

Eisenbahn JOURNAL März 2005

Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 Schweiz sfr 14,80 BeNeLux € 8,65 Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 Finnland € 10,90

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

März
3/2005



Mehrsystemloks

Nicht wirklich grenzenlos

Vorbild und Modell

Baureihe 75^{4, 10-11}

US-Anlagenporträt

Potahontas Mining Company



4 190753 907407

(Füllseite)

Schrecken und Chancen

Beim Thema „China“ denkt der brave Deutsche heutzutage immer öfter an „gelbe Gefahr“ als an Kunst, Kultur und Kulinarik. Allerdings fürchtet er sich nicht mehr vor Missionare köpfenden Boxern oder Maos blau uniformierten Ameisen. Das Schreckgespenst des frühen 21. Jahrhunderts – wie übrigens auch schon des frühen 20. – sind die nimmermüden, bienenfleißigen und dabei äußerst genügsamen chinesischen Arbeiter, nun im Schulterschluss mit ihrem raffgierigen, skrupellosen Spießgesellen, dem heimischen Manager oder Firmenboss.

Seit „nach China gehen“ zur Kampfparole der Kostenkiller und Shareholder-Value-Propagandisten geworden ist, rückt das Reich der Mitte immer mehr ins Blickfeld der aufgeschreckten Modellbahner. Erstaunt entdecken sie nun, dass „aus China kommen“ in der Modellbahnbranche längst alltäglich ist.

Dies gilt nicht nur für die Riege der Kleinserienhersteller, denen es in Korea zu teuer wird, oder für die Firma Liliput, die als Tochter des chinesischen Spielwarenriesen Kader keinen Hehl aus der Herkunft ihrer Produkte macht. Selbst Horst Fleischmann, der tapfer und stolz den Modellbahn-Standort Deutschland verteidigt, kommt nicht umhin, in seinen Modellen gegebenenfalls Teile aus Fernost-Fabriken zu verbauen. Decoder und ähnliche Komponenten müssen eben auf dem Weltmarkt erstanden werden.

Seit Jahren importiert Deutschland allein aus China ebenso viel Spielzeug wie hierzulande überhaupt hergestellt wird. Zwei Drittel der weltweiten Produktion von Modellbahn- und Zubehörartikeln stammen aus Asien. Gemessen daran nimmt sich der Fernost-Anteil am deutschen Modellbahnmarkt eh bescheiden aus. Anders als in Amerika, wo kleine Loks, Wagen etc. in aller Regel von jenseits des Pazifiks stammen, legt hier die Modellbahnbranche großen Wert auf (zumindest) EU-Herkunft. Dass dies dazu führt, dass Arbeitsplätze in Billiglohn-Länder wie Ungarn oder die Slowakei verlegt werden, ist bedauerlich. Zu vermeiden ist es nicht.

Eher beeindruckt aber, in welchem geringen Maße dies geschieht. Wie man weiß, ist die Modellbahnfertigung höchst handarbeitsintensiv und praktisch nicht weiter zu automatisieren. Von 70% Personalkostenanteil spricht Fleischmann. Roco im billigeren Österreich geht von 52% Lohnkosten aus. Sollte man da nicht einen Run

auf günstigere Standorte erwarten? Er ist ausgeblieben und wird wohl auch in Zukunft ausbleiben. Die Firmen der Modellbahnbranche sind bodenständig und traditionsbewusst – Ausnahmen bestätigen die Regel. Zudem wissen Eigentümer und Manager sehr genau um Wert und Können ihrer Beschäftigten – und um das Image ihrer Marken. Märklins Aufsehen erregender Stellenabbau in Göppingen ist kein Menetekel. Die Firma holt lediglich nach, was sie zu Boomzeiten versäumt hat.

