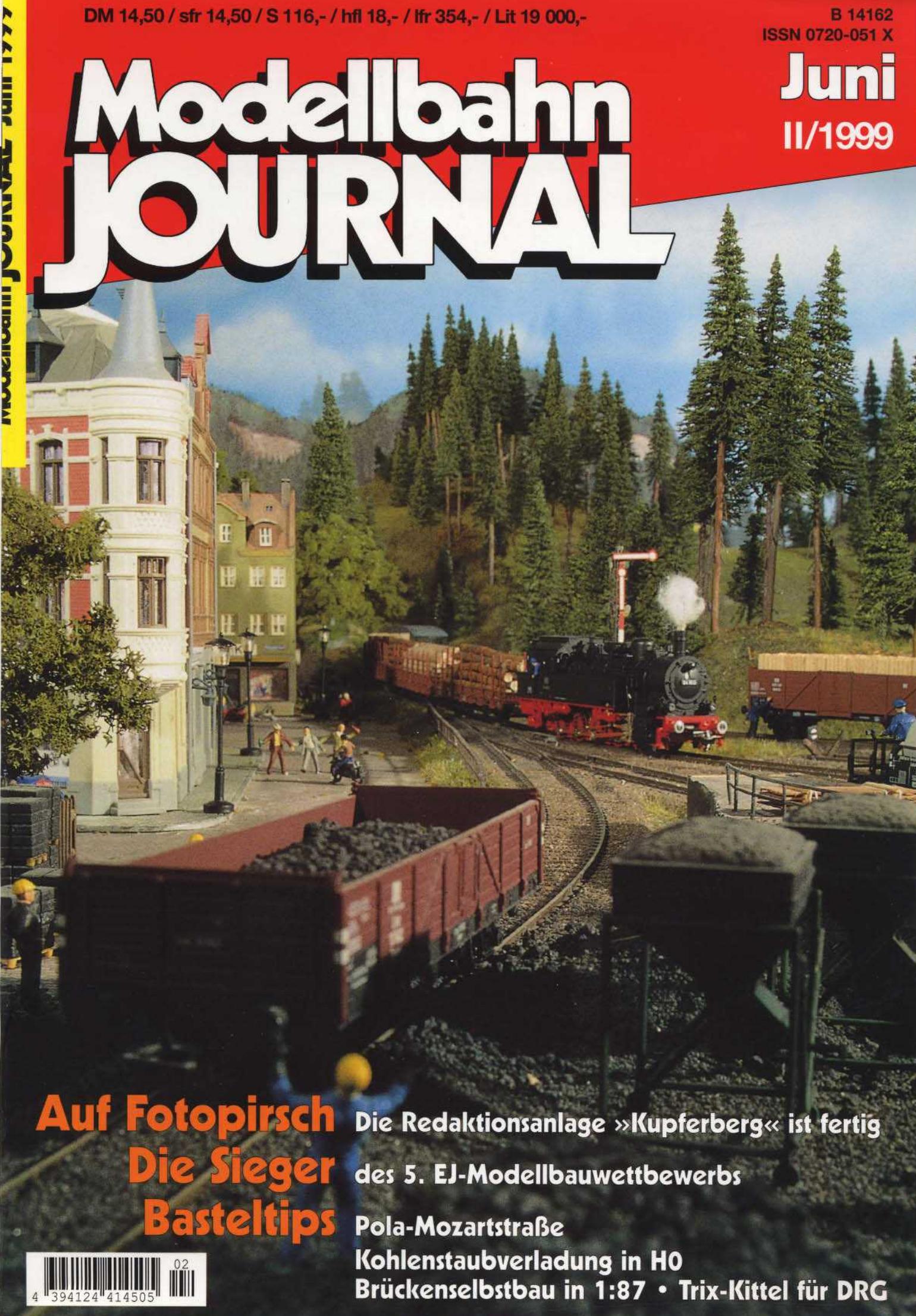


Modellbahn JOURNAL

Juni
11/1999



**Auf Fotopirsch
Die Sieger
Basteltips**

Die Redaktionsanlage »Kupferberg« ist fertig
des 5. EJ-Modellbauwettbewerbs

Pola-Mozartstraße
Kohlenstaubverladung in H0
Brückenselbstbau in 1:87 • Trix-Kittel für DRG



