



„Die Weiche“ ist das offizielle Organ des
Stammtisch – Untereschbach e.V.

Die Weiche

seit April 1992 in Untereschbach



Titelbild: Museum Dieringhausen Dietmar Stäbler

Bild Seite 3: Schokolade

Inhalt 1 / 2016



Inhalt:

In eigener Sache	4
Spur Z in Piotrków Trybunalski (Polen).....	5
Freudenreich Feinwerktechnik.....	10
Domführung für den Stammtisch Untereschbach.....	12
Creativ – Modellbau - Klingenhöfer.....	17
Das nächste Neuheiten Programm?	20

In eigener Sache

Liebe Stammtischfreunde und –freundinnen

Wieder einmal liegt sie vor euch, eine vollgepackte Ausgabe unseres Vereinsmagazins „Die Weiche“. Nicht jeder der Berichte befasst sich ausschließlich nur mit unserem Hobby, der kleinsten Serienspurweite Z, nichts desto trotz gehören Nachrichten aus dem Vereinsleben genauso zu uns und sind auch nicht weniger spannend.

Aufgrund der bereits zum Redaktionsschluss vorliegenden Anzahl guter Beiträge, haben wir in dieser Ausgabe auf den Bericht vom 6. Z-Treffen in Altenbeken verzichtet. Dieser Bericht wird in der nächsten Ausgabe einen nicht unerheblichen Umfang einnehmen.

Auch freuen wir uns jetzt schon auf unser 25 jähriges Jubiläum, welches wir im nächsten Jahr, mit einer eigenen, umfangreichen Ausstellung, in der Maschinenhalle der ehemaligen Papierfabrik „Alte Dombach“, feiern wollen, wofür die Vorbereitungen bereits unmittelbar nach der Ausstellung in Altenbeken begonnen haben.

Ein erstes Ankündigungsplakat befindet sich ebenfalls in dieser Ausgabe der Weiche. Die Details müssen allerdings in den nächsten Monaten noch erarbeitet werden.

*Und nun viel Spaß bei der Lektüre dieser Berichte und unserer
Zeitschrift „Die Weiche“*

*Her-Z-lichst Euer
Dietmar Stäbler und Friedrich Scholta*



Spur Z in Piotrków Trybunalski (Polen)

Im Juni diesen Jahres fand die 2. Modellbahnausstellung in Piotrków Trybunalski (Polen) statt. Mit dem Auftrag die Spur Z und deren Möglichkeiten in Polen etwas bekannter zu machen kamen wir einer Einladung nach.

Wir, das waren außer mir noch aus Lübeck Wolf-Ullrich Malm und aus Hamburg Thomas Stobbe und Ralf Vermehren.



zwei Z-Anlagen und reichlich Infomaterial zu transportieren. Wir planten zunächst eine Sternfahrt mit Treffpunkt Fürstenwalde. Also fuhren unsere Fahrzeuge aus Norderstapel und Lübeck mit den beiden Anlagen und unser Helferteam aus Hamburg los. Der verabredete Treffpunkt sollte um 12:30 Uhr erreicht werden. Innerhalb von nur ca. 5 Minuten erreichten unsere 3 Fahrzeuge den Treffpunkt und nach kurzer Pause ging es dann weiter in Richtung Polen in Kolonnenfahrt.

Veranstaltungsort war eine große Sporthalle einer Schule. Der Ausstellungsort war ungefähr 150 m vom Hotel entfernt und befand sich in der Innenstadt. Alles also gut zu Fuß zu erreichen, nur der Veranstaltungsort war natürlich nicht ganz in der Nähe. Für mich waren es 938 Km einfache Entfernung.

Die Veranstaltungshalle in Piotrków Trybunalski am nächsten Morgen überraschte uns zunächst schon mal vom Äußeren her als moderner Bau:



Noch größer war jedoch die Überraschung nach dem Betreten des Gebäudes: Professionelle Stände waren hier im Entstehen. Wegen einer Prüfung in der Halle am Vortag konnten nicht mehr alle Stände am Vortag aufgebaut werden. So entluden wir erst einmal unsere Anlagen und warteten ab, bis unser Stand fertig war.

