



Gespentisch

Ob es auf der Burgruine "Gipsenstein" spukt oder nicht, war nicht in Erfahrung zu bringen. Wie die Burgruine gebaut wurde, hingegen schon. Ab Seite 36.

Staubig

Ein Bergwerksbetrieb verursacht viel Schmutz. Leider. Auf der Modellbahnanlage schaut alles viel freundlicher aus. "Zwischen Förderturm und Kinospaß" führt sie auf das Gelände einer alten Zeche. Ab Seite 8.



Titelbild:

Bis auf wenige Einzelteile – Luftpumpe, Laternen und Puffer – entstand das Messingmodell einer bayerischen E I völlig in Handarbeit. Dieser urigen, exakt in der Baugröße H0 nachgebauten Dampflokomotive haben wir einen größeren Beitrag gewidmet. Lesen Sie bitte ab Seite 46.

Foto: Peter Schiebel



**Eisenbahn
JOURNAL**

Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

ISSN 0720-051X 15. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 10,80 öS 85,—

sfr 10,80

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 - 49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Hermann Merker
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 24

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

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 10 vom 1. Januar 1989.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt!

Inhalt

Die Kaktusbahn	6
Zwischen Förderturm und Kinospaß	8
Eine Bergmannssiedlung im Grünen	12
68 Brief an einen Modellbahnfreund	16
69 Der Bahnhof Schopfloch (Mfr) um 1910	22
H0/H0m-Anlage »Anschlußbahnhof«	27
70 Eine Reise durch ein Märchenland	30
71 Burgruine »Gipsenstein«	36
Mini-Markt	42
Ein Schmuckstück aus Meisterhand	46
Die bayerische E I	46
Der Lokschuppen: ein Thema mit Variationen	56

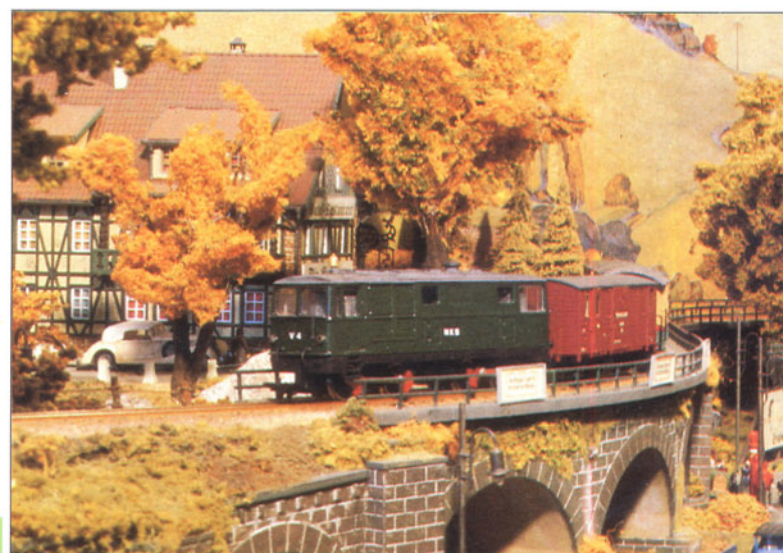


K. Eckert

Eigenwillig

Schon vor zehn Jahren wurde der Lokschuppen Volkach dem Erdboden gleich gemacht. Ein Kleinod aus der Dampflokzeit weniger. Ab Seite 68 fordern wir zum kompromißlosen Nachbau auf.

B. Schmid



K. Heitbreder

Märchenhaft

Verklärte Kindheitserinnerungen und die Märchen der Gebrüder Grimm standen Pate, als Jean Isaac sein "Drachenstein" gestaltete. Ab Seite 30 bieten wir Ihnen "Eine Reise durch ein Märchenland".



A. Franke

Romantisch

Heute ein verschlafener Ort – um 1910 sah dies völlig anders aus: Der Bahnhof Schopfloch (Mfr) wurde auf einem Diorama von Peter Dresselhaus in Szene gesetzt. Lassen Sie sich ab Seite 22 von dieser Romantik einfangen.

Ein echter Bayer: der Lokschuppen Volkach	58
Die E 10 von Liliput	64
Tips und Tricks: Brücken für die Modellbahnanlage	65
Eine Sorge weniger	69
Fenster-Gardinen	72
Neueröffnung	73
Spalter Kleinbekohlungsanlage H0-Modell von Brawa	77
Güterwagen von gestern	80
Auto-Bahn	86
Schaufenster der Neuheiten	88
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	92
Sonderfahrten und Veranstaltungen	95



Die Kaktusbahn

Die verzauberte Modelleisenbahn

Wer nach Sinn und Zweck einer Modellbahnanlage fragt, gibt sich den eingefleischten Enthusiasten rasch als Ignorant zu erkennen. Spaß, Freude und Zeitvertreib sind sicherlich Begründungen, die nur der nachvollziehen kann, der in der Materie steckt und weiß, wovon geredet wird. Aber auch nüchterner denkenden Zeitgenossen kann über Umwege das Thema nahegebracht werden. Das Zauberwort Marketing – sicherlich bisweilen etwas überstrapaziert – hat einen guten Klang auch bei denen, die funktional denken und am wirtschaftlichen Erfolg ausgerichtet sind.

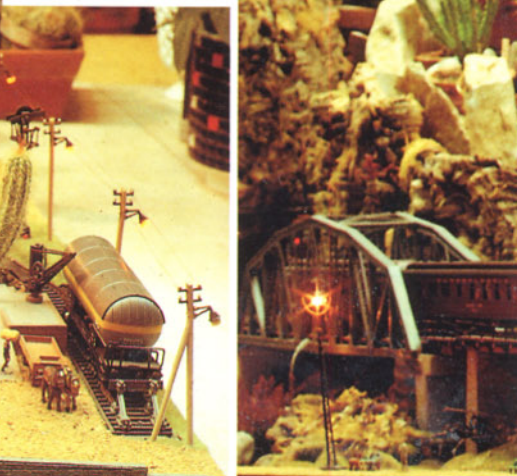
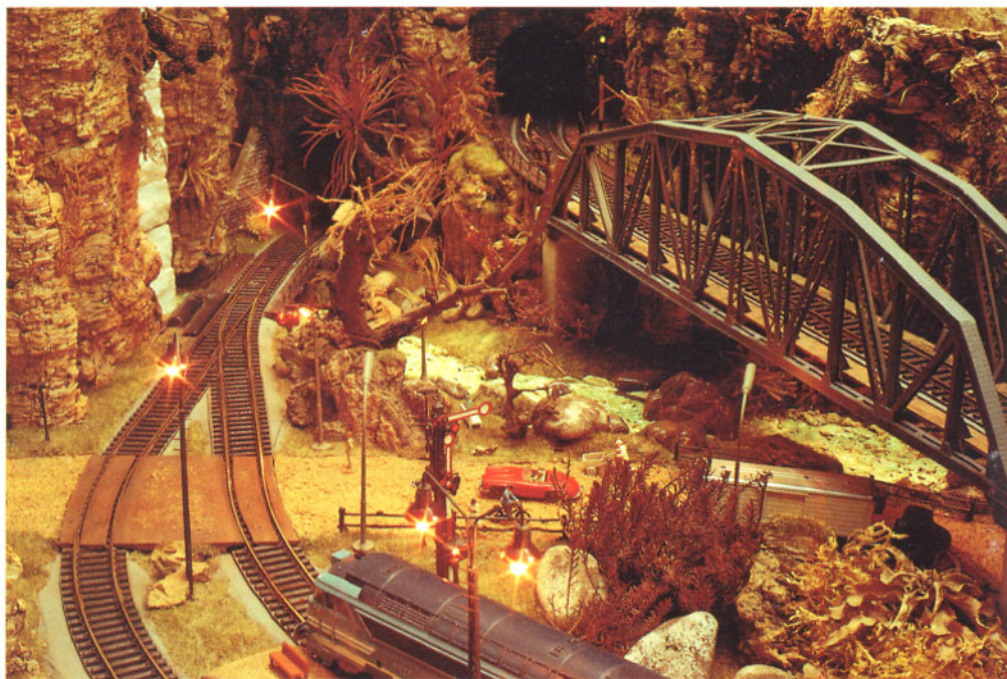
Unser Leser Kurt Kufner hat schon im Jahre 1966 das "Angenehme" mit dem "Nützlichen" verbunden und eine an sich zweckfreie Modellbahn werbewirksam in Szene gesetzt. Zur Belebung seines damaligen Blumen-Einzelhandelsgeschäfts im allgemeinen sowie zur Präsentation seines Kakteengartenangebots im besonderen kreierte er eine Synthese aus Beruf und Steckenpferd. Seine Fleischmann-Anlage dekorierte er nicht mit handelsüblichem Geländebauzubehör, sondern mit lebenden Pflanzen. So entstand eine an nordamerikanische Gegebenheiten erinnernde Landschaft, die ihren eigenen Reiz hat und weit vom Üblichen abweicht. Die fremdartige Stimmung verfehlt ihre Wirkung auf den Betrachter nicht und verführt zumindest zu näherem Hinschauen. Nicht nur der vorwiegend "pflanzlich" angehauchte Kunde entdeckt vielleicht sein Herz für die Eisenbahn en miniature; auch der "Eisenbahner" wird eventuell dazu ge-

bracht, sich mit "Stachelgewächsen" auseinanderzusetzen.

Das friedliche Miteinander von Natur und Technik zeigt, daß etwas ursprünglich Gegensätzliches durchaus zu einer harmonischen Einheit zusammengefügt werden kann. Wenn auch nicht als Anregung für jeden Modellbahner, so kann Kurt Kufners Werk doch ein Gedankenstoß für jene sein, die ihr Hobby allzu verkniffen sehen. Nicht verschwiegen werden soll aber dieser

Gruppe, daß auch Kurt Kufners Anlage einen Schattenbahnhof hat und auf ihr automatischer Mehrzugbetrieb stattfindet, der über die Jahre klaglos funktionierte. Der ausgesprochene Freiland- oder Gartenbahner kann vielleicht die Idee des Kakteengeländes aufgreifen und für seine Belange umsetzen. So oder so – das Vergnügen an der Beschäftigung mit der Liebhaberei sollte als Konsens im Vordergrund rangieren.

Thomas Kohnen



Alle Fotos:
K. Kufner

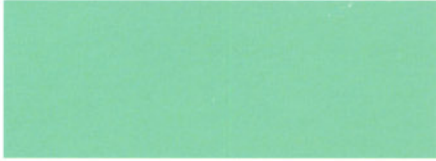




Bild 1: Eine kleine Maschinenfabrik hat sich vor vielen Jahren am Rande der Großstadt neben dem Bergwerksbetrieb niedergelassen.

Zwischen Förderturm und Kinospaß

Ein Tag im Erzbergwerk-Gelände

Nahe der alten Stadt, die von einem Fluß durchzogen wird und alle Merkmale eines stetig wachsenden Ortes aufweist, liegt ein kleines Bergwerk. Man fördert dort Erz, das teils auf spezielle Transportwagen der Bahn, teils auf Lastschiffe verladen wird.

Es ist ein trüber Tag, irgendwann zwischen 1950 und 1960. Neubauten sind kaum zu sehen; an den Fabrikanlagen ist in vielen Jahrzehnten so gut wie nichts verändert worden. Die Spuren der Zeit sind nicht zu übersehen, zumal ein Bergwerksbetrieb viel Schmutz verursacht. Die Zeche wird von einem Förderturm beherrscht. Über eine Materialseilbahn befördert man das Erz direkt in die große Wasch- und Sortierhalle. Von dort gelangt es auf altmodischen Kipploren zum Vorratsbansen. Eine betriebseigene Werkstätte darf ebensowenig fehlen wie ein bescheidenes Verwaltungsgebäude.

In nächster Nachbarschaft hat sich eine kleine Maschinenfabrik niedergelassen, und seit vielen Jahren befindet sich auch eine Pumpenfabrik auf dem Gelände. Wo sich der Kanal unter einer Bahnbrücke hindurch in Richtung Stadt fortsetzt, stehen ein paar auch nicht mehr ganz neue Vorstadthäuser: Im Kino und in der Kneipe finden die müden Arbeiter abends Erholung. Schließ-

lich arbeitete man zu jener Zeit noch 48 Stunden am Tag, und der Dienst nahm auch noch den Samstag in Anspruch.

Im Morgengrauen – es mag 5.00 Uhr sein – geht die Frühschicht zur Arbeit. Ein schmutziger Dunst aus Dampf und Rauch liegt über dem Werk. Für einen kurzen Disput mit dem Kollegen von der Maschinenfabrik ist dennoch Zeit. Bald gelangt die Arbeitergruppe zur Waschkaue, wo die Grubenkleidung angelegt wird. Nicht mehr lange, und die Kumpels werden in den Schacht einfahren. Irgend etwas scheint am Förderturm nicht in Ordnung zu sein. Wozu stände sonst der Mechaniker auf dem Umgang? Und auf dem Dach der Washhalle muß offenbar abgedichtet werden; in gefährlicher Höhe hantieren die Bauarbeiter. Ein Tag wie jeder andere; für alle Beschäftigten bringt er nichts Neues, immer nur den täglichen Trott und das Einerlei der schweren Arbeit.

An der Laderampe herrscht emsiger Betrieb. Es gibt eine Vielzahl von Gütern, die angeliefert und abtransportiert werden. Fleißige Männer, die wohl alle auf den Namen "Preiser" hören, hieven Ölfässer zum Schmieren der vielen Maschinen auf die Rampe. Paletten, die zu jener Zeit gerade in Gebrauch kamen, liegen bereit, um kleinere Dinge verladen zu können. Wohin der Mann mit dem Sack auf dem Rücken will, ließ sich nicht ergründen. Die Kohleladung auf dem Lkw soll



wohl Heizzwecken dienen, denn wenn die Kumpels nach getaner Arbeit mit schwarzen Gesichtern aus dem Schacht steigen, brauchen sie viel heißes Badewasser.

Industriebähnchen

Gerade schiebt eine schmalspurige Diesellokomotive – sie wurde in der Eggerschen Lokfabrik gebaut – ein paar erzgefüllte Loren zur Verladung. Man sieht es dem Material an, daß es sich um echtes Erz handelt; es gleißt und glitzert.

Auch in der Maschinenfabrik ist man nicht untätig. Was im Inneren gearbeitet wird, kann man nicht sehen. Der kleine Ladekran und die vielen herumliegenden Teile lassen jedoch erkennen, daß hier keine sehr bedeutenden Maschinen gefertigt werden, auch wenn der Lastwagen offensichtlich Rohmaterial zur Aufarbeitung antransportiert. Der Fabrikamin deutet darauf hin, daß hier auch einiges zum Glühen und Schmelzen gebracht wird. Kohle schaufelt man per Hand in das kleine Heizhaus. Große Zahnräder liegen offensichtlich schon lange im Freien; der Rost verrät es. Und beim Lkw scheint man sich noch nicht ganz im klaren darüber zu sein, wie man die angelieferten Rohre am besten mit der Laufkatze herunterbefördert.

Bild 2: Das geförderte Erz wird direkt auf Spezialgüterwagen verladen. Eine V 60 holt einen beladenen Wagen ab.

Bild 3: Der große Förderturm prägt das Bild der Zeche, die über einen Gleisanschluß verfügt.



Für die Betriebe ist es von Vorteil, daß die Kanalmauer so dicht an den Gebäuden liegt. So können die Unternehmen ihre Waren auf dem billigen Wasserweg versenden. Da macht es nichts aus, daß in dem Kanal eine brakige, stinkende Brühe ist, auf deren Grund so mancher Unrat liegt.

Es qualmt heftig aus dem Kamin der kleinen Fabrik. Man steckt dort mitten in der Arbeit. Die aus der Werkstätte dringenden Geräusche mischen sich mit dem Lärm der Förderanlagen. Regelmäßig ist die "Anschlag"-Glocke zu hören. Abwechselnd drehen sich die großen Räder, über die dicke Seile laufen, in den verschiedenen Richtungen. Die Materialseilbahn bewegt sich ununterbrochen vom Förderhaus zur Sortieranlage. Eingezwängt zwischen verschachtelten Gebäuden bemerkt man den ausgedehnten Holzplatz. Jede Grube benötigt schließlich vielerlei Balken und Stempel zum Abteufen. Holzwagen werden per Muskelkraft zum Förderer geschoben, von wo aus das Material in die Tiefe befördert wird.

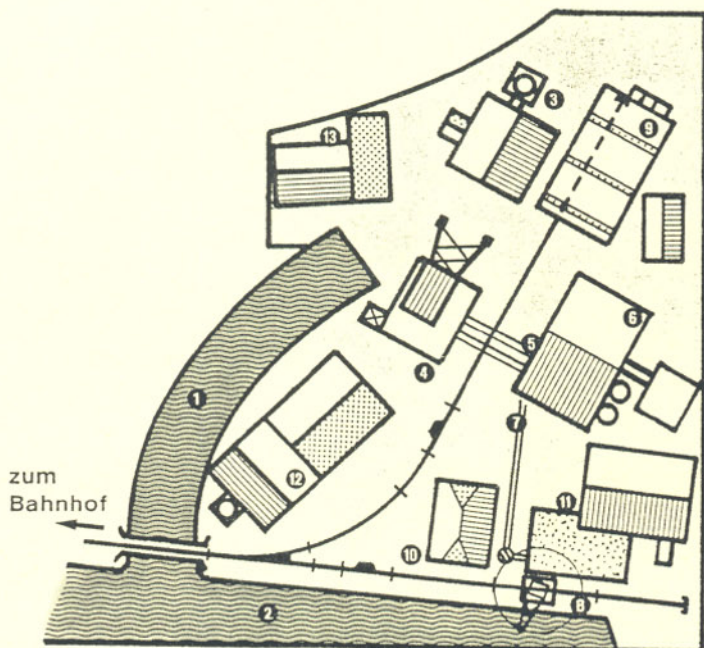
Wir beobachten die rege Tätigkeit bei der Erzverladung. Mit einem einfachen Hebe- und Abtransportmechanismus befördert man hier das von der Lorenbahn herangekarrte Rohmaterial in den Vorratsbans. Hier nimmt es der Greifzug



Bild 4: Aus allen Schloten qualmt es kräftig (Dampfgeneratoren von Seuthe).

Bild 5: Die Skizze zeigt die Anordnung der Gebäude im Industriegebiet zwischen "Förderturm und Kinospaß".

Zeichnung: B. Schmid



Lageplan des Industriegebietes am Hafen

- ① Kanal an der Vorstadtstraße mit Kino
- ② Hafenbecken (angedeutet)
- ③ Fördermaschinenhaus mit gedachtem „Dampfantrieb“ (KIBRI)
- ④ Fördergebäude (KIBRI/FALLER)
- ⑤ Materialeilbahn mit Roherztransport (FALLER)
- ⑥ Wasch- und Sortierhalle mit Trockenturm (KIBRI)
- ⑦ Lorenbahn zur Erzbeförderung zum Vorratsbansen (EGGER)
- ⑧ Ladekran (fahrbar) mit Gleisanschluß (KIBRI)
- ⑨ Betriebswerkstätte mit Gleisanschluß (KIBRI)
- ⑩ Verwaltungsgebäude (KIBRI)
- ⑪ Pumpenfabrik Schwengel (FALLER)
- ⑫ Maschinenfabrik Eisenreich (FALLER)
- ⑬ KFZ-Werkstätte (POLA)

ger auf und läßt die Last in die bereitstehenden Spezialwaggons fallen. Der Rangiermeister fordert die kleine Verschiebelok an, denn soeben ist ein Wagen voll geworden. Noch ein weiterer Kleinbetrieb hat hier seinen Platz: die Pumpenfabrik "Schwengel" – ein beziehungsreicher Name, genau wie die Maschinenfabrik "Eisenreich". Die Bezeichnung "ERZ III" läßt darauf schließen, daß in dieser Gegend noch weitere Bergwerke arbeiten, sicherlich ebenso kleine Betriebe wie hier.

Am frühen Nachmittag gibt es einen Zwischenfall: Ein Arbeiter muß zur Sanitätsstation gebracht werden. In der Grube ist der Unfall wohl nicht passiert; dafür ist der Mann zu sauber. Wo ständig Maschinen und Materialien gebraucht werden, fällt einem halt leicht einmal etwas auf den Fuß. Soeben trifft auch die Mittagsschicht ein, und wenn die Uhr immer noch kurz nach fünf anzeigt, so muß sie defekt sein. Aber in solch einem alten Betrieb kann das schon vorkommen.

Dampflok-Denkmal

Früher wurden die Erzloren mit einer kleinen, schmalspurigen Dampflok befördert. Man hat diese inzwischen als Denkmal vor dem Verwaltungsgebäude aufgestellt. Heute hat sich ein Filmteam angesagt, das einige Szenen für einen Spielfilm drehen möchte. Die alte Lok gibt dazu die Kulisse ab. An der Kamera ist man noch etwas ratlos. Der Regisseur, mit Helm bewehrt, versucht energisch, seine Ansicht durchzusetzen. Auf dem Ladegleis geht indessen der normale Betrieb weiter, sehr zur "Freude" der Filmfritzen, denn störende Geräusche kann man nun gar nicht gebrauchen. Inzwischen ist es Abend geworden. Nicht gerade üppig ist die Beleuchtung der Arbeitsplätze; aus den Gebäuden dringt nur schwaches Licht. Die Arbeiter sind nicht mehr dieselben wie am Vormittag. In einem Betrieb wie diesem muß vielfach durchgearbeitet werden, sonst lohnt sich die Förderung nicht. Und ebenso müssen Spezialisten für etwaige Reparaturen bereitstehen. Die vielen beleuchteten Fenster, die rangie-



rende Diesellok und der anhaltende Lärm lassen darauf schließen, daß immer noch genug Leute fleißig arbeiten. Wer tagsüber – oder in der Nacht – voll im Einsatz steht, hat nach Feierabend auch Anspruch auf etwas Unterhaltung. Die findet der Bergmann in der nahen Kneipe "Zum

blauen Anker" oder im Lichtspielhaus "Drei Eulen". Es bleibt zu hoffen, daß keiner der späten Gäste der Wirtschaft in angesäuseltem Zustand in den nahen Kanal fällt. Die spärlichen Laternen spiegeln sich im Wasser. Aus der Kneipe dringt heftiges Stimmengewirr. Für die wenigen Autos gibt es

noch genügend Parkplätze. Der Tageskreislauf zwischen Förderturm und Kino schließt sich. Wer die Bilder von Zeche, Fabriken und Vergnügungsviertel genau betrachtet, wird erkennen, daß alles nur ein verkleinertes Abbild der Wirklichkeit ist – im Maßstab 1:87! **Bernd Schmid**

Bild 6: Auch eine eher graue, trübe Ansammlung von Industrieanlagen hat bei schummrigen Licht ihr Flair.

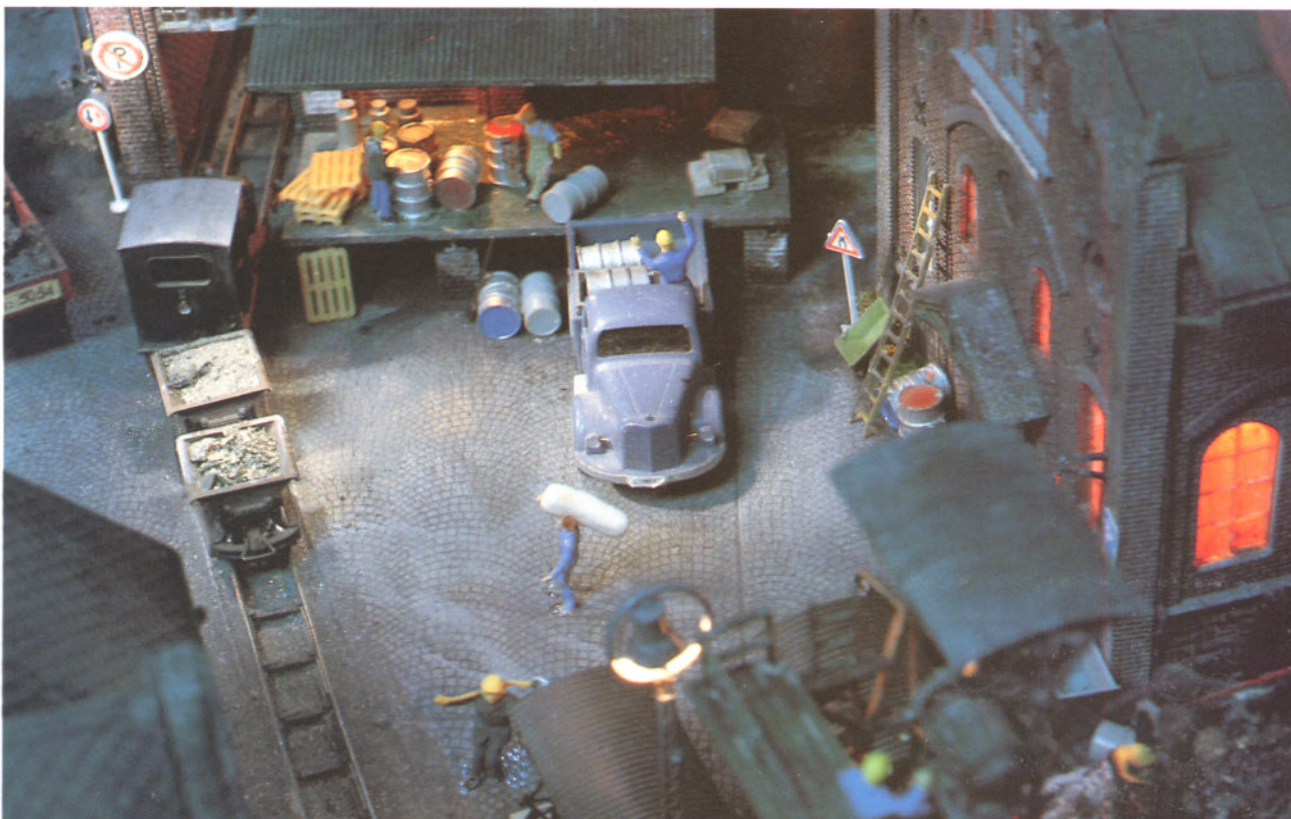


Bild 7: An der Laderampe herrscht emsiges Treiben. Zahlreiche Güter müssen angeliefert oder abtransportiert werden.
Alle Fotos:
B. Schmid



Bild 1: Die Bewohner der Bergmannssiedlung sind mit Haus- und Gartenarbeit beschäftigt.

Foto: P. Schiebel

Eine Bergmannssiedlung im Grünen

Wo immer Bergbau betrieben wurde, da entstanden Werksiedlungen; sie waren eine notwendige Fürsorgemaßnahme der Zechen und Industrieunternehmen, um den Bedarf an Arbeitskräften zu sichern. Die von den Bergbaugesellschaften errichteten Häuser – meist uniform und nüchtern in ihrer Bauweise – erhielten nach der Privatisierung

der Siedlungen in den sechziger Jahren häufig ein schmackes Erscheinungsbild. Die neuen Besitzer, die zum Teil vorher die Mieter der Wohnungen gewesen waren, legten doch sehr viel Wert auf ihr Eigentum. So ist es kaum verwunderlich, daß vor allem den Gärten der Häuser besonderes Augenmerk geschenkt wurde – dienten sie doch als Er-

holungsstätte nach der schweren Arbeit unter Tage. Als Treffpunkt für einen kurzen Plausch über eines der beliebten Hobbys wie Tauben, Kaninchen oder, natürlich, Fußball dienten sie auch dem sozialen Kontakt der Bewohner untereinander.

Viele dieser Siedlungen existieren heute noch – nicht nur im Ruhrgebiet, sondern z. B. auch im Aachener Steinkohlerevier. Thema meines hier in Wort und Bild vorgestellten Dioramas ist solch eine Siedlung. Die Idee zum Bau dieses Schaustücks entstand nach einer älteren perspektivischen Skizze aus der Fachliteratur, die eine Blockstelle an einer zweigleisigen Strecke zeigt. Zu dieser Szenerie bot es sich geradezu an, eine Wohnsiedlung im gleichen Baustil an einer parallel zur Eisenbahnlinie gelegenen Straße zu errichten.

Natürlich begann der Bau dieses Dioramas mit dem Entwurf der oben genannten Blockstelle, die im Eigenbau aus Heki-Dur-Platten entstand. Der Gebäudebau erwies sich als schwierig, da der außenliegende Treppenkomples zum Teil in einem Bogen verläuft und sich außerdem über mehrere Etagen erstreckt. So mußte jede einzelne Stufe aus Polystyrolplatten ausgeschnitten, angepaßt und schließlich eingeklebt werden. Die Fenster entstammen dem Kibri-Artikel "Bastlers Fundgrube" Nr. 4100/10; das Dach hingegen ist eine Konstruktion aus Pappe, Balsaholz

Bild 2: Frau Holle beim Bettenmachen.





Bild 3: Mit dem abendlichen Bahnbus kehren die Pendler zurück.

Bild 4: Die Draufsicht zeigt die großzügige Gestaltung des Anlagenabschnitts.

und (zur Nachbildung der Dachpappe) Schleifpapier mittlerer Körnung.

Die am hinteren Dioramenrand verlaufende zweigleisige Eisenbahnlinie mit einer abzweigenden Nebenstrecke ist mit Roco-9⁰-Weichen und Flexgleisen derselben Firma verlegt worden. Das Einschottern erfolgte nach der altbewährten Journal-Methode des Leim-Wasser-Spülmittel-Gemisches. Old-Pullman-Steinschotter sorgt für ein realistisches Aussehen des gesamten Gleiskörpers. Unterhalb der Bahnlinie verläuft eine Landstraße mit einer Steigung von etwa 3%. Neben den aus dünnen Holzleisten gefertigten Kantsteinen zur Begrenzung des Bürgersteigs gegenüber der angrenzenden Straße fallen die Gosse aus Merkur-Kopfsteinpflaster und die nur 5 mm x 5 mm großen Kanaldeckel aus 1 mm x 0,5 mm Northeastern-Holzprofilen auf. Der Straßenbelag wurde aus Vogelsand nachgebildet. Diese etwas aufwendigere Methode zur Imitation des Asphalt erbrachte ein durchaus zufriedenstellendes Ergebnis.

