

220 dasjournal

Das Magazin für die Nenngröße Z

Ausgabe 7 - Juli 2004

Erscheint monatlich

1. Jahrgang

ISSN 1613-5644

Modelle

11

Die Baureihe 1170 der ÖBB wird ein neues Modell von Harald Freudenreich.

Technik

17

Die Märklin-Weichen bekommen einen echten Unterflurantrieb verpaßt.

Modelle

22

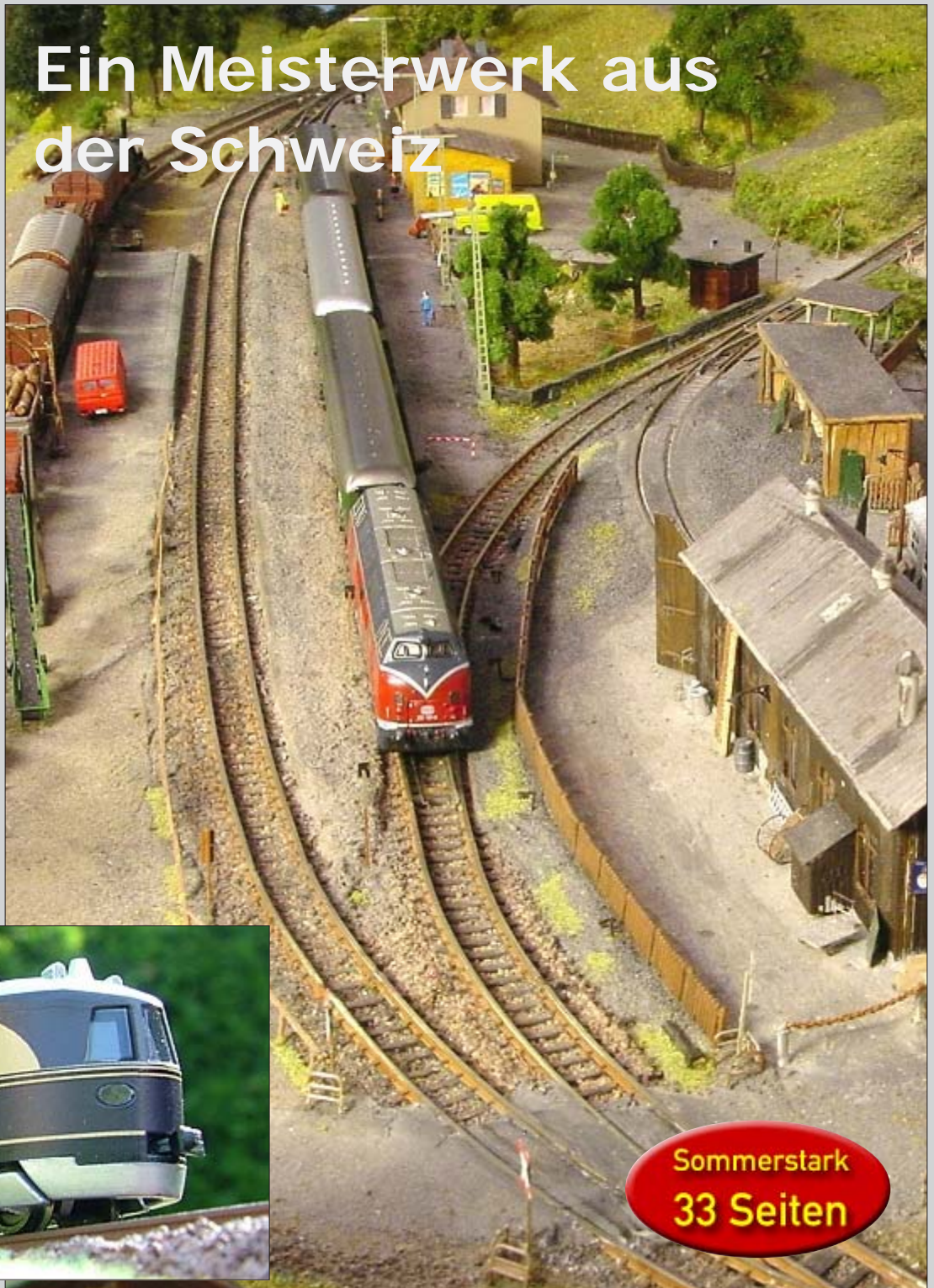
Mit dem neuen Modell einer Boeing 727-100 von Herpa lebt der europäische Verkehr der 60er Jahre auf.

Teststrecke

6

Der neue SVT 137 von Märklin auf dem Testgleis.

Ein Meisterwerk aus der Schweiz



Sommerstark
33 Seiten

das vorwort



Guido Kruschke

Wieder ist es uns nicht gelungen, die Seitenzahl der vorliegenden Ausgabe unter 25 Seiten zu halten. Mit 33 Seiten übertrifft sie die Juni-Ausgabe noch einmal um sieben weitere Seiten. Was sollen wir machen? Jeden Monat steht die Selbstbeschränkung gegen eine Vielzahl von Themen, die publiziert werden wollen. Und das führt uns immer wieder vor Augen, wie vielfältig und umfangreich doch die Beschäftigung mit der kleinsten elektrischen Serienseisenbahn der Welt ist.

Lassen wir also diese Selbstbeschränkung fallen und bringen in 220dasjournal einfach das, was zu berichten ist. Die Bandbreite ist bereits heute schon groß, doch noch lange nicht ausgeschöpft. Völlig unterrepräsentiert ist zum Beispiel das Thema Digital - ja, eigentlich haben wir damit noch nicht einmal angefangen. Dabei liegen in unserer Schublade einige interessante Beiträge zu diesem Thema. Der Stoff, aus dem die Z-Träume sind, wird uns bestimmt nicht ausgehen.

Womit wir uns allerdings nicht befassen werden, ist das Angebot eines branchenbekannten Verlags, welches uns Mitte Juni erreichte. Ohne Umschweife bot man uns die Übernahme der Publikation 220dasjournal an - einschließlich aller Rechte am Titel und an den Domains. Doch wir haben überhaupt keinen Grund, die Verantwortung aus der Hand zu geben. Es bleibt also alles so, wie es ist.

„Nur was Märklin in die Hand nimmt, hat auch Erfolg.“ So klingen die Worte des Märklin-Pressesprechers Roland Gaugele in unseren Ohren. Doch im Hinblick auf eine dauerhaft publizistische Tätigkeit im Z-Segment ist uns der Göppinger Hersteller diesen Erfolg bislang schuldig geblieben. Stattdessen verläuft der ehemalige mini-club Brief jetzt im Sande - pardon: in der hauseigenen Insider-Hauspostille.

Und gerade deshalb ist 220dasjournal für unzählige Z-Freunde in aller Welt die Monatspublikation schlechthin. Und genau diese Z-Freunde sind es, die uns tagtäglich schreiben und uns mit Informationen, Berichten, Tipps und Hinweisen versorgen, was man noch alles anstellen kann. Nicht wir als Herausgeber sorgen für den Erfolg, sondern unsere Z-Freunde. Davon lebt die Nenngröße Z. Kleine Bahn ganz groß. Mit uns immer. ■

luetke modellbahn
architekturmodellbau in perfektion



Ein imposantes Sudhaus einer Brauerei mit großflächigen Seitenfenstern und einem rechteckig angeordneten Anbau.

3-farbiger Bausatz aus durchgefärbten Polystyrolplatten incl. transparenter Scheiben und div. Zurüstteilen, mit ausführlicher, illustrierter Bauanleitung.

Maße: 119 x 91 x 87 mm (LxBxH)
Bestellnr: 73206

Preis: 35,95 EUR



luetke modellbahn
Zugspitzstraße 8 - D-82140 Olching
Tel: 08142-18384 - Fax: 08142-40727



↑ Einen schweren Güterzug hat die 50er am Haken, als sie langsam durch Blumendorf rollt.

Anlage „Blumendorf“ von Jens Wimmel

Ein Meisterwerk aus der Schweiz



↑ Oberhalb des Bahnhofs befindet sich das Schotterwerk.

In den letzten Jahrzehnten haben es nur wenige Anlagen in der Nenngröße Z geschafft, Kultstatus zu erlangen. Wer denkt in diesen Fällen nicht an die Werke von Bernhard Stein oder Bernd Schmid - beides Meister ihres Faches und echte Z-Köner. Und im Nachbarland Schweiz gibt es eine Anlage, die wir ohne langes Nachdenken in eben diese Meisterserie einstellen können.

Der Bauherr dieser Anlage, Jens Wimmel, ist in der Z-Szene wahrlich kein Unbekannter mehr. Es wäre müßig, an dieser Stelle über sein Engagement zu reden - da werden die unzähligen Berichte und Bilder auf seinen Internetseiten für sich sprechen. Doch heute steht seine kleine Anlage mit dem Bahnhof Blumendorf im Mittelpunkt. Und bevor wir uns in einer mehrteiligen Serie mit dieser Anlage und dem gesamten Ambiente befassen, lassen wir den Erbauer selbst berichten.

„Die Anlage ist mein Erstlingswerk und dient daher auch als „Technologieträ-



↑ Die kleine Köf I macht sich auf den Weg zum Schotterwerk, um die vollbeladenen Talbot-Wagen abzuholen.

ger". So fanden verschiedene Bauweisen, Materialien und Produkte der Hersteller Verwendung. Teile der Anlage wurden während des Baus komplett verändert, Gleise und Weichen ausgetauscht, neue Produkte kamen zur Anwendung. Ziel war und ist es, aus dem kleinem Maßstab das Beste herauszuholen an Technik und Vorbildtreue. Den teilweise steinigen Weg zu einer funktionssicheren, detaillierten Anlage könnt Ihr auf den untenstehenden Bildern verfolgen. Weitere Kommentare zu den Aufnahmen finden sich auf den einzelnen Bilderseiten selbst.

Als Thema habe ich mir den Übergang von Epoche III zu Epoche IV und eine eingleisige Nebenstrecke der Deutschen Bundesbahn ausgesucht, da viele gut passende Fahrzeuge im Handel erhältlich sind und der Wechsel von Dampf- zu Dieseltraktion seinen besonderen Reiz hat. Außerdem spielte dazumal der Güterverkehr eine wichtigere Rolle im Eisenbahnverkehr, so daß schon durch vielfältige Ladegüter attraktive Güterzüge entstehen und viel Betrieb am Ladegleis herrscht.



↑ Mit einem PmG verläßt die Baureihe 38 den Bahnhof Blumental in Richtung Großstadt.

Im Personenverkehr sind heute vorwiegend 26,4m-Wagen anzutreffen, diese sehen auch im Z-Format auf engen Radien nicht gerade elegant aus, auch aus diesem Grund habe ich dieses Thema gewählt. Bedingt durch die Abmessungen der Anlage habe ich auch im sichtbaren Bereich teilweise den 19,5cm Radius verlegen müssen. Wenn man sich auf zweiachsige und kurze

vierachsige Wagen beschränkt, kann man mit den engen Bögen aber ganz gut leben. Die gelegentlichen Schnelläufe sehen halt schon ein wenig „geknickt“ aus...“

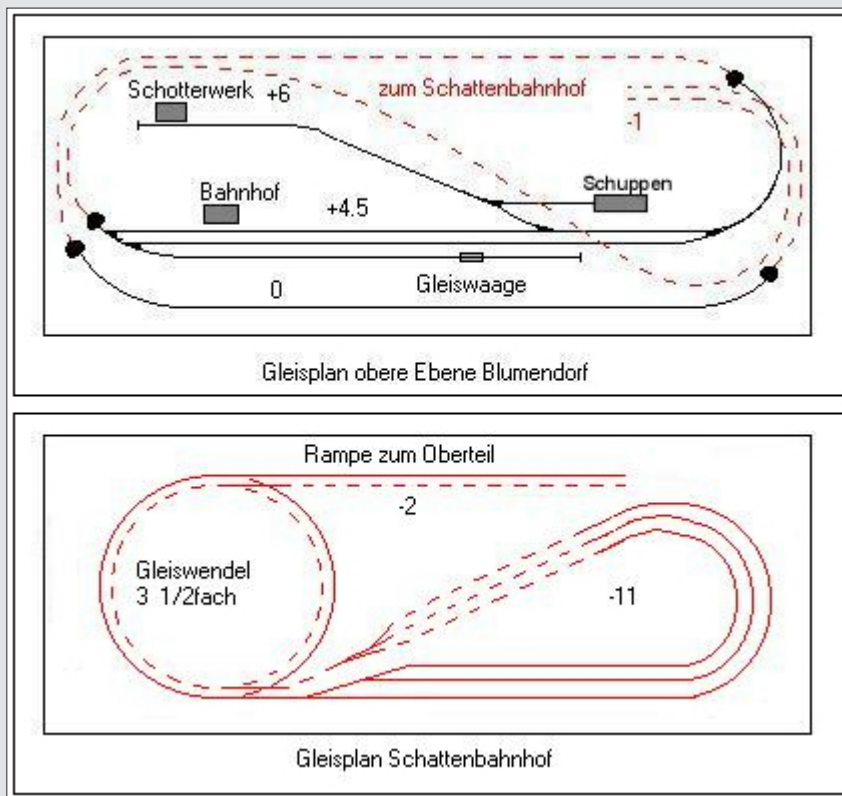
Soweit Jens Wimmel zu seiner Anlage. An dieser Stelle können wir allen unseren Leserinnen und Lesern versprechen: es geht weiter. Schon in der

kommenden Ausgabe 8/2004 von 220dasjournal geht es in Blumendorf und Umgebung weiter. Und Sie glauben gar nicht, was diese Anlage noch so alles zu bieten hat.

Wer schon heute weitere Details erfahren möchte, dem können wir einen Besuch der Internetseiten empfehlen.

Guido Kruschke ■

der gleisplan



Auf den ersten Blick erscheint der Gleisplan recht kompliziert. Doch bei näherem Hinsehen entpuppt sich Blumendorf mit seinen Betriebsanlagen als eine Art liegende Acht mit einem Schattenbahnhof.

Der Bahnhof selbst liegt an einer eingleisigen Nebenstrecke, die zu beiden Seiten in einem Tunnel verschwindet. Fährt man zur rechten Seite hinaus, so gelang man nach kurzer Fahrt auf eine Art Paradenstrecke am unteren Anlagenrand. Anschließend geht es in den Schattenbahnhof. Betrieblich hat Blumendorf einiges zu bieten.

Im Laufe unserer Berichterstattung zu Jens Wimmels Anlage werden wir uns auch mit den betrieblichen Gegebenheiten befassen.



MIBA-Report

Mechanisch gestellt

Erschienen ist nunmehr der zweite Band in der Reihe „Mechanische Stellwerke“. Ausgehend vom Vorbild beschreibt Thomas Mauer die Ausgestaltung einer Modellbahn-Anlagen mit mechanischen Stellwerkseinrichtungen. Von der Hebelbank im Stellwerksraum über Gruppenablenkungen und Drahtzugleitungen bis hin zu Spannwerken und weiteren Stalleinrichtungen: Schritt für Schritt, mit vielen Plänen und detaillierten Fotos wird die Modellumsetzung geschildert. Eigene Kapitel widmen sich Schrankenanlagen und Stell-

werksgebäuden. Wichtig: Anhand ausgewählter Beispiele zeigt der Autor die Standorte mechanischer Stellwerke im Bahnhofsgleisfeld. Und schließlich gibt dieser wertvolle Praxisratgeber auch noch Hinweise auf die erhältlichen Produkte der Zubehörerhersteller.

Der neue Band hat 100 Seiten im DIN-A4-Format und ist mit über 250 Fotos und Zeichnungen gut gefüllt. Er ist im Fachhandel und bei der MIBA für 15 EUR erhältlich (15087234).

Guido Kruschke ■



↑ Am Bahndamm nahe Berlin erwischt - der SVT 137 in schneller Fahrt in die Reichshauptstadt.

Märklin Schnelltriebzug der Baureihe SVT 137

Schnell nach Hamburg

Nach dem Insidermodell des SVT 04 in Ausführung der frühen Epoche III, den Märklin im Jahr 2002 vorstellte, erschien Anfang Juli sozusagen die erste öffentliche Variante dieses Schnelltriebwagens der Bauart Hamburg in Form des Reichsbahnmodells für die Epoche II.

Sicher verpackt kommt der 202 mm lange zweiteilige Triebzug in den Fachhandel. Und als wir Packung samt Modell das erste Mal in der Hand hielten, dürfte es uns genau so ergangen sein, wie vielen anderen Z-Freunden nach uns - es war beinahe schon Liebe auf den ersten Blick.



↑ Die Verbindung der beiden Triebköpfe untereinander stellt einen guten Kompromiß dar.

