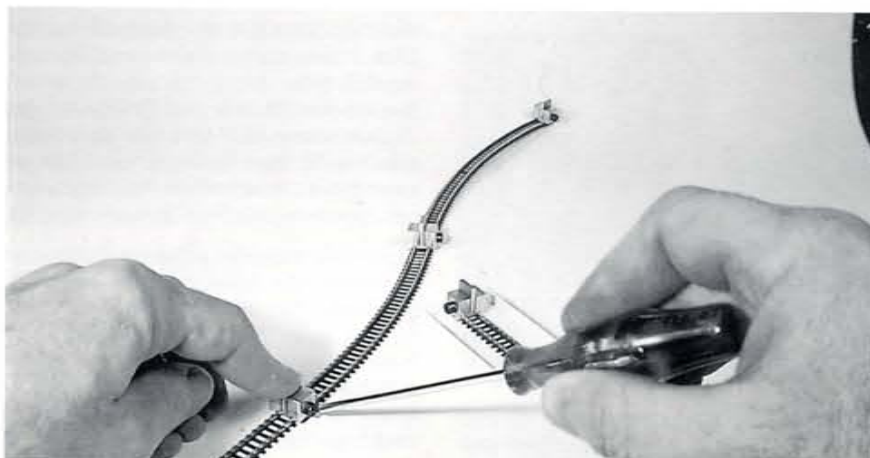
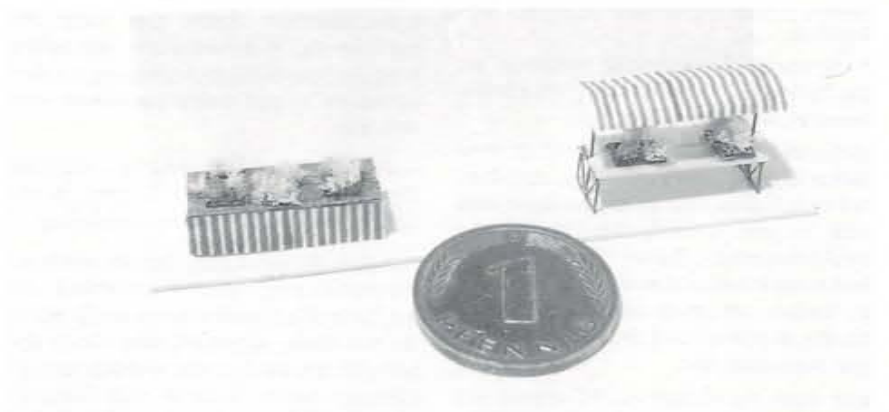
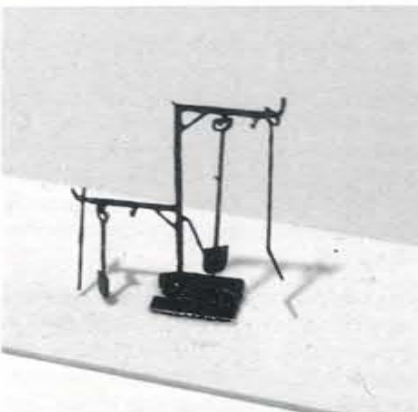
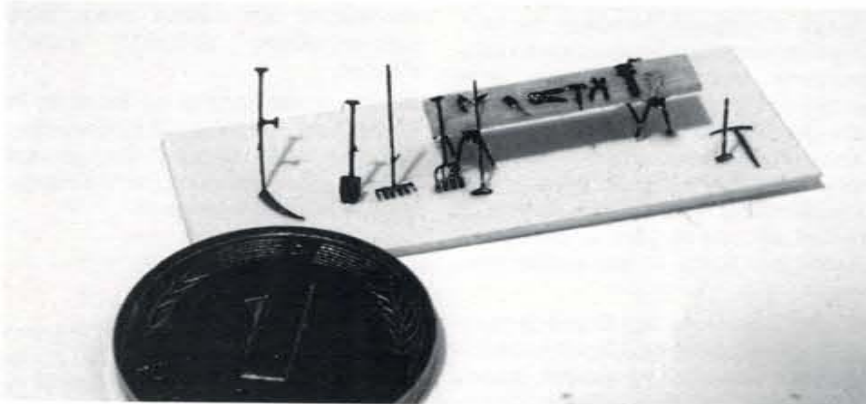
Nachdem in der D VI, ebenso wie im „Glaskasten“ kein Motor Platz hat, ist eine universelle Antriebseinheit in Planung, die, unter bestimmten Wagen eingebaut, den Betrieb dieser reizenden Modelle ermöglicht. Der Umbau soll dabei laut Railex mit einem Handgriff von jedermann ohne Probleme zu bewerkstelligen sein.

Zum Abschluß sei nochmals auf die Fotos verwiesen, die aber dennoch nur einen vagen Eindruck von dem vermitteln, was an handwerklicher Leistung in diesen Railex-Modellen steckt.



Beier

Der Kleinserienhersteller aus Bremen hat wieder einmal Phantastisches geschaffen. Auf der Kölner Modellbahnausstellung stellte er erstmals eine Reihe neuer Modelle vor. Darunter befanden sich Werkzeuge (!), Wochenmarktstände, ein Schürhaken-gestell, eine Rollenleiter, ein Tandem, ein Flurförderer und E-Karren mit Gepäckanhänger – natürlich alles im Maßstab 1:220! Wie im letzten „Z aktuell“ bereits berichtet, übernimmt er natürlich keine Haftung für entstandene Augenschäden. Die Lupe sollte eben für jeden Z-Bahner zur Standardausrüstung gehören... Die Fotos zeigen die Modelle natürlich „etwas“ vergrößert. Info gegen 3 DM.



Krause

J. u. H. Krause stellt ein Vollmessing-Präzisionswerkzeug vor, das dem Modellbahnfreund ein erleichtertes exaktes Verlegen flexibler Gleise ermöglicht und bei dem Aufbau der Gleisanlage weitere Vorteile bietet. Ein Satz von zwei Klammern bildet die Krause-Grundausrüstung. Der Satz mit vier Klammern erweitert die Anwendungsmöglichkeiten beträchtlich, vor allem gestattet die größere Zahl einen zügigen Weiterbau, wenn Gleise auf der Bettung verklebt werden. Über die praktischen Anwendungsmöglichkeiten werden wir noch berichten (J. u. H. Krause, Gernotstraße 5, D-5030 Hürth, Tel.: 022 33/7 57 25).

Frauen im Vormarsch: Jede 5. mini-club-Anlage in weiblicher Hand

Die Zusammenfassung des Referats von Dr. Wolfgang Huch, Geschäftsführer Marketing/Vertrieb der Firma Märklin, das er anlässlich der Modellbahnausstellung 1987 in Köln hielt, gibt einen guten Überblick über die Entwicklung der Modelleisenbahn.

1. Wer spielt wann und wo mit der Bahn?

Vor fast hundert Jahren, dem Beginn der Modelleisenbahn, konnten sich nur sehr wenige den Traum auf kleinen Rädern leisten. Durch die Größe der Bahn, die sehr viel Platz erforderte und wegen der kleinen Serien mit viel Handarbeit war die Modelleisenbahn sehr teuer und der Kreis der Modellbahner blieb somit exklusiv.

Erst 1935, mit Einführung der „elektrischen Tischeisenbahn“, damals noch Spurweite 00 genannt, später H0, also Halbnull, war der Grundstein für die ab den 50er Jahren so populäre und beliebte elektrische Eisenbahn als Spielzeug Nr. 1 gelegt.

Nach wie vor erfüllt sich der Vater über das Alibi Sohn oder Tochter seinen Traum einer elektrischen Eisenbahn. Und meistens wird diese Modellbahn zur Saison, also in den Monaten vor Weihnachten, gekauft und auch der größte Teil der über fünf Millionen Modellbahnanlagen in dieser Zeit bespielt.

Aber sowohl das saisonale Interesse, als auch die „Alibi-Funktion Kind“ tritt zunehmend in den Hintergrund.

Mittlerweile beschäftigen sich über eine Million Bundesbürger das ganze Jahr über mit ihrer Anlage. Und sie stehen dazu, was sich in der wachsenden Anzahl der Modellbahnclubs äußert, in denen sich fast ausschließlich Erwachsene regelmäßig treffen, um gemeinsam zu planen, zu bauen, zu spielen und natürlich Erfahrungen auszutauschen.

Von einer Allensbach-Studie wissen wir auch, daß heute über 40% aller Modellbahnbesitzer am liebsten spielen, jeweils

30% bevorzugen das Bauen oder das Planen einer Anlage. Rund ein Viertel dieser Modellbahnliebhaber beschäftigt sich zudem mit dem Sammeln von Modellbahnen.

Seit 15 Jahren gibt es die mini-club, mit 6,5 mm Spurweite im Maßstab 1:220 kleinste elektrische Eisenbahn der Welt. Diese erstaunlichen, liebenswerten Miniaturen sind exakte Nachbildungen ihrer großen Vorbilder. Von Anfang an war die mini-club für die erwachsenen Modellbahnliebhaber bestimmt. Sie hat sich heute einen festen Platz im Markt erobert und speziell bei der Zielgruppe der Frauen gewinnt sie Jahr für Jahr an Beliebtheit. Bereits jede fünfte Anlage gehört einer Frau.

