



Über 230 Farbfotos

# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

11/1987  
Dezember

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

## Modellbahn-Ausgabe

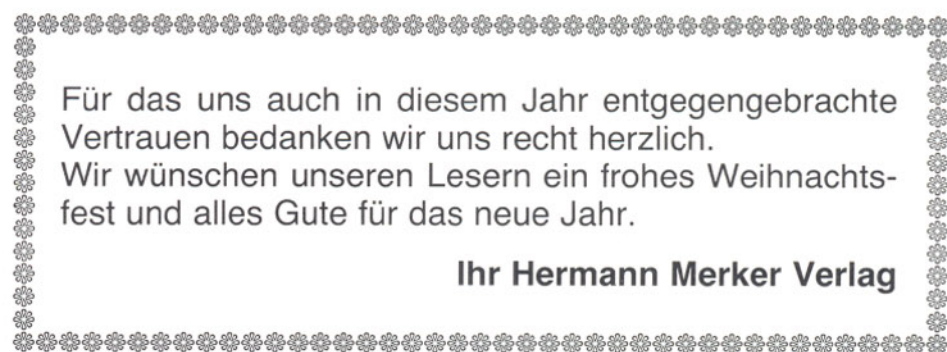


**Zu unserem Titelbild:** Auf dem vorbildlich  
gestalteten Diorama von Herrn Deininger  
überquert eine handgearbeitete bayerische  
C III mit einem Güterzug am Haken eine  
Steinbogenbrücke. Das Vorbild dieses  
prächtigen Modells gehörte zur zahlen-  
mäßig umfangreichsten Lokomotivgattung  
der Bayerischen Staatseisenbahnen.

# Aus dem Inhalt . . .

Seite

	<b>Eine altbewährte Betriebsanlage</b>	4
<b>19</b>	<b>Mit einem Tunnel fing es an</b>	6
<b>20</b>	<b>Vorhang auf für »Kalden 2«</b>	11
	<b>Bauen mit Pappmaché (Teil 2)</b>	19
	<b>»Altstadtsanierung« in Baugröße 0</b>	26
	<b>Umbau der württembergischen T 4</b>	34
	<b>Modelleisenbahn-Ausstellung Köln</b>	40
<b>21</b>	<b>Berliner November</b>	48
	<b>Wilhelms Streich am Bahndamm</b>	56
	<b>Wie die Eisenbahn nach Eichenholzen kam (Teil 3)</b>	62
	<b>Schmalspurbahn im Western-Stil</b>	68
	<b>Alles über Modell-Laubbäume (2. Teil)</b>	72
	<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	80
	<b>Mini-Markt</b>	84
	<b>Unsere Fachhändler-Adressenseiten</b>	86



Für das uns auch in diesem Jahr entgegengebrachte  
 Vertrauen bedanken wir uns recht herzlich.  
 Wir wünschen unseren Lesern ein frohes Weihnachts-  
 fest und alles Gute für das neue Jahr.

**Ihr Hermann Merker Verlag**

## Endspurt im Modellbauwettbewerb

Beim Erscheinen dieser Modellbahn-Ausgabe haben Sie, liebe Leser und Modellbahner, noch knapp neun Monate 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 Eisenbahn-Journal 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:

<b>Für den ersten Preis</b>	<b>DM 3000,—</b>
<b>Für den zweiten Preis</b>	<b>DM 2000,—</b>
<b>Für den dritten Preis</b>	<b>DM 1000,—</b>

sowie weitere Geld- und Sachgewinne im Wert von über **DM 5000,—!** 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**



# Eine altbewährte Betriebsanlage

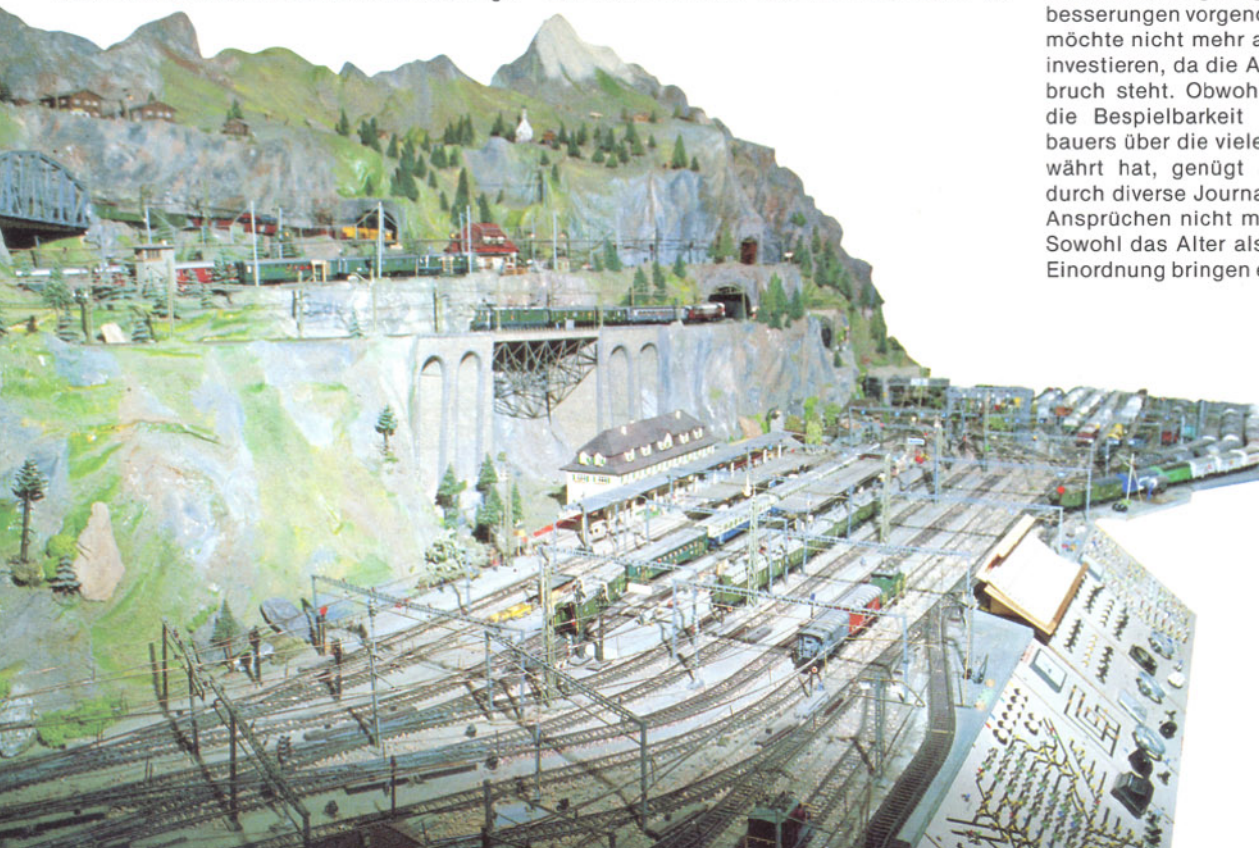
Auch in dieser Modellbahn-Ausgabe wollen wir wieder eine ausgesprochene Betriebsanlage vorstellen. Wie die meisten "Spielbahnen" wuchs die Anlage von unserem Leser Walter Weinwurm aus Wien im Laufe von vielen Jahren ohne großartige Vorausplanung und langwierige Konzeption. Bei Miniaturbahnen dieser Art wird in den meisten Fällen auf eine realistisch-weitläufige

Landschaftsgestaltung zugunsten eines vielseitigen Fahrbetriebs verzichtet. Walter Weinwurm bezeichnet sich selber als "Fahrplan-Betriebsfanatiker". Im Gegensatz zu anderen Betriebsanlagen verzichtete er jedoch nicht auf ein ausgeprägtes Landschaftsprofil und verdeckt angelegte Schattenbahnhöfe. Beim schrittweisen Auf- und Ausbau orientierte sich Herr Weinwurm an

Vorbildern aus der schweizerischen Bergwelt. Bis knapp unter die Kellerdecke reichen die "Bergriesen" im hinteren Teil der 4x2 m großen Anlage.

Mit ihrem Bau wurde bereits vor fast zwanzig Jahren begonnen. Die Aufnahmen auf diesen beiden Seiten entstanden ebenfalls schon vor einigen Jahren. Seitdem wurden aber nur noch geringe Änderungen und Verbesserungen vorgenommen. Herr Weinwurm möchte nicht mehr allzu viel Zeit und Mühe investieren, da die Anlage kurz vor dem Abbruch steht. Obwohl sich das Konzept für die Beispielbarkeit nach Ansicht des Erbauers über die vielen Jahre hinweg gut bewährt hat, genügt sie inzwischen seinen durch diverse Journal-Beiträge gestiegenen Ansprüchen nicht mehr.

Sowohl das Alter als auch die thematische Einordnung bringen es mit sich, daß das ver-



**Bild 1 (oben):** Den Betrieb auf seiner Anlage steuert Walter Weinwurm über ein selbstgebautes Stellpult mit zwei Gleisbildstellwerken.

**Bild 2:** Eine Anlage mit "Alpenpanorama": Unter dem bis knapp unter die Kellerdecke reichenden "Gebirgsmassiv" verbirgt sich ein großer Schattenbahnhof.

**Bild 6 (rechts):** Auf Dampflokbetrieb wurde verzichtet. Wie beim schweizerischen Vorbild sind alle Strecken durchgehend elektrifiziert.

Alle Fotos: W. Weinwurm



◀ Bild 3: Auch im Modell zwei der stärksten Schweizer Lokomotiven: Das Krokodil und die Ae 8/8 der BLS.

schiedensartigste Rollmaterial zu finden ist. Neben einer großen Zahl von Lokomotiven nach schweizerischen Vorbildern aus mehreren Epochen wird auch "grenzüberschreitendes" DB-Rollmaterial eingesetzt. Da alle Strecken durchgehend elektrifiziert sind, wird auf Dampflokbetrieb verzichtet. Der Modellbahnbetrieb auf den langen freien Strecken und in den Bahnhöfen wird über ein großes, selbstgebautes Steuerpult geregelt. Zwei umfangreiche Gleisbildstellwerke erlauben vor allem die Kontrolle über die drei nicht einsehbaren Schattenbahnhöfe, aus denen insgesamt 33 Zugarnituren abgerufen werden können. Da dieses Steuerpult, aber auch der Rest der Anlage nach Ansicht ihres Erbauers inzwischen deutliche Abnutzungserscheinungen zeigen, befindet sich ein Neubau bereits in der Planung.

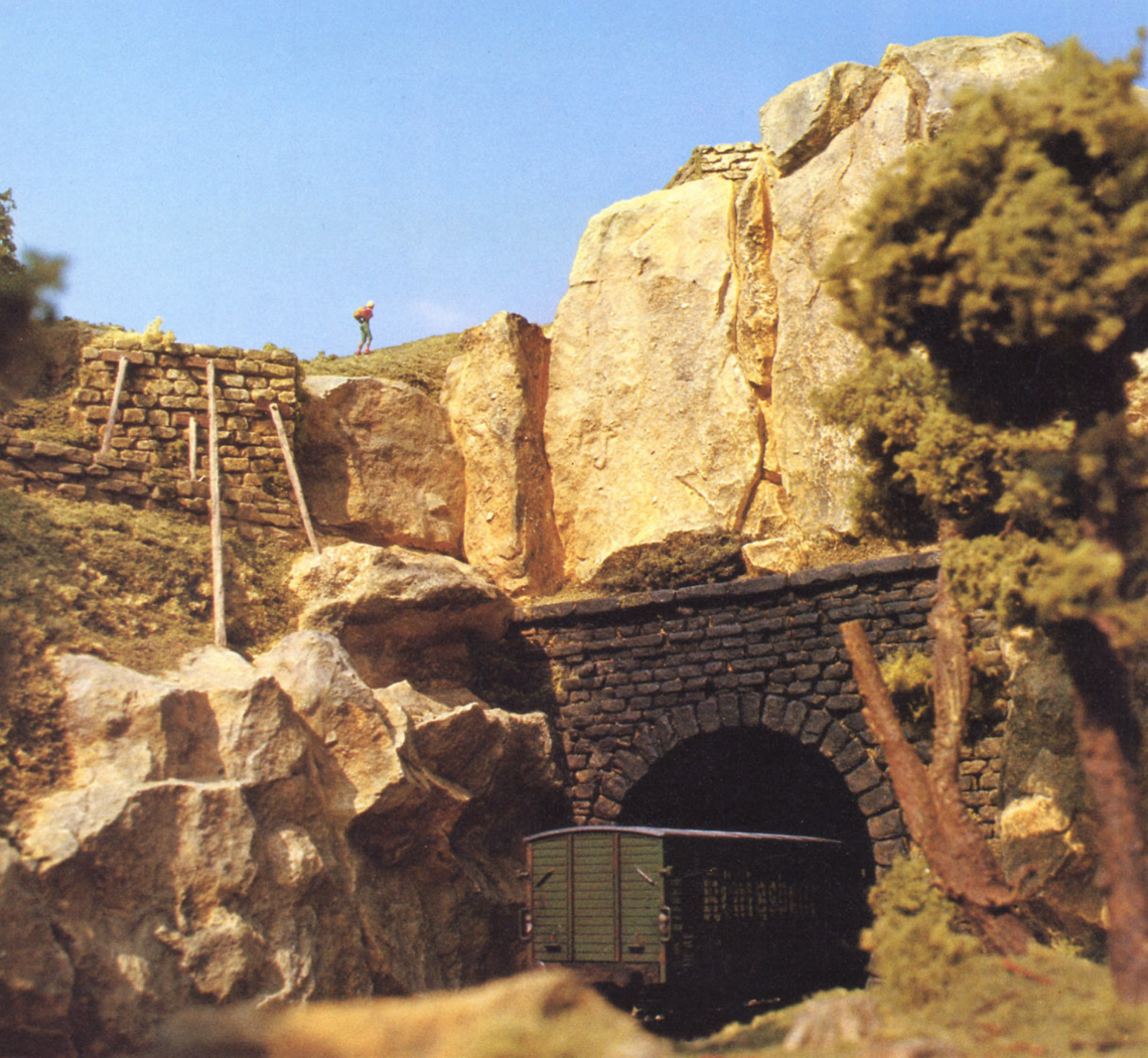
T. Hilge

Bild 4 (oben): Das Thema "Schweiz" erlaubt internationale Zugarnituren: Die Re 6/6 hat u. a. DB- und ÖBB-Wagen am Haken.



▶ Bild 5: Die Ae 8/8 der BLS verläßt gerade mit einem schweren Güterzug einen der zahlreichen Tunnels.

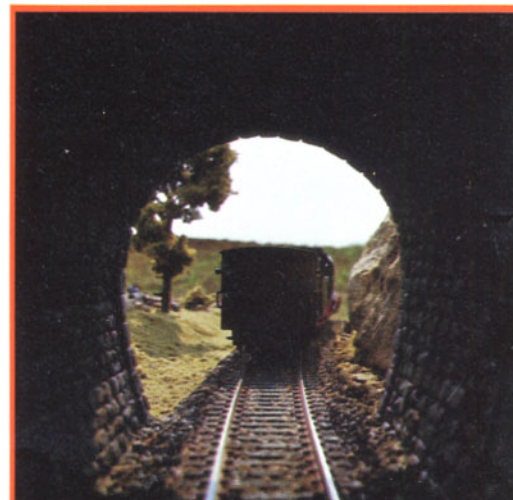
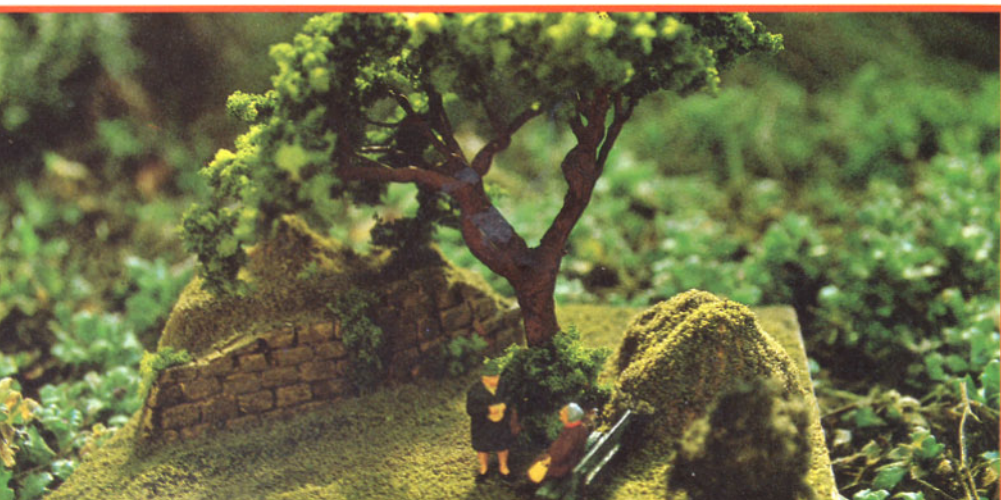




2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

19

Mit einem Tunnel fing es an



**Bild 1 (links):** In aufwendiger Arbeit wurden Steine und Felssplitter gesammelt und zersägt. Das Ergebnis ist ein kunstvolles Arrangement aus Tunnelportal, Stützmauer und Felsspartien.

Wie hieß es da unlängst im Eisenbahn-Journal im Zusammenhang mit der Herstellung von Bäumen: "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!" Diese Aussage bezog sich damals auf die Herstellung von Laubbäumen. Doch gilt sie, wie das hier vorgestellte Diorama beweist, durchaus auch für andere Gestaltungselemente. Im vorliegenden Falle handelt es sich um Steine und Felssplitter, die der Erbauer in einem Steinbruch gesammelt und in mühevoller Kleinarbeit in geeignete Stücke zersägt hat.

Wie es dazu kam, ist eine kleine Geschichte für sich. Vor knapp einem Jahr hatte die Modellbahnanlage eines Freundes bei Herrn Wendtland das Interesse für dieses Hobby geweckt, und er begann, sich intensiv damit zu beschäftigen. Was lag für einen Neuling wie ihn näher, als in einen Modellbahn-Club einzutreten und sich dort von den "alten Hasen" einiges abzuschauen. Auch an passender Lektüre mangelte es nicht. Eines Tages "stolperte" er förmlich über ein Eisenbahn-Journal (Ausgabe 9/1985), in dem der Bau eines Tunnels beschrieben wurde. Ein Tunnel – das sollte sein erstes eigenes Übungsstück werden! Und es gelang!

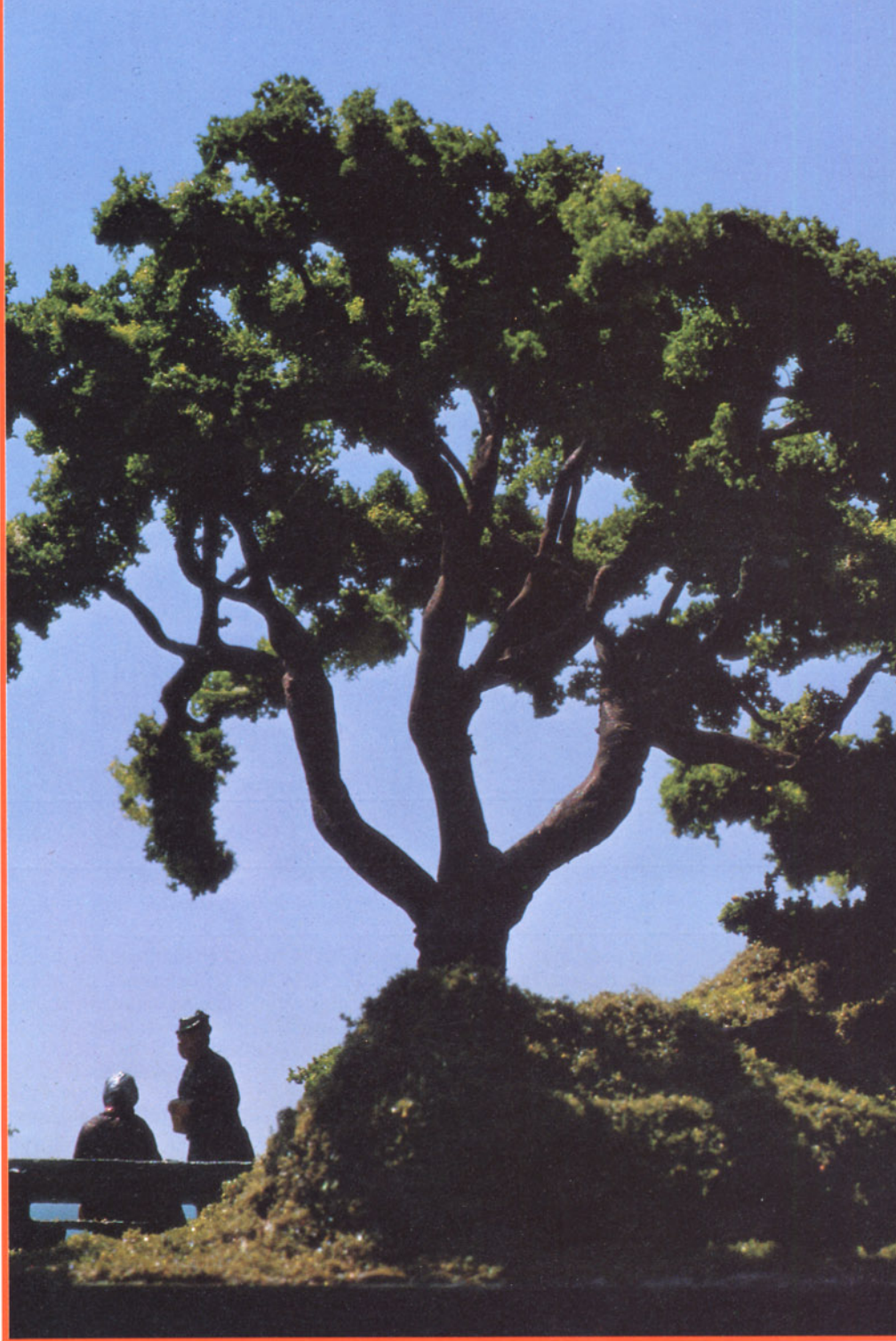
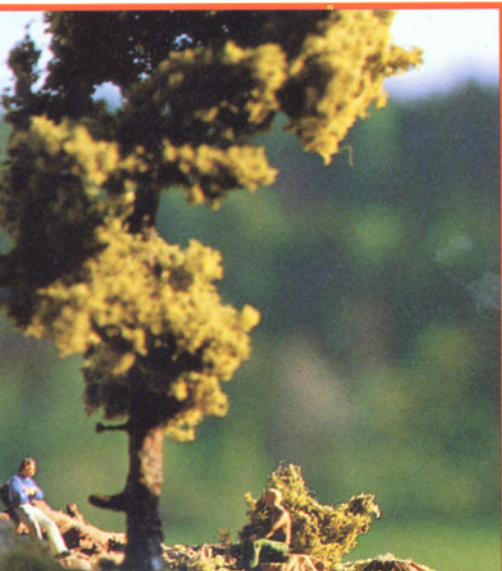
Aber was sind ein Tunnelportal und eine Tunnelröhre ohne passende Umgebung? Sie sind nackt. Also kleidete er seine Erstlingswerke auf einer 12 x 12 cm großen Grundplatte ein wenig ein. Diese "Handvoll" eines Dioramas gefiel ihm zwar schon recht gut (und seinen Freunden übrigens auch), aber nun war sein modellbauerischer Ehrgeiz erst so richtig erwacht. Das Diorama sollte größer und vollständiger werden. Das Kernstück bildete dabei nach wie vor der bereits entstandene Tunnel.

Auf ein 40 x 50 cm großes Sperrholzbrett klebte Herr Wendtland mit Pattex eine Korkbettung und Flexgleise von Roco. Zum Einschottern fand sich in einem nahegelegten

**Bild 2 (Seite 6, links unten):** Mit einem Kleinstdiorama auf 12x12 cm Grundfläche hat alles angefangen.

**Bild 3 (Seite 6, rechts unten):** Ein Güterzug verläßt gerade den Tunnel, das Kernstück des liebevoll gestalteten Dioramas.

**Bild 5 (unten):** Das herrliche Wetter lädt zum Wandern ein. Zwei selbstbemalte Preiser-Figuren genießen die Aussicht über die Hügellandschaft.



**Bild 4:** Nach der bekannten Draht-Drill-Methode (vgl. auch Seiten 72-79 in dieser Ausgabe) entstand dieser mächtige Baum, der hier wirkungsvoll im Gegenlicht fotografiert wurde.

**Bild 6:** Auch im Detail ist das Diorama sehr fein durchgestaltet. Der naturgetreue Bodenbewuchs wurde durch den Einsatz von Woodland-Scenics-Streumaterial erzielt.





**Bild 7:** Nur durch perfekte Gestaltung auch im Detail erhält man einen hervorragenden Gesamteindruck. Die Bierwagen von Roco wurden mit Humbrol, Acrylfarben und Pastellkreiden künstlich gealtert.

nen Steinbruch geeignetes Material, aus dem durch mehrmaliges Sieben die richtige Schottergröße ausgesondert wurde. Da der Erbauer mit dem weiteren Arbeitsgang selbst noch nicht recht vertraut war, bediente er sich auch hier der im Eisenbahn-Journal beschriebenen Methode. Anschließend wurden Schienen und Gleisschotter von ihm mit einer Mischung aus rostrotten, braunen und schwarzen Plakafarben patiniert und darauf dann die schon vorhandene Tunnelröhre samt Tunnelportal gesetzt.

So weit, so gut. Doch die Hauptarbeit stand noch bevor. Tagelang hat Herr Wendlandt in seiner Freizeit nichts anderes getan als stundenlang Steine und Felssplitter zersägt und zu mustergültigen Kunstbauten verar-

beitet. So entstanden schließlich die Urmodelle für je zwei Tunnelportale sowie eine kleine (8 x 14 cm) und eine große Stützmauer (11 x 18 cm) aus Naturstein für die Tunnelröhre, die mit Silikon-Kautschuk RTV-M-533 von Wacker abgeformt wurden. Zur Bearbeitung der Steine hatte der Dioramenbauer vorsorglich 12 cm lange, feine PUK-Metallsägeblätter eingespannt, weil sie gegenüber den normalerweise verwendeten Laubsägeblättern eine höhere Verschleißfestigkeit aufweisen.

Als nächster Schritt entstand dann aus Styropor und Gips der Berg um den Tunnel. Die Stützmauern, die Felsen und die (selbst geformten) Baumstümpfe wurden gleich in den noch feuchten Gips eingesetzt, so daß

sie nach dem vollständigen Abbinden sehr fest saßen.

Auch für die übrige Landschaftsgestaltung hat sich der Erbauer noch ein paar Kniffe einfallen lassen. Bei seinen ersten Übungsstücken hatte er seine Vorliebe für die Verarbeitung von lufthärtender Modelliermasse (Keramiplast von Faber Castell) und "Keramin" als Gießmasse entdeckt. Mit diesen Materialien formte er auf einem Stück Sperrholz eine größere Anzahl von Baumstümpfen, die mit Kautschuk abgeformt und anschließend mit Keramin ausgegossen wurden. Dieses Material ist zwar um einiges teurer als Gips, verspricht aber bei richtiger Verarbeitung ausgezeichnete Ergebnisse, weil es sich u. a. sehr gut bemalen läßt. Für

**Bild 8:** Gesamtansicht des 40x50 cm großen Dioramas. Der Tunnel rechts war eigentlich nur das erste Übungsstück des Erbauers.



**Bild 9:** Auch ein kleines Diorama bietet viel Platz für reizvolle Motive.



**Bild 10:** Perfekter Modellbau: Angerostete Schienenprofile, sorgfältig ausgesiebter Schotter, selbstgebaute Bäume und ein in Silikon-Kautschuk abgeformtes Tunnelportal stellen Vorbildatmosphäre her.

das Einfärben der Landschaft wurde Latex-Farbe verwendet, die Wetterseite an den Felsen, Stützmauern und Baumstümpfen erhielt einen Anstrich mit Wacofin.

Als Streumaterial kamen ausschließlich Produkte von Woodland Scenics (Turf und Coarse Turf in verschiedenen Farben) zum Einsatz, die zur besseren Haltbarkeit mit

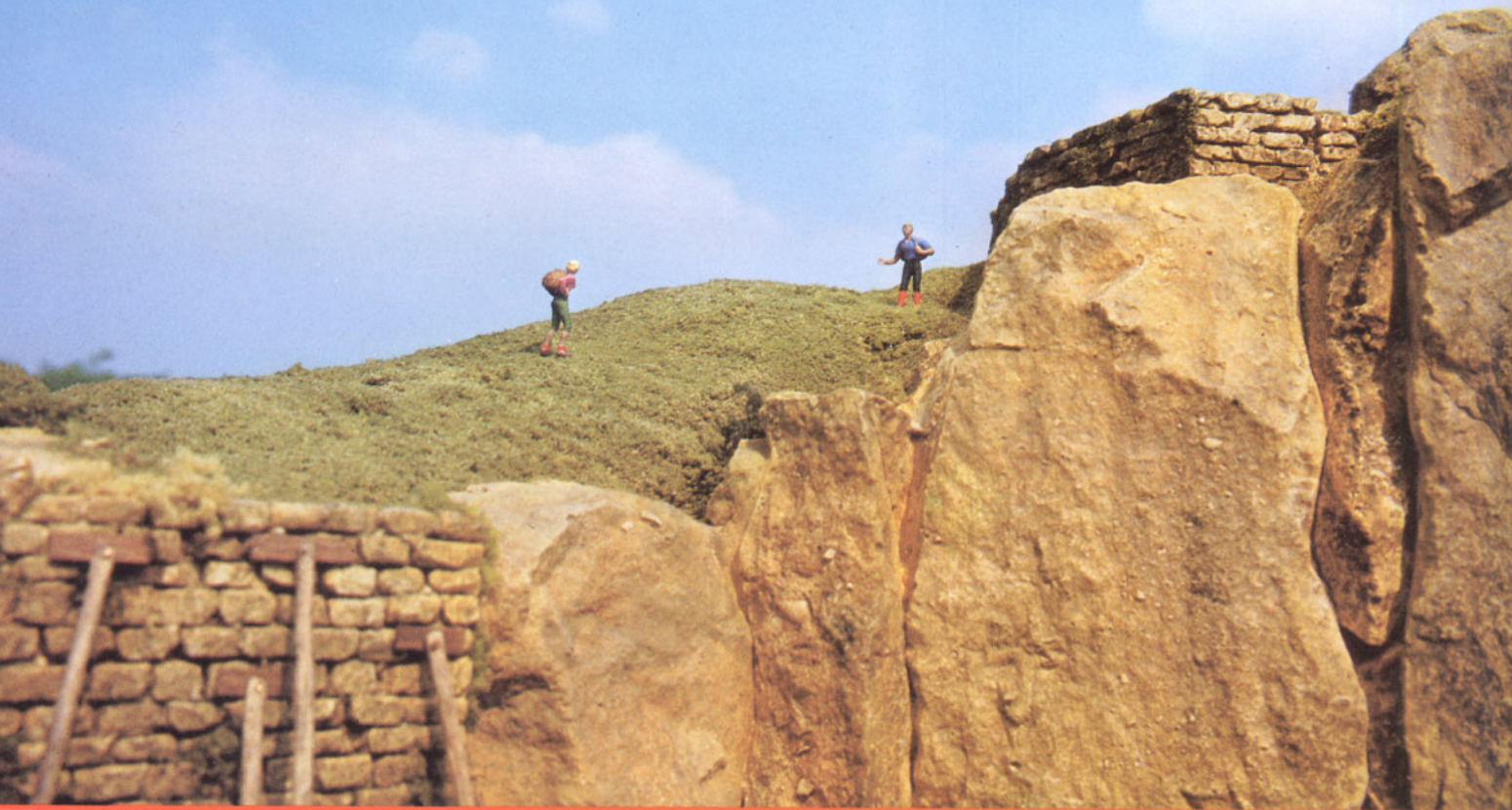
einem Wasser-Pril-Weißleim-Gemisch übersprüht wurden.

