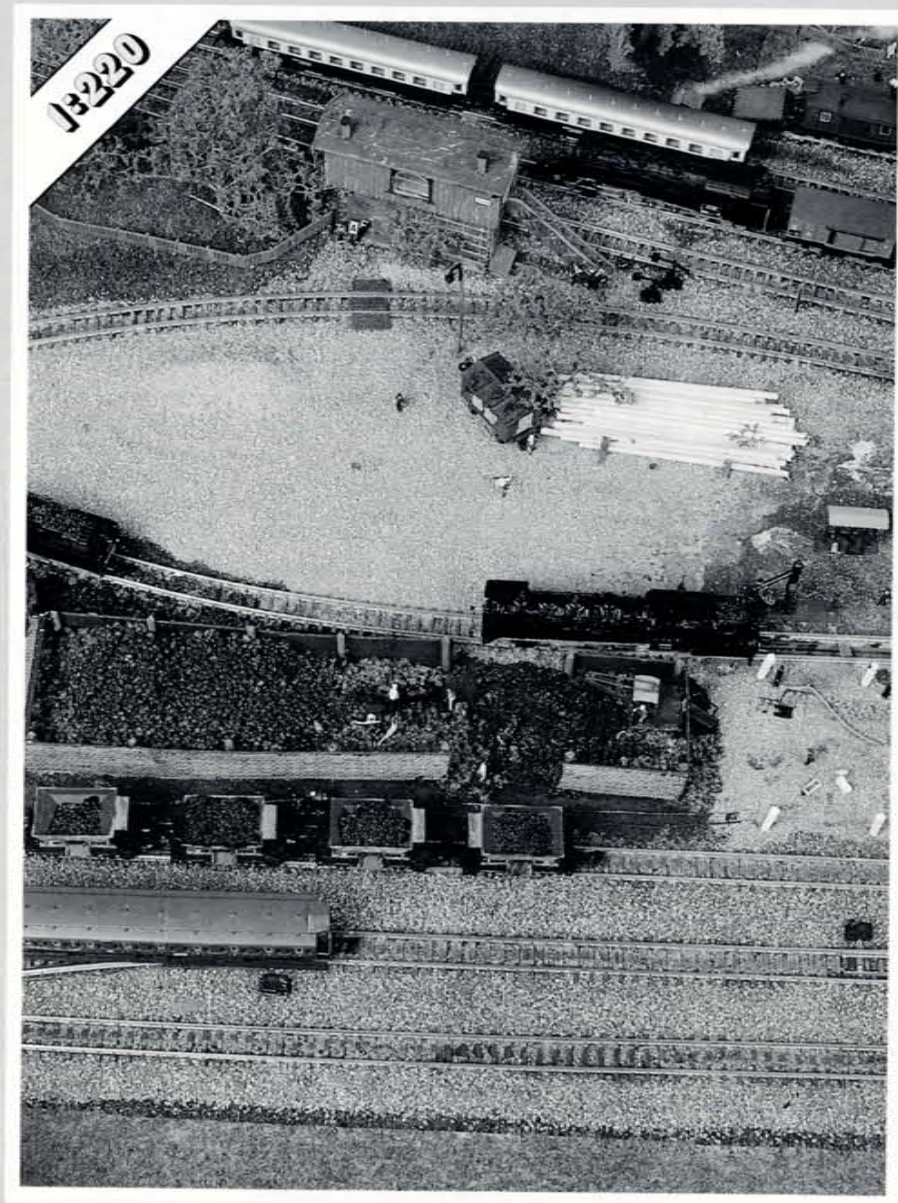


Z-JOURNAL

DAS Z-MAGAZIN DES Z-CLUB INTERNATIONAL



WIR FÖRDERN DIE Z-IDEE WELTWEIT

2+3/1989

Oktober
4. Jahrgang

18.-26. Nov.: 7. Intern. Modelleisenbahn-Ausstellung
Z IN STUTTGART

**7. Internationale
Modelleisenbahn-Ausstellung
in Stuttgart
vom 18. – 26. November 1989**

**Wir sind dabei:
Halle 5 EG, Stand 5023**



Unser Haus- und Hofdichter Wolfgang Urban kann, wie man auf dem linken Bild sieht, auch basteln – und wie! Der Zug ist mit einer richtig funktionierenden Leuchtschrift ausgerüstet. Auf dem oberen Bild erhält man einen ersten Vorgeschmack auf unseren diesjährigen Dioramen-Wettbewerb.

Liebe Club-Freunde!

Die Vorbereitungen für unseren Stand auf der 7. Internationalen Modelleisenbahn-Ausstellung in Stuttgart sind in vollem Gange. Schon jetzt möchte ich mich bei allen Helfern bedanken, die mit Rat und Tat zum Gelingen beitragen und sogar einen Teil des Jahresurlaubs dafür zur Verfügung stellen.

Auch in diesem Jahr beteiligen sich wieder über ein Dutzend unserer Mitglieder an dem Dioramen-Wettbewerb, bei dem auf der Grundfläche eines Z-Journals ein Anlagenausschnitt gestaltet werden mußte. Die Besucher der Ausstellung in Stuttgart werden vor eine schwierige Wahl gestellt sein, wenn sie gefragt werden: „Welches Modell gefällt Ihnen am besten?“

Aber auch sonst wird es auf unserem Stand, der mit rund 130 Quadratmetern unser bisher größter sein wird, einiges zu sehen geben: eine Modulanlage, zahlreiche Dioramen und Anlagen, einen Überblick über das Z-Programm der verschiedenen Hersteller und vieles andere mehr. Wir hoffen, daß viele unserer Mitglieder auch von weiter entfernten Orten den Weg nach Stuttgart finden. Eine Möglichkeit ist übrigens auch, mit der Bahn zu fahren! Es gibt Sonderfahrkarten.

Zu einem anderen Thema: In letzter Zeit mehren sich die Stimmen, die behaupten, „Z stagniere“. Und wir stellen fest, daß eine Reihe von Mitgliedern ihr Hobby an den berühmten Nagel hängt, andere Baugrößen bevorzugt oder Sammlungen zum Verkauf anbieten. Was ist los?

Liegt es vielleicht daran, daß unsere miniclub in vielen Geschäften nicht richtig vorgestellt wird und Modellbahn-Neulinge oder Umsteiger erst gar nicht von den Vorzügen der Z-Bahn erfahren? Oder ist es der Um-

stand, daß viele Erwachsene – zumindest für ihr eigenes Hobby – nicht gerne in einen Spielwarenladen gehen?

Werbewagen-Sammler werden verschreckt durch die steigende Zahl von Varianten (sprich Bedruckungen), an die ein normaler Sterblicher kaum noch herankommt und die „Normal“-Sammler schauen ob der Vielfalt(?) erschreckt in ihren Geldbeutel.

Was also ist zu tun? Sicher würde eine Menge Werbung gut tun, würde aber auch eine Menge Geld kosten, was wiederum die An-



Su am Donnerstag zum Telefondienst einzuteilen hatte leider keinen großen Erfolg. Damit wir wieder besser erreichbar sind, haben wir unseren Telefonabend ab sofort auf Dienstag 18 – 21 Uhr verlegt: 07 11/23 23 53.

gebote verteuern müßte. Sicher würde eine Reihe von Fachhändlern wieder mehr für Z tun, wenn die Kunden auch wieder mehr bei ihnen kaufen würden und nicht beim oft nur vermeintlich günstigen Versandhändler, der ohne großes Lagerrisiko arbeitet. Im letzteren Fall hätten auch Neulinge wieder die Chance, im Laden mehr von Z zu sehen.

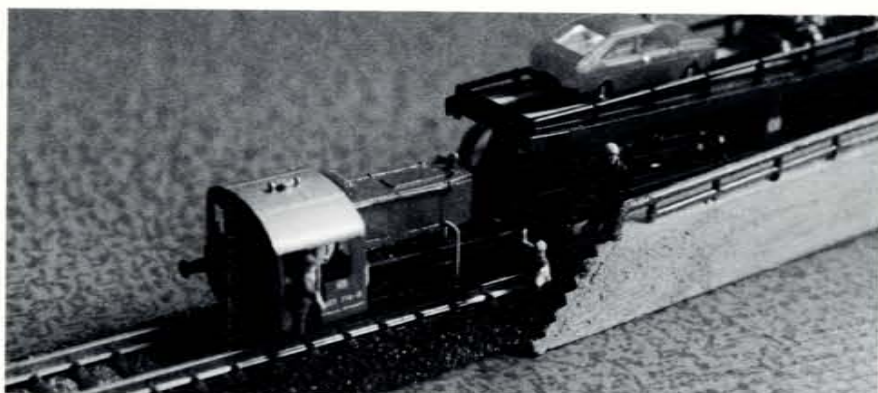
Auch wir können durch das Verschenken von Anfangspackungen und Zubehör(!) dazu beitragen, daß es wieder mehr Z-Freunde gibt und damit auch das Angebot der Hersteller wieder attraktiver wird. Für wirklich interessante Sachen, wie den Orient-Express und den „König Ludwig“ – das zeigen die Bestellungen – ist nämlich auch ein Markt da.

Hoffen wir, daß die nächsten Jahre einen Aufschwung für unsere Z-Bahn bringen und erfreuen wir uns an dem, was es gibt.

Her-Z-lichst Ihr

Roland Kimmich





Traumland

*Es ist wohl unschwer zu erraten,
was hier dem Bastler ist geraten.
Ob dieses Bauwerk existiert,
hat kaum dabei ihn interessiert.*

*Für ihn war wichtig nur allein,
so'n Ding hat keiner, also rein.
Die Schranke ist zwar schon kreierte,
doch sie wird auf dem Brett montiert.*

*Die Köf und Wagen sind verleimt,
weil nachts die Platte senkrecht träumt.*

Wolfgang Urban

Z-JOURNAL

Schickstraße 9, D-7000 Stuttgart 1
Tel. 07 11/23 23 53, (Di 18 - 21 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.

Der Jahresbeitrag beträgt derzeit DM 84,-. Von Mitgliedern außerhalb Europas muß ein Porto-Zuschlag von DM 30,- erhoben werden. Die einmalige Aufnahmegebühr beträgt DM 20,-. Der Mitgliedsbeitrag ist jährlich am 1. Januar fällig. Wenn Sie zum Jahresende austreten möchten, teilen Sie uns dies bitte schriftlich bis 30. Juni des betreffenden Jahres mit. Sitz des Vereins ist Stuttgart. Überweisungen bitte auf das **Postgirokonto Stuttgart 270 390-707** (BLZ 600 100 70).

Herausgeber und verantwortlich für den redaktionellen Teil: Roland Kimmich, D-7000 Stuttgart 1.

Alle veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt (Copyright 1988 by Roland Kimmich).

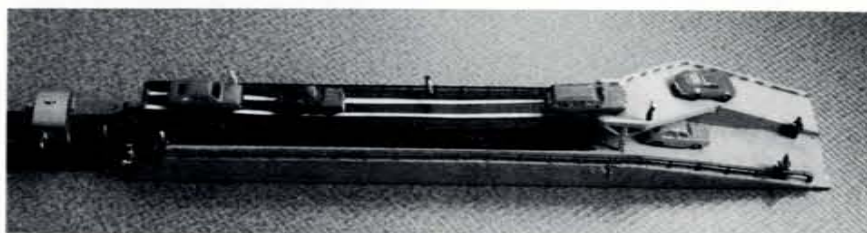
Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe, sonstige Vervielfältigung sowie Übersetzung und Verbreitung - auch auszugsweise - nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung.

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, Turnackerstraße 58, D-7024 Filderstadt;
Satz: W. Heinrich, Zaunackerstraße 9, D-7022 Leinfelden-Echterdingen 2;
Repro: M. Hiller, Haldenstraße 49, D-7024 Filderstadt.

Bitte teilen Sie uns **Anschriftenänderungen** umgehend schriftlich mit. Änderungen auf Überweisungsträgern reichen leider nicht.

Redaktionsschluß für die Ausgabe 4/1989 ist der **15. November 1989.**



Gold und Silber lieb ich sehr...

Seite 9: Z-Autos einmal anders, mit Diamanten und Rubinen.



...doch Su, die „Wilde“ etwas mehr!

Es sei denn, sie war wieder einmal unter der Anlage: „Kabelsalat“.



Rückblende I

1972 wurde „Z“ erstmals auf der Spielwarenmesse in Nürnberg vorgestellt.



Inhalt

In eigener Sache	2
Die Seite Drei	3
Club-Forum	4
Z-Rundschau	7
Anlagenbau:	
Bahnbetriebswerke (II + III)	10
Z-Modul:	
Die Zindelstein-Bahn	15
Z im Test:	
BR 120.1 der DB (8848)	18
Vollmers „Brennendes Haus“ ..	20
Profitips:	
Nachträgliche	
Weichen-Elektrifizierung	22
Vermischtes:	
Club-Börse	23
Sammlertips	23

Rückblende II

Pressekonferenz 1983 in Nürnberg: Thema Zugkraft (Foto letzte Seite).



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.

Liebe Leute!

Anbei ein paar Fotos von meinem Betriebswerk. Die Grundplatte ist $1 \times 0,75$ m groß. Es soll später in eine größere Anlage eingefügt werden. Ein Schattenbahnhof mit 4 Gleisen befindet sich hinter dem Hintergrund. Gefahren wird alles was dampft und dieselt in den alten DB-Farben. Auf Nietenzählerei lege ich dabei nicht viel Wert. Hauptsache, es macht Spaß. Das Rohrblasgestell ist übrigens aus Abfall und Blumendraht entstanden.

Viele Grüße

Curt-V. Heinrich (Australien)

Liebe Club-Freunde,

Ganz aktuell: mein eigener Z-Werbewagen für den Kommunalwahlkampf in Nordrhein-Westfalen!

Mit her-Z-lichem Gruß

K.-J. Schaaff (D)

Sehr geehrter Herr Kimmich,

haben Sie herzlichen Dank für Ihren Rundbrief vom 20. 7. 1989. Angesichts der von Ihnen geschilderten Gründe dürfte es unter den Mitgliedern unseres Clubs eigentlich kaum jemanden geben, der für Ihre Entscheidung kein Verständnis hat.

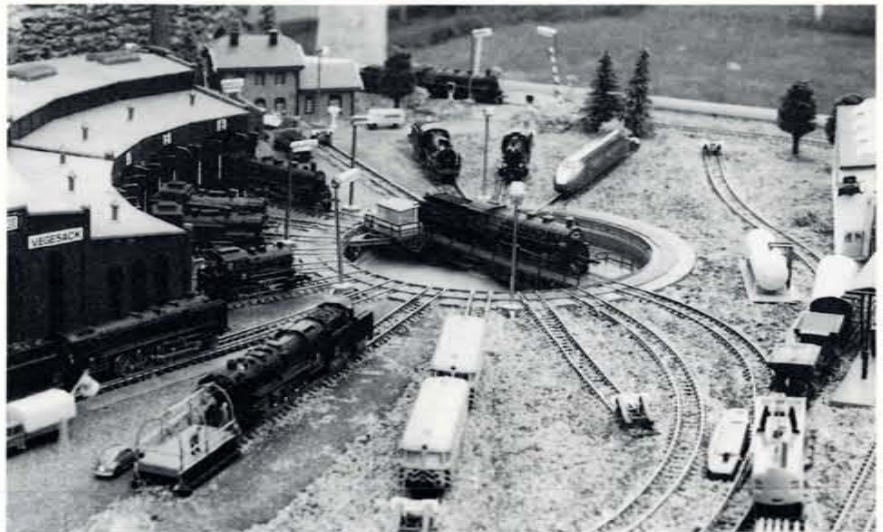
Für Ihre sicher schwierige Aufgabe bei Raillex wünsche ich Ihnen viel Erfolg. Für die Z-Spur wäre es unbedingt ein Verlust, wenn Raillex vom Markt verschwinden müßte. Zu viele gute Ideen sind in dieser Firma in der Vergangenheit geboren worden.

Es ist sehr zu loben, daß Sie zusätzlich Unterstützung bei der Clubarbeit durch die Mitglieder in Stuttgart erhalten. Dies dürfte sicherlich auch zusätzliche Möglichkeiten für die Vertretung der Interessen des Z-Clubs schaffen.

Last but not least wünsche ich Ihnen, daß der Krankenhausaufenthalt positiv verläuft und Sie sich bald von der Operation erholen.

Herzliche Grüße, Ihr

Dieter Radenbach (D)



Sehr geehrter Herr Kimmich,

heute erhielt ich Ihren ausführlichen Brief vom 20. 7. 89 und möchte Ihnen hierfür bestens danken.

Obwohl ich ein Märklin-Anhänger bin, hat sich der Bericht über Ihre Railex-Tätigkeit mit großem Interesse lesen lassen und ich wünsche Ihnen und der Firma Railex ein gutes Gelingen.

Für die verspätete Zusendung des nächsten Z-Journals haben sicherlich alle Z-Freunde Verständnis. Mit großem Interesse und Neugierde warte ich darauf.

