



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

4/1987
Mai

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Modellbahn-Ausgabe



Liebe Leser,

auch diesmal haben wir wieder eine bunte und abwechslungsreiche Themenauswahl für Sie zusammengestellt, die fast alle Bereiche des Modellbahnmetiers abdeckt. In wohl-dosierter Mischung wechseln sich Leserarbeiten mit Beiträgen aus unserer Redaktion ab, wobei besonders auf die Ausgewogenheit zwischen fachlichem und unterhaltsamen Lesestoff geachtet wurde. Breiten Raum widmen wir hierbei drei Anlagen, die uns im Rahmen unseres **Modellbauwettbewerbes** zugegangen sind. Etwa fünfzehn Monate verbleiben jetzt noch bis zum Einsendeschluß am **08.08.1988**. Reichlich Zeit, möchte man meinen. Für diejenigen aber, die sich bis jetzt noch nicht zum Baubeginn durchgerungen haben, wird es allmählich höchste Zeit, an den "Start" zu gehen. Denn was sind schon fünfzehn Monate für den Aufbau einer Modellbahnanlage! Groß muß sie nicht sein, dafür aber fertig, neu muß sie auch nicht sein, aber zumindest angemessen "modernisiert". Auch der Bau einer wettbewerbsfähigen Dioramen- oder Palettenanlage will gut geplant sein. Schließlich wollen Sie sich doch keine

vergebliche Mühe machen, sondern eine der beiden oder – besser noch – beide Gewinnchancen wahrnehmen. Wird Ihre Arbeit veröffentlicht, erhalten Sie in jedem Falle Ihr Veröffentlichungshonorar. Das ist Chance Nr. 1. Darüberhinaus können Sie einen der vielen Geld- und Sachpreise im Gesamtwert von mehr als **11.000,00 DM** gewinnen. Das ist die Chance Nr. 2. Die Teilnahme lohnt sich also. Welche Bedingungen dabei einzuhalten sind, können Sie auf Seite 63 dieser Ausgabe nochmals nachlesen.

Was unsere "Baumreihe" anbelangt, bitten wir wegen der versprochenen Anleitung zur Herstellung von Laubbäumen noch etwas um Geduld. Um dem Wunsch vieler Leser zu entsprechen, zeigen wir im Nachtrag zu unserem ersten Bericht im Journal Nr. 10/1986 hier nun noch die Möglichkeiten zu weniger zeitraubender "Aufforstung" mit Nadelbäumen anhand geeigneter Fertig- und Bausatzprodukte auf. Aber bitte versprechen Sie sich nicht zuviel von den Industrieerzeugnissen, – ein wenig Nacharbeit bleibt Ihnen noch allemal. Wirklich "modellbahn-gerechte" Produkte sind leider noch sehr dünn gesät. Warum das so ist, dafür gibt es mehrere Gründe. Einer davon scheint im Kaufverhalten der Modellbahner selbst zu liegen.

Wie wir von Händlern erfahren, sollen Bäume möglichst "nichts kosten". Seltsam ist diese Angewohnheit eines Teils der Käufer schon, denn betrachtet man die derzeitigen Preise für Lokomotiv- und Wagensortimente, könnte man durchaus zu der Meinung gelangen, daß Geld kaum eine Rolle spiele. Oder reicht es vielleicht nur ausgerechnet für adäquate Bäume nicht mehr? Es gibt zwar genügend preiswerte "Tannentäbchen", aber die sind wohl hauptsächlich als Nadelbaumsymbol für den großen Kreis der Miniatur- und Spielbahner oder für Kinder gedacht. Für diesen Zweck sind sie auch durchaus akzeptabel. Für **Modellbahn-Nadelbäume** sollte jedoch in jedem Fall eine Verbesserung angestrebt werden, so wie es ja bereits einige Hersteller bei Laubbäumen praktizieren. Besonders sei hier auf Heki verwiesen. Da wir gerade bei Heki sind, noch ein paar Worte zu Schaumstofflocken als "modernes" Begrüpfungsmaterial. Heki startete bereits mit einem Flockensortiment in brauchbarer Farbgebung. Bisher haben wir das amerikanische Fabrikat Woodland bevorzugt, obwohl es von deutschen Firmen schon seit einiger Zeit ebenfalls Schaumstofflocken gibt (Heki und Faller). Der Grund für die Bevorzugung dieses Materials waren

Titelbild: Mitte der 50er Jahre; der Frühling hat in der "Hölle" bereits Einzug gehalten. Vom Kanzelfels-Tunnel her kommt eine 86er mit Personenzug, dem auch ein Bierwagen angehängt ist. Ein Ford 12 M, der nach dem sonntäglichen Picknick in der "Botanik" nicht mehr ansprang, muß abgeschleppt werden. **Foto: W. Kosak**



**Eisenbahn
JOURNAL**
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

4/87
ISSN 0720-051X 13. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstentfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Anzeigen: Anne Rödel
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Textverarbeitung: H. Merker Verlag
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 30

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis
des Verlages voraus.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9
vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.
Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.
Unaufgefordert eingesandte Beiträge können
nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto
beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias
kann keine Haftung übernommen werden!

Aus dem Inhalt . . .		Seite
	Berliner Atmosphäre auf der Modellbahn	5
3	Deutsche Reichsbahn in Spur N	8
	Kleines Diorama – große Wirkung	16
	Modellbahnanlage im Baustil der 70er Jahre	20
4	In der Fränkischen Schweiz	26
	Vorbildgerechte Felsgestaltung (Teil 2)	34
	Es grünt so grün, wenn . . .	44
	Wie die Eisenbahn nach Eichenholzen kam (Teil 1)	45
5	Bahnhof Schorndorf anno 1861	54
	Umbau eines Lokmodells	60
	Alles über Nadelbäume	64
	Mini-Markt	80
	Unsere Fachhändler-Adressenseiten	82



die bei uns bislang nicht erhältlichen Farb-
abstufungen und Farbtöne. Die von den in-
ländischen Herstellern angebotenen Flocken
haben zwar teilweise auch recht natürliche
Farben, die sich aber meistens nicht sonder-
lich mit den heute verwendeten Filmmateri-
alien vertragen. In Fachkreisen spricht man
von der sog. "Farbtemperatur", die beim
Farbfoto eine gewichtige Rolle spielt. Kritisch
sind in diesem Zusammenhang besonders die
Grüntöne, die, je nach Lichtquelle, vom Gelb-
bis in den Blaubereich hinein verfälscht werden
können. Viele Baumhersteller richten sich bei
der Farbtonauswahl verständlicherweise
hauptsächlich nach dem Kundengeschmack,
und der verlangt offensichtlich nunmal mög-
lichst helle,

strahlende und kräftige Farben. Bei reiner
Kunstlichtfotografie, in dunklen Keller- oder
Speicherräumen, mit nur geringer Tages-
lichtquelle, ist das Fotoergebnis noch recht
erträglich. Bei Tageslichtfotografie hingegen,
wie wir sie vornehmlich betreiben, werden die
Baum- und Flockenfarben auf dem Filmmateri-
al durch die UV-Strahlung meist zu blaustichig
oder zu grell. Bei dem früheren Schwarzweiß-
Druck der Bilder spielten solche Kriterien keine
Rolle, bei der Fotografie für den Farbdruck ist
dies jedoch ein äußerst wichtiger Faktor. Wir
bitten deshalb die Hersteller, dies in Zukunft bei
der Auswahl der Farbtöne und Materialien zu
berücksichtigen; schließlich soll Modellbahn-
landschaft ja so glaubwürdig und vorbild-

nah wie möglich dem Leserkreis präsentiert
werden.

Weiter vorne haben wir im Zusammenhang
mit der Qualität der angebotenen Nadelbäume
bewußt zwischen den Begriffen Miniaturbahn-
und Modellbahnanlagen unterschieden. Den
Grund hierfür wollen wir noch deutlicher
herausstellen: Modellbahnen werden in der
Gestaltung, im Aufbau und in der Strecken-
führung stark an realistische Vorbilder angelehnt.
Bei Miniaturbahnen hingegen haben Vorbild-
kriterien eher symbolischen Charakter, denn
hier steht das Spiel und der "pausenlose
Betrieb" mit möglichst vielen (sichtbaren)
Zügen im Vordergrund, der Spiel- und Ent-
spannungswert hat Vorrang. Auf der Miniatur-
bahn ist alles erlaubt, auch auf Epochen
oder sonstige einengende Vorgaben wie z.B.
Radien braucht kaum Rücksicht genommen
werden. Diese Anlagen wachsen meist im
Verlauf von vielen Jahren ohne großartige
Vorausplanung und entstehen oft aus einem
ursprünglichen Oval, bis schließlich der ver-
fügbare Raum den An- und Weiterbauten eine
Grenze setzt. Auf einen "unterirdischen"
Betrieb mit Schattenbahnhöfen oder ähnlichem
wird oftmals verzichtet. Ein erfreuliches
Beispiel für eine auf diese Weise entstandene
Anlage ist die unseres Lesers Willi Merz. Er
erweiterte seine Anlage nach den jeweiligen
Erfordernissen und dem Material, das er kaufen
konnte. Haben Sie auch eine so schöne
Spielanlage? Wenn ja, dann senden Sie uns
doch bitte Fotos (am besten Kleinbilddiaposi-
tive) zu; nicht für den Modellbahnwettbewerb,
sondern ganz einfach so zur Veröffentlichung.

Ihr H. Merker Verlag





Bild 1: Die Kundschaft im "Tante Emma Laden" und die emsig nach günstigen Gelegenheiten spähenden Flohmarktbesucher beeindruckt die über ihre Köpfe hinwegdonnernde S-Bahn nicht im geringsten. Der Antiquitätenladen bietet dem fachkundigen Sammler manch schönes Stück. Ruhiger geht es im Bereich der Spedition zu. Der Mann im Vordergrund scheint gerade Werkzeug in einem typischen Kasten heranzutragen. Die vorbildlichen Arkadengeschäfte, die sich mit den neuen Brawa-Arkadenplatten nachbilden lassen, verdienen ein dickes Lob.

»Berliner Atmosphäre« auf der Modellbahn

Berlin und seine 750-Jahrfeier war für viele Aussteller ein willkommener Anlaß, dieser Stadt auf die eine oder andere Weise ihre Reverenz zu erweisen. So stellte die Firma Brawa auf der Spielwarenmesse in Nürnberg ein Diorama aus, das in Baugröße H0 auf etwa einem Meter Länge einen typischen Bahndamm der Berliner Stadt- und Ringbahn in der Zeit der frühen fünfziger

Jahre nachbildet. Dieses Schaustück vermittelt einen Eindruck von dem charakteristischen Leben und Treiben entlang des Bahndammes, abseits der großen und bekannten Boulevards und Geschäftstraßen der Metropole an der Spree. Auf der Vorderseite sind zahlreiche kleine Arkadengeschäfte in den Damm eingebaut, die mit Hilfe der neuen, feingravierten

Arkaden-Mauerplatten von Brawa äußerst vorbildgetreu nachgebildet wurden. Vor diesen Läden herrscht reger Betrieb, weil gerade der "3. Berliner Eisenbahnflohmarkt 1953" abgehalten wird, der eine wahre Fundgrube für die Miniaturpassanten darstellt. Auf der Rückseite haben die "Laubenzieper" das schmale Stück Land zwischen der Straße und dem Bahndamm in ihr Kleingar-

Bild 2: Blick auf die Querstraße hinter dem Bahndamm mit epochegerechten Häusern und Fahrzeugen. Die Unterführung entstand aus einer Arkadenplatte von Brawa.





Bild 3: Reger Betrieb herrscht auf dem "3. Berliner Eisenbahnflohmarkt 1953" auf einem Diorama, das Brawa auf der Spielwarenmesse 1987 in Nürnberg ausstellte. Die S-Bahn Garnitur ist eine Messeneuheit, die Primex vorstellte.

tenparadies verwandelt, wo sie ihrem Traum vom Leben "bei Mutter Jrün" nachgehen

können und sich auch vom Lärm der vorbeifahrenden und rangierenden Züge nicht in

ihrem Vergnügen stören lassen. All das ist in liebevoller Detailgestaltung und mit siche-

Bild 4: Was ein echter "Laubenpieper" ist, der läßt sich auch in der Baugröße H0 nicht durch eine rangierende Köf II (Modell: Brawa) beim geselligen Miteinander stören, sondern genießt "sein" Stückchen Natur in der Großstadt.





Bild 5: Blick von der gegenüberliegenden Straßenecke auf die kleinen Läden und einen Teil der Straßenerführung. Alle Leuchten, das Flügelsignal und die alte Normaluhr sind aus dem Sortiment der Firma Brawa.
Fotos 1-5: P. Schiebel

rem Blick für das richtige, epochengerechte Zubehör auf etwa einem halben Quadratmeter Grundfläche aufgebaut worden. Es lohnt sich, die einzelnen Szenen genau und aufmerksam zu betrachten, denn sie bieten den Modelleisenbahnern eine Fülle von Tips und Anregungen für die Ausgestaltung solcher und ähnlicher Motive auf ihren eigenen Anlagen.

Die Firma Primex hat mit der Vorstellung

des typischen Berliner S-Bahnzuges als H0-Modell, dessen Gehäuse aus fein geprägtem Blech gefertigt ist, für allgemeine Überraschung gesorgt. Wir hatten erfreulicherweise Gelegenheit, ein Handmuster dieser gelungenen Nachbildung in seiner "angestammten Umgebung", wie sie das Brawa-Diorama bot, fotografieren zu können. Mit seinem bisherigen Sortiment hat Primex in erster Linie die Spielbahner und

Anfänger als Kundenkreis angesprochen, doch kann wohl mit Recht angenommen werden, daß dieser vorbildgetreu gestaltete Zug auch bei vielen der fortgeschritteneren Modelleisenbahner auf Interesse stoßen wird. Geliefert wird das Modell für das Wechselstromsystem mit Mittelleiter.

P. Schiebel

Bild 6: Die Berliner S-Bahn, wie man sie derzeit erleben kann.

Foto: M. Krolop





Bild 1: Herr Dachselt hat seine Anlage in der Epoche der Deutschen Reichsbahn konzipiert, das Foto zeigt den Durchgangsbahnhof an der zweigleisigen Strecke.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

3

Deutsche Reichsbahn in Spur N

Mehr als 25 Jahre ist es nun schon her, daß die Firma Arnold auf der Spielwarenmesse in Nürnberg ein Modellbahnsystem im Baumaßstab 1:160 vorstellte. In den vergangenen Jahren hat sich ein fester Freundeskreis für diese Baugröße gefunden. Die Bezeichnung als Baugröße N geht auf die Spurweite von 9 mm zurück. Und da in vielen Sprachen das Zahlwort "neun" mit dem Buchstaben "N" beginnt, hat sich diese Bezeichnung rasch eingebürgert. Obgleich die Spur N in der Gunst der Modelleisenbahner

hinten der Spurweite H0 an zweiter Stelle rangiert, gibt es von Seiten der Zubehöhersteller noch einige Lücken zu schließen. Ein allen Epochen gerecht werdendes Sortiment ist noch nicht vorhanden. Im besonderen fehlen Fahrzeuge und Automobile während der Zeitspanne zwischen 1925 und 1938, also zu Zeiten der ehemaligen deutschen Reichsbahn. Ferner ist im "Bevölkerungs-Sektor" noch manche Lücke vorhanden, denn die angebotenen Miniaturfiguren sind für die 20er und 30er Jahre einfach

nicht zeitgemäß bekleidet. Um die von den Herstellern angebotenen Elektrolokomotiven der Reichsbahn vorbildgerecht unter einer Fahrleitung erleben zu können, sind entsprechende Masten nebst Ausleger vonnöten. Man muß auf der anderen Seite freilich auch einräumen, daß es die Möglichkeiten der Zubehöerindustrie übersteigen würde, wenn sie für den eher kleinen Kreis von N-Bahnern ein komplettes Sortiment fertigen würde. Was die vorbildliche Landschaftsgestaltung angeht, so sind anfängliche Be-



Bild 2: Romantische Fachwerkbauten bilden den Kern der Altstadt, deren optische Weiterführung geschickt gestaltet ist.



Bild 3: Auf dem linken Anlagenteil befinden sich das große Dampflokbw und eine Fabrik. Die 05 002 von Arnold fährt soeben mit ihrem Schnellzug durch einen gut herausgearbeiteten Geländeeinschnitt.

denken gegenüber den meisten angebotenen Industriebäumchen kaum gerechtfertigt. Schon wegen des Maßstabs 1:160 kann bei Kiefern und Fichten einiges hingenom-

men werden, was in der Baugröße H0 nicht mehr vertretbar wäre. Bei Laubbäumen und bei Buschwerk ist die Situation in N noch besser, denn eine Eigenherstellung ist rela-

tiv leicht. Herr Dachzelt, dessen Anlage in der Spurweite N wir hier im Rahmen unseres 2. großen internationalen Modellbau-Wettbewerbs vorstellen, hat sich nicht gescheut,

Bild 4: Zahlreiche Ausstattungsdetails im Stellwerksbereich wie Weichenspannhebel, Blechkkanäle und Druckrollenkästen lassen die sorgfältige Arbeitsweise des Erbauers deutlich werden.





Bild 5: Die Nebenbahnstrecke bietet dem Reisenden eine Menge an landschaftlichen Eindrücken.



Bild 6: Ein Lokalbahnzug, gezogen von einem "Glaskasten", bummelt durch einen Waldeinschnitt.

Bild 7: Die Felsen hat Herr Dachselt aus Korkmaterial gestaltet.



die Bäume in mühsamer Kleinarbeit selbst anzufertigen. Daß er kein Neuling auf dem Gebiet des Anlagenbaues ist, zeigen die Fotos. Der hier gezeigten Arbeit waren bereits drei andere Anlagen — zwei in der Baugröße H0 und eine in N — vorausgegangen. Nicht nur hinsichtlich der Thematik, auch in Bezug auf die Größe der Anlage hatte sich der Modellbahnbauer hier mit 400 x 100 cm viel vorgenommen. Für die gleiche Anlage in H0 wäre fast das Vierfache an Fläche erforderlich gewesen, aber dafür reichten die räumlichen Gegebenheiten in keiner Weise aus. Die Folge wäre gewesen, daß für einen so großzügigen Entwurf in H0 der Signalflügel rasch Hp 0 gezeitigt hätte.

Zwar müssen bei der landschaftlichen Detaillierung insgesamt gesehene Abstriche hingenommen werden, denn der kleinere Maßstab macht einiges nahezu unmöglich. So sind schon in der Baugröße H0 Telegraphendrähte nur für den geduldigen Bastler zu empfehlen, in N sind sie jedoch schier unmöglich. Mehr als entschädigt wird man dann durch den Fahrbetrieb auf der Anlage. So kann Herr Dachselt auf seiner Parade-strecke lange Schnellzüge, bespannt mit einer roten Stromlinienlokomotive der Baureihe 05, genauso fasziniert betrachten wie einen schweren Güterzug, den eine 41er am Haken hat. Seit frühester Kindheit haben es unserem Leser Dampflokomotiven angetan. Wen wundert es, wenn er der Dampftraktion eindeutig den Vorzug gibt. Nur auf der eingleisigen Nebenbahn verkehren Dieseltriebwagen. Der Fahrbetrieb zur Reichsbahnzeit ist hier im großen und ganzen nachgestellt worden.

Und was da vom großen Vorbild nachempfunden wurde, hätte ein "Reisender", der zu dieser Zeit in einem Abteil eines C4ü-23 ("Hechtwagen") saß, vielleicht so beschrieben:

... nur langsam kam der heute wegen der vielen Romreisenden um einige Wagen längere FD 80 Berlin — Nürnberg — München — Rom nach einem kurzen Zwischenhalt wieder in Fahrt. Die Lokmänner hatten alle Hände voll zu tun. So blieb genügend Zeit, um die einmalige Atmosphäre des in Bahnhofsnähe gelegenen Bahnbetriebswerkes wenigstens aus der Distanz auf sich wirken zu lassen. Unter der großen Bekohlungsanlage stand eine Dampflokomotive der Baureihe 45! Ein wahrer Gigant der Schiene, mit seinem mächtig langen Kessel und den hohen Wagner-Windleitblechen. Obwohl sie gerade ihre Kohlevorräte ergänzte und friedlich dastand, glaubte man die donnernden Auspuffschläge der 5fach gekuppelten Dreizylinderlokomotive zu hören. Übrigens waren wegen der Rostfläche von 5,04 Quadratmeter, der größten bei einer deutschen Dampflokomotive, planmäßig zwei Heizer eingesetzt. Am Rohrblasgerüst stand eine altgediente Maschine der Baureihe 36 (ex. preuß. P 4²). Vor dem 10ständigen Ringlokschuppen stand momentan nur eine 78er in Reserve. Auf der Drehscheibe wurde gerade eine Lokomotive der Baureihe 50 gedreht. Weitere Maschinen waren zur Zeit nicht zu sehen, was kaum verwunderte, denn es war Werktag, und so hatten die anderen Lokomotiven des Betriebswerkes in ihren Umlaufplänen schwer zu arbeiten. Der Wasserturm entgeht schon fast den Blicken, die noch kurz auf die felsigen Hügel schweifen, ehe der jetzt schon schneller gewordene Zug im leichten Rechtsbogen in einen Tunnel einfährt ... Soweit der kurze Erlebnisbericht unseres "Reisenden", dessen Schilderungen leider



Bild 8: Das Bw-Vorfeld lädt zum Mitspielen ein: Zum Drehscheiben-Einfährgleis gelangt man nur vom Bahnhof her, die Behandlungsanlagen wie Kohlebunker, Besandungsanlage und Schlackengrube hingegen können nur durch Befahren der Drehscheibe erreicht werden. Eine gute Lösung zur optischen Trennung von Bahnhofs- und Bw-Gelände stellt die Straßenbrücke dar.



Bild 9: Beachtenswert ist das mechanische Stellwerk mit den Spannwerkseinrichtungen auf der rechten Anlagenseite.



Bild 10: Blick in die Bahnhofstraße mit ihren imposanten Bürgerhäusern. Vollmers stilgerechte Gebäude verleihen der Stadtszene eine wirklichkeitsnahe Stimmung.

Bild 11: Der Gleisplan für die Anlage von Herrn Dachzelt. Oben ist der sichtbare Bereich, unten sind die verdeckten Gleise aufgezeichnet.

Zeichnung: G. Dachzelt

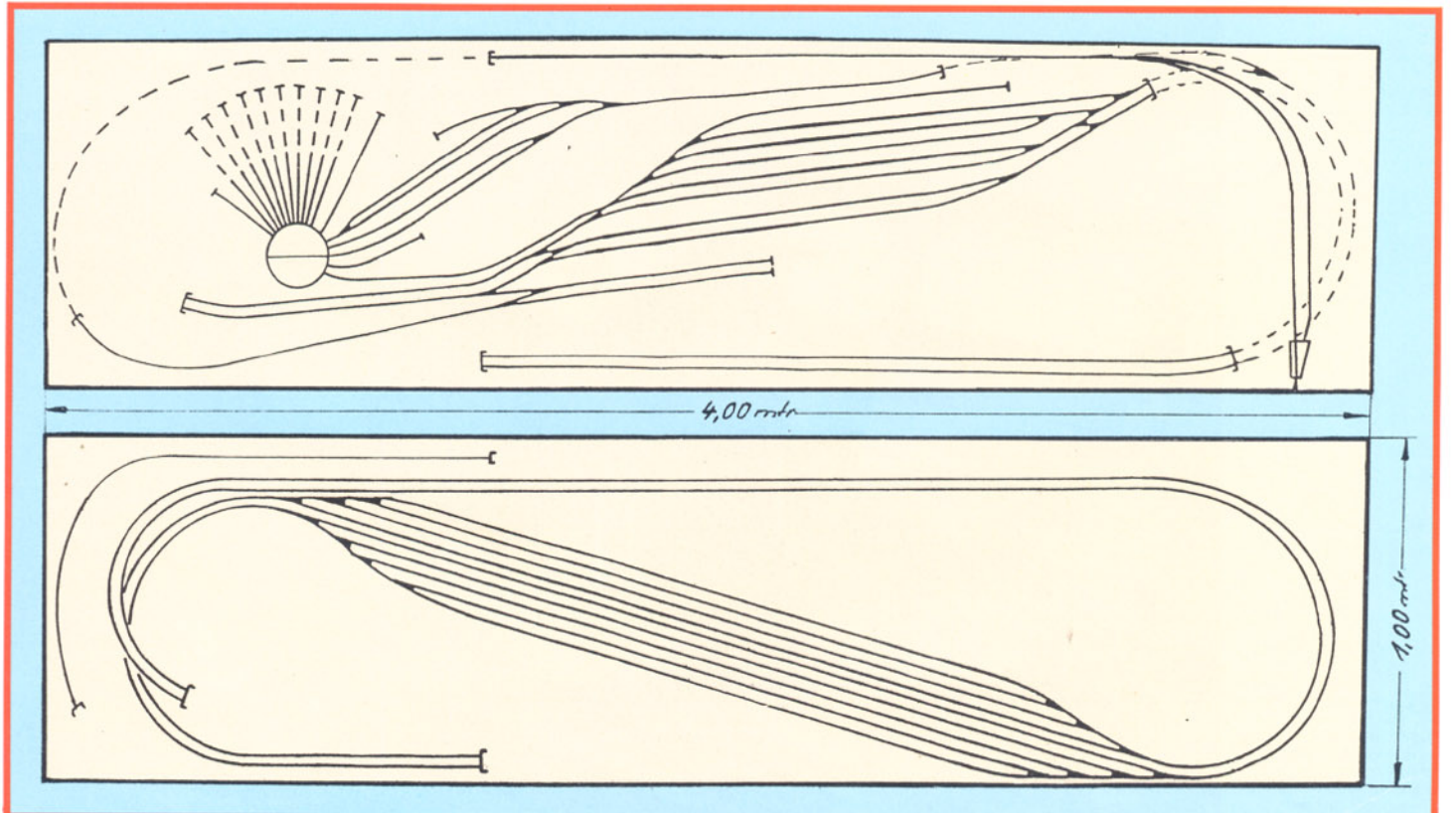




Bild 12: Die Bw-Behandlungsanlagen. Die BR 45 ist gerade an den Kohlebunker zum Fassen der Vorräte gefahren, eine BR 36 (ehemals preuß. P 4) wird am Blasrohrgerüst für den weiteren Einsatz vorbereitet.

Bild 13: In dem recht gut gestalteten Bahnbetriebswerk können viele abwechslungsreiche Betriebsabläufe nachgestellt werden.