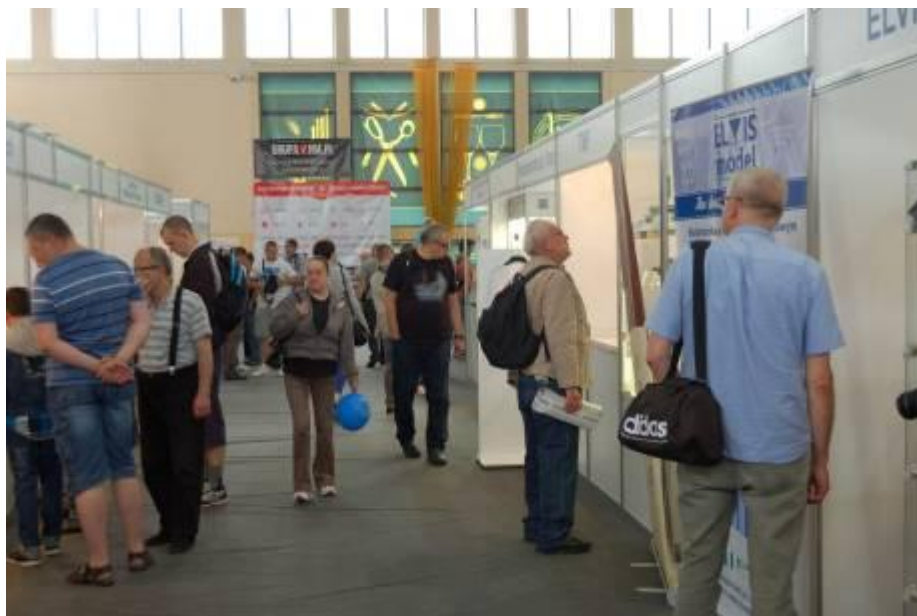


Nach einer kleinen Stadtbesichtigung (wir waren ja direkt im Stadtkern) erfolgte dann der Aufbau der Anlagen:





Am Samstag konnte dann die Ausstellung beginnen und die ersten sehr interessierten Zuschauer kamen in die Halle. Unser Infomaterial kam gut an und musste öfters nachgelegt werden.



Wolf-Ullrich musste noch ein Fernsehinterview geben. Zum Glück gab es einen Dolmetscher.

Es gab auch einiges dort zu sehen. Mir wurde ein erstes Exemplar eines offenen polnischen Güterwagens gezeigt, der in der Spur Z in Kleinserie hergestellt werden soll. Es fehlten noch Kupplung und Räder. Leider habe ich kein Foto davon.

Ein weiteres Teil für die Spur Z ist eine Straßenlampe. Gezeigt wurde das erste Musterexemplar. Ich werde informieren, wenn die Lampe lieferbar ist. Sie wird mit gelber und weißer LED gebaut.

Am Sonntag wurde dann noch das silberne und goldene "Gleisstück" für die beiden - vom Publikum gewählten - schönsten Anlagen vergeben.

Die Siegeranlage war eine polnische Clubanlage, die aus einer teilfertigen Modulanlage mit Fahrplanbetrieb (Rangieranlage) und einem Anlagenteil für Kinder bestand:



Den 2. Platz belegte die Spur Z - Anlage von Wolf-Ullrich Malm. Herzlichen Glückwunsch. Leider habe ich kein Foto von der Preisübergabe.

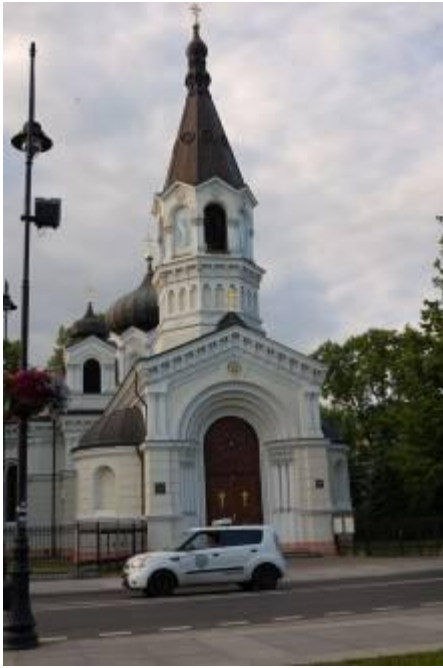
Abschließende Betrachtung von mir:

