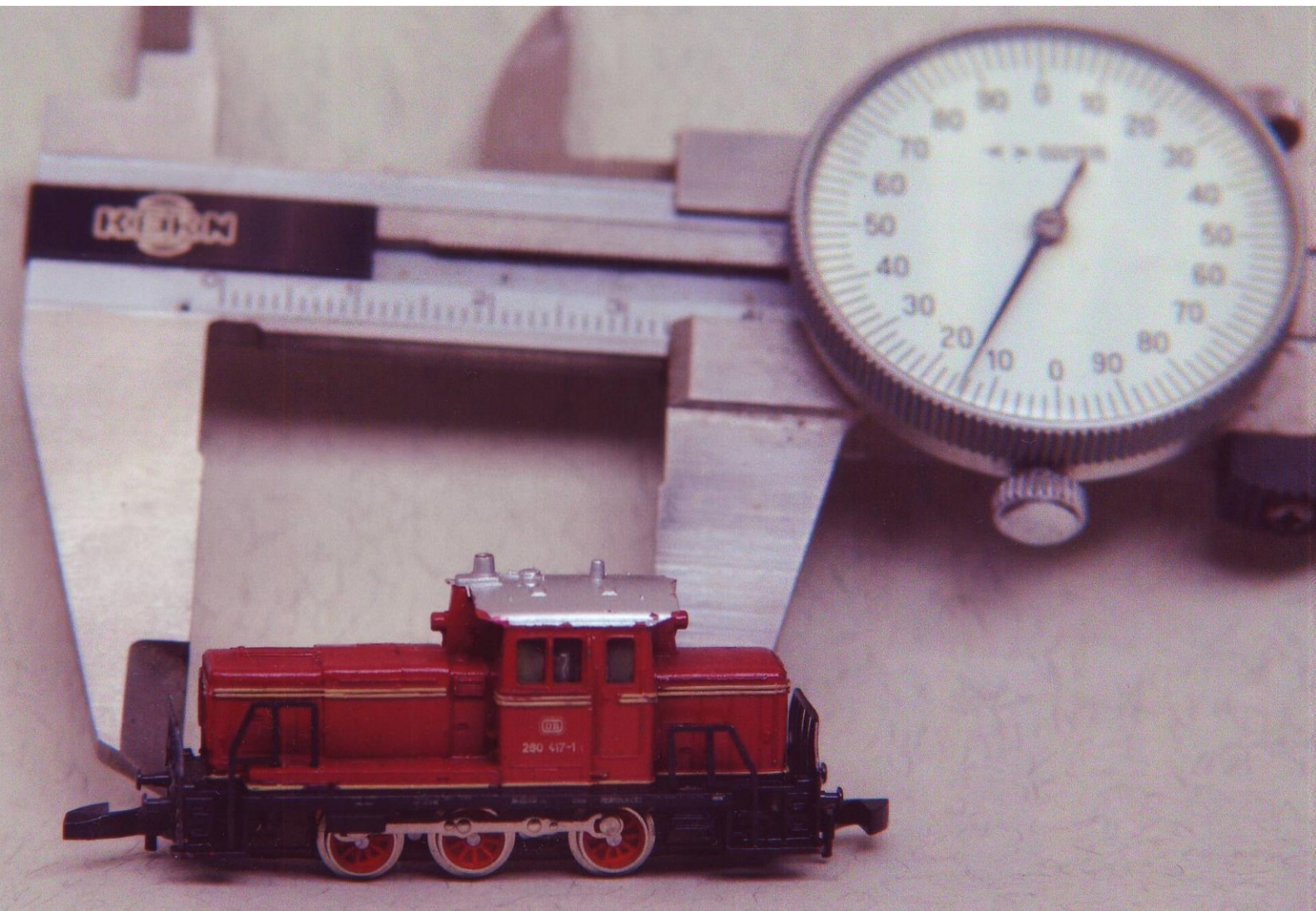




„Die Weiche“ ist das offizielle Organ des
Stammtisch – Untereschbach e.V.

Die Weiche

seit April 1992 in Untereschbach



Titelbild:

Foto: Friedrich Scholta

Bild Seite 3:

Foto: Dietmar Stähler



Inhalt 2 / 2021

Kübelwagen



Zweiachsiger Kleinkübelwagen mit drei Klappkübeln" für Briketts.
Ladegewicht 20 to, Inhalt der Kübel je 8,2 Kubikmeter
Gewicht je Kübel 1,55 to

Inhalt:

| | |
|---|----|
| In eigener Sache | 4 |
| Freudenreich Feinwerktechnik..... | 7 |
| Zittauer Schmalspurbahn..... | 10 |
| Geisterwagen | 17 |
| Von der Idee zum fertigen Produkt | 20 |

In eigener Sache

Liebe Stammtischfreunde und –freundinnen

Corona hält uns bedauerlicherweise immer noch fest in seinem Klammergriff gefangen, befinden wir uns mittlerweile doch sogar schon inmitten der 4. Welle mit teils >35.000 Neuinfektionen täglich.