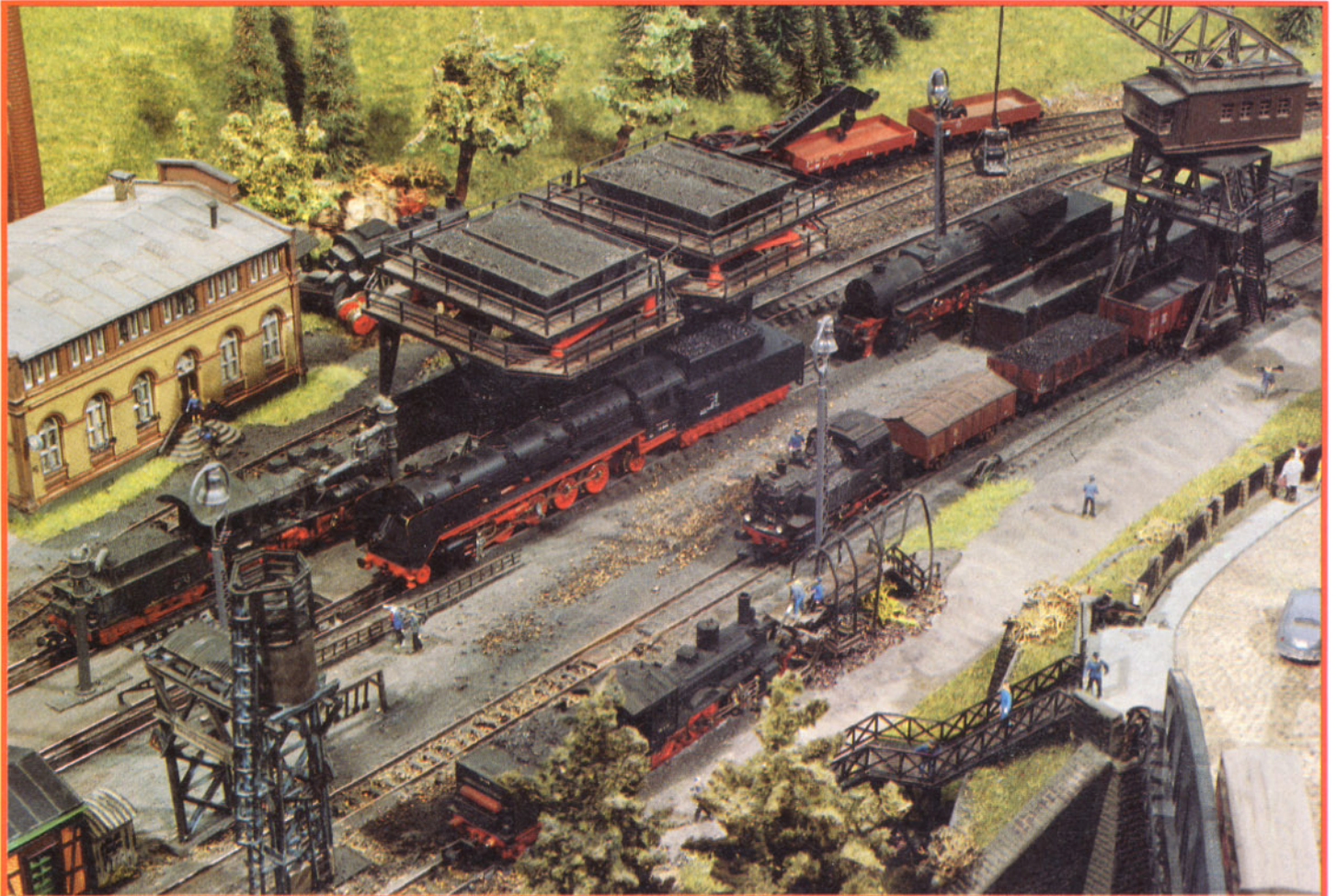




Bild 14: Ein weiteres Motiv aus dem Gelände des Betriebswerkes. Im Vordergrund sind zwei Dampflokomotiven der Baureihen 57 und 58 abgestellt.



Bild 15: Das Fabrikgebäude, "erbaut" im Jahre 1894, zeigt trotz seiner grundsoliden Bauweise bereits einige, durch die direkte Nachbarschaft von Bahnhof und Bahnbetriebswerk bedingte Verschmutzungen auf.

nur mehr im Modell weiterleben. Die Modellanlage entstand in offener Rahmenbauweise. Eine zweigleisige Hauptstrecke führt durch einen größeren Durchgangsbahnhof, in dem auch eine eingleisige Nebenstrecke auf zwei Stumpfgleisen endet. Im verdeckten Bereich ist für jedes der beiden Gleise der Hauptbahn in Form einer Gleisharfe ein fünf- bzw. viergleisiger Schattenbahnhof angelegt. Reedkontakte schalten die Signale, so daß ein sicherer Blockbetrieb möglich ist. Mindestens 4 Zugpaare sind stets im Einsatz. Der Einbau von elektronischen Bremsbausteinen hat sich wegen der zu unterschiedlichen Laufeigenschaften der Triebfahrzeuge nicht bewährt, der Ausbau war daher unumgänglich. Das Gleismaterial stammt im sichtbaren Bereich von Arnold, im verdeckten von Peco. Der Vorteil des Arnold-Gleises liegt in dessen Unempfindlichkeit gegenüber Verschmutzung. Die Weichenantriebe hingegen sind etwas störanfällig, hier sind die von Peco betriebssicherer. Für Herrn Dachselt spricht auch wegen der kleineren Weichenwinkel einiges für das Peco-Gleissystem. Das Problem mit den Weichenantrieben versucht er durch den Einbau von Roco Unterflurantrieben für die Baugröße H0 aus der Welt zu schaffen. Besonders beim Einschottern der Weichen ist große Sorgfalt angezeigt, denn dringen erst einmal kleine Schotterteilchen durch die Abdeckungen in den Weichenantrieb, ist für baldigen Ärger schon gesorgt. Alle Gleise wurden nach der im EisenbahnJournal 7/1986 ausführlich vorgestellten Methode eingeschottert.

Zu erwähnen bleibt noch, daß Herr Dachselt seine in drei Stromkreise unterteilte Anlage über ein selbstgebautes Stellpult jederzeit im Griff hat.

K. Eckert



Bild 16: Sicherlich findet sich auf den meisten Anlagen noch ein freies Eckchen, auf dem sich ein ähnlich stimmungsvolles Motiv unterbringen läßt.



Bild 17: Der Endbahnhof der Nebenbahn. Besonders interessant ist die von Herrn Dachselt selbstgebaute "Drehweiche".

Bild 18: Einen guten Überblick über das komplette Bw vermittelt diese "Luftaufnahme". Sie zeigt, wieviel Material benötigt wird um eine lebendige Atmosphäre zu schaffen.

Alle Fotos: K. Drexel





Kleines Diorama – große Wirkung

Der Dioramenbau erfüllt, vom Fahrtrieb einmal abgesehen, nahezu alle Wünsche des Modellbauers. Abwechslungsreiche Motive können bereits auf kleinen Grundflächen verwirklicht werden. Wenn der Erbauer dann noch seine Phantasie voll zur Entfaltung bringen kann, entstehen meist recht gelungene Szenerien. "Erlaubt ist, was

gefällt", so könnte das Diorama von Herrn Volmerhaus auch überschrieben sein. Aus zwei zusammengelegten Seitenteilen eines ausgedienten Kleinmöbelstückes entstand die Grundplatte. Anschließend wurde sie auf ein Maß von 70 x 90 cm zurechtgeschnitten. Ziel des Erbauers war es, möglichst viele "Spielarten" auf dieser kleinen

Fläche unterzubringen. Eine imposante Felswand, die untertunnelt wird, ein Bahnviadukt, der eine tiefergelegene Bahntrasse, eine Straße und einen Bach überspannt, sollten ins Modell umgesetzt werden. Die tiefergelegene Bahnlinie überquert den Bach über eine Kastenbrücke, und die Straßenführung verlangt einen Brückenschlag. Styropor und aus PU-Material geschäumte Felsteile sind für Herrn Volmerhaus die Grundelemente für den Felsbau schlechthin. (Lesen Sie bitte hierzu auch den Artikel "Vorbildgerechte Felsgestaltung" in dieser Ausgabe). Die geschäumten Felsteile können beliebig zerteilt und mit Raspel und Bastelmesser in die gewünschte Form gebracht werden. Als Montageuntergrund empfiehlt sich Modellgips, in den man die zuvor hergerichteten Felsstücke eindrückt. Die Styroporteile erhalten einen Überzug aus Modellgips. In diesem Bereich muß dann noch mit einem Stechbeitel oder Messer nachgearbeitet werden, um die Felsstruktur zu modellieren. Ratsam ist es, dies zu tun, ehe der Gips abbindet. Andernfalls sollte der Gips dann mit einem Schwamm oder einem Pinsel gut angefeuchtet werden. Diese Arbeiten erfordern jedoch neben einer geschickten Hand auch noch einige Erfahrung. Zumindest sollte man auf Abbildungen felsige Landschaften ausführlich studieren, ehe es an die Gestaltung geht. Sicherlich finden Sie in den Ausgaben des Eisenbahn-Journals eine Vielzahl von ge-



Bild 1 (oben): Trotz seiner geringen Abmessungen vermittelt das Diorama von Herrn Volmerhaus viel Atmosphäre. Auf dieser Abbildung sind Fahrzeuge der ehemaligen deutschen Reichsbahn eingesetzt.

Bild 2: Diese Abbildung zeigt sehr schön den imposanten Viadukt, der gerade von einer Dampflok der Baureihe 45 im Fotografieranstrich überquert wird. Die Trassenführung wirkt recht realistisch. Die Felsen sind teilweise aus geschäumtem PU-Material entstanden, teilweise mit dem Stechbeitel aus Modellgips modelliert worden, was allerdings einige Erfahrungen voraussetzt.



Bild 3: Jetzt könnte die Szenerie auf der Schwarzwaldbahn handeln, denn eine 85er dampft mit ihrem Personenzug gemächlich dahin.

Bild 4: Nochmals die 85 007 auf der Kastenbrücke, aus einer anderen Perspektive aufgenommen. Durch die geringfügige Änderung des Fotostandpunktes ergibt sich ein weiteres Motiv.





Bild 5: Nach dem Abbau der Gleise auf dem Viadukt wurde eine Autostraße angelegt. Der Fahrer des Autobusses sollte den Personenwagen passieren lassen, denn der Viadukt ist nicht für Gegenverkehr ausgelegt.

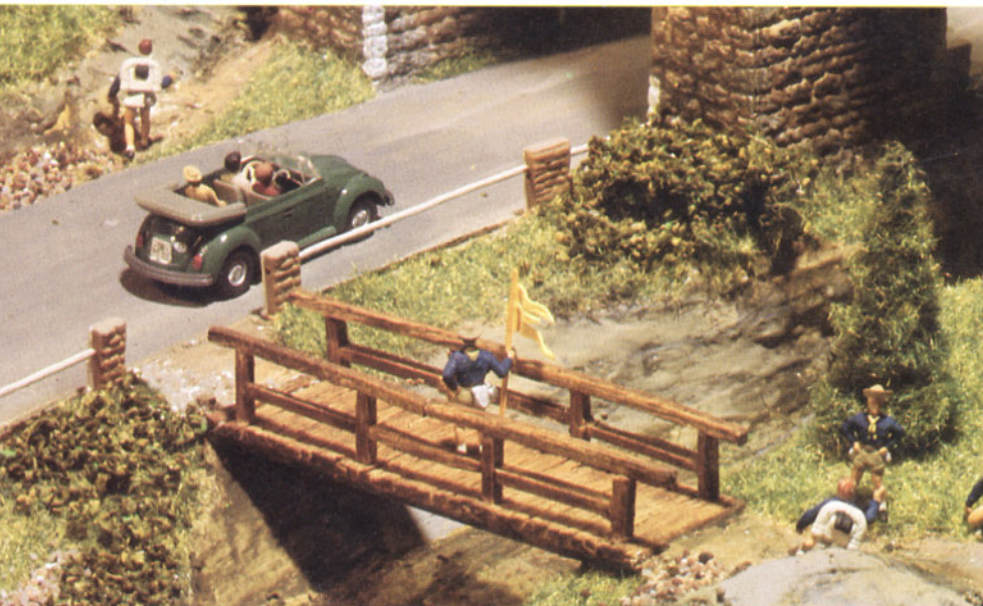


Bild 6: Der kleine Steg wurde aus Streichhölzern gebaut. Eine preiswerte und lohnende Bastelarbeit.

Bild 7 (unten links): Eine Kastenbrücke überspannt den Bach, an dessen Ufer sich Pfadfinder tummeln.



eigneten Vorbildaufnahmen. Zum farblichen Behandeln der Felsen hat Herr Volmerhaus auf seine bewährte Methode zurückgegriffen: Caparol als Binder für die im gewünschten Farbton gemischten Trockenfarben.

Ehe es an die Begrünungsaktion ging, mußten noch die Tunnelportale und die Stützmauern eingebaut werden und vor allem der große Viadukt seinen Platz finden. Zur Wasserimmitation im Bach wurde Gießharz verwendet. Das Bachbett wird mit kleinen Steinchen, feinem Schotter und gesiebtem Sand gestaltet. Vor dem Eingießen des Gießharzes muß das Bachbett an beiden Enden absolut dicht verschlossen sein, denn das Gießharz durchdringt selbst die kleinsten Ritzen und Fugen.

Da Zeit und Ort auf diesem Diorama nicht festgelegt sind, kann der Erbauer zu Fotografierzwecken ein recht umfangreiches Rollmaterial auf's Gleis stellen. Es können sowohl Fahrzeuge aus der Zeit der ehemaligen Deutschen Reichsbahn als auch aus den frühen Jahren der Deutschen Bundesbahn präsentiert werden. Eine weitere Variante ergab sich nach der Entfernung der Gleise auf dem Viadukt. Eine Straße wurde angelegt, und Herr Volmerhaus konnte dadurch einige weitere Motive fotografieren. Mit bescheidenem Aufwand gelang es unserem Leser, Wirkungsvolles zu schaffen.

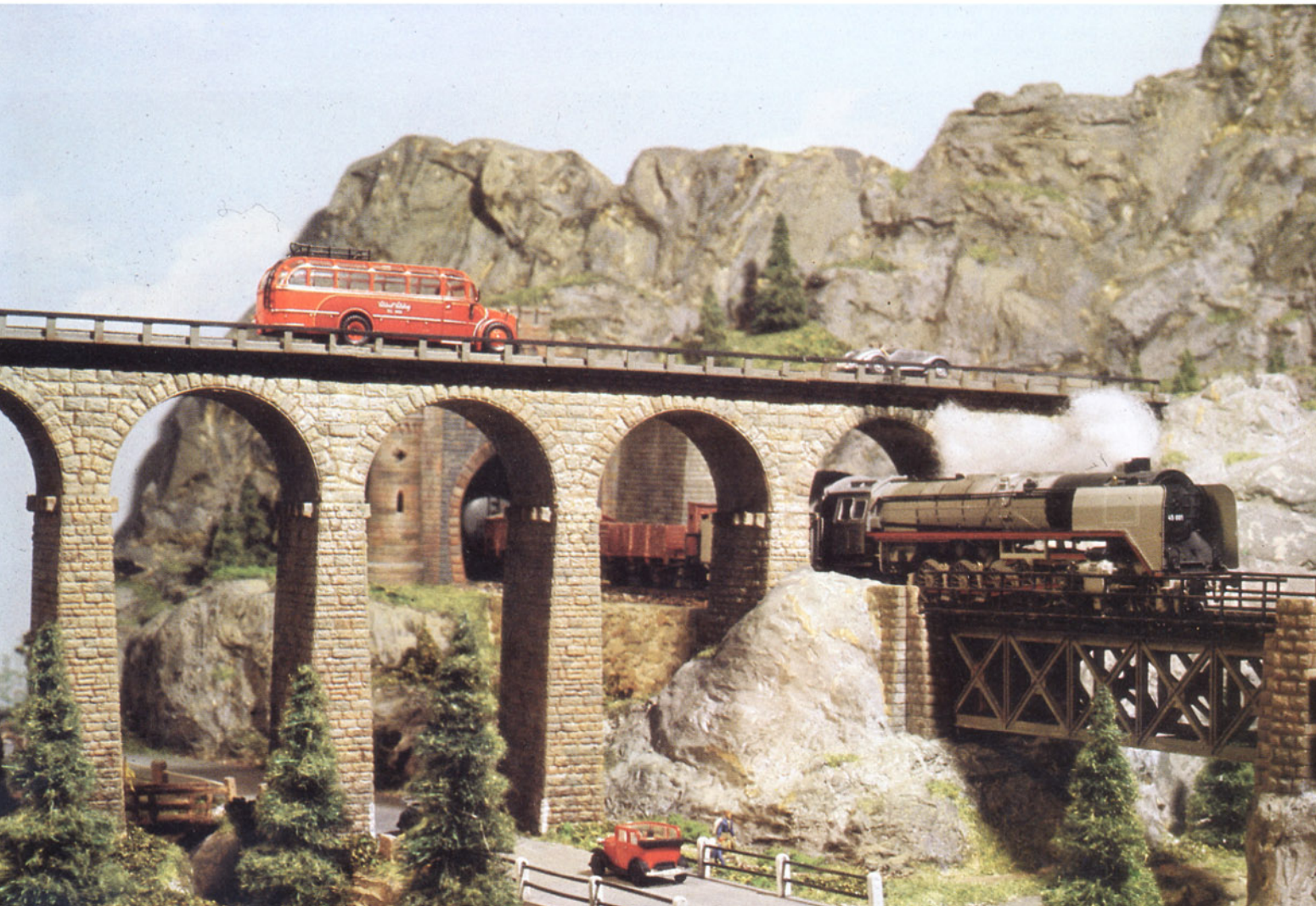
K. Eckert



Bild 8: Für die farbliche Nachbehandlung der Felsen wurden Trockenfarben mit Caparol als Binder verwendet. Auch ohne Schienenfahrzeuge ist das Diorama reizvoll.

Bild 9: Diese Aufnahme zeigt nun den Viadukt von unten. Er dient hier nicht als Eisenbahnüberführung, sondern als Straßenbrücke.

Alle Fotos: W. Volmerhaus





Modellbahnanlage im Baustil der 70er Jahre

Im Zusammenhang mit Modellbahn von Stilrichtungen zu sprechen, ist durchaus nicht verfehlt, sofern damit nicht "epochenge-

rechter" Einsatz von Modellbau- und Rollmaterial gemeint ist. Zum besseren Verständnis vergegenwärtige man sich einmal

die Möglichkeiten, über die ein Modellbahner der "1. Stunde", d.h. etwa zur Zeit der Währungsreform verfügte: Die Verwendung





Bild 3: Der 18stündige Lokschuppen erinnert an die Zeit der Dampflokomotiven. Die Drehscheibe entstammt dem Lieferprogramm von Fleischmann. Im Vordergrund eine R 3/3.

Bild 1 (linke Seite oben): Eine 1964 gebaute S 2/6 rollt auf die Drehscheibe des Bahnbetriebswerkes.

Bild 2 (linke Seite unten): Bereits 1967 gab es auf der Anlage von Herrn Beez eine bayerische Dampflokomotive der Gattung Gt 3/4 mit einem Kesselzug.

Bild 4: Eine preuß. S 10 mit einer Garnitur Schürzenwagen wird in Kürze den Kopfbahnhof erreichen.





Bild 5: Auch eine bayer. Gt 2 x 4/4, die ebenfalls durch Selbstbau entstanden war, gehörte schon sehr früh zum Lokomotivpark von Herrn Beez.

von Kunststoff war noch weitgehend unbekannt, Preiser bot aus Holz geschnitzte Figuren an, und von Fallner gab es Häuser und Bahnhofsgebäude, deren Außenwände (aus vorgestanzter Pappe) noch mit einer besonderen Paste vom Modellbauer selbst zu ver-

putzen waren. Eingefärbtes Sägemehl war für lange Zeit das einzig verfügbare Dekor- mittel (erst Anfang der 70er Jahre kamen fertige Gras- und Geländematten sowie Streufasern auf den Markt), und auch die Sprühdosenkleber, die dem Modellbauer heute die

Arbeit auf leider nicht gerade umweltfreundliche Weise erleichtern, kannte man noch nicht.

Unter solchen Voraussetzungen also arbeitete damals unser Leser, Herr Beez. Bereits 1948 begann er mit bewundernswertem Im-

Bild 6: Eine 41er mit Neubaukessel passiert gerade das Einfahrtsignal zum Kopfbahnhof





Bild 7: Das im Jahre 1961 gebaute Modell der Baureihe 18.3 wurde gerade frisch bekohlt und rollt nun Richtung Drehscheibe.

provisationsgeschick, eine erste Anlage zu gestalten. Mangels käuflich zu erwerbendem Gleismaterial baute er aus Eisenprofilen Schienen und Weichen, die Schwellen entstanden aus kleinen Pappstreifen, und als Schotter diente Schmirgelpapiersand, den er sich über einige Umwege besorgt hatte. Der Betrieb auf der in dieser Weise entstandenen Anlage erfolgte zunächst im Gleichstromsystem mit mittlerer Stromschiene. Eine technische Verbesserung – ebenfalls im Selbstbau hergestellt – war der Ersatz der Stromschiene durch gleichmäßig eingeschlagene Nägel. Erst geraume

Zeit später griff Herr Beez schließlich zu dem mittlerweile angebotenen Märklin K-Gleissystem. Allerdings gefiel ihm das anfangs dazugehörige Weichenmaterial nicht so recht, denn die schlanken K-Weichen brachte Märklin erst später auf den Markt. Also verwirklichte er seine Vorstellungen in Gestalt eines 13gleisigen Kopfbahnhofes und baute die dafür erforderlichen Weichen selbst.

Anfang der 70er Jahre arbeitete er bereits an seinem 3. Modellbahnprojekt. Daß der Bau einer Anlage mit einem Flächenbedarf von rund 20 m² selbst mit den heute zur Verfü-

gung stehenden Mitteln eine Langzeit-Aufgabe darstellt, bedarf wohl kaum besonderer Erwähnung. Seit damals, d.h. seit rund 15 Jahren hat Herr Beez, abgesehen vom Einbau einer Fleischmann-Drehscheibe, keine nennenswerten Veränderungen mehr vorgenommen. Obwohl die Anlage keinerlei Elektronik aufweist – denn die war Anfang der 70er Jahre im Modellbahnbau noch wenig verbreitet – ermöglicht sie einen hochwertigen und in allen Bereichen voll funktionsfähigen Fahr- und Spielbetrieb, der auch heute noch als sehr anspruchsvoll zu bezeichnen ist. Der Erbauer hat es verstan-

Bild 8: Eine Fleischmann-P 8 erreicht in Kürze den Kopfbahnhof.





Bild 9: Diese Weichenstraße im Vorfeld des 13gleisigen Kopfbahnhofes entstand im Eigenbau. In Bildmitte wartet die 01 mit ihrem D Zug auf den Abfahrtsauftrag. Gerade ist das Flügel-signal auf den Befehl Hp 2 gegangen.



Bild 10: Ein weiteres Selbstbaumodell: die tschechische 475/183 CSD auf der Drehscheibe.

Bild 12: Ebenso die württ. Klasse C, die gerade den Bahnhof verläßt.



Bild 11: Eine 01.5 auf der Fahrt in das Betriebswerk.

Bild 13: Aus einem M+F Bausatz entstand die 50.40 mit Franco-Crosti-Vorwärmer.





Bild 14: Die im Vorfeld des Kopfbahnhofes wartende 03.10 entstand bereits 1962.

Bild 15: Selbstgebautes Lademaß im Bereich des Güterbahnhofs.

den, durch geduldiges Verfeinern des (im Vergleich zu heute bescheidenen) Marktangebotes von damals eine beinahe zeitlose Anlage zu schaffen. Im Laufe der Jahre hatte Herr Beez seine besondere Vorliebe und modellbauerische Stärke für den Um- und Selbstbau von Lokomotiven entdeckt. Da das Angebot der Hersteller damals noch reichlich lückenhaft war, hatte er in Zusammenarbeit mit einem Freund eine Vielzahl schmucker Lokmodelle im Selbstbau hergestellt. So z.B. eine württ. C, eine bayer. Pt 3/6, eine Gt 2 x 4/4, eine 03¹⁰, eine M+F Franco Crosti 50⁴⁰ und sogar ein Modell nach tschechischem Vorbild. Um all diese in mühevoller Kleinarbeit entstandenen Modelle nicht in die Vitrine zu verbannen, schuf er schließlich seine ganz private "Kgl. Reichsbundesbahn", die hinsichtlich des Rollmaterials keinerlei Beschränkungen kennt.

Beinahe 30 Jahre hat sich Herr Beez dem aktiven Modellbau gewidmet, bis er mit dem Ergebnis zufrieden war und genießt nun, was er mit solcher Ausdauer erstellt hat. Seine Fertigkeiten haben – und die Fotos beweisen es – schon sehr früh einen Standard erreicht, um den ihn der eine oder andere Modellbahner selbst heute noch beneiden dürfte.

Eckbauer

Bild 16: Ein VT 75 in den Farben der ehemaligen deutschen Reichsbahn wartet am Haltepunkt. Alle Fotos: H. Beez



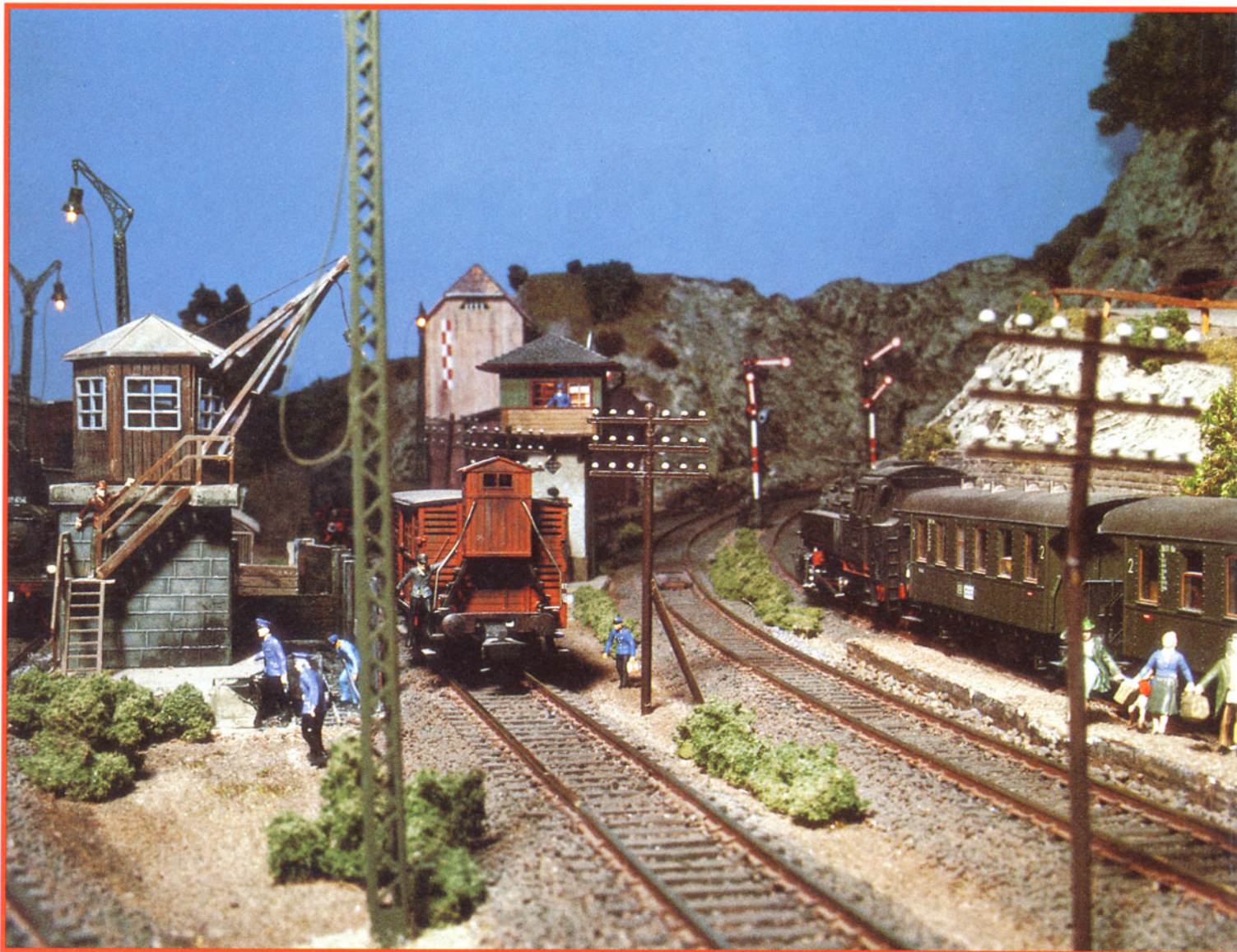


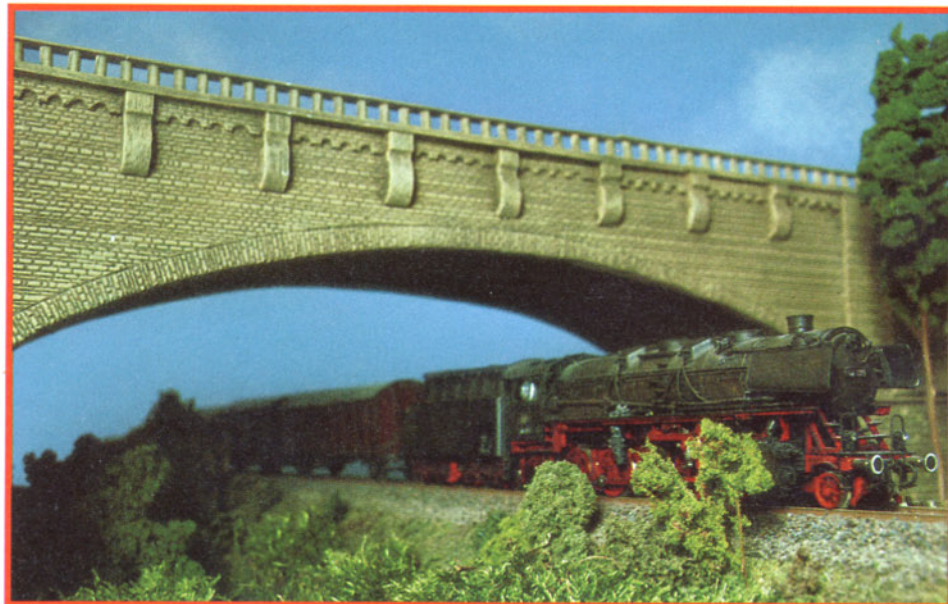
Bild 1: Nebenbahnstation auf der Anlage von Herrn Meier. Der kurze Personenzug mit seinen zwei 2achsigen Wagen steht schon zur Abfahrt bereit.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

4

In der Fränkischen Schweiz

Bild 2: Eine imposante Steinbogenbrücke, unter der gerade eine Dampflokomotive der Baureihe 44 rollt.