Mit der Entwicklung des Digital-Systems und der Möglichkeit, die Modelleisenbahn über den Computer zu steuern, leistete Märklin einen Beitrag zur wieder gemeinsamen Beschäftigung von Vater und heranwachsendem Sohn. Der Vater beherrscht das Konventionelle, Handwerkliche und der Sohn den Umgang mit dem Computer – und beide profitieren voneinander.

Außerdem hält die Eisenbahn – dank der Digital-Technik – auch Einzug in die Schule und die berufliche Ausbildung.

Aus dem Märklin Digital-System wurde ein Informatik-Lernprogramm entwickelt, das zur Zeit bei Kultusministerien und in Schulen mit Erfolg vorgestellt wird. Durch das Motivationspotential der elektrischen Eisenbahn lernen Schüler und Auszubildende „spielend“ den Umgang mit dem Computer.

2. Fachberatung für die Kunden: Elektrisiert auf die richtige Spur

Mit großer Besorgnis wird die Entwicklung der Preispolitik und der Vertriebsformen beobachtet. Vor allem die klassischen Spielwarenfachgeschäfte mit großer Artikelwahl vom Baby-Spielzeug bis zum anspruchsvollen Erwachsenen-Hobby fühlen sich durch kapitalstarke Zusammenschlüsse und Aufkäufe von Fachgeschäften sowie der Eröffnung von SB-Spielwarenmärkten in ihrer Existenz bedroht.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß Fachhändler, die in ihren Geschäften die Warenpräsentation und Beratung grundlegend verbesserten, auch ein höheres Preisniveau für einzelne Produkte durchsetzen und darüber hinaus sogar mengenmäßiges Wachstum erzielen konnten.

Allerdings war generell die Beratung im Fachhandel – und hier muß stellvertretend das neue Märklin Digital-System genannt werden – trotz umfangreicher Schulungsmaßnahmen unbefriedigend.

3. Aussichten 1987: Volldampf für Anfänger

In der Intensivierung der persönlichen fachlichen Beratung haben viele stationäre Fachgeschäfte ein klassisches Instrument wiederentdeckt, um dem harten Preiswettbewerb begegnen zu können.

Der Bereich Modelleisenbahnen incl. Zubehör und Spielbahnen konnte den Umsatzanteil im Fachhandel von 1984 bis 1986 um 30% von 500 auf 650 Mio. DM steigern. Im gleichen Zeitraum stieg der Märklin-Umsatz von 117 Mio. DM (1984) auf 159 Mio. DM (1986). Für 1987 zeichnet sich die Konsolidierung auf diesem hohen Niveau ab.

Das Märklin Digital-System hat mit Einführung des Memory – einem Gerät zur Programmierung von Fahrstraßen – den ersten Schritt in Richtung einer universellen elektronischen Steuerung für alle Spurweiten, Systeme und Fabrikate gemacht.

Mehr als 200 000 Kinder, Jugendliche oder Erwachsene starten alleine in der Bundesrepublik jedes Jahr in das „Abenteuer“ mit den kleinen Rädern. Seit Einführung des Digitalsystems 1984 berichtet der Handel zunehmend über Anfänger, die nicht mit einer großen oder kleinen Packung beginnen, sondern gleich mit ganzen Anlagen.

Ob im kleinsten oder großen Maßstab, konventionell oder digital, mit oder ohne Computeranschluß; ob Anfänger oder Profi, Spieler oder Sammler, Mädchen oder Frauen, Jungen oder Männer – die Modelleisenbahn wird auch in diesem Jahr unverändert das beliebteste Spielzeug der Bundesbürger bleiben.



Die Märklin-Geschäftsführer Dr. Wolfgang Huch und Ernst Menken bei einer Pressekonferenz
Foto: Goldmann

15 Jahre mini- club

Die kleinste Bahn – heute groß

Das Interesse der ungezählten Bahn-Enthusiasten in aller Welt reicht heute vom Großbetrieb bis zur kleinsten System-Modellbahn im Maßstab 1:220 – der Märklin mini-club. Auf der Nürnberger-Spielwarenmesse 1972 spöttelte noch mancher Skeptiker über diese Mini-Bahn; heute kann niemand mehr an deren weltweitem Erfolg zweifeln.



Die mini-club-Buddel-Anlage des Wettbewerbsiegers von 1983. Alle Teile gelangten tatsächlich durch den Flaschenhals hinein



Zuvor noch ungeahnt großzügige Gestaltungsmöglichkeiten, besonders vielfältige Spiel- und Fahrvarianten schon auf geringer Fläche sowie exakt maßstäbliches Material zeichnen die Märklin mini-club aus. Schon bald nach der Messevorstellung 1972 stellten sich auch die Zubehör-Hersteller auf die neue Nenngröße „Z“ ein und begannen; eine inzwischen reichhaltige Palette passender Artikel anzubieten. Heute findet der mini-club-Fan für nahezu jedes gewünschte Anlagenthema passende Figuren, Gebäude, Industrieanlagen, Brücken sowie eine Fülle von Ausstattungs-Klein-teilen.

Die diesjährige Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör in Köln vermittelte einen eindrucksvollen Überblick über das vielfältige Engagement im Bereich der Nenngröße Z.

Ein Club der Z-Anhänger

Dort war auch der Z-Club International mit einem eigenen Stand vertreten (s. auch MM-Beitrag auf S. 14/15). Dieser Club konnte seit 1986 die stattliche Zahl von 1300 Mitgliedern gewinnen, die regelmäßig neben einer eigenen Clubzeitschrift und weiteren Informationen jährlich auch einen Club-Jahreswagen erhalten (1987 ist dies ein Märklin Wohn-Werkstattwagen). In diesem Jahr noch neu hinzukommende Mitglieder erhalten dieses speziell für den Z-Club gefertigte Fahrzeug ebenfalls noch.

Die mini-club in großen Lettern

Schon von ihrer Geburtsstunde an sorgte die mini-club für Schlagzeilen. Erregte zu Beginn noch das Modellbahnsystem alleine durch sei-

ne ungewohnt kleinen Abmessungen Aufsehen, so standen später außergewöhnliche Leistungen dieser kleinen Bahn im Vordergrund des Interesses. So legte eine mini-club-Lokomotive 8885 mit sechs Schnellzugwagen in 1219 Stunden ohne Pause eine Strecke von rund 720 km zurück. Und im berühmten Guinness Book of Records findet sich als kleinste Modellbahnanlage der Welt eine mini-club in der Streichholzschatel.

Die größte mini-club-Anlage in Form eines topographischen Reliefs der Bundesrepublik Deutschland wirkte bei der Deutschen Leistungsschau 1984 in Tokio als besonderer Besuchermagnet. Die Großanlage war im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums gebaut worden und zeigte alle wichtigen Intercity-Bahnverbindungen zwischen den Landeshauptstädten als mini-club-Strecken. Zwölf Schnellzüge verkehrten vollautomatisch gesteuert auf dem 350 m langen Gleisnetz im Dauerbetrieb.

Raritäten in mini-club

Obwohl die Nenngröße Z zu den relativ neuen Modellbahn-Entwicklungen zählt, gehören schon jetzt zahlreiche Modelle in Sammlerkreisen zu den ausgesprochen gefragten Raritäten. Am Beginn dieser Geschichte stand vor 15 Jahren das vergoldete Modell einer 8800-Tenderlok, das die Fachhändler der ersten „mini-club-Stunde“ als Präsent zur Produkteinführung erhielten. Doch nicht nur solche kaum erhältlichen Kleinodien werden heute hoch geschätzt, sondern auch so manches Exemplar der Werbewagen, die Märklin an die verschiedensten Firmen liefert. Anlässlich des zehnjährigen mini-club-Jubiläums begeisterte der präzise detaillierte Kruckenberg-Schienenzeppelin in versilberter und patinierter Ausführung die Schar der Z-Liebhaber. Die herrliche Lokpackung zum 750jährigen Berlin-Jubiläum setzt in diesem Jahr einen weiteren Meilenstein in der 15jährigen mini-club-Ära.

Für harten Betrieb gebaut

Mögen die zierlichen Modelle auch in Vitrinen und Regalen einen attraktiven Blickfang darstellen – ihre umfassenden Qualitäten können sie jedoch erst beim Betrieb auf Anlagen zeigen. Hier stellen die „Maschinen“ nicht nur für Guinness-Rekorde ihre außergewöhnliche Betriebssicherheit unter Beweis. Zahlreiche Groß- und Schauanlagen, unter ihnen solch bemerkenswert gestaltete Stücke wie Loreley und Geislinger Steige, faszinieren mit ihrem reibungslosen Zugbetrieb stets den Betrachter. Doch die technische Entwicklung schreitet weiter voran. Schon heute gehört auch bei mini-club die digitale Magnetartikel-Steuerung zur Praxis modern ausgerüsteter Anlagen. Auch der digital gesteuerte Fahrbetrieb ist selbst für

Großer Z-Modul-Wettbewerb

Der große Zuspruch, den unser „Käseglockenwettbewerb“ während der Modellbahnausstellung in Köln erfuhr und die vielen Anregungen, die zu diesem Thema kamen, haben uns veranlaßt, auch für die kommende Internationale Modellbahnausstellung in Hamburg (26. 8. bis 4. 9. 1988) wieder einen Wettbewerb durchzuführen. Nachdem bereits bei den „Käseglocken“ – neben einigen sehr originellen Stücken – durchwegs gut gestaltete Minidioramen gezeigt wurden, lag der Gedanke nahe, diesen Wettbewerb noch modellbahngerechter auszuschreiben. Wir wollen Sie deshalb heute zur Teilnahme an unserem großen Z-Modul-Wettbewerb 1988 einladen.