Wir haben mit unseren Anlagen überzeugen können, dass in der Spur Z - die in Polen noch nicht sehr bekannt ist - viel Potential steckt. Die vielen ungläubigen Gesichter am Bw Hamburg-Altona über die funktionierende Digitaltechnik in den kleinen Lokomotiven und den beiden Drehscheiben waren bezeichnend und wenn dann plötzlich auch noch ein Dieselmotor anfang vor sich hin zu blubbern, ein Signalhorn ertönt, das Licht eingeschaltet wird und die Lok sich geräuschvoll in Bewegung setzt, war es bei den meisten Zuschauern geschehen. Kopfschütteln, ungläubiges Lächeln und erstaunte Gesichter waren den ganzen Tag über zu sehen. Die sprachlichen Probleme wurden entweder mit Händen und Füßen oder mit Übersetzung vom polnischen ins englische gelöst. Es gab jedoch auch so einige Zuschauer, die uns direkt in deutscher Sprache ansprachen.

Es war ein anstrengendes Wochenende, hat sich aber voll gelohnt und wie uns einer der Veranstalter sagte, waren unsere beiden Z-Anlagen das absolute Thema Nr. 1 in zwei polnischen Foren.

Daraus resultierend erfolgte kürzlich vom Veranstalter eine Einladung für 2016, der wir gerne folgen werden. Dann aber mit einer neuen Anlage.

Abschließend noch ein paar Fotos von mir aus der Stadt:





Autotransport

Geschlossene Autotransportwagen findet man in den Sortimenten der Modellhersteller eher selten. Diese Wagen vom Typ Hccrrs fassen bis zu 12 Autos und schützen sie beim Transport vor Wettereinflüssen und Vandalismus. Die Modelle sind vollständig aus Metall gefertigt und können minimal Radius 195 mm durchfahren. Das Vorbild ist ein Privatwagen der Firma Auto Transport Service ASDrammen und ist bei der Norwegischen Staatsbahn NSB eingestellt. Für Anlagen mit großen Radien und für die Vitrine liegt dem Modell eine kürzere Kuppelstange bei.



Schiebehaubenwagen Kis950

Rungenwagen

Das Modell des norwegischen Lps Artikelnummer 47.805.01 zählt zu den ersten Güterwagen meines Skandinavien-Programms. Ursprünglich sollte es eine einmalige Serie von nur 50 Stück werden. Die Nachfrage ist aber so groß, dass das Modell nun schon zum 3. Mal nachproduziert werden musste. Holztransporte sind nun mal typischer Bestandteil des skandinavischen Eisenbahn- Güterverkehrs. Der Green Cargo Laaps 46.808.00 ist ein typisches Epoche VI Fahrzeug und mittlerweile ausverkauft. Die Fertigung war sehr arbeitsintensiv. Nur wenige Kunden können/wollen sich deshalb eine ganze Zuggarnitur leisten. In Anlehnung an das norwegische Modell soll es in diesem Jahr ein ähnliches schwedisches Modell geben. Ich möchte Ihnen hier den Lp802 der SJ als Epoche IV Modell vorstellen. Der Lp802 weicht hinsichtlich des Fertigungsaufwandes kaum vom norwegischen Lps ab und wird preislich nahezu identisch sein. Artikelnummer 46.817.01. Bei ausreichend Nachfrage soll das Sortiment an Rungenwagen erweitert werden, denn die Typenvielfalt beim Vorbild ist beträchtlich.



