

MINIATURBAHNEN

Perfekter Anlagenbau mit Rolf Knipper



Vorbild + Modell:
Baureihe 143, DR-Güterwagen

- Planungs-Hilfe: Westerwald-Bahnhöfe
- Entscheidungs-Hilfe: Welche Baugröße?
- Bastel-Hilfe: Weinerts 86-Bausatz

Anlagenbau?!

„Nichts einfacher als das! Anfangen mit dem Holzgerüst, aufhören mit der Landschaftsgestaltung, Züge drauf – fertig.“

So einfach und einleuchtend dieses Rezept klingen mag, so schwierig scheint es manchmal zu sein, es in die Tat umzusetzen. Immer wiederkehrende Leserzuschriften zu diesem Thema machen deutlich, daß es so einfach offenbar nicht ist.

Der normale Anlagenbericht zeigt zumeist die fertige Anlage; Fotos von diversen Baustadien halten in der Regel ja nur auf, man kann das ja verstehen.

So haben wir Rolf Knipper, nicht nur ein begnadeter Anlagenplaner und -Zeichner, sondern auch ein versierter Anlagenbauer, gebeten, den Aufbau einer Modellbahnanlage von Anfang bis Ende zu dokumentieren. In seinem Artikel „Trennungsbahnhof im Mittelgebirge“, dessen erster Teil auf Seite 8 beginnt, beschreibt der Praktiker, welche Überlegungen schon bei der Planung anzustellen sind (auch so ein Thema, bei dem Unsicherheiten „draußen im Lande“ bestehen!), und wie der Unterbau in diesem konkreten Fall aussieht. Im nächsten Heft kommt dann der Landschaftsbau zum Zuge.

Wenn hier nun von Überlegungen zur Planung die Rede ist, so wird sich mancher fragen, was das denn nun mit Anlagenbau zu tun habe. Deshalb auch hierzu eine kurze Bemerkung: Anlagenthema, geplanter Fahrzeugeinsatz, Sinn und Zwecke bestimmter Gleise beeinflussen zu einem nicht geringen Teil den Aufbau einer Modellbahnanlage. Gegebenheiten, die im nachhinein nur schwer, oftmals gar nicht mehr zu verändern sind. Wenn also Rolf Knipper überlegt, daß auf der N-Anlage viel Fahrbetrieb ablaufen soll – bei minimalem Rangierbetrieb –, so tut er das in erster Linie mit Rücksicht auf die hinlänglich bekannten Stromabnahmeprobleme in der Baugröße N.

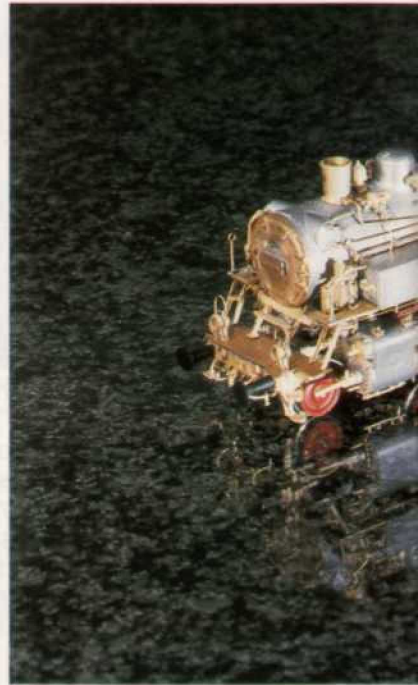
Zu ganz ähnlichen Überlegungen – wenn auch mit anderen Ergebnissen – kommt übrigens auch Dr. Hans-Jörg Windberg in seinem Artikel auf Seite 64.

Die Frage „Wie wird eine Anlage gebaut?“ versucht unsere Titelstory zu beantworten. Weil aber der Anlagenbau eine fortschreitende Angelegenheit ist (zumindest sein sollte), wird es der eine oder andere Leser sicherlich sehr begrüßen, daß über den Aufbau der Anlage ein 90-minütiges Video gedreht worden ist. Hier kann dann in bewegten Bildern der Fortschritt im Anlagenaufbau verfolgt werden. Ein Artikel in Print-Medien kann dies – zugegebenermaßen – nicht leisten.

