Eisenbahn JOURNAL

2
2009

Super Anlagen

ZKZ B 7539 Sondernummer 6
ISBN 978-3-89610-306-2
Best.-Nr. 67 09 02

Deutschland € 13,70
Österreich € 15,00 · Schweiz sfr 27,40
Belgien, Luxemburg € 15,75 · Niederlande € 17,35
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80
Norwegen NOK 175,00

Modellbundesbahn

Die DB in den 70ern

Die Ausstellungsanlage in Bad Driburg wächst weiter

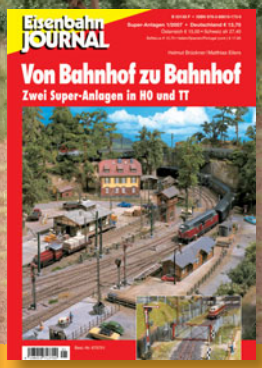
Magistrale für Märklin

Das Heimatmuseum im Lauterschen Schlösschen zu Schlüchtern beherbergt seit kurzem eine ausgesprochen sehenswerte Modellbahn-Anlage nach realem Vorbild. In vierjähriger Bauzeit bildete ein achtköpfiges Team engagierter Modellbauer auf über 40 qm Fläche sowohl den Bahnhof von Schlüchtern an der Magistrale Frankfurt–Fulda als auch die Rampe zum Distelrasentunnel nach. Dargestellt ist der Zeitraum Mitte der 80er-Jahre, als auf der elektrifizierten Hauptstrecke nicht nur bereits moderne, sondern – gerade aus heutiger Sicht – noch historische Fahrzeuge in großer Vielfalt zum Einsatz kamen. Viele der auf der Anlage mit detektivischer Akribie nachgebildeten Gleisanlagen, Gebäude und Bahnübergänge sind zudem längst verschwunden. Staunen Sie über eine Märklin-Anlage der Extraklasse, die exklusiv in der neuesten Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“ vorgestellt wird.

Super-Anlagen 1/2009
92 Seiten im DIN-A-4-Format, über 130 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 670901 · € 13,70

Foto: MIM Schlüchtern

Ottbergen 1976
44er-Jumbos im Weserbergland
Best.-Nr. 670602 · € 13,70



Von Bahnhof zu Bahnhof
Zwei Anlagen in H0 und TT
Best.-Nr. 670701 · € 13,70

Im Hochschwarzwald
Nebenbahn Lenzkirch–Bonndorf
Best.-Nr. 670702 · € 13,70

Brückenwalde 1965
H0-Anlage im Weserbergland
Best.-Nr. 670801 · € 13,70

Im hinteren Höllental
Durch das Tal der Gutach
Best.-Nr. 670802 · € 13,70

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 33, bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Künstler bei der Arbeit. Während Michael Butkay konzentriert erstes Grün zwischen die Gleise streut, filmt Karl Fischer für die nächste DVD.

Kunst?

Was ist Kunst? Bzw.: „Ist dies oder jenes Kunst?“ Schon viele haben sich aufgemacht, diese Frage zu beantworten. Und fast genau so viele sind an der Aufgabe gescheitert, liegt es doch meist im Auge des Betrachters, ob er etwas als Belanglosigkeit, als Kitsch oder tatsächlich als Kunst wahrnimmt. Einfacher ist es, wenn man eine formale Definition vornehmen will. Bei Wikipedia liest man dazu: „Das Wort Kunst bezeichnet im weitesten Sinne jede entwickelte Tätigkeit, die auf Wissen, Übung, Wahrnehmung, Vorstellung und Intuition gegründet ist (Heilkunst, Kunst der freien Rede). Im engeren Sinne werden damit Ergebnisse gezielter menschlicher Tätigkeit benannt, die nicht eindeutig durch Funktionen festgelegt sind. Kunst ist ein menschliches Kulturprodukt, das Ergebnis eines kreativen Prozesses.“ Wesentlich scheint mir zu sein, dass „Kunst“ oft mit „hoher Wert“ in Verbindung gebracht wird.

Sicherlich hat sich im Laufe der Jahrhunderte der Kunstbegriff gewandelt. Ursprünglich im Sinne von „Können“ verwendet, trat mehr und mehr die Bedeutung hinzu, an die die meisten von uns heute spontan denken, wenn wir den Begriff hören. Sei es Musik, Literatur, Schauspiel, Malerei oder Bildhauerei. Diese Dinge fallen uns zuerst ein, wenn wir „Kunst“ hören. Lassen wir aber den Gedanken ein wenig freien Lauf, spüren wir schnell, wie grenzenlos eine Diskussion über dieses Thema werden kann. Da ist zum Beispiel die Frage nach dem Umgang mit moderner Plastik. Die einen sprechen von „einem Haufen Schrott“, die anderen von „Genialität“. Für die einen hat das, was als Kunstwerk präsentiert wird, absolut nichts mit „Können“ zu tun, für die anderen ist es dagegen höchster Ausdruck dessen.

So gesehen müsste man eine Modellbahn-Anlage wie die in Bad Driburg auch als „Kunst“ bezeichnen. Hier steckt tatsächlich eine Menge Können drin, sie ist Ergebnis gezielter menschlicher Tätigkeit und nicht eindeutig durch Funktionen festgelegt. Beim letzten Punkt höre ich schon die Einwände: „Aber klar ist eine Modellbahn-Anlage eindeutig durch Funktionen festgelegt!“ Das mag innerhalb des Systems Modellbahn so sein, aber nach außen hin? Da ist sie purer Selbstzweck! Natürlich erfreut sie den Betrachter, natürlich kann sie lehrreich sein, Erinnerungen bewahren, zum Nachdenken anregen. Aber tun das nicht viele der großen Kunstwerke dieser Welt? Wer will einem Shakespeare, einem Rembrandt, einem Beethoven den künstlerischen Rang absprechen? Das kann also kein Kriterium sein.