Im vorderen Teil des Dioramas sind die bereits in der Einleitung beschriebenen Siedlungshäuser der Firma Kibri auf einer abnehmbaren Palette platziert. Neben dem Altern der wirklich ansprechenden Häusermodelle bot es sich an, einige Fenster zu öffnen, mit neuen Fensterflügeln zu versehen und mit Figuren von Preiser zu beleben. Entsprechend dem Straßenverlauf sind die Häuser auf verschiedenem Höhenniveau angeordnet. Jedes zu den Siedlungshäusern gehörende Grundstück wurde mit Zierrasen, Blumenbeeten und Nutzgärten versehen. Auch ein Hühnerauslauf und ein Mist- bzw. Abfallhaufen sind vorhanden. Rankgitter für Rosen entstanden aus dünnem Blumendraht (Bindendraht). Bunte

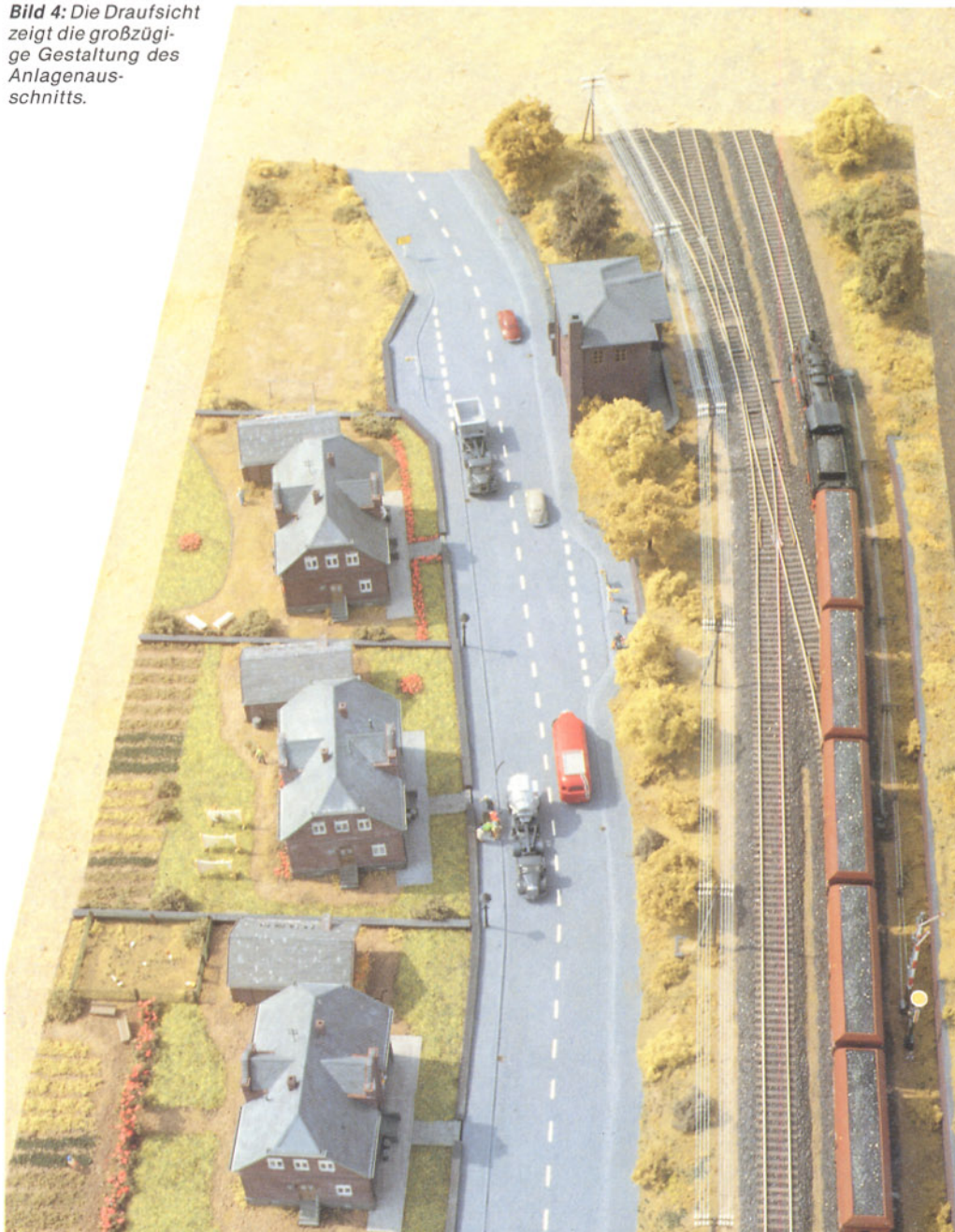




Bild 5: Auf der Durchgangsstraße herrscht reger Betrieb.



Bild 6: Die architektonische Monotonie der Siedlungshäuser.

Bild 7: Die Personenzuglok der Baureihe 23 wird von den Busreisenden nicht beachtet.

Kunststoffflocken der Firma Faller lassen die Miniaturblumen erblühen. Letztendlich erwecken Figuren von Preiser diese Szenerie zum Leben.

Zeitlich ist dieses Schaustück in die Epoche 3 einzugliedern, so daß Lokmodelle der Baureihen 23, 01, 43 und 44 neben der V 200 eingesetzt werden können.

Zum Fototermin waren die abgebildeten Fahrzeuge der Firmen Albedo, Wiking und Praliné leider noch nicht "gesupert". Diesen kleinen Fehler möge man mir verzeihen!

Ich hoffe, mit diesem Diorama den einen oder anderen Leser des Eisenbahn-Journals zum Nachbau einer ähnlichen Szenerie anregen zu können, denn es gibt wohl unendlich viele Ideen, die es wert sind, auch auf bescheidener Fläche verwirklicht zu werden.

Thomas Mauer

Alle Fotos: T. Mauer





Bild 1: Die mächtige 685 bei nächtlichem Mondschein in voller Fahrt an der Spitze des Orient-Direktexpresses.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

68

Bild 2: Der Güterverlad von Europola-Folona erlebt manchmal beachtliche Aktivitäten.

Bild 3: Mit Sorgfalt wurde die typisch mediterrane Vegetation erstellt.

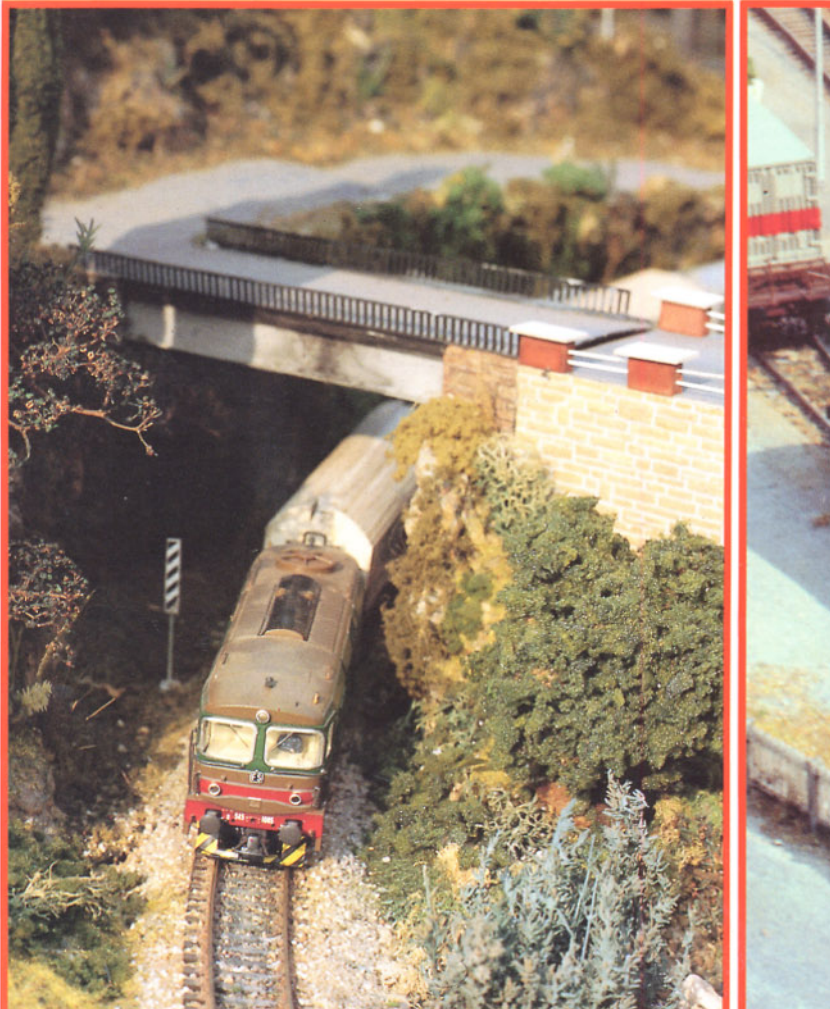




Bild 4: Die "Tartaruga" ("Schildkröte") an der Spitze des TEE "Vesuvio" auf der Brücke über den Rugatino-Bach.

Brief an einen Modellbahnfreund

Bild 7 (Seite 19): Eine E.626 zieht Autotransportwagen durch eine typisch italienische Umgebung.

Bild 6 (Seite 18): Der Haltepunkt "Albacima" liegt zwischen zwei Tunnelportalen. Über der Station die Ruinen des Minervatempels.

Bild 5: Im Bahnhof Europola-Folona sind einige Fahrzeuge abgestellt. Man beachte die Gestaltung der Gleisanlagen.





Gelab'
ALEMAGNA

ALBACIMA

ALBACIMA

ALBACIMA
A
...
...



277
22
T

Agip

277
22
T



Bild 8: Das Hotel Villa Karoline und seine Gärten sind das Werk des Modellbauers Paolo Casini.



Bild 9: Nächtliche Ansicht des Bahnhofs Europola-Folona.

Normalerweise umfaßt die Beschreibung einer Anlage eine mehr oder weniger detaillierte Auflistung der verschiedenen benutzten Materialien sowie der eingesetzten Fahrzeuge. Meistens ist die Rede von Sperrholz, Gips, Styropor, sodann von Produkten der Firmen Heki, Pola, Woodland-Scenics, Falter, um nur einige zu nennen, und schließlich von Eisenbahnmodellen diverser Hersteller.

Dieser Artikel jedoch soll zeigen, daß nicht unbedingt die "technischen Daten" einer Anlage im Vordergrund einer Beschreibung stehen müssen, sondern daß eine gedankliche Auseinandersetzung mit der fiktiven Welt im kleinen durchaus ebenso bemerkenswert sein kann. Unser Leser aus Italien, Paolo Casini, liebt es, in der Phantasie durch die von ihm kreierte Miniaturlandschaft zu reisen. Indem er seine Reiseerlebnisse in einem Brief an einen Modelleisenbahnfreund in Deutschland beschreibt, versucht er, diesem einen Eindruck von seiner Arbeit zu vermitteln:

"In einer Sommernacht befand ich mich auf dem Bahnsteig eines kleinen Bahnhofs. Europola-Folona war, glaube ich, der Stationsname. Ich sah den Güterschuppen mit der Laderampe. Gegenüber gab es eine kleine Remise für eine Dampf- oder Diesellokomotive. Zwei Lokführer, ein Arbeiter, ein Rentner vertrieben sich gerade mit einem Viertel Wein und einem Kartenspiel die Zeit. Die Stille wurde unterbrochen durch eine Glocke, die einen sich nähernden Zug ankündigte. Und dann sahen mich aus einer Kurve heraus zwei orangefarbige Augen an und wurden größer und größer. Im Licht der Bahnsteiglampen erkannte ich schließlich eine riesige braune E 428. Sie zog einen langen und schweren internationalen Güter-

zug. Seine Schlußlichter waren noch eine Weile auszumachen; dann hatte sie die Dunkelheit verschluckt.

Der "König" der Züge

Nach einiger Zeit ertönte abermals eine Glocke; sie kündigte 'meinen' Zug an – und was für einen: den Orient-Direktexpress, Abkömmling des Simplon-Orientexpresses, den 'König' der Züge. Es überlief mich kalt. Langsam und majestätisch schob sich der Zug mit der herrlichen 685 als Lokomotive an den Bahnsteig heran und kam mit zischendem Bremsen zum Stehen.

Der Schlafwagenschaffner, in einer eleganten gold-braunen Uniform, begleitete mich zu meinem Einzelabteil. Und schon ließ der Zug die letzten Lichter von Europola-Folona hinter sich. Bei dem gleichmäßigen Geräusch der Räder schlief ich rasch ein. Die Sonne weckte mich in meinem Schlafwagenabteil. Bald darauf klopfte der Schaffner behutsam an die Tür und brachte mir das Frühstück. Nachdem ich mich frisch gemacht hatte, setzte ich mich auf die Polsterbank, in die das Bett inzwischen umfunktioniert worden war.

Der Zug fuhr jetzt durch eine idyllische Landschaft. Die Schienen fanden zwischen Meer und Felsen gerade noch Platz. Auf einem Felsvorsprung in der Ferne erblickte ich ein im klassischen Stil gehaltenes imposantes Gebäude. Das mußte ich mir genau ansehen! Ein Blick ins Kursbuch sagte mir, daß die nächste Station der bekannte Fremdenverkehrsort Albacima sei. Ich fragte den Schlafwagenschaffner, ob er das Bauwerk kenne. Es handle sich um das Hotel Villa Karoline, antwortete er mir. Karoline sei eine Dame aus Deutschland gewesen, die ihre



Ferien gerne an dieser herrlichen Küste verbrachte. Als noch ganz junger Schaffner habe er diese Dame sogar kennengelernt.

Ein Gast wie ein Fürst

Der Bahnhof Albacima lag zwischen zwei Tunnels mit den schönen Namen Rosetta und Minerva. Es gab nur die beiden Durchgangsgleise. Die Bahnhofsräume waren in

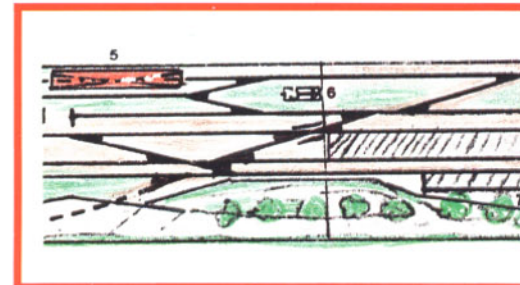




Bild 11: Die elegante Villa Karoline beherrscht die Anlage. Die Ausführung verdient besondere Beachtung.

Bild 10: Der TEE "Cisalpin" (Paris – Venedig) fährt eben in den Rosetta-Tunnel ein.

Alle Fotos: P. Casini

Bild 12 (unten): Gegenwärtiger Bauzustand der Anlage.
Zeichnung: P. Casini



ihn gerade. Rechts begannen die Andenkenläden, und dort lag auch das Fischspezialitäten-Restaurant 'Da Luciano'. Ab und zu hörte ich Lokomotiven pfeifen. Was für ein Kontrast! Ein alter 'Herpa' aus den dreißiger Jahren hielt vor mir; der Fahrer öffnete die Wagentür und zog dabei sein Barett vor mir. Allmählich näherten wir uns der Villa. Die Straße führte auf der 'Siegesbrücke' über den Rugatino-Bach, kurz bevor dieser ins Meer mündete. Nur ein kleines Stück daneben befanden sich zwei Eisenbahnbrücken. Die erste, eine Stahlkonstruktion mit nur einem Stützpfiler aus Beton, diente der eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenlinie von Europola-Folona nach Ventrisio. Auf der zweiten, einer dreibogigen Steinbrücke, verkehrte die doppelgleisige elektrische Hauptbahn nach Guidogna. Nach der Straßenbrücke ging's links von der Hauptstraße ab, hinauf zu der Villa. Zuerst kam man durch einen Park, dann durch die herrlichen Gärten mit ihrer exotischen Vegetation.

Der Empfangschef empfing mich am Hotelportal und begleitete mich in meinen Salon. Von der Terrasse aus genoß ich das Schauspiel des Sonnenuntergangs. Himmel und Meer waren blutrot, und in der Ferne flammten die Lichter von Albacima auf. Man servierte mir an meinem bevorzugten Platz das Abendessen. Im Salon saßen auch nur wenige Gäste. Der Abend war ruhig und friedlich. Ein Pfiff ließ mich auf meine Uhr schauen. Es war 22.03 Uhr. Aus dem Rosetta-Tunnel

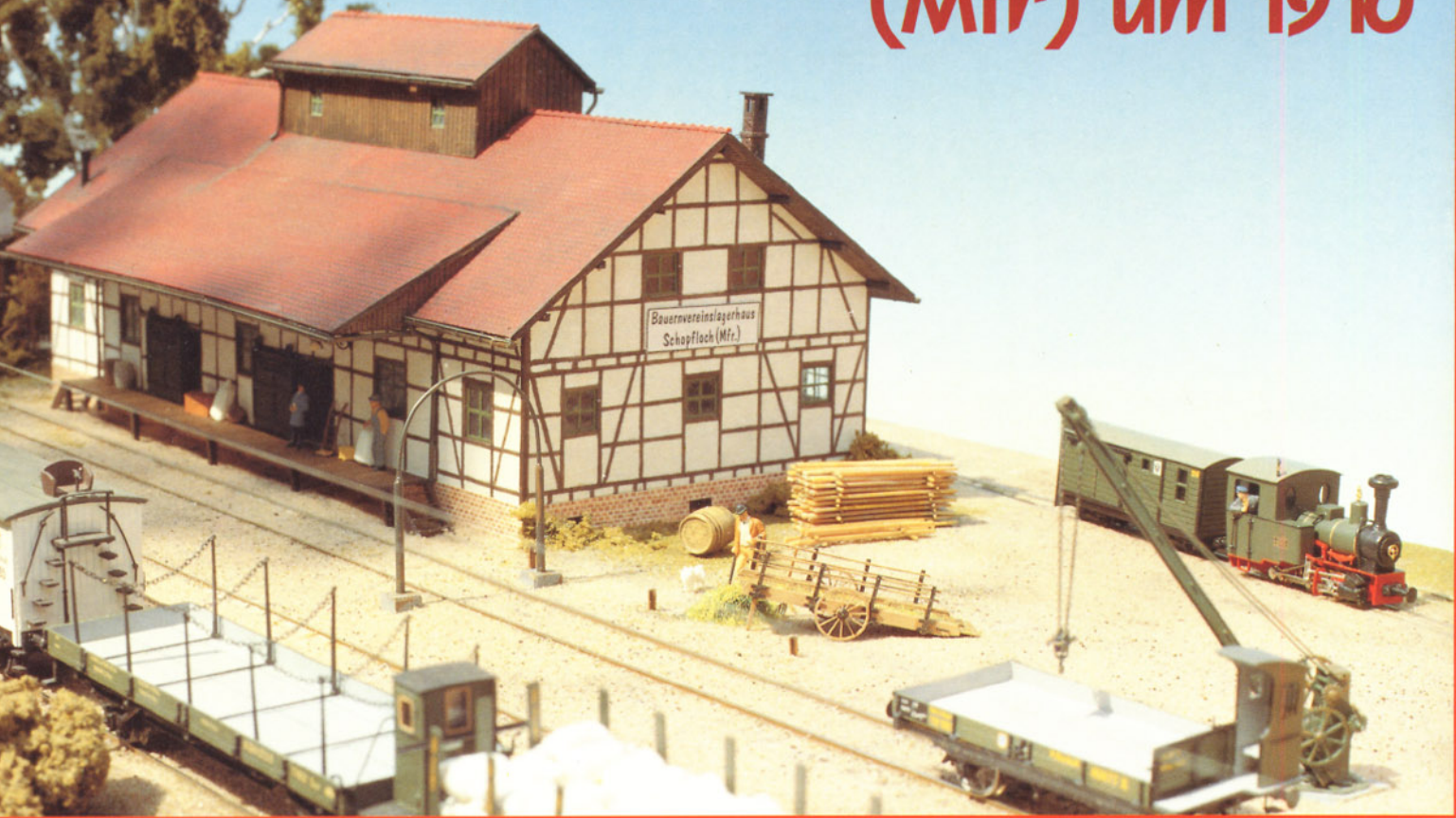
heraus kamen, inmitten einer weißen Dampfwolke, die Lichter der mächtigen Lokomotive, die den Orient-Direktexpress beförderte. An dieser Stelle unterbrach Paolo Casini die erdachte Reise; der Brief an den Freund findet so seinen Schluß. In wenigen Tagen werden die Zeilen, selbstverständlich mit der Bahn, den Adressaten erreichen, den eine beschauliche Lektüre erwartet.

Paolo Casini/Manfred Grauer



den Fels hineingebaut. Einige Meter unterhalb dieses einmaligen Bahnhofs brandeten die Wellen an die Klippen. Um in das einstige Fischerdorf zu gelangen, mußte man vom Bahnhof in einem Felsengang unzählige Stufen hinaufsteigen. Oben angekommen, befand ich mich auf einem größeren Platz. Auf der Landseite erblickte ich die Ruinen des griechisch-römischen Minervatempels; zahlreiche Touristen fotografierten

Der Bahnhof Schopfloch (Mfr) um 1910



2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

69

Würde heute nicht ab und zu ein dampflokbetriebener Sonderzug auf dem Teilstück Nördlingen – Fremdingen der Strecke Nördlingen – Dombühl verkehren, wäre

diese romantische Bahnlinie bereits völlig in Vergessenheit geraten. (Diese Sonderfahrten werden übrigens vom Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen veranstaltet.)

Der teilweise parallel zur Schiene verlaufenden "Romantischen Straße" werden weit mehr Sympathien entgegengebracht. Seit Beginn des Winterfahrplans 1985/86

Bild 2: Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Schopfloch (Mfr) von der Bahnsteigseite aus fotografiert.

Bild 3: Diese Aufnahme zeigt die Straßenseite des auf einem Kibri-Bausatz basierenden Gebäudes.

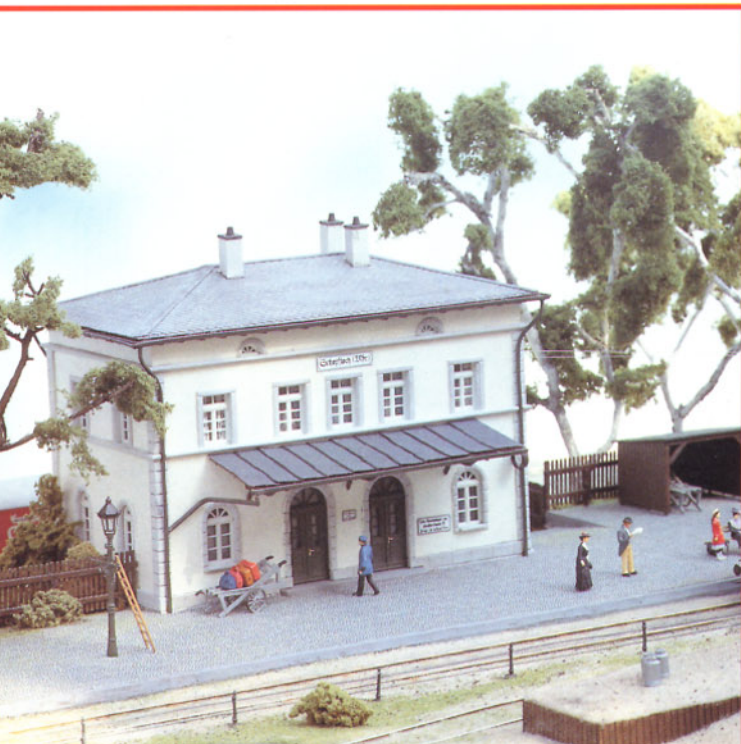




Bild 4: Im Eigenbau entstand das "Bauernvereinslagerhaus", ebenso wie die Laubbäume im Bereich des Empfangsgebäudes. Das Toilettenhaus stammt aus dem Lieferprogramm der Firma Kibri.

◀ **Bild 1:** Ein malerischer Anblick: Das "Bauernvereinslagerhaus" nebst Umfeld, wie es anno 1910 in Schopfloch (Mfr) gewesen sein könnte.

ruht hier der Schienenpersonennahverkehr, den zuletzt Akkutriebwagen der Baureihe 515 des Bahnbetriebswerks Augsburg aufrechterhielten. Die beiden Übergabegüterzugpaare (Nördlingen – Fremdungen – mit einer Köf III und Dombühl – Dinkelsbühl mit einer Diesellok der Baureihe 290) sind nur wenigen Eiserbahnfreunden ein Begriff. Bemerkenswert die bayerischen Flügel-signale, die noch in vielen Bahnhöfen dieser Strecke stehen.

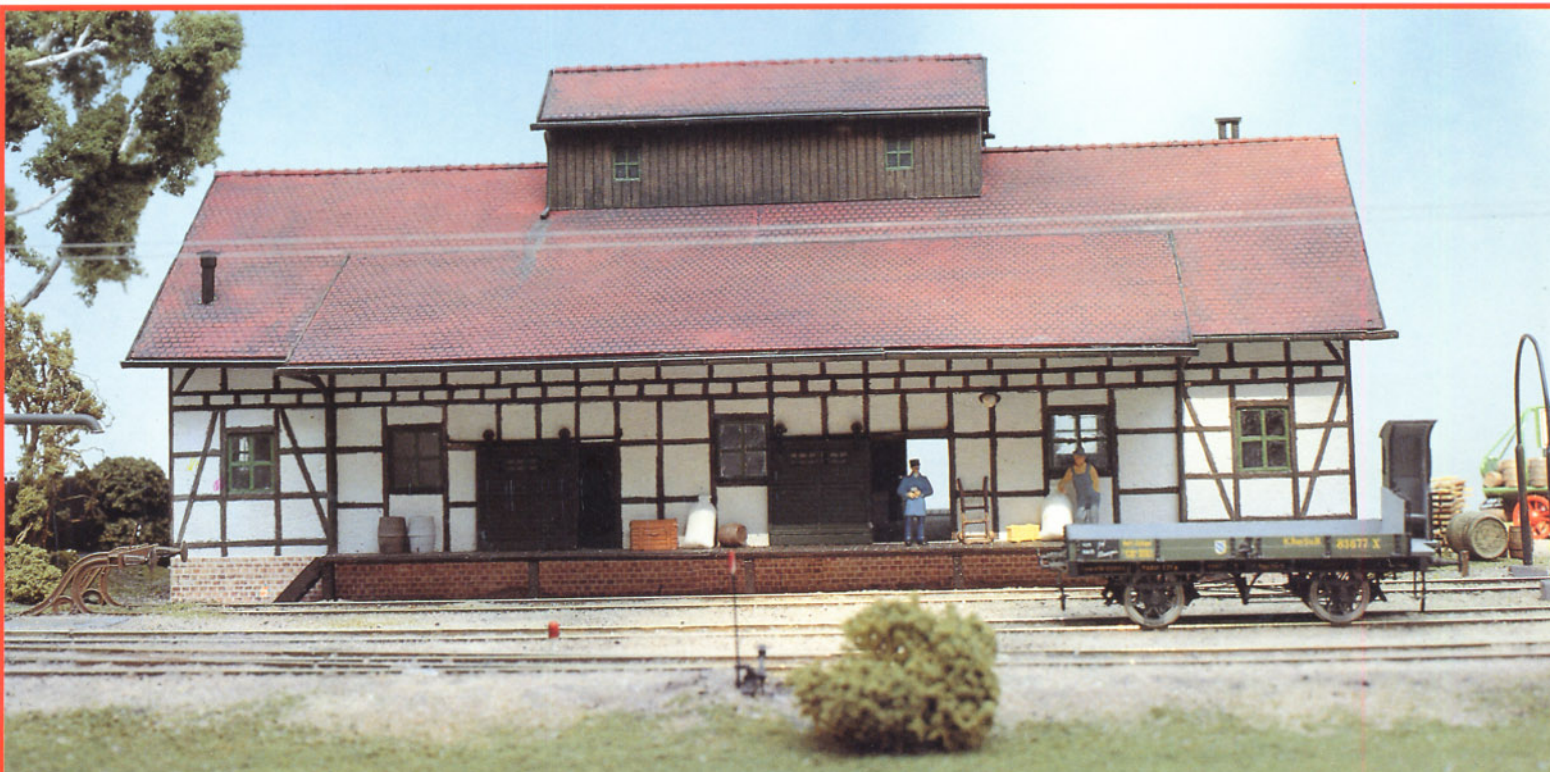
Im Bahnhof Schopfloch (Mfr) wurden die Gleisanlagen zurückgebaut. Neben dem Streckengleis existiert noch ein Gütergleis. Das Empfangsgebäude – noch nicht von der Spitzhacke bedroht – ist im "Feucht-

wanger Stil" ausgeführt. Erfreulicherweise nimmt sich immer wieder der eine oder andere Modellbahner dieser im "Dornröschenschlaf" liegenden "Kleinodien" an. Oft werden dann historische Szenerien im Modell nachgestellt, wobei ein Hauch Phantasie das Ganze abrundet. Irgendwann stieß ich in einem Buch, dessen Titel mir wieder entfallen ist, auf den Bahnhof Schopfloch (Mfr). Da ich schon immer eine Vorliebe für Themen hatte, die um die Jahrhundertwende angesiedelt sind, ging ich kurzentschlossen daran, "mein" Schopfloch ins Modell zu übertragen.

Auf einem Diorama mit den Abmessungen von 2,40 m x 0,50 m wurde der Bahnhof

samt der dazugehörigen Nebengebäude nachgestaltet. Aus Zeitgründen kam die Herstellung eigener Bauteile nur beschränkt in Frage, so daß teilweise auf handelsübliches Material zurückgegriffen werden mußte. So benützte ich zum Bau des Empfangsgebäudes Teile eines Kibri-Bausatzes. Das dazugehörige Toilettenhäuschen stammt ebenfalls aus dem Sortiment von Kibri. Beide Bauwerke wurden jedoch farblich überarbeitet. Der auf der gegenüberliegenden Seite stehende Güterschuppen und alle weiteren Gebäude entstanden hingegen im Eigenbau. Beim Erstellen des "Bauernvereinslagerhauses" waren einige aufwendige, zeitraubende Leistungen zu erbringen.

Bild 5: Das Fachwerk des "Bauernvereinslagerhaus" entstand aus gebeizten Holzleisten, die dann mit Moltofill ausgegossen wurden.



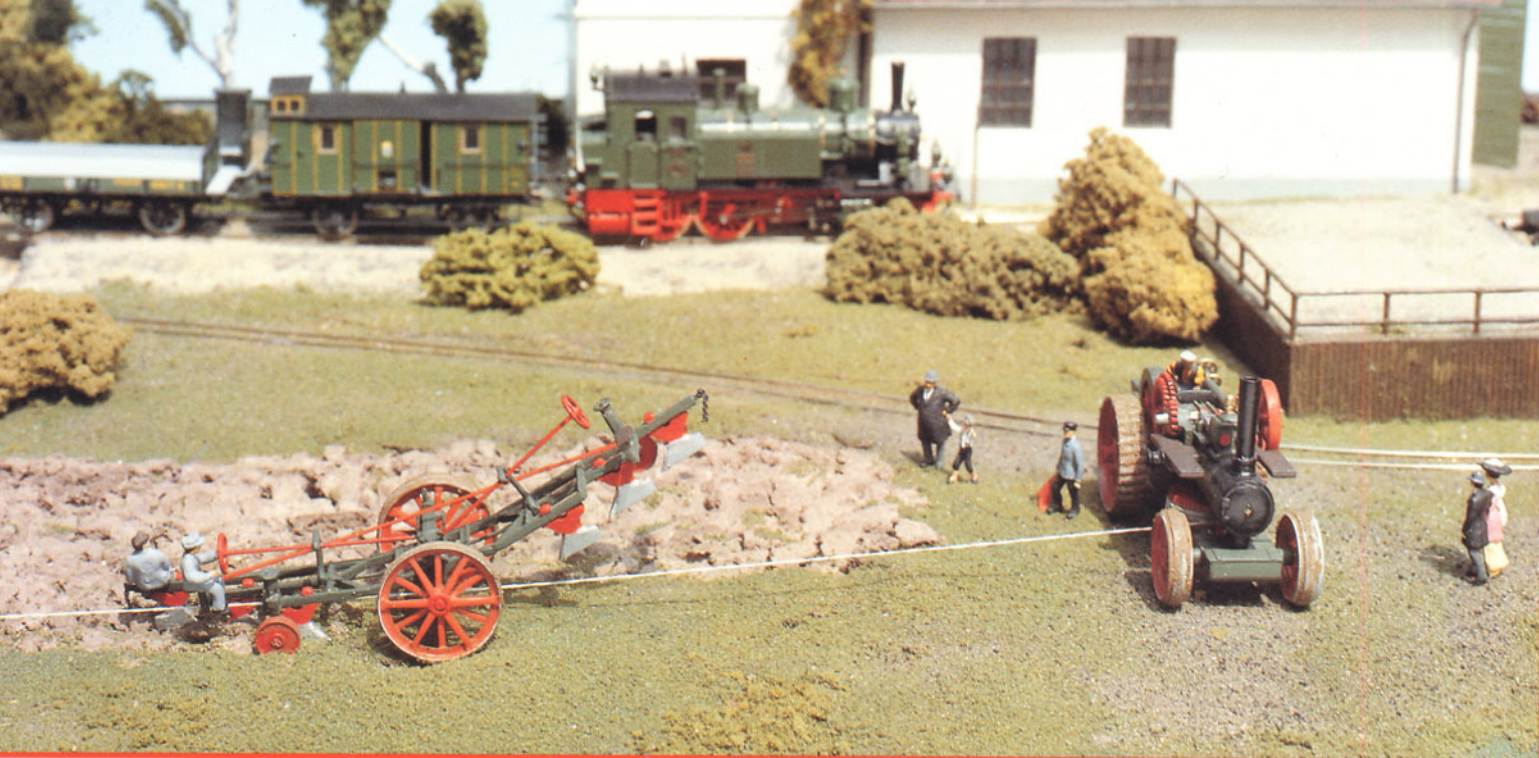


Bild 6: Mit einer Dampf-Pflugmaschine und einem entsprechend großen Pflug wird hier Moorkultivierung betrieben. Im Hintergrund der selbstgebaute Lokschuppen.