Denn der Eindruck, den das Modell im ersten Moment hinterläßt, ist einfach perfekt. Die elfenbein-cremefarbene Lackierung ist sauber aufgebracht, wobei die absolut trennscharf gedruckten Linien eine Augenweide darstellen. Selbst an kritischen Stellen, wie zum Beispiel der Kopfpattie, sind keine Abweichungen zu erkennen. Bei unserem Modell war allerdings auf einer Seite die nur 1/10 mm starke Linie minimal versetzt - doch das fällt dem kritischen Betrachter nur bei sehr genauem Hinsehen auf. Die Schürzen des SVT sind silbergrau lackiert, was dem Zustand des großen Vorbilds aus der Epoche II entspricht.

Die gelungene Lackierung setzt sich auch in der Bedruckung fort. Und hier stellen die Märklin-Konstrukteure und Mitarbeiter wieder einmal deutlich unter Beweis, daß sie die hohe Kunst des Tampondrucks vollendet beherrschen. Lupenrein und ohne Einschlüsse fällt die Beschriftung aus und unterstreicht das schon perfekte Finish des gesamten Triebzuges. Als Beispiele mögen an dieser Stelle nur der Schriftzug „DEUTSCHE REICHSBAHN“ oberhalb des Fensterbandes oder die Revisionsdaten unterhalb der Einstiegstüre dienen - wahrlich meisterhaft.

Verbunden werden die beiden Triebzugteile über ein Jacobs-Drehgestell und einen angedeuteten Faltenbalg. Und an dieser Stelle wird der Unterschied eines Modells im Maßstab 1:220



↑ Die Kopfform ist den Konstrukteuren gelungen - ebenso die gestochene scharfe Bedruckung.



↑ Diesen Aufdruck kann man mit bloßem Auge nicht mehr lesen.

zum großen Vorbild besonders deutlich, denn der Abstand der Triebzugteile untereinander ist deutlich zu groß. Doch aus unserer Sicht haben die Konstrukteure einen probaten Mittelweg für ein Großserienfahrzeug gefunden und die große Lücke gut kaschiert. Die drei Drehgestelle dagegen fügen sich harmonisch in die Gesamtlinie des Triebzuges ein und der relativ große Spalt zwischen Drehgestellen und Chassis fällt durch die Lackierung kaum auf.

Nach derart viel Vorschußlorbeeren im Bereich der Optik muß der Triebzug jetzt seine Betriebstauglichkeit unter Beweis stellen. Ihm haftet noch immer das Manko seines Vorgängers an, antriebstechnisch nicht so ausgereift zu sein, wie man es sich von einem Produkt dieser Preiskategorie erwartet. Für das Insidermodell mußten die Clubmitglieder immerhin 279 EUR auf den Ladentisch blättern - für die aktuelle Einmalserie sind es sogar 289 EUR. Da darf

man schon ein gutes Fahrverhalten erwarten.

Angetrieben wird der SVT von einem fünfpoligen Motor, der in einem Triebwagenteil sitzt. Hier treibt er nur das vordere Drehgestell an, die anderen beiden Drehgestelle laufen leer mit. Doch das ist das Manko: wenn das Antriebsdrehgestell den Triebzug quasi von hinten schiebt, läuft er wirklich besser, als wenn das Drehgestell den SVT ziehen muß. Im direkten Vergleich unserer beiden Triebzüge legt die Reichsbahn-Variante zwar ein etwas ausgeglicheneres Fahrverhalten an den Tag, das erwähnte Manko bleibt bestehen.

Die Stromabnahme findet an den beiden jeweils vorneliegenden Drehgestellen statt und versorgt den Triebzug mit der notwendigen Betriebsspannung. Nach einem kurzen Dreh am Fahrregler treten bereits die wartungsfreien LED der Beleuchtung in Kraft - neben

der Innenbeleuchtung verfügt der SVT 137 über eine mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzen- und Schlußbeleuchtung. Unmittelbar darauf setzt sich auch der Triebzug in Bewegung. Erhöht man die Spannung, geht es auch mit der Geschwindigkeit aufwärts. Das Fahrverhalten kann - sieht man einmal von den Unterschieden in der Fahrtrichtung ab - über die gesamte Bandbreite der angelegten Spannung als ausgeglichen bezeichnet werden. Ruhig und ohne Probleme zieht der Hamburger seine Runden.

Lediglich bei Steigungen wird es eng. Geht es zu steil aufwärts - und da mögen 3% schon viel sein - beginnt das Modell zu schleudern. Besonders deutlich wird dieses Verhalten, wenn das Antriebsdrehgestell den Triebzug bergauf ziehen muß. Abhilfe schaffen da eigentlich nur Haftreifen - ein Umbau bei Manfred Jörger in Puchheim kann aus dem Triebzug schon einen richtigen Kletterkünstler machen.

Nach unserem optischen und technischen Testlauf des neuen SVT 137 können wir zusammenfassend sagen, daß Märklin hier ein wirklich gutes Produkt abgeliefert hat. Optisch kann der Triebzug absolut überzeugen, nur im Fahrverhalten müssen leichte Abstriche gemacht werden. Aus unserer Sicht können wir den SVT, der mit der Artikelnummer 88871 im Fachhandel erhältlich ist, nur empfehlen.

In diesem Beitrag haben wir das große Vorbild nicht vorgestellt. Das bleibt unserer großen Serie „Schnellverkehr in Deutschland“ vorbehalten, mit der wir ab der kommenden Ausgabe von 220dasjournal starten wollen.

Guido Kruschke ■

der test



Der aktuelle SVT 137 in Ausführung der Epoche II ist ein gelungenes Modell. In der Optik fällt er perfekt aus, lediglich im Bereich der Antriebstechnik sind leichte Abstriche zu machen. Der Z-Bahner erhält ein Modell, was absolut alltags-tauglich ist und zudem eine echte Lücke im Epoche II Angebot füllt. ■



Für den Z-Modellbahner gibt es in der Zwischenzeit eine Menge Zubehör für die sinnvolle Ausgestaltung der eigenen Anlage. Gebäude sind seit Jahrzehnten so selbstverständlich, das man schon nicht mehr darüber redet. Über Flugzeuge wird gesprochen, seit Herpa seine WINGS-Serie auch im durchaus passenden Maßstab 1:200 anbietet. Doch was ist mit Schiffsmodellen?

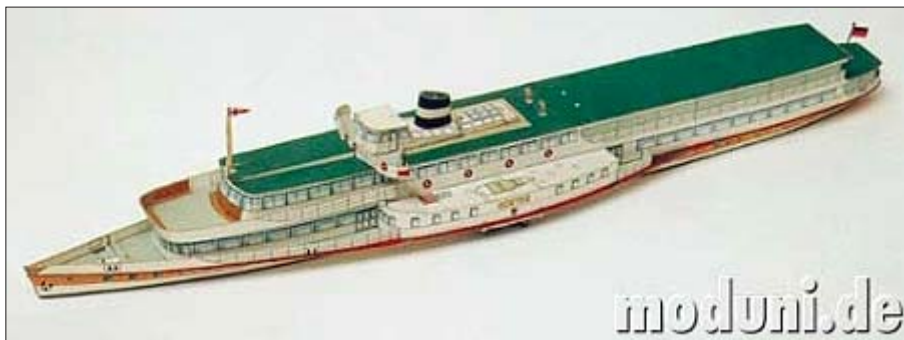
Es gibt sie durchaus, die Schiffsmodelle für die Nenngröße Z. So zum Beispiel vom niederländischen Hersteller Artitec, der neben einer Barkasse mit Ponton immerhin noch ein europäisches Frachtschiff in seinem Sortiment bereithält. In einer deutlich exklusiveren Preislage schippert der Dampfer „Schaarhorn“ oder das Polizeiboot „Bür-



↑ Der weltberühmte Teeclipper „Cutty Sark“ als Modell im Maßstab 1:220 von Revell.

Schiffsmodelle im Maßstab 1:220 und 1:250

Schiff ahoi im kleinen Maßstab



↑ Raddampfer „Goethe“ als Kartonmodell im Versand von Scheuer & Strüwer.



↑ Manfred Forst von den ZIST'lern vor dem Flußmodul.

germeister Weichmann“ aus dem Angebot der Navigator Handels GmbH aus Seevetal. Diese Fertigmodelle in einer wahrhaft perfekten Ausgestaltung kosten allerdings knapp 130 EUR.

Mit einer Länge von 406 mm zählt die „Cutty Sark“ von Revell zu den eher größeren Schiffsmodellen im Maßstab 1:220. Dieser Schnellsegler befuhr die Weltmeere im romantischen Zeitalter der Ozeanriesen. Im Jahre 1869 lief das Schiff im Clyde-Fluß in Schottland vom Stapel und beförderte von da ab wertvolle Fracht. In einem berühmten Rennen von Australien nach England, im Jahre 1885, schlug die „Cutty Sark“ die „Thermopylae“. Sie schaffte die Reise in 73 Tagen, die „Thermopylae“ in 80 Tagen. Noch heute vermittelt uns die „Cutty Sark“ den Zauber ihrer Windjammer-Vergangenheit. Sie liegt in einem Trockendock am Greenwich-Pier in London als Erinnerung an ein Zeitalter, in dem stolze Segelschiffe die Meere beherrschten. Nachbilden kann es der Z-Bahner - wenn er denn den Platz für ein solchen stolzen Windjammer hat.

Einen Tick kleiner sind die Kartonmodelle von Scheuer & Strüwer aus Hamburg. Auf die Idee, mich näher mit diesen Modellen aus der Hansestadt zu

befassen, hat uns Hans Helbach aus Bonn gebracht. Nachdem er uns Bilder von einer schönen Rheinfahrt schickte, sprach er in diesem Zusammenhang vom Raddampfer „Goethe“. Und genau dieses Schiffsmodell gibt es als Kartonmodell vom Möwe-Verlag im Vertrieb der Firma Scheuer & Strüwer. Ja, und nicht nur dieses eine Modell. Schaut man sich den aktuellen Katalog an, so sind es über vier Seiten mit den unterschiedlichsten Schiffsmodellen im Maßstab 1:250.

Für den Schiffsmodellbau in Z braucht man keinen großen Hafen. Manfred Forst von den ZIST'lern hat es bei der Nacht der langen Züge gezeigt - ob die „Cutty Sark“ allerdings auf seinen Fluß paßt? Aber Vorsicht, bei Zetties ist alles möglich :-)

Mit diesem ersten Beitrag zum Thema „Schiffsmodelle“ haben wir versucht, einen Einstieg zu finden. Auf je-

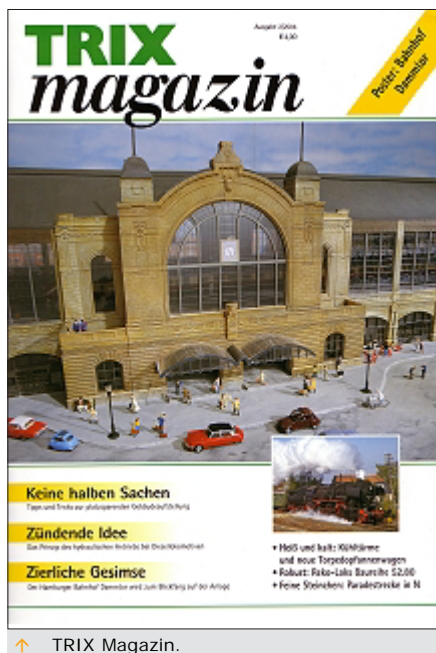


↑ Dampfer „Schaarhorn“ als perfektes 1:220 Fertigmodell aus dem Navigator-Shop.

den Fall wollen wir in den nächsten Monaten weitere Aspekte zu diesem Themengebiet beleuchten. Und wer von unseren Leserinnen und Lesern schon Erfahrungen mit Schiffsmodellen sammeln konnte, der möge uns davon berichten. Im Zuge unserer Recherchen haben wir uns vor einiger Zeit an die

Firmen Scheuer & Strüwer und an den Navigator-Shop gewandt und um detaillierte Informationen zu den Schiffsprodukten gebeten. Leider haben wir bis heute keine Antwort erhalten. Aber wir guter Hoffnung - das wird schon werden.

Guido Kruschke ■



↑ TRIX Magazin.

Schon lange ist das TRIX Magazin, welches die TRIX Proficlub Mitglieder im Rahmen ihrer Mitgliedschaft erhalten, ein Geheimtipp für Modellbahner und -bauer. In den letzten beiden Ausgaben befassen sich die Autoren mit dem Bausatz des Bahnhofs Hamburg-Dammtor.

Doch was hat das mit Z zu tun? Eine ganze Menge, wie wir finden. Zwar ist der HO-Bausatz für unsere Nenngröße zu groß, doch die Machart und

TRIX Profi Club

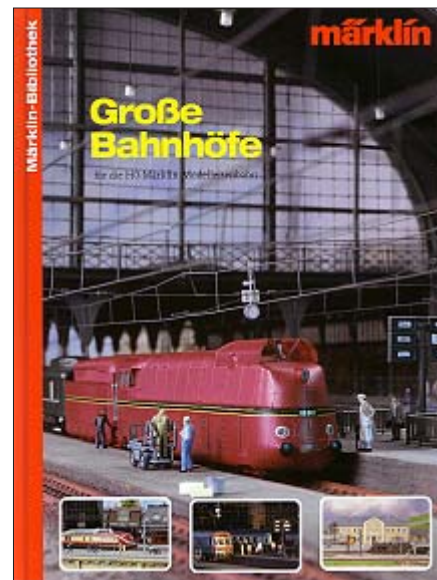
Zeit für den Bahnhof

die Beschreibungen des Baus bieten auch den Z-Freunden eine Menge Anregungen. Für uns kommen die Beiträge zum Bau unserer Stadtbahnsegmente gerade recht. Interessant sind vor allem die Ausführungen des Trassenbaus und der Bau der Überführung.

Es gibt viele Parallelen zu unserem Stadtbahnprojekt. Doch auch die anderen Beiträge können sich sehen lassen - zum Beispiel, wie Gleise fachgerecht bearbeitet und eingeschottert werden. Für uns macht es sich bislang bezahlt, Mitglied im Club zu sein.

Und just als wir diesen Kurzbeitrag fertiggestellt haben, erreichte uns der aktuelle Band „Große Bahnhöfe“ aus der Märklin-Bibliothek.

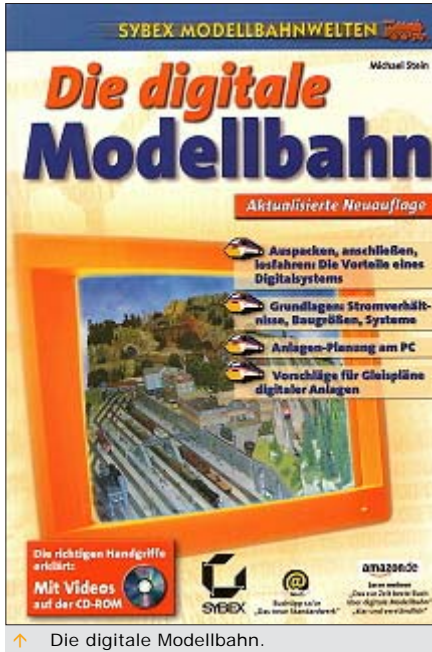
Was im TRIX Magazin lediglich angerissen wird, kommt vom gleichen Autor in dieser Publikation in aller Ausführlichkeit. Und wer weitere Anregungen zum Bau von Bahnhöfen in den unterschiedlichen Epochen sucht, der ist mit diesem Band gut bedient. Doch



↑ Große Bahnhöfe.

beim Dioramenbau des Kölner Bahnhofs sollte man nicht auf die angebotenen Stahlmatten zurückgreifen :-). Doch ein intensive Studium lohnt sich allemal. Allerdings gibt es das Buch nur im Abo des Weltbild-Verlags.

Guido Kruschke ■



↑ Die digitale Modellbahn.

Mit zwei Buchvorstellungen für den Digitalbereich greifen wir die oftmals allzugraue Theorie von Einsen und Nullen auf und zeigen, wie spannend das Thema selbst sein kann. Michael Stein, der vielen gestandenen Digitalbahnern ein Begriff sein dürfte, fängt in seinem Buch „Die digitale Modellbahn“ ganz von vorne an. Was ist der Unterschied zum analogen Steuern? Was macht ein digitales System aus? Wie wird eine digitale Anlage gesteuert? Nur drei grundlegende Fragen, auf die das Buch eine vollumfassende Antwort gibt. Neben den vielen verschiedenen Komponenten eines Digitalsystems befaßt sich der Autor in aller Ausführlichkeit mit dem Bau einer digitalen Anlage und als Sahnehäubchen mit der Software, mit der man über einen PC seine Modellbahn steuern kann. Auf der beiliegenden CD-

mit zahlreichen Aufnahmen vom Bau der Anlagen sowie vielen Zeichnungen und Skizzen versehen, damit die einzelnen Schritte einfach nachvollzogen werden können. Auch diese Publikation kann mit Nachdruck empfohlen werden.

Mit den beiden in Kurzform vorgestellten Digitalpublikationen erhält der interessierte Z-Freund wirklich alle notwendigen Informationen zum Thema. Allerdings müssen wir anmerken, daß keines der beiden Bücher im Detail auf die Belange der Nenngröße Z eingehen. Doch das ist überhaupt kein Problem. Wer sich mit den Grundlagen der digitalen Steuerung auskennt, für den ist der Decodereinbau in eine Z-Lok nur ein zu lösendes Platzproblem.