(Füllseite)

Inhalt

Modell

Redaktionsanlage Kupferberg (16. Teil): Das Finale am Kupferberg	6
Neue Stadthäuser von Pola und Fallner Prachtstraße und Hinterhof	16
Unser Zugporträt DR-Personenzüge in Hessen, Süddeutschland und Sachsen	20
Selbstgebaut: 19 1001 in Nenngröße 0	26
Modellbahnclub »Elbflorenz« versucht, Jugendliche zu begeistern	28
Preußische Impressionen: Die etwas andere Bekohlungsanlage	34
Damals in Southampton ... Titanic in Z	38
Der lange Weg zur „Endgültigen“ schrumpft, 1. Teil Niederguding	42
Exklusivbericht: Die Wittower Fähre	62
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb Der Traum vom Tank	70
Der Weißwasserviadukt der Mariazellerbahn Brückenschlag	74
Das EJ-Firmenporträt: Gützold	80
Auf schmaler Spur durch hohe Berge, 2. Teil In den Schluchten der Silvretta	82
Epochenwechsel: Gesellschaft für Brawas 89.3 Grüner Kittel	88
Von Märklin-C zu -K Niveau-Ausgleich ohne Übergangsgleis	89
Übergabebahnhof der Eisenbahnfreunde Breisgau, 2. Teil: Zweispurig in Hofstetten	90
Digitips: Steuersoftware WinBahn Classic Keine Angst vorm PC	94
Auswertung des 5. Modellbauwettbewerbs	96

Rubriken

Unsere Neuheitenschau	4
Bahn-Notizen	48
Schaufenster der Neuheiten	54
Auto-Neuheiten	58
Modellbahn-Notizen	59
Digi-News	59
Mini-Markt	100
Fachhändler-Adressen	116
Impressum	118
Neue Bücher	120
Bahn-Post	121
Sonderfahrten und Veranstaltungen	122

Titelbild: Ankunft in Kupferberg. Wie der Holzzug mit der 94er an der Spitze, hat auch unser Anlagenprojekt sein Ziel erreicht. Grund genug, Sie ab der nächsten Seite auf eine Fotoreise in die Bergstadt mit Spitzkehrenbahnhof zu entführen. Abb.: MV-HS

Editorial

Schöne heile Modellbahn- und Messewelt, könnte man meinen, studiert man die Zahlen der nun bald einen Monat zurückliegenden Ausstellung „Intermodellbau 99“ in Dortmund: Knapp 110 000 Besucher waren neugierig darauf, was fast 500 Aussteller, so viele wie nie zuvor, zu bieten hatten. Großen Wert legten die Veranstalter darauf, daß gute 10% der Schaulustigen aus dem Ausland angereist waren, vor allem natürlich aus den benachbarten Benelux-Staaten. Fast genauso hoch war die Quote bei Händlern und Firmen.

Natürlich war die Modellbahn stark vertreten. Neben fast allen wichtigen Herstellern zeigten in den beiden Hallen 27 Vereine 30 Anlagen, was sowohl für die Attraktivität der Intermodellbau wie den Akquisitionsfleiß des mitveranstaltenden Modellbahnverbands Moba spricht. Dazu gab es Sonderschauen über die Modellbahn in der DDR und die Iserlohner Kreisbahn. Stolz verkündete die Hauptveranstalterin Westfalenhalle, daß 38,3% aller Aussteller ihren Geschäftserfolg als gut oder sehr gut bezeichnet hätten und fast alle Besucher (92,5%) nächstes Jahr wiederkommen wollten.

