



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

11/1988  
Dezember

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

## Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

## Lieber Leser,

wieder haben wir uns bemüht, vielseitig und  
interessant über das schöne Hobby Modell-  
eisenbahn zu berichten. Wir schließen mit  
dieser Ausgabe gleichzeitig ein erfolgrei-  
ches Jahr ab, in dem wir mit dem Leserecho  
wie auch mit den eingesandten Arbeiten  
äußerst zufrieden waren.

Sicher gibt es hin und wieder kleine Kriti-  
ken. So werden wir zum Beispiel manchmal  
gebeten, ausführlichere Bildunterschriften  
zu verfassen. Die meisten Leser sind jedoch  
mit uns der Meinung, daß die Fotos auch  
ohne lange Texte sowohl Tips und Informa-  
tionen vermitteln wie auch den jeweiligen  
Beitrag mit wirkungsvollen Eindrücken un-  
terstützen.

Aus der Vielzahl der Einsendungen zum Mo-  
dellbauwettbewerb wählten wir wieder eine  
Reihe sehr unterschiedlicher Arbeiten. Fast  
alle Spurweiten sind vertreten; der Bogen  
spannt sich von großen Betriebsanlagen  
über Dioramen bis zum Selbstbau von  
Schienen- und Straßenfahrzeugen.

Obwohl der Modellbauwettbewerb mittler-  
weile abgelaufen ist, werden wir auch in den  
nächsten Journalen noch einige der hervor-  
ragenden Ergebnisse vorstellen. Ende der  
ersten Jahreshälfte 1989 sollen, wie schon  
beim ersten Modellbauwettbewerb, die Be-

wertungsbögen für die Leserjury dem Eisen-  
bahnjournal beigeheftet werden. Wir sind  
schon heute gespannt, wie die Entschei-  
dung zwischen den rund 70 Wertungsbeiträ-  
gen ausfallen wird.

Für alle, die Spaß an diesem Wettbewerb  
hatten und besonders auch für jene, die viel-  
leicht teilnehmen wollten, es aber aus die-  
sem oder jenem Grund nicht konnten, haben  
wir eine Überraschung parat: Der nächste  
Modellbauwettbewerb folgt sozusagen auf  
dem Fuße! Und auch diesmal wird es wert-  
volle Geld- und Sachpreise geben sowie na-  
türlich die wohl wichtigste Chance, die Ver-  
öffentlichung Ihrer Arbeit in Text und Bild —  
mit Honorar! Wer weiß, vielleicht macht sich  
der eine oder andere schon in den Weih-  
nachtstagen ans Planen und Bauen? Wir  
freuen uns jedenfalls schon wieder auf Ihre  
Teilnahme.

Aber wie Sie wissen, ist das Augenmerk des  
Verlages nicht nur auf Modellbahn und den  
Modellbauwettbewerb gerichtet, sondern  
ebenso auf die "große Eisenbahn". Eine uns  
sehr am Herzen liegende Broschüre wurde  
gerade fertiggestellt und ist — so es die  
Post im Weihnachtstrubel schafft — in den  
nächsten Tagen beim Fachhandel: die "**Rhätische Bahn II**". Wie schon beim ersten Teil  
(der übrigens noch beim Verlag bezogen  
werden kann) werden die 180 herrlichen,  
meist farbigen Bilder sicherlich auch wieder

viele Modellbahner für dieses Thema begei-  
stern.






In Vorbereitung ist das Februar-Sonderjour-  
nal über die Baureihe 41 Ölversion (042). Es  
ergänzt die bereits erschienene Ausgabe zur  
BR 41 (Kohle). Als besonderes "Bonbon" ist  
auch wieder eine ausklappbare Mittelseite  
mit Lokzeichnung von Bernd Hugenin ent-  
halten.

In diesem Jahr hatte uns die große Krauss-  
Maffei-Jubiläumsbroschüre etwas aus dem  
Terminplan geworfen. Über 600 Bilder "ne-  
benbei" zu verarbeiten, war eben doch nicht  
so ohne weiteres möglich. Für 1989 haben  
wir uns jedoch wieder die gewohnte Pünkt-  
lichkeit zum Ziel gesetzt. Zwar wird 1/89 erst  
in der zweiten Januarhälfte erscheinen, aber  
das Messeheft kommt — mit dem redaktion-  
nell notwendigen Abstand — mit Berichten  
aus Nürnberg nach Abschluß der Messe.  
Das wird in der ersten Märzhälfte sein, da  
der Messetermin 1989 eine Woche später als  
gewohnt liegt.

Von den Vorsätzen zu den guten Wünschen.  
Natürlich wünschen wir uns ein gleichblei-  
bend reges Leserecho und viel Zustimmung,  
aber vor allen Dingen Ihnen als Modellbah-  
ner und Leser unserer Zeitschrift für das  
nächste Jahr Gesundheit, Erfolg und immer  
viel Freude an unserem gemeinsamen  
Hobby.

Ihr Hermann Merker Verlag

# Aus dem Inhalt . . . . Seite

Irgendwo ist Niedlingen	4
Auch in H0: Dampf im Bw Nördlingen	10
<b>46</b>  Weniger ist meistens mehr	16
<b>47</b>  Bahnhof Corbach-Süd in N	24
Ein kleiner, weißer Wintertraum	28
Messingmodell einer bayerischen B X	30
<b>48</b>  Klappe auf — Bahn fährt!	40
Sägemühle aus der Gründerzeit	44
<b>49</b>  Immer an der Wand lang . . .	54
Nichts für Nietenzähler	62
<b>50</b>  Zwischen Ganslweg und Beislwiese	68
Wasser marsch! »Fire Truck« im Eigenbau	76
Schaufenster der Neuheiten	78
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	80
Mini-Markt	82

### Zu unserem Titelbild:

Um 1910 hat Peter Dresselhaus sein Diorama des Bahnhofs Schopfloch (Mittelfrn) ange-  
siedelt. Einen hervorragenden Eindruck vermitteln die verlegten Selbstbaugleise aus dem  
Hause Schuhmacher. Typisch für die damalige Zeit war die dargestellte Sandschotterung.

Foto: M. Franke



Bild 1: Vom Schaltpult aus überblickt man fast die gesamte Altstadt des gedanklich in Württemberg in den 50er Jahren angesiedelten Städtchens Niedlingen.

# Irgendwo ist Niedlingen

## Hochbetrieb auf Straßen und Schienen herrscht auf dieser 19-m<sup>2</sup>-Anlage

Der malerische Ort Niedlingen liegt irgendwo im Württembergischen. Die kleinen Bewohner gehen ihrem Tagwerk in einer Szenerie der 50er Jahre nach. Schwer zu entscheiden, was mehr fasziniert – das bunte Treiben in den Gäßchen der Altstadt oder der lebhaft betriebene auf dem sechsgleisigen Hauptbahnhof. Die liebevoll gestalteten Situationen neben oder die interessanten Loks und Züge auf den Gleisen. Auf jeden Fall hat unser Leser Klaus Bormann – wie jeder "Vollblut-Modellbauer" –

für die ganze Anlage viel Zeit, Geduld und Wissen eingesetzt, bis der heutige Stand erreicht war. Das erste Teilstück, das Bahnbetriebswerk, wurde zu Weihnachten 1974 erbaut. Mittlerweile füllt die Modell-Welt einen Kellerraum von 5,5 x 3,5 Metern beinahe aus.

Die Streckenführung ist durch eine zweigleisige Hauptbahn im "Hundeknochen-Stil" geprägt. Rechts und links geht es hinunter in die verdeckt angeordneten jeweils sechsgleisigen Schattenbahnhöfe; in der Mitte

befindet sich der bereits erwähnte Hauptbahnhof "Niedlingen". Von ihm zweigt eine eingleisige Nebenbahn zu dem erhöht liegenden Bahnhof "Iselshausen" ab. Allerdings entspricht dieser nicht der Streckenführung des hier abgedruckten Gleisplans. Weil die aufgezeichneten Fahrmöglichkeiten zu gering waren, entschloß sich Klaus Bormann noch während des Baus zu einer Änderung.

Befahren wird die Anlage von einer recht großen Anzahl verschiedener Lokomotiven. Vor ihrem Einsatz erfuhren sie zumeist eine Änderung in Motor und Getriebe, um die Geschwindigkeit zu optimieren. Das gilt z. B. für Trix BR 92, Trix BR 54, Fleischmann BR 64 und 65, V200. Faulhaber-Motoren erhielten Roco BR 80 und 93, Piko BR 91 und Trix BR 92. Auch Eigenbauloks sind unterwegs: BR 96, BR 39, BR T18 1001, BR 88<sup>74</sup>, Kö I und Köf II, BR 98<sup>3</sup> und ein Dampftriebwagen.

Nebenbahnstrecke, Bahnbetriebswerk und der Hauptbahnhof "Niedlingen" werden per Hand gefahren, während jenseits der Einfahrsignale der Betrieb auf der Strecke und in den beiden Abstellbahnhöfen automatisch abläuft. Vor den Blockstellen sorgen elektronisch gesteuerte Anfahr- und Bremsstrecken für vorbildgerechtes Fahrverhalten. Die Abstellgleise werden über Telefonwählscheiben gesteuert. Alle Weichen, Signale und auch die Entkuppler werden von Flachankerpostrelais angetrieben (insgesamt etwa 200 Stück!). Vier Trafos versorgen die Relais und die Beleuchtungsanlage, weitere vier stehen für den Fahrbetrieb zur Verfügung.

Bild 2: Westlich des Bahnhofes liegt ein kleiner Marktplatz. Das schöne Wetter hat bereits zu früher Stunde die Bürger aus ihren Häusern gelockt.





Bild 3: Im Bw stellt gerade eine Kdl einen Tender an die 52er rechts im Bild heran.

Bild 4: Auch Dampflokomotiven der Baureihe 88<sup>74</sup> sind für den Rangierdienst im Bw vorgesehen.



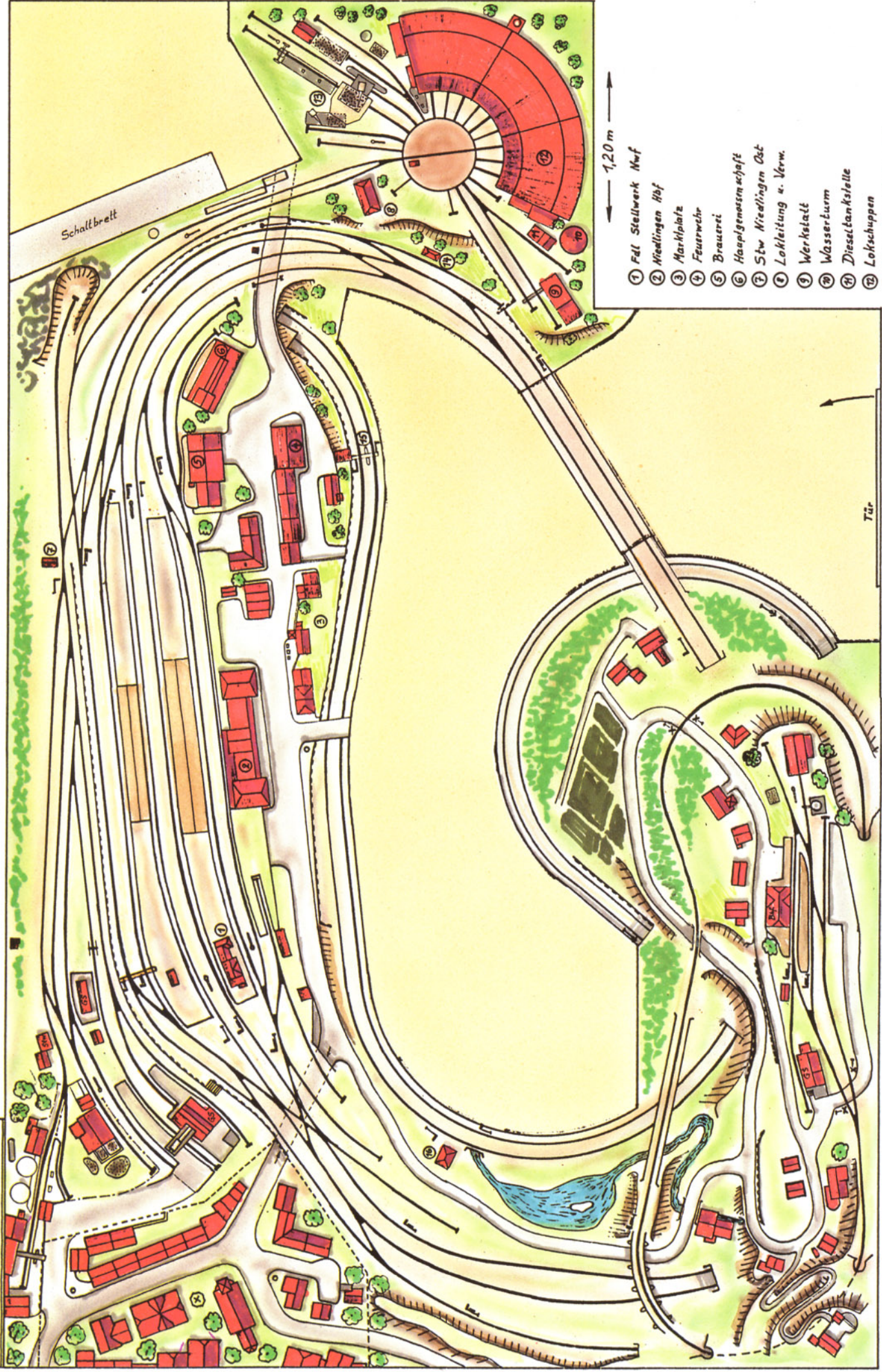
2,35 m

1,20 m

5,50 m

4,30 m

3,50 m



Schallbrett

Tür

- ① FdL Stellwerk Mwf
- ② Niedlingen Hof
- ③ Marktplatz
- ④ Feuerwehr
- ⑤ Brauerei
- ⑥ Hauptgenossenschaft
- ⑦ Stw Niedlingen Ost
- ⑧ Lokleitung u. Verw.
- ⑨ Werkstatt
- ⑩ Wasserturm
- ⑪ Dieseltankstelle
- ⑫ Lokschuppen
- ⑬ Behändl. Ani. f. Dampflok
- ⑭ Absw. Sille Meesbach
- ⑮+⑯ Blockstellen



**Bild 5:** Hier setzt eine 88<sup>75</sup> einen Pwg um. Diese Dampflokomotiven werden bald die Kdl im leichten Modell-Rangierdienst ablösen.

**Bild 6:** Die Anlage verfügt auch über ein kleines Bahnbetriebswerk mit einem zweistöckigen Schuppen. Davor wartet gerade der "Glaskasten" – selbstgebaut mit Faulhaber-Motor und Messinggehäuse – auf seinen nächsten Einsatz.

**Bild 8:** Unmaßstäbliche Zeichnung der großen Betriebsanlage in der Nenngröße H0.

Die Nebenbahn kann wahlweise von einem besonderen Schaltbrett aus gefahren werden, wodurch auch die Möglichkeit zum Zwei-Mann-Betrieb besteht. Alles in allem sind für die Strecke 140 Meter Gleis, 72 Weichen und 25 Signale verbaut worden.

Die Beschaulichkeit des Städtchens Niedlingen wird ihren Erbauer jedoch nicht dazu veranlassen, die Hände in den Schoß zu legen. Pläne gibt es noch viele. So sollen z. B. weitere Bäume für die landschaftliche Ausgestaltung entstehen sowie beide Abstellbahnhöfe auf je neun Gleise erweitert werden. Auch der Fahrzeugpark wird sich verändern und erweitern. Fest steht bereits, daß der Lima-VT-08 einen Faulhaber-Antrieb erhalten soll und eine BR 98<sup>7</sup> völlig aus der eigenen Werkstatt kommt.

Bis zur Fertigstellung dieser Loks haben die Arbeiter im rechts vom Bahnhof gelegenen Viertel sicherlich auch die Abrißarbeiten an dem kriegsbeschädigten Haus beendet. Der Stadtrat hat an dieser Stelle eine Verbreiterung der Straße beschlossen. Also: neue Arbeit für den Architekten. Aber ist nicht gerade die ständige, selbst zu beeinflussende Entwicklung auf der Anlage eine der schönsten Seiten dieses Hobbys?

-bo-/Klaus Bormann



**Bild 7:** Abendstimmung und Zeit für die Heimreise. Ein Dampftriebwagen steht abfahrbereit am Bahnsteig.



**Bild 9:** Um vom Bahnhof zur Altstadt zu gelangen, muß man eine Unterführung passieren. Gleich danach erreicht man den Rathausplatz, wo gerade eine falschparkende Dame zur Kasse gebeten wird.

**Bild 11:** Auf den Straßen rechts vom Bahnhof geht es besonders eng zu. Deshalb wird dort ein ohnehin vom Krieg beschädigtes Haus abgerissen, um Platz für den zunehmenden Verkehr zu schaffen.



**Bild 10:** Saubere Hinterhöfe bieten Platz zum Spielen für die Kleinen und für die Wäsche der Hausfrau.



Alle Fotos und Zeichnung: K. Bormann

(Füllseite)



**Bild 1:** Nach gründlicher und aufwendiger Recherche gelang es Jürgen Möhnle, Pläne und Fotos vom Bw Nördlingen aufzustöbern, um damit die notwendigen Unterlagen für einen Nachbau in der Baugröße H0 zu haben.

## Auch in H0: Dampf im Bw Nördlingen

Die rührigen Mitglieder des Bayerischen Eisenbahnmuseums e.V. haben es möglich gemacht: Ins Bw Nördlingen, das auf eine

lange Tradition zurückblicken kann, sind die Dampflok zurückgekehrt. Den Besuchern des sich im Aufbau befindlichen Eisenbahn-

museums wird bei den regelmäßig stattfindenden "Tagen der offenen Tür" allerhand geboten. Eine Fahrzeugausstellung mit

**Bild 2:** Eine Dampflokomotive der Baureihe 64 rollt, von der Drehscheibe kommend, am Bw-Büro vorbei.





**Bild 3:** Blick auf den 15-ständigen Lokschuppen des Bw Nördlingen. Vorzüglich gelungen sind die Tore, die aufwendig von Silikonformen abgossen wurden.

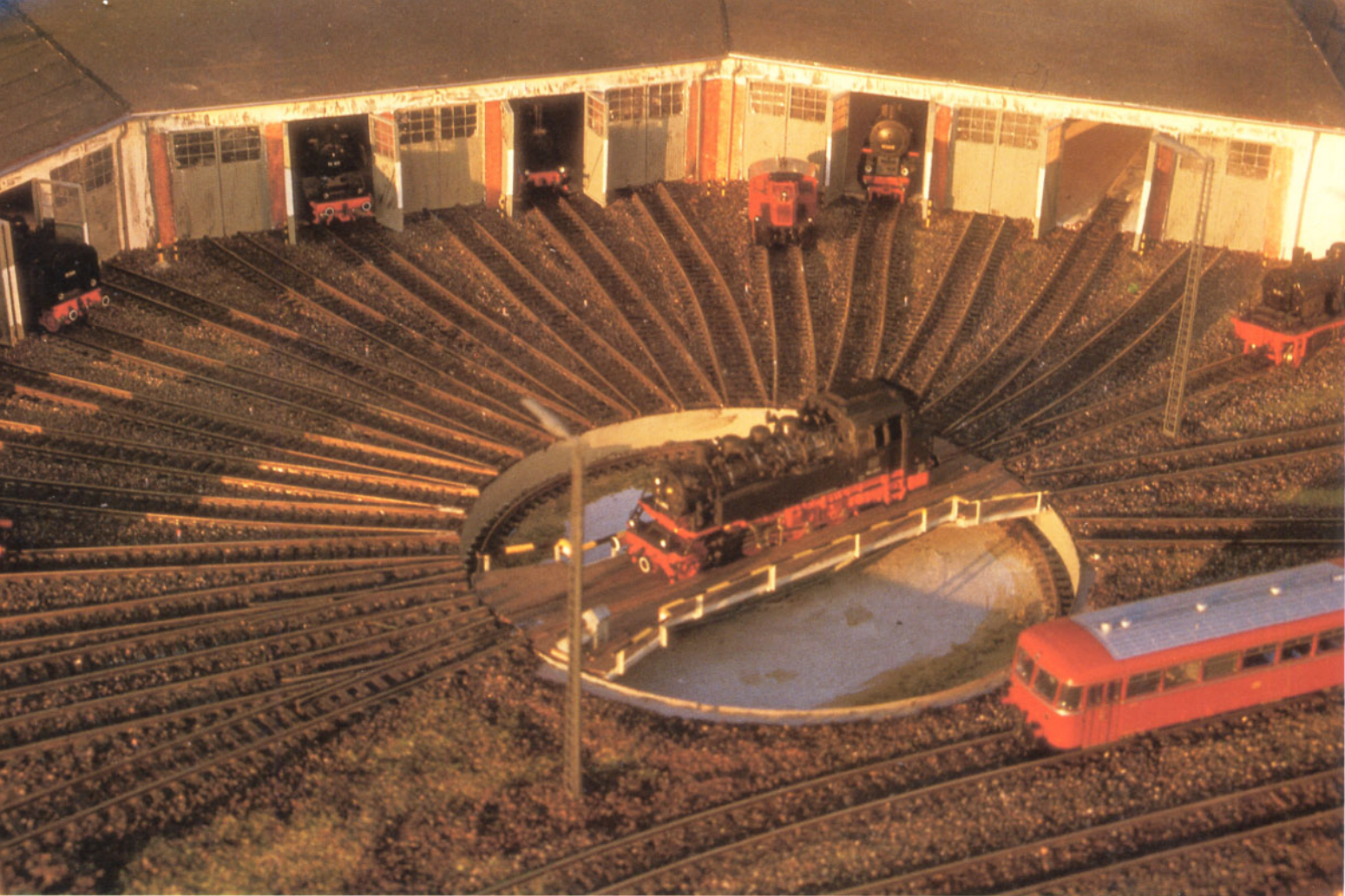
Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven kann ebenso besichtigt werden wie das Bahnbetriebswerk; besonders attraktiv sind Ausflüge mit Dampfzügen. Auch das auf diesen Seiten vorgestellte erste Teilstück eines H0-Modells des Bw Nördlingen ist im Bayerischen Eisenbahnmuseum zu sehen. Dennoch: Die Blütezeit dieses einstmals

ausgedehnten Bahnbetriebswerks ist längst vorbei. Um die Jahrhundertwende waren hier – gegenüber dem Empfangsgebäude – bayerische Dampflokomotiven in einer Vielzahl von Gattungen stationiert. Attraktive Schnellzugverbindungen führten bis zur Fertigstellung der neuen Strecke Treuchtlingen – Donauwörth im Jahr 1906 über Nörd-

lingen. Auch danach sicherte der Personen- und der beträchtliche Güterverkehr die Beschäftigung von Personal und Maschinen dieses Betriebswerks. Noch Ende der fünfziger Jahre waren hier 340 Mitarbeiter beschäftigt. Zum Jahresende 1982 kam allerdings dann das endgültige Aus für ein eigenständiges Bw Nördlingen. Heute ist es nur

**Bild 4:** Alle Dächer können abgenommen werden, um Eingriffe von oben zu erleichtern. Das Gebäude links ist übrigens die Wagen-Werkstätte.





**Bild 5:** Im Eigenbau entstand das Modell der 20-m-Drehscheibe. Aus einer sieben mm starken Holzplatte wurde die Drehscheibengrube gefertigt, die Bühne besteht aus einem Aluminium-U-Profil sowie Plastikplatten und Riffelblech-Imitation von Brawa.

noch eine Außenstelle des Bahnbetriebswerks Augsburg. Wer mehr über die Geschichte dieses Bw erfahren möchte, sei auf den entsprechenden Beitrag in unserer Serie "Deutsche Bahnbetriebswerke" im Journal 3/1987 verwiesen.

Bereits im Sommer 1985 hat Jürgen Möhnle mit seinen Recherchen für den geplanten Nachbau des Bw Nördlingen begonnen. Alle erreichbaren Pläne und Fotos wurden im neugegründeten Archiv des Modelleisenbahnclubs Nördlingen gesammelt. Erst nach zwei Jahren war genügend Material vorhanden, um mit dem Bau des Dioramas beginnen zu können. Dargestellt werden soll

der Zustand des Bahnbetriebswerks um 1960. Zu dieser Zeit waren hier neben Dampflokomotiven lediglich noch einige Akkutriebwagen der Baureihe ETA 150 und Schienenbusse VT 95 zu sehen. Als erster Abschnitt stand die Fertigstellung eines 2 x 1 m großen Teilstücks mit dem Lokschuppen, der Drehscheibe und der Werkstatt auf dem Programm.

Schon nach wenigen Monaten Bauzeit konnte dank der guten Vorbereitung das Modell-Richtfest gefeiert werden. Alle Rohbauten waren bereits im Herbst 1987 fertiggestellt worden. Sie bestehen aus 2 bis 4 mm starken Holzbretchen, in die mit einer Dekupier-

säge die Öffnungen für Türen und Fenster geschnitten wurden. Alle Bauteile sind sorgfältig miteinander verschraubt. Dies erleichtert das Anpassen und Korrigieren schwieriger Gebäudeteile. Zudem können auch nach Fertigstellung des Dioramas noch die Dächer abgenommen werden, um "Eingriffe" ins Innere der Gebäude zu ermöglichen. Das Ganze wurde schließlich mit einem grauen Moltfill-Gemisch verputzt und nach dem Trocknen mit Abtönfarbe gestrichen. Große Sorgfalt wurde auf eine ansprechende Patinierung gelegt. Die Wandteile besprühte der Erbauer aus größerer Entfernung mit schwarzer Farbe und schliiff sie anschließend mit

**Bild 6:** Durch eine Brandschutzmauer getrennt ist ein Wohngebäude an den Lokschuppen angebaut worden.





**Bild 8:** Vor der Wagenwerkstätte ist ein Schienenbus der Baureihe 798 abgestellt. Die Seitenwände der Hochbauten wurden mit Moltfill verputzt und nach der farblichen Behandlung mit feinem Sandpapier abgeschliffen.

Sandpapier feinerer Körnung. So entstand die ungleichmäßige, natürlich wirkende Färbung.

Als weitaus zeitraubender erwies sich die Detailgestaltung der Gebäudemodelle, bei der mit erheblichem Aufwand zu Werke gegangen wurde. Gleich mit zwei verschiedenen Methoden arbeitete der Erbauer bei der Herstellung der vielen Fenster. Während ein Teil aus 0,3 mm dünnem Messingblech geätzt wurde, entstanden andere auf eine Weise, die wir weniger geduldigen Bastelkollegen empfehlen wollen: durch Aufzeichnen auf eine Klarsichtfolie. Einen hervorragenden Eindruck machen die Tore des

großen, 15ständigen Rundlokschuppens ebenso wie die Fenster der Werkstatt. Hier bewährte sich die Anfertigung von Silikonformen, von denen die erforderliche Anzahl an Modellteilen abgegossen wurde. Kreativität bei der Materialauswahl bewies Jürgen Möhnle als er die Dächer gestaltete. Hier fand Glasfaserspachtel Verwendung, der den Gebäuden eine enorme Stabilität ver-

leiht. Die Masse wurde nach dem Verspachteln glattgeschliffen und abschließend mit Plastikplatten oder Sandpapier gedeckt. Die Oberlichter wurden aus 1-mm-Polystyrol, Brawa-Bauplatten mit Holzstruktur und der 0,5-mm-Klarsichtfolie mit den aufgezeichneten Fensterrahmen angefertigt. Ebenfalls selbstgebaut ist das sehr schöne Modell der 20-m-Drehscheibe. Die Bau-

**Bild 9:** Rückansicht des an den Lokschuppen angebauten Wohnhauses. Im Eigenbau entstand der schöne Laubbaum.



**Bild 7:** So präsentiert sich das 2 x 1 m große Diorama des Bw Nördlingen in der Baugröße H0 dem Betrachter aus der Vogelperspektive.





**Bild 10:** Da das Bw Nördlingen dem Bayerischen Eisenbahnmuseum e.V. als Museum für dessen historische Fahrzeuge dient, kann man auf dem Diorama stets Dampflokomotiven vorbildnah fotografieren.

materialien in Kürze: Die Drehscheibengrube besteht aus einer sieben mm dicken Holzplatte, die Bühne aus einem Aluminium-U-Profil sowie Plastikplatten und Riffelblech-Imitation von Brawa. Geländer aus Messingprofilen und eine aus Balsaholz und Kunst-

stoff bestehende Antriebsattrappe vervollständigen das Prachtstück. Bereits in der Planung befindet sich das Anschlußdiorama mit den verschiedenen Behandlungseinrichtungen. Im Mittelpunkt steht ein großer Kohlenbansen. Beim Vor-

bild waren hier früher riesige Mengen von Holz, Torf und Kohlen für die Versorgung der Dampflok gelagert, bevor in einen Teil des Kohlenbansens 1962 ein Tanklager für Dieselkraftstoff und Heizöl eingebaut wurde.  
**Thomas Hilge**

**Bild 11:** Sicherlich wird das Modell dieses Bahnbetriebswerkes später auch der Öffentlichkeit zugänglich sein. Ein Anschlußdiorama ist bereits in Arbeit.

Alle Fotos: J. Möhnle



(Füllseite)



Bild 1: Eine T 3 trifft mit einem kleinen Personenzug – aus der östlichen Geländeschleife kommend – im Bahnhof ein.

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

46

# Weniger ist meistens mehr

Bild 2: Im Bahnhof rangiert die T 3 einige Wagen, die für einen Güterzug bestimmt sind.





**Bild 3:** Mit dem letzten Personenzug des Tages erreicht am Abend eine P 8 den Bahnhof.

Schon seit vielen Jahren Modellbahner ist auch unser Leser Volker Sukatus aus Villingen-Schwenningen. Lange Zeit versuchte er allerdings, nach dem Prinzip der "Kompaktbauweise" auf wenig Grundfläche möglichst alles darzustellen. Dies hatte den bekannten Effekt einer überladenen Anlage

zur Folge, die zudem selten wirklich fertiggestellt wird. Schließlich regten Herrn Sukatus die zahlreichen Veröffentlichungen hervorragend gestalteter Modellbahnanlagen (insbesondere auch im Eisenbahn-Journal) dazu an, kleiner und vor allem modellgerechter zu

bauen. Unterstützung liefern dabei auch die Herstellerfirmen, deren Produkte immer besser und detaillierter werden. Die erste Aufgabe war selbstverständlich, das Ziel zu definieren und eigene Normwerte festzulegen.  
Thema: eingleisige Nebenbahn

**Bild 4:** Die P 8 stammt von Fleischmann, die Wagen von Roco. Beides wurde, wie im Text beschrieben, nachbehandelt.

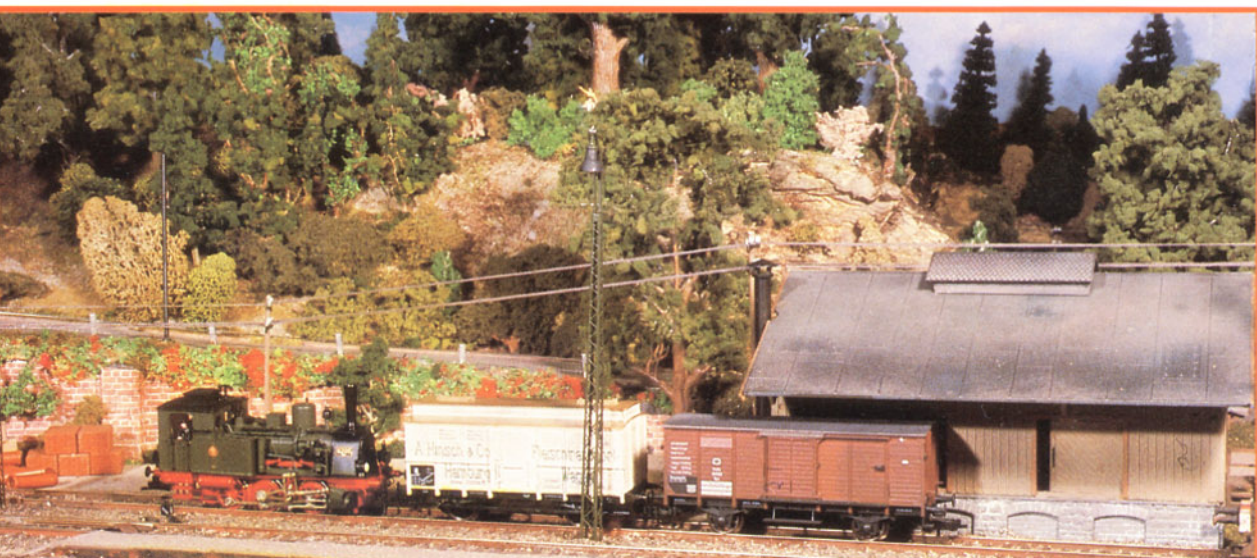




**Bild 5:** In dem gut ausgestatteten kleinen Lokschuppen westlich des Bahnhofs wird gerade eine G 4 (Fleischmann; Umrüstteile Reitz) behandelt, während eine T 3 im Bahnhof Rangierarbeiten durchführt.