Guido Kruschke ■

Eisenbahn-Fachbuch-Verlag und Sybex

Einstieg in die digitale Modellbahn

Auspacken, anschließen und losfahren - ja das ist die digitale Modellbahn. Alles ist so einfach, wenn nur noch zwei Kabel zur Anlage führen und alles wie von Geisterhand gesteuert wird.

So jedenfalls lautet die landläufige Meinung, wenn es um das Thema Digital geht - doch weit gefehlt. Digital ist eine anspruchsvolle Technik, die nicht einfach ist, aber sich einfach anwenden läßt - wenn man weiß, wie es geht. Und dann ist alles kein Hexenwerk mehr.



↑ Der bekannte Autor Michael Stein.

ROM findet man verschiedene Videos und Tools für die digitale Rundumversorgung. Ein wirklich empfehlenswertes Buch mit vielen Beispielen aus der täglichen Praxis.

Im zweiten Buch „Digitalpraxis für die Modellbahn“ stellt der bekannte Autor Rolf Knipper die Grundlagen der digitalen Modellbahn in anschaulicher Form dar. Mit zahlreichen Skizzen und Fotos werden die technischen Aspekte, die Entwicklungen und die aktuellen Systeme ausführlich vorgestellt. Ebenso werden Booster, der Datenbus, die Magnet- und Schaltdecoder, die Fahr- und Steuergeräte und das wichtige Thema „Rückmeldungen“ eingehend beschrieben. Die gesamte Grundlagenplanung erläutert er an den Projekten „Elberfeld“ und „Kottenforst“. Das Buch ist



↑ Digitalpraxis für die Modellbahn.

das buch

Die digitale Modellbahn von Michael Stein
Sybex-Verlag GmbH, Köln; ISBN: 3-8155-0402-3
Preis: 25,55 EUR; Bezug über den Fachbuchhandel

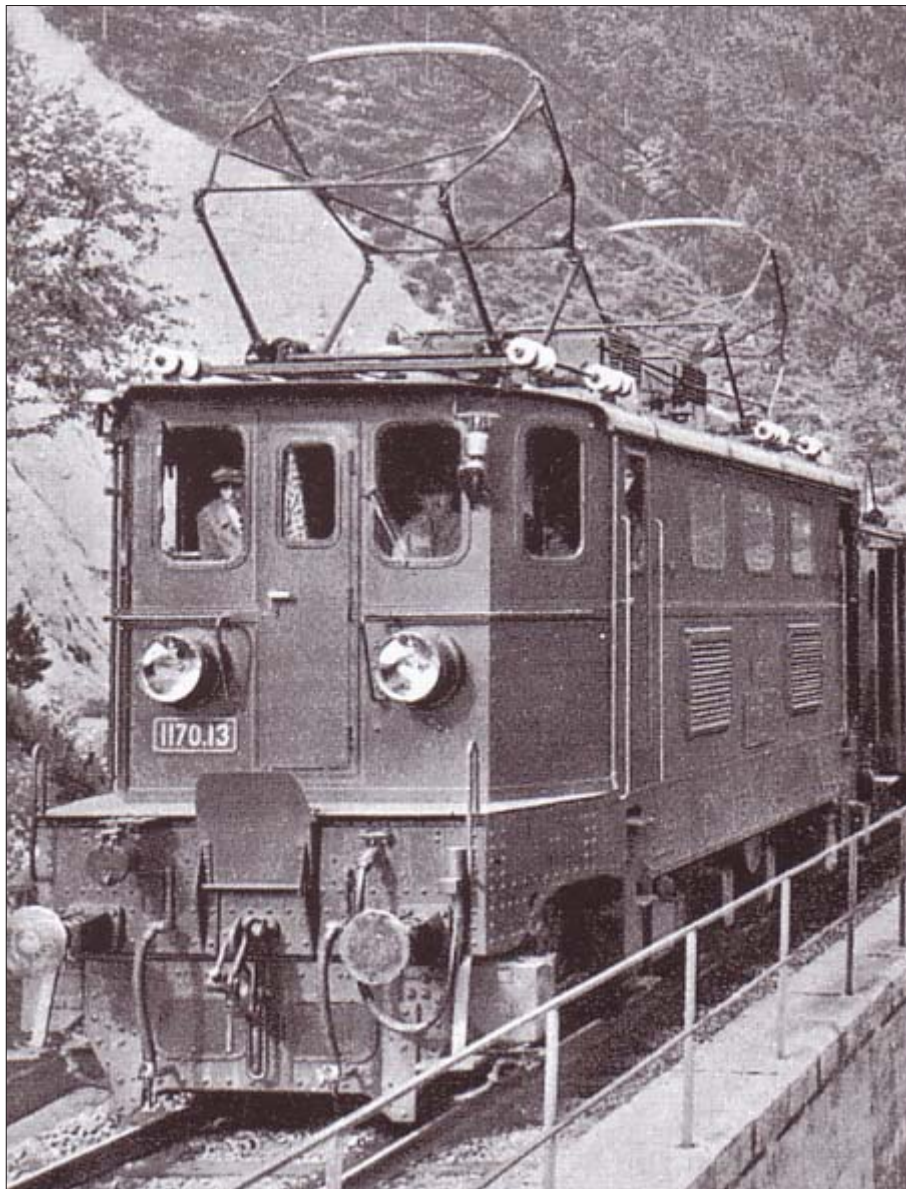
Digitalpraxis für die Modellbahn von Rolf Knipper
Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, Neustadt/Coburg; ISBN: 3-9807748-3-X
Preis: 19,90 EUR; Bezug über den Shop von Uhlenbrock Elektronik



Freunde der Alpenbahnen werden beim aktuellen Projekt von Harad Freudenreich aufmerksam aufhorchen. Mit der Baureihe 1170 (später E 45.0 und 1045) will der Kleinserienhersteller aus Sanitz in Mecklenburg einen Wegbereiter des seinerzeit modernen Elektrolokomotivbaus im Maßstab 1:220 realisieren.

Anfang der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts waren auf den österreichischen Bergbahnen die Baureihen 1060 und 1100 (spätere 1089/1189), die Baureihe 1029 (spätere 1073) und die Baureihe 1080 (sp. 1080/1180) sowie die Baureihe 1070 (spätere 1061) im Einsatz. Insbesondere die auf der Mittenwaldbahn eingesetzten 1060 und die im Salzkammergut verwendete 1029 waren für die dortigen Betriebsbedingungen auf den steigungsreichen Bergstrecken nicht geeignet. Deshalb bestellte die BBÖ bei der Firma ELIN eine Bo'Bo'-Lokomotive mit vollabgefederten Motoren mit Secheron-Hohlwellenfederantrieb.

Am 13. Mai 1927 wurde die erste Lok als 1170.01 auf der Salzkammergutstrecke in Betrieb genommen. Im selben Jahr folgte noch die 1170.02. Da sich die Maschinen sehr gut bewährten beschloß die BBÖ eine Nachbestellung von 8 Loks für die Salzkammergutstrecke und weiteren 4 Loks für die Mittenwaldbahn, die alle unter den Nummern 1170.03 bis 1170.14 im Jahre 1929 abgeliefert wurden. Die 1170.01 bis 10 kamen dabei zur Zfl. Attnang-Puchheim



↑ Die 1170.13 im Einsatz auf der Karwendelbahn im Jahre 1928.

Österreichische Elektrolokomotive von Freudenreich Feinwerktechnik

Der Kletterkünstler aus Sanitz

und die 1170.11 bis 14 zur Zfl. Innsbruck. Die elektrische Ausrüstung stammte dabei von der Lokomotivfabrik Wiener Neustadt (01-10) sowie der Wiener Lokomotivfabrik A.G. (11-14).

Die Baureihe 1170 bewährte sich im Alltagsbetrieb, so daß bald mit der 1170.1 eine verbesserte Nachfolgebauweise bestellt wurde. Die 14 Lok der ersten Bauart waren sowohl im Gebirgsdienst als auch auf der Westbahn zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg

anzutreffen. Nach Ablieferung der 1170.1 kamen die vier auf der Mittenwaldbahn eingesetzten Loks ebenfalls zur Zfl. Attnang. Mit der Übernahme der BBÖ durch die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1938 bekamen die Lokomotiven die Bezeichnung E 45 01-14.

Durch Kriegseinwirkungen wurden zumindest die E 45 02, 03, 05 und 09 bis 14 mehr oder weniger stark beschädigt. Bis auf die E 45 02 (Ausmusterung im Mai 1945) und die E 45 05

(Ausmusterung am 10.08.1946) kamen die Loks aber wieder in Betrieb. Seit dem 1. April 1953 bekamen die Loks die Bezeichnung 1045 zugewiesen und blieben weiterhin bei der Zfl. Attnang-Puchheim stationiert.

Als erste Lok musste die 1045.11 am 09. Juli 1966 nach einem Unfall ausgemustert werden, diente aber in der Folge als Basis für die umgebaute 1145.16. Im Jahr 1978 erhielten die Loks keine T3- oder H-Untersuchungen mehr, so

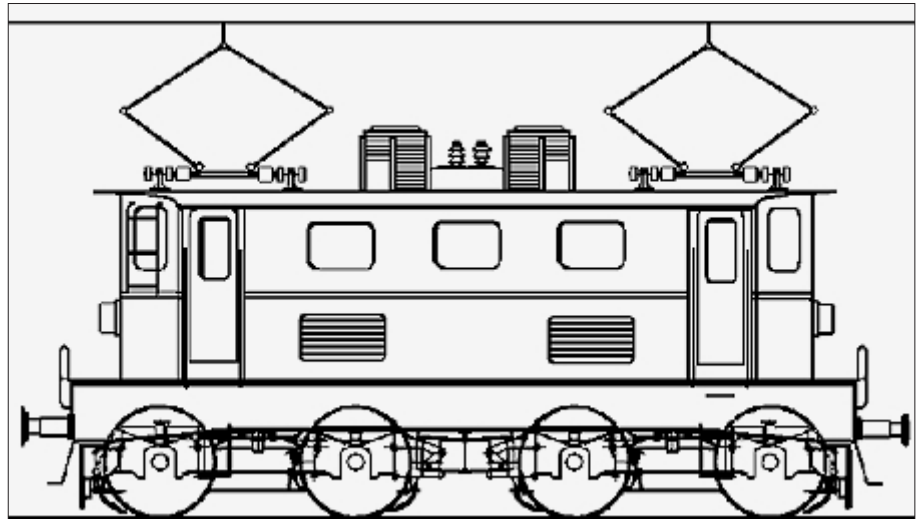
dass die 1045.08 und 13 wegen Fristablauf ausgemustert werden mußten. 1980 wurden dann die 1045.01 und 03 an die Montafonerbahn verkauft. 1981 folgte die Abstellung der 1045.10, 1984 die 1045.07, 1985 die 1045.04 und 06. Letztere diente der Montafonerbahn als Ersatzteilspeicher für ihre beiden Loks. Damit waren nur noch die 1045.09, 12 und 14 in Betrieb, die mit der Umstellung auf computerlesbare Nummern als 1045 009, 012 und 014 bezeichnet wurden.

Mitte der Achtziger bekamen die vorhandenen Maschinen noch mal eine Hauptuntersuchung, so daß sie sich bis Anfang der neunziger Jahre im Betriebsdienst halten konnten. Doch mit der zunehmende Auslieferung der 1044.2 wurden die Loks ersetzbar, so daß zunächst im Februar 1993 die 1045 009 und dann ein Jahr später auch die 1045.012 und 014 ausgemustert wurden. Alle drei Loks blieben erhalten. Die 1045.09 ist im Nostalgiebestand der ÖBB, die 1045.12 ist Denkmallok in Attnang-Puchheim und die 1045.14 steht im Heizhaus in Strasshof. Auch die Montafonerbahnloks 1045.01 und 03 sind noch vorhanden, werden aber nicht mehr eingesetzt.

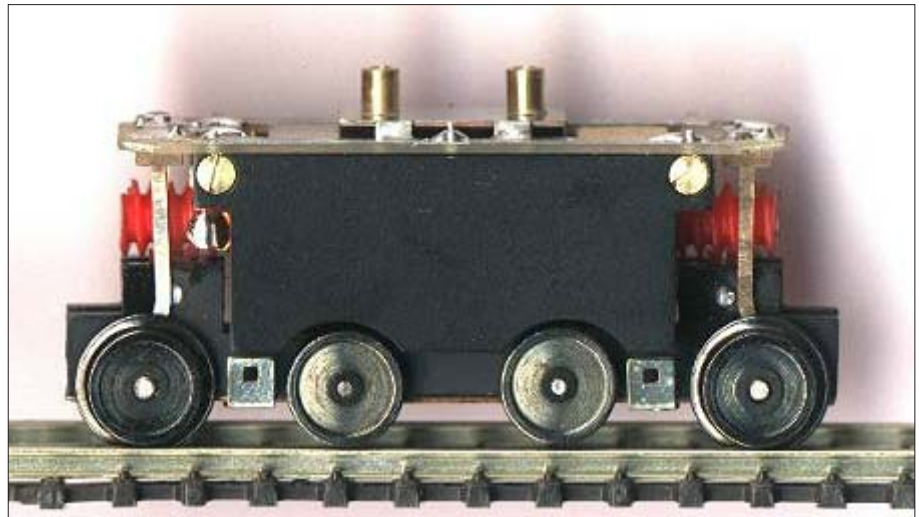
Ab Dezember soll das Modell in 1:220 produziert werden

Das Fahrwerk für das Vorserienmodell ist bereits fertig und kann in seinen Eigenschaften voll überzeugen. Es greift in seiner Grundkonzeption auf bereits früher von Freudenreich gefertigten Fahrwerkkonstruktionen zurück, ist aber in einigen Details und in den modellspezifischen Abmessungen eine totale Neukonstruktion. Das Gehäuse entsteht in Neusilber- und Edelstahl-Ätztechnik mit Zurüstteilen aus Messingfeinguß.

Von dem Modell wird es nur eine einzige Auflage geben. Als Beschriftungsvarianten sind die Baureihe 1170 der BBÖ in Ausführung der Epoche II von 1927-1938 (ZF109a), die Baureihe E 45.0 der DRG in Ausführung der Epoche II bis 1945 (ZF109b) und die Baureihe 1045 der BBÖ/ÖBB in Ausführung der Epoche III der 50er und 60er Jahre bis zum Umbau (ZF109c) vorgesehen. Die Mindestauflage dieser Serie beträgt 25 Exemplare. Der Preis eines Modells



↑ Das ist die Skizze des kommenden ÖBB-Klassikers von Harald Freudenreich.



↑ Solide Technik und ein gewichtiges Chassis werden für beste Fahreigenschaften sorgen.

beträgt etwa 640 EUR, der Bestellschluß ist der 1. Dezember 2004. Die genannten Preise sind Vorbestellpreise, denn nach dem 1. Dezember, wenn die Fertigungsvorbereitungen anlaufen, werden keine Bestellung mehr angenommen. Zusätzlich zu den vorbestellten Modellen werden auch keine weiteren Exemplare mehr gefertigt.

Sollten allerdings 50 Exemplare vorbestellt werden, reduziert sich der Stückpreis auf 520 EUR (jeweils incl. MwSt.).

Sollte von seitens der Z-Freunde auch die Reichbahn-Variante der Besatzungszone von Interesse sein - also die Bau-

reihe E 45.0 mit großer weißer Beschriftung „Österreich US-Zone“ - so wird Freudenreich Feinwerktechnik auch dieses Modell mit auflegen.

In der Ausführung als E 45.0 dürfte diese Lok auch für DRG-Fahrer der Epoche II interessant sein, da diese Maschine auf der Karwendelbahn bis Garmisch-Partenkirchen zum Einsatz kam. Auch für die Ost-Schweiz ist diese Maschine von Bedeutung, denn im Grenzverkehr zwischen Bregenz-St. Margrethen-Rorschach und Feldkirch-Buchs über Liechtenstein waren diese bekannten Österreicher auch außer Landes beschäftigt.