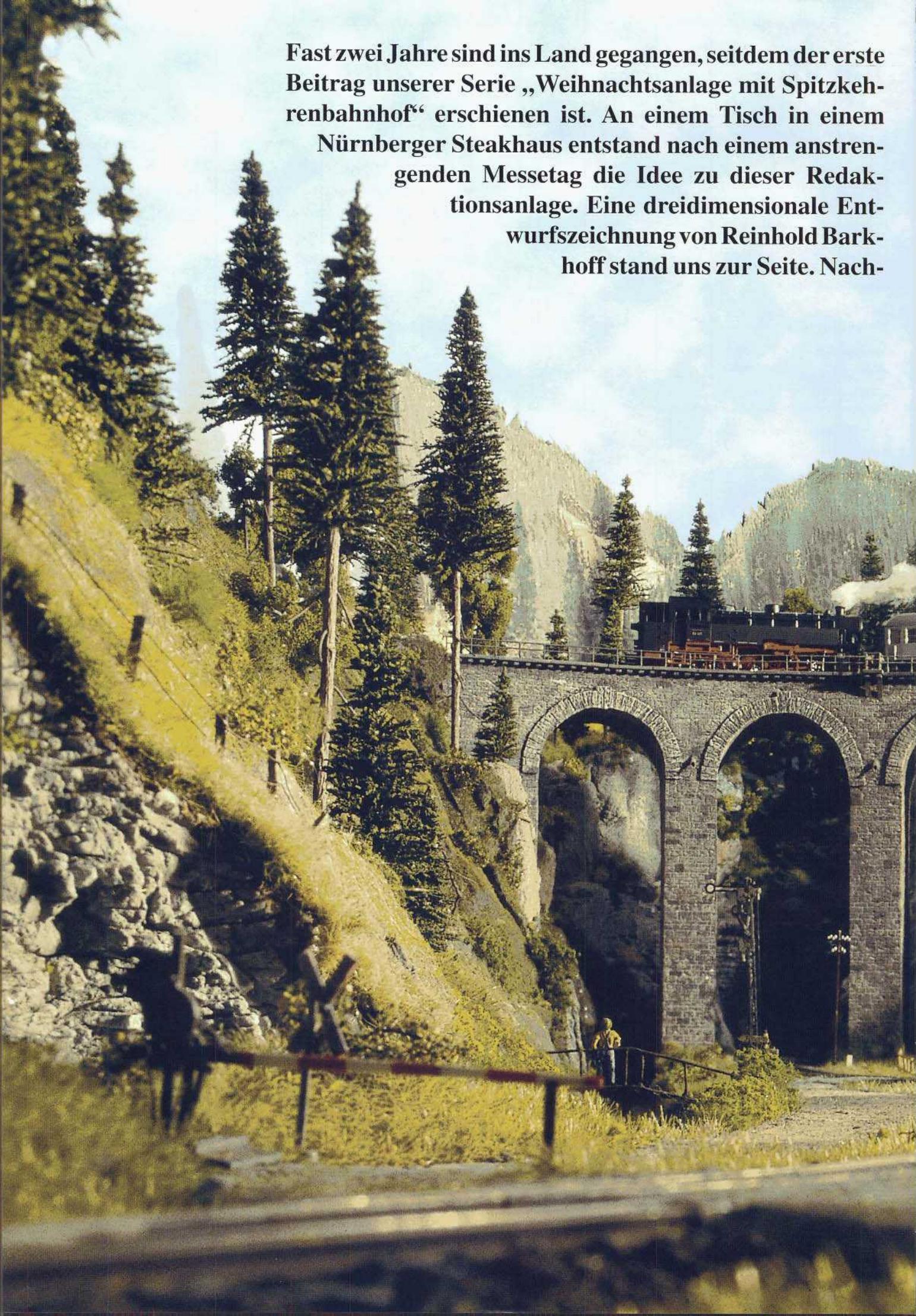
Hört man sich indes in der Szene etwas genauer um, so zeigen sich doch einige stumpfe Flecken auf dem glänzenden Bild. Dies betrifft weniger die Tatsache, daß die Besucherzahlen in Dortmund ein paar tausend Köpfe niedriger lagen als voriges Jahr. Damals hatten Schulferien und besondere Attraktionen zum 20jährigen Jubiläum der Intermodellbau einen Besucher-Bonus beschert. Karl-Friedrich Ebe, Messereferent der Moba, sieht jedenfalls jeden Wert über 100 000 als Erfolg: „Ständige Steigerung ist unmöglich“.