FREUDENREICH FEINWERKTECHNIK

Harald Thom-Freudenreich

Schwarzer Weg 1B

D-18190 Sanitz / Mecklenburg Phone: +49 38209 49160 Fax: +49 38209 49161

E-Mail: FR.model@T-Online.de Web: www.FR-model.de

25 Jahre Stammtisch - Untereschbach

Spur "Z" Ausstellung

**In der Dombacher Papierfabrik PM 4
im LVR Museum in 51465 Berg. Gladbach**



01.04.2017 Samstag von 11:00 Uhr – 18:00 Uhr

02.04.2017 Sonntag von 11:00 Uhr – 18:00 Uhr

www.stammtisch-untereschbach.de

Domführungen für den Stammtisch Untereschbach

Zu Beginn muss ein dickes Lob an den zweiten Vorsitzenden unseres Stammtisches ausgesprochen werden. Während andere Leute schlafen hat Friedrich Scholta vor seinem Computer bis Mitternacht ausgeharrt. Und als sich das Buchungsportal für die Dombesichtigungen um Null Uhr öffnete hat er ganz schnell zwei Führungen in der Adventszeit für den Stammtisch reserviert. Die Eile hat sich gelohnt. Die Domführungen des Abends im Advent sind sehr begehrt und waren schon nach fünf Minuten vergriffen. Die Stammtischler konnten sich nun auf eine Führung auf dem Dach des Domes, und eine Führung durch den Keller und zwischen den Fundamenten des Domes freuen.



Am 19. Dezember um 14:30 Uhr sollten sich beide Gruppen vor dem Hauptportal des Domes treffen. Wie immer wehte ein kräftiger Wind über die Domplatte, sodass alle möglichst Schutz in den Nischen der gotischen Westfassade suchten, gewisse Ähnlichkeiten mit den steinernen Fassadenfiguren auf ihren Sockeln drängten sich auf. Nachdem sich alle Stammtischler eingefunden hatten, war noch genügend Zeit bis zur Führung vorhanden. Wer wollte konnte einen Bummel über den Weihnachtsmarkt machen, den Dom innen besuchen, oder sich in das Menschengewühl der Hohenstrasse und Schildergasse werfen.



Holländische Braas-Band

Manche sind nur bis zum Wallraffplatz gekommen. Hier hatte sich eine holländische Braas-Band aufgebaut. Die ca. 20 Mitglieder in einer schmunken mittelalterlichen Uniform spielten schmissige manchmal sogar weihnachtliche Melodien. Viele Leute blieben stehen, lauschten der Band und spendeten eifrig von ihrem Weihnachtsgeld.

Um kurz vor vier traf sich die Gruppe der Dachstürmer vor dem Aufzug an der Nordseite des Domes. Der Aufzug, ein Bauaufzug der Marke Alimak, war außen an der Domfassade befestigt und konnte nur 17 Personen in die Höhe befördern. Aus diesem Grund war die Besichtigungsgruppe auch auf 17 Personen begrenzt. Nach einer kurzen Fahrt auf die Höhe von 20 Metern war unsere erste Station erreicht. Wir befanden uns nun oberhalb der Gewölbe der Längsseitenschiffe. Die Fremdenführerin gab uns einen Überblick über die Historie des Doms von der Grundsteinlegung 1248 bis zur Gegenwart.



Dann ging es durch den Obergarden, der uns einen tollen Blick von der Westseite in den Dom bis zum Ostchor ermöglichte, zum Modellraum des Südturmes. Hier waren die Modelle der vielen Statuen, Fialen, Kreuzblumen, Kapitelle, Krabben oder Maßwerkes gelagert, die von der

Dombauhütte im Laufe der Zeit erneuert werden mussten. Außerdem befand sich hier auch der Mechanismus der Domuhr. Zu jeder viertel Stunde gibt es einen entsprechenden Glockenschlag, der im gesamten Dom zu hören ist, und die Zeit wird auch noch angezeigt.

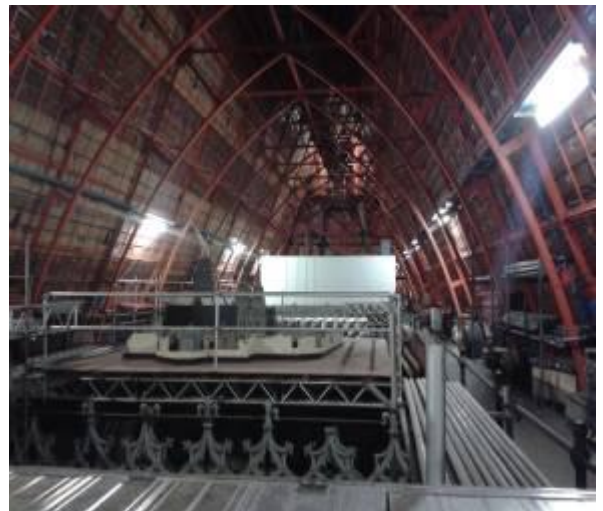


Blick zum Ostchor

Nun ging es wieder zurück zum Aufzug. Im zweiten Anlauf brachte er uns auf 53m Höhe unter das Dach des Hauptschiffes. Hier standen ein Modell des mittelalterlichen Baukranes, und ein Großmodell der Domumgebung. Es stellte den städtebaulichen Zustand vor dem zweiten Weltkrieg mit dem alten Bahnhof und noch ohne die Domplatte dar.