Joachim Wegener



Fahrt frei für die 82er: Passend zu Pikos Ankündigung eines H0-Modells stimmt uns das von Dipl. Ing. Herbert Stemmler am 6.9.1969 bei Siershahn aufgenommene Foto auf die neue Folge unserer Serie „Streckenwanderung“ ein (Seite 34).



Die Roco-143: Alles über das Vorbild und das Modell ab Seite 42 und 44. Foto ots





MIBA

MINIATURBAHNEN

3/93

Da steht sie auf ihrem Marmorsockel und glänzt – Weinerts 86! Jan Bruns und Lars-Christian Uhlig befassen sich erneut mit der „Tenderlok für jeden Einsatz“. Heute beschreiben sie die Arbeiten am Gehäuse, die Lackierung und den Zusammenbau – ab Seite 68

Foto Jan Bruns



Einem aufmerksamen MIBA-Leser gefiel der Bauvorschlag „Koblenz-Moselweiß“ in MIBA 10 und 11/70 so gut, daß er sich an den Selbstbau heranwagte.

Lesen Sie ab Seite 24, wie Werner Meyer dabei vorgeht.

Zeichnung Pit-Peg

Titel:

Rolf Knipper beginnt in dieser MIBA mit seiner Beitragsfolge „Anlagenbau“. Er beschreibt anhand der N-Anlage „Trennungsbahnhof im Mittelgebirge“ detailliert, wie er dabei vorgeht: von der Idee zur Planung und deren Umsetzung bis hin zur fertigen Anlage.

Unser Titelbild zeigt einen Ausschnitt aus dem Bw-Gelände.

Foto Rolf Knipper

ZUR SACHE 3

LESERBRIEFE 6

MODELLBAHN-ANLAGEN

Trennungsbahnhof im Mittelgebirge (1) 8

VORBILD + MODELL

Konjunktur für DR-Güterwagen (2) 20
Einheits-Lok mit Weltniveau 42
Universalgenie Rocos neue 143 44

MODELLBAU

Comeback für Koblenz-Moselweiß 24

UMBAU-PRAXIS

Eine Märklin HR 800 wird gesupert 30

STRECKEN-WANDERUNG

Grenzau: Der gute Ton macht die Musik 34

MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Modell-Oberleitung – selbstgebaut! (2) 56
Auf welchen Schienen läuft das Hobby? 64

SELBSTBAU-PRAXIS

Tenderlok für jeden Einsatz (2) 68

NEUHEITEN 16
78

HAUSMITTEILUNG 33
LESERSERVICE 50
PANORAMA 54
BÜCHER 62
TERMINE 82
VORSCHAU 98
IMPRESSUM 98

MIBA 12/92, „Köln: Keine Krise“

Stich ins Wespennest

Seit 45 Jahren bin ich aktiver Modelleisenbahner, war zwischenzeitlich 5 Jahre in der Entwicklungsabteilung der Fa.PIKO und bin seit ca. 20 Jahren Modellbahnhändler.

Ausgabe 12/92 der MIBA. Titelblatt unten, obere Zeile: „Keine Krise: Köln 1992“.

Das ist doch ein Druckfehler.

Anstelle des Doppelpunktes müßte ein Fragezeichen stehen. Eine Schwalbe macht ja bekanntlich noch keinen Sommer und 100 000 Schaulustige sind noch keine Garantie für hohe Umsätze in der Branche. Das werden wohl alle oder die meisten Händler bestätigen. Auch die im Heftinneren genannten 200 Millionen Umsatz bei Märklin sagen gar nichts.

Woher das kommt? Sonderserien, die Sammler anlocken, überhöhte Preise, die die Modellbahn als Spielzeug (und das sollte sie wohl ursprünglich mal sein) ins Abseits manövrieren.

In den vergangenen Jahrzehnten war sich die Industrie doch einig, daß man nicht nur von einigen Spitzensportlern leben kann. Die Masse macht's! Trotzdem führte der Weg weiter weg vom Spielzeug zum hochwertigen Sammlerobjekt. Genau in diese Kerbe haut auch der Beitrag von Herrn Grebler.