Kritisch ist vielmehr, daß immer mehr Messeplätze von dem Kuchen Modellbahn/Modellbau etwas abhaben wollen. Das Engagement der Verantwortlichen, für unser Hobby neue Anhänger zu gewinnen, kann man nicht hoch genug einschätzen. Andererseits ist nun genau das eingetreten, wovor viele schon seit längerem warnten: Ausstellungen und Messen liegen zeitlich und räumlich dicht aufeinander, jagen sich gegenseitig Teilnehmer und Publikum ab: So folgen im Herbst Leipzig, Stuttgart und der Köln-Ersatz München im 3 1/2-Wochen-Abstand. Für Firmen und andere Aussteller ist diese Hetzjagd nicht nur aus Kostengründen kaum zu bewerkstelligen. Das auf Messen gebundene Personal fehlt gerade zur Hauptproduktionszeit an anderer Stelle bitter. Die Folge: Kleinere und mittlere Hersteller müssen ihre Präsenz beschränken, verlieren Aufmerksamkeit und damit Umsatz.

Eine Lösung böte sich in besseren Absprachen der Termine, etwa im Zweijahresrhythmus wechselnd zwischen Nord und Süd bzw. Ost und West. Nur wer den Kuchen vernünftig aufteilt, läuft nicht Gefahr, daß schließlich nur noch ein paar Krümel übrigbleiben. Die Stunde der Wahrheit könnte schon in einem halben Jahr schlagen, wenn nach acht Tagen München klar ist, was im Süden in Sachen Modellbau geht und was nicht.

Christoph Kutter, Ingo Neidhardt

Fast zwei Jahre sind ins Land gegangen, seitdem der erste Beitrag unserer Serie „Weihnachtsanlage mit Spitzkehrenbahnhof“ erschienen ist. An einem Tisch in einem Nürnberger Steakhaus entstand nach einem anstrengenden Messetag die Idee zu dieser Redaktionsanlage. Eine dreidimensionale Entwurfszeichnung von Reinhold Barkhoff stand uns zur Seite. Nach-



dem Unmengen zugeschnittener Tischlerplattenstreifen verschraubt worden waren, ein austauschbarer Kopfbahnhof entstanden war und mit einer sozusagen revolutionären Begrünungsmethode die Vegetation „erstellt“ werden konnte, ist es Zeit für ...