Ohnehin kann Billiglohn-Produktion für deutsche Firmen nicht nur die Gewinnspanne erhöhen. Sie kann, klug angewendet, sogar hiesige Arbeitsplätze erhalten oder gar schaffen. Bestes Beispiel ist derzeit Piko: Die Billiglinie „Hobby“ traf voll ins Schwarze. Sie entspricht nicht nur dem aktuellen Geiz-ist-geil-Trend, sondern schuf auch ein im Lande der Hochpreisbahnen neues Marktsegment, dessen Erfolg den Großen der Branche zu schaffen macht. Das fast konkurrenzlos niedrige Preisniveau verdankt Piko-Hobby seiner Herkunft aus chinesischen Fabriken und großen Serien. Gleiches in Europa durchzuziehen, ist nicht möglich. Man kann also abwarten, bis andere Hersteller auf den Fernost-Zug aufspringen. Limas Neu-Eigner Hornby sitzt bereits im 1.-Klasse-Abteil.

Falsch wäre freilich, „China“ generell mit „billig“ gleichzusetzen. Chinesische Modellbahnhersteller, wie der für Auftraggeber in aller Welt arbeitende Riese Sanda Kan, bieten ein Qualitätsniveau, das dem europäischen nicht nachsteht. Solche Produkte haben natürlich auch in China ihren Preis. Vor allem darf der Aufwand für Personal, Zeit und (Reise-)Kosten nicht unterschätzt werden. Manch bemerkenswertes Nischen-Modell der letzten Jahre wäre jedoch nie in Großserie entstanden, gäbe es nicht die Möglichkeit fernöstlicher Auftragsfertigung.

Als Detail am Rande sei die relative Ehrlichkeit der China-Kunden zu loben: Keiner bezeichnet solche Modelle als „Made in Germany“ – obwohl von Rechts wegen nur wichtig ist, dass eine Ware „nach ihrer geistigen Konzeption und Formgebung vom Publikum als deutsches Erzeugnis anzusehen ist“. Jedes in Deutschland konstruierte und heimischem Original nachgebildete Lokmodell dürfte dieses Kriterium locker erfüllen, vor allem, wenn es vor dem Verkauf hier noch getestet und verpackt wird.

CHRISTOPH KUTTER



TITELBILD: Mit der modernen Generation der Mehrsystemloks sollte es endlich gelingen, elektrische Systemgrenzen zu überbrücken. Stattdessen behindern derzeit zum Teil noch sicherheitsrelevante Belange, aber auch Bürokratie den wirklich freizügigen, grenzüberschreitenden Einsatz der „Europa-Loks“, die daher größtenteils noch konventionelle inländische Zugleistungen bestreiten, wie 182 008, die hier im Oktober 2002 einen Güterzug von Köln nach München bringt.

FOTO ANDREAS RITZ

Vorbild

Impressionen

Lo(c)kruf des Winters **6**

Moderne Bahn

Mehrsystemloks: Anpassung contra Kleinstaaterei **10**

Aktueller Betrieb

V 180 – Déjà vu im Thüringer Oberland **20**

Nebenbahn-Porträt

Die Lokalbahn nach Falkenstein **24**

Grubenbahn

Der letzte Abraumzug der LMBV **28**

Vorbild und Modell

75^{4, 10-11} im Vorbild

Großherzogliche Kraftprotze **40**

75^{4, 10-11} im Modell

Der Kraftprotz in H0 von Liliput **46**



V 180 – Déjà vu:

Wie einst bei DB Regio mussten alte „Babelberger“ in Thüringen wieder einmal aushelfen – nun bei Railion

• ab Seite 20

Großherzogliche Kraftprotze:

Sie waren nicht nur die letzten, sondern auch die leistungsstärksten Tenderloks der Badischen Staatseisenbahnen. Alles über die Gattung VI c, die spätere Baureihe 75.4, 10-11, im Vorbild

