

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X
7/1987
August

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Modellbahn-Ausgabe



Liebe Leser,

fast bei jedem Hobby schrauben wachsen des Engagement, die allmählich angeeigneten Kenntnisse und das Maß der gesammelten Erfahrungen die Ansprüche an das zu erzielende Ergebnis ständig höher. Diese Feststellung trifft zum größten Teil auch für das Hobby "Modellbahn" zu. Kenner und Können versuchen, die Qualität ihrer Arbeit stets weiter zu verfeinern und bedienen sich immer ausgefeilterer Methoden, denen der Neuling kaum noch zu folgen vermag. Um den zu Recht hochgesteckten Zielen unserer Journal-Leser entgegenzukommen, haben wir uns in den Modellbahn-Ausgaben des Eisenbahn-Journals bisher vornehmlich mit den anspruchsvolleren Methoden des Anlagenbaues beschäftigt und damit den Kreis der "alten Modellbahn-Hasen" angesprochen. Doch erhebt sich allmählich die Frage, ob und inwieweit "Neulinge" – gleichviel, ob jung oder alt – diesen Methoden von Beginn an folgen wollen oder können, denn für die praktische Umsetzung während des Anlagenbaues wird bereits ein beträchtliches Maß an Kenntnissen und Erfahrun-

gen in diesem Bereich vorausgesetzt. Wenn wir uns in der vorliegenden Ausgabe nun mit Möglichkeiten beschäftigen, die sowohl vom technischen als auch vom finanziellen Anspruch her leichter zu bewältigen sind, dann entspringt dies der Einsicht, daß es an der Zeit ist, auch Newcomern eine gute Chance einzuräumen, um sich mit der Modelleisenbahn und allem, was dazu gehört, vertraut zu machen. Denn was ist ein Hobby, das sich nicht um den "Nachwuchs" bekümmert?! Es wird nur leben, solange die Können es lebendig erhalten. Und dann? Und was sind die reichhaltigen Erfahrungen und Kenntnisse letztlich wert, die man sich in mühsamer Kleinarbeit und manchmal herben Enttäuschungen erarbeitet hat, wenn es niemand mehr gäbe, dem man sie weitervermitteln dürfte?

Es ist sicherlich keine vergebliche Bitte an die Kenner und Können in unserem Leserkreis, uns in unserem Bemühen zu unterstützen, dem Anfänger den Einstieg in das Hobby zu erleichtern. Anfänger von heute sind die Können von morgen. Aus den genannten Gründen beschäftigen wir uns in dieser Ausgabe u.a. auch mit dem "Einmal-eins" der Geländegestaltung. Sowohl der

Beitrag über das "Bauen mit Pappmaché" als auch die Erläuterungen, wie man Bäume herstellen kann, enthalten wertvolle Hinweise, die dem Anfänger helfen und ihn "auf den Geschmack" bringen sollen, denn bekanntlich kommt der Appetit oft erst beim Essen. Warum sollte diese Binsenweisheit nicht auch für das Hobby Modelleisenbahn zutreffen?

Vielleicht haben Sie gerade das Eisenbahn-Journal Nr. 4/1987 zur Hand und betrachten die im Rahmen des großen Modellbau-Wettbewerbes vorgestellten Anlagen. Dazu haben wir Ihnen leider die betrübliche Mitteilung zu machen, daß wir von aufmerksamen Lesern darauf hingewiesen wurden, daß die Wettbewerbsnummer 3 "Deutsche Reichsbahn in Spur N" vor einem Jahr bereits anderweitig zur Veröffentlichung gelangte. Dies widerspricht unseren Wettbewerbsregeln und bedingt bedauerlicherweise eine Disqualifikation. Die **Wettbewerbsnummer 3 wird demzufolge in dem Bewertungsbogen unbesetzt bleiben**, den Sie nach Abschluß des Wettbewerbes im August nächsten Jahres in einer der Journal-Ausgaben vorfinden werden.

Ihr Hermann Merker Verlag

Titelbild: Um Wohl und Wehe des Schotterwerk Steininger beim Lokalbahnbau dreht sich der zweite Teil unseres Beitrags "Wie die Eisenbahn nach Eichenholzen kam".
Diorama: Deininger, Foto: Kosak

Auf Seite 9: Informationen zum zweiten großen internationalen Modellbauwettbewerb!



**Eisenbahn
JOURNAL**
Modellbahn - Fachzeitschrift • aktuell • Informativ

7/87
ISSN 0720-051X 13. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstfeldbruck, 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 Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.
Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. Januar 1987.
Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.
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!

	Seite
Allgemeines über Miniaturbahnen	4
Alles über Modell-Nadelbäume (2. Teil und Schluß)	6
10 ■■■ In den flämischen Ardennen	10
11 ■■■ »Hinter den Sieben Bergen«	14
Reichsbahn-»Preußen« im Bergischen Land	24
12 ■■■ Einmal Hennen und zurück	34
Bauen mit Pappmaché	50
Wie die Eisenbahn nach Eichenholzen kam (Teil 2)	58
Alles über Modell-Laubbäume (1. Teil)	68
Schaufenster der Neuheiten	76
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	80
Mini-Markt	82

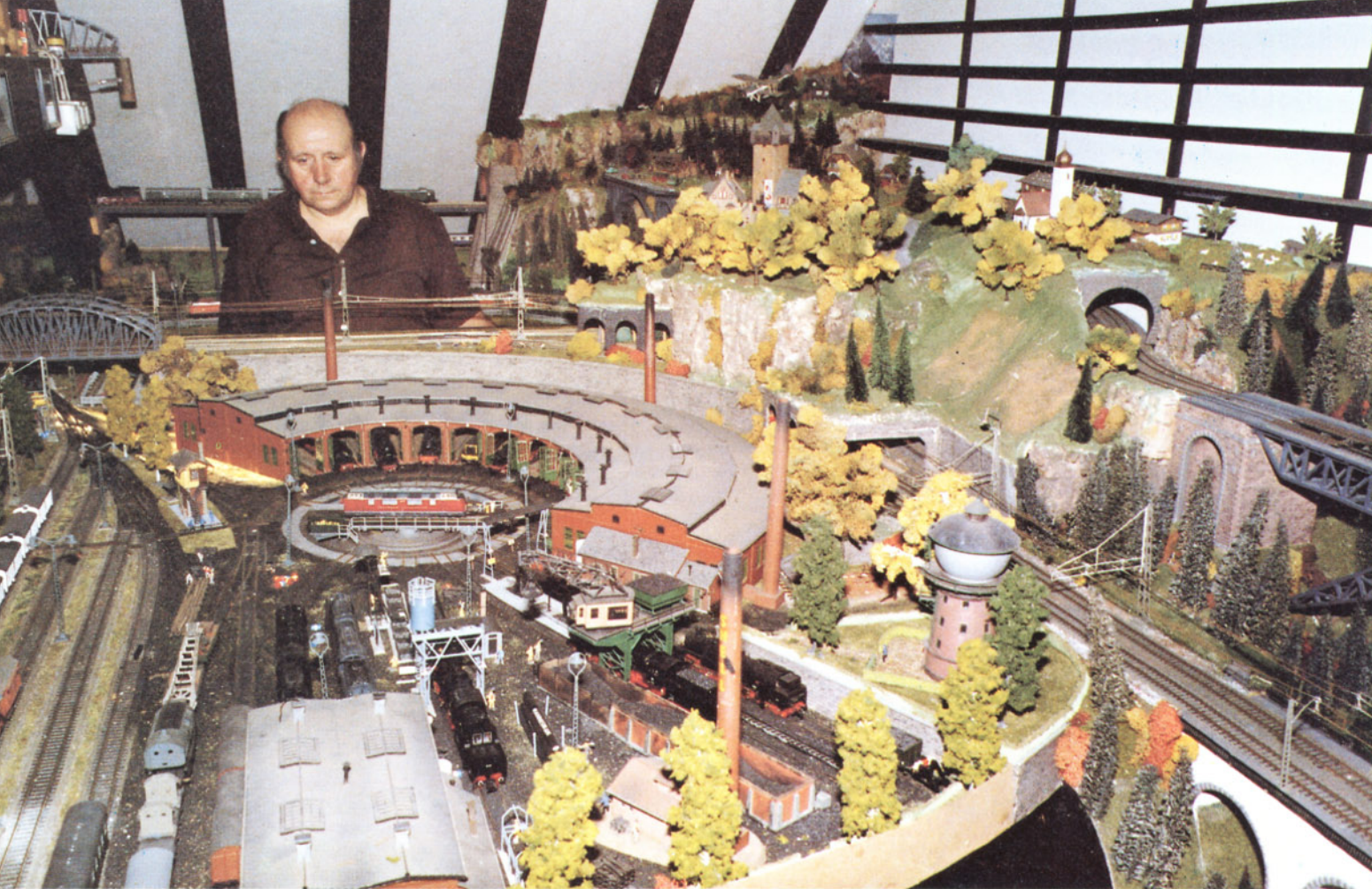


Bild 1: Ausschnitt aus der Anlage von Herrn Rombauts mit dem großen Bahnbetriebswerk im Hintergrund, das an die gute alte Zeit der Dampfloks erinnert.

Allgemeines über Miniaturbahnen

Nach unserer Erfahrung entstehen die meisten Heimeisenbahnanlagen (nämlich über 90 %) auf ähnliche Weise: Oft werden sie in einer Ebene auf einer durchgehenden Grundplatte aufgebaut, weil die meisten Anhänger des Hobbys Eisenbahn zu den "Ungeduldrigen" zählen; bei ihnen steht der **Spieltrieb** an erster Stelle. Häufig werden deshalb erwartungsvoll sofort Gleisanlagen am Boden oder auf einem Tisch ausgelegt, um die ersten Probefahrversuche zu "star-

ten". Dies ist mit ein Grund dafür, daß Gleisentwicklungen, die sich als recht spielintensiv herausgestellt haben, dann nur kurze Zeit später auf einer entsprechend großen Platte montiert werden. An eine "ausgefeilte" Landschaftsgestaltung wird hierbei in den wenigsten Fällen gedacht, da zu Beginn die vielfältigen Spiel- und Fahrmöglichkeiten wichtiger erscheinen. Bei der zweiten, wesentlich kleineren Gruppe steht jedoch der **Basteltrieb** im Vordergrund. Man be-

ginnt mit einer gründlichen und deshalb meist auch langwierigen Planung, die bis ins kleinste Detail geht. Darauf folgt fast immer der sorgfältige Anlagenaufbau; aber es soll nicht nur einmal vorgekommen sein, daß solche "Wunderwerke" nie fertiggestellt wurden. Diese Anlagen fristen ihr Dasein dann als "unvollendet", auf denen zwar meist ein Fahrbetrieb möglich ist, aber die Landschaft leider fehlt. Die erste Gruppe hat also den Vorteil, daß sie mit dem Spielbetrieb früher beginnen kann, und sie kommt vielleicht erst später durch Fachzeitschriften, Clubs oder Freunde auf die Idee, eine Um- oder Neugestaltung vorzunehmen, um damit ihre erträumte Miniwelt zu verwirklichen. Mancher kann oder will aber nicht von dem bereits einmal eingeschlagenen Weg abweichen, da er entweder mit dem Bau schon zu weit fortgeschritten ist oder bereits zuviel Zeit und Geld investiert hat. Viele Anlagenbauer sind auch mit dem Erreichten durchaus zufrieden und legen das Gewicht weiterhin mehr auf "Schaltungen" und übersichtlichen Betrieb. Nicht für jeden bedeutet es das "höchste Glück", eine dem Vorbild weitgehend nachempfundene Anlage zu besitzen und Züge in unterirdischen Abstell- oder sonstigen Bahnhöfen verschwinden zu sehen, um sie dann irgendwann nach einem, für Außenstehende unerklärlichen Fahrplan, wieder ans Tageslicht zu holen. Meist handelt es sich hier um Anlagenbetreiber, die ihre Züge ständig "im Auge" behalten wollen, um alle Fahrabläufe

Bild 2: Ein weiterer Ausschnitt mit einem Teil der Bahnhofsgleise. An den Bahnsteiggleisen stehen einige der internationalen Fahrzeugarnituren des Miniaturbahners.





Bild 3: Eine eindrucksvolle Szenerie! Hinter einem Korkfels (rechts im Bild) brachte Herr Rombauts das Plakat eines mächtigen Wasserfalls an. Einige Preiser-Bergsteiger durchsteigen den schweren Fels vor der Kulisse des tosenden "Mini-Sambesi".

direkt überblicken und – wenn Not am Mann – auch sofort zugreifen zu können, falls dies erforderlich wird. Auch diese "Freizeit-Eisenbahner" wollen wir mit ihren "Schätzen" im Eisenbahn-Journal berücksichtigen, denn sie sind wie alle, die Modellbahnen lieben, unsere Hobbykollegen.

Meist wird auf solchen Anlagen eine sehr große Vielfalt an rollendem Material gleichzeitig eingesetzt. Dies trifft auch für die Anlage unseres Lesers, Herrn Rombauts, zu. Bei ihrer Größe ist es dem Erbauer möglich, vorbildlich lange Züge einsetzen zu können. Sechs oder sieben Reisezugwagen aus verschiedenen europäischen Ländern sind hier die Regel. Man kann sagen, daß Herr Rombauts auf seiner Anlage den "europäischen Gedanken" praktiziert. Außerdem ist er auch ein leidenschaftlicher Anhänger des längst verschwundenen Dampfbetriebes und er hat deshalb dieser Epoche ein kleines Denkmal in Form eines großen Dampfbetriebwerkes gesetzt. Da Spiel- und Entspannungswert auch bei Herrn Rombauts Vorrang haben, ist er in seiner kleinen Welt glücklich und zufrieden. Er freut sich sicher jedesmal auf interessante Neuheiten im Fachgeschäft, die dann, nach ihrer Auslieferung, oft schon bald ihre ersten "Gehversuche" auf seiner Anlage machen können.

Wir wünschen uns, daß Sie, liebe Leser, weiterhin zahlreiche Berichte für den Modellbahnwettbewerb einsenden. Ebenso freuen

wir uns über ausführliche Beschreibungen von reinen Betriebsanlagen. **HM**

Bild 4: Was wäre eine Miniaturwelt ohne Sägewerk? Fallers Sägemühle wurde hier hinter einem mächtigen Viadukt platziert. Alle Fotos: A. Rombauts





Bild 1: Können Sie sich noch an die Abbildung der Kramer-Fichte im Eisenbahn-Journal 4/1987 an der gleichen Dioramastelle erinnern? Der hier gezeigte Baum hat eine sehr ähnliche Silhouette. Er ist jedoch mit wesentlich geringerem Aufwand aus einem Faller-Astkorpus und Preiser-Fichtenstammteilen entstanden.

Bild 2 (oben): Zum Vergleich sehen Sie hier zwei Faller-Fichten mit Preiser-Stämmen. Die kleinen Fichten sind in Original-Faller-Größe und werden vom Zug fast verdeckt.

Bild 3 (rechte Seite unten): Der Zug hat etwas zurückgesetzt, so sind die Bäume besser zu sehen. Ihre Größe ist hier (im Vergleich zur Lokomotive) besser zu erkennen.

Alles über Modell-Nadelbäume

2. Teil und Schluß

Für die nächste Zeit wollen wir das umfassende Thema Nadelbäume erst einmal abschließen. Natürlich werden wir unsere Leser aber sofort informieren, wenn sich auf diesem Sektor etwas Neues ergibt.

Recht Erfreuliches können wir jetzt schon berichten: Die Firma Preiser hat sich auf Grund unseres Baum-Artikels wieder dazu entschlossen, ihre "Moosfichten" (auch die Kiefern) erneut ins Lieferprogramm aufzunehmen. Interessenten sollten sich bei der Beschaffung aber nicht zu viel Zeit lassen; denn Erntezeit für die verwendeten Moosarten ist nur einmal jährlich. Es kann also durchaus sein, daß für eine gewisse Zeitspanne erneut eine Verknappung des Materials und dadurch ein zeitlich begrenzter Lie-

ferstopp auftritt. "Hamsterkäufe" können den Liebhabern dieses Baumbaumaterials durchaus empfohlen werden; denn das Moos ist bestens vorbehandelt und imprägniert und deshalb über Jahre verarbeitungsfähig, was man nicht von allen Produkten dieser Art behaupten kann. Ein Einkauf in größeren Mengen bringt auch noch den Vorteil der Gleichfarbigkeit des Mooses, denn eine exakte Farbtonabstimmung über einen längeren Zeitraum hinweg gelingt auch bei Preiser nicht immer vollkommen. Ebenso ist es erfreulich, daß in diesem Zusammenhang wieder die sehr schönen Tannen- bzw. Fichtenstämme von Preiser verfügbar sind. Wie wäre man sonst als Modellbahner in der Lage, Holzeinschläge oder Langholztrans-

porte wirkungsvoll in Szene zu setzen? Aber es gibt auch noch andere Anwendungsbereiche, auf die wir in diesem Beitrag noch gesondert eingehen werden. Bedauerlich ist nur, daß Preiser noch keine einzelnen Fichtenstamm-Bausatzpackungen (also ohne Moos) anbietet. Dies würde manches – wie man im Verlauf dieses Artikels noch lesen kann – vereinfachen.

Nachtrag zu Kunststofftannen

Da Tannen und Fichten der selben Grundbaumart angehören, bezeichnen wir die Baumgattung der Einfachheit halber in die-



sem Bericht meist als Tannen. Im Maßstab H0 ist der Unterschied allemal recht unerheblich und zeigt sich hauptsächlich am grünen Farbton und an der Astform. In unserer Besprechung über "industriell hergestellte Fertigbäume und -bausätze" in der letzten Modellbahnausgabe (Nr. 4/1987) haben wir erwähnt, daß uns der Tannenbaum von Noch am besten gefiel, zumal er als komplettes Fertigprodukt mit 23 cm Höhe angeboten wird. An zweiter Stelle rangierte der Kibri-Baum, der aber einer zusätzlichen Behandlung unterzogen werden sollte. Für kleine Schonungen, Jungholz und Waldrand waren entsprechende Produkte von Vero das Beste, auch wenn man da, ebenso wie bei Kibri, noch mit Farbe nachhelfen muß. Die Faller-Tanne bezeichneten wir als den einzigen Kunststoffbaumbausatz, der die typischen, leicht nach oben zeigende Fichtenastformen aufweist. Versieht man diesen Baum mit einem längeren Stamm, erhält man eine naturgetreue Hochstammfichte. Insgesamt vermittelt der Bausatz mit seinen angeblich sechs Bäumen jedoch den Eindruck einer lieblosen Zusammenstellung. Der Formenbauer, der für die Astform verantwortlich zeichnet, hat sich Bäume vorher in der Natur recht genau angesehen. Jener hingegen, der für die Form der Stämme zuständig ist, begnügte sich offensichtlich mit seiner Fantasie. Nur ein einziger Baum aus der Bausatzpackung erreicht die relativ geringe Höhe von 15 cm. Alle anderen werden aus "Stammgründen" kleiner und noch kleiner; der letzte und sechste Baum ist gar nur noch ein abgebrochener Gipfel, bestehend aus der Baumspitze und drei der weiteren kleinsten Etagen. Hätte man das Packungssortiment anstatt mit dem Spritzling der kleinsten Äste durch einen solchen der mittleren oder gar großen Gattung versehen, könnten fünf relativ ordentliche Bäume erstellt werden. Freilich müßte man dann allerdings auf den so werbewirksamen Packungsaufdruck "Sechs





Bäume“ verzichten, aber genau genommen sind es jetzt auch nur fünf. Der Spritzling für die Stämme hat es überhaupt in sich. Warum nur ein langer Stamm beige packt ist, weitere “lange“ (oder gar Stammverlängerungen) jedoch fehlen und pro Packung stattdessen eine “Menge“ von kleinsten Stämmen und auch Wurzeln übrigbleiben, ist uns unerklärlich. Es kann also nicht Sparsamkeit allein sein, welche die Beigabe längerer Stämme verhindert. Vielleicht sind Kinder als Kunden mit einem solchen Angebot einverstanden. Aber warum soll nicht auch der erwachsene Modellbahner mit der gleichen Packung zufriedengestellt werden können?

Uns würde es freuen, wenn man bei Faller auf unseren nachfolgenden Vorschlag reagieren könnte und mit relativ geringem Aufwand ein paar nicht benötigte Formnester (Nutzen) durch neue Einsätze mit Stammverlängerungsstücken versehen und so den Stammspritzling sinnvoll ergänzen könnte.

◀ Bild 4: Zwei verschiedenen lange Fichtenhochstämmen, die aus Preiser-Stammteilen folgendermaßen zusammengesteckt wurden: 1x Teil 2/2x Teil 3/2x Teil 4/ 2x Teil 5/2x Teil 6 und 1x Teil 7. Der zweite Stamm besteht aus: 1x Teil 2/ 2x Teil 3/2x Teil 4/2x Teil 5 und 1x Teil 6.

▼ Bild 6: Diese Abbildung zeigt das Original-Faller-Baumsortiment einer Packung (die Hochstammfichte gehört nicht dazu). Daneben sehen Sie den Stamm-Spritzling mit den Stamm- und Wurzelteilen, die übrigbleiben.

Auch das Beipacken eines zusätzlichen langen Stammes dürfte nicht unmöglich sein. Es soll in diesem Artikel nicht Kritik um der Kritik willen geübt werden, sondern wir wünschen uns eine konstruktive Auswirkung. Die Äste der Bäume sind auf alle Fälle gut gelungen, und sie verbergen auch noch ein weiteres “Extra“, auf das wir später noch eingehen werden. Um unseren Lesern schon einmal einen Faller-Baum mit “richtigem“ Tannenstamm zeigen zu können, haben wir Versuche mit Bauvarianten vorgenommen. Was dabei herauskam und wie realistisch dieser “Falpreilersbaum“ wirkt, veranschaulichen unsere Abbildungen.

Die Faller-Fichte

Der Faller-Baum ist bruchfest, hingegen ist der Noch-Baum in dieser Hinsicht etwas gefährdet. Da sich solche bruchfesten Materialien aber kaum kleben lassen, mußte man sich bei Faller für die Verbindung der einzel-

Bild 5: Bei genauem Hinsehen ist die Druckknopfverbindung der Astteile (Faller) erkennbar.

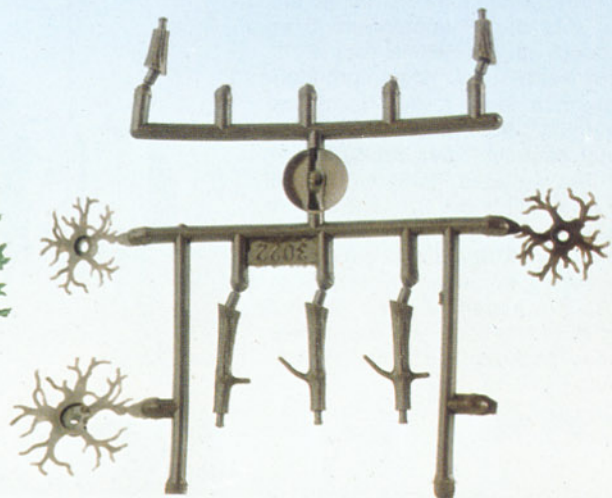




Bild 7: Steckt man zu viele Astteile aufeinander, wird der Baum instabil. Die Abbildung beweist aber auch die hohe Elastizität und Bruchfestigkeit des Faller-Materials.



Bild 8: Bei dieser Sortimentsabbildung haben wir die ganz kleine Faller-Tanne weggelassen. Auch die beiden Hochstammfichten gehören nicht dazu, sondern entstanden aus einem anderen Faller-Bausatz.
Alle Fotos: W. Kosak

nen Teile etwas Besonderes einfallen lassen. Alle Steckteile haben an den Steckzapfenenden, ähnlich wie bei Druckknöpfen, eine Verdickung und rasten beim Zusammenstecken (bzw. -drücken) auch wie solche ein. Eine Trennung der Teile kann nur durch Kraftaufwendung wieder erfolgen, also eine stabile Sache, die allen "Stürmen" standhält. Wenn die Baumwurzel gut auf dem Anlagengelände verankert ist, bleiben die Bäume "ewig" aufrecht stehen und Geländeunebenheiten können durch Verdrehung des "Wurzelgelenks" noch ausgeglichen werden. Um eine größere Baumhöhe beim Faller-Baum zu erzielen, haben wir – entgegen der Anleitung – mehrere Baumspritzlinge in unterschiedlichen Größen zusätzlich aufgesteckt. Hier sind aber bald dem Drang nach Höherem Grenzen gesetzt; denn die Astspritzteile haben ein relativ hohes Eigengewicht und dadurch verändern sich die Bäume dann ab einer Überhöhe zu Krummwüchsigkeit bis hin zu einer Fragezeichenform. Die Druckknopfverbindung ist sehr haltbar und trotzdem bis zu einem gewissen Grad elastisch, was in unserem Fall dann dazu führte, daß die Baumkronen schwankten. Es mußte also nach einer anderen Lösung der Baumverlängerung gesucht werden, die auch nach einigem Probieren mit Preiser-Fichtenstammteilen gefunden wurde. Die dickeren unteren Stammteile zweier Preiser-Fichtenbaum-Bausatzspritzlinge wurden zu einem in der Länge recht ordentlichen Stamm zusammengefügt und dann ein schon vorbereiteter

Faller-Astkorpus vorsichtig aufgesetzt. Leider sind die Steckzapfen der Fichtenstammteile nicht übermäßig belastbar, deshalb muß hier recht behutsam vorgegangen werden. Wie schon weiter vorne einmal angesprochen, wäre es begrüßenswert, wenn auch zu diesem Zwecke von Preiser Baumstammausätze (ohne Moos) angeboten würden. Wenn dabei auch ein belastbareres Kunststoffmaterial verwendet werden würde, wäre dies eine feine Sache.