Somit ist es uns auch weiterhin nicht möglich Stammtischabende in gewohnter Form abzuhalten und das obwohl nahezu alle Mitglieder mittlerweile mindestens zwei Mal geimpft worden sind. Zu groß wäre für viele von uns das Risiko eines Impfdurchbruchs, gehören wir doch mittlerweile fast alle zu der ein oder anderen Risikogruppe.

Es ist also die Zeit der alternativen Kommunikationswege, da wird dann halt des Öfteren telefoniert, gesimst, gemailt oder auch per What'sApp der ein oder andere Baufortschritt kolportiert. Unverdrossen bereiten wir uns auf Altenbeken 2022 vor und auch 2023 ist bereits für den Vorstand ein erreichbarer Planungshorizont. Lasst euch alle überraschen, was da auf euch zukommt.

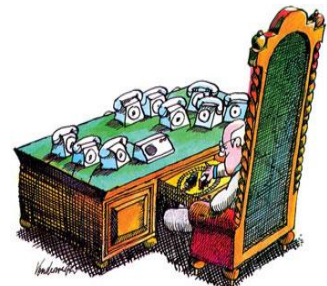
Und als unser Präsident in Untereschbach von einer gewaltigen Flut heimgesucht wurde (ja, nicht nur Rhein, Ahr und Mosel können Keller fluten, das schafft auch die Sülz auf ihrem scheinbar so beschaulichen Weg durch Untereschbach) und sein ganzer Keller, mit vielen darin befindlichen Schaustücken „abgesoffen“ war, da kamen sie plötzlich alle: Die hilfreichen Stammtischbrüder und Schwestern. Nachdem wir alle die „Pipi in den Augen getrocknet hatten“ ob der teilweise einzigartigen Schaustücke, die unwiederbringlich verloren gegangen sind, krepelten alle die Ärmel hoch und packten mit an um Dietmars Keller wieder in Schuss zu bringen. Wahre Kameradschaft unter Stammtischbrüdern und -schwestern, für die an dieser Stelle nochmals ausdrücklich gedankt sei.

Und nun viel Spaß bei der Lektüre dieser Berichte und unserer

Zeitschrift „Die Weiche“

Her-Z-lichst Euer

Dietmar Stäbler und Friedrich Scholta



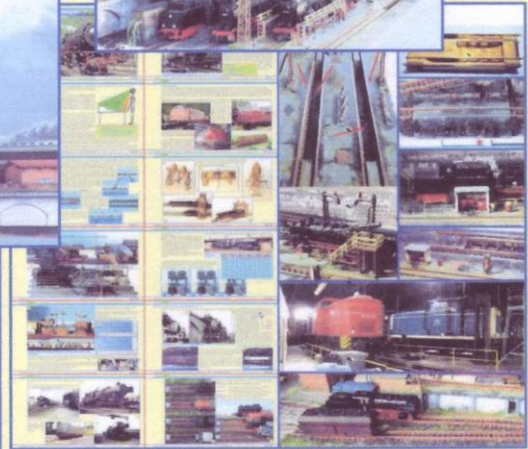
E-Book 1: DAS BAHNBETRIEBSWERK vom historischen Vorbild zum Modell in ganzheitlicher Betrachtungsweise