Der mittelalterliche Baukran



Im Dach des Längsschiffes

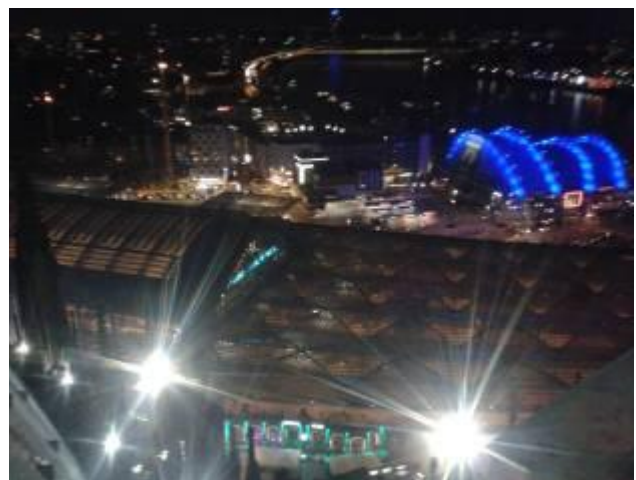


Modell Dom und Umgebung

Weiter leitete uns unsere Führerin durch Bereiche der Dombauwerkstätten zur Wendeltreppe die auf den Vierungsturm führte. Nach einem anstrengenden Ausstieg traten wir durch eine Falltür auf die Aussichtsplattform. Es eröffnete sich ein atemberaubender Blick über das nächtlich erleuchtete Köln. Der Weihnachtsmarkt blinkte und duftete zu uns herauf. Selbst die Weihnachtsmusik drang bis hier oben hin. Der Rhein mit seinen Brücken und erleuchteten Schiffen lag wie eine Modelllandschaft vor uns. Auf der schäl- Sick konnte man die Köln-Arena mit ihren Henkel erkennen.



Kirche St. Mariä Himmelfahrt, Bahnhof



Bahnhofshalle und Musical-Dome (Mülltüte)





Altstadt mit Groß St. Martin

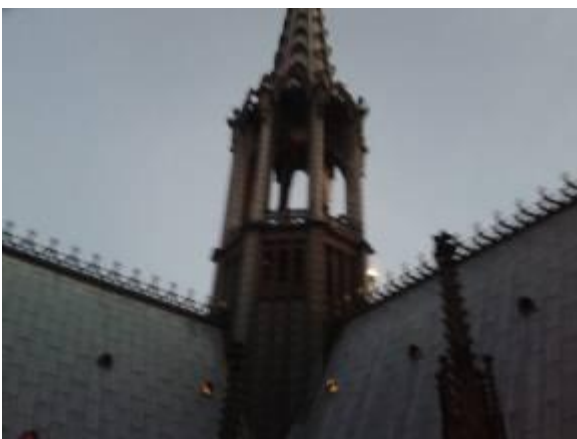
Roncalliplatz mit Weihnachtsmarkt



Schäl-Sick mit Henkelmann



Domtürme



Vierungsturm mit Aussichtsplattform

Nachdem alle genug gestaunt hatten und gefühlte tausend Fotos geschossen worden waren, ging es über die Treppen und Gänge zurück zum Aufzug. Allein die Fahrt in der verglasten aber wackeligen Aufzugskabine war ein schönes Erlebnis zum Abschluss der Besichtigung.

Etwas zeitversetzt machte sich die zweite Gruppe auf um den Dom von unten zu erkunden. Man versammelte sich an der Südseite am tiefliegenden Domeingang. Dieser Zugang zum Dom ist erst in den letzten Jahren geschaffen worden. Hierzu wurden Kernbohrungen in der Form eines

Tunnelquerschnittes angeordnet und durch die ca. 5m dicken Fundamente aus Basaltsteinen gebohrt. Ein neuer Zugang war geschaffen worden.