Das Finale am Kupferberg

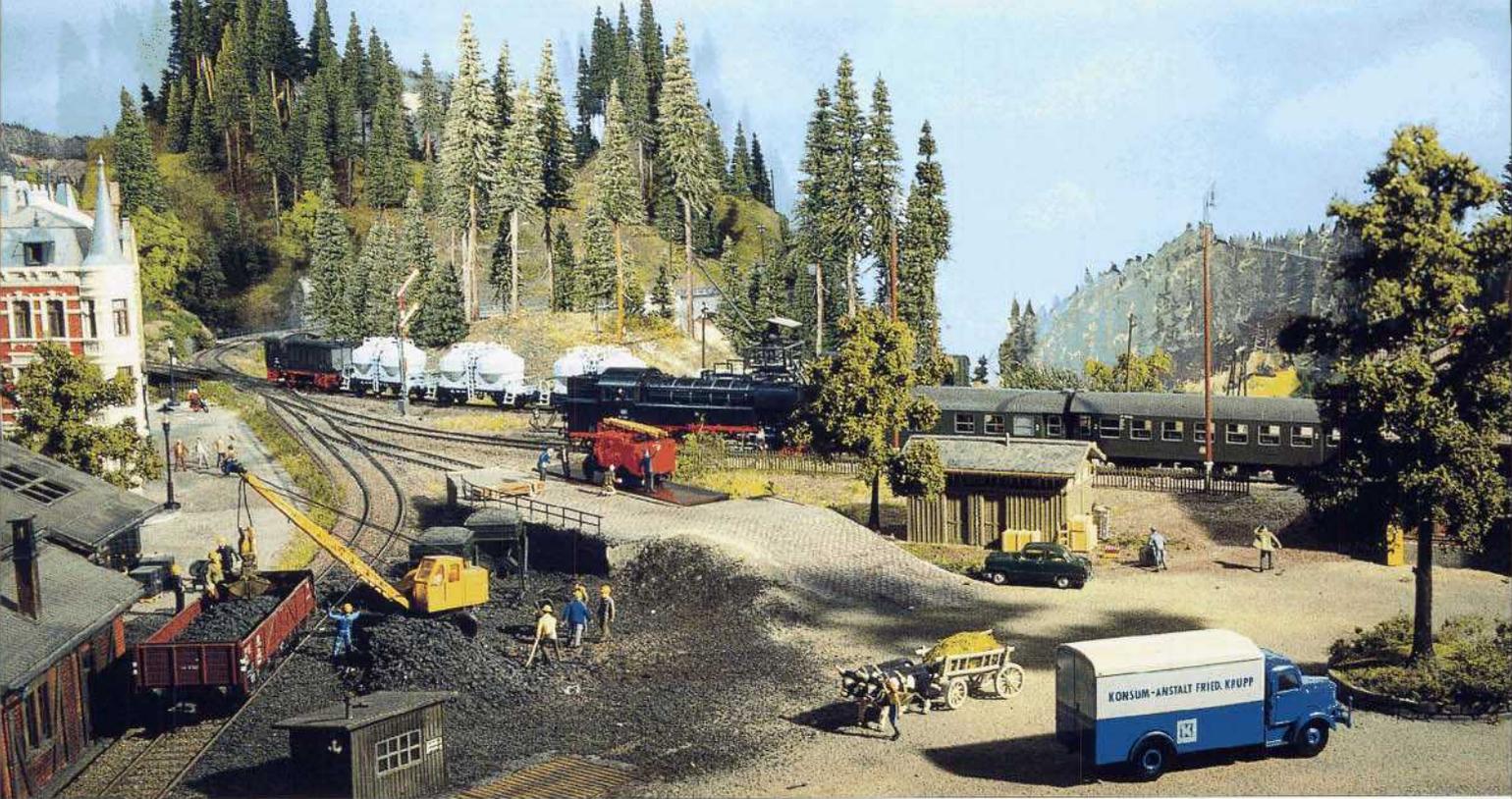




Eine Anlage für die Weihnachtsfeiertage sollte es werden, aber zum besagten Termin rollten gerade mal die ersten Züge. Von einer romantischen Landschaft, dem gigantischen Viadukt und satten Berg-

wiesen zwischen dichtem Forst war nur zu träumen. Nun ist es aber soweit, daß man sich am fertigen Zustand der Anlage erfreuen kann. Auf die Beschreibung einer Anlagenbereisung wollen wir ver-