**EISENBAHNMODELLBAU –
EIGENTLICH GANZ EASY!**

**MODELLEISENBAHN –
PRAXISANLEITUNGEN
aus der Praxis für die Praxis**

**Mehr als 500 Seiten und über 1200 Fotos
und Skizzen**



E-BOOK 2: DETAILIERTE BAUANLEITUNG / DOKUMENTATION

zum Bau

**BURGRUINE mit Klamm, Wasserfall, Felssturz,
Holzbrücken, Gebirge u.v.m.**

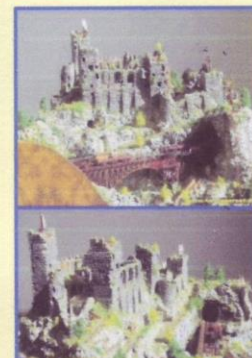
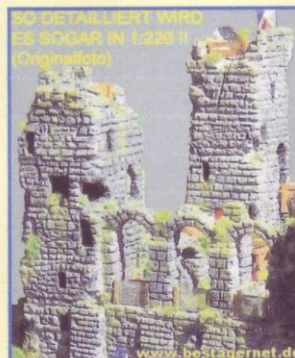
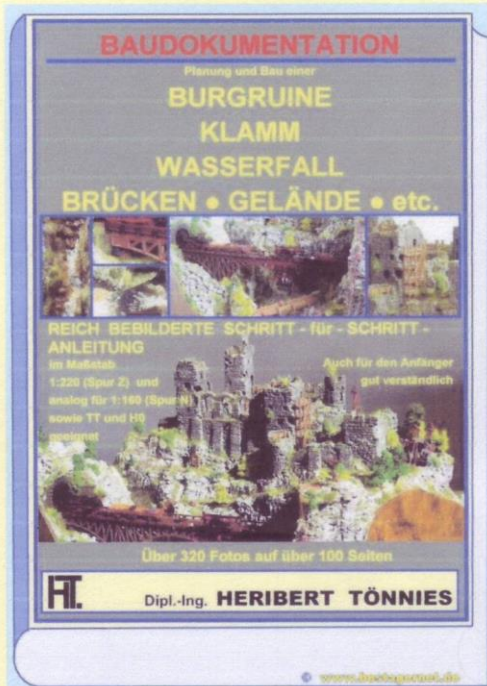
Schritt-für-Schritt-Bauanleitung

Für den Einsteiger und ambitionierten

Modelleisenbahnbauprofi gleichermaßen geeignet

Mehr als 100 Seiten und über 320 Fotos und Skizzen

**In Trainini (eine der größten Z-Onlinezeitschriften) positiv
rezensiert und zum Kauf empfohlen!**



Nähere Informationen und Bestellmöglichkeit:
www.bestagernet.de

Heribert Tönnies
Schlackstraße 16
50737 Köln
Deutschland

Telefon: (+49) 0221 5992191
Telefax: (+49) 0221 5398920

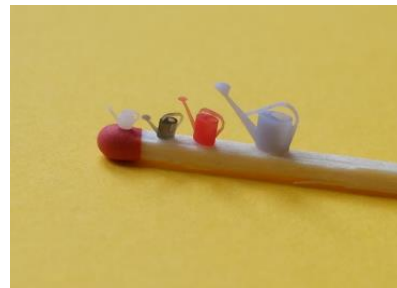
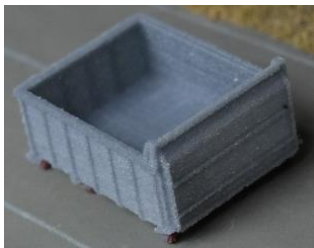
E-Mail: info@bestagernet.de
Website: www.bestagernet.de



Schrax - Versandhandel

„Fässer und Tonnen“

200 – Liter - Stahlfässer Das Rollensickenfass wurde kurz vor 1900 erfunden und ist somit praktisch in allen Epochen einsetzbar. Es dient vorwiegend zur Lagerung und Transport von Brennstoffen und Chemikalien. Auf den ersten Blick ist das vielleicht noch nicht die ganz große Innovation, ABER: es gibt zwei Varianten zur Auswahl: als geschlossene Ausführung und als Leerfaß ohne Deckel. Das gibt natürlich unglaublich viele Möglichkeiten für Szenerien und Detaillierungen. Wir haben versucht, eine möglichst filigrane Wandung herzustellen. Dadurch ist das Fass, je nach Ausführung, etwas transluzent - man sieht es auch auf den Bildern. Wo dieser Effekt stört, kann man leicht mit etwas Farbe nachhelfen. Die Modelle bestehen aus Kunstharz und werden in verschiedenen Kolorierungen hergestellt. Wir liefern normalerweise farbig sortiert. Wer es lieber einfarbig möchte oder einen bestimmten Farbwunsch hat, kann uns gerne kontaktieren. Erhältlich sind alle Modelle von H0 bis Z. Es gibt Staffelpreise, so dass auch die Anschaffung größerer Mengen als Beladegut oder für größere Läger erträglich wird. Im günstigsten Fall bekommt Ihr das Modell schon ab freundschaftlichen 0,25€.



Der Abrollcontainer und Gießkannen; nun endlich kann man ihn auch in TT, N und Z erwerben.

Internet: www.schrax.com E-Post: kontakt@schrax.de



Die Modelle des Containertragwagens Lgs741 der SJ wurden 2012 erstmalig produziert.

