

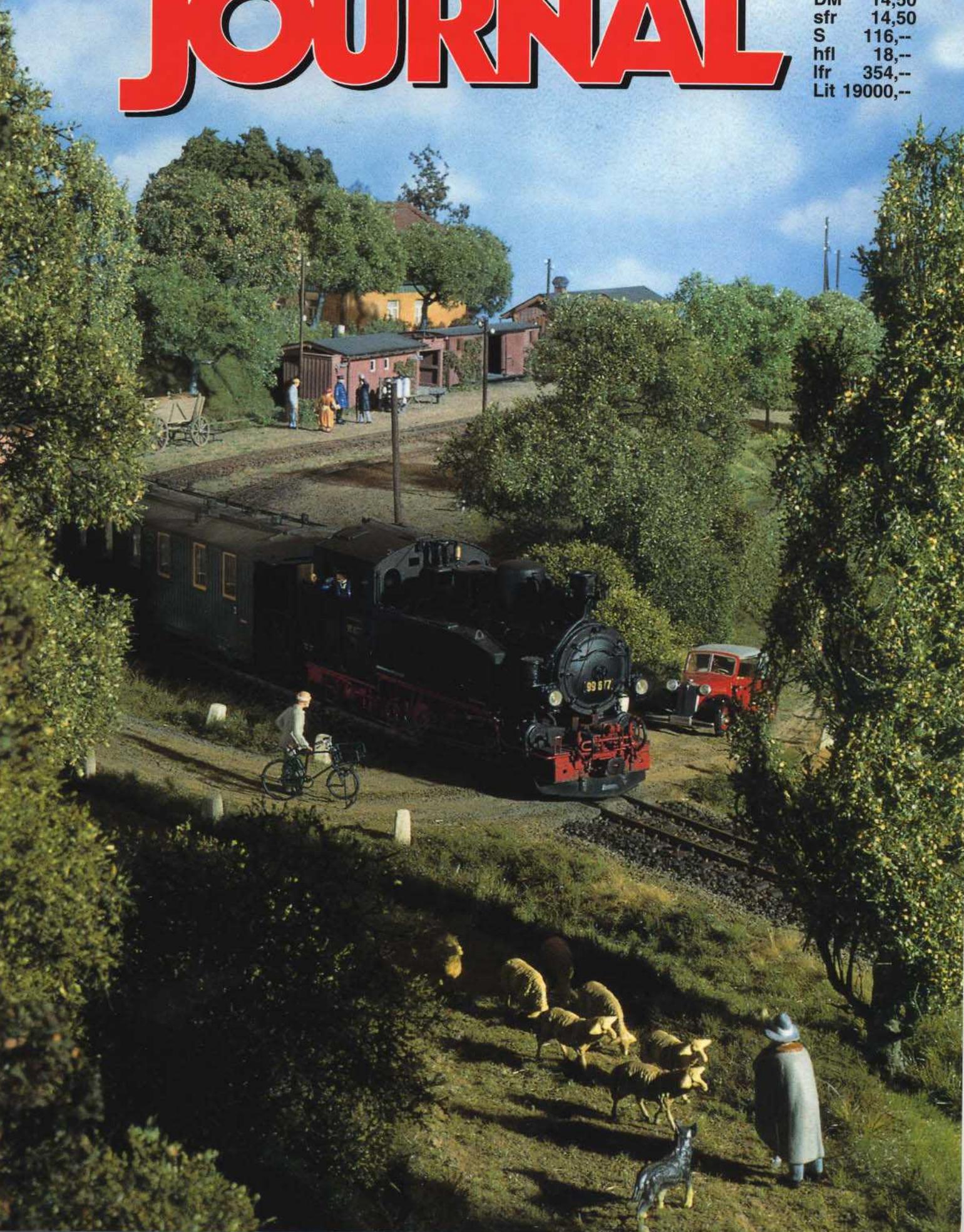
Modellbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