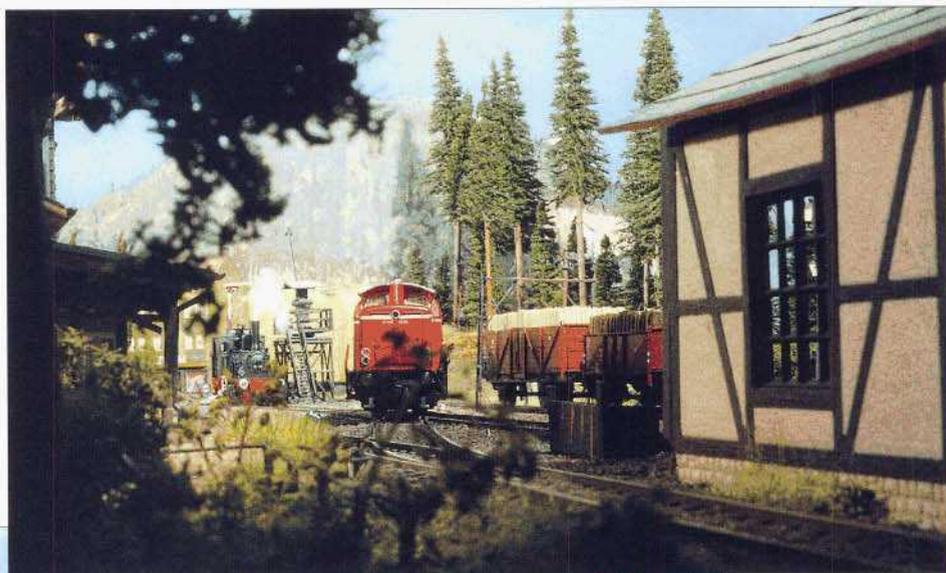
zichten und Sie in Form der Abbildungen mit auf die Erlebnisreise nehmen. Einen DB-Alltag in der Epoche III haben wir versucht hier nachzuempfinden und die Züge entsprechend in Szene gesetzt.



Mit Zementsilowagen (Piko) dröhnt die V 36 auf der hinteren Talstrecke davon. Der danach ausfahrende Personenzug nimmt dagegen den Weg über den Viadukt.

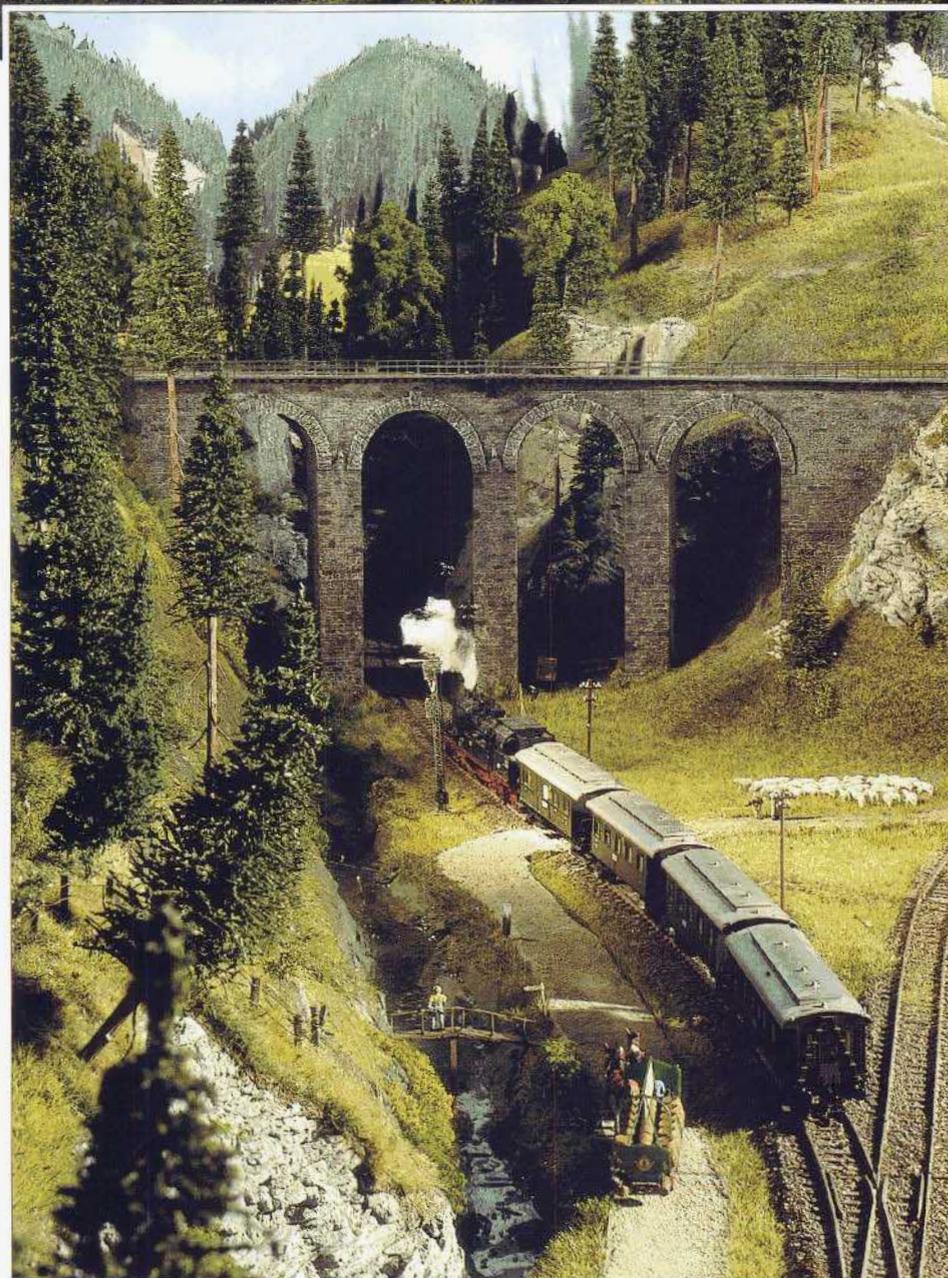
Vorhergehende Doppelseite: Weit geht der Blick in die Tiefe der Anlage hinein bis hin zum großen Steinviadukt. Majestätisch überspannt er das schroff eingeschnittene Tal und schafft die Verbindung zwischen Berg und Stadt. Mit einer langen Dampffahrt strebt eine 82 mit zwei Silberlingen dem Bahnsteig des Kopfbahnhofes entgegen.