Mittlerweile gibt es davon nun die 8. Auflage. Mit weit über 200 verkauften Modellen ist der Lgs741 einer der beliebtesten Güterwagenmodelle im Skandinavien-Sortiment. Der relativ günstige Preis für ein Metall-Modell und die umfangreiche Auswahl an Container-Bestückungen mögen der Grund dafür sein.



Das Vorbild dieser Lok wurde 1957 bei NOHAB in Trollhättan gebaut und als MY1105 bei der DSB in Dienst gestellt. 1999 kam die Lok zur schwedischen Inlandsgods und 2008 zu Railcare. Dort erhielt sie den gelben Anstrich, bis sie 2013 auf das heutige weiße Farbschema umlackiert wurde.

Das Modell entspricht in den technischen Details allen bisherigen Modellen unserer NOHAB-Diesellok.

Mehrzweck-Ellok Littera Ma

Von der Ellok-Baureihe Ma wurden ab 1953 insgesamt 32 Loks gebaut. Sie war lange Zeit das Arbeitspferd bei den schwedischen Bahnen. Das Modell der Ma ist die diesjährige Hauptneuheit aus meiner Werkstatt. Wegen enormen Verzögerungen bei Zulieferteilen kann ich erst jetzt erste Bilder zeigen. Bis zur Auslieferung der ersten Modelle werden aber noch einige Wochen ins Land gehen.



Die mechanische Ausführung des Antriebs bietet keine Überraschung, wenn man meine bisherigen Schwedenloks kennt. Die gesamte Verkabelung ist auf einer Hauptplatine mit zwei stirnseitigen Lichtplatinen zusammengefasst. Im Ursprungszustand ist die Hauptplatine DC-verdrahtet. Durch Heraustrennen der DC-Verdrahtung an einer Sollbruchstelle und Auflöten eines DH05C- Decoders an vorgesehenen 6 Löt pads ist die Lok digital. Der Decoder liegt mittig auf der Platine unter dem Dachbuckel des Gehäuses. Mit einem Gesamtgewicht von über 60 Gramm zieht die Lok einiges weg, die Höchstgeschwindigkeit entspricht dem Vorbild 105 km/h.



zwei analoge und ein digitales Fahrwerk



Rohgehäuse

Die braune SJ- Ausführung Ma828 (jetzige Museumslok)



Die Lokomotiven der Baureihe Ma (Baujahr 1953) wurden bei der Schwedischen Staatsbahn SJ im Reisezug- und Güterzugdienst eingesetzt. Nur noch wenige Exemplare wurden vor der Verschrottung bewahrt. Das Modell hat einen Antrieb auf alle sechs Achsen, die auch Strom aufnehmen. Ein Glockenankermotor (Maxon) mit Schwungmasse und 14:1 Untersetzung bringt das Modell bei Nennspannung auf vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit. Die Stirnbeleuchtung erfolgt mit je 4 warmweißen LEDs.



Das Modell der NetRail Ma827 wird 2022 in einer einmaligen Auflage produziert. Es ist technisch nahezu identisch mit der braunen Version Ma828 Artikel 46.136.01. Abgebildet ist ein vorläufiges Handmuster.

Hios-v / Hios-tv

Zur Ergänzung der DSB-NOHAB Dieselloks ist ein spezieller DSB-Güterwagen in Vorbereitung. Der Hios-v ist ein geschlossener wärmeisoliertes Güterwagen mit verschiebbaren Bordwänden. Der Wagenkasten ist in festen Fächern in sechs Zellen unterteilt und speziell für den Transport von 24 Paletten mit Bierkisten ausgelegt. Alle Wagenaufbauten wurden 1981 von Waggon-Union hergestellt. Die Fahrgestelle stammen von überzähligen Güterwagen Gs. Bei 97 der insgesamt 116 Waggons wurden je zwei hydraulisch bewegte Transportschutzwände zur Fixierung der Ladung nachgerüstet und die Gattungsbezeichnung auf Hios-tv Metallfahrwerk mit Nachbildung der Wagenbodendetails. Artikelnummer 45.822.01. Die Auslieferung erfolgt noch in diesem Jahr. Das Foto zeigt eine Fotomontage vom ersten Handmuster. Die Fahrgestelle sind bereits in der Serienausführung. Für 2022 /2023 sind noch mindestens zwei weitere Bedruckungsvarianten vorgesehen.



Der Hios-tv ist ein wärmeisoliertes Güterwagen für den Transport von bis zu 24 Paletten mit Bierkisten. Die Hios-tv entstanden aus Wagen Hios-v durch zusätzlichen Einbau hydraulisch bewegter Transportschutzwände zur Ladungssicherung.