Färben von Tannen

Im Beitrag über die Kibri-Tannen im Journal 4/1987 hat der Modellbauer Hirsch in seinem Beitrag erwähnt, daß er die Kunststofftannen vor der Farbgebung mit Aceton bestreicht, um eine bessere Farbhaftung zu erreichen. Bei der Faller-Tanne kann nicht so vorgegangen werden, da ihr Kunststoffmaterial nicht auf Aceton reagiert. Dies trifft auch auf Klebstoffe auf Acetonbasis zu. Es ist schon mal möglich, daß durch Verwendung sogenannter silikonartiger Entformungshilfsmittel beim Hersteller eine kaum wahrnehmbare Verfettung der Teile auftritt, auf denen dann Farben nur schlecht haften. Ein Abreiben mit einer Spülmittelverbindung, mit Ajax oder auch mit Wundbenzin kann hier recht nützlich sein, ein weitergehendes Vorbehandeln ist jedoch nicht erforderlich. Am besten macht man zuerst einen Versuch mit dem Farbestreichen, dann kann entschieden werden, ob noch eine "Abreib- oder Badekur" notwendig ist.

Oft liest man, daß für Streich- und sonstige Arbeiten Humbrol- oder Plaka-Farben empfohlen werden. Wir haben festgestellt, daß sie gerade für Kunststoffbäume wie auch für vieles andere keine bevorzugte Eignung erkennen lassen. Dispersions- und Abtönfarben, wie man sie in Farbengeschäften oder auch im Kunstmalerbedarf erhält, verwenden wir lieber, denn bei Humbrol z.B. kommt man schon allein wegen des geringen Inhaltes in der Farbdose auf keinen "grünen Zweig". Den für die Fichten benötigten Farbton erhält man, wenn man die Abtönfarben Ockergelb und dunkles Grün zusammenmischt. Die Farbe trägt man mit einem nicht zu kleinen Pinsel oder mit einer Blumensprühdsche auf. Nach dem Trocknen sehen die Zweige und Äste realistisch aus und haben auch eine mögliche Transparenz an ihren Kanten verloren. Ein weiterer Vorteil ist erwähnenswert: Beim Fotografieren können sich die Farben auf den Kunststoffteilen durch Lichteinfall nicht stark verändern.

Übrigens: Auch schon in der vorangegangenen Modellbahnausgabe (4/1987) war auf Seite 67, Bild 11 u.a. ein echter "Zwitterbaum" abgebildet. Herr Hirsch hat aus Bausätzen von Faller und Kibri ein recht interessantes Eigengewächs produziert. Im unteren Astbereich sind Kibri-Teile verwendet worden, während im oberen Drittel dann Teile der Faller-Fichte die Krone bilden. Das Ergebnis wirkt, wie wir meinen, nicht einmal so übel. HM

Beim Erscheinen dieser Modellbahn-Ausgabe haben Sie, liebe Leser und Modellbahner, noch ungefähr ein Jahr Zeit, Ihre Anlage oder Ihr Diorama für unseren großen Modellbahnwettbewerb zu bauen.

Einige Arbeiten mußten zurückgeschickt werden, da sich die Erbauer leider in einem zu frühen Baustadium an uns gewandt hatten. Wir können Sie nur immer wieder an den Einsendeschluß, den 08.08.1988, erinnern.

1. Mitmachen darf jeder, ausgenommen sind die ständigen Mitarbeiter des Hermann Merker Verlages. Sie können auch mehrere Arbeiten aus verschiedenen Themenbereichen oder die Weiterführung Ihrer Anlage/Ihres Dioramas vorstellen.

2. Thema und Epoche können frei gewählt werden. (Wenn Epoche – dann aber bitte ohne Stilbruch!)

3. Die Bearbeitung des uns vorgestellten Dioramas oder der Teilstückanlage sollte abgeschlossen sein.

4. Ihr Beitrag muß "exklusiv" für das EisenbahnJournal gedacht sein und darf nicht anderweitig angeboten werden oder gar bereits, wenn auch mit anderen Bildern(!), innerhalb der letzten drei Jahre in einer anderen Eisenbahnzeitschrift veröffentlicht worden sein. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, erfolgt unweigerlich die Disqualifikation.

5. Die Leserjury wird nach Abschluß des Wettbewerbes mittels Fragebogens über Sieger und Plazierte neutral entscheiden.

Wie Sie in den letzten Ausgaben sehen konnten, geizen wir nicht mit dem Platz für Ihre Beiträge. Ihre Arbeit wird, je nach Art und Umfang, auf mehreren Seiten in Farbe erscheinen.

Für alle veröffentlichten Beiträge erhalten Sie das entsprechende Honorar sofort nach dem Erscheinen der entsprechenden Ausgabe des Eisenbahn-Journals.

Zusätzlich gibt es zu gewinnen:

Für den ersten Preis	DM 3000,00
Für den zweiten Preis	DM 2000,00
Für den dritten Preis	DM 1000,00

sowie weitere Geld- und Sachgewinne im Wert von über DM 5000,00! Also, es bleibt noch genügend Zeit, Ihre Anlage oder Ihr Diorama zu planen, zu bauen und zu fotografieren (ca. 8 – 15 Dias) und mit einem Baubericht und einem Gleisplan an unseren Verlag zu schicken! Allen Bauherren und denen, die es noch werden wollen, wünschen wir jedenfalls viel Spaß bei der Arbeit und gutes Gelingen!

Ihr Hermann Merker Verlag



Bild 1: Eine preußische Garnitur, die nachträglich in die belgischen Farben umlackiert wurde, fährt durch die idyllische Landschaft der flämischen Ardennen.

Foto: P. Peeters

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

10

In den flämischen Ardennen

Bild 2: Eines der umlackierten und patinierten Modelle: Schleppenderlokomotive der Type 64 der SNCB (ehemalige preußische P 8).

Foto: P. Peeters





Bild 3: Durch die weiträumig wirkende Landschaft führt eine realistisch nachgebaute Kopfsteinpflasterstraße als Abzweigung von der nahe gelegenen Hauptstraße zu einem einzelnen Gehöft.
Foto: P. Peeters

Mit der auf diesen vier Seiten veröffentlichten Arbeit, wie auch der folgenden, können wir nun erfreulicherweise die ersten Einsendungen aus unserem europäischen Leserkreis vorstellen. Zu unserer großen Freude wurde dem zweiten großen Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals reges Interesse – sogar in fremdsprachigen Ländern –

entgegengebracht.

So erreichten uns aus Belgien fast gleichzeitig zwei Arbeiten. Als ersten Beitrag stellen wir die Anlage (Baugröße "N") unseres Lesers Paul Peeters vor. Obwohl nur beschränkt Raum zur Verfügung stand, gelang dem Erbauer eine recht großzügige Landschaftsgestaltung. Die in diesem Diorama

dargestellten ländlichen Szenen könnte man sich durchaus in Norddeutschland vorstellen. Bei der Gestaltung diente jedoch Herrn Peeters die Landschaft seiner Heimat – die flämischen Ardennen – als Vorbild. Dort findet man Bauernhöfe mit den für diese Gegend typischen Reetdächern, die hier detailgetreu nachgebaut wurden. Das

Bild 4: Typisch für den westlichen Teil Belgiens sind die tiefgelegten Bahnrassen.
Foto: P. Peeters





Bild 5: Diese über die Eisenbahnbrücke führende Straße ist sehr realistisch fotografiert. **Foto: P. Peeters**



Bild 6: Gekonnt fotografiert wurde diese liebevoll gestaltete Landschaft. **Foto: P. Peeters**



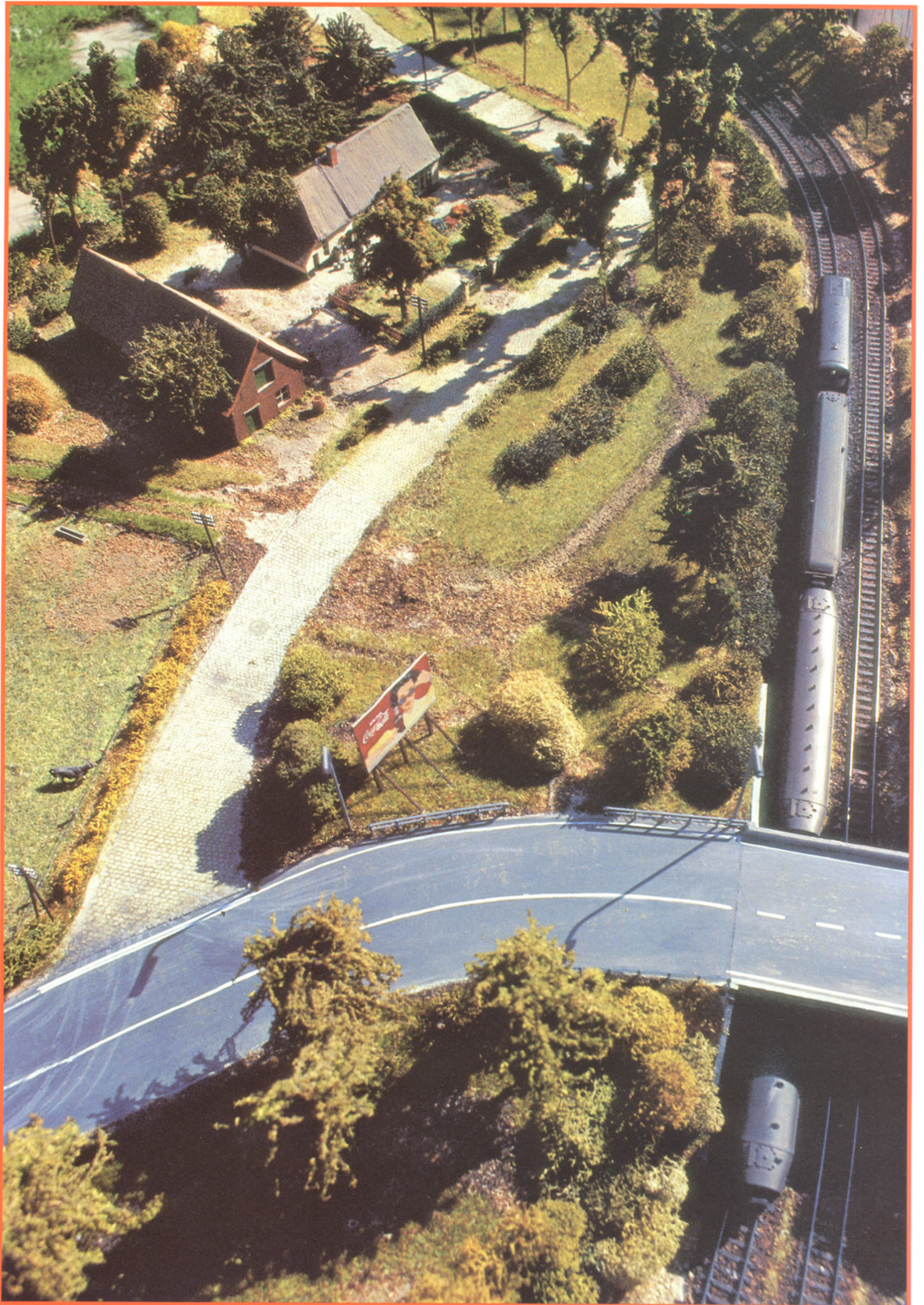
Bild 7: Bäuerliches Wohnhaus in den flämischen Ardennen mit dem typischen Reetdach. **Foto: P. Peeters**

Bild 8: Aus dieser Perspektive erkennt man die Lage des Anwesens mit der großzügig trassierten Straße. Der Zug hat seine Lok "verloren". Sie fand keinen Platz mehr, denn der Bildrand ist zugleich auch fast die Dioramenkante. **Foto: P. Peeters**

Diorama war ursprünglich Teil einer in Planung befindlichen größeren N-Anlage, mußte aber aufgrund eines Umzugs mittlerweile wieder abgebrochen werden. Gebäude und Bäume blieben jedoch für das zukünftige Projekt erhalten. Die Bäume, vor allem die typischen Pappelalleen, wurden alle aus Mädesüß und weiteren Kräutern selbst hergestellt. Diese Methode wurde schon früher im Eisenbahn-Journal von Herrn Jerusalem vorgestellt. Die Büsche hingegen bestehen aus ausgesuchtem Islandmoos. Der zweigleisige Streckenabschnitt ist recht gekonnt in Szene gesetzt und würde auch für H0 durchaus glaubhaft wirken. Die unterschiedlichen "Rangordnungen" der Straßen (Nebenstraße gepflastert, Hauptstraße asphaltiert) wurden berücksichtigt; besonders weisen wir noch auf die Fahrbahnmarkierung der Straßeneinmündung hin. Der Gesamteindruck ist verblüffend plastisch.

Die Dampflokmodelle nach deutschem Vorbild wurden nach der in Belgien üblichen Farbgebung in Schwarz für das Fahrwerk und grün für das Fahrzeugoberteil umlackiert und stark patiniert, so daß man vor Schmutz und Rost kaum noch die ursprüngliche Farbe auf den Abbildungen erkennen kann. Die Waggonen wurden ähnlich behandelt.

Für die Baugröße N eine recht gelungene realistisch wirkende Arbeit. **K. Heidbreder**



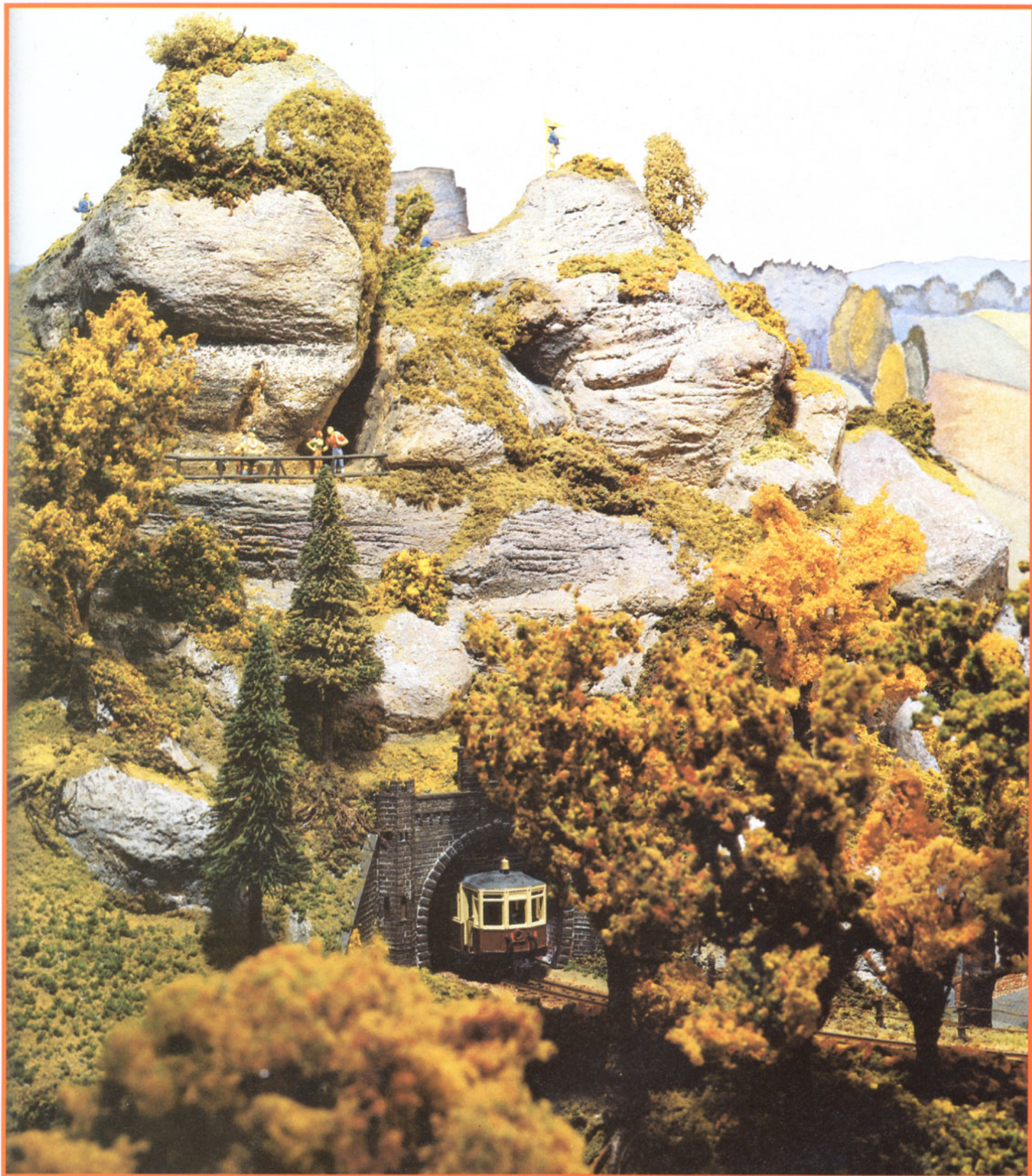


Bild 1: Miniaturgebirgsstock auf der H0e-Anlage von Herrn Isaac. Die Baum- und Geländefarben wurden vom Erbauer harmonisch auf die Kibri-Hintergrundkulisse abgestimmt.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

11

»Hinter den Sieben Bergen...«

Nicht jeder, der seine Fantasiewelt in eine Miniaturbahn umsetzen möchte, verfügt über ein geeignetes "lauschiges Plätzchen" im Freien, wo er zwischen Steingarten, Büschen, Gartenzwergen und Märchenfiguren

ungestört eine LGB aufbauen könnte. Unser belgischer Leser, Herr Jean Isaac, sah sich z.B. dieser Situation gegenübergestellt. Also verlegte er sich darauf, seine selbstgedachten Fabeln, eine Synthese aus Mär-

chen, Kindheitsträumen und Erlebnissen aus seiner Jugendzeit, nicht nur fantasievoll, sondern darüber hinaus auch auf wenigen Quadratmetern maßstabsgerecht als Schmalspur-Anlage in H0 zu verwirklichen.



Bild 2: Ein selbstgebauter Diesellokomotiv, der kein direktes Vorbild hat, fährt in den Ort Drachenstein ein.

Diesen Plan hat er im Verlauf mehrerer Jahre unbeirrt in die Tat umgesetzt. Oberstes Gebot war für ihn die zarte Farbharmone zwischen Landschaft und Bebauung einerseits und eine geradezu "spürbare" Friedfertigkeit der dargestellten Szenen andererseits. Dem Fahr- und Spielbetrieb kam (und kommt) nur untergeordnete Bedeutung zu, weshalb er auch ganz nach Gutdünken den jeweiligen Gegebenheiten auf der Anlage angepaßt wurde. Der Erbauer hat sich vollkommen losgelöst von dem Zwang der Vorbildlichkeit und eine Fantasiewelt ge-

schaffen, die an Lieblichkeit und Traumhaftem kaum zu wünschen übrig läßt. Wie diese ganz persönliche Fantasiewelt von Herrn Isaac in einer Schmalspuranlage H0e sichtbare Form angenommen hat, zeigen die zahlreichen Fotos. Selbst die Entstehungsgeschichte dazu, die er uns ausführlich beschrieb, ist von einer ganz persönlichen Empfindungswelt getragen. Vor zehn Jahren bereits hatte er sich zum ersten Mal mit dem Modellbahnbau befaßt. Allerdings wies sein damaliges Konzept viele grundlegende Fehler auf, so daß er

bald die Freude daran verlor und eigentlich nur bedauerte, soviel Zeit damit vergeudet zu haben. Erst viele Jahre später wagte er einen erneuten Versuch, seiner Fantasiewelt in Form einer Modellbahnanlage "Leben" zu verleihen. Herr Isaac hat einen Teil seiner Kindheit und Jugend in Deutschland verbracht und dabei sowohl deutsche Lebensgewohnheiten als auch deutsches Brauchtum kennengelernt. Was seine kindliche Seele damals ganz besonders nachhaltig beeindruckt hatte, das waren die Märchen der Gebrüder Grimm. So erklärt sich also,

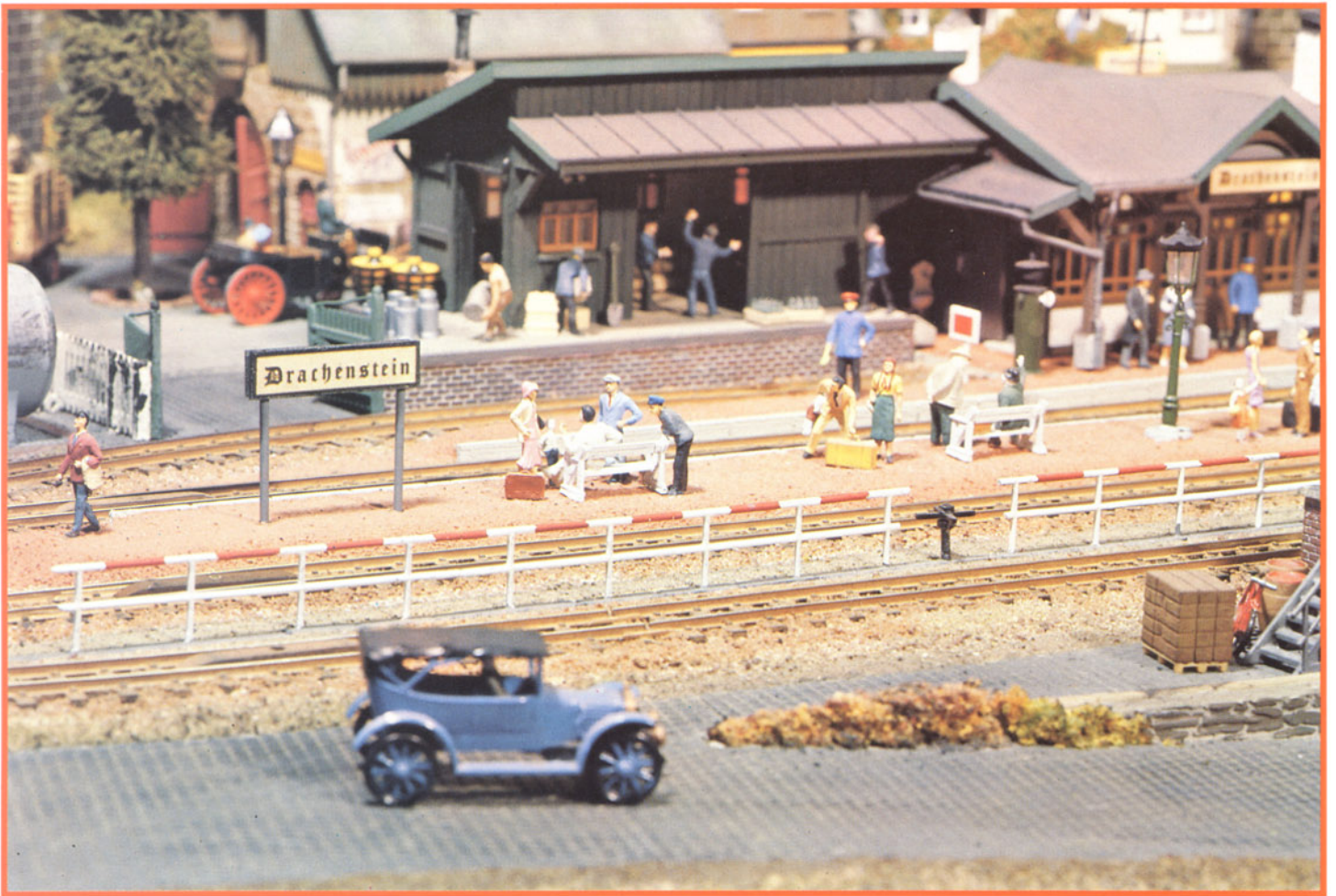


Bild 3: Der Schmalspurbahnhof Drachenstein in den dreißiger Jahren. Man erwartet die Zugankunft.

Bild 4: Gasthof und Poststelle mit Kutschenremise von Drachenstein. Der Preiser-Postpferdewagen war einmal eine Vorschlagsvariante im Eisenbahn-Journal.





Bild 5: Gästeverabschiedung am Restaurant "Die Niebelungen".

Bild 6: Ganz entzückend wurde der Gasthof mit den Weinranken an der Fassade durchgestellt.