**Bild 6:** Eine T 20 mit einem schweren Güterzug am Haken muß im Bahnhof auf Hp 2 warten.



**Bild 7:** Die T 3 schiebt ihre Wagen auf das Gleis vor dem Güterschuppen ...



Bild 8: ... um anschließend zum Ergänzen der Vorräte in das Klein-Bw zu fahren.

Bild 9: Blick von einem Hügel auf die Gleisanlagen. Rechts lädt das Gasthaus "Zum Eisenbahner" nach anstrengendem Dienst ein.

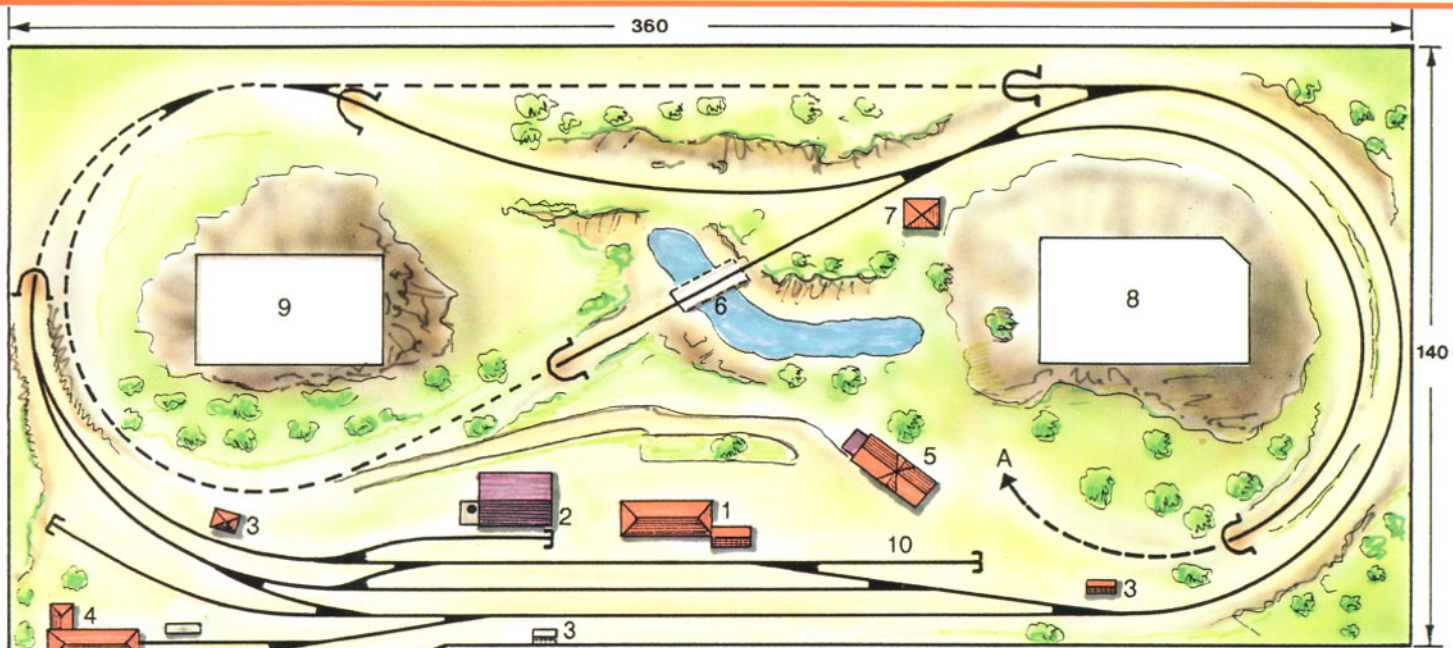




Bild 10: Gerade rollt ein Kalkwagenzug (Lok Roco, Wagen Fleischmann, gealtert) mit einer G 10 an der Spitze über die Brücke.

Bild 11: Unmaßstäblicher Gleisplan der Anlage.

Zeichnung: V. Sukatus



1= Empfangsgebäude  
2= Güterschuppen  
3= Stellwerke  
4= Lokschuppen

5= Gasthaus  
6= Brücke über den See  
7= kleine Blockstelle  
8= Gärtnerei, auf einem herausnehmbarem Bett

9= offene Einstiegs Luke, durch Berg davor verdeckt  
10= Verladerrampe  
A= Abfahrt in den Schattenbahnhof, auch Auffahrt



Bahnhof: dreigleisiger Durchgangsbahnhof  
 Gleisabstand im Bahnhof: 65 mm  
 Nutzlänge im Bahnhof: 1400 mm  
 Nutzlänge im Schattenbahnhof: 1400 mm  
 maximale Steigung: 20 ‰  
 sichtbare Radien: 750 mm  
 verdeckte Radien: 550 mm  
 sichtbare Weichen: 9 Grad  
 verdeckte Weichen: 15 Grad

Die zur Verfügung stehende Grundfläche betrug hier 360 x 135 cm, was keinen raffinierten Gleisplan zuließ. Um aber auch bei einem einfachen Gleisoval einen abwechslungsreichen Betrieb zu gewährleisten, wurde ein sechsgleisiger Schattenbahnhof eingerichtet. Der Etagenabstand von 16 cm garantiert zwar gute Zugänglichkeit im Störfall, erforderte aber gleichzeitig den Einbau einer Gleiswendel, um die Steigung gering zu halten. Der dafür doch recht erhebliche Platzbedarf ließ wiederum nur eine eingleisige Führung der Gleiswendel zu. Zusätzlich mußten die Gleise des Schattenbahnhofs in den Bogen verlegt werden. Daraus folgt die Notwendigkeit einer Kehrschleife auf der Anlage, denn sonst wäre eine Rückkehr der Züge in den Schattenbahnhof (vom "Kopfmachen" im Bahnhof abgesehen) nicht möglich.

Gleisoval, Kehrschleife und die Einstiegsrücken galt es nun, durch eine geeignete Landschaft zu kaschieren. Dafür bot sich eindeutig ein hügeliges Gelände an. Mit Bäumen von Heki, Haberl+Pabst, MZZ, Woodland Scenics sowie aus eigener Werkstatt und so unersetzlichen Naturprodukten wie Sand, Steinen, Moos, Baumrinden, Wurzeln u. ä. erhielt die Landschaft ein "natürliches" Gesicht.

Bei der Wahl des Gleismaterials mußte Volker Sukatus zum Zeitpunkt, als seine Anlage

entstand, noch Kompromisse machen. Die Roco-Gleise würde er aus heutiger Sicht durch Code-70-Material ersetzen.

Angesiedelt ist die Anlage in den Jahren 1920 – 1925, also beim Übergang von der Epoche I zur Epoche II. Lackierung und Beschriftung der ausschließlich preußischen Lokomotiven entsprechen Länderbahn-Standard.

Auf der Nebenbahnstrecke verkehren in diesem Fall von

- Roco: G 10, T12,
- Fleischmann: G 4, G 8, P 8, T 3, T 16,
- Trix: T 2
- Liliput: T 9, T 20

Für ein vorbildgerechtes Erscheinungsbild erhielten alle Lokomotiven eine Lackierung in Länderbahngrün (Basis: Fleischmann-Grün) sowie Originalkupplungen, RP-25-Radsätze, Ätzbeschriftungen, Federpuffer, Zurrüstsätze von Weinert und natürlich Faulhaber-Motoren von SB.

Preußisch ist auch das Wagenmaterial, es setzt sich vornehmlich aus den Fleischmann-Sonderserien zusammen. Hier beschränkten sich die Arbeiten auf das "Altern" sowie das Anbringen von Kurzkupplungen (Fleischmann) und Federpuffern.

Der Bahnhof, der außerhalb einer Ortschaft liegt (und den selbstverständlich eine Straße mit dem Ort verbindet), wurde bewußt klein gehalten und auf die wesentlichen Gebäude beschränkt. Die Szenerie wurde allerdings durch einen Lokschuppen ergänzt. Dieser läßt sich damit begründen, daß ein Teil der täglichen Personenzüge bereits an dieser Station endet. Die Loks benötigen demzufolge eine Unterstellmöglichkeit.

Die Steuerung ist, da auf der Anlage ohnehin immer nur eine Zugeinheit verkehrt, unkompliziert gehalten. Abgesehen von der

Bild 12: Gleich wird die T 3 für heute mit dem Rangierdienst fertig sein.





**Bild 13:** Oberhalb des Tunnelportals wurde diese G 4 mit ihrem Güterzug aufgenommen.



**Bild 14:** Soeben wurde dem Bahnhof eine neue Lok zugeteilt: eine T 2 von Trix, die jetzt zur Überarbeitung im Lokschuppen steht.

Lauer-Schattenbahnhofsteuerung kommt hier nur der WAC-Handregler von Uhlenbrock zum Einsatz. Damit lassen sich alle Loks präzise steuern. Weichen und Signalanlagen auf konventionelle Art zu verkabeln,

genügt bei dieser Anlage völlig und verlangt keinen unverhältnismäßigen Zeitaufwand. Eben das dürfte im Interesse vieler Modellbahner (vor allem vieler Einsteiger in dieses Hobby) sein: in absehbarer Zeit und bei lei-

der oft beschränkten Platzverhältnissen eine betriebsfähige und außerdem vorbildentsprechende Anlage zu schaffen.

**-bo-/Volker Sukatus**

**Bild 15:** Der Rampenabschnitt, den diese T 12 gerade passiert, wurde mit einem stabilen Brettverschlag versehen, um das Geröll von den Gleisen fernzuhalten.





**Bild 16:** Eine (Fleischmann-) G 8 auf freier Strecke mit einem schweren Güterzug. Vorzüglich gestaltet wurden die Telegrafleitungen.

**Bild 17:** Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof: ein mit einer G 4-bespannter Personenzug.

Alle Fotos: V. Sukatus





Bild 1: Erinnerungen an ein Kleinod: Das 1903 erbaute Empfangsgebäude Corbach-Süd wurde auf einem Diorama in der Nenngröße N in Szene gesetzt.

Foto: U. Mahrt

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

47

# Bahnhof Corbach - Süd in N

Beim Stöbern in einer Buchhandlung fiel mir ein Band mit historischen Postkartenansichten meiner kleinen Heimatstadt in die Hände. An sich war dies nichts Ungewöhnliches; aber beim Durchblättern erregte die Abbildung eines Fachwerkhäuschens mit der Aufschrift "Corbach-Süd" meine Aufmerksamkeit. Unschwer war es als "bahnartig" zu erkennen, doch hatte ich ein sol-

ches Gebäude trotz meiner ortskundigen "Eisenbahnerfahrung" noch nie gesehen. Die Sache faszinierte mich, und ich beschloß, der Geschichte dieses Bauwerks auf den Grund zu gehen. Meine Nachforschungen in Archiven, bei Behörden, Privatsammlern und den wenigen Zeitzeugen förderten eine Reihe historischer Fakten und Fotos zutage, die den Ausschlag zum Nachbau im

Maßstab 1:160 gaben.

Bevor aber dieser Nachbau beschrieben wird, sollten wir einen Blick auf die Geschichte werfen. Am 15. August 1893 verkehrte der erste Zug von Arolsen nach Korbach, das endlich den langersehnten Bahnanschluß erhalten hatte. 1898 ging man an die Verlängerung der Strecke nach Frankenberg/Eder, welche am 1. Mai 1900 eröffnet wurde. Anders als die heute noch existierende, aber für den Personenverkehr stillgelegte Bahntrasse (ehemalige KBS 530) verlief die damalige Strecke näher zur Altstadt, wenige Meter längs des Kuhbachs auf der Trasse der heutigen B 251/252. So gab es auch bald Bestrebungen der Altstadtbewohner, um den Fahrgästen den weiten Weg zum Hauptbahnhof zu ersparen. Die zuständige Königliche Eisenbahndirektion weigerte sich jedoch, die Kosten für ein weiteres Bahnhofsgebäude in Korbach zu übernehmen. Sie zeigte sich aber bereit, die Möglichkeit, einen Haltepunkt einzurichten, wohlwollend zu überprüfen.

Schließlich wurde 1903 der Bahnhof Corbach-Süd aus Spenden und Mitteln der Bürgerschaft errichtet. Er ist in seiner eigentlichen Funktion dann allerdings nur neun Jahre in Betrieb gewesen. Mit Eröffnung der Verbindung Korbach - Wabern am 1. Juni

Bild 2: Um einen ca. 360 m langen Geländeabschnitt nachbauen zu können, werden für die Baugröße N zwei 34 x 116 cm große Teilstücke benötigt.

Foto: U. Lanske

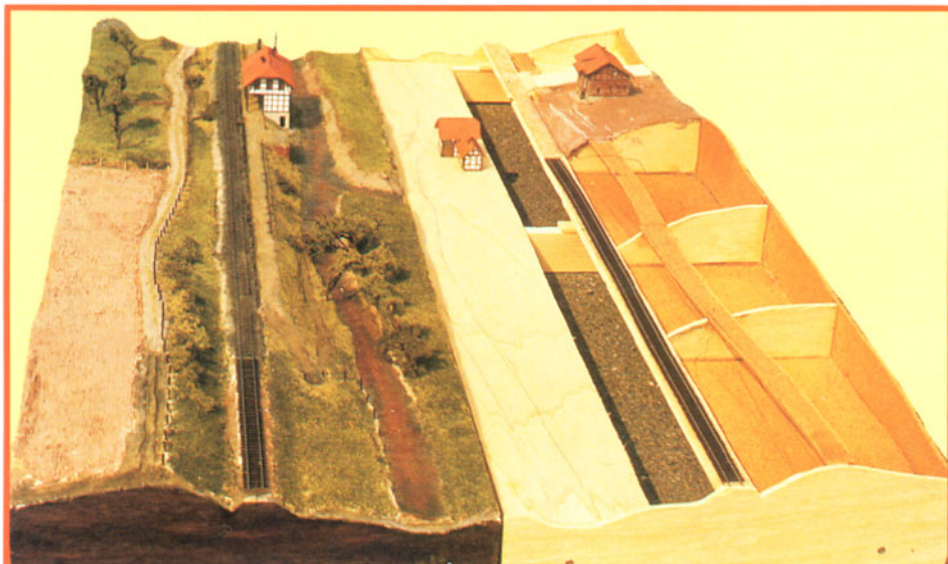
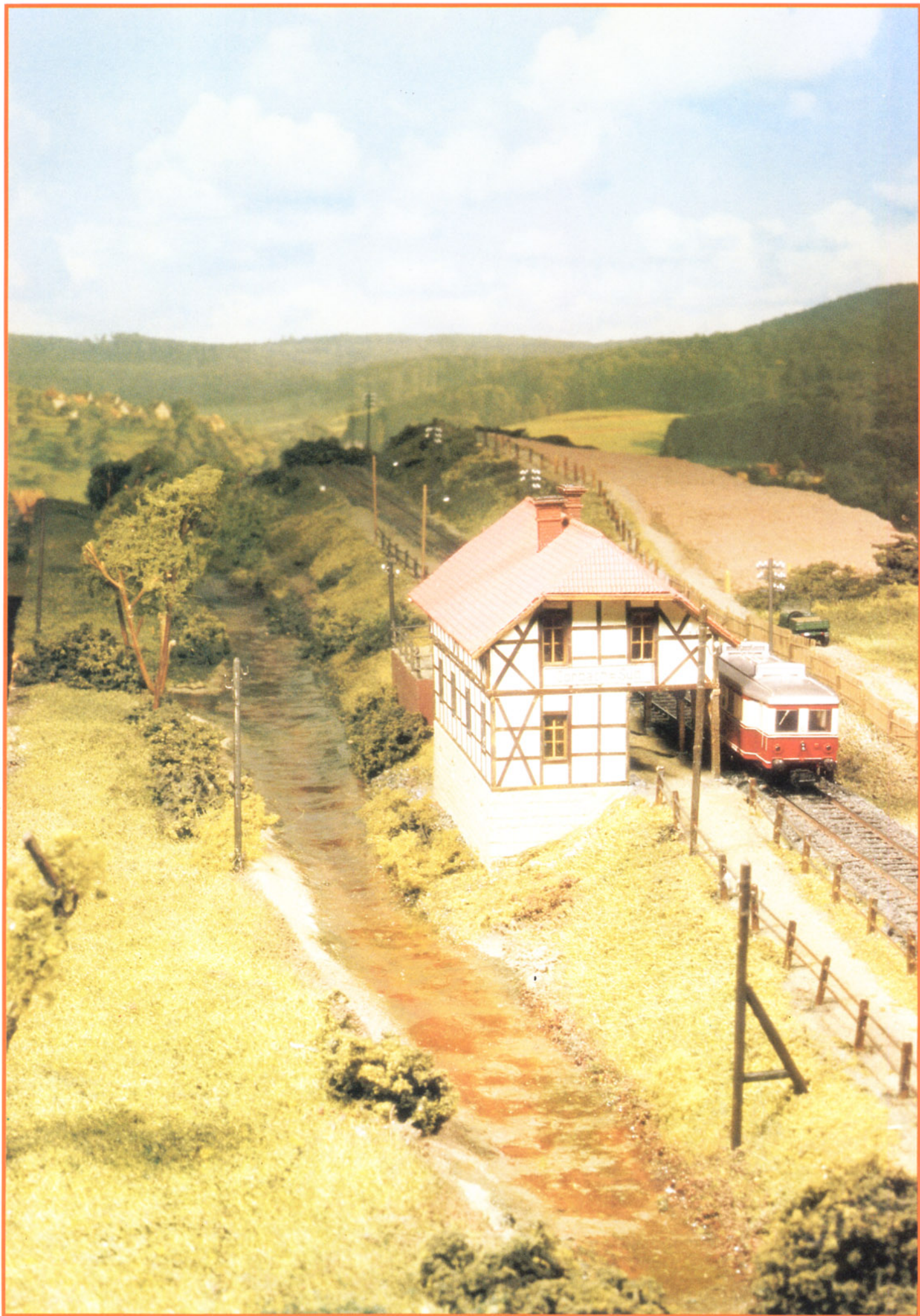


Bild 3: Gut arrangiert, ist die Hintergrundkulisse von Fallert immer ein passender Abschluß für ein Diorama.  
Foto: U. Mahrt





**Bild 4:** Nach Originalunterlagen aus dem Jahre 1908 entstand das Empfangsgebäude Corbach-Süd aus 1 mm starken Polystyrol-Platten und gebeizten Holzleisten. **Foto:** U. Mahrt

1912 wurde die Strecke nach Frankenberg zusammen mit der neuen Bahnlinie in einen höhergelegenen Einschnitt verlegt. Für diese beiden errichtete man etwa 100 m oberhalb des alten Bahnhofs Corbach-Süd auf Staatskosten einen neuen Bahnhof. In der Folgezeit wurde die alte Station Corbach-Süd als Gästekinderhort der Stadt Korbach, als Privatwohnung und in den dreißiger Jahren als NS-Schulungsstätte genutzt. 1936 verkaufte die Stadt das Gebäude an einen ortsansässigen Schreinermeister, der es kurzerhand abreißen und unter Verwendung der alten Balken an anderer Stelle in Korbach wieder aufbauen ließ. Dort ist – nach zahlreichen An- und Umbauten sowie nach einer vollständigen Verkleidung der Mauern mit Schindeln – die ursprüngliche

Bauart kaum mehr zu erkennen. Für die freundliche Unterstützung bei der Suche nach historischen Unterlagen möchte ich an dieser Stelle noch den Mitarbeitern des Stadtarchivs und des Stadtbauamtes Korbach sowie den zahlreichen ungenannten Helfern danken, ohne die diese "Biographie" nicht möglich gewesen wäre. Nach der Durchsicht alter Katasterpläne entschied ich mich für den Nachbau eines etwa 360 m langen Abschnitts der oben beschriebenen Strecke. Dies ergab im Maßstab 1:160 zwei transportable 34 x 116 cm große Teilstücke: ein Strecken- und ein Bahnmodul. Der Aufbau erfolgte auf einem Rahmen aus Dachlatten, an deren Enden jeweils die Profilformen für die Übergangsstücke befestigt wurden. Darauf kleb-

te ich die Gleistrasse aus Holzleisten und versah sie mit zwei Schichten Kork als Gleisbettung und zur Geräuschdämpfung. Verlegt wurde Code-40-Gleis von Schuhmacher. Bei diesem Flexgleis müssen allerdings die Schwellenabstände vergrößert werden, da sie mit etwa 3,5 mm zu eng sind und dies den optischen Eindruck doch sehr stört. Auf Nebenbahnstrecken lagen die Schwellenabstände kurz vor der Jahrhundertwende zwischen 630 und 1250 mm, je nach Belastung und Profilart der Strecke. Das niedrige Schuhmacher-Gleis hinterläßt einen ausgezeichneten Eindruck. Allerdings müssen dann die Spurkränze aller Räder abgedreht werden, was aber der Laufsicherheit keinen Abbruch tut. Die Gleise wurden in Diabas-Schotter (0,2 –

**Bild 5:** Um 1906 entstand diese Aufnahme des "echten" Empfangsgebäudes Corbach-Süd. **Foto:** Stadtarchiv Korbach



**Bild 6:** Reprovergrößerung einer Postkarte aus dem Jahre 1904. Die Beschriftung "Corbach-Süd" wurde retuschiert. **Foto:** Sammlung U. Lanske





**Bild 7:** Für den Kuhbach wurde das Bachbett sorgfältig vorbereitet, ehe es mit Gießharz ausgegossen werden konnte.

Foto: U. Mahrt

0,5 mm Kornfraktion) verlegt, der mit Trockenfarbe aus dem Grafikerbedarf eingefärbt wurde. Das umliegende Gelände habe ich aus Styropor grob vorgeformt und dann mit einer dünnen Gipsschicht verspachtelt. Anschließend verlegte ich Grasmatten aus DDR-Produktion, weil diese längere Fasern aufweisen und zudem recht preisgünstig sind. Eine farbliche Nachbehandlung (olivdunkelgrün und pastellgrün) als Schlußüberzug führt zu einem eher wiesenartigen Aussehen (im Gegensatz zu dem "englischen Rasen" aus heimischer Produktion). Die Bäume entstanden aus ausgesuchten Ästchen getrockneter Pflanzen, die dann mit Woodland-Foliage "wiederbelebt" wurden. Der "Bohnenstangen-Lattenzaun" besteht aus 0,25 mm starkem Kupferdraht, der auf 0,5-mm-Messingdraht gelötet wurde. Ebenfalls gelötet sind die Telegrafmasten von Weinert sowie die übrigen Zäune, Lampen und Strommasten. Der Kuhbach entstand aus Gießharz mit eingerührten

Woodland-Streiflocken als Algenimitation, damit es den tatsächlich "rostigen" Farbton des Vorbildes annimmt.

Den Mittelpunkt des Dioramas bildet natürlich das Empfangsgebäude Corbach-Süd, welches nach Originalunterlagen (Bauaufriß vor dem Umbau 1918) aus 1 mm starken Polystyrol-Platten und gebeizten Holzleisten (1 x 1 mm) entstand. Während letztere Verwendung für die jeweiligen Außenkanten und die Vorhalle fanden, wurden die restlichen Fachwerkbalken durch 0,8-mm breite Streifen einer Selbstklebefolie imitiert, die noch zusätzlich mit Mattlack fixiert wurden. Die Fenster entstanden ebenfalls in der eigenen Werkstatt. Dazu habe ich wiederum Selbstklebefolie auf durchsichtigem Material befestigt und nach dem Einzeichnen der entsprechenden Fensterflächen diese sauber ausgeschnitten. Die Unterteilung erfolgte mit schmalen Folienstreifen auf der Vorderseite für die Längsstreben, auf der Rückseite für die Querleisten. Bei dem dünnen

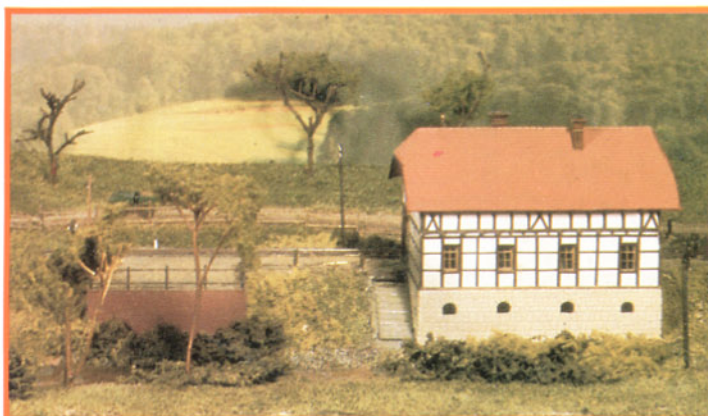
Klarsichtmaterial fällt der Unterschied kaum auf.

Das Dach besteht aus handelsüblichen Plastikplatten, welche mühsam dünner gefeilt werden mußten. Schön wäre es, gleich 0,5 mm starke Platten zu bekommen, das würde die Arbeit bei komplizierteren Dachformen erleichtern. Die Dachrinnen habe ich vorerst einfach weggelassen, da die handelsüblichen einfach zu klobig wirken. Zum Schluß wurde das Ganze noch farblich leicht gealtert. Wichtig erscheint mir die pastellartige Tönung in allen Farbbereichen, die sich auch im Zusammenspiel mit der Hintergrundkulisse von Faller bestens bewährt hat. In Ermangelung originalgetreuer "Preußenfahrzeuge" habe ich im Modell zumindest die alte Trasse noch eine Weile "überleben" lassen, so daß an diesem sommerlichen Sonntagmorgen ein Reichsbahn-Triebwagen seine Reisenden ihrem Ziel näherbringen kann.

Ubbo Lanske

**Bild 8:** Die üppige Vegetation auf dem Diorama ist teils aus handelsüblichen Produkten, teils aus Naturgewächsen entstanden.

Foto: U. Mahrt



**Bild 9:** Die Spurkränze des VT 135 055 aus dem Hause Minitrix wurden abgedreht. Nun steht seinem Einsatz auf dem vorzüglichen Code-40-Gleis von Schuhmacher nichts mehr im Wege.

Foto: U. Mahrt





**Bild 1:** Ihren Weg durch den "Tiefschnee" bahnen sich die reizenden Z-Modelle der bay. D VI. Sie stammen ebenso aus dem Raillex-Programm wie die winzigen Güterwagen.

## Ein kleiner, weißer Wintertraum

Haben Sie noch Platz? Diese Frage wird bei den meisten Modellbahnern ein entsetztes Aufstöhnen auslösen. Aber keine Angst, es ist ja nicht der eigene Hobbyraum gemeint. Anders gefragt: Haben Sie noch Platz auf der Fensterbank, der Hutablage (Wer trägt heute noch Hut?) oder auf dem Schreibtisch? Dem fanatischen Bastler bietet sich zur Verwirklichung seiner Winterträume ein zeitgemäßer Ersatz für nostalgische Schneekugeln an: das "eingeschneite" Kleinstdiorama im Maßstab 1:220.

Als Spezialist im Bereich der Miniaturisie-

rung darf der Münchner Wolfgang Besenhardt gelten, der eingefleischten Z-Bahnern vor allem als Chef der Firma Raillex bekannt sein dürfte. Als Schaufenster- und Dekorationsstück für den Fachhandel entstand ein winterliches Diorama mit äußerst geringen Abmessungen. Das nur 50 x 13 cm winzige Kleinod stellt einen Ausschnitt aus einem Haltepunkt an einer zweigleisigen nicht elektrifizierten Strecke dar. Einziges Bauwerk ist ein selbstgebasteltes Blockstellengebäude.

Für die Freunde der weißen Pracht hat Wolf-

gang Besenhardt einige nützliche Tips parat, wie auch die kleinste Modelleisenbahn der Welt in eine ansprechende winterliche Umgebung versetzt werden kann. Auf der Suche nach geeignetem Kunstschnee wurde er im Baumarkt fündig. Zum "Einschneien" des Schaustücks verwendete er ausschließlich Moltofill-Spachtelmasse. Zunächst wurde das zu einem Brei angerührte Material zwischen den Gleisen, auf den Bahnsteigen und auf dem Dach des Blockstellengebäudes aufgetragen und die Grundformen (z. B. Schneehaufen) modelliert. Vor dem Aushärten konnte die Masse mit einem nassen Pinsel in der Form noch korrigiert und geglättet werden. Gleichzeitig mußten mit einem speziell für die 6,5-mm-Spur angefertigten Messingblech die Schienen "geräumt" werden. Selbst nach dem vollständigen Austrocknen war es noch möglich, den "Schnee" zu bearbeiten; mit Schaber, Sandpapier und Feile wurde die Oberfläche weiter verfeinert.

Nach dieser Behandlung des Untergrunds konnten nun ergiebige "Schneefälle" einsetzen. Das Diorama wurde noch einmal sorgfältig vom Staub befreit, mit einem Wasserzerstäuber (z. B. einer Blumenspritze) kräftig angefeuchtet und dann mit Hilfe eines sehr feinen Küchensiebes mit trockenem Moltofill-Pulver berieselt. Besonders bei Wiesen und Bäumen mußte zwischen den einzelnen "Schneesichten" immer wieder Wasser nachgesprüht werden. Zurückgebliebene weiße Klümpchen konnten mit einem nassen Pinsel leicht wieder entfernt werden;

**Bild 2:** Der "Moltofill-Schnee" trocknet in einem recht natürlichen Weiß aus, so daß eine farbliche Nachbehandlung der weißen Pracht nicht erforderlich ist.