- ab Seite 40 – und über das neue 75er-Modell in H0
- ab Seite 46



Modell

Anlagenporträt H0 Pocahontas Mining Company	52
Serie „Im Banne der Kleinbahn“, Folge 13 Am großen Viadukt	60
Anlagenporträt • Wettbewerb, Folge 10 Steinbach am Wald	66
Gebäudeumbau Tankstelle am Eck	72
Landschaftsgestaltung Neubaustraße	76
Basteltipp Zweitakter-Mischanlage für Busch-Tankstelle	79
Landschaftsgestaltung Bäume selbst gebaut: Die Natur als Vorbild	80
Anlagenbau-Serie Bossel–Blankenstein Die Modell-Kleinbahn / 1	84
Gestaltungsvorschlag Auf dem Klinnerhof	88
Fahrzeugbau Unkrautspritzwagen in Spur 1	92

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	30
Modell-Neuheiten	48
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Bücher, Videos etc.	104
Mini-Markt	107
Auktionen • Börsen • Märkte	113
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:
JOCHEN SCHMIDT, DR. WILHELM BURGER,
WOLFGANG LANGMESSER, ROLF KNIPPER



Wie einst im Harz

Wolfgang Langmesser hat seine Anlage nach Motiven der Kreisbahn Osterode–Kreiensen weitergebaut. Naturgetreue Landschaft rund ums große Viadukt • ab Seite 60

Ruhrgebiet mal anders

Auf den Spuren der Kleinbahn Bossel–Blankenstein zeigt Rolf Knippers neue Serie den Ruhrpott der 60er-Jahre wie ihn kaum einer kennt: Mit modellbahngerechten Industrien, Gleisanschlüssen und Zechen • ab Seite 70





Lo(c)kruf des Winters

Zugegeben: Selten ist sie schon, die **Bilderbuch-Winterstimmung**. Dennoch gibt es auch heute noch fast jedes Jahr einige Tage, an denen nach ausgiebigen Schneefällen die Wintersonne für zauberhaftes Glitzern der tief verschneiten Landschaft sorgt. Ambitionierte Fotografen unter den Eisenbahnfreunden lockt da auch ganz „alltägliche“ Dieseltraktion an die von „Väterchen Frost“ regierte Strecke • BILDER VON MICHAEL GIEGOLD

Als Fotograf
erliegt man dem
Lo(c)kruf des
Winters und macht
sich auf, mit klam-
men Fingern die
fantastische Stim-
mung im Bild
festzuhalten

Am Vorweihnachtstag des Jahres 2003 bedient zwischen Köditz und Vogelherd eine 294 den Anschluss einer Brennstofffirma (links). Dies ist der einzige Güterverkehr der Strecke Hof-Bad Steben, die ansonsten im Personenverkehr hoch frequentiert ist – hier ein 628 auf dem Weg ins Staatsbad im Februar 2003 (unten).





Man ahnt schon einen Hauch von Frühling, als am 24. Januar 2004 der mit einer 218 bespannte „Vierländerexpress“ München–Leipzig auf dem Unterkotzauer Viadukt die Saale überquert (oben).

Um Züge und Technik am Laufen zu halten, müssen viele Eisenbahner auch dann Dienst tun, wenn der Schnee leise rieselt, die Eisblumen blühen und andere herrliche Winteraufnahmen machen



Einer der wahren Helden des winterlichen Betriebs trotz hier im Vorfeld des Betriebshofs Hof Eis und Schnee (links), während im Hofer Hbf ein vom „eisigen“ Einsatz gezeichneter 612 rangiert (unten) – Aufnahmen vom 25. Dezember 2001.



Systemanpassung contra Kleinstaaterei

Mit der **neuen Generation von Mehrsystemlokomotiven** sollte die Vision von der Harmonie unter europäischen Fahrdrähten nun endlich Wirklichkeit werden und ein freizügiger Lokeinsatz die Zukunft bedeuten. Doch die europaweite Interoperabilität scheitert (noch) an der ungleich größeren Vielfalt nationaler Zugsicherungssysteme, Betriebsvorschriften und Zulassungsverfahren • VON KONRAD KOSCHINSKI