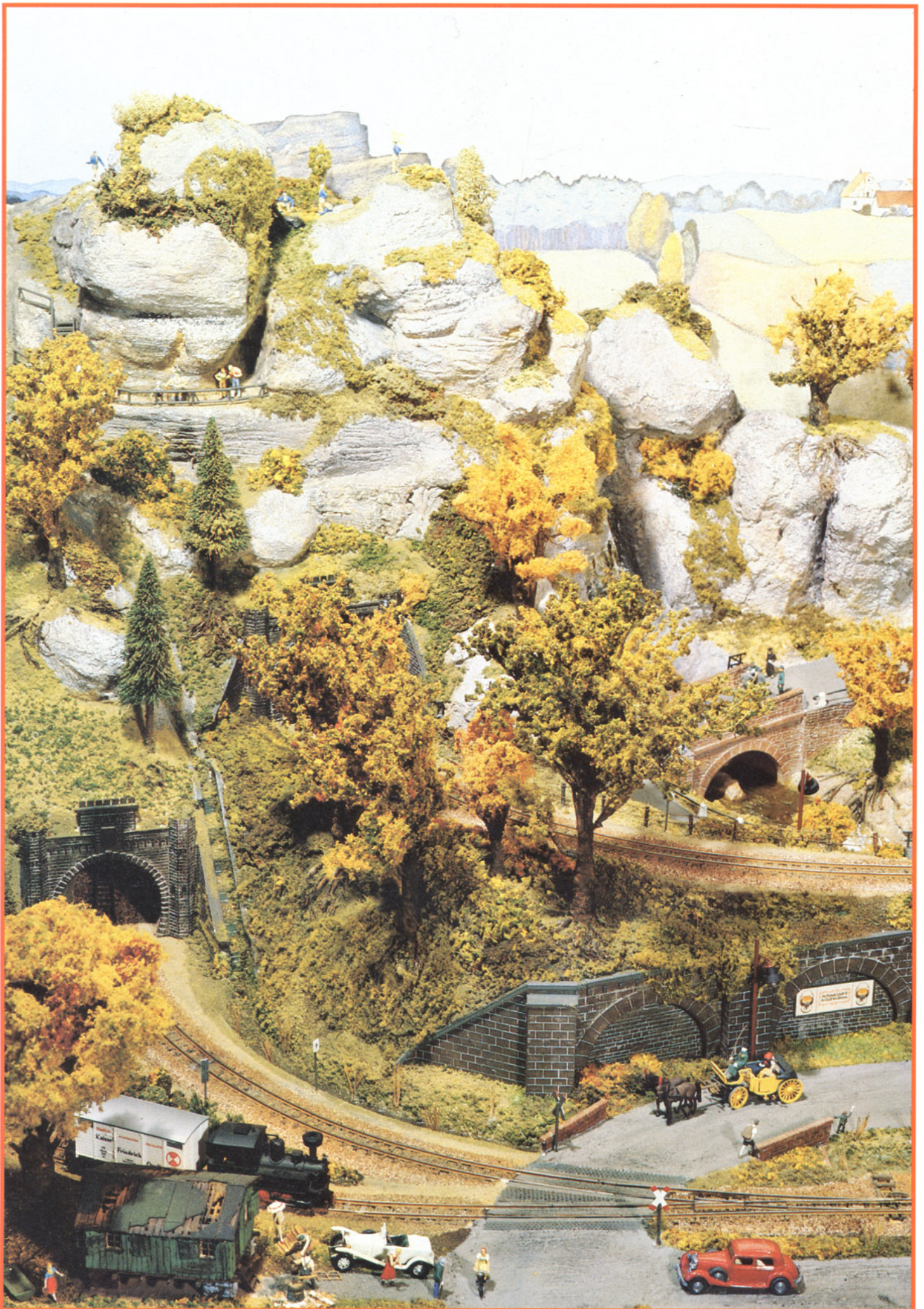




Bild 8: Der Schmalspurtriebwagen fährt über die ersten Weichen des Bahnhofs Drachstein.

Bild 7 (linke Seite): Vollständige Ansicht des linken Dioramenteils. Sehr viel Mühe wurde auf die Durchgestaltung der verschiedenen Szenen verwendet.

Bild 9: Auch auf dieser Anlage ist das Faller-Sägewerk eingebaut.





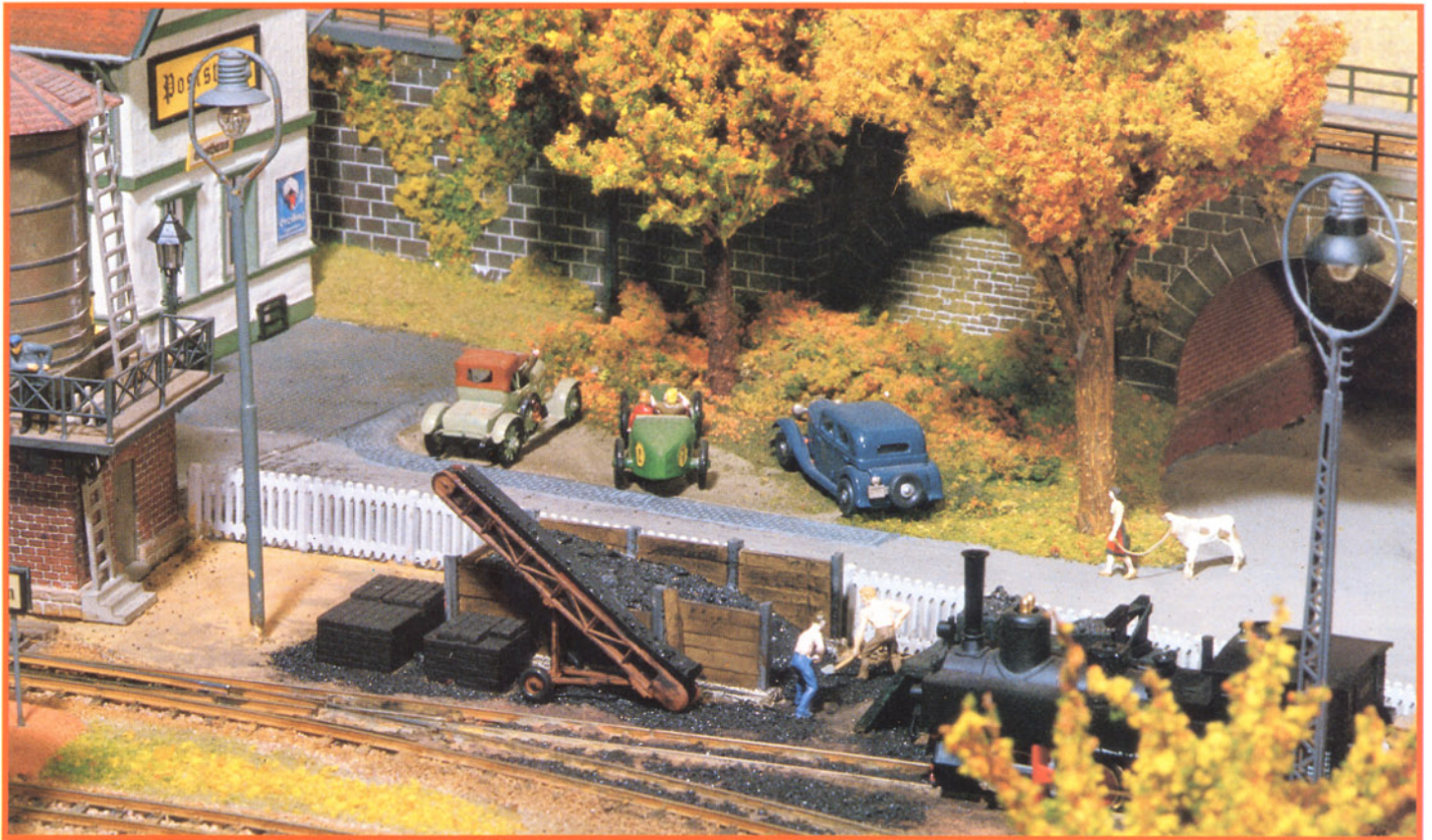


Bild 11: Auch eine winzige Dampflostation mit Kohlebans und Lokschuppen ist vorhanden. Ob allerdings in den dreißiger Jahren schon so ein modernes Förderband zum Einsatz kam...?

Bild 10 (linke Seite): Blick auf die Bahnhofseinfahrt. Rechts der kleine Lokschuppen mit der Bekohlung. Links ist gerade noch die Sägemühle erkennbar.

Bild 12: Aus der "normalen" Perspektive der gleiche Anlagenausschnitt wie auf Bild 10.



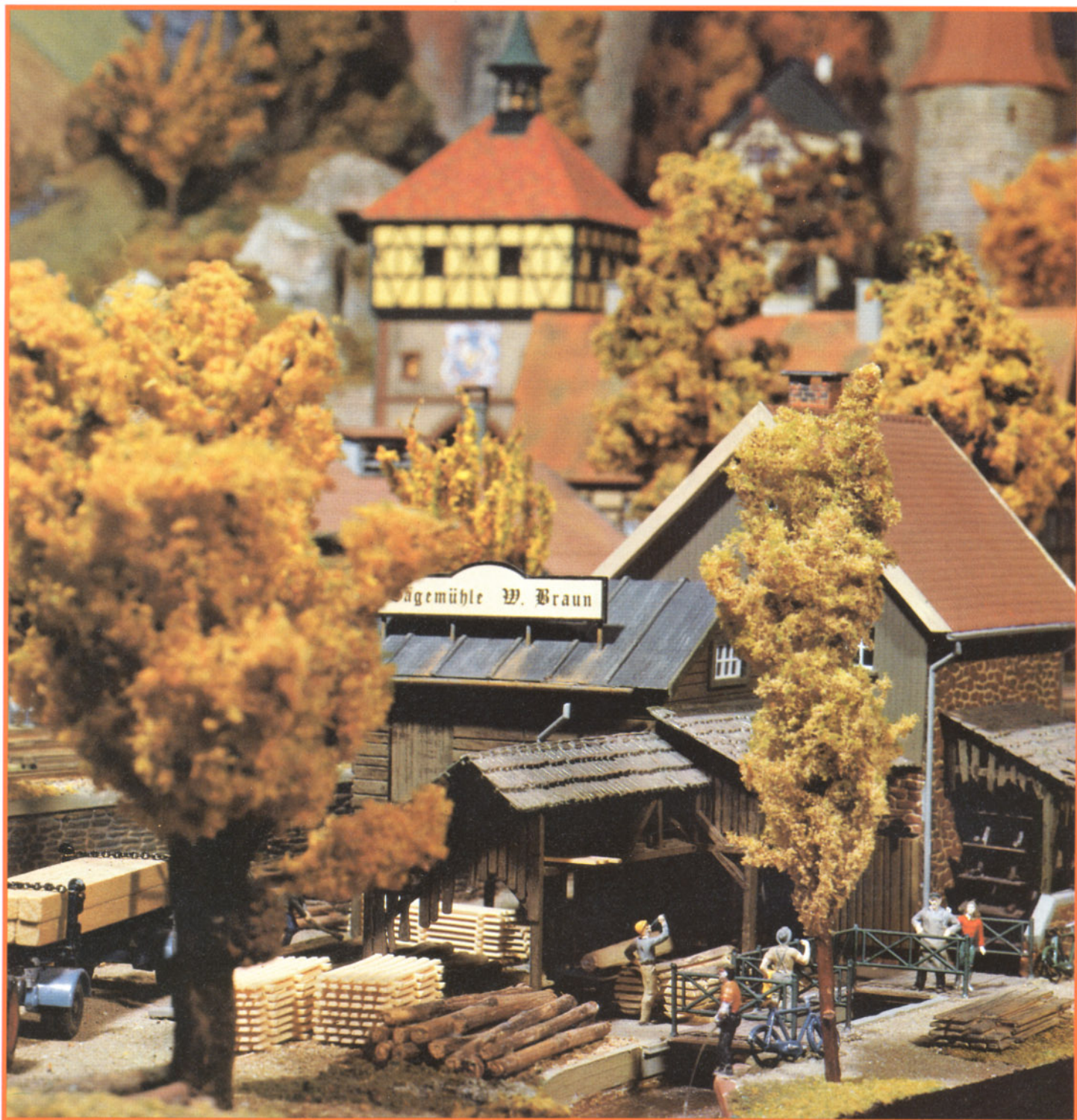


Bild 13: Die Sägemühle W. Braun vor der bezaubernden Kulisse von Drachenstein. Es scheint niemanden zu stören, daß einer der Arbeiter einem dringendem menschlichen Bedürfnis nachkommt.

daß er heute, als Erwachsener, seine Fabelwelt nach "Drachenstein", einem kleinen Dorf irgendwo im Fränkischen verlegt hat, in dem die Zeit jedes Mal dann stehengeblieben ist, wenn die raue Wirklichkeit seine Idylle zu zerstören drohte.

Grundlage zur Planung der Schmalspuranlage war nicht, wie sonst oft üblich, eine maßstabsgetreue Zeichnung oder ein bestimmtes Vorbild, sondern vielmehr die bewußt "naiv" gehaltene Hintergrundkulisse von Kibri. Die pastellfarbene Auslegung, der windungsreiche kleine Fluß und die sanfte Hügeligkeit der Landschaft dieser Kulisse finden in der Anlage im Vordergrund ihre konsequente Fortführung. Und man darf ohne Übertreibung sagen, daß es eine Augenweide ist, dieses kleine Kunstwerk zu betrachten.

"So ganz nebenbei" läßt sich in dieser Fantasiewelt natürlich auch noch spielen. Die Streckenentwicklung ist recht einfach gestaltet: Es handelt sich um eine eingleisige Schmalspurbahn mit jeweils einer Kehrschleife und einem Schattenbahnhof an jedem Ende. Die Weichen werden manuell bedient. Die kleine Nebenbahn trägt die Initialen N.K.B. Der "Betreiber" hat sie als Abkürzung für (seine) Nürnberg-Kelzenbacher-Bahn ausgesucht.

Drei Dioramen mit den Maßen 1 x 1 m sind in Arbeit, eines davon ist schon bis ins Detail fertiggestellt. Selbst einige der Fahrzeuge (wie z.B. der auf Bild 8 gezeigte Triebwagen) sind im Eigenbau entstanden und – in konsequenter Fortführung des Leitthemas – keinem Vorbildtyp exakt zuzuordnen.

Als weitere "Delikatesse" hat sich der Er-

bauer vorgenommen, die Anlage nach Fertigstellung noch durch eine dezente Geräuschkulisse zu verfeinern. Da wird dann das Rauschen eines Wasserfalles zu hören sein, fröhliches Stimmengewirr von einem Volksfest herüberklingen oder die Blasmusik zum Tanz aufspielen. Doch soweit ist es zum derzeitigen Bearbeitungsstand noch nicht.

Das Bestechende an dem hier gezeigten Diorama unseres belgischen Lesers ist das "Traumhafte". Wer darin nach klarer technischer Anordnung sucht, der sucht allerdings vergeblich. Herr Isaac hat den Mut gefunden, nicht nur seiner eigenen, ganz persönlichen Welt gestalterisch Ausdruck zu verleihen, sondern vor allem auch, sie durch Einsendung zum Wettbewerb der Öffentlichkeit zu präsentieren.

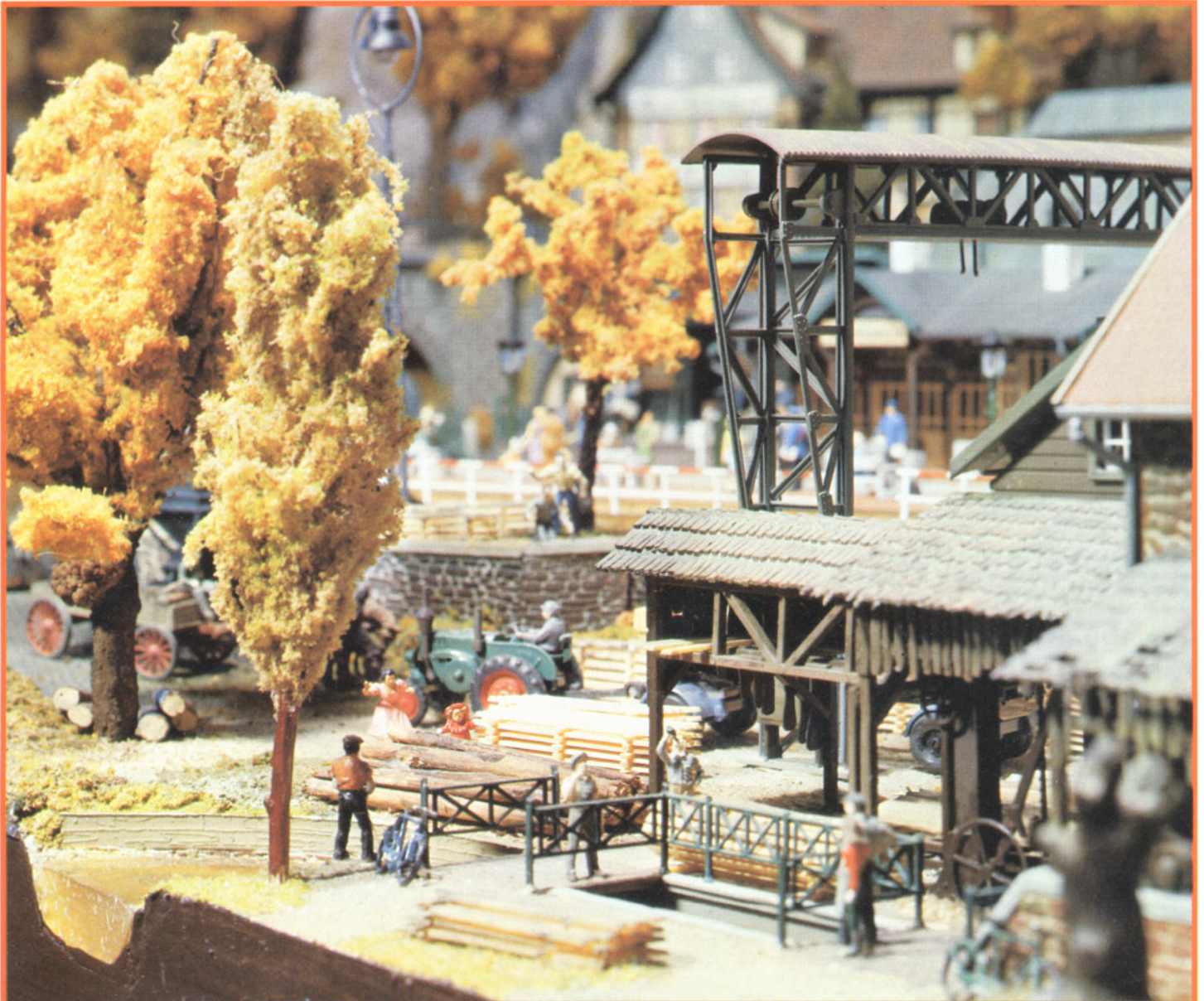
K. Heidbreder



Bild 14: Viele verschiedene gestalterische Elemente hat der Erbauer eingefügt, wie z.B. die Kreuzwegstation im Hintergrund, die hinter dem Brückengeländer gerade noch zu erkennen ist.

Bild 15: Gleich hinter dem Sägewerk steht der Portalkran für die Holzverladung.

Alle Fotos: K. Heidbreder





Reichsbahn-»Preußen« im Bergischen Land

Geschichtlicher Hintergrund

Um das Jahr 1860 entstanden im Bergischen Land zahlreiche lokale Comités, die sich 1861 in Hagen zum "Bergischen Eisenbahn-comité" zusammenschlossen, das den Bau einer Eisenbahnlinie von (Köln-) Deutz über Bergisch-Gladbach, Wipperfürth und Hagen nach Soest mit Anschluß an die geplante mitteldeutsche Eisenbahn nach Berlin anstrebte.

1862 wurde die Cöln-Soester Eisenbahn-Gesellschaft gegründet, die nach Hinterlegung einer Kautions von 500 000 Talern am

13. April 1863 die Konzession für den Bau der von ihr geplanten Linie erhielt. Da nur unzureichend Aktien gezeichnet wurden und die mächtige Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft das Projekt als unerwünschte Konkurrenz für ihre Linie durch das Tal der Wupper nach Kräften hintertrieb, fanden die hochfliegenden Pläne ein baldiges Ende. Lediglich das ca. 10 km lange Teilstück von Mülheim/Rhein bis Bergisch-Gladbach wurde 1868 durch die Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld dem Verkehr übergeben. Statt einer Weiterführung in Richtung Wipperfürth baute man später die Strecke als Nebenbahn weiter

nach Bensberg und über Rösrath durch das Sülztal bis Lindlar.

Die Realisierung im Maßstab 1:87

Zumindest aber im Modell wurde die einstmalige geplante Bahnlinie dann doch noch gebaut, wenngleich auch nur in Teilschnitten. Die aus der Fantasie entstandene eingleisige Hauptbahn soll durch die landschaftlich schönsten Teile des Bergischen Landes führen und bedeutende Industrie- und Gewerbestandorte mit dem Rhein und



Bild 1: Soeben fährt der Personenzug aus Wipperfürth in den Bahnhof Immenheim ein. Die Tenderlokomotive der preußischen Gattung T 12 stammt von Foco, die Wagen von Fleischmann. **Foto:** P. Schiebel

Der Eisenbahnbetrieb zur Reichsbahnzeit

Betrachten wir nun den (gedachten) Betrieb auf der fiktiven Köln – Soester Eisenbahn. Bis Anfang der 20er Jahre war die Strecke Teil einer bedeutenden Verkehrsverbindung zwischen Köln und Berlin. Sie verlor jedoch mit dem großzügigen Ausbau der Bahnlinie durch das Wuppertal ihre Bedeutung. 10 Jahre später ist die Linie nur noch für die Region von Interesse. Deshalb sieht man auf ihr auch kaum eine der neuen Einheitslokomotiven; es dominieren eindeutig die ehemaligen preußischen Länderbahn-Baureihen. Die untergeordneten Dienste werden hauptsächlich durch Maschinen der Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ (preuß. T 3) sowie der Baureihen 74⁰⁻³ (preuß. T 11) und 74⁴⁻¹³ (preuß. T 12) übernommen. Vor allem jedoch sieht man Lokomotiven der Baureihe 93 (preuß. T 14) im gemischten Dienst und der Baureihe 94²⁻¹⁷ (preuß. T 16) im Güterzugdienst.

Ein Wochenende im Sommer 1935

Das Bild ändert sich jedoch im Sommer 1935. Wegen umfangreicher Bauarbeiten im Bahnhof Wuppertal-Elberfeld wird jeweils sonntags der gesamte Verkehr von Köln über Wuppertal nach Hagen über die Köln-Soester Linie umgeleitet. Jetzt verkehren deshalb einmal wöchentlich internationale Reisezüge, geführt von Lokomotiven der Baureihe 17¹⁰⁻¹² (preuß. S 10¹) und schwere Durchgangsgüterzüge, mit Loks der Baureihe 58¹⁰⁻²¹ (preuß. G 12) bespannt, ohne Zwischenhalt von Köln bis Hagen auf der eingleisigen Strecke durch das Bergische Land. Natürlich lockt so ein Ereignis manche Schaulustige ins Bergische Land und zum sonst etwas "verschlafenen" Bahnhof Immenheim.

Jupp Müller und Paul Schmitz, beide Kölner, haben sich auch hier eingefunden. Sie sind

Bild 2: Die Frau Bürgermeister, mit akademischem Titel versehen, kehrt von einem Kongreß zurück und wird würdig empfangen. **Foto:** B. Ottersbach



dem Rest der Welt verbinden. Eine wichtige Station ist der Trennungsbahnhof "Immenheim", in dem die Nebenbahn nach Wipershäusen ihren Ausgangspunkt hat, und wo außerdem ein stark befahrener Gleisanschluß zur Erzaufbereitungsanlage der Grubengesellschaft "Zum Lüderich" abzweigt. Dieser Teil der Strecke ist – im Modell – inzwischen fertiggestellt. Der Durchgangsbahnhof Rommerscheid mit Anschluß an die schmalspurige Rheinisch-Bergische Bahngesellschaft (kurz RBB) und der Bahnhof Engelshausen wurden allerdings bis heute noch nicht realisiert.

im Auftrag einer Monatszeitschrift (selbstverständlich mit behördlicher Genehmigung, die zu dieser Zeit unbedingt erforderlich war) hier hergekommen, um für einen geplanten Beitrag ihrer Illustrierten zum Jubiläum "100 Jahre Deutsche Eisenbahn" zu recherchieren und zu fotografieren. Der hiesige Bahnhof bietet dafür reizvolle Voraussetzungen, denn unmittelbar hinter der Bahnhofsausfahrt liegt – inmitten steil aufragender Felswände – das Westportal des Immenheimer Tunnels.

Die Einheimischen sind über die Störung der sonntäglichen Ruhe durch das vermehrte Zugaufkommen nicht gerade erfreut. Wie gewöhnlich, trifft man sich in Immenheim – zumindest der männliche Teil der Einwohnerschaft – auch an diesem Sonntag in der Bahnhofsneipe, um bei einem (oder mehreren) Glas Kölsch zurückliegende Ereignisse zu erörtern. Ausgerechnet am heutigen Abend sitzen auch noch zwei Fremde in der Gaststube und warten auf den letzten Zug nach Köln, den sogenannten Lumpensammler. Dabei unterhalten sie sich laut über Dinge, von denen kein Immenheimer je etwas gehört hat. Wen wundert es also, daß die Einheimischen mehr als einen unfreundlichen Blick in die Ecke zu den "Jecken" werfen. Auch der Bahnhofsvorsteher Honrath ist recht mürrisch; denn den ganzen Tag über rannten die Kerle zwischen "seinen" Gleisen herum und störten den Betrieb. Mit einer verächtlichen Handbewegung und einem grimmigen "die Blödmänner!" wendet er sich seinem Bier zu. Solch eine Nervenberuhigung braucht er heute einfach! Die "Herren aus Köln" sehen die Angelegenheit aber ganz anders: Paul Schmitz, Fotograf, und Josef (Jupp) Müller, hauptamtlicher

Bild 3: Mit beträchtlichem Getöse durchfährt der Schnellzug Brüssel – Kassel, geführt von der 17 1126, den Immenheimer Bahnhof. Jupp Müller mit seiner "neumodischen" Leica hat diese seltene Gelegenheit für ein Foto genutzt.
Foto:
P. Schiebel

Bild 4: Ein lohnendes Motiv für einen Schnappschuß bot der vierachsige Abteilwagen, der vermutlich als Kurswagen in Köln eingestellt worden ist (Modelle: Roco und Fleischmann).
Foto:
P. Schiebel





Redakteur und nebenberuflicher Fotograf, wundern sich, daß diese sturen "Ureinwohner" so gar kein Interesse für die besonderen Ereignisse im Eisenbahnbetrieb haben. Für sie war es jedenfalls ein herrlicher Tag gewesen, wenn er auch teilweise mit erheblichen Anstrengungen und Mühen verbunden war. Schließlich ist es kein reines Vergnügen, mit der schweren Plattenkamera und dem Stativ auf Motivsuche zu gehen. Müller jedoch hatte es mit seiner Leica sehr viel einfacher. Extra für diesen Auftrag hatte er sich in den letzten Tagen eine von diesen hochmodernen kleinen Kameras gekauft. Paul Schmitz, der Profi-Fotograf, bestreitet allerdings standhaft, daß man mit so einem "Spielzeug" anständige Aufnahmen machen könne.