Guido Kruschke ■

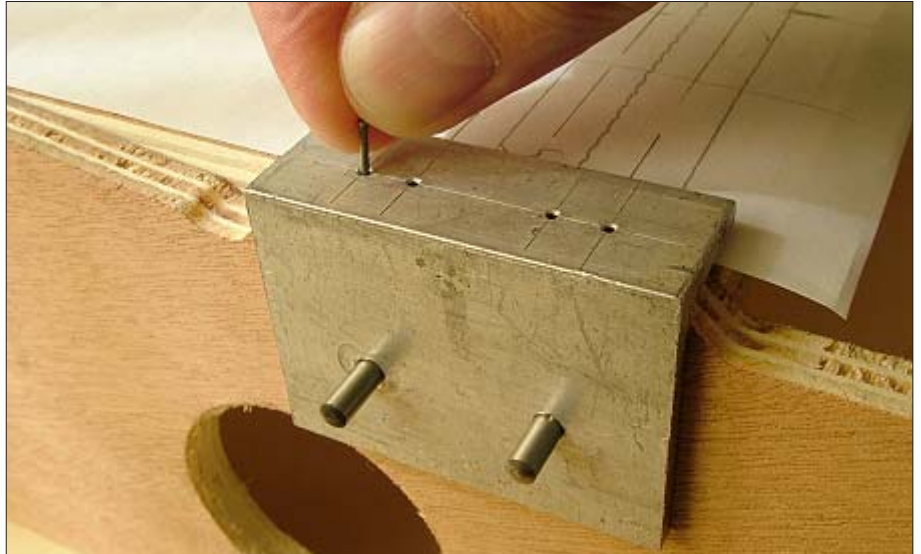
News&Facts
220dasjournal
Das Magazin für die Nenngröße Z

Hier steht es zuerst.
www.220dasjournal.de

In den vorhergehenden Folgen unserer Serie haben wir uns in aller Ausführlichkeit mit dem Bau eines Segmentrahmens befaßt. Damit haben wir die Basis für den späteren Betrieb geschaffen. Was uns allerdings noch fehlt, sind die Übergänge der Gleise von einem Segment zum anderen.

Wenn mindestens zwei Segmente oder Module zusammenkommen, dann ist ein Übergang erforderlich. Wie sonst auch sollen die Züge, mit denen wir später Betrieb machen werden, von einem Teil zum anderen gelangen?

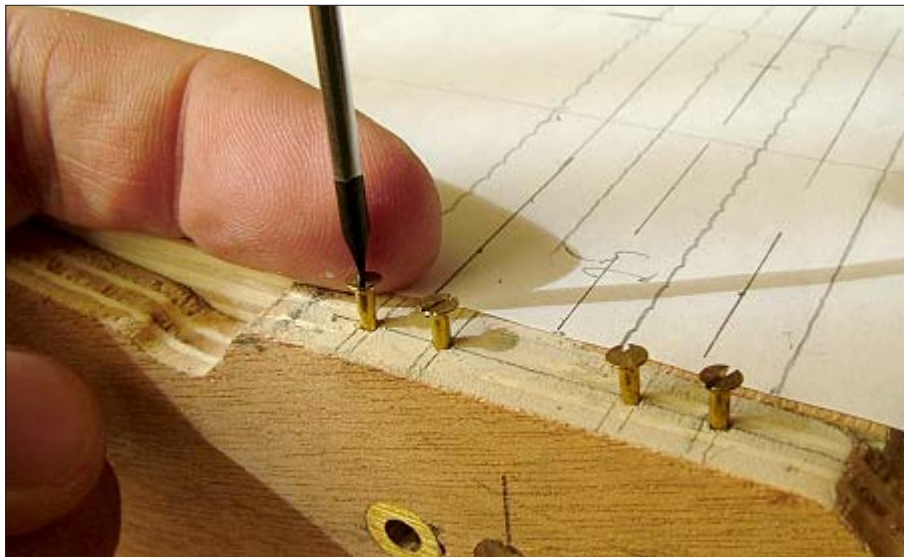
Probeweise stellen wir zwei fertige Segmentrahmen zusammen. In die



↑ Mit einer Lehre werden Nägel eingeschlagen, um die Löcher für die Schrauben festzulegen.

Module und Segmente (4)

Bau der Stadtbahnsegmente



↑ Die Messingholzschrauben werden vorsichtig eingedreht - aber nicht zu weit.



↑ Das auf der Korkbettung liegende Gleis paßt genau auf die Messingholzschrauben.

beiden Paßbuchsen an den Kopfplatten kommen die Paßstifte - und mit Hilfe der beiden Schloßschrauben werden die Segmente unverrückbar miteinander verbunden. Die obenliegende Fläche der aneinanderliegenden Kopfplatten erscheint auf den ersten Blick absolut bündig, doch geringe Toleranzen im 1/10 mm Bereich sind unvermeidbar.

Würde man nun die Gleise einfach aufkleben oder aufnageln und an den Übergängen stumpf aufeinandertreffen lassen, kommt spätestens bei der ersten Probefahrt das böse Erwachen. Es wird nicht genau passen und die Züge laufen garantiert nicht stolperfrei über die Segmentgrenzen hinweg. Also müssen die Gleise genau justiert werden. Um diesen Schritt durchzuführen, müssen wir die Segmente wieder trennen.

Das Geheimnis liegt in vier kleinen Messingschrauben - bei einer eingleisigen Streckenführung sind es natürlich nur zwei Schrauben. Mit Hilfe einer Lehre, die mit den beiden Paßstiften an der Kopfplatte befestigt wird, schlagen wir kleine Nägel exakt senkrecht ein. Die so entstandenen Löcher nehmen später die Messingholzschrauben auf. Alternativ zum verwendeten Winkel kann man auch die später beschriebene Justierlehre verwenden. Wichtig ist, daß immer eine Lehre verwendet wird.

Sonst kommt es beim späteren Betrieb zu nicht vorhersehbaren Störungen - und eine nachträgliche Korrektur der Gleislage ist dann nur mit großem Aufwand möglich. Nach dem Einschlagen der Nägel werden diese im übrigen wieder herausgezogen.

Wer seine Kopfplatten bei Manfred Jörger direkt erwirbt, der kann sich den vorhergehenden Arbeitsschritt sparen. Denn seine Kopfplatten sind bereits ab Werk mit den Löchern für die Messingholzschrauben versehen.

Nun werden die Messingholzschrauben vorsichtig und ohne zu verkanten in die Löcher eingedreht - und zwar so weit, daß sie etwa 5 mm herausschauen. Anschließend wird die Justierlehre an der Kopfplatte befestigt - wieder mit den beiden Paßbuchsen. Um einen absolut sicheren Halt der Justierlehre sicherzustellen, kann sie mit einer Schloßschraube oder einer Schraubzwinde an der Kopfplatte befestigt werden.

Das Gleis ruht bei unseren Segmenten auf 3 mm starken Korkstreifen. Diese Korkstreifen werden bis an die Messingschrauben herangeführt und mit Kontakkleber befestigt. Beim Gleisstück werden nun etwa 20 mm Schwellen entfernt und abgezogen. Das so präparierte Gleis wird auf die Messing-



↑ Schienenoberkante und Gleislehre müssen absolut bündig sein.



↑ Ist das Gleis nicht bündig mit der Gleislehre, so werden die Schrauben nachgedreht.

das material



Für die Gleisbefestigung auf unserem Segment benötigen wir kleine Messingholzschrauben der Größe 2 x 10 mit einem flachen Senkkopf. Diese Schrauben gibt es im Eisenwarenhandel oder in gutsortierten Baumärkten.

Das Eindrehen der Schrauben erledigt man mit einem Schraubendreher mit Längsschlitz - die Schlitzbreite sollte zum Schlitz der Messingschraube passen.

Für die Gleisjustierung ist die Justierlehre und die Hilfslehre erforderlich. Bei Manfred Jörger sind beide Lehren erhältlich. Die Justierlehre kostet 15 EUR, die Hilfslehre 5 EUR (jeweils zzgl. Versandkosten). Bezugsinfos dazu gibt es im Internet. ■

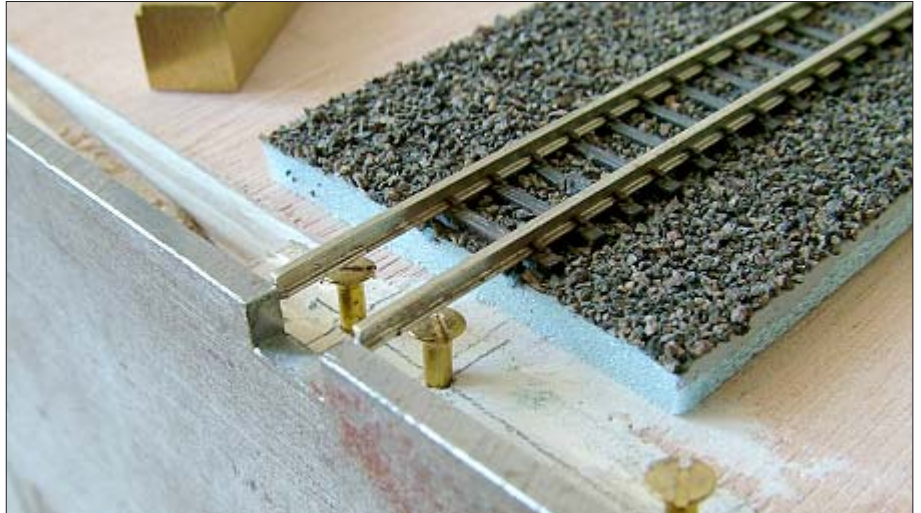
holzschrauben aufgelegt und muß dabei bündig an die Justierlehre anstoßen. Nun wird die Hilfslehre in die Nut an der Justierlehre und in das dahinter liegende Gleisstück eingeführt. Beim seitlichen Betrachten muß nun diese Hilfslehre genau in einem 90 Grad Winkel zur Justierlehre stehen - die Oberkante der Justierlehre und die Oberkante des Gleisprofils bilden genau eine Linie. Ist das Gleisprofil zu hoch oder zu niedrig, werden die beiden Messingholzschrauben darunter entweder hinein- oder herausgedreht - und zwar immer nur eine viertel Umdrehung. Denn bei dieser Justierung geht es wirklich um Zehntelmillimeter.

Ist die eine Gleisseite komplett justiert, so wird die Justierlehre abgenommen und verdreht wieder aufgesetzt. So kann jetzt das zweite Gleis nach genau dem gleichen Verfahren justiert werden, wie das erste Gleis.

In der nächsten Folge unseres Modul- und Segmentbaus werden wir die Gleise auf den Messingholzschrauben verlöten und die Spannungsversorgung der Gleise einbauen. Und dann steht dem professionellen Einschottern nichts mehr im Weg.

Zum Schluß wollen wir noch anmerken, daß man für das Gleisbett nicht unbedingt die erwähnten 3 mm starken Korkstreifen verwenden muß. Wer als Alternative das fertige Gleisbett von Merkur bevorzugt, der kann sicher sein, daß auch hier die Gleishöhe stimmt, wenn das Gleisstück selbst in diesem Gleisbett ruht.

Guido Kruschke ■



↑ Aus das Gleisbett von Merkur (Vertrieb: NOCH, Wangen) ist bestens geeignet.



↑ Modulbau aus einer Hand - doch die Tücken liegen im Detail.

(66203). Der Auslieferungstermin steht noch nicht fest.

Doch bei genauem Hinsehen ist das gute Konzept der Trix-Verantwortlichen nicht zu Ende gedacht. Der Kritikpunkt sind die Kopfplatten, an die sich weitere Module anschließen - der grundlegende Sinn des Modulbaus. Die Kopfplatten werden nur mit Schloßschrauben verbunden. Was fehlt, sind die Paßbuchsen zum Justieren der Kopfplatten. Jeder Modulbauer weiß, daß es gerade in kleineren Nenngrößen auf die absolute Paßgenauigkeit ankommt - und die ist nur mit einfachen Schloßschrauben nicht gegeben.

Ein weiterer Kritikpunkt sind die fehlenden Gleisjustierungen. Bei Trix werden die Gleise einfach auf eine Korkunterlage oder direkt auf die Grundplatte

Minitrix Modulgarnituren

Nicht bis zum Ende gedacht

Als Neuheit 2004 hat Trix etwas außerordentlich Praktisches vorgestellt: komplette Modulbausätze. Praktisch deshalb, weil mit diesen drei geplanten Garnituren der Modellbahner alles aus einer Hand bekommen soll. Doch ist das ganze Angebot wirklich so praktisch?

Wir haben uns das Angebot mit der Artikelnummer 66200 herausgesucht. Hier bekommt der angehende Modulbauer den Komplettbausatz eines

Anlagenmoduls mit zweigleisiger Hauptstrecke. Inhaltlich besteht die Garnitur aus verschiedenen Holzteilen und den Materialien für den Landschafts- und Gleisbau für den Bau eines 858 mal 429 mm großen Moduls. Das ist gelungen, denn hier muß man sich wirklich keine Gedanken mehr machen, was man alles für sein künftiges Modul beschaffen muß. Angedacht sind neben dem Streckenmodul (66200) noch ein Bahnhofsmodul (66201) und ein Wendemodul

geklebt. Das ist nicht sonderlich praxistauglich - schon gar nicht, wenn sich zwei Modulbauer zusammentun und getrennt voneinander bauen.

Vom Grundgedanken her ist die Trix'sche Modulgeschichte sicherlich prima - aber sollte aus unserer Sicht im Detail verbessert werden. Und dann dürfte einem professionellen Modulbau nichts mehr im Wege stehen.

Guido Kruschke ■



Auf Gleis 1 fährt ein: Die neue Modellbahnwelt von Conrad Electronic!



Schutzgebühr
€ 4.-
Wird bei Bestellung
zurückerstattet!

Die neue CONRAD Modellbahnwelt

... über 320 Seiten mit mehr als
7.000 Artikeln aus den Bereichen:

- Licht & Signaltechnik
- Elektronik
- Geländebau
- Fahrzeuge
- Schienen & Oberbau
- H0-Spezial
- TT-Spezial
- N-Spezial
- Spurweite IIm
- Werkzeuge

... und vieles mehr!

**Gleich
anfordern!**

Holen Sie sich jetzt den aktuellen Katalog von Conrad, Europas größtem Elektronik-Spezialversender und überzeugen Sie sich selbst von dem umfangreichen Sortiment.

So können Sie Ihren Conrad Electronic Katalog anfordern:

- ▶ **per Post:** Conrad Electronic
Klaus-Conrad-Straße 2
92530 Wernberg-Köblitz
- ▶ **telefonisch: 0180 / 5 31 21 19***
(Bitte geben Sie bei telefonischer Bestellung Ihre Vorzugsnummer EKV an.)
- ▶ **per Fax: 0180 / 5 31 21 10***
- ▶ **Internet: www.conrad.de**
Schnell und bequem online einkaufen!
- ▶ **Conrad - Filialen**
Alle Kataloge sind auch in den 21 Filialen in ganz Deutschland erhältlich.

* (0,12 Cent / Min.)

(Fax-) Anforderungscoupon

JA!

Senden Sie mir die Conrad
Electronic Modellbahnwelt!

Einfach ankreuzen und absenden an:
Conrad Electronic
Klaus-Conrad-Straße 2
92530 Wernberg-Köblitz

oder faxen an: 0 180/5 31 21 10 (12Cent/Min.)

Conrad Electronic
Modellbahnwelt 2004
Katalogschutzgebühr € 4.-

Sie erhalten eine Rechnung und mit Ihrer
nächsten Bestellung wird die Schutzgebühr
zurückerstattet.

_____ HK EKV
Kundennummer (falls vorhanden)

Name _____ Vorname _____

Straße/Hausnummer _____

PLZ _____ Ort _____

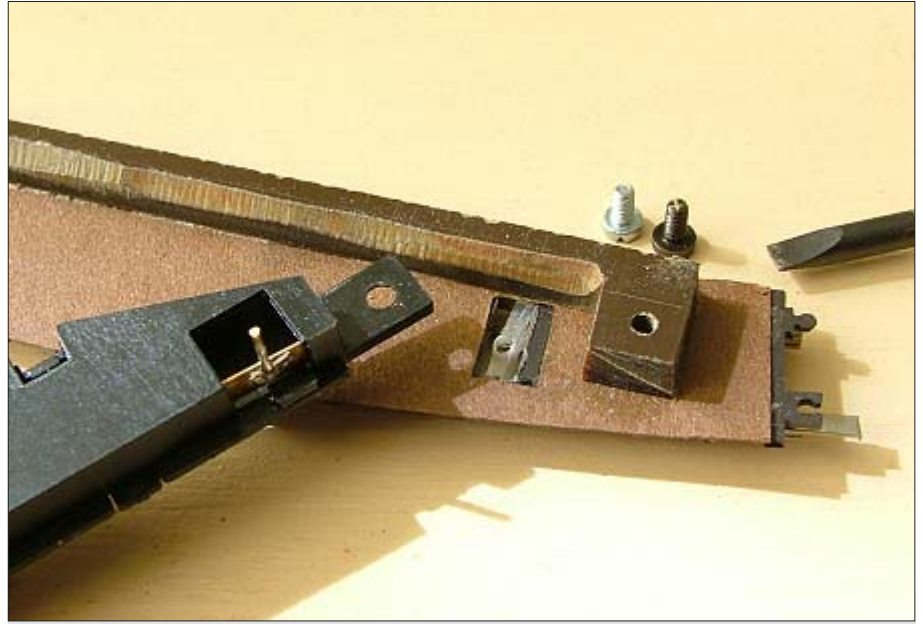
Geb.-Datum _____ Unterschrift _____

eMail _____



In der ersten Folge haben wir die handelsübliche Märklin-Weiche vom Antrieb befreit - heute wollen wir dieser Weiche einen neuen Antrieb verpassen. Für diesen Umbau benötigen wir nur wenige Teile, wie zum Beispiel einen dünnen braunen Zeichenkarton, einen Bohrer und natürlich den Weichenantrieb.