Mit Volldampf in der Steigung! Dampflok-herrlichkeit en miniature am Hp2 zeigenden Kupferberger Einfahrtssignal. Die BR 65 und der Packwagen sind von Fleischmann.



Gemächlich setzt eine V 100 (Märklin-Modell mit Gaßner-Beschriftung) um. Ihr Weg geht mittels DKW quer durch das Areal. Am Bansen rastet eine der letzten im Einsatz stehenden T 3.

Auf dem Bahnhofsvorplatz geht es nicht ruhiger zu. Der Postillon leert den Briefkasten, und die Freiwillige Feuerwehr probt einen Einsatz. Am Bahnsteig trifft der Mittagzug ein.



Vom Kupferberg aus erhascht man diesen Blick auf den Bahnhof. Damit die 94 an die Kohle fahren kann, muß sich die T 3 (beide von Fleischmann) tief im Schuppen verstecken und vor der DKW Platz machen. Auf Nebenbahnen ging es eben eng zu.

Links ein Blick in den Kupferberger Graben, wo ein Personenzug mit Fleischmann-Wagen unterwegs ist. Rechts ein Motiv zwischen Kohlehandel und Schweigergasse.

Dampflokomotiven zerren scheinbar an den schweren Lasten und kämpfen sich den Berg hinauf. Oben im Spitzkehrenbahnhof Kupferberg rangieren und verteilen unterdessen andere Maschinen die Wagen zu Ladestraße und Anschlußgleisen. Im Lokschuppen wird schnell mal das Fahrwerk gewartet und am Kohlebansen der Tender gefüllt. Zwischendurch brummen auch zwei Diesellokomotiven und stehlen den Dampf den Show. Was sich im wahrsten Sinne des Wortes im Kupferberg abspielt, sieht man nicht. Eine doppelte Gleiswendel gestattet Zugfahrten zur Talsrecke hinunter und bereichert die Betriebsmöglichkeiten ungemein. Im unfertigen Zustand haben wir die Anlage auf der Münchner Modellbahnausstellung präsentiert und uns Lob und Kritik eingehandelt. Dem Betriebsbahner waren die Fahrmöglichkeiten zu minimiert, dem Landschaftsbauer die Natur „zu professionell“! Wie wir das mit ein paar Volt aus der Steckdose und einem elektrostatisch arbeitenden Beflockungsgerät erreichten, haben wir gleich vorgeführt!