Die Idee und Konzeption der Z-Module wurde bereits ausführlich in Heft 1/86, der ersten Ausgabe unseres Z-Journals, beschrieben. Daß sich unser Modul-System in der Praxis bereits bestens bewährt hat, zeigen unter anderem zahlreiche Beispiele von Mitgliedern, wie etwa die Module der Z-Modul-Eisenbahnfreunde Rhein-Sieg (Kontaktanschrift: W. Müller, Westfalenstraße 10, 5210 Troisdorf-Sieglar).

Neben den wieder äußerst attraktiven Preisen – mehr dazu später – haben Sie durch die Teilnahme auf jeden Fall den Gewinn eines betriebsfähigen Anlagenstücks, das Sie nach Belieben entweder als Diorama ins Bücherregal stellen können, oder aber, ergänzt durch entsprechende Module, jederzeit zur betriebsfähigen Anlage zusammensetzen können. Daß das Gestalten eines solchen Moduls auch sehr viel Spaß und nicht zuletzt auch viel Erfahrung bringen kann, ist sicher.

Das Grundprinzip des Z-Modul-Systems, die Darstellung einer in sich geschlossenen Szenerie ermöglicht viel zwangloseres und unbeschwerteres Arbeiten als der Bau einer kompletten Anlage. Mißlingt bei einem Modul die Gestaltung tatsächlich vollständig, sind in der Regel nur ein paar Mark verloren (und die sind für die Erfahrung). Bei einer ganzen Anlage hingegen...

Welche Bedingungen sind für die Teilnahme zu erfüllen?

Was Thema und Gestaltung Ihres Moduls anbelangt – keine. Daß Sie sich dabei an die Modulnormen aus dem Z-Journal 1/86

die Nenngröße Z in erreichbare Nähe gerückt.

Die Märklin mini-club übt solch eine magische Anziehungskraft aus, daß sogar viele eingefleischte HO- und 1-Fans inzwischen zusätzlich auch noch eine Z-Anlage besitzen oder zumindest die zierlichen Modelle sammeln.

Auf jeden Fall wünschen wir der Märklin mini-club viel Erfolg auf ihrem Weg zum nächsten Jubiläum.

Roland Kimmich

Der vorstehende Artikel erschien in der Dezember-Ausgabe des „märklin magazins“ (6/1987) zusammen mit zahlreichen weiteren Artikeln über die mini-club.

halten müssen, versteht sich von selbst. Damit nun bei Ausstellungen – die Wettbewerbsmodule sollen anlässlich der Modellbahnausstellung in Hamburg vom 26. August bis 4. September 1988 erstmals gezeigt und prämiert werden – Planung und Aufbau erleichtert werden, sind nur **zweigleisige** Module mit einem Längengitter von 50 cm zugelassen. Das heißt:

Die am Z-Modul-Wettbewerb teilnehmenden Module müssen

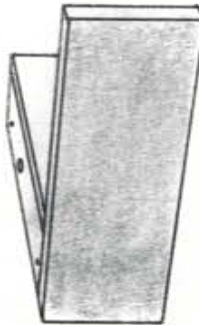
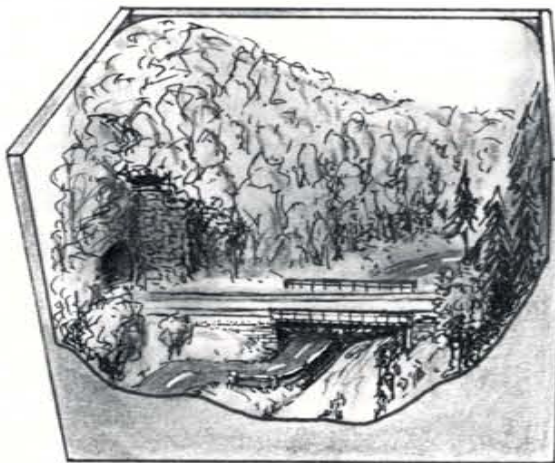
1. zweigleisig sein;
2. eine Länge von 40 cm oder 90 cm oder 140 cm oder 190 cm aufweisen;
3. ein Modulübergangsstück mit einer Länge von 10 cm (Modulübergangsstück plus Modul ergibt ein Längengitter von 50 cm) und zwei Märklin-Ausgleichsgleisstücke 8592 haben;
4. die im Z-Journal extra in Heft 1/86 angeführten Bedingungen (Seiten II und III) ergänzend erfüllen.

Im übrigen hat sich die Fa. Pancl (Brüder-Grimm-Str. 14, 3501 Fulda/Kassel, Tel. 056 07/458) freundlicherweise bereitgefunden, Modulbausätze, die den Wettbewerbsbeschreibungen entsprechen, anzufertigen. Die Holzbausätze enthalten neben allen exakt geschnittenen und gebohrten Rahmenteilchen auch Querstreben und Trassenbretter, sowie eine entsprechende Anzahl Schrauben. Das Material für die Modulübergangsstücke ist ebenfalls enthalten.

Da die Module, wie oben erwähnt, in Hamburg prämiert werden sollen, sind Transportmöglichkeiten von einigen exponierten Stellen vorgesehen. Näheres wird derzeit abgeklärt und baldmöglichst im Z-Journal bekanntgegeben. Unsere Mitglieder im Ausland, die sich am Wettbewerb beteiligen wollen, wenden sich wegen den zollrechtlichen Bestimmungen bitte an uns.

Einsendeschluß für die Wettbewerbsanmeldung mit Angabe der Modullänge ist der **30. April 1988**. Die Module müssen **bis Ende Juli 1988** fertiggestellt sein.

Gerade durch die Möglichkeit, fertige Modulkästen als Bausatz zu bestellen, wird der Schritt zum eigenen Modul sicher manchem von Ihnen leichter fallen. Wir freuen uns schon jetzt auf eine rege Beteiligung und sind auf Ihr Modul gespannt.



Die vier Skizzen verdeutlichen anschaulich, wie die Idee vom fertigen Modul in die Realität umgesetzt werden kann. Bei einer flachen Landschaft, einer Ebene, ist es ja noch relativ einfach: Auf ein Grundbrett wird Schotterbett und Gleis (vgl. „Profitips“ im Z-Journal 1/86) aufgeklebt und drum herum werden, je nach Vorstellung, Wiesen, Felder, Ortschaften usw. angeordnet.

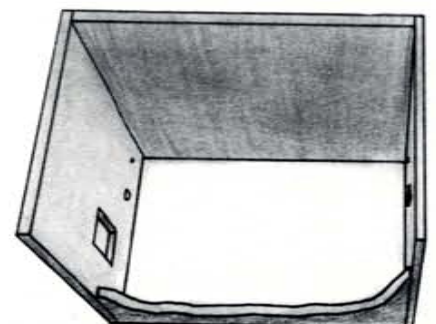
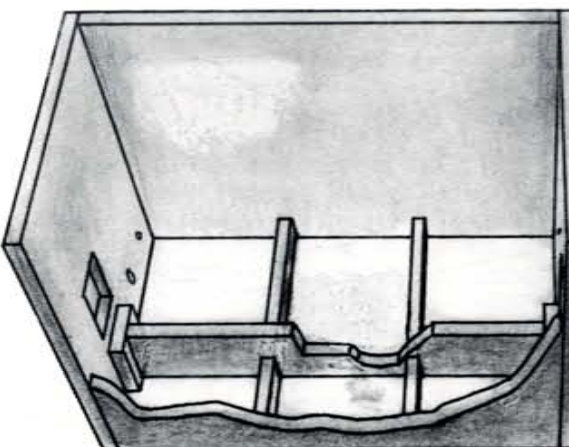
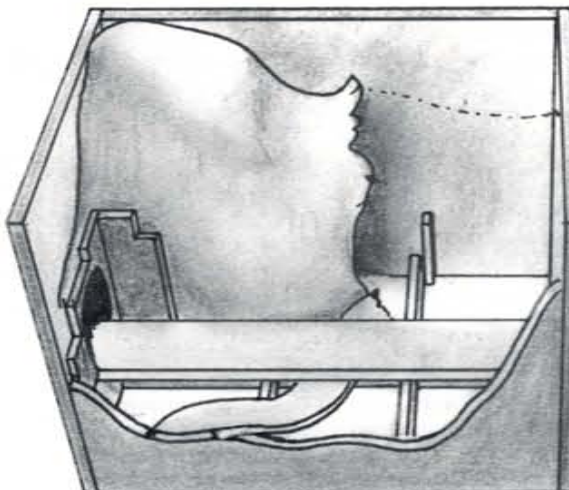
Ungleich schwieriger ist es bei hügeligen Landschaften mit Unterführungen, Brücken, Tunnels usw. Wie die obere Abbildung zeigt, stellt unser Beispiel einen Ausschnitt aus einer Mittelgebirgslandschaft dar. Die Eisenbahnstrecke kreuzt dabei zwischen zwei Tunneln ein kleines Flußtal. Der Fluß und die nebenherführende Landstraße werden dabei von der Eisenbahnstrecke mit einer alten Unterzug-Fachwerkbrücke gekreuzt.