Sehr harmonisch fügen sich in die Dioramen-Landschaft auch die aus verdrehter Kupferdrahtlitze hergestellten Bäume ein. Um abgesägte Äste darzustellen, wurden mehrere Drähte verdreht und an den Stamm angelötet. Für das "naturgemäße" Aus-

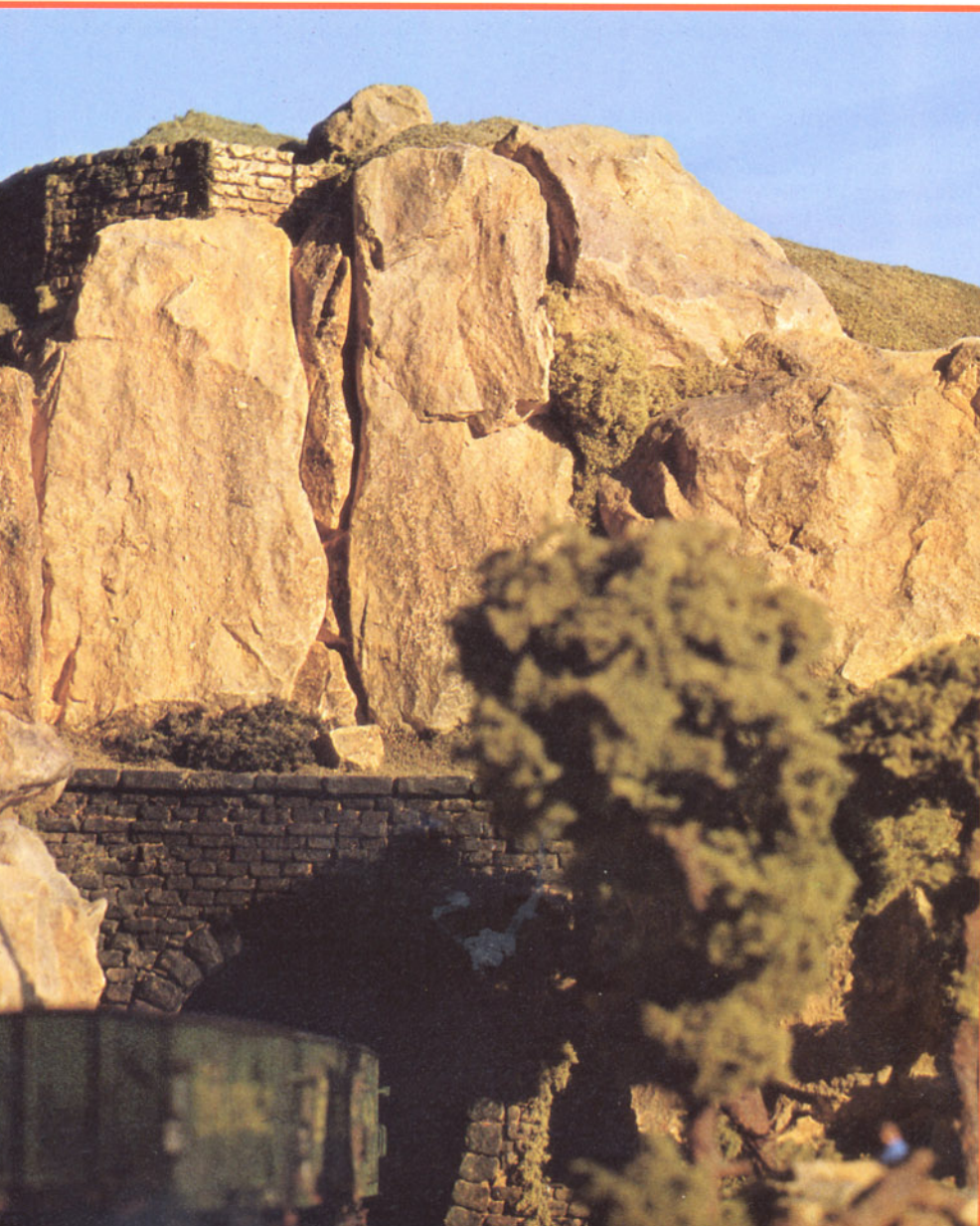
sehen der Stämme sorgte die Verwendung von Latex-Farbe, der vorher noch ein wenig feinstes Sägemehl beigemischt worden war. Dadurch wurde die raue Rindenstruktur erzielt, die Beflockung erfolgte mit Woodland Scenics Foliage und einem "Hauch" von Green Grass (ebenfalls von Woodland Scenics).

**Bild 11:** Zwei müde Wanderer lassen sich bei ihrer Rast auch durch vorbeiratternde Züge nicht stören.





**Bilder 12 und 13:** Stützmauern und Tunnelportale entstanden in einem aufwendigen und zeitraubenden Verfahren: Steine und Felssplitter wurden mit einer Metallsäge bearbeitet und anschließend mit Silikon-Kautschuk abgeformt, von dem dann naturgetreue Abgüsse hergestellt wurden.



Um der Szene noch etwas Lebendigkeit zu vermitteln, fanden sich hier und da schließlich noch ein paar selbstbemalte Preiser-Figuren zum Picknick ein. Sie lassen sich durch die Auspuffschläge der Roco-Lokomotiven und die mit Humbrol, Acrylfarben und Pastellkreiden gealterten Güterwagen nicht in ihrer Ruhe stören. Wieso auch? Schließlich meinte es Petrus besonders gut mit ihnen an diesem Tag, denn der Himmel war strahlend blau, und die herrliche Aussicht über die sanften Hügel verleitete so recht zum Träumen.

**T. Wendlandt**

**Bild 14:** Zwei Wanderer auf dem Weg zum Gipfel, der – wegen der guten Aussicht – ein beliebtes Ausflugsziel ist.  
Alle Fotos: T. Wendlandt





Bild 1: Eine mit Betriebsspuren versehene BR 56 (Modell: Fleischmann) wird in Kürze den Bahnhof Kalden erreichen. Die gemauerte Bogenbrücke ist ebenfalls gut gealtert.

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

20

# Vorhang auf für »Kalden 2«

Bis vor kurzem gehörte Karl Blesinger zu jenen H0-Modelleisenbahnern, die ihrem Hobby wegen Platzmangels nur begrenzt "fröhen" können. In der Ausgabe 4/1983 des Eisenbahn-Journals haben wir Ihnen bereits das Diorama "Kalden 1" (3,6 m x 0,8 m) präsentiert. Inzwischen steht Herr Blesinger – nach einem Umzug – erfreulicherweise ein Kellerraum (4,75 m x 2,72 m) zur alleinigen Verfügung. Da "Kalden 1" ja nie so recht für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb tauglich war, sollte sich dies nun mit dem neuen Projekt "Kalden 2" ändern. Einige Bauwerke und Ausstattungselemente sind übernommen worden, ebenso das rollende Material, das stets durch aktuelle Neuheiten ergänzt wird.

In dem bereits erwähnten Kellerraum entstand eine Rundumanlage (siehe hierzu den Gleisplan auf den Bildern 15 und 16). Zunächst wollte Herr Blesinger die fast schon klassische zweigleisige Hauptbahn mit abweigender Nebenbahn als Anlagenmotiv wählen. Davon mußte aber dann doch Abstand genommen werden, da die "hausinternen" Vorgaben bei der Projektierung der Gleisanlagen einen Radius von mindestens 1000 mm im sichtbaren Bereich vorsahen.

Die Abzweigwinkel der zu verlegenden Weichen sollten maximal 10 Grad betragen. Folglich konnte die Hauptbahn nur eingeleisig ausgeführt werden. Im Bahnhofsbereich

finden sich die für eine Nebenbahn typischen Einrichtungen wie zweiständiger Lokschuppen, Kleinbekohlungsanlage und Was-serkräne. Damit ist die Versorgung der

Bild 2: Nicht nur auf den Gleisen, sondern auch auf der Straße herrscht reger Verkehr. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind für die gewählte Epoche typisch.





Bild 3: Auch die oberhalb der Bahnanlagen gelegene Stadt, die aus Bausätzen der verschiedenen Hersteller gebastelt wurde, wird durch Figuren und Fahrzeuge "belebt".

Zuglauf, und man kann daher neben schweren Güter- oder Reisezügen auch gemütlich dahinbummelnde Personen- oder Nahgüterzüge beobachten.

für die Nebenbahn wurde "außerhalb" der Anlage verlegt, deshalb müssen alle Züge den gleichen Streckenabschnitt benutzen. Dies führt zu einem abwechslungsreichen

Dampflokotiven sichergestellt. Direkt hinter dem Lokschuppen ist eine große Güterhalle gebaut worden, die diesen funktionellen Bereich abschließt. Die Abzweigung

Bild 4: Zur Ausstattung der Ortsgüteranlage gehören eine Gleiswaage, ein Lademaß und ein Überladekran, der zum Verladen schwerer Güter vom Lkw auf den Güterwagen eingesetzt wird.

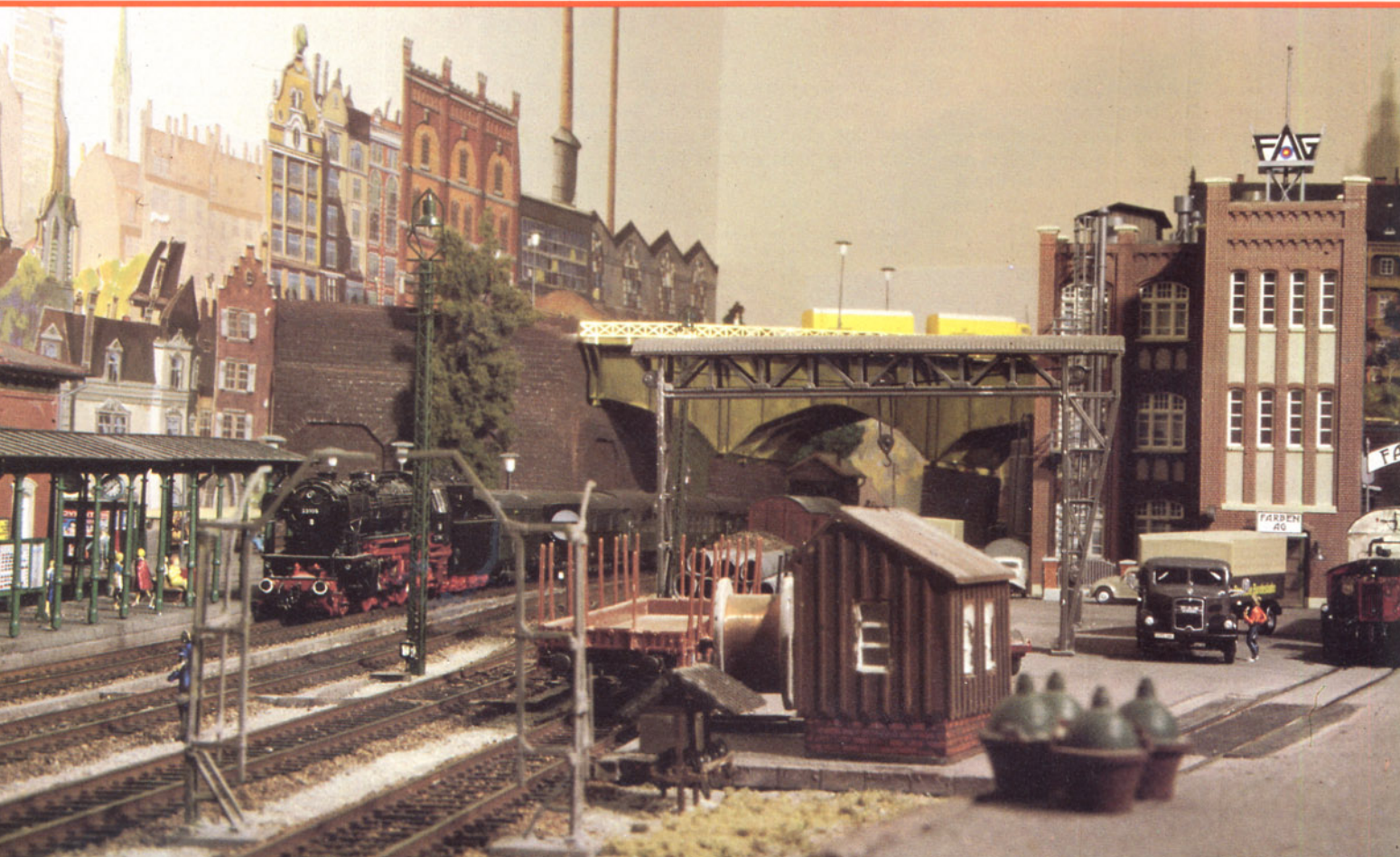




Bild 5: Die "Farben AG" von Kibri ist wegen ihrer Abmessungen und der umfangreichen Detaillierung für viele Modelleisenbahner fast schon zu einem "Muß" bei der Gestaltung von Industrieanlagen geworden.

Bei zwei Ebenen können die verschiedenen Garnituren öfter und gezielter zum Einsatz gelangen. In der unteren Ebene hat der Erbauer einen Schattenbahnhof mit 17 Ab-

stellgleisen eingerichtet. Das längste hat eine Nutzlänge von fast 3 m. Um die beachtliche Höhendifferenz von 50 cm zwischen den beiden Ebenen überwinden zu können,

mußte ein 5facher Gleiswendel gebaut werden, der unterhalb der Stadt, nach einer ebenfalls verdeckten Weichenstraße, beginnt. 700 mm mißt der Gleisradius im Be-

Bild 6: Die bekannten "Von-Haus-zu-Haus" -Container werden vom Lkw auf einen Spezialgüterwagen verladen. Der MB 311 ist von Albedo.





**Bild 7:** Die 44 1315 hat einen schweren, aus vierachsigen Güterwagen der Gattung Fad 159 gebildeten und mit Kohle beladenen Ganzzug am Haken.

reich der Wendel, ein Maß, das viele Modellbahner aus Platzgründen gerade noch im sichtbaren Bereich realisieren können. Die Dampflokomotiven lassen sich dadurch auf jeden Fall vorbildlich mit Kolbenschutzrohren bestücken.

Auch die Gestaltung des Türbereichs warf einige Probleme auf. Die Türe sollte sich stets ganz öffnen lassen, und zudem mußte eine Lösung gefunden werden, um ohne "akrobatische Verrenkungen" ins Rauminnere gelangen zu können. Ein herausnehmbares Trassenbrett genügt jetzt allen diesen Anforderungen.

**Bild 8:** An der Kleinbekohlungsanlage hat die 94 1730 gerade ihre Kohlevorräte erneuert. Sie wird in Kürze einen Personenzug übernehmen.



Die Anlage gibt den, bei Modelleisenbahnern wegen der Vielfalt des einsetzbaren Rollmaterials sehr beliebten Zeitraum zwischen den späten fünfziger und frühen sechziger Jahren wieder. Zum festen Bestand des Fahrzeugparks gehören Modelle von Roco und Fleischmann, von denen viele sowohl technisch als auch optisch überarbeitet worden sind.

Bei der Gestaltung der Landschaft wurden Eigenprodukte mit handelsüblichen geschickt kombiniert. Material aus der Herstellung von Woodland Scenics trägt zu einer guten farblichen Abstimmung bei. Die

für die gewählte Epoche charakteristischen Automobile beherrschen das Straßenbild. Zahlreiche Figuren von Preiser sorgen überall für rege Betriebsamkeit, sei es auf dem Fabrikgelände der "Farben AG" oder auf der Hauptstraße, die oberhalb der Bahnanlagen verläuft. Außerhalb der Kleinstadt sieht man beschäftigte Bauern, die bei diesem prächtigen Wetter emsig unterwegs sind, um aufs Feld zu fahren oder zur Weide, wo die Rinder grasen.

## Keinesfalls Nebensache: Der Hintergrund

Nicht zuletzt ist es dank der bekannten Vario-Modul-Kulissen von MZZ gelungen, einen "perfekten" Übergang zur fiktiven Fortführung der "kleinen Welt" zu schaffen. Für den Modelleisenbahner ergibt sich immer wieder das gleiche Problem, wenn er seine erfolgreiche Arbeit beim Gestalten der Landschaft nicht durch eine fehlende Weiterführung ins "Unendliche" gefährden will. Früher hatte er nicht die "Qual der Wahl"; er mußte selbst mit Pinsel und Farben oder aus Kalenderbildern und verschiedenen Postern seinen eigenen Hintergrund gestalten. Heute kann er sich "quälen und wählen". Fast jeder Zubehörerhersteller führt mittlerweile "Hintergründiges" in seinem Programm. Dabei handelt es sich meist um Fototapeten, die beliebig verlängert werden können. Die Montage dieser Kulissen ist leicht und schnell durchzuführen. Wichtig ist allerdings, daß man vor dem Bau der Anlage den Hintergrund anbringt. Ein Nachteil



**Bild 9:** In dem für Nebenbahnen charakteristischen zweistöckigen Lokschuppen werden Tenderlokomotiven gewartet. Hier können auch kleinere Reparaturen durchgeführt werden.

**Bild 10:** Die Flügelsignale stammen aus dem Lieferprogramm von Brawa. Blechkanäle und Umlenkrollen sowie Weichenspannwerke deuten auf die Nachbildung eines mechanischen Stellwerkes hin.





Bild 11: Eine Dampflokomotive der Baureihe 57 ist mit einem Ng unterwegs. Die weidenden Kühe tun sich an dem saftigen Grün götlich.

der Fototapeten soll hier nicht verschwiegen werden: Die Perspektive stimmt nur dann für den Betrachter, wenn sein Standort

dem des Fotografen der Hintergrundkulisse entspricht.

Aufwendiger und anspruchsvoller, dafür

aber auch individueller sind die handgemalten Vario-Modul-Kulissen von MZZ. Hier wird mit zwei- und dreidimensionalen Kulissen

Bild 12: Dem aufmerksamen Betrachter werden die feinen Seilzüge, die zum Einfahrsignal führen, sicherlich nicht entgehen. Auch die feine Umzäunung der Weide verdient Beachtung.





**Bild 13:** Bei der Bepflanzung kamen neben Eigengewächsen, die durch verschiedene Methoden ihr Laub erhielten, auch Fertigprodukte (Faller, MZZ) auf die Anlage.

**Bild 14:** Auch auf der Anlage von Karl Blesinger darf die hervorragend ausgeführte V 200 035 von Roco auf keinen Fall fehlen.



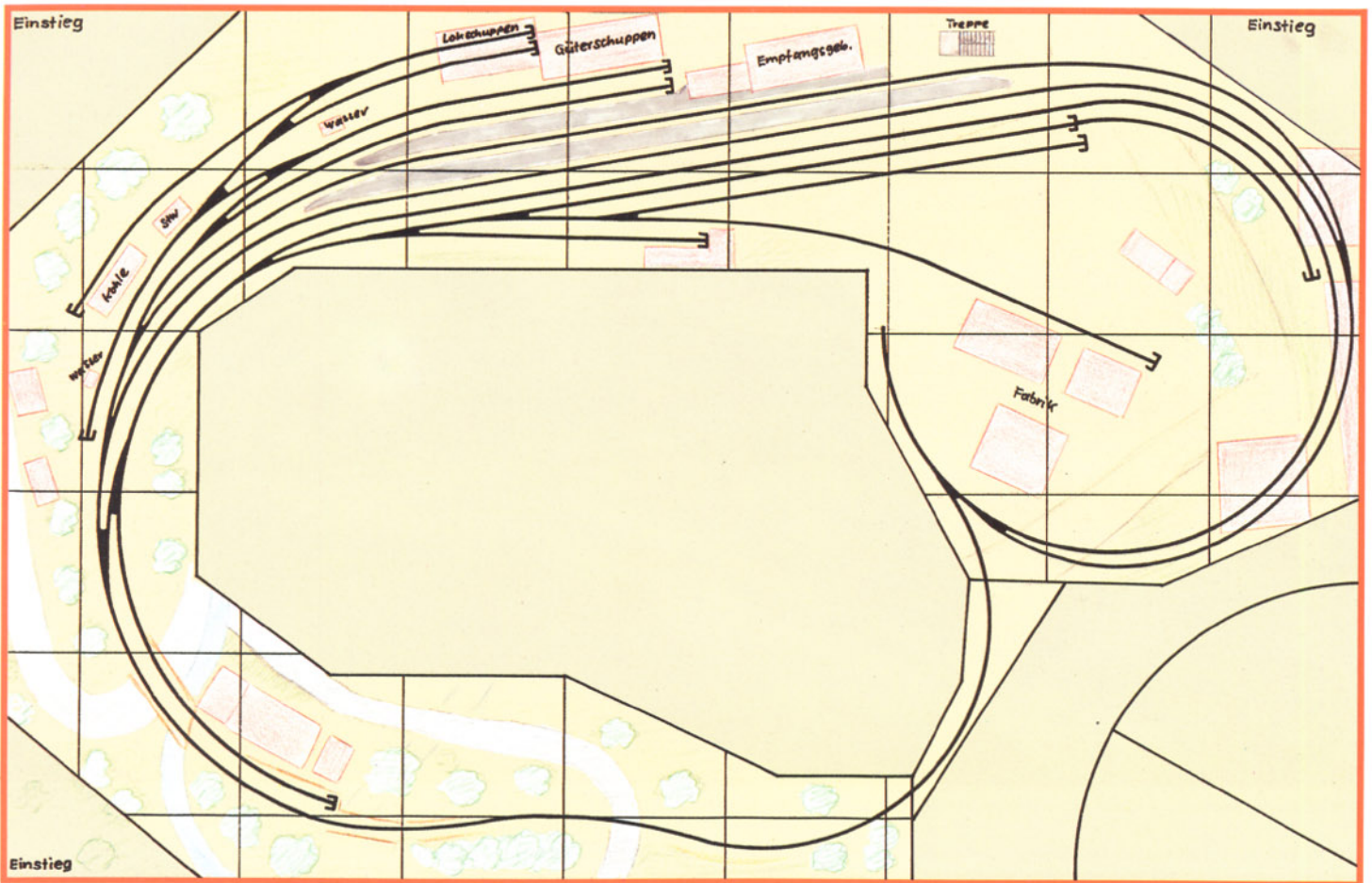


Bild 15: Für den Leser, um ihm die Orientierung zu erleichtern: Unmaßstäblicher Spurplan der Anlage mit der einsehbaren Gleisentwicklung und einigen Gebäuden.

gearbeitet, und der Modellbahner kann ganz und Landschaftsausschnitte miteinander werden wir zu einem späteren Zeitpunkt nach seinen Vorstellungen Gebäude, Bäume kombinieren. Auf das Thema "Hintergründe" noch ausführlich eingehen. K. Blesinger

Bild 16: Spurplan des Schattenbahnhofes, der 50 cm unterhalb der Anlage eingebaut ist und über einen 5fachen Gleiswandel erreicht werden kann.

Alle Fotos und Zeichnungen: K. Blesinger

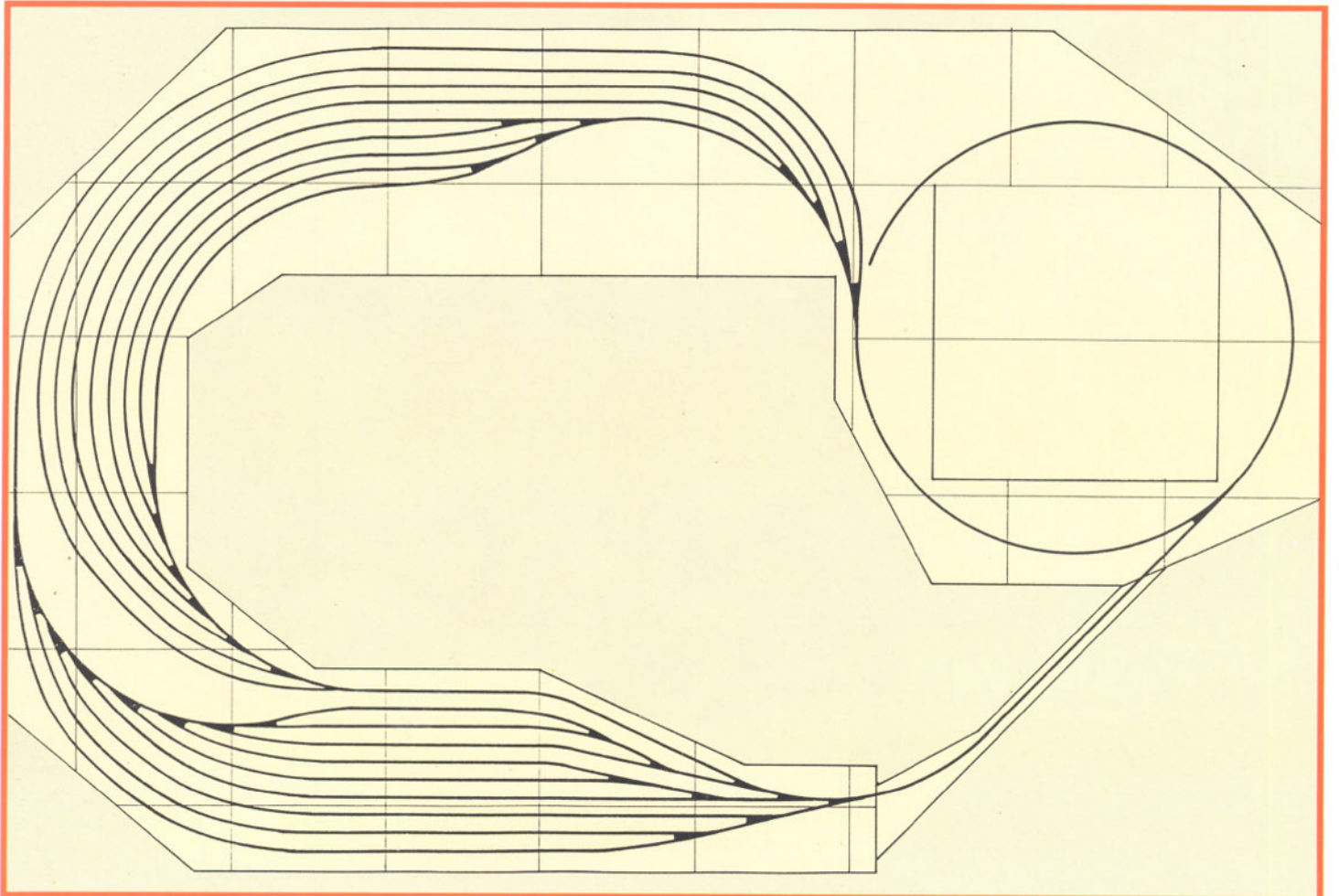




Bild 1: Ausschnitt aus unserer Felslandschaft nach der Fertigstellung: Für die Besucher der Tropfsteinhöhle wurde ein Haltepunkt eingerichtet.

Foto: W. Kosak

# Bauen mit Pappmaché

Teil 2

Wie in der letzten Modellbahnausgabe des Eisenbahn-Journals (7/1987) bereits angekündigt, wollen wir in dieser Ausgabe die Farbgebung und Begrünung von Pappmaché-Dioramen und -Anlagen schildern. Um zugleich auch unterschiedliche Möglichkeiten der Geländegestaltung zu testen, wurde an das erste Diorama ein weiterer, neuer Bauabschnitt angesetzt. Bei diesem Neubau konnten wesentliche Erkenntnisse gewonnen und Kniffe ausprobiert werden. Außerdem wurde ein sehr nützliches neues Grundmaterial ausfindig gemacht. Dies war zwingend geworden, da sich auf unseren bisher gebauten Geländeteilen mit Gebirgscharakter seltsame Dinge abspielten. Manchmal war dort ein beunruhigendes Knacken und Knistern zu registrieren. Gipsmauern und -felsen zeigten urplötzlich geheimnisvolle Risse und Spalten. Fugen wurden teilweise auch über Stützmauerkronen sichtbar, das darüberbefindliche Felsgestein hatte sich um zwei bis drei Millimeter angehoben. Eindeutig erklären konnten wir uns das Phänomen nicht, aber Vermutungen gab es natürlich, die sich dann auch bald als richtig herausstellten.

An dem Schabernack konnte eigentlich nur der verwendete Bau- bzw. Montageschaum schuld sein. Ein Gespräch mit einem Fachmann für dieses Material brachte dann Licht ins Dunkel. Wir erfuhren, daß auf Baustellen heute der Einkomponenten-Montageschaum nicht mehr gerne verwendet wird, denn auch dort hatte man ähnliche merkwürdige Dinge festgestellt. Am Bau wird dieses Material hauptsächlich zum Einschäumen von Tür-

und Fensterstöcken verwendet. Mit der Zeit gab es jedoch immer mehr Reklamationen, weil an den Mauerverputzstellen Risse auftraten und Türen und Fenster später, trotz ursprünglich einwandfreier Funktion, plötzlich klemmten. Untersuchungen ergaben, daß sich der Einkomponenten-Schaum die zum Aushärten erforderliche Feuchtigkeit

aus der Luft holt. Wenn es beim Schäumen zu trocken war oder zu dicke Schichten aufgetragen wurden, bleiben im Inneren der Masse dann meist kleinere Materiallagen als Rückstand bestehen, die erst viel später ausreagieren. Der Schaum "arbeitet" daher noch einige Zeit.

Derselbe Fachmann konnte aber auch mit

Bild 2: Der Geländerohbau nach dem Ausschäumen. Unser neues Material war schon nach zwei Stunden ausgehärtet.