Zum Schluß noch eine Frage. Ich bin sehr an dem Railex-Lokmodell der BR 01 interessiert, kann aber in Freiburg keinen Händler finden, der Railex führt. Was kann ich tun?

Mit freundlichen Grüßen und weiterhin gute Besserung

Ihr Z-Freund

Wolfgang Griese (D)

Anm.: Über die künftigen Railex-Bezugsmöglichkeiten informieren wir im Z aktuell.

Liebe Z-Freunde!

Ich möchte Bezug nehmen auf das Gedicht von Wolfgang Urban im Z-Journal 2/88: Zumindest eine Frau mehr gibt es jetzt unter den Club-Mitgliedern! Aber auch sonst bin ich wohl eher eine Ausnahme: ich bin nämlich „erst“ 25 Jahre alt, liege also unter dem Durchschnittsalter im Club von 35 – 45 Jahren. Außerdem bin ich nicht gerade sehr kaufkräftig, weil ich noch studiere; es werden nun einige Bierchen weniger in Hamburgs Kneipen vernichtet.

Wie ich zur Z-Spur kam? Ich stamme aus einer eisenbahnverrückten Familie und habe zwei ältere Brüder. Nach langem Geschrei bekam auch ich meine H0 mit ca. 5 Jahren, und dementsprechend sahen dann auch die ersten Schienen schnell aus. Aber was soll's, die Liebe zur Modellbahn blieb bestehen, schon lange liebäugelte ich mit der Anschaffung einer Z-Anfangspackung. Aber erst mal „in Natura“ ansehen! Also begab ich mich zielgerichtet auf die 6. Modellbahn-Ausstellung in Hamburg. Nach Begutachtung der Z-Anlagen an verschiedenen Ständen war es um mich geschehen. Es ging los!

Zunächst haben es mir die Bierwagen angetan, doch man kann sich ja gar nicht alle leisten, auch die jetzt auf den Markt gekommene Packung mit 6 Bierwagen aus München ist mir auf einmal zu teuer. Man hätte sie lieber einzeln verkaufen sollen, um Leute mit nicht so dickem Portemonnaie nicht abzuschrecken.

So werde ich in Zukunft wohl „normale Züge“ nach und nach zusammenstellen und – wenn der Examensstreß vorbei ist – vielleicht auch mal eine Anlage bauen, was bei mir sehr viel Zeit in Anspruch nehmen

Kurzkupplung für mini-club-Schnellzugwagen

Auf relativ einfache Weise habe ich einen großen Teil meiner Schnellzug- und Intercity-Wagen mit Kurzkupplungen ausgerüstet. Dadurch wird der Abstand zwischen den Gummiwulstübergängen der einzelnen Wagen sehr stark reduziert.

Für die Herstellung der Kurzkupplungen habe ich Original-Märklin-Kupplungen verwendet. Zunächst muß das Drehgestell vorsichtig aus seiner Klipsbefestigung im Wagenboden gelöst werden. Dann muß der Blechstreifen, der die Kupplung abdeckt, ebenfalls behutsam hochgehoben werden (möglichst ohne die beiden feinen Zapfen, die das Blech halten, zu beschädigen und ohne das Blech zu verformen). Nun kann die Kupplung herausgenommen werden. Man muß dabei auf die Feder achten, die gern auf Nimmerwiedersehen davonspringt. Mit einem scharfen Bastelmesser habe ich jetzt den kurzen Steg zwischen Kupplungshaken und dem Loch für den Drehzapfen entfernt. Nachdem die beiden Schnittstellen mit einer feinen Feile bearbeitet worden sind, habe ich die zwei Kupplungsteile mit Zweikomponentenkleber wieder zusammengefügt. Danach werden Kupplung und Drehgestell wieder eingebaut.

Die Klebeverbindung ist – auf Zug beansprucht – stark genug, um das Gewicht von 8 bis 10 folgenden Wagen auszuhalten. Dennoch ist sie keines-

wegs ideal, da sich die Verbindung leicht löst, wenn sie seitlicher Belastung ausgesetzt ist. Vielleicht kennt einer unserer Mitglieder eine andere Möglichkeit, die beiden Kupplungsteile dauerhaft miteinander zu verschweißen.

Die Verwendung der Original-Märklin-Kupplung hat den Vorteil, daß

1. die mit Kurzkupplung versehenen Wagen auch zusammen mit Waggons, die die Normkupplung haben, einsetzbar sind und

2. die Wagen ohne Schwierigkeiten (von Hand) entkuppelt werden können. Über das Verhalten bei Entkuppelungsgleisen kann ich keine Aussagen machen, da ich auf meiner Anlage keine Entkuppelungsgleise verwende.

Die kurzgekuppelten Wagen durchfahren in gezogenem Zustand ohne Schwierigkeiten die auf meiner Anlage verwendeten kleinsten Radien von 195 und 220 mm. Beim Schieben (Wendezugbetrieb) hat es ab und zu Entgleisungen gegeben. Hier hat manchmal ein Austausch des Drehgestells oder der Kupplung Abhilfe geschaffen.

Im großen und ganzen bin ich aber mit der Eigen-Umkupplung sehr zufrieden. Sie hat sich im praktischen Einsatz auf der Anlage bewährt und trägt wesentlich zu einem wirklichkeitsgetreuen Aussehen des Zugverbandes bei.

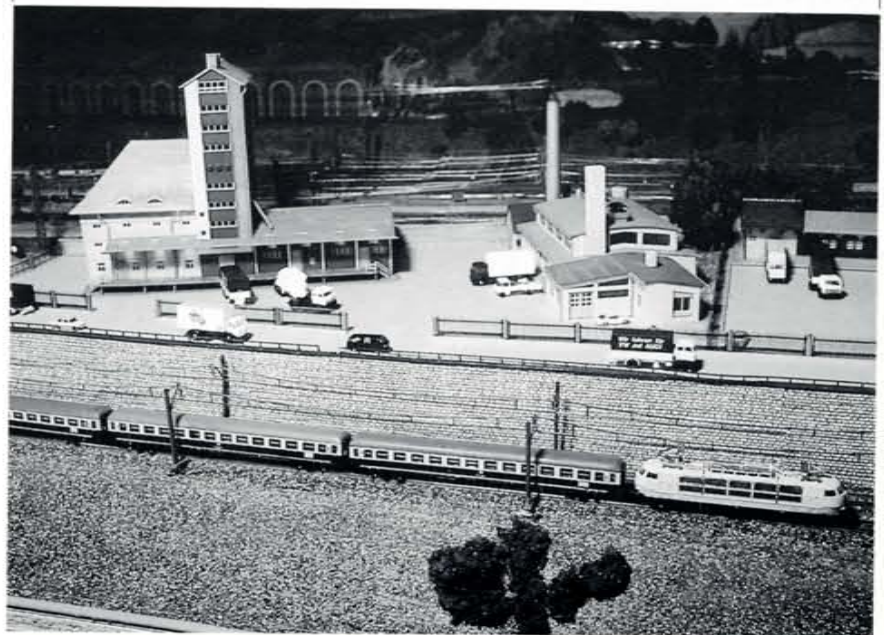
Klaus Hammesfahr (D)



Normalkupplung
Dieser Steg wird entfernt.



Kurzkupplung

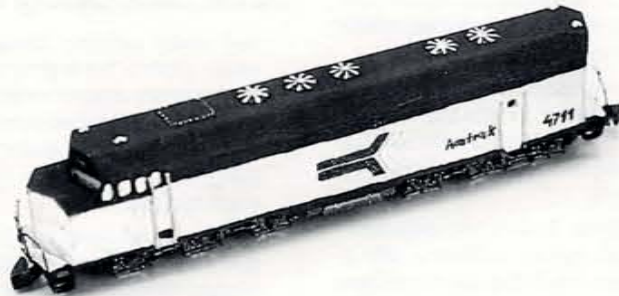


wird, weil ich keine Ahnung davon habe. Aber was nicht ist, kann ja noch werden, außerdem gibt's in Hamburg ja schon einen Club-Stammtisch, was sehr zu begrüßen ist. Ich werde wohl mal reinschauen.

Mit freundlichen Grüßen

Silvia Nitsche (D)

PS: Meinen Freund habe ich auch schon angesteckt, er kaufte sich eine komplette gebrauchte Z-Anlage! Und noch etwas: Ich weiß zwar nicht die Nr. der Baureihe, aber ich würde mich sehr freuen, wenn es irgendwann einmal die österreichische rote E-Lok mit den „Bullaugenfenstern“ in Z geben würde, die fleißig die Personenzüge auf den Brennerpaß zieht. Die Enttäuschung war nämlich groß, als ich letzte Woche hoffnungsvoll ein Spielwarengeschäft in Innsbruck stürmte, wo man mir mitteilte, daß es keine Sonderproduktionen für den österreichischen Markt gibt.



Sehr geehrter Herr Kimmich,

wie heute vereinbart, sende ich Ihnen anliegend meine erste selbstgebaute Lokomotive. Vom Vater mit H0 dem Modelleisenbahn-Virus ausgeliefert, bin ich (30 Jahre) seit zwei Jahren mit Z wieder dabei, seit der Beruf es erlaubt. Durch den Club

animiert und gereizt sowie informiert(!), habe ich mich sofort auf meinen Jugendtraum, die nordamerikanischen Dieselloks mit ihren gewaltigen Güterzügen spezialisiert. Nach dem Einstieg mit Märklin bin ich seit kurzem auch von Kadee angetan, die ersten beiden Anlagen sind schon abgebrochen und eine endlich halbwegs realistische Konsolbahn für meine nächste Z-gerechte Wohnung bereits durchgeplant.

Sehr geehrter Herr Kimmich!

Wie im vergangenen Jahr, plane ich wieder mit einem Z-Modell an dem Wettbewerb in Luzern teilzunehmen.

Das Modell-Foto zeigt einen Pullman-Wagen der British Rail. Die Kunststoffkonstruktion ist mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Die Tischlampen „leuchten“ auf, wenn sie mit UV-Licht beleuchtet sind.

Die Drehgestelle sind von Märklin und nicht ganz prototypisch.

Auf dem zweiten Foto ist der Wagen noch „offen“. Man kann die Tische und Tischlampchen ziemlich gut sehen. Rechts am Bild sind die Messing-Griffstangen und das Sprengwerk zu sehen.

Wie immer mit freundlichen Grüßen

Larry Damokosh (U.S.A.)

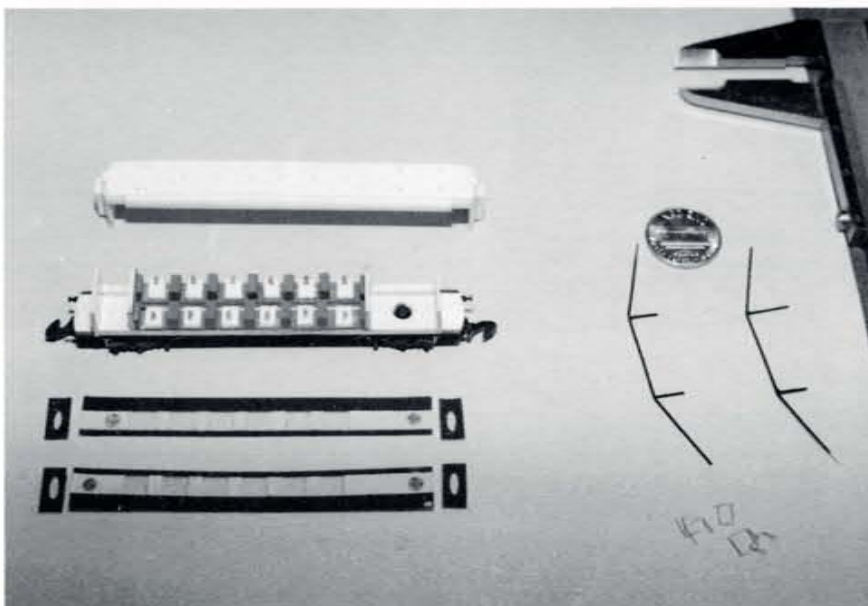
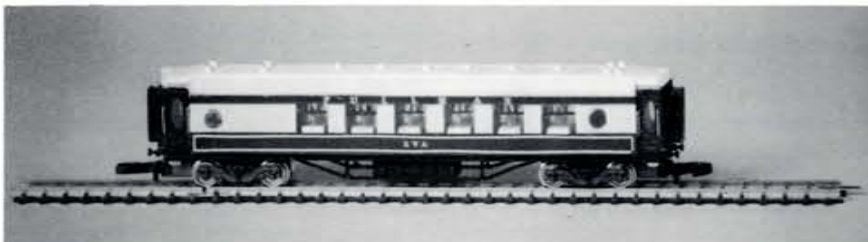
Leider gibt es jedoch „nur“ die F7, zwar in vielen Varianten, aber es ist eben kein moderner, im Einsatz befindlicher Lok-Typ. Angeregt durch Selbstbauten anderer Club-Mitglieder, bin ich deshalb auf die Idee gekommen, eine neuzeitliche Passagier-Lok, nämlich die FP 45 nachzubauen. Der Nachbau der „Small-Body“-Güterzugloks mit umlaufenden Laufstegen wäre zwar noch reizvoller, aber dazu sind die bisherigen Motoren zu groß!

Aus 0,3 mm Messingblech wurde also geschnitten, geritzt und gefräst und nach circa 12 Rohlingen waren die Proportionen der Realität nahe. Auf die (verkleinerte) Originallänge von etwa 100 mm wurde vorläufig verzichtet, da ich ein Chassis der BR 151 verwenden wollte. Bemalung, Finish und Beschriftung wurden noch nicht so sorgfältig ausgeführt, da ich als nächsten Schritt gleich auf Original-Abmessungen und Faulhaber-Motoren übergehen möchte! Also bitte keine zu strengen Maßstäbe anlegen. Mit den Passagierwaggons von Märklin ergibt sich von weitem ein harmonisches Bild.

Ich hoffe, mit meiner Arbeit auch Ihnen etwas Freude bereitet zu haben, und ich hoffe sehr, daß die US-Szene noch ein wenig mehr Resonanz findet. Es wären ja überhaupt Arbeitskreise innerhalb des Clubs denkbar, die Ihnen bei der Bearbeitung von solchen Themenkreisen sicher viel Arbeit abnehmen könnten. Ich wäre zum Beispiel sehr froh, wenn ich mit anderen auf diesen Bereich eingeschworenen Club-Mitgliedern Kontakt bekommen könnte. Auch mehr Informationen über Techniken des Selbstbaus würden vielleicht so manchen autodidaktischen Irrweg abkürzen helfen.

Mit freundlichen Grüßen Ihr

Stefan Althammer (D)





Die aktuellen Club- Informationen über Z

Nostheide Verlag

Der Kaiserdom Bamberg im Maßstab 1:260 kann bei entsprechend sorgfältigem Zusammenbau zum Schmuckstück jeder Z-Anlage werden. Sein etwas kleinerer Maßstab stört dabei kaum. Und wer es ganz genau nimmt, stellt das Modell in den Hintergrund.

Die Designer, Stefan und Gisela Bindheim, empfehlen bei Verwendung für die Modellbahnanlage Behandlung mit Haarspray: Mehrmals (!) hauchdünn einsprühen, so daß das Spray gleichmäßig aufgetragen ist und keine „Nasen“ laufen. Flügger-Tapeenschutz eignet sich ebenfalls, auch hier muß mehrfach sparsam die verdünnte Flüssigkeit aufgetragen werden. Das Modell bekommt einen leichten Seidenglanz.

Das Modell wird auf zwei großen Bogen (A3) mit ausführlicher Bauanleitung in stabiler Versandrolle geliefert vom w. nostheide verlag, Schützenstr. 30, 8600 Bamberg 1. Abgabepreis ist DM 14 plus Versandkosten.

Ein Ergänzungsbogen mit an den Dom angrenzenden Bauten wie Kreuzgang, Nagelkapelle und Kapitelhaus erscheint voraussichtlich im Frühjahr 1990.

Krüger

Die dieselelektrische Doppellokomotive BR 288 ist in Kürze auch in Baugröße Z als Kleinserienmodell von Martin Krüger erhältlich. Vorbild und Modell sollen deshalb kurz vorgestellt werden. Das Vorbild ist historisch und technisch interessant. Diese Lokomotive wurde 1942 für den Einsatz des Eisenbahngeschützes „Dora“ konstruiert,



nach dem Krieg von der DB modernisiert und „friedlich“ als Güterzuglok und als Schublok auf Steigungsstrecken eingesetzt. Die gleichen Fahrzeughälften haben je einen Dieselmotor, der einen Generator antreibt und den elektrischen Strom für die Antriebsmotoren erzeugt. Die letzte Lok dieser Baureihe wurde 1972 bei der DB außer Dienst gestellt. Dafür können Sie das Z-Modell bald auf Ihrer Anlage zum Einsatz bringen.