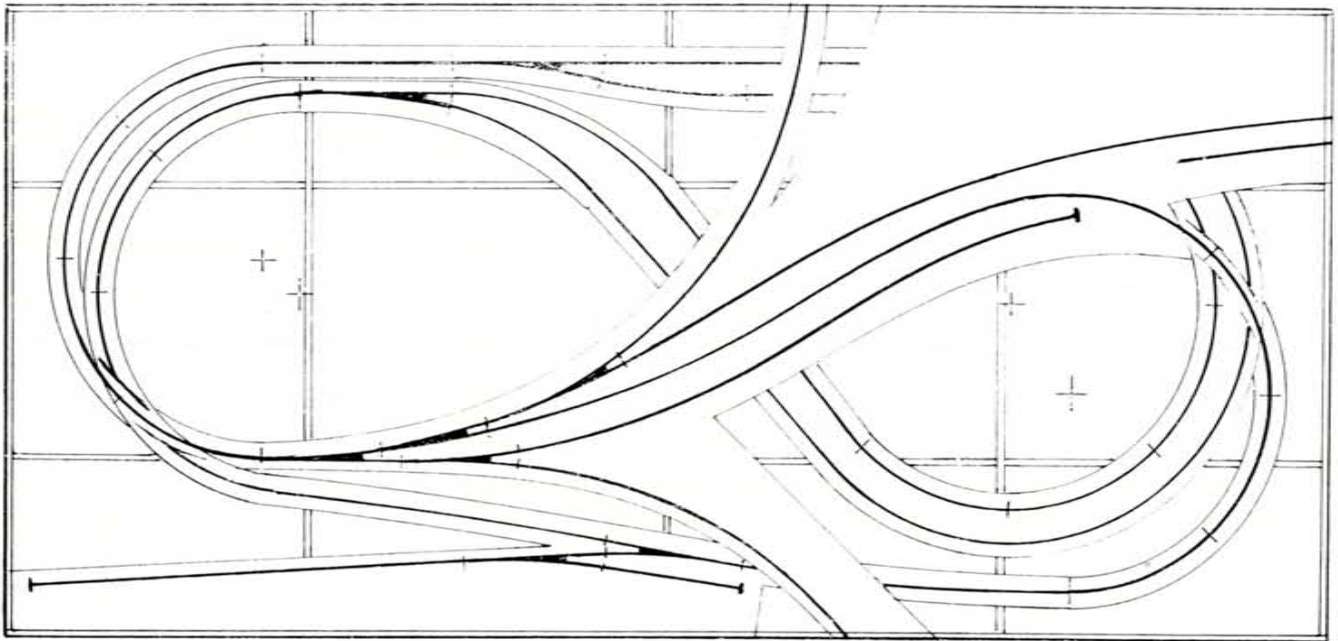
Bei genauerem Hinsehen ergeben sich bei diesem Beispiel zwei, wenn man den Fluß mitzählt, sogar drei Trassierungsebenen. Trassierungsebenen, das sind Flächen für Gleiskörper, Straßen, Gebäude und – wenn sie mit Folien gestaltet werden – auch für Flüsse und Seen, sowie natürlich für alle ebenen Wiesen, Felder, Wälder usw.

Wie in der zweiten Abbildung dargestellt, wird zwischen den genau ausgeschnittenen Trassen die Geländestructur mit einer geeigneten, selbsttragenden Geländematte (z. B. Kibri, Busch) geformt. Anstelle der Geländematte kann man natürlich auch Vollmaterial, wie z. B. Styropor oder freigeschäumten PU-Schaum verwenden und dabei die Geländeformen mit dem Messer herausarbeiten. Bei der Verwendung von Geländematten sollten aus Stabilitätsgründen Stützleisten am Grundrahmen angebracht werden.

Daß gerade bei der Nachbildung von Bahnunterführungen oder Brücken bereits genau auf die spätere Lage geachtet werden muß, ist aus der dritten Abbildung ersichtlich. Hier wurde bereits aus der Trassenverstrebung das Profil für die Straßentrassierung und den Fluß herausgesägt.

Die vierte Abbildung zeigt schließlich noch den leeren Modulkasten mit den beiden Modulendstücken und der Rückwand. Die vordere Blende sollte bereits in diesem ersten Baustadium dem Geländeprofil des späteren Moduls entsprechen.





Anlagenbau im Detail (II)

Im letzten Heft sind wir einigen grundsätzlichen Überlegungen bei der Anlagenplanung nachgegangen. Dabei haben wir Ihnen den Entwurf einer kleinen Anlage vorgestellt, deren Bau wir, wie angekündigt, in dieser Serie beschreiben wollen.

2. Offene Rahmenbauweise

Wir haben uns bei unserer Anlage für die „offene Rahmenbauweise“ entschieden. Verdeckte Gleisanlagen, Unterflur-Weichenantriebe usw. sind bei dieser Bauweise auch nachträglich noch einigermaßen gut zugänglich.

Wie ist nun die Rahmenkonstruktion dieser Anlage aufgebaut und was für Material ist dazu notwendig?

Wie Sie dem Grundrißplan und der Skizze 1 und 2 entnehmen können, werden die Gleistrassen auf einer gitterähnlichen Rahmenkonstruktion befestigt. Um bei dieser Anlagengröße eine ausreichende Verwindungsfestigkeit der Rahmenkonstruktion sicherzustellen, sollte die Höhe der einzelnen Rahmenteile 5 cm nicht unterschreiten. Als Material sollte nur gut abgelagertes, mehrschichtverleimtes Sperrholz mit einer Mindeststärke von 10 mm verwendet werden. (Die Maße in unserer Skizze beziehen sich alle auf eine Materialstärke von 10 mm für die Rahmenteile.) Mit einer Stichsäge – falls diese nicht vorhanden, wird Ihnen sicher auch Ihr Schreiner

diese Arbeiten durchführen – werden, laut Zeichnung Nuten in die Rahmenteile gesägt, so daß diese wie skizziert zusammengesteckt und verleimt werden können. Die vier äußeren Rahmenteile werden nun bereits möglichst genau dem Geländeprofil entsprechend zugeschnitten und anschließend miteinander verleimt und verschraubt. Die innere Rahmenkonstruktion wird dabei in diesen Rahmen stumpf eingeleimt und verschraubt. (Zur Verdeutlichung haben wir in der Skizze auf die Darstellung des äußeren Rahmenbrettes verzichtet.)

Im Gegensatz zu den Rahmenteilen genügt bei den Gleistrassen 5 mm starkes Sperrholz. Auf ein entsprechend großes Sperrholzbrett wird der Gleisplan exakt im Maßstab 1:1 aufgezeichnet. Mit einem Abstand von 5 – 10 mm neben dem Gleis wird dann die Schnittlinie für die Gleistrasse ausgeschnitten. Da es bei unserer Anlage mehrere Überschneidungen bzw. mehrere Überführungen gibt, muß das Aufzeichnen für den oberen und den unteren Gleisstrassenbereich getrennt auf zwei verschiedenen Brettern erfolgen.

Nach dem Aussägen – zweckmäßigerweise auch wieder mit einer guten Stichsäge – beginnt man nun den unteren Trassenbereich auf die innere Rahmenkonstruktion zu legen und in der richtigen Lage zu fixieren. Der Trassenbereich mit dem Höhenniveau „0“ kann dabei bereits aufgeschraubt und verleimt werden. Da wir, wie im letzten Z-Journal bereits festgestellt, bei dieser kleinen Anlage relativ große Steigungen zu bewältigen haben, sind im Bereich der beiden unterirdischen Kreuzungen die Trassenbretter der oberen Trassierung herausgenommen. Die oberen Gleise werden also

„freischwebend“ über den unteren verlegt. Man gewinnt dabei einen Höhenunterschied von 5 mm, der die ungünstigen Steigungen etwas vermindert.

Um gleichmäßige Steigungen und Höhenniveaus zu gewährleisten, werden unterhalb der Gleistrassen Holzklötzchen als Distanzstücke an die inneren Rahmenteile geschraubt und verleimt. Dabei ist aber unbedingt auf einen sehr gleichmäßigen Neigungsverlauf zu achten. In kritischen Bereichen sollte man sogar die Distanzstückchen vor der endgültigen Befestigung mit kleinen Schraubzwingen anklammern und einige provisorische Fahrversuche mit angehefteten Gleisen vornehmen. Bei den gesamten Arbeiten im Bereich der Gleistrassen ist äußerster Sorgfalt anzuraten, da sich Fehler in diesem Bereich später nur noch sehr schwer korrigieren lassen. Bevor man also darangeht, die Gleise endgültig zu montieren, sollten wirklich nochmals an allen kritischen Stellen Fahrversuche mit provisorisch montierten Gleisen vorgenommen werden. Erst wenn bereits dieser provisorische Betrieb zur vollen Zufriedenheit funktioniert, kann man mit dem endgültigen Befestigen der Gleise beginnen.