Am frühen Morgen hatte man sich im Kölner Bahnhof getroffen und war mit dem "Bergischen Expreß", dem Personenzug nach Wipperfürth, über Bergisch-Gladbach nach Immenheim gefahren. Nach der Ankunft hatte sich jeder einen günstigen Platz zum

Fotografieren gesucht. Jupp – mit Leica und Teleobjektiv ausgerüstet – hockte unbequem in den Felsen beim Bahnhof, um einige besondere Motive aufzunehmen, die für den Freund mit seiner sperrigen und schweren Ausrüstung mangels geeigneten Standorts "unerreichbar" waren. Zunächst geschah nichts Außergewöhnliches: Nur der planmäßige Personenzug aus Wipperfürth, der Gegenzug zum "Bergischen", fuhr in den Bahnhof ein. Von seinem erhöhten Standort aus schoß Jupp ein Foto des einfahrenden Zuges (siehe Bild 1). Viel war am Bahnsteig nicht los, lediglich zwei Damen in Begleitung eines Herrn hatten sich als eine Art "Empfangskomitee" eingefunden, um die Frau Doktor zu erwarten. Die Dame – übrigens die einzige in Immenheim, die selbst den akademischen Grad erworben hat – war für einige Tage bei einem Kongreß gewesen und hatte für heute ihr Kommen angekündigt. Der kleine Nahverkehrspersonenzug – mit ihm reiste die Frau Doktor – ließ auch nicht lange auf sich warten (Bild 2).

Kurze Zeit später wurde es aber dann plötzlich Ernst für die Zeitungsleute aus Köln. Mit beträchtlichem Getöse durchfuhr der Schnellzug Brüssel – Kassel, geführt von der Lokomotive Nr. 17 1126, einer ehemaligen preußischen S 10¹, aus Richtung Köln kommend, den Bahnhof Immenheim (Bild 3). Als Besonderheit führte der Zug hinter dem Packwagen einen vierachsigen Abteilwagen preußischer Bauart mit sich, wahrscheinlich einen Kurswagen, der erst in Köln eingestellt worden war. Den durfte man als lohnendes Objekt für eine Aufnahme von der anderen Seite nicht versäumen (Bild 4)!

Kurz darauf ertönte aus der Gegenrichtung ein mächtiges Donnern: Schnell machte Jupp seine Kamera wieder schußbereit und rief Paul zu sich herüber. Kaum hatte der sein Stativ aufgebaut, da tauchte auch schon im Tunnelportal ein schwerer Durchgangsgüterzug, geführt von einer 58er (frühere preuß. G 12), unterstützt durch die Vorspannleistung der 56 2048 (preuß. G 8²), auf. Die Freunde spudeten sich, diesen Zug "auf



Bild 5: Ein schwerer Durchgangsgüterzug taucht im Tunnelportal auf, gezogen von einer preußischen G 12, der die 56 2048 (preuß. G 8.2) Vorspann leistet.

Foto: B. Ottersbach

Bild 6: Unsere beiden Fotografen freuen sich über diesen schweren Güterzug, der den Bahnhof passiert, und bannen ihn auf das Bild.

Foto: B. Ottersbach





Bild 7: Während die Frau Doktor immer noch begrüßt wird, trifft der Personenzug mit eingestelltem Güterwagen in Immenheim in.

Foto: B. Ottersbach

Bild 8: Die Zuglokomotive übernimmt auch den Rangierdienst, weil in Immenheim natürlich keine Rangierlokomotive vorhanden ist.

Foto: B. Ottersbach





Bild 9: Unterdessen durchfährt ein Übergabezug mit fabrikneuen Schotter- und Kohlewagen den Bahnhof Immenheim (Modelle: Roco).

Bild 10: Von einem halsbrecherisch anmutenden Standpunkt aus schoß Müller mit der Leica dieses Foto.

Fotos 9 und 10: B. Ottersbach





Bild 11: Eine nicht ganz ungefährliche und zudem auch nicht erlaubte Aufnahme aus dem Tunnel heraus gelang Schmitz von dem abfahrbereiten Personenzug. Foto: P. Schiebel

die Platte zu bannen“ (Bilder 5 und 6). Dann begannen sich die Ereignisse zu überschlagen: Aus Köln fuhr ein Personenzug in den Bahnhof ein, dem hinter der Lokomotive ein Güterwagen – das wöchentliche Güteraufkommen für Immenheim – eingereiht war (Bild 7). In Ermangelung einer Rangierlok mußte die 93er, die den Zug führte, den Wagon selbst zum Güterschuppen schieben: Auch das wurde natürlich vom Fotografen Schmitz aufgenommen (Bild 8). Während der Personenzug, bislang noch ohne Lokomotive, zur Weiterfahrt bereitgestellt war, durchfuhr ein leerer Kohlenzug, geführt von einer 58er, den Bahnhof (Bild 10). Anscheinend wurden hier neue

Waggons von der Firma Talbot in Aachen überführt. Mittlerweile hoch über dem Tunnelportal stehend, machte Redakteur Müller eines seiner eindrucksvollsten Fotos von dem „außerplanmäßigen“ Zug (Bild 10). Bevor nun auch der Personenzug endlich weiterfahren konnte, gelang dem Profi Schmitz noch eine – allerdings nicht ganz ungefährliche – Aufnahme des abfahrbereiten Zuges aus dem Tunnel heraus (Bild 11). Nur gut, daß das der Immenheimer Bahnhofsvorsteher nicht gesehen hatte! Am späten Nachmittag, als es ruhiger geworden war, konnten die Freunde dann noch einige Aufnahmen eines Ortsgüterzuges mit einer 94er (ehem. preuß. T 16) machen (Bilder 12

und 13). Jetzt sitzen die zwei also in der Immenheimer Bahnhofskeipe und unterhalten sich über die Ereignisse des vergangenen Tages. Für ihren Beitrag haben sie genügend „Stoff“ sammeln und Fotos „knipsen“ können. Das bedeutet für die nächsten Tage viel Arbeit; denn die Filme und der Textbeitrag müssen pünktlich an die Redaktion abgeliefert werden, damit der Extrabeitrag im Kölner Regionalteil ihrer Illustrierten anlässlich der „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“ auch rechtzeitig zum Jubiläum erscheinen kann.

P. Schiebel/B. Ottersbach



Bild 12: Gegen Abend rollt dann noch in gemütlicher Fahrt ein Ortsgüterzug, gezogen von der Tenderlokomotive 94 1730, durch den Bahnhof Immenheim.

Foto: P. Schiebel

Bild 13: Der Ortsgüterzug war das letzte Fotomotiv für die beiden, die nun gleich in der Bahnhofswirtschaft einen für sie interessanten Tag zu Ende bringen werden. Foto: P. Schiebel



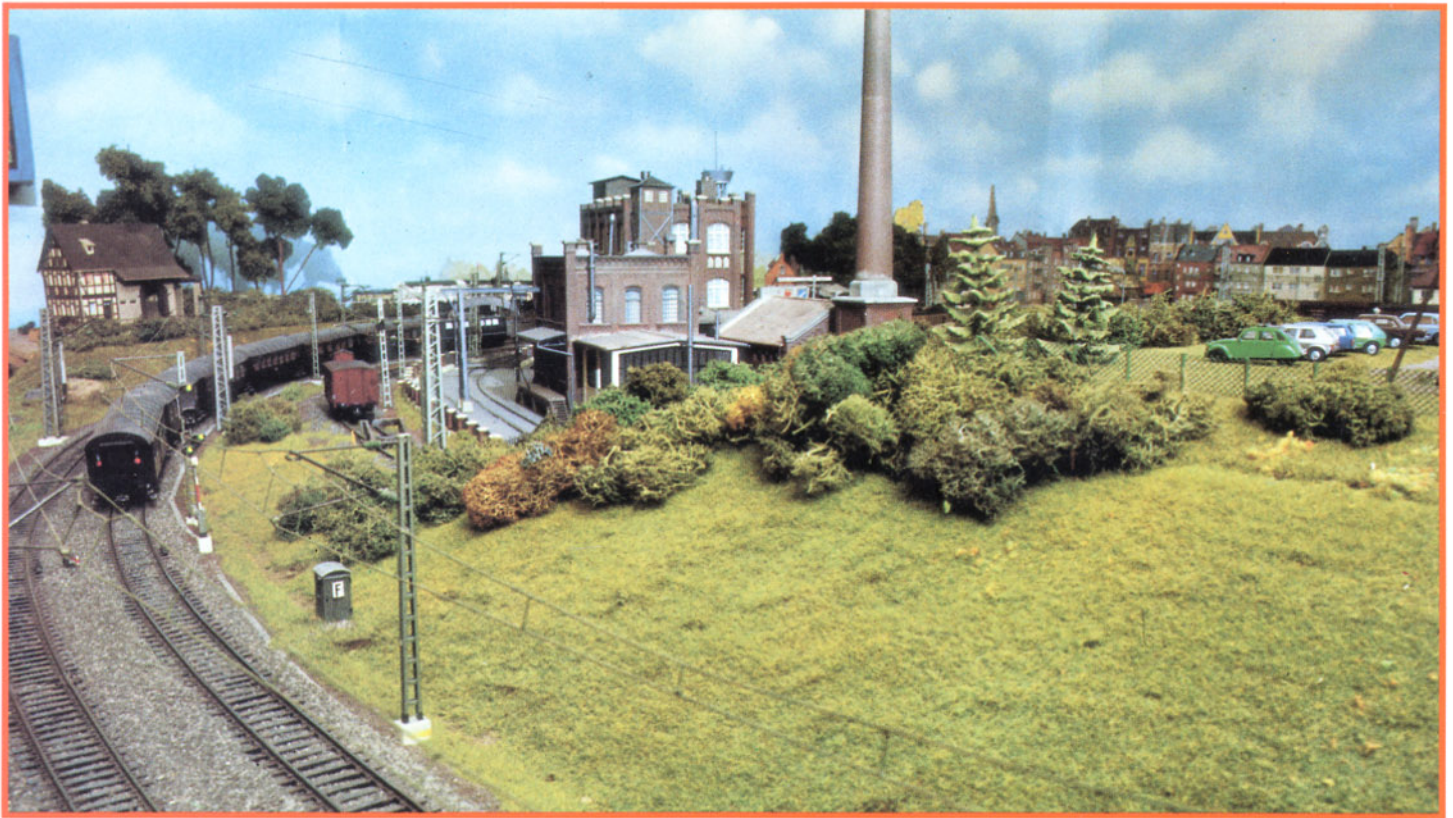


Bild 1: Sehr stimmungsvoll zeigt sich dieser Ausschnitt aus der großen H0-Anlage von Herrn Dudler. Aus dieser Perspektive ergibt sich ein idealer Übergang zur Hintergrundkulisse.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

12

Einmal Hennen und zurück

Seit rund 7 Jahren arbeitet Herr Dudler schon an seiner H0-Anlage, die er in einem 5 x 7 m großen Kellerraum untergebracht hat. Es ist bereits seine zweite stationäre Großanlage, denn zuvor war er bereits "Fahrdienstleiter" in einem Durchgangsbahnhof an einer Spur-N-Anlage gewesen. Die damals immer wieder aufgetretenen Probleme mit der Stromversorgung veranlaßten ihn schließlich, zwar die Spur zu wechseln,

ohne deshalb jedoch auf den gewohnten abwechslungsreichen Fahrbetrieb zu verzichten. Um dies sicherzustellen, wurde ein Durchgangsbahnhof, der an einer zweigleisigen Hauptbahn liegt, vorgesehen. Darüberhinaus endet in diesem Bahnhof noch eine Nebenbahn. Auf eine, der Größe der Anlage entsprechende weitläufige Bebauung als gestalterisches Element wurde bewußt verzichtet; die wenigen Stadt- und Miets-

häuser in der Nähe des Bahnhofes genügen, um der "Bahnhofstraße" eine unverwechselbare Atmosphäre zu verleihen. Durch diese Beschränkung in der Bebauung wird der Durchgangsbahnhof als Mittelpunkt des Geschehens noch klarer herausgestellt. Ein Güterbahnhof mit entsprechenden Gleisanlagen, auf denen die notwendigen Rangierfahrten nachvollzogen werden können, fehlt ebensowenig wie ein großzügiges



Bild 3: Eine Elektrolokomotive der Baureihe 194 befördert einen aus 4achsigen Kesselwagen gebildeten Güterzug. Wegen des leicht entflammaren Ladegutes der Wagen ist der vordere Stromabnehmer am Fahrdrat vollkommen vorbildgerecht.

Bild 2: Mit einer kurzen Übergabe ist die K6f (von Roco) vor dem "Börstinger Tunnel" auf der zweigleisigen Hauptbahn unterwegs.





Bild 4: Zugbegegnung am "Börstinger Tunnel". Die Bäume dieses dicht bewaldeten Einschnittes sind alle im Eigenbau entstanden. Als Material dienten Rainfarn und Islandmoos.

Bild 6 (rechte Seite oben): Detailaufnahme des Tunnelportales. Ein geschobener Wendezug verläßt gerade den Tunnel, dessen Portal aus handelsüblichen Mauerplatten gefertigt wurde.

Bild 7 (rechte Seite unten): Haupt- und Vorsignal zeigen "freie Durchfahrt" im Bahnhof Hennen für einen langen, von einer Elektrolokomotive der Baureihe 151 gezogenen Güterzug an.

Bahnbetriebswerk, das nach Fertigstellung auch die Versorgung der Dampflokomotiven übernehmen wird. Der Bau eines großen Rundschuppens sowie aller weiteren erforderlichen Einrichtungen wie Drehscheibe, Kohlebansen mit Portalkran und Ausschlackgruben ist vorgesehen, damit das Bw den gestellten Anforderungen gerecht wird. Bis zur endgültigen Fertigstellung wird allerdings noch einige Zeit vergehen. Dies ist auch der Grund, weshalb wir von diesen, bislang nur andeutungsweise vorhandenen Betriebsanlagen hier keine Fotos zeigen.

Der "Bahnhof Hennen" von Herrn Dudler hat kein konkretes großes Vorbild. Die Einzelheiten zu Funktion und Aufgabenstellung des (Modell-)Bahnhofes und des sich daraus ergebenden Betriebsablaufes hat Herr Dudler vollkommen selbst erarbeitet und in einem über 50 Seiten umfassenden Bahnhofsbuch niedergelegt. Im 2. Abschnitt können wir unter der Rubrik "**Einrichtungen und Aufgaben des Bahnhofs**" folgendes nachlesen:

a) Lage des Bahnhofs, allg. Anordnungen
Der Bahnhof Hennen liegt in km 24,43 der zweigleisigen Hauptbahn Hagen - Hamm.

Es zweigt im Bahnhof Hennen die eingleisige Nebenbahn Hennen - Iserlohn ab. Der Bahnhof ist selbständige Betriebsdienststelle der Rangklasse 3 und erstreckt sich in seiner Hauptausdehnung von Westen nach Osten. Die Länge des Bahnhofs an der zweigleisigen Hauptbahn beträgt von Signal A in km 23,952 bis Signal G in km 24,892 = 0,940 km.

b) Gleisanlagen und Anschlußgleise
Der Reisezugverkehr wird in den Gleisen 1 - 4 abgewickelt. Güterzüge werden in den Gleisen 5 und 6 behandelt. Durchgehende Hauptgleise: 1, 2, 3, 4; Hauptgleise: 5, 6. Die Gleise 1 - 9 sind für den elektrischen Zugverkehr eingerichtet. Über eigene Anschlußgleise im Bahnhof verfügen Hennen Bräu, Deutsche Bundespost, Fa. Kunterbunt GmbH & Co KG, Industriepark Hennen. Anschlußgleise an der freien Strecke Hennen - Hagen haben: Ausweichanschlußstelle Sägewerk Bohle & Sohn KG, und an der Strecke Hennen - Iserlohn: Ausweichanschlußstelle Granit KG mit dem Nebenanschluß Vereinigter Landhandel.

c) ...

d) Bahnsteige (Höhen)

Es sind 2 Bahnsteige vorhanden, deren Höhe 0,38 m über So beträgt. Bahnsteig 1 (Gleis 1); Bahnsteig 2 (Gleise 2, 3 und 4). Nutzbare Länge der Bahnsteige:

Bahnsteig 1	Gleis 1	= 295 m
Bahnsteig 2	Gleis 2	= 295 m
	Gleis 3	= 122 m
	Gleis 4	= 132 m
	Gleis 3/4	= 295 m

e) Stellwerke, Signalanlagen

Im Bahnhof sind die elektromechanischen Stellwerke Hw (Wärterstellwerk Hennen West) und Hf (Befehlsstellwerk) vorhanden.

Bild 5: Ein wenig Nostalgie gehört auch dazu: Der ET 85 und auch das landwirtschaftliche Gespann mußten längst moderneren Beförderungsmitteln weichen.







Bild 8: Für die Begrünung hat Herr Dudler Streufasern von Noch und Heki verwendet, die elektrostatisch aufgetragen wurden.



Bild 9: Dem vorhandenen Vorbild nachempfunden wurden der Übungsplatz und das Gebäude des "Gebrauchshunde-



Bild 11: Beachten Sie die Mastausleger im Vordergrund: Einem Mast mit kurzem Ausleger steht ein Mast mit langem Ausleger gegenüber.

Bild 14: Vor und hinter der 44er sieht man die beiden Mittelmasten mit doppeltem Ausleger der dreifeldrigen Abspannstrecke.

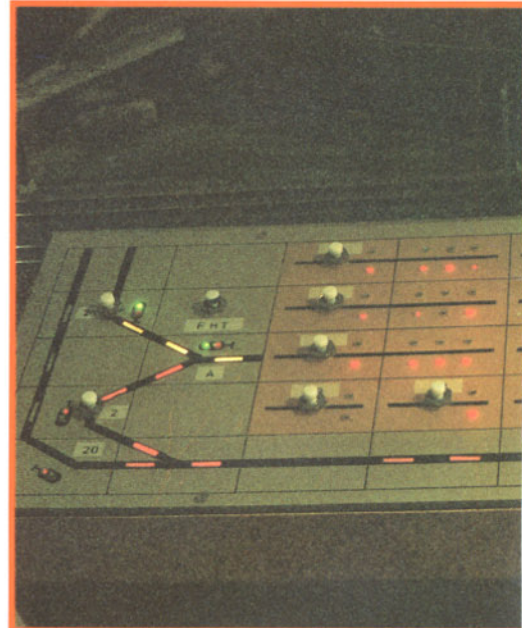
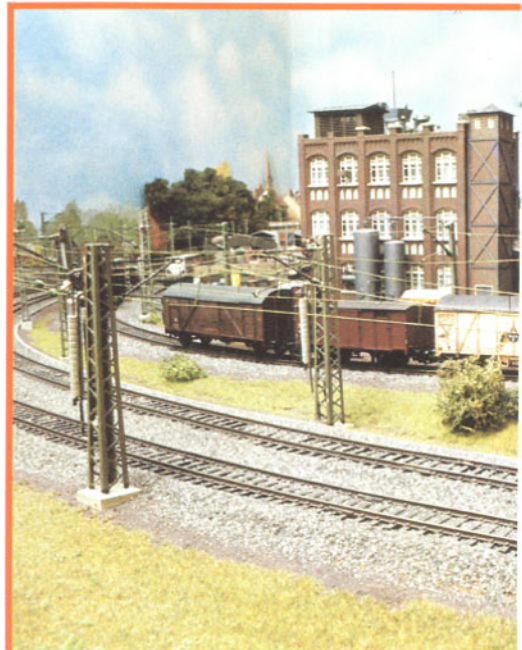


Bild 12: Blick auf einen Teil des von Herrn Dudler selbstgebauten Stellpultes.





vereins Hennen". Ein Schäferhund stellt gerade unter Beweis, was er schon alles gelernt hat.



Bild 10: Damit es den "Kleinen" nicht langweilig wird, während der Papa mit dem Vierbeiner eifrig übt, ist ein Spielplatz mit Schaukel errichtet worden.

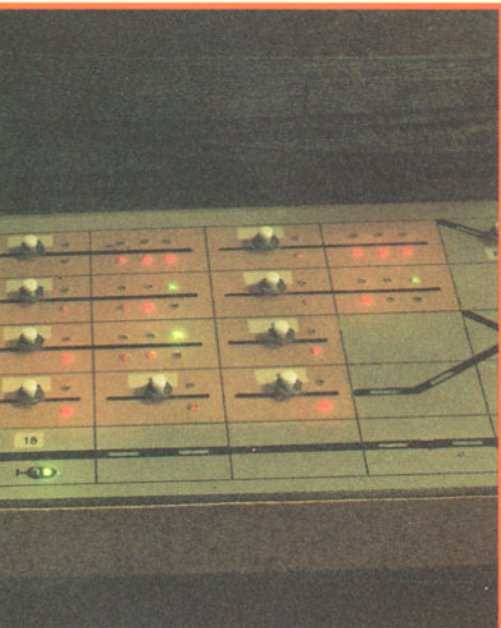


Bild 15: Das imposante Fabrikgebäude der Firma "Kunterbunt" stammt aus dem Lieferprogramm der Firma Kibri. Links im Bild ein Abspannmast.



Bild 13: Auch auf dieser Aufnahme sind die unterschiedlich langen Ausleger, an denen der Fahrdrat sehr sauber angelötet wurde, gut zu erkennen.

Bild 16: Hinter dem Prellbock des Stumpfgleises steht ein Endmast. Das an einem Hänger befestigte EI 6-Signal (Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern) ist hier normalerweise nicht erforderlich.





Aus diesen Vorgaben läßt sich entnehmen, daß sich in der Umgebung des Bahnhofes einige Industrieunternehmen angesiedelt haben, die den Vorteil des eigenen Gleisanschlusses nützen.

Der Fahrbetrieb

Für den vorgesehenen anspruchsvollen Fahrbetrieb wurden insgesamt mehr als 250 m Gleis (von Roco) und 85 Weichen (von Peco und Roco) verlegt. Die hierzu entsprechende elektrische Schaltung machte den Einbau von 150 Relais erforderlich, über die auch die Schaltung eines großen Schattenbahnhofs erfolgt. 40 Abstellabschnitte sind auf den 14 Gleisen vorhanden, die längsten sind immerhin 10 m lang. Somit sind die Möglichkeiten für einen abwechslungsreichen Zugbetrieb gegeben.

Dafür sorgt u.a. auch die Vielfalt des eindrucksvollen Rollmaterials: Kohlebeladene Ganzzüge mit 15 Wagen der Gattung Fad

Bild 17: Der ursprünglich an den Brawa-Schranken befestigte Gitterbehäng fiel eines Tages den mit Modellautos spielenden Kindern von Herrn Dudler zum Opfer.