Bild 7: Ein "Landbaumotor" aus dem Jahre 1914 – in Moorausführung. Das Vorbild wurde von der Firma Lanz gebaut; das Modell ist ein Eigenbau. Rechts im Bild das Modell einer Moorwalze.

Bild 8: Im Eigenbau entstand die Schmalspurbahn in der Baugröße HÖf (Vorbildspurweite 600 mm).

Bild 9: Hier rangiert die kleine Schmalspurlokomotive im Bereich der Laderampe, die sich an Vorbilder der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn anlehnt.



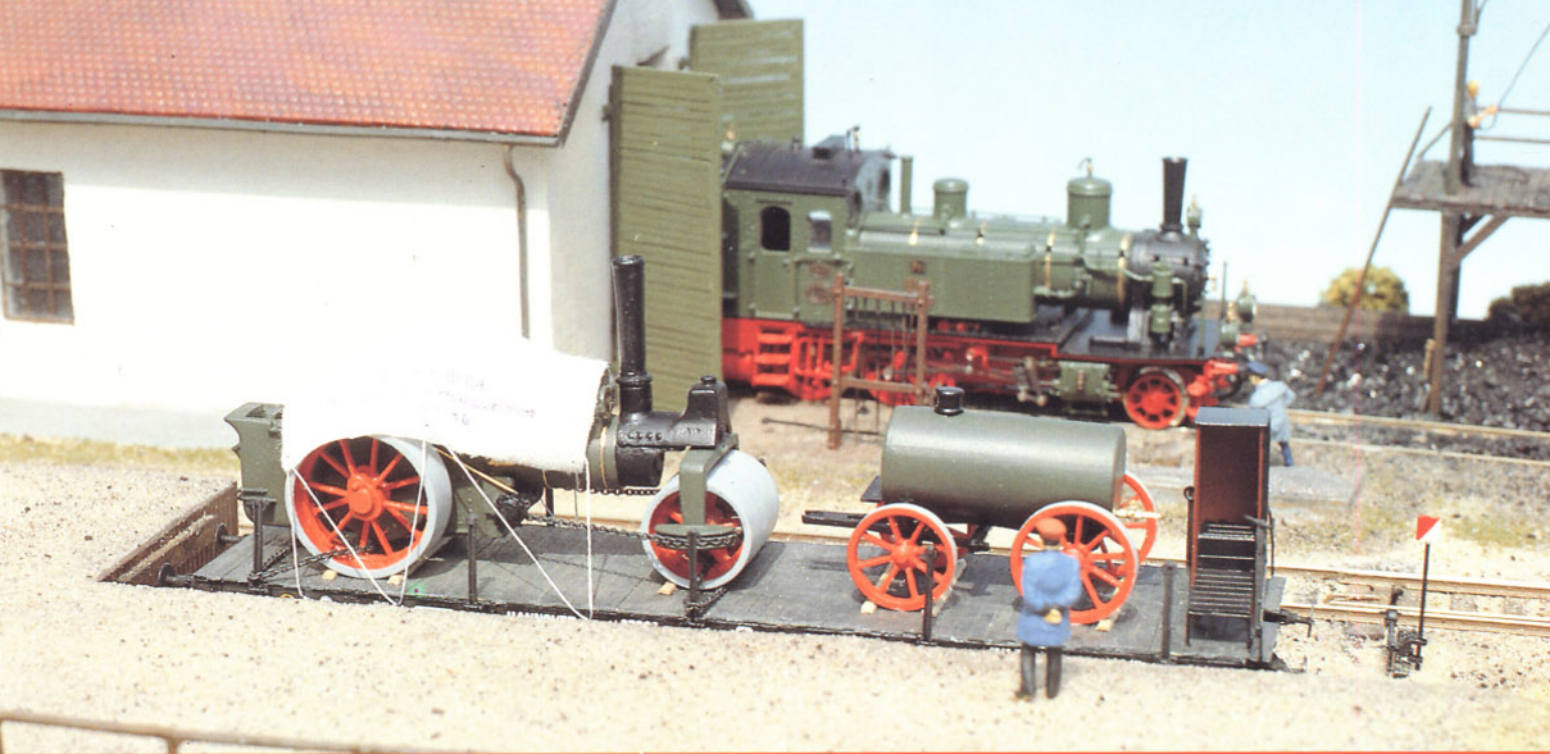


Bild 10: Mit der Bahn ist ein komplettes Dampfwalzengespann für den Schopflocher Straßenbauunternehmer angekommen.

Nachdem die Fachwerkrahmen aus gebeizten Holzprofilen fertig waren, goß ich sie mit Moltfill aus. Die auf diese Art entstandenen Seitenteile wurden dann zu dem Gebäude zusammengesetzt. Das Dach besteht aus handelsüblichen Kunststoffplatten, ebenso die anderen Kleinteile wie z. B. die Regentinnen.

Grob von den Gegebenheiten des Vorbilds abweichend – man möge mir bitte mein "Eigenleben" nachsehen – erhielt der Bahnhof Schopfloch (Mfr) auch noch die Gleisanlagen einer Schmalspurbahn. Die Wahl fiel auf die wenig bekannte Baugröße H0f, die einer Vorbildspurweite von 600 mm entspricht. Im Selbstbau entstanden die Fahrzeuge auf der Basis von Märklin-Miniclub-Modellen. Um noch einigermaßen passable Fahreigenschaften zu gewährleisten, wurde das Lokomotiv-Untergestell einer Miniclub-Lok abgewandelt. Nun muß ich nochmals um Verzeihung bitten, denn die Feldbahnmodelle haben die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn zum Vorbild. Die Fahrzeuge auf der Vollbahn sind hingegen alle "astreine Bayern".

Im Bahnhofsbereich befindet sich ein kleiner einständiger Lokschuppen nebst Kleinbekohlung (mit Körben) und Wasserkran. Die Gebäude erhielten, soweit es mir notwendig erschien, eine komplette Inneneinrichtung. Über eine Wagendrehscheibe am Güterschuppen und ein Gleis meiner Schmalspurbahn kann ein weiteres Diorama einbezogen werden. Es stellt einen Flugplatz mit entsprechendem Zubehör aus den Jahren 1905 bis 1915 dar. Über dieses Diorama soll zu einem späteren Zeitpunkt berichtet werden.

Die Gleise auf dem Diorama sind bei der Firma Schumacher erhältlich. Ich habe eine Sandschotterung dargestellt, wie sie damals bei Nebenbahnen oft vorzufinden war. Zur Ausgestaltung verwendete ich Produkte von Woodland Scenics.

Peter Dresselhaus

Bild 11: Gleisabschluß und Wasserkran bilden eine beschauliche Einheit.



Bild 12: Für das Diorama wurden Selbstbaugleise aus dem Hause Schumacher verwendet.





Bild 15: Der einständige Lokschuppen mit der Bekohlungsanlage.
Bild 13 (oben): Blick auf die Hochbauten des Bahnhofs Schopfloch (Mfr).
Bild 14: Im Selbstbau entstand die Kleinbekohlungsanlage des Dioramas.
Bild 16: Damals bei Nebenbahnen oft üblich war die dargestellte Sandschotterung.
Alle Fotos: M. Franke



H0/H0m-Anlage »Anschlußbahnhof«

Dieser Anlagenvorschlag hat "viele Väter" – gibt es doch genügend Beispiele für den Anschluß einer Schmalspurnebenbahn an eine doppelspurige Hauptbahn: in der DDR etwa Radebeul-Ost mit der dampfbetriebenen Schmalspurlinie nach Radeburg. Wenn man an Österreich denkt, fallen einem sofort die Zillertalbahn und die Mariazellerbahn ein. Bleibt noch die Schweiz. Dort locken Vorbilder mit elektrischem Betrieb wie Furka-Oberalp- oder Rhätische Bahn. Die Baugröße H0, kombiniert mit H0m oder H0e, ist geeignet, einen Anschlußbahnhof im Modell zu gestalten. Es bedarf allerdings einiger Quadratmeter Grundfläche, damit sich ein betrieblich interessanter Vorschlag in die Tat umsetzen läßt; die Züge auf einer doppelspurigen Hauptbahn verkehren ja nicht nur mit drei oder vier Reisezugwagen. Mein Gleisplanentwurf ist auf Dampf- und Dieseltraktion abgestimmt. Bei Oberleitungsbetrieb müssen die Durchfahrthöhen um 10 bis 20 mm angehoben, die Steigungen also etwas steiler ausgeführt werden.

Der Unterbau

Ein Unterbau in stabiler Rahmenbauweise ist unerlässlich. Die U-förmige Grundform – mit Schenkellängen von 4,60 m bzw. 3,60 m bei einer Breite von 3,00 m – ist als stationäre Anlage gedacht. Ein erfahrener Anlagen-"Tischler" wird freilich die Trennung in mehrere Teile vorziehen. Der Mehraufwand an Material und Zeit zahlt sich spätestens beim ersten Ortswechsel aus.

Bei Verwendung des neuen Roco-Line-Gleises mit Schotterbett muß die Breite der aufgeständerten Trasse mindestens 140 mm betragen (Doppelspur = 61 mm Gleisabstand). Die Trassenstärke sollte 8 mm nicht unterschreiten. Ob es einer Korkunterlage bedarf, wird sich zeigen. Die Maximalsteigung ist im H0-Bereich mit 20 ‰ geplant. Im Schmalspurbereich sind 25 ‰ Steigung der Gleistrasse angemessen.

Bereits bei der Planung des Unterbaus ist darauf zu achten, daß die Spanten (für die spätere Landschaftsgestaltung) im Bereich der Schattenbahnhöfe eine Anordnung erhalten, die Einstiegsöffnungen ermöglicht.

Der Gleisbau

Es wird flexibles Gleismaterial verwendet. Die Vorteile liegen auf der Hand: keine starren Radien und weniger Schienenstöße. Im sichtbaren H0-Bereich sind Minimalradien von 55 cm vertretbar; im verdeckten kommt man mit 45 cm Radius aus. Der Bahnhofsbereich ist mit 15°-Weichen des Roco-Line-Gleissystems geplant. Erstmals finden die einfachen Kreuzungsweichen hier sinnvolle Anwendung. Der große Bogenradius dieser 15°-Weichen (870 mm) macht sich optisch gut. Außerdem werden damit lange Nutzlängen der Durchfahrleise 1 und 2 erreicht. Im verdeckten Teil der Anlage, im Bereich der Schattenbahnhöfe 1 und 2, kann auch Roco-Standardmaterial verlegt werden. An den Übergangsstellen zum Roco-Line-System muß man auf größte Sorgfalt achten.

Das H0m-Gleismaterial habe ich auf Bemo-Basis geplant, und zwar mit flexiblem Gleis sowie 12°-Modellweichen der neuen Generation. Ein Minimalradius von 40 cm im sichtbaren Bereich sollte eingehalten werden. Die Unterflurmontage der Weichenantriebe ist fast eine Selbstverständlichkeit.

Die Strecke

Sie beginnt als doppelspurige Hauptbahn im Schattenbahnhof S 1 und tritt im mittleren Anlagenteil auf 140 mm Höhe ans Tageslicht. Es folgen die Umrundung einer alten Festungsanlage (Kibri) und der Anstieg zum 230 mm hoch gelegenen Anschlußbahnhof. Durch Gleis 1 oder 3 führt die Strecke weiter (Durchfahrt in Gleis 2 oder 4 ist nicht möglich), dann im Bogen abfallend um das Dorf herum, durch einen kurzen Tunnel und im leichten Gegenbogen zum Schattenbahnhof S 2. Dieser enthält nur ein Überholgleis zum Wechselbetrieb. Im "Gegenverkehr" beginnt die Strecke am Schattenbahnhof S 2, erreicht den Durchgangsbahnhof und führt durch Gleis 2 oder 4 (Durchfahrt in Gleis 1 oder 3 ist nicht möglich) zurück zum Ausgangspunkt. Die gesamte Streckenlänge beträgt 43 m, befahrbar nach dem Hundeknochen-Prinzip.

Die kleine Zeichnung verdeutlicht die Lage der beiden Schattenbahnhöfe S 1 und S 2, mit Höhenangaben in mm über -0-. Die Nutzlänge der Gleise in S 1 und S 2 beträgt ca.

4,00 m; die Nutzlänge von Gleis 1 im Anschlußbahnhof beträgt 2,50 m; im Gleis 2 sind es 2,10 m.

Die Strecke der H0m-Schmalspurnebenbahn führt vom östlichen Bahnhofskopf im Gegenbogen abfallend und nach Kreuzung der Landstraße unterhalb des westlichen Bahnhofskopfs vorbei in einen Tunnel. Nach erneuter Richtungsänderung erscheint die Nebenstrecke auf 40 mm Höhe wiederum kurz im sichtbaren Bereich. Ein zweiter Tunnel folgt. Die Ausfahrt führt direkt in den kleinen Kopfbahnhof auf Ebene -0-. Der Platz im verdeckten Streckenteil unter dem Dorf reicht aus, um ein Überholgleis einzubauen. Damit wird der Betriebsablauf wesentlich erweitert.

Die Fahr- und Schalttechnik

Bereits mit recht einfachen fahr- und schalttechnischen Mitteln ist reger Betrieb möglich. Wesentlich ist die Aufteilung der Hauptstrecke in drei getrennte Stromkreise. Stromkreis 1 (grün) umfaßt den Betrieb vom Schattenbahnhof S 1 bis einschließlich Schattenbahnhof S 2. Stromkreis 2 (rot) umfaßt den Gegenverkehr bis einschließlich Schattenbahnhof S 1. Der Überhol- und Rangierbetrieb wird durch Stromkreis 3 (blau) gesteuert. Die sich kreuzenden Gleisstränge der beiden 15°-Kreuzungen müssen natürlich voneinander isoliert werden.

Die Hauptstrecke sollte im Blocksystem be-

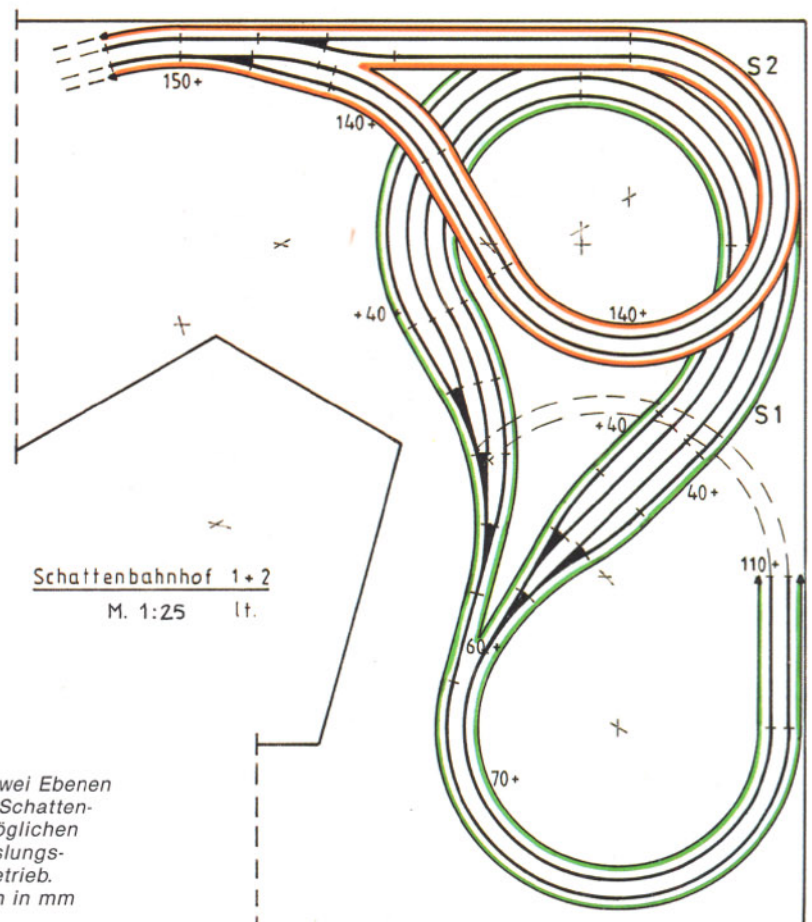
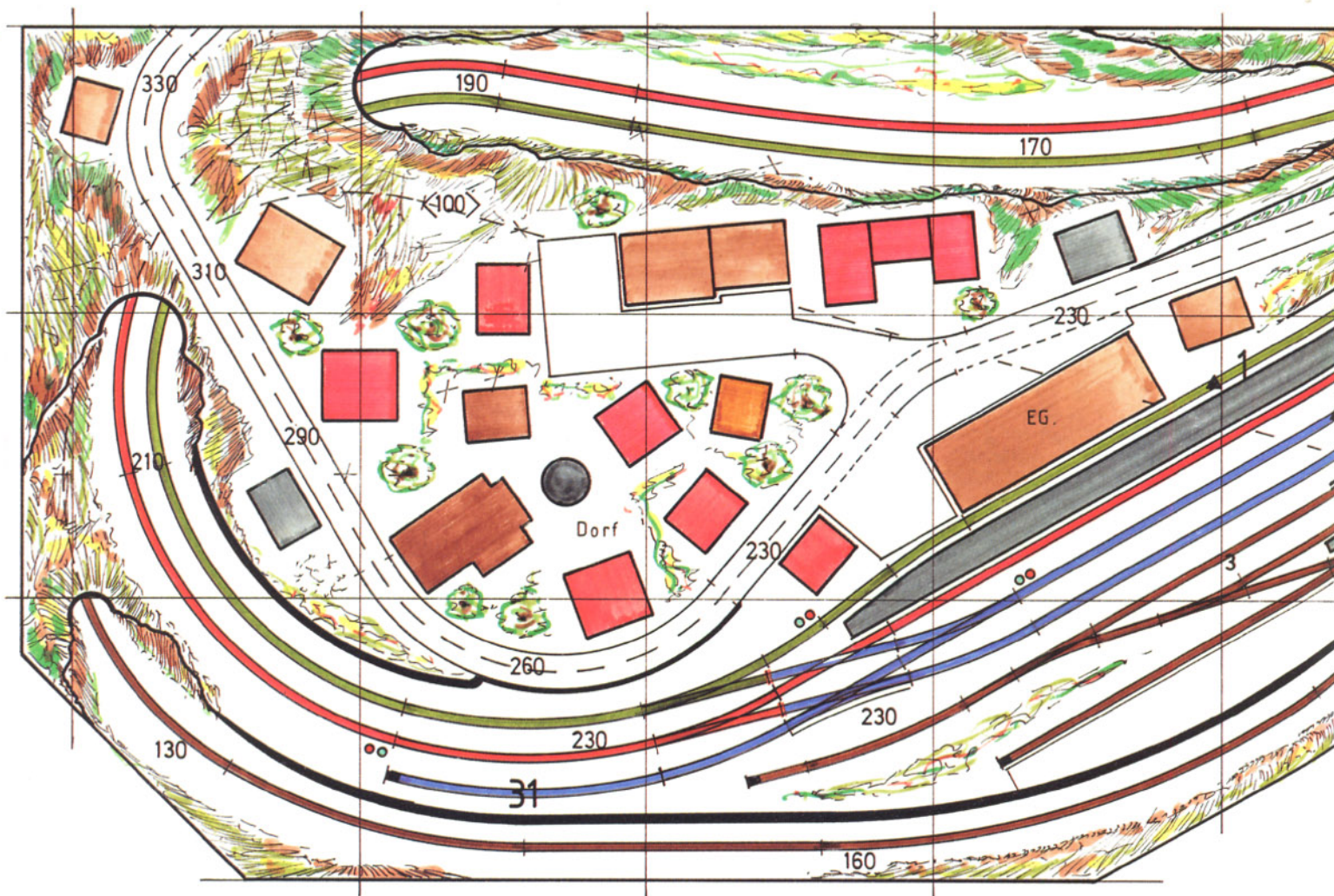


Bild 1: Die in zwei Ebenen angeordneten Schattenbahnhöfe ermöglichen einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb. Höhenangaben in mm über Null.



fahren werden, unter Einbeziehung der Schattenbahnhöfe. Einfache Relais-schaltungen erfüllen hier immer noch ihren Zweck. Bei der schalttechnischen Versorgung der Schattenbahnhöfe sollte jedoch die Elektronik eingesetzt werden. Ein- und Ausfahrtsignale sichern den Betrieb im Anschlußbahnhof. Auf die zeichnerische Darstellung von Block- und Sperrsignalen habe ich verzichtet.

Die Schmalspurnebenbahn wird mit einem Stromkreis versorgt. Bei Einsatz mehrerer Triebfahrzeuge sollten über Weichen gesteuerte abschaltbare Gleise eingeplant werden. Auf Blockbetrieb kann man verzichten; die Ein- und Ausfahrtsignale reichen für die Betriebssicherheit aus. Denkbar wäre ein getrennter Stromkreis für den unteren Kopfbahnhof.

Zur Gestaltung des Schmalspurkopfbahnhofs sollten kleinere Gebäude verwendet werden, um den Nebenbahneffekt zu unterstreichen. Lokbehandlungsanlage und Güterabfertigung gehören dazu. Die unterhalb des westlichen Bahnhofskopfs verlaufende Nebenbahn wird mit einer Stützmauer gegen die höher liegende Hauptstrecke abgesichert.

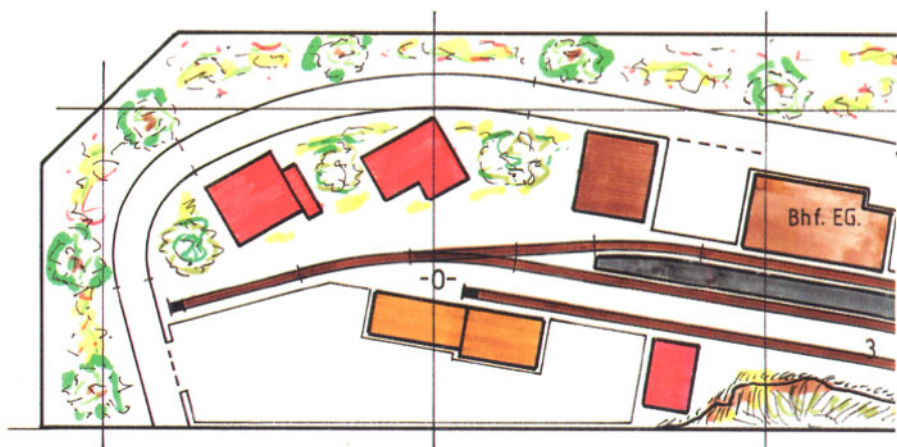
Bahnsteige, Straßenunterführung und Rollbockanlage erfordern Eigeninitiative. Die Tiefenwirkung der Anlage wird durch leicht ansteigende, mit Baumgruppen und Gebüsch bewachsene Flächen erzielt, die mit

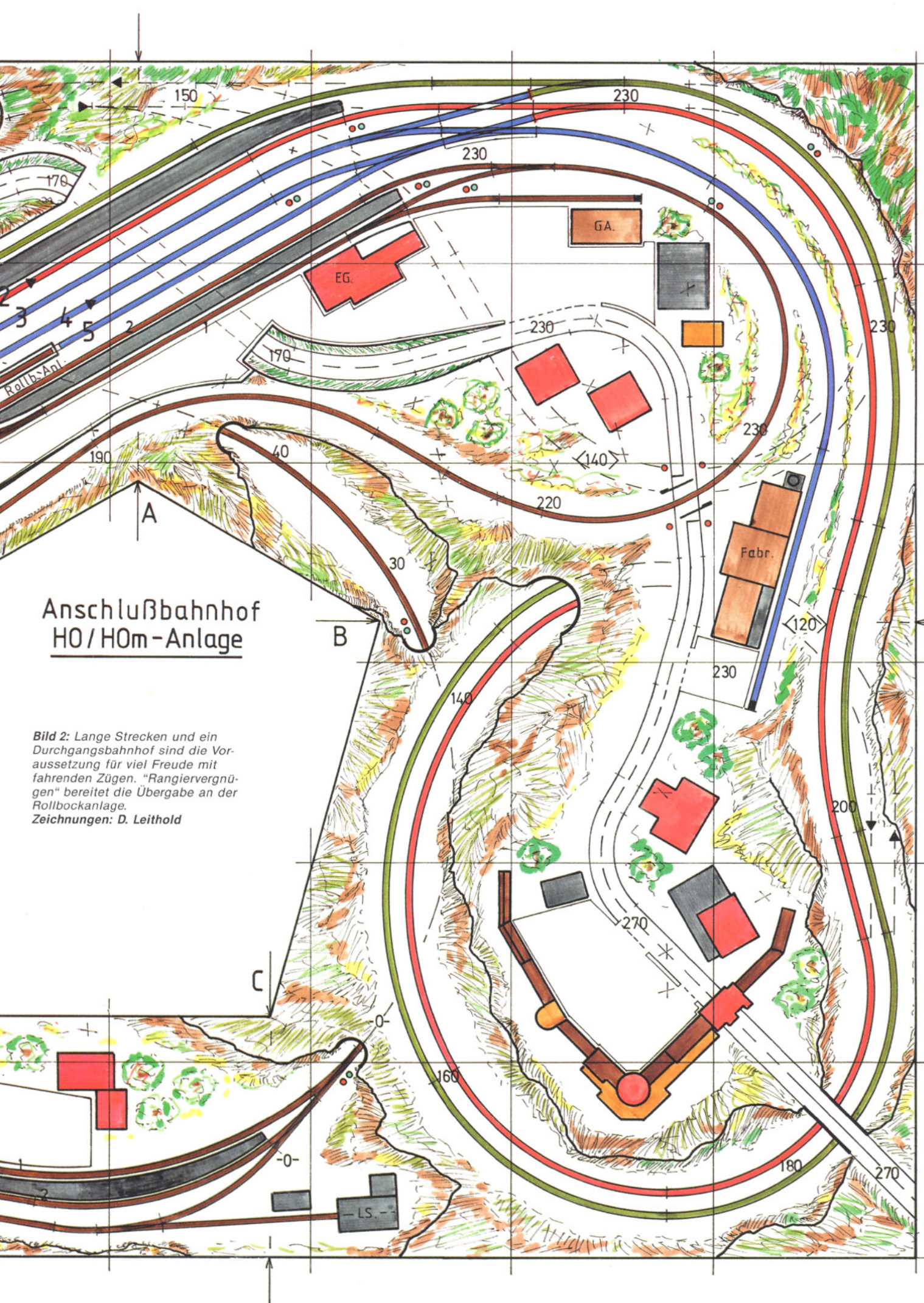
einer Hintergrundkulisse abgeschlossen werden.

Aus betriebstechnischen Gründen müssen herausnehmbare Landschaftsteile eingeplant werden, und zwar im Weichenstraßenbereich der Schattenbahnhöfe. Jede Technik hat ihre Tücken, besonders dann, wenn man davon überzeugt ist, daß alles "läuft"! Wenn es unbedingt sein muß, läßt sich auf Kosten eines halben Dorfes auch noch ein kleines Bw am westlichen Bahnhofskopf unterbringen. Beim Vorbild wird man wohl vergeblich danach suchen. **Dieter Leithold**

Die Landschaftsgestaltung

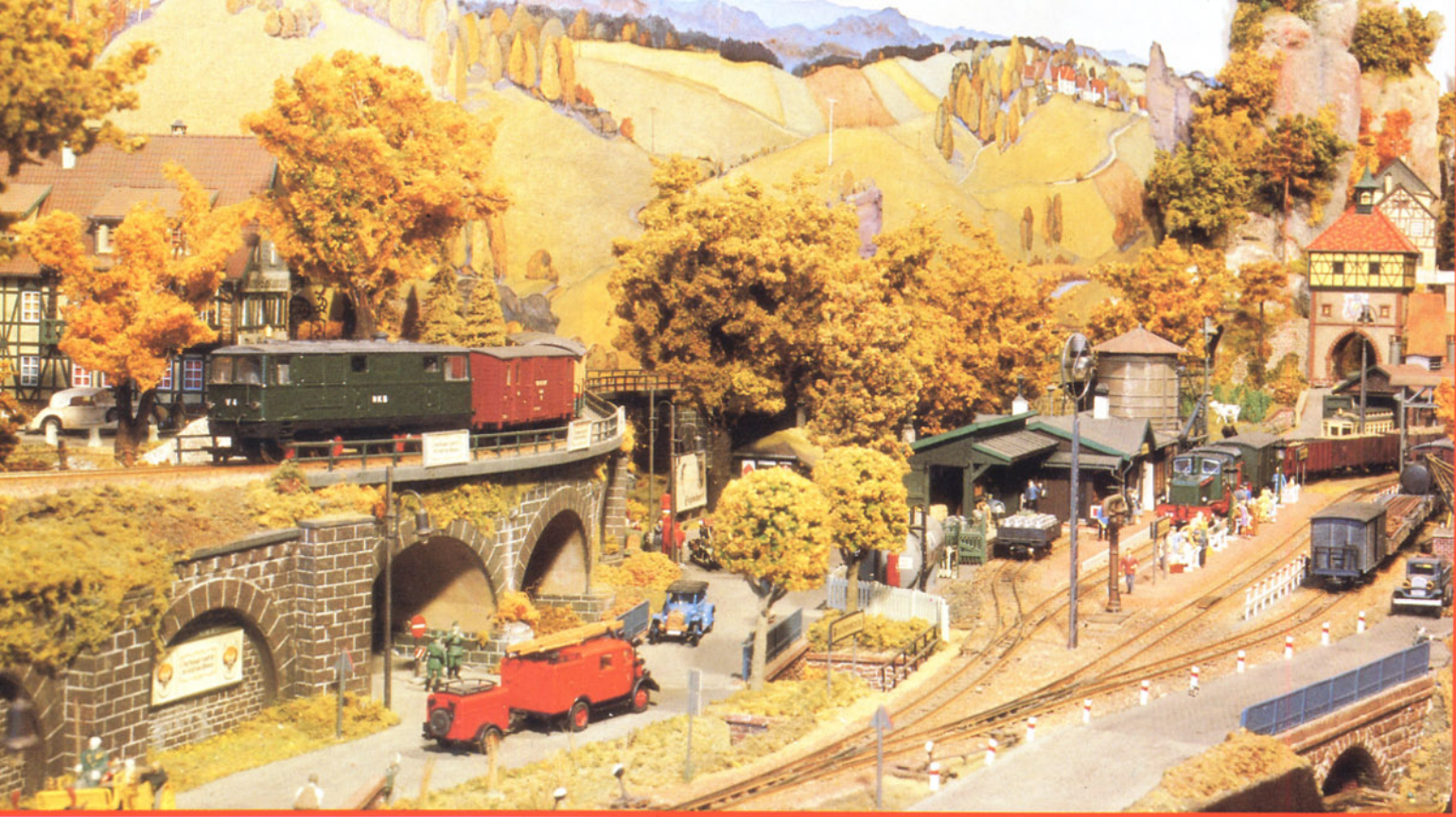
Der Entwurf zeigt eine Mittelgebirgsszenerie. Im Blickpunkt steht der 230 mm hoch gelegene Bahnhof mit dörflichem Charakter. Die vom westlichen Teil des oberen Anlagenschenkels herunterführende Landstraße umrundet das Dorf, zieht am Empfangsgebäude vorbei zur Unterführung und berührt den Kleinbahnhof sowie die Fabrikanlage. Dann steigt die Straße an, durchquert die alte Festungsanlage und überbrückt die Hauptbahn in südöstlicher Richtung.





**Anschlußbahnhof
HO / HOm-Anlage**

*Bild 2: Lange Strecken und ein Durchgangsbahnhof sind die Voraussetzung für viel Freude mit fahrenden Zügen. "Rangiervergnügen" bereitet die Übergabe an der Rollbockanlage.
Zeichnungen: D. Leithold*



*Bild 1: Auf dem Bahnhof Drachenstein ist reger Verkehr nichts Ungewöhnliches. Die Zuckerrübentransporte folgen auf die Herbstfest-Sonderzüge.
Foto: K. Heidbreder*

Bild 3: Zuckerrübentransport mit Dieselloks, aufgenommen im mittelalterlich anmutenden Drachenstein.