Da die Gleisverlegung gerade bei dieser Anlage auch einige Probleme mit sich bringt, wollen wir diese Arbeiten in der nächsten Ausgabe des Z-Journals ausführlich beschreiben. Es wird dabei nicht nur nochmals auf den Einbau von Unterflur-Weichenantrieben eingegangen, sondern auch auf die Realisierung von Gleisüberhöhungen, die richtige Verwendung von Flexgleisen usw.

(wird fortgesetzt)

WB



Keine Entmündigung des „Spiel-Eisenbahners“

Nachlese zur „Modellbahn von morgen“

Viele Zuschriften und Gespräche lassen erkennen, daß der Trend bzw. die Entwicklungsrichtung der „Modellbahn von morgen“ gefunden worden ist. Die allgemein positive Akzeptanz beinhaltet, daß eine sinnvolle Anwendung von Rechnern oder Mikroprozessoren bei Modellbahnen in Zukunft nicht zu umgehen ist. Ohne in technische Abhandlungen zu verfallen, sind, um nicht mißverstanden zu werden, einige Anmerkungen nachzuvollziehen.

Eine hochpotente Mikro-Elektronik verleitet allzugern, von ihr praktisch alles zu erwarten. Doch schält sich immer mehr heraus, daß es auch mit noch so viel Technik keine narrensicheren Automaten gibt. Gäbe es diese, könnte eine solche Zielrichtung gefährvoll werden und zu einer Entmündigung des „Spiel-Eisenbahners“ als Anwender ausarten; der Sinn eines Spielmittels wäre verfehlt. Die Aufgabe des Spielmittels ist vielmehr, mit eigenen Geisteskräften Mittel und Wege für durchschaubare Lösungen von Problemen zu entdecken, um eine geistige Untätigkeit in der Anwendung zu verhindern.

Am Spiel zu lernen und Erfahrungen zu sammeln und auszuwerten gilt gleichviel für die Modellbahn mit ihren drei Anwendergruppen (das sind Spiel-, Modell- und

Technik-Eisenbahner). Dem Modellbahnhersteller fällt indes die Aufgabe zu, Märkte hinzuzugewinnen, zu halten und auszubauen. Diesen richtungsweisenden Aspekt erfüllt allein die rechnerunterstützte Modellanlage der Zukunft, deren Notwendigkeit bei den kleinen Baugrößen „N“ und „Z“ so augenfällig erkannt wird.

Rechnerunterstützt heißt aber, daß bestimmte Operationen vom Rechner übernommen werden, weil sie gewollt, nicht indessen unbedingt erforderlich sind. Zwei prinzipielle System-Richtungen kristallisieren sich unterschiedlich in ihrer Organisation heraus:

1. Jede Modellbahn-Anlage erhält ihre spezifisch zugeschnittene „Hardware“, das sind ihre anlagespezifisch zugeschnittenen, apparativen Bestandteile.

Das entspricht treffend der Handlungsweise der Mitglieder in einem Modellbahn-Club oder des Technik-Eisenbahners, der sich ausschließlich mit seiner eigenen Modellbahn-Anlage befaßt. Die Hardware dieser Anlagen ist gering, weil die ganzen Steuerungs- und Regelungsaufgaben der Rechner übernimmt.

Ein Technik-Eisenbahner, meist ein Fachmann der Elektronik und Datentechnik, würde stets selbst die anlagespezifische

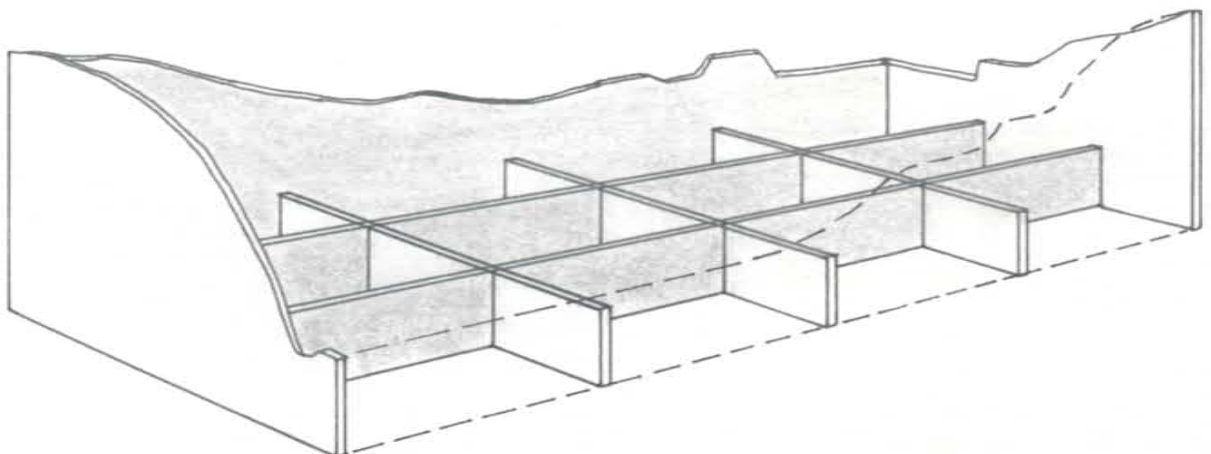
Hardware oder deren apparative Bestandteile in eigenem Konzept mit einer fast selbstgefälligen Arroganz entstehen lassen. Seine Vorstellungen spiegeln sich in den vielfältigen Programmfolgen. Die technischen Fähigkeiten bleiben für den allgemeinen Gebrauch schwer nutzbar, weil ein so gestaltetes Spiel mit dem Rechner die Modellbahn-Anlage zu einem visionellen und zweitrangigen Objekt degradiert. So sollte es nicht sein!

Im Mittelpunkt hat die Modellbahn-Anlage zu stehen, die im weitgehenden Sinn ein erweiterungsfähiges „Lehr- und Lernmittel“ für die verschiedenen Interessentengruppen darstellt.

Eine so gestaltete Modellbahn-Anlage verblüfft immer wieder mit ihrer technischen Vollkommenheit in allen Spielarten. Ihre technische Faszination ist in Museen und auf Messen zu beobachten.

Solche Anlagen wird es auch in der Zukunft geben. Alle, die sich mit derartigen Modellbahn-Anlagen und ihrer Steuerung beschäftigen wollen, sollen und dürfen diese Aktivität auch weiterhin betreiben.

In Verfolgung der gleichen Zielrichtung und unter der Voraussetzung, daß sich Modellbahn-Anlagen vergrößern lassen und zu Großanlagen heranwachsen, gibt es eine zweite, weitaus praktikablere Lösung. Sie bringt eine Belebung in die drei Abnehmergruppen und könnte besonders die Jugendlichen zwischen 12 und 18 Jahren ansprechen, die sich bislang für Modellbahn-Anlagen wenig interessiert zeigen. Sie fordert das System:



2. Die Modellbahn-Anlage mit ansteuerbaren Modulen, die gewisse Funktionen in sich überwachen und die aneinanderreihbar sind. Sie muß, sowohl manuell als auch vom Rechner übernommen, beeinflussbare Betriebsabläufe unter den Sicherungsbedingungen eines Bahnbetriebes zulassen.

Dieses System 2 erfordert eine andere Organisation mit vielen einzelnen anlagenbedingten Hardware-Aufgaben. Die kompatible Baugruppenteknik bleibt für die verschiedenen Hersteller charakteristisch erhalten. Wenn die kleinen Baugrößen „N“ und „Z“ eine rechnerunterstützte Philosophie benötigen, verbleibt einzig und allein dieses System 2. Die Zeichnung zeigt ein solches System im Blockschaltbild.

Die Modellbahn-Anlage (Fahrzeuge, Fahrstrecken, Weichenstraßen, Signale, Blockstellen und Anlagezubehör) erhält Anlagemodule mit Melde- und Steuerungsfunktionen. Die Fahrgeräte greifen manuell in die Anlage ein und haben mit ihren Fahrgerät-Überwachungsmodulen Priorität. Über eine ausbaufähige Parallel-Schnittstelle in Baugruppen gehen alle Vorgänge sichtbar an den Stellpult mit Befehlstastatur und Anzeige.