Dezember

IV/1998

DM 14,50
sfr 14,50
S 116,--
hfl 18,--
lfr 354,--
Lit 19000,--



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

Alles vom Feinsten ...	6
Gebündelte Qualitäten für ein Super-Anlagenstück	
Ein Ausflug ins »Ländle«	14
H0-Märklin-Anlage nach württembergischem Vorbild	
Neuer Umbausatz: BR 56 ² von Günther	
Wunschmodell	20
Was herauskommt, wenn Bruno Kaiser Ferien macht:	
Urlaubsträume aus Ramsau	22
Brawas N-234 tiefergelegt:	
Die Luft muß raus	30
49 Die gute alte Zeit	32
Die Geburtstagswagen sind da!	36
Neue Lenz-Decoder für das Märklin-Motorola-System	
Digi-Tips: Die Alternative	38
Bahnhof Coswig in Spur N	40
Nicht nur eine Dampflok-Eigenbau-Parade	
Die 18 201 der DR als N-Modell von Arnold:	
Grün – Schwarz – Stark	46
50 Großer Bahnhof in H0	48
51 Testmodul	70
Abschlußbeitrag des 5. Modellbauwettbewerbs	
Mit Rolf Knipper unterwegs im H0-Ruhrgebiet:	
Kumpelzüge	72
Die Standseilbahn von Siclâu	76
Impressionen von einer rumänischen Waldeisenbahn	
Der lange Weg zur „Endgültigen“: Obergüding, Teil 8	
Rund um den Marktplatz	80
Steinbruch »Alois Knackstein & Co.«	84
Seltenes Thema im Maßstab 1:87	
Ein Hausbesuch bei Auhagen	90
Fit fürs nächste Jahrhundert	
Rückgebaut:	92
»O Halle« auf bayrisch	
50 Jahre Brawa	99

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	54
Geschenkideen	68
Schaufenster der Neuheiten	94
Auto-Neuheiten	97
Modellbahn-Notizen	98
Mini-Markt	100
Leser werben Leser	113
Fachhändler-Adressen	114
Impressum	116
Neue Bücher	118
Bahn-Post	120
Sonderfahrten und Veranstaltungen	122

Titelbild: Alles vom Feinsten: Unter diesem Motto haben sich einige befreundete Modellbauer aufgemacht, um auf kleiner Fläche zu leisten, was möglich ist. Neben Landschaftsgestaltung, Gebäude- und Fahrzeugbau sind es vor allem das Farbfinish und die Fotokunst, die das Pünktchen auf dem „i“ ausmachen. **Abb.: H. Scholz**

Editorial

Das Jahr 1998 ist zwar noch nicht ganz zu Ende, doch dürfte es nicht allzu vermessen sein, bereits jetzt einen Rückblick zu wagen. Auch wenn diesmal der vorweihnachtliche Kundenansturm auf die Geschäfte später als üblich eingesetzt hat, dürfte sich die Modellbahnbranche wieder als erstaunlich stabil erweisen. Im Gegensatz zum Trend, der im Spielzeugmarkt derzeit rasant weg von klassischen Artikeln in Richtung Elektronik und Video führt – binnen der letzten drei Jahre ist der Umsatz des Flimmer- und Pieps-Segments mit fast 60% plus geradezu explodiert –, blieb die Modellbahn von dieser Umwälzung weitgehend unberührt.

Dies ist sicherlich zu einem Gutteil den Herstellern zuzuschreiben. Schließlich schaffen sie es Jahr für Jahr aufs neue, durch attraktive Neuheiten – sie machen einen wesentlichen Teil des Umsatzes aus – die Kunden zum Kauf zu bewegen. Natürlich haben sie es dabei leichter als Produzenten anderer Branchen: Kleine Eisenbahnen landen nicht so schnell in der Ecke wie ein Tamagotchi (was war das noch gleich?), und wer einmal nach dem Köder „Startpackung“ geschnappt hat, der wird mit einiger Wahrscheinlichkeit wieder in die Geschäfte zu locken sein – und das über Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Ein Teddybär bleibt auch als Einzelliebling kuschelig, doch wer Eisenbahn spielt, braucht mehr Waggons als im Grundset enthalten sind, mehr Gleise, mehr Weichen, mehr Lokomotiven, mehr Zubehör.