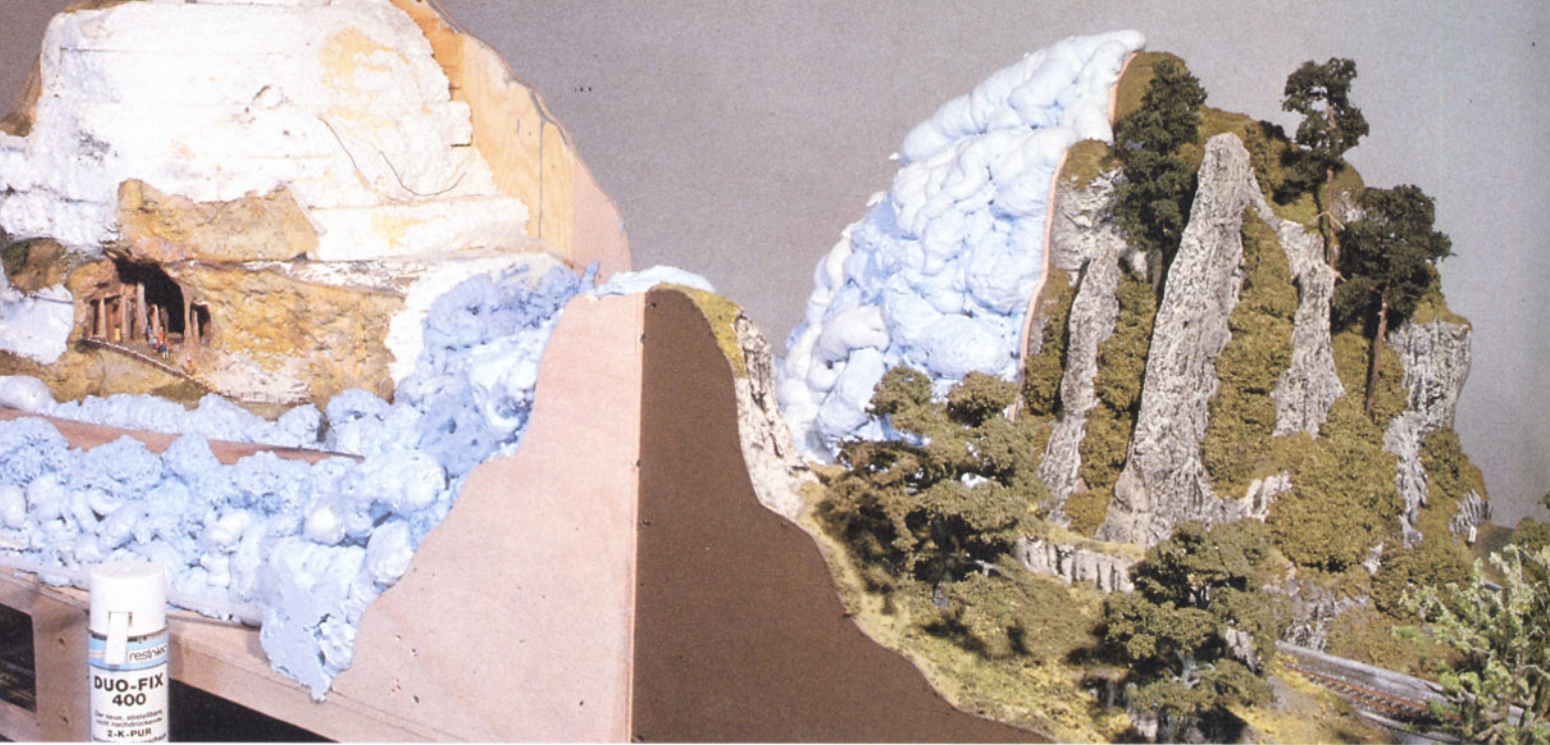


Bild 3: An unser erstes Diorama wurde ein weiterer Bauabschnitt angesetzt, um neue Arbeitsweisen zu erproben.



Bilder 4 – 6: Der Geländerohbau ist stabil, mit einem Messer leicht zu bearbeiten und zeichnet sich durch geringes Gewicht aus. Die Bahntrasse wurde vorher zugeschnitten und auf Holzklötchen montiert.



Bild 7: Mit einem langen Küchenmesser wird der harte Schaum zugeschnitten. Unterhalb der Bahntrasse soll eine Stützmauer angebracht werden.

Rat dienen. Einfach einen anderen "Schaum" verwenden war des Rätsels Lösung. Es gibt nämlich auch ein "richtiges Zweikomponenten-Pendant" auf anderer Materialbasis, jedoch ebenfalls in Sprühdosen. Die Zweikammer-Dose enthält die zweite Komponente, den Härter, als Chemikalie zusätzlich in einer getrennten Kammer. Dieser "Stoff" bietet eine Menge weiterer Vorteile für uns Modellbauer. Das Material ist schon nach drei Minuten klebefrei und nach 10 Minuten schnittfähig. Nach zwei



**Bild 8:** Eine großflächige Hartschaum-Mauerplatte wird mit einem Bastelmesser zugeschnitten und eingepaßt.



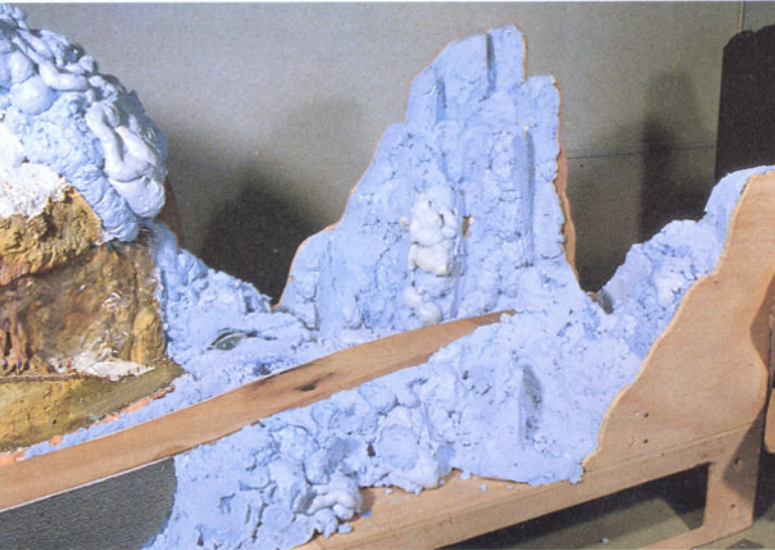
**Bild 9:** Die preiswerten und leicht zu bearbeitenden Hartschaum-Bastelplatten (Heki-dur oder Merkur-Styroplast) gibt es in vielen Ausführungen.



**Bild 11:** Die Mauerplatte kann dann direkt auf den zugeschnittenen Bauschaum geklebt werden.



**Bild 10:** Auf die Rückseite der Mauerplatte wird großzügig unverdünnter Weißleim aufgetragen.



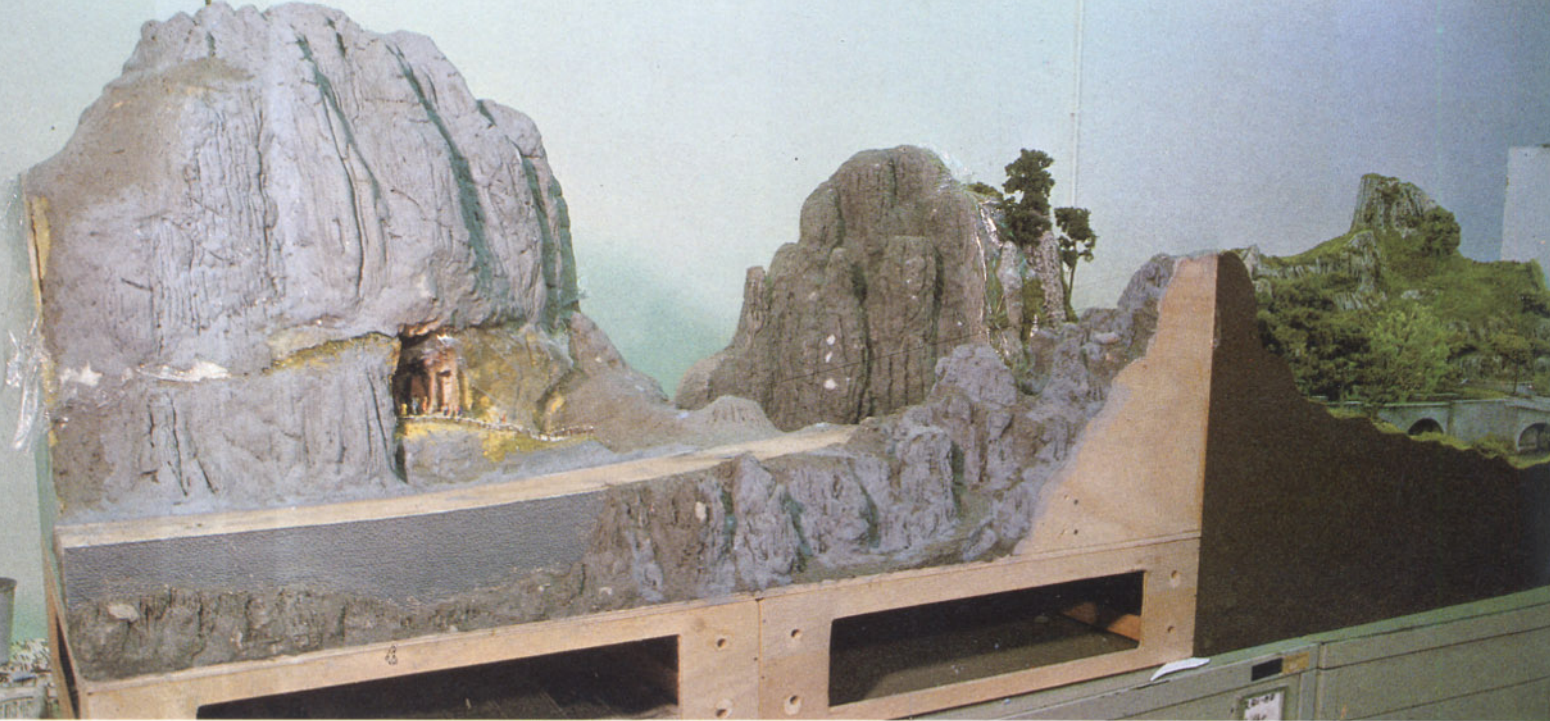
Stunden ist es voll ausgehärtet. Und ganz wichtig: Es quillt nicht mehr nach. Da die Dosen über mehrere beigelegte Schaumröhrchen verfügen, ist die Sprüheinheit nicht jedesmal nach nur teilweisem Verbrauch wertlos, sondern kann nach Abziehen des Sprühröhrchens innerhalb der Verfallzeit (1 Jahr) aufbewahrt und später weiter verwendet werden. Allerdings ist auch ein kleiner Nachteil zu vermerken: Da beide Komponenten in der selben Dose Platz finden müssen, ist nicht so viel Schaum enthalten. Wie man mit dem Schaum sparen kann, werden wir Ihnen in späteren Folgen ausführlicher zeigen. Jetzt aber zur praktischen Anwendung dieses neuen Materials. An die zu beschäumenden Stellen packen wir allen möglichen volumigen Abfall (leere

**Bild 12 (oben links):** Vor dem Auftragen des Pappmachés wurde die "Schaumlandschaft" noch mit dem Messer gestaltet.

**Bild 13 (oben rechts):** Mit einem Japanspachtel lassen sich in das aufgetragene Pappmaché Felsstrukturen eindrücken.

**Bild 14:** Das Pappmaché kann abschließend noch mit einer Wasser-Weißleim-Mischung überstrichen werden, um die Oberfläche zu glätten.





**Bild 15:** Die fertig modellierte Felslandschaft wurde mit einem ersten Farbanstrich versehen. Die richtige Farbgebung erfordert viel Gefühl und einige Übung.



**Bild 16:** Unser Demonstrationsgelände wurde nach dem Austrocknen nochmals mit einer Gipslösung überstrichen, bevor die erste Farbschicht aufgetragen wurde.

**Bild 17:** Mit einer Perlonfolie wurde der bereits fertiggestellte Anlagenteil vor Verschmutzung und Beschädigung geschützt.  
Fotos 2 – 17: J. Giebelhausen



Dosen, Kartons, Plastikbecher) oder zerknülltes Zeitungspapier, das dann mit eingew. bzw. überschäumt wird. Das von uns benutzte "Duo-Fix 400" braucht nicht mehr – wie der K 1-Schaum – im Freien verarbeitet werden. Die relativ schwache Ausgasung läßt auch eine Anwendung in geschlossenen Räumen zu. Eine gründliche Belüftung sollte jedoch vorsichtshalber auch hier erfolgen. Ist der Schaum nun nach dem Aufbringen ausgehärtet, wird mit dem Zurichten begonnen. Wie schon früher beschrieben, wird hierzu am besten ein langes, biegsames und gut schneidendes Küchenmesser verwendet. Der eigenen Gestaltungsphantasie sind bei diesem Arbeitsvorgang keinerlei Beschränkungen auferlegt. Jedoch sollte man schon vorher ungefähr eine Vorstellung von der endgültigen Geländeform haben.

Die Bilder 4 bis 7 zeigen recht anschaulich unser eigenes Vorgehen und die durch das Messer gestaltete Landschaft. Als Grundaufbau des Dioramas verwendeten wir unsere schon bekannten Dioramen-Normkästen (2 Stück 60x60 cm von Kaufmann). Die zukünftige Bahntrasse wurde vorher aus 6 mm Sperrholz ausgeschnitten, auf Holzstützen geleimt und zusätzlich festgeschraubt. Bei dieser stabilen Leichtbauweise waren für 1,20 m Bahndamm nur vier Holzklötzchen als Stützen erforderlich. Die endgültige Festigkeit erhält das Ganze durch das Ausschäumen. Der Duo-Fix füllt den Hohlraum unter der Bahntrasse stabil aus, überflüssiges Material drückt sich seitlich heraus, ohne aber die zukünftige Gleisunterlage anzuheben. Und noch etwas haben wir ausprobiert: Wir wollten wissen, ob und wie sich unser neuer Montageschaum mit anderen Werkstoffen verbindet und ob keine Zersetzungerscheinungen auftreten. Wir verfügten über ein altes, für uns recht wertvolles Dioramenteil (Gebirgsmassiv mit interessantem "Innenleben"), über das wir ebenfalls später noch berichten werden, das hier unbedingt mit eingebaut werden sollte. Dieses bei einem Transport beschädigte Teil besteht aus Styropor. Unser "Schaum" hat es nicht angegriffen, sondern sich wie gewünscht, einwandfrei damit verbunden. Wer

**Bild 18:** Die genaue Farbgebung bleibt der Phantasie des Landschaftsgestalters überlassen. Aus wenigen Grundfarben lassen sich alle notwendigen Farbtöne mischen.

also keine "alten Schachteln" als Unterbau verwenden möchte, kann getrost auch billiges Styropor nehmen. Ein Schaumüberzug ist auf alle Fälle hinterher stabiler und bearbeitungsfreundlicher als das krümelige Styropor.

## Einfärben von Felsen

Vor Beginn unserer zweiten "Pappmaché-Schlacht" mußte zunächst der schon fertiggestellte Dioramenteil vor Verunreinigungen und Schäden geschützt werden. Bevor die Dioramen-Normkästen der beiden Bauphasen fest miteinander verschraubt wurden, wurde eine Perlonfolie (erhältlich im Malerbedarf) miteingebaut (vgl. Bild 17). Die dünnen Folien lassen sich nach Abschluß der Arbeiten am neuen Anlagenteil leicht wieder entfernen und hinterlassen eine kaum sichtbare Nahtstelle. Dieses Material empfiehlt sich übrigens auch für die Herstellung abnehmbarer Geländeteile, beispielsweise über Tunnelstrecken oder Schattenbahnhöfen.

Nachdem unser neuer "Geländeschaum" ausgehärtet und zugeschnitten war, konnte in bewährter Weise das Pappmaché aufgetragen werden. Zuvor wurde aber unterhalb der Bahntrasse noch eine Stützmauer angebracht. Hierfür eignen sich sehr gut Hartschaumplatten, die in den verschiedensten Ausführungen unter den Bezeichnungen Heki-dur und Merkur-Styroplast im Modellbahn-Fachhandel erhältlich sind. Sie lassen sich problemlos zuschneiden und werden mit reichlich aufgetragenem unverdünntem Weißleim direkt auf den entsprechend zugeschnittenen Geländeschaum aufgeklebt.



**Bild 19:** Mit locker geführtem Pinsel, "aus dem Handgelenk heraus", erhielten unsere Felsen die rechte Patina mit unverdünnter Farbe.



**Bild 20:** Die zu begrünenden Flächen wurden mit braun oder erdfarben getöntem Weißleim eingestrichen.



**Bild 21:** Der Weißleim wurde mit Streumaterial in grünlichen oder – am Übergang zu den Felsen – bräunlichen Tönen bestreut.



**Bild 22:** Nach dem Antrocknen dieser ersten Streuschicht wurde erneut Weißleim aufgetupft und mit größeren Flocken Gras, Flechten und niedriges Buschwerk imitiert.



**Bild 23:** Größere Büsche entstanden aus Islandmoos, das in eine Wasser-Weißleim-Mischung getaucht und in Flocken gewälzt wurde.



**Bild 24:** Bei der Begrünung ist große Sorgfalt geboten. Selbst in dunklen und engen Felseinschnitten ist Buschwerk zu finden.



**Bild 25:** Auch die Felsgrate wurden mit einer dünnen Schicht Streugras von Woodland Scenics bestreut.



**Bild 26:** Ausschnitt aus der fertig gestalteten Felslandschaft. Die verschiedenen Grüntöne wurden behutsam aufeinander abgestimmt.



**Bild 27:** Das Bachbett wurde mit Steinchen in den verschiedensten Größen ausgestaltet.

**Bild 28:** Floristen- und Blumenbindekoralle imitiert durch die Strömung mitgerissenes Astwerk.



Für unsere Zwecke verwendeten wir übrigens eine großformatige Styroplast-Mauerplatte von Merkur, damit sie in einem Stück verarbeitet werden konnte. Plattenstöße lassen sich nur sehr schwer kaschieren und sind deshalb nach Möglichkeit zu vermeiden.

Jetzt wurde in der im Eisenbahn-Journal 7/1987 beschriebenen Weise mit dem Auftragen des Pappmachés begonnen. Den Brei hatten wir allerdings zusätzlich mit etwas Gips angereichert. Wie bereits geschildert, wird die auf den Schaum aufgetragene Mischung mit der Hand geglättet und diesmal zusätzlich mit einer Wasser-Weißbleimischung überstrichen, um die Oberfläche zu glätten.

Dann mußte der so entstandene Gelände-Rohbau gut eine Woche austrocknen. Um die dabei entstehenden Poren und Risse im Pappmaché wieder aufzufüllen, wurde das gesamte Gelände nochmals mit einer Gipslösung überstrichen (bei größerem Felsimitat ist dies jedoch nicht notwendig). Erst jetzt konnte mit der Feinbehandlung begonnen werden.

Es empfiehlt sich, vor dem Begrünen das gesamte Gelände zunächst sorgfältig einzufärben. Aus Schwarz, Weiß, Umbra, Ziegelrot und Dunkelocker lassen sich sämtliche zur Felsgestaltung erforderlichen Farbnuancen problemlos mischen. Für die Farbbehandlung verwendeten wir hochwertige wasserlösliche matte Acrylfarben; es können jedoch auch normale Dispersionsfarben oder – etwas teurer – Plakafarben benutzt werden. Welche Farbtöne zum Einfärben der Felspartien gewählt werden, bleibt letztlich der Phantasie jedes Landschaftsgestalters überlassen. Es ist jedoch darauf zu achten, daß Vertiefungen im Gestein dunkel eingefärbt werden, während Felsvorsprünge einen helleren Farbton erhalten. Die rechte



Bild 29: In das fertig gestaltete Bachbett wurde klares Gießharz gegossen.

Patina erhielten unsere Felsen durch einen besonderen Trick: Mit locker geführtem Pinsel, "aus dem Handgelenk heraus", wurde unverdünnte Farbe ganz dünn auf die Felsen aufgetragen. Für diese abschließende Prozedur ist jedoch etwas Übung erforderlich.

## Sorgfältige Begrünung

Eine unerläßliche Vorarbeit für die Landschaftsgestaltung auf der Modellbahn ist eine sorgfältige Beobachtung der Natur. Dies gilt auch für die Felsgestaltung und hier besonders für die Begrünung. Pflanzenbewuchs findet sich nicht nur auf ebenen Felsvorsprüngen oder Steinplatten, sondern auch in relativ dunklen und steilen Einschnitten und auf schmalen Felsrippen und Sims. Als Unterlage für die Begrünung unseres Demonstrationsgeländes diente ebenfalls Weißleim, der mit Dispersionsfarbe braun oder erdfarben getönt wurde. An den Rändern der zu begrünenden Flächen, am Übergang zu den Felsen, wurde braunes

Streumaterial aufgebracht und die Flächen danach mit Streu in den verschiedensten Grüntönen (kein Sattgrün) berieselt. Nach dem Antrocknen dieser ersten Streuschicht wurde mit einem Pinsel nochmals eine Weißleimlösung aufgetupft und mit größerem Flockenmaterial Gras, Flechten, niedriges Buschwerk u. ä. imitiert. Größere Büsche entstanden aus grünem oder beige-braunem Islandmoos, das in die bereits bekannte Wasser-Weißleim-Mischung getaucht, in Flocken gewälzt und anschließend auf die Anlage geklebt wurde. Unser Streu- und Flockenmaterial stammte übrigens von Woodland Scenics und Heki. Zuletzt ging es an die Gestaltung des Gebirgsbaches. Das Bachbett wurde mit kleineren und größeren Steinchen ausgestaltet, am Grund deutete entsprechendes Streu-

material einen sparsamen Bodenbewuchs an. Von der Strömung mitgerissenes Astwerk konnte durch Blumenbinde- und Floristenkoralle imitiert werden. In das so vorbereitete Bachbett wurde klares Gießharz in der richtigen Mischung gegossen, wobei unter Überführungen und Brücken ein Holzstäbchen, an dem das Harz in das Bachbett geleitet wurde, gute Dienste leistete. Kurz vor dem Austrocknen wurde das Harz dann noch einmal bearbeitet: Mit einem harten und spitzen Gegenstand konnten jetzt Wellen, Wasserkräuseln oder die Fließbewegung des Baches nachgeahmt werden. Auf die Gießharzmethode zur Gewässergestaltung auf der Modellbahn werden wir in einer der nächsten Modellbahnausgaben des Eisenbahn-Journals noch näher eingehen.

HM

Bild 30: Mit einem Holzstäbchen konnte das Harz auch unter Brücken geleitet werden. Fotos 18 – 30: K. Heidbreder



## Duo-Fix 400

Herstellungsbetrieb und Bezugsquellennachweis:

Resintec GmbH  
Dachauer Straße 110 b  
8037 Olching  
Telefon 08142/20403

Weitere Informationen, Händleradressen und Verkaufspreise erhalten Sie bei der Fa. Resintec. Händleranfragen willkommen.



Bild 1: Gebäude mit unterschiedlichen Stilelementen fügen sich harmonisch zu einer Altstadt-Häuserzeile in Baugröße 0 zusammen.

## »Altstadtsanierung« in Baugröße 0

In einem sanierten Altstadtviertel wie diesem wäre gut wohnen, wenn nur die Mieten aufgrund des gebotenen Luxus und dem damit verbundenen hohen Wohnwert auch

für einen Durchschnittsgeldbeutel erschwinglich wären! Aber wen wundert's; schließlich steckt in dem Projekt des (Modell-)Architekten und Bauherrn F. Jeru-

saalem mehr Arbeit, als man zunächst vermuten möchte. Sie sind wirklich beneidenswert, die wohlsituierten Bürger aus dem Verkaufsprogramm von Rolf Ertmer, die hier des

Bild 2: Hier waren Luxussaniierer am Werk: Aus dem abbruchreifen Fabrikgebäude (links) und den heruntergekommenen Bürgerhäusern entstanden noble Altbauten.





**Bild 3:** Um ihr liebliches Wohl müssen sich die Bewohner der sanierten Häuserzeile nicht sorgen: Im Eckhaus gibt's "bei Franz" gepflegtes Pils vom Faß.



**Bild 4:** Einladend präsentiert sich die Eckkneipe bei Nacht. Die Leuchtreklame einer bekannten Brauerei entstand aus einer umgebauten Märklin-Waggonbeleuchtung.

**Bild 5:** Nach Einbruch der Dämmerung setzen umfunktionierte Märklin-Straßenlampen und vorbildgerechte Innenbeleuchtungen die ganze Szenerie wirkungsvoll ins Licht.

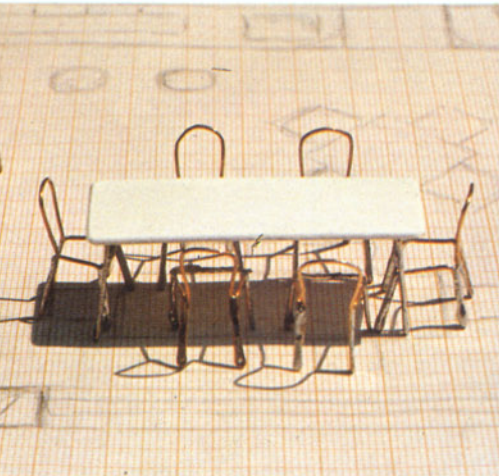




**Bild 6:** Auch die Inneneinrichtung der Kneipe "bei Franz" wurde exakt nachgebildet: Der künstlerische Wandschmuck, die Theke aus dunklem Holz und die Vitrine zeugen vom exklusiven Geschmack des Innenarchitekten.



**Bild 7:** Die gemütliche Eckkneipe ist längst ein beliebter Treffpunkt für die wohlsituierten Altbau-Bewohner geworden.



**Bild 9:** Alle Teile des Mobiliars wurden vom Architekten sorgfältig geplant.

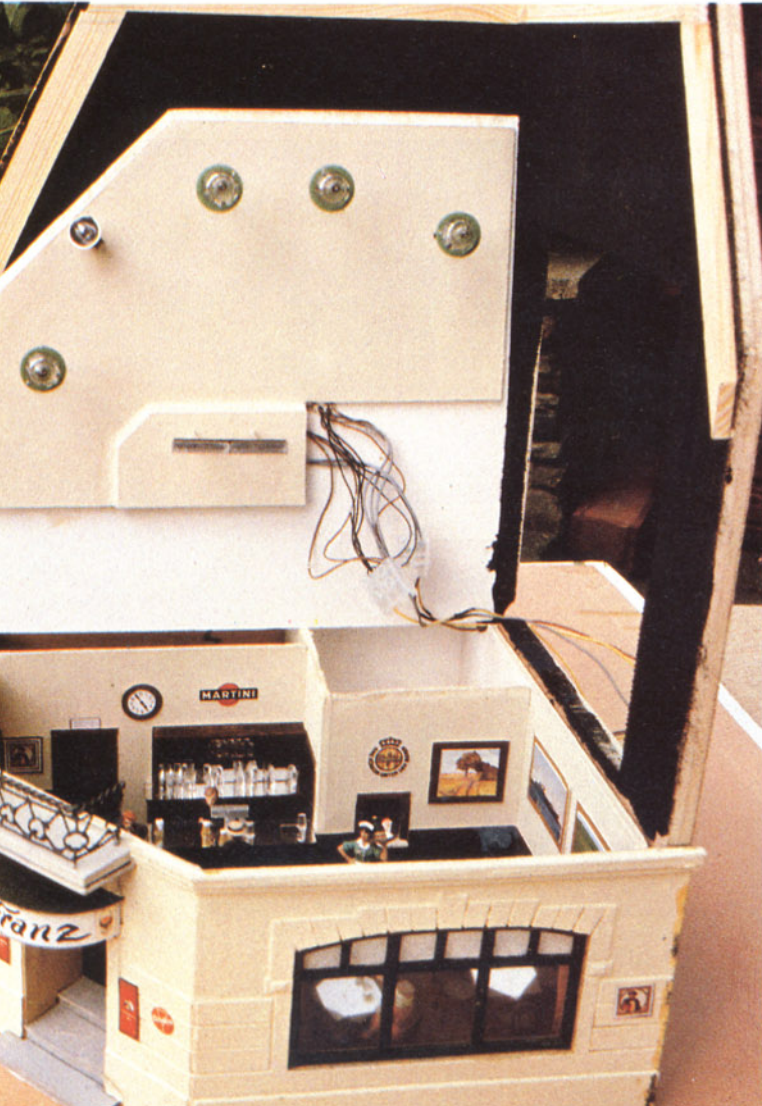
Abends im Salon plaudern, sich im Club "Casablanca" Champagner servieren lassen oder sich in der Eckkneipe "bei Franz" mit Freunden treffen!

Wer würde wohl hinter den anheimelnd beleuchteten Fenstern von Haus Nr. 11, das jetzt u. a. den Club "Casablanca" beherbergt, ein ehemaliges Fabrikgebäude erahnen, das wegen seiner hübschen Fassade irgendwann unter Denkmalschutz gestellt worden war. Da mußte sich der Architekt schon einiges einfallen lassen, um es in ein so schmuckes Wohnhaus zu verwandeln. Die "Verwandlung" ist ihm, wie wir meinen, vorzüglich gelungen, und zwar einfach deshalb, weil er aus der Not eine Tugend machte und gestalterische Elemente wie etwa die vorhandenen Fenstereinfassungen aus graublauem Granit bewußt in seine Planungen miteinbezog.

Obwohl jede der sanierten Bauten von höchst individuellem Stil geprägt ist, fügen sie sich nun zu einer harmonischen Häuserzeile zusammen. Wie das zustandekam, sei nachfolgend aufgezeigt.

Da ist erst mal an der Ecke das Haus mit der gemütlichen Kneipe "bei Franz", daran anschließend das ehemalige Fabrikgebäude mit dem Nobelclub "Bar Casablanca", dann das kleine "Dreifenster-Haus" und schließlich noch das vornehme Bürgerhaus aus der Zeit des Jugendstils. Die Seitenwände und Rückfronten der Häuser sind alle aus 10 mm starken Spanplatten entstanden. Für die Herstellung der Frontseiten wurde das angenehm zu bearbeitende "Depafit" (beidseitig mit Karton verstärkte Hartschaumplatten) verwendet und im Bedarfsfall mit diversen Ergänzungen aus Karton und Kunststoff versehen. Bis zu diesem "Rohbaustadium"

**Bild 10:** Die hochgeklappte Decke der Kneipe "bei Franz" läßt nicht nur die Einrichtung in allen Details erkennen, sondern auch die Befestigung der Deckenlampen.



**Bild 11:** Auch ein genauer Blick von oben auf die Tische gibt keinerlei Grund zu Beanstandungen.





den. Die Spur-0-Figuren stammen aus dem Programm von Rolf Ertmer.