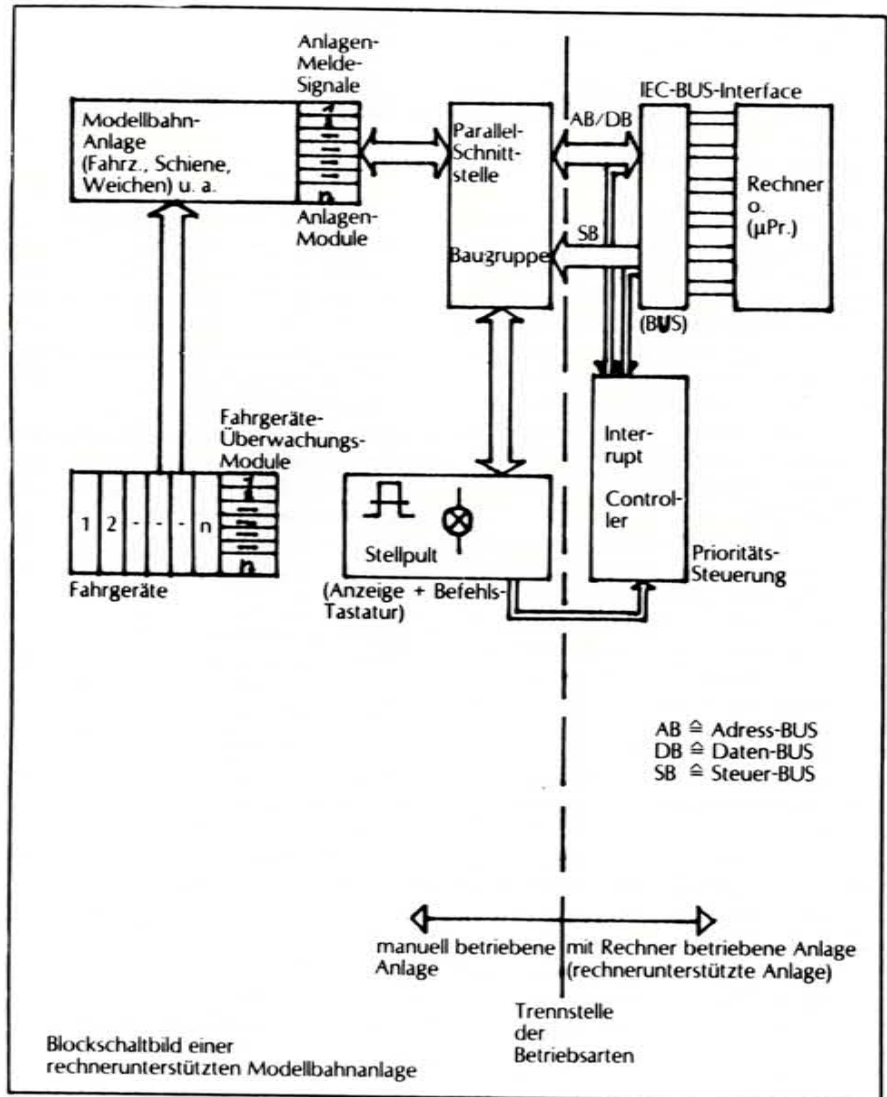
Sollte ein Rechner angeschlossen werden, laufen alle Daten (Adress-BUS, Daten-BUS, Steuer-BUS) von der Parallel-Schnittstelle entweder über einen BUS zu einem Prozeßrechner, oder über ein IEC-BUS Interface zu einem handelsüblichen programmierbaren Rechner. Zur Sicherung der Prioritäts-Steuerung ist zwischen BUS und Stellpult ein Interrupt-Controller zugeschaltet.

Eine solche Organisation ist jeder manuellen Beeinflussung und Ansteuerbarkeit zugänglich. Sie kann an gewollten Stellen vom Rechner übernommen oder auch ausgeschaltet werden. Die Prioritätssteuerung, die vom Stellpult aus oder den Fahrgeräten getätigt wird, beugt einem tatenlosen Dastehen und Zuschauen eines Spiel-Eisenbahners vor. Sie läßt ihn bewußt aktiv in das Geschehen des Betriebsablaufes eingreifen. Der Sinn und die Aufgabe einer rechnergestützten Modellbahn-Anlage sind berücksichtigt.

Fazit:

Der Spiel- und der Modell-Eisenbahner behält seinen ihm zugewiesenen Platz, weil die Attraktivität der Modellbahnanlage ihre Spiel- und Lernfähigkeit nicht verliert. Der Modellbahn-Industrie werden Märkte neu gewonnen und ausgebaut. Die Entwicklung der vielzahligen Hardware an ihren Systemen garantiert langfristig hohe Stückzahlen. Eine anlagengerechte Standardisierung für die rechnerunterstützte Modellbahn ist ein Gebot der Stunde und könnte diese Entwicklungsphase verkürzen.

Prof. Dr. Klaus Thomas



„Abenteuer Eisenbahn“



Was heißt hier „Frauen im Vormarsch“ (vgl. Seite 10) ? – mit oder ohne Haftreifen, das ist hier die Frage!

Foto: Nauroth



Für Sie getestet: Ae 6/6 der SBB, Märklin 8849/8850

Ende 1984 erschien unter der Märklin-Artikel-Nr. 8850 das Z-Modell der Ae 6/6 Nr. 11412 „Zürich“ mit grüner Lackierung. Seit August 1987 ist die rote Ausführung Nr. 11429 „Aldorf“ (8849) erhältlich. Der mittig im Druckgußchassis eingebaute, dreipolige Gleichstrommotor ohne Schwungmasse treibt über ein Schnecken-Zahnradgetriebe sämtliche Achsen an. Unser Mitglied Hans-Joachim Müller aus Freudenberg hat eine der neuen roten Ae 6/6 für uns getestet (8849, vgl. Z-Neuheitenkatalog 87/88, Seite 5).

Vorgeschichte:

Ab 1952 beschaffte die Schweizerische Bundesbahn (SBB) für den schweren Personen- und Güterzugverkehr die 4 400 kW (Stundenleistung) starken und 125 km/h schnellen Mehrzwecklokomotiven der Baureihe Ae 6/6. Diese sechssachsigen Lokomotiven sind als einzige Nachkriegskonstruktionen der SBB nicht für die erhöhten Kurvengeschwindigkeiten der Zugreihe „R“ zugelassen. Bis zur Lokomotiv-Nr. 11425 erhielten die Ae 6/6 breite Zierstreifen am Lokkasten sowie Wappen der Kantone. Ab der Nr. 11426 entfielen diese Zierstreifen. Die Lokomotiven 11426 bis 11450 tragen Wappen der Kantonshauptstädte. Beginnend mit den Lok-Nummern 11402, 11416 und 11422 erhalten diese Lokomotiven im Zuge der Hauptrevision R3 die neue SBB-Lackierung „Verkehrsröt“, RAL 3020.

Fahrleistungen:

Ruckfrei fahrbare Mindestgeschwindigkeit: umgerechnet ca. 20 km/h; Höchstgeschwindigkeit: umgerechnet ca. 470 km/h!

Eine für solche Höchstgeschwindigkeit ausgelegte Getriebeübersetzung senkt zwar die Motordrehzahlen im vorbildorientierten Geschwindigkeitsbereich und reduziert somit den Verschleiß, schränkt aber die Regelbarkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten sehr ein.

Das Elektronik-Fahrgerät 6701 ermöglicht übrigens eine Mindestgeschwindigkeit von umgerechnet ca. 4 km/h.

Wegen des selbsthemmenden Schneckengetriebes und dem Fehlen einer Schwungmasse ist kein Auslauf vorhanden. Allerdings rutscht die mini-club-Ae 6/6 bei Stromunterbrechung bei Höchstgeschwindigkeit immerhin 7 cm über das Gleis. Dadurch wird – auch bei vorbildorientierter Geschwindigkeit – verhindert, daß angehängte Wagen entgleisen.

Fahreigenschaften:

In allen Geschwindigkeitsbereichen läuft das Z-Modell mit und ohne Last in beiden Fahrrichtungen taumelfrei. Der Geräuschpegel liegt etwas höher als bei anderen mini-club-Lokomotiven, ist jedoch keinesfalls laut.

Zugkraft:

Das Kunststoffgehäuse der mini-club-Ae 6/6 sitzt auf einem Metallfahrwerk, das bis zur Fensterunterkante hochgezogen wurde. Den restlichen Innenraum füllen Motor, Getriebe, Kunststoffisolierungen, Leiterplatte und Glühbirnen aus. Ballastgewichte sind nicht vorhanden. Das Modellgewicht beträgt 30 Gramm. Es wurde nachstehende Anzahl vierachsiger Reisezugwagen gezogen:

In der Ebene 13, bei 4 Prozent Steigung 6. Diese Zugkraft reicht für den normalen Bedarf völlig aus. Die Entscheidung, im Interesse optimalen Rundlaufs der Räder und guter Stromabnahme auf Haftreifen zu verzichten, war sicherlich richtig.

Stromabnahme:

Über Federblechstreifen erfolgt die Stromabnahme von der ersten und dritten Achse jedes Drehgestells, wahlweise über federnde Dachstromabnehmer. Nur bei extrem niedrigen Geschwindigkeiten blieb die Ae 6/6 gelegentlich auf Weichen stehen. Ansonsten sind keine Kontaktschwierigkeiten aufgetreten. Auch im Oberleitungsbetrieb ist eine sichere Stromzuführung gewährleistet.

Wartungsfreundlichkeit:

Das aufgerastete Kunststoffgehäuse läßt sich mit zwei Handgriffen leicht abnehmen, die in einer bebilderten, mit Text ergänzten Betriebsanleitung ebenso dargestellt sind wie die wichtigsten Wartungsarbeiten. Nach unten offene Drehgestellgetriebeabdeckungen erleichtern das Abölen, doch kann leicht Staub und Schmutz in den Antrieb dringen.