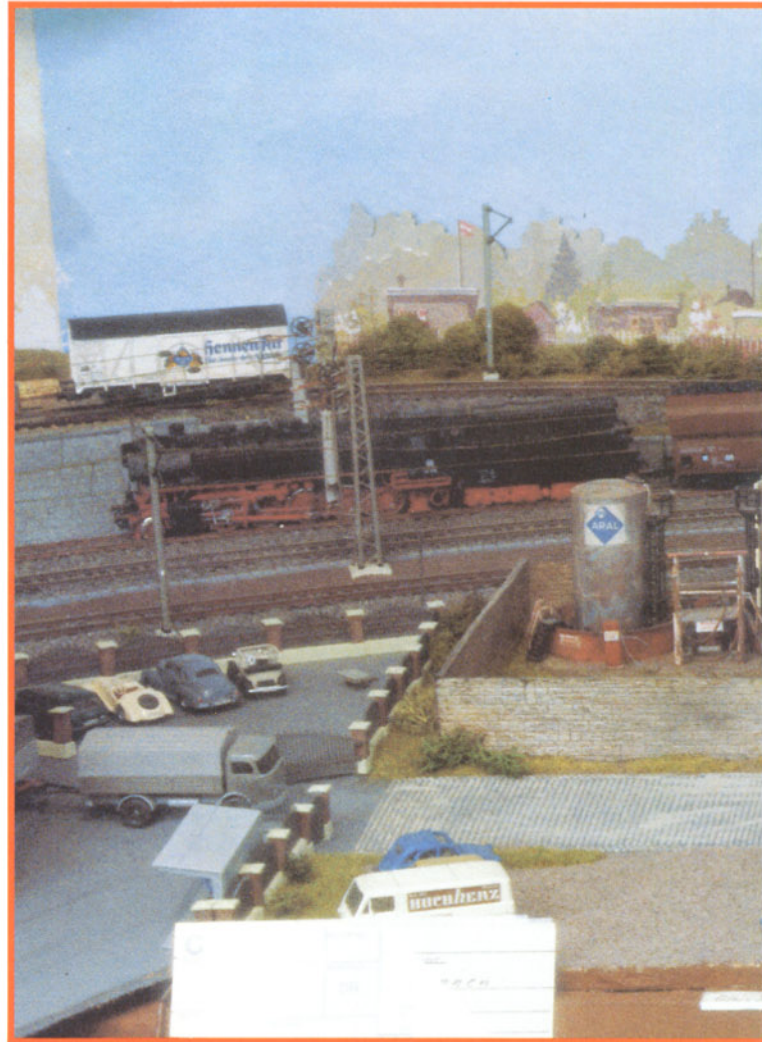
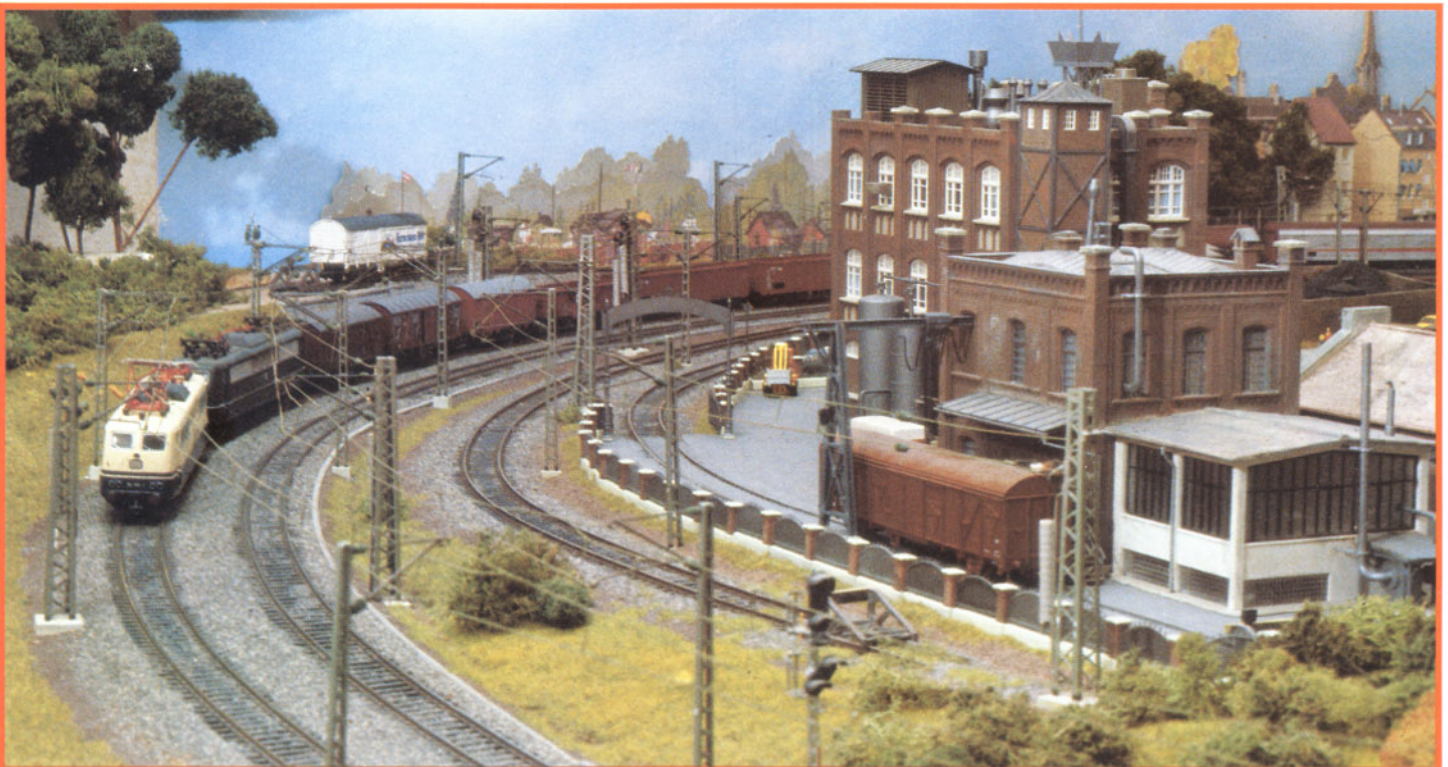


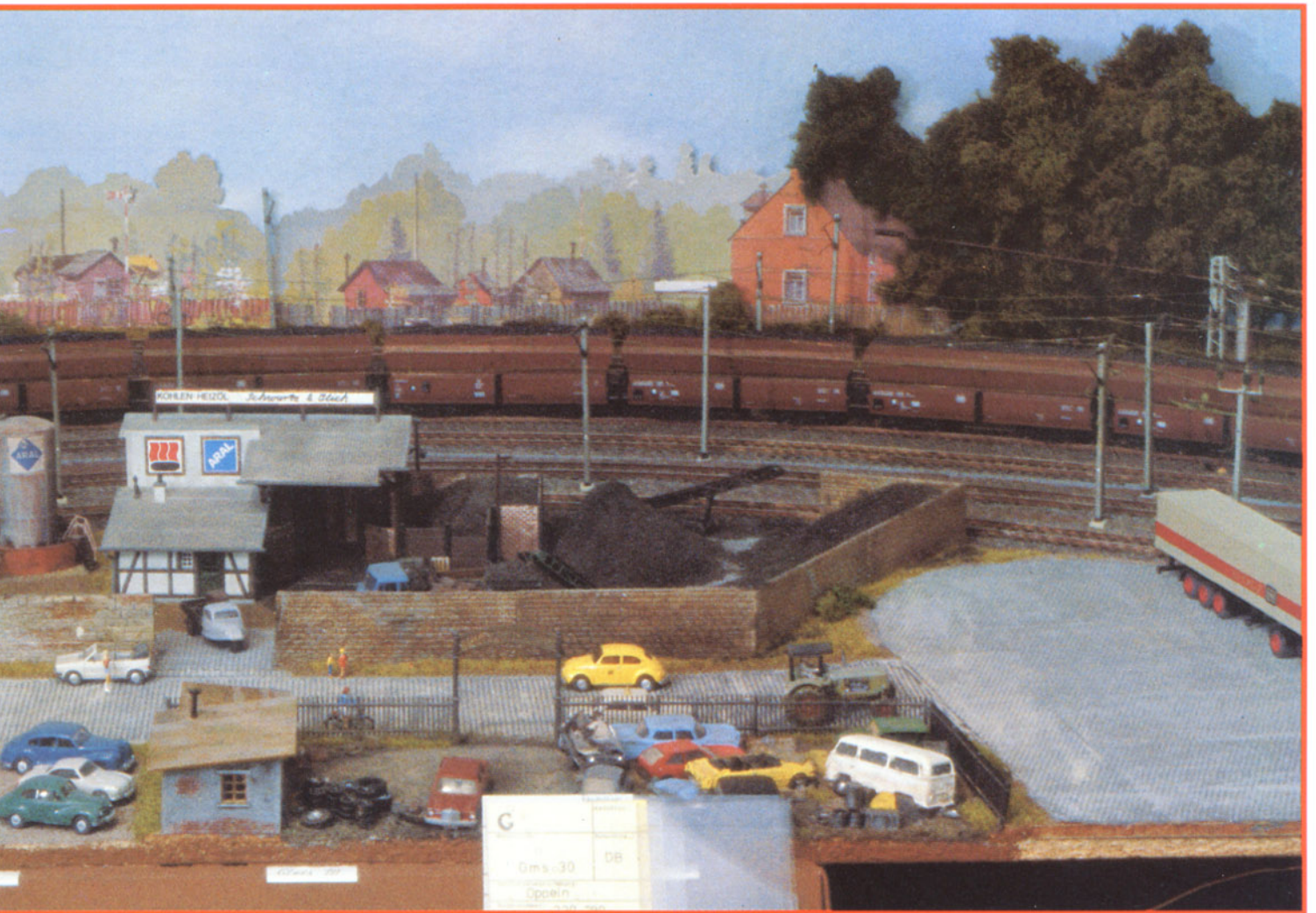
Bild 19: Eine 44er mit Ölhauptfeuerung hat einen aus Fad-Wagen gebildeten Ganzzug am Haken. Die Wagen sind kurzgekuppelt.

werden von den ölgefeuerten Dampflokomotiven der Baureihe 44 gezogen, Kesselwagenzüge mit über 20 Vierachsern warten auf ihren Einsatz, ein moderner Intercity mit 10 maßstäblichen Reisezugwagen bereichert das Bild. Die längste Garnitur bildet

ein Güterzug, der planmäßig von einer Elektrolokomotive der Baureihe 194 gezogen wird – er mißt fast 5 (!) Meter. Vor der Elektrifizierung der (Modell-)Strecke konnte man oft siebenteilige Garnituren des VT 11.5 "planmäßig" im Einsatz beobachten. Wie

Bild 18: Neben dem ohnehin schon langen Dg hat die 151 noch eine schadhafte Schwesterlokomotive im Schlepp.





schon beim Vorbild, verkehren sie aber nun auch beim Modell "nur" noch als Reisebüro-Sonderzüge, ohne deshalb jedoch an Attraktivität eingebüßt zu haben. Die Nebenbahn war früher eine Domäne der "Uerdinger Schienenbusse", doch werden sie – wie

beim Vorbild – allmählich durch modernere Fahrzeuge verdrängt. Ein selbstgebautes Gleisbildstellpult erlaubt einen sicheren Betrieb. Der in Abschnitte unterteilte Schattenbahnhof wird im Blocksystem geschaltet. Die Strecken-

gleise haben Markierungen, die rot bzw. weiß ausgeleuchtet sind. Alle Abstellabschnitte sind mit roten und grünen LEDs versehen, die eine optische Frei- oder Besetzung geben.

Bild 20: Schrottplatz und Kohlenhandlung tragen mit zu einer realistischen Gestaltung der näheren Umgebung der Gleisanlagen bei.



Geländegestaltung

Der Rahmen der nicht transportablen Anlage ruht auf kräftigen Holzstützen. Auf der ausgesägten und vorbereiteten 16 mm starken Gleistrasse wurden die Gleise in der bereits ausführlich im Eisenbahn-Journal beschriebenen Weißbleim-Wasser-Spülmittel-Methode eingeschottert. Das dafür notwendige Schottermaterial kommt aus dem Lieferprogramm von Preiser. Nach dem Einschottern sind die Schienenprofile in vorbildlichem Rostbraun eingefärbt worden. Auch die Schwellen zeigen deutliche Betriebsspuren.

Um den tragenden Untergrund für die Landschaftsgestaltung noch besser zu stabilisieren, wurde das Rahmengerüst zusätzlich mit Spanten verstärkt. Die Zwischenräume sind mit Hartfaserstreifen abgedeckt, auf die dann ein Sägemehl-Weißbleim-Brei aufgetragen wurde. Nach dem Trocknen ähnelt die Landschaftsunterlage einer durchgehenden Spanplatte.

Diese Methode ist zwar im Vergleich zum unkomplizierteren Überspannen mit Fliegengitter reichlich aufwendig, sichert allerdings die spätere Bearbeitungsfestigkeit ganz erheblich. Spätestens beim "Aufforsten" wird man die Stabilität des Untergrundes sehr schätzen. Die Bäume müssen nicht auf die fertige Anlage nur aufgesetzt werden, sondern können durch gebohrte "Pflanzlöcher" sturmfest eingesetzt werden.

Bei einer so ausgedehnten Bewaldung, wie sie die Anlage von Herrn Dudler aufweist, greift ein Modellbahner sicherlich gerne auf die Mithilfe auch von weniger geübten Bast-

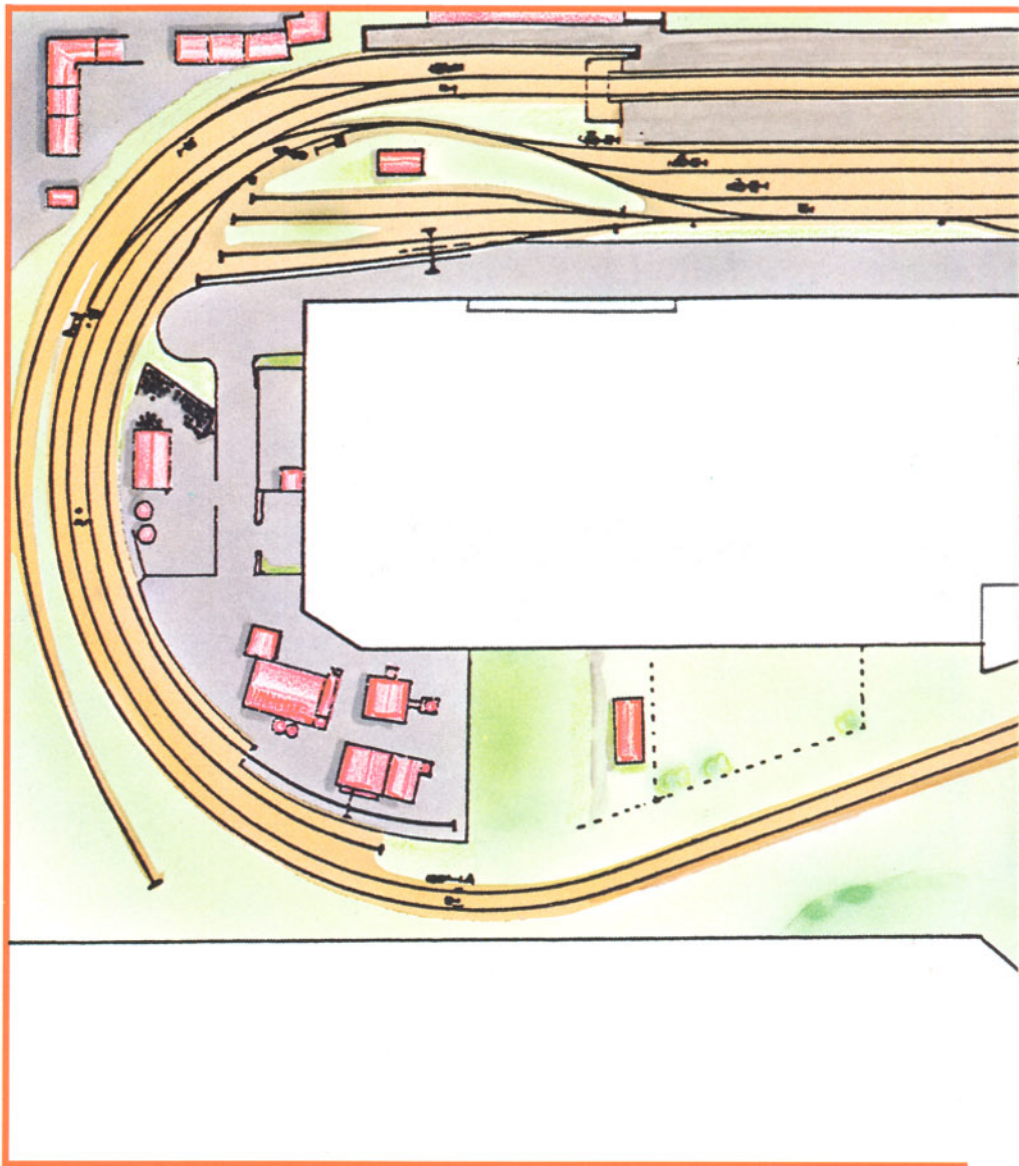
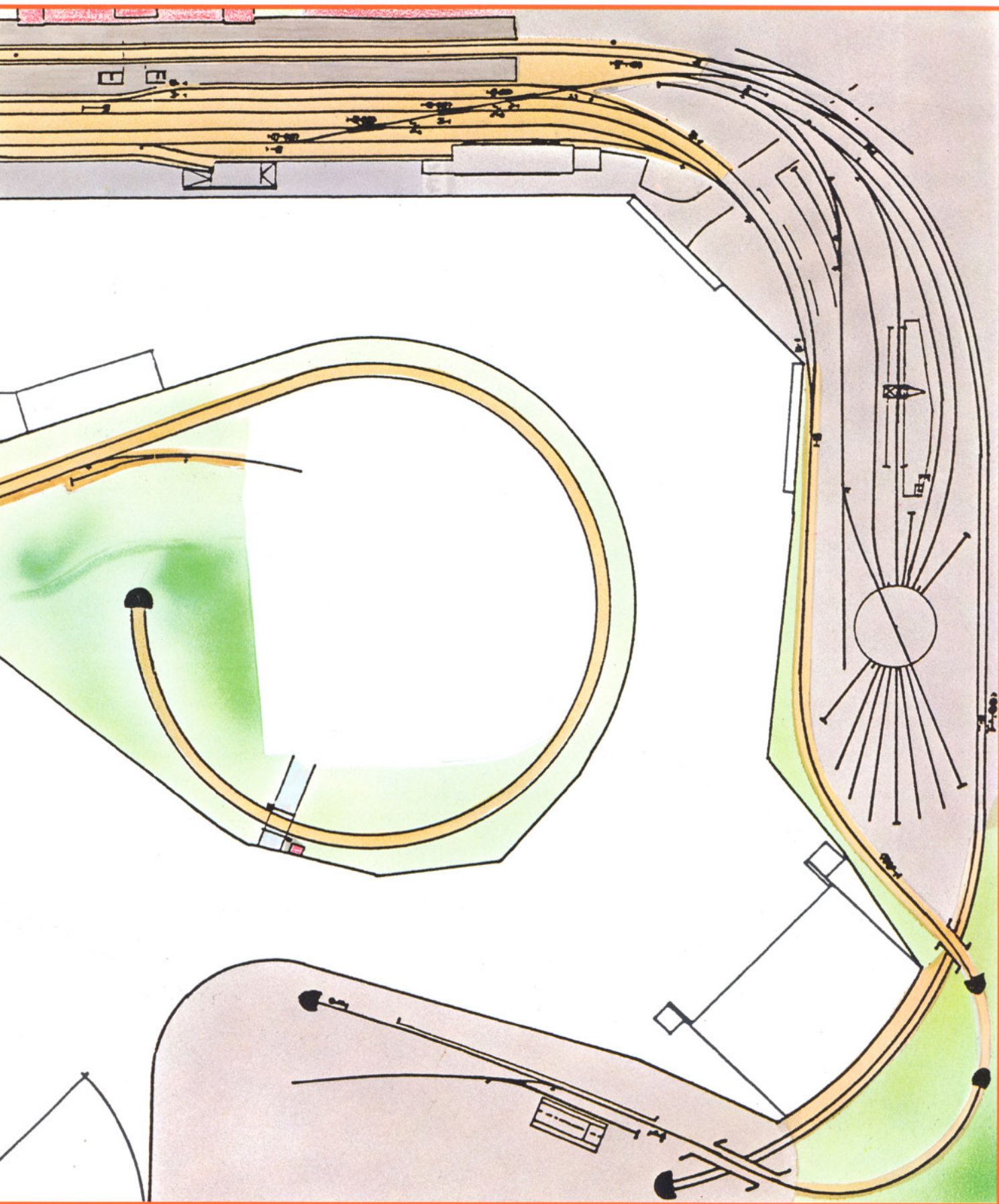


Bild 21: Gleisplan der Anlage von Herrn Dudler (1 : 20). Der farblich nicht ausgelegte Teil bedarf noch der Fertigstellung.

Bild 22: Der Bahnhof Hennen vor der Elektrifizierung. Die Gebäude sind alle im Halbre relief aufgestellt worden und täuschen mit der hervorragend gestalteten Hintergrundkulisse erstaunliche Raumtiefe vor. Der neben dem Gittermast stehende Laubbaum wurde von Herrn Jerusalem gefertigt.





lern zurück. Unter Anleitung entstanden durch Familienmitglieder insgesamt mehr als 200 Bäume aus Rainfarn und Islandmoos, die sich nun als Waldstück am "Börstinger Tunnel" recht dekorativ ausnehmen. Zur Nachbildung von Graslandschaften wurden neben elektrostatisch aufgetragenen Grasfasern (Noch, Heki) auch die vielfälti-

gen Produkte von Woodland Scenics eingesetzt. Hier kommt es besonders auf den ausgewogenen farblichen Gesamteindruck an. Alle Stützmauern und Tunnelportale entstanden aus handelsüblichen Mauersteinfohlen und Platten. Sie wurden je nach Bedarf zurechtgeschnitten und eingepaßt. Feiner Modellgips, Stechbeitel, Japanspachteln in

verschiedenen Größen und ein Bastelmesser – das ist die Ausrüstung, die Herr Dudler für die Gestaltung der Felsen auf seiner Anlage benötigt hat. Aufgrund der flachen Modelllandschaft rund um Hennen war die Gestaltung der Felsen einigermaßen einfach, da in dieser Gegend nur kleine Felspartien anzutreffen sind.



Bild 23: Die Elektrifizierungsarbeiten sind hier schon abgeschlossen worden. Gut zu erkennen sind die Quertragwerke, die mehrgleisige Streckenabschnitte überspannen.

Die Bauwerke wurden fast ausnahmslos aus Kunststoff-Bausätzen gefertigt. Lediglich das Stellwerk "Hw", das Postgebäude und das Clubheim des Henner Gebrauchshunde-

vereins e.V. sind tatsächlich existierenden Gebäuden nachempfunden worden. Durch eine farbliche Nachbehandlung wurde der optische Gesamteindruck der Bebauung

wesentlich verbessert. Eine zusätzliche Verbesserung stellt die elektrische Beleuchtung der Häuser und der Bahnsteige dar. Die Bahnsteiglampen entstanden im Eigenbau,

Bild 24: Das Stellwerk "Hennen West" entstand im Eigenbau. In der Häuserzeile fällt gerade ein Haus der "Spitzhacke" zum Opfer.





Bild 25: Ein ET 85 ist im Bahnhofsbereich abgestellt worden. Die Kombination von Gebäuden und Merz-Vario-Modulen ist auch hier überzeugend gelungen.

wozu vornehmlich 1,5 mm starkes Messingrohr Verwendung fand. Für die Bahnsteigbeleuchtung wurden insgesamt rund 60 Mini-Lampen angeschlossen.

Die ausgezeichnete Hintergrundgestaltung bewerkstelligte Herr Dudler mit Hilfe von Merz-Vario-Modul-Hintergrundkulissen von MZZ. Auf den ebenfalls von MZZ stammenden Wolkenhimmel aufgeklebt, täuschen sie eine beachtliche räumliche Tiefe vor und bilden einen glaubhaften Anlagenabschluß.

Die elektrische Fahrleitung

Im Jahr 1950 entwickelte die Deutsche Bundesbahn unter Zugrundelegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h die Fahrleitung der Bauart Re 160. Das dazu erforderliche Kettenwerk, bestehend aus dem Fahrdraht, dem Tragseil und den sich dazwischen befindlichen Hängern sowie dem Y-Beiseil, das bei dieser Fahrleitung 12 m lang ist, sind für diese Geschwindigkeit ausgelegt. Die Systemhöhe – das ist

der Abstand zwischen den Stützpunkten und dem höchsten Befestigungspunkt am Ausleger – beträgt 180 cm und die Spannweite, je nach Gleisradius, zwischen 80 und 42,5 m (Spannweite = Entfernung zweier Stützpunkte zwischen zwei aufeinanderfolgenden Masten). Herr Dudler hat die Hauptstrecke seiner Modellanlage mit dieser Fahrleitung ausgerüstet.

Natürlich können beim Modell nicht alle Vorbildmaße hundertprozentig umgesetzt werden. Dies gilt besonders für die Stärke des zu wählenden Fahrdrahtes, die Hänger, das Tragseil und auch für das Y-Beiseil.

Bild 26: Ein VT 11.5 als Sonderzug wird in Kürze den Bahnhof Hennen durchfahren. Im Vordergrund ist eine Köf abgestellt (Modelle: Roco).





Bild 27: Das Postamt ist dem Originalgebäude in Osnabrück nachempfunden und hat nur eine Tiefe von 50 mm.

Kompromisse sind dabei bis zu einem gewissen Grad unumgänglich; ein später reibungsloser Betrieb entschädigt jedoch für die Zugeständnisse.

Herr Dudler hat für den Bau seiner Fahrleitung auf die Maste aus dem Lieferprogramm von Sommerfeld zurückgegriffen. Das Kettenwerk hingegen entstand im Eigenbau unter Verwendung von 0,5 mm starkem Kupferdraht von Herei. Mittels einer Schablone wurden die Einzelstücke des Kettenwerkes zusammengelötet und dann eingebaut.

Beim Oberleitungsbau hat Herr Dudler berücksichtigt, daß auf geraden zweigleisigen Strecken immer ein Mast mit kurzem Ausleger einem Mast mit langem Ausleger gegenübersteht. Darüberhinaus wechselt die Länge des Auslegers auch bei den nachein-

anderfolgenden Masten, wodurch sich die vorbildgerechte Zickzack-Verspannung ergibt. Bei Verlegung im Gleisbogen werden am inneren Gleisbogen Maste mit langem Ausleger und am äußeren Gleisbogen solche mit kurzem Ausleger angeschraubt. Sinn dieser Anordnung ist es, ein gleichmäßiges Schleifen des Pantographenschleiftelles unter dem Fahrdrabt zu gewährleisten.

Bild 28: Alle Weichen verfügen über Unterflurtriebe. Auch Weichenbegrenzungszeichen hat Herr Dudler nicht vergessen. Der Güterbereich des Bahnhofs Hennen ist wohlproportioniert und ergibt einige abwechslungsreiche Betriebsabläufe.





Bild 29: Sehr dynamisch wirkt auf diesem Foto der VT 11.5 von Roco. Für die Aufnahme wurde ein Weitwinkelobjektiv mit einer Brennweite von 28 mm verwendet.

Bild 30: Ein Elektrotriebwagen der Baureihe ET 85 verläßt den "Börstinger Tunnel". Die Fahrleitung wurde im Tunnel tiefer gelegt, d.h. die Systemhöhe wurde reduziert.





Bild 31: Die Bahnsteige des Bahnhofs Hennen haben eine beachtliche Nutzlänge. Zur besseren Verdeutlichung sind hier fünf maßstäbliche Reisezugwagen abgestellt worden.

Bei Quertragwerken (sie werden bei der Überspannung mehrgleisiger Strecken, besonders im Bahnhofsbereich, verwendet) ist der Einbau etwas aufwendiger. Zuerst werden die Maste aufgestellt, dann die Quertragwerke eingebaut, wobei die Herstellerangaben genau befolgt werden sollten. Danach wird das Kettenwerk verlegt. Die Lage des Fahrdrathes wird entweder durch eine Montagelehre oder Schablone oder durch einen am Fahrdraht anliegenden Pantogra-

phen einer Elektrolokomotive kontrolliert. Zu einer vorbildlichen Fahrleitung gehören natürlich auch noch Nachspannstrecken, Abspannmaste und Endmaste. Bei der, wie von Herrn Dudler verlegten Fahrleitung ist stets eine dreifeldrige Nachspannung einzubauen. Nachspannungen sind zum Ausgleich von Längenveränderungen notwendig. Eine dreifeldrige Nachspannung besteht aus zwei Abspannmasten und zwei Mittelmasten, die je einen Doppelausleger

haben. Nach Fertigstellung wurde die verlegte Fahrleitung noch gekonnt patiniert, was zu einer wesentlichen Verbesserung des optischen Eindruckes beitrug. Obgleich sich Herr Dudler mit seiner Anlage bereits seit 1980 beschäftigt, hat er seine Vorstellungen hinsichtlich endgültiger Gestaltung und technischer Ausstattung noch nicht bis ins letzte Detail verwirklicht. Dies gilt, wie bereits erwähnt, insbesondere für das Bahnbetriebswerk. **W. Dudler**

Bild 32: Die Gleise sind bereits vorbildlich eingeschottert und eingefärbt, nur die Verlegung der Fahrleitung steht noch aus.