Ein zusätzliches Plus ist die Altersstruktur der Modelleisenbahner: In dem Maße, da sich das Spielzeug „elektrische Eisenbahn“ zur vorbildgetreu nachgebildeten „Modellbahn“ wandelte, schob sich auch der Altersquerschnitt nach oben. Obwohl die meisten Firmen die Nachwuchsarbeit pflegen, sind heute nicht mehr Kinder und Jugendliche Hauptzielgruppe, sondern Erwachsene. Sie sind in der Regel männlichen Geschlechts und im Schnitt (so eine von Märklin initiierte Allensbach-Studie) etwa 40 Jahre alt. Diese Personen haben Geld, sind bereit, für Qualität zu zahlen, und sind für kurzfristige Trends weitgehend immun. Zusätzlich sind sie über ihre Kinder potentielle Multiplikatoren fürs Hobby. Daher stehen die Zukunftszeichen für die Modellbahnbranche gar nicht mal schlecht, trotz des kräftigen Geburtenrückgangs in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts und obwohl laut Allensbach 37% der befragten Jugendlichen null Bock auf Bahn hatten.

Voraussetzung ist freilich, daß Modelle und Zubehör unserer Hersteller im Wortsinn preiswert sind. Daß dies nicht „billig“ heißen kann, ist schon durch den enormen Lohnkostenanteil bedingt. Er beträgt bis zu 2/3 eines fertigen Fahrzeugs und ist durch Automatisierung kaum mehr zu senken. Die Alternative wären ein geringerer Detaillierungsgrad oder Abstriche im technischen Bereich. Erfahrungsgemäß führen solche Rückschritte jedoch nicht zum geschäftlichen Erfolg, im Gegenteil. Billigprodukte fabriziert man anderswo besser, Qualitätsartikel jedoch kaum billiger. **Dr. Christoph Kutter**

P.S.: Die überraschend rege Diskussion unserer Leser um die Neugestaltung der EJ-Titelseite hat ein ebenso überraschendes Ergebnis gebracht – im Januar-Journal mehr darüber!

Alles vom Feinsten ...

... oder was rauskommt, wenn Ingo Neidhardt, Helge Scholz, Hans Knoblauch, Stefan Zeuner und Josef Brandl an einem Strick ziehen. Um es vorwegzunehmen – dieser Standard ist nur auf einem kleinen Anlagenteil durchzuhalten. Wir nennen es wegen seiner Austauschbarkeit „Wechsel-Duplex“.

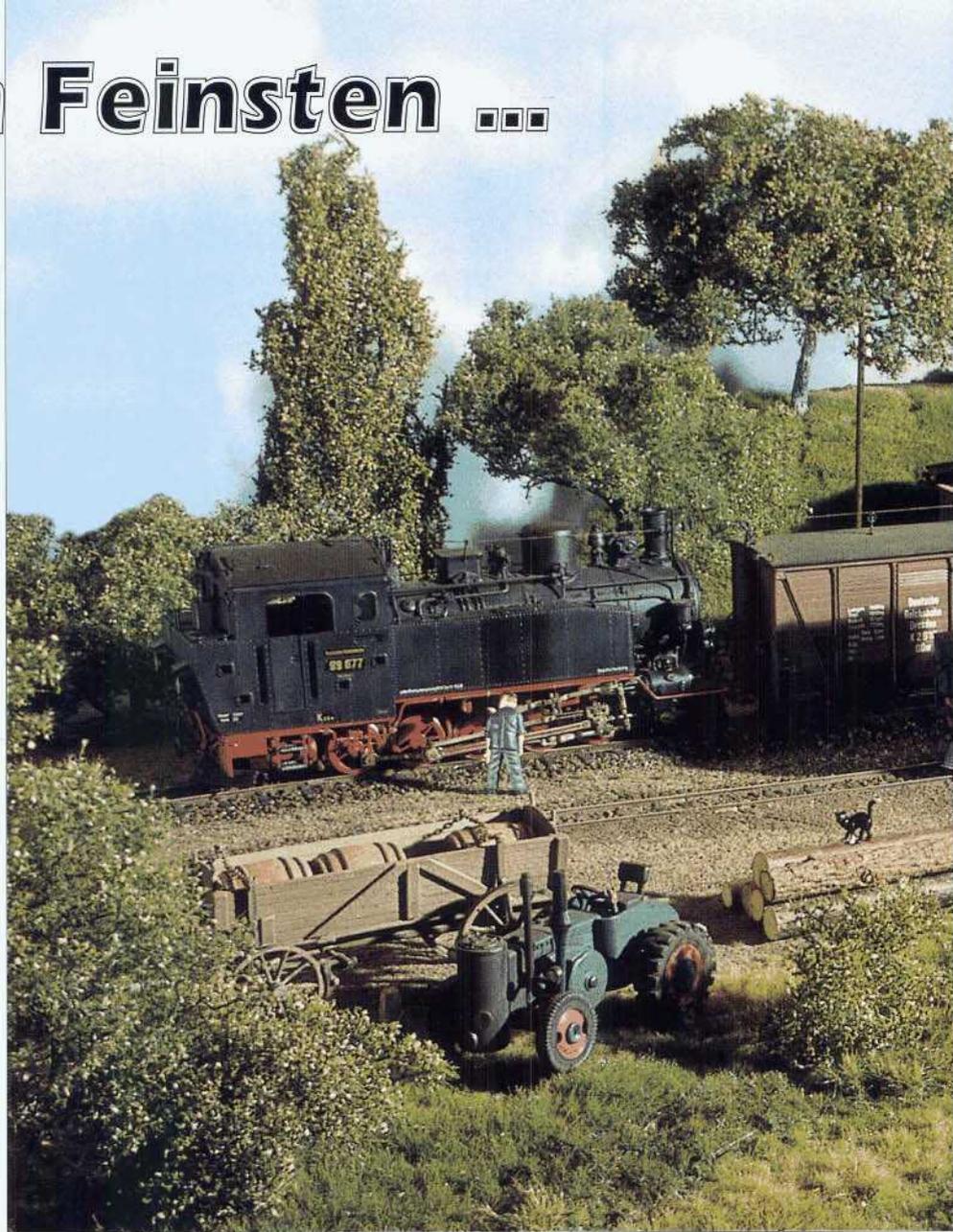
Also, vorbildgerecht muß es schon sein, über eine exakte Epoche sollte man nicht erst diskutieren: Die Gleise werden selbst geschnitzt, Brücken aus Messing gelötet, Gebäude exakt vermessen und als Einzelstücke gefertigt, die Fahrzeuge als Kleinserienmodelle bis zum „geht-nicht-mehr“ gesupert und die Landschaft nach Originalfotos von einem der besten Landschaftsbauer gestaltet – machbar oder nicht, Sinn oder Unsinn?