Aufbau:

Das sehr fein gravierte Gehäuse mit vielen Einzelheiten gibt die Proportionen der Ae 6/6 recht gut wieder. Da jedoch ein bereits vorhandenes Fahrgestell verwendet wurde, treten in den Abmessungen Längendifferenzen auf. Die Gesamtlänge zum Beispiel beträgt 87,00 mm statt 83,64 mm, was der richtigen Vorbildlänge von 18 400 mm entspräche. Die Fenstereinsätze sind paßgenau. Die mattschwarzen Stirnfenster (mit Scheibenwischer!) und Fenster der Führerstandstüren stören den Gesamteindruck, zumal die Fenster

des Maschinenraumes transparent sind. Deren braune Farbgebung läßt eine Motorraumattrappe nicht vermissen. Es wurden die Märklin-Einheitspantographen verwendet, die nicht der beim Vorbild gebräuchlichen Bauart entsprechen.

Fahrwerk:

Für die Ae 6/6 wurde das Chassis der Baureihe 103 der Deutschen Bundesbahn (DB) verwendet, auf dem auch die mini-club-Lokomotiven der Baureihe 151 der DB aufgebaut sind. Daher sind neben der zu großen Länge (siehe oben) auch alle sichtbaren Fahrgestell Details natürlich nicht originalgetreu. Für die Drehgestellblenden wurden jedoch lokspezifische Formen hergestellt, die viele Einzelheiten erkennen lassen. Einen guten Eindruck hinterlassen auch die am Gehäuse angespritzten Blattfederpakete und die Pufferbohlen.

Farbgebung/Beschriftung:

Die rote Farbgebung mit grau/silberfarbenem Dach ist ausgezeichnet, die Farbkannten äußerst exakt, der Zierstreifen und die Bedruckung konturenscharf. Das Wappen der Stadt Aldorf ist vierfarbig. Die Beschriftung ist vollständig, zum Teil lupenlesbar, zum Teil angedeutet, bei der Testlok jedoch nicht ganz abriebfest. Die Griffstangen der Führerstandstüren sind farblich nicht abgesetzt, die Speichen der Räder sind rot statt schwarz.

Beleuchtung:

Wie bei allen mit beleuchtetem Spitzensignal ausgestatteten mini-club-Lokomotiven erfolgt auch bei der Ae 6/6 ein fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (auch im Gegensatz zu den meisten H0-Lokomotiven von Märklin). Schon im unteren Geschwindigkeitsbereich ist der Lichteffekt erkennbar, bei mittleren Geschwindigkeiten als gut zu bezeichnen. Bei voller Fahrspannung erfolgt eine – allerdings geringe – Streulichtabstrahlung aufs Gleis.

Zusammenfassung:

Wegen der bei Z (noch?) geringen Stückzahlen ist es sicherlich aus Kostengründen erforderlich, verschiedene Gehäuse auf ein Chassis zu setzen. Im Falle der Märklin-mini-club Ae 6/6 ergibt dies lediglich 74 Vorbildzentimeter Längendifferenz. Jeder Z-Bahner mag selbst entscheiden, ob er dies akzeptiert oder nicht. Jedenfalls erhält man ein funktionstüchtiges, schönes Modell mit ausgezeichneter Gravur des Gehäuses und gutem Farbfinish. Verbesserungswürdige Punkte: Getriebeübersetzung, Auslauf, Drehgestellgetriebeabdeckungen (bei diversen mini-club-Loks werden bereits geschlossene Abdeckungen verwendet) und die Härte der Bedruckung. Punkte, die allerdings im Hinblick auf die positiven Seiten des Modells kaum ins Gewicht fallen dürften.

Club-Börse

Lokomotiven, Wagen, Werbewagen, Kataloge, „märklin magazin“ aus Sammlungsauflösung preiswert abzugeben. Liste gegen Freiumschlag.
Peter Höcker, Langelinienwall 16, D-3200 Hildesheim

Suche Dampflokomotiven aller Art, auch defekt. Tausch gegen E-Loks oder Dieselloks möglich.
Suche Zugpackung 8102 „Bayerischer Schnellzug“.
Dr. Sven M. Rohmann, Igstadter Str. 33, D-6200 Wiesbaden-Bierstadt

Suche Märklin Z-Wagen „Tuborg“.
Joachim Münker, Postfach 14 40, D-5910 Kreuztal, (0 27 32) 23 63/33 63 (14 – 18 h)

Belgische Mitglieder des Z-Club, die sich für Modulbau interessieren, bitte melden bei
Claude Kruch, Brüssel, Tel. Büro 02-2 34 66 33 abends 02-6 87 46 85

Verkaufe Werbewagen, Auslaufmodelle und Zubehör (Schiebebühne etc.), Liste gegen Freiumschlag.
Suche Chip-Lupenwagen.
Joachim Gluch, Hover Weg 9 b, D-5064 Rösrath 1

Suche 8720 D-Zug-Wagen 1. Klasse ozeanblau/beige mit schwarzer Unterkante.
P. Plössner, Griesheimer Stadtweg 46 A, D-6230 Frankfurt 80, Tel. 069/6 05 63 71

Suche mini-club-Freundeskreis-Rundbriefe vor 1981 sowie nach Mai 1985.
Suche defektes rollendes Material zwecks Umbau/Ausschlachten.
Wolf-Dieter Kalms, Postfach 18 02, D-5800 Hagen

Suche 8601/03/11/13/16 vor 1975.
Wer hat Interesse an Z-Briefkontakt?
Franz Santjohanser, Postfach 3 42, D-8938 Buchloe

Suche mini-club-Druckgaskesselwagen.
Klaus Hammesfahr, Hoffnung 6, D-5650 Solingen 1

Geschichten um „Z“: „Die Suggestion der Gegensätze!“ oder Wie ich „Z“-Anhänger wurde!

Obwohl ich vor 30 Jahren selbst einige Zeit bei der DR beruflich tätig war, hatte ich keine besonderen Ambitionen zum Bahngeschehen. Ich wollte keine Schienen verlegen oder Lokführer werden. Von Modelleisenbahnen war in meinem Leben (abgesehen von einer Aufziehhok, die mir mein Papa – bereits überdreht – auf den Geburtstagstisch stellte und die nach eingehender Untersuchung meinerseits vom Umtausch ausgeschlossen war) nie die Rede.

Bis zu jenem denkwürdigen Tag.

Von einem langjährigen beruflichen „nur“-Telefonbekannten wurde ich mit Frau zum Kaffee eingeladen. Ich bin mit 1,80 m zwar auch kein Zwerg, aber der Hausherr war ein Hüne. Außer uns waren noch ein weiteres Ehepaar sowie seine Tochter mit Mann, Kind und einem vierbeinigen „Etwas“, das die Absicht hatte, in absehbarer Zeit mal ein echter Mischlingshund zu werden, vor Ort.

Der Enkel hatte an diesem Tag Geburtstag. Sein größter Wunsch war eine Modellbahn so wie der Opa, aber der war „Z“-Bahner. Klugerweise hatte dieser dem Kleinen aber klargemacht, daß „Die“ nichts für Kinder sei und außerdem die Räumlichkeiten der Eltern sehr beengt sind. Ein großer Garten war aber vorhanden.

Also hatte sich Opa die großen Hosen angezogen und dem Kleinen eine LGB-Lok und zwei Wagen sowie einige Meter Schienen gekauft. Natürlich sollten diese nun stilgerecht an den Mann (sprich Kind) gebracht werden. Dazu hatte der Opa zwei Meter LGB-Gleis quer zum Fenster mit zusätzlich in der Mitte aufgelegtem Z-Gleis so hingelegt, daß die Schienenenden jeweils hinter dem Vorhang endeten.

Als nun Opas große Stunde kam, ließ er erst einmal eine Z-Lok mit einem oder zwei Wagen hin- und herfahren. Ich selbst schaute anfangs amüsiert, dann interessiert zu. Dem angehenden Hund mißfiel jedoch die Sache. Tapsig lief er

nebenher und verbellte das kleine Ding.

Nachdem die „Z“ wieder einmal hinter dem Vorhang verschwunden war, wurde die Kleine schnell heruntergenommen, und beim erneuten Erscheinen tauchte die im Verhältnis riesige LGB-Lok auf.

Der Vierbeiner war darüber so geschockt, daß er das Bellen vergaß und mit einem Quietschlaut unter den nächsten Stuhl sauste und seine Visitenkarte hinterließ (glücklicherweise nicht auf den Teppich).

Die Freude der Kleinen war natürlich riesengroß.

Aber dann ging es, wie man so schön sagt, zur Sache. Die Herren der Schöpfung wurden zu Kindern. Wir alle, technisch interessiert, aber Modellbahnbaunauten, keine Ahnung von Spurweiten, Nenngrößen, Systemen, Kompromissen bei den Radkranzabmessungen und, und, und, ließen uns vom Opa einführen in die Wunderwelt der Modelleisenbahn.

Mich hatte dabei der extreme Gegensatz, der für Kinder vielleicht richtige grobe Baustil der Großbahn und die überaus feine Detaillierung der „Z“ beeindruckt. Gepackt aber hatte es mich, als ich sah, mit welcher Sorgfalt und Feinfühligkeit diese Riesenhand vom Opa eine Lok nach der anderen aufgleiste.