“Weniger ist Mehr”, so lautet die Devise des Modelleisenbahners Horst Meier. Mit “weniger” meint der Erbauer der großen, noch nicht in allen Bereichen vollendeten H0-Anlage freilich nicht die Gestaltung der Landschaft. Gerade um hier ein “Mehr” zu schaffen, wurde von vornherein auf ein Modell-Bahnbetriebswerk verzichtet. Von der Idee, einen großen Durchgangsbahnhof anzulegen, wurde ebenfalls bald Abschied genommen. Um dennoch nicht auf elegante und schnell dahinfahrende D-Züge oder lange Güterzüge verzichten zu müssen, wurde eine zweigleisige “Paradestrecke” angelegt. Auch keinesfalls vermissen wollte der Erbauer gemächlich dahinrollende dampflokomotivespannte Personenzüge, wie sie auf den Nebenbahnen allerorts anzutreffen waren. Es wurde die bei Modellbahnern beliebte Thematik gewählt, eine zweigleisige Haupt- und eine eingleisige Nebenstrecke in einem Anlagenkonzept zu realisieren. Geographisch ist die Anlage irgendwo in der fränkischen Schweiz angesiedelt. An einem konkreten Vorbild hat sich Herr Meier nicht



Bild 3: Die Felsen wurden durch Abformen ausgesuchter Originale hergestellt.

orientiert, denn er wollte eine Vielzahl von eigenen Vorstellungen mit einbringen. Auf der in L-Form und offener Rahmenbauweise errichteten 520 x 250 cm großen Modellbahn sind ausnahmslos Dampf- und Diesellokomotiven im Einsatz. Alle Fahrzeuge erhielten Faulhaber Motoren mit Schwungmasse. Dadurch konnte eine dem einzelnen Modell angemessene Geschwindigkeit erreicht werden. Doch nicht nur im technischen Bereich sind die Modelle verbessert worden. In mehreren Arbeitsgängen wurden sie sorgfältig mit dem Pinsel patiniert, verwendet wurden Abtönfarben aus dem Malerbedarf. Zeitlich handelt die Anlage ungefähr zwischen 1956 (Ablieferung der V200-Serienlokomotiven) und 1965. Die Reisezugwagen tragen noch keine UIC-gerechte Beschriftung.

Abwechslungsreicher Fahrbetrieb ist sowohl auf der Nebenbahn als auch auf der zweigleisigen Hauptstrecke gewährleistet, denn drei Schattenbahnhöfe machen dies möglich. Die Nebenstrecke endet in einem kleinen Kopfbahnhof. Da die Lokomotiven umsetzen müssen, ergeben sich immer wieder reizvolle Betriebsabläufe. Eine kleine Lokstation wurde eingebaut, um die eingesetzten Tenderlokomotiven mit neuen Vorräten versorgen und kleinere Reparaturen durchführen zu können. Fährt ein Zug aus der Endstation aus, so gelangt er nach einer für den Betrachter abwechslungsreichen Fahrt zunächst in einen Schattenbahnhof. Dessen Konzeption erlaubt dann entweder eine sofortige Durchfahrt oder eine beliebig lange Aufenthaltsdauer der Züge, die in jedem Fall dann wieder in den Kopfbahnhof

Bild 4: Auch die hohe Abstützmauer besteht aus abgeformten Mauerplatten. Auf die etwas problematische "Entstehung" wird im Text eingegangen.





Bild 5: Irgendeine Neuigkeit im "Schwarzen Brett" hat scheinbar die Eisenbahner zusammengerufen, die nun heftig diskutieren.

Bild 6: Die 89 656 hat, wie man an ihrem nicht mehr so frischen Aussehen erkennen kann, schon einige Dienstjahre auf dem Buckel. Ihre z-Stellung ist in Kürze zu erwarten.

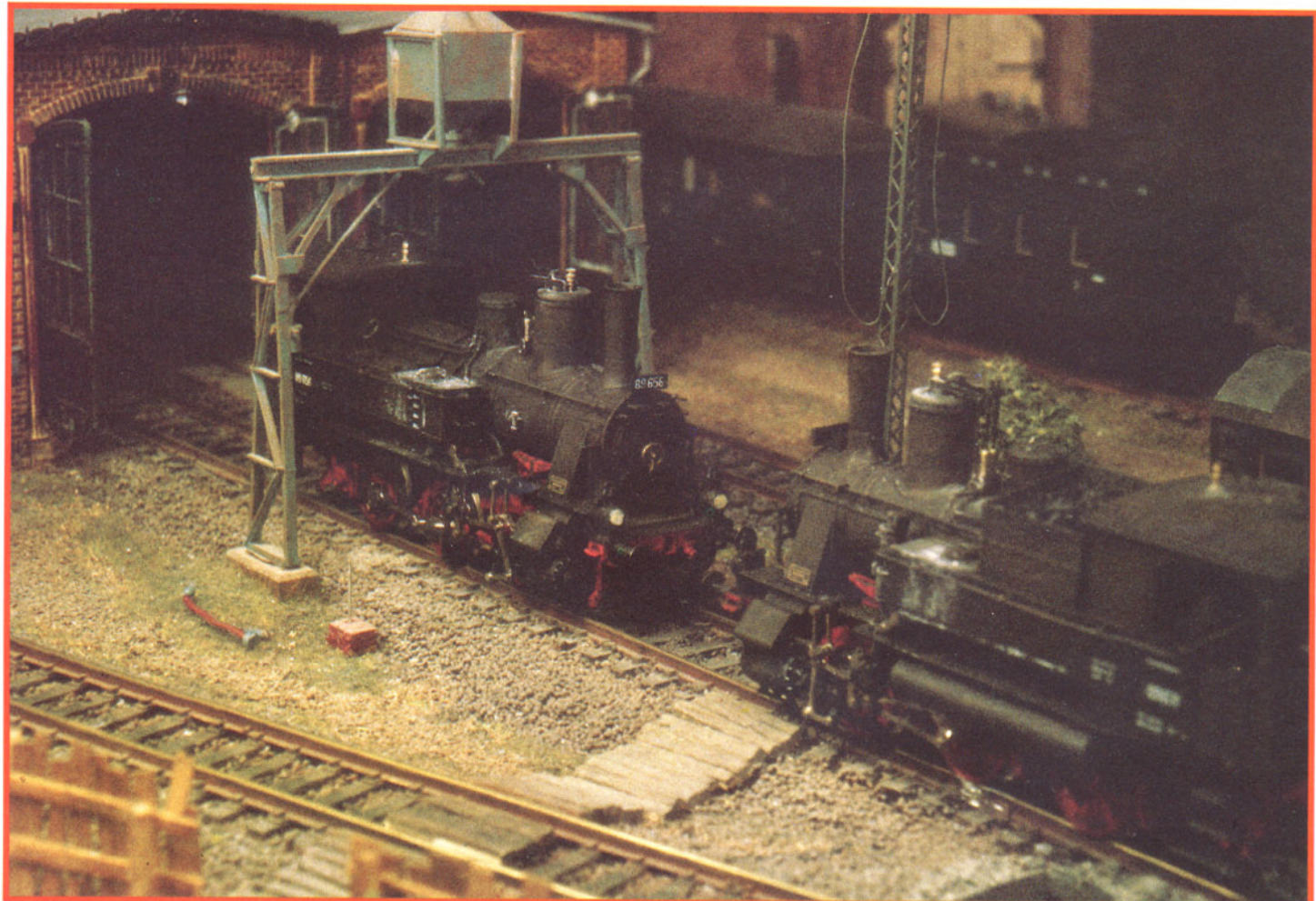




Bild 7: Gelassen lehnt der Heizer der 89 656 im Führerstand. Sein Arbeitstag geht allmählich dem Ende entgegen.

Bild 8: Die Aufnahme gibt die Atmosphäre einer kleinen Nebenbahn-Lokstation während der frühen Jahre der DB sehr stimmungsvoll wieder.





Bild 9: Große Teile des Baumbestandes sind im Eigenbau entstanden.



Bild 10: In den 50er und 60er Jahren war Holz noch ein wichtiger Brennstoff für den "heimischen Herd".

Bild 11: Ein für den Einbau vorbereiteter Landschaftsteil, dessen Grundplatte aus Styropor besteht.



zurückkehren. Im Bereich der Hauptbahn wurden zwei Schattenbahnhöfe angelegt. Einer kann Garnituren bis zu einer maximalen Länge von 1,8 m aufnehmen. Der "Zugriff" auf den in einer Gleisharfe angelegten, verdeckten Abstellplatz erfolgt automatisch oder manuell. Der andere Schattenbahnhof ist verdeckt in der Dachschräge eingebaut und dient der Aufnahme noch längerer Reise- und Güterzüge. Je nach Bedarf des zuständigen "Fahrdienstleiters" können diese Garnituren dann in den Fahrbetrieb einfließen. Recht lange Fahrzeiten tragen wesentlich zu einem realistischen Fahrbetrieb bei.

Beim Landschaftsbau hat Herr Meier überwiegend eigene "Produkte" verwendet. Vieles entstand im Selbstbau und nur unbedingt Notwendiges entstammt den Sortimenten einschlägiger Zubehöranbieter. Neben bereits bewährten Methoden (Felsgestaltung), hat Herr Meier auch einige Varianten erprobt, die wir als Baualternativen zur Diskussion stellen wollen.

Felsen und Mauern im Selbstbau

Mittels Silikonkautschuk wurden ausgesuchte Felsstücke abgeformt. Preisgünstig hat der Erbauer mit "Plasty late" gearbeitet. Dieses Material kann im Farbenhandel/Künstlerbedarf erworben werden. Da Herr Meier zum farblichen Behandeln noch nicht die in dem Artikel "Vorbildgerechte Felsgestaltung" erprobten Beizen gekannt hat, verwendete er Plakafarben. Mit dem Ergebnis war er nicht glücklich, denn die Konturen der Felsen wurden durch den Farbauftrag verwischt. Die durch das Abformen erhaltenen feinen Hinterschneidungen des Gesteins waren untergegangen. Anstelle von reinem Modell-Gips wird deshalb der ersten Schicht, die mit einem Pinsel in die Silikonform aufgetragen wird, Weißleim und etwas Farbe beigemischt. Alle weiteren Aufträge werden dann wieder mit reinem Gipsbrei aufgespritzt. Die auf diese Weise entstandenen Felsstücke sind nun von einer solchen Festigkeit, daß der folgende Farbauftrag die feinen Konturen des Gesteins nicht mehr verwischen kann. Eine durchaus erfolgreiche, wenn auch weit arbeitsintensivere Methode im Vergleich zu den in den Modellbahnausgaben des Eisenbahn-Journals ausführlich beschriebenen (siehe hierzu auch die Seiten 34-43 in dieser Ausgabe).

Beim Einpassen der Felsstücke in das vorbereitete Modellgelände bleiben dann unschöne Zwischenräume frei. Um einen sanften Übergang von Felsstück zu Felsstück zu erreichen, müssen die Spalten erst einmal mit Gips ausgefüllt werden. Mit einer schmalen Japanspachtel sollte dies gut gelingen. Nun sind die jetzt gefüllten Räume noch völlig unkonturiert. Diesem Problem kann rasch abgeholfen werden. Noch vor dem Abbinden werden kleine Felsstückchen in den Gips gedrückt. Sie hinterlassen dadurch in den Übergangsstellen ihr "Profil". Jetzt gilt es noch farblich nachzubehandeln. Auf den gut getrockneten Untergrund wird mehrfach stark verdünnte Farbe aufgetragen. Danach wird diese in noch feuchtem Zustand mit einem Schwamm wieder vorsichtig abgewischt. In den Vertiefungen bleibt die aufgetragene Farbe zurück und ergibt einen recht natürlichen Eindruck.

Um kostensparend arbeiten zu können, sind auch die Mauerplatten von einer handelsüblichen (auf brauchbare Hinterschneidungen



Bild 12: Bekohlungsanlage der Lokstation. Da die Tenderlokomotiven keine großen Kohlevorräte fassen können, reicht die kleine Anlage aus.

achten) abgeformt worden. Diese Machart erfreut sich steigender Beliebtheit bei Modellbahnern, ist aber nicht unbedenklich, da das "Urmodell" ja geschützt ist. Auf keinen Fall darf das durch Abformen entstandene Produkt in irgendeiner Weise geschäftlich genutzt werden, es muß ausschließlich privaten Zwecken dienen. Gleiches gilt für die gefertigten Formen. Um hier allen Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, empfiehlt es sich, ein eigenes "Urmodell" zu schaffen. Wie man dies zwar recht aufwendig, dafür auf alle Fälle im Endergebnis perfekt macht, hat Willy Kosak im Eisenbahn-Journal 9/1985 beschrieben.

Hier nun die Methode unseres Lesers, Herrn Meier. Zunächst mußte eine Form hergestellt werden. Dazu waren fast 15 Pinselaufträge (mit Silikonkautschuk) auf die Mauerplatte notwendig. Um die Trocknungszeiten so kurz wie möglich zu halten, wurde kurzerhand der heimische Backofen, nach vorheriger Absprache mit der Hausfrau zweckentfremdet. In den nur schwach aufgeheizten Ofen werden die mit Silikon bestrichenen Platten geschoben. In wenigen Stunden stehen dann schon die ersten Formen zur Verfügung. Da die Verarbeitung der aus Gips gegossenen Mauern reichlich Geschick und sehr vorsichtiges Arbeiten erfordert, verwendete Herr Meier statt Gips Weißleim. Mehrere Tage muß dieser durchtrocknen, da etliche Aufträge (5 bis 6) notwendig sind. Erst nach einer Woche sind dann die ersten abgeformten "Weißleimplatten" zum Einbau geeignet. Sie können mittels Schere oder Messer sehr gut verarbeitet werden, wenn man sie kurze Zeit in der Sonne oder auf dem Heizkörper erwärmt. Eingefärbt werden sie dann in gleicher Weise wie die Felsstücke. Wengleich auch diese nun wirklich zeitintensive Methode zu einem guten Ergebnis führt, bleibt abzuwägen, inwieweit der vorgeschlagene völlige Selbstbau oder der Kauf von geschäumten Mauerplatten mehr Sinn macht.

Während der recht langen Wartezeiten auf



Bild 13: Der Akku-Triebwagen der Bauart Wittfeld trägt noch die Reichsbahnfarben.

Bild 14: Kurz nach Verlassen des Tunnels dampft die 01 schon wieder mächtig.





Bild 15: Das üppige Buschwerk entstand aus Islandmoos, das in ein Weißleimgemisch getaucht und mit selbstgemachten Flocken bestreut wurde.



Bild 16: Die 93 374 (ehem. preuß. T 14) macht gewaltigen "Dampf", denn mit ihrer Garnitur Donnerbüchsen am Haken muß sie eine Verspätung hereinholen.

die Mauerplatten war Herr Meier keineswegs untätig. Weitere Arbeiten, wie z.B. die Gestaltung der Vegetation, standen auf dem Programm.

Die Vegetation auf der Anlage

Hier hat unser Leser nahezu alles im Selbstbau realisiert. Das bei vielen Modellbahnern beliebte Kraut "Mähdesüß" ist der Rohlieferant Nummer 1. Besonders gut geeignet ist dies an Wegrändern und auf Brachland anzutreffende Gewächs für die Fertigung von Kiefern. Herr Meier scheute hier keine Mühe und hat ein großes, fast zusammenhängendes Kiefern-Waldstück angepflanzt. Die kleineren Ästchen des Mähdesüß ergeben zusammengebunden und beflockt Busch- und Strauchwerk. Islandmoos in seiner natürlichen Form kann den kritischen Modellbahner weniger zufriedenstellen. Wendet man es jedoch in einem Weißleim-Wasser-Gemisch und bestreut es mit feinen Schaumstofflocken, ergibt sich ein brauchbares Gebüsch. Die hierzu erforderlichen Flocken wurden selbst hergestellt. Schaumstoffmaterial, wie es für die Füllung von Kissen dient, wurde langsam durch einen Fleischwolf gedrückt und zerkleinert. Auf diese Weise entstanden nach dem Aussieben Flocken geeigneter Größe. (Ein Zerkleinern des Materials im Elektromixer ist nicht möglich, weil man statt der gewünschten Flocken bestenfalls halb verschmorte Klumpen bekommt.) Zum Einfärben werden sie



Bild 17: Die Tenderlokomotive der Baureihe 86 hat gerade Wasser genommen. Der Bretterzaun ist zwar eine einfache, aber sehr wirkungsvolle Bastelarbeit.

dann in ein Gemisch aus Abtönfaben, Spiritus, Glycerin und etwas Spülmittel eingelegt. Der Inhalt sollte nicht zu naß, sondern stets handfeucht sein, gegebenenfalls müssen noch weitere Flocken nachgefüllt werden. Zum Trocknen werden die Flocken dann auf den Heizkörper oder in die Sonne gelegt. Bei der Farbgebung kann etwas Braun und Schwarz den Grüntönen beigemischt werden. Mit diesen Flocken wurden auch Industriennadelbäume verfeinert oder Unkraut auf Wiesen dargestellt.

Zur Nachbildung von hochstehendem, auf Brachland wachsenden Gras sind Pinselborsten geeignet. Die zunächst hellen Borsten wurden in Farbe getaucht und anschließend getrocknet. Mit einer Schere kann man die benötigten Längen herausschneiden. Um bei kleinen Büschen feines Astwerk zu imitieren, hat Herr Meier das Wurzelwerk von Heidepflanzen (z.B. Erika) genommen. Mit feinsten Flocken bestreut, erhält man realistisches Buschwerk. Zur Beflockung sollte ein Weißbleim-Wasser-Spülmittelgemisch in einer Sprühflasche verwendet werden.

Um so aufwendig gestalten zu können, muß der entsprechende Anlagenteil gut zugänglich sein. Da es sich hier aber um keine Modulanlage handelt, sondern, wie eingangs bereits erwähnt, in offener Rahmenbauweise gearbeitet wird, mußten andere Möglichkeiten gefunden werden. So wurden auf zusammengeklebten Styroporplatten Landschaftsteile gestaltet, die dann aneinandergefügt werden. Die Ränder dieser Platten sollten nicht exakt verlaufen, sondern Einschnitte aufweisen. Die beim Einsetzen in das bereits montierte Modellgelände entstehenden Spalten können mit Büschen, Strauchwerk und ähnlichem gut getarnt werden. Die einzelnen Segmente können jederzeit entnommen werden.

Noch ist das Projekt nicht abgeschlossen, viel spannende Freizeitbeschäftigung wartet auf den Erbauer, ehe wirklich der letzte Grashalm "eingewurzelt" ist. Und meistens war es dann doch nicht der wirklich letzte ...

K. Eckert

Bild 20: Das gut gelungene Fleischmann-Modell der 65 018 ist mit einem Personenzug auf der eingleisigen Nebenstrecke unterwegs.

Alle Fotos: H. Meier



Bild 18: Eisenbahn und Landschaft sind auf der Anlage von Herrn Meier harmonisch vereint.

Bild 19: Die 89 7462 ist auf einer Leerfahrt unterwegs zum nächsten Bahnhof. Dort wird sie einen Übergabezug übernehmen.





Vorbildgerechte Felsgestaltung



Teil 2

In unserem ersten Fotokurs (Eisenbahn-Journal 7/1986) hatten wir empfohlen, zum Fotografieren vorgesehene Dioramen besonders "kamerafreundlich" aufzubauen. Im Zusammenhang mit der Erprobung der Möglichkeiten vorbildgerechter Felsgestaltung haben wir speziell für diesen Fotografierzweck ein gesondertes Diorama in den Maßen 50 x 50 cm gebaut und uns an unsere eigenen Empfehlungen gehalten: Ein Landschaftsteil, das sich im Vordergrund befindet, wurde lediglich aufgeschraubt und kann so zum Detaillieren ebenso wie später zum Fotografieren abgenommen werden. Dahinter befindliche Landschaftsgegebenheiten und Details sind daher im Bedarfsfall ohne weiteres für das Fotoobjektiv zugänglich (in unserem Falle z.B. ein vom Felsen herabgestürzter Baum). Je nach Einsatz des demontierbaren Vordergrundes ergibt sich eine variable Fotokulisse. Das bringt ohne großen Aufwand reichlich Abwechslung in die Fotoszenen.

Um unser Diorama zum Fotografieren nicht so "nackt" dastehen zu lassen, haben wir es der besseren landschaftlichen Übergänge wegen in die vorhandene Dioramenanlage integriert, auch wenn die Abmessungen mit 50 x 50 cm (anstatt 60 x 60 cm) voneinander abweichen. Schließlich war ja vorgesehen,

Bild 1: Dieselbe Felsgruppe in einem früheren Bearbeitungsstadium haben wir schon im Journal 10/1986 abgebildet. So nackt und kahl könnte das Gelände durchaus im Hochgebirge aussehen, man wäre für diese Gegend also schon fast mit dem Detaillieren fertig.

Bild 2: Es wird jedoch weiter detailliert. Wie im Text beschrieben, sind die Fließspuren des Klebstoffes sichtbar, ...

Bild 3: ... die jedoch durch nochmaliges Überstreuen mit Sand verschwinden. **Fotos 1-3: J. Giebelhausen**



Bild 4: Erkennen Sie das "Gipsgebirge" von Bild 1 wieder? So sehen die auf dem linken Bild befindlichen rechten drei Felsen nach der Dekorierung aus.

Foto: W. Kosak

dieses Diorama nur zu Fotozwecken, also vorübergehend in die Anlage einzubringen. Das Diorama paßt sich nun jedoch so gut in die übrige Modell-Landschaft ein, daß wir uns nur schwer mit dem Gedanken anfreunden können, es wieder herauszunehmen.

Felsstrukturen

Wenn man Felsen aneinandersetzt, sollte darauf geachtet werden, daß die unterschiedlichen Gipssteine strukturell entweder eine ähnliche Maserung aufweisen oder aber zumindest im Maserungscharakter zueinander passen. Die Steinstruktur sollte

nach Möglichkeit immer in der selben Richtung verlaufen, also nicht mal senkrecht und dazwischen wieder waagrecht, – so hatte ich es zumindest mal gelesen. Beim Fotografietermin für die ersten Baustadien standen kaum 2 Stunden zur Verfügung, da blieb zur Ablichtung der nacheinander folgenden Baumaßnahmen nicht allzuviel Zeit, weshalb auch auf den Verlauf der Felsmaserung nicht sonderlich geachtet wurde. Da es hauptsächlich um die Erläuterung der Baumethode ging, wurden der Eile halber wahllos Felsstücke aus dem eigenen Sortiment genommen und zusammengefügt. Diese Ungenauigkeit war ja nicht von Bedeutung, das

Demonstrations-Probestück sollte ja anschließend sofort wieder entnommen werden.

Mittlerweile bin ich allerdings in zweifacher Hinsicht schlauer geworden: Im Fernsehen hatte ich einen Bericht über Gesteinsformationen und deren Entstehung gesehen. Ich erfuhr so allerlei über die Eiszeit und das Meer, das es mitten in Deutschland mal gegeben hat, und daß zur damaligen Zeit zumindest ein Teil unseres Mittelgebirges durch Gletscherrandmoränen ausgeschliffen bzw. durch abgesetzte Gesteinsblöcke, die von woanders her vom Eis mitgeschleppt worden waren, entstand. Dadurch

Bild 5: Vor und nach dem Besanden wird der Schotterhang kräftig mit einem verdünntem Uhu coll Gemisch eingesprüht.



Bild 6: Nach Trocknung des Klebers wird vorsichtshalber der ganze Hang nochmals mit dem selben Klebstoffgemisch mittels Pipette getränkt. Noch im feuchten Zustand kann Grünmaterial aufgestreut werden.



Fotos 5 und 6: J. Giebelhausen



Bild 7: Kleine Gipssteinmauern fangen den Hang ab ...



Bild 8: ... und halten dadurch eventuelle Erdrutsche vom Bahndamm fern.

Fotos 7 und 8: J. Giebelhausen

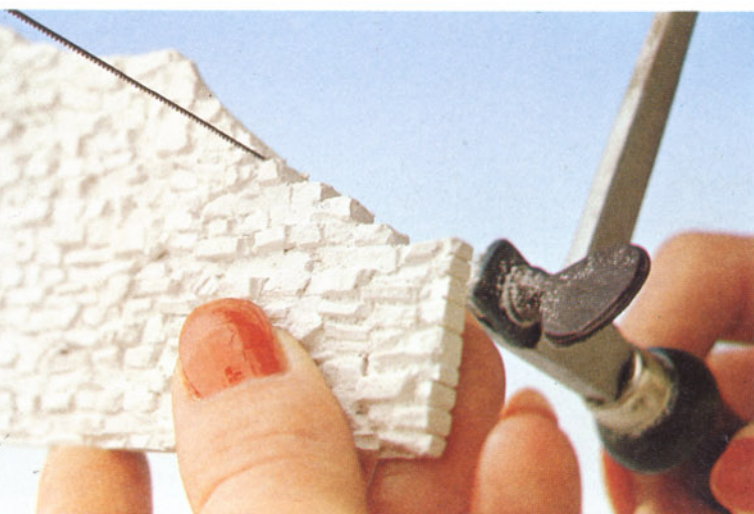


Bild 9: Nacharbeiten an Steinmauern aus Gips mit der Laubsäge.