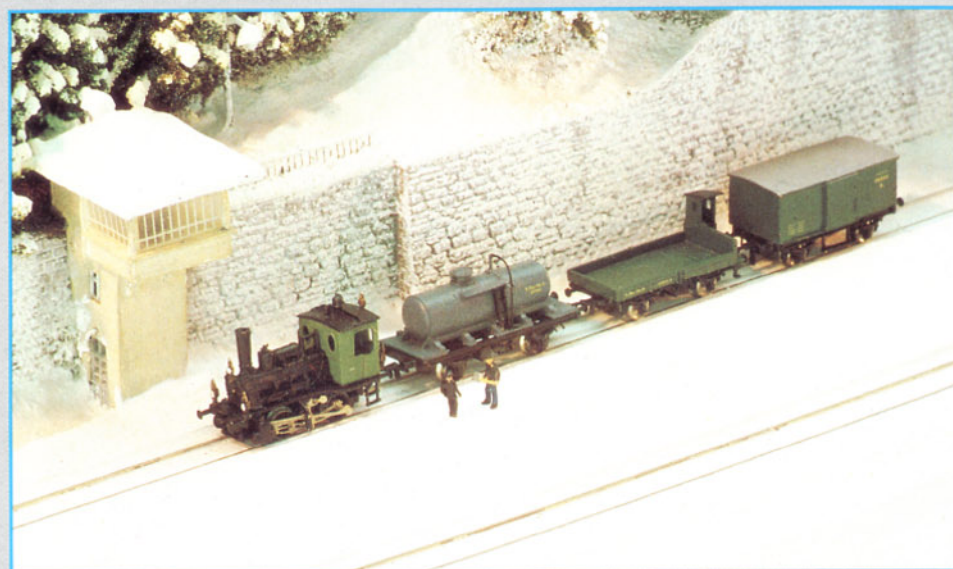




Bild 3: Der Orient-Expreß, eine 88er Neuheit von Märklin, "rauscht" gerade an dem selbstgebastelten Blockstellengebäude vorbei.

auf die gleiche Weise funktionierte die vorschriftsmäßige "Räumung" der Bahnsteige. Auch die Schienen wurden nochmals von dem gefallenem "Neuschnee" befreit, um einen störungsfreien Verkehr zu ermöglichen. Moltofill trocknet übrigens in einer natürlichen weißen Farbe aus, so daß eine weitere Nachbehandlung der Schneeflächen nicht erforderlich ist.

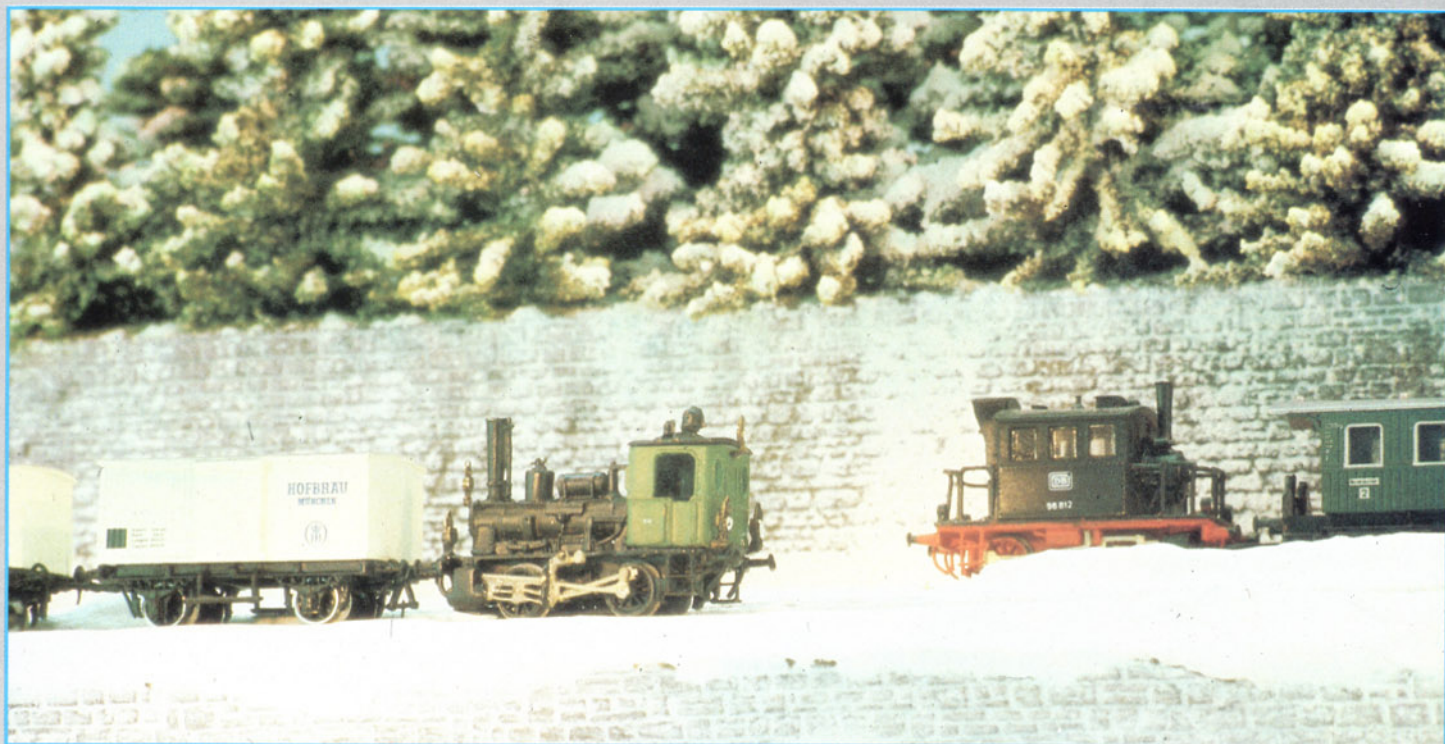
Es ist verständlich, daß Wolfgang Besenhardt

am liebsten Messingmodelle aus dem haus-eigenen Z-Sortiment auf dem schmacken Minidiorama präsentiert. Die auf den Fotos gezeigten Fahrzeuge stammen, außer den neuen Orient-Expreß-Wagen, die von Märklin kommen, aus dem Railex-Länderbahnprogramm. Hier wird den Lokalbahn-Fans im kleinen Maßstab inzwischen doch einiges geboten. Hinzuweisen wäre etwa auf eine schnuckelige bay. D VI, ein reizendes

Länderbahn"Glaskasterl" sowie verschiedene Personen- und Güterwagen. Kürzlich konnte man bei Railex die Auslieferung der kleinsten Bierwagen der Welt melden. Mit seiner neuesten Kreation verblüffte Railex sogar abgebrühte Z-Fans: Die exakte Messing-Imitation einer Originalkupplung im Maßstab 1:220 ermöglicht das automatische Kuppeln entsprechender ausgerüsteter Fahrzeuge.  
Thomas Hilge

Bild 4: Die kleinsten Modellbierwagen der Welt sind der neueste Hit von Railex. Schon länger im Programm ist das "Glaskasten"-Modell.

Alle Fotos: W. Besenhardt



## Schmuckstück aus Meisterhand:

# Messingmodell einer bayerischen B X

### Das große Vorbild

Mit dem Bau der 14 Schnellzuglokomotiven der Gattung B X leitete die Firma Krauss & Co. in München im Jahre 1889 eine neue Epoche im bayerischen Lokomotivbau ein. Nach jahrzehntelangem Festhalten am Außenrahmen mit Hall'schen Kurbeln kehrte man jetzt zum Innenrahmen zurück. Durch die Lagerung der Laufachse vor den Zylindern entfiel endlich deren Gewichtsüberhang und der dadurch verursachte unruhige Lauf. Erstmals wurde die vordere Kuppelachse zusammen mit der Laufachse in einem Krauss-Helmholtz-Drehgestell zusammengefaßt, so daß nur die nachfolgende Treibachse im Rahmen fest gelagert war. Die Gattung B X wies somit keinen festen Achsstand auf, was ihren außerordentlich ruhigen Lauf bewirkte. Auch die außenliegende Heusingersteuerung stellte ein Novum im bayerischen Lokomotivbau dar. Die Ein- und Überströmrohre waren unter einer isolierenden Verkleidung quer über den Kesselscheitel verlegt. Dies gab den Maschinen eine verblüffende Ähnlichkeit mit den zwei Jahre vorher in Preußen eingeführten Personenzug-Verbundlokomotiven der Gattung P 3<sup>2</sup>. Die letzten beiden B X waren zunächst als Zwillinglokomotiven geliefert worden, um Vergleiche mit der Verbundbauform anstellen zu können. Nachdem die Überlegenheit der Verbundbauart eindeutig erwiesen war, wurden auch sie nachträglich in Verbundmaschinen umgebaut.

Alle 14 Lokomotiven gelangten 1920 noch an die Deutsche Reichsbahn, wurden jedoch bereits zwischen 1922 und 1924 ausgemustert.

-rab-

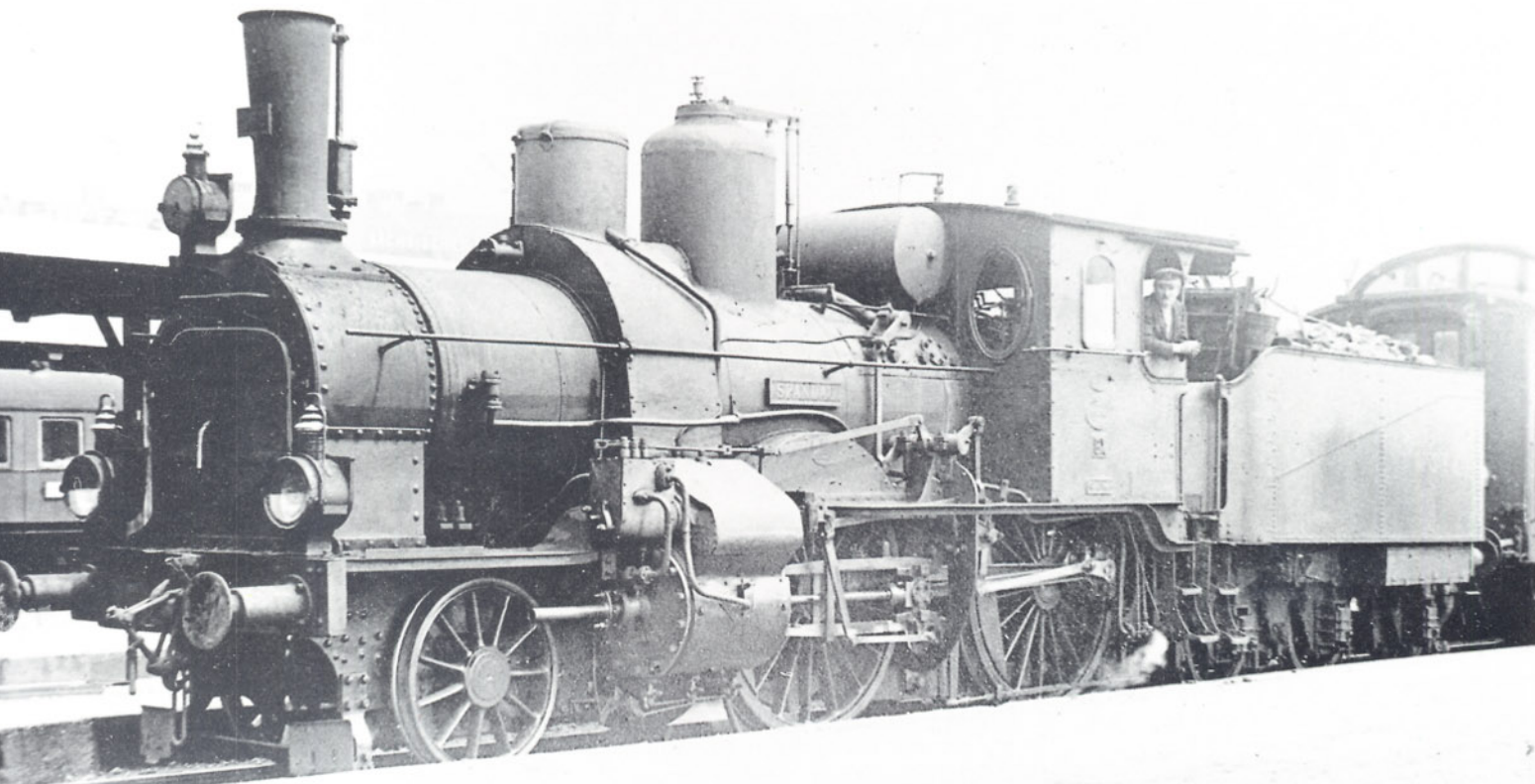
**Bild 1:** Vor bayerischer Kulissee wurde das B X-Modell abgelenkt. Der von ihr geführte Güterzug ist eigentlich unter der Würde dieser Schnellzuglokomotive. Zum Fotografierzeitpunkt hatten wir leider keine passenden Schnellzugwagen (z.B. Dreiachsler von Trix). Während des Ersten Weltkrieges könnte die in diesen Jahren schon recht betagte Baureihe aber für Kriegsgütertransporte zweckentfremdet worden sein.

### Ein alter Traum: Die B X im Modell

Schon zu M + F-Zeiten war das Modell der bayerischen B X ein alter Traum von mir. Leider konnte dieses Modell – wie so manches

andere – aus zeitlichen Gründen damals nicht verwirklicht werden. Aber der Traum blieb.

Als vom Kleinserienhersteller Fuchs aus Fürstenfeldbruck die bayerische B XI als Modell angeboten wurde, keimte die Idee er-





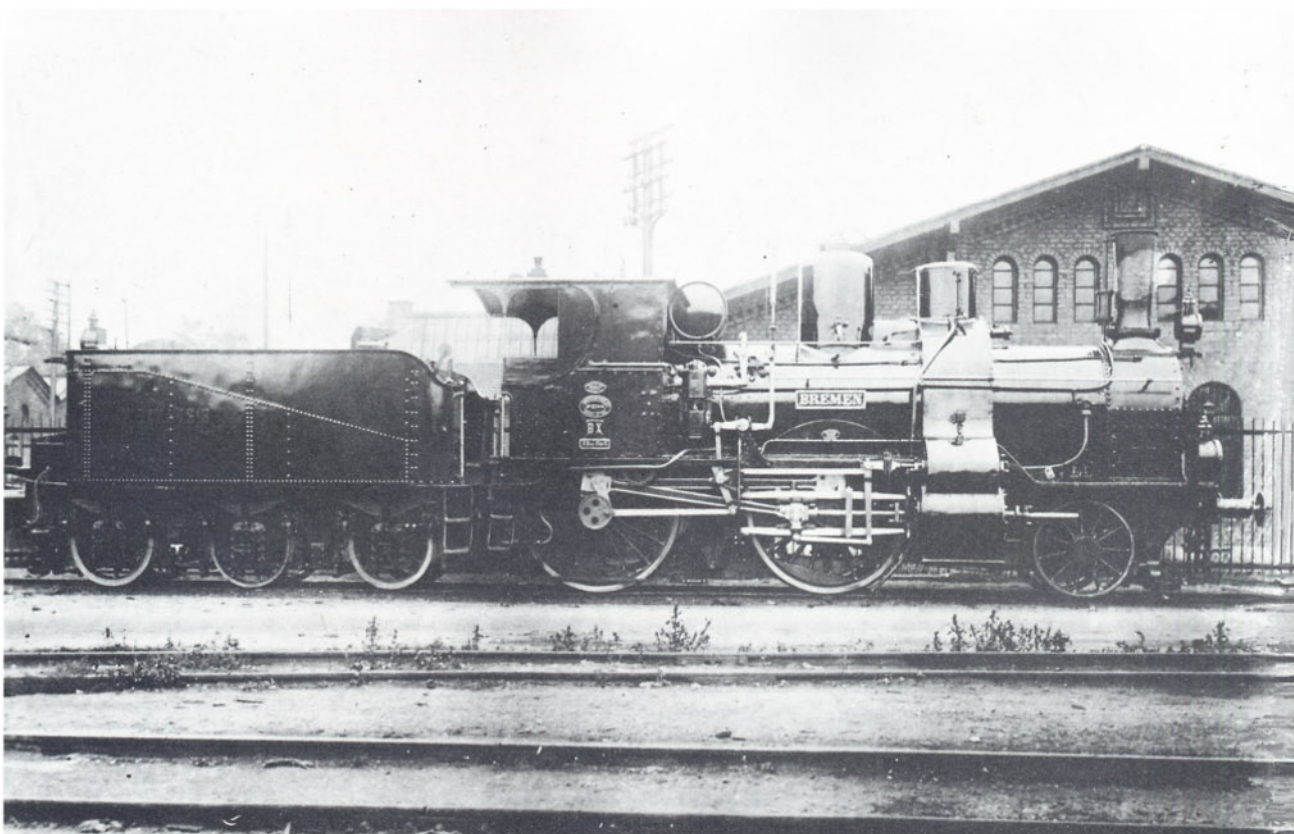
neut auf. Einige wichtige Teile wie Kuppel- und Treibräder, Lauf- und Tenderräder waren verwendbar für die Fertigung dieser Rarität, die nun für mich in greifbare Nähe rückte. Trotzdem stand von vornherein fest, daß viele Teile selbst angefertigt werden muß-

ten. Ein Modellbahnfreund fand sich bereit, die lang erträumte, so richtig in die bayerische Länderbahnepoche der Jahrhundertwende passende B X für mich entstehen zu lassen.

Im folgenden wollen wir eine prinzipielle

Bauanleitung geben, die nicht sämtliche Details bespricht, sondern eher einen roten Faden darstellt und Spielraum läßt für eine Menge eigener Ideen.

**Bild 3:** Die "Bremen" (Betriebsnummer 922) wurde 1890 von der Firma Krauss mit der Fabriknummer 2144 gebaut. Auch sie stand bis 1924 in Dienst.  
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



**Bild 2:** Aus dem Jahre 1891 stammt diese B X mit der Betriebsnummer 862 (Fabrik-Nr. von Krauss: 2316). Ausgemustert wurde die "Spandau" am 27.03.1924.  
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

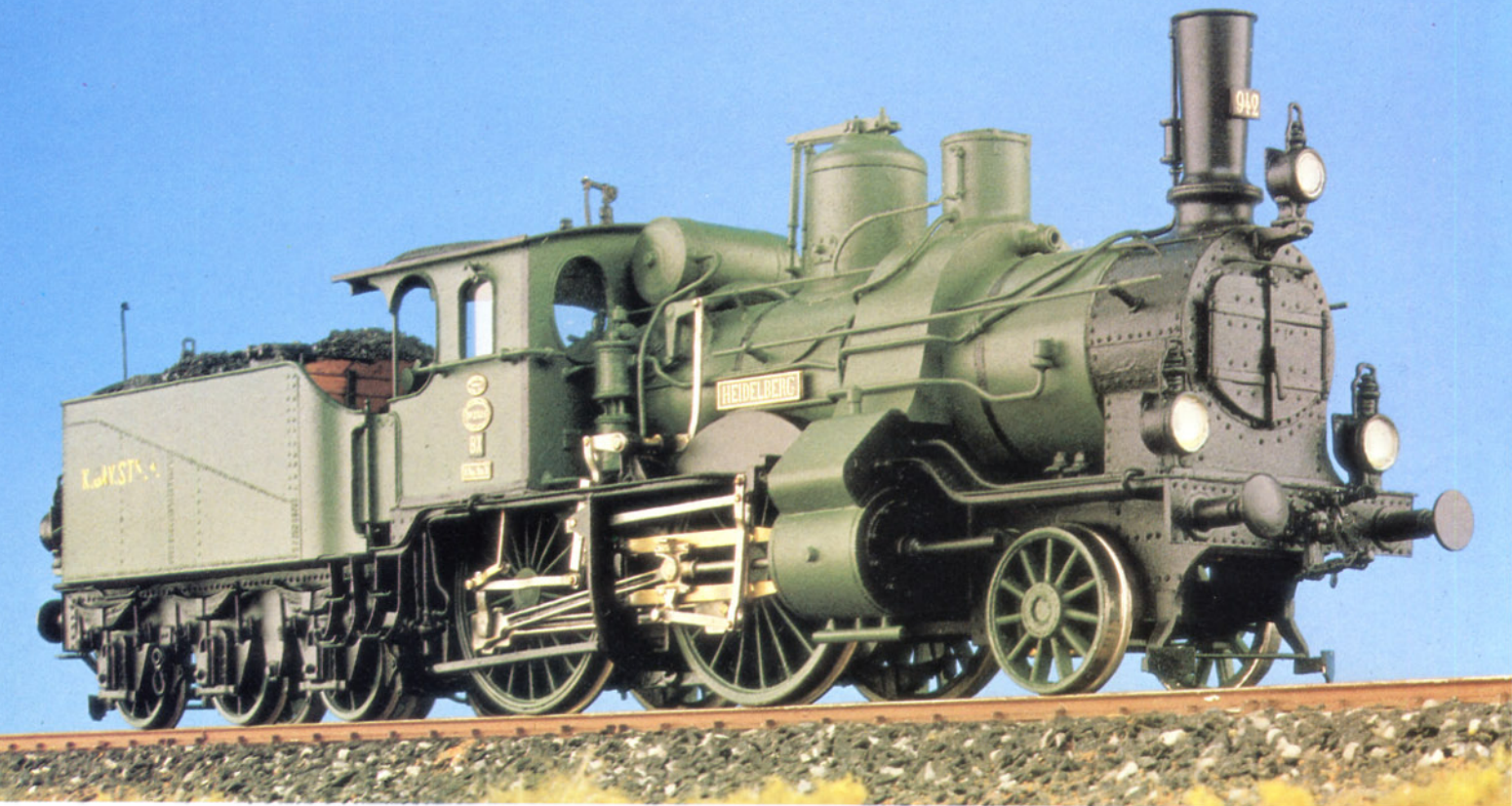


Bild 4: Das schucke B X-Modell von der Lokführerseite mit dem charakteristischen, über den Kessel gelegten Verbundrohr.

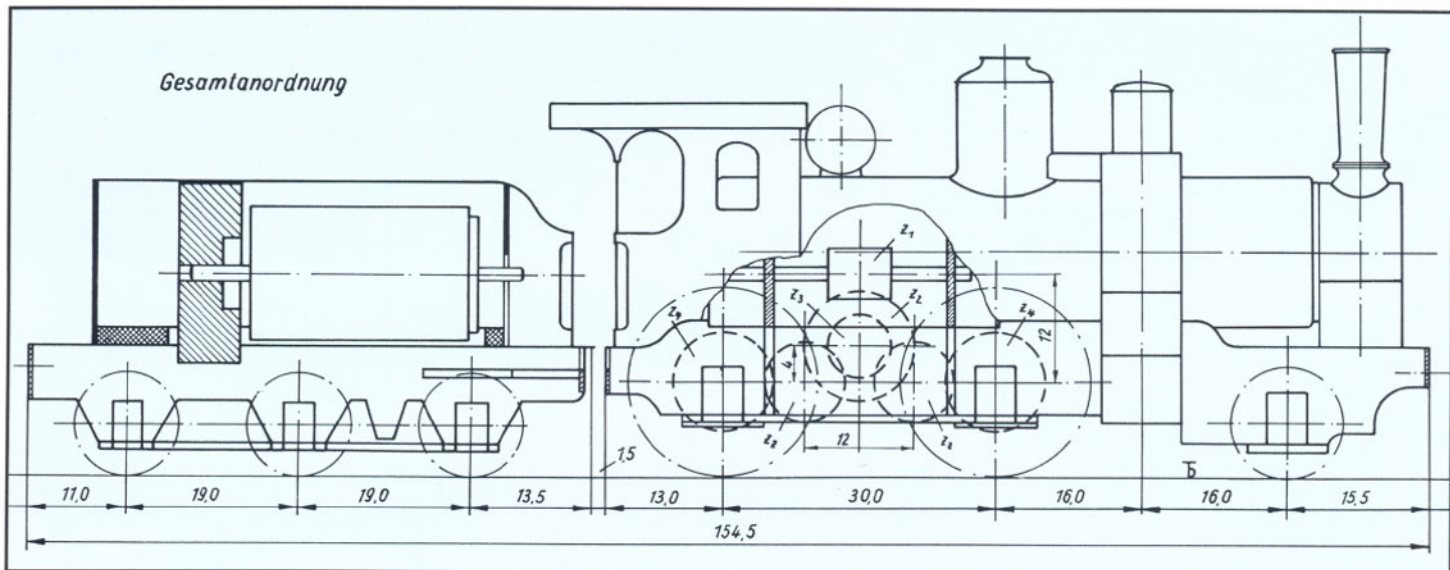
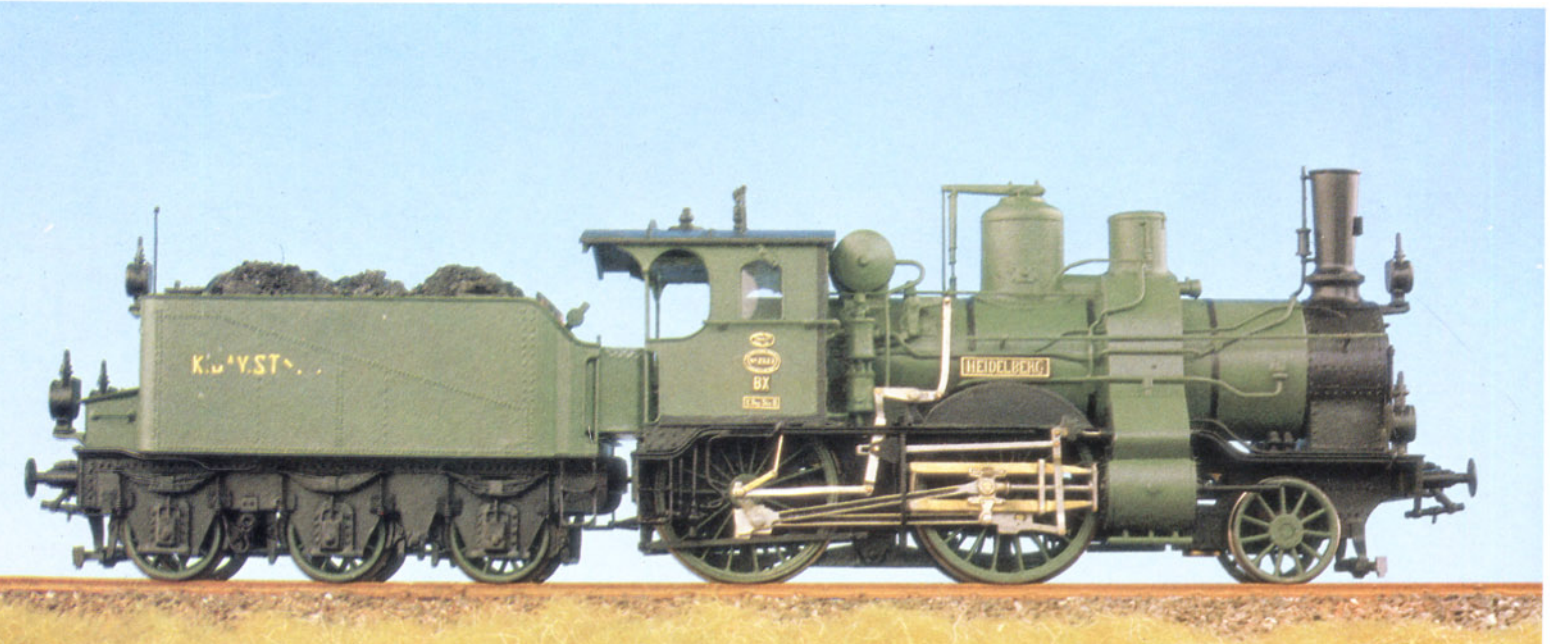


Bild 5: Vermaße Typenskizze im Maßstab 1:87 mit Motor- und Getriebeanordnung.

Bild 6: Die totale Seitenansicht zeigt die gedrungene Ausführung dieser bayerischen Maschine. Am Tender hat sich leider die Aufschrift "Königlich Bayerische Staatsbahn" teilweise abgelöst.



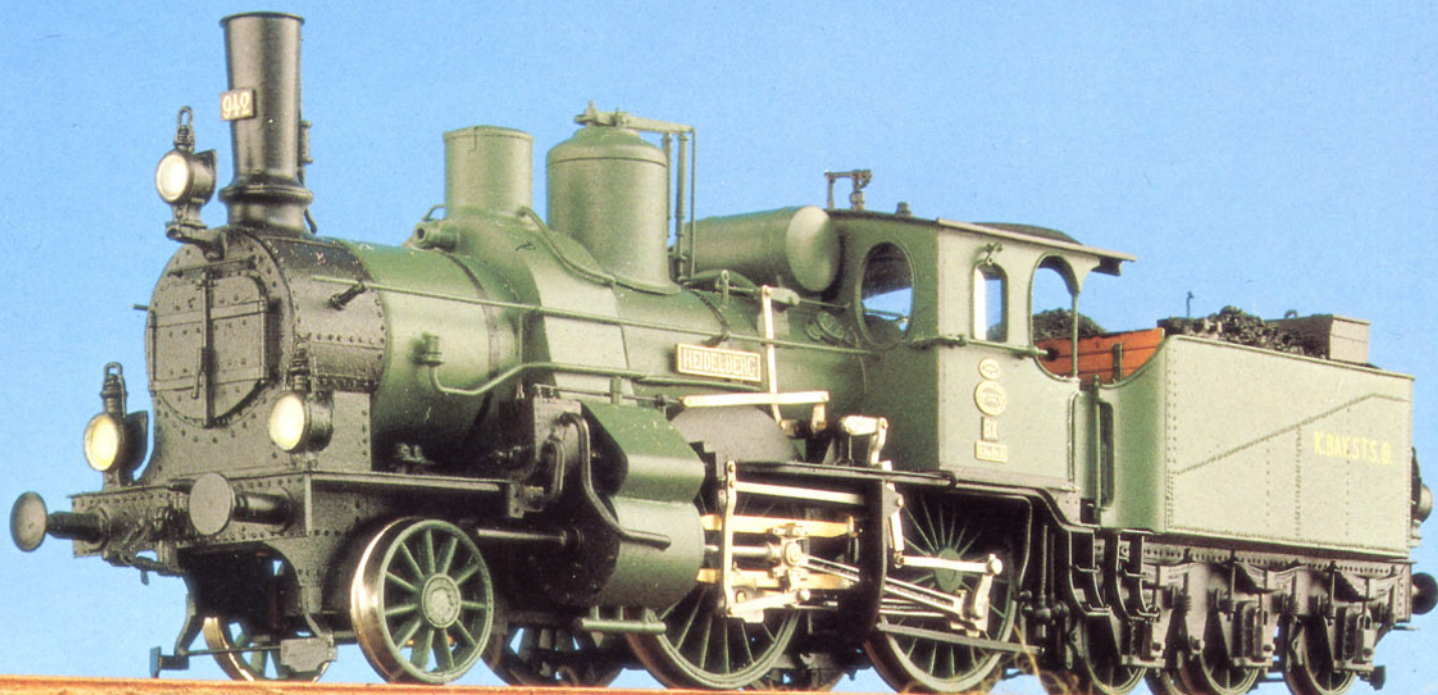


Bild 7: Auch von der Heizerseite, an der sich weniger Funktionsleitungen als auf der Lokführerseite befinden, bietet die Maschine einen recht interessanten Anblick.

## Das Laufwerk

Der Antrieb und das Laufwerk stehen im Mittelpunkt dieser eigenwilligen Lokomotive. Die Achsanordnung 1'B bietet die ideale Möglichkeit, das Laufwerk mit Dreipunktaufgabe zu gestalten. Das garantiert einerseits eine gute Kraftübertragung, andererseits die sichere Stromabnahme ohne Verwendung einer Federung.

Laufwerk: Kuppel- und Treibräder  $\varnothing$  21,2 mm  
 Laufrad  $\varnothing$  12,2 mm  
 Tenderräder  $\varnothing$  11,4 mm

Antrieb: Faulhaber motor 1524 T 012  
 Schwungmasse  $\varnothing$  20 x 7 mm

Getriebe:  $i = 36,67$

$z_1 = 1$

$z_2 = 22$

$z_3 = 12$

$z_4 = 20$

$z_5 = 16$  (Zwischenzahnrad)

Eine unserer Abbildungen zeigt eine bemaßte Skizze der Lok, die auch die Anordnung

der Dreipunktlagerung verdeutlicht. Das Dargestellte gilt im Prinzip auch für den Tender.