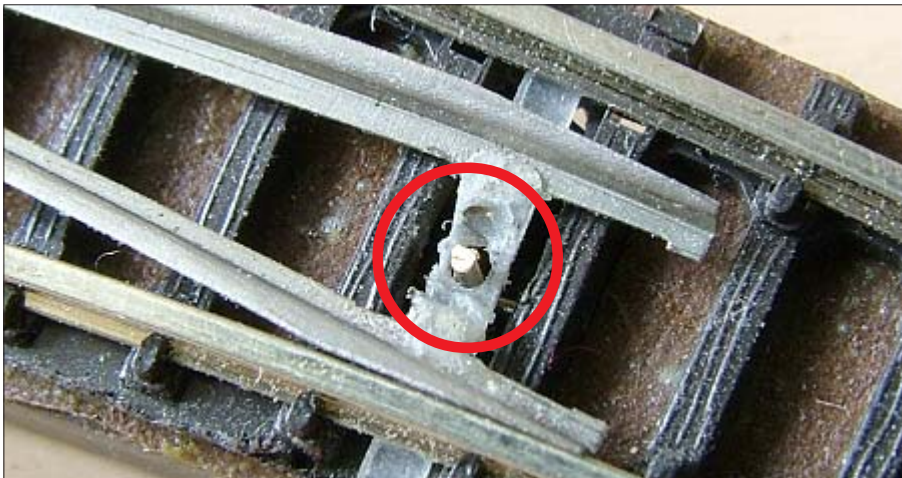
Der eingangs erwähnte Zeichenkarton von der Größe der Weichenfläche wird ausgeschnitten und mit Sekundenkleber punktuell unter die Weiche geklebt. Alternativ kann auch Kontaktkleber verwendet werden, doch hier ist die Trockenzeit größer. Dieser Zeichenkarton hat die spätere Aufgabe, daß beim vollständigen Einschottern der Weiche kein Schottermaterial oder Wasser-/Leimgemisch in den darunterliegenden Weichenantrieb eindringt. Der



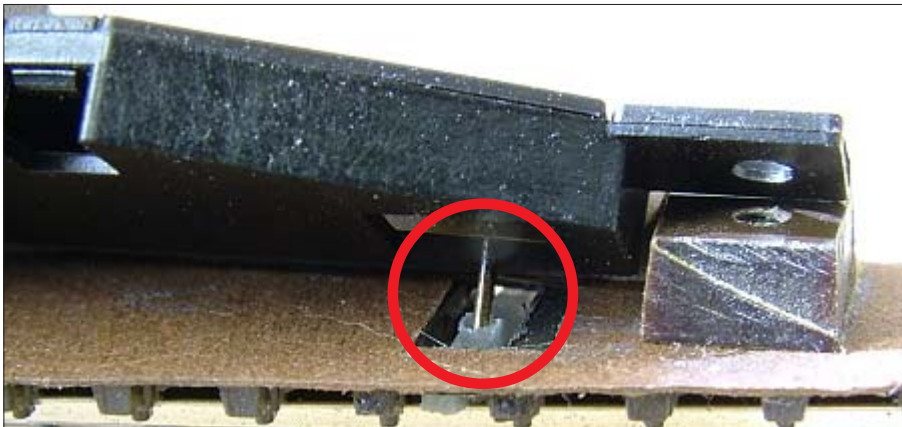
↑ Die notwendigen Teile für den Einbau des Unterflurantriebs.

Einfacher und schneller Umbau von Märklin-Weichen (2)

Weg mit dem Weichenantrieb



↑ Deutlich ist die angesenkte Stellschwelle zu erkennen.



↑ Der Stahldraht muß genau in das vorgebohrte Loch der Stellschwelle passen.

Bereich der Stellschwelle wird im aufgeklebten Zeichenkarton mit einem scharfen Bastelmesser ausgeschnitten. Eventuell über die Schwellen der Weichen hinausgehende Teile des Zeichenkartons werden ebenfalls abgeschnitten.

Für den künftigen Antrieb verwenden wir einen elektrischen Weichenantrieb aus dem N-Sortiment der Firma Roco. Am Umschalter des Roco-Weichenantriebs muß nun ein etwa 20 mm langer Stahldraht mit einer Stärke von 0,5 mm exakt senkrecht angelötet werden. Dieser Stahldraht wird später nach oben durch die Stellschwelle geführt und so die Weiche sicher stellen.

Mit einem senkrecht geführten Bohrer der Stärke 0,8 mm wird nun genau mittig in die Stellschwelle ein Loch gebohrt. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, daß die Stellschwelle mitsamt der Weichenzunge fixiert ist und beim Bohren nicht verrutschen kann. Mit einem kleinen Senker oder einem kleinen Fräser wird anschließend das Bohrloch angesenkt, so daß eine Art Trichter entsteht. Die beiden Weichenzungen sind im Bereich der Stellschwelle eingelassen. Würde nun der eingeführte

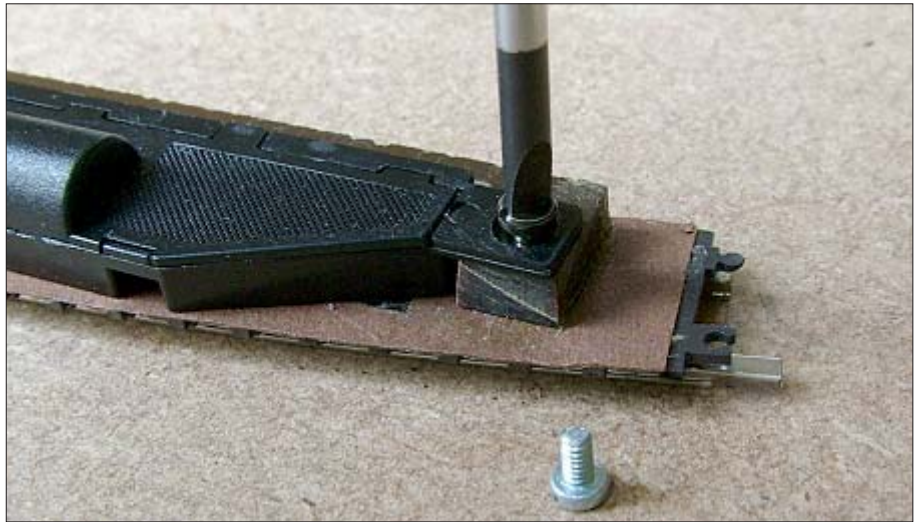
Stahldraht genau in dieses Loch passen, so kann es in seltenen Fällen zu einem Kurzschluß kommen, da beim Stellvorgang beide Weichenzungen möglicherweise durch den Stahldraht elektrisch miteinander verbunden sind. Mit dem angesenkten Bohrloch wird dies verhindert.

Nun kann der Stahldraht des Roco-Weichenantriebs von unten genau in das Bohrloch der Stellschwelle eingeführt und ausgerichtet werden. Für die anschließende Befestigungsmethode des Antriebs gibt es zwei Möglichkeiten. Zum einen kann der Antrieb mit Kontaktkleber direkt auf den Zeichenkarton aufgeklebt und innerhalb der Trockenzeit des Klebers noch feinjustiert werden. Und zum anderen kann man einen Pertinaxstreifen zurechtschneiden und unter die Weiche kleben. Das geschieht ebenfalls mit Kontaktkleber, so daß zum Einjustieren noch genügend Zeit verbleibt. Ist der Pertinaxstreifen befestigt, kann der Weichenantrieb eingeführt und aufgeschraubt werden. Der Vorteil: bei einem Defekt läßt sich der Antrieb einfach austauschen.

Nach dem Umbau sollte die Weiche auf jeden Fall getestet werden. Nach dem provisorischen Anschluß an den Lichtausgang eines Trafos ist es schon eine Freude, wie „satt“ der neue Antrieb umschaltet - nichts mehr mit diesem weichen und eventuellen Umschalten des Märklin-Antriebs. Zudem besitzt der Roco-Antrieb eine Endabschaltung - und da brennt nichts mehr durch.



↑ Deutlich sichtbar: der angelötete Stahldraht zum Stellen der Weiche.

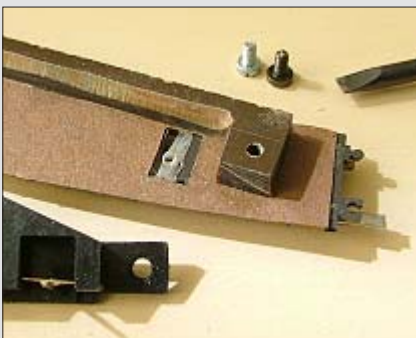


↑ Das Anschrauben des Roco-Weichenantriebs an den aufgeklebten Pertinaxstreifen.

Sind die Tests erfolgreich abgeschlossen, wird als erstes der noch überstehende Stahldraht auf Höhe der Stellschwelle abgeknipst. Dann ist die um-

gebaute Weiche zum Einbau in die eigene Anlage bereit. Dazu muß nur ein ausreichend dimensionierter Ausschnitt in der Anlagen- oder Trassenplatte ausgesägt werden. Bei diesem Ausschnitt ist zu berücksichtigen, daß der Antrieb bei einem möglichen Defekt ausgetauscht werden kann.

das material



Für den Umbau benötigt man den originalen Roco-Weichenantrieb. Dieser ist als Linksantrieb oder als Rechtsantrieb zu einem Preis von 12 EUR (UVP) bei Manfred Jörger erhältlich. Wer den Weichenantrieb abnehmbar anbringen möchte, der benötigt einen Pertinaxstreifen zum Preis von 2 EUR (UVP).

Der komplette Weichenumbau kann auch bei Manfred Jörger in Puchheim erledigt werden und kostet bei Einlieferung einer Weiche 19 EUR (UVP). Alle genannten Preise sind zzgl. anfallender Versandkosten. ■



Wer den Selbstbau scheut, der kann sich seine Weichen bei Manfred Jörger in Puchheim umbauen lassen. Sendet man seine Hand- oder Elektroweichen ein, so erhält man nach einigen Tagen eine komplett umgebaute Weiche mit Pertinaxstreifen und Roco-Antrieb - „ready-to-run“, wie die amerikanischen Modellbahner sagen würden.

Im übrigen besteht auch die Möglichkeit, seine Doppelkreuzweichen auf Unterflurantrieb umzubauen oder umbauen zu lassen.

Guido Kruschke ■



↑ Auf dem Rangiergleis wird ein Niederbordwagen bereitgestellt - das Gespann mit der Ladung steht schon bereit, doch wo ist der Bauer?

Modellbahnbetrieb auf kleinster Fläche (4)

Bayerischer Minimodulbahnhof

Mit dem nunmehr vierten Teil unserer Betrachtung eines Modellbahnbetriebs auf kleiner Fläche bewegen wir uns entlang des Bahnhofs in Richtung Laderampe und Eisenbahnerwohnhaus. Und wenn Sie als geneigter Leser denken, das wäre schon der Schluß, dann können wir Sie beruhigen: in der nächsten Ausgabe geht es weiter.

Für diese Ausgabe hatten wir Ihnen den Gleisplan versprochen. Doch wir haben uns mit dem Erbauer darauf verständigt, die technischen Details in die Schlußoffensive zu verlegen. Wenn wir den Bilderbogen abgeschlossen haben, dann werden wir auch die Technik in kompakter Form zeigen. Und dazu gehört auch der farbige Gleisplan.

Aus vielen eMails zu diesem Thema wissen wir, daß es bereits einige Z-Freunde gibt, die sich mit der eigenen Umsetzung eines Minimoduls befassen. Oft taucht in diesem Zusammenhang



↑ Das Wohnhaus der Bahnbeamten strahlt eine gutbürgerliche Ruhe aus.

die Frage auf: wer ist der Architekt der Gebäude? Diese Frage wollen wir im nächsten Abschnitt beantworten.

In der vorherigen Ausgabe haben wir geschrieben, daß es sich bei dem Empfangsgebäude um einen Papierbausatz handelt. Das ist nicht so ganz richtig, denn korrekt müßte es heißen: ein Kartonbausatz. Und zu diesem Thema haben wir in der Zwischenzeit mit Thomas Pleiner einen absolut kompetenten Kartonbauer gewinnen können, der über eine langjährige Erfahrung auf diesem Gebiet verfügt. Und diese Erfahrung in Zukunft an alle unsere Leserinnen und Leser von 220dasjournal in Form von Fachbeiträgen und verschiedenen Bausätzen weitergeben wird. Lassen Sie sich überraschen.



↑ An der Bahnhofs-einfahrt machen sich die Weichen mit Unterflurantrieb richtig gut.



↑ Am kleinen Güterschuppen warten Bahnarbeiter auf die nächste Fracht.



↑ Das gute Bier ist eingetroffen und kann gleich umgeschlagen werden.

Nicht nur das Empfangsgebäude ist aus Karton, sondern auch das gelungene Eisenbahnerwohnhaus und der kleine Güterschuppen. Für Thomas Rotsch war beim Bauen dieser Gebäude klar, daß sie nicht einfach dem flachen Kartonboden entwachsen sollten, sondern darüber hinaus mit vielen keinen Details versehen werden sollten. Und so genießen Sie einfach die Bilder und schauen sich genau an, was man aus normalen Kartonbausätzen zaubern kann.

Bei dem Eisenbahnerwohnhaus handelt es sich um ein zweigeschossiges Gebäude mit Dachgeschoß. Die frappierende Echtheit bekommt das Haus durch die Zurüstteile, wie zum Beispiel durch die Dachrinnen oder die umlaufenden Mauersimse. Doch auch der liebevoll gestaltete Garten mit Wäscheleine und Gemüsebeeten trägt zur gelungenen Gesamtszenarie bei.

Der kleine Güterschuppen am Ladegleis ist ebenfalls aus Karton - und genau so verfeinert, wie die beiden anderen Gebäude auch. Betrachtet man mit wachem Auge das Leben an diesem Schuppen, so fallen einem viele kleine Szenen auf. So zum Beispiel den Lagerarbeiter, der sich auf unserer Aufnahme gerade zu einer wohlverdienten Pause an der Laderampe niedergelassen hat. Unterdessen müssen seine Kollegen weiter ihrer Arbeit nachgehen, denn die Rangierlok in Form eines bayerischen Zweikupplers hat einen Kühlwagen der Münchner Hofbräu an die

der baumeister



↑ Thomas Rotsch ist sichtlich stolz auf sein bayerisches Minimeisterwerk.

Modellbahn in seiner feinen Form, das ist die Passion von Thomas Rotsch. Und als gebürtiger Bayer liegen für ihn die Modellbahnthemen auch auf der Hand: die bayerischen Eisenbahnen müssen es sein. Und epochenmäßig hat er sich auch festgelegt - seine Themen spielen vorwiegend in der Epoche I mit dem Übergang in die Epoche II.

Die hier beschriebenen Minimodule entstanden aus der Not heraus - denn in seiner kleinen Wohnung war nun einmal kaum Platz für eine große Modellbahn - auch nicht in der Nenngröße Z. So kam er auf die Idee, diese 10 cm breiten Module zu entwickeln. Der Bahnhof stellt dabei breitenmäßig eine Ausnahme dar. Und mit den bereits existierenden Wendemodulen gibt es schon richtigen Betrieb. ■

gleisseitige Rampe gefahren. Und bei allem Respekt: diese kostbare Fracht muß natürlich sofort umgeschlagen werden. Denn kaum ein Bahnarbeiter kann es sich leisten, sich den Zorn des örtlichen Gastwirtes zuzuziehen.

Unterdessen ist auf dem Durchgangsgleis ein Kurzgüterzug aus der Landes-

hauptstadt angekommen. Auf dem beigestellten Rungenwagen lagern die neuen Telegrafmasten, die in den nächsten Monaten entlang der Strecke aufzustellen sind. Doch bevor der Zug aufgelöst und abgenommen wird, muß sich der örtliche Bahnhofsvorsteher erst einmal um Ladung und Zustand kümmern.

In der nächsten Folge zeigen wir Ihnen weitere Details aus dem Bahnhofslieben des Minimoduls. Dann endlich gibt es auch den versprochenen Gleisplan. Und wenn Sie sich zu einem Nachbau entschließen sollten oder schon entschlossen haben, dann sind wir auf Ihre Ergebnisse schon heute gespannt.

Guido Kruschke ■



↑ Gerade ist ein Güterzug eingefahren - angeführt von der Torftenderlok „Kreittmayr“ aus der Stuttgarter Railex-Edelschmiede.



Herpa WINGS

Mit dem Jet quer durch Europa

In diesen Tagen hat Herpa WINGS seine angekündigte Boeing 727-100 in den Farben der Deutschen Lufthansa in den Fachhandel gebracht. Eigentlich könnten wir es bei einer kleinen Neuheitenmeldung belassen. Doch unter Flugzeugkennern gilt diese Maschine als Meilenstein - und das nicht nur in der Historie des Flugzeugbauers Boeing. Deshalb wollen wir Vorbild und Modell näher beleuchten.