Wie ihr Vorbild ist die Z-288 von zwei Motoren angetrieben und durch das hohe Reibungsgewicht ein wahrer Kraftzweig. Das Metallgehäuse ist maßstabsgetreu und gut detailliert. Die Abbildung des Handmusters vermittelt einen ersten Eindruck und ermöglicht Ihnen den Vergleich mit dem Vorbild.

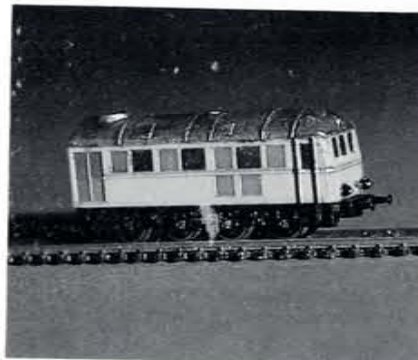
Das Serienmodell ist vorbildgetreu rot lackiert, das Dach grau; das Dreiflicht-Spitzensignal ist angedeutet, kann aber als Sonderausführung mit Beleuchtung ausgestattet werden. Daneben ist die Lok auch in grüner DB-Lackierung lieferbar. Das Besondere an diesem Kleinserienmodell ist die Beschriftung. Ob man die Lok als Fer-

tigmodell oder als Bausatz bestellt: Das Modell hat in jedem Fall eine aufgedruckte, vorbildgetreue Beschriftung. Auch bei der Bausatz-Version ist das Gehäuse schon fertig lackiert und bedruckt; es müssen nur noch zwei Märklin-Fahrwerke passend hergerichtet werden.

Zu beachten ist noch, daß der Verkaufspreis von maximal 660 DM niedriger liegen kann, wenn genügend Bestellungen zusammenkommen und der Anteil der Entwicklungs- und Fertigungskosten pro Lok dadurch gesenkt werden kann.

Bei dieser Gelegenheit machen wir auch nochmals darauf aufmerksam, daß unser Clubmitglied Martin Krüger ein umfangreiches Programm an Umbaumodellen anbietet, die ausnahmslos einzeln in Handarbeit gefertigt sind. – Vorbildgetreue Nachbildung und Detailreichtum zeichnen diese Modelle aus; die Abbildungen der Schneepflüge können dies belegen: die Dampfschneesleuder besteht aus über 100 einzelnen Teilen! Die Verkleidung um das Schleuderrad herum ist aus dünnem

(bitte umblättern)



(Fortsetzung von Seite 7)

Blech gefertigt; wie beim Vorbild muß die Schneeschleuder von einer Lokomotive angeschoben werden.

Die Führerstände der Klima-Schneepflüge sind vorbildgetreu auf einen Tender der BR 18.4 bzw. einer E-Lok (vgl. Beschreibung im Z-Journal 2/88, S. 9) aufgebaut. Sie sind aus dünnem Blech gefertigt und von innen verglast!

Auch die Pflugschar ist aus dünnem Blech einzeln von Hand hergestellt und weist dadurch eine vorbildgetreue dünne Wandstärke auf. Das Foto zeigt noch die Behelfsschneepflüge des Bw Husum und der Hohenzollerischen Landeseisenbahn.

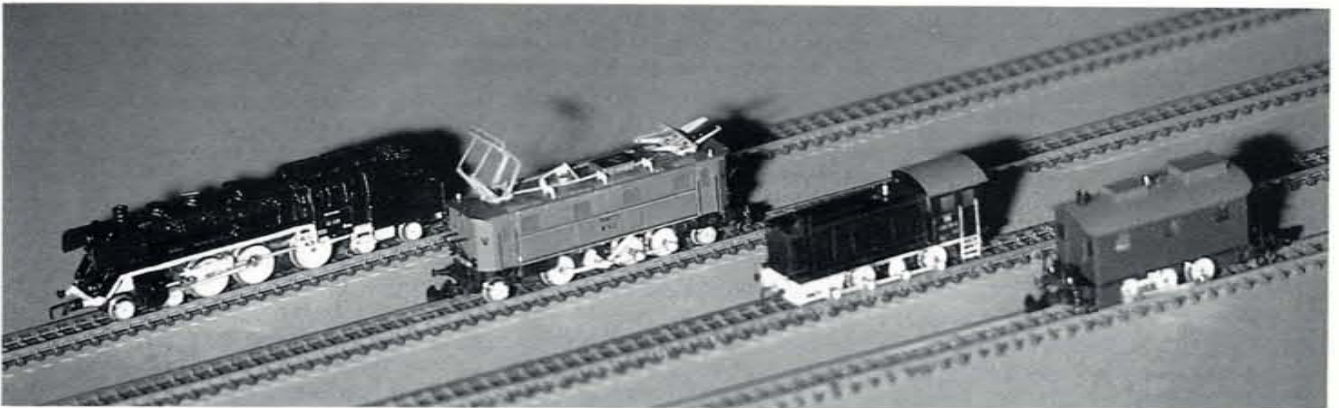
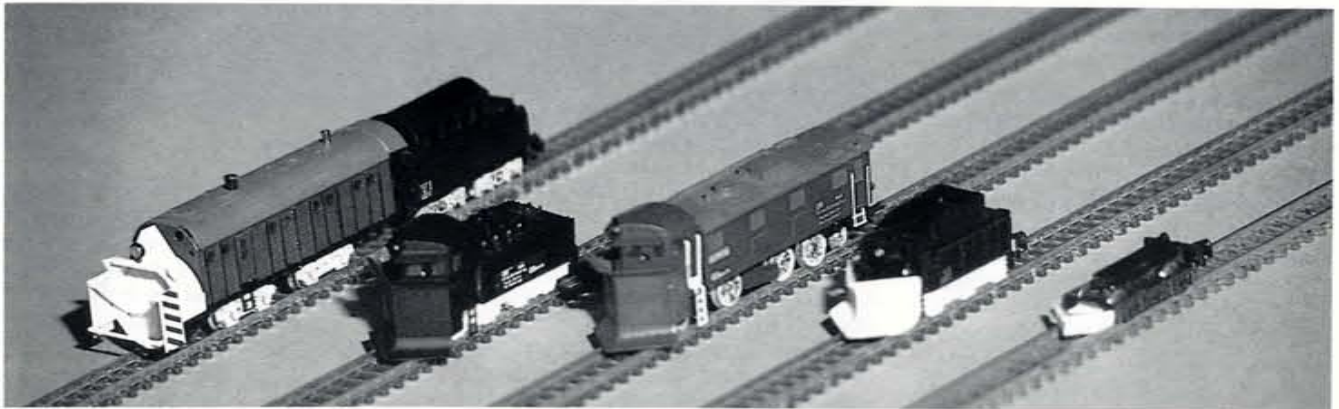
Das zweite Bild zeigt eine Auswahl an Lo-

komotiven: Die DB-Ausführung der BR 62 mit den kleinen Witte-Windleitblechen, die E 32 in grauer Reichsbahn-Lackierung, die V 36 und die originelle Kastenlok der schweizerischen Huttwil-Wolhusen-Bahn.

Das dritte Bild zeigt verschiedene Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, die auch noch auf Bundesbahn-Gleisen gelaufen sind: als Vierachser mit Drehgestellen, einen offenen Güterwagen und einen Rungenwagen; dazwischen einen grau lackierten Privatbahn-Schotterwagen, einen Kühlwagen mit Stirnleitern und Dachlüftern; des weiteren einen Drehschemelwagen mit Langholz-Ladung und einen Kühlwagen zum Transport lebender Fische mit Bremserhaus der ostpreußischen Fischereigenossenschaft Allenstein. Letzter

in dieser Reihe ist ein Weinwagen, der wie alle diese Wagen aus vielen Einzelteilen zusammengesetzt ist.

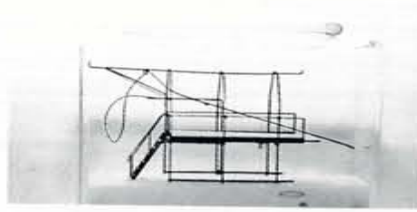
Wer sich für das Gesamtprogramm interessiert, bekommt nach Zusendung eines frankierten Rückumschlags und Briefmarken im Wert von 4 DM an die Club-Anschrift umfangreiches Informationsmaterial und die Farbabbildung aller lieferbaren Modelle. Einen Teil der Modelle gibt es auf Anfrage auch als Bausatz. Auch ausgefallene Wünsche werden berücksichtigt: Auf Anfrage sind die Modelle in Sonderausführungen lieferbar, z. B. Kadee-Kupplung, Alterung, Güterwagen mit passendem Ladegut, Lokomotiven mit Beleuchtung, sofern das Standardmodell damit nicht ausgestattet ist u.s.w.





Beier

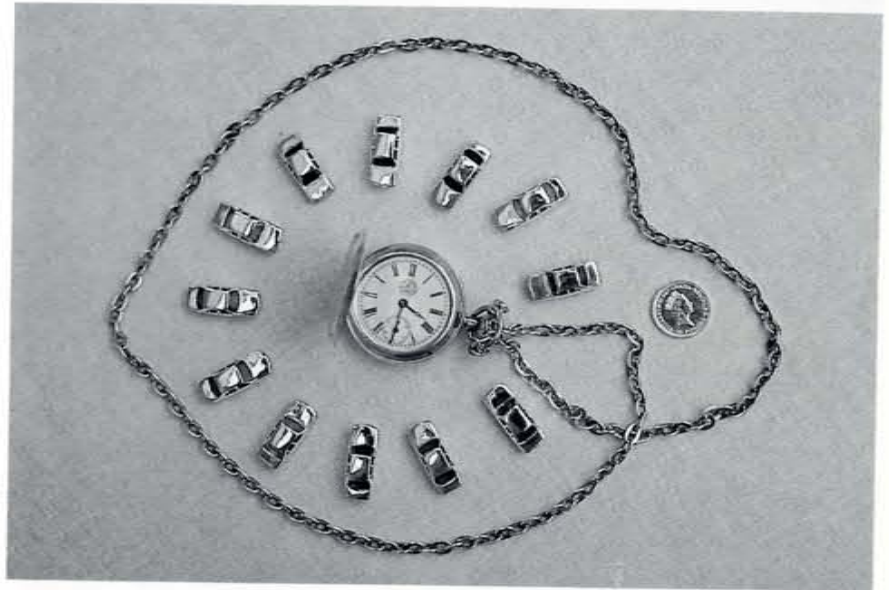
Fast möchte man nicht ausatmen, wenn man in die Nähe der filigranen Rohrausblasgestelle und Arbeitsbühnen von Detlev Beier (Auf dem Beginenlande 50, D-2800 Bremen 61) kommt. Die abgebildeten Modelle sind fertig oder als Bausatz erhältlich, die Arbeitsbühnen links- oder rechtsoffen. Ein Info gibt es gegen DM 3,50 in Marken.



G & S-Mobile

BMW- und Mercedes-Limousinen aus purem Gold (750) oder Silber (925)! Gut, daß es den Maßstab 1:220 gibt, damit der Preis nicht astronomisch wird. Die kleinen Nettigkeiten werden sicher nicht nur BMW- und Mercedes-Fahrer erfreuen. Die „Scheinwerfer“ sind reine Diamanten (Top Wesselton), die Rücklichter werden durch rote Rubine imitiert.

Der Innenraum der Fahrzeuge kann je nach Wunsch mit grünem Achat, weißem Bergkristall oder Rauchquarz massiv ausgelegt werden. Die Preise liegen zwischen 550,- und 950,- DM. Anfragen werden vom Club weitergeleitet.



Märklin

Nicht vergessen: Der versilberte Jubiläumszug „Ca lifornia Zephyr“ (8198), die „Allgäu-Zollern-Bahn“ (8131) und die fünf Regional-Wagen-Sets (8688 - 8692) werden nur 1989 einmalig gefertigt und werden wohl alle noch dieses Jahr ausgeliefert.

Das in Zusammenarbeit mit Railex gefertigte Wagen-Set „König Ludwig“ (8770) und die Schnellzuglok „König Ludwig“ (8870) folgen im Sommer 1990.

Auch 1990 gibt es wieder einen der großformatigen Märklin-Kalender. Diesmal steht er unter dem Motto „Kinderträume“ und zeigt erneut Raritäten aus der Märklin-Spielzeug-Geschichte. Erhältlich ist er jetzt im Fachhandel.

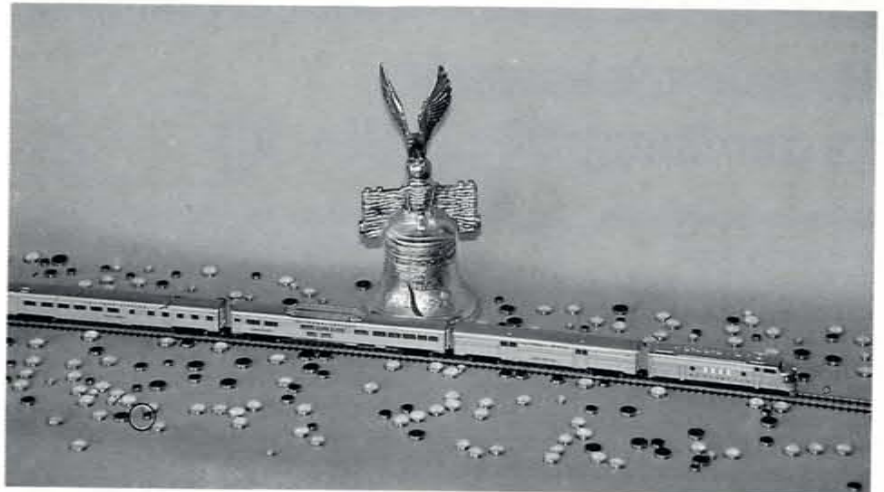


Märklin USA

Die abgebildeten amerikanischen gedeckten Güterwagen (Box Cars) stammen aus den bereits im letzten Z aktuell angekündigten Packungen mit bereits bekannten F7-Loks. Die drei Wagen tragen die Aufschriften der Bahngesellschaften „Burlington“, „Southern Pacific“ und „ATSF“, wobei der letzte Wagen zwei verschiedene Seiten aufweist.

Bei dieser Gelegenheit nochmals der Hinweis auf den „märklin club North America“ der Fa. Märklin. Interessenten können sich an folgende Anschrift wenden:

Märklin Club
P.O.Box 795
Elm Grove WI 53122
U.S.A.





Eine 03.10 in der Behandlungsanlage „Donaueschingen“ von Dr. Sven Rohmann

Bahnbetriebswerke in der Baugröße Z (II + III)

Behandlungsanlagen

a) Grundsätzliches:

Die Behandlungsanlagen stellen neben dem Lokschuppen den charakteristischen Teil eines Betriebswerkes (BW) dar. Fassen wir kurz den wichtigsten Ablauf zusammen: Die Lok kommt vom Bahnhof her an, wird auf Betriebssicherheit geprüft, danach bekohlt, es wird die Lösche bezogen, beim anschließenden Ausschlacken wird gleichzeitig Wasser genommen, dann die Lok besandet, gedreht und im Lokschuppen abgestellt. Vor allem bei BWs, deren Ursprung in der Länderbahnzeit liegt, findet man häufig die Besandungsanlagen vor dem Kohlebanzen. Eine gute Gleisanordnung trägt viel zur reibungslosen Abwicklung des Ablaufs bei. Folgende grundsätzlichen Punkte sollte man auch im Modell zu beachten versuchen:

1. Ein- und Ausfahrten sollten getrennte Fahrwege, möglichst im Rechtsverkehr, haben.

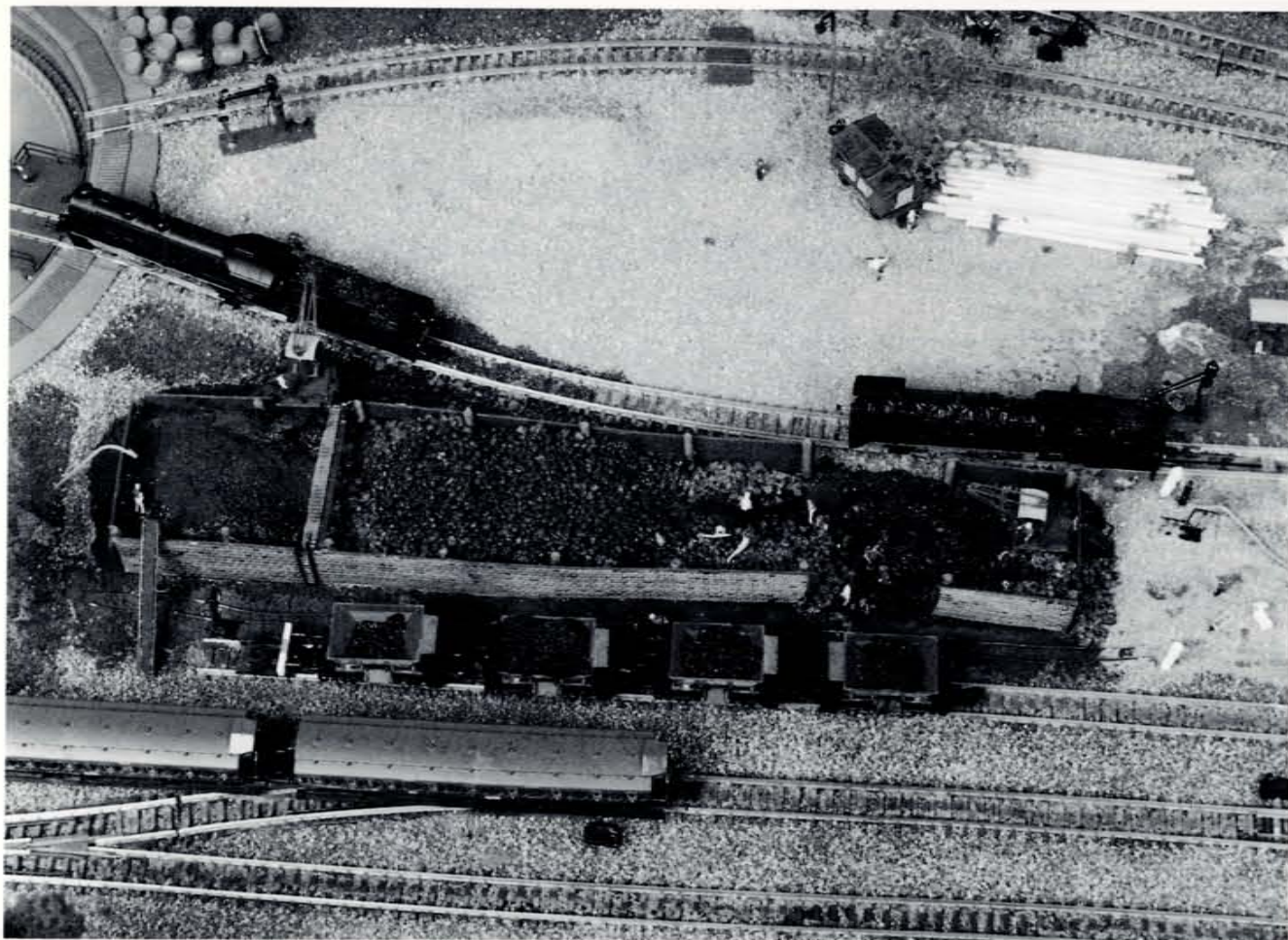
2. Fahrzeuge, die nur eine Teilbehandlung erhalten, z. B. Bekohlen oder Wasserfassen, müssen aus der Reihe der Fahrzeuge, die eine Vollbehandlung bekommen, ausscheren und an anderen Ständen vorbeifahren und auf kurzem Wege zur Ausfahrt gelangen können.
3. Aus der Halle oder aus dem Schuppen ausführende Lokomotiven sollen die BW-Ausfahrt ohne Richtungswechsel erreichen. Außer nochmaligem Wasserfassen nach längerer Standzeit werden keine Behandlungen mehr vorgenommen.
4. Alle Anlagen im BW sollten möglichst ohne Benutzung von Drehscheiben oder Schiebebühnen erreichbar sein. Dasselbe gilt für die Stände in der Werkstatt.
5. An Arbeitsgruppen, Drehscheiben oder Schiebebühnen anschließende Gleise sollen mindestens 15 m geradlinig verlaufen (in Z: 55 mm)

6. Gleise für Aufgleisgerätewagen (Hilfszug) sollen zweigleisig sein und dürfen von anderen Fahrzeugen nicht benutzt oder versperrt werden.

Viele dieser von der Vorbildbahn erlassenen Regeln kommen auch dem Modellbahner in seinem Bestreben nach Betrieb zugute, weil sie auf viel Erfahrung fußen und einen möglichst effektiven Betrieb ermöglichen. Wer kennt die Situation nicht, daß man schnell eine weitere Lok aus dem BW für einen Zug haben möchte und etwas steht immer im Weg? Hier kann einem der Betrieb wirklich durch vorbildorientierte Planung erleichtert werden, Kompromisse gibt es bei der Modellbahn noch genug zu schließen. Lieber ein paar Lokständer weniger, dafür aber eine saubere Gleisentwicklung!

b) Kohlenlager:

Im einfachsten Fall, z. B. bei sehr kleinen Lokstationen, lagert man die Kohle neben dem Gleis und sie wird mit einer Schaufel mit Körben oder mit einem Förderband auf den Tender geladen. Bei größeren Betriebswerken findet man einen Kohlebanzen, der durch stabile Wände aus Mauerwerk oder Beton gebildet wird. Zur Bekoh-



„Luftaufnahme“ der Bekohlungsanlage unseres Club-Mitglieds

Fotos: Magnussen

lung ist dann mindestens ein Kran einzuplanen. Bei beengten Platzverhältnissen oder auf der Suche nach einer vorbildorientierten Lösung sollte man auf den Eigenbau zurückgreifen. Der Platz für den Kohlebansen wurde durch die Gleisgeometrie vorgegeben. Den schönen Kohlebansen mit Portal Drehkran der Fa. Kibri konnte ich hierfür leider nicht verwenden, weil der Bansen aus Betonplatten besteht und ich Mauerwerk brauchte und auch der Drehkran für ein solch kleines BW überdimensioniert gewesen wäre. Ich entschloß mich deshalb, den Kohlebansen aus Mauerplatten und Zahnstochern selbst zu bauen und für die Bekohlung die zierlichen Einheitsdrehkräne mit Schutzdach der Fa. Westmodel zu verwenden. Er wird als Messingteilbausatz geliefert, muß also zusammengebaut und angemalt werden. Dabei ist darauf zu achten, daß der Kran drehbar bleibt. Die Aufstellung von zwei Bekohlungskränen war erforderlich, weil in der Hauptverkehrszeit mehrere Lokomotiven gleichzeitig Kohlen fassen mußten. Durchbrüche in den Wandungen des Kohlebansens sind für die Gleise der Kohlehunte vorzusehen. Die Gleise der Kohlehunte entstanden aus feinem Silberdraht, die Hunte selber stammen von der Fa. West-

model. Das filigrane Förderband hat Herr Beier im Sortiment. Sehr wichtig ist, daß alles farblich nachbehandelt wird und ordentlich eingeußt und verdeckt wird. Ein weiteres Problem war die realistische Gestaltung der Kohlehalden. In vielen BWs konnte man unterschiedliche Kohlearten und Briketts finden. Das wollte ich durch das Verwenden von Kohleteilen unterschiedlicher Körnung zum Ausdruck bringen, aber leider spielte die Kohle nicht mit. Also verwendete ich Schotter (Preiser N und Z), malte ihn schwarz an und streute in die noch flüssige Farbe kleinste Kohleteilchen, die dann den gewünschten glimmernden Kohleeffekt brachten. Soweit die Darstellung einer kleinen Lokstation, aber welche Möglichkeiten bietet der Markt für die Darstellung eines großen BWs? Hier wird man sicherlich auf die Großbekohlung von Kibri zurückgreifen, wenn man nicht zum völligen Eigenbau schreiten möchte. Sie stellt in Spur Z zur Zeit leider die einzige Bekohlung dieser Art dar. Wer sich aber das „Kit-Bashing“ (Verändern bereits vorhandener Bausätze) zutraut, hat die Möglichkeit auf N-Material zurückzugreifen (besonders von der Fa. Arnold), die einem bei guter Vorbildkenntnis das Bauen einer Großbekohlung er-

leichtern. Sehr informativ schildern M. Tiedtke und A. Wack in der Eisenbahn-Kurier-Serie (7/87 ff) über BWs anhand von Konstruktionszeichnungen die Vielzahl von Bauarten, die bei Kohlekränen und -bansen in den unterschiedlichsten Zeiten Verwendung fanden.

Auch im Modell sollte man berücksichtigen, daß die Kohle erst einmal zum Kohlebansen transportiert werden mußte, d. h., es sollte ein Zufahrtsgleis zum Kohlebansen existieren, über das die Kohlewaggons entladen werden können – ohne daß die Abfertigung der Lokomotiven davon beeinträchtigt wird! Dies ist zudem ein vorbildgetreues Betriebselement, das jedes Bahnbetriebswerk belebt. Als Kohlewaggons setzte die Bahn alles ein, womit man nur irgendwie Kohle transportieren kann. Deshalb braucht der Modellbahner auch nicht besonders wählerisch zu sein, ganz im Gegenteil: Je älter oder vergammelter desto besser. Je nach Beladungszustand sollten die Waggons mehr oder weniger stark mit Kohle gefüllt werden – selbstverständlich von derselben Sorte, die auch im Kohlebansen zu finden ist.

(bitte umblättern)

(Fortsetzung von Seite 11)

c) Besandung:

Um auf nassen oder abschüssigen Strecken als auch beim Anfahren genügend Reibung an den Gleisen zu bekommen, streute man Sand auf die Schienen. Über die sogenannten Sandfallrohre gelangte der Sand genau vor die großen Antriebsräder der Dampflokomotive. Außerdem benötigte die Lokomotiven den Sand, um abbremsen zu können. Die Lokführer waren immer darum besorgt, genügend Sand „an Bord“ zu haben. Darum oblag es den Bahnbetriebswerken gleich welcher Größe, den Lokomotiven ausreichend trockenen Sand zur Verfügung zu stellen. In kleineren Betriebswerken reichte dazu ein Besandungsturm aus, auf dessen Spitze ein kleiner Vorratsbehälter angebracht war. Diese Art habe ich auf meinem BW nachgestellt, wobei ich einen N-Bausatz (Arnold) verwendet habe, den ich durch Kit-Bashing auf die richtige Größe trimmte. Am besten wird der Turm vor oder nach der Bekohlungsanlage zusammen mit der Untersuchungsgrube eingebaut. Dies hat den Vorteil, daß diese beiden zeitaufwendigen Schritte (Entschlacken + Besanden) in einem Arbeitsgang durchgeführt werden konnten. Der benötigte Sand wird dann regelmäßig vom Heimat-BW angefahren und der Vorratsbehälter wieder aufgefüllt. Ein solcher Besandungsturm in Spur Z für kleine und kleinste BWs ist seit dem Frühjahr '89 in der Produktpalette der Fa. Westmodel zu finden. Nur in den großen BWs waren Sandaufbereitungsanlagen zu finden, deren Funktion es war, den Sand zu sieben, zu reinigen und zu trocknen. Anschließend wurde der aufbereitete Sand in speziellen Sandlagern gelagert.

d) Wasserfassen:

Kohle und Wasser benötigt eine Dampflokomotive, um überhaupt arbeiten zu können. Eine Faustregel sagt, daß etwa 6 – 8 m³ Wasser für eine Tonne Kohle verbraucht werden. Geht man davon aus, daß Schnellzuglokomotiven etwa nach 100 – 180 km Wasser fassen müssen, Tenderlokomotiven (Gt) aber schon spätestens nach 40 km, so baute man etwa alle 25 km eine Wasseraufnahmestelle, auch Wasserstation genannt. An Steigungsstrecken rückten die Abstände noch näher zusammen, an Schubstrecken standen zu Beginn und am Ende der Strecke Wasseraufnahmestellen. Normalerweise waren Bahnhöfe auch gleichzeitig Wasserstationen. Für die Modelleisenbahn bedeutet das – da auf unseren Anlagen die Loks wegen der beschränkten Platzverhältnisse oft größere Steigungen überwinden müssen –, daß man beruhigt mehrere Wasserstationen einplanen kann, wenn nicht sogar muß! Jeder Bahnhof mit Dampflokomotivverkehr sollte eine Wasserstation besitzen und an jedem Bahnhofausfahrgleis ein Wasserkran stehen.



18.323 unter der Großbekohlung im BW Nürnberg



18.323 beim Wasserfassen

Fotos: Strotjohann

1. Wasserkräne:

Für die Dampflokomotive waren für viele die Wasserkräne charakteristisch. Aus diesen erhielten die Dampflokomotiven innerhalb kürzester Zeit ihr Wasser direkt in den Wasserkasten. Es gab auch hier unterschiedliche Ausführungen, und jede Eisenbahngesellschaft verfolgte ihre eigenen Entwicklungen. Erst zu Beginn der DRG wurden die Kräne vereinheitlicht und für Einheitslokomotiven in der Wasserabgabeleistung verstärkt. Die Kräne sind direkt mit dem Wasserbehälter über zum

Teil recht lange Wasserleitungen verbunden. Auf jedem größeren Bahnhof finden wir diese Einrichtungen zwischen den Gleisen, die Reisezugwagen werden dort mit Brauchwasser versorgt. Im BW stehen Wasserkräne an jeder Ausschlaganlage und vor jedem Lokschuppen. Die Wasserabgabemenge ergibt sich aus Länge und Durchmesser der Rohrleitungen sowie aus der Höhe des Wasserturmes. Es gibt im Original verschiedene Arten von Wasserkränen (auch bei den Z-Serienmodellen):
– *Behälterkran*: Die Behälterkräne tragen

auf ihrem oberen Teil einen aus Eisenblech hergestellten zylindrischen Wasserbehälter, der direkt an die Hauptwasserleitung angeschlossen ist. Die Abgabe erfolgt durch einen beweglichen Ausleger. Märklin bietet einen solchen als Modell an.

– **Freistehender Wasserkran:** Die freistehenden Wasserkräne setzten sich schnell in jeder Eisenbahngesellschaft durch. Sie konnten beliebig zwischen den Gleisen aufgestellt werden und ihr zugehöriger Wasserbehälter blieb außerhalb der Gleisanlage. Wasserkräne mit beweglichem Kopf mit festem Ausleger werden von der Fa. Westmodel und Railex angeboten. Der Wasserkran von Railex wird in der Hauptsache innerhalb des BW zu finden sein, während der von Westmodel dank seiner Signallaterne auf dem Ausleger auch im Bahnhofsbereich einsetzbar ist. (Die Sicherheitsregeln der Bahn verlangen, daß ein Wasserkran, dessen Ausleger über ein von Zügen befahrenes Gleis schwenkt, mit einer Leuchte markiert ist.) Der Wasserkran von Railex ist bereits lackiert, während der von Westmodel nur als Bausatz erhältlich ist. Das minutiöse Bemalen der Signallampe setzt eine ruhige Hand und eine Lupe voraus.

2. Der Wasserturm:

Größere Mengen Brauchwasser mußten zu jedem Zeitpunkt abrufbar sein, deshalb lag es nahe, geeignete Wasserbehälter an das Leitungssystem als Reservoir anzuschließen. Handelte es sich anfangs nur um kleine Bauwerke von geringer Höhe – meist an den Lokschuppen angebaut – mußte die Speicherkapazität mit den ständig steigenden Ansprüchen der Dampflokotiven schritthalten; die Vergrößerung der Wasserkran-Nennweiten erforderte einen stärkeren Wasserdruck – die Folge: Die Türme wuchsen in den Himmel. Damit weithin sichtbar wurden sie oft zum Wahrzeichen größerer Städte. Den kleinsten preu-

bischen Wasserturm (Typ Mark Brandenburg) bietet Märklin als Bausatz an, einen kleinen z-tauglichen Behelfswasserturm (Bauart Barkhausen) hat Arnold im N-Programm, so daß man die meisten kleineren und mittelgroßen BWs damit ausrüsten kann. Größere Bauwerke sollte man sowie seinem BW anpassen und deshalb am besten im Eigenbau anfertigen.

e) Entschlacken:

Ein BW mußte nicht nur die Versorgung der Dampflokotiven mit den Betriebsstoffen wie Wasser, Kohle und Öl gewährleisten, sondern hatte mit gleicher Sorgfalt die Loks von ihren Verbrennungsrückständen der Kohle – Schlacke und Asche – zu befreien. Herr Wack beschreibt den Vorgang wie folgt: „Für diese Aktion mußten zu Beginn des Eisenbahnzeitalters ungefähr 20 Minuten angesetzt werden, mit Einführung des Kipprostes konnte diese Zeit auf ca. 10 Minuten reduziert werden. Um diesen hohen Zeitaufwand zu verstehen, muß man sich den Ausschlackvorgang vergegenwärtigen. So ist Löscheziehen und Ausschlacken nur nacheinander möglich, weil die Rauchgasbelastung während des Ausschlackens sehr groß ist und die Gefahr einer zu plötzlichen Abkühlung der Feuerbüchse besteht; zudem ist Ausschlacken Handarbeit: Zuerst muß das vordere Rostfeld von allen Rückständen gründlich gesäubert werden. Mit dem Feuerhaken oder der Kratze zieht man alle größeren, noch nicht völlig durchgebrannten Kohlestücke zurück. Alle übrigen Rückstände, wie Schlacke, Asche und letzte Reste des Feuers, werden nun nach der Mitte gezogen, bis die Roststäbe völlig freiliegen. Dann wird ein Teil des zuletzt aufgeworfenen, gut durchgebrannten Brennstoffes sowie die zurückgezogenen Kohlenstücke auf die gesäuberte Rosthälfte gebracht. Das zweite Rostfeld wird dann auf die gleiche Weise gereinigt und hergerichtet. Die Verbrennungsrückstände wer-

den durch den gesenkten Kipprost in den Aschkasten gezogen. Der Kipprost wird wieder hochgedreht und anschließend das Ruhefeuer eingerichtet. Danach reinigt der Ausschlacker bei geschlossener Feuertür den Aschkasten und zieht sämtliche Rückstände durch die geöffnete Bodenklappe in den bereitgestellten Schlackenhunt oder in den Schlackensumpf. Dann wird auch die Bodenklappe wieder verriegelt.“

1. Schlackenrube:

Eine Ausschlackung muß etwa alle 100 bis 200 km Fahrstrecke durchgeführt werden. Bei langen Lokläufen wurde auch schon mal auf der Strecke während der Fahrt ausgeschlackt. . . . Im Regelfall benutzt man jedoch die dafür vorgesehenen Einrichtungen. Dies sollte man auch auf der Modellbahn als betriebsintensives Moment berücksichtigen. Die Ausschlackanlagen sollten der Größe des BWs und dem Lokomotivaufkommen in der stärksten Tagesspitze entsprechen. Dazu ist das Mittel aus zwei Stunden maßgebend. Eine Lok bringt ca. 0,6 bis 0,7 m³ Schlacke mit, die bei kleinen Anlagen aus dem Aschkasten auf eine mit Graugußplatten belegte Feuerbrücke der Ausschlackgrube geleert werden. Die Schlackenzone für eine Lok ist ca. 6 m lang, die Sumpftiefe des Schlackensumpfs beträgt ca. 4 – 4,5 m. An den Ausschlackanlagen müssen Hydranten stehen, um die Schlacke abzulösen oder den Sumpf zu füllen. Diese Schlackenrube lassen sich im Modell am besten mit der Grube von Bochmann & Kochendörfer darstellen, die Grube von Westmodel ist für die meisten BWs zu kurz. Ein nachträgliches Graustreichen (Betonfarbe) sollte man immer vornehmen. Ob man einen Schlackensumpf darstellen möchte oder lieber – wie oft in kleinen BWs gesehen – einen Schlackenbansen, muß jeder für sich selber entscheiden.