Begonnen wird mit der Anfertigung der Rahmenteile, die alle aus 0,5-mm-Messingblech hergestellt werden (entsprechend der vorliegenden Skizzen). Um eine hohe Paßgenauigkeit zu erreichen, sollte man die jeweils sich gegenüberliegenden Teile zusammenkleben und gleichzeitig bearbeiten. Anschließend werden die Teile wieder getrennt und von Klebstoffresten befreit. Die beiden so entstandenen Rahmenwangen werden dann, durch entsprechende Querverbindungen auf einem Innenabstand von 12 mm gehalten, fest zusammengelötet.

Als nächstes müssen zwei Ausgleichshebel (5) angefertigt werden. Die Lagerplatte (3) erfüllt zwei Aufgaben: An ihr sind die Lager für die Zwischenzahnräder (zz) angelötet, und sie verhindert außerdem das Herausfallen der Achslager. Die vordere Achse erhält nur mittig eine Abstützung, außen im Rahmen

wird sie durch die Achslager geführt.

Vor der Montage der Radsätze sind die gefrästen Achslager auf die Achse zu schieben. Alle Achslager müssen sich in der Achsgabel des Rahmens gut gleitend bewegen lassen. Anpassungsarbeiten sind deshalb in der Regel unumgänglich.

Stützpunkt I (auf unserer Rahmenzeichnung vermerkt) gewährleistet eine punktförmige Auflage der vorderen Laufachse, während Treib- und Kuppelachse über Stützpunkt II und III jeweils links und rechts durch mittig gelagerte Hebel (5) miteinander verbunden sind (siehe Abb.). Dieser Drehpunkt in Form einer Welle ist gleichzeitig die Lagerstelle für das Schneckenrad ( $z_2$ ). Die Übertragung des Drehmoments erfolgt über Schnecke und Schneckenrad und weiter über eine Übersetzung, die wiederum gekoppelt durch je ein Zwischenzahnrad (zz) auf die Achse wirkt. Auf das Einhalten der Zahnradabstände ist hierbei besonders zu achten.

Bild 8: Hier ist zum Glück die Tenderbeschriftung vollkommen erhalten geblieben. Interessant ist die Anordnung des Steuerungsaufwerfhebels.

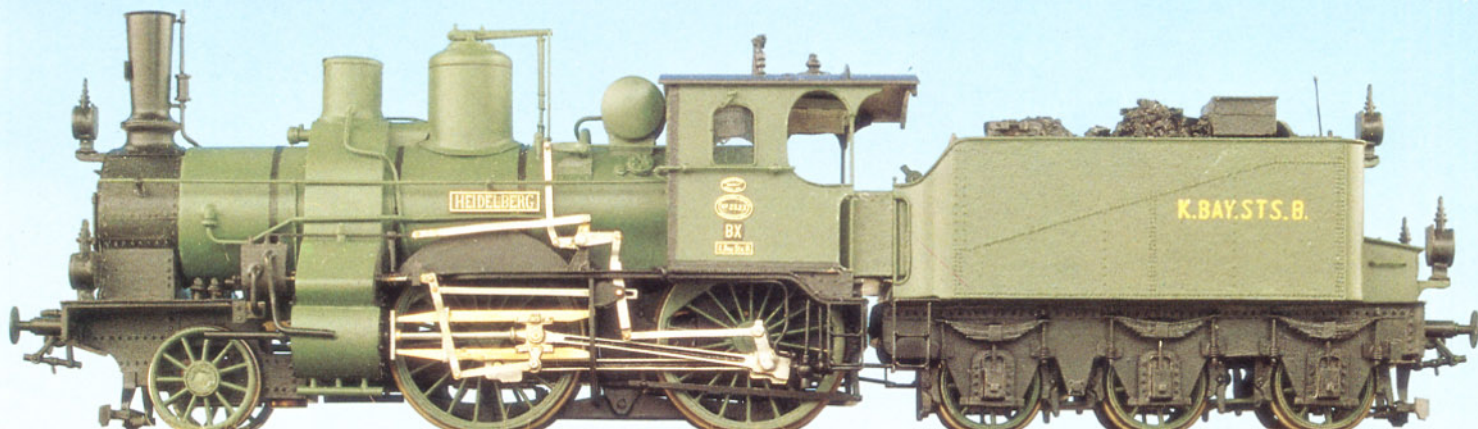




Bild 9: Die sehr zierliche handgearbeitete Steuerung mit der über den Kesselscheitel geführten Umsteuerung für die gegenüberliegende Lokseite ist hier in fast allen Details erkennbar.

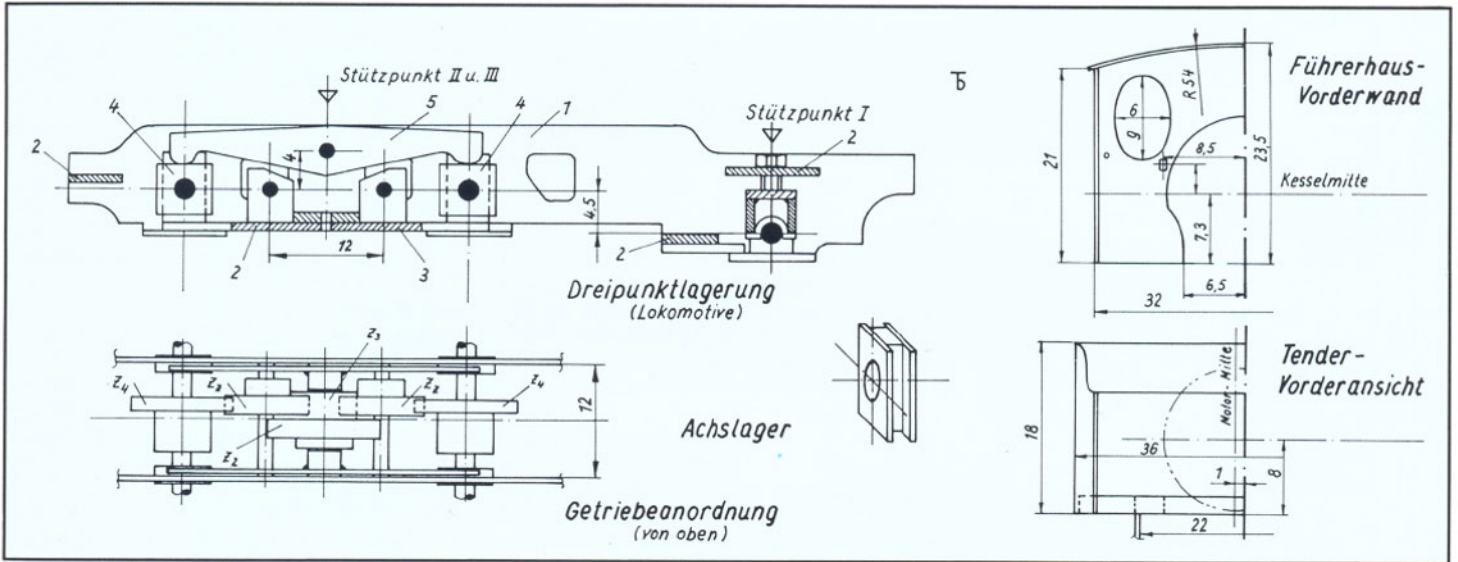
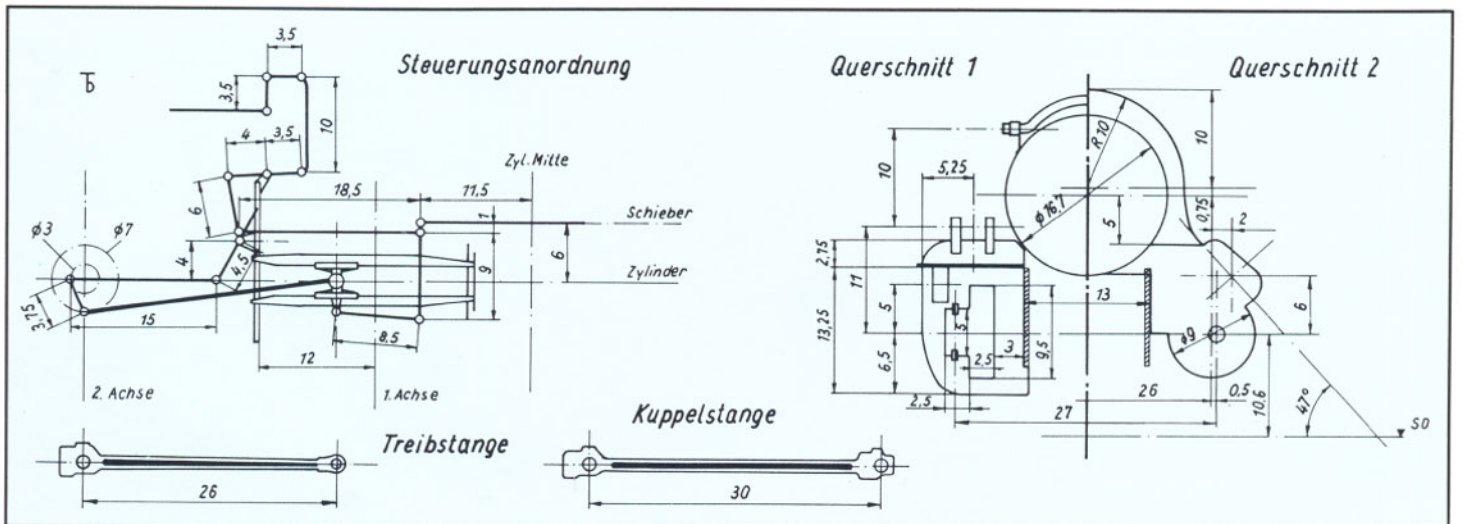


Bild 10: Maßskizze des Fahrwerkrahmens und des Getriebes mit der im Text beschriebenen Dreipunktlagerung.

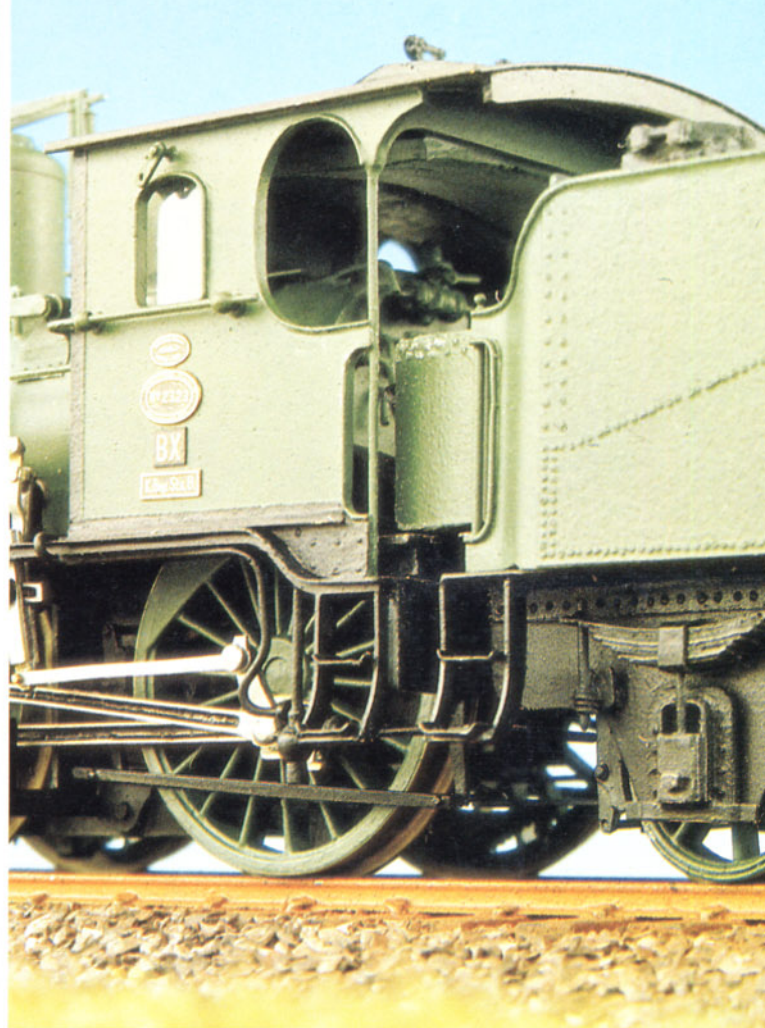
Bild 11: Maß- und Systemzeichnung der Steuerung (links) und der Zylinderanordnung (rechts).





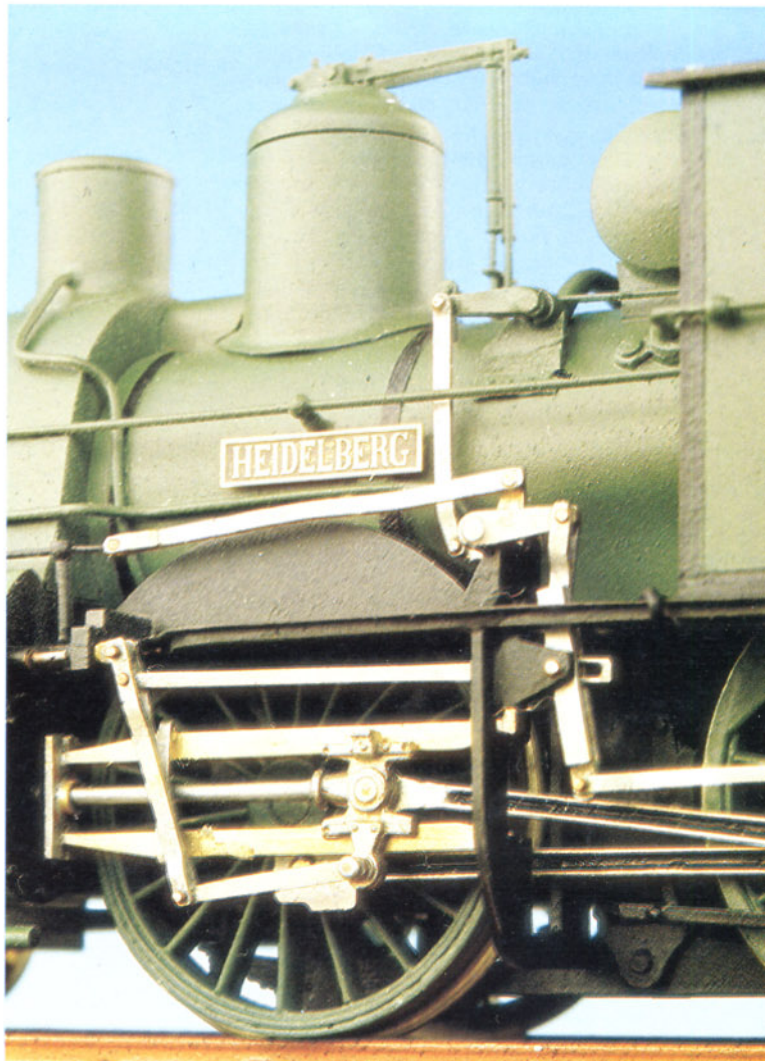
**Bild 12:** Die originalgetreue Nachbildung des Führerstandes. Aus dem Feuerloch ragt das Kardanteil, über das die Lok vom Tender her angetrieben wird.

**Bild 14:** Als Detail wurde auch die Antriebsstange für die im Führerhaus sitzende Schmierpumpe an der Gegenkurbel angebracht.



**Bild 13:** Durch die gedrungene Bauart kann die Lok auch in H0 mit kurzgekuppeltem Tender relativ kleine Radien befahren.

**Bild 15:** Hier läßt sich auf der Heizerseite die Technik der über den Kessel führenden Umsteuerung eindeutig erkennen.



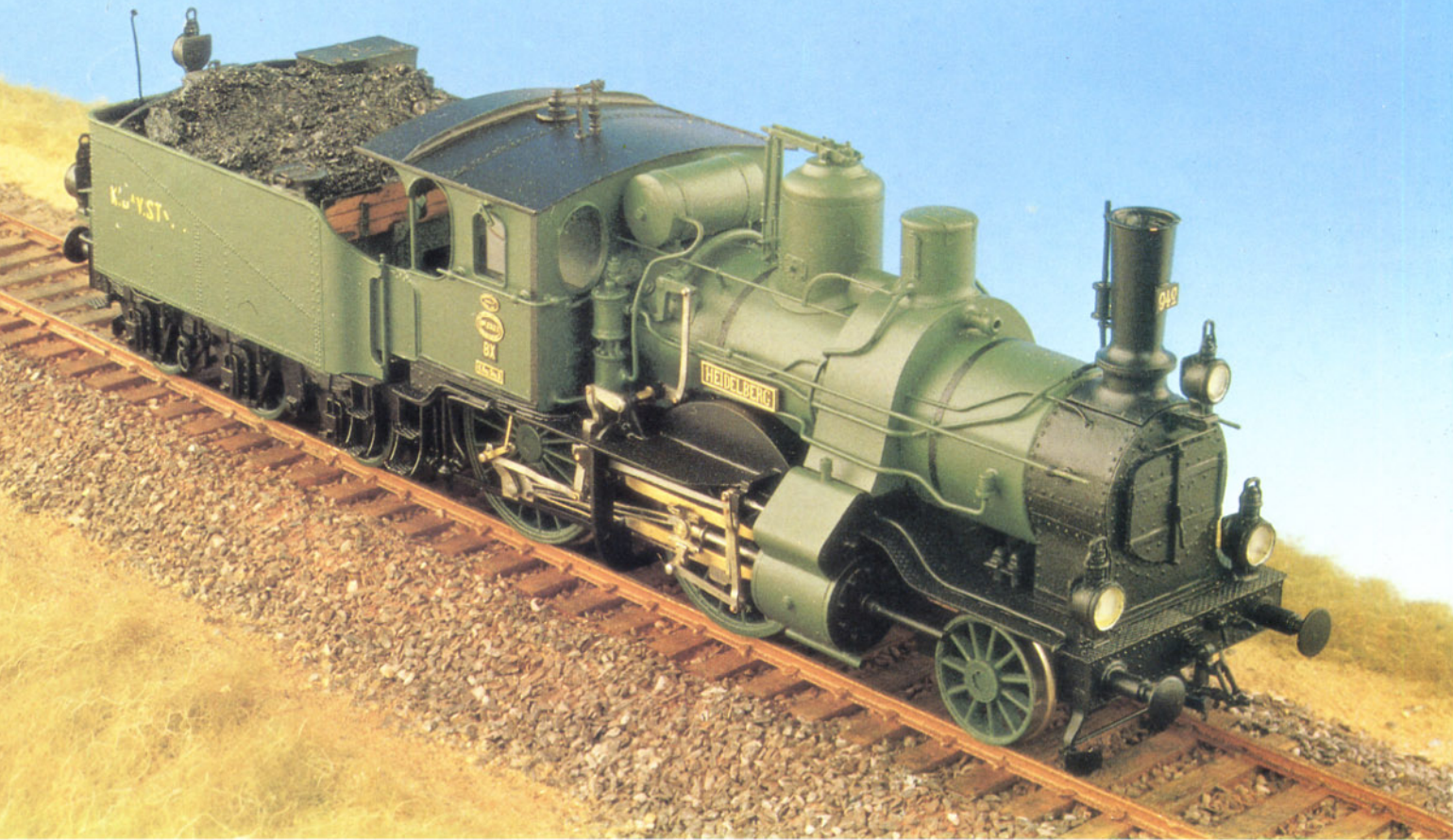


Bild 16: Aus allen Perspektiven zeigt sich die bayerische B X äußerst fotogen. Die Maschine dürfte für Kleinserienhersteller unwiderstehlich sein.

## Zylinderblöcke und Steuerungsträger

Beide Zylinderblöcke sind aus Einzelteilen zusammengesetzt. Dabei erweist es sich als zweckmäßig, Zylinderblock und Steuerungsträger (siehe Zeichnung) miteinander zu verbinden und daran auch die Steuerung zu montieren. Die Steuerungszeichnung gibt alle entsprechenden Maße wieder.

Treib- und Kuppelstangen sind in unserem Fall auf 0,5-mm-Messingblech geätzte Teile, die ausgefeilt wurden. Diese fertige Steuerungsbaugruppe wird dann am Rahmen angeschraubt. Zum Rahmen gehören außerdem der Umlauf (aus Riffelblech gefertigt)

und der vordere Pufferträger. Die von uns verwendeten Pufferträger, Puffer, Kupplungen, Trittleitern, Zylinderventile, Laternen und der Kreuzkopf sind wiederum Fertigteile der Firma Fuchs.

## Das Gehäuse

Das Gehäuse besteht im wesentlichen aus Kessel und Führerhaus, die eine Einheit bilden. Fast alle Anbauteile müssen selbst hergestellt werden. Der Kessel ist ein Messingrohr,  $\varnothing$  16,7 mm, im Rauchkammerbereich abgesetzt auf  $\varnothing$  15,9 mm. Die Wandstärke beträgt etwa 1 mm. Für das Getriebe ist der Stehkessel an der Unterseite offen. Auf dem Kessel sind Schornstein, Dampfdom mit

Sicherheitsventil, Sandkasten mit Verkleidung für Dampfrohre, Steuerwelle mit Lagern und Hauptluftbehälter ( $\varnothing$  7,2 mm) zu montieren. Als Bauteil wurden (ebenfalls von Fuchs) außerdem verwendet: Luftpumpe, Kesselspeiseventile, Sicherheitsventil, Führerhauslaternen, Dampfpeife und Rauchkammertür. Gehäuse und Rahmen sind im Führerhausbereich und durch den Schornstein miteinander verbunden.

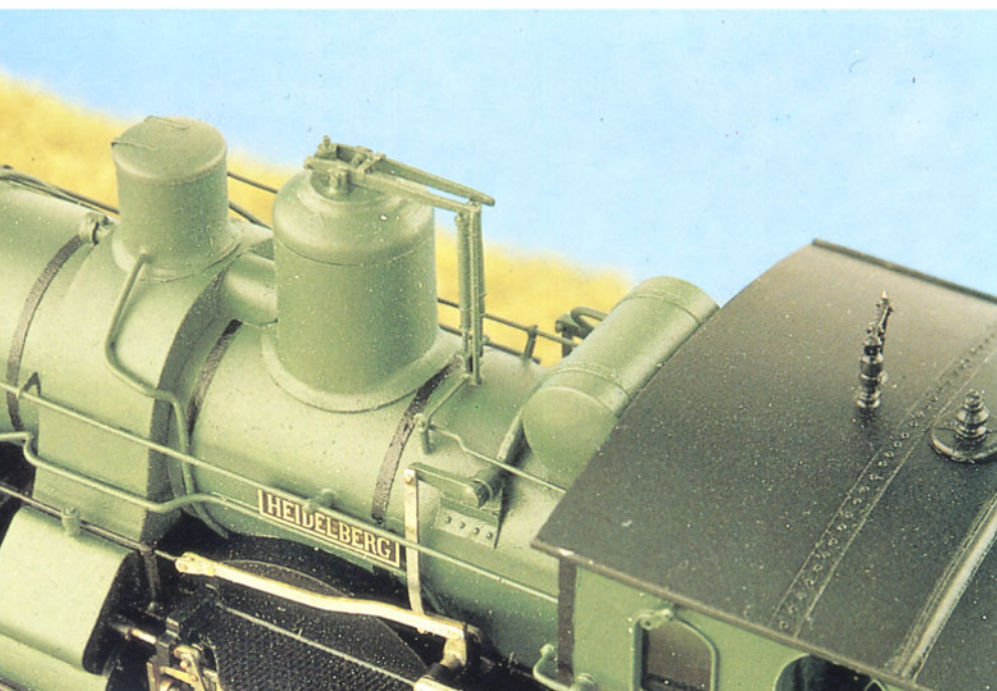
## Der Tender

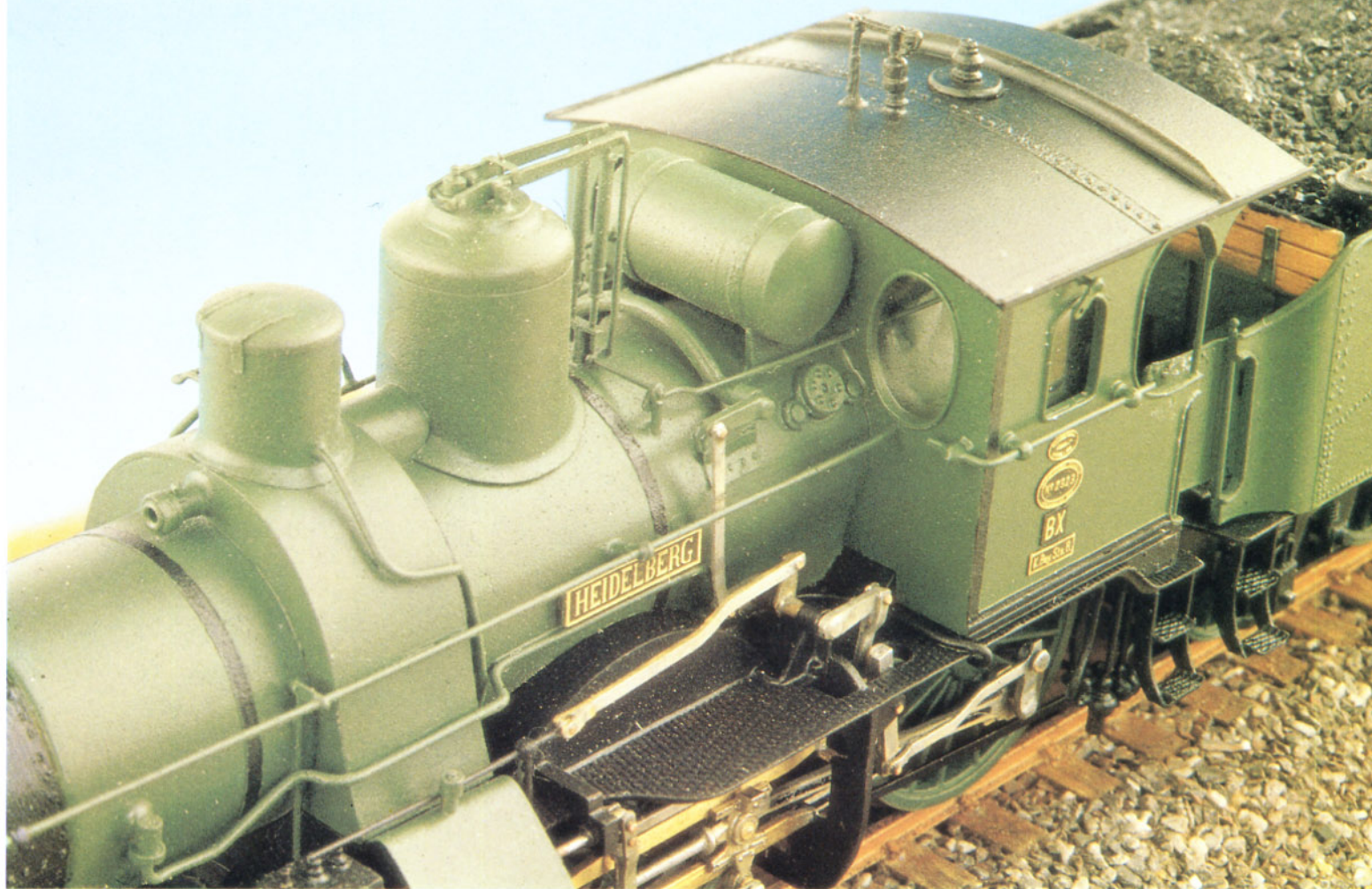
Nun noch einige Hinweise zum Aufbau des Tenders. Da das Getriebe in der Lok untergebracht wurde, bleibt im Tender genügend Platz für Motor und Schwungmasse ( $\varnothing$  20 mm x 7 mm). Die Kraftübertragung erfolgt über eine Gelenkwelle. Für das Laufwerk gilt sinngemäß das gleiche Prinzip, das bereits bei der Lok realisiert wurde. Erste und zweite Tenderachse sind über Ausgleichshebel miteinander zu Stützpunkt II und III verbunden. Stützpunkt I ist die mittig gelagerte Achse 3. Geführt werden die Radsätze durch Achslager im Außenrahmen des Tenders.

Eine Hartgewebeplatte, die an der Unterseite mit dem Tenderrahmen verbunden ist, bildet die Auflage für den Motor. Die Stromabnehmer sind ebenfalls an ihr angebracht. Es genügt, die Motorspannung von den drei Tenderachsen abzunehmen. Kleine Unterbrechungen im Gleis werden durch die große Schwungmasse überbrückt, die einen Auslauf bis zu 50 cm bewirkt.

Das Tendergehäuse wird aus 0,5-mm-Messingblech gefertigt und auf die Grundplatte gesetzt. Zum Tendergehäuse gehört der an der Rückwand angebrachte Werkzeugkasten.

Bild 17: Details des auf dem Dampfdom angebrachten Sicherheitsventils.





**Bild 18:** Der Druckluftbehälter für das Bremssystem mußte aus Platzmangel vor der Führerhausstirnwand plaziert werden.

**Bild 19:** Der kleine Tender bietet gerade Platz für einen Faulhaber-Motor mit gut dimensionierter Schwungscheibe.



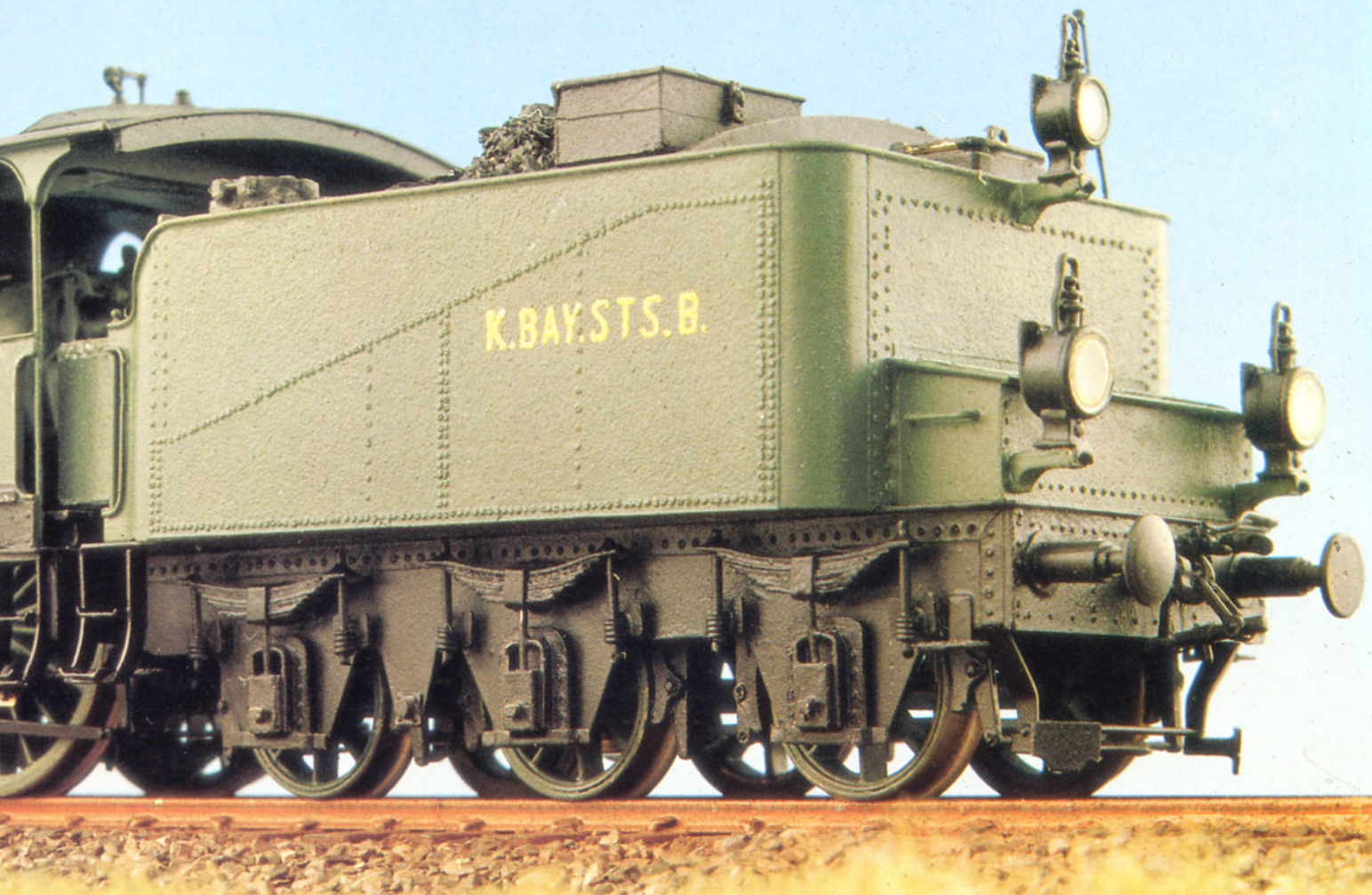


Bild 20: Rückansicht des dreiachsigen Tenders, dessen Achsen zur besseren Stromabnahme gefedert gelagert sind.