Heute kann ich es ihm nachempfinden. Sind alle Räder drauf? Ist der Tender noch dran? Hoffentlich gibt es ausreichend Gleiskontakt? (Es soll da doch einen Vorführeffekt-Teufel geben.) Und in dieser – man möchte meinen symbolträchtigen – Handlung lag letztlich für mich der Sinn, mich der kleinen (in meinen Augen trotzdem größten) „Z“ zu verschreiben.

Was sich in der Zeit bis jetzt getan hat, möge ein berufenerer Geist in Worte kleiden, vielleicht mit dem vielversprechenden Titel „Meine Jahre mit „Z“!“

Wolfgang Urban

Suche Partner für Z-Großanlage (24 qm)
Bernh. Uhlemann, Wasserloses Tal 62, D-5800 Hagen 1

Reichhaltiges mini-club-Zubehör zu verkaufen.
Klaus Piotrowski
Tel. (D) 0 23 65/6 80 13

Verkaufe mini-club-Werbemodelle.
Liste gegen Freiumschlag.
Roland Metzger, Hauptstraße 42, D-7860 Schopfheim

Tausche Kodak-Packung gegen Unicef 8113 mit blauer Lok.
Dieter Woerz, Scharnhäuserstr. 83, D-7301 Ostfildern 1

Große Wettbewerbs-Verlosung

Insgesamt beteiligten sich 2 444 Besucher der Internationalen Modellbahn-Ausstellung in Köln an der Prämierung. „**Welches Diorama gefällt Ihnen am besten?**“ lautete die Frage. Unter den teilnehmenden Ausstellungsbesuchern wurden insgesamt 74 Preise verlost, die von den genannten Herstellerfirmen gestiftet wurden. Hierfür möchten wir uns nochmals ganz herzlich bedanken!

Gewinner und Preise im einzelnen:

- Hauptgewinn** Die *Reise für 1 Person nach Hamburg* zur nächsten Internationalen Modellbahn-Ausstellung gewann Stephanie Meyer aus 5241 Niederdreisbach.
- BRAWA** 1 *Warnkreuzset*: Jan Orth, 5020 Frechen 4.
1 *Z-Blocksignal*: Carsten Fischer, 5884 Halver.
- BUSCH** 1 *Warnkreuzset*: Dagmar Neubauer, 4300 Essen 1.
1 *flexible Bahndamm-Auffahrt*: Wolfgang Weissenbrunn, 4040 Neuss.
- FALLER** 5 *Brückenpackungen*: Berndt Silbermann, 3050 Wunstorf 1; Sebastian Knöppel, 5800 Hagen 1; Gerhard Wiegatz, 4802 Halle; Armin u. Frank Berberich, 7143 Vaihingen; Helmut Muspach, 6502 Mainz-Kostheim.
- KIBRI** 10 *verschiedene Gebäudebausätze einschl. der Fabrik*: Guido Rücker, 5600 Wuppertal 11; Thorsten Rübel, 5024 Pulheim 1; Rainer Fröhlich, 5330 Königswinter 1; Christel Buth, 4600 Dortmund 18; Hans-Jürgen Ullitzner, 5000 Köln 91; Ralf Philippen, 4040 Neuss 1; Karl Gschmitt, 5870 Hemer; Joachim Stobbe, 4100 Duisburg 1; Christian Großhennig, 5600 Wuppertal 1; Armin Berberich, 7143 Vaihingen.
- MÄRKLIN** 1 *E-Lok BR 110 der DB*: Melanie Bartsch, 4300 Essen 1.
1 *E-Lok AE 3/6 der SBB*: Heinz Spiegel, 5093 Burscheid.
- MZZ** 2 *Feuerwachen*: Klaus-Peter Janssen, 8500 Nürnberg 80; Horst Rosemann, 5350 Euskirchen.
2 *Himmel-Hintergrundkulissen*: Margret Hahn, 5600 Wuppertal 22; Helmut Uhrig, 6712 Bobenheim-Rotheim.
1 *Autopackung*: Michael Schulz, 5460 Linz/Rh.
- NOCH** 30 *Autopackungen in 10 versch. Sets*: Linda Kremer, 5000 Köln 30; Horst Brinkmann, 4006 Erkrath 1; Oliver Kenth, 5013 Elsdorf; Inge Becker, 5485 Sinzig; Hans-Gerd Ulrich, 5060 Bergisch Gladbach 1; Helga Vogt, 4100 Duisburg 18; Christian Drescher, 4030 Ratingen 1; Heinz Günter Stiewe, 4630 Bochum 1; Kerstin Müller, 4054 Nettetal 1; Manfred Blumeier, 2800 Bremen 41.
- OTTO'S FIBELVERLAG** 10 *Plakatsätze (historische Eisenbahnbilder)*: Anke Stephan, 5758 Fröndenberg; Werner Müller, 5210 Troisdorf; Therese Köckemann, 4000 Düsseldorf 31; Claudia Rastätter, 5600 Wuppertal 1; Dietmar Krause, 5653 Leichlingen 1; Max Lörcher, 4933 Blomberg; Wolfgang Meye, 5000 Köln 91; Ingrid Laukmichel, 5000 Köln 40; Dirk Wenzel, 7443 Linsenhofen; Horst Lange, 3502 Vellmar-West.
- RAILEX** 1 *Dampflokomotive „Glaskasten“ der DB*: Frank Unterstell, 5202 Hennef/Sieg 41.
5 *Kartonmodelle „Isartor“*: Lieselotte Hilgers, 4050 Mönchengladbach 5; Michael Reitler, 5102 Würselen; Hans Bauhaus, 5800 Hagen 5; Christoph Leiber, 5308 Rheinbach; Tilman Renz, 7000 Stuttgart 80.
- VOLLMER** 6 *Gebäudebausätze in versch. Baugrößen*: Christina Blackert, 5100 Aachen; Reiner Schmidt, 5205 St. Augustin 1; Jörg Paschke, 7024 Filderstadt 1; Wilhelm Mörsberger, 5000 Köln 60; Patrick Schober, 5300 Bonn 1; Heinrich Meurer, 5000 Köln 41.
- Tagesgewinner** Außerdem wurden *täglich 3 Schlüsselanhänger* mit einem Original-Märklin-Adlermodell der Baugröße 1 verlost. Auch diese Gewinner werden direkt benachrichtigt.

Herzlichen Glückwunsch!

Lehrer Uhlemann: „Ein idealer Unterrichtsplatz“

Ein Wunschtraum ging für 45 Kinder der Grundschule Nachrodt-Wibling aus dem Märkischen Kreis in Erfüllung: Auf der Internationalen Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör Köln vom 22. bis 26. Oktober 1987 hieß es für sie fünf Tage lang „Schule life“. Es galt hierbei, sich mit aktuellen Wirtschaftsabläufen vertraut zu machen.

Mit ihrem Lehrer Bernhard Uhlemann – einem Mitglied unseres Clubs – beschäftigten sich die Sechs- bis Zehnjährigen mit einem Wirtschaftsspiel und einem Spiel zum strategischen Denken. Hierbei kamen Modelleisenbahnen der verschiedensten Baugrößen zum Einsatz. Für die Lernspiele hatte die Messe- und Ausstellungsgesellschaft mbH Köln der Schule 72 Quadratmeter Ausstellungsfläche zur Verfügung gestellt.

Das Wirtschaftsspiel, das die Versorgung mit Gütern zum Gegenstand hatte, stellte beachtliche Anforderungen an die Schülerinnen und Schüler. Es umfaßte den gesamten Warenverkehr von der Auftragsvergabe bis zur Ankunft beim Empfänger. Zu den Einzelstationen, mit denen sich jedes Klassenmitglied befassen mußte, gehörten schriftliche Auftragsbestellung, Ausführung des Auftrags, Überprüfung, Transport mit der Bahn einschließlich Betriebsabwicklung (insbesondere Weichen- und Signalstellung) und mit dem Lkw. Ergänzt wurde dieses Spiel durch strategische Aufgaben, die Fahrten mit Modelleisenbahnloks zu bestimmten Abstellgleisen beinhalteten.

Lehrer Bernhard Uhlemann: „Die Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör in Köln war für die Klasse ein geradezu idealer Platz zum Lernen. Hier machte der Unterricht nicht nur Spaß, hier erlebten die Kinder auch, was sinnvolle Freizeitbeschäftigung ist.“

Unserem Mitglied wünschen wir auch weiterhin so viel Erfolg bei seinen Projekten mit der kleinen Eisenbahn!

„Lumbago“ oder „Tells Geschoß“?

Es kam, daß unser Z-Journal nicht ganz so pünktlich, wie normal. Es fehlte nicht am guten Willen, doch kann ich eure Neugier stillen.

Die Hexe war's, die böse Alte, die heimlich aus dem Hinterhalte den Schuß gab ab und traf ihn so, so etwas oberhalb vom Po.

Dank sei der Medizin beschieden, daß uns der Redakteur verblieben. Herr Kimmich war 'ne Weile krank, jetzt schreibt er wieder, Gott sei Dank!

Wolfgang Urban