**Bild 8:** Da fühlt man sich wohl: Die Inneneinrichtung aus dunklem Holz verleiht dem Raum Behaglichkeit, und man kann sich hier das gut gezapfte Bier von der attraktiven Bedienung bringen lassen.

stellte die Materialbeschaffung kein sonderliches Problem dar. Schwieriger wurde es dann allerdings bei den Details, denn in der Baugröße 0 ist die Auswahl an verwendbarem Zubehör auf dem Markt nicht allzu groß. Bei der Suche nach passenden Ausstattungselementen im Maßstab 1:45 machte Herr Jerusalem dann allerdings doch noch eine überraschende Feststellung: Materialien, die für H0 gedacht sind, wie z. B. Ziegelmauerplatten u. ä., und in "Fläche" verarbeitet werden, passen aufgrund von Maßstabungenauigkeiten oft besser für die Baugröße 0. Das erleichterte zwar den Bau erheblich und sparte Zeit, doch blieb auch so immer noch genug zu tun, weil der Detaillierung in Baugröße 0 noch größere Aufmerksamkeit als in H0 zu widmen ist. Wie eng dabei die Grenzen gesetzt werden können, zeigen diese Stadthäuser.

## Hochkonjunktur für Stukkateure und Kunstschlosser

An der Fassade des Eckhauses hatten die "Depafit"-Maurer, die "Plaka"-Maler und die "Zelluloid"-Glaser mit Volldampf gearbeitet, damit die Kneipe "Bei Franz" zum vorgesehenen Termin eröffnet werden konnte. Und wer war schließlich schuld, daß es doch nicht rechtzeitig klappte? Der Herr Innenarchitekt natürlich! Was der sich auch alles für Extravaganzen ausgedacht hatte! Tische und Stühle aus dunklem Holz, im Ton dazu passend der Teppichboden, Theke und Schrank vornehm verglast ... kein Wunder, daß es da Lieferschwierigkeiten gab. Ihnen, den Handwerkern wäre es doch egal gewesen, ob sie beim Biertrinken auf hellen oder

dunklen Stühlen saßen, solange nur die Bedienung jung und das Pils vom Wirt gut eingegesenkt wäre. Auch auf das beleuchtete Transparent an der Hauswand (Sonderanfertigung aus einer umfunktionierten Märklin Waggonbeleuchtung) oder die schmiedeeiserne, vom Kunstschlosser aus feinstem Draht zusammengelötete Balkonbrüstung hätten sie gegebenenfalls noch verzichtet, wenn nur der Einweihungstermin für die Kneipe nicht platzte. Denn sowohl der Bauherr als auch der Wirt hatten sie dazu eingeladen. Und die beste Biersorte ist eben immer noch das Freibier.

Wesentlich ernsthafteres Kopfzerbrechen als das Eckhaus, das ja noch in einem relativ guten Erhaltungszustand gewesen war, bereitete der Umbau des alten Fabrikgebäudes gleich nebenan, das noch nicht einmal abgerissen werden durfte, weil die Fassade

**Bild 12:** Im weichen Licht der Dämmerung wirken die ehemaligen abbruchreifen Altbauten geradezu herrschaftlich. Zur Verschönerung dieser früher so tristen Gegend ließ die Stadtgärtnerei junge Akazien anpflanzen.





**Bild 13:** Im Keller der umgebauten früheren Fabrik hat sich jetzt der berühmt-berüchtigte Nobel-Nachtclub "Bar Casablanca" eingemietet. Ob die Poster auch "jugendfrei" sind, wurde bis jetzt noch nicht überprüft.



**Bild 14:** Das "Dreifenster-Haus" im Baustadium. Als Baumaterialien dienten neben Depafit-Platten auch LGB-Fensterelemente von Pola und Kartonstreifen zur Herstellung der Verzierungen und Türen.

**Bild 15:** Nicht gespart wurde bei der Renovierung dieses Jugendstil-Bürgerhauses: Reiche Depafit-Stuckverzierungen, kunstgeschmiedetes Balkongeländer und der handgearbeitete Kronleuchter im ersten Stock zeugen vom Wohlstand und Geschmack des neuen Besitzers.





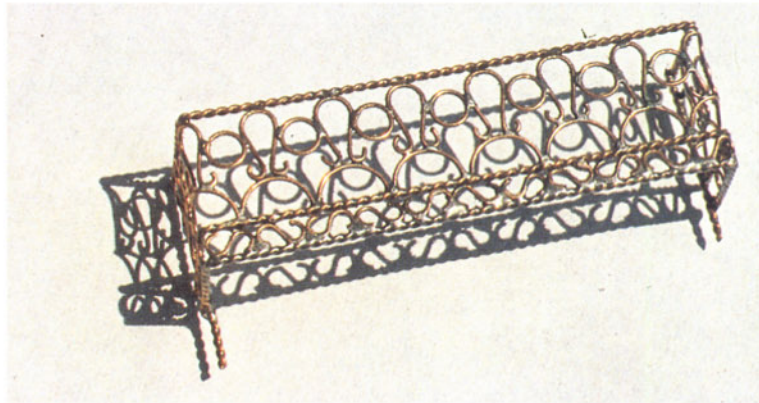
unter Denkmalschutz stand. Als schließlich eines Tages das ganze Material für die Umbauarbeiten angeliefert wurde, begann unter den Anwohnern in der Straße das große Rätselraten, was das wohl werden sollte. Da lagen Heki-dur Mauerplatten in H0 und dünner Karton als Steinrahmen, LGB Fensterteile von Pola, Fallner Platten aus Kunststoff in H0 für das Dach und natürlich dünnes Zelluloid für die Verglasung der Fenster. Wer hätte es für möglich gehalten, daß man dieses alte Gemäuer wieder so "lebendig" gestalten könnte? Die Mauer aus gebranntem Ziegel war freigelegt worden und stellte nun einen dezenten Kontrast zu den Fenstereinfassungen aus graublauem Granit dar. Im Erdgeschoß/Keller hatte sich der Nachtclub "Bar Casablanca" eingemietet, der 1. und der 2. Stock waren offensichtlich zu luxuriösen Appartements ausgebaut worden. Wie schon beim Eckhaus mit der Kneipe hatten auch hier die Elektriker mit Brawa-Lämpchen wahre Beleuchtungswunder vollbracht.

Eher unauffällig hingegen war die Modernisierung von Haus Nr. 13 vonstatten gegangen. Es stammte aus den zwanziger Jahren und war schon immer liebevoll das "Dreifenster-Haus" genannt worden. Auch nach der Renovierung mit LGB Fensterelementen von Pola und der Erneuerung der Verzierungen und Türen aus Kartonstreifen fügt es sich unaufdringlich in das Straßenbild. Ganz anders hatte es mit dem heruntergekommenen Bürgerhaus aus der Zeit des Jugendstils, dem Haus Nr. 15 ausgesehen. Sein Schicksal, nämlich Abbruch, schien bereits beschlossene Sache, als plötzlich

**Bild 16:** Beim Bau seiner Stadthäuser im Maßstab 1:45 machte Franz Jerusalem überraschende Erfahrungen: Manches H0-Baumaterial (z.B. Ziegelmauerplatten) paßte wegen Maßstabsungenauigkeiten hervorragend für Baugröße 0.



**Bild 17:** Die Dacheindeckung des imposanten Bürgerhauses besteht aus H0-Prägekarton "Schiefer" von Fallner. Die zugenagelten Fenster im zweiten Stock lassen vermuten, daß dort die Sanierungsarbeiten noch in vollem Gange sind.



**Bild 18:** Schwierige Lötarbeiten waren für die Herstellung des "handgeschmiedeten" Balkongeländers erforderlich.

**Bild 19:** Im Licht des kostbaren Kronleuchters erkennt man die teure Ausstattung des Salons. Neben im Musikzimmer kann auf dem weißen Flügel für eine musikalische Umrahmung gesellschaftlicher Ereignisse gesorgt werden.





**Bild 20:** Erst zu später Stunde herrscht Hochbetrieb im Nachtclub "Casablanca".

**Bild 21:** Die hell erleuchteten Fenster gestatten Einblicke ins Innere der sanierten Altbauten.



doch noch so ein Geldbonze auftauchte und den Eigentümern (eine Erbgemeinschaft) das Haus samt Grundstück "für 'nen Appel und 'n Ei" abschwatzte. Was er sich beim Kauf an Geld sparte, steckte er in den Umbau. Und mit dem protzt er jetzt, und zwar möglichst so, daß es auch jeder in der Straße sehen kann. Eines muß man ihm jedoch lassen: außer Geld scheint er nicht nur ein adrettes Zimmermädchen, sondern auch noch Geschmack zu haben. So ist es verständlich, daß ihm nur das Feinste vom Feinen gerade gut genug war, angefangen von den reichen Depafit-Stuckverzierungen der Fassade über das kunstgeschmiedete Balkongeländer (in bester Lötarbeit), dem Treppenaufgang aus Heki-dur, der Dacheindeckung aus Faller Prägekarton H0 "Schieferplatten" bis hin zu der gesamten Inneneinrichtung von Salon und Musikzimmer. Da die Vorhänge meist "rein zufällig" auch abends

**Bild 22:** Auch nachts hat man von der gegenüberliegenden Straßenseite gute Sicht auf die "Aktivitäten" in den Räumen über dem Nachtclub.

**Bild 23:** Der Elektriker hat wahre Wunder vollbracht und mit einer stimmungsvollen Beleuchtung für das Wohlbehagen der "Nachtschwärmer" gesorgt.





**Bild 24:** Dieses Foto – von oben aufgenommen – entstand noch während der Bauphase. Alle Einrichtungsgegenstände waren bereits vorher geplant und fertiggestellt worden.

**Bild 25:** Das ehemalige Fabrikgebäude mit dem Nachtclub ist ein weiteres Beispiel für die Beleuchtungskünste des Konstrukteurs und Erbauers. **Alle Fotos: F. Jerusalem**

nicht zugezogen werden, erkennt man – in das milde Licht des handgearbeiteten Kronleuchters getaucht – zwei große, mit antiquarischen Ausgaben beladene Bücherregale, alte Wandgobelins und Gemälde. In dem Hochgefühl, als "Retter wertvoller Bausubstanz" aufgetreten zu sein, hat man sich zu einer belanglosen Plauderei in der lederen Sitzgarnitur vor dem offenen Kamin aus schwarzem Marmor eingefunden, während der Herr Sohn am weißen Flügel nebenan (Sonderanfertigung, versteht sich) für den angemessenen musikalischen Rahmen sorgt.

Daß die Ladenräume im Parterre neben dem reichhaltig verzierten Tor zur ehemaligen Remise an eine Parfümerie feinsten Prägung vermietet wurden, paßt sehr wohl zum Stil des Hauses.

## Da konnten die Stadtväter nicht mehr Nein sagen

In Anerkennung der Verdienste ihrer Bürger um die wohlgelungene Altstadtansanierung konnten die sparsamen Stadtväter schließlich nicht umhin, ebenfalls einen bescheidenen Teil zur Verschönerung der früher so tristen Bahnhofsgegend beizutragen. Sie beauftragten die Stadtgärtnerei, junge Akazien zu pflanzen und veranlaßten, daß die Straße mit umfunktionierten Leuchten von Märklin endlich in das "rechte Licht" gerückt wurde.

F. Jerusalem

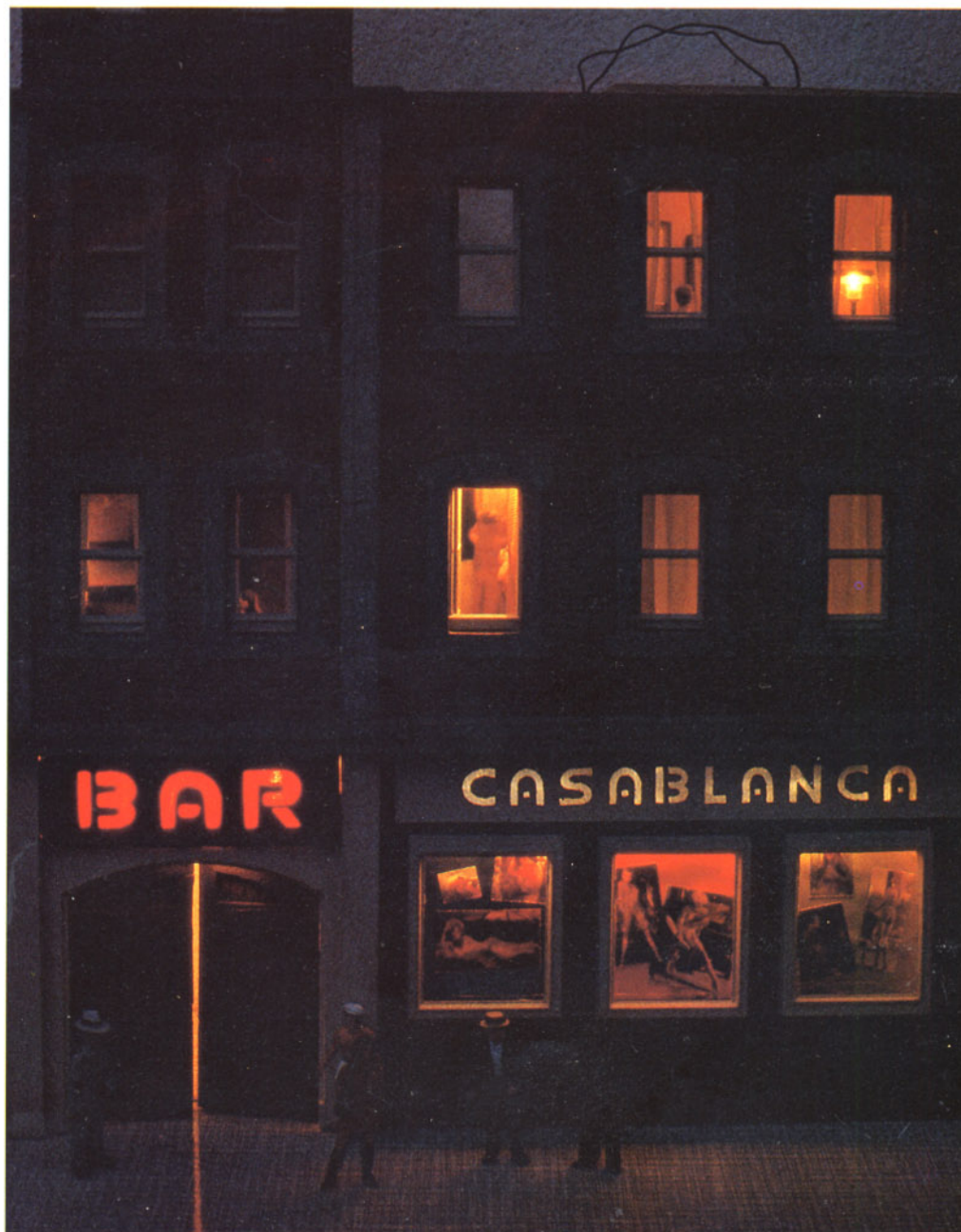




Bild 1: Das fein detaillierte Modell der württembergischen T 4 an der Bekohlungsanlage des Erbauers.

## Umbau der württembergischen T 4

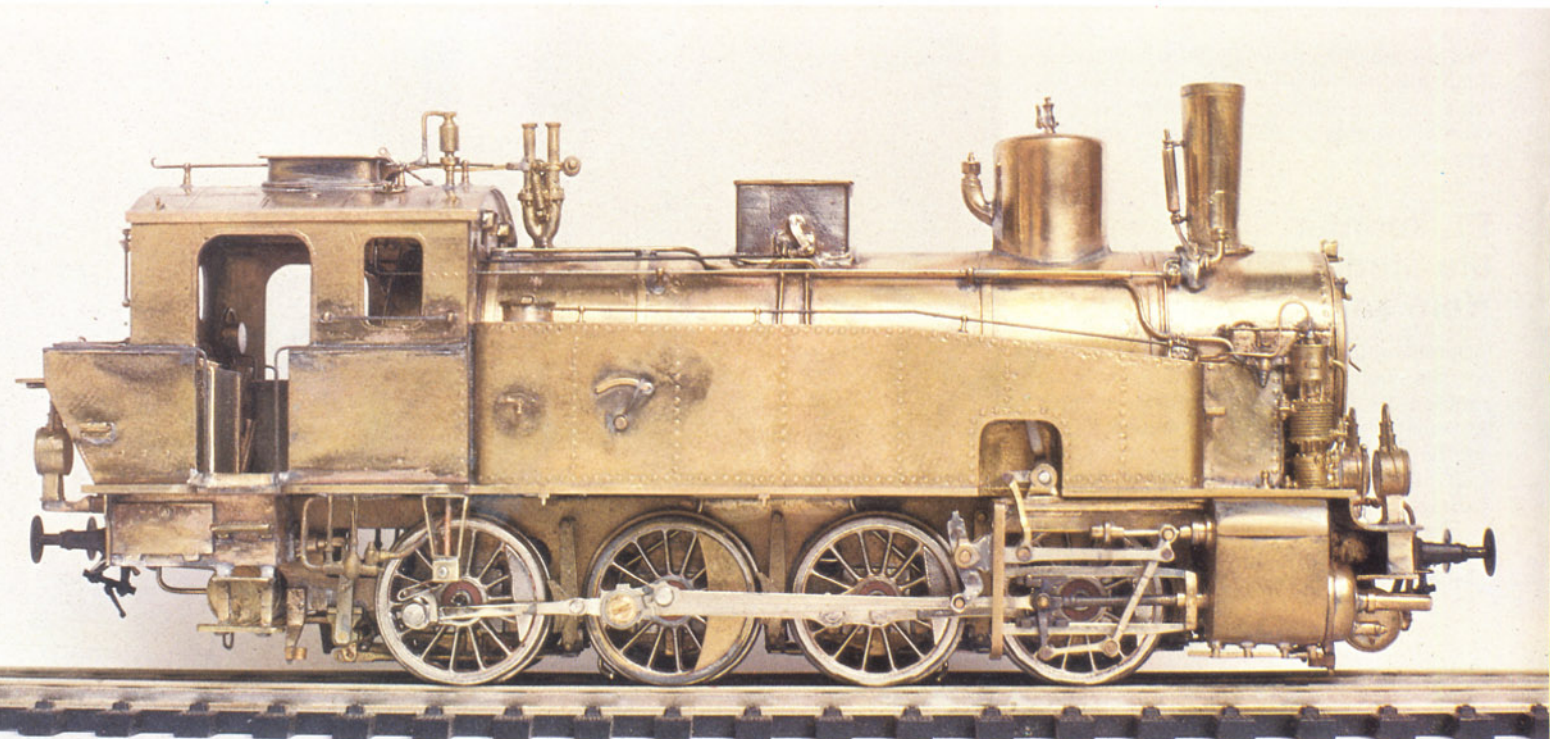
Als die Lokomotiven der württembergischen Gattung T 3 den höheren Anforderungen für den Schiebedienst auf der Geislinger Steige (Strecke Geislingen – Ulm) nicht mehr genügten, beschaffte die Württembergische Staatsbahn von 1907 bis 1909 insgesamt acht neue Tenderlokomotiven der Bauart Dn2, die als T 4 eingereiht wurden. Diese schwersten vierfach gekuppelten Tenderloko-

motiven ihrer Zeit wurden später als BR 92<sup>1</sup> (92 101 bis 92 108) von der DRG übernommen.

Unser Modell der württembergischen T 4 war bereits vor einigen Jahren entstanden. Es entsprach jedoch in Antriebstechnik und Detaillierung nicht mehr dem heutigen Stand und wurde deshalb grundlegend umgebaut.

Das Fahrwerk besteht aus zwei geätzten Rahmenwangen, in denen Radsätze federnd gelagert sind. Die Räder sind von der BR 94 von Fleischmann, die Gegengewichte der Treibräder wurden aus Messingblech gefertigt. Über den Ausschnitten für die Achslager wurden U-Profile auf die Rahmenwangen gelötet. In ihnen werden Federn mit rechteckigem Querschnitt – wie sie in Glie-

Bild 2: Die Lokführerseite des gänzlich im Selbstbau entstandenen Modells der württembergischen T 4.

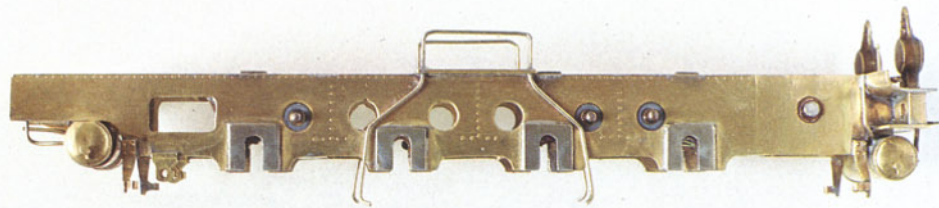




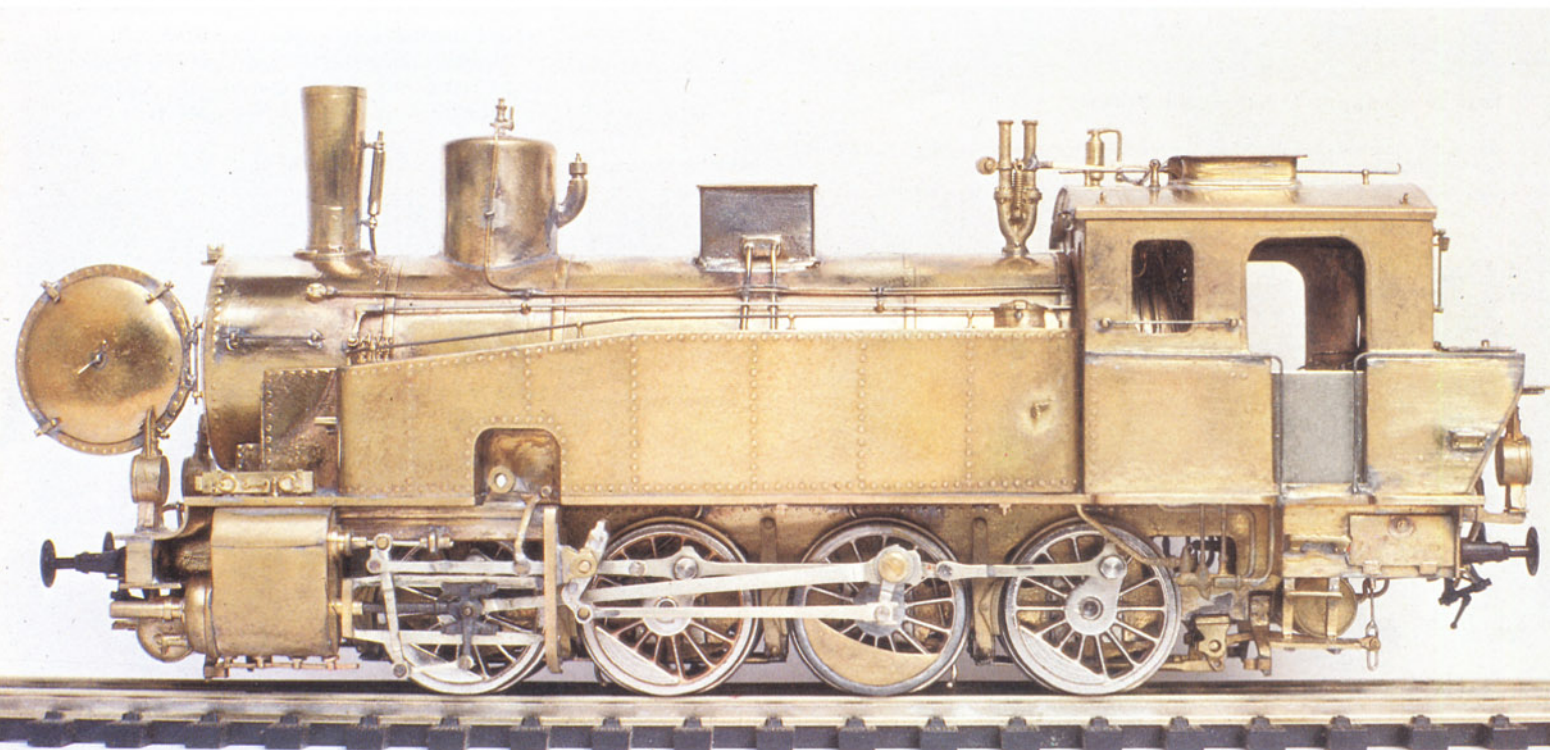
**Bild 3:** Auf dem Diorama des Erbauers begegnen sich württ. T 4 und T 3 (zur T 3 vgl. Modellbahn-Journal 7/1986).

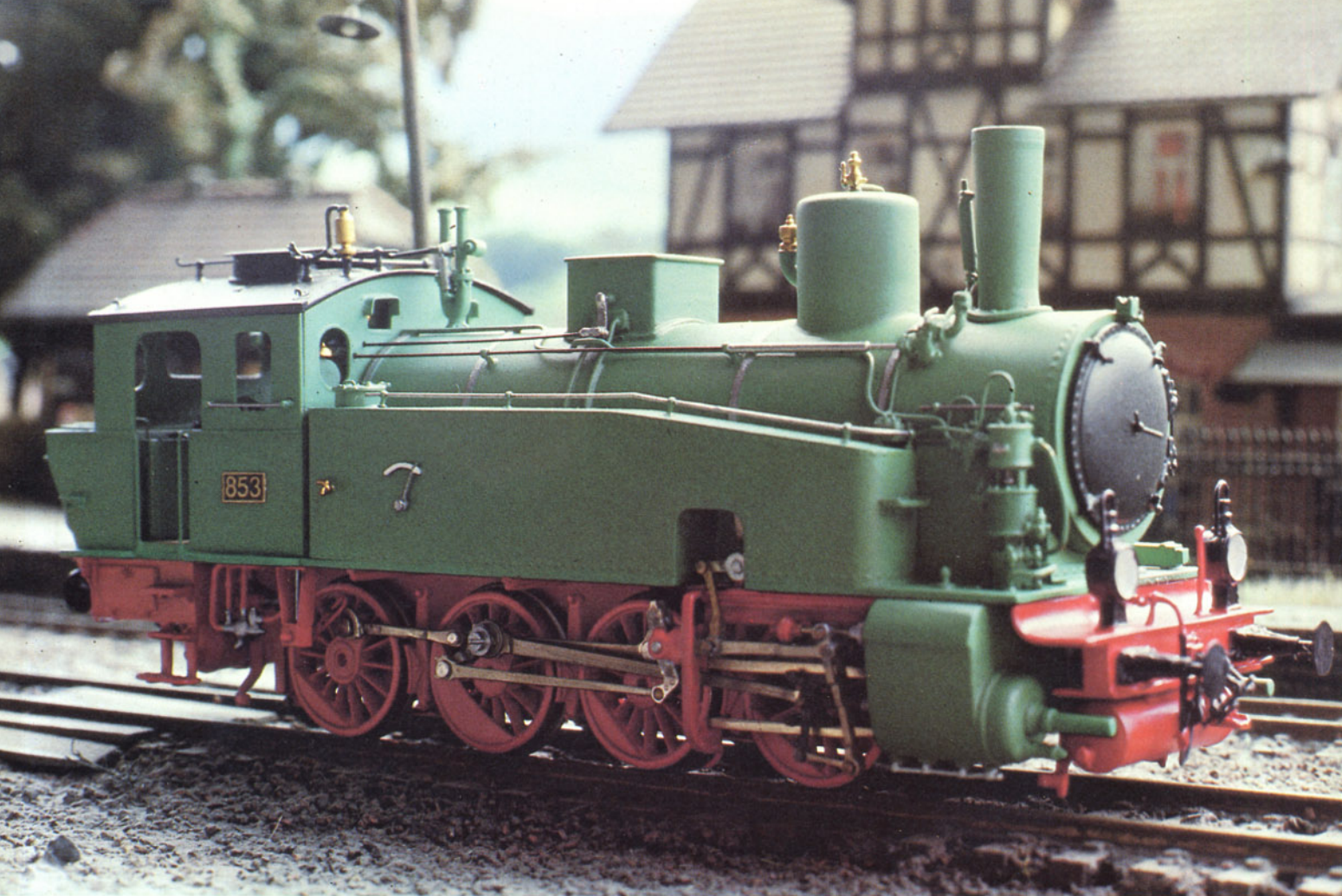
**Bild 4:** Der Rahmen der T 4 aus geätztem Messingblech. ▶

derbändern für Armbanduhren eingesetzt sind – geführt. Die Treibachse wird indirekt über die Motor-/Getriebeeinheit abgefedert. Der Antrieb des Modells erfolgt über ein kombiniertes Riemen-/Schneckengetriebe. Das dreifach teilbare Schneckengetriebe besteht aus zwei Getriebeschalen (Fixierung der Schneckenwellenlager) und einer Bodenplatte (Fixierung der Achslager). Ge-

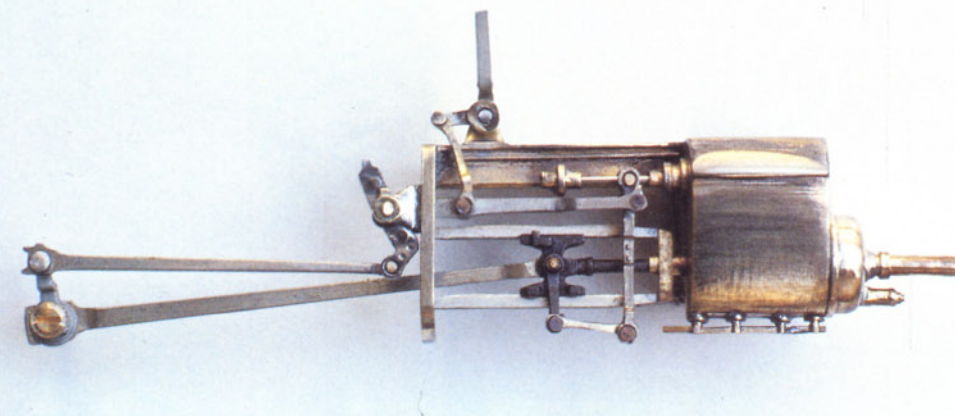


**Bild 5:** Die Heizerseite des Selbstbau-Modells. Die Rauchkammertür kann geöffnet werden.



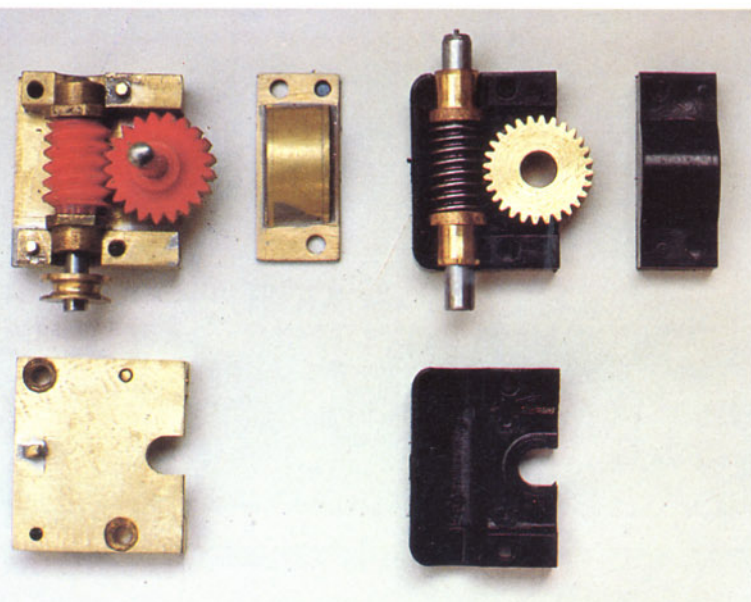


**Bild 6:** Die württembergische T 4 in exzellentem Finish.



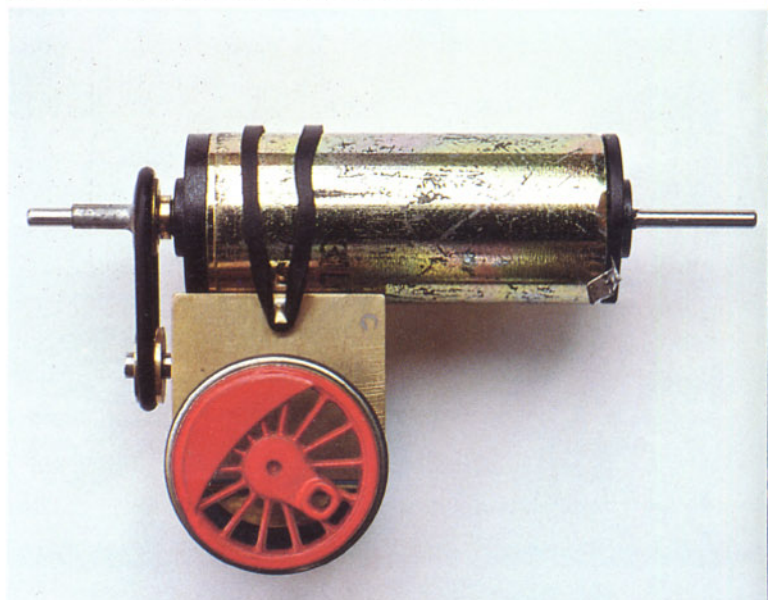
**Bild 7:** Zylinderblock der T 4 mit kompletter Steuerung.