Wer sich wie wir tagtäglich von früh bis abends mit dem Thema Modellbahn beschäftigt, verschiedene Anlagen-Standards zu Gesicht bekommt und diese zu Beiträgen bzw. Sonderheften formt, den gelüftet es schon mal, bis an die Grenzen zu gehen, bis an die eigenen zumindest. Und das sollte eben nicht nur auf einem Sektor wie beispielsweise dem Fahrzeugbau, dem Gleisbau oder dem Landschaftsbau passieren, sondern als Zusammenspiel eines kompletten Ganzen. Als Einzelkämpfer ist man dabei schnell überfordert, zumindest wenn man alles in einem Leben schaffen will. So bündelten wir das Können einzelner für eine herausragende Idee.

Einige unter den Hobbyfreunden werden sich dennoch fragen, was das eigentlich soll. Wir wollen um Gottes willen nicht diesen Standard als Dogma und Ziel für alle Mitstreiter erheben. Auch wir haben einmal Tunnel mit getränktem Zeitungspapier gebaut und Gebäudebausätze zusammengeklebt. Es soll nicht das Ziel jedes Modellbahners sein, am Höhepunkt seiner Karriere befahrbare Super-Dioramen mit Super-Fahrzeugen zu besitzen. Spaß macht, was gefällt, alles hat gleiche Berechtigung: Der Einsteiger wie der Fortgeschrittene, der Spielbahner wie der Purist. Unser Verlag bietet für jeden etwas – warum also nicht auch etwas für die völlig Abgehobenen? Zumindest liefert dieser Beitrag den Beweis, daß die Beschränkung auf das Wesentliche manchmal besser ist, als sich in nicht zu beherrschenden Großanlagen bzw. Gleisentwicklungen zu verlieren.

Der Umfahrungsrahmen

Das Thema ist hinlänglich aus unserem Super-Modellbahnanlagen, Teil 2, und aus verschiedenen Journal-Beiträgen bekannt.