Bild 10: Teilweise nachbearbeitete Steine der Natursteinmauer.

kam es zu recht unterschiedlichen Felsformationen, die sich bis in die heutige Zeit lediglich noch durch Erosion verändert haben. Dies war die eine Erkenntnis. Die andere folgte zwangsläufig daraus: Meine zufällig recht unterschiedlichen Felsen, wie sie in der Hektik des Fototermins zusammengewürfelt worden waren, waren durchaus "naturgetreu". Also detaillierte ich versuchsweise weiter an den "Minidolomiten". Vergleicht man Bild 1 und Bild 3 miteinander, kann man feststellen, daß beidemale die Landschaft zwar identisch ist, aber doch recht unterschiedlich wirkt. Im Nachhinein war ich höchst erstaunt, was man gestalterisch

durch sorgfältiges Detaillieren aus 50 cm Anlagentiefe herausholen kann! Wie die meisten Modellbauer habe auch ich leider nur am Feierabend bzw. an Wochenenden für den "handgreiflichen" Modellbau Zeit, weshalb verständlicherweise nicht für jede Detaillierungsphase ein Fotograf zur Stelle war. Die Leser mögen mir deshalb nachsehen, wenn in der Abbildungsfolge dieser Fotoreportage hinsichtlich der Feindekoration ein paar "Löcher" vorhanden sind. In der Modellbahnausgabe 7 wird dann im Beitrag "Landschaftsbau mit Pappmaché" über die beim Finnish verwendeten Materialien und die Arbeitsmethoden eingegangen.

Ein Geröllfeld entsteht

Wie die Felsen und das sie hangabwärts säumende Geröll durch Gips gegossen bzw. angespachtelt wurden, ist schon ausführlich beschrieben worden. Als erste Stufe für diese Fortsetzung ist nun der Zwischenraum zwischen Fels und Gleis in Bearbeitung genommen worden, das Geröllfeld und die kleinen Stützmauern mußten angelegt werden. Außerdem sind entsprechend große Gipsmauerplatten (Herstellung siehe Journal 9/1985) in passende Stücke zu zersägen und an den Geröllhaldenfuß anzupassen. Um ein möglichst realistisches Aussehen dieser Mauern, die beim Vorbild meist nur durch loses Aufeinandersetzen von groben Steinblöcken entstanden, darstellen zu können, sollen an der sichtbaren Oberkante mittels eines feinen Laubsägeblattes die Gesteinszwischenräume eingesägt werden. Ein scharfes, kurzes Bastelmesser kann ebenfalls dafür verwendet werden. Hat man es einmal versucht, geht diese Arbeit sehr schnell von der Hand; das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den nicht zu gleichmäßig vorgenommen Einschnitten. Die Mauersteine sind beim Vorbild meist recht grob und haben auch abgeschlagene Kanten. Als zweites wurden für das Geröllfeld größere kantige Steinchen gebraucht, die aber gerade nicht vorrätig waren. Also half ich mir, indem ich Gips recht dünnflüssig anrührte, auf eine ausgediente Plastiktragegüte als Unterlage ausgoß und mittels Spachtel zu einer dünnen Gipsplatte ausstrich. In noch nicht ganz ausgetrocknetem Zustand wurde

Bild 11: Beize zum Felsfärben (von Holl), davor ein Stück Probefels.

Fotos 9-11: W. Kosak





Bild 12: Jetzt kommt das Felseinfärben, der Gips wurde bereits vorher gut mit Wasser angefeuchtet.



Bild 13: Nun wird mit stark verdünnter Holl-Beize überpinselt.



Bilder 14 und 15: Rohe Felslandschaft zweier Dioramensystemkästen mit fast nahtlos ineinander übergehender Landschaft.

diese dann gebrochen und zerbröckelt, das Geröll war fertig zum Aufstreuen. Auf die Fläche wurde Uhu coll mit einem nicht zu kleinen Pinsel aufgetragen, die Steinchen eingedrückt und dann mit feinstem Sand besiebelt, so daß von den Steinen nur noch teilweise Kanten und Ecken herauschauen. Nun mischt man aus Wasser und Uhu coll eine Leimverdünnung, gibt ein paar Tropfen Spülmittel hinzu, füllt die so entstandene "Milch" in eine Handsprühflasche und übernebelt damit die vorbereitete Geröllhalde kräftig. Nach dem Trocknen wird das Gestein erneut mit der "Klebmilch" beträufelt. Hierzu bedient man sich einer Pipette oder Pipettenflasche. Man läßt vom höchsten Punkt der zu klebenden Stelle das Klebmittel vorsichtig über den Hang fließen bzw. eindringen, bis alles gut vollgesogen ist und wartet wieder die Trocknungszeit ab. Jetzt müßte das Gelände "steinhart" sein. Sollten sich (wie bei uns) durch den Kleber Fließspuren ergeben haben (wir konnten den vorhergehenden Austrocknungsprozeß aus Zeitgründen nicht ganz abwarten), dann einfach nochmals mit feinem Sand überstreut und zum Schluß erneut mit der Zerstäuberflasche kräftig darübergesprüht. Bei Nachbildung einer Landschaft mit Hochgebirgscharakter wäre man jetzt schon fast fertig. Auf dem durch unsere Technik entstandenen Lawinen- oder Steinschlaghang findet man in solchen Gegenden kaum Vegetation. Im Gebiet alter Mittelgebirge muß hier jedoch kräftig begrünt werden, und nur einzelne Gesteinsbrocken dürfen noch aus dem Grünbelag herausragen (siehe Bild 1).

Felsfärbung

Bevor man mit dem Begrünen beginnt, sollte auf jeden Fall vorher die Einfärbung des Felsgesteins und des Geröllfeldes vorgenommen werden. Bei dem Geröllfeld gebe ich meist schon beim zweiten Klebegang, also wenn mit der Pipette Klebstoff aufgetragen wird, Farbe bzw. Beize dem Kleber bei. Nicht zuviel, damit der Farbton nicht zu intensiv wird. Beim zweiten Farbgang wird dann wie bei den Felsen verfahren. In Ausgabe 10/1986 haben wir die Arbeitsweise schon mal wie folgt kurz beschrieben: Alle Felspartien werden mit einem sauberen und

weichen Pinsel (nicht zu klein) mit purem Wasser gut eingestrichen und getränkt, dann wird dem Wasser vorsichtig Beize (Fa. Holl, München) beigegeben. Nun wird zuerst auf einem übriggebliebenen Felsenstückchen ein Test zur Farbtintensität durchgeführt. Je nachdem, wie der Versuch ausfällt, verdünnt man die "Brühe" mit Wasser oder fügt noch ein paar Tropfen Holl-Beize hinzu. Bei Verwendung von mehreren Farbtönen diese niemals zusammenmischen, sondern nur nacheinander auftragen! Felsen sind nicht nur grau, wie man sie aus der Ferne wahrnimmt, sondern haben je nach Gesteinsbeschaffenheit oft unterschiedliche

Bild 16: Ein neues Felsmaterial von Noch, das sehr "echt" aussieht, sind die aus Kunststoff geschäumten Felsbrocken. Fotos 12-16: J. Giebelhausen





Bild 17: Das obere Mauerstück wurde mit Plaka-Farben behandelt. Die schöne Steinstruktur ist fast verschwunden. Darunter ein Stück Mauer – mit Beize eingefärbt – wirkt natürlicher, die Steinstruktur ist vollständig erhalten geblieben.



Bild 19: Die Rückansicht in hohler Felsbaumethode.

Bild 18: Die Rückansicht des Felstunnels von Bild 19 sieht von vorne schon recht fertig aus.

Bild 20: Zum Felsweiterbau wird eine Platte als Zwischendeck angebracht.

Bild 21: Nun können die Felsen im freien Vorbau weitergestaltet werden, später wird der entstandene Hohlraum durch in Wasser und Weißleim getränktes Packpapier aufgefüllt.
Fotos 17 und 18: W. Kosak;
Fotos 19 und 21: J. Giebelhausen.

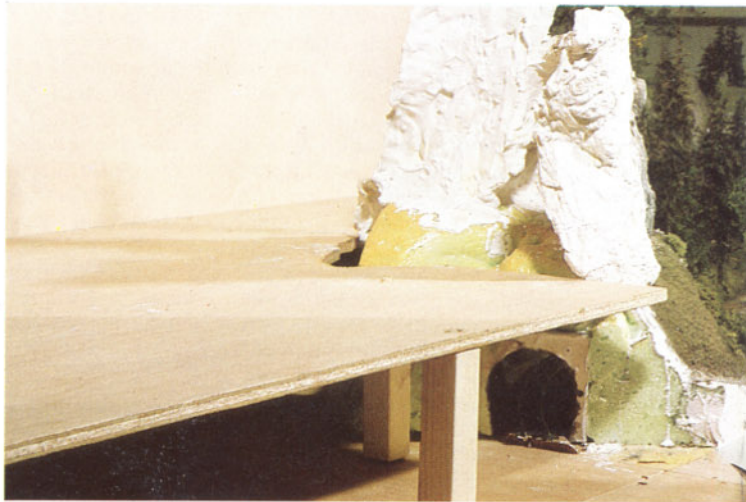




Bild 22: In der Nähe der Tunnelausfahrt fährt eine Preiser-Radlerin durch romantische Landschaft.



Bild 23: Zur Länderbahnzeit ist hier eine preußische T 0 mit einem kurzen Güterzug auf der romantischen Höllenstrecke unterwegs.

Bild 24: Eine preußische T 9.3 (von Liliput mit Reitz-Finish) in berückender Frühlingslandschaft, fährt auf einer Leerfahrt auf den Kanzelfelstunnel zu. Die hübschen Laubbäume im Vordergrund stammen von D & W und werden von MZZ vertrieben.





Bild 25: Bringt man kleine Hintergrundbäume auf Felsen an, wirken diese Erhebungen höher und wuchtiger.



Bild 26: Stellt man dort hingegen große Bäume auf, geben die Felsen eher den Charakter von Moränen oder Findlingsblöcken wieder.

Bild 27: Wie man auf Bild 26 sieht, hat es beim letzten Gewittersturm einen Baum, der auf dem Felsen stand, entwurzelt und heruntergespült. Da er die Bahnstrecke blockierte, mußte er schnellstens zerteilt werden. Die toten Äste und Wurzelteile wurden durch, im Floristenbedarf erhältliche "Koralle" imitiert.

Fotos 25-27: W. Kosak



Grundfärbungen von rötlich über leicht gelb bis hin zu grün. Es empfiehlt sich, zuerst den gewünschten Farbton und anschließend ein verdünntes Schwarz aufzutragen. Unbedingt dabei darauf achten, daß für diese Arbeiten kein zu harter Pinsel verwendet wird, damit die feine Gipsoberflächenstruktur nicht beschädigt wird! Eine Beschädigung kann auch durch zu häufige Pinselbehandlung des Gipses mit Wasser und Beize verursacht werden. Also schonend arbeiten, das Ergebnis wird Sie überzeugen. Wünscht man an manchen Stellen nach der Einfärbung noch eine intensivere oder andere Farbe (z.B. grün für Moosbewuchs), werden am besten Pulverfarben verwendet, die man trocken – ebenfalls mit sehr weichem Pinsel – auftrifft oder "einmassiert". Hierbei beachte man aber, daß das "Gestein" gut ausgetrocknet ist, sonst kann es ein fürchterliches "Geschmier" ergeben, das im Nachhinein kaum noch reparabel ist.

Mit den Bildern 19, 20 und 21 zeigen wir den Weiterbau des nächsten und übernächsten Dioramen- bzw. Palettenanbauteils. Die auf Bild 18 sichtbare Tunneleinfahrt ist also die direkte Anschlußpalette unseres 50 x 50 cm Teils, das nur provisorisch "dazwischengehängt" wurde. Der links am Tunnelrand erkennbare Hügel (ebenfalls abnehmbar) gehört noch zur selben Tunnel-Palette. Auf der Abbildung 18 hat man (durch recht geschicktes Fotografieren) durchaus den Eindruck, daß das Ganze zu einer allseitig fertigen Landschaft gehört, "aber wie's da drinnen – in unserem Fall dahinter – aussieht, geht niemand an". Bilder 19 bis 21 verheimlichen nichts. Auf die vorher eingeschäumte Tunnelröhre wurden Gipsfelsen in freiem "Vorbau" angegipst. Für diese Technik braucht man schnell trocknendes Material, oder man stützt nach dem Anspachteln das Felsstück unverrückbar ab. Nach dem Aushärten kann dann die nächste Felsplatte eingesetzt werden. Mit zwei, drei Spachteln voll Gips, von der Rückseite her angespachtelt, hält auch sie. Wichtig ist dabei allerdings, daß der alte Gips vorher gut angefeuchtet wird, weil sich sonst das frische Material nicht dauerhaft damit verbindet. Der durch diese Bauweise entstehende Hohlraum im Berginneren darf auf keinen Fall mit Bauschaum nachträglich ausgefüllt werden, beim Quellvorgang würde sonst alles auseinanderbersten. Es empfiehlt sich, in diesem Fall kräftig zusammengeknülltes Packpapier kurz in eine Weißleim-Verdünnung zu tauchen und den Hohlraum auszustopfen. Nach dem Austrocknen und stabiler Abbindung kann dann eine gegossene Gipfplatte aufgesetzt oder die Bergkuppe von oben mit Gips zugespachtelt werden.

Felsstücke von Noch

Seit kurzem bietet Noch sehr realistische Felsstücke an, die wie bei unserer Methode von Originalgestein abgeformt wurden. Ihre natürliche Wirkung ist deshalb auch kaum zu überbieten. Das Material, aus dem sie hergestellt werden, ist aber nicht Gips, sondern geschäumter Kunststoff. Die "Felsbrocken" werden mit einem scharfen Messer aus der Grundplatte herausgelöst (herausbrechen geht auch). Sie sind farblich



Bild 28: In den 50er Jahren ist die 86 täglich mehrmals auf der Strecke durch die Hölle unterwegs. Daneben, zur Epoche passend, ein Opel-Blitz von Roco.

recht gut vorbehandelt, eine gewünschte Nachfärbung kann aber auch hier vorgenommen werden. Unsere beschriebene Beizmethode ist jedoch weitgehend unwirksam, da die Beizen nicht in das "Kunststoff-Gesteinsmaterial" eindringen können. Eine "Pinselfarbmethode" hierfür mit flüssigen Farben beschreiben wir in der "Nr. 7", die

Trockenfarbmethode aber läßt sich auf alle Fälle anwenden.

Jetzt haben Sie also die Wahl, sich das Vergnügen des Eigenbaues von Felslandschaften zu gönnen oder Ihre "Findlinge" vorgefertigt zu erstehen. Für welche Möglichkeit Sie sich auch entscheiden, wir wünschen Ihnen schon jetzt gutes Gelingen. **HM**

Bild 29: Auf dem Diorama sind diverse Teile abnehmbar und nur durch Schrauben gehalten. Hier ein Geländeteil, das auch auf Bild 17 und 23 sichtbar ist. **Fotos 28 und 29: W. Kosak**



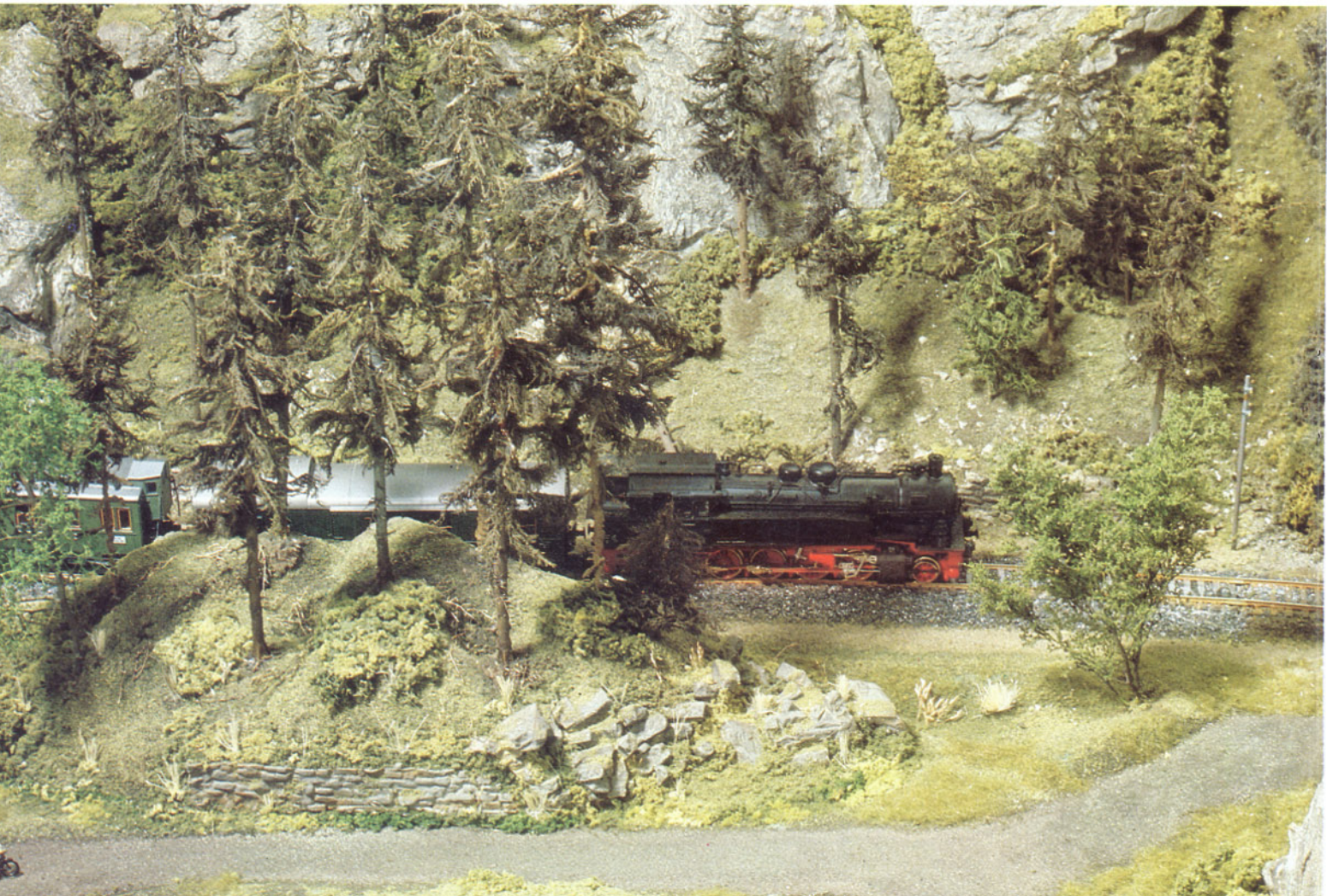


Bild 30: Hier ist unsere 86 wieder recht emsig auf der romantischen Strecke unterwegs. Das Grün des Geländes wurde durch Woodland-Material angestrich.

Bild 32 (rechte Seite): Dieses Bild spricht für sich und braucht keine weitere Erläuterung.

Fotos 30-32: W. Kosak ▶

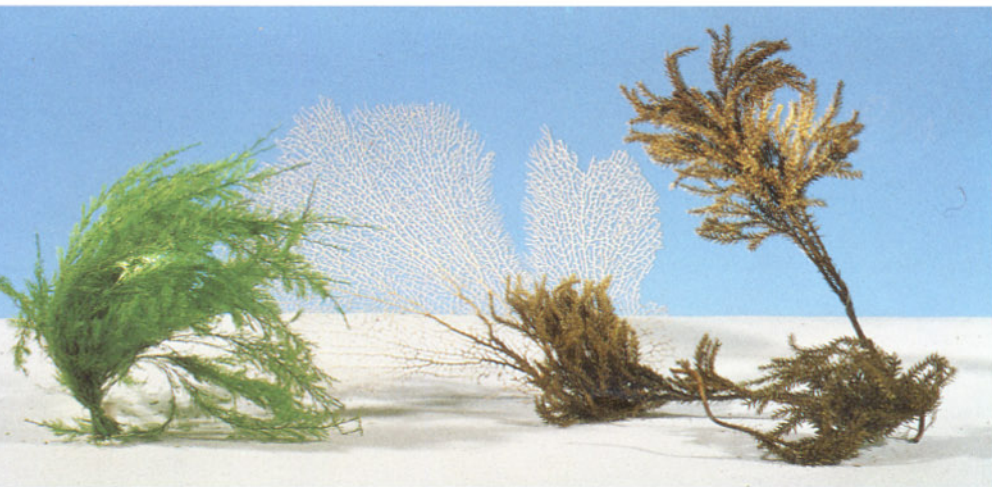
Bild 31: Der Hügel im Vordergrund ist, wie auf Bild 29 gezeigt, abnehmbar ausgeführt. Wäre dies nicht der Fall, könnten die dahinter befindlichen Details (z.B. herabgestürzter Baum) nicht fotografiert werden. Auch hier dienen Korallenstücke als trockene Äste an den Preiser-Fichten und auf dem Waldboden (siehe auch Seite 44).







Es grünt so grün, wenn . . .



Das auf Bild 1 abgebildete Diorama blieb uns neben einigen anderen sehr sehenswerten Modellen auf der Nürnberger Messe nachhaltig in Erinnerung. Dies nicht nur wegen der hervorragenden Felsgestaltung, sondern auch der Bepflanzung wegen. Die Firma D & W stellt nämlich eine für den Modellbahner gänzlich neue Art von Laubbäumen her. Es handelt sich um ein speziell präpariertes und von Hand aussortiertes Naturprodukt, das noch mit sehr feinen Flocken (Woodland oder erfreulicherweise jetzt auch bald von Heki) begrünt wurde. Gleiches ist zwar auch im Floristenbedarf erhältlich, doch wäre in diesem Falle noch eine aufwendige Bearbeitung notwendig, da es großen Qualitätsschwankungen unterliegt, wie es bei einem Naturprodukt unvermeidlich ist. Beim Floristenbedarf sind noch weitere, für den Modellbahner sehr nützliche Produkte erhältlich. Sie eignen sich vorzüglich für die Imitation von hochstehendem Gras, abgestorbenen Ästen und Zweigen, Blumen und vielen anderen bislang nicht "pflanzbaren" Gewächsen. Nach den ersten in der Redaktion durchgeführten Versuchen waren wir von den neuen Möglichkeiten sehr angetan.

K. Eckert

Bild 1 (oben): Ein sehr schönes Diorama von D & W. Besondere Beachtung verdienen die Laubbäume!
Foto: P. Schiebel

Bild 2: Aus dem Floristenbedarf: (v.l.n.r.) Seemoos, Floristen Koralle und Erikamoos . . .

Bild 3: . . . Brooms Blooms, *Agrothis puchella* und das Barbaragras.
Fotos: J. Giebelhausen



Bild 1: Bürgermeister Veldensteiner und Amtsrat Schimmelpfeng in seiner feschen Ausgehuniform (er dient noch bei der wackeren Reserve) diskutieren bei der Geländebesichtigung anlässlich der ersten Vermessungsarbeiten.

Wie die Eisenbahn nach Eichenholzen kam

Teil 1



Nur haarscharf verfehlte der Maßkrug sein Ziel und krachte mit dumpfem Aufschlag gegen den Türrahmen. "Spruchbeutel, elender!" plärrte der Schimmelpfeng Anton noch mit Donnerstimme hinterher und meinte damit den Bachleitner Hias.

Der Bachleitner Hias war auf seiner Walz als Zimmermannsgeselle weit herumgekommen und hatte sich die Welt (und nicht etwa nur die hübschen Maderl) dabei genau angeschaut. Jetzt war er endlich wieder daheim. An seinem Stammtisch in der "Alten Post", auf den er so lange hat verzichten müssen, erzählte er seither bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit wortreich von seinen vielfältigen Erlebnissen in fernen Landen. Ein fescher Bua ist er schon immer gewesen, der Bachleitner Hias, und gewiß auch kein Dummer, aber seit er wieder daheim war, trug er ein bisserl arg dick auf.

Seine Stammtischbrüder lauschten seinen Erzählungen deshalb zwar neugierig, aber zugleich auch ein wenig ungläubig. Und jedes Mal, wenn der Hias dann anfang, von etwas ganz Außergewöhnlichen zu berichten, bemühte er sich, seine Heimatsprache zu verbergen und neudeutsch zu reden. Das gefiel seinen Stammtischbrüdern halt so gar nicht, und mehr als einmal hätte es auch beinah schon eine Rauferei deshalb gegeben. So auch diesmal, nachdem der Hias großspurig von seiner Fahrt mit der Lokalbahn erzählt hatte, was das für ein Fortschritt sei und, und ... aber für sowas wären ja die Eichenholzner doch noch viel zu hinterwäldlerisch ...

Die eigener Erkenntnis zufolge daraus resultierende Erweiterung des geistigen Horizonts wäre dem Hias von seinen Zuhörern vielleicht unter einigem Zähneknirschen ge-

rade noch durchgegangen, – wenn er sich bloß sein Fazit hätte verkneifen können: "Ihr Eichenholzener aber seid und bleibt", so der Höhepunkt seines mehrstündigen Monologs, "ein rückständiges Bauernvolk". Und just in diesem Augenblick hatte der Schimmelpfeng Anton, seines Zeichens Amtsrat der Gemeinde Eichenholzen, außer sich vor Zorn den Maßkrug in seiner Hand in ein Wurfgeschöß verwandelt...

Dampf und grantig saß deshalb die Bürgerschaft der Gemeinde Eichenholzen nun da und räsonierte über den Zwischenfall und dessen Ursache. "Schad is' ja bloß", brummelte der Schimmelpfeng Anton nach einer ganzen Weile, "um mein schönes Bier". Da stand auch schon der Wirt in seiner vollen Leibesfülle neben ihm, schob den gewaltigen Schädel ganz nahe an sein Ohr und fragte, mühsam unterdrückten Zorn noch in

An
Luitpold,

von Gottus Gnaden königlicher Prinz von Bayern,
Rugant.
Eichenholzen, im Januar. od. 1904

Der Rat der Gemeinde Eichenholzen, vertreten durch Vorkonfirmierte,
Josef, und Schimmelpfeng, Anton, erlaubt sich im Namen der
Bürgerchaft der Gemeinde Eichenholzen, unterkündigt derselben
Bürgerchaft anzukündigen:

Auf Grund wirtschaftlicher Rücksichten wie auch nimm
letzter Zeit in nicht unbeträchtlichem Umfang gewachsenem
Verkehrsaufkommen zweifeln die Gemeinde Eichenholzen und
Markt Altdorfen ist in wachsendem Maße die Notwendig-
keit der Einrichtung einer Lokalbahnstrasse gemäß dem
Lokalbahngesetz von 1882 offenkündig geworden.

Es wird daher unterkündigt darum ersucht, wohlwollend zu
prüfen, ob Euer Kgl. Lob mit An Genehmigung zum Bau
obgenannter Lokalbahnstrasse zustimmen möchten.

Mit ergebenstem Grufs -

Vorkonfirmierte Josef
Bürgermeister

Schimmelpfeng Anton
Amtsrat d. d. h. l. f. f.

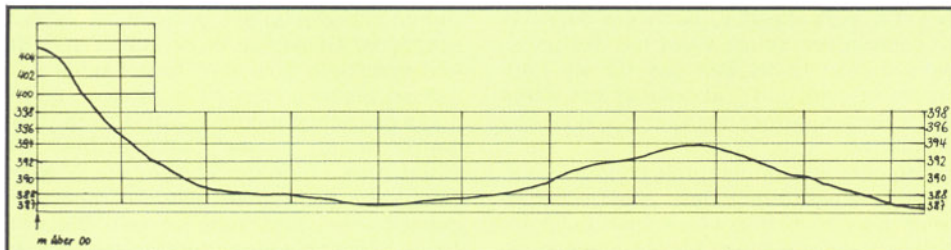
Bild 2: Das ist das Original des Schreibens der Gemeinde Eichenholzen an den Prinzregenten Luitpold von Bayern.

Bild 3: Das Gesetz- und Verordnungsblatt zur Genehmigung einer Eisenbahn lokaler Bedeutung nach Eichenholzen.