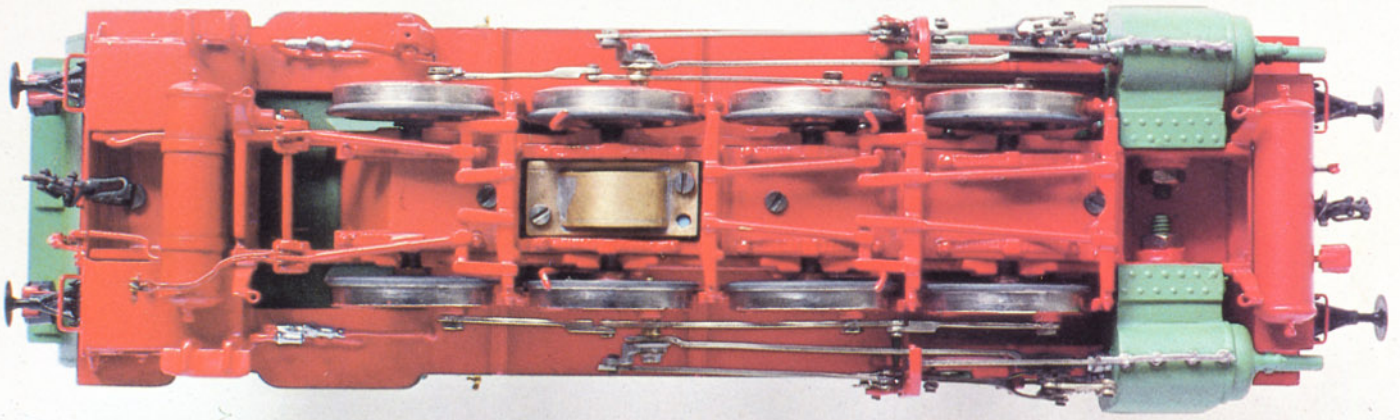
**Bild 8:** Die Einzelteile des Getriebes. Der Antrieb erfolgt über ein kombiniertes Riemen-/Schneckengetriebe.



triebe dieser Art werden hauptsächlich von asiatischen und amerikanischen Herstellern verwendet. Der Vertrieb erfolgt u. a. über Feather Products. Es sind Getriebe mit Übersetzungsverhältnissen von 28:1 und 35:1 mit bis zu zwei Zwischenzahnradern (idler) lieferbar. Die Verbindung zwischen Motor und Getriebe ist über ein Kardan gelenk möglich, oder die Schnecke wird direkt auf die Motorwelle aufgezogen. Im vorliegenden Fall wurde ein ähnliches Getriebe konzipiert, wobei der Faulhaber motor mit einem Haftreifen auf dem Getriebeblock befestigt ist. Die Übertragung der Drehbewegung von der Motorwelle auf die Getriebewelle erfolgt über ein Riemengetriebe mit einem O-Ring. Die Getriebe schalen wurden aus Messingblech und Vier-

**Bild 9:** Die komplette Motoreinheit für die württembergische T 4.





**Bild 10:** Auch von unten zeigt sich die präzise Verarbeitung des Lokmodells.

kantprofilen zusammengelötet. Das Übersetzungsverhältnis ist 21:1. Schnecke, Schneckenrad und Bronzelager stammen von Roco.

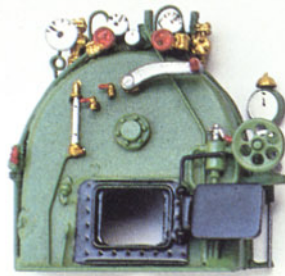
Diese kompakte Antriebseinheit bietet außerdem folgende Vorteile:

- eine zusätzliche Motorlagerung ist nicht erforderlich;
- durch variables Übersetzungsverhältnis des Riemengetriebes (von ca. 2,5:1 bis 1:2,5) ist ein einziger Typ von Schneckengetriebe für nahezu alle Anwendungen geeignet;
- durch gekapselte Bauweise des Getriebeblocks ist eine Schmierung von Schnecke, Schneckenrad und der Lager möglich, ohne daß der Schlupf zwischen Riemen und Riemenscheiben durch Fett erhöht wird;
- sinnvolle Trennung zwischen Drehzahlübertragung (Riemengetriebe: hohe Drehzahl – kleines Drehmoment) und Drehmomentübertragung (Schneckengetriebe: niedere Drehzahl – hohes Drehmoment).

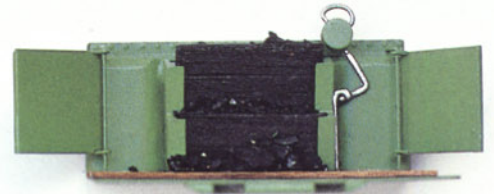
Eine Modifizierung der Getriebeeinheiten asiatischer und amerikanischer Hersteller in der oben genannten Weise ist leicht möglich. Zur Fixierung des Motors auf dem Getriebeblock werden zwei Blechstreifen seitlich an die beiden Halbschalen geklebt. Der Motor wird mit einem Haftreifen auf der U-förmigen Unterlage befestigt.

Durch Abschrauben der unteren Abdeckplatte mit vollständig nachgebildetem Bremsgestänge und der Getriebebodenplatte kann der komplette Radsatz mit Kuppelstangen dem Rahmen entnommen werden. Die Stromabnahme erfolgt einseitig über selbstgebaute Pilzkontakte, die in die Rahmenwange eingelassen sind. Um die nabenisolierten Räder und die filigranen Metallnieten mit einem Durchmesser von 0,5 mm verwenden zu können, war es notwendig, die Baugruppen, Zylinder und Steuerungsträger gegen den Rahmen zu isolieren.

Mit viel Sorgfalt wurde die Steuerung gefertigt. Die Kuppelstangen mit je zwei Gelenken vor dem zweiten Treibrad- und hinter dem Kuppelradsatz sowie die Treibstangen sind aus 0,5 mm starkem Neusilberblech gefertigt. Über die rechte Kuppelstange wird der Geschwindigkeitsmesser angetrieben. Die Schieberschubstange wurde aus zwei 0,3 mm Neusilberblechstreifen zusammengelötet. Das eine Ende wurde zu einer Gabel aufgebogen, die den Voreilhebel (Weinert) umfaßt. Mit diesem ist auch die bewegliche



**Bild 11:** Stehkessel- und Kohlenkastendetails in sehr sauberer Ausführung.

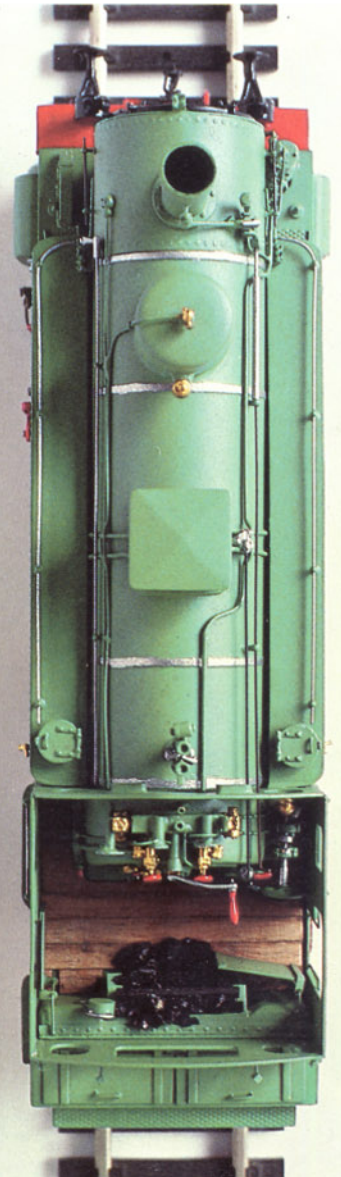
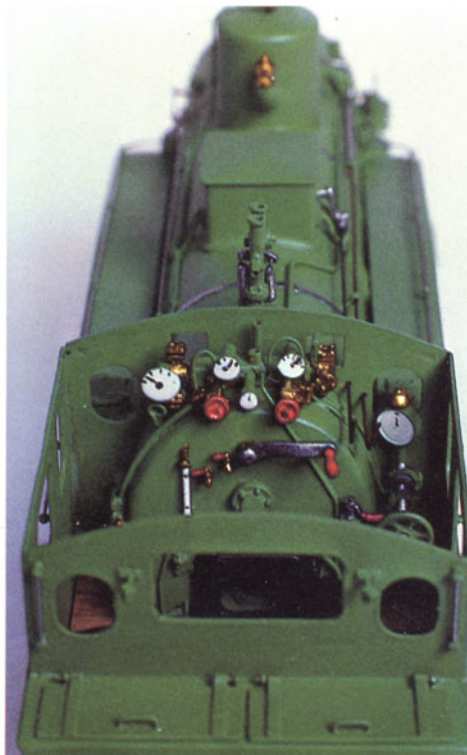


**Bild 12:** Das abgenommene Dach gewährt Einblick in den vollständig eingerichteten Führerstand.

Schieberstange über einen Griffstangenhalter verbunden. Die Kreuzköpfe sowie die zierlichen Nieten wurden von der Fa. Fuchs bezogen.

Der Steuerungsträger ist direkt mit dem Zylinder verbunden, so daß nach Lösen der Zylinderbefestigung und des Treibzapfens die komplette Steuerung mit Zylinder vom

**Bild 13:** Man beachte die detailgetreue Nachbildung der verschiedenen Meßgeräte.



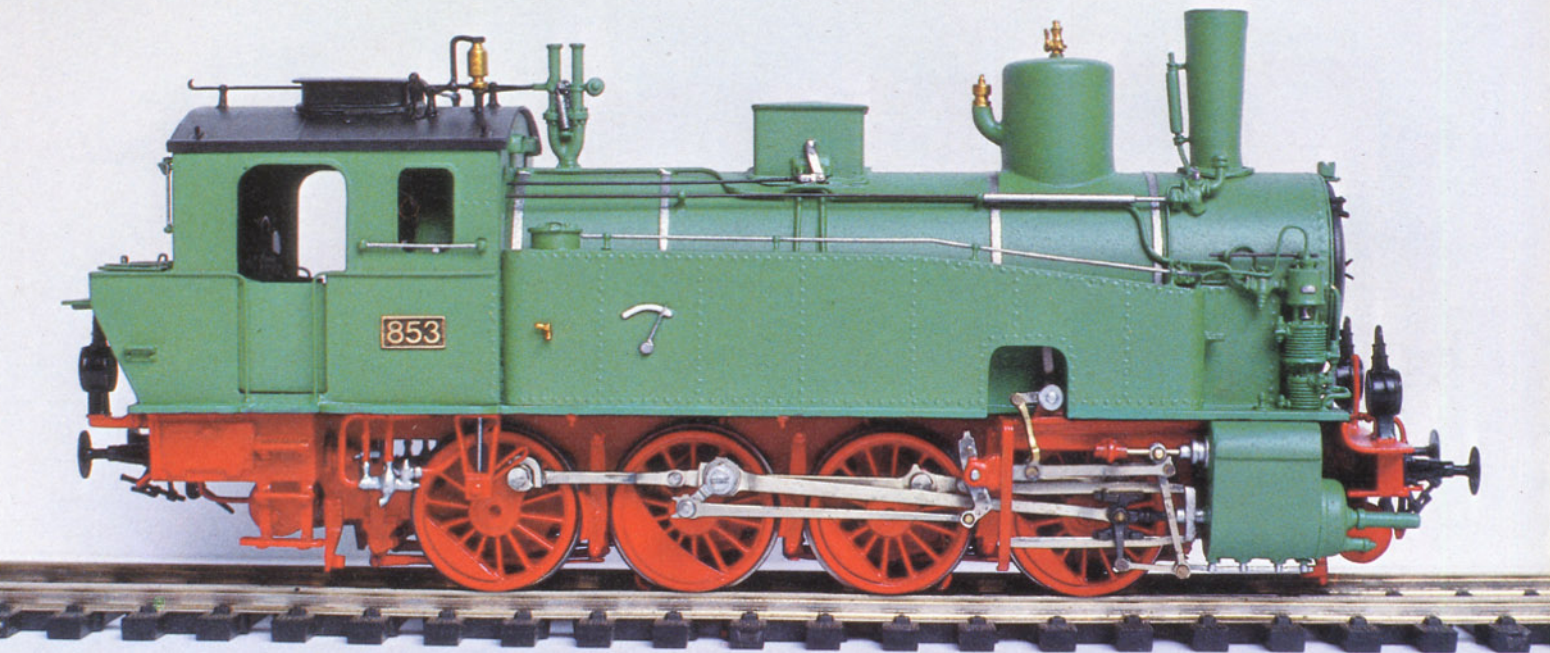


Bild 14: Lokführerseite des fertig lackierten Modells.



◀ Bild 15: Detailansicht des Führerstandes.

Fahrgestell gelöst werden kann. Die Pufferbohlen wurden mit Gußteilen von Micro und Reitz (Federpuffer, Doppelhakenkupplung, Bremsschläuche) bestückt. Die württembergischen Laternen stammen aus Restbeständen von Raimo.

Führerhaus und Wasserkasten sind direkt auf das Umlaufblech gelötet. Außer einigen Gußteilen wie Griffstangenhalter und Wasserstandprüfhähne (Micro), Aufstiegstritte (M+F, UK) sowie Injektoren (Fuchs) wurden alle Teile selbst hergestellt. Führerhaustüren und Kohlenkastendeckel sind zu öffnen. Sämtliche Griffstangen sind aus 0,3 mm Stahldraht gefertigt.

Die Führerhausinneneinrichtung besteht aus der Rückwand mit Kohlenkastenöffnung und Wurfhebelbremse sowie dem Steh-

Bild 16: Das fertige Modell auf dem Diorama des Erbauers.



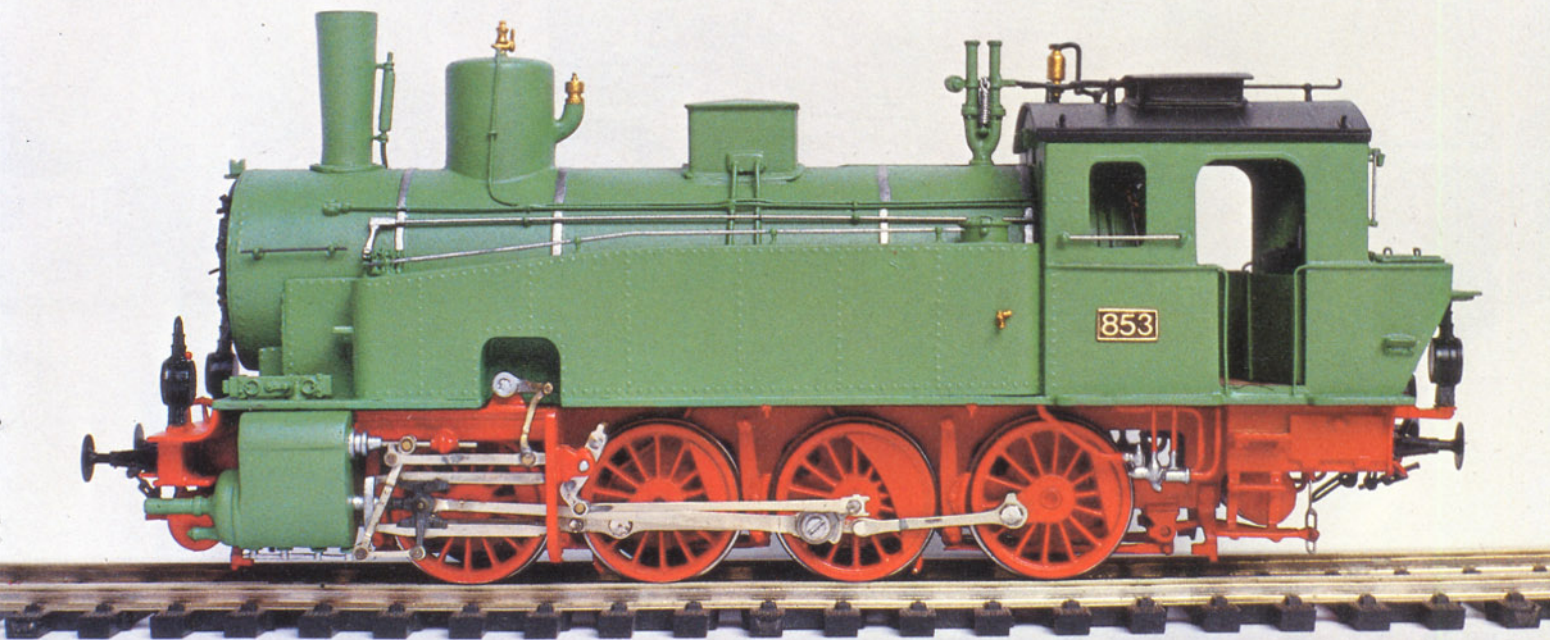


Bild 17: Die Heizerseite des fertigen Modells präsentiert sich in tadellosem Finish.

Alle Fotos: W. Hug

kessel. Beide Teile können nach Abnahme des Führerhausdaches aus dem Führerhaus herausgenommen werden. Der Stehkessel ist mit zahlreichen Armaturen bestückt. Als Besonderheiten sind die zu öffnende Feuer- tür und die drehbare Steuerungsspindel zu erwähnen. Führerhausboden und -decke sind mit Holzstreifen belegt. Der Kessel verfügt über eine vollständige Rauchkammereinrichtung mit Blasrohr,

Dampfzuleitungen und Rauchkammerrückwand mit angedeuteten Rauch- und Siederohren. Außer einigen Zurüstteilen wie Luftpumpe (Weinert), Griffstangenhalter (Weinert, Micro), Sicherheitsventil (Günther) und Dampfdomschmierventil wurden alle Kesselaggregate und -armaturen selbst gefertigt oder zumindest entsprechend abgeändert. Das Modell der württembergischen T 4 ist vielseitig einsetzbar, sowohl als Schubloko-

motive für den 'württembergischen Zug' von Roco als auch als Verschiebe- und Nebenbahnlokomotive. Die überraschende Ankündigung der MC-Fachgeschäfte, ein Modell der württembergischen T 4 als Bausatz auf den Markt zu bringen, dürfte in diesem Zusammenhang viele Leser interessieren. Vielleicht kann der vorliegende Bericht einige Anregungen für den Zusammenbau oder Umbau dieses Modells geben. **W. Hug**

## Endlich! Eine Bauzug-KÖF. Für Reparaturen an Bahnanlagen bestens geeignet.

Wenn an den Gleisen oder an anderen Bahnanlagen repariert wird, kommt diese Lok zum Einsatz. Das Vorbild dieses Modells stand bei der 150-Jahr-Feier der DB in Nürnberg. Ein passender Jubiläumsaufkleber liegt der Packung bei. Also schließen Sie den original Ledervorhang am Einstieg des Modells und dieselnen Sie mit der Bauzug KÖF von BRAWA zum Reparatursinsatz auf Ihrer Anlage. Gleichstrom 0486, Wechselstrom 0487. Alles Weitere im 90-seitigen BRAWA-Katalog. Für 6,- DM, incl. Porto, bei BRAWA, Postfach 1171, 7050 Waiblingen oder für 4,- DM in Ihrem Fachgeschäft.

# BRAWA





Bild 1: Das Modell des Wiesener Viadukts in Spur Nm, erbaut vom MFK (Modelleisenbahn Freunde Köln).

# Modelleisenbahn- Ausstellung Köln

Vom 22. – 26. Oktober fand in den Rhein-  
Hallen des Kölner Messezentrums die interna-  
tionale Ausstellung Modelleisenbahn und  
-zubehör 1987 statt. Neben einem umfang-  
reichen und interessanten Rahmenpro-

gramm präsentierten rund 130 Aussteller,  
Clubs und Vereine publikumsnah Neuhei-  
ten, Anlagen, deren Planung, Aufbau und  
Betrieb auf einer Ausstellungsfläche von  
über 30.000 Quadratmetern. Erstmals bei



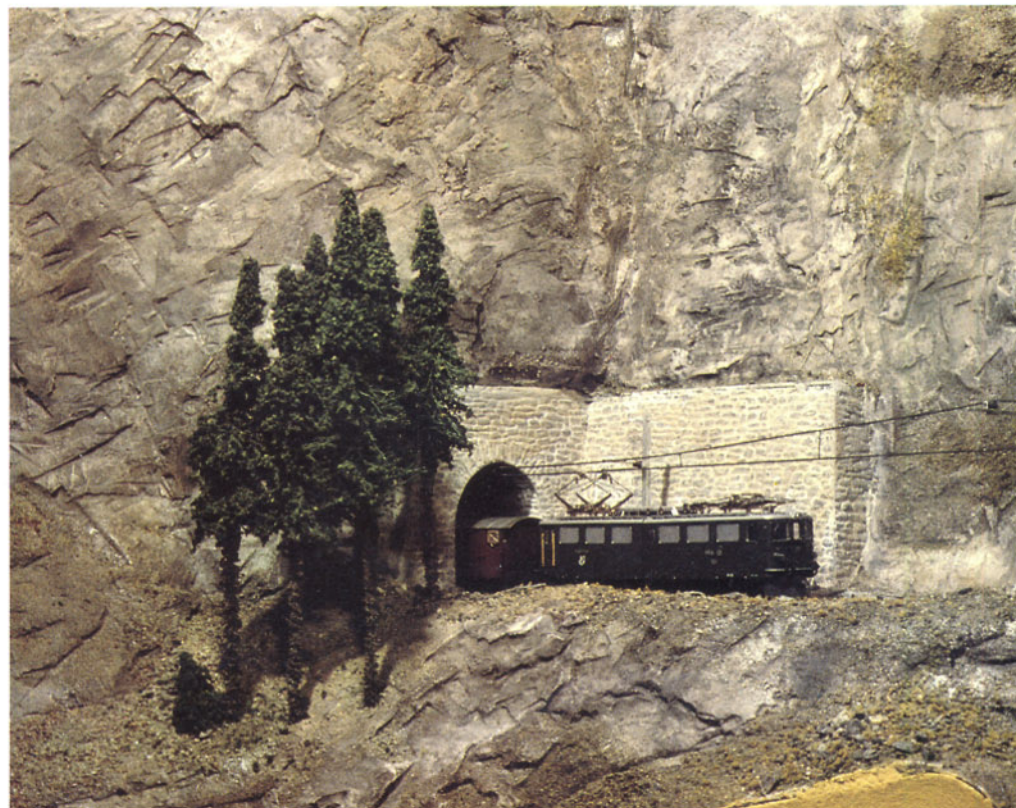
Bild 3: Der Wiesener Viadukt mit GmP in Spur H0m.

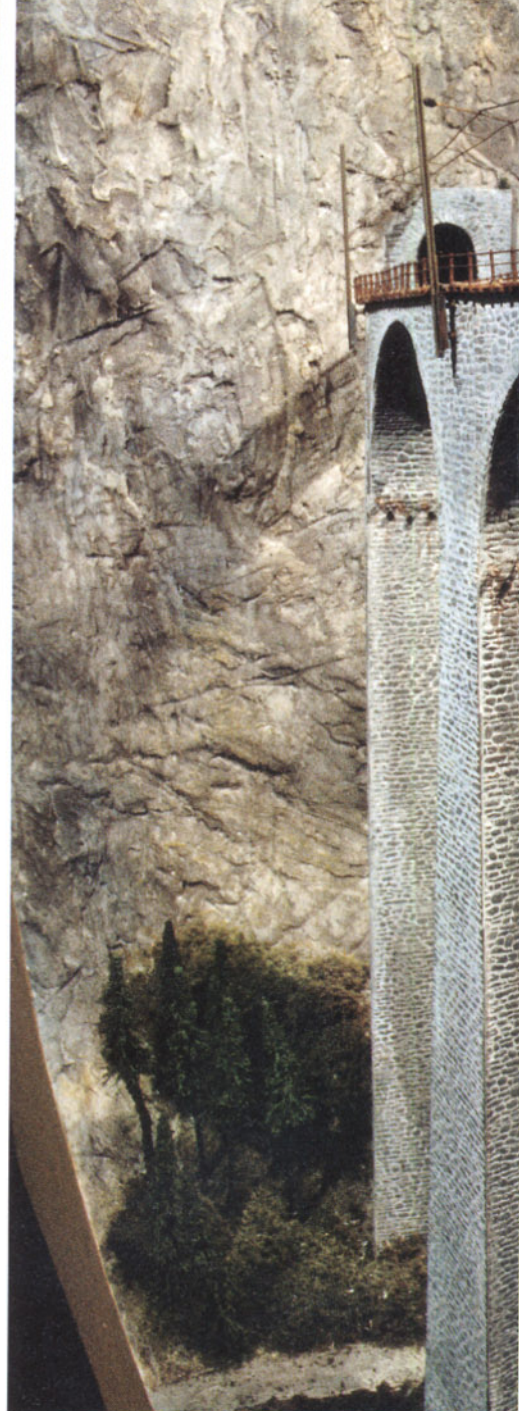
◀ Bild 2: Ein weiteres Modell des Wiesener Viadukts, hier in H0m.

Bild 4: Bildausschnitt des Wiesener Viadukts mit in Richtung Wiesen fahrendem Zug. ▶

Bild 5: Ausschnitt aus dem Diorama "Landwasser-Viadukt", ebenfalls vom MFK in H0m gebaut. ▶▶







▲ Bild 8: So präsentiert sich der Landwasser-Viadukt des MFK in H0m mit Blickrichtung Filisur.

▲ Bild 6: Gleich befährt der Zug, geführt von einer Ge 4/4 II aus Richtung Tiefencastel kommend, den Landwasser-Viadukt.

◀ Bild 7: Eine hervorragend durchgestaltete Windbruchstelle auf der Anlage des MEC Aachen.

▲ Bild 9: Ein Krokodil Ge 6/6 mit typischem Zementwagenzug auf dem Landwasser-Viadukt.

▶ Bild 10: Die Bahnhofseinfahrt auf der Clubanlage des MEC Aachen.





Bild 11: Ein VT 137 auf der Junioren Anlage des MEC Aachen.

Bild 12: Das Spur-N Diorama der Kölner St. Pantaleons Kirche mit Altstadt und Rheinufer, gebaut von Herrn Dr. Lingen, ausgestellt auf dem Stand der Firma Brawa.





Bild 13: Blick auf die Haupt- und Bahnhofstraße auf der Anlage des MEC Aachen.

einer derartigen Publikumsveranstaltung konnten ausländische Bahnverwaltungen als Aussteller gewonnen werden. Die BLS war mit einem ihrer neuesten 1. Klasse Einheits-Schnellzugwagen (ähnlich dem SBB EW IV) vertreten, während die RhB mit Schautafeln über den historischen Bahnbau und das Streckennetz informierte. In Video-Vorführungen wurden Zugmitfahrten auf der Albulalinie, aber auch die enormen Aufwendungen für die Aufrechterhaltung des Winterbetriebes gezeigt. Die Deutsche Bundesbahn schließlich präsentierte in eigener Halle ihre Angebote. Der Reisemarkt informierte über die neuen Angebote der Bahn und stellte Sonderangebote heraus. In einer

Bild 14: Eine im kompletten Selbstbau von Herrn Jerusalem geschaffene Kirche.



umfangreichen Rollmaterialausstellung im Bahnhof Deutz-Tief stellte man Lokomotiven der Baureihen 50, 95 und 194 neben hervorragend aufgearbeiteten Reisezugwagen aus. Aber auch die moderne Bahn war mit Lokomotiven der Baureihen 120 und 103 sowie der gesamten Palette neuer Reisezugwagen vertreten. Zahlreiche Sonderfahrten, so unter anderen mit der BR 41 und historischem Wagenmaterial aus Nürnberg, mit dem VT 08 und dem VT 11.5 fanden reges Publikumsinteresse.

Den ganz besonderen Reiz der Kölner Ausstellung machten allerdings die zahlreichen und zum Teil hervorragend detaillierten Anlagen und Dioramen der vertretenen Modell-

eisenbahn-Clubs aus. So zeigte z. B. der MFK (Modelleisenbahn Freunde Köln) mehrere Dioramen nach RhB-Vorbild, die die hohe Kunst des Landschaftsbaues anschaulich demonstrierten. In H0m und Nm zeigte der Club Dioramen des Wiesener Viadukts der RhB. Er ist im Original das größte Bauwerk der RhB und liegt zwischen den Stationen Filisur und Wiesen auf der Zweiglinie Filisur-Davos. Selbst im Baumaßstab Nm sind die Ausmaße dieses Bauwerkes beeindruckend. Die eingesetzten Fahrzeuge entstanden übrigens im kompletten Selbstbau. Auf einem weiteren Diorama konnte man sich von den Ausmaßen des berühmten Landwasser-Viadukts der RhB überzeugen,

Bild 15: Auch das obligatorische Brautpaar darf auf solch einer Szene nicht fehlen.