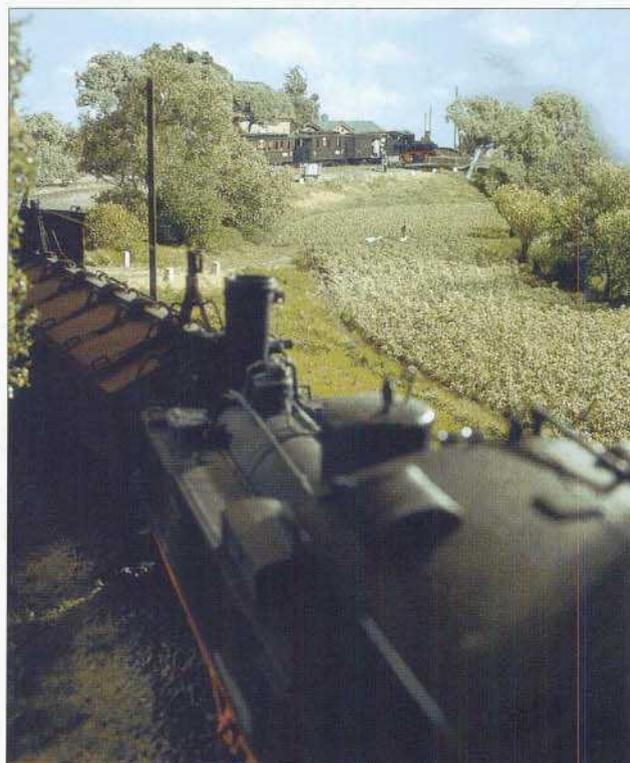
Herzliche Grüße aus Zöthain! Ein Kartengruß von Karl Grommer, seines Zeichens Vertreter einer Firma für landwirtschaftliche Geräte, ist uns erhalten. Er schickte sie gleich nach dem freudigen Empfang seiner Cousine Mechthild (auf dem Perron) per Bahnpost hier ab. Oben und rechts weitere Eindrücke von der kleinen Station inmitten der „Lommatzscher Pflege“. Selten kreuzen sich hier zwei Züge, aber wir haben Glück. Während der PmG (gesuperte Lok und Wagen von Henke/IN) nach Meißen weiterdampft, rangiert die IV K (Henke) noch Güterwagen an der Ladestraße zurecht (Eigenbauten Hans Knoblauch). Im Schein der Abendsonne zischt nochmals VI K 99 677 mit einem leeren Rübenzug vorbei.







Links: Aus Meißen kommt ein Rollwagenzug nach Zöthain. Eine weitere IV K ist vorgespannt. Sie muß nicht eingreifen, sondern wird auf diese Art und Weise zum Mügelter Streckennetz überführt. Vor dem Bahnhof verläuft die Strecke durch ein romantisches Tal. Dort ist ein Bauer mit einem Wasserwagen zur Weide unterwegs (Rollwagen Henke, Kesselwagen 0-Scale, Landschaftsbau J. Brandl).



Unten und rechts: Als nächste Leistungen sind zwei Oberlicht-Personenzüge von Meißen nach Lommatzsch auf der Strecke unterwegs. Der erste ist recht kurz und wird aus einem Vierachser der Gattung 717 und einem „Rucksack“ gebildet, der nächste wird durch einen Zweiachser verstärkt (Eigenbauten H. Scholz). Auch Zugführer Suhr hat Dienst und bläst auf seiner Trompete (oben).

Daß es sich dabei um die etwas außergewöhnliche Nenngröße 0e handelt, soll zweit-rangig sein; für Insider stellt es jedoch einen absoluten Leckerbissen dar.

Ein nicht gestalteter Umfahrungsrahmen dient als Schatten- und Abstellbahnhof. Seine insgesamt fünf Gleise von 1 bis 2,5 m Länge bieten genügend Platz, um vorbild-gerechte Zuggarnituren abstellen und abrufen zu können. Das Gleismaterial stammt von Peco und bietet mit seinen elektrischen Schaltweichen ein ideales System auch für nicht einsehbare Schattenbahnhöfe. Die Weichen schalten erst in der richtigen Weichenstellung das entsprechende Gleis elektrisch zu.

Motorische Weichenantriebe von Fulgurex schalten die jeweiligen zusammenhängenden Weichen sicher und werden über eine kleine Elektronik gesteuert. Diese ermöglicht es, den Schattenbahnhof mit einem selbstgebauten Walk-around-control zu steuern. In diesem befinden sich auch der

Handregler und der Umschalter des Fahrreglers von SB-Modellbau, der für Faulhaber-Antriebe bestens geeignet ist. Mit dem WAC ist man in der Lage, die gestalteten Anlagenteile aus nächster Nähe zu betrachten.