FREUDENREICH FEINWERKTECHNIK

Harald Thom-Freudenreich

Schwarzer Weg 1B

D-18190 Sanitz / Mecklenburg Phone: +49 38209 49160 Fax: +49 38209 49161

E-Mail: FR.model@T-Online.de Web: www.FR-model.de

Zittauer Schmalspurbahn

Ein Bilder-Überblick von Rüdiger Adolf



Bahnhof Zittau





Abfahrt in Bertsdorf in Richtung Oybin mit Blick auf eine Parallelausfahrt



Vor Abfahrt in Bertsdorf (oben) sowie Bahnhof Oybin und Berg Oybin



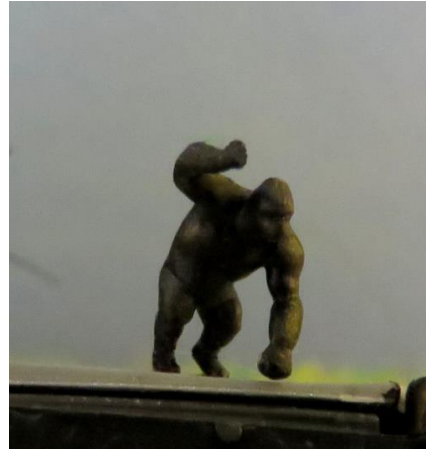


Oybin Endbahnhof (oben) und Rückfahrt mit 199 018



www.zittauer-schmalspurbahn.de
Tel.:03583 540540
Bahnhofstraße 41, 02763 Zittau
Öffnungszeiten:
täglich 8:30 Uhr bis 13:30 Uhr

Creativ – Modellbau – Klingenhöfer



Gorilla ist aus dem Zoo ausgebrochen



Bärenfamilie

[.Klingenhoefer.com](http://www.klingenhoefer.com)

Creativ-Modellbau Klingenhöfer
Michael Klingenhöfer
Körperstr.7
50999 Köln
Tel.:02336-872351
Mobil:01577-4173268
Email: creativmodellbau@gmx.de



Freudenreich 49.019.04 - Wagenset Epoche III



1. Oppeln mit Bühne grün als Bauwagen DB Ep. III
2. Omm32 (ex Linz) rotbraun DB Ep.III
3. Spitzdachwagen FS Serie F alusilbern EUROP Ep. III
4. Gms54 rotbraun DB Epoche III



Märklin 8600.176 - Z-Kühlwagen "Hirsch Bräu Pilsener"

Auflage: 100 Stück

Bevor das Bier aus Westheim den Namen "Westheimer" bekam, hieß es lange Jahre "Hirsch Bräu". Der Hirsch ist das Wappentier der Gemeinde Westheim. Vor 40 Jahren gab von der Brauerei einen Märklin Wagen in Spur H0 mit der Aufschrift "Hirsch Bräu". Zum 40jährigen bringt der www.1zu220-shop.de nun unter der Märklin Artikelnummer 8600.176 den Wagen in der Spur Z.

HRT Informationstechnik GmbH
 Kasseler Straße 7
 34431 Marsberg
 Tel.: +49 (2994) 9889-60
 Fax: +49 (2994) 9889-688
 E-Mail: info@1zu220-shop.de

Die Gleisschotterschmiede für die Spurweiten Z, N, TT, H0, Spur 1



hier sehen Sie den Gleisschotter für die Spurweiten Z, und N.

Der Spur N Gleisschotter ist etwas körniger und kann daher genauso für die Spur Z genommen werden. Der Gleisschotter ist ein Naturprodukt.

- Nr. 1001 „Z“ Basalt Anthrazit 0,1-0,3
- Nr. 1003 „N“ Basalt Anthrazit 0,2-0,6
- Nr. 4001 „Z“ Granit graumeliert 0,1-0,3
- Nr.4002 „N“ Granit graumeliert 0,2-0,6
- Nr. 5002 „N“ Granit erdbraun 0,2-0,6
- Nr. 7001 „Z“ Granit rötlich/braun 0,1-0,3
- Nr. 7002 „N“ Granit rötlich/ braun 0,2-0,6
- Nr. 8005 „Z“ Granit schwarz 0,1-0,3
- Nr. 8006 „N“ Granit schwarz 0,2-0,6

Anfragen: E-Mail: gleisschotterschmiede@deutschland.ms

Geisterwagen

Das herausragende Merkmal der kleinsten elektrischen Eisenbahn, der Spur Z, ist die Miniaturisierung im Maßstab 1:220. Wenn man nicht ein Modell im größeren Maßstab zum Vergleich danebenstehen hat, ist es schwer festzustellen welches Modell mehr und welches Modell weniger Details zu bieten hat. Selbst die aufgedruckten Beschriftungen sind originalgetreu ausgeführt und unter der Lupe unschwer zu erkennen und zwar mühsam aber dennoch lesbar. Aber je kleiner die Modelle, umso geringer fällt der Platz im Modellinneren aus. Hier sollte aber das für eine Modelllokomotive wichtigste Bauteil untergebracht sein. Der Antriebsmotor mit Getriebe.