Foto: K. Heidbreder ▶

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

70

Eine Reise durch ein Märchenland

Bild 2: Der Reisezug aus Drachenstein ist soeben am Haltepunkt Felsenmeer angekommen.

Foto: J. Isaac





- 1 = Hexenbach
- 2 = Falkensteinviadukt
- 3 = Friedrich-Wilhelm-Tunnel
- 4 = Konservenfabrik Panasi
- 5 = Villa Panasi
- 6 = Wolfsbach und Teufelsschlucht
- 7 = Gasthof Nibelungen
- 8 = Bahnhof Drachenstein
- 9 = Sägewerk
- 10 = Biesenbach
- 11 = Häuser aus Marktbreit bei Bayreuth
- 12 = Kelzenburg
- 13 = Bismarckbrunnen

- 14 = Haus "Judenhof" aus Tucherfeld
- 15 = Henrich-von-Kelzenburg-Platz
- 16 = Hermannstor
- 17 = Haltestelle Felsenmeer
- 18 = Bahnhof Kelzenberg-Nord
- 19 = Zuckerrübenverladung
- 20 = Post und altes Eisenwerk

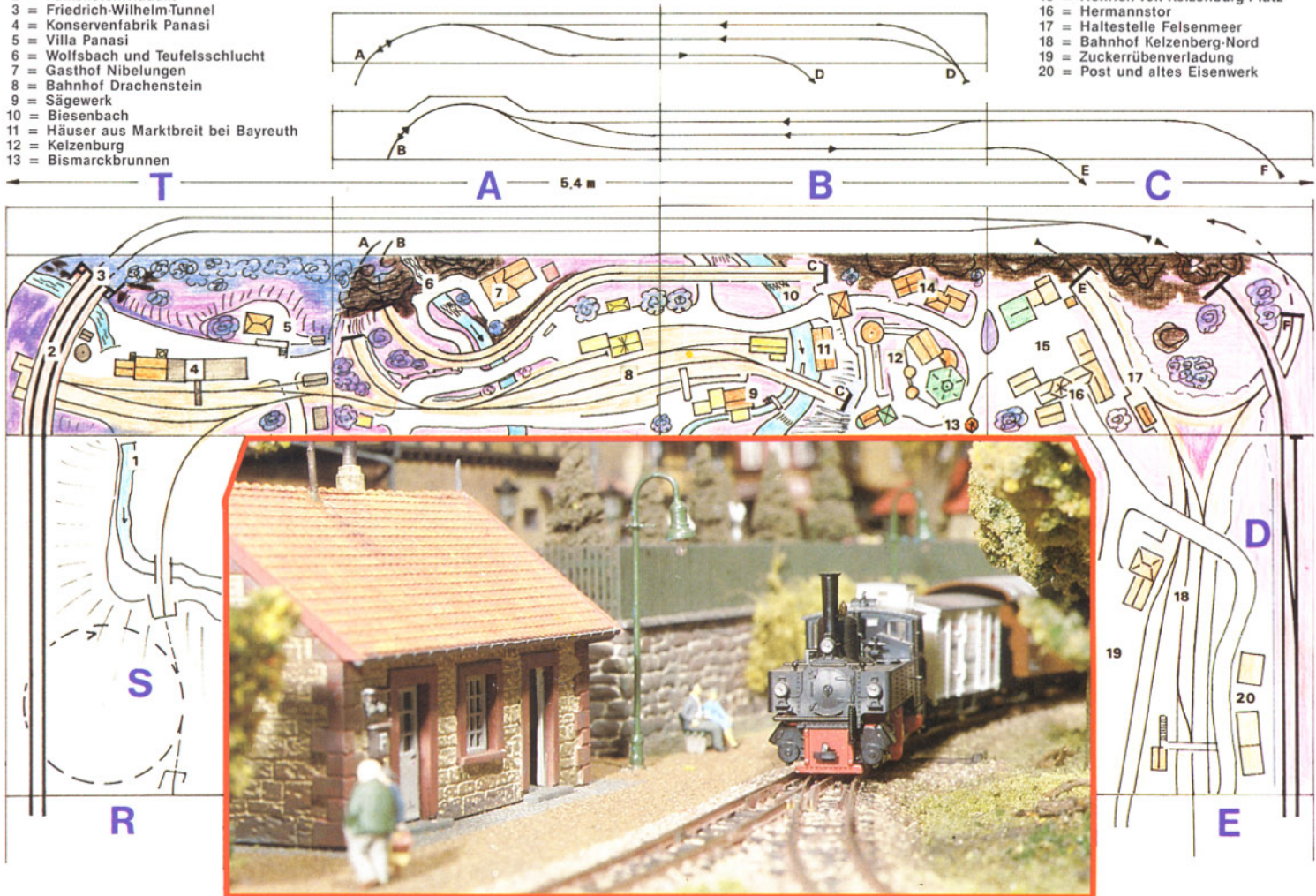


Bild 5: Ein Güterzug durchfährt den Haltepunkt Felsenmeer. Im Hintergrund die Häuser am Kelzenburgplatz.

Foto: J. Isaac



Bild 7: Der 14.32-Uhr-Zug hat eben die Haltestelle Felsenmeer in Richtung Bayreuth verlassen. Nach Unterqueren der "großen Eisenbahn" geht es hinein in die "Felsen".
Foto: J. Isaac

Bild 4: Zeichnerische Darstellung der Module.
Zeichnung: J. Isaac

Bild 6: Prall gefüllt mit saftigen Tomaten sind die Kisten auf den Niederbordwagen.
Foto: K. Heidbreder

Von unserem belgischen Leser Jean Isaac haben wir früher schon eine Modellbauarbeit vorgestellt (siehe Ausgabe 7/1987: "Hinter den sieben Bergen..."). Jetzt hat er seine im wahrsten Sinne des Wortes märchenhafte Anlage erweitert und uns den folgenden Bericht samt Fotos zur Teilnahme am Modellbauwettbewerb eingereicht:

"Drei Jahre sind nun vergangen, seit ich mit meinem Bummelzug-Anlagenprojekt begonnen habe. Vier Landschaftsmodule sind inzwischen vollendet; sie bilden eine selbständige Einheit. Die Schmalspurstrecke ist betriebsfertig. Die an den seitlichen Enden sichtbare Normalspurtrasse kann erst befahren werden, wenn ich die Anschlußdioramen gebaut habe.

Platzmangel zwang mich zu bescheidenen Dimensionen. Die größte Breite des Geländeausschnitts beträgt an der Hintergrundkulisse 5,40 m Länge; das entspricht umgerechnet 470 m in der Wirklichkeit. Natürlich kann man das im Modell nicht so exakt bestimmen, denn optischer Betrug fürs Auge ist im Modell immer wichtig. Auf nicht einmal einem halben Kilometer ist aber trotzdem – Sehkompromiß hin oder her – für das Vorbild platzmäßig 'nicht viel drin'. Um mit der Modellbahn glaubhaft zu bleiben, kann man ein gewisses Maß bahntechnischer Komprimierung nicht überschreiten – auch wenn es sich um eine Schmalspurstrecke im Maßstab 1:87 handelt.

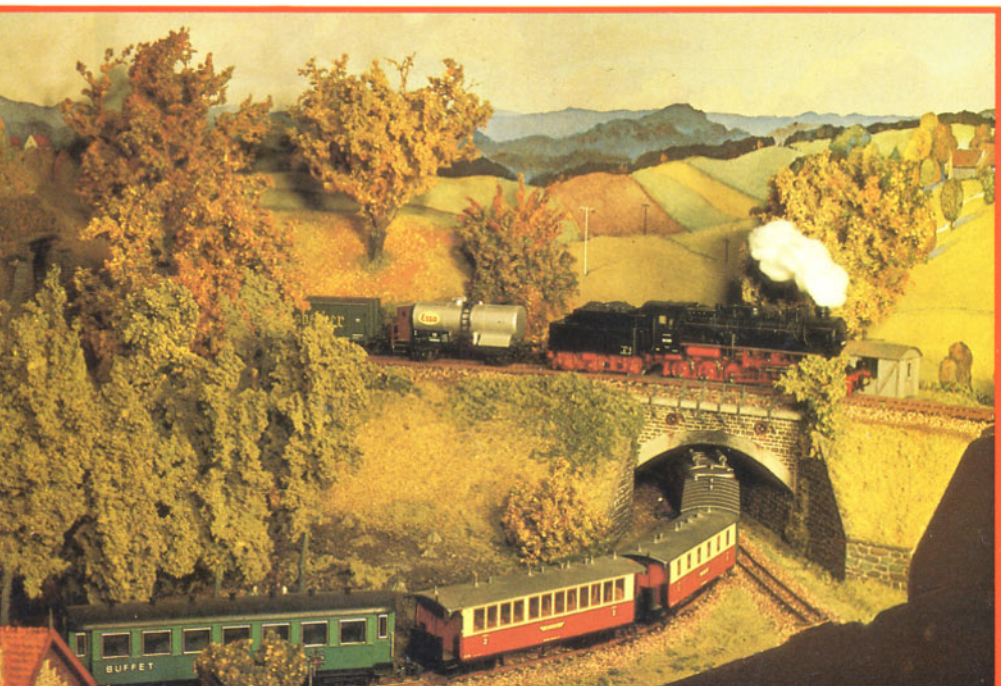




Bild 8: Gesamtansicht des Moduls mit der Konservenfabrik, dem Falkensteinviadukt und dem Friedrich-Wilhelm-Tunnel. Über allem ein dicht bewaldetes Schiefermassiv.
Foto: J. Isaac

Die Nibelungen lassen grüßen

Aufgrund von zugegebenermaßen verklärten Kindheitserinnerungen an Deutschland habe ich ein Faible für die phantastischen

Märchen der Gebrüder Grimm und die Sagenwelt der Wagneroperen sowie für die altdeutsche Romantik. Von all diesem habe ich in meine Anlage so manches einfließen lassen. Sie ist angesiedelt im Oberfränkischen,

in der weiteren Umgebung der Wagner-Festspielstadt Bayreuth. Mehr als 300 Figuren beleben meine romantische fränkische Szenerie. In Anlehnung an die alte Sage der Nibelungen heißt die auf meiner Anlage

Bild 9: Auf dem kleinen Platz hinter dem Hermannstor stört lediglich der Eisverkäufer mit seiner Glocke die Ruhe.

Foto: J. Isaac



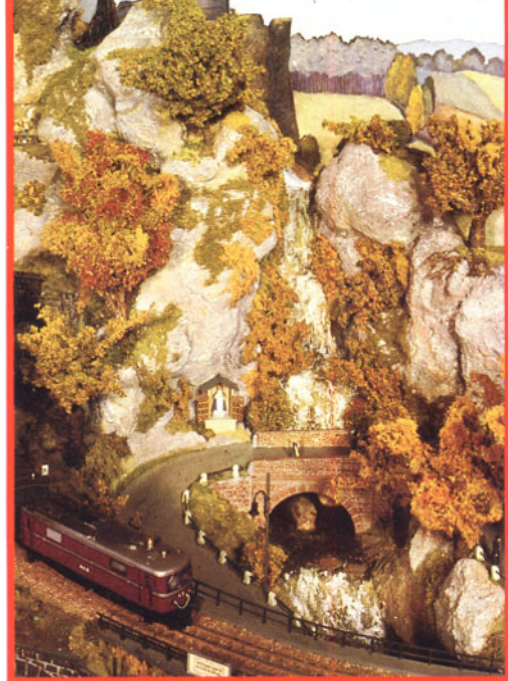


Bild 11: Die Diesellok V 3 kommt mit einem Reisezug aus Bayreuth zurück.

Foto: J. Isaac

Bild 10: Die Verladeanlagen des Ravioli-Herstellers Panasi erstrecken sich bis unter den Viadukt über das Hexenbachtal.

Foto: K. Heidbreder

Bild 12: Der Dieseltriebwagen VT 2 rangiert einen kleinen Waggon mit Milchkannen an den Werkseingang.

Foto: J. Isaac

Bild 14: Rangierbetrieb bei der Firma Panasi. Die belgische 026 von Liliput – auf dem Viadukt – ist mit einem Güterzug unterwegs.

Foto: K. Heidbreder



Free lance bei schmaler Spur

Wenn man eine Schmalspuranlage baut, bringt man sich unweigerlich selbst in eine gewisse Außenseiterposition. Kaum ein großer Hersteller bietet H0e-Lokomotiven an. Man muß sich deshalb selbst behelfen; mit etwas Geschick läßt sich auch ein ansprechendes Resultat erzielen. Ich baue mir in solch einem Fall eben Free-lance-Fahrzeuge. Zumal wenn es sich, wie hier ja auch, um eine 'ganz private Privatbahn' handelt, kann man der eigenen Phantasie weitgehend freien Lauf lassen.

So bin ich mit meiner Anlage recht zufrieden; die bereits vollendeten Teile bereiten mir große Freude. Nur zwei Minuspunkte sind zu erwähnen: Zunächst sollte sich das Schmalspurgleis lediglich über zwei Module erstrecken; der übrige Platz sollte dem Normalspurgleis vorbehalten bleiben. Wie sich herausgestellt hat, ist aber der Schmalspurtteil für mein reichliches Fahrzeugmaterial viel zu klein, eine Erweiterung also dringend erforderlich. So ist aus dem anfänglichen Versuchsteil inzwischen das Hauptthema geworden.

Es gibt genügend Literatur über das Vorbild Schmalspurbahn. Die Lektüre solcher Bücher eröffnet dem Modellbahner tausendundeine Möglichkeiten. Leider sind die hübschen kleinen Bummelzüge heute ja fast überall verschwunden. Als H0e-Modell sind sie ganz besonders niedlich! Zögern Sie also nicht, wenn Sie sich dieser Nenngröße einmal zuwenden wollen. Sie werden begeistert sein!" **Jean Isaac/Manfred Grauer**

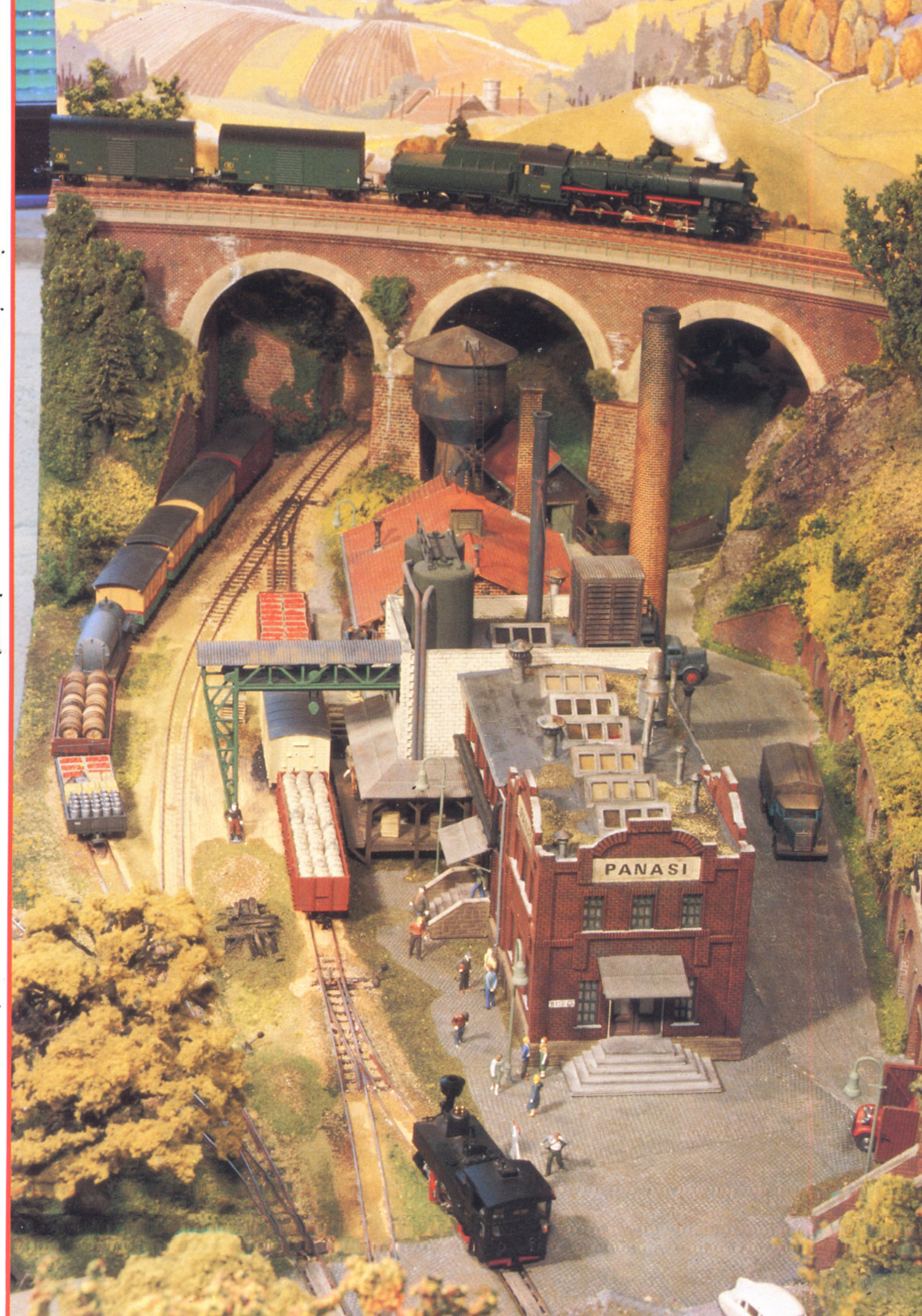
Bild 13: Dieses Foto zeigt die romantische Atmosphäre beim Hermannstor.

Foto: J. Isaac

verkehrende Schmalspurbahn Nibelungen-Kleinbahn (N. K. B.). Auf ihr fahren selbstgebaute Fahrzeuge ohne direktes Vorbild. Jedes Modul steht auf vier angeschraubten Füßen. Schräg verlaufende Streben sorgen für Stabilität. Alles kann im Nu auseinandergenommen werden, indem man die Steck- und Schraubverbindungen löst. Jedes Modul hat seine eigene Hintergrundkulisse; sie kann nach oben weggezogen werden. Für die Fugen wurde ganz besondere Sorgfalt aufgewendet, so daß sie fast unsichtbar sind.

Die Fachwerkhäuser sind auf recht verschiedene Weise entstanden. Alle wurden neu angemalt und erhielten 'Patina'. Sämtliche Gebäude lassen sich von ihrem Platz wegnehmen, was eine Menge Vorteile bietet. Die Kalk- und Schieferfelsen wurden aus einer Mischung aus Gips, Sägespänen sowie gemahlener und gesiebter Kieselsteinchen geformt. Als Untergrund hierbei diente Styropor. Beim 'Pflanzenwuchs' kamen die verschiedenen aus dem Journal bekannten Techniken zur Anwendung. Die 'Vegetation' ist absichtlich ziemlich üppig gehalten.





Burgruine



Bild 1: Gegen den Himmel zeichnet sich die ganze Mächtigkeit des Bauwerks ab. Die Farbgebung wirkt sehr natürlich.

Bild 2: Die mühevoll eingearbeiteten Treppenstufen sind aus der Vogelperspektive deutlich zu erkennen.

Bild 3: Am Fuße der Burgruine ruht still der kleine See aus Gießharz inmitten einer typischen Bepflanzung.



Vor einigen Jahren hatte ich auf der Modellbahnausstellung in Frankfurt Gelegenheit, dem bekannten Berufs-Modellbahnbauer Bernhard Stein zuzusehen, der seine Arbeitsweise an einer größeren Anlage demonstrierte und gerade dabei war, eine Mauerpartie zu fertigen. Diese sowie die Felsen und Landschaftsteile gefielen mir so gut, daß ich beschloß, die gezeigten, aber auch andere Techniken selbst einmal auszuprobieren.

Da ich ein Liebhaber alter Burgen und Ruinen



»Gipsenstein«

bin, stand das Thema für ein selbst zu bauendes Diorama schon fest, zumal es bisher von der Zubehörindustrie kein zufriedenstellendes H0-Modell einer Burgruine gibt. Mein Modell besitzt kein direktes Vorbild, lehnt sich jedoch in Grundriß und Gesamteindruck an die Burgruine Hohenfreyberg (bei Zell im Allgäu) an. Bei mehreren Besuchen dieser Ruine trug ich genügend Bild- und Skizzenmaterial zusammen, um den Bau meines Dioramas in Angriff nehmen zu können.

Bild 4: Die liebevolle Gestaltung der Bruchsteinmauern trägt wesentlich zur ausgezeichneten Gesamtwirkung bei.





◀ **Bild 5:** Die Wanderer haben sich nach beschwerlichem Aufstieg eine kleine Pause verdient. Sie genießen die herrliche Aussicht.

Bild 9: Das in Dunkelheit getauchte alte Gemäuer lehrt den einen oder anderen vielleicht das Gruseln. ▶

Bild 10: Die bizarre "Skyline" ist ein Indiz für den allmählichen Verfall der Burg.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

71



◀ **Bild 6:** Die Gesamtansicht des Dioramas läßt die Struktur des Unterbaus erkennen.

Bild 8: Auf diesem Bild läßt sich die ehemalige Aufteilung der Räumlichkeiten noch erahnen.

▼ **Bild 7:** Ein Hobby-Geologe sucht nach urzeitlichen Einschlüssen in den alten Kalksteinen.

Die Burgruine

Auf das soweit fertiggestellte Rohgelände wurde nun die Burgruine aufgebaut. Das Hochziehen der Mauern war nicht schwierig, erforderte aber sehr viel Geduld. Jede Mauer wurde einzeln, von Ecke zu Ecke, an ihren endgültigen Standort auf den vorher durch Einkerben aufgerauhten Gipsuntergrund aufgegossen. Hierzu verwendete ich selbstgefertigte Verschalungen aus Karton mit glatter Oberfläche und einen sehr flüchtig angemischten "Schnellgips", der rasch abbindet. So wurden die einzelnen Mauern Stück um Stück aneinandergelassen, bis die Ruine im Rohbau fertiggestellt war. Danach kam das langwierigste Stück Arbeit. Zunächst wurden mit einem Stecheisen alle Bruchkanten und Mauerdurchbrüche aus





den glatten Gipswänden herausgearbeitet, anschließend die Mauerstruktur Stein für Stein mit einem spitzen Bastelmesser in die Wände graviert.

Nach Fertigstellung aller Gips- und Gravierarbeiten habe ich das Bauwerk und den Untergrund zweimal mit "Tiefengrund" behandelt. Nachdem die Grundierung gut durchgetrocknet war, wurden auf Felsen und Burgruine die hellen Farbtöne aufgetragen, die ebenfalls gut trocknen mußten. Den Abschluß der farblichen Behandlung bildete der Auftrag der dunklen Farbtöne in Lasurtechnik, d. h. die Farbe wurde aufgetragen und sofort in nassem Zustand wieder abgewischt. Dadurch bleibt die Farbe nur in den Vertiefungen erhalten und verstärkt so die plastische Wirkung der Oberflächenstruktur.

Der Unterbau

Aus meinen Skizzen ergab sich eine erforderliche Grundfläche für das Diorama von 80 cm x 55 cm. Der Unterbau besteht aus einer 12 mm starken Schichtholzplatte, auf die ein senkrechter Sperrholzrahmen mit den ausgesägten Konturen des Geländes befestigt ist. Auf den Rahmen, der zwischen 3 und 15 cm hoch ist, wurde Aluminium-Mückengitter genagelt und in die gewünschte Geländeform gedrückt. Anschließend trug ich eine Gipsschicht auf, die im Bereich der späteren Felspartien dicker sein mußte, damit mir genügend "Fleisch" für das Herausarbeiten des Schichtkalks durch Ausritzen des überflüssigen Gipses mit Stechbeitel und Bastelmesser zur Verfügung blieb.

Ausgestaltung der Landschaft

Nun ging es an die landschaftliche Ausgestaltung des Dioramas. Durch Aufbringen von Streumaterial wurden Grasflächen nachgebildet. Hierbei wurden auch die ehemaligen Innenräume der Burgruine, die Felszwischenräume und die Bruchstellen der Mauern dem Vorbild entsprechend begrünt. Einen kleinen Tümpel bildete ich aus Gießharz nach. Vor dem Ausgießen wurden Schweineborsten als Schilfimitation im Untergrund befestigt. Die Rohlinge für die Bäume sind echtes Holz, das ich im Urlaub in Spanien in etwa 2000 m Höhe gesammelt hatte. Sie wurden mit Woodland-Foliage belaubt und in das Diorama eingesetzt. Zu





Bild 11: Von der Sonne beschienen, wirkt die ehemals trutzige Burg jetzt eher friedfertig und beschaulich.

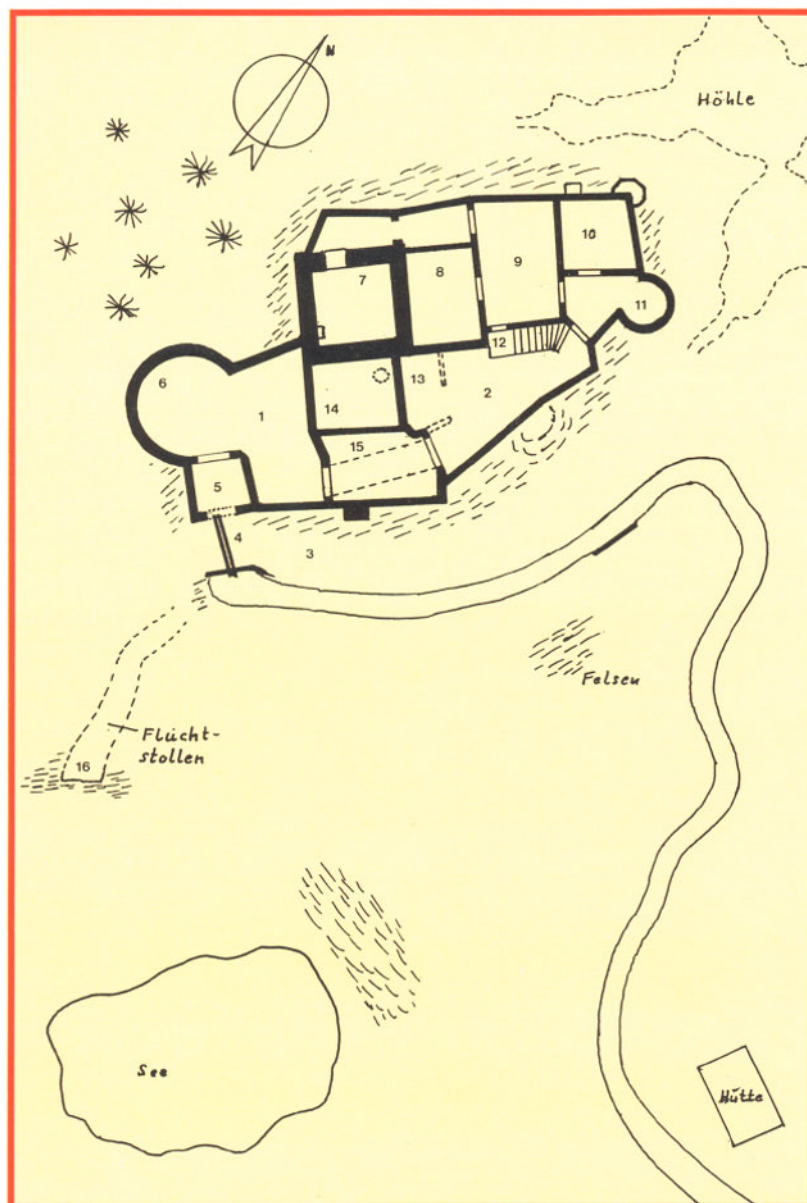


Bild 12: Die Zeichnung gibt einen Überblick über die räumliche Aufteilung des Dioramas.
Alle Fotos: M. Luft

guter Letzt habe ich noch in mühsamer Kleinarbeit einzelne Mauersteine aus Gips gefertigt und eingefärbt, die dann zwischen und auf den Mauern verteilt wurden. Nach etwa einem Dreivierteljahr Arbeit schien das Diorama damit fertig zu sein, so glaubte ich zumindest – doch weit gefehlt!

Die Tropfsteinhöhle

Nach einigen Tagen entdeckte ich ein Loch in einer Felspartie. Durch das Gitter war in den darunter befindlichen Hohlraum Gips eingedrungen und hing nun an den Maschen herunter. Das brachte mich auf die Idee einer "Tropfsteinhöhle". Die Umsetzung ins Modell nahm noch einmal sieben Wochen in Anspruch. Schon die Tatsache, daß das Diorama ja eigentlich fertig war und auf keinen Fall beschädigt werden sollte, gestaltete den nachträglichen Höhlenbau recht schwierig. Die Höhle mußte von unten her durch ein Loch in der Grundplatte von ca. 20 cm x 10 cm eingebaut werden. Zuerst wurde ein Seitengang komplett fertiggestellt und durch das Loch an seinen Platz gebracht. Danach habe ich die Decke der beiden Höhlen gegipst und eingepaßt. Schließlich wurde der Deckel mit dem Boden der Höhlen fertiggestellt, eingepaßt und im letzten Arbeitsgang eingefärbt. Die besondere Attraktion der Höhle sind ungefähr 45 Tropfsteine aus mit Gips überzogenen Stecknadeln und Nägeln. Insgesamt 22 Mikrolämpchen ergeben drei verschiedene Ausleuchtungsvarianten. Eine vierte Möglichkeit bieten drei Höhlenforscher mit Helmlampen und einer Stablampe. Die Höhle aus zwei Hallen und einem nach hinten verlaufenden Seitengang liegt so im Diorama, daß sie von zwei Seiten durch drei Höhlenanschnitte sichtbar ist. Leider ist es mir bisher noch nicht gelungen, zufriedenstellende Fotos von der Höhle anzufertigen. Eine Kamera im H0-Maßstab müßte man haben!

Manfred Luft/PS



Ein Schmuckstück aus Meisterhand

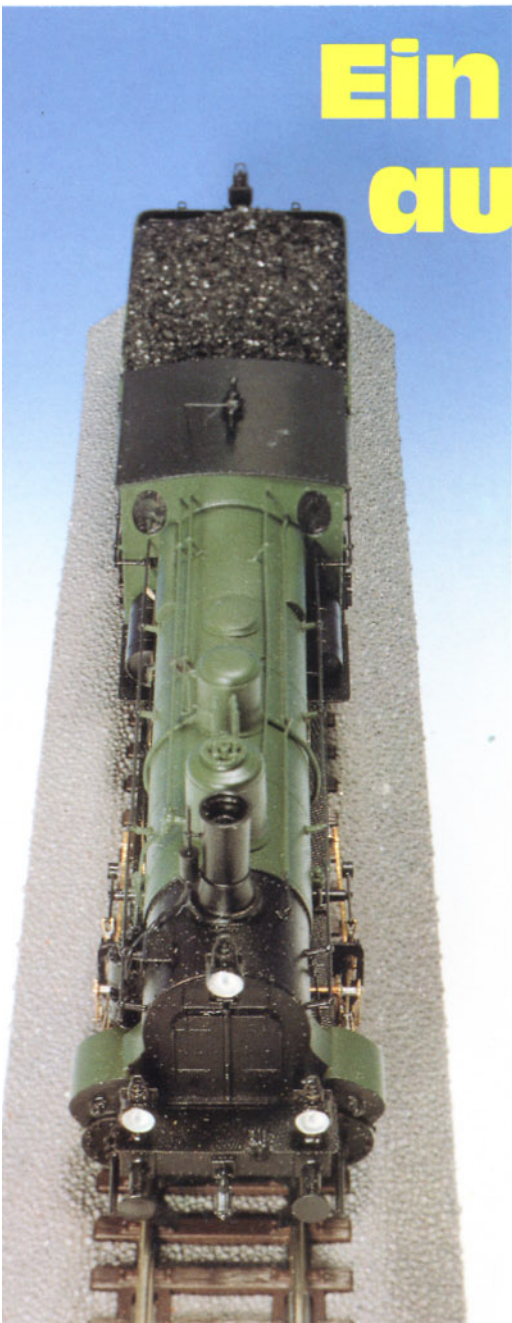


Bild 2: Draufsicht auf das schicke Handarbeits-Einzelstück.