Neuer Zugang durch das Fundament

Zu Beginn der Führung bekamen wir einen Überblick in die Geschichte des Domes und der Vorgängerbauten während einer über 2000 jährigen Baugeschichte vermittelt. Nach annähernd 70 Jahren intensiver Forschungstätigkeit gehören die Ausgrabungen unter dem Kölner Dom zu den umfangreichsten Kirchengrubungen in Deutschland.



Eingang in die Unterwelt



Blick bis auf den Grund der Ausgrabung

Die weitläufigen Räume unter dem Fußboden des Domes gewähren einen Blick auf ein gewaltiges Archiv an Bodendenkmälern, zu denen über 2000 Mauer- und Fundamentreste, Straßenpflaster, Fußböden, Gruben und Gräber gehören.

Hervorgegangen aus der römischen Wohnbebauung entstand hier eines der ältesten Christlichen Zentren außerhalb des Mittelmeerraumes. Der in der Zeit Karls des Großen errichtete sog. Alte Dom beherrschte als Bischofskirche über Jahrhunderte das Bild der Stadt, bis der Baubeginn der heutigen Kathedrale sein Ende einläutete. (Textquelle Dom v. unten: köln-dom.de)



Boden eines römischen Hauses mit Fußbodenheizung.



Boden der Vorgängerbasilika

Nach gut einer Stunde hatten wir viele Gemäuer, Fundamente und Fußböden aus alter Zeit gesehen. Soviel Historie macht hungrig und durstig. Vor dem Dom trafen nun wieder alle Stammtischler zusammen. Geschlossen marschierten wir über den Weihnachtsmarkt durch die Altstadt zum Heumarkt. Im Restaurant „die Keule“ waren für uns entsprechende Tische reserviert. Bei einem guten Abendessen und tiefgründigen Gesprächen hatten wir einen Höhepunkt der Adventszeit erreicht. Weihnachten konnte kommen. Für den Stammtisch war unsere Dombesichtigung ein gelungener Jahresabschluss. Im nächsten Jahr wird es schwer werden dieses Erlebnis zu toppen. Trotzdem freuen wir uns darauf was dem Festkomitee im nächsten Jahr als Überraschung einfällt.

Heinz Boine

Creativ – Modellbau - Klingenhöfer



Verschiedene Droschken Spur Z pro Stück 29,90 Euro

www.klingenhoefer.com

Creativ-Modellbau Klingenhöfer
Michael Klingenhöfer
Körperstr.7
50999 Köln
Tel.:02336-872351
Mobil:01577-4173268
Email: creativmodellbau@gmx.de

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

Spur Z Ausstellung *im historischen Güterwagen im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

10.04.2016, 05.05.2016, 29.05.2016, 03.07.2016, 24.07.2016,
14.08.2016, 04.09.2016, 25.09.2016, 16.10.2016, 30.10.2016

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Das nächste Neuheiten Programm? – oder auch die wiederkehrende Quadratur des Kreises!

Heute möchte ich an dieser Stelle einmal auf eine der doch häufigeren Kundenfragen eingehen:

Wie entsteht eigentlich das jährlich wechselnde Märklin Spur Z Neuheiten Programm –

ich nenne es für mich immer „Die Quadratur des Kreises“, weil sehr viele, eigentlich zu viele Bedingungen und Einflussfaktoren hierbei zu berücksichtigen sind.

Dafür ist es natürlich notwendig etwas aus dem „Nähkästchen“ zu plaudern weil das Thema sicher etwas komplexer ist als die meisten Kunden sich das wahrscheinlich vorstellen.

Andererseits können auch nicht zu viele Internas preisgegeben werden da es sich dabei natürlich teilweise auch um Firmenpolitik handelt bzw. Firmengeheimnisse handelt. Ich hoffe trotzdem das Thema etwas näher bringen zu können.

Aus Kundensicht wird das Thema sicher wie folgt betrachtet: Ist dieses Jahr etwas für mich dabei? Übersteigt die Anzahl der Interessanten Neuheiten gar mein Budget? Oder aber: dieses Jahr ist ja mal wieder nichts für mich dabei, können die nicht mal etwas Interessanteres bzw. endlich meine Lieblingslok machen?