In der Geschichte der Luftfahrt erzielte kein Düsenverkehrsflugzeug so bemerkenswerte Verkaufserfolge, wie das mit 3 Mantelstromtriebwerken ausgerüstete Kurz- und Mittelstreckenflugzeug der Boeing 727. Vom 5. Dezember 1960, als Boeing die Entscheidung

bekanntgab, die 727 zu bauen, bis zum 30. April 1971 waren 873 dieser Flugzeuge bestellt worden. Fast alle wurden bis zum Jahre 1973 ausgeliefert und bei über 50 Luftfahrtgesellschaften in allen Teilen der Welt eingesetzt.

Seit Mitte 1956 waren bei Boeing über 150 verschiedene Entwurfsstudien durchgeführt und 68 davon im Windkanal getestet worden, bis im September 1960 der endgültige Entwurf mit drei Hecktriebwerken feststand. Die Konstruktion der 727 ist in zweifacher Hinsicht bemerkenswert: erstens durch ein System von Flächenauftriebshilfen, die am Prototyp der Boeing 707 „Dash Eighty“ gründlich erprobt wurden und der 727 überdurchschnittliche Start-

und Landeeigenschaften verleihen; zweitens ist der Rumpfquerschnitt vom Kabinenboden an aufwärts identisch mit den 707-Serien, so dass die Serienproduktion durch die Verwendung vieler gleicher Bauteile, Bordsysteme und der Sitzanordnung wesentlich beschleunigt wurde. Die Boeing 727 war ursprünglich für 88-119 Passagiere vorgesehen, die Standardserienversion 727-100 kann jedoch maximal 131 Passagiere aufnehmen. Die übliche Einrichtung mit verschiedenen Klassen bietet 94 Passagieren Platz.

Der Bau des ersten Flugzeuges begann im Juli 1961. Es konnte am 9. Februar 1963 in Renton seinen Erstflug durchführen. Inzwischen lagen schon Bestellungen von United und Eastern für je 40 Maschinen der Serie 100 vor. United erhielt das erste Flugzeug am 29. Oktober 1963. Eastern nahm mit der 727 als erste Luftfahrtgesellschaft am 1. Februar 1964 den regulären Linienverkehr auf. Als erste nichtamerikanische Luftfahrtgesellschaft bestellt Lufthansa zunächst 12 Maschinen, die sie unter der Bezeichnung „Europa Jet“ einsetzt. Die Bestellung wurde später noch erhöht. Als Varianten der 727-100 sind die 1964 angekündigte Frachtversion -100C sowie die ähnliche Passagier- und Frachtversion -100QC (Quick Change) zu nennen, die sehr schnell vom Passagier- auf den Frachttransport (und umgekehrt) umgestellt werden kann. Ende 1970 war die Boeing 727



↑ Ein Blick in die Montagehalle von Boeing, wo die 727 gerade gebaut wird.

sowohl das am meisten als auch das am schnellsten verkaufte Düsenverkehrsflugzeug der Welt. Sie hatte die Verkaufszahlen der Boeing 707 und 720 in kürzerer Produktionszeit übertroffen.

Die 727 hatte als erstes Flugzeug von Boeing die Triebwerke am Heck, so dass am „sauberen Flügel“ zahlreiche Auftriebshilfen angebracht werden konnten. Diese drei kräftigen Triebwerke mit 62 kN Leistung machten es möglich, daß die Maschine Startbahnlängen von nur knapp 2.000 m benutzen konnte. Durch ein ausgeklügeltes Klappensystem an den Tragflächen waren niedrige Landegeschwindigkeiten von etwa 200 km/h problemlos möglich.

Das Vorbild der Herpa-Maschine ist die 727-100 der Deutschen Lufthansa mit der Registration D-ABID. Sie wurde 1964 als vierte von später 27 Exemp-



↑ Die charakteristische Nase der neuen Boeing 727-100 - typisch für den Flieger.

plaren dieser Serie in Dienst gestellt und erhielt den Taufnamen der Stadt Braunschweig. Elf Jahre lang verrichtete sie bei der Lufthansa ihren Dienst und

wurde in den 70er Jahren schließlich von der 727-230B Advanced abgelöst.



↑ Die feindetaillierten Triebwerke sind eine Augenweide.

Das Herpa-Modell im Maßstab 1:200 ist nicht minder spektakulär. Schon beim Auspacken spürt man, daß es hier wahrlich gewichtig zur Sache geht, denn die 727 ist fast komplett aus Metall gefertigt. Optisch kann die Maschine aus Dietenhofen voll überzeugen und stellt damit wieder einmal unter Beweis, wie hoch das Niveau der Drucktechnik inzwischen geworden ist. Die Lackierung in den unterschiedlichen Farben ist absolut trennscharf aufgebracht - besonders gefallen kann die silbergraue Ausführung der Flugzeugunterseite und der Tragflächen. Hier hat man das Gefühl, den Originalwerkstoff zu spüren. Auch die Bedruckung des Modells ist gelungen und läßt keine Wünsche mehr offen.



↑ Die Totalansicht von oben zeigt einen gelungenen Flieger aus der Herpa-Kollektion.

Die am Rumpf angebrachten Triebwerke sind eine Augenweide. Die verchromte Verkleidung und die feinen Gitter unterstreichen den Eindruck dieser eleganten und äußerst ästhetischen Maschine. Insgesamt kann man festhalten, daß es Herpa gelungen ist, einen Meilenstein der Luftfahrt perfekt in den Maßstab 1:200 umzusetzen. Für 36 EUR (UVP) kann die 727-100 mit der Artikelnummer 550789 ab sofort im Fachhandel geordert werden.

Abschließend geht unser Dank an Oliver Kaschel und Thomas Borgmann von Herpa, die uns innerhalb von nur einem Tag (!) das abgebildete Modell zur Verfügung stellten.

Guido Kruschke ■

Das neue mini-club Jahrzehnt begann eigentlich so, wie das vorhergehende aufgehört hatte: von Neuheitenmüdigkeit keine Spur. Auch im nunmehr achten Jahr des Bestehens der Nenngröße Z wurde der Traditionshersteller aus Göppingen nicht müde, das Programm konsequent weiter auszubauen.

Zwei Lokomotivmodelle, die auf der Wunschliste der Z-Bahner immer ganz oben standen, fanden 1980 den Weg ins Sortiment. An erster Stelle wäre die Baureihe 144 der Deutschen Bundesbahn zu nennen - beim großen Vorbild quasi ein Mädchen für alles. Die 68 mm lange Umsetzung in 1:220 stand der großen Schwester in nichts nach. Gerade im Bereich der Gehäusedetailierung und Modellbedruckung konnte Märklin schon damals zeigen, auf welchem hohem Niveau die kleinsten Modelle produziert wurden. Die zweite Lokomotive war eine Dampflok der Baureihe

8827: Grenzlokomotive mit Schlepptender. Modell der DR 101. Bauweise der 1:87. Länge über Puffer 112 mm.

8896: Feuertenderlokomotive. Modell der DR 65. Bauweise der 1:87. Länge über Puffer 83 mm. Höhe 52 mm (ohne Kessel).

8803: Personenzuglokomotive mit Binspender. Modell der DR 104 der DB. Bauweise der 1:87. Länge über Puffer 82 mm.

8895: Tenderlokomotive. Modell der DR 74 der DB. Achse der 1:87. Länge über Puffer 112 mm.

8800: Tenderlokomotive. Modell der DR 69. Achse der 1:87. Länge über Puffer 45 mm.

8885: Diesellokomotive mit Entleerungstender. Modell der BR 203 der DB. Bauweise der 1:87. Länge über Puffer 112 mm.

Reich dem berühmten „Guinness Book of Records“ lag der Schweizer Modelbauer für Modell der Baureihe DR 101 1 km in 1219 Stunden. Er erreichte die Meilenmarke mit der 1:220er Lokomotive der Baureihe 1219. Die Lokomotive fuhr ohne Probleme 1219 Stunden. Der Rekord wurde in seinem neunten Teil erreicht.

↑ Die Baureihe 86 ist eine der Neuheiten von 1980.

Die mini-club in den Jahren 1980 bis 1981

Die Klassiker der 80er Jahre

86, mit der fortan ein typischer Vertreter der Nebenbahnen im Sortiment stand. Auch diese Maschine verfügte leider nur über ein einfaches Gestänge.

Bei den Wagenmodellen überraschte Märklin die Z-Freunde mit neukonstruierten dreiachsigen Umbauwagen. Von

Anfang an setzte man auf vollständige Züge, so daß neben den reinen Abteilwagen auch das Modell mit Gepäckabteil ins Programm kam. Bei den preußischen Abteilwagen kam der Gepäckwagen hinzu, so daß fortan auch diese Garnitur komplett war. Und mit einem zweiachsigen Kühlwagen „Carlsberg“ und einem vierachsigen Kesselwagen

der Mineralölgesellschaft BP ergänzte man das ohnehin schon recht üppige Güterwagensortiment.

Das Zubehör wurde in diesem Jahr mit Gleisstreckenzubehör erweitert, welches unter anderem einen Fußgängersteg, Weichenspannwerke und Warnbaken enthielt. Damit die Diesellokomotiven aus dem hauseigenen Programm auch an den begehrten Saft kamen, stellte man gleich eine komplette Dieseltankstelle vor. Und für den Güterbahnhof gab es eine kleine Gleiswaage mit entsprechendem Zubehör. Mit diesen Bausätzen stellte Märklin seine Position als Vollsortimenter unter Beweis.

Schlußendlich - warum sollte es in diesem Jahr anders sein - stellte Märklin auch eine neue Zuggarnitur ins Programm ein: nämlich einen gelungenen Gleisbauzug. Dieser beinhaltete eine Diesellokomotive der Baureihe 260, einen Kranwagen mit Schutzwagen und weitere typische Bauzugwagen.

Die Topneuheit des Jahres 1981 war zweifelsohne die damals hochmoderne



↑ Die Baureihe 144 war eine der Neuheiten aus dem Jahre 1980.

Elektrolokomotive der Baureihe 120. Das 87 mm lange Modell avancierte auch bei den Z-Modellbahnern schnell zu einem begehrten Modell, was auf keiner Anlage fehlen durfte. Auch dieses Modell verfügte, wie alle anderen Elektrolokomotiven aus dem mini-club Programm auch, über eine Möglichkeit des funktionierenden Oberleitungsbetriebs.

Bei den Dieselloks gab es die schwere Maschine der Baureihe 221 - allerdings nicht in der roten, sondern in der ozeanblau-beigen Farbgebung. Mit diesem Modell schloß man ebenfalls eine Lücke im Triebfahrzeugangebot.

Während es bei den Personenwagen keine Novitäten zu verzeichnen gab, stellte man bei den Güterwagen einen echten Winzling vor. Der kleine Talbot-Schotterwagen der DB maß als zweiachsiges Modell gerade mal 33 mm - wohlgemerkt von Puffer zu Puffer. Damit war er der kürzeste Z-Wagen überhaupt - klein in der Ausführung aber ganz groß in der Wirkung. Auch heute noch staunt man darüber, wie man einen solchen Winzling produzieren kann. Als weitere Formenneuheit stellte man den Schiebenwandwagen der Gattung Tbis⁸⁷⁰ vor. Bei diesem Modell waren die Türen nicht zum Öffnen, was der Attraktivität dieses Wagens überhaupt keinen Abbruch tat.

Märklin-Neuheiten '80 in H0 und Z

Für die H0-Freunde sind mittlerweile drei neue Schnellzugmodelle im Handel: Den Euroflima-Wagen 1. Klasse gibt es in der beige/roten DB-Lackierung und als orangeroten SNCB-Waggons und der Schweizer Schnellzug mit Wagen nach älteren Vorbildern ist mit der Auslieferung des grünen Gepäckwagens jetzt komplett. Zusammen mit den bereits im letzten Jahr ausgelieferten Schnellzugwagen und (z. B.) der Ae 3/6 ergibt sich eine stilreine Schweizer Garnitur. Die Wagen übrigens waren lange Zeit auch auf süddeutschen Strecken zu finden (das trifft auch auf den Gepäckwagen zu!), bis sie schließlich von modernen SBB-Reisezugwagen verdrängt wurden.

Wer also deutsche und Schweizer Schnellzugwagen „mischen“ will, kann als Zuglok die ebenfalls im Märklin-Programm vorhandene 18⁷ heranziehen.

Die „Reichsbahner“ können mittlerweile auch die im Messeheft 3a/80 gezeigten Güterwagen, z. B. den 0-Wagen „Halle“, einsetzen, die sich durch solide Ausführungsqualität bei weitgehender Detaillierung auszeichnen.

Das Z-Sortiment wurde durch ein Modell der vielseitig einsetzbaren E 44 erweitert. Das über Puffer nur 6,8 cm lange Modell ist rundum bestens detailliert, besonders die Dachpartie mit ihren feinen Leitungen, Isolatoren, Laufbrettern usw. gefällt auf Anhieb. Bereits seit einiger Zeit im Handel sind die Sachsischen Umbauwagen in allen drei Versionen als B3yg, AB3yg und BD3yg, die sich gerade auch im Zugverband mit der E 44 sehr gut machen.

Daß die „78“ in Baugröße I jetzt ausgeliefert wird, war einer Anzeige der Firma Märklin zu entnehmen; selbst in Augenschein nehmen konnten wir das Modell noch nicht.

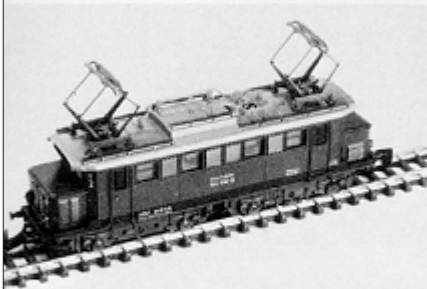


Abb. 2. Klein in den Abmessungen - groß in den Details (siehe Abb. 3): ganze 6,8 cm lang ist das Märklin-Mini-club-Modell der 144.

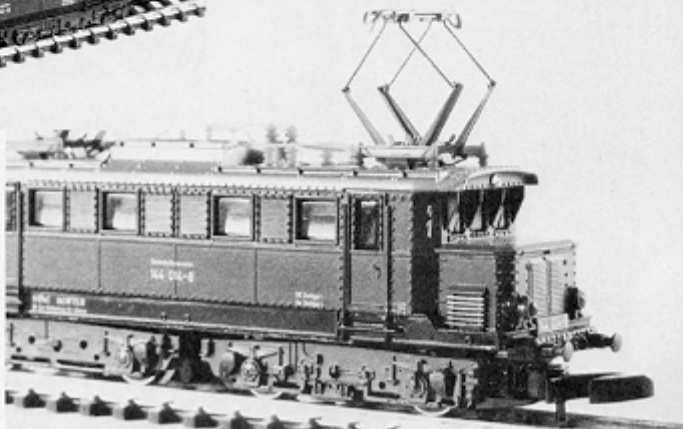


Abb. 3. Das Z-Modell der 144 in mehrfacher Vergrößerung zur Verdeutlichung der Details von Dach, Aufbau und Drehgestellen.

↑ Kurz vor Weihnachten 1980 kam die Baureihe 144 in den Fachhandel.

Das Gleisprogramm wurde endlich um das langerwartete Gleisstück mit einer Länge von 55 mm erweitert. Basierend auf dieser Länge spendierte man den

Z-Bahnern noch ein Entkuppelgleis, ein Trenngleis und ein Schaltgleis. Für Gleisenden gesellte sich ein Prellbock mit beleuchtetem Gleisspersignal dazu.

Diesellokomotiven · Triebwagen

Merkmale der Diesellokomotiven und Triebwagen

Fahrerplatz für Kohle und Feinabfuhr. Licht: Alle Motoren angeordnet. Auf dem Schienenbereichs Dreieck-Schienenplan (siehe 8870 und 8874). Bei beiden Enden automatische Kupplung. Motor: 1000 Watt. Fahrplatt: aus Zinnblech. Durchgeh. Fahrplatt-Kupplungsgehäuse. 8870

8864
Diesellokomotive - Modell der BR 280 der DR. Achtzylinder C-Fahrertrieb. Motorleistung: 1000 Watt. Fahrplatt: durchgeh. Länge über Puffer 105 mm.

Die Serie 280 wurde ab 1958 gebaut. Zuerst wurde sie als V 40 bezeichnet. Der 72-Zylinder-Dieselmotor mit 478 kW ist für einen dem langen Kurbelarm zugehörigen, Last- und Kupplungsmechanismus. Er findet sich unter dem kurzen Kurbelarm.

Es gab eine Variante mit 600 kW Leistung, die als V 40 mit 24 Zylinder bezeichnet wurde. Diese Variante ist mit einem 600-kW-Motor ausgerüstet.