Bild 1 (oben): Ansicht der E I schräg von hinten.



Die bayerische E I

Der wirtschaftliche Aufschwung gegen Ende des letzten Jahrhunderts führte zu einem kräftigen Anstieg des Güterverkehrsaufkommens. Um die höheren Zuglasten vor allem auf Mittelgebirgsstrecken noch bewältigen zu können, wurde es erforderlich, stärkere als dreifach gekuppelte Lokomotiven zu entwickeln. Wenige Jahre zuvor hatte man sich noch nicht vorstellen können, daß jemals größere Maschinen benötigt werden würden.

Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen übersprangen daher die Achsfolge D und

gingen gleich zu der damals ungewöhnlichen Achsfolge 1'D über. So entstanden 1895 bei Krauss in München zwölf Zweizylindermaschinen, die die Betriebsnummern 2051 bis 2062 erhielten und als Gattung E I (1'D n2) bezeichnet wurden. Die vor der Laufachse liegenden, überhängenden Zylinder verliehen den Lokomotiven ein seltsames Aussehen. Dieser Eindruck verstärkte sich noch dadurch, daß die erste Kuppelachse angetrieben wurde. Die Lokomotiven scheinen sich aber trotz ihrer ungewöhnlichen Konstruktion bewährt zu haben. Sie wurden zunächst auf der Spessarttrampe von Laufach nach Heigenbrücken, später

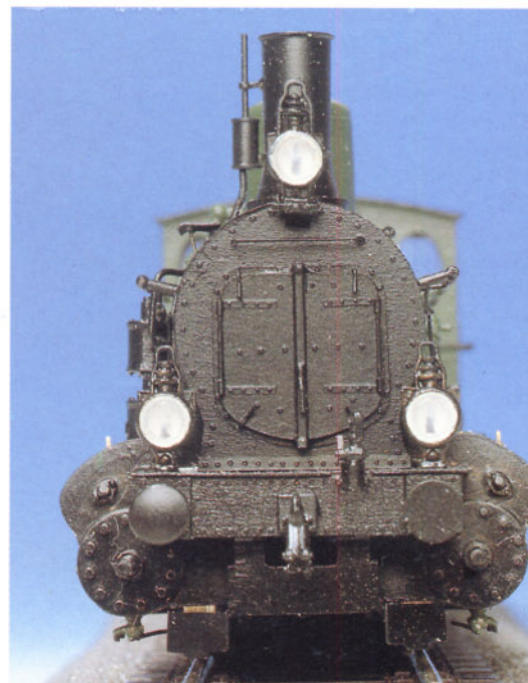
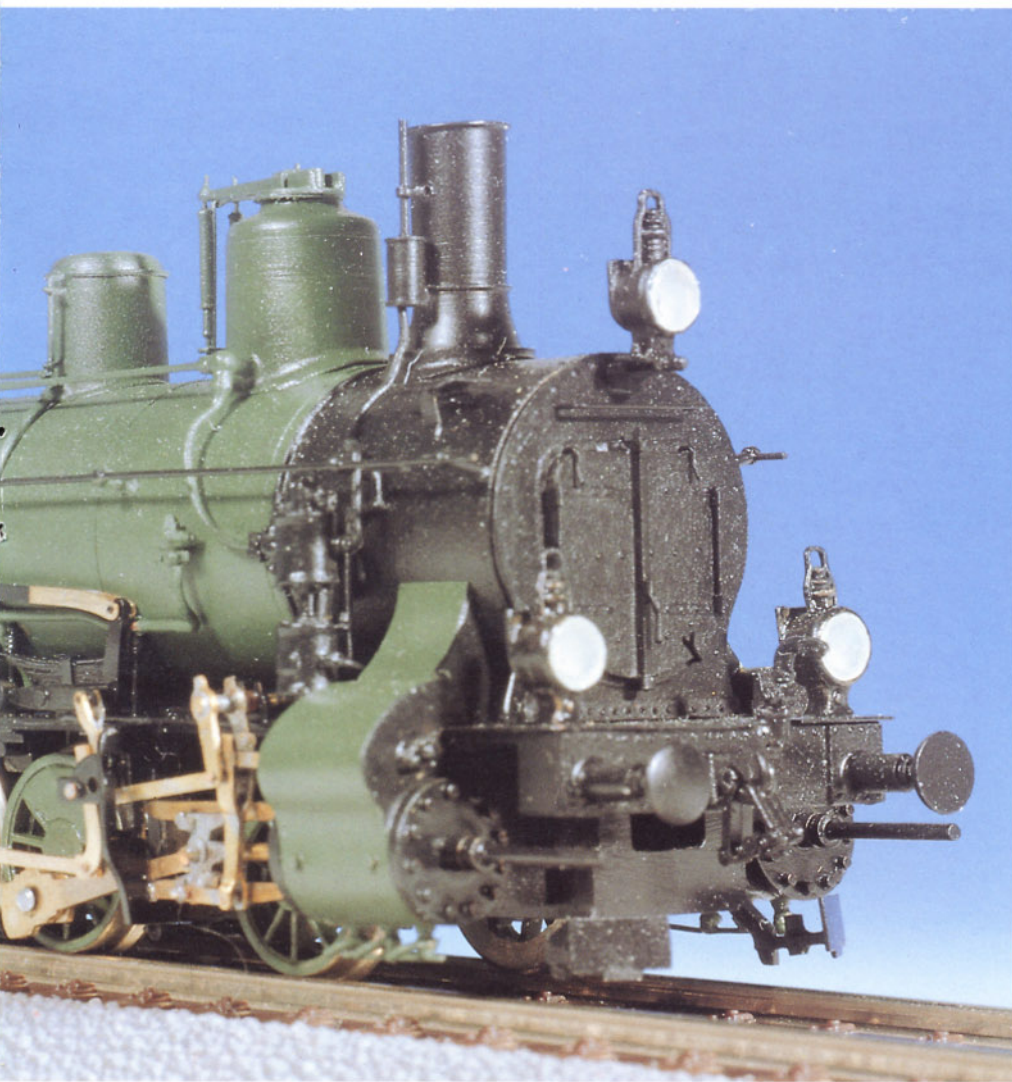


Bild 5: Stirnansicht der bayerischen E I im Modell. Da die Maschinen nur "vorwärts" im Zugsatz waren, benötigten sie an der Stirnfront keine Bremschläuche.

Bild 4 (oben): Ansicht der Lokführerseite.

Bild 3: Trotz einer Länge über Puffer von nur 19,3 mm vermittelt das Modell das imposante Aussehen des großen Vorbilds.

Bild 6: Blick in das Führerhaus und auf den Tender. Alle Stehkesselrückwand-Armaturen sind nachgebildet.

auf den Strecken um die Bahnbetriebswerke Aschaffenburg, Würzburg und Schweinfurt eingesetzt.

1896/97 folgten der ersten Serie zwei Versuchlokomotiven der Bauart 1'D n4v mit Zylindern der Bauart Sondermann, bei denen Hoch- und Niederdruckzylinder zusammen ausgebildet sind. Diese bewährten sich wegen Undichtigkeiten in der Praxis aber nicht und wurden später gegen die Zylinder der dritten Bauserie ausgetauscht. Bei den beiden Versuchlokomotiven, die die Betriebsnummern 2063 und 2064 erhielten, waren die Zylinder zwischen Lauf- und erster Kuppelachse angeordnet. Angetrie-









Bild 8: Hier leistet die E I einer bayerischen B X Nutzvorspann.

Bild 9: Beschriftung und Details des E I-Führerhauses. Auffällig ist der enge Übergang zwischen Lok und Tender.

Bild 10: Auch in Bayern war diese Triebwerksanordnung der ersten Bauausführung von Krauss eine Seltenheit. Auf die erste Achse wirkte die Treibstange; durch die zweite Kuppelachse wurde über Gegenkurbel und Schwingenstange die Steuerung des Schiebers vorgenommen.



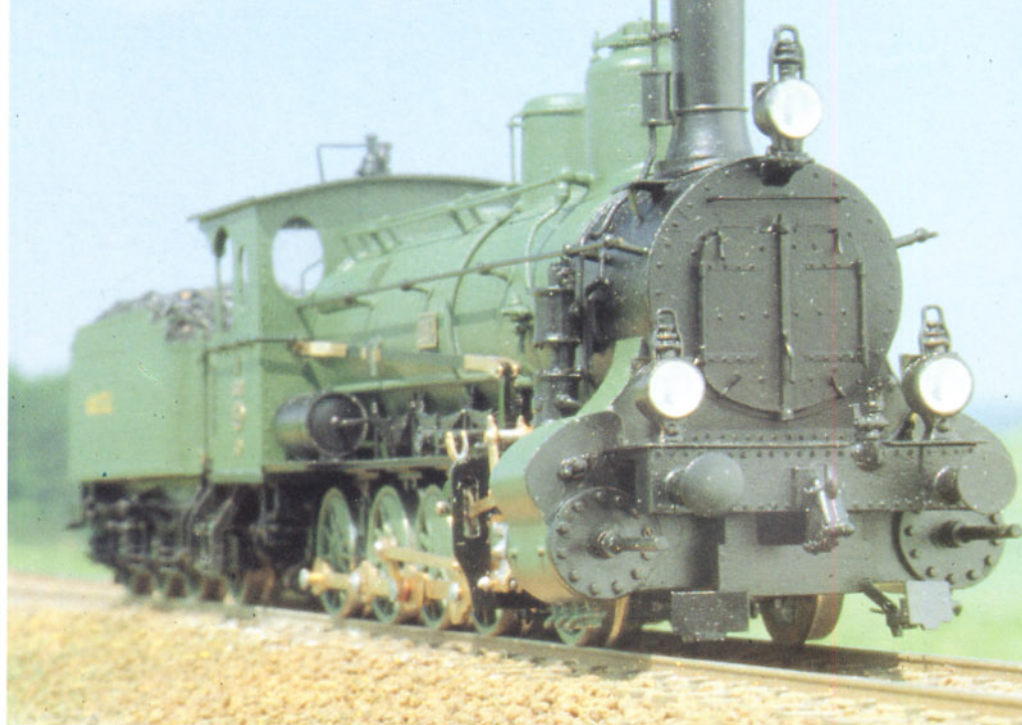


Bild 11: Die Lokführerseite schräg von vorn gesehen. Der Lokkessel besaß relativ wenig Armaturen; er wirkte daher recht elegant (fast schon englisch).

Bild 7 (Poster): Im schönen Franken kommt der D-Zug mit Vorspannlok (E I) gerade über die Rampe. Zuglok ist eine B X.

ben wurde nunmehr die dritte Kuppelachse. Drei Jahre später erwarben die Kgl. Bay. Sts. B. noch zwei 1'D-Maschinen von Baldwin, um die amerikanische Lokomotivbautechnik, insbesondere den bislang unbekanntenen Barrenrahmen, in der Praxis testen zu können. Auch diese beiden Lokomotiven wurden der Gattung E I zugeordnet (Betriebsnummern

2085 und 2086). Zwischen 1899 und 1901 lieferte Krauss dann noch eine dritte Bauserie, die 38 Lokomotiven umfaßte. Diese Serie wurde in der gleichen Art wie die Loks 2064 und 2065, mit Anordnung der Zylinder zwischen Lauf- und erster Kuppelachse und Antrieb der dritten Kuppelachse, ausgeführt. Die Maschinen erhielten die Betriebsnum-

Bild 12: Hier nun ein Blick von hinten auf die Lok. Gut zu erkennen ist die Stehkesselrückwand.

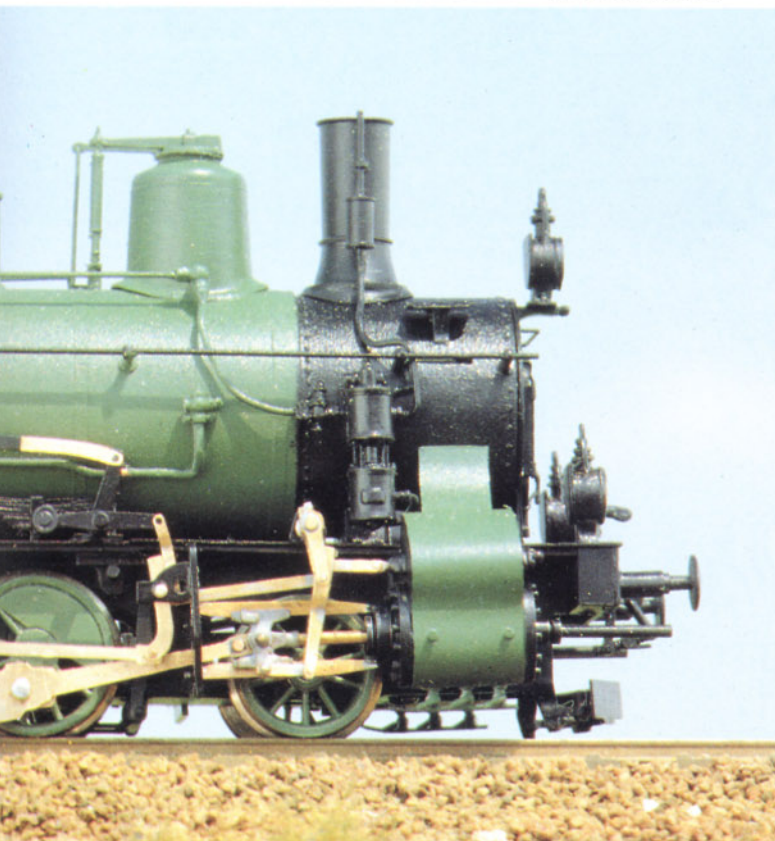




Bild 13: So sahen D-Züge um die Jahrhundertwende aus. Ein Benzin-Vehikel wagte sich schon auf die Landstraße.

Bild 14: Typenskizze (1:87) der bayerischen E 1, erste Bauserie. Die roten Zahlen geben die H0-Maße wieder.

Zeichnung: Sammlung Merker

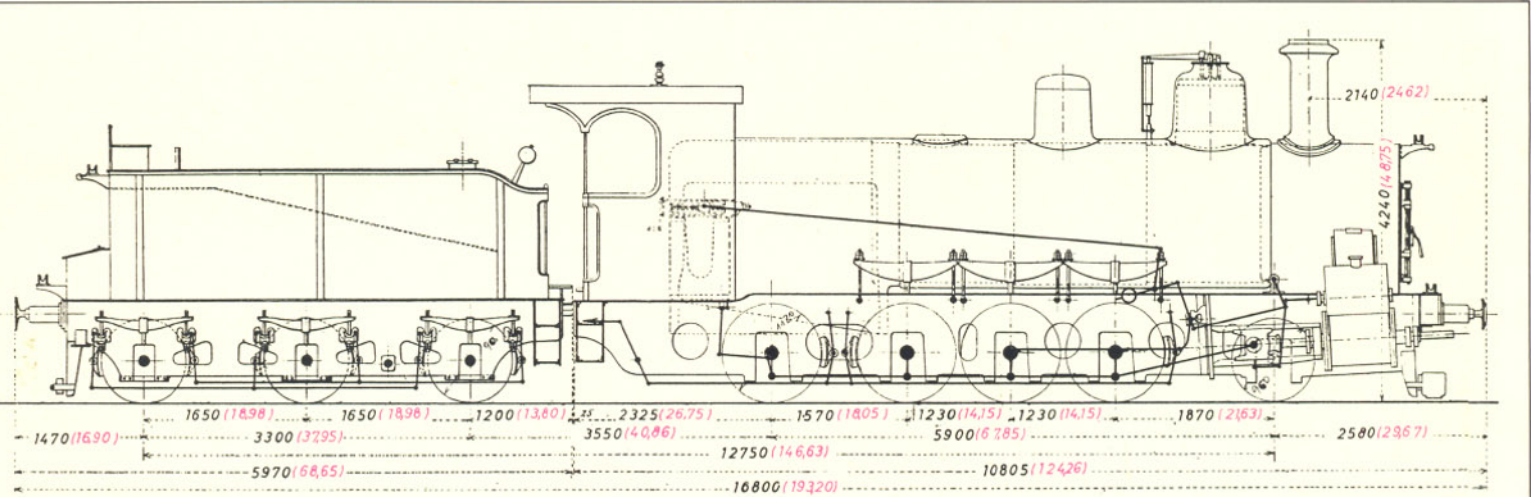




Bild 15: *Imposante Erscheinung: Eine E I überquert gerade eine Steinbrücke (Kibri).*

Bild 16: *Nochmals unser Fernschnellzug, aufgenommen aus einer anderen Perspektive.*

mern 2087 bis 2099 und 2116 bis 2130. Insgesamt 53 Lokomotiven der Gattung E I waren noch im vorläufigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn zur Umnnummerung vorgesehen, zu der es wegen der Ausmusterung der Loks in den darauffolgenden Jahren aber nicht mehr kam. Bis in die dreißiger Jahre waren einige Maschinen noch als Heizlokomotiven im Einsatz. Im Rahmen der Reparationsleistungen des Deutschen Reichs gelangten sieben Lokomotiven zur französischen ETAT (2055, 2056, 2057, 2066, 2075, 2085 und 2117) und zwei nach Belgien zur CFB (2074 und 2128). Eine Maschine (2119) verschlug es in den Kriegswirren zur PKP. **Marcus Niedt**

Messingmodell einer bayerischen E I

Schon in früheren Modellbahn-Ausgaben haben wir von Zeit zu Zeit bayerische Oldtimer-Lokomotiven vorgestellt, von denen es zum damaligen Zeitpunkt noch keine Modelle gab. Bei der hier präsentierten E I verhält es sich ebenso. Unseres Wissens ist diese urige Lokomotivtype noch nie im H0-Maßstab nachgebaut worden. Also auch diesmal wieder eine echte Premiere! Das Modell entstand komplett aus Messing und wurde bis auf ein paar Einzelteile wie Luftpumpe, Laternen und Puffer vollständig in Handarbeit gefertigt.

Der Antrieb der Maschine erfolgt über den Tender. Seine beiden vorderen Drehgestellachsen werden durch ein Schneckenstirnradgetriebe angetrieben. Zur Erhöhung der Zugleistung erhielt ein Treibrad einen Haft-





Bild 17: Das Hauptaufgabengebiet der Gattung E I war in erster Linie der schwere Güterzugdienst.

Bild 18: Der nicht enden wollende Zug auf der Strecke.

Fotos 1 – 7, 12, 13, 17 – 19: P. Schiebel Fotos 8 – 11: K. Heibredner Fotos 15 und 16: K. Eckert



reifen. Beim Tender sind alle Achsen durch Dreipunktlagerung abgedeckt; die Abfederungsart haben wir bereits im Eisenbahn-Journal 11/1988 auf Seite 34 in der Zeichnung 10 vorgestellt. Die Drehgestellblenden sind nur als Attrappen aufgesetzt. Eine Seitenverschiebbarkeit der Achsen ist bei der Kürze des Tenders nicht erforderlich.

Bei der Lokomotive verhält sich dies jedoch anders. Wegen des Gesamtachsstands von rund 68 mm ist hier schon Seitenverschieb-

barkeit der Achsen für den Lauf in engeren Radien erforderlich. So besitzt diese Lokomotive unter meinen Modellen ein ausgesprochenes Novum. Die eigentliche Laufachse nach dem Zylinder ist die einzige Achse der Maschine, die nicht seitverschiebbar gelagert ist. Allerdings verfügt die Radachse über ein leichtes Spiel in der Höhe, damit Unebenheiten ausgeglichen werden können. Ein Seitenspiel ist wegen der engen Zylindermaße und der dort befind-

Bild 19: Für einige Monate fuhr eine für die Schweiz bestimmte Maffei-Mallet ein Versuchsprogramm im Bayerischen (Modell Lemaco). Hier hilft sie unserer E I als Drucklok.



lichen Doppelkreuzkopf-Gleitbahn nicht möglich. Die Treibachse (erste Achse) und die danach angeordneten drei Kuppelachsen sind mit seitlichem und Höhenspiel ausgestattet. Dies sichert der Maschine vorzügliche Laufeigenschaften sowie eine hervorragende Stromabnahme.

Wasserschläuche als Stromdrähte

Zur Stromabnahme werden alle Achsen, ausgenommen die Vorlaufachse, herangezogen. Die Stromführung der Lok zum Tender erfolgt durch die beim Vorbild vorhandenen Wasserzuleitungen vom Tender zur Lokomotive. Die Zuleitungsdrähte sind hier als Wasserschlauchimitation ausgeführt. Es ist selbstverständlich, daß die Lokomotive über eine komplette Führerstandeinrichtung mit Holzbohlenboden verfügt. Das Tenderübergangsboden-Riffelblech ist federnd ausgeführt und hat dadurch immer Auflage auf dem Führerhausboden. Die seitlichen Führerstandstüren sind federnd an den Tenderseitenteilen hinter den Aufstiegsgriffstangen angebracht und liegen deshalb bei jeder Fahrbewegung auch in engsten Radien vorbildgerecht an. Auf diese Weise entsteht kein unnatürlicher Spalt zwischen Lok und Tender.

Der Antrieb des Tenders erfolgt natürlich durch einen Faulhaber-Motor, dessen kräftige, aber trotzdem kleine Type aus dem Olchinger Spezialistenprogramm von SB stammt. Eine gut ausgelegte Schwungscheibe auf der Motorwelle sorgt für seidenweiches Anfahren und Halten sowie ruckfreien Betrieb auf der Strecke. Daß der Tender mit echter Kohle bestückt ist, versteht sich von selbst.

Die Maschine verfügt über traumhafte Laufeigenschaften. Zusammen mit meiner aus dem Eisenbahn-Journal 11/1988 bekannten B X und der Fuchs-B XI verfüge ich nun über drei typische Lokomotivvertreterinnen der Bayerischen Staatsbahn, wie sie in der Zeit um die Jahrhundertwende im Schnellzug- und Güterzugdienst überall auf bayerischen Strecken anzutreffen waren. Mit den passenden Trix- und Rai-Mo-Waggons lassen sich dem damaligen Vorbild entsprechend originalgetreue Zuggarnituren zusammensetzen. Ich bin gespannt, wann sich der erste Klein- oder Großserienhersteller einer dieser Lokomotivtypen annimmt. **HM**

Der Lokschuppen — ein Thema mit Variationen

Teil 2

Wie bereits in der Modellbahn-Ausgabe 4/1989 angesprochen, erreichen uns viele Leserarbeiten, auf denen immer wieder die bekannten einständigen Nebenbahnlokschuppen als Hauptthema im Vordergrund stehen. Vielen Lesern hat es besonders der Pola-Lokschuppen mit Wohnhaus angetan. Dies ließ bei uns schon vor Jahren den Entschluß reifen, unseren Lesern Anregungen zum Selbstbau oder zumindest für Varia-

tionsmöglichkeiten zu geben. Mit viel Aufwand wurden Modelle erstellt, die wir nach und nach in dieser Serie zur Nachahmung präsentieren. Ein kleiner Tip noch am Rande: Es muß nicht immer ein vollständiger Selbstbau sein. Beispielsweise wäre es durchaus möglich, einen vorhandenen Fachwerkbausatz per Kunststoffplatten mit Natursteinmauern bzw. Ziegelimitat oder aber durch echtes Holz (Northeastern;

von Schumacher oder Old Pullman) zu verkleiden. Da die aus den Kunststoffbausätzen gewohnten Seitenwände von der Materialstärke her sowieso immer zu dünn sind, empfiehlt es sich, die genannten Materialien von außen aufzukleben.

Die vorhandenen Fensterdurchbrüche und sonstigen Gegebenheiten brauchten jeweils nur auf der Rückseite der Platte vom Original-Bausatzteil her angezeichnet und



Bild 1: Bei dem hier vorgestellten Gebäude handelt es sich um einen Selbstbau. Als Grundmaterial dient Spanholz aus dem Bastelgeschäft, das für die Herstellung von Spanholzboxen verwendet wird.

Bild 2: An diesem Seitenwandausschnitt erkennt man die Holzbrettstruktur. Die Bretter sind recht breit. Schmale Northeastern-Leisten darüber geklebt könnten die Holzbrettergröße "begrenzen".

Bild 4: Rückansicht des Lokschuppens mit vorbeiführender Straße. In den fünfziger Jahren hatte der Lokführer seine BMW-Isetta.



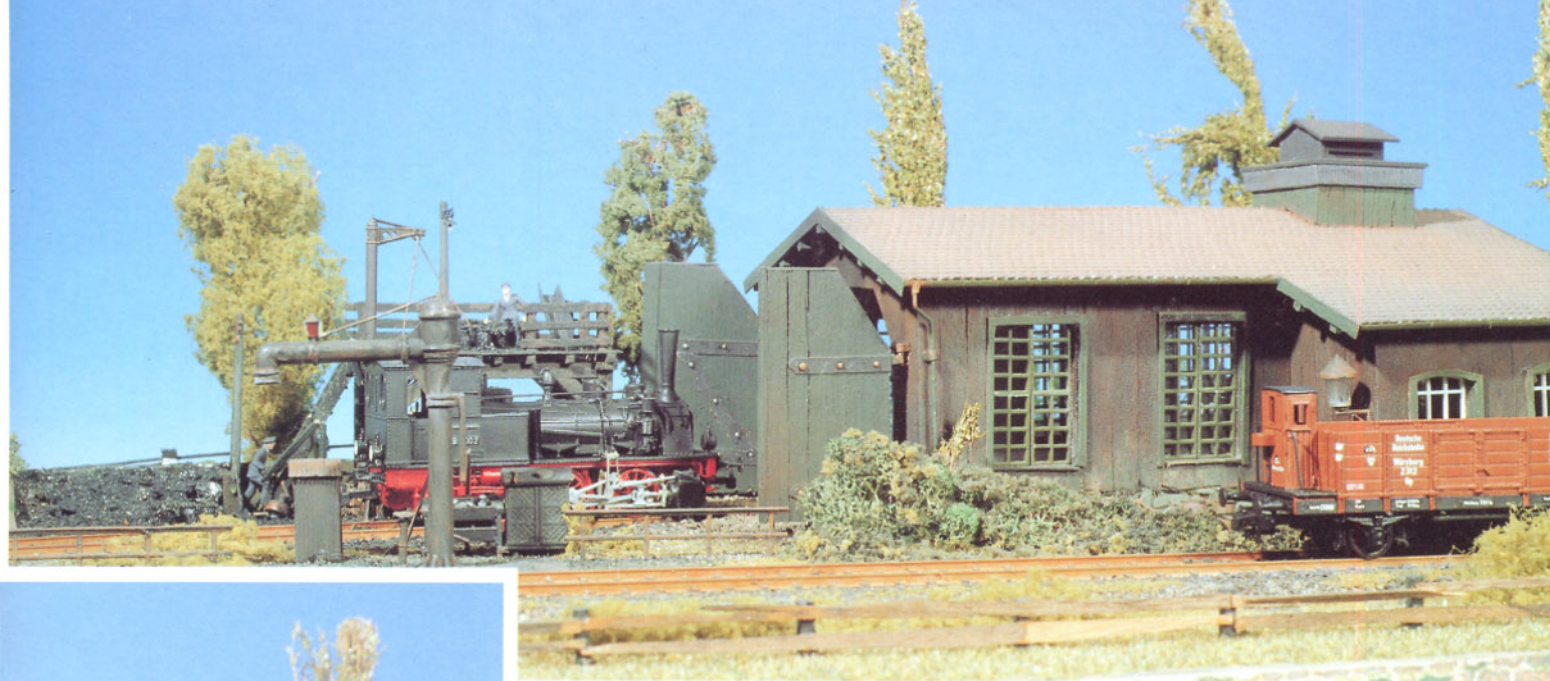


Bild 3: Die Seitenansicht des Lokschuppens vom Bahngelände her mit dem seitlichen Anbau.
 Alle Fotos: P. Schiebel

ausgesägt zu werden. Wer das Aufkleben umgehen möchte, kann natürlich das Original-Bausatzteil lediglich als Zeichenschablone verwenden und eine vollkommen neue Seitenwand entstehen lassen. Das Bausatzteil könnte dann in der Bastelkiste "verschwinden". Diese Bauweise hat den Vorteil, daß die Fenster, Dächer, Einfahrtstore usw. nicht neu angefertigt werden müssen, sondern sich vom Bausatz übernehmen lassen.

Lokschuppen im Selbstbau

Bei der ersten unserer beiden diesmaligen Arbeiten geht es um einen totalen Selbstbau. Leider haben wir hier keine Möglichkeit, von ihm eine Zeichnung abzubilden. In den Dimensionen ist er etwa mit dem im Eisenbahn-Journal 4/1989 abgebildeten ver-

gleichbar; jedoch befindet sich der Anbau des Material- und Schmierstofflagers diesmal auf der rechten Seite des Gebäudes. Das Bauwerk ist um den aus Gipssteinen entstandenen Grundsockel höher und auch in der Länge und Breite etwas großzügiger. Das Gebäude entstand völlig aus Holz. Es wurde Spanholz, das im Bastelgeschäft für Spankörbchen angeboten wird, als Hauptbaumaterial verwendet. Die Fenster und einige andere Teile sind dem Industriesortiment entnommen. Wie urig und "vergammelt" so ein Modell wirken kann, verdeutlichen am besten die verschiedenen Ansichten. Holzbeize und Pulverfarben für Farbgebung und Patinierung taten ein übriges. Wenden wir uns nun unserem zweiten Vorschlag zu.



Der Volkacher Lokschuppen

Ein echter Bayer



Bild 1: So oder teilweise ähnlich sahen bayerische Nebenbahn- bzw. Lokalbahn-Lokremisen an den Streckenendpunkten aus.

Foto: P. Schiebel

Bild 2: So präsentierte sich das 1968 der Spitzhacke zum Opfer gefallene Gebäude im Jahr zuvor. Die Aufnahme stellte uns freundlicherweise Siegfried Bufe zur Verfügung.

Bild 3: Der auf unserem Diorama im Bereich des Lokschuppens abgestellte Personenwagen dient dem Federvieh als Unterstand. Foto: K. Eckert

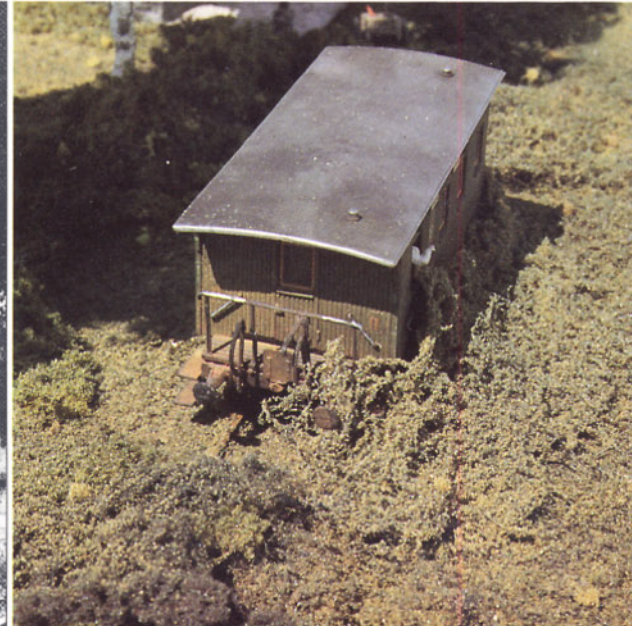




Bild 4: Seitenansicht des handgearbeiteten Lokschuppens vor dem Einbau in das kleine Diorama. Für den Bau kann man entweder Sperrholz- oder Kunststoffplatten verwenden.
Foto: P. Schiebel

“Ein Freudenfest war der heutige Tag für Volkach und die umliegenden Weinorte ...“, schrieb der Würzburger Generalanzeiger in seiner Ausgabe vom 14. Februar 1909. An diesem Tag fand die feierliche Eröffnung der Lokalbahn Seligenstadt (bei Würzburg) – Volkach (Main) statt. Der folgende Tag brachte die Aufnahme des planmäßigen Betriebs. Das Besondere an dieser knapp 11 km langen Strecke ist die Mainbrücke bei Volkach-Ostheim, die abwechselnd von Straßen- und Schienenfahrzeugen benützt wird.