Aus Sicht des Produktmanagers bei Märklin stellt sich dies logischerweise durchaus abweichend dar.

Hier lauten die wichtigsten Fragen: was will der Markt, bzw. die Mehrzahl der Kunden? Macht dies überhaupt Sinn? Ist der Kundenwunsch wirtschaftlich darstellbar? wie viele Neuheiten kann/darf ich im nächsten Neuheiten Jahr einplanen? Dies wird üblicherweise von der Geschäftsleitung an das Produktmanagement bzw. damit den Produktmanager (PM) vorgegeben. Was sind im kommenden Neuheiten Jahr meine Vorgaben für den Planumsatz für die Spurweite?

Auch hier gibt es natürlich Hausintern eine Planzahl die durch den Produktmanager zu erfüllen ist. Wie viel Budget habe ich für Investitionen im Folgejahr zur Verfügung? Diese Zahl sollte tunlichst nicht überschritten werden, da dies aus der gesamten Unternehmensplanung resultiert und damit Auch maßgeblich mit für den Unternehmenserfolg bzw. das Firmenergebnis verantwortlich ist.

Ein Neuheiten Jahr wird bei Märklin einige Jahre im Voraus geplant, dabei wird natürlich versucht bestimmte Ereignisse wie zum Beispiel Jubiläen oder geplante Festivitäten zu berücksichtigen.

Trotzdem ist natürlich noch eine gewisse Flexibilität gegeben, so dass im eigentlichen Neuheiten Jahr noch gewisse Änderungen möglich sind. Aber was sind denn nun grob die Punkte die bei der Planung zu berücksichtigen sind?

Dabei ist einer der elementaren zu berücksichtigenden Punkte die Frage: Wie viele Neuheiten sind denn im zu planenden Jahr möglich? Dies wird wie bereits vorab angedeutet von der Unternehmensführung vorgegeben und auf die einzelnen Marken und Spuren heruntergebrochen, da das gesamte Unternehmen natürlich nur begrenzte Kapazitäten für Neuheiten hat, da natürlich auch noch Standardartikel wie z.B. Gleismaterial o.ä. zu produzieren ist. Auch wird hierbei betrachtet, wie sich denn die aktuelle Liefersituation darstellt also ob teilweise noch Rückstände aus Vorjahren bestehen, welche zunächst mit Priorität abzarbeiten sind. Aber auch die Frage ob spezielle Jubiläen in der Spurweite oder auch Spurweiten übergreifend anstehen, bzw. gegebenenfalls auch bestimmte Sonderveranstaltungen welches es zu bedenken gilt.

Auch ist natürlich zu berücksichtigen welche Themen und Neuheiten sind von vorneherein gesetzt? Dazu gehören u.a. jährlich wiederkehrende Themen also z.B. der Weihnachtswagen oder auch der Märklin-Magazinwagen, Museumswagen oder auch der alljährlichen Wagen zur Intermodellbau in Dortmund. Auch ein jedes Jahr wieder kommendes Thema ist natürlich das

sogenannte Messe-Give-Away also das Messegeschenk für die Besucher des Märklin-Standes auf der Spielwarenmesse in Nürnberg.

Eine der absolut entscheidenden Punkte in dieser Neuheiten Planung ist natürlich das Investitionsbudget! Es wird für das Gesamtunternehmen geplant und dann auf die einzelnen Marken und Spurweiten heruntergebrochen. Dabei entscheidet es natürlich maßgeblich zum Beispiel über die tatsächliche Anzahl von neu zu konstruierenden Loks, Wagen und Zubehör.

In diesem Rahmen stellt sich zunächst häufig die Hauptfrage ob Dampflok, Diesel, oder E-Lok, Triebwagen, Triebzug, Wagenset? Üblicherweise wird versucht immer abwechselnd eine andere Traktionsart umzusetzen. Dabei sind natürlich die bevorzugten Epochen der Modellbahner zu berücksichtigen. Hier ist nach wie vor die Epoche III am allerstärksten auch stehen üblicherweise Dampfloks sehr viel stärker im Fokus des Kunden also moderneres Material.