Auch hier haben wir zur weiteren Ausrüstung Bauteile der Firma Fuchs verwendet: Wassereinlauf, Tritte, Handbremshebel, Laternen, Puffer und Kupplung. Federpakete, Achslager und die Bremsimitation mußten hingegen selbst angefertigt werden. Wer die Möglichkeit hat, Ätzteile herzustellen, sollte dies im Falle des Tendergehäuses und auch

beim Führerhaus der Lok tun. Lok und Tender werden durch ein "Kuppelisen" miteinander verbunden. Die Länge dieses Bauteils richtet sich nach den zu befahrenden Gleisradien und der Gelenkwelle. Sie muß deshalb jeweils durch Erprobung herausgefunden werden.

Bild 21: Beim Original dürfte das Kohlenbunkerstützbrett nicht mehr so sauber ausgesehen haben. Aus der Kohlenrutsche ragt die Kardantriebswelle heraus.



## Fertigstellung

Zwar ist die Lok damit noch nicht fertig, aber dem geübten Modellbauer dürfte die Vollendung ab jetzt auch ohne genaue Beschreibung keine Schwierigkeiten mehr bereiten. Mit Hilfe von Fotos, der Originalzeichnung und der eigenen Kreativität wird der Bau sicher bald zu Ende geführt sein.

Für die Lackierung und Beschriftung sollte man nochmals besondere Sorgfalt aufwenden. Viel Mühe könnte sonst durch Unachtsamkeit oder ein Versehen in kürzester Zeit wieder zunichte gemacht werden. Die Firma Reitz in Berlin führt die ehemaligen M + F-Spiritfarben in ihrem Programm, die sich bekanntermaßen hervorragend für feinste Lackierungen eignen. Alle Teile des Rahmens, einschließlich des Umlaufs, erhalten einen schwarzen, Radsätze und Gehäuse einen "bayerisch-grünen" Anstrich. Der Tender wird dementsprechend angestrichen. Bestellnummern für die Farben bei Reitz: Schwarz 13031, Grün 13021. Die Beschriftung für unsere Maschine wurde von Gaßner in Taufkirchen bei München extra angefertigt. Interessenten sollten sich ggf. direkt an diese Firma wenden.

Wie schon eingangs betont, sollte hier keine minutiöse Bauanleitung gegeben werden. Wir haben die einzelnen Schritte bei der Verwirklichung unseres Traummodells so dargestellt, daß sie als Anregung dienen können. Und wir wünschen allen, die diese Anregung aufnehmen, viel Erfolg beim Bau und Freude an einem außergewöhnlichen Modell.

HM

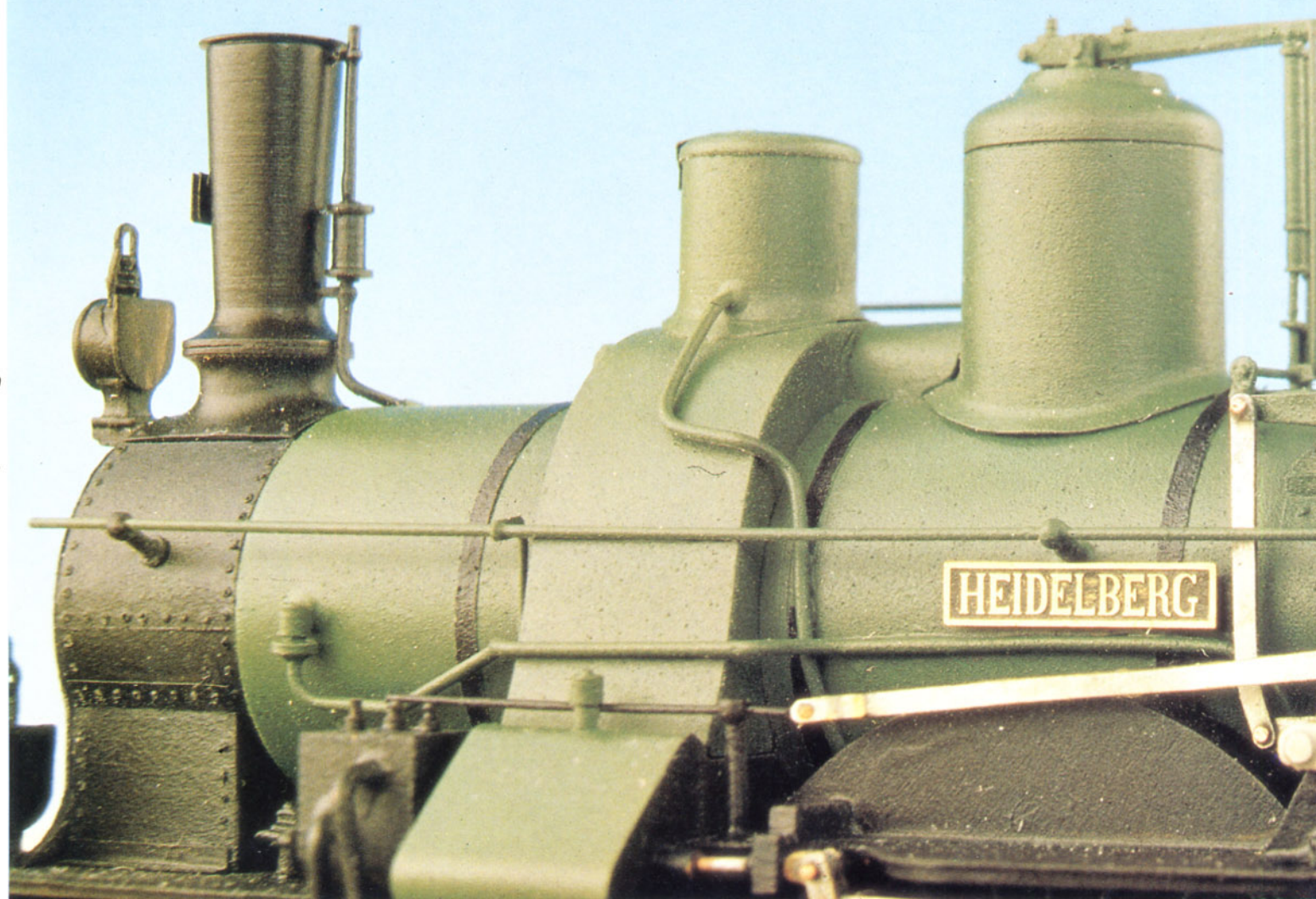
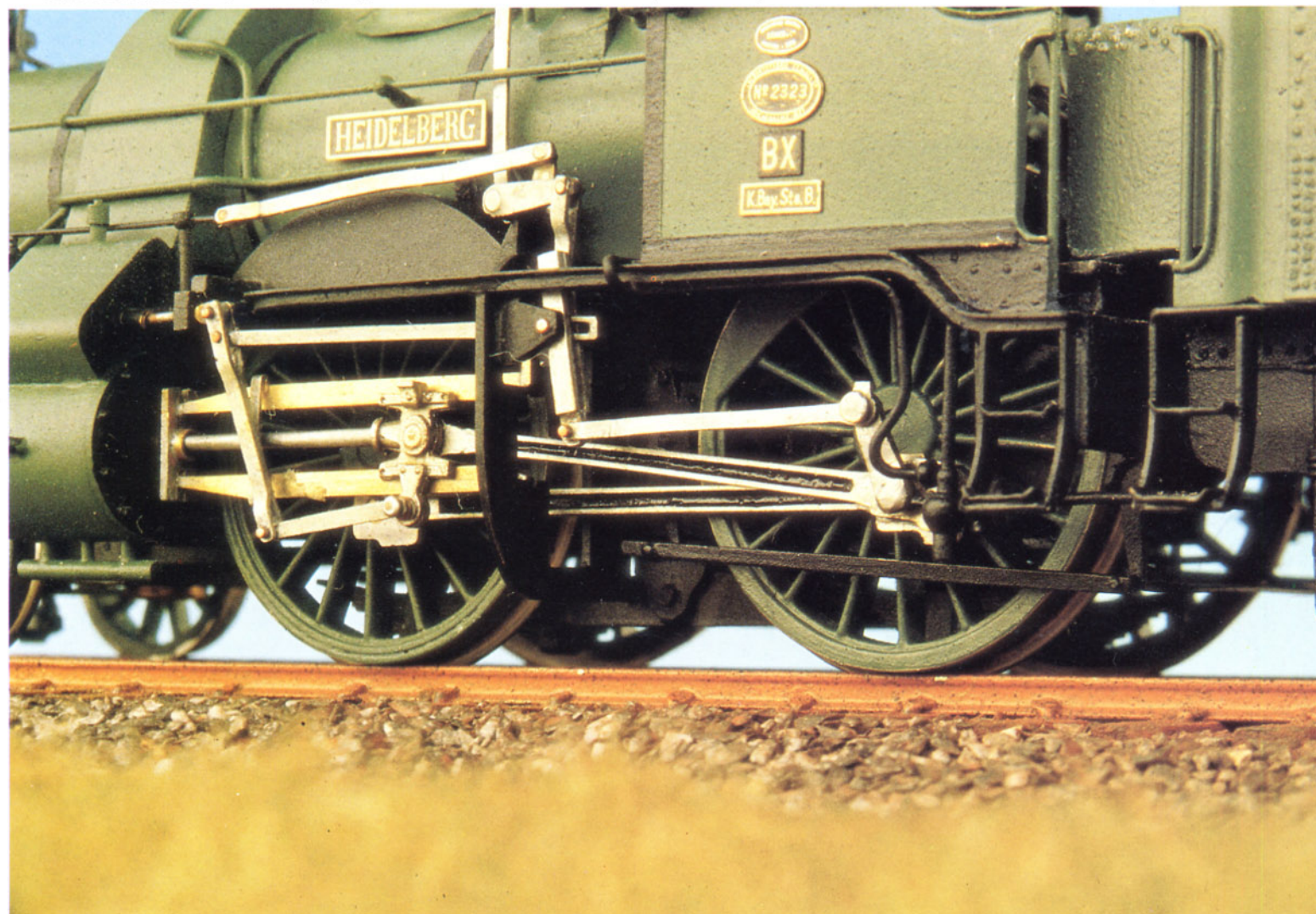


Bild 22: Unsere Maschine wurde auf den vorbildgerechten Namen "Heidelberg" getauft.

Bild 23: Auch das außenliegende Bremsgestänge der Treibachsen wurde dem Vorbild entsprechend nachgestellt.

Fotos 1, 4 – 23: W. Kosak





2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

48

Klappe auf - Bahn fährt!





**Bild 3:** Brawas K6f mit einem Postpackwagen am Haken passiert gerade das Einfahrsignal des Bahnhofs "Buchheide".

**Bild 1 (links oben):** Gesamtansicht der relativ kleinen Kompaktanlage. Alle Teile müssen gut befestigt sein, denn das Ganze kann mit wenigen Handgriffen dank einer simplen Klappkonstruktion platzsparend aufgeräumt werden.

"Die Ausschreibung Ihres Wettbewerbes finde ich eine sehr gute Idee", schrieb uns kurz vor Einsendeschluß Frowald Ruenzi.

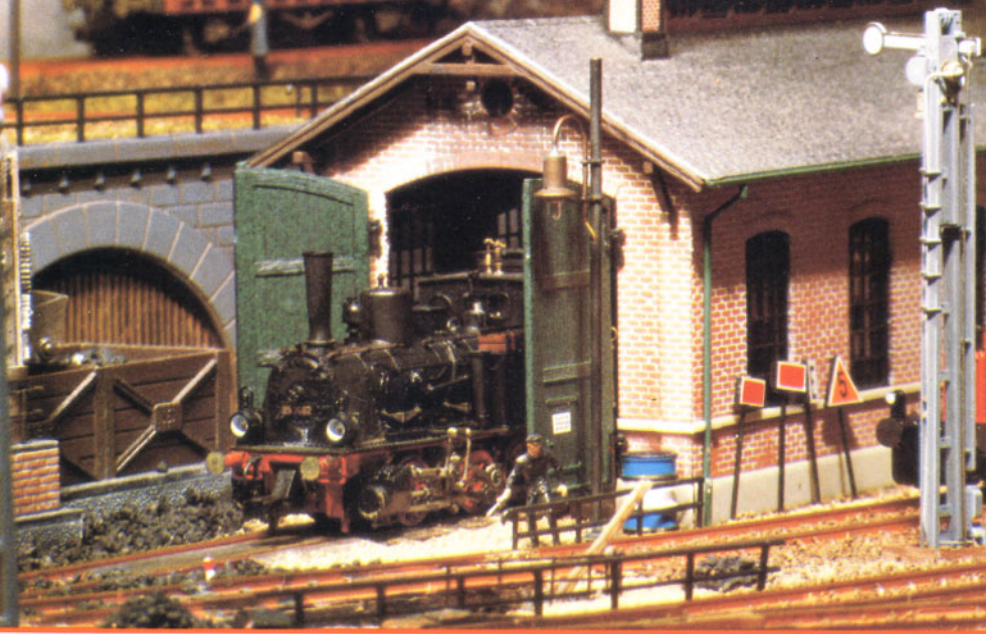
"Sicher wurde dadurch nicht nur ich zur Vollendung noch ausstehender Arbeiten angespornt, die man sonst gerne aufschiebt."

Diese Vermutung erwies sich als richtig, denn etliche Wettbewerbsbeiträge erreichten uns erst kurz vor Torschluß. Mit der

**Bild 2 (links unten):** Bei der Abzweigung zum Sägewerk kurz hinter der Brücke befindet sich Rocos 74er gerade auf einer Übergabefahrt.

**Bild 4:** Dieser Schnappschuß gewährt Einblicke in den "Modellbahnalltag". Diverses handelsübliches "Grünzeug", wie Islandmoos und Schaumstoffflocken, bildet die Vegetation.





**Bild 5:** Fleischmanns 89 7462 – noch im nicht epochegerechten Reichsbahn-Look – hat im einständigen Lokschuppen übernachtet und steht nun für neue Einsätze bereit.



**Bild 6:** Ein Triebwagen der Reihe VT 98 – wenigstens im Modell bleiben sie "die Retter der Nebenbahnen" – passiert in gemächlicher Fahrt einen unbeschränkten Bahnübergang.

**Bild 7:** Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof: Die Schlepptenderlokomotive 89 6225 fährt mit ihrem Personenzug an einem Streckenwärterhaus vorbei.



H0-Kompaktanlage von Frowald Ruenzi hat es indessen eine besondere Bewandnis: Sie läßt sich mit wenigen Handgriffen dank einer simplen Klappkonstruktion platzsparend "aus dem Weg räumen". Trotz der durch den Regalschrank vorgegebenen relativ kleinen Abmessungen von 1,90 x 1,30 m wird die Anlage sowohl gehobenen Modellbauansprüchen als auch den Betriebswünschen des Erbauers gerecht. "Das Ziel bei der Planung war nicht, möglichst viel auf kleinem Raum unterzubringen, sondern eine realitätsnahe, spielfähige Anlage zu errichten".

Stabilität hatte also Priorität beim Anlagenbau, denn schon während der verschiedenen Bauphasen mußte die Vorrichtung ständig ein- und ausgeklappt werden. Auf der verbindungsreifen Platten- und Leistenkonstruktion wurde die Geländestructur mit Fliegengitter vorgeformt. Dieses erhielt dann einen Überzug mit einer Schicht aus braunen Servietten, die in einer Weißleim-Wasser-Mischung getränkt wurden. Die Feinarbeit erfolgte mit Modelliermasse; für die Bodenbedeckung wurde ausgesiebter Sand verwendet. Verschiedenes handelsübliche "Grünzeug" bildet die Vegetation.

Dargestellt ist ein kleiner Kreuzungsbahnhof im Tal einer Mittelgebirgslandschaft. Neben dem Empfangsgebäude mit angrenzendem Güterschuppen ist auf dem Bahnhofsgelände noch ein Dampflokschuppen und eine Kleinbekohlung vorhanden. Das in der Anlagenmitte plazierte Sägewerk mit eigenem Gleisanschluß ermöglicht abwechslungsreiche Rangiermanöver. Ein Bauernhof, zwei kleinere Stellwerke, zwei Blockstellengebäude und mehrere Schuppen vervollständigen die Szenerie. Die Ortschaft selbst ist nicht mehr im Modell dargestellt; aber eine Buslinie verbindet sie mit dem Bahnhof "Buchheide" (Modell von Kibri). Betrieblich kann auf kleinem Raum allherhand geboten werden. Einige elektronische Feinheiten ermöglichen den vollautomatisierten Fahrbetrieb mit bis zu fünf Zuggarnituren gleichzeitig. Für die erforderliche Abwechslung sorgen weitere Züge, die aus dem Schattenbahnhof "hervorgezaubert" werden können. Eine spezielle Schaltung verhindert, daß es an der Doppelkreuzungsweiche im Bahnhofsbereich zu Flankenfahrten kommt. Dennoch bleibt die elektronische Steuerung "wegen der größeren Spielfreude" ausgeschaltet. Für sicheren "manuellen" Betrieb sorgen ein Fahrgerät mit Impulsbreitensteuerung und Handreglern für die beiden Stromkreise sowie ein Gleisbildstellpult mit Rückmeldebausteinen. Beides entstand im Eigenbau.

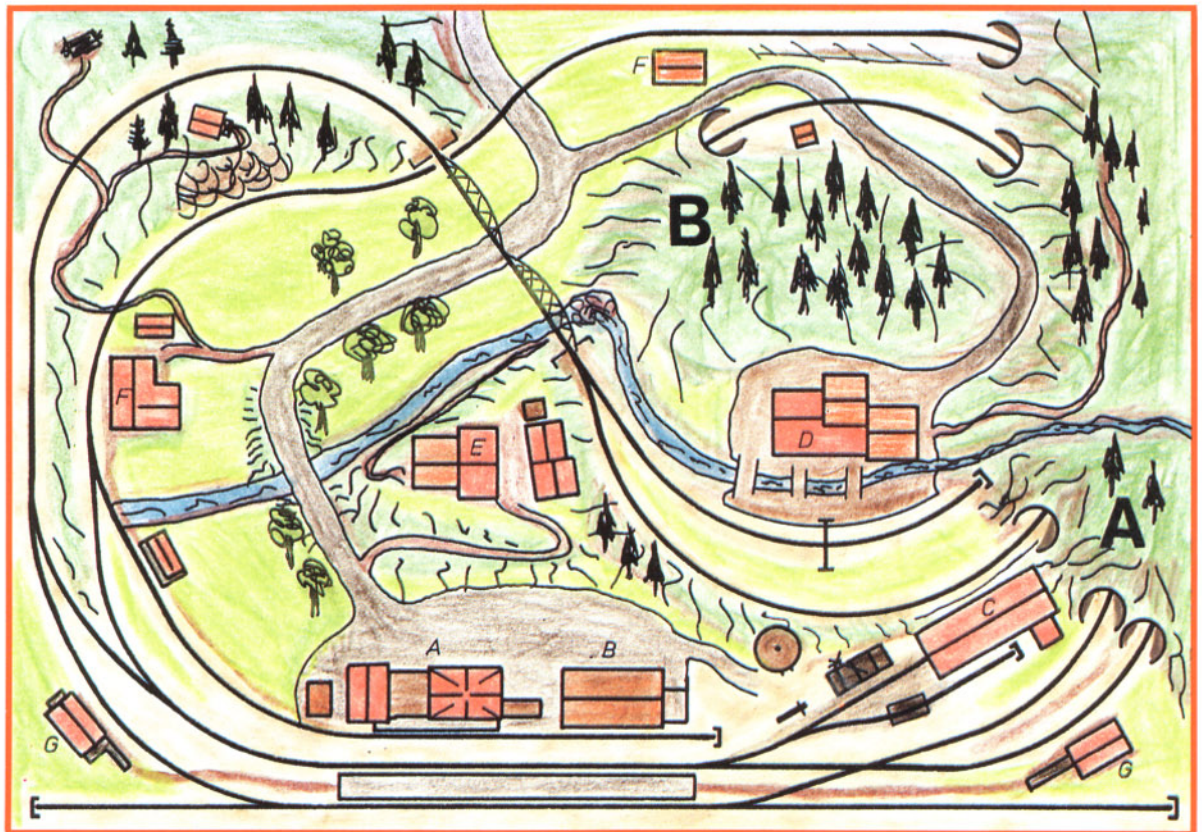
Seit gut einem Jahr ist die platzsparende Kompaktanlage fertiggestellt. Die erste, noch nicht ganz abgeschlossene Baumpflanzaktion und einen Umzug mußte sie bereits über sich ergehen lassen. Trotz häufigem Auf- und Zuklappen funktionierte der simple Mechanismus tadellos; lediglich einige Signalantriebe erforderten den Eingriff des Bastlers. Dem heimlichen Spieltrieb des Modellfahrdienstleiters sind allerdings Grenzen gesetzt, denn zum Auf- und Zuklappen ist jeweils die Hilfe einer zweiten Person erforderlich.

**Thomas Hilge/Frowald Ruenzi**



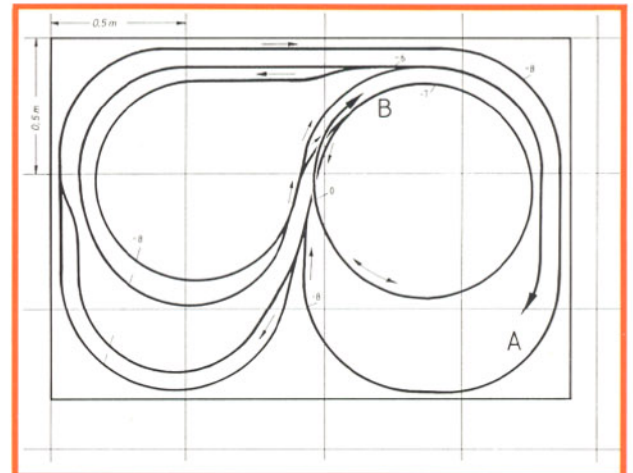
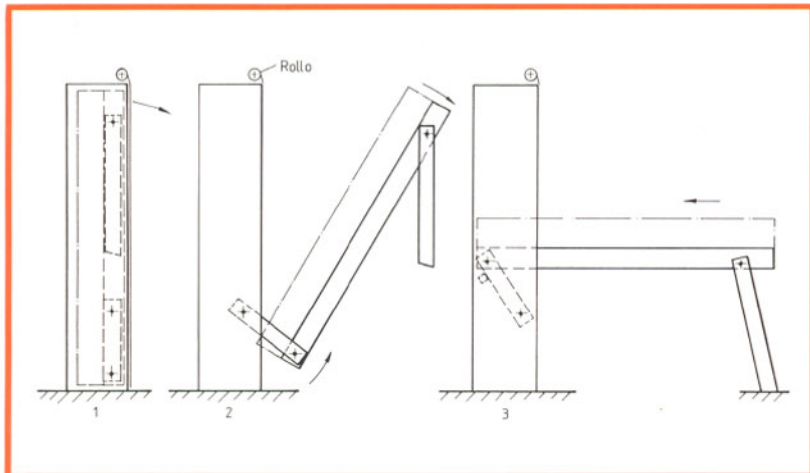
**Bild 8:** Reges Treiben herrscht im Bahnhof "Buchheide". Das Modell des Empfangsgebäudes stammt von Kibri.

**Bild 9:** Die ausgeklügelte Streckenführung und der Einsatz einer elektronischen Steuerung ermöglichen einen Fahrbetrieb mit bis zu fünf Zuggarnituren.



**Bild 11 (unten rechts):** Gleisführung im "unterirdischen" Schattenbahnhof, aus dem weitere Züge abgerufen werden können.

**Bild 10:** Schematische Darstellung der Klappvorrichtung, mit deren Hilfe die Anlage in einem unauffälligen Wandschrank untergebracht wird. Ein Rollo dient als Staubschutz. Alle Fotos und Zeichnungen: F. Ruenzi





## **Sägemühle aus der Gründerzeit**





**Bild 3:** Der Kibri-Bausatz "Eisenbahner Wohnhaus mit Nebengebäude" wurde sorgfältig überarbeitet. Mit diesem Bausatz hat Kibri ein universell verwendbares Modell aufgelegt.

**Bild 1 (linke Seite oben):** Ein neues Meisterstück von Dietmar Deininger: Hervorragend gestaltet ist dieses Diorama mit einer Sägemühle im Mittelpunkt.

**Bild 2 (linke Seite unten):** Basteltipp vom Profi: Feine mit Rostspray nachbehandelte Gummilitze (Weinert) wurden zwischen die Telegrafmasten vom gleichen Hersteller gespannt.

**Bild 4:** Für echte Nebenbahnromantik sorgt die D VII "Ramsau" aus dem Hause Fuchs. Hier ist sie mit drei Lokalbahnwagen von Rai-Mo unterwegs.





**Bild 5:** Eine durstige Seele muß der Fischer haben, denn gleich ein ganzes Tragerl mit Gerstensaft ist in Griffweite abgestellt.

**Bild 6:** Das Gestrüpp in Ufernähe besteht aus Wolle, die mit einem aufwendigen Verfahren präpariert wurde. Im Mittelgrund hat Dietmar Deininger Fichten von D&W Modell gepflanzt.



**M**it Fug und Recht als Spezialist in Sachen Modellvegetation kann der Schwabe Dietmar Deininger gelten. Wachsender Beliebtheit unter Modellbahnern und Dioramenbauern erfreuen sich beispielsweise seine aus Naturmaterialien bestehenden Laubbäume, die von der Schweizer Firma MZZ vertrieben werden. Eine weitere Novität aus der Sparte "Grünzeug" kündigte der findige Bastler anlässlich der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse an. Mit seinen exklusiven Bausatzfichten – sie sind inzwischen unter der Artikelbezeichnung D&W Modell im Fachhandel erhältlich – läßt sich auch das feinste Diorama noch weiter "aufmotzen".

Klar, daß die Landschaftsgestaltung auch auf den Schaustücken von Dietmar Deininger nicht zu kurz kommt. Bei dem auf diesen Seiten vorgestellten Diorama steht indessen ein interessanter Gebäudekomplex im Mittelpunkt: eine Sägemühle, deren Maschinen per Wasserkraft angetrieben werden. Derartige Kleinfabriken aus der Gründerzeit (den Jahrzehnten nach 1871) sind – in dieser oder ähnlicher Form – in den schwäbischen Wäldern zwischen Lorch und Schwäbisch Hall sehr verbreitet gewesen. Einige dieser Gebäude stehen auch heute noch. Sie sind jedoch entweder stillgelegt oder mit modernen Maschinen ausgerüstet und daher nicht mehr von der Wasserkraft abhängig.

Die Sägemühlen in den walddichten Gebieten wurden zumeist an fließenden Gewässern gebaut. Dies hatte zwei wesentliche Vorteile: Zum einen konnte über die Wasserwege das Holz aus den nahen Wäldern herangeflößt werden, zum anderen wurde das Sägegatter von einem Wasserrad angetrieben. Für die richtige Dosierung der Wassermengen, die natürlich von Regen- oder Trockenperioden abhängig sind, sorgte ein Rückhaltebecken, dessen Wasserstand durch Schieber reguliert werden konnte. Über einen im Gefälle angeordneten Abfluß wurde das Wasser dem Schaufelrad zugeführt, dessen Durchmesser, Größe und Übersetzung die Leistung der Sägemühle bestimmte.



**Bild 11 (nächste Seite):** Für das Dach des Maschinenhauses wurden dünne Kupferbleche gepreßt und anschließend in Säure geätzt – nichts für Männer ohne Nerven!

**Bild 12 (übernächste Seite):** An Realismus nicht mehr zu überbieten sind die Gewässer auf dem Diorama.

Ein geeignetes Vorbild für den Nachbau fand Dietmar Deininger in unmittelbarer Nähe seiner Heimatgemeinde Oberrot. Anhand einiger Fotos aus der Zeit zwischen 1900 und 1920 verwirklichte er ein beeindruckendes Modell im Maßstab 1:87. Hierbei wurde allerdings nicht auf größtmögliche Authentizität und exakten Nachbau Wert gelegt. Vielmehr entstand ein phantasievoll ins Modell umgesetztes Industriebauwerk, das nicht minder ideenreich in einer reizvollen Landschaft plaziert wurde. Der kleine See im Vordergrund des Dioramas ist beim Vorbild ebensowenig vorhanden wie der Gleisanschluß, über den das zugeschnittene Holz zum nahegelegenen Bahnhof abtransportiert und dort auf die Hauptbahn umgeladen wird.

**Bild 10:** Erlesene Holzprofile von Northeastern benutzte Dietmar Deininger für den Bau der Sägemühle, Holzturniere für das Wasserrad und Platten von Vollmer für die Bedachung.