Bild 4: Gelände-Höhenverlauf der geplanten Eichenholzener Trasse.

der Stimme: "Glaubst net, daß es um meinen kostbaren Steingutkrug auch a bisserl schad' is', du Hanswurscht von einem Amtsrat?" Und ehe noch der Schimmelpfeng in eindeutiger Absicht erneut nach dem nächstbesten Maßkrug greifen konnte, sprang Bürgermeister Josef Veldensteiner auf und brüllte aus Leibeskräften: "A Ruah is jetzt, ihr Streithammel!" Von der urplötzlichen Stille am Stammtisch selber überrascht, sah sich das Gemeindeoberhaupt genötigt, das einmal ergriffene Wort auch gleich zu behalten. "Obwohl es

sich bei deinem Schwager in spé um ein Prachtexemplar von einem Windbeutel handelt", wandte er sich an den Kolonialwarenhändler Feuchtwanger, "scheint's mir doch, als ob an seinem Geschwätz was Wahres wär. Auch unsere Gemeinde", fuhr der Veldensteiner feierlich fort, "wird sich auf Dauer nicht dem Fortschritt der Zivilisation und den Segnungen der Industrialisierung verschließen können". Den Eichenholzener Pfarrer Seelmann freilich plagten bei diesen Worten schreckliche Visionen: er sah seine bis dato mehr oder



Gesetz- und Verordnungs-Blatt für das Königreich Bayern 1904

Gesetz, betreffend die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung.
Im Namen Seiner Majestät des Königs.
Luitpold, von Gottes Gnaden Königlicher Prinz von Bayern, Regent.

Wir haben nach Vernehmung des Staatsrats mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Kammer der Abgeordneten beschloßen und verordnet, was folgt:

Art. 1

Der gemäß Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend, aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf für die Herstellung der nachstehend aufgeführten Bahnen lokaler Bedeutung wird festgesetzt:

1. für eine Lokalbahn von Mertingen nach Wertingen über Lauterbach, Buttenwiesen, Borderried und Frauenstetten	1 169 700 M
2. für eine Lokalbahn von Altdorf nach Eichenholzen	991 300 M
3. für eine Lokalbahn von Dombühl nach Rothenburg über Schillingsfürst, Ostheim, Diebach, Bockenfeld und Gabsattel	1 770 200 M
	zusammen 3 931 200 M

hieszu Reserve etwa 3 % 117 900 M
zusammen auf den Maximalbetrag von 4 049 100 M
(vier Millionen und neunundvierzigtausend Mark)

Art. 2

Mit der baulichen Ausführung der in Art. 1 genannten Lokalbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn der für den Bahnbau und dessen Zubehör erforderliche Boden kosten- und lastenfrei dem Eisenbahnwärter zum Eigentum überwiesen wird oder demselben zur Bestreitung der Grunderwerbskosten eine reale Sicherheit geboten sein wird.

Art. 3

Die finanzgesetzlichen Bestimmungen über die Maximalsätze der Tarife für den Transport auf den Staatsbahnen finden auf den Bahnen lokaler Bedeutung keine Anwendung.

Gegeben zu München, den 10. August 1904.

Luitpold, Prinz von Bayern,
des Königreichs Bayern Herzog.

Frhr. v. Podewils. Dr. Frhr. v. Riedel. Dr. Frhr. v. Feilitzsch.
Frhr. v. Asch. v. Miltner. Dr. v. Wehner. v. Frauendorfer.

Auf Allerhöchsten Befehl:
der Ministerialrat im K. Staatsministerium des Innern,
Dr. v. Probst.

weniger unschuldigen Schäfchen schon mit der Eisenbahn in die Stadt fahren, um dort den Versuchungen des Lasters und der Sünde gleich reihenweise zu erliegen. "Die Lokalbahn", entgegnete er dem Bürgermeister, "ist Teufelswerk". Indes: Gegen die versammelte Dorfprominenz stand der Ärmste auf verlorenem Posten. Weil bis zum jüngsten Gericht wahrscheinlich noch ein paar Jahre in's Land gehen würden, dachten die Herren zunächst einmal an materiellen Segen. Und den, darüber waren sich der Sägewerksbesitzer, der Kramer, der Brauer und der Wirt bald einig, könnte eine Lokalbahnlinie für Handel und Gewerbe der Gemeinde Eichenholzen durchaus mit sich bringen. "Die Sache hat bloß einen Haken", ließ sich der Sägewerksbesitzer Wurzinger vernehmen, "wie kommt die Eisenbahn nach Eichenholzen?" Die Erleuchtung kam nach einer Weile dem stets völlig durchgeistigten Herrn Lehrer: "Es empfiehlt sich, meine Herren", näselt er, vollendete Arroganz im Tonfall, "in dieser

Angelegenheit eine Petition an den Prinzregenten Luitpold zu entwerfen und ...“ „Was du heute kannst besorgen“, fiel ihm der Veldensteiner grob ins Wort, „das verschiebe nicht auf morgen. In zehn Minuten bist du wieder da – aber mit Papier und Feder!“ Drei Stunden und etwa ein Fasserl Bier später war das Schreiben aufgesetzt und unterzeichnet. Es fand auf Anhieb den Beifall aller Anwesenden und wurde schon am nächsten Tag versiegelt und abgesandt. Während der folgenden Monate, mit den lauen Sommerabenden im Biergarten, geriet die Bittschrift beinahe in Vergessenheit. Am 12. August 1904 jedoch stürmte der Postbote mit für ihn ungewöhnlicher Eile, völlig außer Atem, in die Stube des Amtsrates Schimmelpfeng. „Magst net anklopfen“, brüllte der, Zornesröte im Gesicht. „Wenn du den Brief vom Luitpold erst morgen willst, nimm' ich'n halt wieder mit“, murkte da der Postler beleidigt und wandte sich zum Gehen.

Jetzt erwachte doch des Amtsrats Neugierde: „I kenn koan Luitpold, Xaver!“ „Den kennst schon“, entgegnete dieser, „des is der Prinzregent“. „Der Prinzregent?!“, schrie Schimmelpfeng, „gib her!“

Mit zittrigen Fingern riß der Amtsrat das Schreiben auf. „Gesetz, betreffend die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung“, hieß es da schwarz auf weiß. „Gemäß... Artikel 5...für die Lokalbahn... von Altendorfen nach Eichenholzen.... Neunhunderteinundneunzigtausenddreihundert Mark!“ „Xaver“, fuhr er mit belegter Stimme fort „Xaver, mir ham's g'schafft“.

Just in diesem Augenblick, als der Postbote in ein lautes „Hurra“ ausbrach, trat der Bürgermeister Veldensteiner zur Tür herein. Kommentarlos und mit feierlicher Geste reichte ihm der Amtsrat die königliche Depesche. Nachdem der Veldensteiner gelesen hatte, zog er sein rot-weiß kariertes Schnupftuch aus der Tasche und trocknete sich den Schweiß von der Stirn. „Sauber“, sagte er nur, „wir müssen sofort eine Versammlung einberufen“. Knapp eine Stunde später waren die Männer des Ortes in der „Alten Post“ versammelt.

„Hört“, sprach der Bürgermeister mit stolzeschwellter Brust, als sei dies sein alleiniger Verdienst, „wir bekommen die Bahn. Der Prinzregent hat's genehmigt“.

Über den nun folgenden Tumult – und Bierkonsum – deckte der Chronist in gnädiger Milde den Mantel des Schweigens.

Binnen zwei Wochen war die Grundübereignung erledigt.

Schon im Oktober fand ein Lokaltermin während der Vermessungsarbeiten an einer besonders kritischen Stelle der geplanten Trasse statt. Hierzu hatten sich die Honoratioren des Ortes eingefunden, als da wären: Bürgermeister Veldensteiner, Amtsrat Schimmelpfeng und Pfarrer Seelmann, ferner die Herren vom Bahntechnischen Dienst sowie die Vertreter des Rechnungshofs.

Die äußerten nach ersten Bemerkungen der Geologen über „besonders harte Felsformationen just an der Stelle, wo der einzige Durchstich zwischen Altendorfen und Eichenholzen geplant ist“ Bedenken, ob der ursprünglich festgesetzte Betrag aus Staatsmitteln ausreichen würde.

Tatsächlich sollten sich ihre Befürchtungen im besonders strengen Winter 1905/1906 bewahrheiten. Beim anschließenden – unvermeidlichen – Umtrunk in der „Alten Post“ versicherte der Gemischtwarenhändler Feuchtwanger jedoch, er werde bei even-

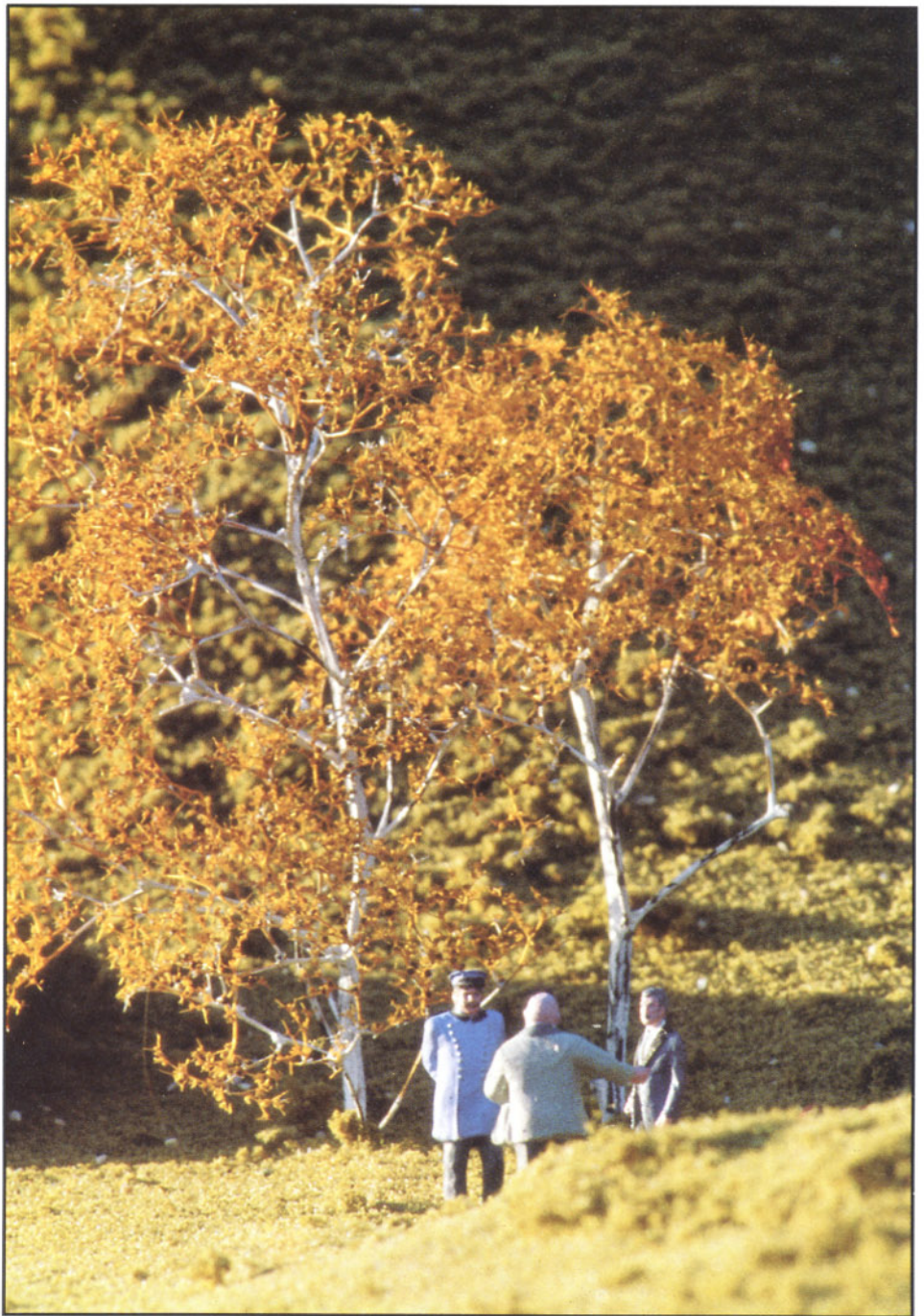


Bild 5: Der Vermesser hat sich der Diskussion zwischen Bürgermeister und Amtsrat angeschlossen. Sie stehen vor einer schönen herbstlichen Birkengruppe von D & W aus dem MZZ-Vertrieb.

Bild 6: Geologische Landvermessungskarte eines schwierigen Abschnittes zwischen dem Marktflücken Altendorfen und Eichenholzen.

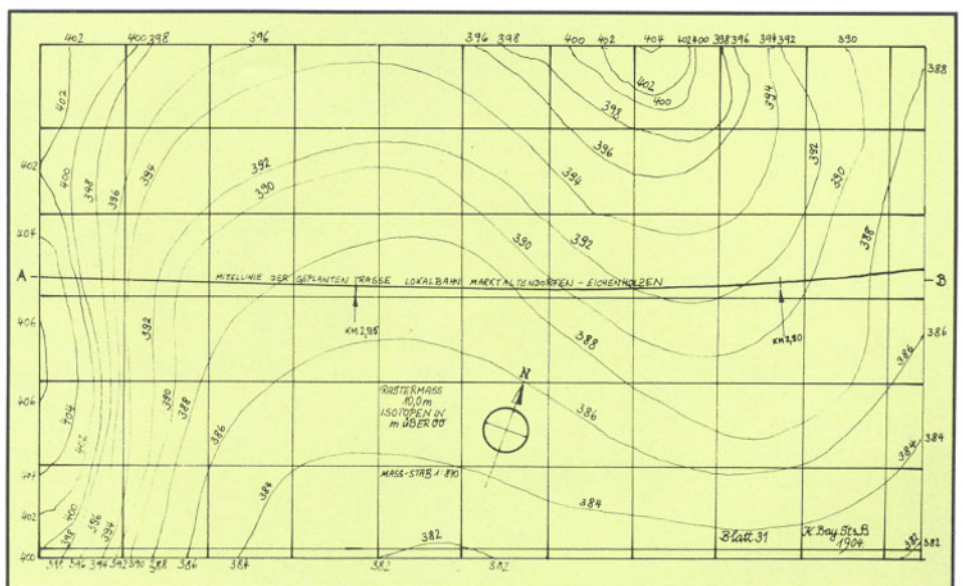




Bild 7: Der Vermessungstrupp, der die Vermessungsarbeiten für die frisch genehmigte Eisenbahntrasse vornimmt, ist voll in Aktion. Die Preiser-Kühe stört's genausowenig wie die drei im Vordergrund diskutierenden Herren.



Bild 8: Ein Vermessungsgehilfe hält die Meßlatte, während ein weiterer schon nach einem guten Brotzeitplatz Umschau hält.

Bild 9: Mittels Flagge werden die Zeichen des Vermessers bestätigt.



tuellen Fehlbeträgen einspringen und der Wurzinger Sepp werde sicher nicht zögern, es ihm gleichzutun.

Im Mai 1905 wurden die Gleisanlagen des Bahnhofs Altendorf für die geplante Stichbahn umgebaut.

Schon im November desselben Jahres waren die Bauarbeiten bis zu jener Stelle fortgeschritten, wo der Durchstich erfolgen sollte. Seit Oktober war es für die Jahreszeit ungewöhnlich kalt gewesen, Ende November schneite es zum ersten Mal.

Der Pastor Seelmann hatte – wohl oder übel – bei einem zweiten Lokaltermin den Tunnelanstich segnen müssen. Die Herren vom Rechnungshof, ohnehin nicht sonderlich beliebt, schafften sich mit ihren spitzen Bemerkungen ("da sehen Sie, meine Herren, wie recht wir mit unseren Bedenken hatten") auch keine neuen Freunde.

In den ersten Dezembertagen schließlich setzte der Frost so heftig ein, daß die Bauarbeiten eingestellt und erst im Februar 1906 wieder aufgenommen werden konnten. Ob an dieser Geschichte wirklich etwas Wahres dran ist, vermag niemand so recht zu sagen, aber daß sich die Errungenschaften des Fortschritts oft einen arg mühsamen Weg – erst durch die Gemüter der Bevölkerung und dann durch die Amtsstuben der Bürokratie – bahnen mußten, soviel ist bestimmt gewiß. Und weil sich unsere "Chroni-



Bild 10: Die Szene aus einem anderen Blickwinkel. Sie zeigt, daß beim Bau der Trasse auch einige Maulwürfe umziehen müssen.

Selbstbau einer Freelance- Schmalspurlokomotive für Feld- und Werksbahnen

Für die Feldbahn des Bauunternehmens „Max Biffinger“ (den gab es tatsächlich, s. Distelrasen-Bach) wurde noch eine kleine Schmalspurlokomotive benötigt. In der Bastelkiste fand sich noch eine ausgemusterte G 84 K von Minitrix. Das Modell wurde zerlegt. Auf eine der Freibachsen wurde ein Zahnrad aufgesetzt und die Motorhalterung des Gifstenderfahrgestells so zurechtgeföhlt und -gesägt, daß sie in die beim Lokführerwerk vorhandene Nut eingeklebt werden konnte. Eine neue Stromabnahme aus 0,8 mm-Messingdraht vervollständigte den mechanischen Teil. Die Vorlaufachse entfiel, da sie die Proportionen gesprengt hätte. Der Aufbau entstand aus 0,4 mm-Messingblech. Die Rauchkammer stammt von einem Rai-Mo-Urglaskasten mit abgeänderten Schlot. Die Fensterrahmen sind Drehteile, die so ausgelegt wurden, daß mit einem gewöhnlichen Papierlocher ausgestanzte Cellon-Scheiben hineinpassen. Der Lokführer stammt von Preiser.

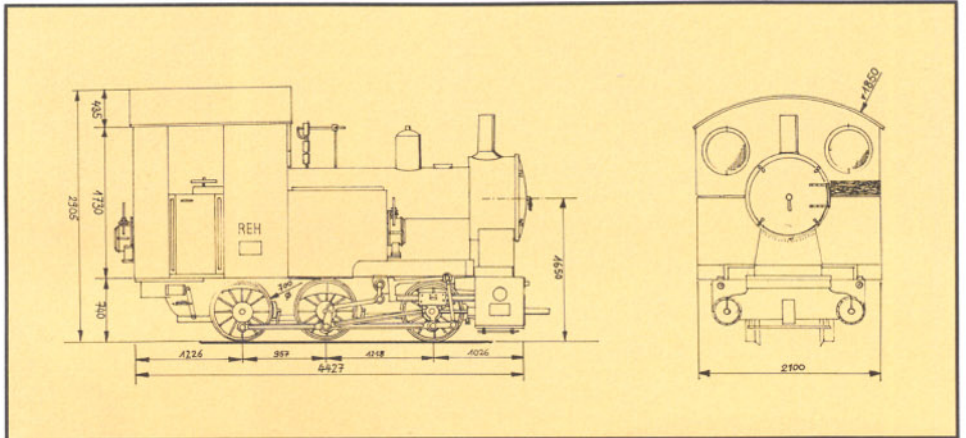


Bild 11: Angebotszeichnung von Krauss & Comp., München, für die kleine Baulokomotive "Reh".

Bild 12: Werkfoto der Bauzuglokomotive von Krauss.

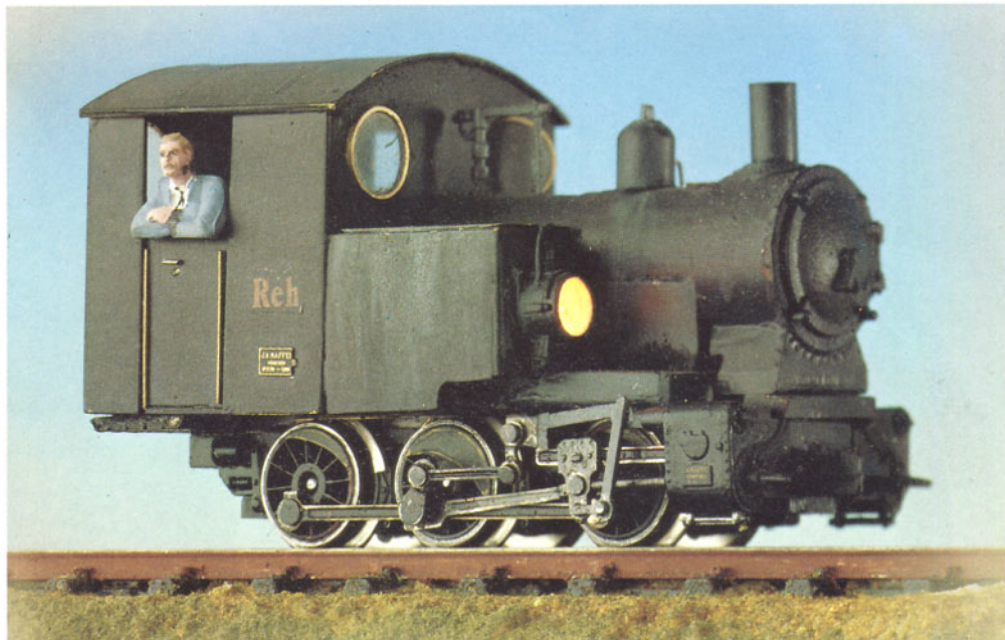




Bild 13: Eine bayerische D VI sorgt auf den bereits verlegten Lokalbahngleisen für den Materialnachschub zur Tunnelbaustelle.

Bild 14: Hier ist das Züglein angekommen und wartet auf das Umladen.



Bild 15: Vom Höhenrücken herab hat man eine phantastische Übersicht auf die Baustelle, auf der reges Treiben herrscht.

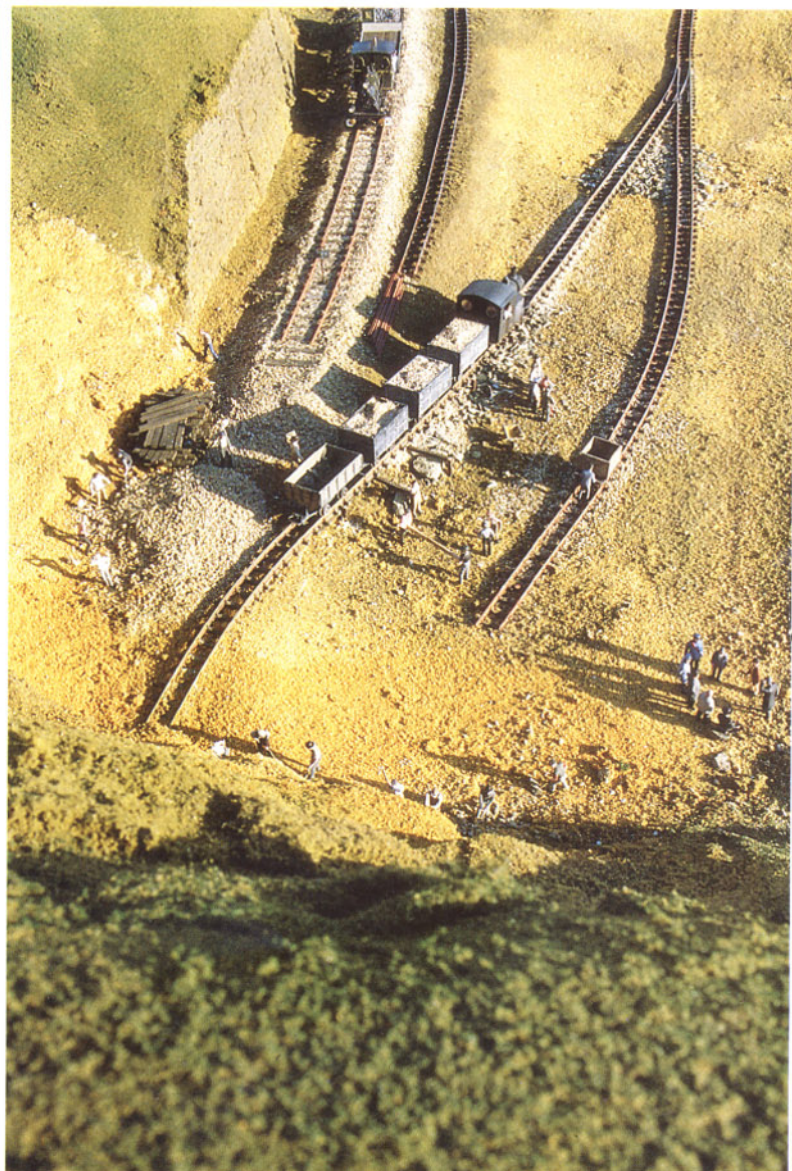




Bild 16: Diesmal ist die D VI mit einem geschobenen Zug zur Baustelle gekommen. Der Lokführer schreit ungeduldig die Arbeiter an, wann denn nun endlich sein Zug entladen würde.

sten“ in ihrer Fantasie mitten unter den Stammtischbrüdern von Eichenholzen befanden, haben sie dem Herrn Lehrer und

dem Herrn Amtsrat ein bisserl über die Schulter geschaut. Und das werden sie auch im Teil 2 unserer Erzählung nicht recht las-

sen können. Dafür ist die Aufregung über den Bau der Lokalbahn in Eichenholzen viel zu groß.
W. Kossak/T. Hey'l

Bild 17: Nicht nur im Tunnel, sondern auch davor sind viele Arbeiter beschäftigt, um das Gelände anzuplanieren und loses Gestein am Fuße des Felsens fortzuräumen.



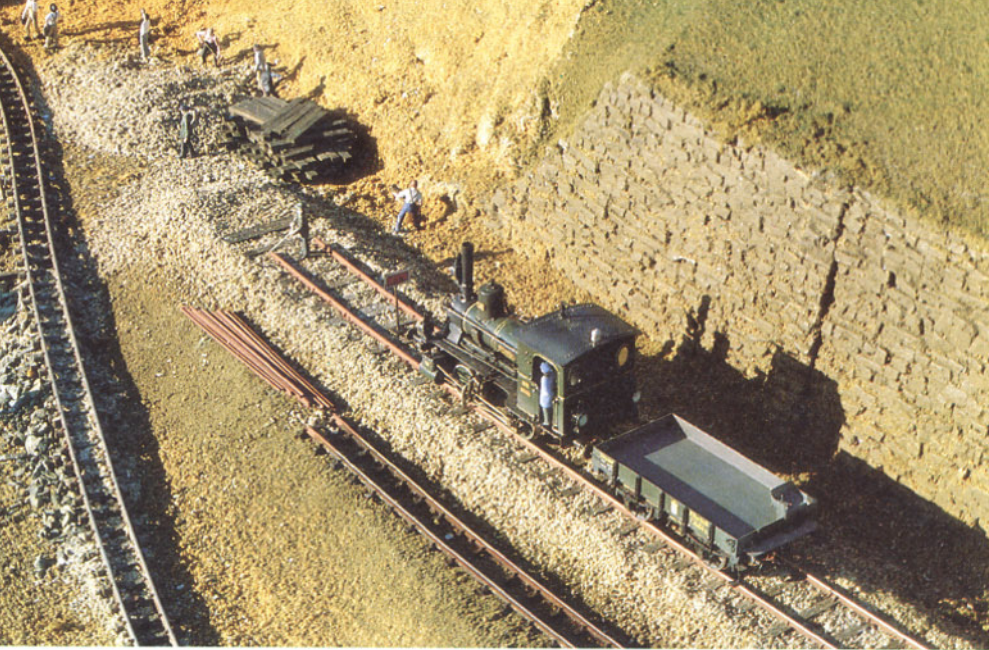


Bild 18: Fast alle Fahrzeuge in Normal- und Schmalspur entstanden bei Herrn Heyl in Eigenbau.



Bild 19: Das ist eine der beiden Bauzuglokomotiven, die auf



Bild 21: Gerade kam wieder ein Bauzug mit Abraum aus dem Tunnel und wartet jetzt auf das Entladen.



Bild 22: So unberührt sah die Landschaft vor dem Eingriff durch den Menschen aus.