2. Schlackenbansen:

Er wurde bei kleineren BWs oder Lokstationen dazu gebraucht, kleinere Mengen Schlacke zu lagern, um sie später abzutransportieren. Bei ganz kleinen BWs ließ man die Schlacke einfach zwischen den Schienen liegen. Den Bansen baut man sich am besten aus kleinen Holzteilchen selber und stellt die Verstrebungen durch Schwellenteile dar.

3. Schlackenkran:

In größeren BWs wurde die Schlacke direkt in Schlackenhunte abgeleitet, die dann über Kräne zu den Schlackenschwagens transportiert wurden. Dies geschah immer, wenn die Tagesspitzen vorbei waren. Am häufigsten wurden dafür Bockkräne verwendet, aber auch andere Kräne, wie z. B. Schlackendrehkräne oder Schlackenaufzüge waren zu finden.

(bitte umblättern)





Untersuchungsgrube und Schlackenbansen im Maßstab 1:220

(Fortsetzung von Seite 13)

Für den Bockkran läßt sich der entsprechende Bausatz der Fa. Westmodel wie auch die Hunte verwenden. Andere Kräne muß man sich selber bauen.

f) Inspektion:

1. Reinigung von Lok und Tender:

Alle Dampflokomotiven und deren Tender müssen zu bestimmten Fristen eine Vollreinigung, Teilreinigung oder Wischung erhalten. Die Fristen richten sich nach der Kilometerleistung, der Beschaffenheit der zu befahrenden Strecken und den Betriebspausen der Lok. Herr Wack beschreibt im Eisenbahn-Kurier 1/89 den Vorgang einer Vollreinigung wie folgt: „Bei einer Vollreinigung wird sowohl die ganze Lokomotive als auch der Tender gründlich gereinigt. Von Kessel und Rauchkammer wird der Staub zunächst mit trockener Putzwolle abgerieben. Mit einem in Heißdampföl und heißem Wasser (Mischung 1:10) getränkten Putzwollbausch werden Langkessel, Windleitbleche und Rauchkammer abgerieben . . . als auch die Flächen des Führerhauses und des Tenders . . . bis alles wieder trocken ist. Schließlich sind noch Fahrgestell und

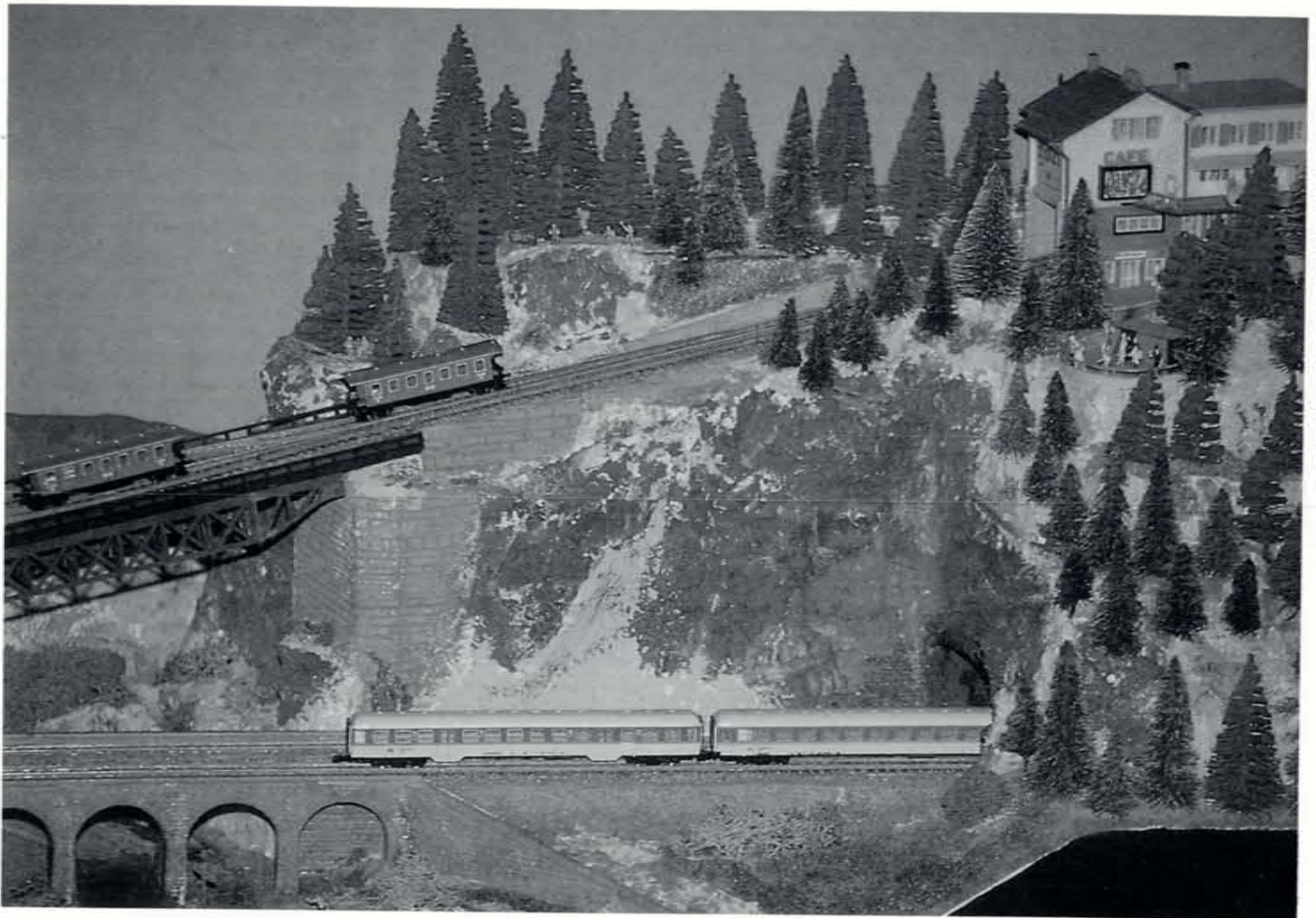
Triebwerk der Lokomotiven und Fahrgestell des Tenders zu reinigen. Zuerst werden diese Teile mit heißem Wasser abgespritzt und anschließend wie die anderen Teile und Flächen mit ölhaltiger Putzwolle abgewischt. Zu ganz bestimmten Zeiten muß auch der Kessel ausgewaschen werden. Bei Wasserhärten von etwa 12 Grad pH ist dies bei Lokomotiven im Schnellzugdienst nach etwa 7000 km, im Personenzugdienst nach etwa 4000 km und im Güterzug- bzw. Rangierdienst nach etwa 2500 km der Fall.“

Da das Auswaschen viel Zeit in Anspruch nimmt, mußten die Auswaschtage genau auf die Arbeits- und Einsatzpläne abgestimmt werden. Die meisten dieser Arbeiten wurden innerhalb des Lokschuppens ausgeführt, aber auch außerhalb gab es Hydrantenanschlüsse zum Abspritzen und auch das Säubern fand bei gutem Wetter oft draußen statt. Gerade diese Arbeitsschritte lassen sich auch im Modell gut darstellen. Für die Hydranten wurden die Zapfsäulen der Dieseltankstelle „zweckentfremdet“ und grau umgespritzt, während die Wasserschläuche aus der Bastelkiste stammen und einheitlich ocker angestrichen wurden. Diverse „Preiserleins“ und „Mertens“ bekamen einen zarten

Klumpen Haargarn in die Hand gedrückt und dürfen jetzt ihre „Planlok“ putzen.

2. Rohrausblasgerüst

Das regelmäßige Reinigen der Heiz- und Rauchrohre war für eine gute Dampferzeugung und eine rationelle Brennstoffverwertung absolut notwendig. Eine Rußschicht von 1 mm Dicke erhöht den Brennstoffverbrauch um ca. 5%! Deshalb wurden die Loks regelmäßig „durchgepusht“. Dazu führte der Rohrbläser eine Rohrlanze – im Eisenbahnerlatein: Turbinen-Teleskop-Rauchrohrreinigungsgesetz – in jedes Rohr ein. Die Rohrlanze wird bei einem Druck von etwa 10 bar von der Rauchkammer her langsam so oft durch jedes einzelne Rohr bis zur Feuerbüchsenrückwand geführt, bis die Rohre völlig rein sind. Das dafür notwendige Rohrausblasgerüst mit Rohrlanze hat seit kurzem Herr Beier im Programm. Dieses sehr filigran gestaltete Meisterstück läßt sich in jedem etwas größeren BW (mehr als 4 Schuppenstände oder 8 stationierte Loks) am Ende eines Stumpfgleises aufstellen. Dabei ist darauf zu achten, daß der restliche Betrieb nicht durch die dort platzierten Loks behindert wird. Die Standzeit der behandelten Lok kann in die Stunden gehen! Auch hier ist mit einem Bedarf an ca. 4 Figürchen zu rechnen. **SR**



Ein neues Meisterwerk des Siegers unseres Wettbewerbs von 1987: Günther Middelmann

Die Zindelstein-Bahn

Das Thema

Die Bergbahn zum „Zindelstein“ ist eine sogenannte Standseilbahn, d. h., die Fahrzeuge sind schienengebunden, haben keinen eigenen Antrieb, sondern werden von einem Seil gezogen. Dazu befindet sich auf der Bergstation eine Maschine mit einer Seilwinde. Da die beiden Fahrzeuge am selben Seil hängen, gleichen sie gewissermaßen ihr Gewicht gegenseitig aus, so daß nur für eine gewisse Mehrbelastung und Überwindung der Reibung Kraft aufgewendet werden muß. Das Prinzip ist schon sehr alt und wurde in Berggegenden wohl zuerst zur Lastenbeförderung eingesetzt. So wurde einfach in das abwärtsgehende Fahrzeug Wasserballast gegeben, um das mit Lasten beladene Fahrzeug bergauf zu ziehen. Standseilbahnen zur Personenbeförderung werden heute auch unterirdisch angelegt, z. B. in der Schweiz oder im Karmelberg in Haifa, Israel. Zum Einsatz auf der Modelleisenbahn sollte natürlich möglichst viel sichtbar sein. Die Firma BRAWA hat solche Bahnen in den Größen H0 und N herausgebracht, für unsere Z-Bahn ist allerdings ein Eigenbau nötig, und der soll hier nun kurz beschrieben werden.

Die Trasse

Zwei Schienenfahrzeuge bewegen sich parallel nebeneinander, aber nur für eine Fahrzeuglänge begegnen sie sich ja auf der gesamten Strecke. Man kann also darauf verzichten, die ganze Trasse zweigleisig anzulegen. Mit einem besonderen technischen Aufwand an den Fahrzeugen wird dies bei manchen Bahnen so praktiziert, daß nur der Mittelteil der Strecke zweigleisig ist. In Z wäre dies allerdings nicht so zu bewerkstelligen. Aber es gibt eine sehr schöne und ansprechende Variante: Das Drei-Schienen-Gleis! Mit den Märklin-Flexgleisen läßt sich dies leicht herstellen. Etwas schwieriger wird es im Mittelteil der Strecke, wenn beide Fahrzeuge aneinander vorbeigeführt werden müssen. Hier hilft nur Trennen, Einschleifen und Löten! Näheres dazu ist der Zeichnung und den Bildern zu entnehmen.

Die Fahrzeuge

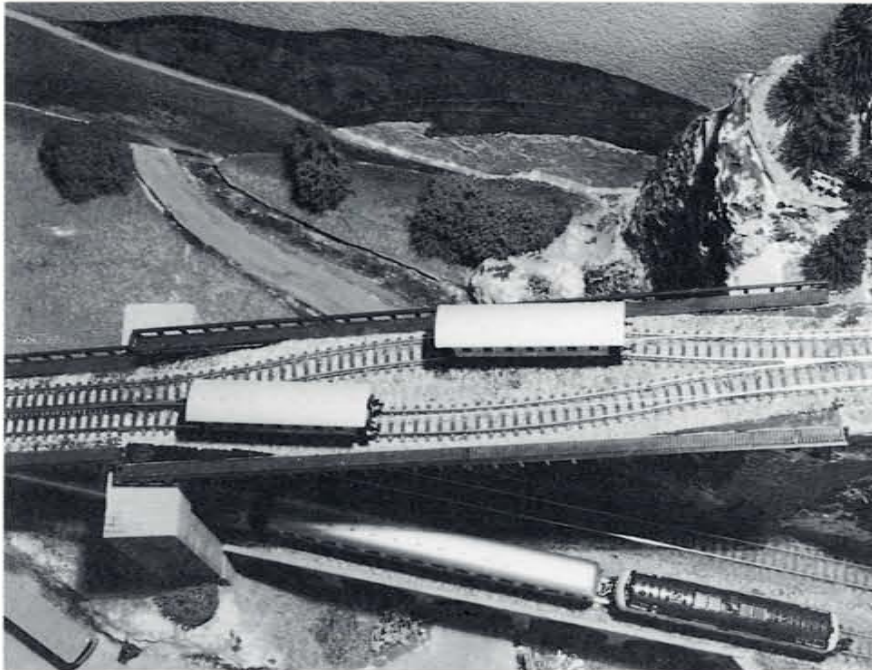
Bei der beschriebenen Anlage wurden zwei Personwagen 8701 der Württembergischen Länderbahn verwendet und folgendermaßen umgebaut. Da ein gewisser Ballast beim abwärtsgehenden Wagen unbe-

dingt nötig ist, muß zur Einbringung von Blei oder dergleichen der Wagenkasten entfernt werden. Dabei bietet sich an, auch zugleich die beiden unnötigen Kupplungen zu entfernen, bevor an den aufgeschnittenen Befestigungszapfen der Wagenkasten wieder aufgeklebt wird. Der weitere Umbau betrifft nun die Fahrzeugachsen. Für die hier gewählte Schaltung ist es nötig, daß die jeweils talseitige Achse nicht mehr isoliert ist, sondern jetzt zwischen den beiden Rädern eine gut leitende Verbindung herstellt. Dazu wurde ein isoliertes Rad abgezogen und durch ein Vollmetallrad ersetzt; etwas schwierig, aber es geht! Näheres siehe unter „Die Schaltung“.