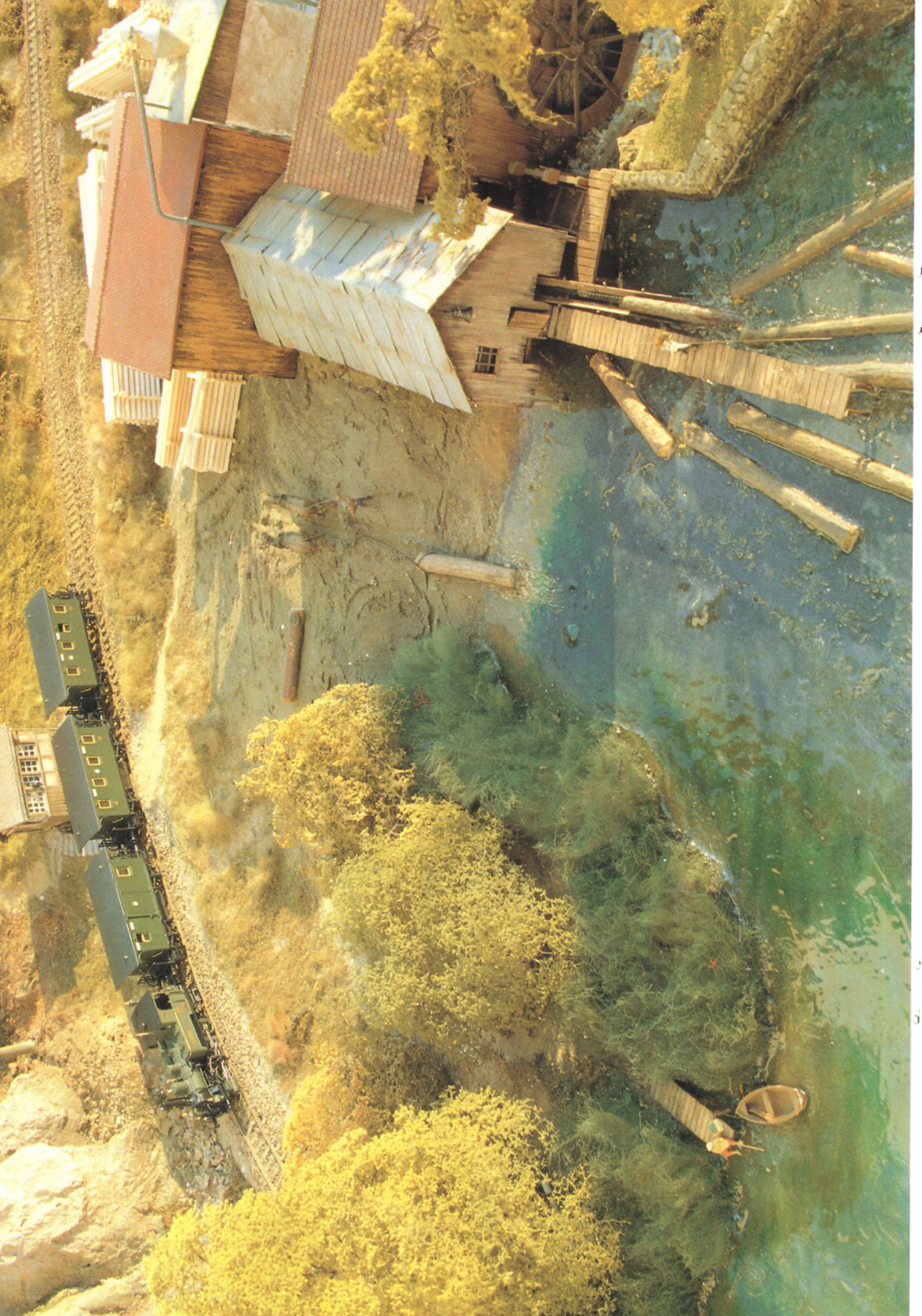


**Bild 8:** Für den Abtransport der fertigen Holzbalken zur Verladestation der Nebenbahn steht ein Feldbahngleis zur Verfügung.

**Bild 7:** Diese Figur gibt es nicht bei ihrem Fachhändler zu kaufen, denn sie entstand aus bearbeiteten Einzelteilen von einigen zuvor zerlegten Preiserleins.



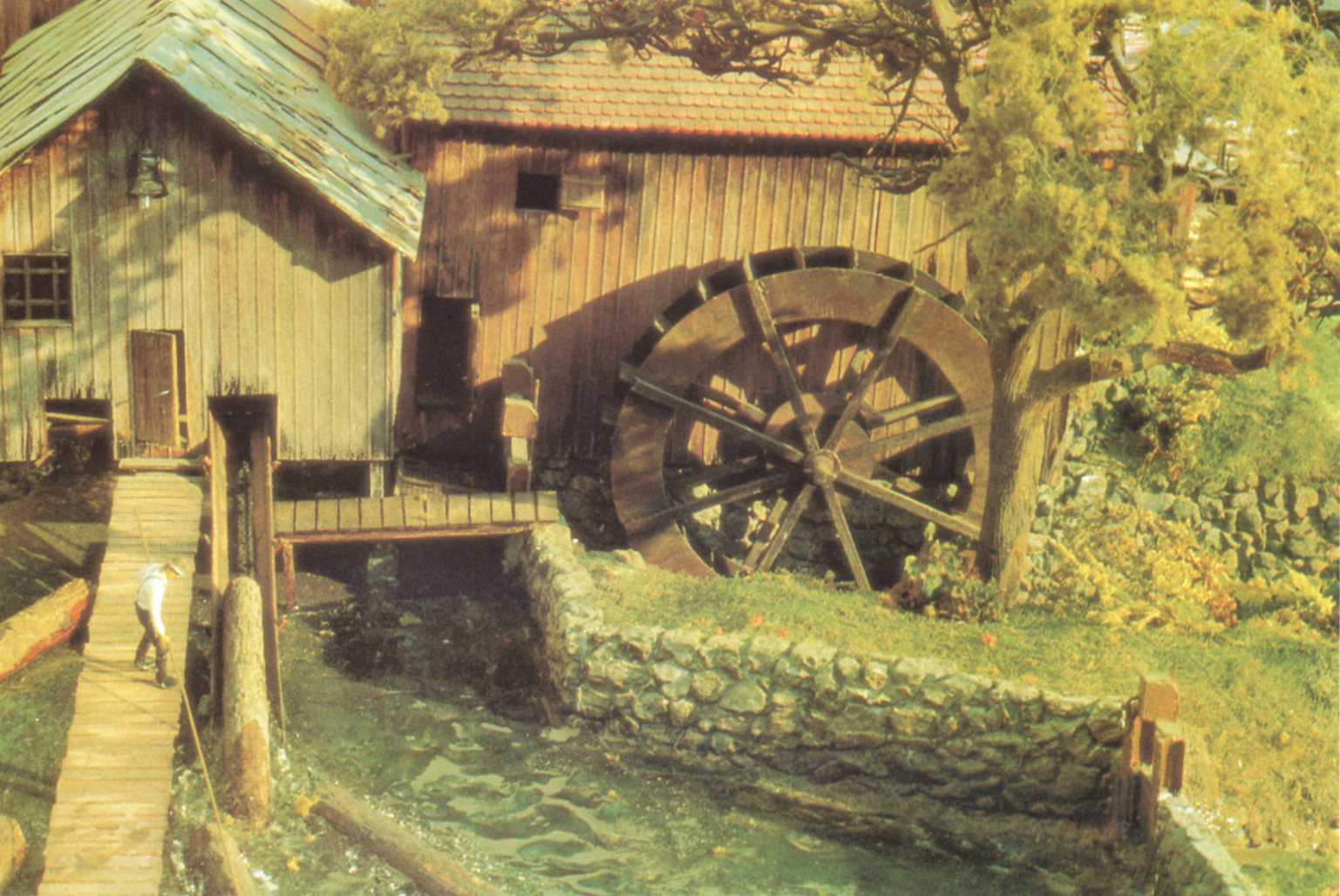
**Bild 9:** Hier ist die D VII mit ihren fünf Lokalbahnwagen (Bavaria) oberhalb der Sägemühle im Einsatz.











**Bild 15:** Nur sechs mm "tief" ist die kleine Gießharz-See an der Wassermühle. Deutlich zeigt diese Aufnahme, wie wichtig es ist, den Untergrund sorgsam vorzubereiten.

**Bild 13 (Seite 50):** Liebevoll angelegt ist der Gemüsegarten beim Wohnhaus an der Sägemühle.

**Bild 14 (Seite 51):** "Es klappert die Mühle am rauschenden Bach ..." – fast ist man geneigt hier die alte Volksweise anzustimmen.

**Bild 16:** Auch bei dieser Aufnahme fällt die realistische Gestaltung der Wasseroberfläche auf.



Beim Bau des 80 x 120 cm großen Schaustücks kamen im wesentlichen konventionelle Bauweisen zur Anwendung. Auf einem stabilen Unterbau aus Holzleisten wurde das Gelände aus Styropor, Fliegengitter und Gips nachgebildet. Die Felsstrukturen konnten dann mit einer Feile herausgearbeitet werden; auch täuschend echte Abgüsse aus Silikonformen fanden Verwendung. Die Phantasie des Erbauers zeigt sich bei der Wahl der Bodenbedeckung: Ist Quarzsand als Mittel bei der Gestaltung von Wegen schon durchaus geläufig, so wurde das in verschiedenen Höhen wuchernde Gras nicht etwa durch Streu oder Matten imitiert, sondern durch eingefärbte Wolle.

Als absoluten Blickfang hat das Diorama aber schließlich die alte Sägemühle zu bieten. Sie entstand komplett im Eigenbau aus Northeastern-Holzprofilen, Holzfurnier und Vollmer-Dachplatten. Als besonders nervenraubend erwies sich die Anfertigung des Daches des Maschinenhauses. Hierfür wurden dünne Kupferbleche gepreßt und in Säure geätzt, um ihnen eine leicht rostige Patina zu verleihen. Anschließend konnten die einzelnen Dachteile zurechtgeschnitten und aufgeklebt werden – eine Prozedur, die allein für zwei ausgefüllte Basteltage sorgte. Einen weiteren Tip hat der Erbauer für die Gestaltung der Telegrafleitungen parat: Hier wurden die Masten von Weinert mit sehr feiner Gummilitze aus gleichem Hause bespannt. Eine farbliche Nachbehandlung mit Rostspray sorgte schließlich für eine frappierende Wirkung – wie die Fotos beweisen.

**Thomas Hilge**

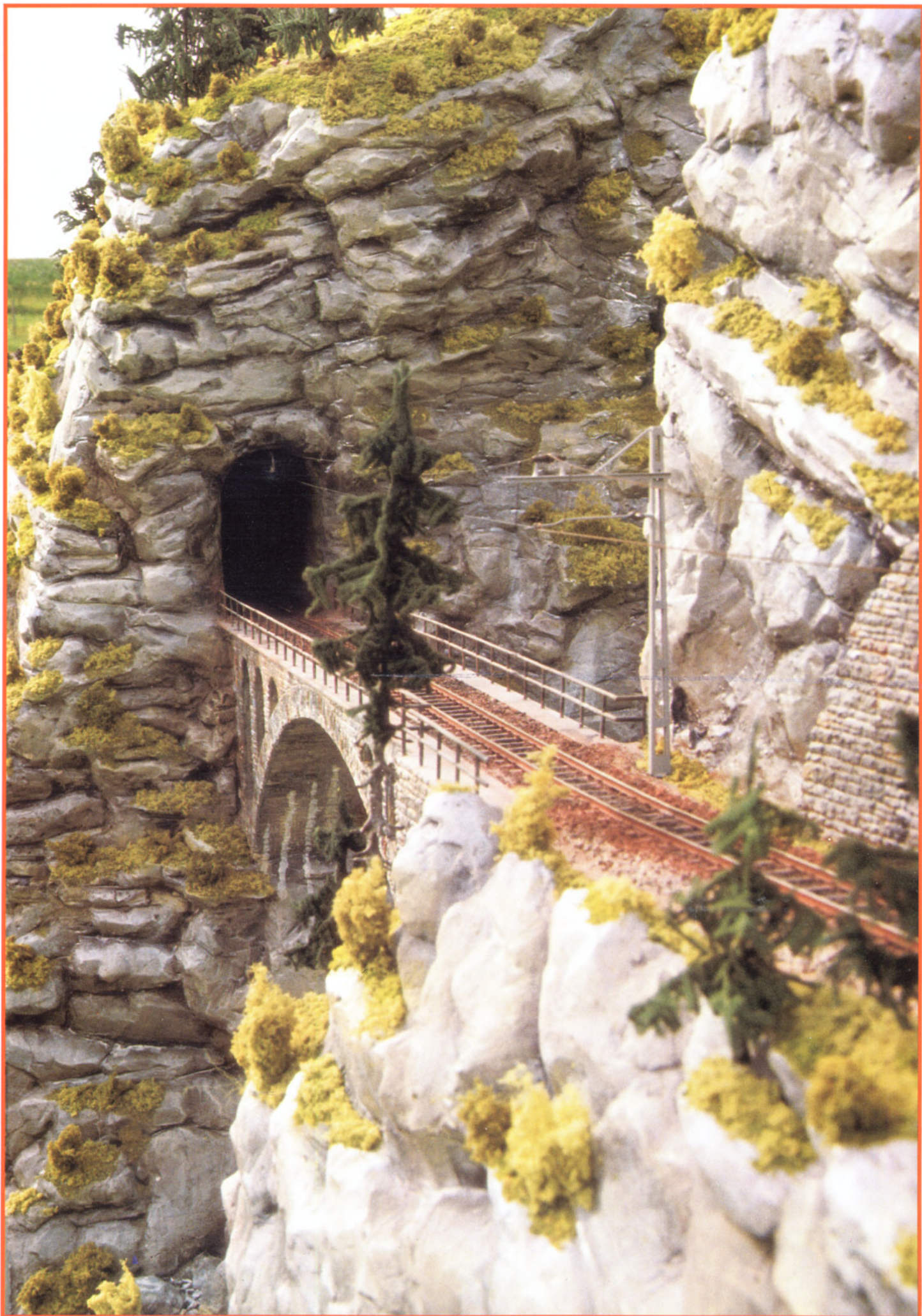


**Bild 17:** Wirkungsvoll in Szene gesetzt wurde diese mächtige und knorrige Eiche. Belaubt wurde sie mit Foliage von Woodland Scenics.

**Bild 18:** Die Felswände sind Abgüsse aus Silikonformen. Ausnahmslos aus der Produktion von D&W Modell sind die Bäume: Rechts das sehr beliebte Naturprodukt (Vertrieb: MZZ) und in der Bildmitte erkennt man eine der neuen Modellfichten.

Alle Fotos: W. Kosak







**Bild 2:** Obwohl Hans Härle seine Motive nicht exakt dem Vorbild entsprechend baut, erinnert diese Szene doch sehr stark an Davos Monstein.

**Bild 1:** Tendenz steigend: immer mehr Modellbahner holen sich die Rhätische Bahn ins Haus – freilich nur in Gestalt einer Anlage oder eines Dioramas.

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

49

# Immer an der Wand lang...

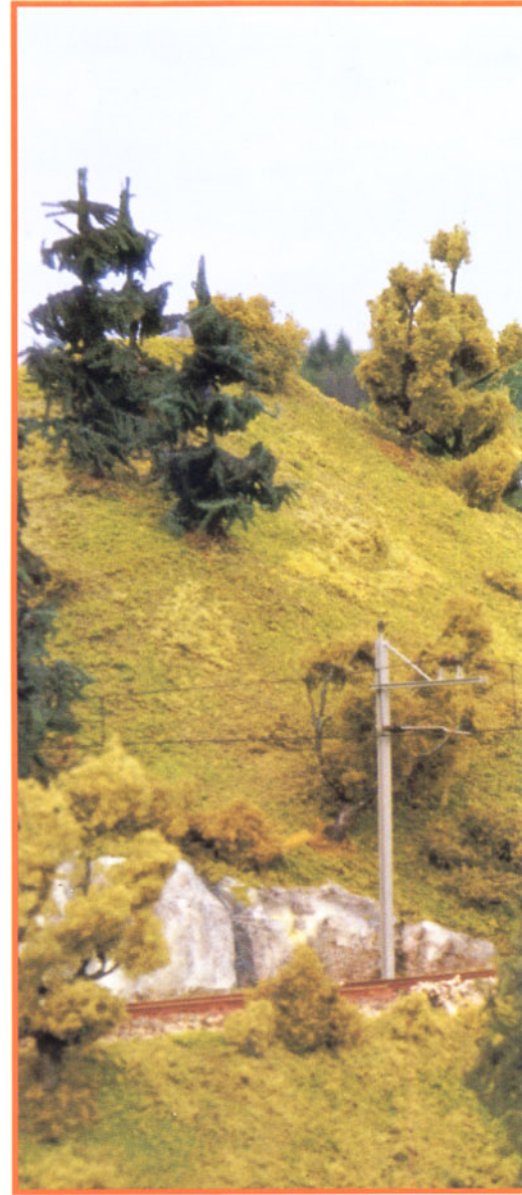
Unserem Leser Hans Härle ging es vermutlich wie vielen anderen Modellbahnern. Obwohl sich die Bauzeit immer weiter in die

Länge zog, wurde seine erste Anlage nie fertig. Hauptursache dafür war Gigantomanie in der Planungsphase. Während des lang-

wierigen Aufbaus ließ es sich nicht vermeiden, die Details und teilweise sogar die Konzeption zu ändern. Dies hatte zur Folge, daß

**Bild 3:** Diese Fichte zeigte offenbar bei dem letzten Gewittersturm wenig Standfestigkeit. Nun sind einige Waldarbeiter bei der Verwertung des Stammes.





bereits fertiggestellte Teilstücke mit großem Aufwand wieder umgebaut werden mußten. Für solch eine unbefriedigende Entwicklung gibt es in der Regel mehrere Gründe. Zum einen sollen neue Ideen und Anregungen aus einschlägigen Modellbahn-Publikationen "verarbeitet" werden. Gleichzeitig wachsen mit dem modellbauerischen Können aber auch die Ansprüche, so daß die vorher mühevoll errichteten Anlagenteile nicht mehr gefallen und wieder "abgerissen" werden müssen. Zudem sollen natürlich die zahlreichen Neuerscheinungen auf dem Modellbahnmarkt in die Planungen mit einbezogen werden.

Zu radikalen Maßnahmen hatte sich auch Hans Härle entschlossen. Sein bestehender Anlagenrohbau wurde verschrottet, nur ein Neubau konnte die leidige Situation ändern. Sollten alte Fehler vermieden werden, so mußte das Thema der neuen Anlage stark eingeschränkt werden. Hier bietet sich die Modulbauweise geradezu an: Kleinere Einheiten mit Dioramencharakter können in relativ kurzer Zeit fertiggestellt werden. Zudem bleibt das aus mehreren Modulen bestehende Gesamtkonzept offen für aktuelle Ergänzungen.

◀ Bild 4: In engen Gleisbögen windet sich die Trasse über einige Kunstbauten durch die Gebirgslandschaft. Die Abbildung zeigt zwei der drei Module.



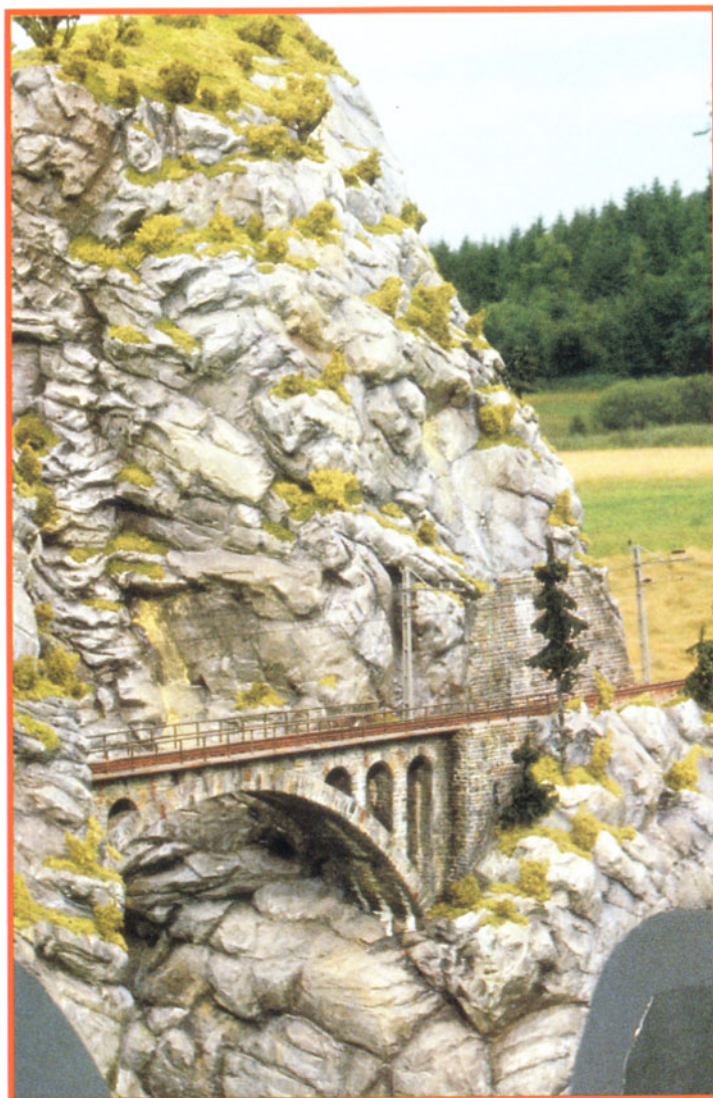
**Bild 5:** Aufwendig gestaltete sich die Herstellung der Maste für die elektrische Fahrleitung. Teile von Schullern und Ferro-Suisse wurden hierzu verwendet.

**Bild 6:** Harmonisch fügt sich dieser Lehnviadukt in die Modellandschaft. Edle "Hölzer" von Silhouette wurden nicht nur in diesem Teilstück gepflanzt.



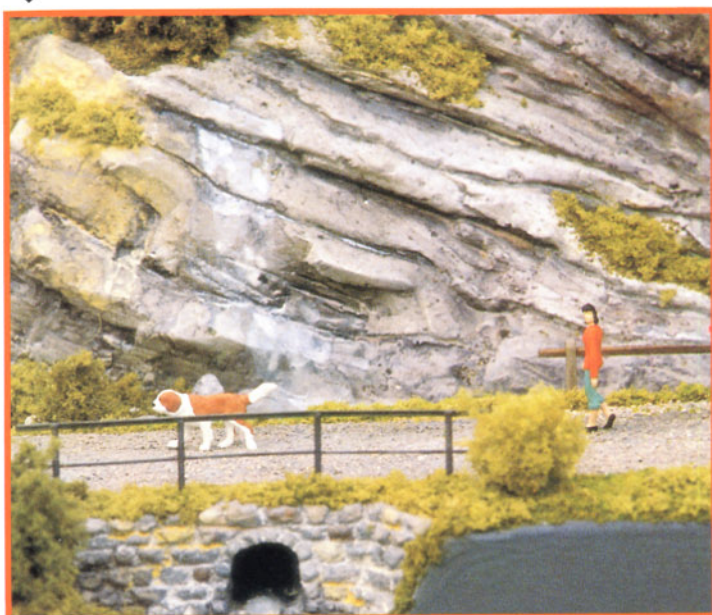


**Bild 7:** Gesamtansicht der drei von Hans Härle geschaffenen Module. Inzwischen sind schon die nächsten Etappen in Arbeit.

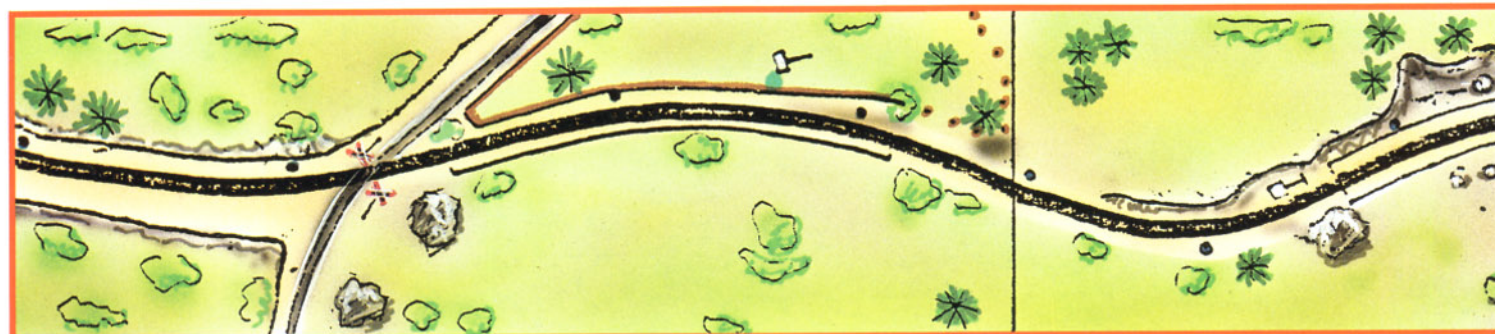


**Bild 8:** Nachdem auf Aluminium-Maschendraht eine Schicht Papiermaché aufgetragen wurde, folgte eine Schicht Modellgips. Mit einem Stechbeitel wurde dann die Felsstruktur herausgearbeitet.

**Bild 9:** Ein Schweizer Original wie dieser Vierbeiner darf natürlich nicht fehlen – auch wenn er auf diesem Foto ohne sein berühmtes Halsband nebst Minifläßchen dahintrottet.



Diese Bedingungen konnten am besten mit einer Schmalspuranlage in Modulbauweise erfüllt werden. Für die einzelnen Teilstücke wurde eine Einheitsgröße von 120 x 40 cm festgelegt. Diese handlichen Elemente ermöglichen eine platzsparende Aufbewahrung durch Übereinanderstapeln, leichten Transport und einfache Montage. Zusammengebaut ergeben sie eine "An-der-Wand-lang-Anlage" mit den bekannten Vorteilen: lange Fahrstrecken und eine gewisse Großflächigkeit bei doch recht begrenztem Raum. Zudem kann die Anlage durch neue Module jederzeit erweitert werden. Ein Betrieb ist ebenfalls möglich, wenn an beiden Enden Kehrschleifenstücke (ggf. auch ohne Geländegestaltung) angesetzt werden und





**Bild 11:** Mit viel bastlerischem Geschick fertigte der Erbauer seine Kunstbauten an.

dadurch die berühmte "Hundeknochenanlage" entsteht.

Der bauwütige Hans Härle hat inzwischen die Module vier bis sechs in Angriff genommen. Neben den drei auf diesen Seiten gezeigten Streckenabschnitten wurden ein kleiner Bahnhof – bestehend aus zwei Teilstücken – sowie ein Modul mit einer Gitterbrücke in Angriff genommen. Motive von der Rhätischen Bahn dienten als Vorbilder. Maßgebend hierfür war die ungemein reizvolle Streckenführung und das große Angebot an hervorragenden Modellen. Ziel war es jedoch nicht, einzelne Abschnitte der RhB exakt nachzubilden. Vielmehr sollte mit dem Modell das Typische dieser Schweizer Bahn eingefangen werden.

Die einzelnen Module wurden auf einem Rahmen aus Kiefernholzleisten (10 x 50 mm) aufgebaut. Seitenteile und Gleisunterbau bestehen aus 10 mm dicken Sperrholzplatten, die Verkleidungen aus dem gleichen Material in einer Stärke von 6 mm. Die Rahmenbauweise ermöglicht eine äußerst flexible Geländegestaltung; tiefe Taleinschnitte sind ebenso möglich wie steil aufragende Felsen. Die einzelnen Module werden durch stabile Maschinenschrauben zusammengehalten; die Teilstücke sind vollständig verkabelt. Die elektrische Verbindung untereinander und zum selbstgebauten Steuerpult erfolgt über Steckverbindungen. Alle Teile wurden bewußt so geplant und gebaut, daß sie ohne großen Aufwand neuen Gegebenheiten angepaßt werden können.

Die Geländegestaltung erfolgte mit Aluminium-Maschendraht, auf den eine Schicht Papiermaché aufgetragen wurde. Die Felsen arbeitete unser Leser mit einem Stechbeitel aus Gips heraus. Die Vegetation entstand

**Bild 10:** Skizze der von Hans Härle gebauten Module.  
Zeichnung: H. Härle



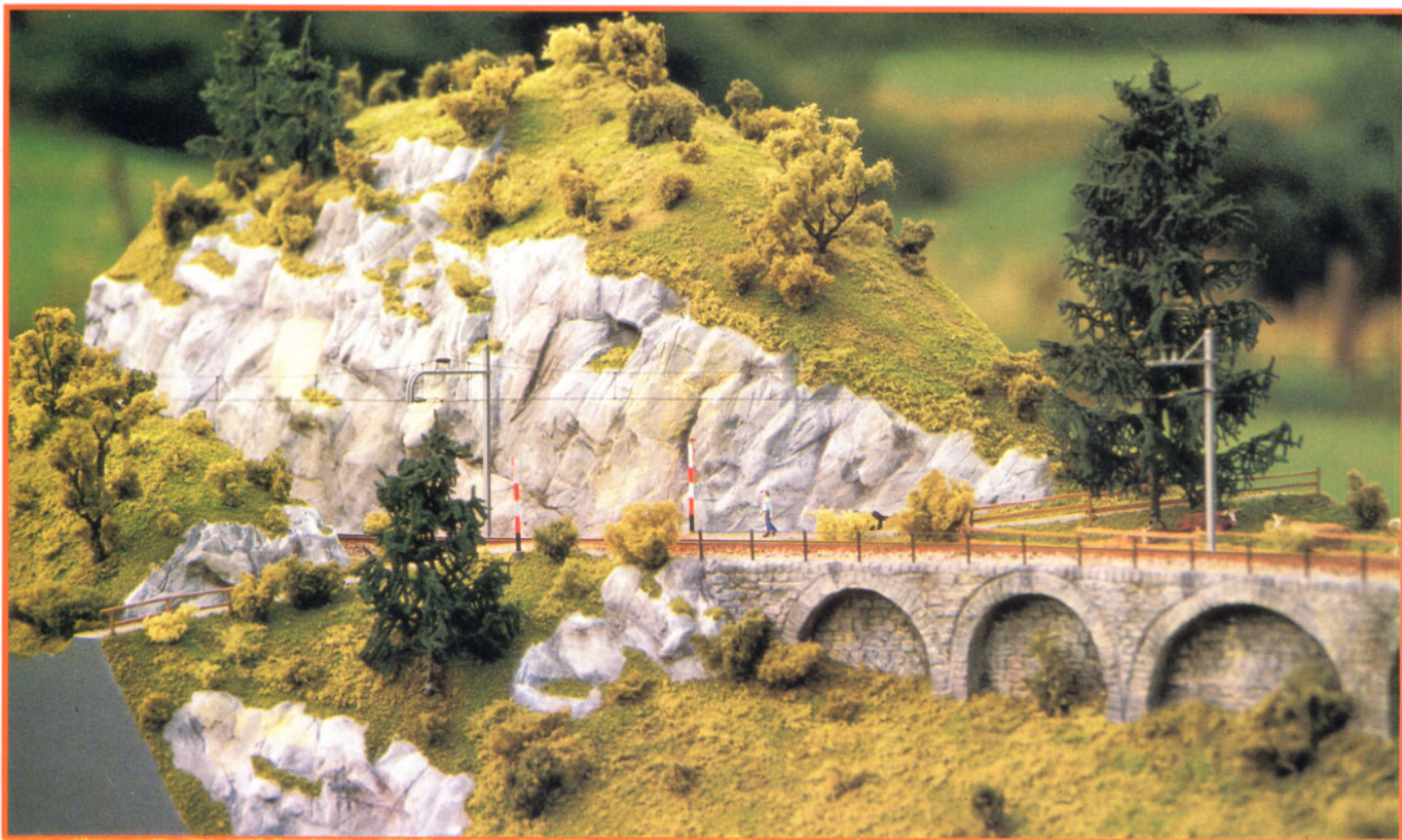


Bild 12: Zum Begrünen wurden Produkte von Heki, Aosa und Woodland Scenics verwendet. Das Geländer am Lehnviadukt entstand aus Messingprofilen und feinem Draht.

aus handelsüblichem "Grünzeug" diverser Hersteller; es fanden Streumaterialien von Heki, Aosa und Woodland Scenics Verwendung. Die wenigen Fichten sind dem Sortiment von Silhouette entnommen, die übrigen Bäume und Büsche sind "Eigenzüchtungen", die mit Beflockungsmaterial der Firmen Woodland Scenics und Silhouette begrünt wurden. Gekonnt verlegt wurde das mit Recht beliebte Code-70-Gleis von der Hobby-Ecke Schuhmacher, das wiederum in Woodland-Schotter eingebettet ist. Finger-

spitzengefühl war bei der Errichtung der Fahrleitungsanlage notwendig. Sie wurde – unter Verwendung von Schullern- und Ferro-Suisse-Teilen – eigenhändig zusammengebastelt. Einige verstreute "Preiserlinge" (Klettermaxen und Wandervögel) vervollständigen die Szenerie.