Auch entsprechende Kundenumfragen und in Kundenbriefen mit Nennung von Wunschmodellen stecken teilweise Anregungen für den Produktmanager, wobei hier immer zu bedenken ist wie sinnvoll das Ganze dann am Ende wirklich ist bzw. welche Marktchancen tatsächlich bestehen. Auch bedeutet eine entsprechende starke Nennung bei Umfragen nicht gleichzeitig einen wirtschaftlichen Abverkauf und damit Erfolg wie wir leider auch schon feststellen mußten.

Ebenso wird im gewissen Rahmen versucht in „Zügen zu denken“, soll heißen wenn immer möglich Lok mit den dazu passenden Wagen anzubieten. Dass dies teilweise leider nicht immer möglich ist erklärt sich aus der Tatsache, die notwendigen nicht verfügbar sind, sich nicht ohne weiteres umsetzen lassen, aber auch dass auch der gewünschte Planumsatz zu erreichen ist! Ebenso ist in diesem Zusammenhang wichtig, wieder auf die Vorgabe der maximal möglichen Anzahl an Artikeln zu beachten.

Innovation und neue Technologien spielen natürlich ebenso eine entscheidende Rolle.

Hier wird in regelmäßigen Abständen mit der Abteilung Produktentwicklung zunächst der Wunsch nach bestimmten Technologien besprochen, ebenso entstehen dort auch neue Ansätze

die in Produkte einfließen können. Die Frage ist: wann kann dies in eine Serienreife überführt werden? Wurde die Technologie bereits in der Qualitätssicherungsabteilung auf Herz und Nieren geprüft, welche Mehr- oder Minderkosten sind zu erwarten?

Eine auch ständig wiederkehrende Frage ist: Sind die Startsets noch aktuell? Welche Kundengruppen sollen damit angesprochen werden, Anfänger, Umsteiger, Profi? Hier erfolgt auch Hausintern eine

enge Abstimmung mit dem Vertrieb, so dass auch hier das bestehende Material realistisch eingeschätzt werden kann, um ggf. frühzeitig gegen zu steuern. Allerdings ist üblicherweise davon auszugehen, dass ein Startset nach maximal 3 Jahren das Ende seines „Lebenszyklus“ erreicht hat und somit nicht mehr genügend Menge verspricht um es wieder zu produzieren.

Also Resumee bleibt festzustellen das der Produktmanager einfach nur versuchen muß ein Neuheitenprogramm zu „stricken“ welches genügend Umsatz verspricht, die zulässige Anzahl an Neuheiten nicht überschreitet, den Kostenrahmen für Investitionsbudget zwingend einhält, möglichst alle Epochen berücksichtigt, genügend Wagen und neues Zubehör beinhaltet, aktuelle Startsets hat um Neukunden zu gewinnen und somit für alle Kunden hochinteressant ist!

Ob dies dann auch vollumfänglich gelungen ist weiß man dann leider erst am Ende des betreffenden Geschäftsjahres...

BAUDOKUMENTATION

Planung und Bau einer

BURGRUINE

KLAMM

WASSERFALL

BRÜCKEN • GELÄNDE • etc.



REICH BEBILDERTE SCHRITT - für - SCHRITT - ANLEITUNG

im Maßstab
1:220 (Spur Z)
auch für N (1:160)

Auch für den Anfänger
gut verständlich



Über 320 Fotos auf über 100 Seiten

The logo consists of the letters 'H' and 'T' in a stylized, bold, black font, with the 'H' and 'T' overlapping.

Falls Sie dieses eBook zum Kauf interessiert,
schreiben Sie eine eMail an: loktraktion@gmx.de

**„ Die Weiche “
Olperstr. 52
51491 Overath**

Herausgeber und verantwortlicher für den redaktionellen Teil: Dietmar Stäbler,
Rüdiger Adolf, Friedrich Scholta, Wolfgang Becker.

Druck: Friedrich Scholta

Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe, sonstige Vervielfältigungen sowie
Übersetzungen und Verbreitungen – nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung.

Alle Angaben sind ohne Gewähr.

Es wird keine Haftung für Manuskripte und Abbildungen übernommen.

Für Druckfehler wird keine Haftung übernommen.

Museumswagen 2016



Foto: Heinz Brändle



Nächste Ausgabe: Dezember 2016