Bild 24: Hier hat sich die ganze Prominenz von Eichenholzen mit der Bauführung an der Baustelle zu einer Beratung über den Fortgang der Arbeiten zusammengefunden, auch Pfarrer Seelmann ist dabei.





Minitrix Spur N-Fahrwerken aufgebaut wurden.



Bild 20: Blick auf den Tunnelstollen, der bereits so groß ist, daß Bauzuglokomotiven einfahren können.

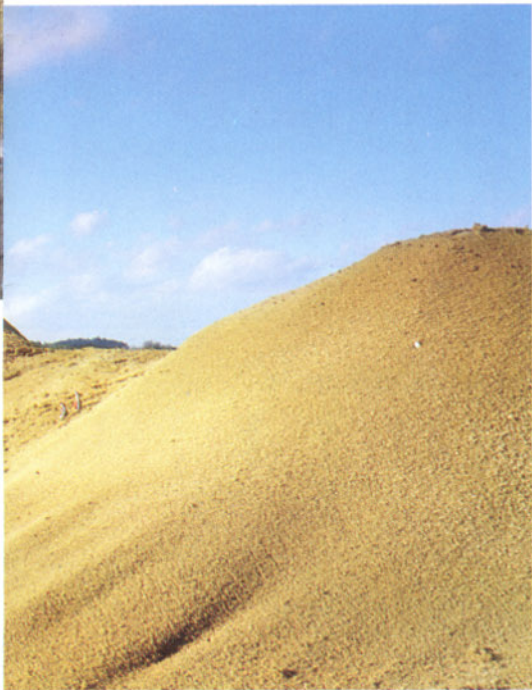


Bild 25: Alle Figuren stammen aus dem Preiser Programm und wurden von Herrn Heyl selbst bemalt. Bei Farbgebung und Mode mußte streng auf die Epoche geachtet werden.

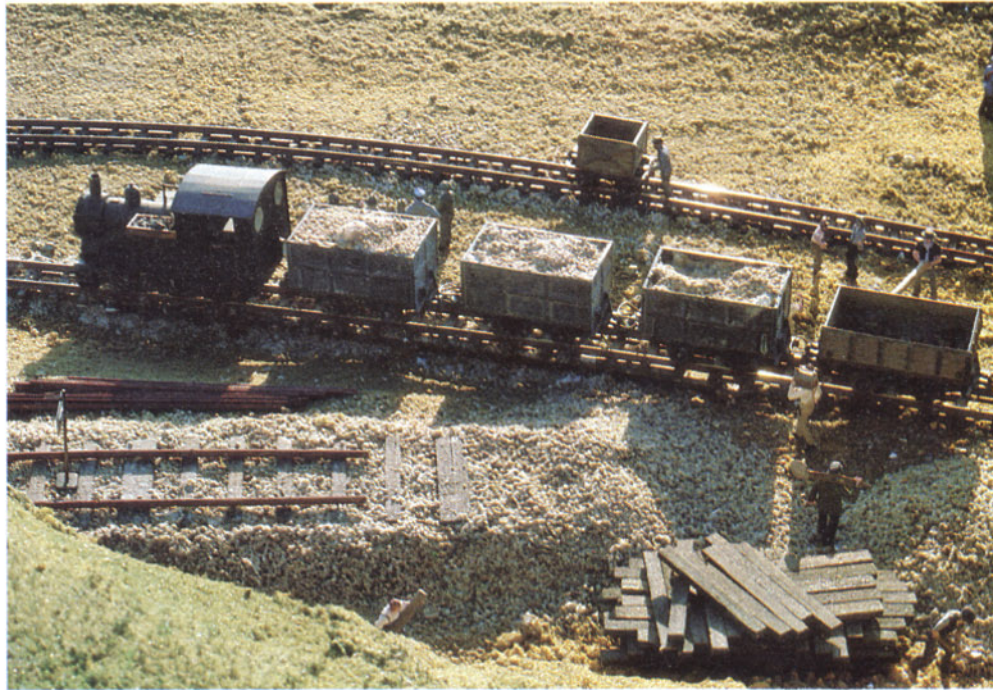


Bild 23: Die unterschiedlichsten Ausführungen von Loren werden eingesetzt, diese stammen teilweise aus dem Roco HÖe-Programm.

Bild 26: Eine Arbeitspause wird überall notwendig, den kleinen Preiserlein sei sie nach so schwerer Arbeit wohl vergönnt. Alle Fotos: W. Kosak





Bild 1: So präsentiert sich auf dem Diorama der Bahnhof Schorndorf mit Nebengebäuden von der Gleisseite her. In nur dreimonatiger Bauzeit schufen die Mitglieder des Modellbahnclubs diese gelungene Szenerie

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

5

Bahnhof Schorndorf anno 1861

Die zur Zeit ihrer Entstehung heiß umstrittene "Reimbahn" konnte 1986 ihr 125jähriges Betriebsjubiläum feiern. Bereits 1845 wurden erste Gutachten über ein eventuelles Streckenprojekt Bad Cannstatt – Waiblingen – Schorndorf – Schwäbisch Gmünd – Aalen – Wasseralfingen eingeholt. Es ging dabei eher um eine Gegenüberstellung mit anderen Bauvorhaben als um eine feste Projektierung. Langfristiges Ziel war die Anbindung der Kgl. Württembergischen Staats-

eisenbahnen an das Netz der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, was sich allerdings im Verlaufe der Verhandlungen als größeres Problem entpuppen sollte. Erst durch einen Staatsvertrag, der am 21. Februar 1861 zwischen den beiden Königreichen zustandekam, konnte eine endgültige Regelung herbeigeführt werden. Allen witterungsbedingten Schwierigkeiten zum Trotz (es regnete in jenem Frühjahr ohne Unterlaß) wurde die Strecke, an der auch die

Bahnstation Schorndorf liegt, schon ein halbes Jahr später auf einer Länge von 74,20 km eröffnet. Den fahrplanmäßigen Betrieb mit zunächst 4 Zugpaaren konnte man am 26. Juli 1861 aufnehmen. Im Oktober 1863 kam dann das noch fehlende Teilstück von Wasseralfingen bis Nördlingen hinzu. Erst viel später wurde die Nebenstrecke über Rudersberg (1908) nach Welzheim (1911) fertiggestellt. Für eine Fahrt auf dieser 23 km langen Strecke, die heute von der

Bild 2: Die beiden Damen genießen offensichtlich die mittägliche Sonne.



Bild 3: In zeitgenössischer Kleidung zeigen sich einige Herrschaften am Hausbahnsteig.





Bild 4: Das Bahnhofsgelände von der Straßenseite aus gesehen. Vom Bahnhof ging es im Zweispänner nach Hause.

Stillegung bedroht ist, benötigte der Reisende nach Angaben des "Amtlichen Taschenfahrplans 1919/1920" 75 Minuten. Zeitgenössischen Unterlagen ist ferner zu entnehmen, daß im Jahre 1919/1920 für eine Fahrt 2. Klasse von Stuttgart nach Schorndorf 390 Pfennige, für eine Reise 3. Klasse 240 und in der 4. Klasse 180 Pfennige zu entrichten waren.

Anlässlich des 125jährigen Betriebsjubiläums "ihrer" Bahn veranstaltete die Stadt Schorndorf eine Ausstellung, an der sich

auch der "Modellbahnclub Schorndorf" mit einem wohlgelungenen Diorama beteiligte. Als Thema hatte man den Bahnhof Schorndorf "anno 1861" gewählt. Keine leichte Aufgabe, denn als Vorlagen standen lediglich ein alter Grundrißplan sowie ein Foto zur Verfügung. Alles übrige mußte mit bzw. durch Fantasie und Geschick der Diorambauer ersetzt werden. Den vorhandenen Unterlagen gemäß war das Bahnhofsareal zur Zeit der Entstehung der Station "Schorndorf" 417 m lang und max. 80 m breit. Das

Bahnhofsgebäude maß 118 württ. Fuß in der Länge und 40 Fuß in der Breite (ein württ. Fuß entsprach 28,6 cm).

Bei der Umsetzung ins Modell hatte man sich für die Verwendung von zwei quadratischen Sperrholzkisten in der Größe 80 x 80 cm entschieden, um so auch die erforderlichen Transporte des Dioramas problemlos bewerkstelligen zu können. Für die Gleisanlagen nahm man das Flexgleis von Roco, bei dem die Code 100 Profile gegen N-Profile ausgetauscht wurden, um eine epoche-

Bild 5: Die Schorndorfer Modelleisenbahner haben auf ihrem Diorama so ziemlich alles im Eigenbau realisiert. Auch die mächtigen Laubbäume sind richtige Eigengewächse, die aus verdrehtem Litzen draht entstanden. Für die Begrünung verwendeten die Erbauer dann Woodland Foliage.





Bild 6: Diese Aufnahme entstand bei bedecktem Himmel und zeigt die Württemberger Klasse C von Roco mit dazugehöriger Garnitur. Bei Sonnenschein wäre dieses Foto noch eindrucksvoller gelungen.

gerechte Höhe zu bekommen. In vollkommenem Eigenbau entstanden sind die Weichen einschließlich der Laternen und Stellhebel. Für das Einschottern wurden verschieden gefärbte Schotterarten von Woodland Scenics vermischt. Auch bei der Begrünung war das Sortiment von Woodland Scenics von Nutzen. So erhielten die aus 10 mm starkem

Litzendraht selbst gebauten Laubbäume ein Blattwerk aus Woodland Foliage. Das Geäst dazu war durch Verdrillen der Drähte entstanden. Die gelöteten Stämme wurden mit Wollfäden umwickelt, die man mit Weißbleim fixierte. Anschließend waren die Baumrohlinge mit mattbrauner Farbe gespritzt worden.

Die Gebäude des Dioramas sind alle aus Karton in Eigenfertigung entstanden. Zunächst mußten die Tür- und Fensteröffnungen sauber nach Plan ausgeschnitten werden. Die Fenster und Fensterstöcke für die oberen beiden Stockwerke des Bahnhofsgebäudes wurden aus "Bastler's Fundgrube" von Kibri, Kat.Nr. 4100, entnommen und nur

Bild 7: Auch diese Aufnahme ist im Freien aufgenommen worden. Das Gleismaterial ist von Roco. Anstelle von Code 100 Profilen wurden epochegerechte Code 55 Profile verwendet.





Bild 8: Ein besonderes Detail ist der Holzlagerplatz neben den Bahnhofsgleisen. Die meterlangen Holzscheite entstanden in geduldiger Schnitzarbeit.

Bild 9: Mit Tusche und Feder wurden die Verfugungen an den Seitenwänden eingezeichnet.





Bild 10: Auch die Weichenlaternen sind von den Schorn-dorfern gebastelt worden.



Bild 11: Bereits eine Gruppe aus nur drei Miniaturfiguren stellt schon eine nette Szene dar.



Bild 12: Die gegenüber dem Empfangsgebäude gelegene Wasserstation.

entsprechend abgewandelt. Alle anderen Türen und Fenster wurden dagegen mit viel Geduld selbst hergestellt. Aus verschiedenen geeigneten Kleinteilen wurde ein Urmodell gebaut, von dem dann Silikon-Gußformen abgenommen wurden. Mit Hilfe dieser Gußformen ließ sich durch Ausgießen mit Stabilit-Express die erforderliche Menge Fenster und Türen herstellen.

Nachdem alle Seitenteile einen Anstrich mit Plaka-Farbe erhalten hatten, entstand das "Sandstein-Mauerwerk", indem mit einem Tuschezeichner die Fugen der Steine aufgemalt wurden. Für das Dach verwendeten die Erbauer die Dachplatten aus Kunststoff, die in dem Kibri-Sortiment "Schieferdach", Kat.Nr. 4144, enthalten sind.

Auch für das Nebengebäude mit Waschküche und Toiletten diente Karton als "Baumaterial". Um das Fachwerk zu imitieren, wurden die Seitenwände mit zahllosen, zuvor farblich behandelten kleinen Holzleisten klebt. Für den Bau der Wasserstation diente Balsaholz als Grundmaterial. Alle Dächer sind mit den bereits erwähnten Kibri-Platten eingedeckt.

Der Bahnhof Schorndorf ist auch heute noch, wenn auch in etwas veränderter Form, erhalten. Die "Remsbahn" war rechtzeitig zu den Olympischen Spielen in München



Bild 13: Ein weiteres hübsches Motiv vom Empfangsgebäude, das nur mit Hilfe eines Grundrißplanes und eines einzigen Fotos geschaffen wurde.

Bild 14: Die Wasserstation von der Gleisseite aus. Auch dieses Gebäude entstand im Eigenbau. Lediglich Fenster- und die Dachplatten sind aus den Sortimenten der Zubehörindustrie entnommen worden. Der Wasserkran wurde den örtlichen Gegebenheiten angepaßt. Das zu grobe Ketten sollte man bei Gelegenheit austauschen.

durchgehend bis Nördlingen elektrifiziert worden. Bereits 1962 war der Streckenabschnitt von Stuttgart bis Schorndorf unter Fahrdraht. Dies hatte u.a. zur Folge, daß der Einsatz von Dampflokomotiven vor Zügen nach Stuttgart aufgegeben wurde, da die P 8 auf der kleinen Drehscheibe in Schorndorf nicht gewendet werden konnte (zwischen Nördlingen und Schorndorf kamen Aalener Maschinen der Baureihe 78 zum Einsatz). Das von den Mitgliedern des Modelleisenbahnclubs Schorndorf mit viel Einfallsreichtum gestaltete Diorama läßt ein bewegtes Stück Eisenbahngeschichte auf liebenswerter Art wieder lebendig werden. Der authentische Zustand "anno 1861" ist bis auf die Fahrzeuge vortrefflich nachempfunden worden. In einem solchen Rahmen epochegerechte Betriebsszenen nachzustellen, hätte einen kompletten Selbstbau vorausgesetzt. Aber dafür reichte die kurze Vorbereitungszeit von 3 Monaten nicht aus, um auch noch ein Modell der Lokomotive 103 "NÖRDLINGEN" der Klasse D (für den schweren Personenverkehr) in der Baugröße H0 nebst ihren 6 Wagen zu erstellen und in festlichem Schmuck in den Bahnhof Schorndorf dampfen zu lassen wie weiland am 25. Juli 1861.

K. Eckert

Bild 15: Die Vorarbeiten für den Bau des Güterbahnhofes sind bereits in vollem Gange.

Alle Fotos: Modellbahnclub Schorndorf (J. Helmholz/C. Buchmüller/W. Schaal)





Bild 1: Aus einem Modell der 92 289 von Fulgurex baute Herr Hug ein Modell der Gattung X b der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen.

Umbau eines Lokmodells

Die Gattung X b der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen

Für badische und württembergische Lokomotiven der Länderbahnzeit habe ich eine ganz besondere Schwäche. Deshalb möchte ich Ihnen diesmal den Umbau eines von Fulgurex in Reichsbahnausführung angebotenen Modells beschreiben, das ich in den Zustand zu Zeiten der Großherzogl. Badischen Eisenbahn "zurückverwandelt" habe. Es handelt sich um die Tenderlokomotive 92 289, die sich jetzt als Modell der Gattung X b präsentiert.

Die Arbeiten am Fahrwerk der 92 289 beschränken sich auf eine Verlegung des Antriebes in den Langkessel. Aufwendiger wird es dann allerdings beim Motor, der den unteren Teil des fast vollständig eingerichteten und mit beweglichen Türen versehenen Führerhauses ausfüllt. Da mir daran gelegen war, diese Inneneinrichtung noch weiter zu detaillieren, drehte ich die gesamte Antriebs-einheit um 180°, so daß der Motor nun Richtung Rauchkammer zeigt. Der Fulgurex-

Motor ist zu groß, um ihn zusammen mit der auf der gefedert gelagerten Treibachse sitzenden Getriebeeinheit im Langkessel unterbringen zu können. Selbst für den kleiner dimensionierten Faulhaber-Motor, den ich im Rahmen der Umrüstaktion einbaute, war nicht genügend Platz.

Die ehemals auf der Motorwelle sitzende Schnecke wurde auf eine neu gefertigte Achse aufgezogen. Die Achse ragt auf der dem Führerhaus zugewandten Seite etwas aus dem Getriebeblock heraus, so daß eine Riemenscheibe aufgezogen werden konnte. Parallel dazu wurde ein Faulhaber-Motor (vom Typ 1331) auf den Getriebeblock geklebt. Dazu mußten allerdings vom Getriebe noch einige Millimeter abgenommen werden. Mit einem O-Ring wird die Kraftübertragung zwischen Motor und Schneckenwelle hergestellt. Ein Übersetzungsverhältnis von 2:3 liefert eine vorbildliche Endgeschwindigkeit von umgerechnet 45 km/h.

Die vorhandene, nur bis zur Oberkante des Fulgurex-Motors reichende Stehkesselwand konnte nun nach unten verlängert und mit den entsprechenden Armaturen bestückt werden. Außerdem wurde eine zu öffnende Feuertür eingebaut und die Führerhausdecke mit Holzpaneelen verkleidet. Die seitlichen Wasserkästen und der rückwärtige Kohlekasten wurden in das Führerhaus hineinverlängert und die ursprünglich für den Motor notwendige Aussparung im Boden des Führerhauses mit Riffelblech abge-

Bild 2: Heizerseite des sehr schön detaillierten Fulgurex-Modells vor dem Umbau.





Bild 3: Zum direkten Vergleich mit Bild 2 nun die bereits fertig umgebaute Lokomotive.

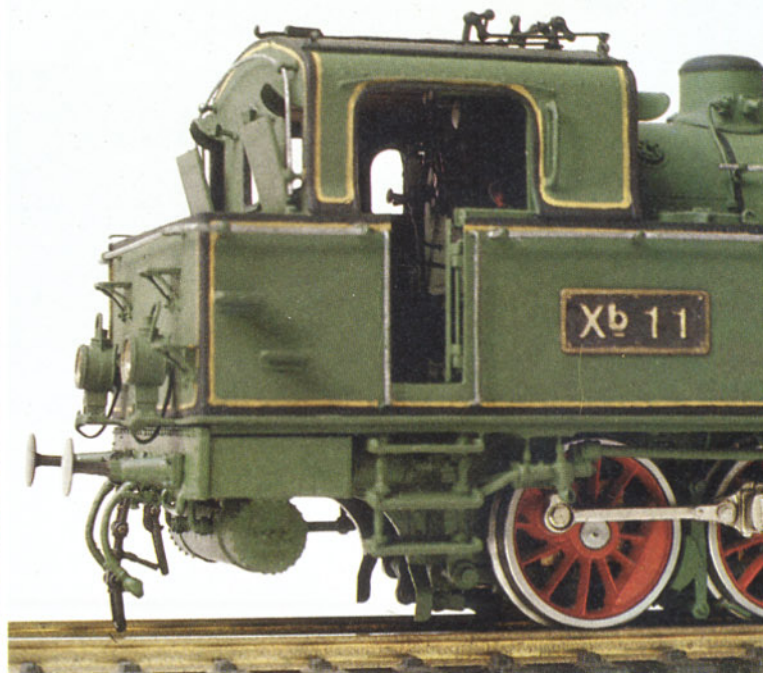
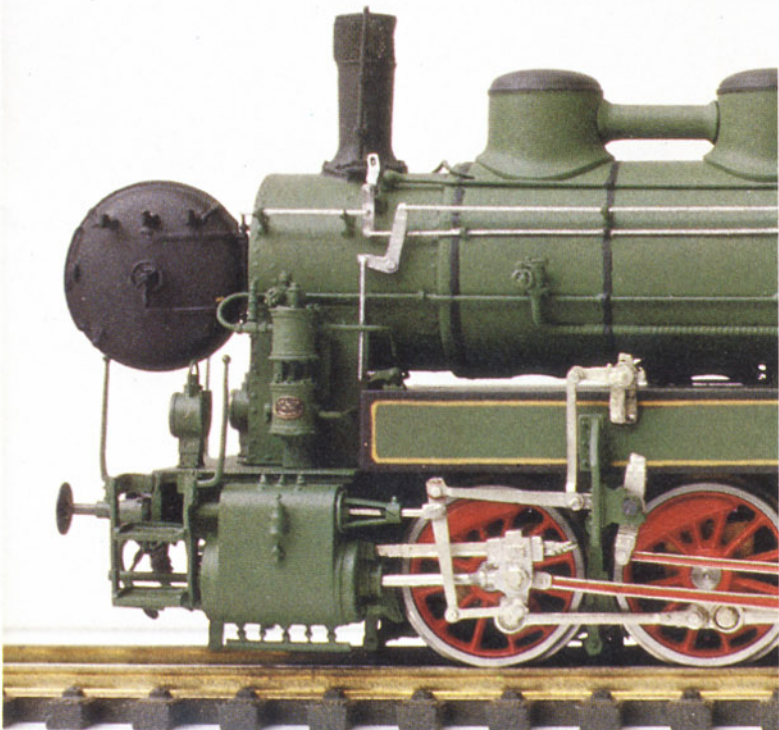
Bild 4: Vorbildentsprechend wurde der Kohlekastenaufsatz entfernt.

deckt. Wertvolle Informationen über die Inneneinrichtung lieferten mir Zeichnungen aus dem "Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der badischen Staatseisenbahnen", erschienen 1984 im Birkhäuser Verlag, Stuttgart.

Die Lokomotiven der Gattung X b hatten zur Länderbahnzeit keinen Kohlekastenaufsatz. Dieser wurde deshalb vom Gehäuse abgetrennt, die Rückwand erhielt – dem Vorbild

Bild 6 (unten rechts): Die Kohlekastendeckel sind beweglich in die neu gefertigte Abdeckung eingebaut worden

Bild 5: Die Rauchkammertüre kann geöffnet werden.



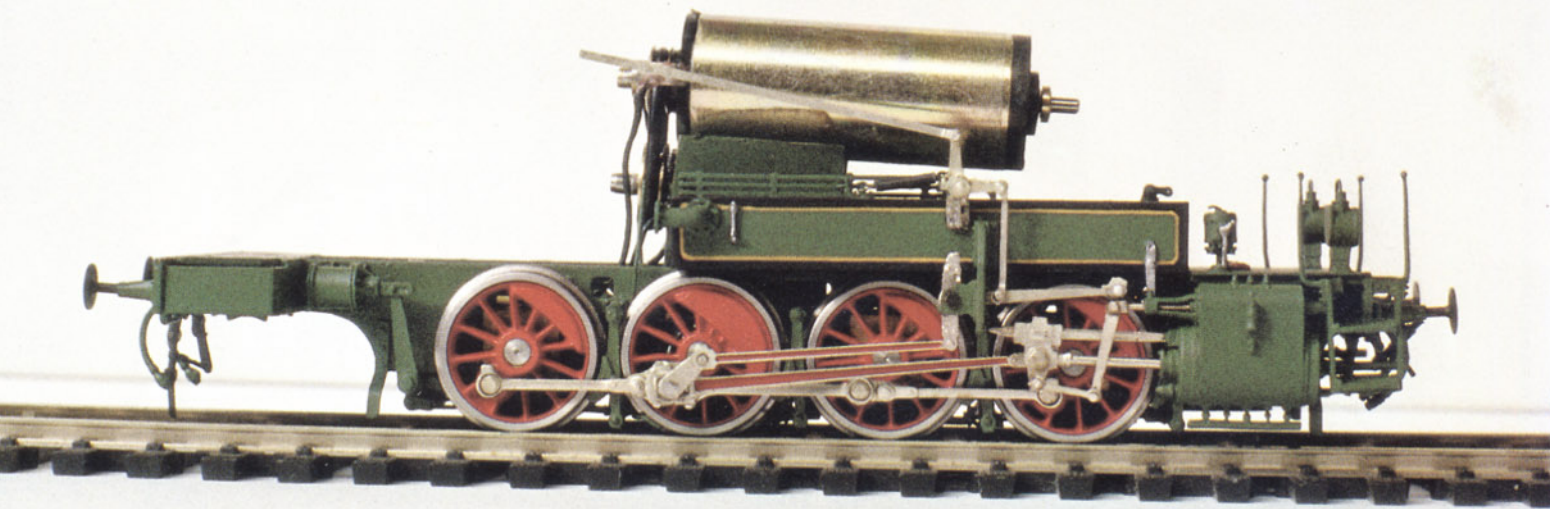


Bild 7: Anstelle des Originalmotors wurde ein Faulhaber motor (Typ 1331) eingebaut, der auf den Getriebeblock geklebt wurde.

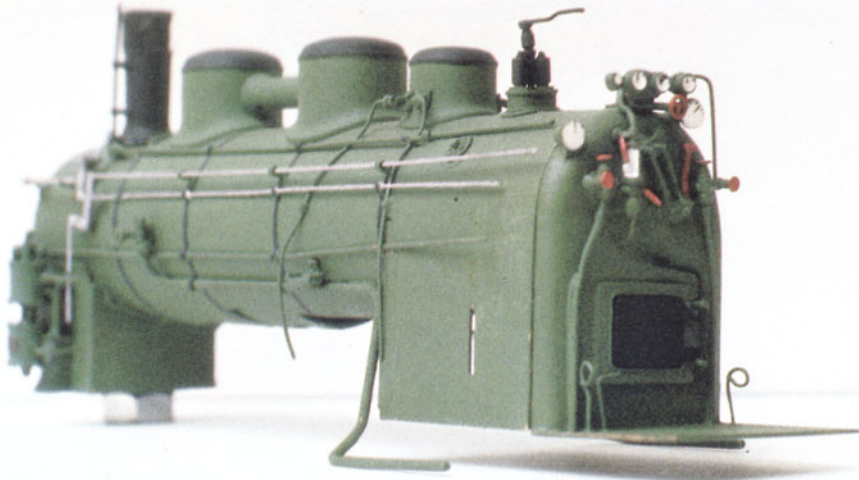


Bild 8: Die Stehkesselwand konnte nach unten verlängert und mit Armaturen versehen werden.

entsprechend — ein zusätzliches Fenster. Die Kohlekastendeckel wurden aus der ehemaligen Kohlekastenaufsatzdecke herausgetrennt und beweglich in eine neu angefertigte Abdeckung eingebaut. Um einen Einblick in das vom Motor "befreite" und vollständig eingerichtete Führer-

haus zu ermöglichen, habe ich die seitlichen Schiebefenster beweglich in U-Schienen gelagert. Auch die bislang starre Rauchkammertür läßt sich nun öffnen und erlaubt den Blick auf die komplett detaillierte Rauchkammer mit nachträglich eingebauter Rückwand, Blasrohr und Dampf-

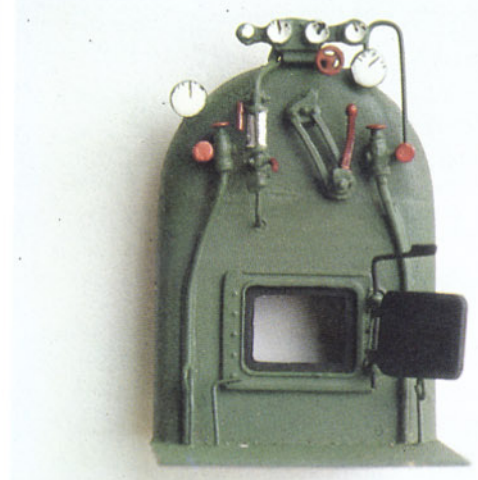


Bild 9: Auch die Feuertür kann geöffnet werden!

strömröhren. An den Pufferbohlen wurden gefederte Korbpuffer und Doppelhakenkuppungen angebracht. Für die Spritzlackierung dienten Farben von Revell. Die Zierlinien wurden mit einem dünnen Haarpinsel gezogen, für die ein authentisches Foto als Vorlage diente.

W. Hug

Bild 10: Der mit Farben von Revell spritzlackierte Kessel mit Rauchkammerschuß, Langkessel und Hinterkessel.