Ein paar anerkennende Worte verdient der Erbauer schließlich noch für seine Kunstbauten. Alle Tunnelleinfahrten und Brücken bestehen aus dünnem Sperrholz, auf das eine Schicht Moltofill aufgetragen wurde.

Nach dem Trocken konnte dann die Steinstruktur eingerichtet werden. Die noch vorhandene Vollmer-Brücke wird demnächst durch eine Eigenkonstruktion ersetzt. Während die Geländer aus Messingprofilen und Drähten zusammengelötet wurden, entstand der Weidezaun aus dünnen Holzleistchen. Anlässlich des Fototermins belebte die Ge 4/4 II 621 "Felsberg" samt angehängtem Regionalzug die gelungene Modulkombination.

**Thomas Hilge/Hans Härle**

Bild 14: Der Gesamteindruck der Module ist auch aus dieser Perspektive vorzüglich.

Alle Fotos: H. Härle

Bild 13: Sagt man unter Modellbahnern RhB meint man Bemo. Völlig zu Recht, denn die maßstäblichen Fahrzeuge dieses Herstellers wissen zu gefallen.







Bild 1: Großes Aufsehen erregt der Rollout der ersten aufgearbeiteten Berliner S-Bahn, der hier in der Baugröße II auf einem kleinen Diorama nachgestellt ist.

# Nichts für Nietenzähler





**Bild 3:** Hauptsächlich Acrylplexiglas wurde beim Bau dieses Triebzuges im Maßstab 1:22,5 verwendet. Der findige Bastler erhielt diesen Werkstoff – es handelte sich dabei um Reststücke – gratis von einer Schilderfirma. Die Nietensreihen bestehen aus insgesamt 6000 Rundkopfnägeln.

## Berliner S-Bahn im Maßstab 1:22,5

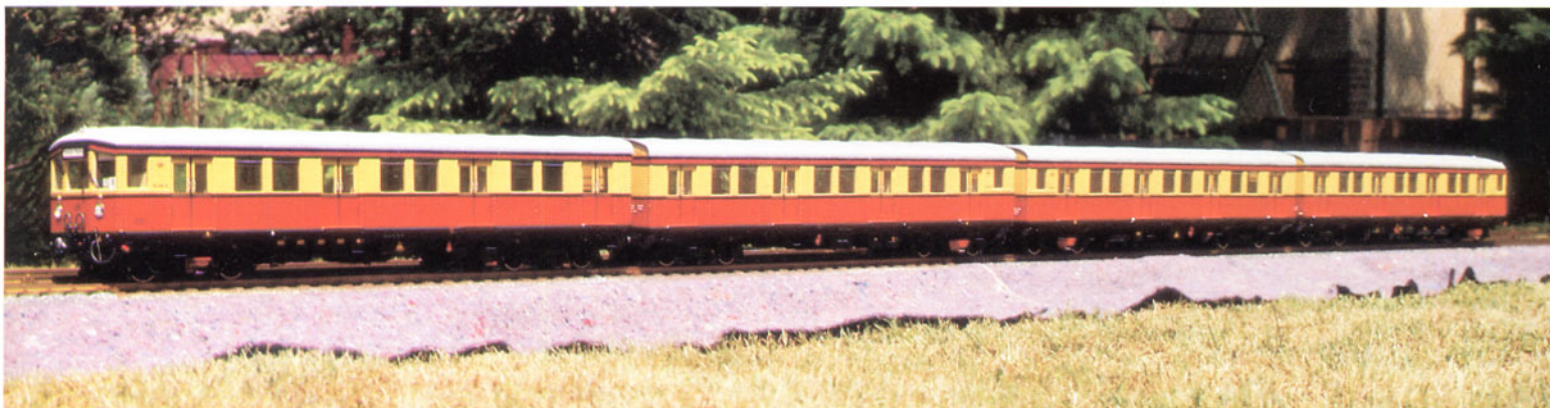
Die "Leidensgeschichte" von Bernd Krüger begann, als er vor einigen Jahren an einem "Tag der offenen Tür" in der Berliner "Waggon Union" die ersten renovierten Fahrzeuge der alten S-Bahn in ihrem neuen Glanz besichtigte. Es handelte sich um Wagen der Baureihe 275 (ex ET 165), die teilweise schon mehr als 60 Jahre "auf dem Buckel" hatten. Die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) hatten sie am 9. Januar 1984 von der Deutschen Reichsbahn übernommen, um damit den S-Bahn-Betrieb im Westteil der Stadt in eigener Regie durchzuführen. "Nie hätte ich vermutet", gesteht Bernd Krüger heute, "daß mir die Stadtbahn, die lange Zeit verkommen und ramponiert war, einmal so gut gefallen würde. Auch an einen Nachbau im Modell hätte ich nicht im Traum gedacht."

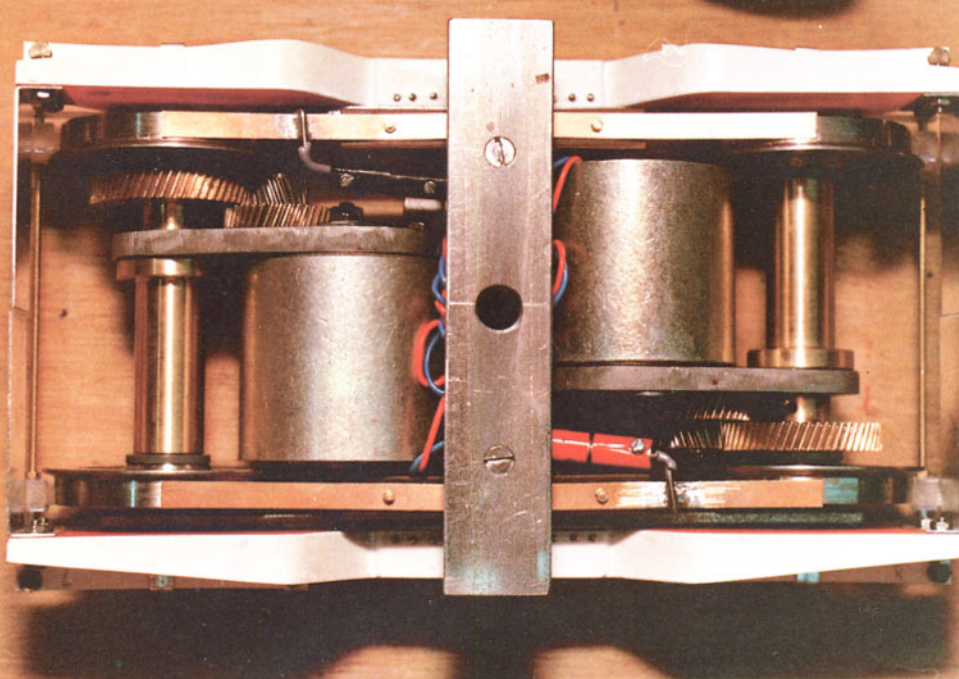


**Bild 4:** Auch "Detailforscher" kommen auf ihre Kosten. Bevor das Prachtexemplar endlich auf den Gleisen stand, war bereits manches mühsam gefertigte Teil im Mülleimer gelandet.

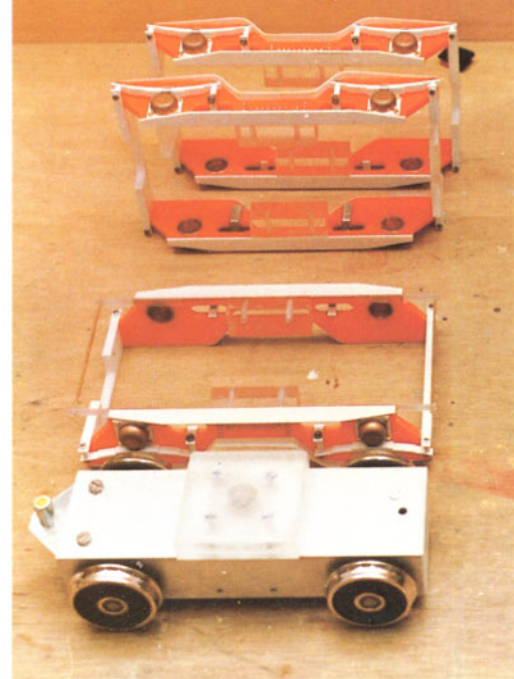
**Bild 2:** Ein mächtiger Tieflader bringt den auf Hochglanz polierten Triebwagen zu seinem Einsatzgebiet.

**Bild 5:** Der Berliner S-Bahn-Zug in voller Länge. Das vierteilige Modell entstand in knapp zweijähriger Bauzeit.





**Bild 6:** Erst nach der Fertigstellung entschloß sich der Erbauer zur Motorisierung seines Fahrzeugs. Ein Spezialantrieb sorgt für realistische Geschwindigkeiten.

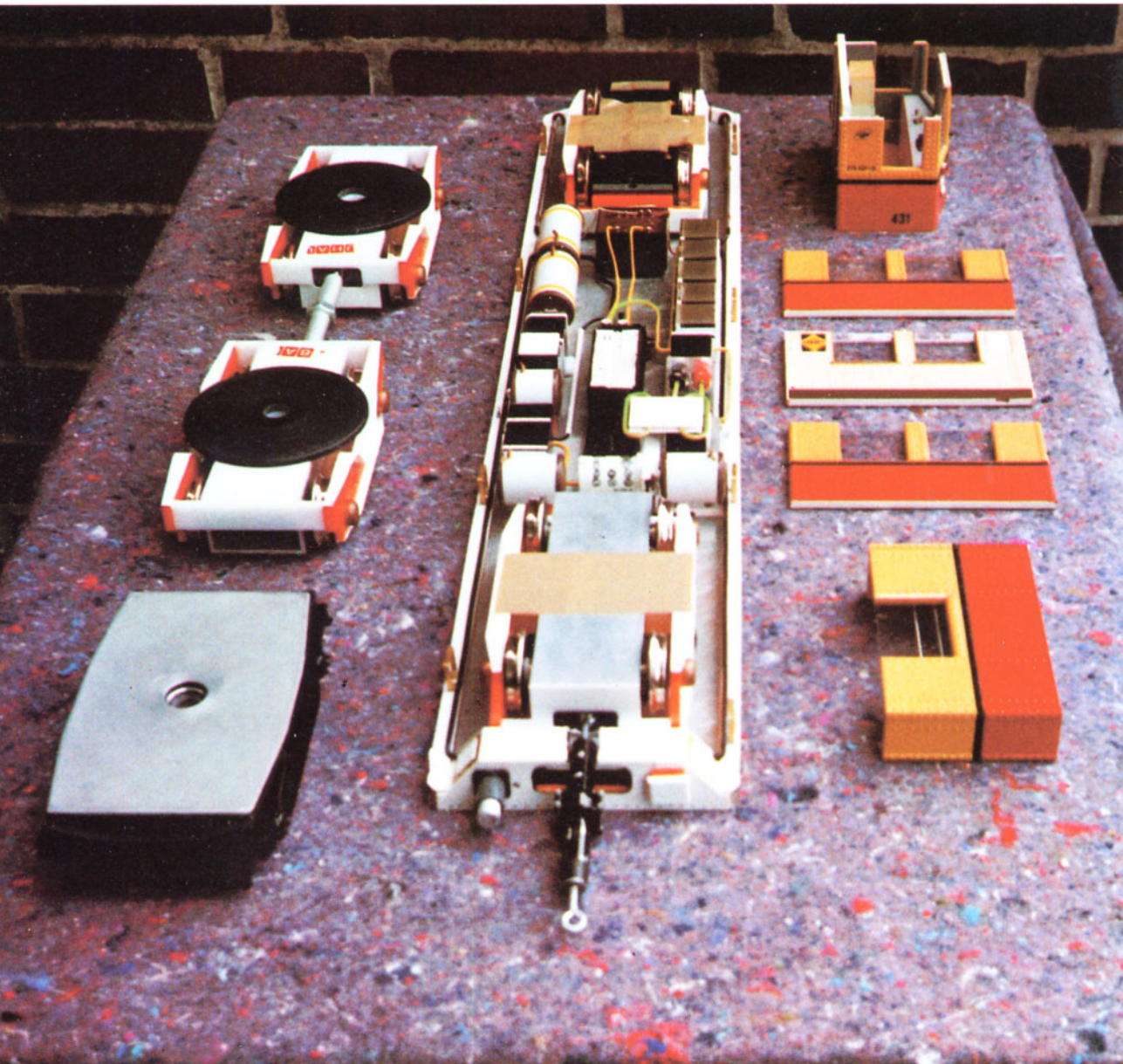


**Bild 7:** "Werdegang" der Drehgestelle. Lediglich Räder und Achsen stammen aus dem Fachhandel. Bei der zeitrauben-

Auf diese Idee kam er erst, als er etwas später im Schaufenster eines Fachhändlers das hervorragende Magnus-Gleis in der Baugröße II entdeckte. "Von diesem Moment an war es um mich geschehen; da mußte unbedingt ein S-Bahn-Modell drauf". Aus der Spurweite von 64 mm ergab sich automatisch der Maßstab von 1:22,5.

Der nun folgende Bau der S-Bahn war allerdings nicht Bernd Krügers Einstieg ins Modellbahnhobby. Schon im Laufe der vorausgegangenen 25 Jahre waren mehrere Modellbahnanlagen entstanden, die jedoch stets als Staubfänger ein eher trauriges Dasein fristen mußten, bevor sie schließlich verkauft wurden. Die Liebe zum großen Maß-

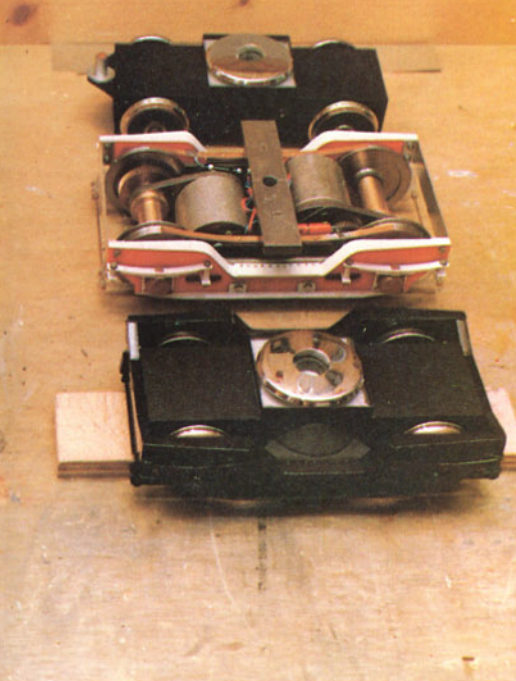
stab resultierte letztlich aus einer "Schlafensperiode", in der Bernd Krüger Automobile im Eigenbau herstellte. Schon bald traten dann die ersten "Suchtsymptome" auf, wie der Erbauer zu berichten weiß: "Es passieren die merkwürdigsten Sachen. Man vernachlässigt die Familie, bastelt bis in die Nacht, Verpflichtungen treten in den Hinter-



**Bild 9:** Die einzelnen Baugruppen vor der Montage.

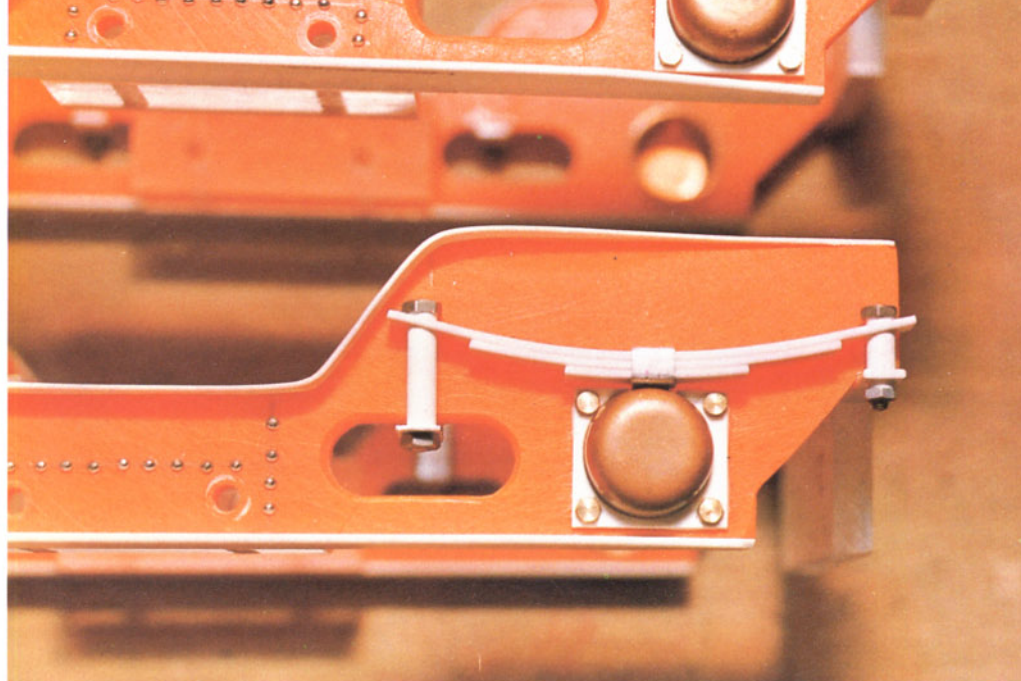
**Bild 10:** Nach dem Einsetzen der Bodenplatte, die aus mit Aluminium beschichtetem Acrylplexiglas besteht, kann mit dem Einbau der bereits fertiggestellten Wandteile begonnen werden.

**Bild 11:** Führerstand und Rückwand sind schon montiert; die einzelnen Seitenteile liegen zum Einbau bereit.



den Suche nach Industrieteilen traf der Erbauer auf Gleichgesinnte.

grund. Alles dreht sich nur noch um den Modellbau.“ Betrachtet man die Fotos von dem fertigen 1:22,5-Modell, so kann man sich nur sehr vage vorstellen, wie es auf dem Basteltisch von Bernd Krüger zugegangen ist. “Man muß aber kein großer Künstler sein, um ein gutes Modell zustande zu bringen“, betont

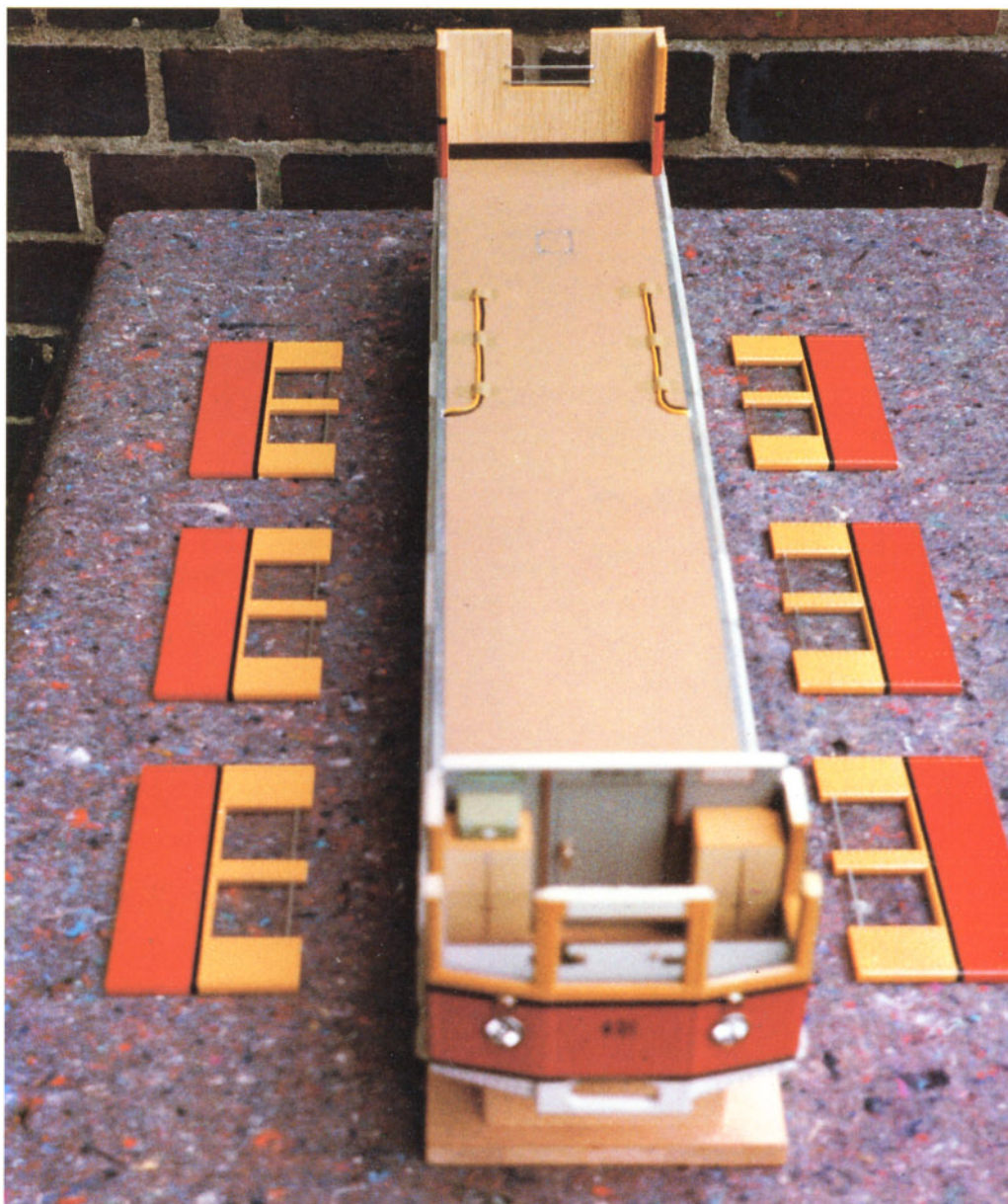
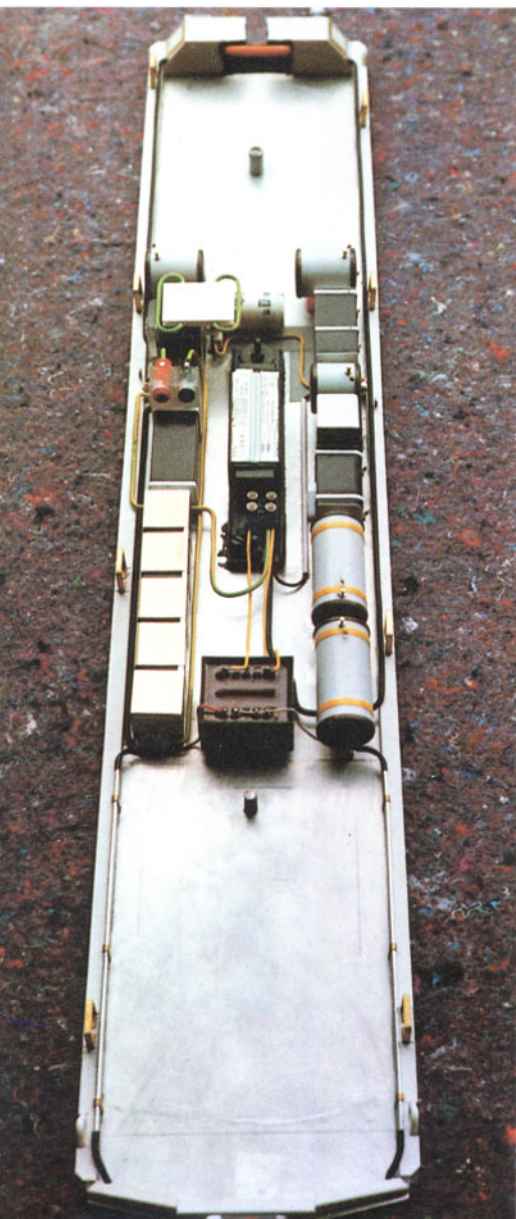


**Bild 8:** Präzisionsarbeit in Nahaufnahme: Die Drehgestelle wurden aus Aluminium-Vierkantprofilen gefertigt, die Blenden bestehen aus 5 mm starkem Acrylglas.

der Erbauer. Lediglich ein “Haufen Geduld“ und etwas Materialgefühl seien erforderlich. Eine Reihe von Teilen wurde dann auch aus einfachen, in jedem Haushalt vorkommenden Artikeln hergestellt. Beispielsweise wanderten Büchsendeckel, Zahnstocher, Holzdübel, Verschlüsse von Kosmetikflaschen, Gürtelschnallen und Elektrokabel-

reste in die Bastelkiste. Weniger alltägliche Dinge ließen sich leicht im Baumarkt beschaffen, und das wichtigste Material, Acrylplexiglas, bezog Bernd Krüger als kostenlosen Restposten von einer Schilderfirma.

Das größte Problem beim Nachbau war die Imitation der Nietreihen, die den eigent-





**Bild 12:** Frontansicht des lackierten und beschrifteten Triebzuges. Die Beschriftung entstand aus Abreibebuchstaben in diversen Größen und Farben.

lichen Reiz der alten S-Bahn ausmachen. Nach einigen Versuchen fiel die Wahl auf verkürzte 0,8-mm-Rundkopfnägel, von denen jetzt insgesamt 6000 Stück das fertige Modell zieren. Gegen diese nervenraubende Geduldsarbeit war der Rest schon fast eine Kleinigkeit, obwohl "manches mühevoll er-

baute Teil in den Mülleimer flog". Wen wundert's? Lediglich die Räder und Achsen sowie der Antrieb und wenige Zubehörteile stammen aus dem Fachhandel, der Rest entstand in der heimischen Werkstatt. In Stichworten: Boden und Decke bestehen aus dem bereits erwähnten Acrylplexiglas,

die Seitenwände aus Polystyrolplatten unterschiedlicher Stärke. Das Dach wurde aus dünnen Holzleisten und 0,3 mm starkem Alublech nachgeformt.

Eine Selbstverständlichkeit ist bei einem Modell dieses Maßstabs die komplette Inneneinrichtung. Sämtliche Innenwände, die

**Bild 13:** Vorbild oder Modell? Bei der korrekten Numerierung und Beschilderung sowie bei der Ausrüstung mit Aggregaten und Kupplungen gab ein ehemaliger Meister von der Berliner S-Bahn wichtige Tipps.



**Bild 14:** Die perfekte, mit der Spritzpistole aufgebraachte Lackierung erweist sich auch bei genauerer Betrachtung als makellos. Beachtenswertes Detail: Das Emblem der Berliner Verkehrsbetriebe neben den Einstiegs-türen.





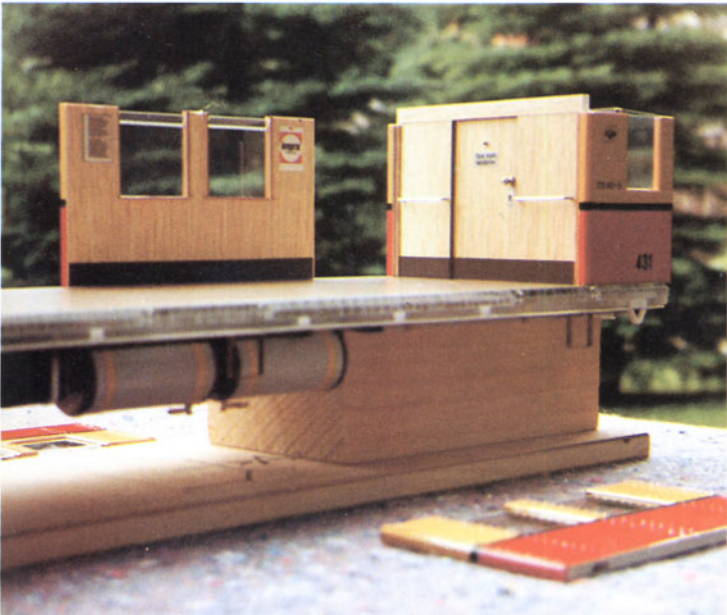
**Bild 15:** Selbst die Beleuchtung wurde nicht vergessen. Die Frontscheinwerfer stammen von Brawa, die Rücklichter aus dem Schiffsmodellbau.

**Bild 16:** Die Innenbeleuchtung erfolgt mit kleinen Leuchtstoffröhren (13 W), die im flachen Dach untergebracht werden konnten. Dieses besteht aus 0,3-mm-Alublech, das auf entsprechend geformte Holzspanen geklebt wurde.

Decke und der Boden erhielten mit Selbstklebefolie eine "Holzverkleidung"; die Fenster bestehen aus einer klaren Plastikfolie in 1 mm Stärke. Filigranarbeit bedeutete die Herstellung der Sitzbänke. Passend zurechtgebogenes Alublech (0,3 mm) wurde mit "Holzfolie" bezogen, zu Latten "getrimmt" und auf 2-mm-Buchenholzbeine gesetzt. Ein zusätzlicher Gag: Die typischen Rundheizkörper unter den Bänken sind nicht vergessen worden; sie wurden aus Holzdübeln (8 mm) hergestellt.

Nach knapp zweijähriger Bauzeit war das vierteilige Prachtmodell schließlich fertiggestellt. Zuletzt erhielt das Modell noch das erforderliche "Farbfinish" mit der Spritzpistole. Dann wurden nur noch die Scheinwerfer (Brawa-Strahler Art.-Nr. 5370) und Rücklichter aus dem Schiffsmodellbau in die vorbereiteten Öffnungen montiert. Die korrekte Beschriftung, zu der ein früherer S-Bahn-Mitarbeiter hilfreiche Tips gab, entstand aus Abreibebuchstaben in diversen Größen und Farben.

**Bild 17:** Einfach, aber wirkungsvoll: Die "Holzverkleidung" aller Innenwände besteht aus simpler Selbstklebefolie.



Inzwischen ist Bernd Krüger nicht mehr "Einzelkämpfer" in Sachen Modellbau im Maßstab 1:22,5. Auf der Suche nach Gleichgesinnten trat er einem Verein bei. "Dort wurde ich noch schlauer gemacht. Ursprünglich wollte ich den Zug gar nicht betreiben; das sollte sich jetzt schnell ändern". Mit viel Mühe wurden noch Spezialantriebe

unter die flachen Triebwagen "gezwängt", "und siehe da, jetzt fährt er sogar im richtigen Tempo". Kein Wunder also, daß das Modell auf dem Jahrestreffen der Vereinsmitglieder neugierige Blicke auf sich zog, als es auf der vereinseigenen Modulanlage seinen ersten großen Betriebseinsatz hatte.

**Thomas Hilge**

**Bild 18:** Die Inneneinrichtung verrät die Hand des einfallreichen Bastlers. Die Sitzbänke wurden aus Alublech geformt und mit Klebefolie bezogen, Holzdübel imitieren die Rundheizkörper.

**Alle Fotos: B. Krüger**





**Bild 1:** Rocos VT 11.5 auf Leerfahrt eilt im ersten Licht der aufgehenden Sonne seinem Ziel entgegen und überquert gerade das kleine Flößchen "Alu".

**Bild 2:** Nicht ganz stillsteht: Der "Blaue Enzian" auf seiner Fahrt durch das Voralpenland. Geschick gestaltet wurden Bahn- und Straßentrasse sowie die Geländeabsenkung zum Fluß hin.





Bild 3: Im Laufe des Vormittags belebt sich die Szenerie. Die ersten Urlauber haben sich zu einer zünftigen Brotzeit im Biergarten des "Huberwirts" eingefunden.

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

50

# Zwischen Ganslweg und Beislwiese

Bild 4: Am späten Vormittag startet der VT 11.5 mit heimkehrenden Feriengästen gen Norden. Gut gelungen ist der Übergang zur Hintergrundkulisse.