Bild 16: Eine ebenfalls von Herrn Jerusalem gebaute und in die Clubanlage integrierte Burg.



Bild 17: Ein Überblick über die Junioren Anlage mit elegant verlegten Gleisbögen und Bahnhofseinfahrt.

Bild 20: Das prächtige Modell einer Burg auf der Clubanlage des MEC Aachen, erbaut von Herrn Jerusalem.

Fotos 3 und 10 – 13: P. Schiebel; alle anderen Fotos: B. Ottersbach

der ebenfalls naturgetreu in der Spurweite H0m erstellt worden war.

Der MEC Aachen zeigte eine recht gut gestaltete Großanlage mit integrierten, zum Teil hervorragenden Einzeldioramen, die größtenteils aus der Werkstatt unseres Mitarbeiters, Herrn Jerusalem, stammen. Auch die vom Nachwuchs gezeigt Anlage bot einige sehr schöne Motive, die sehr deutlich das landschaftsgestalterische Können der jüngeren Mitglieder aufzeigten.

Der Eisenbahn-Club-Bergisch-Gladbach (ECGL) führte auf seiner Anlage ein Groß-Bahnbetriebswerk und dessen Einrichtungen vor. Als belebendes Element wurde die angrenzende, doppelgleisige Strecke von einem maßstäblich gebildeten Erz-Ganzzug mit 50 Wagen befahren, gezogen von zwei Lokomotiven der Baureihe 44 und auf der Steigung nachgeschoben von einer 94er. Im Gegensatz dazu zeigte der Club auch eine beschauliche Schmalspuranlage in Modulbauweise, welche ebenfalls gut durchgestaltet war.

Die vertretenen Modelleisenbahn- und Zubehörfirmen präsentierten zum Teil Neuheiten, die kurz vor der Auslieferung stehen. Die gesamte "Autobranche" zeigte ihre

Herbstneuheiten, darunter z. B. Kibri den Gottwald AK 850 oder Wiking den neuen Grove Telemastkran, während Herpa das gesamte Herbstprogramm vorstellte. Die Firma RCS aus Mülheim/Ruhr präsentierte ein komplettes Programm zum Motorisieren handelsüblicher LKW- und PKW-Modelle. Die Motoren passen in H0- und N-Modelle. Bei N-Modellen ist allerdings für den Akku-Betrieb das Mitführen eines Anhängers erforderlich. Für H0-Modelle ist eine Dreipunktlenkung aus Messingblech lieferbar, die einen störungsfreien Betrieb der Modelle ermöglicht. Der Lenkausschlag der Vorderräder wird entweder durch einen auf der Anlage verlegten Draht und einen kleinen, an der Vorderachse angebrachten Magneten oder durch eine ebenfalls lieferbare Funkfernsteuerung mit einem Lenkservo bewirkt.

Märklin z. B. zeigte ein speziell für den Digital-Einsteiger entwickeltes Startset. Bei diesem Set sind die Weichen direkt programmiert, so daß mit dem Anschließen des Fahrstromes auch die Weichenfunktionschaltung angeschlossen ist. Roco stellte die BR 042 vor (siehe Eisenbahn-Journal 9/1987), den Schienenbus VT 98 in der endgültigen Ausführung, (siehe Eisenbahn-Jour-

nal 10/1987 (Seite 42) und das Set anlässlich der 750-Jahrfeier in Berlin mit T 12 und den kurzgekuppelten preußischen Abteilwagen. Auch die nicht namentlich genannten Firmen präsentierten neben ihren Vorführanlagen Gesamtprogramme und Neuheiten, welche nach Auslieferung im "Schaufenster der Neuheiten" ausführlich beschrieben werden.

Über 90.000 Besucher strömten in den fünf Messetagen durch die Hallen und ließen die Kölner Ausstellung zu einem Publikums-erfolg werden.

Mehr als 12.000 Personen fuhren am 24. und 25. Oktober mit dem historischen Dampfzug und belohnten auch dieses Engagement der Deutschen Bundesbahn.

Dieser Erfolg ermutigt die Köln Messe sowie die beteiligten Modelleisenbahnfirmen zu einer neuen Publikumsveranstaltung, die vom 03.11. bis 06.11.1988 unter dem Titel "Die ganze Welt des Spielens" stehen wird.

Die nächste Internationale Modelleisenbahn Messe in Köln findet erst vom 17. bis 21. November 1990, wiederum in den Rheinau-Hallen statt.

B. Ottersbach/P. Schiebel

Bild 18: Die Großbekohlungsanlage auf der Anlage des ECGL (Eisenbahn-Club Bergisch Gladbach).



Bild 19: Zubehörteile der Firma RCS/Mülheim. Dreipunktlenkungssatz (Messingätzteil), verschiedene Motoren mit Getriebe und LKW in H0 und N.

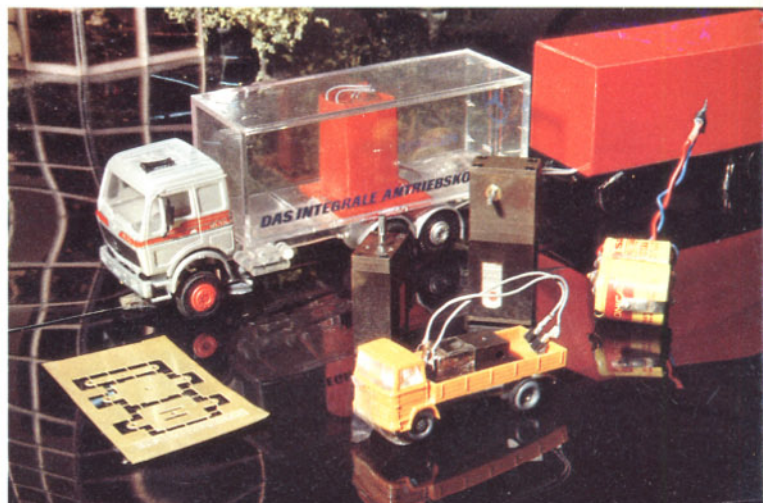






Bild 1: Stimmungsvolle Aufnahme aus dem Bereich des Betriebswerks auf der Anlage von Rudolf Elsner. Besondere Beachtung verdienen neben dem vorzüglich gealterten Ringlokschuppen zahlreiche Details.

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

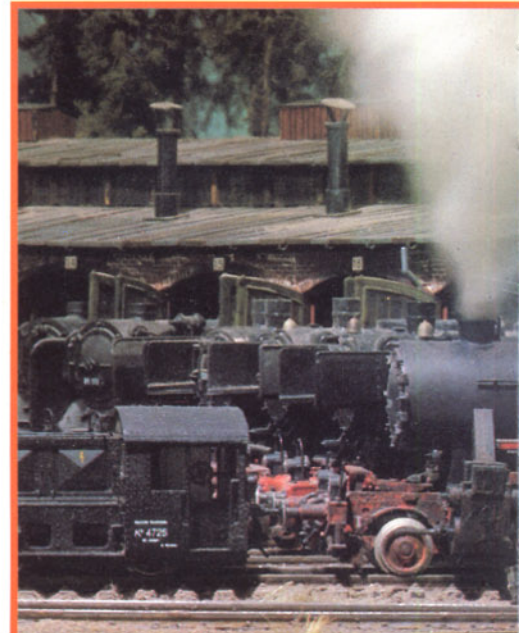
21

# Berliner November

Bild 2: Vor dem Gebäude des Fahrdienstes (Kibri) wartet eine frisch versorgte 93er auf ihren nächsten Einsatz.



Bild 3: Im Rundlokschuppen stehen einige der sehr schön





**Bild 4:** Gleich wird der kurze Personenzug die behelfsmäßige Fußgängerbrücke passieren, die für einige Zeit in Berlin-Spandau/Staaken aufgestellt war.

Unser Berliner Leser, Rudolf Elsner, hat so recht zum neblig grauen Spätherbst passende Dias eingereicht. Für ihn ist es stets eine Herausforderung, mit dieser sehr schwierig zu gestaltenden und zu fotografierenden Materie zu arbeiten. Auch diesmal hat er die Aufnahmen mit seiner Mittelformatkamera vom Typ "Rolleiflex SL 66 E" und dem Rodastock - Vergrößerungsobjektiv Rodagon 1:5,6 mit 135 mm Brennweite gemacht.

nen Modelle aus der Sammlung von Rudolf Elsner.



**Bild 5:** Da glaubt man förmlich den Geruch von Rauch und warmem Öl in der Nase zu haben! Die Drehscheibe entstand übrigens im Eigenbau.





## Das Vorbild war ein Provisorium

So etwas kann man weder aus vorgefertigten Bausätzen herstellen, geschweige denn im Fachhandel fertig kaufen: eine Fußgänger-Beihilfsbrücke aus Holz. Es liegt sicherlich nicht nur am Vorbild, daß sie sich auf einem Diorama in der Baugröße H0 so vorzüglich darstellt. Ja, lieber Leser, Sie dürfen ruhig eine Lupe zur Hand nehmen: Sie werden feststellen, daß jede der unzähligen Befestigungslaschen vollkommen vorbildgerecht nachgebaut ist.

Auch bei diesem "Meisterstück" kann man Herrn Elsner – wie schon in der Ausgabe 10/1986 des Eisenbahn-Journals – viel Liebe zum Detail bestätigen. Das Modell der behelfsmäßigen Fußgängerbrücke entspricht bis in die kleinste Einzelheit seinem

**Bild 6:** Sogar das Betonfundament und die Backsteinsockel sind als "echt" zu bezeichnen.

**Bild 8:** Mit Volldampf unterwegs ist eine 77er. Am Haken hat sie eine stieltechte Garnitur, gebildet aus preußischen Abteilwagen.

**Bild 7:** Aus der "Vogelperspektive" ist diese Aufnahme gemacht worden. Sie zeigt, wie harmonisch sich die Fußgängerbrücke in die Szenerie einfügt.







**Bild 9:** Völlig im Eigenbau erstellt wurde die sehr fein gestaltete Fußgängerbrücke. Die Pappeln im Hintergrund sind aus Naturprodukten hergestellt.



**Bild 10:** Auf dieser Aufnahme erkennt man sehr gut den filigranen Aufbau der Fußgängerbrücke. Selbst auf den Einbau einer Blechverkleidung zum Schutz der Holzkonstruktion gegen den gefürchteten Funkenflug wurde nicht verzichtet.

**Bild 11 (nächste Seite):** Alle verwendeten Materialien entsprechen den beim Vorbild verwendeten. So sind die Bolzen, Befestigungslaschen und Nieten aus Metall, und die Brücke ist aus Holzprofilen gefertigt.

konkreten Vorbild: Vor Jahren mußte man auf diese Weise für einige Zeit in Berlin-Spandau/Staaken die Osthavelländische Eisenbahn überqueren. Die kaum noch zu überbietende Vorbildtreue des Modells setzt zweierlei Dinge voraus: Zum einen zahlreiche gute Fotos vor Ort zu Vergleichs- und Studienzwecken, zum anderen Gabe und Geduld für die langwierige Umsetzung ins Modell. Zuvor müssen dann nach ersten Handskizzen exakte Zeichnungen gefertigt, der Materialbedarf muß ermittelt und darüber entschieden werden, was aus handelsüblichen Sortimenten entnommen oder notwendigerweise im Eigenbau hergestellt werden wird.

Schon allein die Objektauswahl ist sicherlich nicht ganz alltäglich, zumindest nicht, wenn das Werk dann vollständig im Eigenbau entsteht wie in diesem Falle. Von der Brückenkonstruktion aus Holz über die Bolzen, Befestigungslaschen und Nieten bis hin zu der Blechverkleidung gegen Funkenflug wurde alles aus dem jeweils auch beim Vorbild verwendeten Material gefertigt.



Selbst die Backsteinsockel auf Betonfundament sind "echt". Schon das allein setzt bei dem Erbauer eines solchen Dioramas eine ungewöhnliche Vielseitigkeit im Umgang mit den völlig unterschiedlich zu bearbeitenden Materialien voraus. Die Verwendung und Bearbeitung von Blech, Zement und "grobem" Holz in dieser Menge gehören im Modellbahnbau normalerweise nicht gerade zu den gängigen Methoden. Beinahe als modellbauerische Routinearbeit nimmt sich da im Vergleich zu der provisorischen Fußgängerbrücke die Erarbeitung des übrigen Dioramas mit den Abmessungen von 80 x 60 cm aus. Aber eben nur im Vergleich. Auch hier wurde jedes auch noch so kleine Teil mit größter Sorgfalt an seinen Platz gebracht: Die Stützmauern, die Gleisanlagen, die Bepflanzung, die Bahnsteige

– sie bilden den unaufdringlichen, aber durchaus ebenbürtigen Rahmen. Bei der Bepflanzung gibt Herr Elsner "Naturprodukten" den Vorzug. So sammelt er verschiedene Wurzeln und Ästchen, die er dann bearbeitet. Nützlich ist auch im Floristenbedarf zu erhalten (siehe Eisenbahn-Journal 4/1987).

Einfallreich gelöst ist der Übergang vom Vorder- zum Hintergrund des Dioramas. Die Silhouetten der im Eigenbau (aus feinem Wurzelwerk) hergestellten Pappeln heben sich klar gegen die anschließende Fotokulisse ab. Auch hier bleibt die unbedingte Vorbildtreue gewahrt, denn der Hintergrund zeigt als Motiv nicht einfach "irgendwelche" Gebäudefassaden, sondern – wie könnte es auch anders sein – eben "Spandau". Herr Elsner hat das Hintergrundfoto für die-

sen besonderen Zweck zur passenden Jahreszeit am Bahngelände Spandau-West aufgenommen.

Die Fahrzeuge der Baureihen 58, 74, 93 und 94 (alles Modelle von Roco), die Rivarossi BR 77 und die S-Bahn (aus einer japanischen Kleinserie) sind vor ihrem Einsatz mit vorbildgerechten Betriebsspuren versehen worden und fügen sich harmonisch in das gute Gesamtbild dieses Dioramas ein.

Dem aufmerksamen Leser des Eisenbahn-Journals sind sicherlich noch einige Motive aus dem bereits vorgestellten Bahnbetriebswerk aus der Anlage von Rudolf Elsner in Erinnerung. Diese stimmungsvollen Bilder ergänzen jedoch den Bericht über den Fußgängersteg auf vortreffliche Weise, so daß sie dem Leser nicht vorenthalten bleiben sollten.

R. Elsner



**Bild 12:** Als Hintergrundkulisse hat Rudolf Elsner eine eigene Fotografie verwendet, die er irgendwann einmal im Herbst im Bahngelände Spandau-West aufgenommen hat.

**Bild 14 (rechte Seite oben):** Die 94 1730 ist als Lz unterwegs. Gestaltung und Detaillierung dieses Geländeabschnittes sind vorbildlich ausgeführt.

Alle Fotos: R. Elsner

**Bild 15 (rechte Seite unten):** Die S-Bahn kommt von einem japanischen Kleinserienhersteller und darf natürlich auf einem Diorama aus Berlin auf keinen Fall fehlen.

**Bild 13:** Das Diorama besticht nicht zuletzt durch die gekonnt gestaltete Vegetation. Viele der üppig wachsenden Pflanzen sind aus Naturprodukten gewonnen worden.







Bild 1: Am 22. August 1901 nähert sich eine preußische T 3, mit dem Personenzug 668 am Haken, dem kleinen Dorf Brenken an der Strecke Paderborn – Büren.



## Wilhelms Streich am Bahndamm

◀ Bild 2: In der Pause zwischen Vormittags- und Nachmittagsunterricht haben die Schüler Zeit für gemeinsame Unternehmungen.

Der Unfall des Personenzuges 668 am 22. August 1901 auf der Strecke Paderborn – Büren gehört zu jenen Ereignissen in der 150jährigen Geschichte des Eisenbahnverkehrs, die in der (Jubiläums-)Publizistik kaum einen Niederschlag fanden. Das durch einen neunjährigen Schulbuben herbeigeführte Entgleisen eines Personenzuges war zweifellos eine gefährliche und ernste Angelegenheit, selbst bei den damals gefah-

Bild 3 (unten): Für Versteckspiele ist die Gegend am Bahndamm der ideale Platz.





**Bild 4:** Auch das schönste Spiel wird irgendwann langweilig; ein kleines Abenteuer wäre nach dem Geschmack der Schulkinder. Man berät über einen Streich.



**Bild 5:** Pfeif- und Zischgeräusche kündigen einen herannahenden Zug an. Ein kleiner Steinhäufen am Wegrand bringt den Schüler Wilhelm Bökenföhr (links) auf eine "grandiose" Idee.



**Bild 6:** Einige Steinbrocken werden herbeigeschafft und auf die Schienen am Bahnübergang gelegt: Mal sehen, wie es knirscht und kracht, wenn die Lok die Steine zermalmt.

**Bild 7:** Lautes Schnauben, ein schriller Pfiff: Entsetzt sieht der Lokführer das Hindernis auf den Schienen. Für eine Notbremsung ist es bereits zu spät.





**Bild 8:** Jetzt ist das Malheur passiert: Die entgleiste Lok rumpelte noch einige Meter über die Schwellen, bevor sie zum Stillstand kam.



**Bild 9:** Während Wilhelm Bökenföhr vor Schreck die Flucht ergriffen hat, finden sich immer mehr Schaulustige am Unglücksort ein. Für das kleine Dorf Brenken ist es eines der aufregendsten Ereignisse der letzten Jahre.

**Bild 10:** Zusammen mit dem Zugpersonal nimmt der korpulente Ortsgendarm die Ermittlungen auf. Durch die Befragung der Schulkinder kommt man dem Übeltäter schnell auf die Spur.



renen niedrigen Geschwindigkeiten. Zum Glück war aber keine Person zu Schaden gekommen, und der Sachschaden blieb mit 400 Mark einigermaßen gering.

Auf die Akten der preußischen Eisenbahnverwaltung zu diesem Vorkommnis stieß der Mitarbeiter des Stadtarchivs Bielefeld, Dr. Valentin Marquardt, im Rahmen eines Forschungsprojekts zum 75jährigen Bestehen des Jugendamtes in Bielefeld. Für das Eisenbahn-Journal verfaßte er eine Episode, die anhand des Falles 'Schulknabe Bökenföhr' und auf der Basis der Originalakten des Staatsarchivs Detmold den (Modell-)Eisenbahnern ein wenig mehr von jenem Flair vermitteln soll, das über die nostalgische Eisenbahnromantik hinausgeht. Mit Hilfe der in den Quellenzitaten auftauchenden preußischen Behördensprache wird versucht, die Mentalität und Denkweise von Behörden und Menschen im Kaiserreich zu beschreiben.

## Den Amtsschimmel auf Trab gebracht

Anfang September 1901 wird der preußische Regierungspräsident in Minden durch ein Schreiben der Königlichen Eisenbahndirektion in Kassel aufgeschreckt:

*"Lokomotive und zwei Personenwagen entgleist, Steine auf Schienen, große Gefahr, erhebliche Verkehrsstörungen, Schaden annähernd 400 Mark, Thäter neunjähriger Schulknabe!"*

Natürlich ist der Regierungspräsident ein treuer Vertreter seines Staates – ein Bild Kaiser Wilhelms II. ziert auch sein Dienst-



Bild 11: Inzwischen ist eine Untersuchungskommission der Königlichen Eisenbahndirektion aus Kassel herbeigeeilt, um die Unglücksstelle zu inspizieren.

zimmer. Als solcher ist er stets darum bemüht, die preußischen Tugenden Zucht und Ordnung auch bei den ihm anvertrauten Untertanen seiner Majestät durchzusetzen. Und dann dieses peinliche Malheur: Ein Schulbub legt Steine auf die Schienen der königlich-preußischen Eisenbahnen!

„Der Knabe ist ja verwahrlost“, denkt der Regierungspräsident kurzentschlossen, „es muß eingeschritten werden“. Als Mittel staatlicher Intervention bietet sich die Fürsorgeerziehung an. Ein entsprechendes Gesetz empfahl diese drastische Maßnahme, *„wenn der Minderjährige eine strafbare Handlung begangen hat, für die er in Anbetracht seines jugendlichen Alters strafrechtlich nicht verfolgt werden kann, und die Fürsorgeerziehung mit Rücksicht auf die Handlung, die Persönlichkeit der Eltern oder sonstige Erzieher und die übrigen Lebensverhältnisse zur Verhütung weiterer sittlicher*

*Verwahrlosung des Minderjährigen erforderlich ist“.*

Alle Bedingungen – so die Auffassung des Regierungspräsidenten – sind im vorliegenden Fall erfüllt. Da alle behördlichen Zuständigkeiten in Preußen bekanntermaßen exakt verteilt waren, wird die Königliche Regierung, Abteilung Kirchen und Schulen, beauftragt, die notwendigen amtlichen Schritte zu unternehmen. Diese wiederum bittet den zuständigen Landrat in Büren um Überprüfung, *„ob der Schulknabe Bökenföhr etwa der Fürsorgeerziehung zu überweisen ist“.* Zudem wird verfügt, *„daß der Knabe in Gegenwart des Kreisschulinspektors und in Gegenwart seiner Mitschüler eine angemessene körperliche Strafe erhält“.*

Wie diese ausgesehen hat und ob sie überhaupt vollstreckt wurde, ist nicht bekannt. Der Landrat in Büren jedenfalls nimmt die ihm übertragene Aufgabe sehr ernst: Bevor

er beim Vormundschaftsgericht den Antrag auf Unterbringung in Fürsorgeerziehung stellt, holt er detaillierte Erkundigungen über den Betroffenen ein. Als Informationsquellen dienen die anerkannten 'Dorfautoritäten' von Brenken, jenem kleinen Ort, in dessen Nähe sich das Eisenbahnunglück ereignete: Pfarrer, Lehrer und Ortsgendarm. Der Ortsgeistliche in Brenken ist ein gemütlich-korpulenter Herr, der einem süffigen Tropfen Meßwein und dem guten Essen bei berufsbedingten Anlässen aller Art nicht abgeneigt ist. Über sein 'Schäfchen' Wilhelm Bökenföhr kann er dem Landrat nur Gutes berichten. Der Streich am Bahngleis sei nur ein 'Sündenfall' gewesen: *„Er wollte mal sehen, wie die Lokomotive wackelt.“* Auch Wilhelms Lehrer in der einklassigen Volksschule, ein stiller und in sich gekehrter Mensch, der lieber die Orgel der Dorfkirche spielt statt die angeordnete Prügelstrafe zu

Bild 12: Noch am gleichen Nachmittag gelingt es, die T 3 wieder auf die Schienen zu stellen. Der Unfallverursacher beobachtet die Bergung aus sicherem Versteck hinter dem Felseinschnitt.





**Bild 13:** Erleichtert wischt sich der Dorfgendarm den Schweiß von der Stirn: Der Unfall bleibt ohne größere Folgen. Jetzt muß nur noch der Übeltäter dingfest gemacht werden.



**Bild 14:** Nach seiner "Festnahme" schildert Wilhelm dem Polizisten und Mitgliedern der Untersuchungskommission den Tathergang.

vollziehen, bestätigt auf Anfrage: "Die Steine hat er aus Neugier auf die Schienen gelegt. Er wollte sehen, wie die Lokomotive holpert, wenn sie die Steine zermalmt und wie es dabei kracht. An die gefährlichen Folgen hat er nicht gedacht." Der Ortsgendarm ist in Brenken geboren und aufgewachsen. Als (ge-)wichtige Person, die leicht schwitzt, wischt er sich stets mit einem rot-weiß-karierten Tuch den Schweiß von der Stirn und schnauft dabei tief. Die Pickelhaube setzt er nur auf, wenn sein Amt besondere Würde und Autorität erfordert. Der Eisenbahnunfall ist bisher das aufregendste Ereignis in seiner langen Polizistenkarriere. Die 'Festnahme' des Täters war indes einfach: "Er hat seinen Leichtsinngleich zugegeben, er wollte natürlich nicht, daß der Zug entgleist. In die Besserungsanstalt muß Wilhelm nicht gesteckt werden."

Die wohlwollenden Äußerungen der Dorfhonoratioren veranlassen schließlich den Landrat zu einem positiven Abschlußbericht an den Regierungspräsidenten:

*"Ich habe vorläufig noch von der Unterbringung des Knaben zur Fürsorgeerziehung abgesehen. Die That ist lediglich auf Unwissenheit des sonst gut erzogenen Knaben, den ich unter scharfe Beobachtung gestellt habe, zurückzuführen."*

Eineinhalb Jahre später, am 6. März 1903, taucht der folgenschwere Streich des Brenkener Schülers letztmals in den preußischen Akten auf. Mit der kurzen Meldung "Der Schulknabe Bökenföhr zu Brenken hat sich bis jetzt gut geführt" verliert sich die Spur dieses Vorfalles in den erhaltenen historischen Quellen. **Dr. Valentin Marquardt**



**Bild 15:** Wilhelm wird wie ein "armer Sünder" vom Gendarm abgeführt. Auf Anordnung der Regierung erwartet ihn "eine angemessene körperliche Strafe".

Alle Fotos: B. Ottersbach



Bild 1: Während die Tunnelportale bereits gemauert sind, schleppt die kleine Diesellok noch Abraum aus der Röhre.

# Wie die Eisenbahn nach Eichenholzen kam

## Teil 3




Ganz wohl war dem Eichenholzener Pfarrer Seelmann schon seit Tagen nicht in seiner Haut. Je näher der Termin für die Tunnel-einweihung rückte, desto stärker lastete das Unbehagen auf dem seelischen Gleichgewicht des Geistlichen Rats: Frühmorgens, wenn die Eichenholzener Bauern mit ihren Fuhrwerken zur Feldarbeit ausrückten, vernahmen sie bisweilen gar seltsame Worte aus dem offenen Fenster im Obergeschoß des Pfarrhauses. "... und ich sage euch, liebe Mitbürger von Eichenholzen, die ganze Eisenbahn ist Teufelswerk", hörten sie die wohlbekannte Stimme, die Sonntag für Sonntag selbst die muntersten Kirchgänger von der Kanzel herab binnen weniger Augenblicke in einen der Bewußtlosigkeit ähnlichen Tiefschlaf zu versetzen vermochte. Nach einer Weile hatten sich die Eichenholzener auch daran gewöhnt. "Aha", hieß es dann bloß, "unser Herr Pfarrer studiert mal wieder seine Predigt für die Tunneleinweihung".

In der Woche vor dem Tunnelfest verdüsterten sich die Schreckensvisionen des Herrn Pfarrer in zunehmendem Maße, und Unheilsbotschaften drangen immer häufiger aus dem stets offenen Pfarrhausfenster nach außen. Wäre der leitende Bahnbau-Ingenieur

Bild 2: Meter um Meter kämpft sich der Bautrup durch den Fels voran.



Bild 3: Ein Blick ins Nordportal zeigt die Konstruktion der hölzernen Röhren-Abstützung.

nicht von so robuster Natur gewesen, hätte ihm auf seinem morgendlichen Weg zur Baustelle eigentlich angst und bang werden müssen, als er deutlich zu vernehmen glaubte: "Der Leibhaftige persönlich wird dereinst aus diesem schrecklichen Bergesschlund herausfahren." Der Ingenieur verharrte einen Augenblick, sah ein wenig irritiert am Pfarrhaus nach oben, und hatte dann die Zusammenhänge schnell kapiert. "Na warte, Freundchen", murmelte der Eisenbahner im Weggehen, "den Auftritt kannst du haben". Am Tag der Tunneleinweihung hatte sich vor Pfarrer Seelmanns kleinem Feldaltar so ziemlich alles versammelt, was bei der Lokalbahn sowie in Eichenholzen und Umgebung Rang und Namen aufweisen konnte. Frisch poliert, mit vier Lokalbahnwägelchen am Haken, stand eine D XI friedlich qualmend vor dem mit einem riesigen Leintuch verhängten Tunnelportal. Vor solch einem Haufen hochrangiger Persönlichkeiten, das war Herrn Hochwürden auf Anhieb klar, konnte er schlecht gegen das "Teufelswerk Lokalbahn" vom Leder ziehen. Immerhin hatten ja auch die Großkopferten von der Eisenbahn den Klingelbeutel bei der sonntäglichen Kollekte in letzter Zeit ganz hübsch anschwellen lassen.

Also sah er von seiner geplanten Technik-Schelte ab und schwenkte auf das unverfänglichere Thema "Zivilisation und Fortschritt zum Wohle der gesamten Menschheit" über. Voller Zufriedenheit registrierte Pfarrer Seelmann überdies, daß von den Umstehenden selbst nach drei Sätzen offenbar noch keiner eingeschlafen war. Natürlich schrieb er diesen denkwürdigen Effekt in erster Linie seiner hochgeistigen Ausführung zu – und nicht etwa der banalen Tatsache, daß es im Freien stehend frühmorgens einfach nicht gut schlummern ist.

Mit zunehmender Vortragsdauer geriet der Geistliche Rat immer mehr in Fahrt. Nicht einmal der süßliche Geruch nach Schwefel und schlecht verbrannter Kohle, der – zunächst in dünnen Schwaden, dann immer stärker – vom Tunnel her ins Freie drang,



Bild 4: In harter körperlicher Arbeit werden Felsbrocken abgesprengt.

Bild 5: Kurz vor dem Durchstich: Eine beladene Feldbahn-Lore steht zur Abholung durch die Tunnellok bereit.