Alle Fotos: W. Dudler





Bauen mit Pappmaché

Es gibt mehrere Methoden und unterschiedliche Materialien, um die Modellbahnlandschaft zu formen. Es ist deshalb dem Miniaturbahner völlig selbst überlassen, sich für "seine" Methode und für "sein" Material zu entscheiden. Auf die Möglichkeiten, mit Hilfe von Gips Felsformationen und Landschaften vorbildgerecht nachzugestalten, sind wir bereits in vorausgegangenen Ausgaben des Eisenbahn-Journals ausführlich eingegangen.

Eine Alternative zu Gips als Werkstoff stellt u.a. das altbewährte Pappmaché dar, das man für wenig Geld und mit geringem Aufwand selbst herstellen kann. Es kommt vermutlich nicht von ungefähr, daß die Herstellung von Pappmaché in vielen Fällen Bestandteil des Werkunterrichtes in Grundschulen ist. Da werden Masken geformt und den Figuren für's Puppentheater die unterschiedlichsten Köpfe modelliert. Pappmaché ist eben vielseitig einsetzbar. Warum also nicht auch für die Landschaftsgestaltung auf der Modellbahn, bei der es schon früher als wichtiger Baustoff diente? Wir haben uns dieses Werkstoffes entson-

Bild 1 (oben): Die recht realistische Landschaftsgestaltung wurde durch Pappmaché vorgenommen. Daß auch dieser Werkstoff recht vorbildlich wirkt, beweist unsere Aufnahme eines Geländeausschnittes, der landschaftlich im Jura angesiedelt ist. Ein Museumsfahrzeug (de Dietrich-Triebwagen) aus dem Lieferprogramm von FRAMOS belebt die Szene. **Foto: W. Kosak**

Bild 2 (Mitte links): Einfaches Zeitungspapier, zu etwa handtellergrößen Stücken zerrissen, genügt völlig für die Grundmaterialherstellung. **Foto: K. Heidbreder**

Bild 3: Ist der Eimer zu ungefähr zwei Dritteln mit den zerkleinerten Tageszeitungen gefüllt, wird heißes Wasser daraufgegeben. **Foto: K. Heidbreder**



nen und die Herstellung und Verarbeitung in der Praxis ausprobiert. Fotografen waren dabei mit von der Partie und haben die einzelnen Arbeitsschritte für unsere Leser im Bild festgehalten.

Ein Eimer, Wasser und ein Stapel Tageszeitungen

Um das Ergebnis vorwegzunehmen: Landschaftsgestaltung mit Pappmaché ist eine alte, trotzdem aber immer noch höchst wirkungsvolle Methode. Zur Herstellung dieses Werkstoffes sind nur wenige und ohne besonderen Aufwand zu beschaffende Mittel erforderlich: ein möglichst großer Eimer, ein dicker Stapel Tageszeitungen, heißes Wasser, Tapetenkleister und UHU-Weißleim. Als besondere Dreingabe kann man sich auch noch feinsten Säge- oder Polierstaub bei einer Schreinerei besorgen, aber es geht auch ohne. Auf was man allerdings auf keinen Fall verzichten sollte, das ist eine große Plastikfolie, die für knapp zwei Mark in Hobby- oder Baumärkten erhältlich ist.

Bevor man nämlich mit dem Anrühren des Pappmachés beginnt, sollte man rein vorsorglich im Rahmen der "Arbeitsvorbereitung" den Boden mit dieser Folie auslegen

für den Fall, daß es bei der "Produktion" Pannen geben sollte. Solchermaßen gewappnet, kann's dann unbeschwert losgehen.

Bild 4 (oben): Einen weiteren Geländeausschnitt unseres Versuchsdiormas zeigt diese Abbildung. Durch das enge Tal, gesäumt von schroffen Felsen, führen eine Straße, ein Fluß und eine Bahntrasse.
Foto: J. Giebelhausen

Bild 5: Das zuerst eingeweichte Material, das man etwas "ziehen" läßt, wird nun mit einem Farbmischerstab (Heimwerkerbedarf) und der Bohrmaschine kräftig durchgerührt.
Achtung: Den Rührbehälter fest zwischen beide Füße klemmen und die Bohrmaschine zum Rühren auf die niedrigste Drehzahl schalten.
Foto: K. Heidbreder

Bild 6: So sieht das aufgeweichte, zerkleinerte und durchgemischte Papierrührgut aus und wartet auf weitere Verarbeitung.
Foto: K. Heidbreder



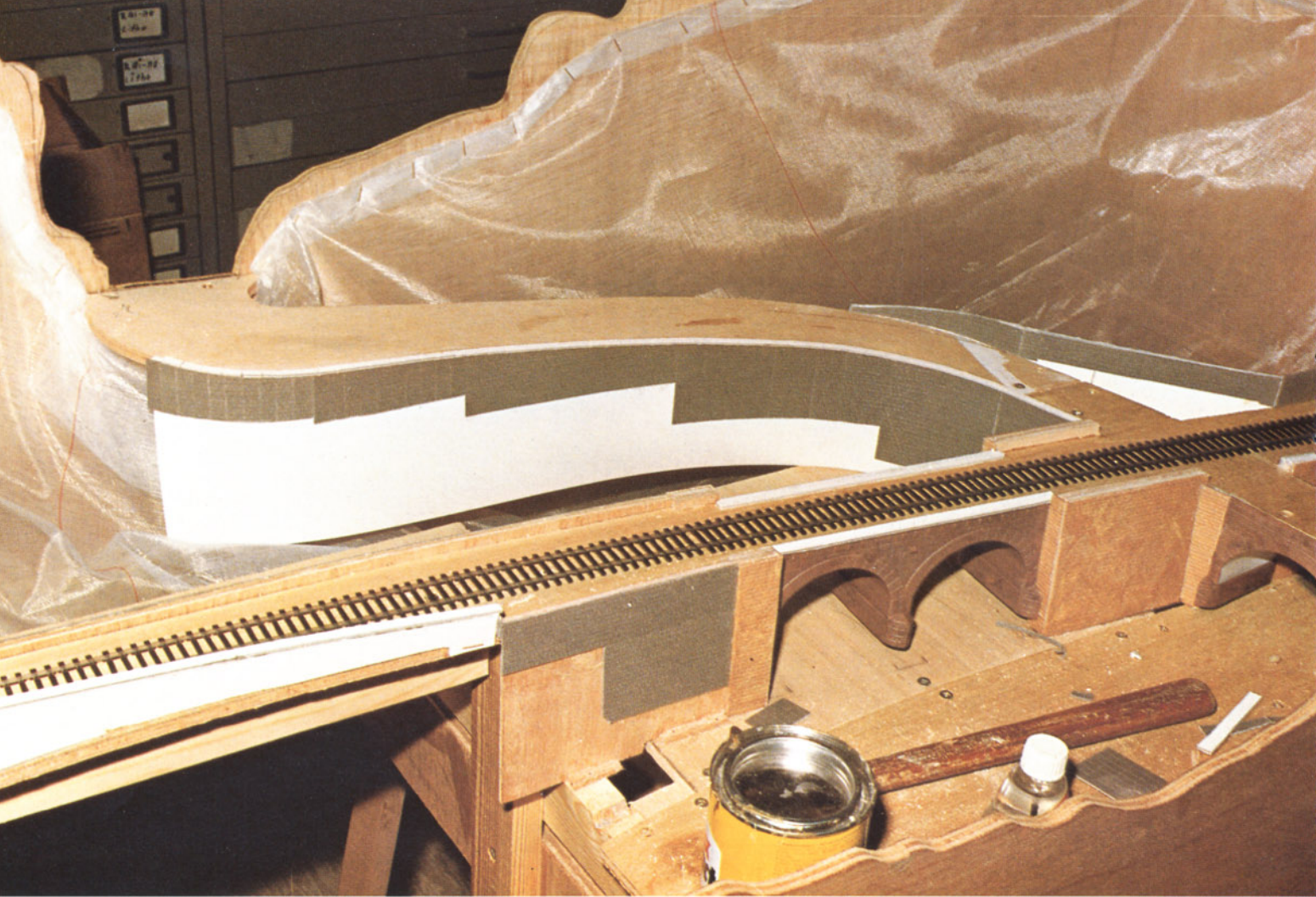


Bild 7: Das Gelände ist zur Aufbringung der Landschaftsgestaltung vorbereitet. Straßen- und Eisenbahntrassen sind verlegt, das Flußbett ist vorbereitet. Ein Gaze-ähnlicher Stoff bedeckt die offenen Zwischenräume.
Foto: L. Fawet

Als erstes sind die Tageszeitungen in viele, etwa handtellergroße Schnipsel zu zerreißen und der Eimer damit Lage um Lage zu füllen. Das Ganze wird dann langsam mit heißem Wasser übergossen. Das Papier saugt sich voll und zersetzt sich langsam. Dadurch gibt es im Eimer unter Umständen wieder Platz, so daß noch etwas "Nachschub" eingefüllt werden kann, bis der Eimer etwa zu zwei Dritteln gefüllt ist. Diese Menge sollte für's erste genügen. Jetzt gießt man noch einmal heißes Wasser auf und be-

deckt dabei das Papier mit einer ungefähr 10 cm hohen Wasserschicht. Damit ist der erste Arbeitsgang abgeschlossen, der Eimerinhalt braucht jetzt etwa 2 – 3 Stunden, um zu quellen. Diese Verschnaufpause hat man sich dann auch redlich verdient. Ist das Papier vollgesogen und das Material in Auflösung begriffen, kann der Herstellungsvorgang fortgesetzt werden. Als erstes ist das ein- und mittlerweile aufgeweichte Gut gründlich durchzurühren. Das läßt sich entweder (etwas mühsam) mit einem kräfti-

gen Holzstecken bewerkstelligen, oder man bedient sich einer Bohrmaschine und eines Mixers, den man in jedem Bau- oder Hobbymarkt kaufen kann. Für unseren Fall sollte der Rührkorb des Mixerstabes etwa einen Durchmesser von ca. 80 mm aufweisen.

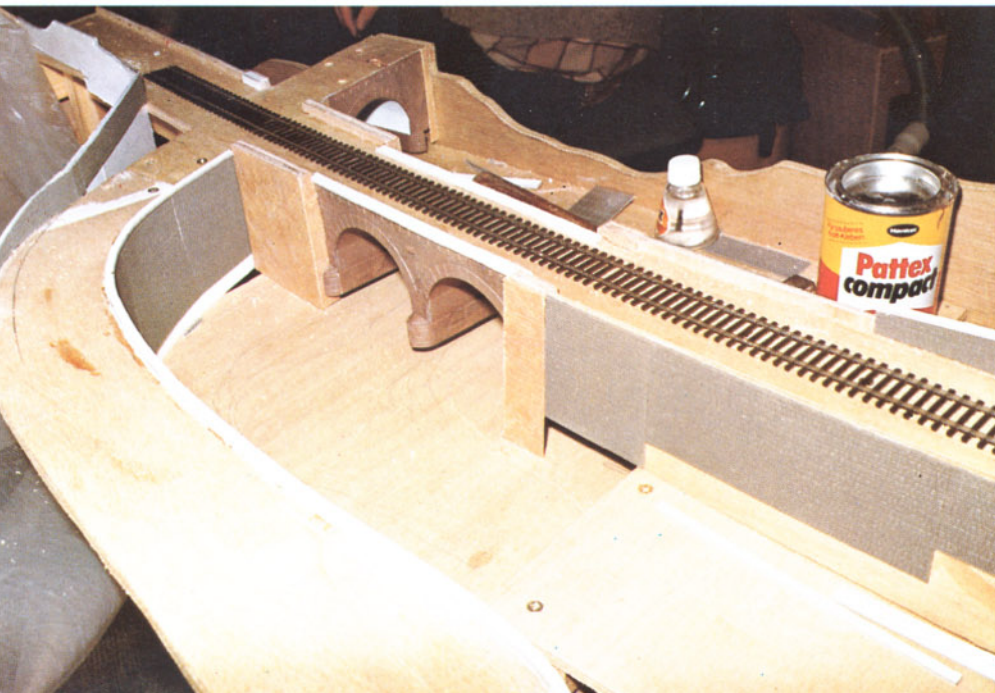
Wichtig ist auch, daß der Eimer beim Verrühren der Papiermasse (durch Bohrmaschine und Mixer) gut auf der vorher auf dem Fußboden ausgebreiteten Plastikfolie festgehalten wird. Am einfachsten ist es, den Eimer hierbei fest zwischen beide Füße zu klemmen, damit er nicht zu tanzen anfängt. Es könnte sonst nämlich sein, daß man die ausgebreitete Plastikfolie zum ersten Mal wirklich zu schätzen weiß ... Auch sollte man nicht unbedingt die beste Hose zu dieser Arbeit tragen. Und noch etwas: Vor Beginn des Rührens unbedingt den "Schlagbohrgang" aus- und die niedrigste Drehzahl der Bohrmaschine einschalten!

Das war der zweite Arbeitsgang. Jetzt hat man sich wieder eine etwa halbstündige Verschnaufpause verdient, während der das Rührgut nochmals quillt.

Hat man auf die eine oder andere Mischmethode schließlich einen gleichmäßig schwarzgrauen Brei erzeugt, wird das eventuell überschüssige Wasser nach einer halben Stunde abgossen. Nun wird der Brei mit einem gesondert zubereiteten Gemisch aus Tapetenkleister, Weißleim und Wasser solange angereichert, bis er eine teigige Konsistenz aufweist.

Die erforderlichen Mengen an Tapetenklei-

Bild 8: Ein Blick in das vorbereitete Flußbett. Die Brückenpfeilerlager hängen hier noch in der Luft, die Zwischenräume werden erst später mit Pappmaché aufgefüllt.
Foto: L. Fawet



ster, Weißleim und Wasser richten sich nach der Füllmenge im Eimer. Hier ein Beispiel: Unser 10 l-Eimer war zu etwa zwei Dritteln mit Papierbrei gefüllt. Zur Anreicherung waren 250 ml Weißleim (das entspricht etwa dem Inhalt einer bis zur Hälfte gefüllten Kaffeedose) und ca. 40 – 50 Gramm Tapetenkleister erforderlich. Kleister und Weißleim werden mit wenig Wasser zu einer nicht zu dünnflüssigen Brühe vermischt und dem Papierbrei zugegeben. Alle Zutaten werden erneut solange kräftig miteinander vermischt, bis alle Flüssigkeit gebunden und ein zäher Teig entstanden ist.

Nun kann man sowohl hinsichtlich der Qualität und als auch der Menge des zu erzeugenden Pappmachés noch ein übriges tun und der Masse etwa 2 – 3 Handvoll des eingangs erwähnten feinen Sägemehles beimischen. Was Sie dann in dem Eimer schließlich vorfinden – das ist das altbewährte und bearbeitungsfreundliche Pappmaché als Ausgangsprodukt für die Landschafts- und Felsgestaltung Ihrer Anlage.

Fels- und Landschaftsbau mit Pappmaché

Der eigentliche Landschaftsuntergrund für den Pappmaché-Auftrag besteht bei unserem Arbeitsbeispiel aus einer stoffähnlichen Gaze, die im Baugewerbe häufig Verwendung findet. Sie wurde an den Gelände- und Bergprofilen sowie am Bahndamm, Flußbett und Straßenrand mit einem "Tacker" angeklammert. Danach bedienen wir uns wieder der bewährten Sprühschaummethode. Da wir diese Methode bereits in einer früheren Journalausgabe beschrieben haben, wollen wir hier nicht weiter darauf eingehen.

Nachdem das geschäumte Gelände gründlich ausgehärtet und zurechtgeschnitten ist, kann mit dem Auftrag des Pappmachés begonnen werden. Hierbei gibt es nichts Besonderes zu berücksichtigen, man sollte nur darauf achten, daß man das Material sparsam verwendet, d.h. nicht zu dick aufträgt, damit nicht gleich wieder neues Pappmaché nachgefertigt werden muß. Gewichts- und dadurch evtl. entstehende spätere Transportprobleme können vernachlässigt werden, da Pappmaché nach dem Trocknen ein relativ geringes Gewicht hat. Der Auftrag erfolgt am besten per Hand, und zwar gibt man jeweils Portionen in Kirschen- oder Pflaumengröße nebeneinander auf das Grundgelände. Drückt man sie dann flach, erhält man schon eine recht realistische Felsstruktur, wie auf Bild 10 zu erkennen ist. Das Pappmaché-Gelände im Vordergrund derselben Abbildung hingegen wurde in größeren Portionen aufgetragen, dann mit der Hand geglättet und mit einem großen, nur

Bild 9: Auf die vorher angetackerte Gaze wird nun Bauschaum aufgesprüht, um dem Geländeuntergrund die nötige Festigkeit zu geben. Nach Abschluß dieser Arbeit muß ein paar Tage gewartet werden, bis das Schaummaterial völlig durchgehärtet ist und – wie auf Bild 10 erkennbar – mit Pappmaché weitergearbeitet werden kann.

Foto: L. Fawet

Bild 10: Hier wird nun in kleineren oder auch größeren Portionen, je nachdem welche Gesteinsformation erreicht werden soll, das Pappmaché auf das vorbereitete "Schaumgelände" aufgetragen. Vorteil des Pappmachés: es fließt nicht und haftet einwandfrei, selbst an steilen Wänden.

Foto: L. Fawet





Bild 11: Bei senkrechten Bergkanten werden Streifen aus fester Wellpappe zur Unterstützung mit "eingemauert".
Foto: L. Fawet



Bild 12: Hier ist der Pappstreifen bereits mit Pappmaché ummantelt. Foto: L. Fawet



Bild 13: Beim Zuschneiden des geschäumten Geländes fallen genügend Schaumreste an, die zur Materialersparnis überall mit "eingemauert" werden können. Foto: K. Heidbreder



Bild 14: Hier wurde im Flußbett ein Stück eingesetzt und mit Pappmaché verschmiert. Foto: K. Heidbreder

Bild 15: Mit der Japanspachtel wird die Struktur noch etwas nachgedrückt. Foto: K. Heidbreder



Bild 16: Der Brückenpfeiler ist nach dem Auffüllen mit Pappmaché nun fest im Boden verankert. Per Hand bzw. mit den Fingern wird das Flußbett geformt. Foto: K. Heidbreder



Bild 17: Mit der senkrecht geführten Japanspachtel wird die typische Jurastruktur in das Pappmaché eingedrückt.
Foto: K. Heidbreder



Bild 18: Das Gestein unter der Brücke wird wieder mit der Spachtelspitze geformt.
Foto: K. Heidbreder



Bild 19: Ein Pappstreifen für die zweite Felsnase wurde eingesteckt und auf die erste noch Material aufgetragen.
Foto: K. Heidbreder



Bild 20: Kleine Zwischenräume, an denen das geschäumte Material noch sichtbar ist, werden mit Pappmaché verstrichen bzw. abgedeckt.
Foto: K. Heidbreder

mit Wasser getränkten Pinsel (es kann auch etwas Uhu-Coll dabei sein) überstrichen und die Oberfläche weiter verfeinert. Um die Haltbarkeit von größeren Felsnasen und Felsvorsprüngen zu verbessern, empfiehlt es sich, Pappkartonstreifen (Bilder 12 und 13) zuzuschneiden und als Stützen mit einzuarbeiten. Nach dem Trocknen ist das Material so "knochenhart", daß eine 100 %ige Stabilität gewährleistet ist. Bei der Bildung von Flußbett-, Bahndamm- und Straßenböschung wurden vor Aufbringung des Pappmachés kleine Bauschaum-Schneidreste, die beim Zuschneiden der Landschaft abgefallen waren, als Füllunterlage für die Modelliermasse verwendet (Bilder 13 und 14).

Bild 21: Hier ist eine ganz andere Bergstruktur in Vorbereitung. Dies wird ein flacherer, mit Terrassen versehener Gebirgsstock.
Foto: K. Heidbreder

Unsere endgültige Felsstruktur wurde folgendermaßen erzielt: Mit einer Japanspachtel (im Farben- und Malereigeschäft erhältlich) wurden Querrillen in den Geländeüberzug gedrückt (siehe Bild 17), durch Eindrücken der Spachtelspitze erhielten die Bodenteile des Flußbettes ihre Form. Da das Material beim Trocknungsvorgang (8 bis 14 Tage je nach Dicke des Materials) schrumpft und die Oberfläche rau wird, sieht das Gelände hinterher recht natürlich aus. Den Rest besorgen dann Farbe und Begrünung. Über diese Feinbehandlung berichten wir jedoch ausführlich in der nächsten Modellbahnausgabe des Eisenbahn-Journals, die im Dezember dieses Jahres ausgeliefert wird. Wie gut fertiges Pappmaché-Gelände aussehen kann, verdeutlichen am besten die Bilder 1, 4, 25 und 26. HM

Bild 22: Das ist die fertig verkleidete Pappmaché-Landschaft mit den verschiedenen, auch beim Vorbild vorkommenden Gebirgsstockformen. Organisch fügen sich Straße und Bahndamm in das Gelände ein.
Foto: K. Heidbreder





Bild 23: Blick in das Flußtal. Einen ähnlichen Bildausschnitt, allerdings in fertigem Zustand, zeigt auch Abbildung 1. Foto: K. Heidbreder

Bild 24: Je nach gewünschter Gesteinsstruktur kann, mit der Japanspachtel eine Maserung in den Felsen eingebracht werden, oder – wie bei Kalkstein und ähnlichen Felsen – eine glattere Oberfläche durch Überpinseln mit einem Wasser-Weißbleimischung erzielt werden. Foto: K. Heidbreder



Bild 25: Nach der Begrünung sieht das aus Pappmaché entstandene Kunstgebirge sehr realistisch aus. Foto: W. Kosak

Bild 26: Eine Kibri-Brücke wurde als Flußbrücke in das Diorama eingebaut. Für die Straßenstützmauer wurden Kibri-Mauerplattenimitationen verwendet. Durch eine entsprechende Begrünung wirkt das gesamte Gelände mit dem Flußtal nun sehr harmonisch. Der durch Gießharz entstandene Fluß ist glasklar. Foto: W. Kosak





Bild 1: Ein Bild aus besseren Tagen: Sonne über'm Schotterwerk Steining, das auf halbem Weg zwischen Altendorfen und Eichenholzen liegt, ...

Wie die Eisenbahn nach Eichenholzen kam

Teil 2



Am Tag, als für den Trassenbau der große Regen kam, da sah der Steining, wie seine Felle endgültig die Sulzach runterschwimmen. Hatte schon der strenge Winter jeglichen Baufortschritt an der Lokalbahn vom Marktflecken Altendorfen nach Eichenholzen im wahrsten Sinn des Wortes

auf Eis gelegt, so sorgte nun das ansonsten liebliche Flößchen – nach wochenlangen sintflutartigen Regenfälle zum reißenden Wildwasser angeschwollen – für knietiefen Morast entlang der Baustelle. Duster wie die dunklen Regenwolken, die der Westwind unablässig von Altendorfen

her talaufwärts schob, waren auch die Visionen, die den Alleininhaber der auf halbem Wege zwischen Altendorfen und Eichenholzen gelegenen 'Kalksteinwerke Steining' plagten. "Heuer", jammerte er jedem vor, der es hören wollte oder nicht – "geht's mir wieder schrecklich naß 'rein". Zu jenen, die es nicht mehr hören wollten, zählten zweifellos die Stammtischbrüder im Eichenholzer Wirtshaus 'Zur Post'. "Schuld bist selber", fiel Bürgermeister Veldensteiner eines Abends dem Steining grob in's Wort, "also hör' auf mit deim' Gewusel, du Ruach". Der Vorwurf ausgeprägter Raffgier kam nicht ganz von ungefähr: "Oder moanst vielleicht, mir wüßten nimmer", ließ sich der Amtsrat Schimmelpfeng vernehmen, "wia du zum Alleininhaber von deim Kalkstein-Saftladen worden bist?" Das saß. Wie ein begossener Pudel, rot bis über beide Ohren, hockte der Steining daraufhin stumm in seiner Ecke. Vor lauter Verlegenheit griff er nach dem Maßkrug und schüttete dessen Inhalt in sich hinein. Der Wirt eilte bereits mit einer frischen Maß von der Theke herbei und stellte den Krug mit einem aufmunternden Nicken vor den "geknickten" Wastl auf den Tisch.

Da nun schon einmal die Fortsetzung des Dialogs am Stammtisch in der gewohnten Atmosphäre auserlesener Höflichkeit und

Bild 2: ...läßt auch den wohlgenährten Firmenchef und Alleininhaber der "Kalksteinwerke Steining" strahlen.