Die Fa. Märklin hat in den ersten Produktionsjahren der Mini Club nur Modelle produziert, die in der Großserie mit Motor hergestellt werden konnten. Die kleinste selbstfahrende Lok war eine Dampflokomotive der BR89. Bei diesem Modell musste aber auf eine Beleuchtung verzichtet werden. Der vorhandene Platz war einfach zu gering.



Von manchen der Kleinserienhersteller wurde aber sehr schnell erkannt, dass es noch kleinere Lokomotiven als die BR 89 gab, und diese auch zur Modellbahn gehörten. Diese Loks und Triebwagen wurden in Kleinserie als Messingmodelle oder Vollmaterialmodelle ohne Motor hergestellt. Zu nennen ist hier der Glasgasten eine Köf 2 oder der Schienentransport LKW SKL der Fa. Railex. Modellbau Schmidt hat auch eine Köf 3 mit funktionsfähigem Fahrwerk produziert aber ohne Motor. Fa. Railex ist weiter dafür bekannt, sehr schöne Messingmodelle des Adlerzuges, einer Württembergischen Lokomotive von 1848 oder der Tristan Lok, um nur einige Exemplare zu nennen zu produzieren. In allen genannten Lokmodellen war es aber nicht möglich einen Motor mit Getriebe unterzubringen.



Um auch diese Modelle selbständig fahren zu lassen wurde schnell eine Lösung gefunden. Motor und Getriebe wurden einfach in einem größeren Anhänger des Zuges untergebracht. Der Geisterwagen war erfunden. Geisterwagen deshalb, weil der Anhänger nun auch ohne Lok geisterhaft über die Modellanlage fahren konnte. Aber das Bild eines selbstfahrenden Anhängers war so nicht gewünscht.

Fa. Railex hat beim Adler und auch beim Württembergischen Zug einen Motor im Anhänger direkt hinter der Lok eingebaut. Beide Anhänger sind leider nicht viel größer als die Lok, sodass auch der Geisterwagen nur Platz hatte für einen Minimotor und im Zusammenhang mit dem Geringen Gewicht des Wagens nur eine kleine Zugleistung aufbringt. Für die genannten Züge reicht es gerade aus, wenn nicht alle zugehörigen Wagen angehängt sind.



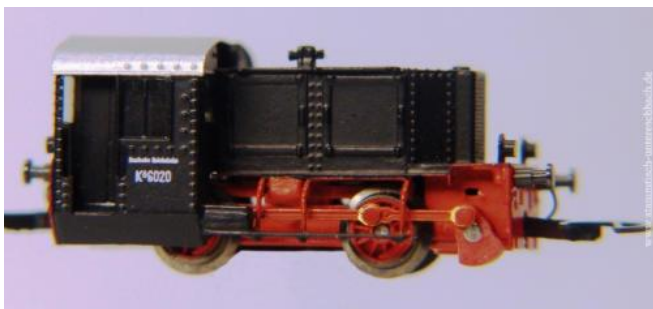
Manche Kleinserienhersteller haben aber unabhängig von Zugpackungen Geisterwagen hergestellt. So konnte man bei Fa. Schmidt Hameln vierachsige D-Zugwagen als Gepäckwagen oder auch Silberlinge mit eingebautem Motor erwerben. Diese Umgebauten Anhänger hatten natürlich ihren Preis. Wer das nicht bezahlen möchte muss sich selbst helfen. Für die Köf 3 der Fa. Schmidt habe ich eine recht einfache Lösung für den Bau eines Geisterwagens gefunden.



Vom Schienenbus Motorwagen der BR 798 habe ich das Fahrwerk genommen und darauf das Oberteil eines Schiebedach-Schiebewandwagens Tbis 870 aufgesetzt. Beide Teile passen gut in der Länge zusammen und können fest zusammengeklemt werden. Die beiden Achsen haben zwar einen sehr geringen Abstand zueinander, doch durch das tiefliegende Fahrwerk des Schienenbusses fällt das kaum auf. Als Kupplung ist die Köf nur mit einer kleinen Öse ausgestattet, und deshalb nicht mit der Märklinkupplung kompatibel. Hier habe ich mir mit einem Gleisnagel geholfen. Der Nagel musste etwas gekürzt werden, passte aber genau in die Öse und konnte so in die Märlinkupplung einklinken. Auf der Anlage macht die Köf mit Geisterwagen ein gutes Bild. Weitere Güterwagen können problemlos angehängt werden, und die Illusion vermitteln, eine kleine Köf zieht einen kompletten Zug.