Alle Fotos: W. Hug

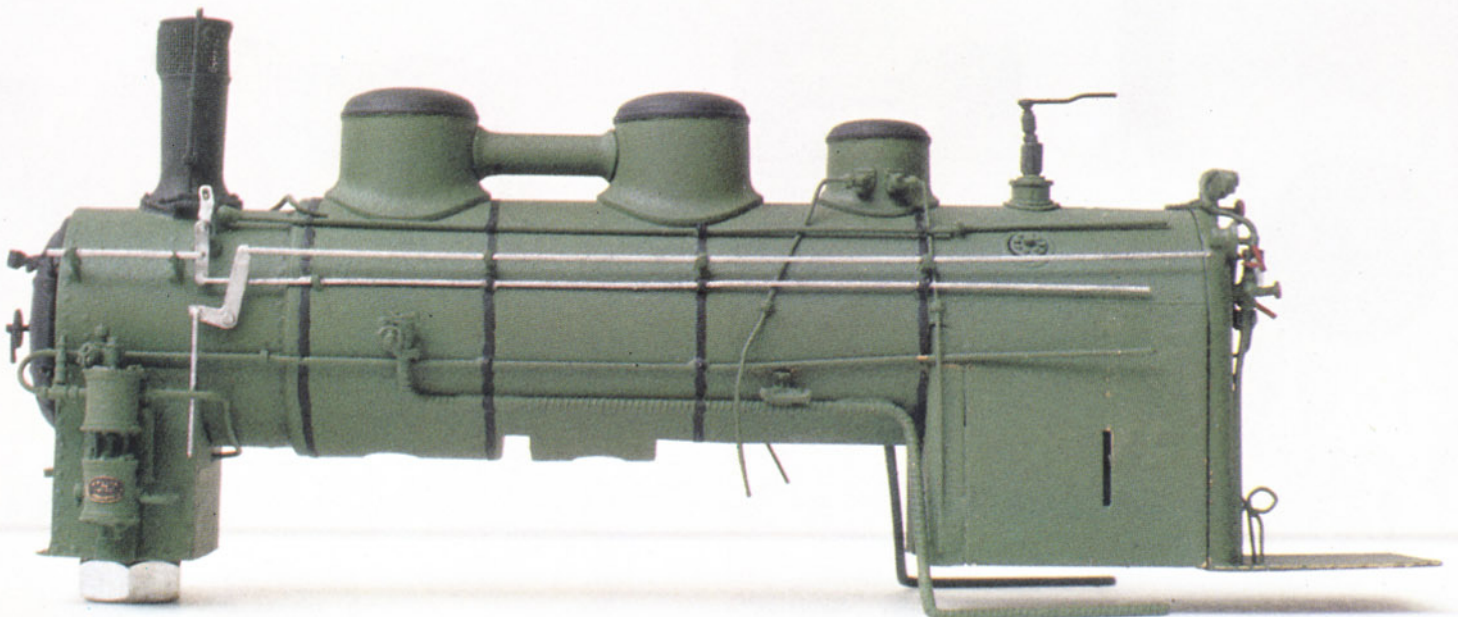




Bild 1: So gestaltet der Modellbauer Hirsch auf seiner Großanlage einen Waldrand. Auf Unterholz wurde verzichtet, um die Weitläufigkeit des Geländes besser zur Geltung zu bringen.



Bild 2: Eine kleine winterliche Baumgruppe, die aus Kibri-Fichten und unbelaubten Heki-Bäumen entstand. Selbst ohne Laub sehen diese Bäume schon hervorragend aus.

Alles über Modell-Nadelbäume

Mit unserem Erfahrungsbericht im Eisenbahn-Journal 10/1986 und der daraus entstandenen "Bauanleitung für Nadelbäume" haben wir offensichtlich ins Schwarze getroffen. Wir haben die Zeit inzwischen genutzt und uns noch intensiver mit diesem Thema beschäf-

tigt. Darüberhinaus haben wir uns auf die Suche nach Fabrikaten begeben, die eingesetzt werden können, wenn man den zeitaufwendigen Eigenbau umgehen will. Auch die Frage akzeptabler Baumhöhen beschäftigte uns. Die Antworten hierzu fanden wir z.T. auf den Messen in Nürnberg und Leipzig. Uns interessierte hauptsächlich die Baumgröße H0, da sich für Spur N-Freunde ein Baumproblem nur bedingt und für Z-Eisen-

bahner gar nicht ergibt. Was in H0 wenig akzeptabel erscheint, kann in N bzw. Z aufgrund der kleineren Abmessungen unter Umständen brauchbar sein. Wir haben viel gesehen, doch sei gleich vorweggenommen, daß der einzelne Fachhändler aus Lager- und auch Investitionsgründen nicht alle Fabrikate vorrätig haben kann. Interessenten sei daher empfohlen, sich vorher schriftlich oder telefonisch bei mehreren Fachhändlern über deren Auswahl zu informieren, um sich dadurch vergebliche Händlerbesuche zu ersparen.

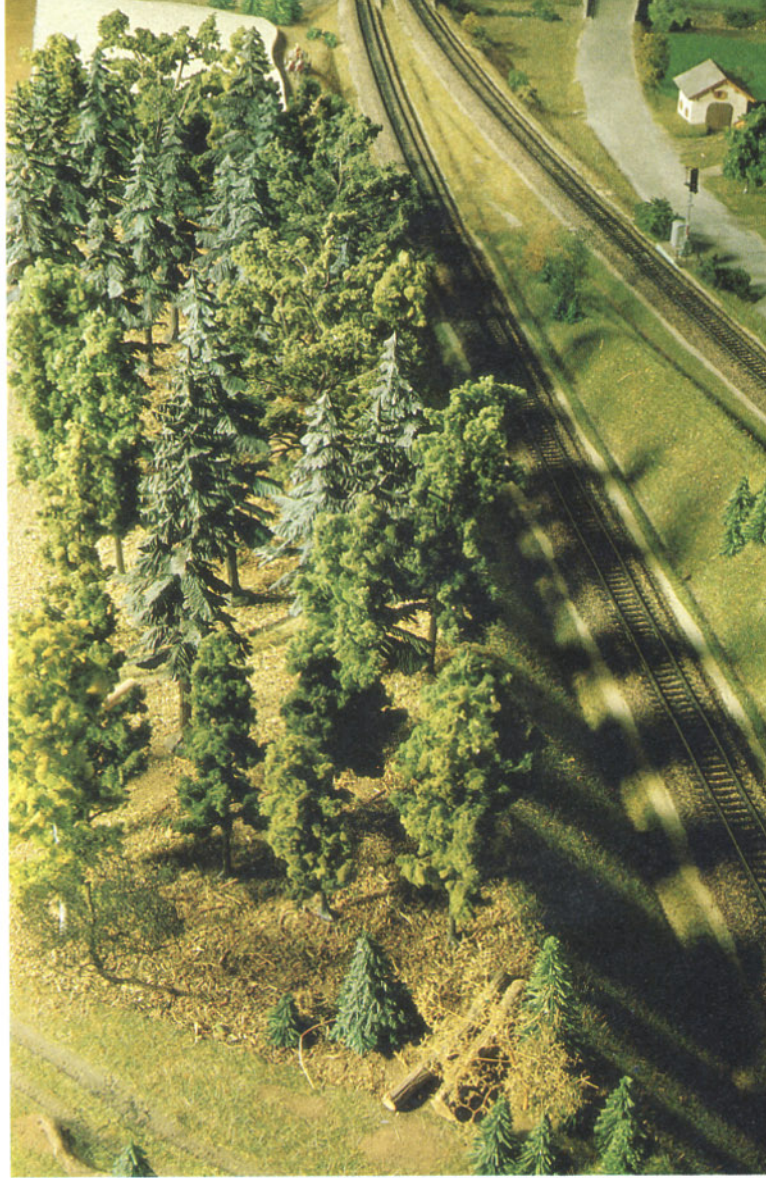
Nachdem Fichtenbausätze bereits im Journal 10/1986 ausführlich beschrieben wurden, wollen wir uns dieses Mal preiswerten "Fast-Fertigprodukten" dieser Baumart zuwenden, mit deren Hilfe ein schnelleres und großflächigeres Pflanzen von Fichten- und Kiefernwäldern möglich ist als in der zeitintensiven Selbstbaumethode.

Als erstes haben wir einen Wald aus Kibri-Tannen bzw. -Fichten gebaut und damit ein recht ordentliches Ergebnis erzielt. Allerdings wich unser Packungsinhalt von der Bauanleitung etwas ab, denn die angegebenen Stammteile für eine Hochstammkiefer waren in unserem Bausatz nicht zu finden.

Kibri-Tannen

Laut Bauanleitung können aus einem Packungsinhalt vier gleichgroße Tannen erstellt werden. Verwendet man jedoch alle





Bilder 3 und 4: Auch aus der "Luft" sieht die Baumgruppe glaubwürdig aus. Der Gestaltung des Waldbodens wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Astspritzteile (ausgenommen die Gipfel) für zwei oder maximal drei Bäume, so entstehen beachtlich hohe Bäume, die ausgewachsenen Vorbildexemplaren schon sehr ähnlich sind.

Apropos Baumgrößen! Wie ermittelt man am besten einigermaßen vorbildgerechte Höhen, wenn man die Vorbildmaße der Bäume nicht kennt und auf Metermaß und Taschenrechner verzichten möchte? Ich habe da eine ganz einfache Faustregel: man bedient sich eines nicht zu langen vierachsigen Reisezugwagens (z.B. einen "Hechtwagen" oder einen D-Zugwagen der Bauart 1928) und hält ihn zum Vergleich senkrecht an die Bäume. Stimmen die beiden Maße annähernd überein, dann stimmen auch die Proportionen zueinander, denn ausgewachsene Fichten und Kiefern können in der Höhe durchaus Reisezugwagenlänge erreichen. Allerdings sollte man es bei der Baumhöhe mit der Genauigkeit nicht übertreiben, sonst sieht man irgendwann vor lauter vorbildlich hohen Bäumen den Rest der Modellbahnanlage nicht mehr. Bei Dioramen hingegen sollte bei gepflanzten Einzelbäumen auf die vorbildliche Höhe von ausgewachsenen Exemplaren geachtet werden. Die Verwendung von Kunststoffbäumen setzt in den meisten Fällen eine Behandlung mit Farbe und Pinsel seitens des Modellbauers voraus. Aus form- und spritztechni-

schen Gründen ist es unseren Herstellern bislang leider noch nicht gelungen, den Bäumen ein mattes Aussehen zu verleihen. Eine farbliche Nachbehandlung ist daher unumgänglich, um den Bäumen ihren unnatürlichen "Speckglanz" zu nehmen. Auch unser Leser Herr Hirsch hat sich hierzu einige Gedanken gemacht, als er begann,

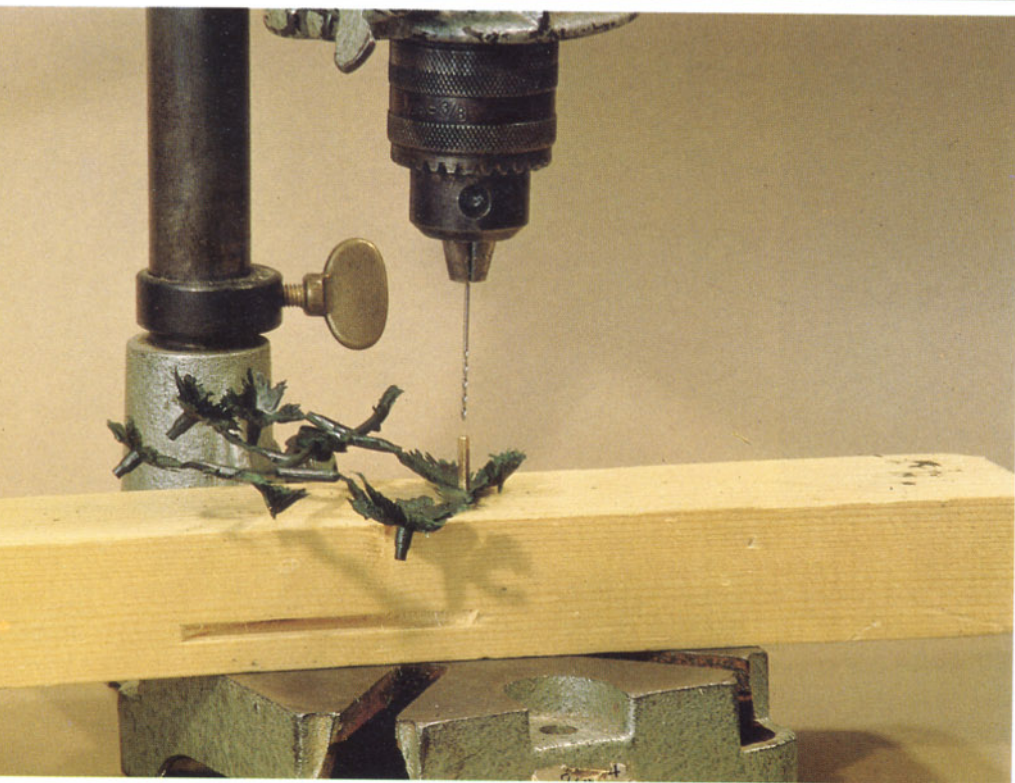
seine Vorführanlage "aufzuforsten". Hier sein Bericht. **HM**

Verfeinerung von Kibri-Tannen

Da sich die Bodenebene meiner großen, in Grassau zu besichtigenden Schau- und Vor-

Bild 5: Die Fichtengruppe vor der Hintergrundkulisse wirkt recht überzeugend.





führanlage fast in Augenhöhe befindet, wirken nur vorbildlich hohe Bäume für den Betrachter überzeugend. Zweifellos wären die Preiser-Fichten bei sorgfältiger Bearbeitung am besten geeignet, doch kam das Aufstellen dieser Bäume wegen des enormen Zeitaufwandes für meine Großanlage leider nicht in Frage. Die Fläche für einen "echten" Fichtenwald wird wohl auf einer Modellbahnanlage nie vorhanden sein, aber einen Waldrand kann man durchaus nachgestalten. Vier bis sechs Reihen Fichten, aufgelockert durch Laubbäume und Büsche, ergeben einen glaubwürdigen Anlagenabschluß. Für meine Anlage teste ich gerade die Kunststoff-Fichten von Kibri. Farblich behandelt und in der Höhe unterschiedlich, ergeben sie einen lebendigen Hintergrund. Den von mir abgeänderten Zusammenbau möchte ich kurz erläutern: Der Bausatz braucht für meine Zwecke etwas mehr Stabilität, bekanntlich muß man bei einer Vorführanlage öfters mal in die Landschaft eingreifen. Dabei ist es mir schon wiederholt passiert, daß ich dann mit dem Ärmel an den Baumgipfeln hängenblieb und die Bäume knickte. So etwas ist ganz schön ärgerlich. Ich habe deshalb auf Abhilfe gesonnen. Beginnt man mit dem Zusammenbau, werden die Spritzlinge zuerst einmal mit Azeton bestrichen, sie nehmen dadurch später die Farbe besser an. Als nächstes wird durch ein 2 mm Messingröhrchen (das ich als Bohrhilfe in die Unterseite der Spritzlinge stecke) ein Loch gebohrt. Beim Zusammenbau der einzelnen Bauteile können sie auf einen entsprechenden harten Draht aufgereiht werden, so daß die Bäume an den Steckstellen nicht mehr so leicht abbrechen und im Ernstfall federnd nachgeben. Bei ein paar Bäumen habe ich den Draht durch den Gipfel hindurchgeführt und herausstehen lassen, was optisch hervorragend wirkt, aber leider auch eine Verletzungsgefahr in sich birgt. Die Ast-Steckteile werden schon vor dem endgültigen Zusammenkleben lackiert, denn nach dem Zusammenbau wird es wesentlich mühsamer. Verwendet werden hierzu Volltonabtönfarben (z.B. von Herberts), die gut haften, den Glanz verdecken und außerdem bei Sonnenlicht ein "Durchschimmern" an den Zweigspitzen vermeiden helfen.

A. Hirsch

Veroplasttannen für H0, TT und N

In der DDR bietet der Zubehörhandel zwei grundverschiedene Arten von Kunststoff-Nadelbäumen in preiswerter Ausführung an: zum einen Hochstammtannen (19 cm hoch), eine mittlere Tannengröße (14 cm) und eine kleine mit 11 cm Höhe, je Sorte im Fünferpack. Diese Kunststoffbäume haben auf den Ästen einen samtartigen Grünbelag, sie glänzen deshalb nicht und können leicht durch Wasserfarben in den gewünschten Nuancen eingefärbt werden. Aufgrund einer "glänzenden" Erscheinung ist, abgesehen vom Baumstamm, also keine Nachbehandlung erforderlich, sehr wohl hingegen wegen der Form.

Beim Originalbaum, der als Fertigmodell geliefert wird, stehen alle Zweige waagrecht ab und müssen deshalb nach unten "dresiert" werden. Versuche unsererseits, dies mit heißem Wasser zu bewerkstelligen,



Bild 10: Am Rande des "Kochelfilzes" bei Unterammergau entstand dieses Foto; Birken und Fichten wachsen hier nebeneinander. Die 141 378 ist nach Oberammergau unterwegs. Foto: A. Ritz

Bild 6 (links oben): Astspritzlinge aus dem Kibri-Bausatz und die verwendeten Abtönfarben.

Bild 7 (oben Mitte): Die durchbohrten Astspritzlinge wurden auf die Drahtseile aufgefädelt und können nun zusammengedrückt werden.

Bild 8: In die Astspritzlinge wird als Bohrhilfe ein Röhrchen gesteckt, beim Bohrvorgang erleichtert es die exakte Führung des Bohrers.

Bild 9 (links unten): Die unterschiedlichen Baumsortimente von Vero. Ein Kunststoffbaum und ein "samtbeflockter" Baum blieben farblich unbehandelt. Einzeln wurden die Äste der besseren Wirkung wegen abwärts gedrückt. Zum Großvergleich wurden eine Faller- und eine Noch-Fichte dazugestellt.

Bild 11: Zwei nach dem "System Hirsch" entstandene Kibri-Bäume im Größenvergleich mit einem H0-LKW. Fotos 1-8 und 11: A. Hirsch; Foto 9: J. Giebelhausen



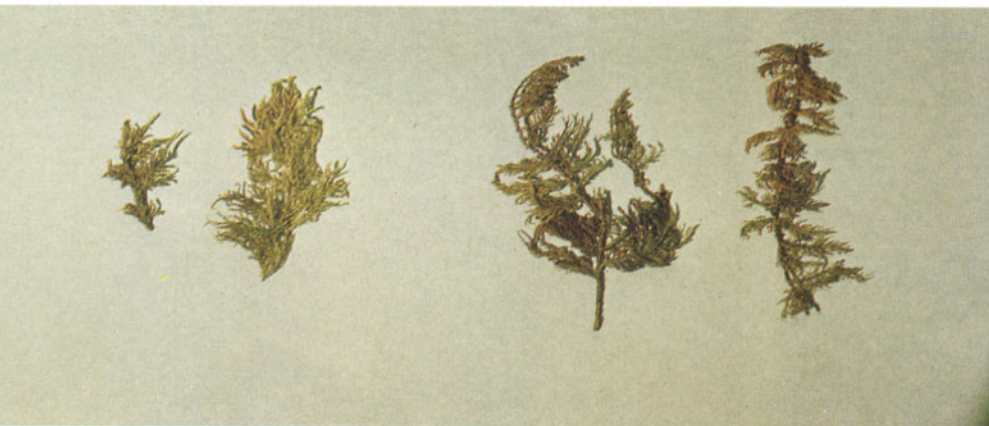


Bild 12: Hier wurden, wiederum zum Größenvergleich, mehrere Baumsorten aus verschiedenen Herstellersortimenten aufgestellt. Die hohen Fichten im Hintergrund stammen von Noch und weisen eine vorbildliche Höhe auf. Links die recht ansprechenden Kiefern von Preiser, rechts Heki-Kiefern.

brachten zwar das gewünschte Ergebnis, aber dafür kam der Samtflor teilweise abhanden. Erst ein Haarfön mit guter Wärmenentwicklung verhalf zu besserer Form. Die

Bäume bekamen so durch geringen Arbeitsaufwand ein passables Aussehen. An dem teilweise "entpelzten" Baum haben wir dann einen Beflockungsversuch unternommen.

Aus UHU coll, Wasser und ein paar Tropfen Spülmittel haben wir ein Klebergemisch angerührt und den Baum in diese Flüssigkeit getaucht. Anschließend wurde er in Turf T-49 von Woodland Scenics gewälzt, was ihm neben einer neuen "Benadelung" auch zu einem verbesserten Erscheinungsbild verhalf. Bei Verwendung des angegebenen Streumaterials erübrigt sich ein nachträgliches Einfärben des zunächst "sehr grünen" Baumes völlig. Man erhält also auf einfache Art und Weise ein durchaus brauchbares Ergebnis. Die kleineren Tannen mit 14 und 11 cm Höhe sind auch für TT und N verwendbar.



Bilder 13 und 14: Moosmuster aus dem Leserkreis, die uns aufgrund unseres letzten Baumbeitrags erreichten. Besonderer Dank an die Herren Reuther und Kollwe für ihre Auskünfte! Links oben handelt es sich um Etagenmoos, rechts oben um Tamarisken Thujamoos. Das Moos darunter fanden wir auf einem spätherbstlichen Spaziergang; nach dem Trocknen behielt es seine frische Farbe bei.



Kleine Fichte von Vero

Bei der zweiten Nadelbaumsorte, die in der DDR angeboten wird, handelt es sich um Fichten, die man als klein aber fein bezeichnen kann mit ihren äußerst filigran ausgeführten Zweigen. Leider stören auch hier sowohl der Glanz als auch der Farbton des Kunststoffproduktes. Es empfiehlt sich also, diesen Unzulänglichkeiten nach der schon vorher beschriebenen "Hirsch-Methode" auf den Leib zu rücken. Auch schadet es nicht, wenn durch ein weiteres Abwärtsdrücken der Zweige eine unregelmäßigere Silhouette geformt wird. Am besten bedient man sich des Haarföns, formt die Hand zu einem Rohr und schiebt dann den gut angewärmten Baum durch, die Zweige sind sehr elastisch und brechen dabei nicht.

Die Produkte dieses Sortimentes haben bedauerlicherweise einen entscheidenden Nachteil. In der DDR werden sie nicht nur für H0, sondern auch für TT und N verwendet,



Bild 15: Bei den Bäumen in Bildmitte handelt es sich um Fichten aus dem Heki-Programm, dahinter Heki-Hochstammfichten, deren Stämme und Geäst teilweise von uns nachbehandelt wurden.
Fotos 12 und 15: W. Kosak; Fotos 13 und 14: J. Giebelhausen

Bild 16: Fichten auf moorigem Untergrund (am Lahngraben bei Lenggries im Isartal).

Foto: A. Ritz

Bild 17: Bei Hochfilzen in Österreich werden wenige Meter neben der Bahnlinie Fichten gefällt.

Foto: A. Ritz





Bild 18: Links zwei Hochstammfichten von Heki (einmal behandelt, einmal unbehandelt), dann Kibri-Fichte in Originallänge, daneben Kibri-Hochstammfichte, dann Faller-Fichte und Kibri-Blautanne.



Bild 19: Zwei Heki-Fertigkiefern für den Vordergrund, eine für den Hintergrund sowie Woodland "Pinetrees" beflockt und unbeflockt.

Bild 20: Haberl & Pabst-Kiefer mit Woodland Foliage, daneben mit Haberl & Pabst Begrünung, Preiser-Kiefer mit Woodlandmaterial und eine Preiser-Kiefer mit Islandmoos.

Fotos 18-20: J. Giebelhausen



deshalb sind die Bäume nicht sehr hoch, aber wunderschöne und vor allem preiswerte H0-Jungholzschonungen lassen sich allemal damit nachbilden (eine Packung enthält 12 Bäume). Auch für den Hintergrund sind sie geeignet, zumal die Hochstamm-bäume erfreulich dünne Stämme aufweisen. Bei Nachgestaltung von Jungholzschonungen müssen diese Stämme allerdings abgeschnitten werden, denn bei den kleinen Tannen und Fichten reichen die Zweige beim Vorbild meist fast bis zum Boden herab.

Tanne von Noch – noch besser

Den besten "Tannenbaum" (Wetterfichte) fanden wir im Angebot von Noch. Was daran "noch" nachgearbeitet werden muß? Nichts! Nimmt man den Baum aus der Verpackungstüte, kann er sofort ohne jegliche Nacharbeit auf der Anlage eingepflanzt werden. Mit rund 23 cm Höhe hat er eine sehr respektable und vorbildliche Länge. Der unverbindlich empfohlene Verkaufspreis von DM 7,50 für ein Fertigmodell ist durchaus nicht zu teuer (für den 14 cm Baum liegt der Preis bei DM 4,20, für 11 cm bei DM 4,00). Unser Musterwald, der auf den Abbildungen dieses Beitrags nur teilweise sichtbar ist, besteht aus über 30 Bäumen der 23 cm-Klasse. Um einen besseren Halt der Baumfüße zu erreichen, haben wir sie von unten aufgebohrt und dann einen Stahlstift, Dekonadeln oder geköpfte dünne Nägel eingeklebt, denn ein Baum mit 23 cm Höhe braucht schon Standfestigkeit.

Auf den Bildern 9 und 12 sind die neuen Noch-Tannen abgebildet, aber auch Heki-Fichten und Preiser-Kiefern sind zum Vergleich auf derselben Abbildung sichtbar. Wenden wir uns nachfolgend zuerst einmal den Heki-Bäumen zu.

Heki-Nadelbäume

Die Heki-Fichte hat im Gegensatz zu den bisher beschriebenen Bäumen kein Kunststoffgerüst, sondern ist nach dem "Flaschenbürstenprinzip" hergestellt. Aber wohl gemerkt: nur nach dem Prinzip. Bei Heki wurde das Grundgerippe "Drahtbürste" sorgfältig zu einer glaubwürdigen Silhouette zurechtgeschnitten und die Bäume anschließend so sorgfältig beflockt, daß das passable Endprodukt durchaus einer ordentlichen, wenn auch kleinen Fichte gleicht. Als höhere Nadelbäume werden nur Hochstammfichten mit 20 cm Höhe angeboten.

Fichte von Faller

Das ist der einzige Kunststoffbaum, der für Fichten die typische Astform aufweist. Die Farbe ist jedoch recht hell und grell, auch ist der Baum für eine Hochstammfichte mit ca. 15 cm Höhe ein bißchen zu klein. Könnte Faller sich dazu entschließen, ein zusätzliches Stammverlängerungsstück mitzuliefern (3-4 cm), hätten auch wir Modellbahner ein Prachtexemplar von Hochstammfichte. Die Farbveränderung und Mattierung der Zweige ist auch hier sicher durch die "Hirsch-Methode" kein Problem. Das Geäst des Baumes ist formtechnisch äußerst sorgfältig gearbeitet und einfach "Spitze".



Bild 21: Im Norden der Bundesrepublik sind die nördlichen Hochstammkiefern mit dem typisch breiten "Schirm" weit verbreitet (aufgenommen bei Sandkrug in der Nähe von Oldenburg/Old.).
Foto: W. Matussek, Archiv Ritz

Bild 22: So vorbildlich können Haberl & Pabst-Kiefern auf der Modellbahn wirken, wenn sie mit Woodland begrünt werden.



Bild 23: Im Süden der Bundesrepublik besitzen die Hochstammkiefern meist schmale Gipfel, wie dieses bei Ingolstadt aufgenommene Foto belegt.
Foto: W. Matussek, Archiv Ritz





Bild 25: Die Vergrößerung zeigt, wie naturgetreu das neue Silflor-Material von Silhouette wirkt.

Bild 24: Das ist die neue Fichte von Silhouette mit der Silflor-Begrünung, der Baum ist fast in Originalgröße wiedergegeben.