Der Antrieb

Das Problem der vorbildlichen Geschwindigkeit zeigt sich bei einer Bergbahn in besonderer Weise. Wie allgemein bekannt, fahren ja die meisten Modellbahnen zu schnell. Hier ist es nun nötig, nach einem extrem langsamlaufenden Motor zu schauen. Eingebaut wurde ein Bastelmotor der Fa. Bühler, Type 52.224 mit mehrfach umsteckbarem Getriebe; gewählt wurde die Untersetzung 401:1 (erhältlich beim Uhren-

(bitte umblättern)

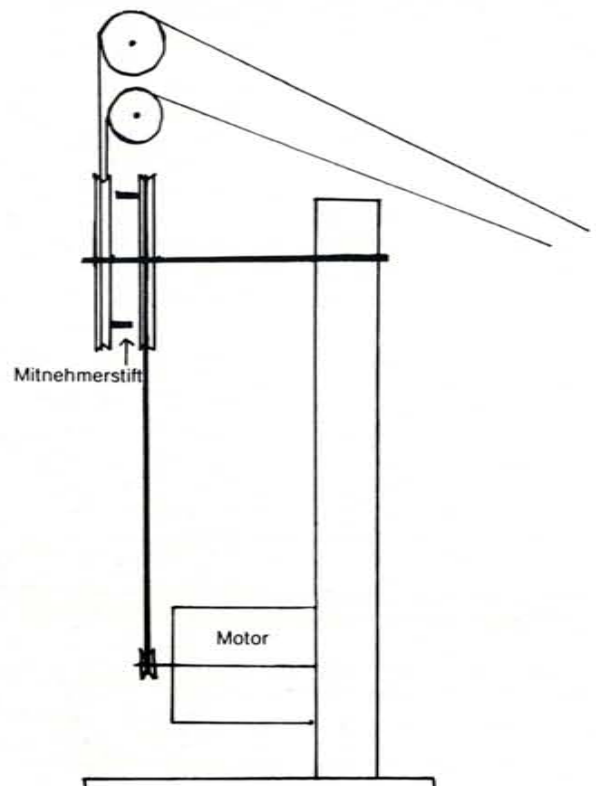
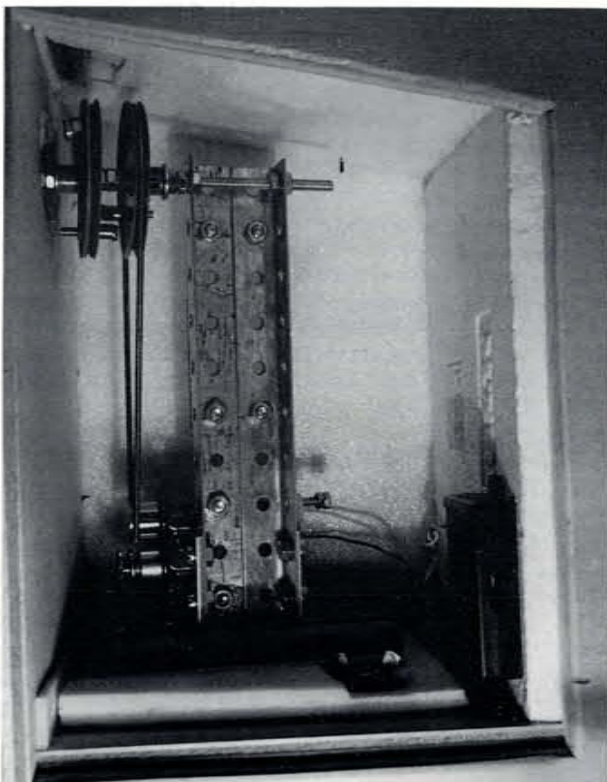
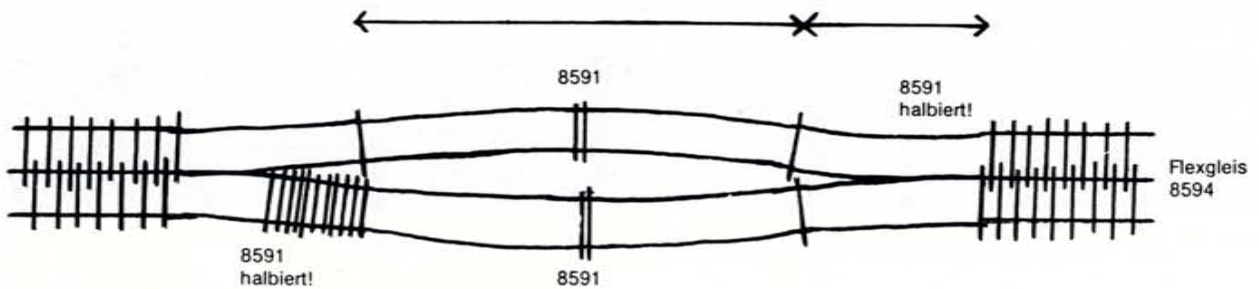


(Fortsetzung von Seite 15)

bauteile-Versand SELVA-TECHNIK, D-7218 Trossingen, Bestell-Nr. 554222-8). Um nun in beiden Endstationen der Bahn eine kurze Ruhepause zum Ein- und Aussteigen zu erreichen, wurde die Verbindung zwischen Antriebsmotor und Seilwinde so gestaltet, daß beim Umpolen der Motoraufrichtung ein kurzer Stillstand der Seilwinde von der Dauer einer Radumdrehung erreicht wird. Dies geschieht durch zwei Märklin-Schnurlaufräder, die lose auf derselben Achse sitzen, wobei das vom Motor angetriebene Rad das zweite als Seilwinde fungierende Rad mittels eines Stiftes mitnimmt (vgl. dazu die Zeichnung!).

Die Schaltung

In der Talstation wird durch die Achse des ankommenden Fahrzeugs ein Kontakt zwischen der Mittelschiene und der jeweiligen Außenschiene hergestellt. Dieser Kontakt bewirkt nun über einen Polwendschalter die Umkehrung der Laufrichtung



Z-MODUL

im Antriebsmotor. Der Polwendeschalter 8947 von Märklin ist dazu leider nicht geeignet, da er, wie auch alle Weichen, noch keine Endabschaltung besitzt! Bewährt hat sich dafür das Roco-Relais 10019, das außerdem auch noch über freie Kontakte für weitere Schaltungen verfügt (z. B. Signale). Natürlich ließe sich die Relaisbetätigung auch durch Reedkontakte bewerkstelligen und man könnte der Bahn auch eine elektronische Ruhepause genehmigen.

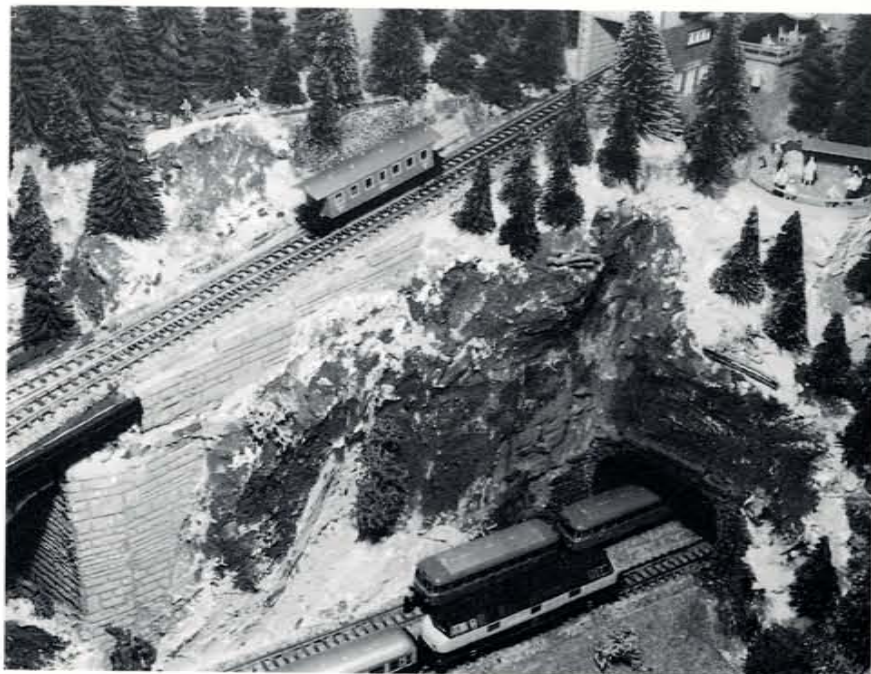
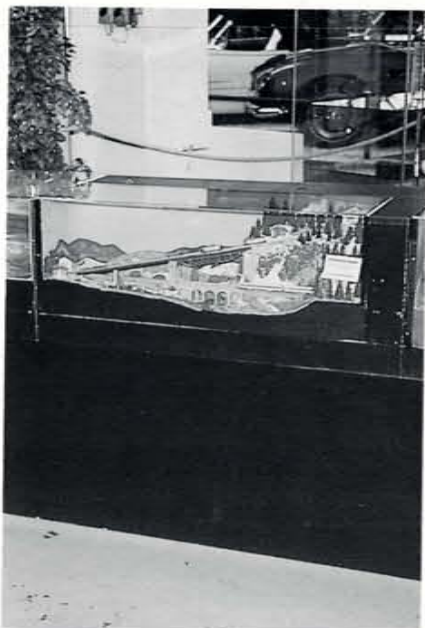
Die Ausgestaltung

Die vorgestellte Bergbahn wurde in ein unseren Normen entsprechendes Z-Modul von 90 cm Länge eingebaut. So war es nötig, die Trasse einer zweigleisigen Hauptbahn zu überbücken. Während der Modulrahmen aus 10 mm Sperrholz gebaut wurde, kamen für beide Bahntrassen dünne Holzleisten zur Verwendung. Der Rundhorizont, der Bahndamm und der gesamte „Zindelstein“ entstanden aus Styroporplatten verschiedener Stärke. Da kein geeigneter Hintergrund aufzutreiben war, wurde auch die Rückwandgestaltung selber besorgt und der sonstigen Bemalung angeglichen. Auch im Z-Gebäudeangebot fand sich keine geeignete Berg- oder Talstation, so daß auf ein N-Gebäude zurückgegriffen wurde. Manche N-Gebäude passen recht gut zum Z-Maßstab, sofern sie öffentliche Gebäude mit größeren Fenstern und Türen darstellen können (z. B. Schule, Hotel etc.). Da im Modulbau die Vorderseite zählt, konnten hier die Teile eines Hauses für zwei Gebäude verwendet werden! Die sonstige Gestaltung wird aus den Bildern ersichtlich sein, die Farbe dazugedacht.

Das Bildmotiv

Das Modul zeigt eine Mittelgebirgslandschaft mit einer noch nicht elektrifizierten Hauptstrecke, die rechts aus dem Tunnel des Zindelsteins kommt und links in einem angedeuteten Tunnel, durch das Gebäude der Talstation verdeckt, verschwindet. (Die Trasse ist so ausgeführt, daß auch E-Loks mit „Geweih“ fahren können.) Quer durch das Bild verläuft die Bergbahn zum „Zindelstein“. Keiner der durchgehenden schnellen Züge hält hier, so daß alle Touristen auf den Bahnbus oder auf den eigenen Wagen angewiesen sind. Der bahneigene Parkplatz wird gerne angenommen. Die Bergbahn erschließt nicht nur ein umfangreiches Wandergebiet, sondern ist zugleich die einzige Verbindung zum „Hotel am Zindelstein“, in dessen Untergeschoß sich die Bergstation samt Maschinenraum befindet. Gerne wird auch die etwas vorgelagerte Aussichtskanzel benutzt, um den Talblick zu genießen, denn von oben sehen die durchbrausenden D-Züge so klein aus, wie daheim auf der miniclub-Anlage.

Günther Middelman



Für Sie getestet: Mehrzwecklokomotive BR 120.1 der DB, Märklin 8848 (8853)

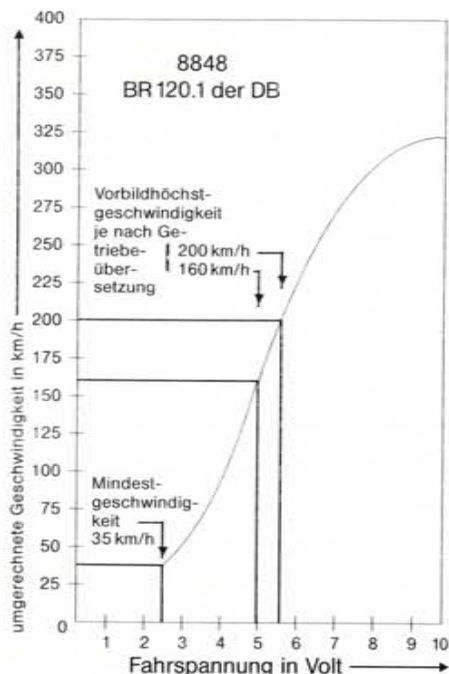
Unser heutiger Beitrag zu der Serie „Z im Test“ befaßt sich mit dem Märklin-Z-Modell der Serien-120 der DB.

Vorgeschichte

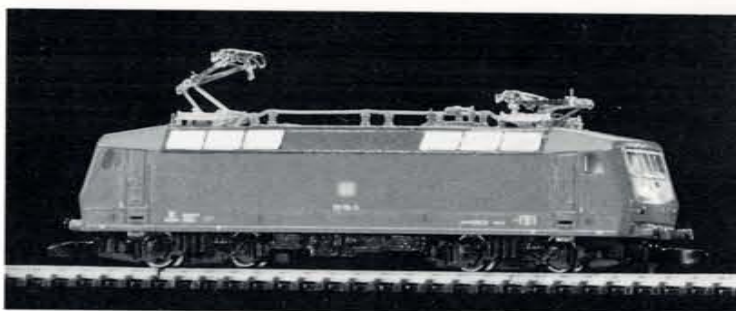
Am 13. Januar 1987 wurde nach eineinhalb Jahren Bauzeit, sechs Jahren Erprobung und fast acht Jahre nach der Vorstellung der 120 001 im Aw München-Freimann die 120 103 am gleichen Ort an die DB übergeben. Sie war die erste einer Serie von 60 Loks im Gesamtwert von ca. 330 Millionen DM, die gemeinschaftlich von Krauss-Maffei, Krupp und Henschel bzw. AEG, BBC und Siemens hergestellt wird. Gegenüber den Vorserienlokomotiven wurden folgende Änderungen vorgenommen: Die teilweise Umstellung der Regelelektronik auf Mikroprozessoren, der Einbau einer integrierten Störregistrierereinrichtung, die Entfernung der elektrischen Leitungen von den Drehgestellen und die Verlegung der Sandbehälter in den Brückenrahmen. Die Pufferbohlen werden aus Stahl statt aus Leichtmetall gefertigt.

Die 120 104-5, Vorbild des Märklin-Z-Modells, wurde am 24. Juli 1987 als erste 120.1 an das Bw Nürnberg 2 für den Plandienst übergeben. Außerdem wurde die 120 104-5 im Oktober 1987 vom Bw Seelze aus zur Personalschulung eingesetzt.

Auf der 39. Nürnberger Spielwarenmesse stellte Märklin das Z-Modell der BR 120.1



Bei den Messungen wurde das Märklin-mini-club-Fahrgerät 6731 benutzt.



der DB als Nachfolgemodell der von 1981 bis 1988 gefertigten Vorserien-120 (8853) vor. Die Auslieferung der 8848 begann im Juni 1988.

Im Eisenbahn-Magazin 12/85 wurde die mini-club-120 zusammen mit anderen 120ern geprüft. Dabei erreichten die Lokomotiven folgende Gesamtpunktzahlen:

- | | | |
|-------------------|---|------------|
| 1. Märklin-H0 | = | 128 Punkte |
| 2. Märklin-Z | = | 123 Punkte |
| 3. Fleischmann-H0 | = | 120 Punkte |
| 4. Fleischmann-N | = | 118 Punkte |
| 5. Lima-H0 | = | 94 Punkte |

Ein Kommentar zu dem hervorragenden Ergebnis ist wohl überflüssig.

Fahrleistungen

Der mittig im Druckfußchassis eingebaute Märklin-Z-Gleichstrommotor treibt über zwei Schnecken und nachgeschaltete Stirnradgetriebe alle vier Achsen an.

Druckfrei fahrbare Mindestgeschwindigkeit: umgerechnet ca. 35 km/h,

mit dem Elektronik-Fahrgerät 6701: umgerechnet ca. 5 km/h,

Höchstgeschwindigkeit bei 10 V: umgerechnet ca. 330 km/h,

maximale Stromaufnahme im Fahrbetrieb: 280 mA

Ein Auslauf ist wegen des selbsthemmenden Schnecken/Stirnradgetriebes nicht vorhanden. Allerdings bleibt die mini-club-120 nicht so abrupt stehen, daß angehängte Wagen entgleisen.

Fahreigenschaften

Mit einem leichten Ruck setzt sich die mini-club-120 bei 2,6 V in Bewegung. Bei dieser Fahrspannung erreicht das Z-Modell die oben angegebene Mindestgeschwindigkeit. Über kurze Distanzen sind etwas geringere Geschwindigkeiten möglich.

Maßtabelle

Maße in mm	Vorbild	1:220	mini-club
Länge über Puffer	19.200	87,3	87,2
Gesamtachsstand	13.000	59,1	59,1*
Drehgestellachsabstand	2.800	12,7	12,9
Raddurchmesser	1.250	5,7	5,0
Breite	3.000	13,6	13,7
Gesamthöhe ü. S.O.	3.930	17,8	18,2

* = ca.-Angabe, da Längsspiel der Drehgestell-Lager

Doch dieser Geschwindigkeitsbereich ist für eine Streckenlokomotive ohnehin weniger interessant. In allen Geschwindigkeitsbereichen ist die Laufruhe mit und ohne Last ausgezeichnet. Taumelbewegungen sind nicht feststellbar. Das Laufgeräusch bleibt im Märklin-Z-üblichen Rahmen.