Lesen Sie den blauen Kasten auf Seite 85. Dort ist alles gesagt! Seit 1985 gibt es ein Modell der Baureihe 56 mit zu öffnender Rauchkammertür. Vor einiger Zeit erst wollte ein Kunde diese Lok wegen dieser Rauchkammertür haben. Aber er wollte sie ohne Motor, weil er nur den Ausschlack- bzw. Ausblasvorgang in seinem Bw darstellen möchte. Das rechtfertigt doch nie diesen zwar effektvollen, aber kostspieligen Gag. Als echter Spieleffekt auch ungeeignet, da die Tür das öftere Öffnen und Schließen kaum übersteht.

Man muß gar nicht in die konkrete Konstruktionstätigkeit gehen, wie Herr Grebler. Man kann schon vorher weglassen, was das Modell unnötig belastet, auch wenn noch so laut danach geschrien wird. Leider haben es die Modelleisenbahner mit selbst verschuldet, daß die Preisentwicklung, bedingt durch erhöhte

Entwicklungs- und Herstellungskosten, so verlief. Ein typisches Beispiel ist die Kurzkupplung (jetzt steche ich bewußt ins Wespennest). Ich kenne kein einziges spielendes Kind, welches schon danach schreit. Aber Profis, die das Zeug nur in der Vitrine stehen haben oder, was noch viel schlimmer ist, die Fahrzeuge nur in „unzerkratzten Originalschachteln“ aufbewahren, die wollen sich am ästhetischen Anblick eines kurzgekuppletten D-Zuges erfreuen. Solch hochgestochener Blödsinn wird als Begründung serviert. Ich hätte ja nichts dagegen, wenn es nicht (unser) gutes Geld kosten würde.

Ich möchte damit zum Ausdruck bringen, daß die Modellbahnindustrie sich konsequent vom Spielzeug entfernt und dadurch viele Kunden oder Nachwuchskunden bereits verloren hat. Die anderen äußeren Einflüsse wie Computermarkt rechne ich gar nicht. Daß diese Entfernung noch dazu in einer Einbahnstraße stattfand, verschlimmert es noch. Man kann doch das eine tun, ohne das andere zu lassen. Spielmodellbahn ist gefragt. Diese würde garantiert aus der Krise herausfahren. Man sollte mal darüber nachdenken, wann, warum und für wen eigentlich Modellbahn entstanden ist. Vielleicht kommt die Erleuchtung, bevor es ganz zu spät ist.

Werner Ilgner, O-9340 Manenberg

MIBA 10/92 und 1/93:BVZ-Wagen

Ein Blick aufs Vorbild genügt

Beim Studieren des ersten Artikels in MIBA 10/92 haben mich einige Aussagen bezüglich der Bemo-BVZ-A-Wagen genervt. Druck, Fensterzahl usw. ist ja auch alles in Ordnung, aber schon beim ersten Beitrag hätte erwähnt gehört, daß der A-Wagen eben einen Zentimeter zu kurz ist.

Besonders seltsam wirken auf mich die (an sich zahlmässige richtigen, aber von den Fensterzwischenräumen her zu großen) Abstände. Für mich ist dieser Wagen daher nicht akzeptabel.

Noch schlimmer ist bei Bemo eigentlich nur noch der FO-A-Wagen ausgefallen, von dem man auch sagen könnte, die Fensterzahl stimmt. Er ist und bleibt aber trotz der FO-

Drehgestelle und der FO-Lackierung ein artreiner RhB-Wagen. Und um das festzustellen, genügt nur ein Blick auf das Vorbild.

Rudolf Julier, Augsburg

MIBA 1/93, Bemos BVZ-Wagen

Bemos Weg: Absolut vertretbar

Hätte ich nicht obengenannten Artikel in der MIBA gelesen, wäre ich wohl nie darauf gekommen, daß der BVZ-A-Wagen um fast einen cm zu kurz geraten ist. Aber auch jetzt, nachdem ich es ganz genau weiß: Es stört mich nicht und mein A darf weiterhin im Glacier-Express verkehren.