Für den Modellbahner, der sich romantischen Nebenbahnidyllen verschrieben hat, ist der Fachwerklokschuppen in Volkach von besonderem Interesse. Diese einständige

Remise mit angebautem Wohnhaus steht heute leider nicht mehr; denn nach der Einstellung des Personenverkehrs – derzeit findet noch Güterverkehr zur Ölverladestelle in Volkach statt – zum Winterfahrplan 1968/69 wurde dieses Kleinod aus der Dampflokzeit rasch dem Erdboden gleichgemacht. Doch mit den wenigen Vorbildfotos und einigen existierenden Bauzeichnungen, die den Schuppen jeweils in einem anderen Zustand zeigen, ist es möglich, Zeichnungen für den Nachbau im Modellmaßstab 1:87 zu realisieren.

Der Grundriß des Volkacher Lokschuppens könnte durchaus Pola für sein Modell Pate gestanden haben. Natürlich gab es in dieser und ähnlicher Form viele Nebenbahnloko-

Bild 5: Im Vergleich zum Vorbildfoto (siehe Bild 2) in ähnlicher Ansicht unser Volkacher Modell. Selbst der Hühnerauslauf wurde nachgestaltet.
Foto: K. Eckert





Bild 6: Die Bilder 6 und 7 zeigen den Volkacher Lokschuppen in der Bauausführung, wie sie bis zum Abriß der Remise im Jahre 1968 bestand.

Foto: P. Schiebel

motivschuppen – und das nicht nur in Bayern. Als Endpunkt für eine kleine Strecke zum Unterstellen von "Glaskasten" (GtL 4/4, bayerische D IX), ja sogar einer 64er ist solch ein Gebäude geradezu prädestiniert. Der Volkacher Lokschuppen läßt sich gleich in mehreren Varianten für die Modellbahnanlage nachgestalten. In der Grundform könnte er ohne Wohnhaus und Übernachtungsanbau, vielleicht nur mit eigenem kleinem Geräteschuppen oder Schmiermittelager als Anbau, schon genügen.

Die zweite Stufe wäre dann das am Ende angefügte Wohnhaus. Die dritte Variante: ohne rückwärtiges Wohnhaus, dafür aber mit dem seitlichen Anbau. Hier bieten sich wiederum zwei Ausführungen an: einmal der Wohntrakt mit Übernachtungsmöglichkeit (bis zum Jahre 1927) oder, als vierte Version, mit davor befindlichem Hühnerstall und allen Nebenbauten, wie sie noch 1967 anzutreffen waren. Zur besseren fotografischen Darstellung wurde unser Lokschuppen in ein kleines Diorama (60 cm x 60 cm) eingebaut. Dabei verzichteten wir auf die beiden daneben vorbeiführenden Gleise, weil leider kein Originalgleisplan des alten Volkacher Bahngeländes zur Verfügung stand. Aufmerksam geworden auf dieses hübsche Bauwerk sind wir durch das Buch "Eisenbahnen in Unterfranken" aus dem BuFe-Fachbuchverlag und das darin enthaltene Foto von Siegfried BuFe.

Lassen wir also Nebenbahnromantik auf un-



Bild 7: Gegenüber der früheren Ausführung hat sich nur der seitliche Wohnanbau verändert. Das Dach wurde verlängert und das Obergeschoß durch Stützen abgefangen. Foto: P. Schiebel



Bild 8: Die alte Ausführung besaß im ersten Geschoß einen mansardenähnlichen Ausbau, der den Zugang zu den Zimmern im ersten Stock ermöglichte. Foto: P. Schiebel

Bild 9: Das Gebäude in der alten Version von der Rückseite mit dem kürzeren Wohntrakt im Vergleich zu Bild 7. Foto: P. Schiebel



Stückliste für Lokomotivremise Volkach

Stück	Bezeichnung
1	Remise: Grundplatte
1	Remise: Rückwand
1	Remise: Seitenwand links
1	Remise: Seitenwand rechts
1	Remise: Stirnwand
1	Anbau: Grundplatte
1	Anbau: Rückwand
1	Anbau: Seitenwand links
1	Anbau: Seitenwand rechts
1	Anbau: Vorderwand
2	Remise: Dachteil
2	Anbau: Dachteil
2	Remise: Torflügel
4	Mansardenseitenteil
2	Mansardenvorderteil
2	Mansardendach
1	Grundplatte
2	Vorderwand
1	Seitenwand
1	Seitenwand mit Tür
1	Erkerboden
1	Erkervorderwand
1	Erkerdach
1	Dachteil Erkerseite
1	Dachteil Türseite
1	Grundplatte
1	Seitenwand mit Tür
1	Seitenwand
2	Vorderwand
1	Giebelseite
1	Boden für Dachausbau
2	Stützensockel
2	Stützen
4	Mansardenseitenteil
2	Mansardenvorderwand
2	Mansardendach
2	Dachteil



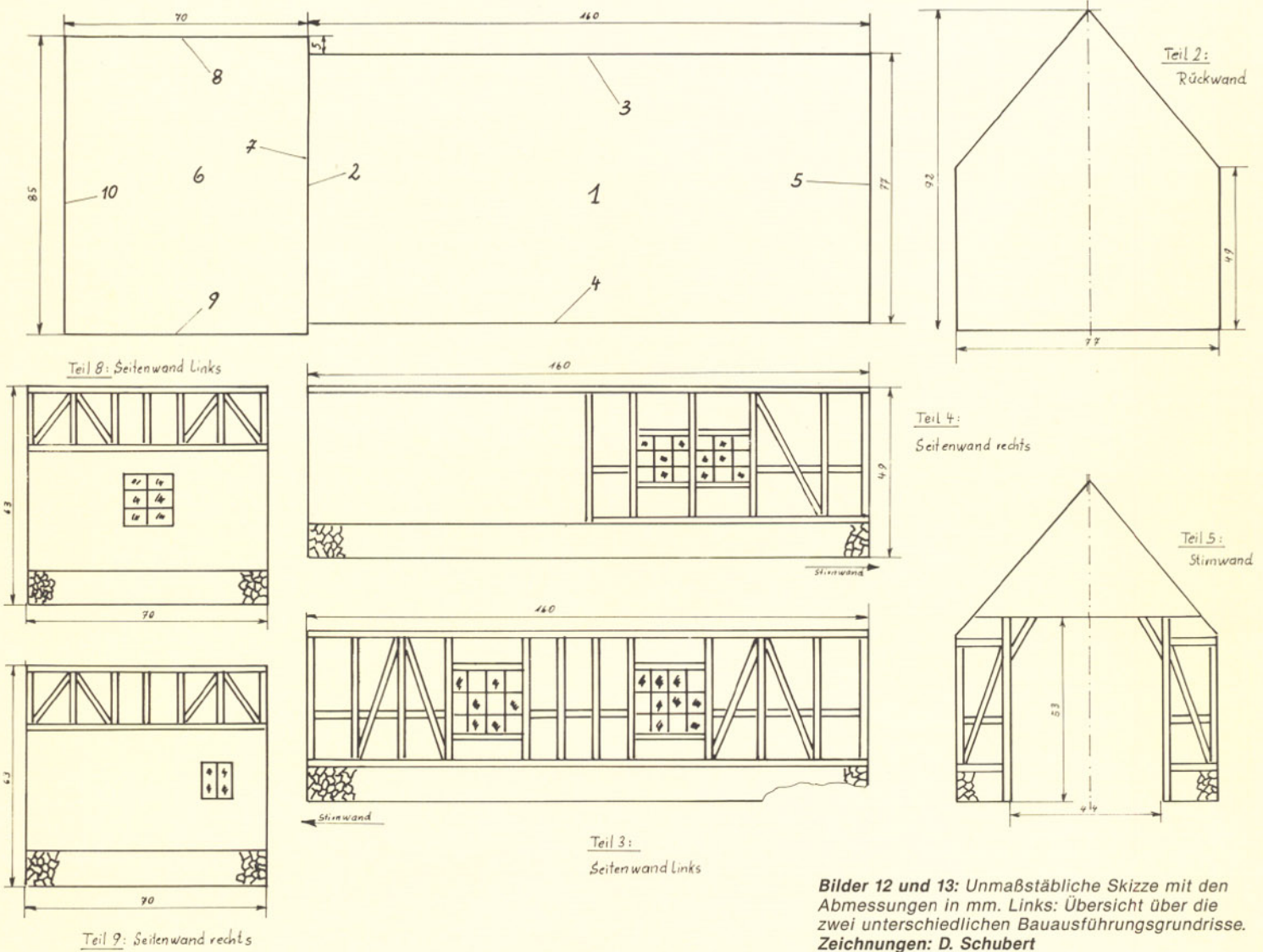
Bild 10: Ganz so frei in der Landschaft wie unser Modelldiorama zum Fotografieren befand sich der Volkacher Lokschuppen nicht. Hier führte rechts das Streckengleis vorbei. Außer "Glaskasten" und GtL 4/4 dürfte kaum eine größere Lokomotive dort Unterkunft gefunden haben. **Foto: K. Eckert**

Bild 11: Die vielen kleinen Details wie Sägebock, Hühnerauslauf, Schienen und Schwellen schaffen Nebenbahnatmosphäre. Davor ein Trix-"Glaskasten", der von unserem Leser Ralf Dederich etwas überarbeitet wurde. **Foto: K. Eckert**

seren Anlagen und Dioramen Einzug halten! Für unseren Bauvorschlag wurde eine Zeichnung aus dem Jahre 1927 verwendet, mit deren Hilfe sich die wichtigsten Daten rekonstruieren ließen. An Werkzeugen für den

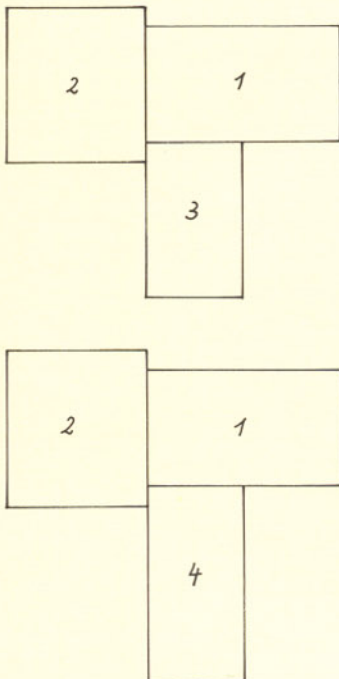
Abmessung mm	Material
160 x 77 x 2	Sperrholz
92 x 77 x 3	Sperrholz
160 x 49 x 3	Sperrholz
160 x 49 x 3	Sperrholz
92 x 77 x 3	Sperrholz
85 x 70 x 2	Sperrholz
85 x 63 x 3	Sperrholz
63 x 70 x 3	Sperrholz
63 x 70 x 3	Sperrholz
63 x 85 x 3	Sperrholz
170 x 75	Dachplatte Vollmer
80 x 85	Dachplatte Vollmer
55 x 45 x 1	Northeastern
15 x 10 x 2	Sperrholz
25 x 15 x 2	Sperrholz
25 x 30	Dachplatte Vollmer
91 x 80 x 2	Sperrholz
92 x 80 x 3	Sperrholz
91 x 45 x 3	Sperrholz
91 x 45 x 3	Sperrholz
91 x 15 x 3	Sperrholz
91 x 25 x 3	Sperrholz
120 x 40	Dachplatte Vollmer
150 x 30	Dachplatte Vollmer
50 x 75	Dachplatte Vollmer
126 x 80 x 2	Sperrholz
101 x 45 x 3	Sperrholz
101 x 45 x 3	Sperrholz
80 x 92 x 3	Sperrholz
80 x 47 x 3	Sperrholz
80 x 35 x 3	Sperrholz
5 x 5 x 9	Mauerplatten Vollmer
2 x 2 x 34	Leiste Northeastern
25 x 23 x 2	Sperrholz
20 x 15 x 2	Sperrholz
25 x 25	Dachplatte Vollmer
173 x 75	Dachplatte Vollmer





Bilder 12 und 13: Unmaßstäbliche Skizze mit den Abmessungen in mm. Links: Übersicht über die zwei unterschiedlichen Bauausführungsgrundrisse. Zeichnungen: D. Schubert

Übersicht der Teilstücke



Nachbau sollten Sie folgendes bereitlegen:

- Laubsägebogen mit mittelfeinen und feinen Sägeblättern,
- 1 Satz Schlüsselfeilen,
- Stiftekölbchen mit Bohrer 0,3 und 0,5 mm,
- Spitzzange und Seitenschneider,
- Reißnadel und kleinen Anschlagwinkel,
- 1 Lineal mit Stahlkante,
- Uhu-Coll und Uhu-Greenit,
- Plaka- und Trockenfarben in verschiedenen Farbtönen,
- Pinsel der Stärken 1, 0 und 01.

Das Modell besteht aus verschiedenen Teilstücken, die je nach gewählter Epoche verwendet werden können: dem eigentlichen Lokscheunen mit Untersuchungsgrube, einem Werkstattanbau mit Übernachtungsmöglichkeit für die Lokpersonale und dem kleinen Wohnhaus. Hier müssen wir zwei Varianten vorsehen: 1. für den Zeitraum von 1927 bis ungefähr 1950, 2. für den Zeitraum ab 1950. Die Varianten entnimmt man am besten den Zeichnungen, die auch alle wesentlichen Bauteile zeigen. In den Plänen für das Teilstück 3 und 4 sind in den Fenstern die Maßangaben a/b eingetragen. Dies sind die umgerechneten Originalmaße. Freilich könnten die Fenster abgewandelt werden. Für einen exakten Nachbau kommt aber nur der Selbstbau der Fenster in Betracht.

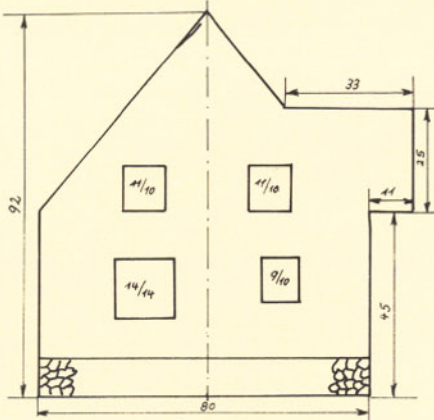
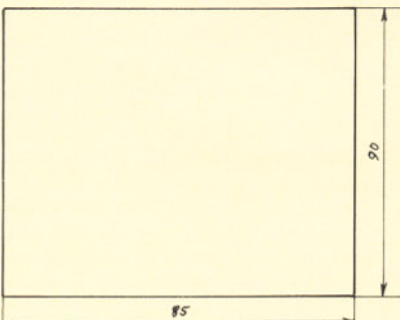
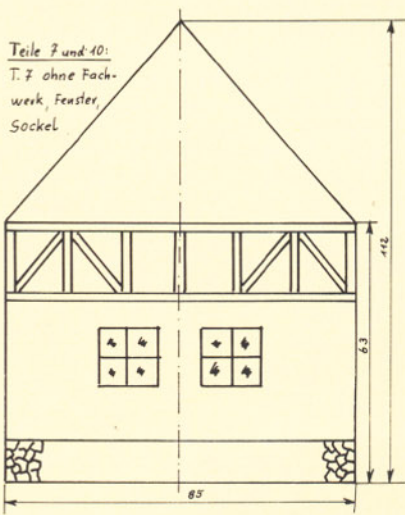
Auch die verwendeten Materialien können (fast) beliebig ausgewählt werden. Anstelle von Sperrholz kann man natürlich auch auf

Kunststoffplatten zurückgreifen. Dann sollte als Klebstoff Uhu-Allplast oder Uhu-Kraftkleber verwendet werden. Für die Sockel, Mauerplatten und Dächer empfehlen sich die handelsüblichen Erzeugnisse der Hersteller (Faller, Kibri, Pola oder Vollmer). Für die Schuppentore und die Fachwerkgestaltung wurden Profile von Northeastern verwendet. Sollten Sie Kunststoff bevorzugen, müssen die Teile mit einer Holzmaserung versehen werden. Da sich die Schuppentore öffnen lassen, sollten beide Seiten eine entsprechende Verkleidung erhalten.

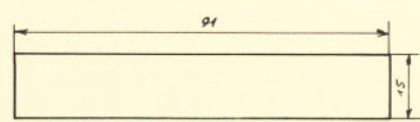
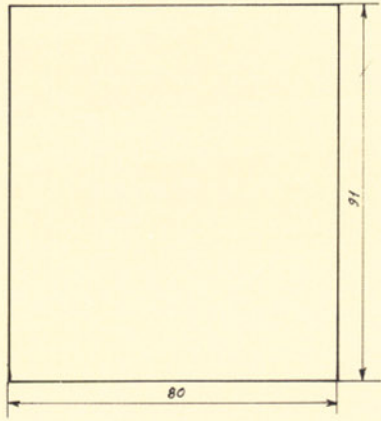
Die Einschnitte an den Seitenwänden der Wohngebäude (Teilstück 3 bzw. 4) werden erst nach dem Aufkleben des Schuppendachs genau fixiert und ausgesägt; denn der "Spalt" muß genau der Dachplattenstärke und der Dachneigung entsprechen. Das fertige Wohngebäude, allerdings noch ohne Dach, wird von hinten auf das auskragende Dach des Lokscheuens aufgeschoben. Dann erst sind die Dachhälften des Wohnhauses anzupassen.

Dieses Modell eines hübschen, eigenwilligen Vorbilds muß nicht exakt nachgebaut werden. Weitere Veränderungen können natürlich nach eigenem Gusto erfolgen. Den Grundtyp dieses Lokscheuens kann man selbstverständlich überall da einsetzen, wo bayerische Lokalbahnatmosphäre erwünscht ist.

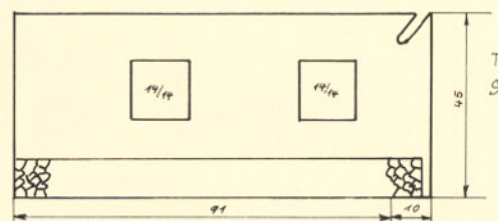
Dieter Schubert/HM



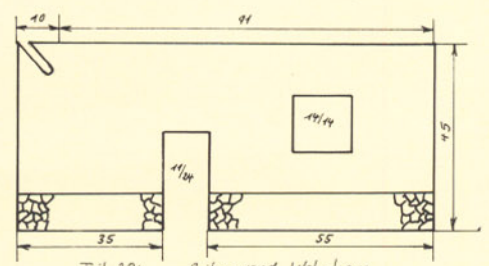
Teile 18: Vorderwand Wohnhaus 1X ohne Fenster und Sockel



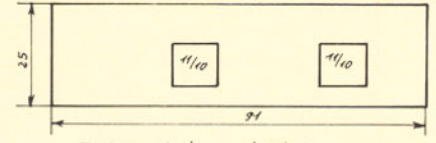
Teil 21: Boden f. Erker



Teil 19: Seitenwand Wohnhaus

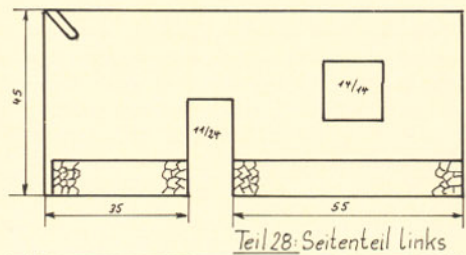


Teil 20: Seitenwand Wohnhaus

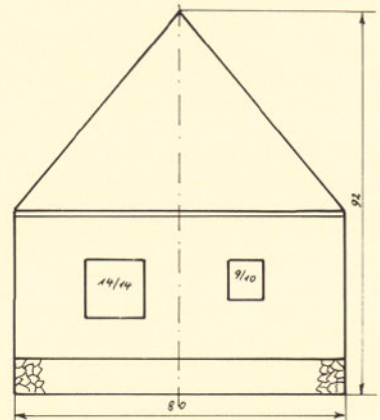
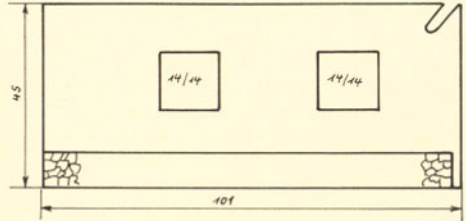


Teil 22: Vorderwand Erker

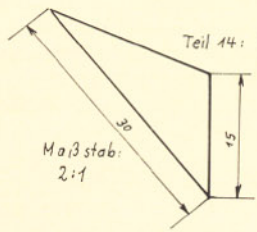
an Dachteil Remise anpassen Teil 27: Seitenteil rechts



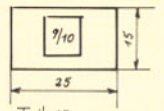
Teil 28: Seitenteil links



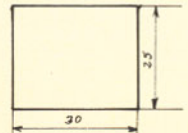
Teil 29: Vorderwand (1x ohne Fenster)



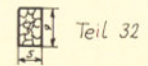
Teil 14: Seitenteil Mansarde



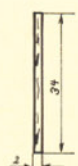
Teil 15: Vorderteil Mansarde



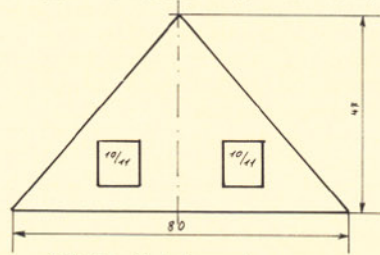
Teil 16: Dach Mansarde



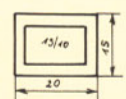
Teil 32



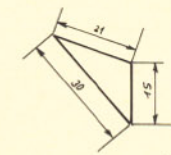
Teil 33



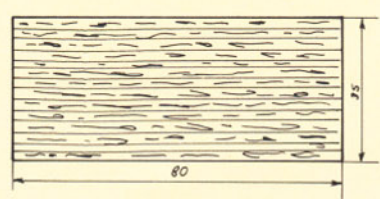
Teil 30: Giebelwand



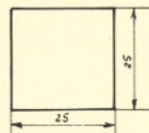
Teil 35



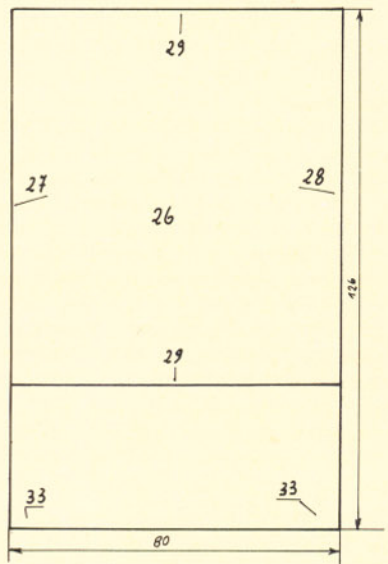
Teil 34



Teil 31: Boden f. Dachausbau



Teil 36



Teil 26: Grundplatte

Bild 14: Weitgehend alle Details für die beiden unterschiedlichen Wohnbauanbauten sind hier mit den mm-Maßangaben festgehalten. Wer am Nachbau interessiert ist, kann beim Verlag die Zeichnungen maßstäblich 1:87 als mehrseitigen Kopiersatz kostenlos gegen Einsendung des Rückportos von DM 1,70 anfordern.
Zeichnung: D. Schubert

Die E10 von Liliput



Bild 1: Exakt im Maßstab 1:87 gehalten ist das sehr gut detaillierte und einwandfrei beschriftete Modell der E 10 340 von Liliput.

Lange Zeit waren die Lokomotiven der Baureihe E 10 mit der "Büggelalte" die schnellsten und elegantesten elektrischen Triebfahrzeuge für den schnellen Reisezugdienst der Deutschen Bundesbahn. Bald nach dem Vorbild erschienen dann auch schon die ersten Modelle in den Baugrößen N und H0. Die meisten dieser Fahrzeuge entsprechen inzwischen nicht mehr den gewachsenen Ansprüchen und dem heutigen Stand der Technik. Die Lokomotiven passen auch nicht mehr zu den Supermodellen der heute verfügbaren Reisezugwagen. Einzige Ausnahme sind die Modelle von Roco, die aber ohne Schürze angeboten werden.

In Wien hatte man diese Lücke rasch erkannt und verhältnismäßig schnell gehandelt. Bereits zur Nürnberger Messe 1989 waren die ersten Muster einer E 10 mit "Büggelalte" fertig. Korrekturen am nicht ganz so gelungenen Gehäuse verzögerten die Serienfertigung noch etwas. Im Mai konnte dann aber mit der Auslieferung begonnen werden. Ein sehr ansprechendes Muster der

E 10 340 traf leider erst einige Tage nach Redaktionsschluß für unsere Ausgabe 6/1989 ein, in der wir der Baureihe E 10 einen größeren Vorbildbeitrag widmeten.

Inzwischen hatten wir nun aber ausreichend Zeit, um das neue Modell auf Herz und Nieren zu prüfen. Nachdem die brünierten Räder und das Getriebe etwas eingelaufen waren, wurde aus einem zunächst etwas ruppigen Modell eine Lok, die leise schnurrend über den Schienenstrang gleitet. Unübersehbar bleibt aber eine Höchstgeschwindigkeit, die deutlich über der Marke von 200 km/h liegt. Mit dem Regelgerät ASC 2000 von Roco läßt sich die Lokomotive aber auch noch bei einer Geschwindigkeit von rund 10 km/h ruckfrei bewegen. Kleine Gleisradien unter 415 mm sollte man jedoch meiden, da die Schürzen nur ein begrenztes Ausschwenken der Drehgestelle erlauben. Beim Betriebseinsatz wird man auch auf die Bremsschläuche in der Pufferbrust verzichten müssen. Einige der Zurüstteile und die Trittoste an den Stirnfronten mußten wir mit

Kleber fixieren. Die Griffstangen an den Einstiegen paßten dagegen einwandfrei. Die Frontschürzen mit den verkleideten Federpuffern wurden separat gefertigt und als Steckteile ausgeführt. Nach der Montage bleibt ein etwas störender Spalt. Leider können die Schürzen nicht angeklebt werden, da sich das aufgeklipste Gehäuse dann nicht mehr vom Fahrwerk abheben läßt. Hier hätte man sicherlich zu einer besseren Lösung kommen können.

Neben den guten Laufeigenschaften, zu denen der fünfpolige Motor und eine gut dimensionierte Messing-Schwungmasse beitragen, verfügt das Modell auch über eine beachtliche Zugkraft. Die innenliegenden Radsätze der beiden Drehgestelle sind mit Haftreifen bestückt. Hier hätten vielleicht auch zwei Haftreifen ausgereicht, diagonal zueinander angeordnet. Bei einer immer noch ausreichenden Zugkraft wäre dies sicherlich einer besseren Stromabnahme zugute gekommen. Vom zentral angeordneten Motor werden alle vier Radsätze über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe angetrieben. Die Räder mit den roten Bandagen haben eine Breite von 2,75 mm und eine Spurkranzhöhe von nur 1 mm.

Das exakt im Maßstab 1:87 ausgeführte Modell zeigt eine sehr gute Detaillierung und eine einwandfreie Beschriftung. Der Grauton von Rahmen und Schürzen erscheint allerdings etwas zu hell, und das Lüfterband hat in einigen Bereichen etwas zuviel Farbe abbekommen. Das weiße Dreilicht-Spitzenlicht und das rote Schlußlicht wechseln in Abhängigkeit der Fahrtrichtung, sind aber erst bei mittlerer Spannung deutlich wahrzunehmen. Unter dem abnehmbaren kurzen Dachaufbau über dem Ölkühler befindet sich der Umschalter für die Stromspeisung aus der Oberleitung. HO

Bild 2: Der fünfpolige Motor und eine gut dimensionierte Messing-Schwungmasse garantieren gute Laufeigenschaften. Fotos: H. Obermayer

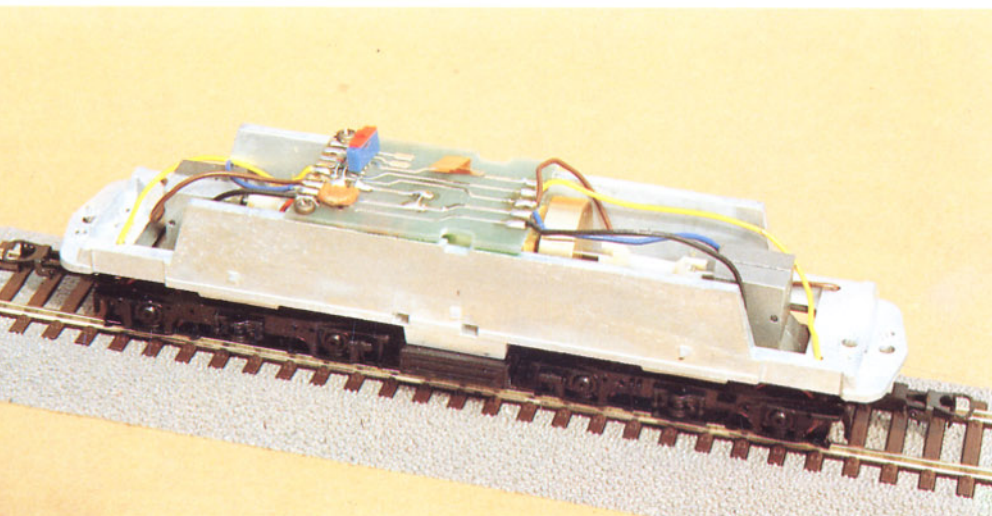




Bild 1: Der abgesenkte und sehr niedrige Wegedurchlaß wurde in Osberghausen fotografiert.

Brücken für die Modellbahnanlage

Nach einem Einführungsbeitrag zum Thema "Brücken für die Modellbahnanlage" in "Die Bahn – Das Auto" 1/89 ging es im Heft 2/89 schon einmal um Durchlässe. Die dort vorgestellten Formen sollen nun hier im Eisenbahn-Journal durch einfache Kunstbauten fortgeführt werden. Die Durchlässe gewährleisten den ungehinderten Fluß des leichten Verkehrs, also im wesentlichen von Fußgängern, Zweiradfahrern und landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen.

Bahnstrecken, die in Niederungen und Flußtäälern verlaufen, müssen zum Schutz der Bahntrasse gegen Überflutungen bei Hochwasser und, um die Bettung frostsicher oberhalb des Grundwasserspiegels schützen zu können, auf einem besonderen Unterbau, meist auf Dämmen, verlegt werden. Als die Bahn in die Täler vordrang, durchtrennten die Dämme bestehende Verkehrswege, und die Bahnverwaltungen waren gehalten, die zumeist uralten Wege-

rechte in ihren Bauplanungen und -ausführungen zu berücksichtigen. Durchlässe zu bauen, war die technisch einfachste und damit auch die kostengünstigste Lösung des Problems. Wie sehr verbriefte Wegerechte den Bahnbau beeinflusst haben, beweist das Foto, das in Osberghausen im Aggertal aufgenommen wurde. Ein Bahndamm im eigentlichen Sinne ist an dieser Stelle gar nicht vorhanden; deshalb mußte der Weg abgesenkt werden, um Fußgängern die ge-

fahrlose Unterquerung der Strecke in einem Durchlaß mit recht knappen Abmessungen zu ermöglichen. In einem anderen Ort im Aggertal geht es allerdings noch wesentlich enger zu: In Hardt ist ein (vermutlich) ehemals wasserführender Durchlaß für Fußgänger nutzbar gemacht worden. Die lichte Weite von nicht einmal einem Meter und ein hohl klingender Betonplattenboden legen diesen Schluß nahe. Ebenfalls in Hardt wurde die interessante Kombination

Bilder 2 und 3: Diese beiden Bilder wurden der "Die Bahn – Das Auto"-Ausgabe 2/1989 entnommen. Mit diesen Durchlässen begann unsere Serie. Interessenten können sich diese Ausgaben noch bei uns bestellen. (Bitte Bestellkarte benutzen!) **Fotos: E. Hellbach, P. Schäfer**





Bild 4: Das ist eine mögliche Gestaltungsvariante für den heutigen Vorschlag.