Zugkraft

Die 31 g schwere mini-club-120.1 zieht in der Ebene ca. 17, bei 4 % Steigung 7 vierachsige Reisezugwagen. Allerdings wird die Zugkraft je nach Anpreßdruck der Dachstromabnehmer um bis zu 60 % reduziert, so daß keineswegs immer von ausreichender Zugkraft gesprochen werden kann. Da Haftreifen bei der Baugröße Z sicherlich kein Thema sind, hätte Märklin das Druckfußchassis bis zur Dachunterkante hochziehen sollen, um ein angemessenes Reibungsgewicht zu erzielen, wie weiland bei der Konstruktion der Diesellok BR 216 (8874/8875), die zumindest in Bezug auf Zugkraft von keiner anderen mini-club-Lokomotive übertroffen wurde.

Stromabnahme

Der Fahrstrom wird über Federblechstreifen von allen acht Rädern abgenommen, so daß eine sichere Stromzuführung gewährleistet ist. Im Oberleitungsbetrieb ist der Z-Bahner vor die Wahl gute Zugkraft oder gute Stromabnahme gestellt. Doch auch bei gegenüber dem Lieferzustand deutlich reduziertem Anpreßdruck des Pantographen ist die Zahl der Aussetzer bei sauberer Oberleitung nicht sehr groß. Die Gleichmäßigkeit des Laufverhaltens bei Unterleitungsbetrieb ist jedoch im Oberleitungsbetrieb nicht erreichbar.

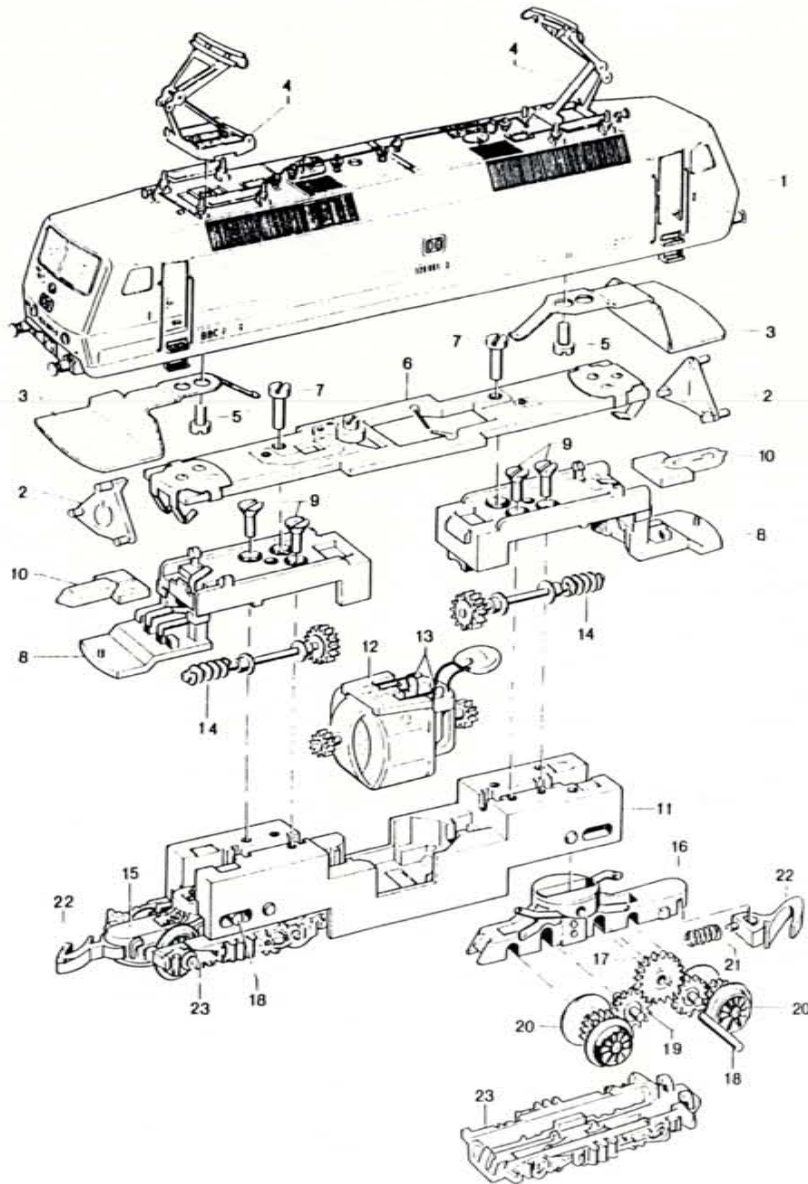
Wartungsfreundlichkeit

Dem Z-Modell ist eine bebilderte, mit wenig Text ergänzte Betriebsanleitung beigelegt.

(bitte umblättern)



Elektrische Lokomotive 8853



Lfd. Nr.	Benennung	Bestell-Nr.	Lfd. Nr.	Benennung	Bestell-Nr.
1	Lokomotiv-Aufbau (komplett) mit	26530	12	Motor (komplett) mit	26444
2	Lichtkörper	26531	13	Bürstenpaar	8989
3	Abschirmblech	26532	14	Antriebswelle	26525
4	Einholmstromabnehmer	26537	15	Getriebegehäuse	26548
5	Zylinderschraube	78515	16	Getriebegehäuse	26549
6	Leiterplatte	26519	17	Zahnrad	26296
7	Zylinderschraube	78519	18	Achse	26072
8	Isolierung	26526	19	Zwischenradsatz	26092
9	Senkschraube	78555	20	Treibradsatz	26090
10	Beleuchtungseinsatz	8953	21	Druckfeder	76568
11	Gußgestell	26588	22	Kupplungshaken	70420
			23	Drehgestellrahmen	26524

(Fortsetzung von Seite 18)

Demontage und Montage des mittels acht Rastnoppen befestigten Gehäuses bereiten keinerlei Schwierigkeiten. Der Bürstenwechsel gestaltet sich allerdings manchmal zu einem Geduldsspiel. Die Drehgestellantriebe sind nach unten offen. Dies ist umso mehr erstaunlich, als daß die Betriebsanleitung das Abölen des Antriebs von oben empfiehlt.

Aufbau

Das weitgehend maßstäbliche, das Erscheinungsbild des großen Vorbilds gut wiedergebende Kunststoffgehäuse der Märklin-mini-club-120.1 ist sehr fein graviert. Als Beispiel seien hier nur die filigranen Lüfterblenden genannt. Die glasklaren Fenster sind paßgenau eingesetzt. Sie haben an den Stirnseiten silberne Rahmen sowie Scheibenwischerimitationen. Auf der Negativseite sind folgende Positionen aufzulisten: Die „8848“ hat runde Puffer, wie sie jedoch nur die Vorserienlok hatte. Der im Verhältnis zum Modell doch recht große Dachumschalter stört bei der Draufsicht erheblich. Märklin verwendet die Einheits-Einholm-Dachstromabnehmer (8956), die dem Eindruck der Vorbildbauart SBS 81 recht nahe kommen, aber eine abweichende Anordnung der Stützisolatoren und einen anderen Rahmen aufweisen. Die 0,3 mm dicken Kunststoff-Dachleitungen sind zwar überdimensioniert,

doch m. E. sollte man bei hartem Anlagenbetrieb wegen der größeren Elastizität des Kunststoffes diesen Werkstoff gegenüber (zugegebenermaßen noch dünneren) Drahtleitungen vorziehen, wie es Märklin auch praktiziert.

Fahrwerk

Das Druckgußchassis wurde eigens für die Baureihe 120 konstruiert. Dies ist ja bekanntlich nicht bei allen mini-club-Loks der Fall und sollte daher erwähnt werden. Die drei Flexicoil-Schraubenfedern je Drehgestellseite und eine Vielzahl weiterer fein gravierter Details geben die technisch aufwendigen Drehgestelle gut wieder. Die Räder werden durch die Drehgestellblenden fast vollständig abgedeckt, so daß die vorbildwidrigen Speichenräder nicht störend auffallen.

Farbgebung/Beschriftung

Nach kurzer Eingewöhnungsphase wirkt die neue, viel diskutierte, rote Lackierung doch recht ansprechend. Die lichtgrauen Kontrastflächen an den Stirnseiten wurden nicht bis zum Fensterrahmen hochgezogen, sondern es bleibt eine dünne rote Linie zwischen Fensterrahmen und „Lätzchen“. Die Fensterrahmen sollten grau statt silbern lackiert und die angespritzten Griffstangen neben den Führerstands-türen farblich abgesetzt sein. Dem silberglänzenden Umschalter auf dem Dach würde eine rote Lackierung nicht schaden,

wenn dieser schon an solch exponierter Stelle angeordnet sein muß. Die Farbtrennkanten sind bis auf den Bereich der Lüfter exakt eingehalten. Bei dem Testmodell schließt die graubraune Fläche nicht mit den Lüftergittern ab, so daß hier vorbildwidrig die rote Lackierung hervortritt. Die Pantographen sind nicht rot lackiert, doch nur so ist eine sichere Funktion gewährleistet.

Die Beschriftung ist vollständig, leicht vergrößert, aber dafür lupenlesbar wiedergegeben. Auch die Qualität der Bedruckung ist ausgezeichnet. Nach Beendigung des Tests waren keine Gebrauchsspuren feststellbar.

Beleuchtung

Die Märklin-mini-club-120 ist mit fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel ausgestattet. Der Lichteffekt ist bereits bei mittlerer Geschwindigkeit gut erkennbar. Bei voller Fahrspannung wird allerdings auch der Führerstand beleuchtet.

Zusammenfassung

Abschließend bleibt die nicht ganz überzeugende Zugkraft, der fehlende Auslauf und das stellenweise unsaubere Farbfinish zu kritisieren. Das Preis/Leistungsverhältnis des funktionstüchtigen, detailreich gravierten, ca. DM 150 kostenden Märklin-mini-club-Modells der BR 120.1 der DB dürfte aber doch noch mit gut einzustufen sein. **Hans-Joachim Müller**

Für Sie getestet: Rund um Vollmers „Brennendes Haus“

Erstmals berücksichtigen wir in dieser Reihe auch einmal Z-Zubehörteile. Unser heutiger Test zeigt, daß auch in unserer Baugröße die realistische Gestaltung einer Brandszene möglich ist, wenn auch noch einige Wünsche offen bleiben.

Eine der wenigen Möglichkeiten, „Leben“ auch abseits der Gleise auf Z-Modellbahnanlagen zu bringen, ist eine mit optimistischen und akustischen Effekten ausgestattete Szene rund um das „Brennende Haus“ von Vollmer (Art.-Nr. 9538). Außer dem Hausbausatz beschreibt dieser Test den passenden Rauchgenerator (Vollmer, Art.-Nr. 9600) sowie die Sets „Brandflakern“ und „Martinshorn“ aus dem Micro-electronic-Programm von Busch (Art.-Nr. 5921 bzw. 5935). Abschließend gehen wir noch auf die lieferbaren Einsatzfahrzeugmodelle ein und listen einige Wünsche auf.





Brennendes Haus, Vollmer 9538

a) Der Bausatz

Seit Herbst 1985 liefert Vollmer in der Baugröße Z ein Fachwerkhaus, auf dessen Dach der „rote Hahn“ saß. Um Werkzeugkosten zu sparen und somit das Modell preisgünstiger anbieten zu können, basiert dieser Bausatz auf einem vorhandenen Artikel, dem Fachwerkhaus 9530. Bis auf die Dachteile werden alle Spritzlinge des Fachwerkhauses auch beim „Brennenden Haus“ verwendet. Neu sind Einzelteile für die Überreste des Daches und des Dachstuhles, eine Zwischendecke mit Treppenhäuser, Reste der Innenwände sowie einige bemerkenswerte Kleinteile: Überreste der Treppengeländer, herumliegende Balken und vom „Brand“ verschonte Teile der Inneneinrichtung wie Bett, Tisch und Stuhl. Ist die Gravur der genannten neuen Teile hervorragend gelungen, so fällt die Konstruktion der schon seit 1981 hergestellten „Basis“ des 86teiligen Bausatzes doch ein wenig ab. Vor allem das auf die Wandteile aufgesetzte Fachwerk entspricht nicht ganz dem Vorbild. Die Maße des Hauses betragen $50 \times 38 \times 53$ mm. Trotz dieser recht klein erscheinenden Grundfläche ist das Modell mit umgerechnet $11,0 \times 8,4 \times 11,7$ m als maßstäblich zu bezeichnen.

b) Die Bauanleitung

Die großformatige Bauanleitung (ein beidseitig bedrucktes DIN-A3-Blatt, das in acht A4-Seiten aufgeteilt ist) ist sehr übersichtlich gestaltet. Auf Seite 1 wird neben der Auflistung der Teilnummern der hauseigene Klebstoff empfohlen. Natürlich ist auch jeder andere, handelsübliche Polystyrolkleber verwendbar. Auf den weiteren Seiten wird der Zusammenbau schrittweise anhand von dreizehn, den jeweiligen Bauabschnitt betreffenden Explosionszeichnungen dargestellt. Die Zeichnungen sind erfreulich groß und die Teilezeichnung ist einwandfrei.

c) Der Zusammenbau

Der Zusammenbau dieses Bausatzes ist aufgrund der durch die Bauanleitung vorgegebenen Reihenfolge recht einfach. Die Kunststoff-Spritzlinge sind gratfrei, die Paßgenauigkeit der Einzelteile ist ausgezeichnet. Allerdings erfordert die Winzigkeit einiger Teile manchmal etwas Geduld beim Zusammenbau. Eine Pinzette mit abgewinkelten Greifspitzen ist für die Montage dieser Kleinteile vorteilhaft.

Im Lieferzustand zeigen die Kunststoffteile noch keine Brandspuren. Für die farbliche Nachbehandlung empfiehlt die Bauanleitung die hauseigene schwarze „Color-Patinafarbe“ 6051, mit der auch sehr ansprechende Ergebnisse erreichbar sind.

d) Kombinationsmöglichkeiten

Da auch das Rathaus 9532 und das Bauernhaus 9540 auf dem Fachwerkhaus 9530 basieren, ergeben sich durch die

Kombination mit dem Bausatz 9538 weitere Modelle: ein „Brennendes Rathaus“ und ein „Brennendes Bauernhaus“.

Rauchgenerator, Vollmer 9600

Der Einbau des von Vollmer angebotenen Seuthe-Rauchgenerators sollte gleichzeitig mit der Bausatzmontage entsprechend dem Hinweis in der Bauanleitung des „Brennenden Hauses“ erfolgen. An den 10 V-Wechselstromausgang eines mini-club-Trafos angeschlossen, beträgt die Brenndauer bei vollgefülltem Tank ca. 7 Minuten, die Aufheizphase ca. 5 Minuten. Letztere wird jedoch bei nur wenig gefülltem Tank auf wenige Sekunden reduziert.

Elektronisches Brandflackern, Busch 5921

Mit der Busch-Micro-Electronic-Schaltung 5921 wird eine gelbe und eine rote „longlife“-Glühlampe angesteuert. Die rote Glühlampe erzeugt ein Dauerlicht, das die Glut darstellt, die gelbe Glühlampe ein unregelmäßiges Flackerlicht, das die Flammen imitiert. Funktion, Einbau und elektrischer Anschluß werden in der Betriebsanleitung ausführlich beschrieben.

Die Schaltung „Elektronisches Brandflackern“ ist zum Anschluß an 14- bis 16 Volt Gleich- oder Wechselstrom vorgesehen, so daß der Z-Bahner ggfs. einen zusätzlichen Transformator benötigt. Grundsätzlich ist auch der Anschluß an einen mini-club-Trafo (10 V) möglich, doch dann ist vom Feuerschein nur sehr wenig zu sehen.

Auf meiner Anlage wird zur Stromversorgung ein alter Faller-16 V-AMS-Trafo verwendet, der jedoch nahezu unbelastet eine Wechselspannung von ca. 20 Volt abgibt. Trotz einer Überspannung von immerhin 4 Volt traten seit dem Einbau Ende 1985 keine Störungen oder Defekte auf.

Martinshorn, Busch 5935

„Mit der Busch-Schaltung ‚Martinshorn‘ wird die Szene akustisch vorbildgetreu“, so der Original-Busch-Text. Natürlich paßt das „Martinshorn“ in kein Z-Fahrzeug, aber unter der Anlage, am Standort des Einsatzwagens angebracht, entsteht tatsächlich ein realistischer Eindruck.

Mittels zweier Anschlußdrähte wird die Schaltung an eine Wechselspannung von 10 – 16 V angeschlossen. Eine Polung ist nicht zu beachten, weiterer Schaltungsaufwand nicht erforderlich.

Bei Anschluß an den o.g. 16 V-Faller-Transformator (gemessene Ausgangsspannung = 20 V) wurde die Elektronik-Schaltung allerdings bereits nach wenigen Sekunden zerstört. Ein zweites „Martinshorn“ wird nun durch einen mini-club-Transformator (10 V) mit Strom versorgt und gibt seit „Inbetriebnahme“ Ende 1984 keinen Anlaß zu Beanstandungen.