Was ich damit ausdrücken möchte: Für mich ist weniger die absolute Maßstabstreue – obwohl in der Regel diese bei Bemo ja peinlich genau stimmt –, sondern der Gesamteindruck ausschlaggebend für den Kauf oder Nichtkauf eines Modells, und dieser stimmt doch in jedem Fall!

Aus diesem Grunde ist meine Antwort auf die konkrete Frage ganz klar „nein“; ich bin nicht bereit, für ein Modell, bei welchem alles identisch ist mit einem anderen Wagen, außer eben der Länge, den doppelten Preis zu bezahlen. Ich finde den eingeschlagenen Weg von Bemo absolut vertretbar und richtig. Übrigens glaube ich, daß ein Teil der Bemo-Kunden ihre Meinung bereits auf anderem Weg kundgetan hat.

Erich Diener, Steinhausen

MIBA 1/93 BVZ-Wagen

Das hätte es früher nicht gegeben

Mit Interesse verfolge ich Ihre Beiträge zum Thema Schmalspurbahnen, ist es doch der Bereich Eisenbahn, der meine „Liebe zur Bahn“, nach langen Jahren des Vergessens, wiedererweckt hat.

Dies geschah zufällig zur gleichen Zeit wie die Markteinführung der Bemo-Schmalspurprodukte. So ist es auch wenig verwunderlich, daß ich als Sammler der ersten Stunde alle Fahrzeuge, Varianten und Sondererien von Bemo besitze.

Dabei bedauere ich es sehr, daß bei Bemo offensichtlich mittlerweile

andere das sagen haben. Schon seit einiger Zeit fallen mir vermehrt Mängel bei der Lackierung, Bedruckung etc. auf.

Und dann der BVZ-A-Wagen, eine Nachbildung, die es unter dem damalig Verantwortlichen, Herrn Göbel, so sicherlich nicht gegeben hätte. Ich glaube, der von Ihnen im MIBA-Beitrag angesprochene Kostenfaktor dürfte kein Argument sein; jeder normale Hersteller macht bei einem solchen Waggonmodell doch eine Mischkalkulation, um die Kosten unterzubringen.

Und: bei anderen Wagenserien wird doch auch so verfahren, wie ehemals von Bemo gewöhnt, nämlich perfekt (siehe Bernina-Wagen). Und auch der sicherlich wichtige und richtige Aspekt, daß die Absatzchancen für einen Erste-Klasse-Wagen geringer seien, mag nur im Ansatz richtig sein (zumindest auf die Bemo-Modellpolitik bezogen); denn: Wieviele Speisewagenmodelle werden wohl verkauft, wenn es schon beim Vorbild nur zwei Stück diese Typs gegeben hat? Diese Modelle sind doch auch maßstäblich und bezahlbar.

Dieter Albrecht, Herbrechtingen

MIBA 1/93, Editorial und BVZ-Artikel

Auf dem Teppich bleiben

Zum Leitartikel in MIBA 1/93 einige Anmerkungen. Hingewiesen wird auf die Problematik der hohen Preise durch immer perfektere Modelle, hervorgerufen durch die Modellbahner selbst. Diese sind dann nicht mehr bereit, erhöhte Preise zu bezahlen.

Einige Seiten weiter werden dann die neuen BVZ-Wagen von Bemo zerpfückt. Es werden Forderungen gestellt, welche diese Wagen weiter verteuern würden. Muß das sein?

Man sollte sich das Gesamtprogramm von Bemo anschauen und wirklich damit zufrieden sein und die Firma nicht auf einen Weg zwingen, den wir alle irgendwann bitter zu spüren bekommen.

Da wird bemängelt, daß der eine Wagen 9,5 mm zu kurz ist, daß die Kopfstützen nicht als extra Spritzlinge hergestellt werden.

Wie viele Modellbahner machen sich die Mühe, überhaupt Kopfstüt-

zen zu bemalen?

Wir sollten doch auf dem Teppich bleiben und froh sein, daß diese Modelle überhaupt erhältlich sind.

Als vor vielen Jahren die ersten auf 1:100 verlängerten Schnellzugwagen erschienen, waren alle begeistert, auch die MIBA. Ich glaube, daß diese Modelle bei den meisten Modellbahnern heute eingesetzt sind. Niemand stört sich daran, daß diese Wagen zu kurz sind, wenn auch heute eine Vielzahl an maßstäblichen Wagen erhältlich ist.