Bild 5: In Vilkerath ermöglicht dieser Wegedurchlaß den Zugang zu den Aggerwiesen.



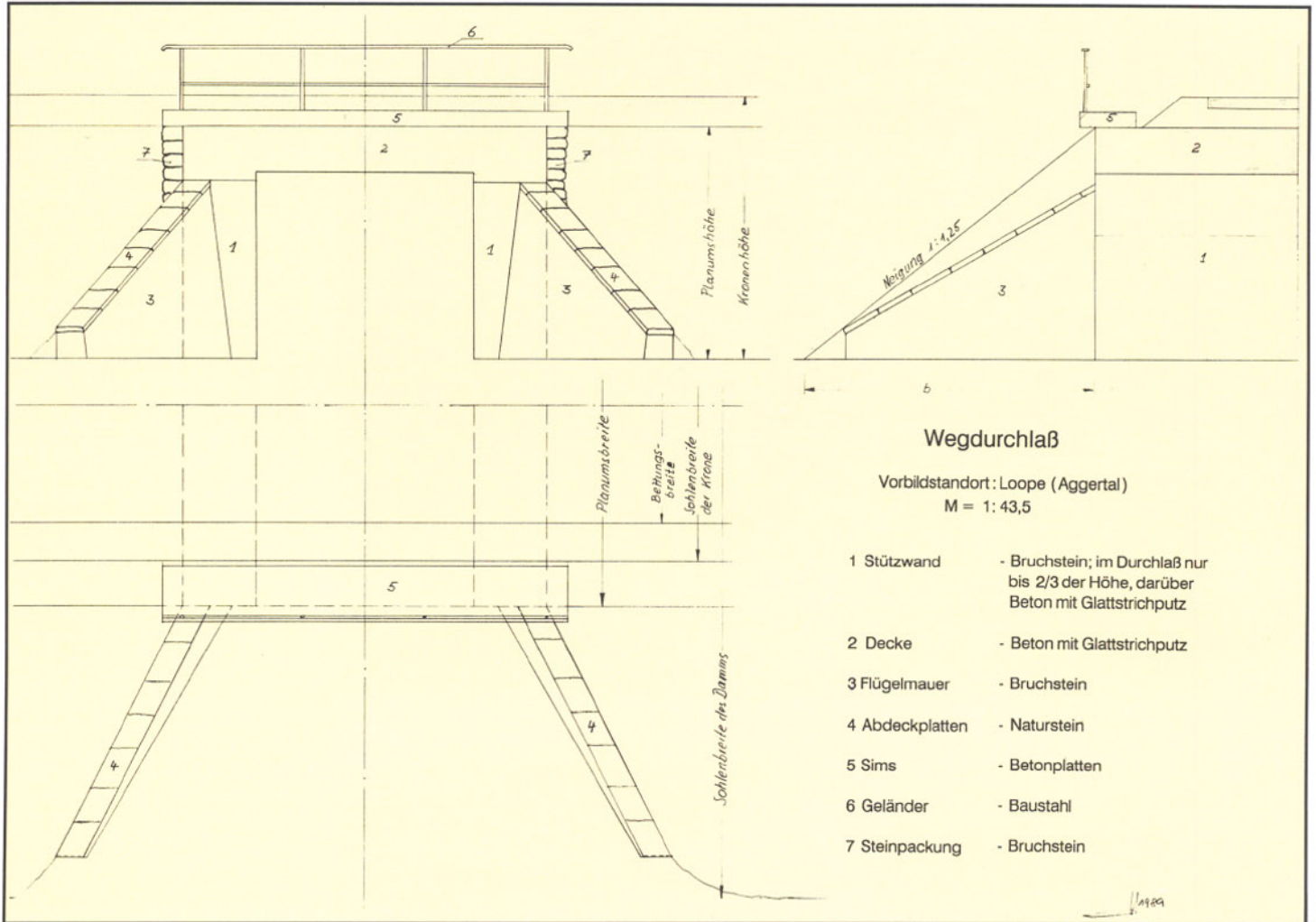


Bild 6: Mit dieser Bauübersichtszeichnung dürfte die Planung keine Schwierigkeit mehr sein.

von Eisenbahnbrücke und Straßendurchlaß entdeckt. Eine Seitenwand ist als Auflager für die Brückenfahrbahn ausgebildet. Allgemein können Durchlässe, die dem Fluß des leichten Verkehrs dienen, auf zwei Grundformen zurückgeführt werden. Das in Dieringhausen aufgenommene Foto zeigt beispielhaft die Bauform, die in hohen Bahndämmen Anwendung findet. Bei deutlich geringerer lichter Höhe, die von den Gegebenheiten des Verkehrs her möglicherweise zulässig wäre, müßte die Durchlaßdecke neben den Verkehrslasten der Züge auch noch die statischen Lasten des Dammkörpers über ihr tragen. Dies würde technisch wesentlich aufwendigere Bauausführungen bedingen. Es wurde also bewußt eine große lichte Höhe gewählt, bei der der Scheitel des Gewölbes, das in solchen Fällen durchweg gebaut wird, in der Höhe des Planums, also der Dammkrone liegt.

Das nächste Foto, ein Wegedurchlaß in Vilkerath, verdeutlicht die zweite Grundform, die nahezu überall mit nur geringfügigen Abwandlungen anzutref-

Bild 7: Bei dieser Einheit aus Eisenbahnbrücke und Straßendurchlaß sind die Markierungen bemerkenswert (gesehen in Hart).





Bild 8: Optisch eindrucksvoller, aber superschmaler Wegedurchlaß in Hardt.

Bild 9: Grundform eines hohen Straßendurchlasses (Dieringhausen).

Fotos 1, 4 bis 9: H. E. Hellbach



fen ist. Auch bei diesem Typ, der in nur mäßig hohe Bahndämme eingebaut wird, liegt die Durchlaßdecke, die zugleich die Fahrtrasse der Eisenbahn bildet, in Planumhöhe.

Ein Modelleisenbahner, der seine Anlage mit einem Durchlaß bereichern will, kommt nicht umhin, sich ein wenig mit der Geometrie von Bahndämmen zu beschäftigen. Fast immer in

Sorge um die optimale Nutzung der Anlagengrundfläche, die für die Gestaltung zur Verfügung steht, wird sich der Modellbahner in erster Linie für die Sohlenbreite des Dammes interessieren. Sie ist direkt abhängig von der Dammhöhe (Planumhöhe) und dem Neigungsverhältnis der Dammböschungen. Natürlich geht in die Berechnung der Sohlenbreite auch die Breite des Pla-

nums ein, die ebenso wie das Neigungsverhältnis der Böschungen in den Bauvorschriften festgelegt ist.

Anhand des Bauvorschlages, dem ein Wegedurchlaß in Loope (Aggertal) als Vorbild diente, soll der Weg zur Ermittlung der Sohlenbreite kurz beschrieben werden.

$2 \times b + \text{Planumbreite}$

Die Planumhöhe kann am Vorbild meist leicht nachgemessen werden oder ergibt sich als Summe aus lichter Höhe des Durchlasses (Verkehrsschilder beachten!) und geschätzter Deckenstärke. Die Planumbreite wird den Bauvorschriften entnommen. Diese werden allerdings den meisten Modelleisenbahnern nicht zur Verfügung stehen. Ausreichenden und in öffentlichen Büchereien zugänglichen Ersatz liefern Taschen- bzw. Handbücher für Ingenieure, beispielsweise die "Hütte", deren Angaben in der Auflage von 1936 auch diesem Beitrag zugrunde liegen. Danach ist die Planumbreite für eingleisige Hauptbahnen in der Geraden mit 5,70 m vorgeschrieben.

Das Neigungsverhältnis, dargestellt als 1/m, ist ebenfalls mit Grenzwerten festgeschrieben. Bei aufgetragenen Erddämmen soll m nicht kleiner als 1,5 sein. Kleinere Werte, also steilere Böschungen sind nur bei voller Steinschüttung oder bei Steinsatz zulässig; m kann dann den Wert 1 annehmen. Für unseren Bauvorschlag wurde $m = 1,25$ gewählt.

Unbekannt ist noch die Breite der eigentlichen Böschung, die in der Bauzeichnung als das Maß b bezeichnet ist.

Es gilt: $b = m \times \text{Planumhöhe}$. Die Sohlenbreite ergibt sich dann aus der Beziehung $2 \times b + \text{Planumbreite}$.

Die Dammkrone bildet die Schotterbettung des Gleisstranges, die auf dem Planum mit einer Höhe von 400 bis 450 mm geschüttet werden soll. Die Bettungsbreite soll oben die Schwellen beidseitig um je 400 mm überragen.

Damit sind alle Maße bekannt oder können errechnet werden, um einen Bahndamm zu entwerfen, in den dann ein Durchlaß entsprechend dem Bauvorschlag dieses Beitrages eingebaut werden kann. Worauf es bei der Gestaltung des Motivs ankommt, zeigen die Fotos, die Bauübersichtszeichnung und die farbige Gestaltungsskizze.

In der nächsten Folge soll die praktische Ausführung dieses Bauvorschlages ausführlich dargestellt werden. Anhand von Bauphasenfotos und erläuterndem Text wird gezeigt, welche Materialien sich für den Nachbau empfehlen, wie der Aufbau vonstatten geht und mit welchen einfachen gestalterischen Tricks eine überzeugende optische Wirkung erzielt werden kann.

Hans E. Hellbach

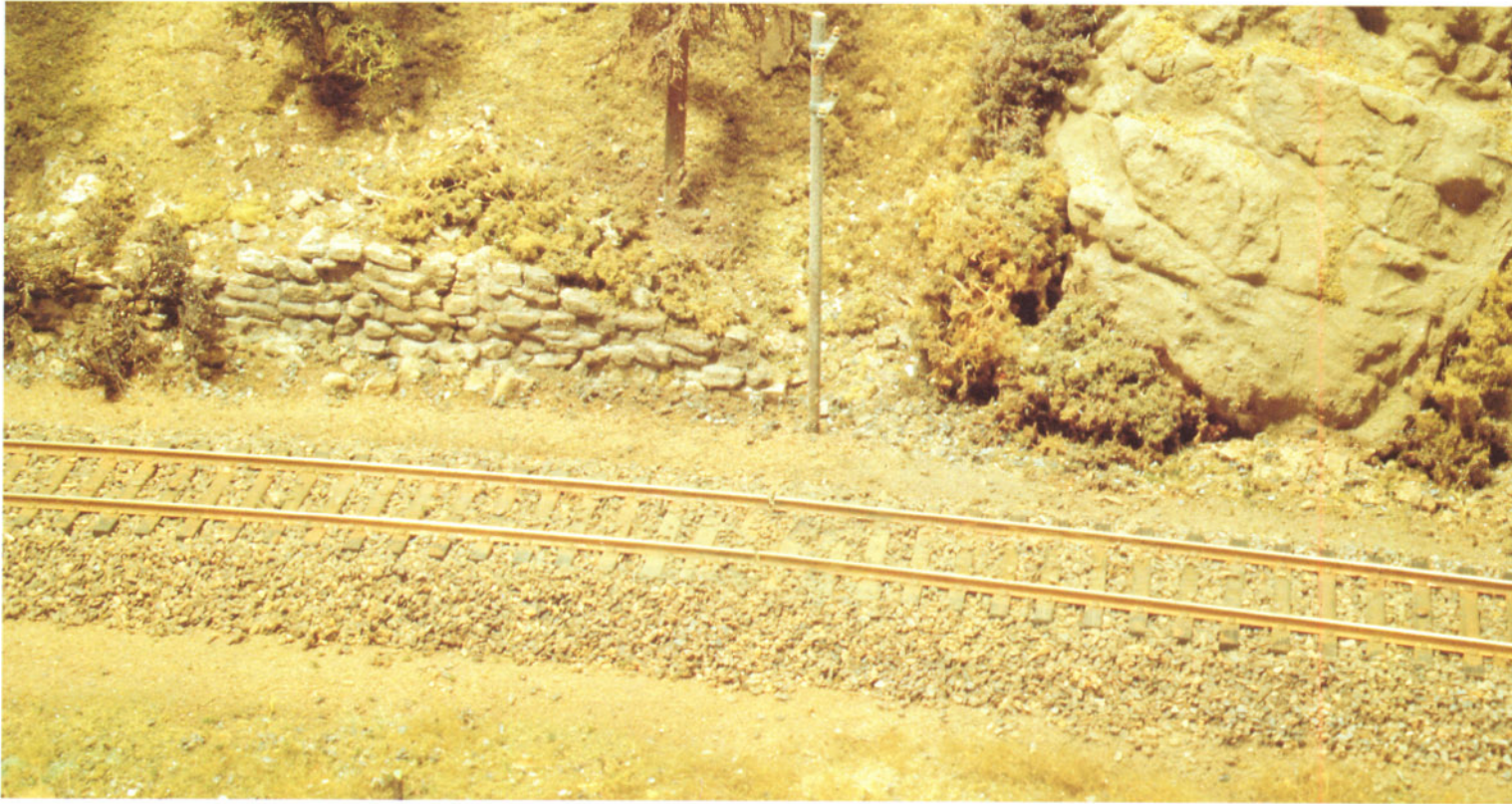


Bild 1: Gleistrennungen bei Modulbauweise können es in sich haben. Gut gelöst ist das Problem auf diesem Diorama.

Eine Sorge weniger

Das Problem dürfte beinahe jedem Modellbahner geläufig sein. Ganz besonders allerdings denjenigen, deren Wahl auf eine Dioramen-, Modul- oder sonstige zerlegbare Anlage gefallen ist. Man plant und baut, verlegt mit großer Sorgfalt die Gleise (Code 70 zum Beispiel) und freut sich an dem Erschaffenen. Beim Auseinandernehmen der Module muß man zwar sehr gut aufpassen, aber das Trennen der eingeschotterten Gleisbettung klappt noch recht gut. Doch es dauert meistens nicht lange, bis das Mißgeschick passiert. Sei es, daß man zu nahe am Modul vorbeigeht, sei es, daß beim Abstellen oder beim Transport ein Hindernis gestreift wird, vielleicht hat man auch nur eine einzige unbedachte Bewegung gemacht – plötzlich bleibt die Gleistrennstelle an irgend etwas hängen. Die Schienenprofile reißen sofort aus ihren feinen Schwellenverankerungen, verbiegen sich und sind meistens nicht mehr zu retten. Einerseits ist das Gleis zerstört, andererseits liegt die Schwierigkeit auch darin, das Profil wieder in die kleinen Laschen einzufädeln. Der Versuch, die Gleise mit Komponentenklebstoff wieder zu befestigen, ist eher unbefriedigend und erbringt ein wenig elegantes Ergebnis. Die Spuren lassen sich kaum verbergen. Beste Möglichkeit: Solche Pan-



Bild 2: Die beiden Module (vergleiche Bild 1) werden getrennt.



Bild 3: Wie Trennungen in solch sauberer Weise gelingen, schildert Ihnen der Beitrag.

nen von vornherein vermeiden. Wie das gelingen kann, wollen wir Ihnen anhand der folgenden Bilder zeigen. Vorab noch ein paar Worte zu

den benötigten Arbeitsmitteln. Als Grundmaterial dient mit Kupfer kaschiertes Pertinax. Des weiteren müssen nicht zu dicke Senkkopfschrauben bereitgelegt

werden, deren Länge aber für das feste Verbinden von Pertinax, Korkschorbetbett und Anlagengrundfläche ausreichen muß. Wichtigstes Werkzeug ist

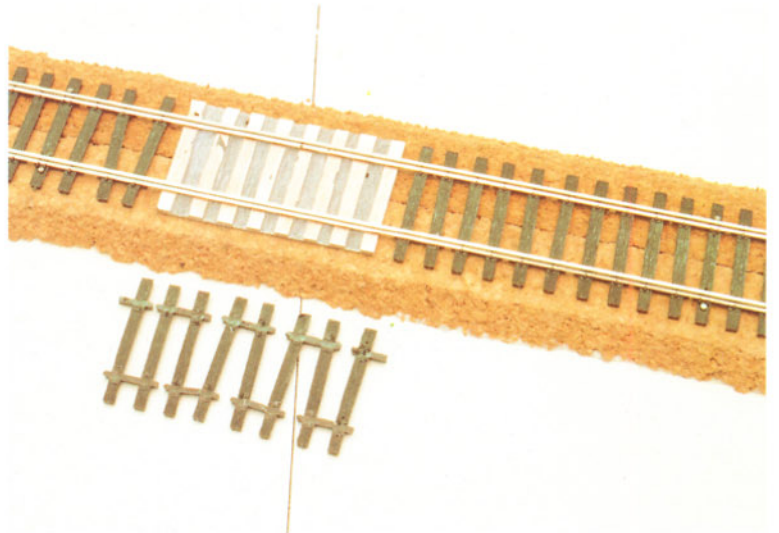
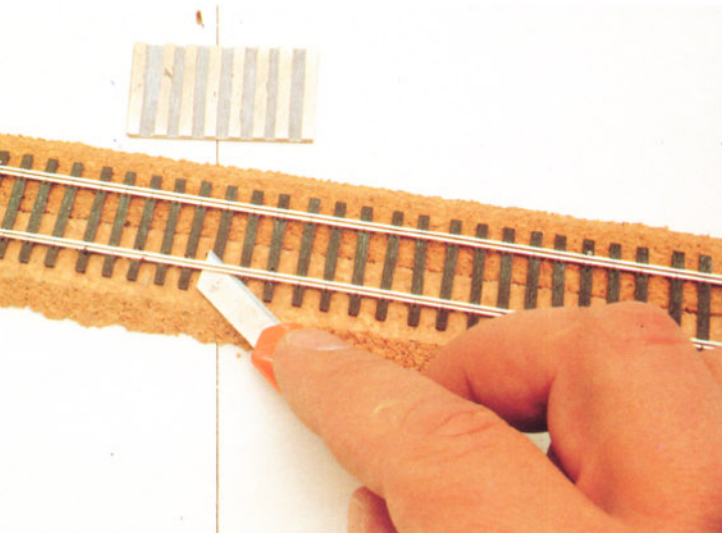
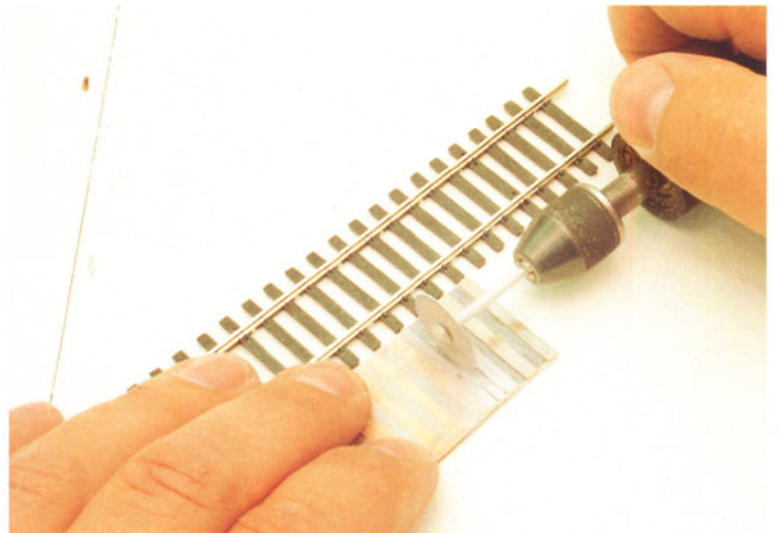
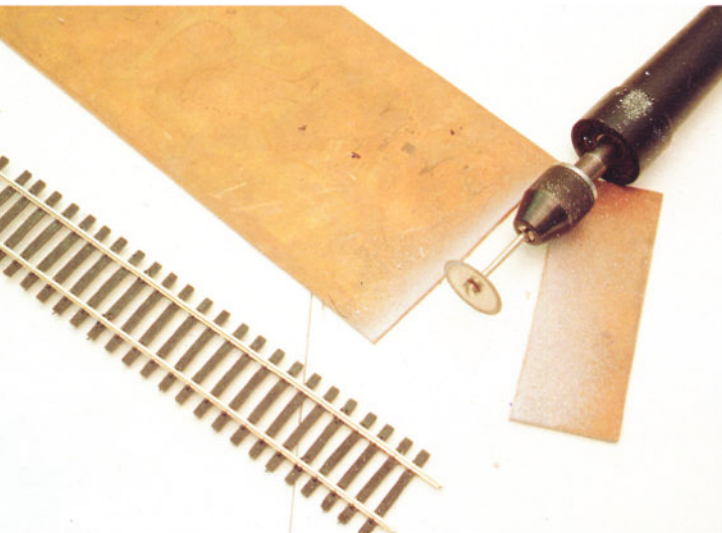
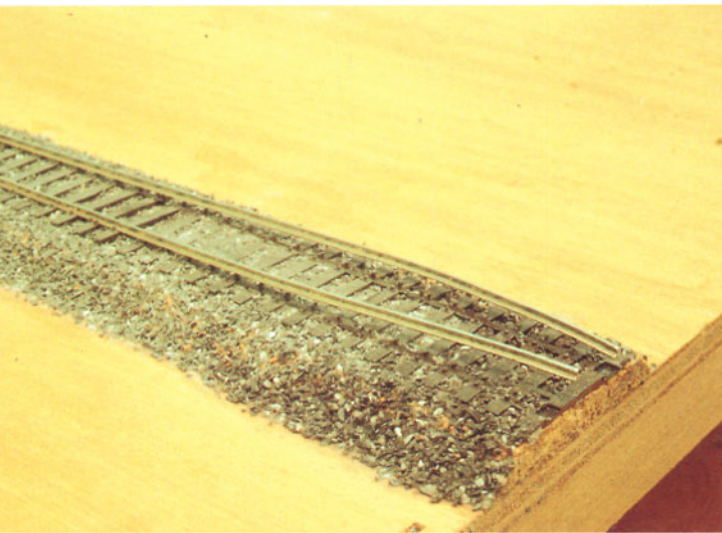


Bild 4: Kleines Mißgeschick – große Wirkung: herausgerissenes Schienenprofil. Diesen Schaden können Sie nicht mehr beheben!

Bild 6: Wir trennen ein schwellenbreites, 6 cm langes Stück aus der Pertinax-Platte heraus.

Bild 8: Am verlegten Gleis wird die gleiche Anzahl Schwellen, wie sie die Pertinax-Platte aufweist, entfernt.

Bild 5: Das nötige Werkzeug auf einen Blick. Man beachte die Diamant-trennscheibe.

Bild 7: Wir zeichnen den Schwellenabstand ein und fräsen die Zwischenräume aus, damit man später einschottern kann.

Bild 9: Anschließend schiebt man die Pertinax-Platte unter die Schienenprofile.

eine dünne, widerstandsfähige Schleifscheibe zum Ausschleifen der Schwellenimitation. Dazu kommen eine Bohrmaschine (oder ein Motorantrieb für eine biegsame Welle), ein Bohrer zum

Durchbohren der Pertinax sowie ein größerer Bohrer oder ein Senker zum Ansenken der Bohrlöcher. Da die Gleisendstücke auf der Kupferpertinax-Platte festgelötet werden, benötigt man außer-

dem LötKolben und Lötzinn. Die einzelnen Arbeitsschritte haben wir zum besseren Verständnis im Bild dargestellt. Die Bildtexte liefern dazu die zusätzlich notwendigen Informationen. Auf daß

verbogene Gleisenden für Sie kein Thema mehr sind!

Kurt Heidbreder

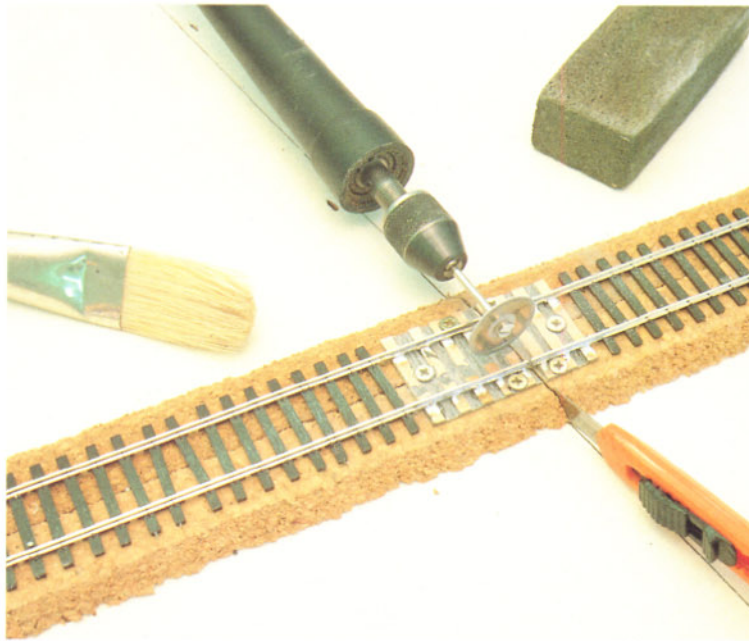
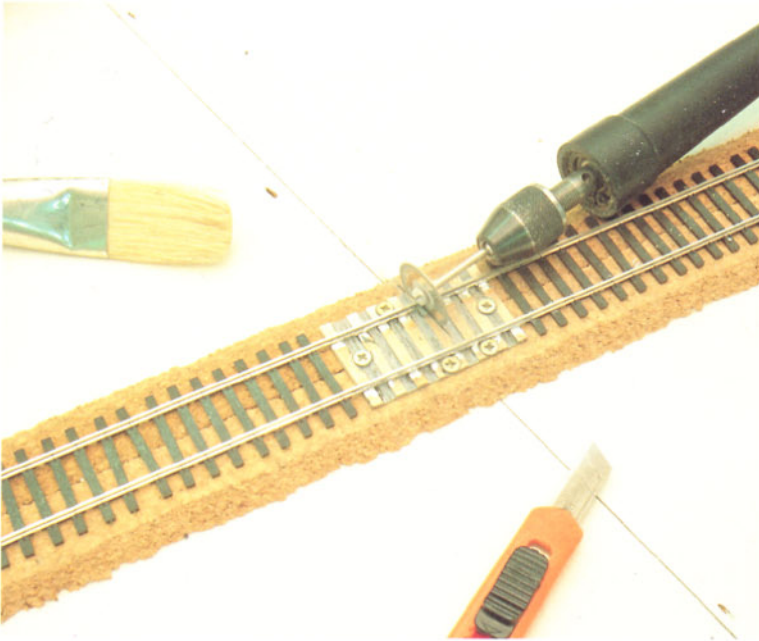
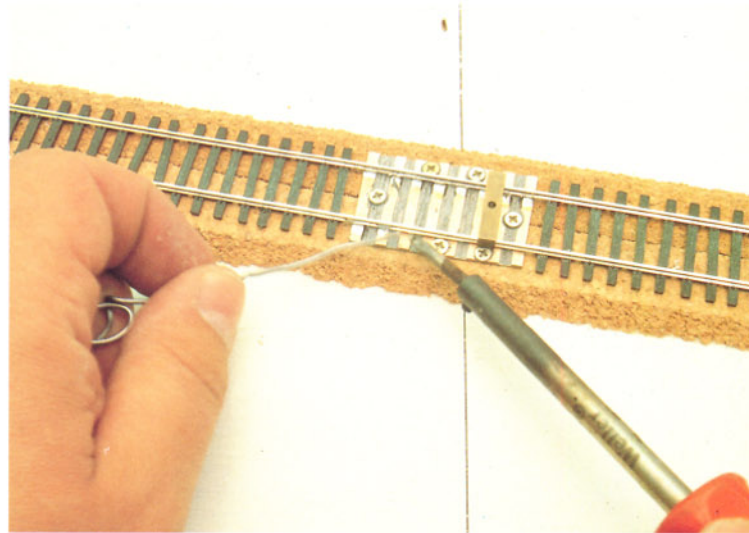
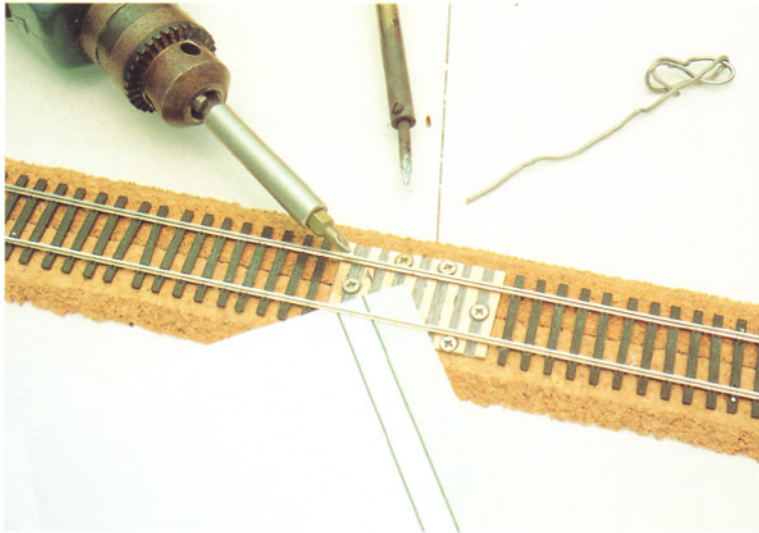


Bild 10: Bohren Sie vier bis sechs Löcher in die Platte und schrauben Sie diese fest. Ziehen Sie anschließend die Schrauben so an, bis nur noch ein Spalt zwischen Gleis und Platte besteht, durch den gerade ein Blatt Papier gleiten kann.

Bild 12: Nun können an der Nahtstelle das Schienenprofil und die Pertinax-Platte mittels des Diamantschneiders getrennt werden.

Bild 14: Die elektrische Verbindung zwischen den Modulen verläuft über Steckverbindungen und an den Gleisen angelötete Kabel.

Bild 11: Eine Spurlehre (Nemec) garantiert den korrekten Schienenabstand. Beim Löten müssen Sie darauf achten, daß die Schiene nicht nach unten durchgedrückt wird.

Bild 13: Sollte der Durchmesser des Diamantschneiders zu gering sein, können Sie die Korkbettung mit dem Bastelmesser trennen.

Bild 15: Inzwischen wurden die Module wieder zusammengefügt. Schaden ist keiner entstanden!

Alle Fotos: Kurt Heidbreder

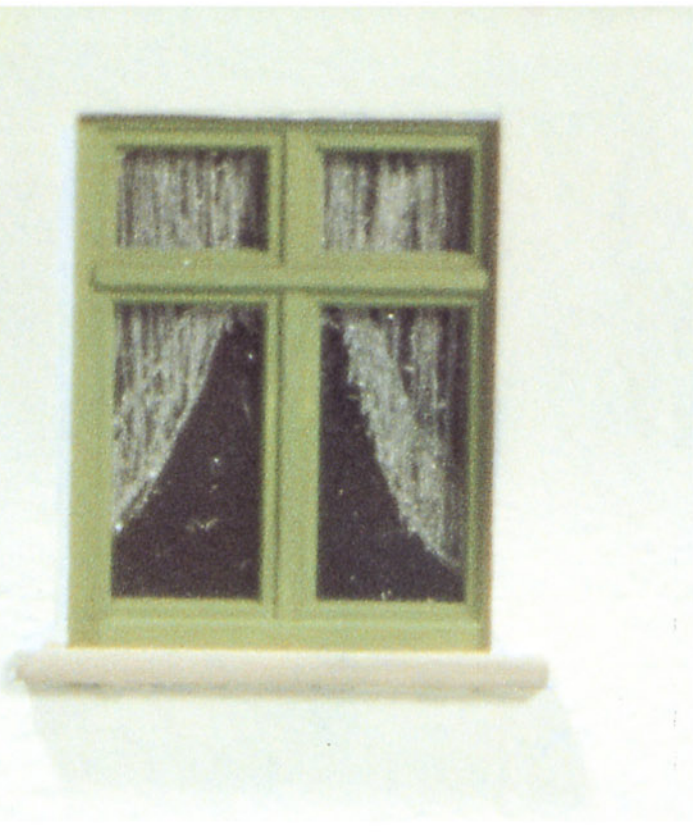


Bild 1: Statt mit den gewohnten kleinen Papiergardinchen können Fenster wirkungsvoll durch Gravieren gestaltet werden.
Foto: P. Schiebel

Bild 2: Zusätzlich zu den hier gegebenen können Sie sich Anregungen z. B. aus Versandhauskatalogen holen.
Zeichnung: D. Richard

Scheiben – Gardinen

Beim Einrichten einer Wohnung werden die Gardinen meist mit besonderer Sorgfalt ausgesucht. Sie vervollständigen nicht nur die Einrichtung oder geben dem Raum sein besonderes Gesicht, sondern sind gleichzeitig eine Art "Visitenkarte" nach draußen. Auch die Mode spricht ein Wörtchen mit. Ob dicht gefältelt oder locker zur Seite gebunden, ob Wolkenstore oder Omas Häkelspitze, der Möglichkeiten sind viele.