8864

8821 (DB) **8875** **8874**

8821 (Z) **8821**
Diesellokomotive - Modell der BR 221 der DB. Achtzylinder C-Fahrertrieb. Motorleistung: 1000 Watt. Fahrplatt: durchgeh. Länge über Puffer 105 mm.

Die Lokomotiven der Baureihe 221 sind ein Paradebeispiel für die Bauweise der Diesellokomotiven. Die Baureihe 221 ist eine der letzten Lokomotiven, die noch als Dampflok gebaut wurde. Sie ist eine der letzten Lokomotiven, die noch als Dampflok gebaut wurde. Sie ist eine der letzten Lokomotiven, die noch als Dampflok gebaut wurde.

8875
Diesellokomotive - Modell der BR 719 der DR. Achtzylinder C-Fahrertrieb. Motorleistung: 1000 Watt. Fahrplatt: durchgeh. Länge über Puffer 105 mm.

Die Baureihe 719 wurde ab 1958 gebaut. Zuerst wurde sie als V 40 bezeichnet. Der 72-Zylinder-Dieselmotor mit 478 kW ist für einen dem langen Kurbelarm zugehörigen, Last- und Kupplungsmechanismus. Er findet sich unter dem kurzen Kurbelarm.

8874
Diesellokomotive - Modell der BR 528 der DR. Achtzylinder C-Fahrertrieb. Motorleistung: 1000 Watt. Fahrplatt: durchgeh. Länge über Puffer 105 mm.

Die Baureihe 528 wurde ab 1958 gebaut. Zuerst wurde sie als V 40 bezeichnet. Der 72-Zylinder-Dieselmotor mit 478 kW ist für einen dem langen Kurbelarm zugehörigen, Last- und Kupplungsmechanismus. Er findet sich unter dem kurzen Kurbelarm.

10 Märklin mini-club

↑ Eine wichtige Neuheit von 1981 war die neuentwickelte Baureihe 221.

Für die sinnvolle und vor allem schnelle Anlagenplanung präsentierte man ein Gleisplanspiel und mit der Broschüre „Märklin-Spaß mit mini-club“ kam der auch heute noch aktuelle Klassiker des bekannten Autors Bernd Schmid in den Handel. Mit beiden Produkten ließ sich nun eine noch bessere Anlagenplanung durchführen.

Eine elektrotechnische Beinaherevolution stellte das neue Fahrgerät dar. Unter dem Namen „electronic 08“ gab es endlich einen Regler, der eine unterbrechungsfreie Einstellung der Halb-, Misch- und Vollwellenspannung ermöglichte. Die Folgen: sanfter Anlauf, eine gleichmäßige Langsamfahrt und eine ausgewogene Höchstgeschwindigkeit.

Bei den Gebäuden stellte man als Ergänzung zum Bahnbetriebswerk einen Wasserturm vor. Der Bausatz enthielt neben dem knapp 75 mm hohen Be-

triebsgebäude auch den dazu passenden Wasserkran.

Eine wunderschöne Zuggarnitur bereicherte das Jahr 1981. Mit einem Personenzug der KPEV, der aus einer Dampflokomotive der Baureihe T 12 und vier verschiedenfarbig lackierten Abteilwagen plus Gepäckwagen bestand, schlugen die Herzen vieler Epoche I Freunde noch höher.

Die beiden ersten Jahre des neuen Jahrzehnts machten deutlich, daß die mini-club ein echtes Standbein des Märklin-Programms geworden war.

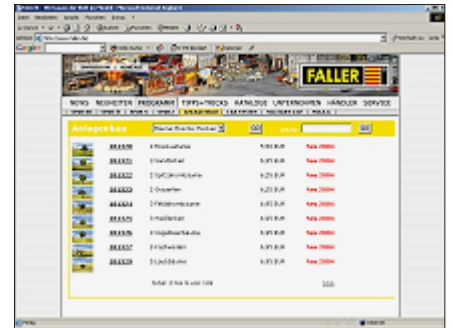
Guido Kruschke ■



↑ Mit der Baureihe 120 kam 1981 eine topmoderne Elektrolokomotive ins Programm.



↑ Einsam steht er in Fallers Produktbeschreibung - aber auf Z-Anlagen sollte sich das ändern.



↑ Internetauftritt neu aufgebaut.

zeugt das feine Astwerk und die realistische Beflockung. In dieser Form brauchen die Bäume nicht mehr nachgearbeitet werden, sondern können sofort auf der heimischen Anlage platziert werden. Mit einer Höhe von knapp 8 cm kommen insgesamt drei Vogelbeerbäume daher (181326), die aus unserer Sicht auch noch für Z durchgehen können, ebenso die Feldahornbäume (181324) und die Weißbirken (181325). Fallers neue Baumgarnituren ist ab sofort im Fachhandel erhältlich.

Völlig umgestaltet haben die Gütenbacher ihren Internetauftritt. Ein High-

Neue Faller-Bäume auch für die Nenngröße Z

Realistische Bäume für die Bahn

Nach der Messeankündigung horchten auch die Z-Bahner erwartungsfreudig auf. Unter dem Premiumpfel kündigte Faller neue Bäume an, die noch einen Tick realistischer sein sollten, als die bisherige Vegetation. Jetzt sind die Bäume da.

Für die Nenngröße Z sind allerdings nicht alle Baumgarnituren zu gebrauchen - eben, weil sie schlicht zu hoch sind. Für unsere Zwecke geeignet erscheinen die fünf Laubbäume bis zu einer Höhe von knapp 7 cm (181329). Auf den ersten Blick über-

light ist zweifelsohne die neue Produktdatenbank, wo man sich als Kunde alle Produkte genau ansehen kann. Für uns ist diese Art der Präsentation eine ideale Ergänzung zum Katalog. Das sollte in der Branche Schule machen.

Guido Kruschke ■

Die Produkte der Modellbahnhersteller im Bereich der Vegetation sind in den letzten Jahren immer besser geworden und sind oftmals vom großen Vorbild kaum zu unterscheiden. Solche Qualität hat auch ihren Preis. Zu den Spitzenprodukten zählen beispielsweise das absolut naturgetreue Zubehör von Silflor oder die Naturbäume von Viessmann. Doch wer damit seinen Modellbahnwald aufforsten möchte, kann den Modellbahnetat ganz schön strapazieren.

Doch es geht auch anders - und dabei wesentlich günstiger. Bäume von der Stange sind für immer mehr Modellbahner eine echte Alternative, denn sie wissen: daraus läßt sich mehr



↑ Mit weißer Dispersionsfarbe wird der Stamm gestrichen, die Rindenstruktur ist verblüffend.

Faller und NOCH

Baumgestaltung leicht gemacht



↑ Waldboden aus dem NOCH-Sortiment ergibt täuschend echt wirkende Blätter.



↑ Mit Airbrush wird dem fast fertigen Baum ein perfektes Finish verpaßt.

machen. Der Aufwand ist gering. Und genau das wollen wir nun am Beispiel der Modellbäume von Busch zeigen.

Für uns Z-Bahner stehen aus dem recht umfangreichen Sortiment N-Bäume in zwei Größen zur Verfügung: die mittleren Bäume mit etwa 6,2 cm Höhe und die großen Bäume mit etwa 8,2 cm Höhe. Das entspricht einem Vorbildmaß von 13,6 m bis knapp 18 m. Zum Verfeinern haben wir uns für die mittlere Birke entschieden, die als Paar unter der Artikelnummer 6726 im Fachhandel erhältlich ist.

Nachdem wir eine Birke aus der Blisterverpackung entnommen haben, werden Stamm und Äste mit weißer Dispersionsfarbe behandelt. Ist dieser Farbanstrich durchgetrocknet, ziehen wir mit einem feinen Pinsel und schwarzer Farbe die typische Farbgebung einer Birke nach. Dabei bietet es sich an, sich vorher eingehend mit dem großen Vorbild zu befassen. In unseren Aufnahmen ist deutlich zu erkennen, wie nach dieser Farbbehandlung die Birke von Busch an Klasse gewinnt. Abschließend erhält der Baum seine Patina in Form eines Anstrichs mit stark verdünnter schwarzer Farbe. Das setzt allerdings voraus, daß der vorhergehende Anstrich vollständig durchgetrocknet

Wahrlich spannend geht es in der nächsten Ausgabe von 220dasjournal zu. Mit einer Handvoll elektronischer Bauteile, einer fertigen Platine und etwas Zubehör werden wir einen Elektrostaten bauen.

Das Geheimnis dieses Geräts liegt in der verblüffenden Wirkung. Denn selbst in Z wirkt senkrecht stehendes Gras um Längen besser, als die von vielen Anlagen bekannten platten Wiesen. Wenn Sie also Lust und Zeit haben, bauen Sie mit. Es lohnt sich bestimmt. ■

ist, da sonst die Farben zu einem unansehnlichen Brei vermischt werden.

Nun geht es ans Blattwerk. Mit Klebstoff werden mittelgrüne Laubflocken von Busch (Art.-Nr. 7337) auf die schon vorhandenen Microflocken aufgeklebt. Als Alternative - und dafür haben wir uns entschieden - kann man auch Turf von Noch hernehmen. Der Klebstoff sollte sparsam eingesetzt werden. Doch das alleine macht noch nicht eine gut wirkende Birke aus. Mit Sprühkleber wird nun der gesamte Baum eingesprüht und mit besonders feinem Waldboden-Streumaterial von Noch (Art.-Nr.

08470) bestreut. Das abschließende Finish bekommt die Birke mit einem feinen Nebel von mittelgrüner Sprühfarbe aus der Sprühdose oder mittels Airbrush. Ganz zum Schluß folgt noch ein Hauch Mattlack zum Fixieren.

Fertig ist die getunte Birke. Und wie man an den Bildern erkennen kann, ist der Unterschied schon deutlich erkennbar. Und nach dem Tuning sind wir uns einig, daß es sich wirklich lohnt, auch größere Waldgebiete in dieser Form zu erstellen. In der Masse schon dies das Modellbahnbudget doch deutlich.

Guido Kruschke ■

märklin

Rheingold in Weinrot



Der legendäre Rheingold-Express bleibt auch im internationalen TEE-Verkehr der Renommierzug der Deutschen Bundesbahn. Erst recht, als die neue E 03 den Zug übernimmt: Ihre 7080 kW (9600 PS) haben mit der TEE-Komposition leichtes Spiel. Die im Windkanal geformte Schnellfahrlok und die markanten Rheingold-Wagen mit Aussichtskanzel und Buckeldach werden zum Symbol der modernen Bahn. Die einheitliche TEE-Lackierung der Lok und Wagen unterstreicht die Eleganz des reinen 1.-Klasse-Zuges. Erste Klasse sind auch unsere Märklin-Z-Modelle, zu denen sich als Neuheit der „Buckelspeisewagen“ einstellt. Er wurde ebenso wie der Aussichtswagen speziell für den Rheingold gebaut. Unsere Modelle unterstreichen den besonderen Reiz der kleinsten Märklin-Baugröße: Wenn der maßstäblich lange Rheingold durch großzügig geschwungene Kurven gleitet, um danach mit dem zugstarken 5-Pol-Motor wieder zu beschleunigen, dann ist das fast wie im richtigen Leben, nur kleiner.

Märklin-Z-Modelle „Rheingold“

Vorbilder sind die BR E 03 und die TEE-Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn DR, Epochen III und IV

Modell-Highlights:

- E 03 in Ursprungsausführung mit einer seitlichen Lüfterreihe
- 5-poliger Motor
- Antrieb beider Drehgestelle
- Wagenset 1 mit Modell-Neuheit Buckelspeisewagen
- Wagenset 2 mit Aussichtswagen
- Lok und Wagen in TEE-Lackierung Weinrot/Elfenbein

Ersatzmodelle für die M10	
88541	€ 159 ⁰⁰
87265	€ 84 ⁹⁹
87285	€ 84 ⁹⁹

Unveränderte Preisempfehlungen der Märklin-Händler-Initiative

88541 Modell der BR E 03

87265 Wagenset „Rheingold“ 1*: Abteilwagen AnDmz 111, Speisewagen WlWm 131, Großraumwagen ApDmz 121

87285 Wagenset „Rheingold“ 2*: Abteilwagen AnDmz 111, Aussichtswagen ADm 103, Barwagen ARDm 105

Einmalige Serien 2004 für die Märklin-Händler-Initiative

www.maerklin.com

Sammeln
Gleissystem
Digital
Technik
Neuheiten

In diesen Tagen wird der Wunsch vieler Z-Freunde in Erfüllung gehen. Märklin liefert das Modell der E 03 an den Fachhandel aus - und spendiert diesem Lokmodell gleich noch den (passenden) Zug dazu. In einer ganzseitigen Anzeige bewirbt der Göppinger Hersteller dieses Ereignis.

Die E 03 - ein Klassiker auf deutschen Schienen. Eigentlich mehr schon eine Legende, denn genau mit dieser Baureihe startete die Deutsche Bundesbahn Mitte der 60er Jahre den lokbespannten Schnellverkehr. Zur Internationalen Verkehrsausstellung 1965 in München fuhr die E 03 002 zwischen München und Augsburg planmäßig 200 km/h - und etwa 80.000 IVA-Besucher haben dies hautnah erleben dürfen.

Aus einer ganz anderen Ecke stammen die zwei Wagengarnituren des „Rheingold“. Beim großen Vorbild wurden diese Wagen für die Renommierzüge „Rheingold“ und „Rheinpfel“ gebaut und stellten seinerzeit das Luxus-Nonplusultra auf deutschen Schienen dar. 1965 wurden diese beiden Züge in den TEE-Dienst erhoben und entsprechend umlackiert. Und in dieser creme-roten Farbgebung liefert Märklin die Wagenmodelle aus.

Eine ausführliche Vorstellung der Märklin-Modelle und der großen Vorbilder folgt in eine der nächsten Monatshefte von 220dasjournal - nämlich genau dann, wenn E 03 plus beide Wagengarnituren in 1:220 verfügbar sind.

Guido Kruschke ■

Grau ist bekanntlich alle Theorie. Und nicht wenige Modellbahner sitzen oftmals vor hochglänzenden Bildern, die ausgezeichnet durchgestylte Anlagen zeigen - und sind zum Schluß noch immer nicht schlauer. Wie ging das jetzt genau? Welchen Schotter nehme ich? Wie kann ich meine Bäume selbst bauen? Und vor allem: kann ich genau so bauen und gestalten, wie die Profis?

Unsere Antwort lautet: ja. Denn bei allem, was uns die Profis in unzähligen Büchern und Magazinen zeigen, stecken Erfahrung, Geschick, Phantasie und ein waches Auge. Und genau das ist auch für den ungeübten Einsteiger in die Materie Modellbahn mit ein wenig Übung nachvollziehbar und nachbaubar. Der scheinbar abgedroschene Spruch „Nur die Übung macht den Meister“ hat hier seine absolute Berechtigung.

Mit unserer neuen Serie „Ein perfektes Diorama von A-Z“ wollen wir Ihnen zeigen, wie man sich eben mit Geschick, Phantasie und einem wachen Auge genau die Erfahrung aneignen kann, die die Profis auszeichnet. Vom rohen Holz-



↑ Der Anlagenbau ist kein Hexenwerk. Unsere Serie zeigt Schritt für Schritt, wie es geht.

Modellbahnbau von Anfang an (1)

Ein perfektes Diorama von A bis Z

brett bis hin zum perfekt durchgestylten Diorama reicht der Bogen - und wir machen Sie Schritt für Schritt mit den

notwendigen Materialien, Werkzeugen und dem „wie geht das“ vertraut. Die Serie selbst wird in sich abgeschlossen

sein, jedoch in jedem Monatsheft um ergänzende Beiträge sinnvoll ergänzt und erweitert. So werden wir zum Beispiel in einer späteren Ausgabe - wenn es um das Begrasen von Flächen geht - auch genau beschrieben, wie man mit wenig Aufwand einen Elektrostaten selbst bauen kann.



↑ Gutes Werkzeug ist die halbe Miete. Und wir zeigen Ihnen, was Sie wirklich brauchen.

Doch wir zeigen nicht nur, wie es geht und funktioniert. Wir beschreiben auch genau, welche Materialien und Werkzeuge Sie benötigen werden und wie hoch der Schwierigkeitsgrad ist. Doch selbst bei zunächst kompliziert erscheinenden Bau- und Bastelvorhaben gilt immer: nichts ist unmöglich. Und alle unsere geschilderten Ideen und Beschreibungen lassen sich nicht nur für das Diorama einsetzen, sondern für alle Arten von Anlagen, Modulen oder Segmenten. Größe und Umfang spielen dabei wirklich nur eine untergeordnete

Rolle. Ergänzend liefern wir Ihnen auch zu verschiedenen Materialien und Werkzeugen hintergründige Beschreibungen, worum es sich eigentlich handelt.

Heute starten wir die Serie mit den Grundlagen für unser Diorama. Dies umfaßt die Materialbeschreibung, welches wir unbedingt benötigen, um das Diorama selbst aufzubauen.