Die Miniaturisierung auf dem Gebiet der Elektromotoren schreitet immer weiter voran. Geisterwagen für Minifahrzeuge haben bald ausgedient. Kleinserienhersteller wie Dr. Scheibe haben die Köf2 mit einem Minimotor und Getriebe ausgestattet, und die Fa, Märklin hat als Neuheit 2019 einen VW Bus T1 als KlV 20 Streckenfahrzeug auf den Markt gebracht.



Köf 2 Dr. Scheibe



VW Bus T1 KlV 20

Beide Fahrzeuge können wegen einer gut abgestimmten Getriebeübersetzung in vorbildgerechter Geschwindigkeit auf der Anlage fahren. Anzumerken ist noch, dass die Fa. Railex schon 2006 einen KlV20 motorisiert angekündigt hat. Aber damals war die Technik noch nicht ausgereift, sodass es meines Wissens keine Serienfertigung gegeben hat.

Heinz Boine



Von der Idee zum fertigen Produkt

Nachdem ich bereits vor einigen Jahren einmal den Ablauf der Neuheitenfindung im Hause Märklin skizziert habe, möchte ich an dieser Stelle dem geneigten Leser den Prozessablauf von der Idee bis zum fertigen Produkt sehr gerahmt darlegen.

Am Anfang ist immer die Idee, diese gliedert sich bei Märklin eigentlich in 3 Bereiche:

A: Farbvarianten z.B. ein früheres rotes EP. III Modell wird jetzt in der EP. IV in ozeanblau/Hellelfenbein umgesetzt

B: Formänderungen an vorhandenen Modellen z.B. der Umbau einer Dampflok auf andere Windleitbleche. Oder die Überarbeitung einer solchen Lok auf einen neuen Motortyp etc.

C: Komplette Neukonstruktion - C ist hier, auch vom Prozess her der deutlich aufwendigste Teil Immer einher geht bei dieser Einstufung natürlich auch der finanzielle Aufwand der beim jeweiligen Produkt betrieben werden muss.

Wenn eine Idee also zunächst soweit abgestimmt ist, wird vom Produktmanagement eine sogenannte Entwicklungsanfrage erstellt. Diese enthält die wesentlichen Produktmerkmale, z.B. welche Materialien sollen für das Gehäuse verwendet werden, an welche Zielgruppe wendet sich das Produkt (Sammler oder Umsteiger/Einsteiger in die Spurweite) und natürlich auch der Kostenrahmen, Planmengen und Lieferterminziele.

Diese Entwicklungsanfrage erhält der Bereich Produktentwicklung, damit ein sogenanntes Entwicklungsangebot erstellt werden kann. Das Entwicklungsangebot beschreibt zunächst als Wichtigstes den Kostenrahmen. Dies sowohl in Einmalkosten - diese werden aufgeteilt in Formen/Werkzeugkosten (mit einer entsprechenden Werkzeugsliste) - und Kosten für das Design sowie natürlich die Herstellkosten.

Darauf erstellt der Produktmanager eine Projektkalkulation über die nächsten Jahre. Es ist also ein Produktstraß zu erstellen. Dieser beinhaltet die einzelnen realistisch gesehenen Projekte über die Epochen (z.B. bei einer Diesellok) ggf. mit passenden Wagensets oder vorgesehenen Ganzzügen, jeweils mit den Kosten für den Einzelartikel und den dafür realistisch gesehenen Verkaufsmengen und auch -zeitpunkten.

Wenn diese Projektrechnung die Vorgaben, auf die ich hier nicht näher eingehen möchte, erfüllt, wird das Projekt vom Produktmanager, oder im Fall des Übersteigens einer bestimmten Kostengrenze von der Geschäftsführung, freigegeben.

Danach beginnt die Entwicklungsabteilung mit der Konstruktion des Modells. Dieser Teil des Projektablaufs nimmt meistens mehrere Monate ein.

Parallel zur eigentlichen Konstruktion erstellt der verantwortliche Konstrukteur auch die Stücklisten in Form einer Konstruktions- und einer Fertigungsstückliste.

In einer parallelen aber der Konstruktion zugehörigen Abteilung werden alle Farbgebungs- und Beschriftungszeichnungen erstellt und münden dann zusammen mit den Stücklisten in der sog. Informationsmappe, welche wiederum der Abteilung Arbeitsvorbereitung zum Schreiben der Arbeitspläne und der Bestellung der Werkzeuge und Vorrichtungen dient.