Bild 3: Mit dem großen Regen kam auch die Rezession: Je stärker der Fluß anschwellt...

gegenseitigen Respekts angebracht schien, holte jetzt der Steinger gleich zum verbalen Rundschlag aus: "Du, mein lieber Herr Bürgermeister, bist aa bloß neidig auf meine unternehmerischen Fähigkeiten. Im-

merhin", der Steinger holte dabei tief Luft und verfiel vor lauter Aufregung gleich ins Schriftdeutsch, "ist es mir gelungen, den bankrotten Betrieb meines Bruders zu sanieren. Und im übrigen bin ich's jetzt leid" , fuhr

er fort, "meine kostbare Zeit an so ein Gschwerl zu verschwenden, wie ihr es seid" . Sprach's, stand auf und ging zur Tür. Der weite Weg durch Regen und Sturm hinaus zum Kieswerk verhalf ihm rasch zu er-

Bild 4:...desto ausgeprägter fiel die Ebbe im Portemonnaie des Schotterwerkseigentümers aus. Die private Schmalspurbahn des Herrn Steinger hat freilich auch ihren Teil zur knappen Firmenkasse beigetragen.

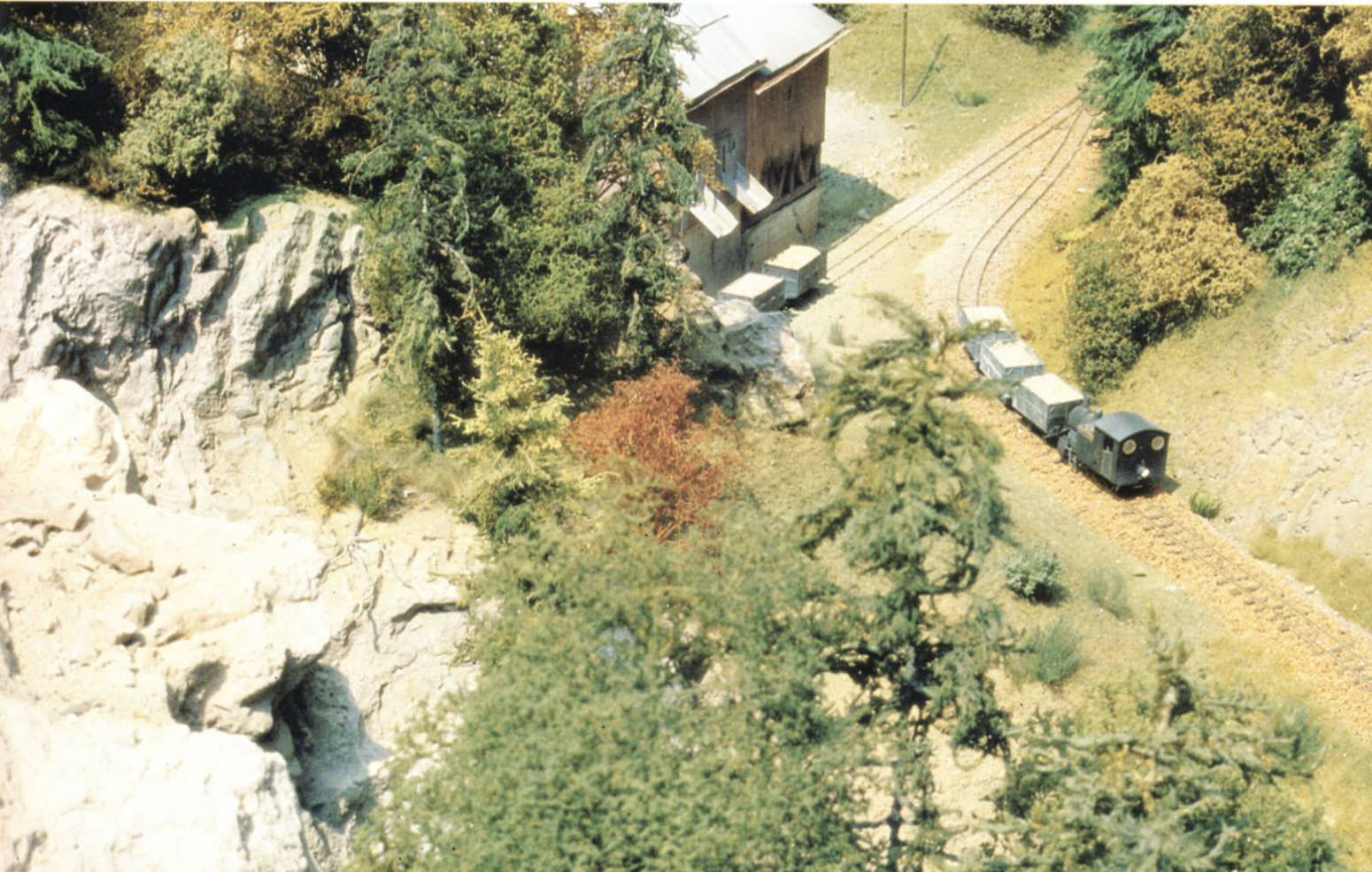




Bild 5: Kein Wunder, wenn der Pleitegeier über den Steininger-Werken kreist: Der Bau einer derart luxuriösen Steinbogenbrücke für die schmalspurige Werksbahn grenzt an pure Geldverschwendung.

Bild 7 (rechte Seite): Einziger Vorteil des snobistischen Bauwerks: Für "Portraitaufnahmen" der kleinen Krauss-Industrielok stellt die Brücke einen dekorativen Rahmen dar.

Bild 6 : Die großzügige steinerne Bogenbrücke, die die Sulzach überspannt von oben aus betrachtet.







staunlich klarem Denkvermögen. Mag sein, sinnierte er, daß andere den Besitzerwechsel im Hause Steiningger für nicht ganz so elegant halten mögen wie du selbst, lieber

Wastl. Aber die Firma war 'fertig' gewesen, das letzte Kapital in Spirituosen umgesetzt. Schließlich hatte ja der Bruder selbst über den großen Teich auswandern wollen. Da

hätte jeder andere auch auf die Idee kommen können, ihm die Reise zu bezahlen und die zahllosen Gläubiger mit einem 20-Prozent-Vergleich abzuspeisen.





Bild 10: Doch seit die Sonne wieder lacht, hat auch der Steinger gut lachen, denn die zur Baustelle rollenden Schotterzüge lassen den Steinger gut verdienen.

Bild 8 (linke Seite oben): "Unrecht Gut", sagen die Eichenholzener, "gedeiht nicht". Das reichlich ramponierte Werksgebäude vom Steinger Wastl ...

Bild 9 (linke Seite unten): ...beweist, daß an diesem Spruch was Wahres dran sein muß.

Bild 11: Sollte sich der Gewinn reichlich ausnehmen, so könnte vielleicht auch das recht ärmliche Gebäude neue Bauaktivitäten erleben.





◀ **Bild 12:** In wahrlich beneidenswerter Lage liegt das Schotterwerk vom Steininger Wastl inmitten wildromantischer Landschaft.



◀ **Bild 13:** Im letzten Abendlicht rollt die kleine Werkslok mit einem Schotterzug über die Brücke.

Bild 14 (rechte Seite links oben): Bis in die späten Abendstunden dampft die Schmalspurlokomotive mit ihrem Schotterzug zwischen der Baustelle und dem Schotterwerk hin und her.

Bild 15 (rechte Seite rechts oben): Gar nicht gut zu sprechen ist der Steininger auf den sich oft wild gebärdenden Fluß, hat er ihn doch nach heftigen und langanhaltenden Regenfällen anstelle von reichlich Geld nur mit Wasser überschwemmt.

Bild 16 (rechte Seite links unten): Auch der Lokführer auf der kleinen Dampflok erfreut sich sichtlich seiner Arbeit, die er in toller Landschaft und dazu noch bei Sonnenschein leistet.

Bild 17 (rechte Seite rechts unten): Der Steininger hingegen, von dem doch noch eingetretenen lohnenden Geschäft ganz verzückt, lehnt in der Sonne und sinniert bereits über weitere gewinnträchtige Aktionen.

Wahrscheinlich wäre dem Wastl damals dieser Einfall gar nicht so genial erschienen, hätten ihm nicht amtlicherseits gut unterrichtete Kreise rechtzeitig das Bahnprojekt – noch lange vor der Eingabe an den Prinzregenten – gesteckt. 'Die Bahn braucht Kalksteinschotter', hatte der Steininger messerscharf kombiniert, 'und ich brauch' Geld. Also kriegt die Bahn den Schotter von mir – und ich den Diridari von der Bahn'. Gemäß der durchaus geläufigen Erkenntnis, daß 'gut fahren' erst einmal 'gut schmieren' voraussetzt, hatte sich die Verwirklichung seiner Pläne im vorigen Sommer recht gut angelassen. Prompt durften die Kalksteinwerke Steininger den Schotter für die neue Bahnlinie liefern, deren Bau bis dahin recht zügig vorankam. Und was noch schöner war: Sicherlich – so hatte ihm sein Informant zu verstehen gegeben – werde sich in nächster Zukunft im Raum Altdorf noch allerhand in punkto Bahnbau tun. Unter gewissen Voraussetzungen würde er schon dafür sorgen, daß auch dabei Kalksteinschotter aus dem Steiningerwerk Verwendung fände. Bei diesem Gedanken – noch gut eine Stunde Fußwegs von zu Hause entfernt – überfiel den Steininger erneut der Katzenjammer. Natürlich hatte er angesichts der zu erwartenden Hochkonjunktur kräftig investiert. Zu kräftig, wie es schien: "Wenn ich mir bloß den depperten Gleisanschluß gespart hätte", stöhnte der gebeutelte Kalksteinlieferant vor sich hin.

Damit den Bahnarbeitern auf gar keinen Fall auch nur einen Moment lang der Schotter ausgehen konnte, hatte der Steininger die Baustelle durch eine Schmalspurstrecke direkt mit seinem Werk verbinden lassen. Da ja die allenthalben entstehenden Lokalbahnstrecken in den nächsten Jahren den "warmen Regen" erst noch bringen würden, hatte er bei der Trassierung seiner Schmalspurbahn weder Kosten noch Mühen gescheut. Schließlich war er damit zugleich auch stolzer Eigentümer eines Gleisanschlusses an die künftige Lokalbahnlinie Altdorf – Eichenholzen. Allein die steinerne Bogenbrücke über die Sulzach schlug mit einer schwindelerregenden Summe zu Buche, und er saß derweilen auf seinen Schotterhalden, während es fortwährend wie aus Kübeln weitergoß. Den 'warmen Regen' hatte sich der Steininger so wahrlich nicht vorgestellt.

Die Bahnarbeiter plagten derweilen andere Sorgen. Auch ihnen hatte der große Regen einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht. Schien es zunächst, als schritten die Bauarbeiten an dem im Herbst 1905 begonnenen Tunnel-Durchstich recht zügig fort (dafür hatten ein paar warme Vorfrühlings-tage gesorgt), so bereitete ein Erdbeben in der provisorisch abgestützten Tunnelröhre und der Einbruch gewaltiger Wassermassen den Hoffnungen ein jähes Ende. Die Hoffnung aller Beteiligten richtete sich auf den Siebenschläfertag Ende Juni, der – einer alten Bauernregel zufolge – das Wetter für die nächsten vier Wochen bestimmte. Vielleicht würde der Dauerregen bis dahin einem strahlend blauen Himmel weichen. Dann könnte die für den Spätherbst geplante feierliche Eröffnung der Strecke möglicherweise wie vorgesehen über die Bühne gehen ... und der Steininger seine Schäfchen doch noch ins Trockene bringen.

W. Kosak





Bild 18: Reine Nervensache: Oberhalb des Wasserfalls führt diese Hängebrücke über den Fluß.

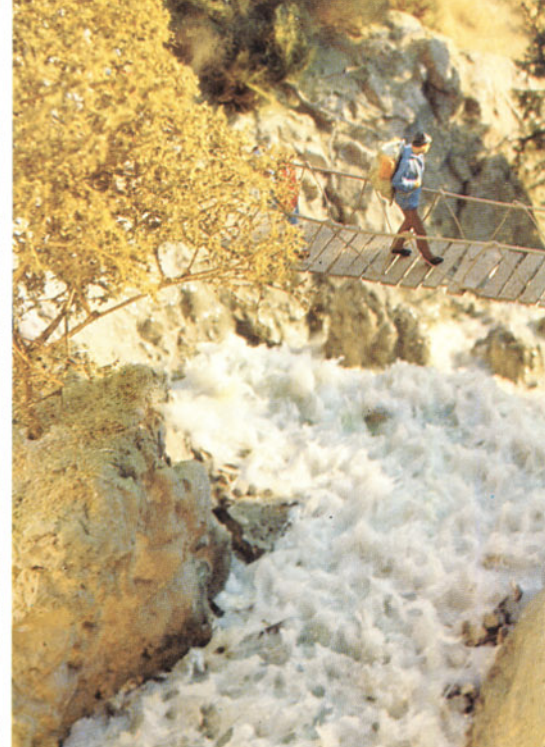


Bild 21: Tosend stürzt der sonst eigentlich sanft plätschernde Fluß nach den schweren Regenfällen zu Tale.



Bild 19: Stets wenn es gilt die Werkslok umzusetzen, wird dem Steinger klar, daß die Planung der Gleisanlage des Anschlusses nicht unbedingt das Prädikat "genial" verdient.

Bild 20: Die Gegend rund ums Schotterwerk zählt zu den beliebtesten Ausflugszielen der Eichenholzener Wanderer.



Bild 22: Von unten – mit Weitwinkel-Optik aufgenommen – wirkt der "Steinger-Viadukt" besonders imposant.

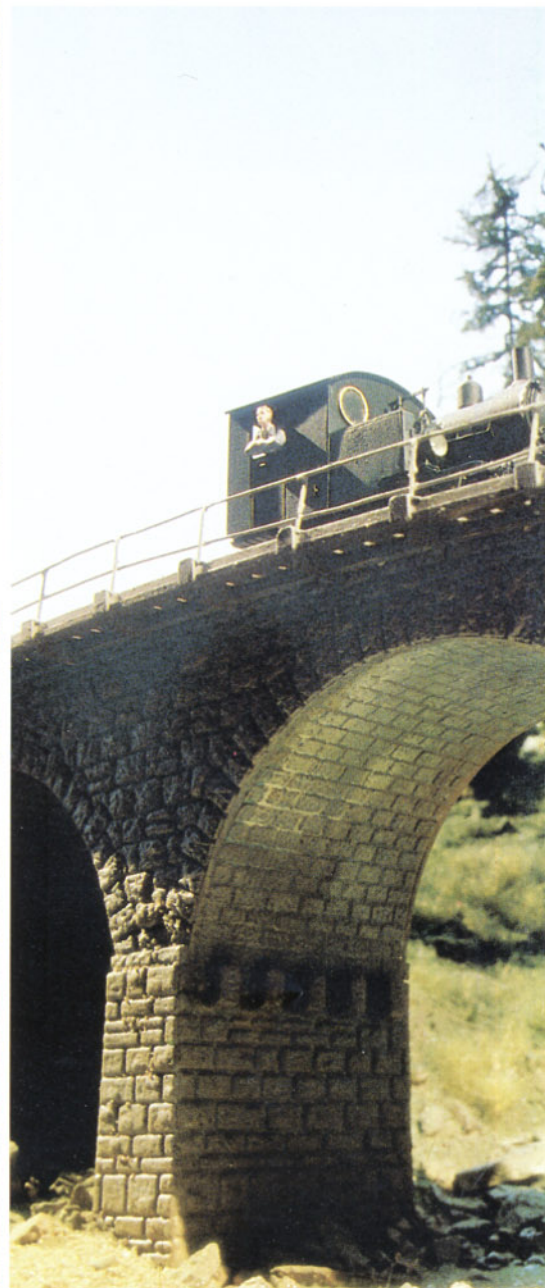
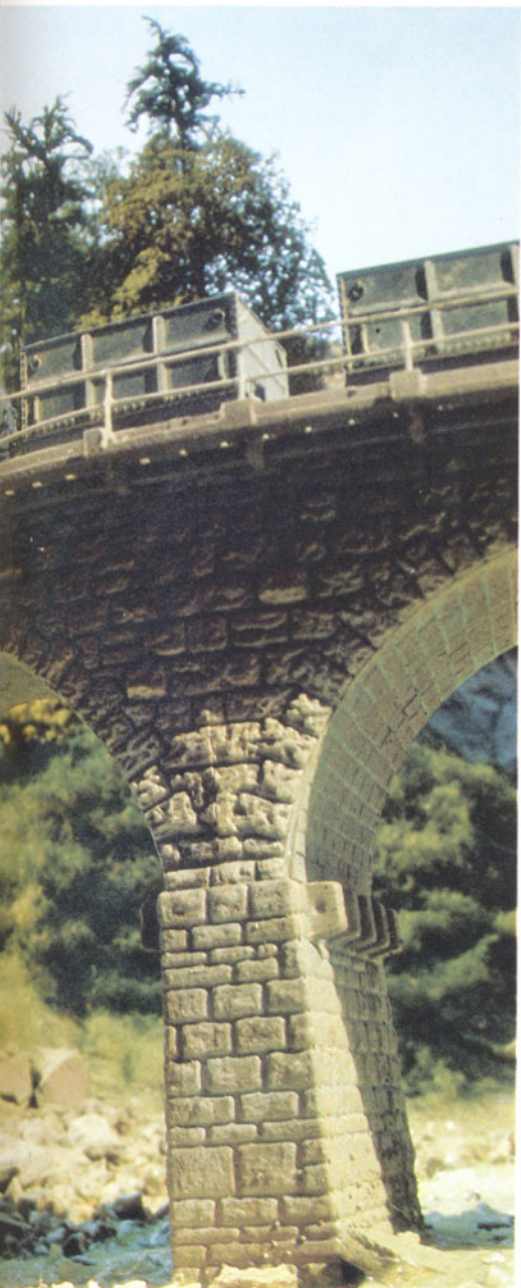




Bild 23 (rechts oben): Wenn der Steiniger zum Stamm-tisch geht, läßt er alle Türen offen. Kein Wunder: Bisher hat die kostenintensive Werksbahn schon dafür gesorgt, daß für Gläubiger dort nichts zu holen war.

Bild 24: Sollte das gute Wetter halten, stünde auch der für den Spätherbst geplanten feierlichen Eröffnung der Strecke nach Eichenholzen nichts mehr im Wege.
Diorama: Deininger, Fotos: W. Kosak





Alles über Modell-Laubbäume

1. Teil

Schöne Miniaturbäume lassen Industrie und Kleinserienhersteller mittlerweile wahrhaft zur Genüge wachsen. Dennoch birgt der Versuch, damit ausgedehnte Wälder anzulegen, für die Modell-Bahnverwaltungen allemal zwei Haken: Entweder reißt der Forst ein gewaltiges Loch in den Freizeit-Etat, oder aber der Zimmer-Eisenbahner

sitzt für das nächste Dutzend Jahre ausschließlich über der Montage von Baumsätzen. Schnell, preiswert und dennoch wirkungsvoll lautet daher die Devise für Wälder nach dem Do-it-yourself-Verfahren. Hierfür gibt es einige sehr geeignete Methoden und Rezepte. Welche Verfahren für die Herstellung von Nadelbäumen geeignet sind,

haben wir Ihnen bereits an mehreren Beispielen aufgezeigt. Viele der dort beschriebenen Arbeitsschritte treffen auch für die Herstellung von Laubbäumen zu. Dies gilt insbesondere für die Entwicklung der Stämme. Anders wird es dann, wenn es um die Äste, die Baumkronen und vor allem um die Beflockung geht. Da bieten sich für Laub-





Bild 1: Romantische Aufnahme eines Baumsortiments, das Herr Jerusalem vollständig in Handarbeit hergestellt hat.
Foto: J. Giebelhausen

Bild 3: Wie eine "Giftküche" sieht Herrn Meiers Arbeitsplatz aus. All diese Ingredienzien und Handwerkszeuge benötigt er als Hilfsmittel bei seiner Arbeit.
Foto: H. Meier

Bild 2: Schaumstoff-Flocken in verschiedenen Farbabstufungen und Flockengrößen, wie sie von Herrn Meier selbst hergestellt werden.
Foto: H. Meier

bäume ganz andere Arbeitsweisen als für die Nadelbäume an. Um Ihnen auch für die Erstellung lichter Buchenhaine oder freistehender Krüppelbirken oder ... oder ... gute Ergebnisse zu sichern, beginnen wir heute unseren, wiederum als Serie vorgesehenen Bericht über die Eigenfertigung von Laubbäumen.

Selbstbau-Bäume: Die Natur hilft mit

Bevor man sich ans Werk macht, ist die Entscheidung über das für die Herstellung geeignete Grundmaterial zu treffen. Fangen wir deshalb mit einem Material an, das wir kostenlos bekommen können, – und zwar von Mutter Natur selbst! Wir müssen nur die Augen aufmachen bei unseren Spaziergängen und Wanderungen. Tatsächlich finden sich in Wiesen, an Waldrändern oder auch an Bahndamm-Randwegen genügend natürliche Pflanzen, die grade so aussehen, als seien sie für den Einsatz auf der Modellbahn eigens geschaffen.

Die Goldrute

Die halbhoch wachsende Staudenpflanze findet sich vorwiegend auf Brachland. Ihre Hauptblütezeit liegt im September. Erntezeit für den Modellbahner: Nach der Blüte, aber vor den Herbststürmen, so lange noch die Blütenreste als Flaum an der Pflanze hängen. Auf diesem Flaum nämlich haftet Beflockungsmaterial sehr gut. Wichtig: Die Stauden müssen bei der 'Ernte' trocken sein.

Die Garbe

Diese wildwachsende Art der Schafgarbe kommt häufig an gleichen Orten wie die Goldrute vor. Da von dieser Pflanze nur die Stengel Verwendung finden, gibt es keine feste 'Erntezeit'.

Die Blütendolde des Spierstrauchs

Auch in diesem Fall sei zum Einsammeln vor den ersten Herbststürmen geraten. Anstelle der Spierstrauch-Dolden lassen sich gegebenenfalls auch Hortensien verwenden.

All diese Pflanzen können – ein wenig Übung vorausgesetzt – schon im Freien auf ihre spätere Form als Baumrohling zugeschnitten werden.

Vom (Natur-)Rohling zum Baum

Kiefern aus Goldrute

Zur Nachbildung dieser hierzulande weitverbreiteten Nadelbaumart bietet sich die Goldrute an: Sie läßt sich mit Hilfe einer Schere schnell in die gewünschte Baumform bringen. Dabei müssen lediglich die Spitze gekappt und Seitentriebe von oben nach unten – oben mehr, unten weniger – gekürzt werden.

Um rationell zu arbeiten, sei empfohlen, stets 10 – 15 Bäume gleichzeitig in Angriff zu nehmen. Den fertig zugeschnittenen Rohlingen steht dann ein Tauchbad in Kleber – 2 Teile Weißleim, 1 Teil Wasser (oder auch Mischungsverhältnis 3 : 2) – bevor. Dieser Klebflüssigkeit wird zusätzlich ein Schuß Abtönfarbe und ein wenig Spülmittel beige-mischt. Nach dem Tauchbad werden die Rohlinge entweder ausgeschüttelt oder auf ein Abtropfgitter gelegt.

Dann geht es weiter mit dem **Beflocken**. Zu diesem Thema hat unser Leser Horst Meier seine eigenen Vorstellungen entwickelt. Grundsätzlich verwendet er zum Beflocken sowohl industriell gefertigtes Schaumstoffmaterial (Heki, Faller, Noch, Woodland Scenics) als auch 'Nadeln' und 'Blattwerk' aus eigener Produktion. Während die in natürlichen Tönen eingefärbten Eigenbau-Flocken vor allem für einzeln wachsende Vordergrundbäume und an exponierter Stelle platzierte Modellgewächse taugen, kommen **Industrieflocken** nur nach fester Rezeptur gemischt zur Anwendung.

Für Tannen und Kiefern sieht das Gemisch beispielsweise wie folgt aus: Heki-Flocken 'Tanne' (Nummer 3397) und 'Rebe' (Nummer 3396) bilden das Beflockungsmaterial für diese Nadelbaum-Arten. 'Waldgrün' entsteht dagegen aus Heki-Belaubungs- und Deko-





Bild 4: Naturprodukte, wie Goldrute, Garbe und Spierstrauch ergeben hervorragende Baumgerüste.

Foto: H. Meier



Bild 5: Etwas Vorarbeit ist notwendig. Die einzelnen Blütendolden werden entsprechend zugeschnitten und eventuell zusätzliche Ästchen werden mit feinem Draht am Stamm festgewickelt.

Foto: H. Meier

Bild 6: Die so zubereiteten Baumrohlinge werden in ein Weißbleim-Gemisch getaucht und zum Abtropfen einige Zeit liegen gelassen.

Foto: H. Meier



Bild 8: Nachdem das Weißbleim-Gemisch abgetropft ist, werden die Rohlinge nun in den unterschiedlichen Flocken gewälzt.

Foto: H. Meier





Bild 7: Ganze Wälder auf der Anlage von Herrn Meier sind auf der Basis von Naturprodukten entstanden.

Foto: H. Meier

Bild 9: Die ersten Bäume sind bereits fertig.