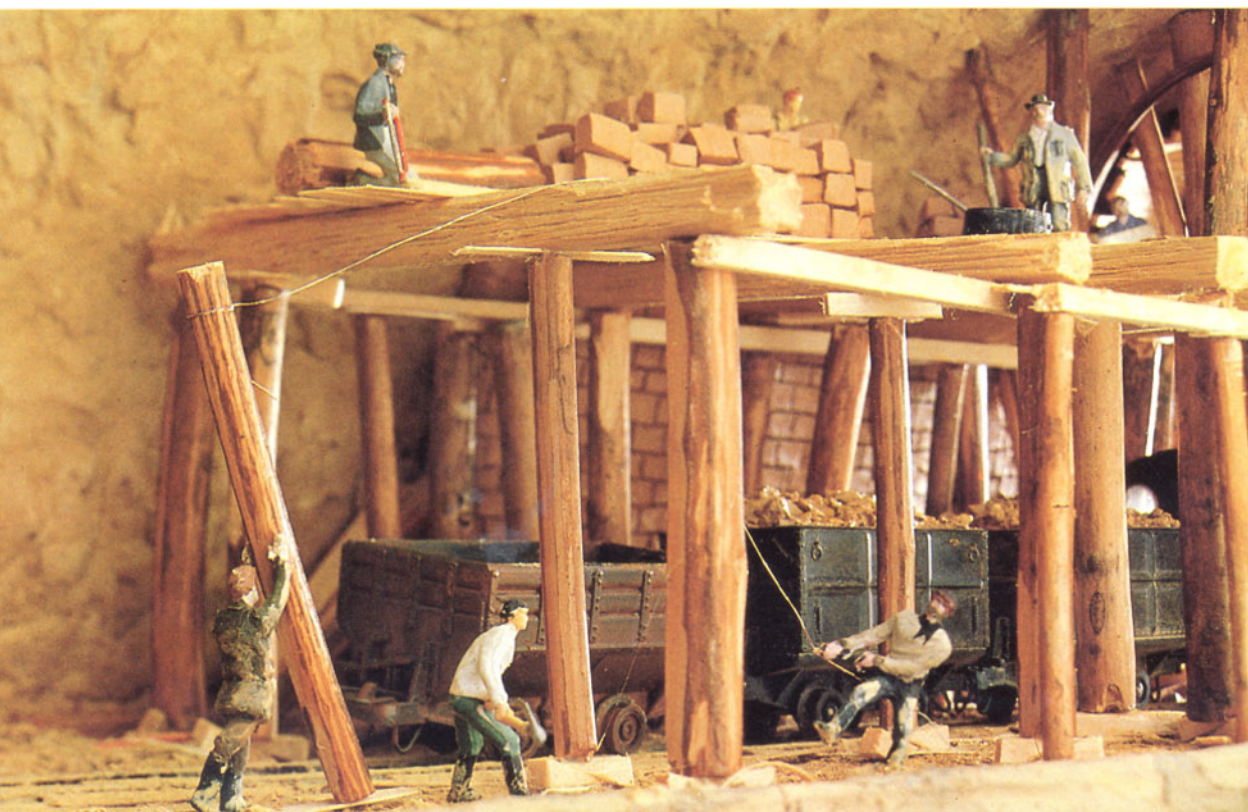


**Bild 6:** Vertrauen ehrt: Auf der Arbeitsbühne sind beachtliche Haustein-Mengen für die Innenvermauerung gestapelt.



konnte den munter dahinholpernden Redefluß des Pfarrers bremsen. Erst als sich aus dem Innern des Berges gar seltsames Fauchen, Zischen und Klappern vernehmen ließ, warf der geistliche Rat einen raschen, irritierten Blick über die Schulter. Just in diesem Augenblick teilte sich der große Vorhang ganz allmählich. Bedrohlich langsam kam fauchend und zischend ein großes, schwarzes Gebilde ans Tageslicht. „Der Leibhaftige...“, entfuhr es Pfarrer Seelmann noch, ehe rundum alles in tiefe Dunkelheit versank.

Die schützende Ohnmacht ersparte dem Eichenholzener Seelenhirten das schadenfrohe Gelächter der versammelten Festgäste. Gottlob hatte ihn der Veldensteiner Josef – seines Zeichens Bürgermeister zu Eichenholzen – gerade noch rechtzeitig aufgefangen. Eine sarkastische Bemerkung konnte sich der Gemeindevorsteher den-



**Bild 8:** Arbeiten an der Tunnelvermauerung beim Nordportal. Während die Röhre Stein für Stein verkleidet wird, zieht die Tunnellok Loren mit abgesprengtem Fels ins Freie. Mit einfachen Mitteln werden schwere Balken aufgerichtet.

**Bild 9:** Die Stützkonstruktion am Nordportal des Eichenholzener Tunnels.

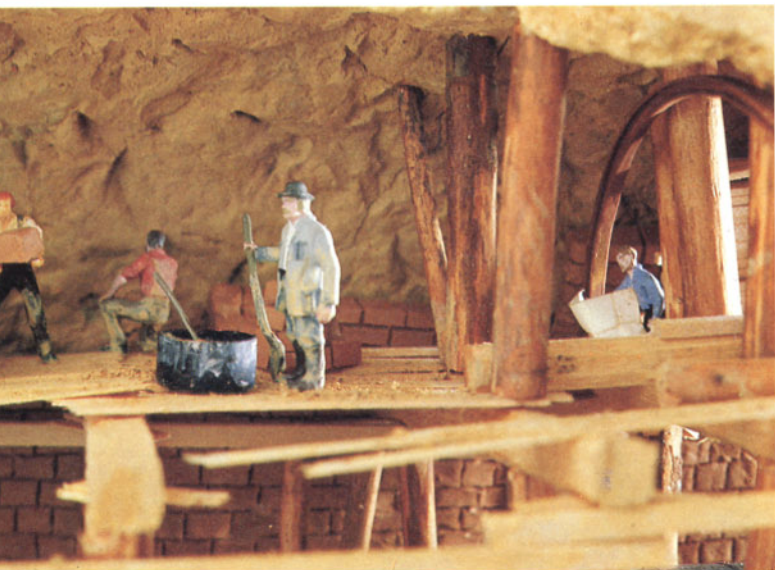




**Bild 10:** Während die versammelte Prominenz den Worten des Pfarrers lauscht, lehnt der Feuermann der D XI eher gelangweilt am Seitenfenster. Währenddessen dringen bereits verdächtige Rauchschwaden aus dem Inneren des Berges.

noch nicht verkneifen: "Seelmann", murmelte er dem friedlich Schlummernden ins Ohr, "du wirst in die Geschichte eingehen: Als erster Pfarrer, der über seiner eigenen Predigt eingeschlafen ist ..."

Mittlerweile hatten die Eisenbahner die Vorspannlok – eine betagte Altendorfer D VI – an den Eröffnungszug gekuppelt. Eigentlich war ja zunächst geplant gewesen, die kleine Maschine schon in Altendorfen vor den Zug zu spannen. Doch als den Bahn-Obersten des Pfarrers denkwürdige Teufelwerk-Visionen zu Ohren gekommen waren, hatten sie rasch umdisponiert und die D VI noch des nachts im Tunnel versteckt. "Sobald du den Pfarrer reden hörst", war dem Maschinisten eingebleut worden, "legst du ordentlich Kohle auf, stellst den Bläser an und öffnest ganz allmählich die Zylinderhähne. Und wenn du's dann vor lauter Qualm im Tunnel nicht mehr aushältst, fährst halt



**Bild 11:** Der Ingenieur im Hintergrund prüft auf seiner Karte heimlich, ob der Tunnel auch wirklich bei Eichenholzen wieder ans Tageslicht kommt.

**Bild 12:** Inzwischen nimmt die Tunnelvermuerung Gestalt an.





**Bild 13:** Der Vorhang teilt sich, aus dem Tunnel rollt ganz langsam die Altendorfer D VI "Clotho".

einfach 'raus. Aber schön langsam, wenn's geht ..."  
 Natürlich brach am folgenden Tag des Herrn ein gewaltiges Donnerwetter über Pfarrer Seelmanns versammelte Gemeinde herein. Heftiger denn je wetterte der Geistliche Rat

von der Kanzel gegen das "Teufelswerk Lokalbahn", während die Eichenholzener, in friedlichem Schnarchen vereint, die Standpauke eher gelassen hinnahmen. Einzig und allein die kleine, unschuldige D VI mit dem schönen Namen "Clotho" trug

bleibenden Schaden davon: Seit ihrem Auftritt bei der Tunneleinweihung hatten sie die Altendorfer Eisenbahner kurzerhand "Mephisto" getauft ...

**W. Kosak**

**Bild 14:** Nachdem der Pfarrer aus seiner Ohnmacht aufgewacht ist, ziehen D VI und D XI mit vereinten Kräften den Eröffnungszug durch das Südportal des Tunnels.

Alle Fotos: W. Kosak



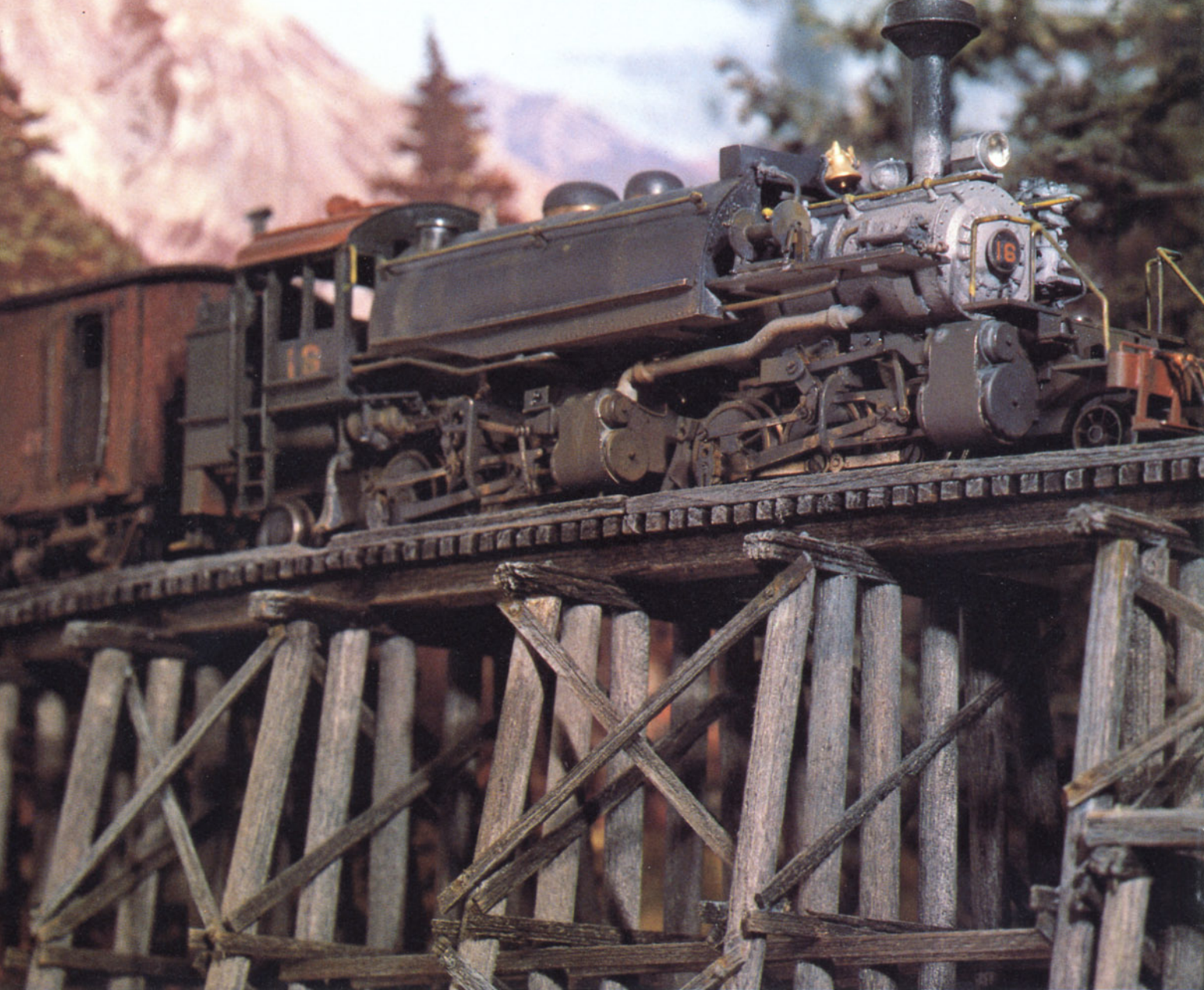


Bild 1: Eine schwere Tendermallet fährt mit einem Güterzug talabwärts. Brücke und Lok sind vorbildlich gealtert und verwittert.

## Schmalspurbahn im Western-Stil

Bild 2: Die 2-6-6-2 Mallet Nr. 16 ist ein Importmodell aus dem Jahr 1959. Die Holzbrücke entstand aus einem Campbell-Bausatz.

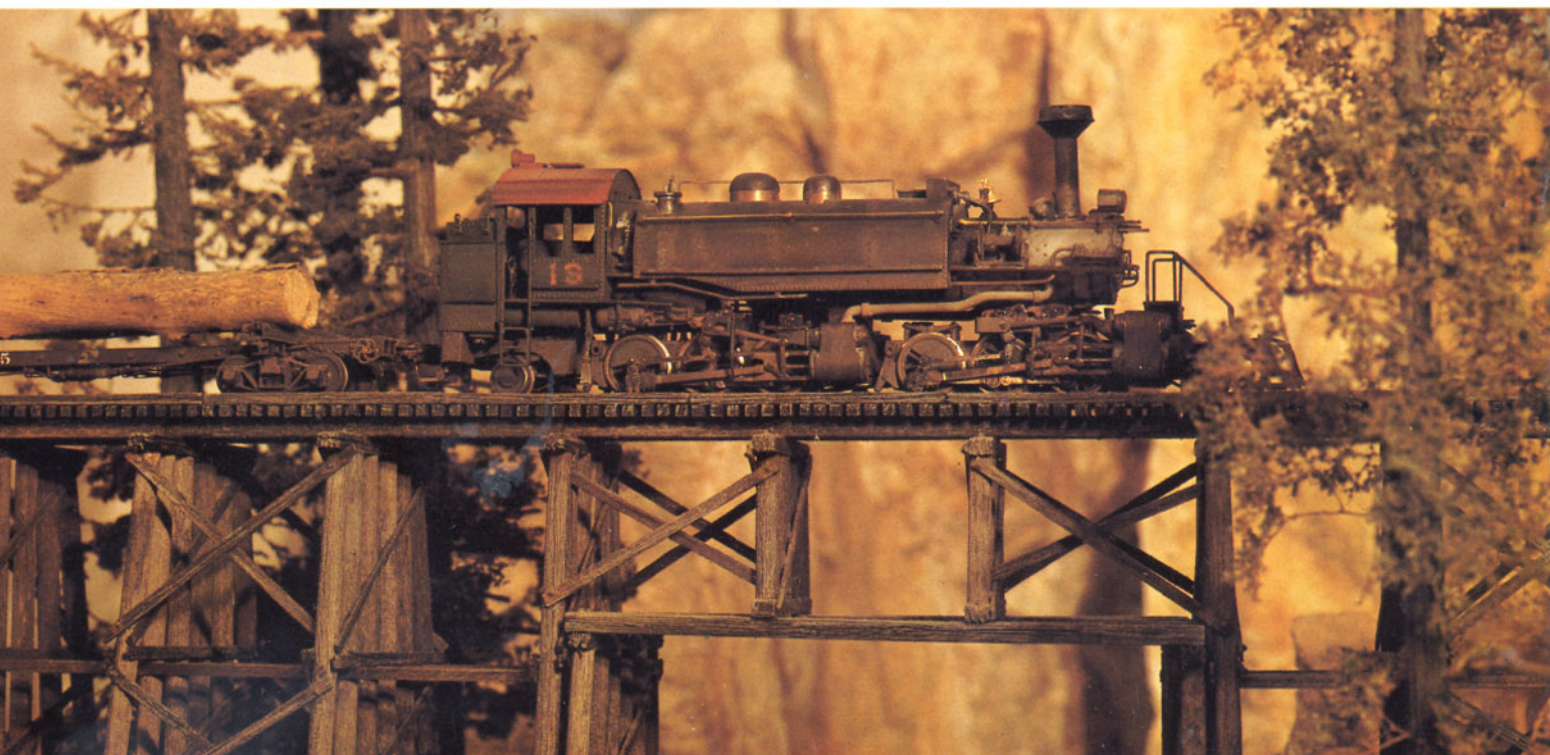




Bild 3: Eine Shay-Lok rollt gerade über eine aus Holzprofilen gebaute Brücke.

Modellbahnanlagen nach US-Vorbildern haben immer ihren besonderen Reiz: Faszinierende Landschaften, interessante Gebäude und eine große Vielfalt (in unseren Augen) fremdartig wirkender Lokomotiven ergeben außergewöhnliche Motive für den Anlagenbau.

Die Fotos auf diesen Seiten stammen aus dem, in bisher fünfjähriger Bauzeit fertiggestellten Teil der U-förmigen Anlage unseres Lesers Rainer Halm. Die Szenen spielen in den dreißiger Jahren an der landschaftlich reizvollen Westküste der USA. Die waldreichen Gebiete waren der typische Einsatz-

Bild 4: Der Lokschuppen entstand im Selbstbau. Die Inneneinrichtung des Anbaus ist extrem fein detailliert.





**Bild 5:** Die Gebäude des Sägewerks stammen aus Bausätzen amerikanischer Herkunft. Eine selbstgemalte Hintergrundkulisse fügt sich harmonisch in das Anlagenbild ein.



**Bild 6:** Eine United Climax zieht den Leerzug zum Holzcamp in den Bergen. Alle Lokomotiven wurden gesupert und zum Teil auch mit Faulhaber-Motoren ausgestattet.

ort für schmalspurige Holzbahnen. Den End- bzw. Ausgangspunkt einer amerikanischen Waldbahn stellte Rainer Halm in dem hier gezeigten Anlagenteilstück auf knapp zwei Quadratmetern im Modell nach. In einem späteren Baustadium soll diese Schmalspurstrecke noch Anschluß an eine Hauptlinie erhalten, so daß auch bekannte Maschinen großer Bahngesellschaften eingesetzt werden können.

Die bisherige Bauzeit von fünf Jahren mag angesichts des fertiggestellten kleinen Anlagenausschnitts recht lang erscheinen. Bedenkt man jedoch den enormen Zeitaufwand für den Eigenbau von Gebäuden, Bäumen und Rollmaterial, ist das durchaus verständlich. Alle Lokomotiv- und Wagenmodelle sind im Selbstbau oder aus abgewandelten Industriebausätzen entstanden. Hinzu kam noch das aufwendige Supern und Verwittern dieser Modelle.

Die verlegten Gleise und Weichen – Code 70 bei Hauptstrecken, Code 55 für die Schmalspurbahn – wurden ebenfalls selbst gefertigt; die Streckenführung wurde während des Baues mehrfach verändert. Die Bäume stammen von Woodland Scenics oder wurden in aufwendiger Kleinarbeit aus Balsaholz und Caspia-Zweigen mit Woodland-Flocken geschaffen. Weiteres Material



**Bild 7:** Aufwendig und zeitraubend war die Landschaftsgestaltung. Die Bäume stammen von Woodland Scenics oder sind "Eigenbau-Gewächse".

zur Landschaftsgestaltung fand sich bei Spaziergängen: Gesiebte Erde diente als Streu, Felsteile entstanden aus Gipsabgüssen.

Die verwendeten Gebäude entstammen den Programmen amerikanischer Hersteller. Sie wurden zumeist unverändert aufgebaut und

mit Spritzpistole und Pinsel farblich nachbehandelt. Lediglich der Lokschuppen mit seiner fein detaillierten Inneneinrichtung ist im Eigenbau angefertigt. Der harmonisch wirkenden Anlage wird durch einen selbstgemalten Hintergrund eine einmalige Atmosphäre verliehen.

**R. Halm**

**Bild 8:** Die kleine Shay Nr. 2 mit Ladung für das Sägewerk.

Alle Fotos: R. Halm





**Bild 1:** Wirkungsvoll im Gegenlicht fotografiert wurde dieses imposante Baummodell des Münchner Herstellers Silhouette.

Werkfoto Silhouette (W. Kosak)

# Alles über Modell-Laubbäume

## 2. Teil

Über (Modell-)Bäume im allgemeinen und über Nadelbäume im besonderen haben wir

Ihnen mittlerweile schon einiges Wissenswerte aufgezeigt, was Ihnen das Aufforsten Ihrer Anlage erleichtern soll. Damit Sie nun – z. B. für einen Mischwald – nicht

immer erst alle Eisenbahn-Journale durchstöbern müssen, um sicher zu sein, welche Materialien erforderlich sind, hier eine kurze Zusammenfassung.



**Bild 2:** Als Ausgangsmaterial für die Selbstbau-Bäume von Horst Meier dienen getrocknete Pflanzen, die sich bei Spaziergängen und Wanderungen am Wegesrand finden.

**Bild 3:** Preisgünstig und ohne großen Zeitaufwand können aus verschiedenen Blütendolden schöne Laubbäume hergestellt werden.



**Bild 4:** Hier werden in den Stengel der Goldrute dünne Löcher gebohrt, um weitere beflochtene Rispen ansetzen zu können.



**Bild 5:** Die fertig beflochtene Rispen werden vorsichtig in die Löcher gesteckt und festgeklebt.





**Bild 6:** Verschiedene fertige Bäume, die ausschließlich aus Naturprodukten entstanden. Das Beflocken wurde bereits im Modellbahn-Journal 7/1987 ausführlich geschildert.



**Bild 7:** Das richtige Größenverhältnis ist mit entscheidend für einen guten optischen Eindruck: Ein 10 Meter hoher Baum ist im Maßstab 1:87 immerhin schon 12 cm groß.



**Bild 8:** Zur Verlängerung des Baumstammes kann der Stengel der Goldrute auf den dünneren Stiel des Perückenstrauches aufgeschoben werden.



**Bild 9:** Die Blütendolden des Perückenstrauches vor dem Zuschneiden.



**Bild 10:** Nach dem Austrocknen (ca. 5 Tage) werden die Dolden mit der Schere rundum etwas in Form geschnitten. ▲

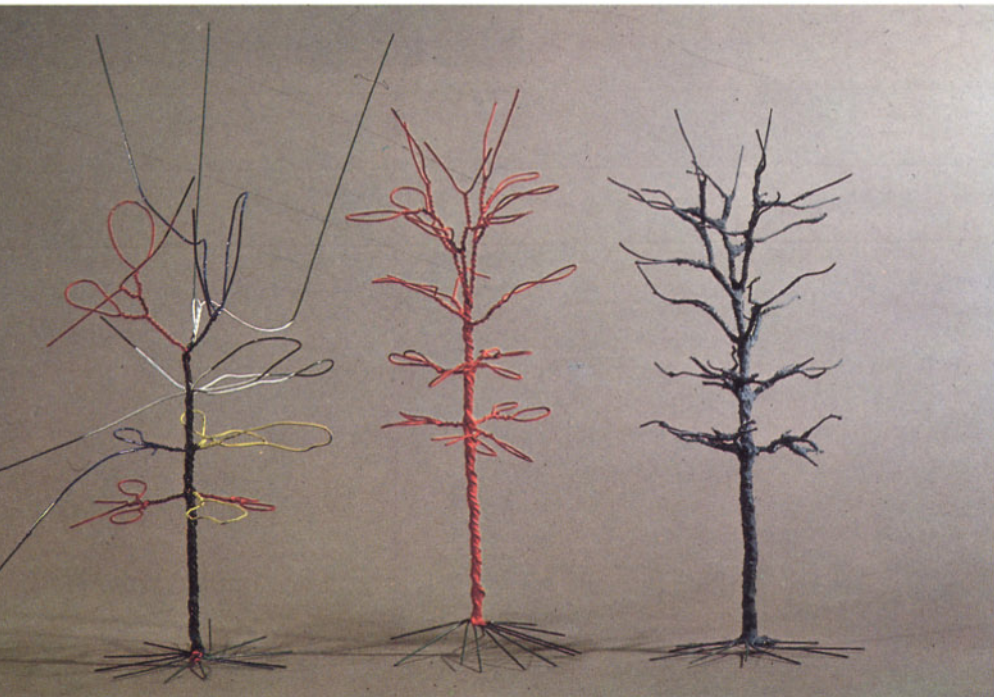
**Bilder 11 und 12:** Die zugeschnittenen Dolden werden mit Sprühkleber eingesprüht und mit feinen Schaumstofflocken bestreut.

Fotos 2 – 12: H. Meier





**Bild 13:** Als sehr variabel erweist sich die Draht-Drill-Methode von Franz Jerusalem. Sowohl dichte Baumkronen als auch sparsame Belaubung können naturgetreu nachgeahmt werden.



**Bild 15:** Verschiedene Arbeitsgänge im Bild: Aus den Drähten werden Astschlaufen gebildet, die mit einem Seitenschneider aufgeschnitten werden. Die Drähte können dann in die gewünschte Form gebogen werden.

**Bild 16:** Verschiedene fertige Bäume vor echtem Hintergrund.

Fotos 13 – 16: J. Giebelhausen



**Bild 14:** Ein breiter Fuß gibt den gedrihten Bäumen hohe Standfestigkeit.

Je nach der Methode, für die Sie sich entschieden haben, benötigen Sie als Grundausstattung zum

- Selbstbau aus Naturprodukten: getrocknete Pflanzen wie z. B. Goldrute, Garbe, Heidekraut (Erika), Spierstrauch, verschiedene Moossorten (siehe Eisenbahn-Journal 7/1987, Seiten 69 – 73);
- Selbstbau unter Verwendung von industriell gefertigten Baumrohlingen: die gewünschten Rohlinge sowie die für ihre Bearbeitung erforderlichen Werkzeuge und Spezialkleber (siehe Eisenbahn-Journal 7/1987, Seiten 69 und 74);
- Selbstbau einschließlich Herstellung der Baumrohlinge:

Blumenbindedraht 0,8 mm stark oder Litzen-draht, Floristenkrepp (siehe auch Eisenbahn-Journal 10/1986, Seiten 60 – 65).

Unabhängig davon, für welche Methode Sie sich entscheiden, eines brauchen Sie in jedem Fall: Zeit und Geduld! Dafür schonen Sie Ihren Geldbeutel und können Ihr handwerklich-künstlerisches Talent unter Beweis stellen.

Auch für das Beflocken stehen verschiedene Möglichkeiten zur Wahl. Entweder Sie bedienen sich des im Handel erhältlichen Beflockungsmaterials der Zubehörindustrie, oder Sie stellen es aus Schaumstoff, Islandmoos, Mull oder Filterwatte (für Aquarien) selber her (siehe auch Eisenbahn-Journal 7/1987, Seiten 68 – 74).

Einige Erfahrungen sind schließlich für das



Bild 17: Kleines Waldstück aus Bäumen, die nach der Draht-Drill-Methode entstanden.

Foto: F. Jerusalem

Einfärben erforderlich, denn "Grün" ist beileibe nicht immer "Grün" – vom zartschimmernden Lichtgrün einer Birke im Frühlingsgewand über das Sattgrün einer Kastanie im sommerlichen Biergarten bis hin zu der schweren, fast schwarzen Benadelung einer Wettertanne. Wichtig ist bei allen Farbmischungen, daß man nie zu unterschiedliche Töne miteinander vermenget, sondern nur

Farbnuancen, die in Farbstufe und -ton nicht zu weit auseinanderliegen. Verwendet man dann bei der Beflockung auch noch unterschiedlich eingefärbte Kleber (Farbtöne von braun bis grün), so ergibt sich ein nicht zu übertreffendes, vorzüglich harmonisierendes Farbtongemisch des Modellwaldes. Für das Einfärben eignen sich vor allem Dispersions- oder Abtönfarben, aber auch Plaka-

farben. Holzbeize in verschiedenen Tönungen ist ebenfalls zum Färben von Schaumstoffflocken sehr nützlich.

## Der Selbstbau von Laubbäumen

Viele Wege führen zum Ziel – auch bei der Herstellung von Laubbäumen. Welche Viel-

Bild 18: Sehr aufwendig ist die Herstellung der zahlreichen feinen Verästelungen. Das Ergebnis lohnt aber jede Mühe.



Bild 19: Die Draht-Drill-Methode hat den Vorteil, daß sich das "Gerüst" in jede gewünschte Baumform abwandeln läßt.





Bild 20: Sehr schöne Birken aus gedrehtem Draht.

Fotos 18 – 20: J. Giebelhausen



Bild 21: Ein recht ansprechendes Industriemodell ist diese Birke von Noch.

Foto: W. Kosak

falt hier geboten ist, können wir vor allem den Beschreibungen zu den Modellbahnanlagen entnehmen, die uns im Rahmen des Modellbauwettbewerbes zugesandt werden. Wir haben drei inzwischen bewährte Fertigungsmethoden für Sie ausgewählt und die Arbeitsgänge im Bild festgehalten.

#### Die Draht-Drill-Methode von Franz Jerusalem

Diese Methode haben wir bereits bei der Herstellung von Nadelbäumen (siehe Eisenbahn-Journal 10/1986, Seiten 60 – 65) detailliert beschrieben. Leicht abgewandelt, d. h. dem veränderten Erscheinungsbild angepaßt, ist diese Vorgehensweise auch für Laubbäume bestens geeignet. Für die Her-

stellung eines "Standard-Laubbaumes", wie Herr Jerusalem die zu fertigende Grundform nennt, ist wiederum Blumendraht in der Stärke 0,8 mm erforderlich. 12 Drähte mit einer Länge von 48 cm werden so über Kreuz gelegt, daß bei 4 cm die erste Drehbewegung beginnen kann. Diese 4 cm kurze Seite bildet den Standfuß, aus dem langen Teil wird das Baumgerüst entwickelt: Die 12 Drähte werden zu je 6 Stück gebündelt und zehnmal um 180 Grad verdreht. Damit ist der untere Teil des Stammes vorbereitet. Dann nimmt man aus einem der beiden 6er-Bündel zwei Drähte heraus, biegt sie im rechten Winkel ab und bildet eine Schlaufe im Verhältnis 1:2. Der Draht wird wieder in die nun vorhandene Astgabel zurückgeführt. Die verbliebenen zehn Stammdrähte werden jetzt viermal verdreht, dann wird erneut eine Schlaufe aus zwei Drähten gebildet. Diese beiden Arbeitsgänge werden solange wiederholt, bis nur noch sechs Drähte zum Verdrehen zur Verfügung stehen. Man teilt sie in zwei Dreiergruppen und verdreht jede Gruppe einzeln zu einer Länge von ca. 2 cm. Danach werden an den Enden noch jeweils zwei Schlaufen gebildet, die später die Baumkrone bilden werden. Wie schon bei den Nadelbäumen sind als nächstes die "Ast-Drahtschlaufen" mit einem Seitenschneider in der vorgesehenen Astlänge aufzuschneiden. Dann werden die Drähte in die gewünschte Astform gebogen. Sollte Ihnen der Stamm des Baumes zu dünn erscheinen, können Sie ihn nach Belieben mit einer Wollfadenwicklung verstärken. Der Rohling wird nun mit Leim bestrichen (hier empfiehlt sich die Verwendung von UHU coll express) und dann der Stamm und die Hauptäste mit feinem Sägemehl bestreut. Nach dem Abtrocknen trägt man noch eine beliebige Grundfarbe auf.

Bild 22: Die perfekt wirkende Eigenbau-Birke von Franz Jerusalem neben den Industriemodellen von Falter (links) und Heki.

Foto: J. Giebelhausen





**Bild 23:** Vom Münchener Hersteller Silhouette werden diese exklusiven Birken in verschiedenen Ausführungen angeboten. **Werkfoto Silhouette (W. Kosak)**

Hier noch eine kleine Empfehlung zu der Anzahl der zu verwendenden Drähte: Für Kiefern genügen 6 Stammdrähte. 8 – 10 Stück ergeben kleinere Laubbäume; für große, dichte Laubbäume werden 12 – 16 Drähte benötigt. Die Draht-Drill-Methode hat den Vorteil, daß sich das "Gerüst" in jede gewünschte Stammform abwandeln läßt. Es spielt also keine Rolle, ob der Baum ein- oder mehrstämmig, gedrunzen oder schlank sein soll.