**Bild 5:** Noch im ersten Morgenlicht liegt die Straßenunterführung. Einige Frühaufsteher sind bereits auf den Beinen.

**D**er Titel verrät bereits, wo uns dieser Beitrag hinführt: nach Oberbayern, genauer gesagt, ins malerische Chiemgau. Hier, in Grassau, ist ein wahrer Einzelkämpfer in Sachen Modellbahn-Anlagenbau beheimatet. Alois Hirsch und seine gigantischen Bauprojekte waren schon häufiger

ein Thema für das Eisenbahn-Journal. Erinnern wir uns beispielsweise an seine "Anlage der Superlative", der wir in der Modellbahn-Ausgabe 10/1986 einen ausführlichen Beitrag gewidmet haben: Auf 20 m Länge und 1,90 m Breite wurde binnen drei Jahren das erste Teilstück einer Großanlage errich-

tet, die später einmal eine Gesamtlänge von 60 m haben soll. Auch die Startnummer 1 in unserem Modellbau-Wettbewerb war mit einem Projekt des umtriebigen Bayern belegt. Anhand einer Modulanlage in der Baugröße Z sollten auf 5,40 x 0,30 m das praktisch Machbare und die Proportionen für ein

**Bild 6:** Vom Steinbruch und der Papiermühle, wo einige Güterwagen "eingesammelt" wurden, kommt gerade die Köf samt Anhängelast.





**Bild 7:** Mehrmals täglich pendelt die Kleinlok zwischen dem "Industriegebiet" und dem nahen Bahnhof.

späteres H0-Modell überprüft werden. Ein "Z-Modul zu Testzwecken" ist allemal ein interessanter Tip für "bauwütige" H0-Bahner. Solch grandiose Bauvorhaben können natürlich nur von einem "Full-Time-Modellbahner" realisiert werden. Alois Hirsch hat sich den Traum vieler Eisenbahnfans verwirklicht, nämlich sein ursprüngliches Hobby zum Beruf gemacht. Deshalb sind seine fertiggestellten Werke auch allen Interessenten zugänglich. Gegen einen kleinen Obolus können Besucher die bislang verwirklichten Modellbahn-Großprojekte besichtigen. Voranmeldung ist allerdings empfehlenswert (Alois Hirsch, Bahnhofstr. 110, 8217 Grasau).

Auch mit dem hier gezeigten Modul ist es dem Anlagen-Bauherrn erneut gelungen,

Natur, Kunstbauten und natürlich die Eisenbahn meisterlich ins Modell umzusetzen. Zwischen Ganslweg und Beislwiese geht es eher ruhig und beschaulich zu. Eindrücke seiner oberbayerischen Heimat verarbeitete Alois Hirsch bei der Gestaltung seines Modellgeländes. Dennoch ließ er sich nicht etwa durch majestätische Gebirgsmassive inspirieren. Wenn in der hügeligen Voralpenlandschaft Straßen und Wege, Flüsse und Bäche mit dem Schienenstrang zusammen treffen, wird's nach Ansicht des Erbauers erst richtig interessant. Nichts Spektakuläres diente als Vorbild. Im Gegenteil, "Landschaft, wie sie der aufmerksame Naturfreund und Modellbahner bei Spaziergängen beobachten kann, versuche ich im Modell nachzuvollziehen".

Stütz- und Flügelmauern, Verbauungen, Tunnelportale und Brücken machen den Reiz der von einer Bahnstrecke durchzogenen Hügellandschaft aus. Gemauerte Wassergräben ziehen sich neben dem Gleis über viele Kilometer an Hängen entlang. Oft ist nicht der gewohnte Gleiskörper zu erkennen, sondern die Trasse mußte einem Berghang "abgetrotzt" werden. Diverse Mauern mußten gezogen und mit Geröll aufgefüllt werden, um ein Abrutschen des Hanges zu verhindern und ein Verlegen des Gleises zu ermöglichen.

All diese Erkenntnisse und Beobachtungen berücksichtigte Alois Hirsch bei der Fertigstellung seiner großflächigen Anlagenteile. Sein neuestes Modul, das wir auf diesen Seiten vorstellen, zeigt ein hügeliges Gelän-

**Bild 8:** Dem lokalen Transportunternehmer Kraus "pressiert's sakrisch". Trotzdem muß er in seinem schon etwas klapprigen Daimler warten, bis der Güterzug vorbei ist.





Bild 9: Endlich geschafft, der Zug ist durch. Zu beachten ist die Gestaltung von Bahndamm und Wassergraben.

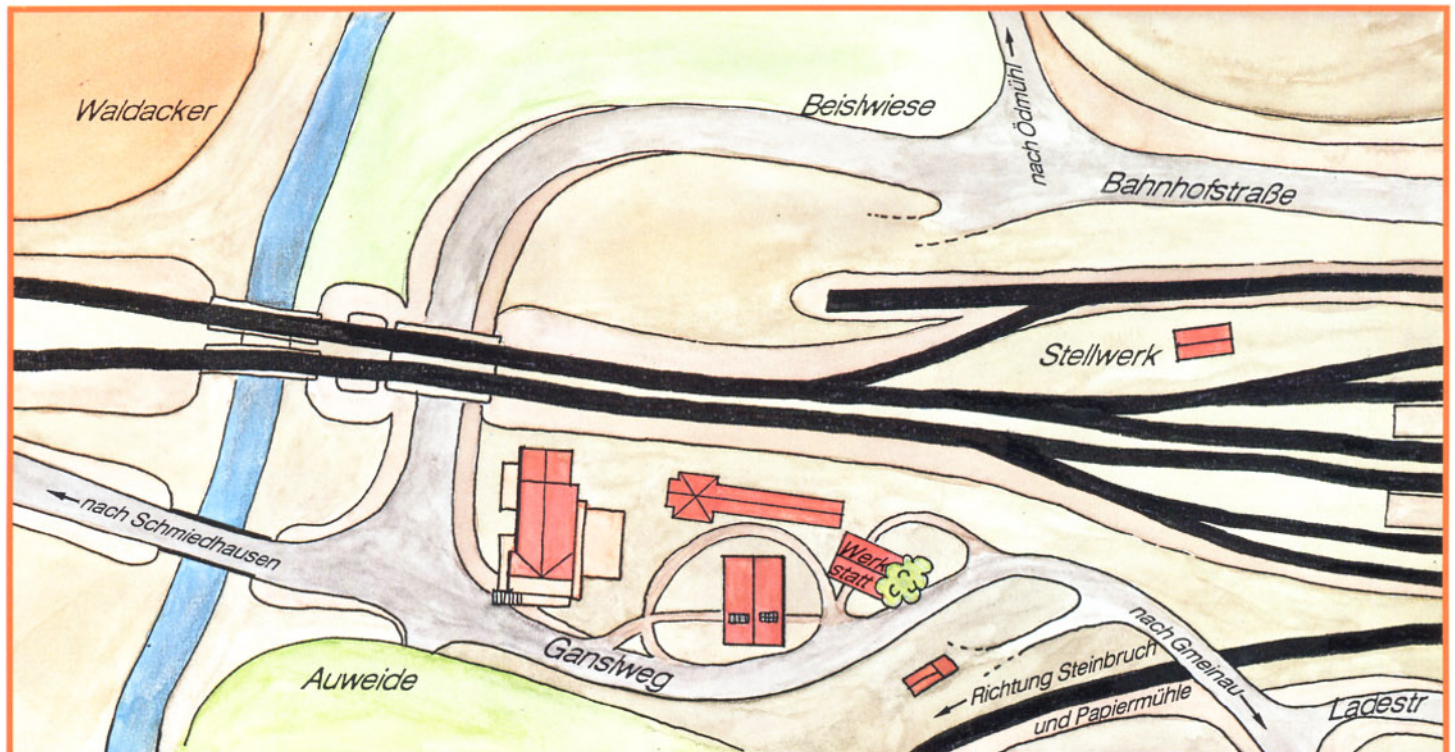
de, in das eine zweigleisige Bahnlinie eingebettet ist. Diese und die parallel verlaufende Straße überqueren über interessante Brückenbauten den Fluß. Eine Straßenunterfö-

hrung nahe des Bahnhofs stellt einen weite- ren Blickfang dar. Nicht vergessen werden darf natürlich ein beliebtes Ausflugsziel, der "Huberwirt", der zwischen Flußbrücke und

Unterföhrung einige Stufen über dem Stra- Benniveau liegt.

**Thomas Hilge**

Bild 10: Diese unmaßstäbliche Skizze kann als Orientierungshilfe für das "Leben" zwischen Ganslweg und Beislwiese dienen.





**Bild 11:** Auch der Tiefenthaler Georg ("Flying Schorschi"), seines Zeichens Jungfarmer und weithin bekannter Rustikal-Yuppie, ist mit seinem schnittigen Jaguar schon auf der Staatsstraße dritter Ordnung unterwegs.

**Bild 12:** Der Fahrer der Spedition Kraus hat seinen Chef im vorbeifahrenden Mercedes entdeckt und winkt ihm zu, da es noch Wichtiges zu besprechen gibt.





**Bild 13:** Wechselspiel von Licht und Schatten. Am frühen Morgen oder am späten Nachmittag können solche stimmungsvollen Szenen auf die Platte gebannt werden.



**Bild 16:** Der Fuhrunternehmer Kraus hält mit quietschenden Bremsen bei seinem Lastwagen, um dem Fahrer eine



**Bild 14:** Verschlafene Atmosphäre nahe des Bahndamms. Der letzte Wagen eines vorbeifahrenden Güterzuges ist noch zu erkennen.

**Bild 15:** Die Vegetationsfarben sind sorgfältig aufeinander abgestimmt. Die straff gespannten Stromleitungen wurden sauber verlegt.



**Bild 17:** Einige Worte werden zwischen Chef und Fahrer gewechselt. Zu beachten sind die halb geöffneten Türen der Fahrzeuge. Der Trick: Beide Modelle gibt es in doppelter Ausführung. ▲





wichtige Mitteilung zu machen.



Bild 19: Sehnsüchtiger Blick in den Biergarten des "Huberwirts" – die Zeit reicht nicht für eine Maß.



▼ Bild 18: Ein neuer, lukrativer Auftrag konnte anscheinend an Land gezogen werden. Der Fahrer kann seinen Lkw wieder besteigen.



Bild 20: Neidisch könnte man auf die Urlauber werden, die sich unter schattenspendenden Bäumen das kühle Naß schmecken lassen.

Bild 21: Gebäude, Vegetation und Geländeform sind sorgfältig aufeinander abgestimmt. Alle Fotos und Skizze: A. Hirsch





Bild 1: Das fertige Prachtexemplar eines 75-Ft-Snorkel in der Baugröße H0 kann auf allen Anlagen nach US-Vorbildern zur Brandbekämpfung eingesetzt werden. Die erforderlichen Arbeiten beim Bau verlangen allerdings einige Fingerfertigkeit.

## Wasser marsch! »Fire Truck« im Eigenbau

Modellbahner, die sich an Anlagen oder Dioramen nach amerikanischen Vorbildern heranwagen, werden von der Zubehörindustrie nicht gerade verwöhnt. Spezielle Wünsche können entweder überhaupt nicht oder nur zu "gesalzenen" Preisen erfüllt werden. Vor allem die wachsende Gemeinde der "Blaulichtfans" wird kaum auf ihre Kosten kommen, denn Modelle der ausgefallenen amerikanischen "Fire Trucks" sind kaum zu bekommen. Insider werden freilich auf die Metallbausätze amerikanischer Hersteller wie Alloy Forms oder Lee Town verweisen. Der Haken dabei ist allerdings der Preis. Beim US-Versandspezialisten Walthers kostet beispielsweise ein Ford LS Pumper von Alloy Forms 26,95 Dollar. Bis man allerdings diesen zweifellos vortrefflichen Metallbausatz in den Händen hat, sind mit Verpackung, Transport, Zoll und Mehrwertsteuer knapp 100 DM zu berappen. Das ist ein beachtlicher Betrag, zumal noch Farben, Klebstoff und eine Menge Arbeitszeit zu investieren sind, um ein fertiges Automodell zu erhalten.

Glücklicherweise gibt es aber noch eine andere Möglichkeit: Man baut das Fahrzeug

selbst. Das auf diesen Seiten vorgestellte Modell eines US-Feuerwehreinsatzwagens schuf ein DDR-Modellbauer vollständig im Eigenbau. Um diesen perfekten 75-Ft-Snorkel im Maßstab 1:87 nachzubilden, war ein beträchtlicher Einsatz erforderlich. Das typisch amerikanische Fahrzeug entstand im wesentlichen aus dem Preiser-Bausatz Art.-Nr. 1196 (Mercedes-Benz LA 1924 mit Gelenkbühne), dem Fahrerhaus und zwei Fahrgestellen des Skoda Liaz 706 vom DDR-Hersteller Prefo sowie einigen weiteren Zurrteilen.

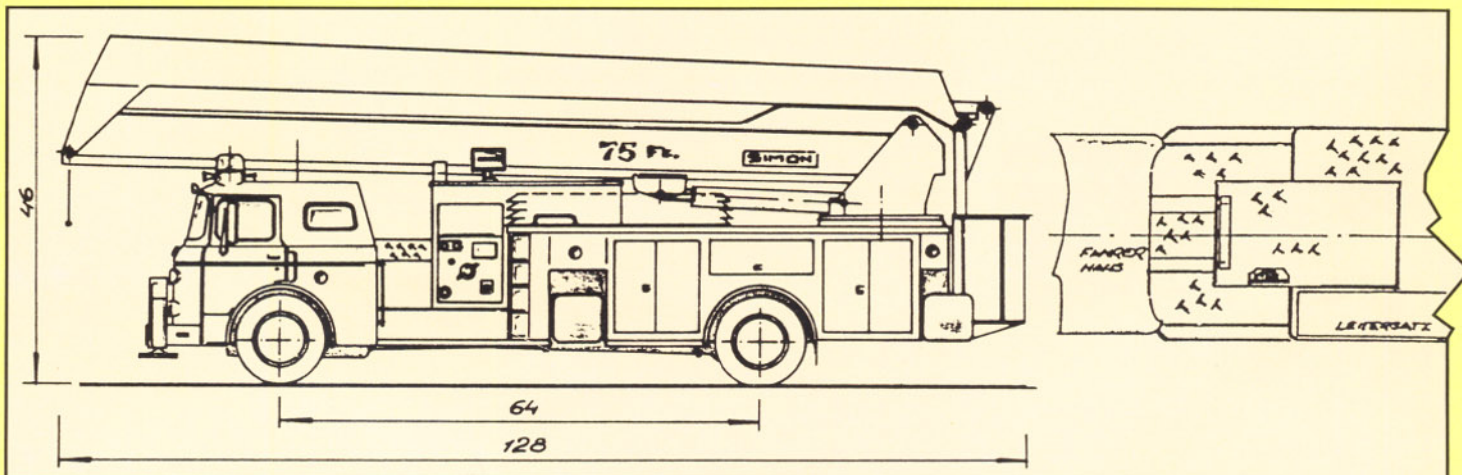
Der Bau geht in mehreren Stufen vor sich und beginnt mit der Herstellung des Fahrgestells. Nach dem Zerlegen der beiden Liaz-Modelle werden die Rahmen so zersägt, daß man daraus ein Fahrgestell mit einem Achsstand von 64 mm herstellen kann. Die Versteifung des Rahmens erreicht man aus einer 5 mm starken Plastikplatte. Danach wird die Kardanbaugruppe verlängert und eingepaßt. Räder, Rahmen und Kardan sind farblich nachzubehandeln; anschließend erfolgt die Montage. Im Fahrerhausbereich sind hinter den beiden Vorderplätzen zwei entgegen der Fahrtrichtung angeordnete

Einzelitze anzubringen, die leicht aus der zu entfernenden hinteren Sitzbank hergestellt werden können.

Zur Umgestaltung des "böhmischen" Fahrerhauses in eines der US-Feuerwehr ist etwas mehr Geduld und Zeit erforderlich; dennoch ist der Umbau relativ problemlos. Zuerst wird die Stoßstange sauber herausgesägt. Alle Frontkonturen sind abzuschleifen und der Kühlergrill zu verspachteln. Nach dem Sauberschleifen dieser Partien wird die Rückfront vorsichtig herausgesägt. Dabei ist zu beachten, daß im unteren Teil die hinteren Fahrerhausrundungen erhalten bleiben, da dieser Bereich – wie man auf der Zeichnung erkennen kann – leicht abgechrägt ist. Nun sind die hinteren Seitenfenster durch 3-mm-Plastikplatten zu verschließen, in die zuvor kleinere Fenster in passender Größe eingearbeitet wurden. Es folgt – wie gehabt – das Verspachteln und Sauberschleifen.

Ebenfalls aus Polystyrolplatten (3 mm) kann die mächtige Stoßstange hergestellt werden. Die beiden Abstützungen entstammen einem Roco-Bausatz mit zwei Hydraulikkränen (Art.-Nr. 1776). Die weitere Gestaltung

Bild 2: 1:87-Skizze des auffälligen amerikanischen Feuerwehrmodells. Wer es selber bauen will, muß sich zuerst einen Preiser-Bausatz (Art.-Nr. 1196) sowie zwei Modelle des Skoda Liaz 706 vom DDR-Hersteller Prefo beschaffen.



der Frontpartie erfolgte mit Verstärkungsplatten (0,5 mm), Scheinwerfern (Streifen aus 1-mm-Polystyrol), Sirene und Blinkleuchten (abgefeilte Rundumkennleuchten). Wie die Zurüstung des Fahrerhauses mit diesen Bauteilen sowie mit Griffen und Spiegeln erfolgt, ist eine Frage des persönlichen Geschmacks. Von den US-Feuerwehren wird in dieser Beziehung Vielfalt bewiesen; ein Vergleich mit Vorbildfotos ist also hilfreich. Bevor das Führerhaus auf dem Fahrgestell montiert wird, sind die Motorabdeckung und die Trittstufen aus 1-mm-Plastikplatten und Riffelblechimitation (Art-Nr. 1011 von Preiser) herzustellen. Zur Anpassung wird die Aufbaueinheit des Preiser-Bausatzes (Art-Nr. 1196) verwendet. Weiterhin ist der Pumpenaufbau – ebenfalls aus Plastikplatten und Riffelblechstreifen – zu bauen. Er muß exakt zwischen Motorabdeckung und Aufbau passen. Pumpenstände und Schlauchanschlüsse (Roco-Zubehör) werden ebenso nachgebildet wie der Aufnahmeträger des Mastes.

Nun kann der Aufbau mit dem Gelenkmast aus dem Preiser-Bausatz montiert werden. Die Kotflügel des Liaz-Modells werden hinten eingepaßt und die Heckseite verschlossen, wie es auf der Zeichnung zu erkennen ist. In bewährter Weise werden dann Rundumkennleuchten, die als rote und gelbe Blinklichter dienen, abgeschliffen und eingebettet. Abschließend sind noch einige Griffstangen aus 0,5 mm starkem Messingdraht zu montieren und ein Satz Aluleitern (Roco) auf der Fahrerseite des Aufbaus zu befestigen.

## Aufwendige Lackierung

Die Lackierung sollte in einzelnen Baugruppen erfolgen. Sind Fahrgestell, Motorabdeckung mit Trittunterbau und Fahrerhaus montiert und die Anpaßarbeiten für den Pumpenstand abgeschlossen, so kann der fertig zusammengebaute und lackierte Aufbau befestigt werden. Der Pumpenstand wird zuletzt eingesetzt.

Noch einige Worte zur Lackierung. Sie ist aufwendiger, als man aufgrund der Fotos vermuten dürfte. Die verwendeten Humbrol-Farben wurden mit einem Pinsel aufgetragen. Bei diesem auffälligen Fahrzeug fanden Rot, Schwarz, Silber und Mattgrau Verwendung. Die US-Vorbilder weisen sehr unterschiedliche Farbgebungen auf; auch gelbe, weiße, sogar lindgrüne und blaue Fahrzeuge sind im Einsatz. Darüber informiert man sich am besten anhand einiger Vorbildfotos und wählt die Lackierung nach eigenem Geschmack.

Nach dem Abschluß aller Lackierarbeiten werden Abziehbilder (Naßschiebebilder) aus verschiedenen Sortimenten (Preiser, Herpa, Roco und Walthers/USA) ausgewählt und angebracht. Die Schiebebilder weicht man am besten in destilliertem Wasser ein und plaziert sie dann am Modell. Daran schließt sich eine kurze Behandlung mit Solvaset an. Dieses Mittel macht die Abziehbilder weich und verhindert die Bildung von Luftblasen. Vorsicht ist allerdings geboten: Bei dieser Arbeit dürfen die Abziehbilder nicht berührt werden, da sie sonst zerstört werden könnten. Abschließend kann das Modell noch mit einer Schicht klaren Mattlacks überzogen werden. Nach dem Trocknen ist der 75-Ft-Snorkel einsatzbereit und kann dem "Fire Department" übergeben werden.

Michael Brückner/Christian Fricke

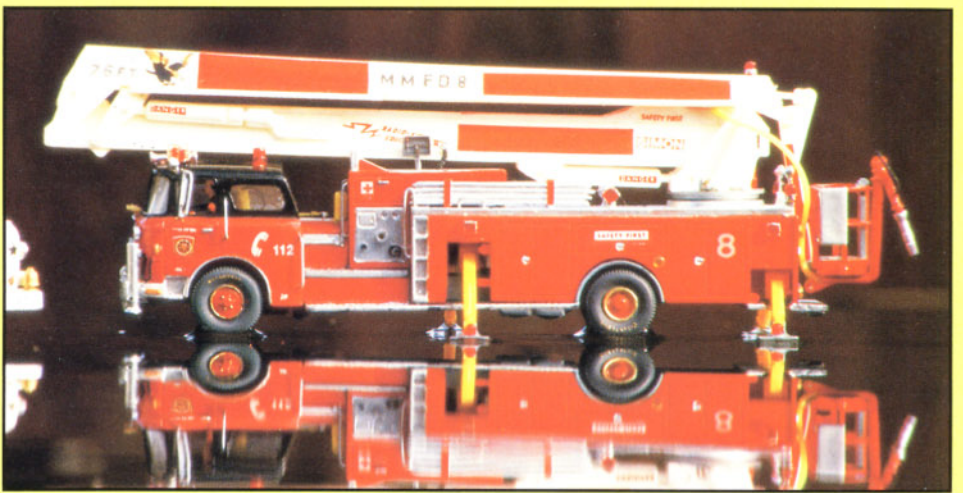


Bild 3: Über die korrekte Lackierung informiert man sich am besten anhand von Vorbildfotos. Die amerikanischen "Fire Trucks" weisen eine sehr unterschiedliche Farbgebung auf.



Bild 4: Voll beweglich ist der Gelenkmast, der dem erwähnten Preiser-Bausatz entnommen wurde. Der Pumpenaufbau muß aus Plastikplatten und Riffelblechstreifen selbst hergestellt werden.



Bild 5: Beim Anblick amerikanischer "Fire Trucks" schlägt das Herz der "Blaulichfans" höher. Wer auf solche Modelle nicht verzichten will, muß auf kostspielige Metallbausätze amerikanischer Herkunft zurückgreifen oder selbst tätig werden.

Bild 6: Eine Augenweide für alle "Brandmeister" ist diese kleine Fahrzeugparade der US-Feuerwehr.  
Alle Fotos und Skizze: Ch. Fricke





**Bild 1:** Mancher "Preußenfan" wird diese schicke Zuggarnitur von Fleischmann auf dem Gabentisch wiederfinden: die P 10 "Elberfeld" samt vier verschiedenen Schnellzugwagen. Foto: W. Kosak



**Bild 2:** Eine Meisterleistung in der Baugröße N ist das "Rheingold"-Wagenset von Arnold. Bedruckung und Beschriftung sind makellos ausgeführt. Foto: J. Giebelhausen

# ★ Schaufenster der Neuheiten ★

## Arnold

Auf das neueste Meisterwerk aus dem Hause des Nürnberger N-Herstellers haben wir schon in der letzten Journal-Ausgabe kurz hingewiesen. In der Tat zählt die "Rheingold"-Wagenset mit zum Feinsten, was in dieser Baugröße erhältlich ist. Schon beim Öffnen der Packung fällt die äußerst saubere Farbgebung und Bedruckung auf. Die Beschriftung ist absolut lupenrein ausgeführt, teilweise erhaben und mit Goldfarbe beschichtet. Die vorbildgerechte Inneneinrichtung – sogar die Tischlampchen erhielten verschiedenfarbige Lampenschirme – wird durch eine Innenbeleuchtung ins rechte Licht gesetzt. Die Fenster sind sauber eingesetzt und mit Griffimitationen versehen. Fazit: Eine hochwertige und etwas preisgünstigere Alternative zur entsprechenden Konkurrenzgarnitur von Hobbytrain.

**Thomas Hilge**

## Fleischmann

Rechtzeitig vor Weihnachten kam noch eine weitere Geschenkpackung nach KPEV-Vorbild in den Handel. Die Zuggarnitur "Preussens Gloria" ist einer zeitgenössischen preußischen Schnellzugkomposition nachempfunden. Enthalten ist die Dampflok P 10 "Elberfeld", je ein Pack- und Speisewagen sowie je ein Waggon 1./2./3. und 3. Klasse. Letztere sind auch einzeln erhältlich und eignen sich somit zur Verlängerung des Zuges. Alle Fahrzeuge sind mit einer Kurzkupplungsmechanik ausgestattet. Die Modelle wurden in einmaliger und begrenzter Auflage nur in diesem Jahr hergestellt.

**Thomas Hilge**

## Roco

Die Freunde Schweizer Bahnen können den Betrieb auf ihrer Anlage jetzt um einen interessanten

"Farbtupfer" bereichern. In aktueller roter SBB-Farbgebung präsentiert sich Rocos ehemalige V 200 nun auch als Am 4/4 18463. Die Schweizer Bundesbahnen erwarben vor kurzem einige Diesellokomotiven der Baureihe V 200, die jetzt im Bauzugdienst auf der Simplonstrecke eingesetzt werden. Das Roco-Modell wurde in allen Details vorbildgerecht abgeändert. Da sowohl Dachaufbauten als auch Front- und Seitenpartien erheblich vom Ausgangsmodell abweichen, war die Fertigung eines neuen Gehäuses unumgänglich.

**Thomas Hilge**

## Faller

Eine wahre Neuheitenflut schwappte vom Marktführer in Sachen Modellbahnzubehör in die Fachgeschäfte. In erster Linie ist hier das "car system" zu nennen, auf das wir demnächst noch ausführlicher eingehen werden. Das recht umfangreiche Sortiment an Empfangsgebäuden wird um zwei interessante Bauten erweitert. Während sich die Kleinstation "Blumenfeld" mit angebautem Güterschuppen vornehmlich für eine Platzierung an Nebenstrecken eignet, handelt es sich beim Bahnhof "Güglingen" um ein mittelgroßes Standard-Empfangsgebäude. Es verfügt ebenfalls über einen angebauten Güterschuppen sowie über eine überdachte Warthalle und ein separat stehendes Toilettenhäuschen. Das schicke Einfamilienhaus Wiesental ergänzt das Neuheitenpaket in der Baugröße H0.

Über 420 eingefärbte und glasklare Plastikteile enthält der Bausatz für den Stadtbahnhof "Karlsberg" im Maßstab 1:160. Mit seinen weißen Ziegelmäuren, den markanten Eckbauten und dem Mittelteil mit überdachtem Eingangsportal stellt das Empfangsgebäude einen Blickfang jeder N-Anlage dar. Gleichfalls neu in dieser Baugröße ist ein zweistöckiger moderner Lokschuppen für Elektro- und Diesellokomotiven.

**Thomas Hilge**

**Bild 3:** In attraktiver roter SBB-Farbgebung zeigt sich die Am 4/4 von Roco.

**Foto:** B. Ottersbach





**Bild 4:** Ein paßgenaues und detailreiches Bausatzmodell ist der Bahnhof "Maulbronn" von Vollmer in N.

Werkfoto Vollmer

**Bild 5 (rechts oben):** Die beiden Pflüge aus Neusilber-Ätzteilen wurden aus einem Bausatz von Pitter's Papp-Kisten gefertigt.

Foto: P. Hoeverler jr.

**Bild 6:** Bahnhof "Güglingen" mit angebautem Güterschuppen von Fallner in der Baugröße H0.

## Kibri

Der Wasserturm "Ottbergen", den der Böblinger Zubehörhersteller vor kurzem in den Handel brachte, ist eine attraktive Bereicherung jedes Bahnbetriebswerks für Dampflokomotiven. Bei dem 20 cm hohen Bauwerk handelt es sich um eine maßstäbliche Nachbildung des Vorbilds in dem bekannten Bw Ottbergen. Die vergleichsweise wenigen Bausatzteile sind paßgenau gefertigt, so daß sich der Wasserturm mit wenigen Handgriffen problemlos montieren läßt. Das leicht rötlich gefärbte Backsteinmauerwerk wurde bereits ab Werk dezent patiniert. Eine weitere Novität für den Bw-Bereich sind zwei Wasserkräne mit Gelenkausleger im Maßstab 1:87. Ergänzend zu den bisherigen Kibri-Neuheiten nach norddeutschem Vorbild gibt es die sehr schöne Windmühle "Hammarlunda" in der Baugröße H0, die nach einem Vorbild in Südschweden entstand. Die Flügel dieses imposanten Modells können von einem kleinen Motor, der ebenfalls bei Kibri erhältlich ist, angetrieben werden.

Thomas Hilge

## Pola

In einmaliger weltweiter Auflage von 2900 Exemplaren wurde das diesjährige Pola-Exklusivmodell für die LGB ausgeliefert. Das Fertigmodell einer Bekohlungsanlage im Maßstab 1:22,5 besteht durch seine Detaillierung und den hohen Spielwert. So kann beispielsweise der Aufzugskorb über eine Rutsche beladen werden. Ein Elektromotor zieht dann den Korb hoch, wo er automatisch in den Hochbunker entleert wird. Die Kohlenschütten an der Vorderseite kann mit einer Kette heruntergezogen werden, um ein Fahrzeug zu beladen und wird anschließend von einem Gewicht wieder nach oben gezogen.

Thomas Hilge

## Vollmer

Ausschließlich Neuheiten der Baugröße N kamen im November in den Fachhandel. Im Mittelpunkt steht das detailreiche Modell des Bahnhofs "Maulbronn", das sich vor allem für den Einsatz an Nebenbahnen eignet. Im Maßstab 1:160 sind auch zwei Gebäudebausätze erhältlich, die bereits von der Baugröße H0 bekannt sind: Die "Tonbachmühle" und – aus der Reihe mit "Romantik-Modellen" – die "Dorfschmiede".

Thomas Hilge

## Pitter's Papp-Kisten

Ein niedliches, etwas altertümliches Accessoire für ländliche H0-Anlagen bietet Pitter's Papp-Kisten in Mönchengladbach: zwei Einscharpflüge nach Vorbildern aus der Zeit um 1920, die aus sauber gefertigten Neusilber-Ätzteilen entstehen. Da auch filigrane Details berücksichtigt wurden, ist zur Montage eine ruhige Hand erforderlich.

Thomas Hilge

**Bild 7 (Mitte rechts):** Der mittelgroße Stadtbahnhof "Karlsberg" von Fallner dürfte eine Bereicherung vieler N-Anlagen sein.

Werkfotos Fallner

**Bild 8:** In dem bekannten Bw Ottbergen stand das Vorbild dieses H0-Wasserturms von Kibri.

**Bild 9:** Zu Kibris reetgedeckten Häusern paßt diese Windmühle des gleichen Herstellers.

Werkfotos Kibri