Sie als Redaktion der ältesten Modellbahnzeitschrift sollten eine solche Diskussion erst gar nicht anheizen, sondern die realen Probleme der Modellbahnindustrie verständlich darlegen. Wir alle sollten Verständnis dafür haben, wenn akzeptable Kompromisse dabei herauskommen.

Rudolf Kirchner, Ellerstadt

MIBA 12/92, Editorial

Wider den Dioramismus

In der MIBA 12/92 heißt es so schön: „Eisenbahn schlechthin: Das heißt Beförderung von Menschen und Transport von Gütern. Das sind rastlos rollende Räder, Tag und Nacht: Wir FAHREN!“

Was aber tun die Miniaturbahnen (und -anlagen) in ständig zunehmenden Maße? Sie degenerieren zum Diorama...

Bei vielen in den letzten Jahren vorgestellten Anlagen hat man den Eindruck, als sei die Planung schon im Hinblick auf das Fotografieren – mit dem Ziel einer MIBA-Veröffentlichung – erfolgt.

Daß die Fotogenität wichtiger scheint als die Funktionalität, beweisen die vielen in den letzten Jahren auf dem Markt gekommenen Lokmodelle: Die Detaillierung wurde bis zur Perfektion getrieben – jedoch unter Vernachlässigung der Antriebsoptimierung.

Wenn der Sinn der Eisenbahn (laut MIBA 12/92) im FAHREN besteht und nicht im „In-der-Handhalten von Waggonen“ – dann ist die penible Detaillierung der Waggonunterseiten in erster Linie ein preissteigerndes Moment. Wobei eines bemerkenswert ist: Die gleichen Modellbahner, denen der Waggonbo-

den nicht minuziös genug sein kann, stören sich überhaupt nicht daran, daß die Kupplungen demgegenüber geradezu monströs sind.

Warum sieht man auf vielen Anlagen zwar mit viel Akkuratessse gestaltete Betriebswerke, aber keine Rangierbahnhöfe mit Ablaufbergen? (Dabei sind doch Gleichstrom-Loks besser für den ständigen Fahrtrichtungswechsel geeignet als Wechselstromloks). Rangieren ist nun mal ein essentieller Sektor des Eisenbahn-Betriebes. Sollte etwa auch hier der Drang zum Dioramismus und zum Table-Top-Foto der Beweggrund sein?

Rudolf Preisler, Loxstedt-Nesse

MIBA 12/92 "Limitierter Ludwig"

Dankbar für Belieferung

Mit großem Interesse las ich in MIBA 12/92 den Leserbrief von Herrn Graf, der sich über die Firma Märklin beschwert (Ludwigszug).

Mit genauso großem Interesse las ich aber auch die Werbung der Firma Märklin für ihren „Insider-Club“. Hier soll man pro Jahr 125,- DM bezahlen, um dann auch mit Sicherheit die limitierten Fahrzeuge zu bekommen. Sie sollen nur den Mitgliedern zugänglich gemacht werden.

Offensichtlich soll dem Kunden hiermit klargemacht werden, daß er dankbar sein darf, wenn er von der Firma Märklin beliefert wird. Diese Dankbarkeit soll dem Kunden dann auch noch 125,-DM/ Jahr wert sein.

Der Kunde wird hierbei weiterhin gezwungen, gleichzeitig das Märklin-Magazin zu abonnieren und einen Märklin-„Jahreswagen“ zu kaufen, den er aber wahrscheinlich überhaupt nicht haben will (beides gehört zu den „Leistungen“).

So etwas ist eine Frechheit!!!

Wir Modellbahner müssen darauf achten, daß nicht unser gesamtes Hobby limitiert wird.

Stefanie Franke, Kiel

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns das Recht zur sinnwahren Kürzung vor.



Ein bereits durchgestalteter Ausschnitt der N-Anlage. Trotz geringer Anlagentiefe ergibt sich durch die Halbre relief-Hintergrundhäuser eine gute Tiefenwirkung.

Trassenbau am Rande des Bahnhofs; hier entsteht das Überführungsbauwerk am linken Anlagenrand.