Zum Schluß noch ein Hinweis: Wer sich zwar diese Arbeit sparen, aber auf die "gedrillten" Baumrohlinge nicht verzichten möchte, kann sich mit Franz Jerusalem in Verbindung setzen. Gegen einen Unkostenbeitrag, der sich nach der Anzahl der verwendeten Drähte richtet, sind die Baumrohlinge bei ihm erhältlich.

#### Die "natürlichen" Bäume von Horst Meier

Auf welche Weise Herr Meier seinen Modellwald wachsen läßt, haben wir bereits im Eisenbahn-Journal 7/1987, Seite 68 ff. ausführlich in Wort und Bild dargestellt. Wir begnügen uns hier deshalb mit einer kurzen Zusammenfassung.

Als Ausgangsbasis dienen ausschließlich getrocknete Pflanzen, die sich bei Spaziergängen und Wanderungen an Wegrändern oder auf Brachland sammeln lassen. Für die Herstellung von Laubbäumen hat sich vor allem die Blütendolde der Goldrute als besonders geeignet erwiesen. Um die meist etwas kugelförmige Silhouette eines Laubbaumes nachzuformen, werden die Blüten dolden zunächst auf einer Seite glatt abgestutzt, die Stengel bleiben erhalten. Nach dieser Vorbereitung werden dann die glatten Seiten von je zwei Dolden zusammengefügt.

**Bild 24:** Ein Prachtexemplar ist auch diese Birke von Haberl & Pabst. Wer seine Anlage mit diesen außergewöhnlichen Baummodellen schmücken will, muß allerdings schon etwas tiefer in die Tasche greifen. **Foto: W. Kosak**



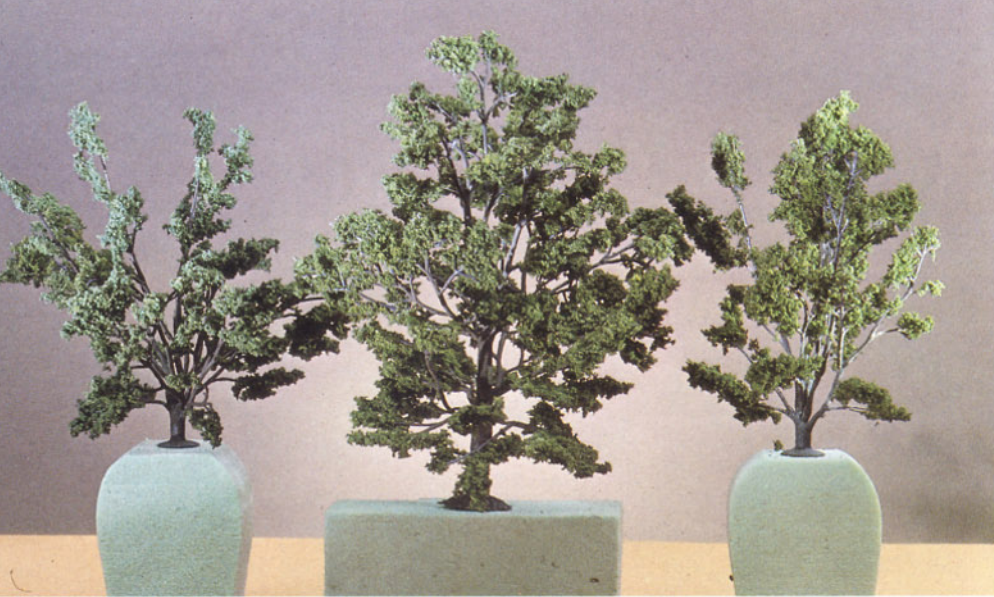
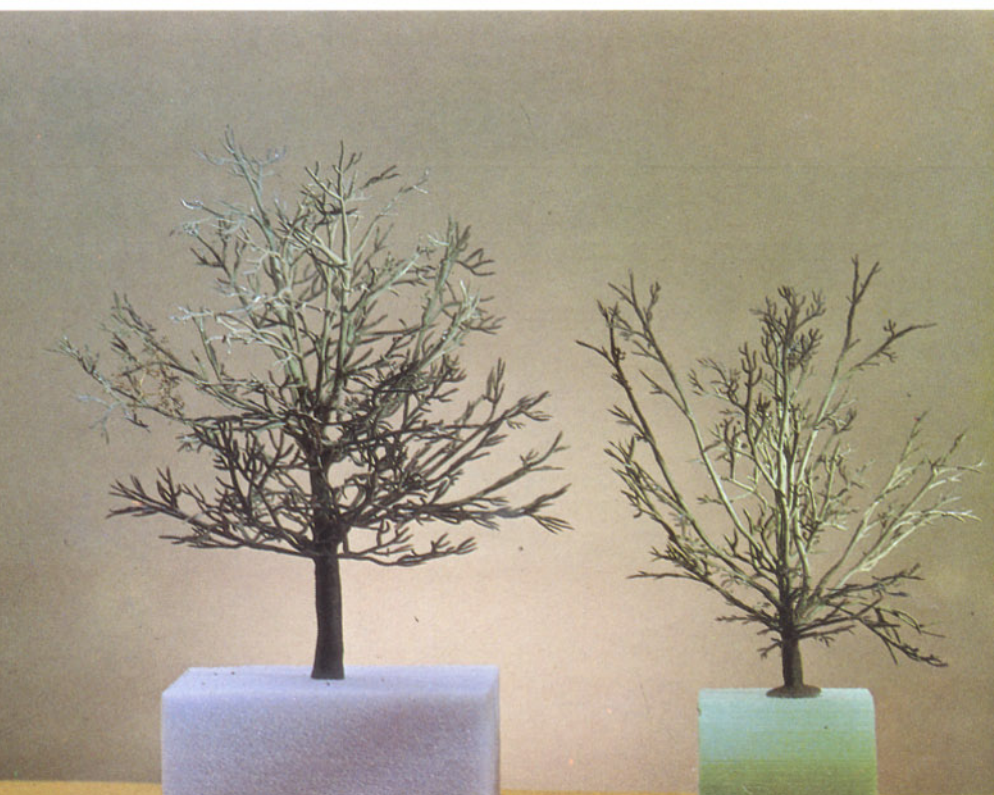
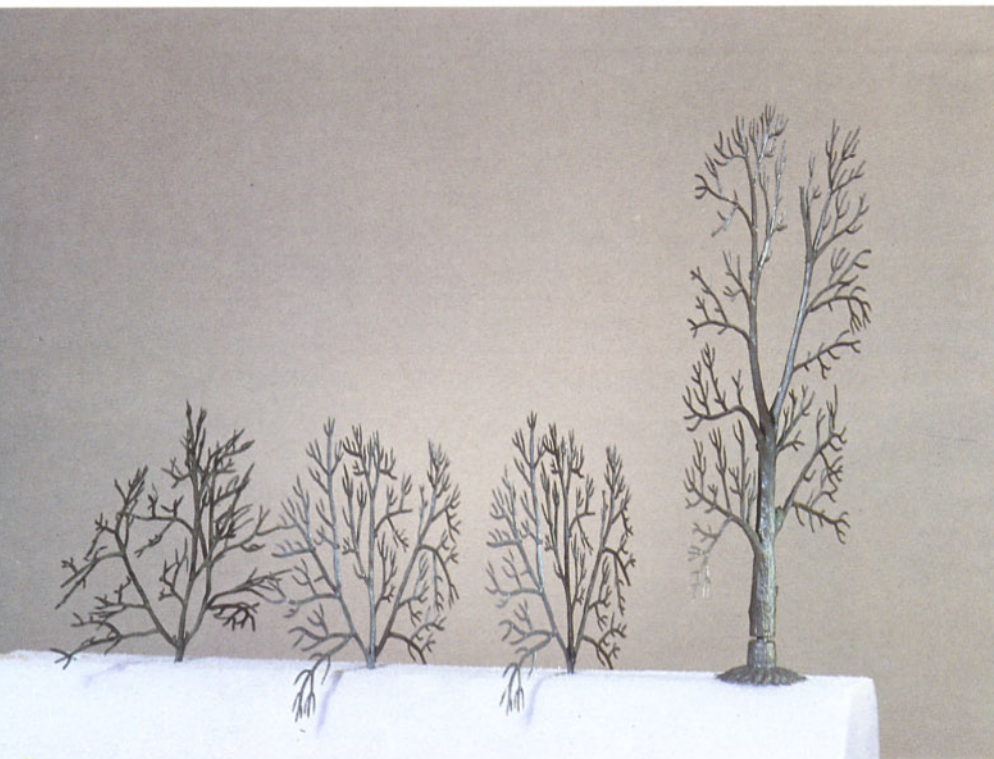


Bild 25: Von Alois Hirsch "veredelte", industriell gefertigte Baumrohlinge.



Hierzu empfiehlt sich das Umwickeln mit feinem Blumendraht. Das verhilft dem Stamm nämlich zugleich zu einer erhöhten Stabilität und Bruchfestigkeit. Wenn Sie sich vorgenommen haben, z. B. eine stattliche Buche mit weit ausladender Krone herzustellen, können Sie beim Umwickeln auch gleich noch ein paar zusätzliche Äste andrahten. Das läßt den Baum später noch voluminöser erscheinen.

Wer nicht mit Blumendraht arbeiten möchte, kann zur Verbindung der beiden Stammteile auch auf (elastischen) Floristenkrepp zurückgreifen. Um das "natürliche" Aussehen des so entstandenen Baumrohlings wieder herzustellen, wird er zum Schluß noch in den ausgehöhlten Stengel einer Garbe geschoben. Damit sieht der Rohling auch ohne Beflockung schon recht ansehnlich aus.

Als brauchbares Grundgerüst für den Eigenbau von Modellbäumen hat Herr Meier auch die Blütendolde des Perückenbaumes ausfindig gemacht. Die Dolden werden gegen Ende ihrer Blütezeit – Ende Juni oder Anfang Juli – abgeschnitten und mit dem Kopf nach unten ca. 4 – 5 Tage zum Trocknen aufgehängt. Der Beflockungsvorgang ist denkbar einfach: Die Dolde mit der Schere in die gewünschte Form schneiden, dann gut mit Sprühkleber einsprühen und mit feinen Schaumstofflocken bestreuen.

Etwas komplizierter ist dagegen der Eigenbau von Laubbäumen aus beflockten Rispen, die in den Stengel der Goldrute gesteckt werden. Hierfür müssen zunächst mit Bohrzweig oder Stiftenklöbchen und dünnem Bohrer Löcher in den Stengel gebohrt werden. Dabei ist darauf zu achten, daß am oberen Ende der Baumkrone mehr Löcher als weiter unten erforderlich sind. Mit einer Pinzette werden dann die fertig beflockten Rispen vorsichtig in die Löcher gesteckt und festgeklebt.

#### Alois Hirsch "veredelt" industriell gefertigte Baumrohlinge

Gute Erfahrungen hat Herr Hirsch mit Baum-Spritzlingen der Firma Heki gemacht. Bevor es an die gestalterische Arbeit geht, sind die Spritzlinge zu entgraten und mit Hilfe einer Raspel an dem (Plastik-)Stamm Rindenstrukturen zu imitieren. Zur weiteren Bearbeitung, d. h. vor allem beim Zurechtbiegen der Äste und Zweige sollte das Material mit warmem Wasser oder einem Fön erst ein wenig erwärmt werden. Dadurch wird es elastischer, und die Äste lassen sich mit der Flachzange leichter in die gewünschte Form bringen, ohne daß es "Kleinholz" gibt.

Hat man schließlich durch das Ankleben weiterer Kunststoff-Asteile ein Gewirr von Ästen und Zweigen geschaffen, das bereits die Baumform ahnen läßt, muß man für die notwendige Standfestigkeit des Baumes sorgen. Dafür zieht man den Fuß des Stammes auf Sandpapier mittlerer Körnung ab und bohrt ihn zusätzlich noch vorsichtig von unten an. In diese Öffnung steckt man einen Drahtstift in passender Größe. Durch diesen kleinen Trick kann der Baum später an jeder beliebigen Stelle der Modellbahnanlage ungehindert "Wurzeln schlagen".

HM

Bild 26: Gute Erfahrungen machte Herr Hirsch mit den Baum-Spritzlingen von Heki.

Bild 27: Durch das Aneinanderkleben von Kunststoff-Asteilen wird ein Gewirr von Ästen und Zweigen geschaffen.



**Bild 28:** Die Natur als Vorbild: Ein imposanter freistehender Baum.

**Bild 30:** Unter schattenspendenden Bäumen findet sich immer Platz für idyllische Motive.



**Bild 29:** Auf die richtigen Größenverhältnisse ist zu achten: Bäume wie dieser sind im Maßstab 1:87 über 20 cm groß.

**Bild 31:** Gerade bei freistehenden Bäumen sollte der Modellbauer keine Kompromisse machen.

Fotos 25 – 31: A. Hirsch



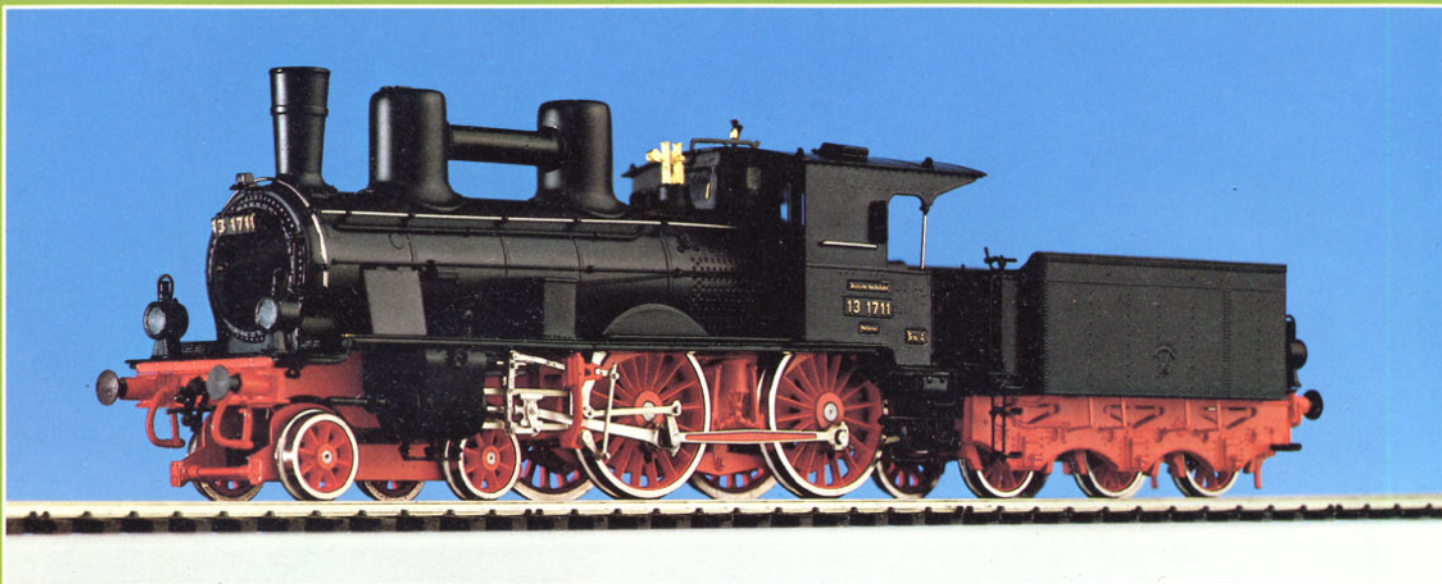


Bild 1: Ein vorzügliches Modell der 13 1711 hat Lemaco in der Baugröße H0 geschaffen.

Werkfoto Lemaco

## ★ Schaufenster der Neuheiten ★

### Neu von Lemaco

Mit dem sehr fein detaillierten Modell der 13 1711 will Lemaco dieser formschönen Lokomotive ein Denkmal setzen. Das Vorbild entstammt den ab 1907 mit Zweizylinder-Heißdampf-Triebwerken gebauten Baulosen. Die Deutsche Reichsbahn übernahm von den bei der KWStE als Klasse ADh geführten Lokomotiven 14 Exemplare als Baureihe 13<sup>17</sup>.

In limitierter Auflage von 300 einzeln nummerierten und datierten Exemplaren ist auch dieses Fahrzeug aus über 400 Teilen ganz aus Messing in Handarbeit gefertigt worden. Weitere Eigenschaften des in der Ausführung der Deutschen Reichsbahn gehaltenen Modells sind ein komplett einge-

richteter Führerstand, eine zu öffnende Rauchkammertüre mit nachgebildeter Rauchkammer, bewegliche Führerstandstüren und Federpuffer. Die Laternen verfügen über eine Konstantbeleuchtung, alle Treibräder sind gefedert. Dieses Modell wird nicht nur Sammler von erlesenen Fahrzeugen, sondern auch Freunde der Reichsbahn-Epoche zu begeistern wissen.

K. Eckert

### Neu von Fleischmann

Nur in einer einmaligen Auflage 1987 liefert Fleischmann ein Modell der 03 1001 im Fotografier-Anstrich. In Abwandlung gegenüber der bereits bekannten Variante im roten Anstrich sind die Triebwerk-Jalousien geöffnet, was einen Einblick

auf das Triebgestänge ermöglicht. Ferner sind die Radreifen durchgehend rot lackiert. Die Lokomotive ist ansprechend detailliert, der Führerstand ist nachgebildet. Lackierung und Beschriftung sind fein ausgeführt.

K. Eckert

### Neu von Trix

In der Baugröße H0 hat Trix ein Modell des ET 87 ausgeliefert, das in Ausführung und Beschriftung im Stil der frühen DB-Jahre gehalten ist. Beim Vorbild waren nach Kriegsende drei Einheiten im Nürnberger Vorortverkehr eingesetzt. Eine weitere Neuheit sind die Luxuswagen für den Orient-Express in blauem Anstrich, wie er ab 1922 üblich war. Im einzelnen handelt es sich um einen CIWL-



Bild 2: Von Fleischmann in H0 ist die 03 1001 im Fotografier-Anstrich mit geöffneten Triebwerks-Jalousien.

Bild 4: Hervorragendes Modell der 194 004 von Minitrix.

Fotos 2, 4 und 5: W. Kosak

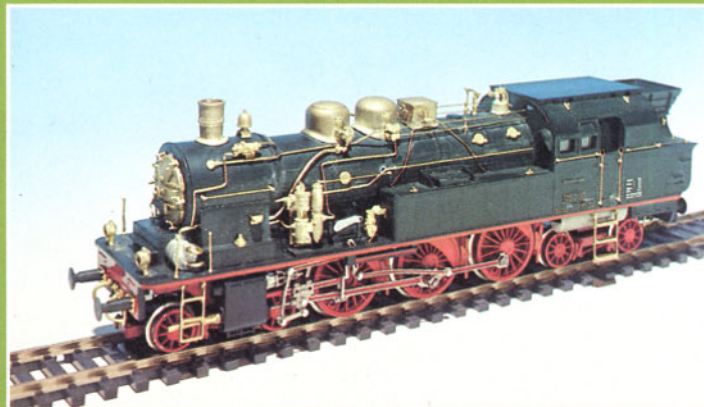


Bild 3: Die Baureihe 78 von Liliput mit dem Zurüstsatz von Weinert gesupert.

Foto: P. Schiebel

Bild 5: Neu von der Hobby-Ecke Schuhmacher ist dieser Wagen der Walhalla-Bahn.





Bild 6: Von Trix in der Baugröße H0 ist der ET 87 ausgeliefert worden.

Foto: W. Kosak



Bild 7: Liebhaber des Orient-Express werden sich über die neuen CIWL-Wagen von Trix freuen.

Foto: W. Kosak

Schlafwagen, CIWL-Speisewagen und um einen CIWL-Packwagen. Für die Freunde der Baugröße N ist ein sehr gut gelungenes Modell der Baureihe 193 lieferbar. Beschriftung und Detaillierung sind für die Nenngröße N als sehr gut zu bezeichnen. Selbst der Handumlauf auf den Vorbauten ist nicht vergessen worden, ein Detail, das selbst in der Baugröße H0 nicht bei allen "Krokodilen" vorhanden ist.

K. Eckert

### Neu von Hobby-Ecke Schuhmacher

Seit kurzem sind die ersten Fahrzeuge aus der Fertigung der Hobby-Ecke erhältlich. Es handelt sich um Bausätze und Fertigmodelle von Wagen der Walhalla-Bahn. Gefertigt werden sie in Handarbeit aus Messingteilen, unter Verwendung von Bemo-Rädern. Die grüne Farbgebung ist dem Farbschema der K. Bay. Sts. B. nachempfunden.

K. Eckert

### Neu von Wiesner

Die Firma Wiesner Präzisionsmodellbau fertigt bayerische Signale, die mit Originalantrieben ausgestattet sind. Gestellt werden die Signale, die im Maßstab 1:22,5 gehalten sind, über ein Modell-Hebelstellwerk und Drahtseile. Alle Signale sind aus Messing und Messing-Feingußteilen gefertigt und sind beleuchtet. Die Modelle können im Fachhandel oder direkt beim Hersteller bezogen werden.

K. Eckert

kenwärter sind weitere Ausstattungselemente wie Blumenkästen mit Blumen, Holzstoß, Säge und Sägebock und ein kleines Vogelhaus beige packt. Das besondere an dem Modell sind das Läutwerk und die Anschlüsse zur Koppelung des Kurbelmotors mit der Bahnschranke. Die andere Neuheit stellt eine Abwandlung des Exklusiv-Fertig-Modells von 1986 dar. Das Sägewerk ist nun als Bausatz erhältlich, wobei das Sägegatter nicht funktionsfähig ist. Detaillierung und Ausstattung sind hervorragend.

K. Eckert

### Neu von Pola

Für die LGB-Freunde gibt es von Pola zwei neue Modelle. Das Exklusiv-Fertig-Modell für 1987 "Schrankenwärter" wird in limitierter Auflage von 2.900 Exemplaren geliefert. Neben einem Schran-

### Neu von Weinert

Für das H0-Modell der Baureihe 78 von Liliput liefert Weinert einen Zurüstsatz, bestehend aus einer Vielzahl von Messing- und Weißmetallteilen, die dem Modell das Aussehen einer fein detaillierten

Bild 8: Das Pola-LGB Exklusiv-Fertig-Modell "Schrankenwärter".

Werkfoto Pola

Bild 9: Das H0-Modell des "Feuerwehr-Magazin Goldbach" mit Ford FK 2500 von Kibri.



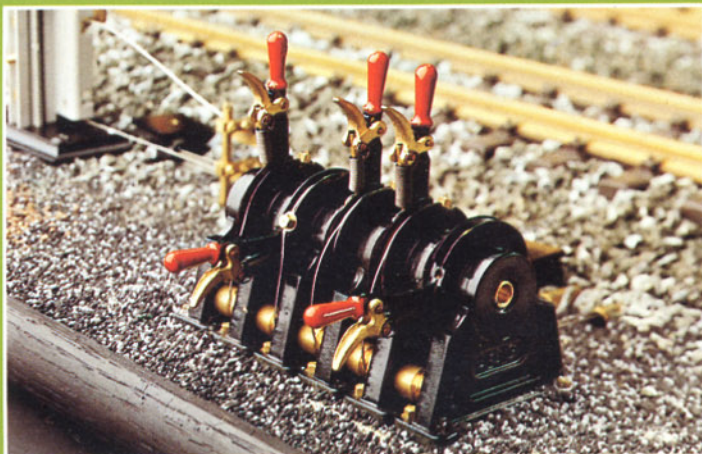


Bild 10: Mit diesem Hebelstellwerk werden die vorzüglichen Signale von Wiesner gestellt.

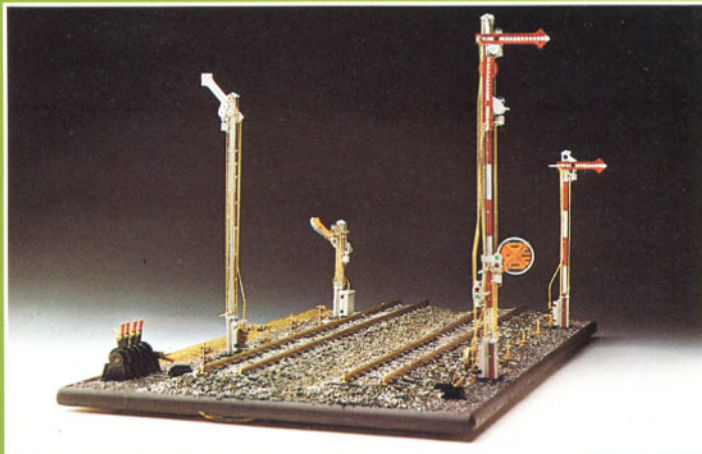


Bild 11: Bayerische Signale von Wiesner im Maßstab 1:22,5.

Fotos 10 und 11: Werkfoto Wiesner

Kleinserienlok verleihen. Ebenfalls lieferbar ist eine neue, geätzte Steuerung in filigraner Ausführung. Der Umbau der Lok ist aufgrund der am Gehäuse zu entfernenden angespritzten Details einem ungeübten Modellbahner nicht unbedingt anzuraten.

Für die Ausgestaltung von H0-Anlagen und -Dioramen bietet Weinert einen Wasserkran für Neben- und Schmalspurbahnen, ein Schürhakengestell und ein Modell des Ölkrans von Bebra an. Alle Teile der Bausätze bestehen aus Messing und sind sehr ansprechend detailliert.

Die Serie der Straßenzugmaschinen wird durch ein Modell der zweiachsigen Ausführung vom Typ Kaelble Z 6 G/1 komplettiert. Das Modell entspricht in seiner Ausführung den bereits vorgestellten dreiachsigen Fahrzeugen. Passend zu den Zugmaschinen liefert Weinert einen Zweiachsanhänger als Weißmetallbausatz mit Messingteilen in gleich guter Verarbeitung. P. Schiebel

### Neu von Roco

Recht interessante Kfz-Neuheiten liefert Roco in H0 an den Fachhandel aus: einen Magirus

310 D 6x4 Absetzkipper und einen Steyr 91 4x4 mit Goldhofer Tieflader, beladen mit einem Liebherr Raupenbagger A 922. Bemerkenswert ist die Zusammensetzung der Fahrzeuge: der Absetzkipperaufbau stammt aus dem Preiser Programm, während der Liebherr Raupenbagger von Kibri gefertigt wird; er liegt der Packung als Bausatz bei. Beide Fahrzeugkombinationen sind in der Lackierung der Firma "Schwarz" ausgeführt. Zusammen mit den bereits vorhandenen Fahrzeugen wie etwa dem Unimog mit Baustellenbusanhänger läßt sich ein typischer Baufahrzeug-Fuhrpark aufbauen.

### Neu von Preiser

Einen neuen kleinen Dreiseiten-Kipper liefert die Firma Preiser in H0, der in zwei verschiedenen Ausführungen angeboten wird: als normaler Baustellenkipper und in der entsprechend abgewandelten Ausführung des Technischen Hilfswerks. Beide Fahrzeuge sind auf einem Daimler-Benz Kurzhüber Fahrgestell LAK 1113 B/36 aufgebaut. Die Bausätze sind, wie bei Preiser üblich, sehr gut detailliert und relativ einfach zusammenzubauen. Ein umfangreicher Bogen mit Abziehbildern liegt zum individuellen Beschriften jeweils bei.

### Neu von Wiking

Drei neue Modelle sind von der Firma Wiking erhältlich. Ein Stadtbus Daimler-Benz O 405 (sein Vorbild ist einem Schuhkarton auf Rollerreifen ähnlich) in der Ausführung der Berliner Verkehrsbetriebe, ein O & K Raupenbagger mit funktionsfähigem Hydraulikausleger und Grabschaufel sowie ein Kühlfahrzeug auf Daimler-Benz 814-Basis. Alle Fahrzeuge sind in dem bei Wiking üblichen ungefähren H0-Maßstab gehalten. Als Neuerung liegt dem Stadtbusmodell ein Satz Spiegel zur nachträglichen Montage bei.

### Neu von Rietze

Den bereits im Eisenbahn-Journal 9/1987 kurz erwähnten Audi 200 Turbo können wir heute im Bild vorstellen. Das Modell in Baugröße H0, das dem Vorbild entsprechend in mehreren Metallic- und Normalfarbtönen angeboten wird, besticht durch eine sehr saubere Fertigung und Detaillierung. Ebenfalls erhältlich ist der neue Mitsubishi L 300 in Bus- und Lieferwagenausführung. Bei diesem Modell ist sogar der Mitsubishi Schriftzug vorne, und auf den beiden Vordertüren der L 300 Schriftzug, detailgenau aufgraviiert.

### Neu von Revell/Praline

Die Firma Praline liefert über ihren Vertrieb Revell neue vorbildentsprechende Modellvariationen in H0 aus. Es handelt sich um Abwandlungen bereits bekannter Modelle; so z. B. wird das Cadillac Coupé nun mit geschlossenem Verdeck angeboten sowie in der vorbildgetreuen Lackierung "Rosa". Der Citroen CX kommt als normale Limousine in Normal- und Metallicfarbe in den Fachhandel, während der "Brezelkäfer" als ADAC Fahrzeug bzw. mit offenem Faltdach angeboten wird. Der Mercedes-Benz 170 ist nunmehr als "Oldie Pickup" erhältlich. B. Ottersbach



Bild 12: Straßenzugmaschine Kaelble Z 6 G/1 mit Zweiachshängern von Weinert in der Baugröße H0. Foto: P. Schiebel

Bild 13: Die eingefahrene Krankkabine und der Auslegerfuß des Gottwald Ak 850 von Kibri in H0.

Bild 14: Die Fahrerhauskabine des Ak 850 von Kibri in H0.





Bild 15: Das Supermodell des Gottwald AK 850 Gittermastkrans von Kibri in H0, hier in der sehr beeindruckenden Fahrstellung.



Bild 16: Das Preiser H0-Modell des Daimler-Benz LAK 1113 in THW-Ausführung.



Bild 17: Ebenfalls Daimler-Benz LAK 1113 von Preiser in H0, hier in der zivilen Variante.



Bild 18: Der vorzüglich detaillierte Audi 200 von Rietze in H0.



Bild 19: Mitsubishi L 300 als Lieferwagen und als Bus von Rietze in H0.

Bild 20: Der Volvo F 88 von Albedo in H0 mit interessanter Bedruckung.



Bild 21: Citroen CX Limousine von Praline/Revell.

Fotos 9, 13 – 21: B. Ottersbach



### Bauen Sie Ihren Traum!

Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Kleinwerkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahnräume nachbauen können.

**FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG.**

Den sehr informativen Lieferkatalog EJ. senden wir Ihnen gern gegen 4,- DM in Briefmarken, per Scheck oder durch Überweisung auf unser Postgirokonto Dortmund 42643-465.

(Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet).

**FOHRMANN**  
WERKZEUGE

FÜR FEINMECHANIK UND MODELLBAU · SYDOWSTR. 7c-d · Tel.: 023 09/2962 · D-4355 WALTROP