Foto: H. Meier

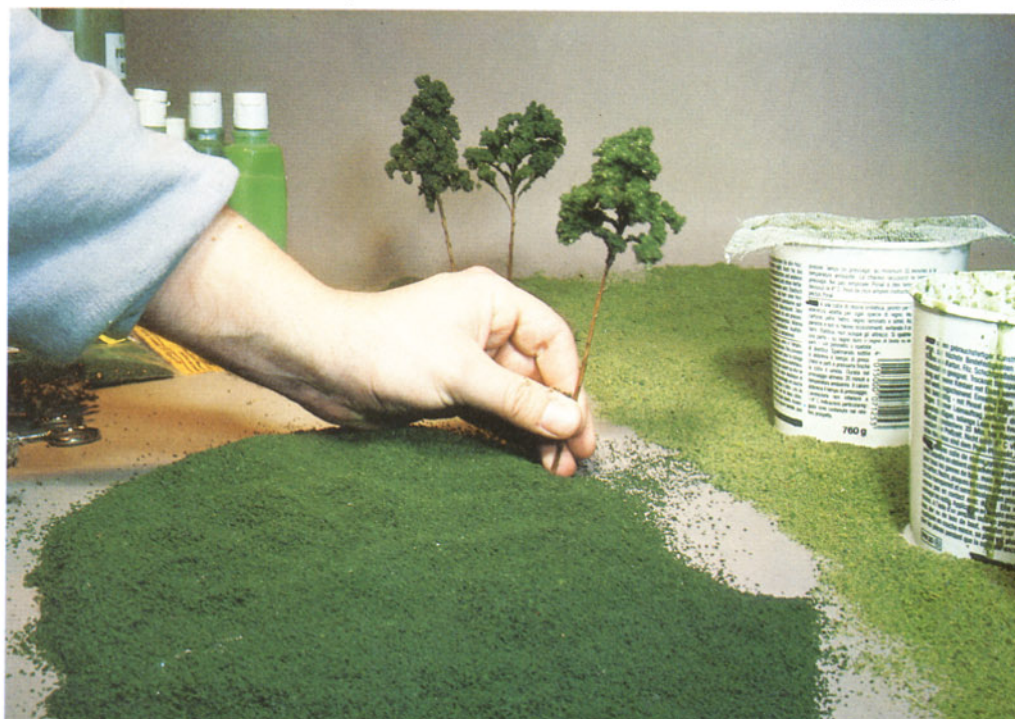




Bild 10: Nun sollen Laubbäume entstehen. Dazu werden längere Staudenrispen verwendet.

Foto: H. Meier



Bild 11: Mit einem Draht werden jetzt noch zusätzliche Ästchen befestigt.

Foto: H. Meier

Bild 12: Zur Verlängerung des Baumstammes wird noch ein von Natur aus hohler Stamm übergesteckt. Foto: H. Meier



flocken Nr. 3394, 3396 und 3385. Beim Mischen finden stets nur Flocken Verwendung, die in Farbton und Helligkeit nicht zu weit auseinanderliegen. Für die Feinabstimmung der Töne sorgen schließlich verschiedenen eingefärbte Klebermischungen.

Die **Eigenbau-Flocken** produziert Herr Meier mit dem Fleischwolf. Er verwendet dazu Schaumstoff-Flocken, die z.B. zum Füllen von Kissen in Baumärkten und Kaufhäusern, in handelsüblichen Mengen abgepackt, zum Preis von etwa 3,- bis 5,- DM angeboten werden. Sind verkrustete Stücke aussortiert, wandert der Rest des Materials in den Fleischwolf.

Vor dem Elektromixer sei bei dieser Gelegenheit gewarnt: Die hohe Mahlgeschwindigkeit führt zu beachtlicher Hitzeentwicklung – und damit anstelle der erhofften Flocken eher zu verschmorten Klumpen.

Das Einfärben der Flocken – Abtönfarbe und Wasser zu gleichen Teilen, das Ganze versetzt mit je einem Spritzer Spiritus und Spülmittel – erfolgt am besten in einer verschließbaren Kaffeedose. Zum Trocknen werden die nun getönten Flocken in einen Pappkarton geschüttet und an die Heizung oder in die Sonne gestellt. Es empfiehlt sich, das Modell-Laub dabei mehrfach zu wenden. Die abgetrockneten Flocken werden dann erneut durch den Fleischwolf gedreht und die gewünschte Flockengröße ausgesiebt. Grundsätzlich gilt: Flocken vor dem 'Feinmahlen' einfärben, Farbmischung aufschreiben. Um Zwischentöne zu erhalten, können Flocken auch in halbfeuchtem Zustand zusammen mit Beflockungsmaterial eines anderen Farbtons durch den Wolf gedreht werden.

Für die dann schließlich folgende **Beflockungsaktion** müssen die zuvor in Klebemischung getauchten Goldruten-Dolden gut abgetropft sein. Um beflockte Bäume festzuhalten, bis die Prozedur bei allen Modellpflanzen eines Arbeitsgangs gelaufen ist, eignet sich am besten ein Stück Styropor, in das die Stengel lediglich eingedrückt werden.

Das **Anpflanzen** der Bäume erfolgt, noch ehe sie ganz durchgetrocknet sind. Stehen sie nämlich im Modellforst eng beieinander, sorgt später der abgetrocknete Klebstoff für zusätzliche Stabilität des gesamten Waldes. 'Pflanzlöcher' entstehen – je nach Landschaftsunterbau – mit Hilfe eines Schaschlikspießes oder eines Vorbohrers.

Laubbäume

Die Goldrute eignet sich auch für die Nachbildung von Laubbäumen recht gut. Im Gegensatz zur Kiefer bilden allerdings in diesem Fall zwei Blütendolden die Grundform. Dazu wird ein Rohling an der Vorderseite, der andere an der Rückseite glattgeschnitten, dann beide aneinander gebunden. Zuvor abgeschnittene Äste oder Spitzen können – je nach gewünschter Baumform – anschließend wieder angesteckt werden, um für mehr Volumen zu sorgen. Zum Anstecken eignet sich am besten 0,3 mm starker Blumendraht.

Als Stamm dient der Stengel der Garbe. Er weist im Innern weiches 'Mark' auf, das sich mit Hilfe eines passenden Drahtstücks herausdrücken läßt. Das so entstandene Rohr wird auf den dünneren Stengel der Goldrute aufgeschoben. Gegebenenfalls sorgt dann

ein wenig Floristenkrepp – aus dem einschlägigen Fachhandel – für realistisch wirkende Rinde am Stamm. Das Beflocken erfolgt nach dem gleichen Verfahren wie bei der Kiefer.

Besonders plastische Wirkung garantiert folgender Kunstgriff: Über den fertig beflockten Baum wird ein Hauch sehr heller Flocken gestreut. Dadurch erscheinen die vorderen Partien heller als weiter hinten gelegenes Blattwerk.

Auch für Laubbäume gilt: Stets mehrere zusammen anfertigen und pflanzen, solange der Kleber noch feucht ist.

Der Modell-Wald

Bei größeren Waldstücken braucht zunächst einmal der Maßstab 1:87 für die Wuchshöhen nicht exakt eingehalten werden. Vielmehr liegt die optimale Höhe der Modell-Waldbäume etwa bei 15 bis 18 cm. Da in der Natur alle Bäume eines Waldstücks meist annähernd gleiche Höhe erreichen, entspricht die Linie der Kronen auch dem Verlauf der Höhenlinien in der Landschaft. Umgekehrt läßt sich im Modell durch gleichmäßigen Verlauf der Kronenhöhe manch unnatürlich wirkender Kompromiß vertuschen – beispielsweise, wenn eine unterirdisch verlegte Trasse unschöne Ausbeulungen in der Landschaftshaut zur Folge hat.

Um realistisch erscheinende Waldränder zu gestalten, genügt eigentlich ein Blick auf's 'große Vorbild': Stets weisen Laub- und Nadelbäume zum Licht hin mehr Äste auf als an der dem Wald zugewandten Seite. Zudem finden Buschwerk und Jungpflanzen am Waldrand eher genügend Helligkeit zum Überleben als mitten in einem Bestand hoher Bäume. Büsche und Jungbäume lassen sich ebenfalls aus Rispen der Goldruten-Dolden nachbilden.

Freistehende Bäume

Bäume, die allein auf weiter Flur stehen, ziehen stets das Auge des Betrachters auf sich. Entsprechend höher als bei Bestandsbäumen fallen die Ansprüche hinsichtlich Maßstäblichkeit und Optik aus. Wer auch in solchen Fällen Selbstbau vorzieht, verwen-



Bild 13: Nun folgt wieder das gleiche Tauchverfahren.

Foto: H. Meier

Bild 14: Ein fertiggestellter Laubbaum.

Foto: H. Meier

Bild 15: Sortiment der verschiedensten Baumarten, die nach der Selbstbaumethode von Herrn Meier entstanden sind. Wie vorbildlich hoch diese Exemplare sind, zeigt ein Vergleich mit der kleinen Preiser-Figur am mittleren Baum.

Foto: H. Meier





Bild 16: Wer keine Lust zur Kräutersuche hat, kann auch industriell gefertigte unbelaubte Bäume, wie hier von Heki, verwenden. Mit den selbst hergestellten Flocken begrünt, wirkt der so entstandene Baum sehr realistisch.

Foto: H. Meier



Bild 17: Unbelaubte Bäume, die ebenfalls aus Heki-Teilen bestehen. Diesmal wurden sie jedoch von Herrn Hirsch zur Beflockung vorbereitet. Bäume dieser Art können auch gut für Herbst- oder Winterlandschaften verwendet werden. Es wäre wünschenswert, wenn Heki seine Baumspritzlinge auch einzeln (unbeflockt) anbieten würde.

Foto: J. Giebelhausen

Bild 18: Diesen Laubbaum (mit Islandmoos beflockt) bietet die Firma Kibri als Fertigmodell an.

Foto: J. Giebelhausen

Bild 19: Faller bietet den hier abgebildeten Laubbaum als Fertigprodukt an.

Foto: J. Giebelhausen



det für Stamm und Astwerk am besten verholzte, gut verzweigte Stücke von Gartenziersträuchern. Auch Erika und Heidekraut weisen feine Verästelung auf, die sich an Modellbäumen später sehr gut ausnimmt.

Als **Belaubung** mit Kunststoff-Flocken dient am besten verfeinertes Islandmoos. Sollte sich das Moos in der Verpackung als spröde erweisen, hilft eine Behandlung mit Glycerin. Es empfiehlt sich, allzu fein verästelte Moosenden abzuzupfen; sie würden beim Beflocken miteinander verkleben. Die – wenn nötig – eingefärbten Moosstückchen werden zunächst mit der Schere der Länge nach aufgeschnitten, die stärkeren Querverästelungen bei dieser Gelegenheit gleich mit durchtrennt. Die Größe der auf diese Art entstandenen, eher flächigen Moosstücke spielt dabei keine Rolle.

Anschließend nehmen die derart zugeschnittenen Stücke ein Bad in Weißleim-Mischung. Dann müssen sie gründlich abtropfen, ehe sie in Schaumstofflocken gewälzt werden. Das Befestigen der beflockten Moosstücke am Baumrohling geschieht am besten von den unteren Ästen nach oben und da wiederum vom Stamm her nach außen.

Zusätzlicher Klebstoff ist dabei nicht vonnöten: Das Islandmoos speichert genügend Weißleim, um die einzelnen Stücke zuverlässig miteinander zu verbinden. Trockenzeit: je



Bild 20: Damit sie vergleichen können, stellen wir Ihnen in dieser ersten Folge neben den Selbstbau-Bäumen auch die von Silhouette angebotenen Laubbäume vor. Alle Baumarten, auch Fabrikate der anderen Hersteller, werden in den weiteren Folgen vorgestellt.
Werkfoto: Silhouette (W. Kosak)

nach Wuchshöhe des Baums ein bis zwei Tage.
 Wie schon zu Beginn angemerkt, ist die Aufzucht eines größeren (Modellbahn-) Waldes mit gekauften Bäumen entweder mit viel Kosten, viel Zeit und/oder beidem verbunden. Deshalb werden einige kostenbe-

wußte "Bahnverwaltungen" sicherlich ihre eigenen Baumschulen gründen. Mit den hier aufgezeigten Möglichkeiten der Beflockung ist bereits eine wichtige Grundlage zum Gedeihen dieser Baumschulen geschaffen.

W. Kosak

Bild 22: Ein Prachtexemplar! Dieser Laubb Baum stammt von Heki. Vielleicht kann man sich dort dazu entschließen, auch die Plastikspritzlinge als Rohlinge einzeln anzubieten.
Foto: J. Giebelhausen

Bild 21: Im Eigenbau stellte Herr Jerusalem aus Draht diese Baumgerippe her. Wer Interesse an solchen Baumrohlingen hat, kann sich mit Herrn Jerusalem in Verbindung setzen.
Foto: J. Giebelhausen





Bild 1: Liliput hat in der Baugröße H0 den NahverkehrsPendelzug NPZ nach dem Vorbild der Schweizer Bundesbahnen ausgeliefert.

Foto: H. Obermayer



Bild 2: Der exakt maßstäbliche Triebwagen der Garnitur.

Foto: H. Obermayer



Bild 3: Steuerwagen des wirklich gelungenen Modells des NPZ von Liliput.

Foto: H. Obermayer



Bild 4: Beschriftungsvariante der Re 4/4 IV in der Baugröße H0 von Roco.

Foto: H. Obermayer



Bild 5: Im exakten Maßstab: Der BDmsz der ÖBB von Roco in H0.

Foto: H. Obermayer

Bild 7: Modell des gedeckten Güterwagens "Dresden" in H0 von Roco. Foto: H. Obermayer

Bild 6: Zahnradlok Nr. 21 der FO und Fahrleitung von LGB.

Foto: Werkfoto LGB





Bild 8: Neu von Jouef und von FRAMOS-Train vertrieben, ist der Triebwagen Z 2 der SNCF in der Baugröße H0.

Foto: W. Kosak

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Liliput

Außer den limitierten Sonderserien von Dampflokomotiven, die bereits vom Hersteller "gealtert" und mit Betriebsspuren versehen wurden, erschien inzwischen auch das H0-Modell des neuen Nahverkehrspendelzuges der SBB.

Die zweiteiligen Garnituren, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen, werden in den Ausführungen sowohl der Prototypen als auch der Serienlieferung angeboten. Beide Fahrzeuge sind exakt im Maßstab 1:87 gefertigt, sehr gut detailliert und geradezu mustergültig lackiert und beschriftet. Der Packung liegen zahlreiche Steckteile bei, die meisten davon müssen allerdings in den dafür vorgesehenen Öffnungen festgeklebt werden, da sie sonst nur allzuleicht verloren gehen. Beim Einkleben der Handgriffe, Außenspiegel und Scheibenwischer ist allerdings Vorsicht geboten und große Sorgfalt erforderlich. Außerdem sollte man beachten, daß sich nicht alle angebotenen Kleber für diese Prozedur eignen.

Beeindruckend ist die Lauftruhe des Zuges. Ein mit einer Schwungscheibe ausgestatteter Motor treibt über eine Kardanwelle und ein gekapseltes Getriebe die beiden Radsätze des vorderen Drehgestells des Triebwagens an. Die Räder einer Achse sind mit Haftreifen bestückt. Sehr gut gelöst ist auch die Aufgabe, beide Fahrzeuge sicher und spielfrei miteinander zu verbinden. Erreicht wurde dies durch eine weiterentwickelte und gut arbeitende Kurzkupplungsmechanik. Nicht ganz befriedigen kann das doch etwas schwache Licht der Spitzenbeleuchtung, die in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung von weiß auf rot wechselt. Die Garnitur kann problemlos auch noch auf Radien von 360 mm eingesetzt werden. Obwohl das Vorbild nur in der Schweiz verkehren wird, dürfte das Modell auch in der Bundesrepublik sicherlich zahlreiche Freunde finden.

Neu von Roco

In unserer Ausgabe 6/1987 konnten wir bereits einen Teil der Neuheiten vorstellen, die in den Mo-

naten Mai und Juni zur Auslieferung gelangt waren. Nachfolgend sollen noch jene Modelle präsentiert werden, die erst nach Redaktionsschluß für die letzte Ausgabe fotografiert werden konnten.

An erster Stelle ist hier das H0-Modell der Re 4/4 IV zu nennen, das nun mit der Aufschrift "Bahn 2000" angeboten wird. An der Technik der Lokomotive hat sich nichts geändert. Dies war auch nicht erforderlich, da das Modell über exzellente Laufeigenschaften und eine außerordentlich gute Zugkraft verfügt.

Die Serie von Eurofima-Reisezugwagen in der Baugröße H0 wird mit einem Abteilwagen 2. Klasse der ÖBB fortgesetzt, der auch noch über ein großes Gepäckabteil verfügt. Wagen dieser Bauart sind in internationalen Zügen auch im Bereich der Deutschen Bundesbahn zu sehen.

Mit dem gedeckten Güterwagen der Bauart "Dresden" mit Bretterwänden und der Beschriftung nach Epoche III hat Roco wieder einmal einen oft geäußerten Modellbahnerwunsch erfüllt. Das Fahrzeug ist im großen und ganzen recht wohl gelungen. Auf Schiebetüren, die sich öffnen lassen, hat man (vernünftigerweise) verzichtet, allerdings auch auf eine Pendelachse, die bei dem großen Achsstand des Wagens sicherlich Vorteile beim Laufverhalten auf unebenem Gleis gebracht hätte. Ein klein wenig längere Seitenstreben hätten noch zu einer weiteren Verbesserung des ohnehin guten Gesamteindrucks beigetragen. **H0**

Neu von Kibri

Jetzt ist die herrliche Fabrik auch für die Baugröße Z lieferbar. Sie kann sowohl als Komplettpackung als auch in Einzelbausätzen erworben werden (Nr. 6778 bzw. Nr. 6770-6776). Als Ergänzung zur bestehenden Z-Siedlung werden drei weitere Bausätze angeboten (Nr. 6780, 6782, 6784). Neu in der Baugröße H0 ist ein Feuerwehrgerätehaus im typischen Backsteinstil. Mit dem Bausatz wird ein Ford V8 der Feuerwehr Bahlburg geliefert. Für alle Dioramenbauer und Städteplaner gibt es Arbeit – Kibris Baustelle (Nr. 8224) mit vielen Ein-

zelteilen ist ausgeliefert. Der bekannte Liebherr Turmdrehkran geht nun auf Reisen – verladen auf drei Daimler Benz Sattelzüge (Nr. 10290).

Die Nutzfahrzeugpalette wächst und wächst! Nunc mehr lieferbar sind ein DB Kipper mit Tiefladeanhänger/THW, ein Radlader Faun, ein Liebherr Mobilbagger/THW, eine Stampffußwalze "Hamm" und ein DB Absetzkipper mit Ladekran. Ebenfalls bereits ausgeliefert sind ein Gelenklöscharm "Schwing", drei Ladekräne, ein Heizölverteilerfahrzeug, ein DB Tanksattelzug und ein Bergungsgerät "Zettelmeyer". **I. Bitter**

Mit einem "Oldie", nämlich dem Ford FK 2500 LF 8 Löschfahrzeug, Baujahr 1963, präsentiert Kibri sein erstes Feuerwehrfahrzeug. Es ist in der bekannten Technik als Bausatz hergestellt und gut detailliert und proportioniert. Das Modell ist leider (vorläufig?) nur zusammen mit dem oben genannten Feuerwehrgerätehaus erhältlich. **B. Ottersbach**

Neu von LGB

Vor kurzem hat LGB eine Zahnradlokomotive und ein Fahrleitungssystem für Bergstrecken ausgeliefert. Es handelt sich um ein Modell der Lok Nr. 21 der Furka-Oberalp-Bahn. Die Lok, die stolze 3000 g auf die Waage bringt, ist mit einem besonders leistungsstarken Motor ausgestattet, um den enormen Anforderungen bei Steigungsfahrten gerecht werden zu können, und verfügt über einen eingebauten Überlast-Schutzschalter. Die Maschine verhält sich sowohl bei Berg- als auch bei Talfahrten völlig geschwindigkeitsneutral, so daß ein Nachregeln vom Fahrputz aus nicht erforderlich ist. Ein 5-Volt-Glühbirnenystem mit Leuchtstärken-Konstanthaltung sorgt selbst bei langsamer Fahrt für eine helle Ausleuchtung.

Neu ist auch eine entsprechende Fahrleitung für Vorbildtreue bei steiler Fahrt. Folgende Teile sind lieferbar: Oberleitungsmast für Steilstrecken; Fahrdrabt-Rillenprofil, Länge 680 mm; Tragseil, Länge 680 mm. **K. Eckert**

Bild 9: Die neuen von Kibri ausgelieferten Fahrzeugmodelle.

Foto: I. Bitter

Bild 10: Der Turmdrehkran von Kibri geht auf Reisen.

Foto: I. Bitter





Bild 11: Der Magirus F 150 D10 AK mit einem Kompressor von Irmer und Elzer von Preisler.



Foto: B. Ottersbach Bild 12: "Baustelle" von Kibri in der Baugröße H0. Foto: I. Bitter



Bild 13: Feuerwehrgerätehaus "Bahlbürg" (nachbehandelt!) in H0 von Kibri. B. Ottersbach



Bild 14: Der "Ammerländer Bauernhof" in der Baugröße H0 von Revell. Foto: Werkfoto Revell



Bild 15: Wohnhaus mit Garage von Pola in der Baugröße H0. Foto: Werkfoto Pola



Bild 16: Wohnhaus mit Ladengeschäft aus der "Junior-Serie" von Pola. Foto: Werkfoto Pola



Bild 17: Neue "Brummis" von Wiking in der Baugröße H0. Foto: B. Ottersbach



Bild 18: Der Borgward B 4500 von Albedo. Foto: B. Ottersbach

Bild 19: Die Aufliegerzüge von Albedo: "BP" und "WMF" in der Baugröße H0. Foto: B. Ottersbach

Bild 20: Feuerwehrfahrzeuge auf DB 311 Fahrgestell von Albedo. Foto: B. Ottersbach





Bild 21: Von Revell/Praline ist der Peugeot/Citroen Bus.

Foto: W. Kosak



Bild 22: Der Opel "Omega" als vorzügliches Modell von Herpa.

Foto: W. Kosak

Neu von Pola

Pola hat zwei neue Gebäude der Junior-Serie ausgeliefert. Es handelt sich um eine Pension mit Garage und Terrasse sowie um ein Wohnhaus mit angebautem Laden. Gebäude dieser Art kann der Modellbahner sowohl in Vororten von Großstädten als auch in kleineren Städten seiner Anlage platzieren. Die Modelle, die eigentlich für jeden Geldbeutel erschwinglich sind, bereiten beim Zusammenbau keinerlei Probleme. Pola hat diese Neuheiten zum angekündigten Zeitpunkt pünktlich ausgeliefert.

K. Eckert

Neu von Faller

Auch Faller hat seine für Juni angekündigten Bausätze pünktlich an den Fachhandel ausgeliefert. Herausragende Neuheit ist zweifelsohne das Kettenkarussell (B-315), ein Faller-Club-Modell! Volksfest und Jahrmärkte werden mit diesem sehr schönen Modell zu einer echten Attraktion auf jeder Anlage. Die Dachsegmente sind farbig gestaltet, die Dachträgerstreben der Mittelsäule werden indirekt beleuchtet. Der beiliegende Motor bringt das Karussell dann richtig in "Schwung". Aber auch der Diaramenbauer kann, zusammen mit den ebenfalls ausgelieferten Bausätzen "Kirmesbuden" (B-320) und Marktbuden (B-321) sowie dem bekannten Riesenrad eine reizvolle Szene zusammenstellen.

Ende Juni ist auch der neue, über 200 Seiten starke Katalog 87/88 erschienen. Er enthält ausführ-

liche Informationen über alle Artikel in den Bau-Größen H0, N und Z auf durchwegs neugestalteten 4-Farb-Seiten. Erwähnenswert sind auch die teilweise doppelseitigen Anlagen- und Dioramenfotos von Bernhard Stein sowie einige Vorbildfotos.

K. Eckert

Neu von Preiser

In der letzten Ausgabe konnten wir bereits einige Neuheiten aus dem Fahrzeugbereich in Wort und Bild vorstellen. Ein Foto des Magirus F 150 D10 AK Eckhauber als Kipper mit einem "Irmer und Elzer" Kompressor reichen wir in dieser Ausgabe als Abbildung nach. Das Modell wird als Bausatz in der bekannt guten Qualität geliefert.

K. Eckert

Neu von Wiking

Der Berliner "Fahrzeugbauer" hat einige Modelle an den Fachhandel ausgeliefert. Es handelt sich um einen MB Pritschen-Lastzug der Spedition Preuss, einen MAN Pritschen-Lastzug mit der Aufschrift Steinle, um einen MB Sattelzug mit Kofferaufbau, der schwedische Möbel transportiert (IKEA), und um ein Winterdienstfahrzeug auf der Basis eines Mercedes Unimog 1700 L.

K. Eckert

Neu von Revell/Praline

Auch hier reichen wir noch ein Foto nach. Es handelt sich um den Peugeot/Citroen Bus in neuer Druckvariante. Dieses Fahrzeug der "Air France"

stellt eine hübsche Ergänzung zum vorhandenen Kleinbus-Sortiment dar.

W. Kosak

Neu von FRAMOS-Train

FRAMOS-Train hat ein modernes Triebfahrzeug der Serie Z 2, das Jouef neu herausgebracht hat, in sein Vertriebsprogramm aufgenommen. Dieses formschöne Fahrzeug wird von der SNCF vor allem im Nahverkehr eingesetzt. Wir werden auf dieses Modell in einer späteren Ausgabe noch ausführlicher eingehen.

K. Eckert

Neu von Herpa

In der letzten Auslieferung der "Automobilfabrik" in Hattenhofen befand sich neben den von uns bereits vorgestellten Fahrzeugen auch eine elegante Familienlimousine, nämlich der Opel "Omega". Dieses Modell von Herpa zählt in seinem gelungenen Styling sicher zu den besten PKW-Modellen in der Baugröße H0.

W. Kosak

Neu von Revell

Von dem bereits in der Ausgabe 6/1987 genannten "Ammerländer Bauernhof" reichen wir hier noch eine Aufnahme nach. Das Modell überzeugt vor allem durch die vorzüglich getroffenen Proportionen und dürfte wohl auch auf Anlagen Verwendung finden, deren Thematik über den Oldenburger Raum hinausreicht.

K. Eckert



Bild 23: Jetzt kann das Volksfest beginnen: "Knusperhaus" von Faller in H0 und ...

Bild 24: ... das sehr hübsche Karussell sorgen für die richtige Stimmung! Fotos 23 und 24: Werkfoto Faller

Bild 25: Das herrliche Fabrikgebäude von Kibri ist jetzt auch in der Baugröße Z lieferbar. Foto: Werkfoto Kibri