Die Übergänge des Umfahrungsrahmens auf die gestalteten Anlagenteile werden mit vorgebogenen, nicht befestigten Peco-Gleisradialen realisiert. Schienenverbinder werden einfach an die Gleise der gestalteten Anlagenteile gesteckt und stellen so auch den elektrischen Anschluß für diese Teile her. Trotz aller Unkenrufe hat sich diese Lösung bestens bewährt, außerdem ermöglicht sie auch veränderte Abgänge in gewissen Toleranzen bei anderen gestalteten Anlagenteilen.

Wechsel-Duplex

Hinter diesem Begriff verbirgt sich das eigentliche Geheimnis unseres Systems. Ge-

meinsam mit einem Freund entwickelten wir die Idee, in einen nicht gestalteten Umfahrungsrahmen nicht nur ein gestaltetes Anlagenteil, sondern auch andere mit voneinander völlig unabhängigen Vorbildthemen einzuschieben. Es besteht so die Möglichkeit, die Züge entweder durch einen in einer Landschaft eingebetteten Haltepunkt, durch ein Bahnbetriebswerk oder durch einen Bahnhof mit mehreren Gleisen fahren zu lassen.

Im vorliegenden Teil haben wir uns für einen Haltepunkt entschieden. Der Begriff Duplex resultiert aus der Tatsache, daß der gestaltete Anlagenteil aus zwei Kästen von jeweils 1,70 x 0,85 m besteht, was eine gestaltete Länge von 3,40 m bedeutet. Zu-





sammen mit dem Umfahrungsrahmen kommt man so auf eine Länge von 4,50 m. Die gesamte Tiefe inklusive Umfahrungsrahmen beträgt 1,25 m.

Da sich bereits einige weitere Wechsel-Duplex-Anlagenteile in Arbeit befinden und in Zukunft verschiedene Modellbahnfreunde weitere bauen werden, haben wir uns auf die genannten einheitlichen Maße fest-

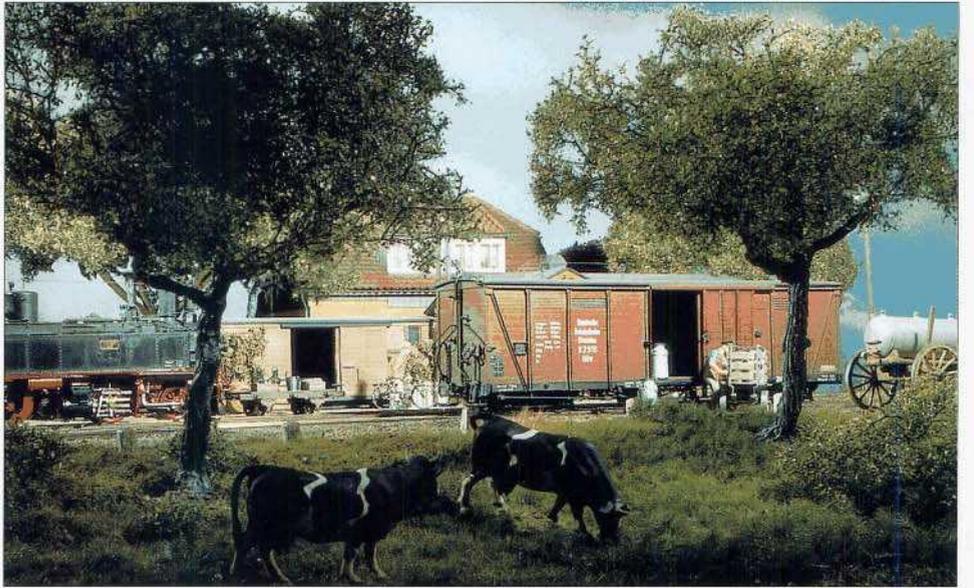
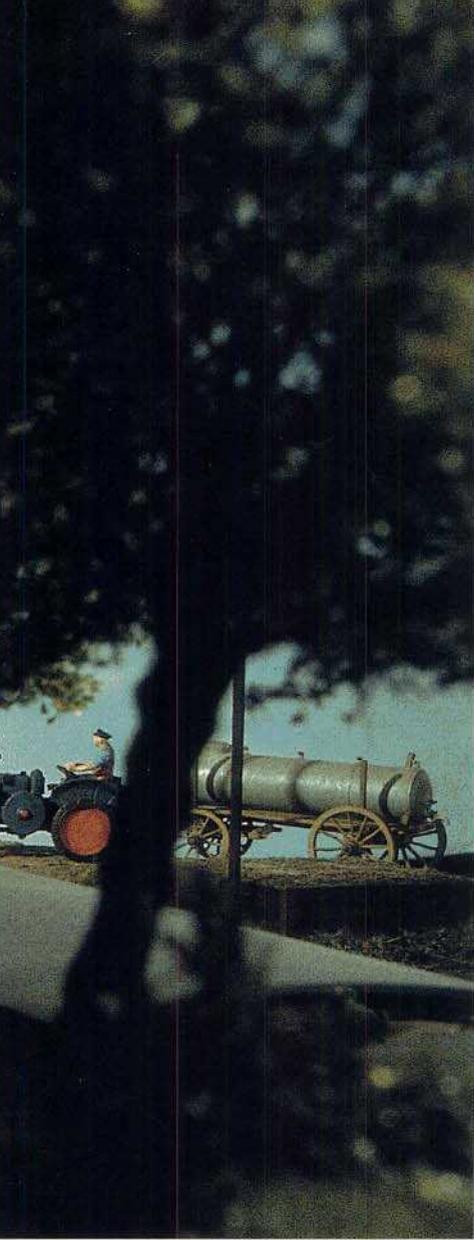
gelegt, um gegebenenfalls auch einmal austauschen zu können.