Ich könnte es mir jetzt einfach machen und all die, die in der Anlage keine „Kunst“ sehen, als Ignoranten beschimpfen, genau so, wie es im modernen Kunstbetrieb mit seinen Events und Performances üblich ist. Dabei geht es mir gar nicht darum, von der Kunsthaftigkeit einer Modellbahnanlage zu überzeugen. Ein wenig Sinnieren reicht, und der wichtigste Schritt ist bereits getan: Man setzt sich mit der Modellbahn und ihrem Ansehen im Rest der Welt auseinander, spricht mit seinem Ehepartner und Freunden darüber.

Eine Anlage wie die in Bad Driburg, die ich ohne Scham als Kunstwerk bezeichne, bietet eine gute Gelegenheit, das Bild vom „Modellbahner schlechthin“ ein wenig gerade zu rücken. Weder sind es alte Männer, die das Projekt initiiert haben – Karl Fischer als Initiator ist gerade einmal 37 Jahre alt –, noch sind es weltfremde Stubenhocker: Familie und Kinder, geregelte Verhältnisse und Teilnahme am kulturellen Leben kennzeichnen die äußeren Umstände der Ausstellungsmacher.

Ein Einwand wäre nun: Das sind Profis, die leben von der Modellbahn und üben dort ihren Beruf aus. Ansonsten leben sie ihr bürgerliches Leben, wie es jeder Handwerker, Lehrer, Mechaniker auch tut. Stimmt! Aber zeigt nicht gerade dies, wie man Modellbahn auch sehen kann?

Tobias Pütz

NEUBAUABSCHNITT

Hierbei handelt es sich keineswegs um eine moderne, elektrifizierte, zweigleisige Strecke. Gemeint ist der neue Anlagenteil der H0-Anlage Modellbundesbahn, der nun in Bad Driburg auf jede Menge neugierige Gäste wartet. Ottbergen hat eine zwar „kleine“, dabei aber sehr hochwertige Fortsetzung erhalten. Das Porträt dieses Anlagenteils wird mit vielen großformatigen Motiven gezeichnet. ➛ 14

ANBINDUNG

Für den Anbau des neuen Anlagenschenkels mussten einige größere Veränderungen in der Geländedecke vollzogen werden. „Brücke verschieben“ und „Tunnel aufschlitzen“ stellte die beteiligten Modellbauer vor keine größeren Probleme. ➛ 20

HEIMATGESCHICHTE

Auf der H0-Anlage ist das Weserbergland perfekt nachgestaltet worden. Weite ländliche Abschnitte prägen auch die Anlagenfläche des neuen Abschnittes. Zu finden sind dort markante Gebäude der Region und so manches Kleinod mit „Hintergrund“. ➛ 30

BAHNHOF WESERSTEIN

Der Betriebsmittelpunkt des neuen Anlagenteils fällt gegenüber der restlichen H0-Anlage in jeder Beziehung „aus dem Rahmen“. Das ist positiv gemeint, weil hier eine Symbiose aus vielen Anforderungen und Wünschen an den neuen Betriebspunkt geschaffen wurde. Weserstein hat, im Gegensatz zu Ottbergen, kein festes Vorbild. Das EG wurde dem der Station Brakel nachgebaut. Aber auch was sonst noch gezeigt wird, kommt nicht von ungefähr genau dort hin. ➛ 38

EDITORIAL
Kunst? 3

GALERIE
Ottberger Jumbos 6
Bahnhofsleben 8
Dampf und Diesel 10
Wendezugeinsatz 12

RUND UM OTTBERGEN
Die Anlage in Bad Driburg 14

VERBINDUNGSSTRECKE
Anbindung des neuen Schenkels 20
Einst in Modexen 26
Ländliche Szenen 30

ANLAGENPORTRÄT
Strecke oder Bahnhof? 38
Rebel's Rock 50
Die Züge auf der Anlage 55

NEBEN DEN GLEISEN
Region im Modell 64
Vor und hinter den Kulissen 72

DIVERSES
Fachhändler-Verzeichnis 86
Spezialisten-Verzeichnis 88
Vorschau und Impressum 90

BESCHEIDENER GÜTERVERKEHR?
Nur ein Kornhaus und ein Steinbruch scheinen für einen geringen Güterverkehr zu sorgen. Sonst verirren sich nur selten einmal Wagen an die Rampe. Aber der Eindruck täuscht: Die Gleise sind Basis großer Zukunftspläne der Modellbundesbahn. ➻ 72

Ottberger Jumbos

Der harte Arbeitsalltag ist den Ottberger Jumbos meist anzusehen. Im August 1975 bespannt 044 657 einen Sonderzug der Bundeswehr. Am späten Vormittag läuft es für das Lokpersonal nach Plan, die Signale stehen auf Durchfahrt durch den Bahnhof Weserstein.

Bahnhofsleben

Im Bahnhof Weserstein hält seit 1974 kein Personenzug mehr. Warum trotzdem so viele Züge zu sehen sind und zahlreiche Menschen die Bahnsteige bevölkern? Das ist eine der vielen spannenden Geschichten, die wir Ihnen in diesem Heft erzählen werden.

Dampf und Diesel