Einsatzfahrzeuge

Zur Zeit stehen dem Z-Bahner nur drei Feuerwehrfahrzeuge von MZZ zur Verfügung, die alle auf dem Mercedes-Benz LA 1924-Fahrgestell aufgebaut sind. Im einzelnen sind erhältlich: WLF mit ABCO₂-Behälter (Art.-Nr. 3180), WLF mit Rollbehälter (3181) und Gelenkmastbühne (3182). Die einfarbig gespritzten Metallautos erfordern jedoch eine mehr oder weniger aufwendige farbliche Nachbehandlung, bevor die Fahrzeuge zum Einsatz kommen können.

Zudem könnten Gravur und Verarbeitungsqualität in Anbetracht der hohen Preise besser sein. Auch die nur durchbrochenen Fenster sind hier als Minuspunkt aufzuführen.

Als Ergänzung liefert NOCH ein „Einsatzwagenset“ (4773), bestehend aus einem Mercedes T-Kombi „Notarztwagen“ und einem VW Bus „Polizei“. Die Fahrzeuge sind bereits werksseitig bemalt und haben Fenstereinsätze aus glasklarem Kunststoff. Allerdings werden die preisgünstigen Autos aus einem ziemlich weichen, beim Erkalten zu Verzugerscheinungen neigenden Material hergestellt, das die im Ansatz gute Gravur nicht so recht zur Geltung kommen läßt.

Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge auf der alten BMW-Basis gibt es auch von Railex.

Die Fischer-Feuerwehren sind leider ausgelaufen und nur noch in wenigen Geschäften erhältlich. Letzteres gilt insbesondere für das Leiterfahrzeug.

Wünsche

An die Adresse von KIBRI gerichtet ist der Wunsch nach einem Bausatz von Feuerwehrfahrzeugen als Erweiterung des derzeitigen LKW-Bausatzprogramms, das in Bezug auf Ausführung, Qualität und Preis kaum Verbesserungen bedarf.

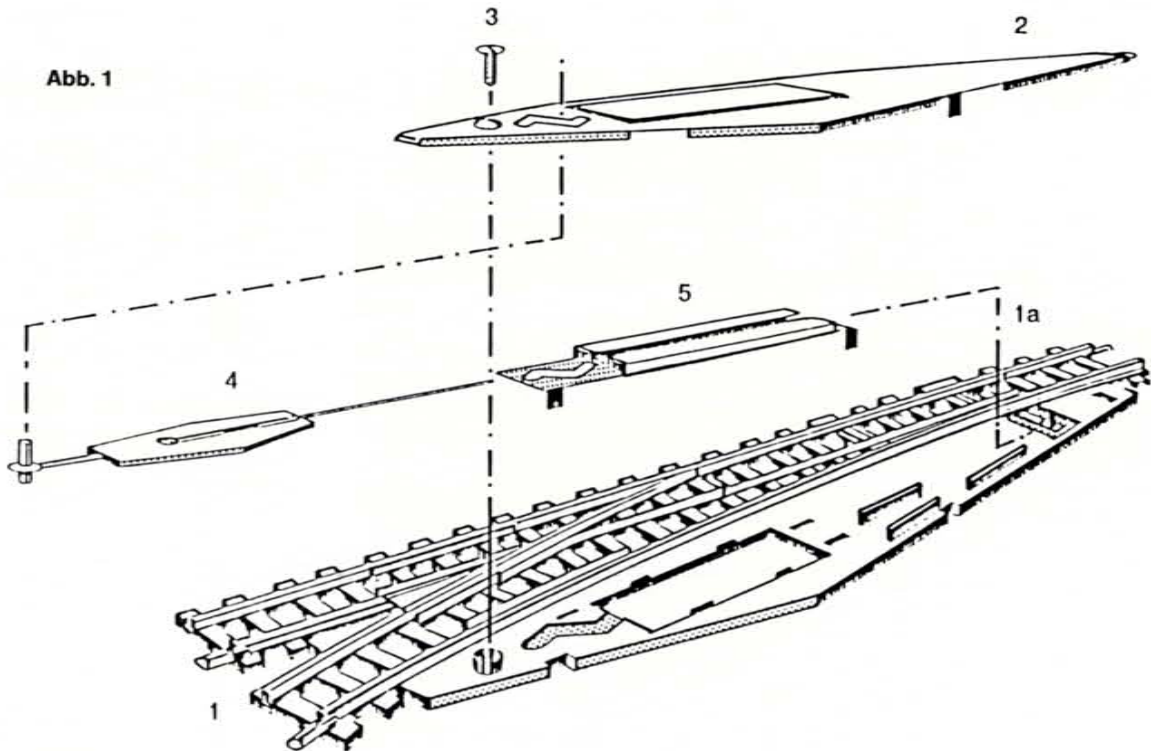
In der Baugröße Z werden Feuerwehrleute z. Zt. nicht angeboten. Merten und/oder Preiser mögen sich hier angesprochen fühlen. Ebenso fehlen Feuerwehrzubehöreteile. Hier kann ich mir filigrane Messingteile von der Firma Beier vorstellen, der bereits beachtliche Miniaturisierungen hervorgebracht hat.

Zusammenfassung

Alles in allem ist aber ein Grundstock für die Gestaltung einer Brandszene vorhanden. Der Hausbausatz und die Elektronik-Artikel geben nur wenig Anlaß zur Kritik.

Die bei den Fahrzeugen vorhandenen Mängel fallen zumindest aus anlagenüblichem Betrachtungsabstand kaum noch auf. Das Zubehörprogramm sollte aber, wie oben beschrieben, im Detail weiter ausgebaut werden.

Hans-Joachim Müller



Nachträgliche Weichen-Elektrifizierung

In meinem ersten Beitrag fürs Z-Journal möchte ich mich an all jene wenden, die gerne basteln. Ich habe mir, solange ich mini-club fahre, noch keine Weiche mit elektrischem Antrieb neu gekauft. Zunächst fuhr ich nur mit Handbetrieb. Durch den mini-club-Freundeskreis-Rundbrief vom April 1983 wurde ich inspiriert, diese Weichen nachträglich zu elektrifizieren.

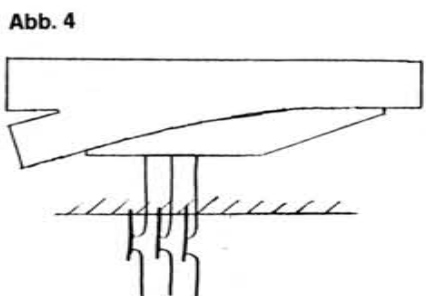
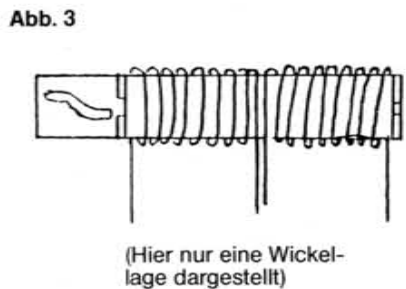
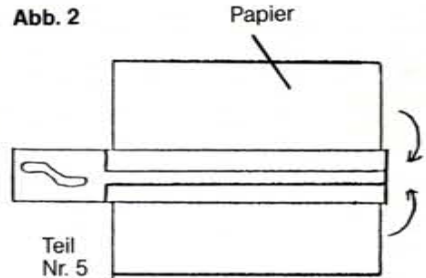
Dazu braucht man: Lötwerkzeug, kleinen Schraubendreher, Lackdraht (max. 0,1 mm Durchmesser), etwas Schreibpapier und Klebstoff. Zunächst wird die Weiche geöffnet. Dann wird laut Abb. 1 das Teil Nr. 5 durch Aufbiegen der Laschen ausgebaut, das Teil Nr. 4 herausgezogen. Um den gekanteten Bereich von Teil Nr. 5 wickelt man einmal einen zurechtgeschnittenen Papierstreifen und fixiert ihn mit Klebstoff (Abb. 2).

Und nun wird's knifflig: Über diese Papierlage müssen hintereinander zwei dreilagige Spulen aus Lackdraht gewickelt werden. Die erste Lage ist einfach zu wickeln, jedoch die zweite und dritte bedarf etwas Sorgfalt. Immer schön Draht neben Draht wickeln. Sonst wird die Gesamtlänge zu kurz.

Ist die erste Spule fertig, so wird die zweite in entgegengesetzter Richtung gewickelt (Abb. 3). Anschließend sind die Spulen mit Kleber zu sichern. Drahtenden nicht zu kurz abschneiden. Und jetzt wird's nochmals knifflig: Die Drahtenden müssen verzinkt werden! Dazu die Drahtenden mit feinem Sandpapier (mind. Korn 400) abisolieren und verzinnen. Dabei reichlich Zinn fließen lassen. Überflüssiges Zinn läuft ohnehin vom Draht ab. Die beiden mittleren Drahtenden sollten nun verdreht und zusammengelötet werden.

Anschließend wird die Weiche wieder montiert. Vorsicht aber beim Einbau der Weiche: Die Drahtenden müssen zugentlastet werden, das heißt, nicht direkt an die Stromversorgungskabel anschließen. Ich habe auf der Unterseite der Gleistrasse Lötstifte in das Holz gedrückt und daran die Spulendrähte und die Stromversorgungskabel angelötet (Abb. 4). Die beiden zusammengelöteten Drahtenden werden am Lichtstromkreis (gelb) angeschlossen, die beiden anderen an das Stellpult.

Funktionstest: Dieser sollte schon vor dem Einbau der Weiche durchgeführt werden. Die selbstgefertigte Weiche wird evtl. etwas mehr Strom verbrauchen, was sich durch lauterer Summen und stärkere Verdunklung der mitangeschlossenen Beleuchtung zeigt. Durch den höheren Stromfluß wird sie aber auch noch sicherer schalten. Also, keine Angst! Ich habe solche Weichen nun schon seit Jahren ohne Störung in Betrieb. **Gerd Weedermann**



Club-Börse

Loks, Wagen, Schienen; Liste gegen Freiumschlag. Ludger Schmitz, Gerh.-Hauptmann-Str. 36 a, D-4400 Münster

Anlage 2,60 x 1 m, 1/3 fertig, Loks und Wagen; Neuwert: ca. DM 6000. Irene Kunes, Pf. 284, D-4150 Krefeld-Uerdingen, Tel. 0 2151/48 14 13 od. 54 08 66

Verkaufe mini-club-Anlage, teillfertig, 40 Loks, 160 Wagen. Ingolf Dorn, Im Hede-richtsfeld 73, D-5090 Leverkusen 3, Tel. 02171/4 56 71

Verkaufe meine Z-Sammlung, viele Raritäten, goldene 8800; Liste gegen Freiumschlag. Roland Thoma, Rathenower Str. 1B, D-1000 Berlin 49

Zu verkaufen: Märklin-mini-club-Trafo 6731, Titan-Trafo electronic 147 für mini-club, Arnold-Trafo EI 54 (für mini-club zu verwenden), Lok 8804 (BR 260, Lok 8821 (BR 221), Lok 8874 (BR 216), Wagen 8619 (Langholzwagen), Museumswagen 1988, Starlight Caboose. Klaus Hammesfahr, Hoffnung 6, D-5650 Solingen 1, Tel. 02 12/ 20 16 35

Verkaufe Märklin-Metall-Schraubenwagen mit Kästchen für 130 DM. Birgit Wiedemann, Oberstr. 19, D-5100 Aachen, Tel. 02 41/53 23 88

Verkaufe und tausche Märklin-mini-club-Werbewagen. Liste gegen Freiumschlag. Lothar Buerger, Heinrich-Landerer-Str. 75, D-7320 Göppingen

Suche für meine goldene BR 89 Originalkarton mit dazugehörigem Fallblatt, Kesselwagen 8612 von 1972 mit weißer Rahmenbeschriftung sowie Bremsecken und dunkelrotem Balken, weiße Gummiautos (Märklin) und D-Zug-Wagen 8720 (orangehellbeige) ohne 1. Klasse-Streifen.

Rainer Geng, Somborner Str. 28, D-4600 Dortmund 72, Tel. 02 31/63 18 23

Suche mini-club-Kataloge 72, 74 und 82. Rolf-Dieter Woerz, Tel. 07 11/44 44 40

Verkaufe 750 Jahre Berlin (VB 700 DM), 125 Jahre Rotes Kreuz, Orient-Express, D-Zug-Wagen in alter Farbgebung 8720-22, D-Zug-Gepäckwagen Deutsche Reichsbahn. Ewald Schulz, Tel. 0 2101/12 02 14

Verkaufe zum halben Preis ca. 25 Lokomotiven, 130 Wagen, Schienen, Weichen, Trafos usw. Liste gegen Freiumschlag. Horst Grethler, Hebelstr. 13, D-7890 Waldshut/Tiengen 2

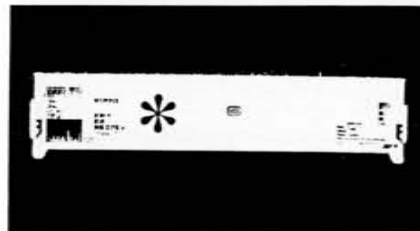
Suche Lok (oder Lokgehäuse) BR 111 aus dem Set 8111 und vom Flughafenzug, evtl. im Tausch gegen Lokgehäuse 8842. Klaus Hammesfahr, Hoffnung 6, D-5650 Solingen 1, Tel. 02 12/20 16 35

Suche 8734 und 35 alte Ausführung mit geradem Haken sowie 8854, 8855 und 8858 mit vertauschen Laufnummern. Dr. Dietrich Fricke, Flurstr. 13, D-5632 Wermelskirchen 1, Tel. 0 2196/42 42

Betriebsfähige kompl. Märklin-mini-club-Anlage nach Gleisbildanlage 12 aus Katalog 0290 mit zusätzl. 2 Weichen, Kreis 2 - 1, mit 3 Fahrgeräten, zusammen mit Zubehör (Häuser und div. Wagen) günstig abzugeben. VB 1.800 DM. Dieter Grüner, Wilhelmstr. 26, D-7929 Gerstetten, Tel. 0 73 23/62 18 od. 46 35

Su. Kesselwagen 8611, 1977 Muschel mit Aufschrift SHELL. P. Bot, Turfwoek 2, NL-1671EA MEDEMBLK, Tel. NL 0 22 74/ 24 45

Die Club-Börse ist kostenlos für private Anzeigen von Mitgliedern.



ACHTUNG!!! A MÄRKLIN FIRST!



Allentown Toy Train is proud to announce a special issue Märklin Mini-Club Z gauge American style box car made just for us by the Märklin factory!!!! This factory produced car will be lettered for the Erie-Lackawanna road and will feature a brown body with white lettering. This car will also be assigned an official Märklin USA number to show it is a production piece done at the factory and not an outside contractor.

This is a limited run of 500 cars; they are due in the fall of 1989. We expect to sell half the run back to European collectors so we suggest if you are interested in owning one of these true collector items, place an advanced order now so one may be reserved for you. The cost of these truly unique items is \$34.00 plus \$2.50 shipping & handling per order. Sorry we must place a limit of 3 cars per customer. All orders will be filled on a first come, first served basis. Don't miss out on this first ever official Märklin Limited edition USA style box car, order yours today.

Dealers: If you are interested in having some of these cars for your Märklin customers, write for details on your letterhead. A small number will be reserved for wholesale accounts only!!

***Note: car pictured is a pre-production mock up and does not represent the production run issue.

ALLENTOWN TOY TRAIN SERVICE
125 1/2 North 11th St. Allentown, PA 18108
Phone (610) 881-0740

MasterCard • AMEX • VISA

Sammlertips

In einer Auflage von nur 500 Sets wurde für Nordamerika ein weiteres Bierwagen-Set (8400 B - „Collector's Series 2“) hergestellt: „The Breweries of Baden-Württemberg“. Neu-Ulm liegt allerdings immer noch in Bayern und das „Ländle“ hat sicher auch bekanntere Brauereien.

Wer weiß, woher der Kühlwagen mit dem aufgedruckten „Stern“ stammt?

Mit einem Kadee-Wagen (!) wirbt ein Händler in den USA für das entsprechend bedruckte Sondermodell „Erie Lackawanna“ (88672) von Märklin. Über den Sammlerkreis an sich sagt die Anzeige doch einiges aus. In Europa ist dieser Werbewagen auch bei unserem Club-Mitglied Ch. Schmitter (Auf dem Berg 6, D-5431 Staudt, Telefon 0 26 02/6 06 84) erhältlich (keine Katalogwaren).

Unser Club-Mitglied Klaus Pancl (Brüder-Grimm-Straße 14, D-3501 Fulda-Rothwesten, Telefon 0 56 07/4 58) brilliert mit einer neuen Art von Sammler-Wandvitri- nen, die in allen gängigen Holzarten lieferbar ist. Auch in diesem Jahr stellt er uns wieder kostenlos eine Reihe von Stand- und Wandvitri- nen für die Ausstellung zur Verfügung. Besten Dank.