Die Gesamtmaße von 4,50 x 1,25 m dürften für viele Wohnungen und Hobbyräume im Rahmen des Möglichen liegen, notfalls läßt sich das Ganze noch etwas abspecken. Interessant ist, daß man trotz der geringen Ausdehnung verschiedene Themen bauen kann, ohne gleich die bereits be-

sprochenen Großanlagen angehen zu müssen. Haben Sie beispielweise schon einmal darüber nachgedacht, was Sie machen, wenn Ihre Großanlage fertig ist? Unsere nicht gerade eingeschoben gestalteten Anlagenteile lassen sich bequem unter dem Umfahrungsrahmen, in zwei Bettkästen oder senkrecht in einem Schrank verstauen. Abnehmbare Gebäude, Bäume, Telegrafmasten und Figuren sind dabei selbstverständlich. Diese lassen sich auch auf anderen Anlagenteilen verwenden. Den Themen und der Anzahl für Wechsel-Duplex-Anlagenteile sind keine Grenzen gesetzt. Man kann immer wieder etwas Neues schaffen, wenn man etwas Altes fertiggestellt hat. Vielleicht fühlt sich der eine oder andere Hobbyfreund von diesem



Eine Apfelbaumallee spendet zur Mittagszeit Schatten und Kühle. Saß hier der berühmte Wanderer – halb Philosoph, halb Eisenbahnbe-wunderer? Wir wissen es nicht und wünschen uns zurück in diese Zeit, nicht nur um ihn zu treffen. Lassen wir unseren Emotionen freien Lauf, denn dafür ist dieses Oe-Diorama gedacht – ebenso die weiteren, im Entstehen begriffenen. In Zöthain wird unterdessen die Milch für die Meißner Molkerei verladen, Rüben- und Güllewagen an einen Zug rangiert und Heu gewendet. (Gebäude: St. Zeuner; Ow, KKw, Zw: H. Knoblauch; GGw, HHw: Henke; Pw, C4 Oli: H. Scholz; Figuren: Omen, Preiser, Woytnik.)





Unser besonderer Dank gilt auch weiteren Mitwirkenden dieser Idee: St. Herforth (Planung), R. Neidhardt (Zubehörgestaltung), G. Peter (Rahmenbau), Ch. Kirchner (Gestaltung, Elektrik), E. Seemüller (Elektrik), M. Tiedtke, Euromodell B. Fonfara (Fahrzeugpatinierung) sowie den beteiligten Modellbahnfirmen: Henke-Modellbahnen (Fahrzeuge), SEM T. Eisenkolb (Fahrzeuge), Silhouette (Bäume), Silflor (Geländematten), Mo-Miniatur, Schnitker (Zubehör), Weinert (Peco-Gleismaterial) und Preiser, Repa-Omen (Figuren).