Fichte von Woodland

Dieser Baum sieht zwar originell aus, paßt aber mit seinen überdimensionierten, starken "Prügelästen" weniger in unsere Waldgebiete, dafür aber in die Rocky Mountains in Amerika, für die er ja auch gedacht ist. Zum Begrünen der Äste liegt den Packungen Woodland Foliage bei, das sich allerdings nur bedingt zur Imitation von Fichtennadeln eignet. Da das Ganze auch noch ziemlich teuer ist, empfiehlt es sich, eher auf deutsche "Fast-Fertigprodukte" auszuweichen. Zudem ist die Bearbeitung des Baumstamms nicht ganz unproblematisch. Der Hersteller empfiehlt zunächst eine gründliche Reinigung des aus Blei (Achtung: giftig!) hergestellten Baumrohlings, an dem noch Talkumpuder und sonstige Verunreinigungen durch das Gießverfahren haften. Danach sollten die Äste ausgerichtet werden. Der Rohling muß dann mit Humbrol-Farben bestrichen werden. Ohne vorherige Reinigung des Baumes würde die Farbe bald wieder abblättern. Daß durch das Blei bei der Anpflanzung von mehreren Bäumen ein beachtliches Gewicht zusammenkommt, wollen wir nur am Rande erwähnen.

Auch Kiefern sind Nadelbäume

Wer kennt sie nicht, die meist hoch aufragenden Kiefern, an deren langen glatten Stämmen bestenfalls Eichhörnchen ohne Schwierigkeiten hurtig hinaufklettern können, um sich in den mächtigen Kronen zu verstecken. Diesen Baum finden wir in den Baumsortimenten fast aller Hersteller. Ein sehr schöner und natürlich wirkender Baum dieser Kategorie ist im Preiser-Programm enthalten, allerdings heißt es hier wiederum selber mit anfassen, denn die

Preiser-Kiefern gibt es nur in Bausatzform. Durch unterschiedliches Zusammenfügen der Stämme erhält man (wie bei der Fichte) höhere oder niedrigere Bäume. Für ausgewachsene Exemplare empfiehlt sich eine Höhe von ca. 20-22 cm. Zur Begrünung für die Baumkronen liegt den Bausätzen jeweils ausreichend Islandmoos bei. Wenn man das Moos sorgfältig aussucht, zuschneidet und aufklebt, kann man ein sehr "echt" wirkendes Ergebnis erzielen. Wir haben auch Versuche mit Woodland Foliage unternommen; auch hier war das Ergebnis überzeugend und die Bearbeitung fast noch einfacher und schneller als mit Islandmoos. Vor allem aber kann das Material mit ganz normalem Plastikklebstoff auf den Ästen befestigt werden. Die Kunststoffbaumstämme besitzen zwar einen annähernd natürlichen Farbton, sollten aber vom Bastler trotzdem farblich noch nachbehandelt werden.

Fertigkiefer von Heki

Die derzeit schönste Fertigkiefer auf dem Markt! Mehr ist dazu eigentlich nicht zu sagen. Die Größe von ca. 16 cm ist für eine Hügel- oder Hintergrundbepflanzung ohne weiteres ausreichend, die Stämme müssen farblich jedoch etwas nachbehandelt werden. Nur bei den Astbruchstellen dürfte der Formenbauer etwas zuviel des Guten getan haben. Zumindest hier bei uns in Süddeutschland kennt man die Hochstammkiefer – wie der Name schon sagt – mit einem hohen, fast völlig astlosen Stamm. Früher abgebrochene Zweige brechen so nah am Stamm, daß die Narben später kaum noch erkennbar sind. Die Baumkronen sind mit einer dunkelgrünen Faser beflocht und sehen realistisch aus, vor allem, wenn viele Bäume beieinander stehen.

Kiefer von Haberl & Pabst

Dieser Kleinserienhersteller bietet Bäume variabler Höhen in Bausatzform an. Die Baumstämme bestehen aus Messingrohren, auf die Sägemehl aufgeklebt wurde. Eine farbliche Nachbehandlung mit Plaka- oder Abtönfarben ist auf jeden Fall zu empfehlen. Äste, Zweige und Kronen sind mit viel Aufwand aus Messingätzteilen hergestellt. Die 22-25 cm großen Bäume müssen aus zwei Teilen zusammengesteckt werden. Diese weitgehende Vorfertigung und die Messingätzteile der Zweige dürften in erster Linie der Grund für den hohen Preis sein. Das Ergebnis, das sich bei sorgfältigem Arbeiten hiermit erzielen läßt, ist das beste, das wir bis jetzt kennen, – allerdings wiederum mit einer Einschränkung. Wie schon bei den Fichten, hat Haberl & Pabst anscheinend auch bei den Kiefern Schwierigkeiten mit dem "Grünzeug". Das recht undefinierbare Material soll nun der Baumgestalter noch zerkleinern und mit Weißleim (UHU coll) auf die Ätzzweige aufbringen. Wir haben das versucht und für zwei Bäume ein fast befriedigendes Ergebnis erzielt. Damit war das Grünzeug aufgebraucht, die anderen beiden Bäume aus der Viererpackung mußten wir mit Woodland Foliage begrünt.



Bild 26: Eine deutsche Hochgebirgsfichte, aufgenommen im Gebiet der Achselköpfe auf rund 1600 m Höhe (westlich der Benediktinwand in Oberbayern). Foto: A. Ritz

Bild 27: Das neue Silflor-Material gibt es auch gesondert (in zwei Farbtönen) bei Silhouette.

Bild 28: Von den Fichten werden bei Silhouette mehrere Ausführungen angeboten. Vier der kleinen Jungfichten sind in einer Packung erhältlich, von den Kiefern mit glattem Stamm sind jeweils zwei, von dem großen bis unten benadelten Baum ist ein Stück in der Verkaufspackung. Fotos 24, 25, 27 und 28: W. Kosak





Bild 29: Sind sie nicht herrlich anzusehen, die Kiefern von Silhouette? Vorbildlicher geht es kaum noch im Modell, das beweist auch die unten abgebildete Originalkiefer. Auch hiervon werden mehrere Varianten im Programm geführt (Hochstammkiefer und normale Kiefer).

Bild 30: Im österreichischen Waldviertel steht diese Kiefer. Die Schmalspurdampflokomotive befindet sich auf der Fahrt von Gmünd nach Groß Gerungs.
Foto: A. Ritz



Nadelbäume von Silhouette

Durch Kleinserienfertigung lassen sich Ergebnisse erreichen, die Großserienhersteller wahrscheinlich nie erzielen werden. Der hohe Arbeitsaufwand und die Qualität finden demzufolge natürlich auch im Preis ihren Niederschlag. Nur wenige Modellbahnbauer werden bereit sein, für einen Einzelbaum 30,00 bis 40,00 DM, oder für eine Doppelpackung 70,00 bis 80,00 DM auszugeben. Dioramenbauer sollten sich aber das Vergnügen gönnen und wenigstens einen einzelnen oder vielleicht auch zwei der angebotenen Bäume, an denen einfach alles "stimmt" (auch die Größe) als Schmuckstück für ihr Kunstwerk zu erwerben. Silhouette bietet diese fertig, aber auch als Bausatz, bei dem nur die Begrünung selbst ausgeführt werden muß, an. Ausgangsmaterial für die Baumstämme ist Draht, ähnlich wie bei der Methode von Herrn Jerusalem. Das wirklich Raffinierte und Neue ist jedoch die Begrünungsmethode mit "Silflor", ein Gespinnst, das von Silhouette extra für Nadelbäume entwickelt wurde. Ein netzähnliches Grundgewebe wurde mit feinen Samtfasern beschichtet und dient so als Ästchen- und Nadelimitation. "Silflor" kann auch gesondert bezogen werden, so daß man selbstgefertigte Bäume genauso wirklichkeitsnah nachbilden kann. **HM**

Modellbäume von Kramer

Bei so viel Bäumen muß jedem Modellförster so richtig warm um's Herz werden.



Bild 31: Ob es sich um ein Vorbild oder Modell handelt, wird man hier auf den ersten Blick nicht entscheiden können. Die Kramer-Fichte trägt sehr wesentlich zu der täuschenden Echtheit des Bildes bei.

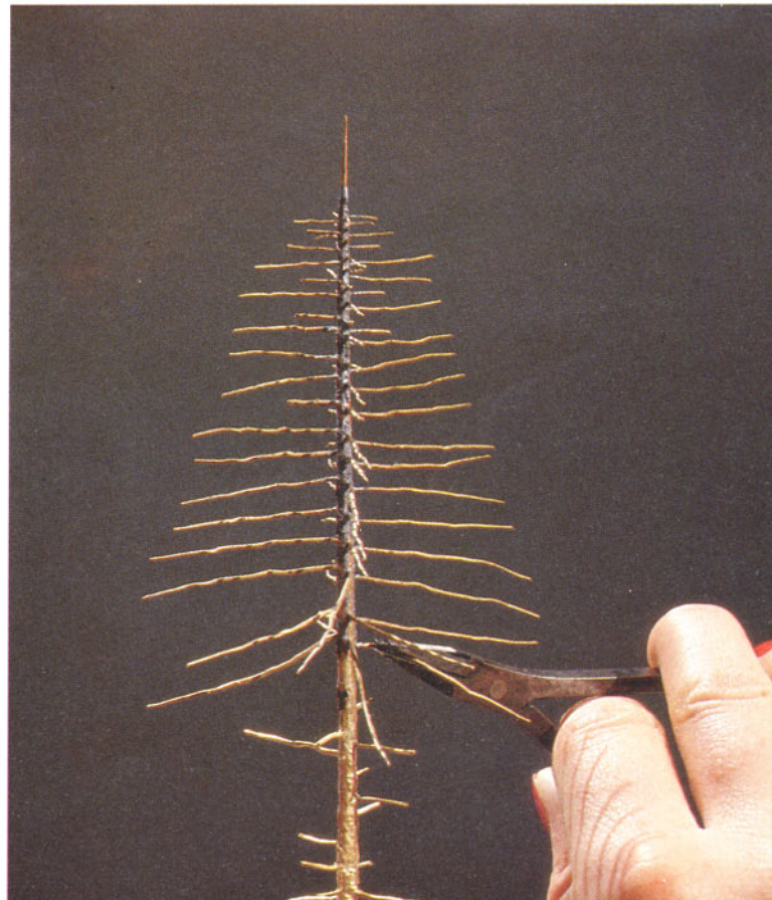
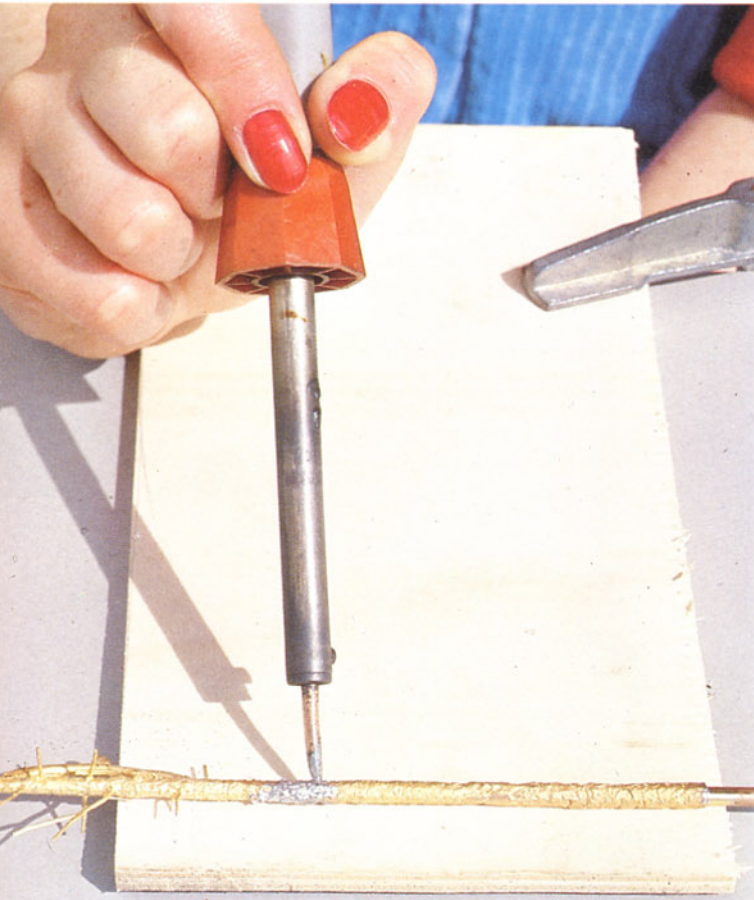
Neben dem vielschichtigen Industriebaumangebot gibt es auch – wie man schon anhand der vorausgegangenen Silhouette-

Bäume sehen kann – noch recht edle Klein- und Kleinstserienprodukte. Daß diese weitgehend in teurer Handarbeit meist in gerin-

gen Stückzahlen produziert werden, bedingt bei solchen Erzeugnissen verständlicherweise hohe Preise. Gerade deswegen sind

Bild 32: Der Kramer Messingguß-Baumstamm (hier Kiefernstamm) besteht aus mehreren Teilen und muß vorher zusammengelötet werden.

Bild 33: An einem zusammengelöteten Kramer-Fichtenstamm werden die einzelnen Äste in ihre endgültige Form und Richtung gebogen.
Fotos 29, 31-33: W. Kosak



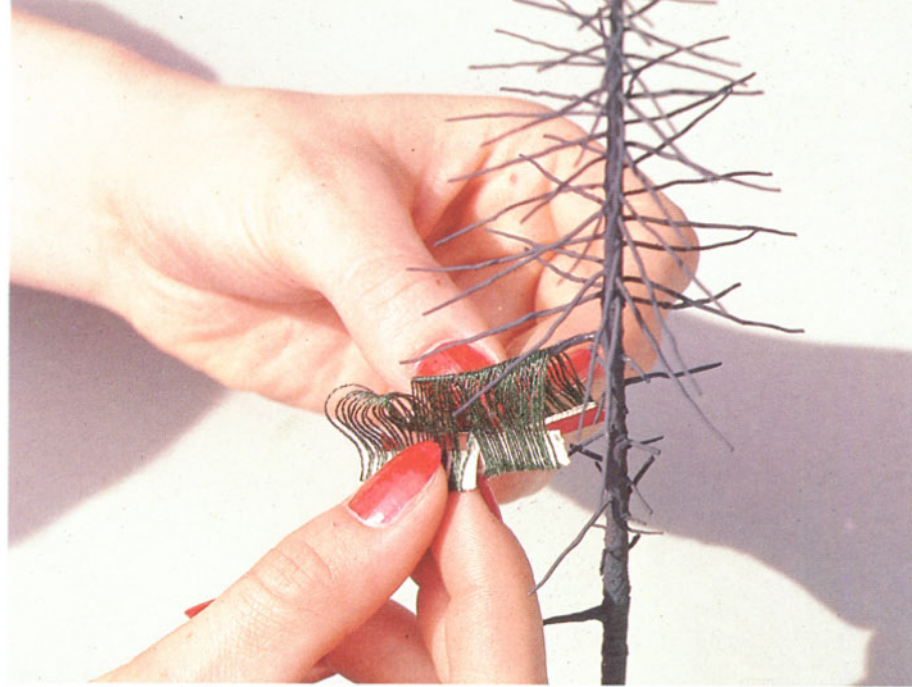


Bild 35: Mittels Schablone werden die Zweige auf den Ästen angebracht.

◀ **Bild 34:** Ebenfalls 1:1 groß ist diese Kramer-Fichte abgebildet. Das Modell ist rund 30 cm hoch, so hoch müßten eigentlich maßstäbliche H0-Fichten und -Kiefern auf der Modellbahn sein, dann wäre jedoch von der Eisenbahn selbst kaum noch was zu sehen.



Bild 36: Für Kramer-Fichtenbegrünung wird Woodland Foliage ausgeschnitten ...

Bild 37: ... und dann mit den Fingern oder per Pinzette das Gewebe auseinandergezupft und gelichtet.





Bild 38: Das so entstandene Zweiggespinst kann nun auf die Kiefernäste aufgeklebt werden.

Bild 39: Das Lagerhaus im Hintergrund ist genau im Maßstab 1:87 entstanden. Im Größenvergleich zeigt sich am besten, wie gut Kramers-Kiefern in der Originalhöhe wirken. **Fotos 34-39: W. Kosak**

sie auch oft nur direkt vom Hersteller beziehbar. Zu diesen Firmen zählt der Kleinserien- und Baumspezialist "Kramers-Oldtimer-Spezialitäten". Seine Fichten und Kiefern aus Ms-Schleuderguß zählen zu dem Schönsten, was es derzeit auf dem Markt gibt. Das Verfahren ermöglicht es, Baumstämme in unverwüstlichen Ausführungen (bruchfest) und in einer filigranen Vorbildnähe zu gestalten, die kaum noch zu überbieten ist. Zudem sind die Messinggußäste so elastisch, daß sie selbst bei mehrmaligem Hin- und Herbiegen nicht brechen. Um dem Metallstamm zu seiner vollkommenen Schönheit zu verhelfen, dürfen natürlich die einzelnen Stammteile nur durch Lötten verbunden werden.

Fangen wir mit dem recht einfachen Zusammenbau der Kiefer an: Mit der Montage dieser Bausätze kommen auch weniger geübte Modellbauer auf Anhieb zurecht. An drei Gußteilen pro Baum müssen lediglich die Angüsse per Laubsäge und Metallsägeblatt abgetrennt und die Kanten mit Hilfe einer Feile versäubert werden. Anschließend werden die Stammteile zusammengesteckt.

Ab und an sind darüberhinaus vielleicht noch Formgußreste aus den Bohrungen für die Paßzapfen zu entfernen. Dazu eignet sich am besten ein Bohrer, dessen Durchmesser 1/10 mm größer als die Paßbohrung ist.

Für dauerhafte Verbindung der Stammteile verwendet man zum Lötten einen 100-Watt-Lötkolben. Dabei erweist sich ein simpler Trick als hilfreich: ein etwa 2 Millimeter großes Stück von einer Rolle Radiolot abschneiden, in die Bohrung stecken, dann den Paßzapfen des nächsten Stammteils einschieben und das Ganze an der Nahtstelle so lange erhitzen, bis sich silbrig schimmerndes Lot zeigt.

Nach gründlichem Entfetten steht Lackieren auf dem Programm. Als Grundierung empfiehlt sich Metallhaftgrund aus der



Bild 40: Ein typischer Fichtenstangenwald in der Rhön. Wenn die Fichten als Nutzholz so dicht wie hier gepflanzt sind, besitzen sie meist "recht dünne Kronen". Dieses Bild entstand im Oktober 1986 bei Hilders (Rhön). **Foto 40: A. Ritz**





Bild 41: In Selbstbauweise entstandene Kiefern von Herrn Jerusalem. Ein besonderer Gag: die stimmungsvolle Hintergrundkulisse wurde von Herrn Jerusalem einfach auf die Rauhfaserapete der Wand aufgemalt.

Spraydose (für Autolackierung). Realistische Kiefernfarbe ergeben Marabu-Spraylacke: für Astspitzen und unteres Stammende "Schwarzbraun", für den Rest des Stammes und die zum Stamm weisenden Astenden "Mittelbraun". Zum Beflocken liegt Woodland Foliage "Conifer Green" den Bausätzen bei.

In fast ähnlicher Weise wird auch die jüngste Nadelbaum-Création aus dem Hause Kramer zusammengebaut: Der Bausatz "Tanne" (oder Fichte) ist ebenfalls in Messing-Schleudergußtechnik gefertigt. Die erfolgversprechendste Methode, um benadeltes Astwerk im Modell darzustellen, ist allerdings für Leute mit schwachen Nerven weniger geeignet: Es gilt, dunkelgrünes Baumwollgarn mit Hilfe einer Schablone exakt parallel über die Äste zu hängen, dort anzukleben und anschließend mit feingesiebten Krümeln Woodland-Scenics Foliage "Coni-

fer Green" zu beflocken.

Das Ergebnis freilich rechtfertigt den Aufwand allemal: In ihrer realistischen Wirkung sind Nadelbäume aus Kramer-Bausätzen – sorgfältige Montage vorausgesetzt – nicht zu übertreffen.

Allerdings sollte niemand vor lauter Begeisterung auf die Idee kommen, mit den Erzeugnissen des Wolfsburger Kleinserienherstellers ausgedehnte Wälder anlegen zu wollen. Zum einen nämlich erweist sich der Zusammenbau als ziemlich zeitintensiv, zum anderen hat natürlich die Messing-Schleudergußtechnik ihren stolzen Preis: H0-Kiefern kosten rund 45,00 DM (Kiefern sind übrigens auch in Baugröße N und O erhältlich), Tannen in Baugröße H0 rund 65,00 DM. Was dafür geboten wird, vermag allerdings auch verwöhnte Dioramenbauer zu begeistern.

W. Kosak

Bild 42: Genau 21 Bäume wurden für diese kleine Waldgruppe benötigt, man kann also viel Geld sparen, wenn man sich eine größere Anzahl dieser Bäume nach der Jerusalem-Methode selbst herstellt. Das Ergebnis sieht äußerst natürlich aus.



Kiefern nach "Jerusalem-Bauart"

Um nach den vielen Bausatz- und Fertigmodellbeschreibungen zum Thema "Kiefern" unseren Lesern auch noch eine geeignete Anleitung zum Selbstbau geben zu können, erhielt unser Mitarbeiter, Herr Jerusalem, den Auftrag, seine schon seit Jahren angewandte Methode zu beschreiben und an praktischen Beispielen zu veranschaulichen. Das Ergebnis war verblüffend.

Je nachdem, in welche Landschaft wir unsere Modellbahnthematik einbinden, wird oft auch die Hochstammkiefer als "typischer" Baum unentbehrlich sein. Zur Herstellung dieses Nadelbaumes mit seinem nackten Stamm, der ausladenden Krone und den starken Einzelästen empfiehlt sich erneut die schon bei den Fichten praktizierte Draht-Drill-Methode (siehe Eisenbahn-Journal Nr. 10/1986). Das Grundmaterial für das Baumgerüst stellt auch diesmal wieder Blumen-draht in der Stärke 0,8 mm / Länge ca. 40-48 cm dar, der beim Floristenbedarf oder in Gärtnereien erhältlich ist.

Arbeitsmethode

Da die Hochstammkiefer im unteren Bereich kaum Äste aufweist, genügt die Verwendung von 6 Drähten. Man zieht einen dieser 6 Drähte etwa 10 cm nach unten heraus und läßt ihn zunächst bei der Entwicklung des Stammes unberücksichtigt. Wenn etwa 10-12 cm des Stammes verdrillt sind, wird der herausgezogene Draht eng um den Anfang des Stammes gewickelt. Es bleibt ein fünfteiliger Standfuß. Nach 12-15 cm Stammbau sollte die erste kleine Schlinge gedreht werden, wobei der Restdraht weiter im Stamm mitverarbeitet wird. In relativ großen Abständen folgen nun weitere kleine Schlingen, bis nach und nach alle Restdrähte aufgebraucht sind. Alles weitere wie Beleimen, Bestreuen und Streichen weicht nicht mehr von den Arbeitsgängen für Fichten ab. Um die schwer zu erklärenden Arbeitsschritte verständlicher zu machen, haben wir alle Baustadien in Bild 43 in der richtigen Reihenfolge festgehalten. Sollte der Stamm des Baumes schließlich noch zu dünn erscheinen, kann er nach Belieben mit einer Wollfadenwicklung verstärkt werden. Der Rohling wird nun mit Leim bestrichen (am günstigsten Uhu coll Express) und dann an Stamm und Hauptästen mit feinem Sägemehl bestreut. Nach dem Abtrocknen trägt man eine beliebige Grundfarbe – entweder Plaka oder die preiswerteren Abtönfarben – auf. Wenn man sich bei der Farbgebung für Kiefern nicht ganz sicher ist, – hier ein kleiner Hinweis: Kiefern haben eine sehr grobschuppige Rinde, was durch ein paar sienna-braune bis rostrote Farbwischer am Stamm "nachempfunden" werden kann.

Der nächste Arbeitsschritt ist das Begrünen der Baumgerüste. Die einfachste Methode ist die Verarbeitung von Woodland Foliage; auch die neue Silflor-Faser von Silhouette eignet sich sehr gut.

An dieser Stelle empfahl Herr Jerusalem bei seinen Baum-Baubeschreibungen bislang ein Übernebeln mit Haarspray aus der Sprühdose, um lose Fäden zu befestigen. Da mittlerweile hinlänglich bekannt ist, daß dieses "Sprühdosenzeug" in vielen Fällen



zwar nicht giftig, aber doch reichlich umweltschädlich ist, haben wir eine ebenso einfache wie wirksame andere Methode ausprobiert. Hier ist sie: man nehme, je nach Konsistenz des Klebers, etwa zu gleichen Teilen normales Leitungswasser und UHU coll, füge noch 2-3 Tropfen Spülmittel bei und fülle die nun milchähnliche, auch als "Latex" bezeichnete Flüssigkeit in eine Sprühflasche mit Handpumpe ("System Ajax").

Mit dieser Flüssigkeit wird der Baum nochmals kräftig eingenebelt; nach dem Trocknen zeigt sich die "Benadelung" der Äste erfreulich unempfindlich.

Für das Begrünen von Bäumen im allgemeinen und Nadelbäumen im besonderen bie-

tet sich noch eine weitere, recht preiswerte Methode an, die viel Ähnlichkeit mit dem "Foliage-System" hat. Hierzu braucht man feines Netzwerk, wie es zum Abdecken von Obstbäumen oder Erdbeerbeeten zum Schutz vor hungrigen Vogelschnäbeln verwendet wird. Es ist im Gärtnereibedarf erhältlich. Dieses Material legt man dann in kleinen Stücken - ca. 30 x 30 cm - auf ein altes Brett oder eine andere geeignete Unterlage und streicht es mit grün-beige eingefärbtem Uhu coll ein. Nachdem es leicht angetrocknet ist, kann es zum völligen Austrocknen zur Seite gelegt werden, um weiteren Vorbehandlungen Platz zu machen. Ist schließlich ein ausreichender Gespinst-Vorrat angelegt, schneidet man ca. 2 x 2 cm große Stücke

heraus. Die Fleckchen werden dann auf die einzelnen Äste aufgeklebt und mit dem schon vorbereiteten Klebergemisch übernebelt. Als letztes folgt nun das Beflocken mit den inzwischen in schönen Farben erhältlichen "Heki"-Flocken. Ein leichtes Eindringen der noch kleberfeuchten Baumkrone in eine mit Flocken gefüllte Schüssel ergibt die besten Ergebnisse. Sollte beim ersten Auftragen zu wenig Material haften bleiben, läßt sich der Vorgang nach erneutem Bennebeln mit dem Klebergemisch ohne weiteres wiederholen. Sind die Bäume nach einigen Stunden dann ganz durchgetrocknet, ist es ratsam, sie zur Sicherheit noch ein weiteres Mal mit "unserem" Klebergemisch zu übersprühen. **F. Jerusalem**



Bild 43: Die einzelnen Baustadien nach der Jerusalem-Methode für die Hochstammkiefer. Besonderes Augenmerk verdient das Netzwerk, das beim Bau als Unterlage für die Begrünungsflocken dient.

◀ **Bild 44:** Auch Krüppelkiefern gibt es. Da diese aber von der Machart her unter "Laubbäume" einzureihen sind, gehen wir hierauf erst im Eisenbahn-Journal Nr. 7 ein.

Bild 45: Einzelansicht einer "Jerusalem-Kiefer", die hier verwendeten Flocken entstanden aus Matratzenschaumstoff und wurden durch einen normalen Fleischwolf gedreht, dann ausgesiebt.
Fotos 41 und 42: F. Jerusalem; 43-45: J. Giebelhausen