Beim Bau haben wir uns dazu entschlossen, das Diorama mit der Größe von 40 x 15 cm auf eine stabile MDF-Platte (siehe dazu **dasstichwort**) aufzubauen. Das hat den Vorteil, daß unser Diorama auch später auf einer wirklich soliden Basis aufgebaut ist, die in sich sehr stabil ist. Inwieweit man MDF-Platten auch für den Modul- und Anlagenbau verwenden kann, dazu kommen wir später. Die Seitenverkleidungen werden zum Abschluß unseres Baus aus dünnem Schichtholz ausgesägt.

Das Gelände unseres Dioramas wird aus einer 2 cm starken Styrodurplatte bestehen. Dieser Werkstoff hat die positive Eigenschaft, daß er sich leicht bearbeiten läßt. Für die spätere Gleistrasse wird Styrodur auch über die notwendige Stabilität und Festigkeit verfügen.

das stichwort



MDF-Platte ist die Abkürzung für **mitteldichte Faserplatte**. MDF-Platten haben in alle Richtungen ein homogenes (gleichmäßiges) Gefüge. Zu ihrer Herstellung werden geringwertige Hölzer verwendet, so zum Beispiel Abfallholz oder dünnes Rundholz, vorwiegend aber Nadelhölzer. Die Holzfasern werden wie eine dicke Pappe zu einer Platte gepresst. Die Dichte beträgt 600 bis 900 kg/m³.

MDF-Platten haben eine besonders feine Oberfläche, die relativ hart ist. So ist das Einschlagen von kleineren Nägeln ein Problem. Die Kanten sind glatt und fest und können ohne besonderen Anleimer profiliert werden. MDF-Platten können aufgrund ihrer Festigkeit und Stabilität auch ohne weiteres für Spanten beim Bau von Anlagen verwendet werden. ■

Wenn Sie jetzt Lust haben, mit uns gemeinsam das kleine Diorama zu bauen, dann beschaffen Sie sich einfach die notwendigen Materialien. In der nächsten Ausgabe von **220dasjournal** geht es dann mit dem Bau des Rohge-

ländes in die erste praktische Phase. Für Anregungen, Tipps und Informationen aus Ihren Reihen sind wir sehr dankbar und nehmen sie auch gerne hier mit auf.

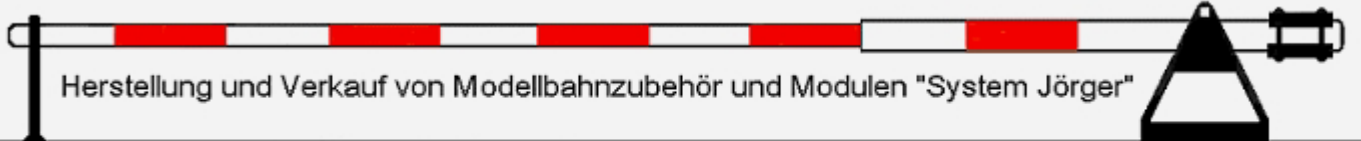
Guido Kruschke ■

die themen



In den folgenden Ausgaben werden wir uns Schritt für Schritt mit den nachfolgenden Themen befassen. Sollten Sie Vorschläge für weitere Themen haben, schreiben Sie uns.

- Erstellen des Unterbaus
- Bahndamm und Gleise
- Schottern und Gleisalterung
- Drahtzugeinrichtungen
- Bahnübergang und Straßenbau
- Begrünen der Flächen
- Buschwerk und Wald
- Telegrafeneinrichtungen
- Mauern
- Bahngebäude



Herstellung und Verkauf von Modellbahnzubehör und Modulen "System Jörger"

Hügelstr. 9, 82178 Puchheim-Ort

Tel: 089/803260 Fax: 089/800 72 119



↑ Ein Sounder-Doppelstockzug wird von einer F59PHI bei Sumner in Washington angeführt (Aufnahme: Brian E. Bundridge).

American Z Lines

Leistungsstarke Dieseltraktion

American Z Lines hat in diesen Tagen sein neues Lokmodell und etwas überraschend auch die dazu passenden Wagenmodelle vorgestellt. Wir wollen einen kurzen Blick darauf werfen.

Den Konstrukteuren der neuen EMD F59PHI ist es gelungen, ein optisch sehr ansprechendes Z-Modell auf die Räder zu stellen. Die von Ajin in Korea gefertigte Maschine erhält ihre beson-

dere Gesamtnote durch das, was darunterliegt. Im Inneren läuft ein kleiner Mabuchi Motor mit einer doppelten Schwungmasse, der dem Modell ausgewogene Fahreigenschaften und eine hohe Zugkraft verleiht. Neben einer LED-Beleuchtung bekommt die F59PHI auch eine DCC-Decoderschnittstelle verpaßt. Passend zum Lokmodell gibt es die passenden Wagenmodelle nach den Vorbildern von Bombardier, California Cars and Surfliner. Und wie schon bei den Schweizer EW-Modellen werden auch diese Wagen eine Inneneinrichtung erhalten.

AZL bietet seine Lokmodelle auch einzeln an. Die Wagenmodelle gibt es allerdings nur in verschiedenen Garnituren, die eine F59PHI und vier Wagen enthalten werden. Die Preise der unterschiedlichen Modelle können dem Bestellschein auf der folgenden Seite entnommen werden - die Verfügbarkeiten erfragt man am besten per eMail.

Bei ausreichender Nachfrage (die in den USA sicherlich gegeben sein wird...) werden von AZL sicherlich weitere Varianten aufgelegt.

Guido Kruschke ■



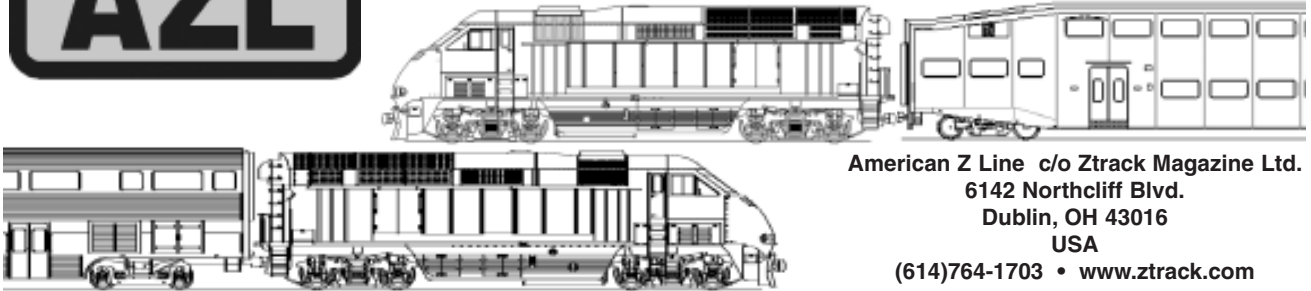
↑ Metrolink-Garnitur mit F59PHI und vier Doppelstockwagen (7003).



↑ west Coast Express-Garnitur mit F59PHI und vier Doppelstockwagen (6004).



American Z Line



American Z Line c/o Ztrack Magazine Ltd.
6142 Northcliff Blvd.
Dublin, OH 43016
USA
(614)764-1703 • www.ztrack.com

NOW TAKING ORDERS - EMD F59PHI LOCOMOTIVES AND CAR SETS!

American Z Line is excited to announce the release of EMD F59PHI locomotives. Accompany these locomotives are Bombardier, California Cars and Surfliner passenger car sets. The locomotive is injection molded which is a first for AZL. The locomotive has a 10mm Mabuchi can motor, dual flywheels, directional controlled lighting and are DCC ready. The passenger cars are injection molded and feature prototype specific details, window glazing and coordinating paint schemes. Couplers can be replaced with Micro-Trains Line® Magne-Matic™ couplers.

INDIVIDUAL LOCOMOTIVES AND CAR SETS AVAILABLE THIS JULY! - ORDER DEADLINE AUGUST 15TH.

Version:	Roadnumber:	AZL #	Ztrack Price:	Subtotal:
Metrolink	#884	6003	\$169.00	\$ _____
Metrolink	#885	6003	\$169.00	\$ _____
Metrolink with Bombardiers*	#884, 885	7003	\$325.00	\$ _____
Metrolink (fluted sides)	#876	6003F	\$169.00	\$ _____
Metrolink (fluted sides)	#877	6003F	\$169.00	\$ _____
Metrolink (fluted) with Bombardiers*	#876, 877	7003F	\$325.00	\$ _____
Sounder	#902	6005	\$169.00	\$ _____
Sounder	#905	6005	\$169.00	\$ _____
Sounder with Bombardiers*	#902, 905	7005	\$325.00	\$ _____

INDIVIDUAL LOCOMOTIVES AND CAR SETS AVAILABLE THIS AUGUST! - ORDER DEADLINE SEPTEMBER 15TH.

Amtrak West	#452	6002	\$169.00	\$ _____
Amtrak West	#455	6002	\$169.00	\$ _____
Amtrak West	#463	6002	\$169.00	\$ _____
Amtrak West with Surfliners*	#452, 453, 463	7002	\$363.00	\$ _____
Dallas TRE	#569	6006	\$169.00	\$ _____
Dallas TRE	#570	6006	\$169.00	\$ _____
Dallas TRE with Bombardiers*	#569, 570	7006	\$325.00	\$ _____

INDIVIDUAL LOCOMOTIVES AND CAR SETS AVAILABLE THIS SEPTEMBER! - ORDER DEADLINE OCTOBER 15TH.

Amtrak California	#2011	6001	\$169.00	\$ _____
Amtrak California	#2013	6001	\$169.00	\$ _____
Amtrak California	#2014	6001	\$169.00	\$ _____
Amtrak California with California Cars*	#2011, 13, 14	7001	\$363.00	\$ _____
Coaster	#3001	6004	\$169.00	\$ _____
Coaster	#3002	6004	\$169.00	\$ _____
Coaster with Bombardiers*	#3002	7004	\$325.00	\$ _____

* Sets are sold with four cars in matching paint schemes. Please circle preferred roadnumber of desired set. If more than one set of the same roadname is requested, circle corresponding roadnumbers and calculate subtotal accordingly. Locomotives and sets will be shipped on a first come basis. This is a limited time offer to Ztrack subscribers only.

Shipping & Insurance (U.S)	\$1001 - \$1500	\$23.00	\$3001 - \$4000	\$50.00	International:	\$1501 - \$2000	\$55.00	\$3501 - \$4000	\$105.00
\$0-\$250	\$1501 - \$2000	\$28.00	\$4001 - \$4500	\$60.00	\$0-\$500	\$2001 - \$2500	\$62.00	\$4001 - \$5000	\$130.00
\$251-\$500	\$2001 - \$2500	\$35.00	\$4501 - \$5000	\$70.00	\$501 - \$1000	\$2501 - \$3000	\$70.00		
\$501 - \$1000	\$2501 - \$3000	\$40.00	\$5000 - \$6000	\$85.00	\$1001 - \$1500	\$3001 - \$3500	\$81.00	sub total \$	_____

Sub total: _____ (including shipping) OH residents add 6.75% sales tax \$ _____ **Grand Total:** \$ _____

Name: _____ Phone # _____ Payment (circle): Mastercard Visa Check M/O

Credit card number: _____ Exp date: ____/____/____ Signature: _____

Remit payment and order form to address above or phone/fax: (614) 764-1703. Email ztrack@aol.com. Please include full shipping address.

Lajos Thek aus den Vereinigten Staaten hat sichtlich Gefallen am Märklin-Fahrgestell des Modells 88051 gefunden. Denn das Chassis der Baureihe 89 mußte schon für den Gepäcktriebwagen der Baureihe ET 194 erhalten, der bereits in einer Kleinserie aufgelegt wurde. Nun plant der Hersteller eine wirklich typisch amerikanische Diesellokomotive.

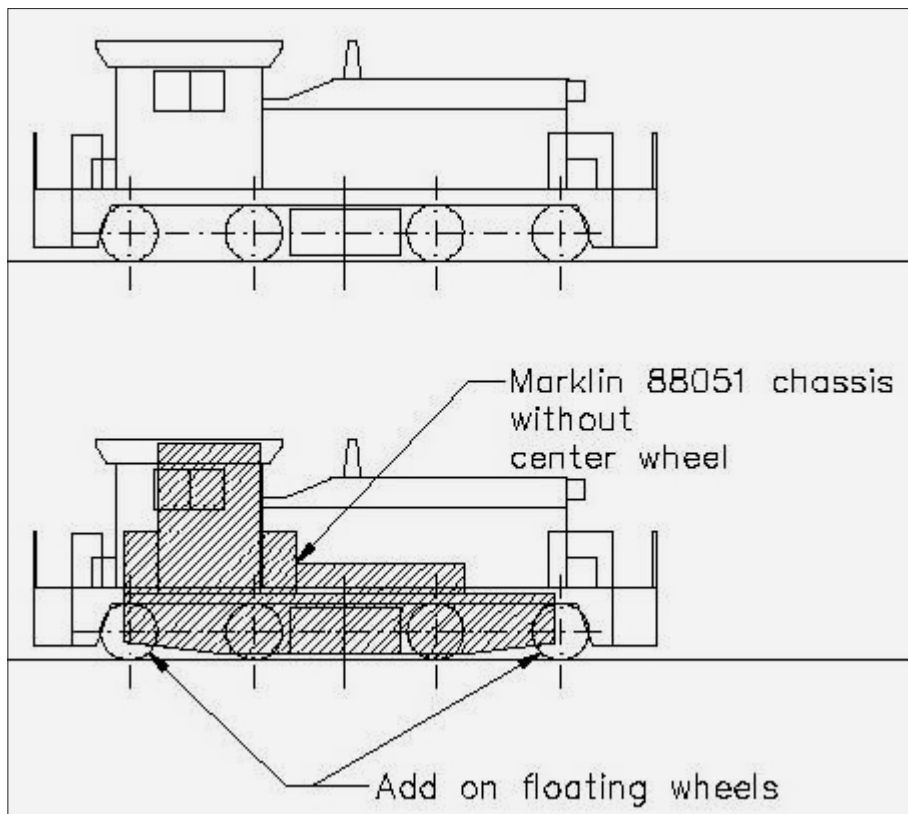
Auf seinen Internetseiten zeigt er unter dem Navigationspunkt „future products“, was demnächst auf die Z-Gemeinde zurollen soll. Avisiert ist der vierachsige Switcher EMD SW-1 oder GE 70 ton - beim großen Vorbild als



↑ Der Rangierdiesel EMD SW-1 der Pennsylvania Railroad im Betriebsdienst.

Lajos Thek

Ein US-Rangierdiesel



↑ Die Prinzipskizze des geplanten Antriebs von Lajos Theks Switcher.

Rangierdiesel bei fast allen US-Bahngesellschaften zu finden. Selbst in Kanada, Südamerika und Afrika ist dieses Allroundtalent unterwegs. Bei den deutschen Bahnen gibt keine vergleichbare Maschine - lediglich bei der DR (DDR) war ein ähnlicher Rangierdiesel der Baureihe 107 unterwegs.

Das Gehäuse soll aus Messing bestehen und genau über das Märklin-Chassis passen. Da der Motor aber geringfügig breiter ist, können die Vorbildmaße nicht genau auf 1:220 heruntern adaptiert werden - was den Proportionen des Modells aber keinen Abbruch tun dürfte. Lajos Thek plant einen kompletten Bausatz einschließlich dem Märklin-Fahrgestell der 88051. Das Modell wird weiterhin über MicroTrains-Kupplungen und Konstantbeleuchtung verfügen - der Preis soll bei etwa 150 US\$ liegen.

Leider hat es Lajos Thek bis heute nicht geschafft, einen Disclaimer auf seiner Internetseite zu veröffentlichen. Wer also Interesse an dem geplanten Modell hat, der sollte sich mit ihm direkt per eMail in Verbindung setzen. Unter www.zthek.com sollte es weitere Infos zum geplanten Switcher geben.

Guido Kruschke ■

das impressum

220dasjournal erscheint monatlich im Verlag Guido Kruschke, Hallberger Allee 2, 82327 Tutzing. **Herausgeber, Verlagsleiter und Chefredakteur:** Guido Kruschke, verantwortlich i.S.d.P., **Layout:** Guido Kruschke, **Unterstützung:** Nicola Freitag-Kruschke, Manfred Jörger, Arnim v. Herff, **Verlagsanschrift:** Verlag Guido Kruschke, Hallberger Allee 2, 82327 Tutzing. Telefon: 08158 / 9931-26, Telefax: 08158 / 9931-25, **eMail:** verlagguidokruschke@gmx.de

220dasjournal erscheint als digitales PDF-Dokument und wird kostenlos zum Download im Internet bereitgestellt. Beim Download können Kosten entstehen. Eine Verwertung der Beiträge, insbesondere durch Vervielfältigung und/oder Verbreitung ist ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Herausgebers verboten. Alle erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhaber der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in jedwelcher Form übernehme ich keine Haftung. © 1994, 1999, 2004 by Verlag Guido Kruschke, Tutzing. Alle Rechte vorbehalten. ISSN-Nummer 1613-5644.

Ausgabe 8/2004 erscheint am 26. Juli 2004