Jetzt kommt häufig auch die Abteilung Elektronikentwicklung ins Boot, denn es sind oft noch neue Beleuchtungsplatinen oder Leiterplatten für die Motorsteuerung und weitere elektrische Funktionen zu entwickeln.

Damit kann sofort nach der Beendigung dieser Projektabschnitte die Herstellung der notwendigen Werkzeuge erfolgen. Die Langläufer sind hier klarerweise die Formen, also für Zinkdruckguss und Kunststoffspritzguss. Nach deren Erstellung werden die Formen bemustert, die Teile ausgemessen und im besten Fall sofort freigegeben. Falls Parterteile noch nicht sofort passen, selber nicht maßhaltig sind oder Probleme bei der Vollständigkeit der gespritzten Teile auftreten und müssen die Formen optimiert werden. Aber auch die zahlreichen Montagevorrichtungen wollen zunächst erstellt und aber natürlich auch alle getestet werden.

Der nächste Schritt ist dann, nach Vorliegen aller final freigegebenen Neuteile, der Aufbau eines Fahrmusters, mit welchem in der Abteilung Qualitätssicherung alle Fahrtests inklusive der viele Tage dauernden Dauerlaufprüfung bis zur finalen Produktfreigabe durchgeführt werden. Dieses Muster hat zu diesem Zeitpunkt mit der späteren Serie u. U. noch nicht sehr viel gemeinsam, weil hier durchaus noch Änderungen einfließen können bzw. müssen, auch liegt dieses Muster i.d.R. noch nicht in der endgültigen Farbe vor. Im schlechtesten Fall muss ein weiteres Fahrmuster aufgebaut werden und die Prüfung erneut durchgeführt werden bis zur finalen Freigabe. Dies bedeutet leider auch teilweise eine Projektverzögerung.

Sollten alle Fahr- und Funktionstests zur vollsten Zufriedenheit abschlossen sein, so kann das Projekt fortgesetzt werden. In vielen Fällen (v.a. bei kompletten Neukonstruktionen) wird dann eine sogenannte Nullserie, aus z. B. 50 St. sehr seriennahen Loks unter Produktionsbedingungen hergestellt. Häufig kristallisieren sich dann in dieser Nullserie dann noch Optimierungsbedarf/-möglichkeiten heraus.

Nachdem hier alle noch notwendigen Änderungen ausgeführt worden sind, kann die eigentliche Serienproduktion durch alle am Prozess beteiligten Abteilungen wie Gießerei, Kunststoffspritzerei, Dreherei, Galvanik, Malerei, Montageabteilung starten. Natürlich muss auch der Materialeinkauf alle zu kaufenden Teile wie z.B. Verpackungen rechtzeitig beschaffen, um nach der Hochzeit von Lokober- und unterteil das Modell verpacken zu können.

Vor finaler Ablieferung vom Ablieferungsstandort erhält zunächst nach Prüfung am eigentlichen Fertigungsort auch das Qualitätsaudit am Standort Göppingen eine Anzahl von Modellen zur Prüfung und Freigabe. Sollten auch hier keine Auffälligkeiten bestehen, wird das Produkt an das Fertigwarenlager abgeliefert und erreicht wenige Tage später den Märklin-Händler.

Leider kommt es auf diesem langen Weg auch immer wieder zu Verzögerungen, was teilweise auch zu einer Verschiebung der ursprünglich geplanten Ablieferung führt. Diese ist grundsätzlich unerwünscht und vor allen neben den Endkunden auch für Märklin sehr ärgerlich.

Aber das ist dann eine andere Geschichte...

**“ Die Weiche “
Olperstr. 52
51491 Overath**

Herausgeber und verantwortlicher für den redaktionellen Teil: Dietmar Stähler,
Heinz Boine, Rüdiger Adolf, Friedrich Scholta, Wolfgang Becker.

Druck: Friedrich Scholta

Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe, sonstige Vervielfältigungen sowie
Übersetzungen und Verbreitungen – nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung.

Alle Angaben sind ohne Gewähr.

Es wird keine Haftung für Manuskripte und Abbildungen übernommen.

Für Druckfehler wird keine Haftung übernommen.

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

8. Internationales 
Spur-Z-Weekend

ALTENBEKEN
26. und 27. März 2022

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr
Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr
Eggelandhalle, Gardeweg 8
33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Beandenburg 6, 56856 Zell/Mosel
www.z-freunde-international.de



Nächste Ausgabe: Juni 2022