Mit den kleinen Papiergardinchen, die bei einem Großteil der Gebäude auf der Modellbahnanlage zu finden sind, läßt sich diese Vielfalt nur unvollkommen nachempfinden. Mehr verspricht da eine Methode, die beim Umbau der in unserem Beitrag "Neueröffnung!" vorgestellten Werkstatt zur Anwendung kam. Da sie sich für jedes beliebige Haus mit glasklaren Kunststoffscheiben eignet, wollen wir sie hier generell beschreiben.

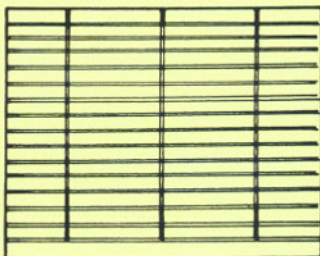
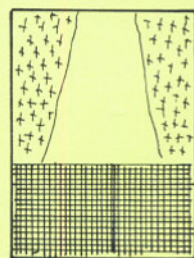
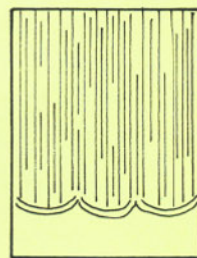
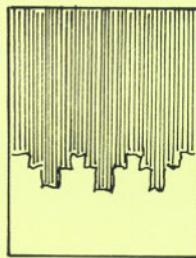
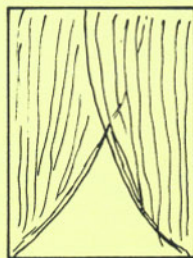
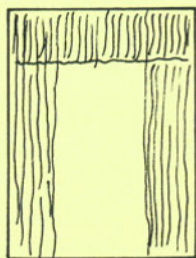
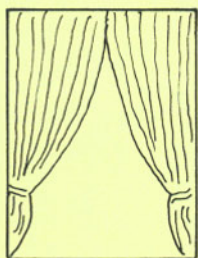
Der Aufwand ist wahrlich gering. Man benötigt lediglich ein kleines Stahllineal und eine Reißna-

del, eventuell noch einen beliebigen Versandhauskatalog, aus dem man sich Ideen für die Gardinenstruktur holt. Das Gebäude kann nach der Bauanleitung vorbereitet werden, jedoch noch ohne Fenster. Denn diese sind (auf einer rutschfesten Unterlage) mit der Reißnadel auf der Rückseite zu gravieren. Ganz einfach entstehen so wirkungsvolle Gardinenformen genau nach Ihren Wünschen.

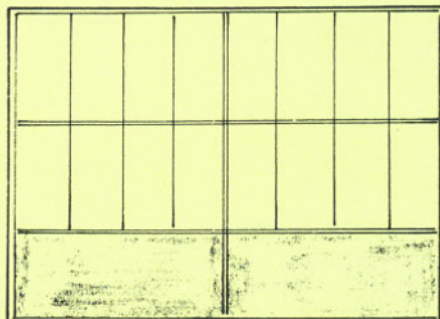
In gleicher Weise verfährt man mit Schaufenstern oder (wie im bereits erwähnten Beitrag) Garagentoren, Terrassentüren o. ä. In diese können zum Beispiel Jalousien eingraviert werden. Parallel untereinandergesetzte Linien im typischen Abstand erzeugen eine perfekte Illusion.

Das "Verglasen" der Fenster erfolgt wie gewohnt. Man sollte allerdings beachten, daß in einigen Räumen, die jetzt einzusehen sind, vielleicht farbliche Nachbehandlungen vorgenommen werden müssen. Das Ergebnis ist sicherlich die kleine Mühe wert.

Dieter Richard



Jalousie



Werkstatt-Tor

alle Skizzen unmaßstäblich





Bild 1: Der Chef höchstpersönlich erwartet den Autofahrer an der Zapfsäule. Der Kunde ist König.

NEU- Eröffnung



Bild 2: Wohnhaus, Werkstatt und Tankinsel – alles auf einen Blick.

Bild 3: Ein Borgward Isabella auf der Schräghubbühne, eingerahmt von den Klinkerwänden der Werkstatt.

Auto-Service in der Vorstadt-Siedlung

Seit einigen Jahren steht eine Reihe wunderschöner Vorstadt-Villen und Siedlungshäuser (z. B. von Kibri) zur Verfügung. Dazu gehört auch eine reizende Tankstelle mit Werkstattanbau (Kibri Nr. 8202). Bedauerlich, daß dieser Werkstattanbau nur ge-

schlossen dargestellt wurde. Durch einige "Bauarbeiten" ist es aber möglich, eine "voll funktionstfähige" Service-Werkstatt zu schaffen. Unterstützung bei diesem Vorhaben gab ein Buch über Tankstellen und Garagen aus dem Callwey-Verlag, München, das gute Beispiele derartiger Gebäude aus den 50er und 60er Jahren zeigt.



Das Wohnhaus

Das Wohnhaus wird im Prinzip nach Bauanleitung zusammengeklebt. Dabei ist es vorteilhaft, es in einzelne Bausektionen zu unterteilen, die sich dann einfacher farblich behandeln lassen. Dazu verwendet man matte Bastlerfarben (Revell, Humbrol o. ä.). Die Bodenplatte sollte in dieser Phase noch nicht verklebt werden, da sie für den Werkstattanbau vorbereitet werden muß. Doch dazu später.

Widmen wir uns zuerst den Fenstern. Die Fensterglasteile werden nicht mit den üblichen Papiergardinchen hinterklebt, sondern (wie auch in den "Tips und Tricks" an anderer Stelle in diesem Journal beschrieben) mit einer Reißnadel auf der Rückseite graviert. Dabei entstehen wirkungsvolle Gardinenstrukturen, für die man sich z. B. in Versandhauskatalogen Anregungen holen kann.

Auf das große Ladenfenster wurde von der Rückseite eine Jalousie aufgraviert. Das im Bausatz beigelegte Aufkleberbild, das die Inneneinrichtung zeigt, entfiel. Dafür wurde der Innenraum mit dunkelgrauer Wandfarbe versehen. Um den Lichtfluß etwas zu steuern, wurde in das

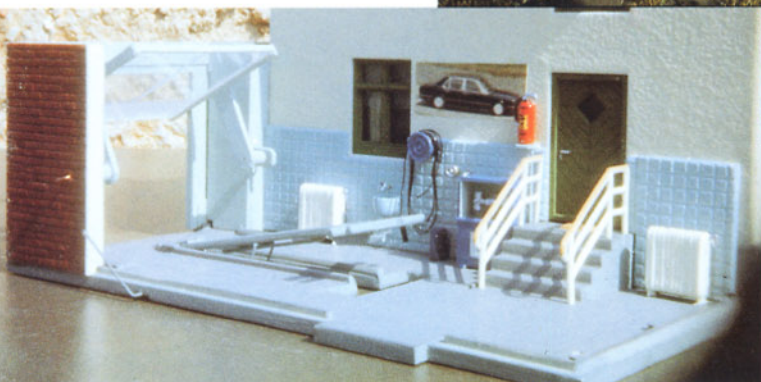


Bild 4: Einige Details der Werkstatt-Inneneinrichtung.

Wohnhaus eine Blende eingebaut. Sie besteht aus geschlitzten, ineinandergesteckten Kartonteilen und teilt den Innenraum diagonal auf. (Dieser und andere Arbeitsschritte sind in den Zeichnungen dargestellt.) Das Dach wird lose aufgesetzt.

Die Werkstatt

Die Werkstatt erfordert etwas mehr Aufwand. Beginnen wir mit der Grundplatte. Hier ist folgende vorbereitende Behandlung notwendig:

– Die sehr steile Auffahrtschräge wird wesentlich flacher ausgefeilt; zuerst mit einer groben, dann mit einer Schlichtfeile, zuletzt mit Schleifpapier.

– In den Grubenboden kann eine T-förmige Aussparung gesägt werden. Sie dient der Aufnahme einer sogenannten Schräghub-bühne.

– Nach dem Verputzen habe ich die Grubenrand-Umfassung mit einer Reißnadel in den weichen Werkstattboden geritzt. Die dabei entstehenden Gravurgrate (Aufwerfungen) können mit einem kleinen Schaber versäubert werden. Ich nehme dazu einen scharfen kleinen Schraubendreher, wie er noch öfter zur Anwendung kommen wird.

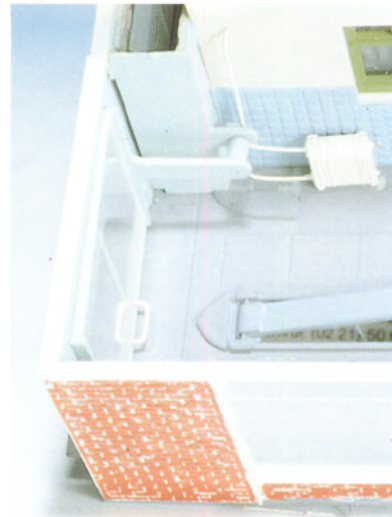
Um etwas Bewegung ins Spiel zu bringen, habe ich die Grube mit der oben genannten Schräghub-bühne ausgestattet. Diese Hubeinrichtung erlaubt das Anheben

Bild 7: So sah eine Autoreparaturwerkstatt in den "Fünfzigern" aus.

des Fahrzeuges wunschweise front- oder heckseitig. Sie besteht aus dem Hubmast (einschließend Hydraulik) und der Radaufgabe, die die Form einer Gabel hat. Diese Teile bestehen aus Plastikscheit der Stärke 1,0 mm (im Bastlergeschäft erhältlich).

Die Hubeinrichtung entstand aus einem 1 mm starken Streifen, der ein Lager (ebenfalls 1-mm-Scheit) an der Unterseite erhält. Am oberen Ende wird die Radaufnahme angeklebt. Durch ein Kniehebelgelenk, das aus Stahldraht ($\varnothing = 0,5$ mm) gebogen und in der Bodenplatte versenkt ist (untere Ausarbeitung nötig), kann die Bühne gehoben und gesenkt werden. Der Bedienebel befindet sich außerhalb der Werkstatt.

Jetzt ist es an der Zeit, das Wohnhaus auf die Grundplatte aufzukleben. Kleine Lackierarbeiten können noch durchgeführt werden.



Die Innenausstattung

Die Ausstattung der Werkstatt beginnt an der dem Wohnhaus zugewandten Seite. Dessen Wand wird folgendermaßen verfließt:

– In ein Stück Plastikscheit (1,0 mm stark) werden Längs- und Quertugen im Abstand von 2 mm eingeritzt.



– Die Fugen werden mit dem schon erwähnten Schaber gut versäubert, so daß alle Kanten gebrochen sind.
 – Jetzt können die Fliesenwandteile auf die notwendigen Größen zugeschnitten werden.
 – Zuletzt werden sie mit hellblauem Glanzlack "lasier". An dieser Wand können zusätzlich Heizkörper von Pola (Spiel-

platzgeräte Nr. 461), ein Waschbecken (Faller), Schlauchhalter (Herpa, Pkw-Felge) usw. angebracht werden.
 Vielleicht haben Sie die Möglichkeit, beim nächsten Werkstatt- oder Tankstellenbesuch einmal hinter die Kulissen zu sehen. Das bringt bestimmt die richtigen Anregungen.
 Gar nicht kompliziert ist es,



Bedienungshebel

Bild 6: Die Schräghubbühne von der Seite gesehen.

Bild 5: Wohnhaus mit angebauter Tankstelle. Typisch für die Nachkriegszeit.

das Hubschwenktor einzubauen. (Aber Achtung: Der Einbau erfolgt, bevor die Vorderwand Laden/Werkstatt auf der Grundplatte festgeklebt wird.) Das eigentliche Tor besteht aus 1,0 mm starkem glasklarem Kunststoff. (Bei mir mußte – wie auch für andere Glasteile – eine Brekina-Verpackung herhalten.) Es bildet mit den Schwenkarmen eine Einheit und greift in die Wandlager ein. Das Glastor wurde von innen gra-

tischen Aufwertung erhält sie Zierklinker. Wir benötigen Glas (Brekina-Verpackung), Rahmenelemente (Sheetstreifen, die mit Bastlermesser und Stahllineal hergestellt werden – 0,5 und 1,0 mm stark) und Klinker-Mauerwerk (z. B. von Kibri, Vollmer). Zuerst werden die Klinkerteile zurechtgeschnitten. Sie sind von innen verfließt (1,0 mm Sheet, Fliesengravur) und erhalten ein Fenster-

Bild 8: Wohnung und Arbeitsplatz in trauter Harmonie.

Fotos 1 – 3, 5, 7, 8: P. Schiebel

Fotos 4 und 6: M. Brückner

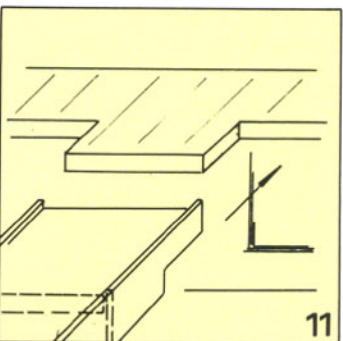
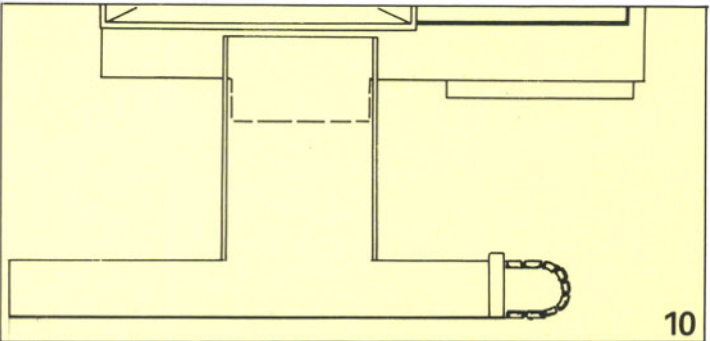
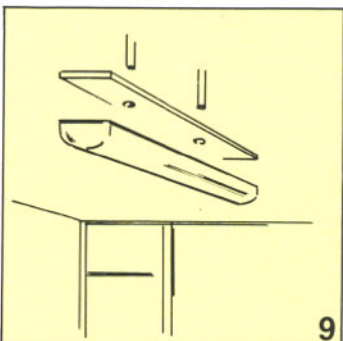
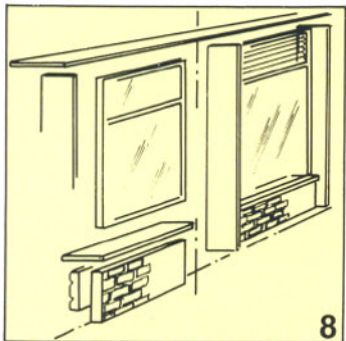
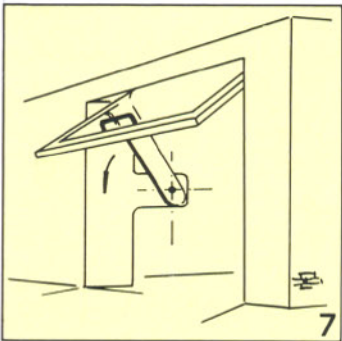
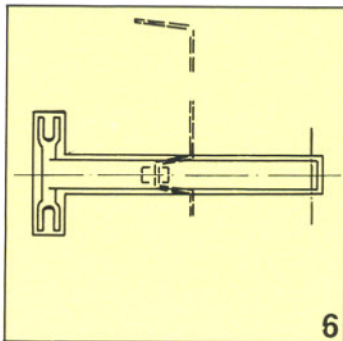
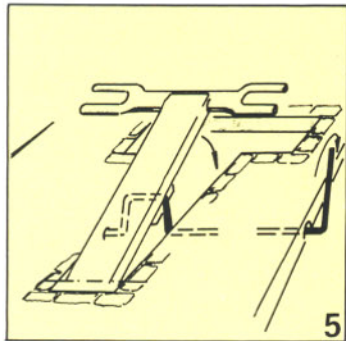
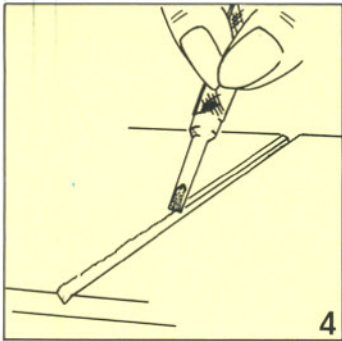
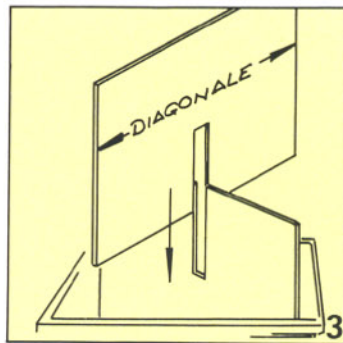
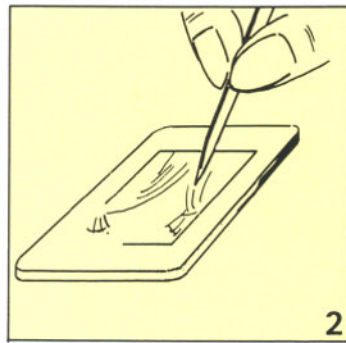
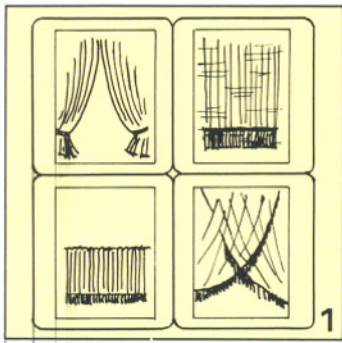


viert, mit einem Drahtgriff (Kupferdraht $\varnothing = 0,5 \text{ mm}$) versehen und mit 1,0-mm-Sheetstreifen umklebt. Zur Aufnahme der Drehlager wird die rechte Seitenwand der Werkstatt mit herangezogen. Aber vergessen Sie nicht, Baugruppe für Baugruppe zu bemalen.

Außenwände und Tankinsel

Unsere Werkstatt soll in der Stahlbeton/Glas-Manier der frühen 60er Jahre entstehen. Zur op-

gesims (Sheetstreifen). Klinkergemauerte Säulen werden links und rechts mit einem Sheetstreifen beklebt. Die Wandabmessungen sollten selbstverständlich denen der Kibri-Teile vom Werkstattanbau entsprechen. Glas- und Sockelteile können nun schon einmal probeweise zusammengesetzt werden. Paßt alles, werden die Glasfenster hergestellt. Sie sind in der beschriebenen Art graviert und erhalten ebenso Unterteilungen durch Sheetstreifen. Das rückseitige Belüftungsfenster ist im



1. Beispiele für Gardinenformen.
2. Gravur der Gardinen auf der Rückseite der Fensterscheiben.
3. Diagonal eingesetzte Sichtblenden.
4. Versäubern einer Gravurlinie mittels scharfen Schraubendrehers.
5. Schräghubbühne, Ansicht.
6. Schräghubbühne von oben gesehen.
7. Aufhängung des Garagentores.
8. Aufbauschema der Werkstatt-Seitenwände.
9. Leuchtstofflampe, schematischer Aufbau.
10. Lage der Tankinsel.
11. Auflage-Darstellung des Inseldaches am Wohnhaus.

Alle Darstellungen unmaßstäblich!

geöffneten Zustand eingeklebt. Lüfterjalousien werden aufgraviert. Die Seitentür erhält einen Drahtgriff. Ist alles fertig und angepaßt, beginnt man mit der Wand-

montage, und zwar mit der Rückwand, die bündig an der Wand des Wohnhauses ansetzt. Die Reihenfolge: Säule, Sockel, Fenster usw. Wenn Sie genau gearbeitet haben, sieht alles aus wie

gemauert. Die Farbgebung erfolgt mit Blaugrautönen für innen, Weiß für die Backsteinfugen und Rotbraun für die Zierklinker. Die Sheetstreifen bleiben weiß.

Das Dach kommt vom Kibri-Bausatz.

Im Werkstattbereich wurden zusätzlich einige "Leuchtstofflampen" eingebaut. Sie bestehen aus glasklaren halbrunden Spritzlingsrückständen, die auf Sheet geklebt und an der Decke angebracht sind.

Für die Tankinsel sollten meiner Ansicht nach mehr als zwei Tanksäulen verwendet werden. Also habe ich zu den beigegebenen Säulen noch weitere Typen gesucht. Fündig wird man entweder bei anderen Bausätzen oder in der unerschöpflichen Bastelkiste.

Der Windschutz entsteht wieder aus den bekannten Elementen: Klinkerplatte, Sheet, glasklarem Kunststoff. Um das Dach – es besteht aus 1,0- und 0,5 mm-Sheetstücken – maßlich genau festlegen zu können, ist es nötig, die Lage der Tankinsel zu fixieren. Die Durchfahrtsbreite sollte nicht kleiner als 50 mm (4,35 m) sein.

Ist die Insel (Sheet 1,0 mm) bestückt und detailliert, kann der Windschutz mit dem Dach zusammengeklebt werden.

Ich habe das Inseldach allerdings nicht am Wohnhaus festgeklebt, sondern aufgesetzt und am Dachvorsprung (Ladenbereich) arretiert.

Zum guten Schluß

Zur fertigen Tankstelle fehlen lediglich noch ein paar Kleinigkeiten:

- Die Reklame-Aufkleber sind zu verteilen (allerdings mit Bedacht, denn hier gilt: "Weniger ist mehr").

- Im Einfahrtbereich stehen Radabweiser, um die Tankinsel zu schützen.

- Die Szenerie sollte mit Preiserlein und Kleinigkeiten belebt werden. Als Vorbild gilt das Vorbild!

Noch ein Wort zu den Bäumen: Sie entstanden in der bekannten Draht-Drill-Methode. Zur Beflockung habe ich Woodland-Material verwendet. Als Träger dieser Belaubung eignet sich Filtermatte, wie sie von Dunstabzugshauben usw. bekannt ist. Diese Matte wird in kleine Stücke geschnitten und mit Ponal auf die Drahtäste geklebt. Danach kann der Baum mit brauner Plakafarbe gespritzt werden. Das Aufbringen der Woodland-Flocken erfolgt in üblicher Form.

Nun bleibt mir nur noch, Ihrer Tankstelle immer zufriedene Kunden und eine gute Ertragslage zu wünschen. **Michael Brückner**

Literatur:
Vahlefeld, R., Jacques, F.: Garagen- und Tankstellenbau. Callwey-Verlag, München, 1960

Spalter Kleinbekohlungsanlage

H0-Modell von Brawa

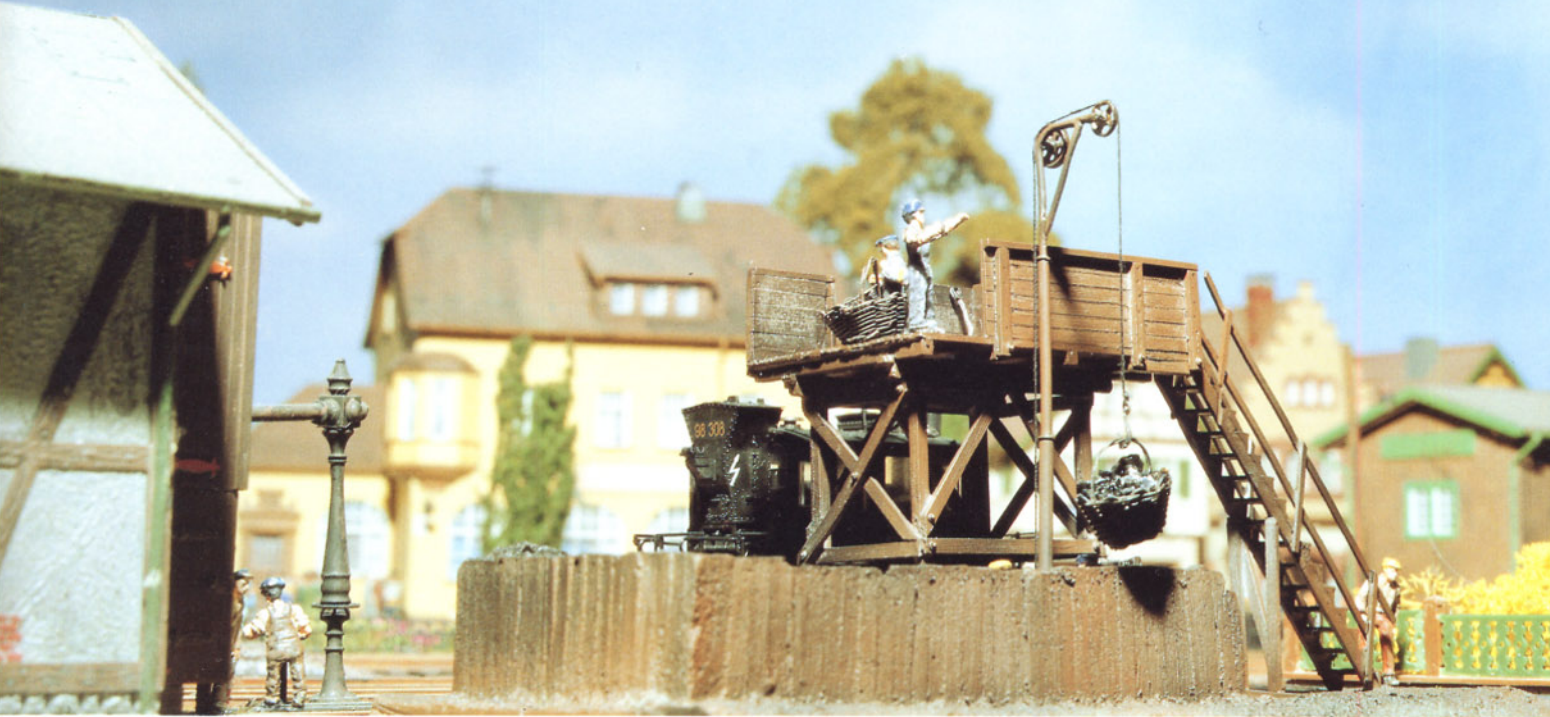


Bild 1: In Verbindung mit dem Lokschuppen (Pola) und dem "Glaskasten" (Trix) bildet die Bekohlungsanlage einen reizvollen Blickfang.

Für viele Eisenbahnfreunde ist ein spezielles Betriebsbauwerk nahezu untrennbar mit der bayerischen Lokbahnlokomotive Gattung PtL 2/2, der späteren Baureihe 98³, vielen besser bekannt als "Glaskasten", verbunden: die Bekohlungsanlage im Bahnhof

Spalt, dem Ausgangspunkt der letzten Einsatzstrecke des "Glaskastens" von Spalt nach Georgensgmünd. Über das Vorbild haben wir bereits mehrfach im Eisenbahn-Journal berichtet. Zuletzt konnten wir in der Sonderausgabe III/87 einige Vorbildfotos

dieser reizvollen Anlage veröffentlichen. Nachdem der "Glaskasten" seit letztem Jahr gleich von mehreren Herstellern als H0-Großserienmodell angeboten wird, kam nun von der Firma Brawa auch die Nachbildung der Spalter Bekohlungsanlage auf den Markt.

Bild 2: Der H0-Bausatz für die Spalter Bekohlungsanlage von Brawa aus feinen Weißmetall-Gußteilen und der Grundplatten-Baugruppe aus Kunststoff.

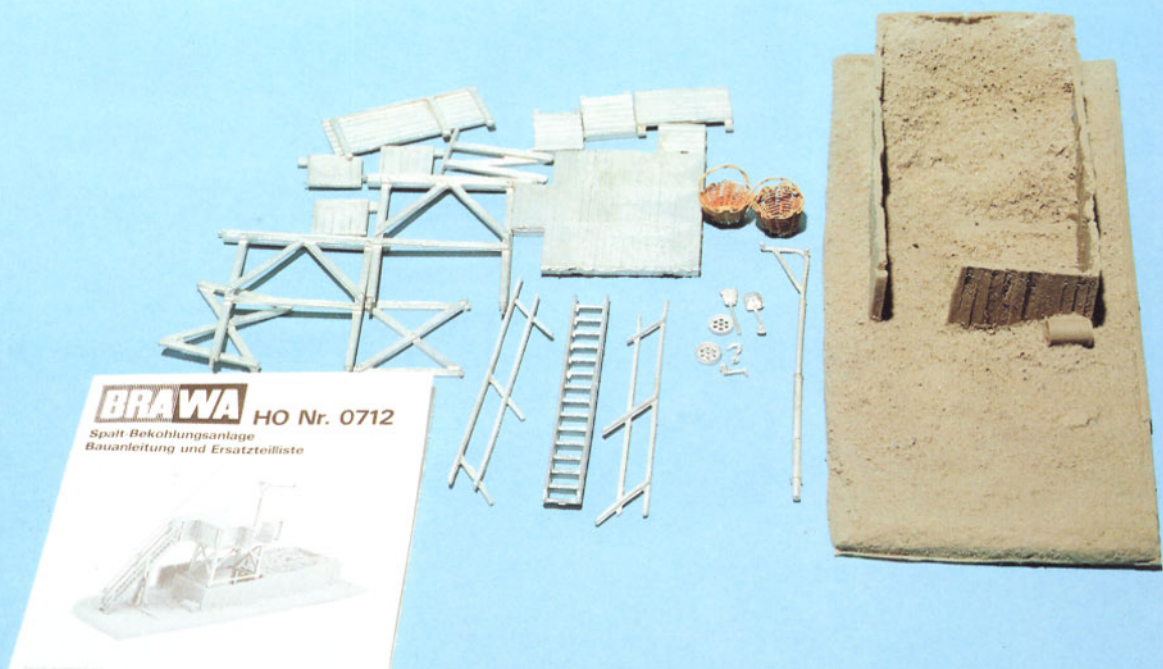




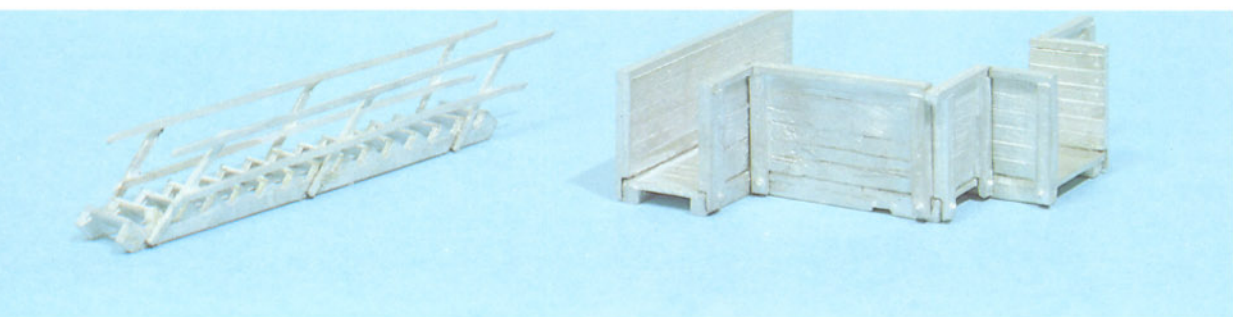
Bild 3: In die innen bereits lackierten Kohlenbansen ist das montierte Gerüst für die Bekohlungsanlage eingesetzt.

Bild 6: Schweißtreibend ist die Arbeit der "Preiserlein" auf der Bekohlungsanlage von Brawa.

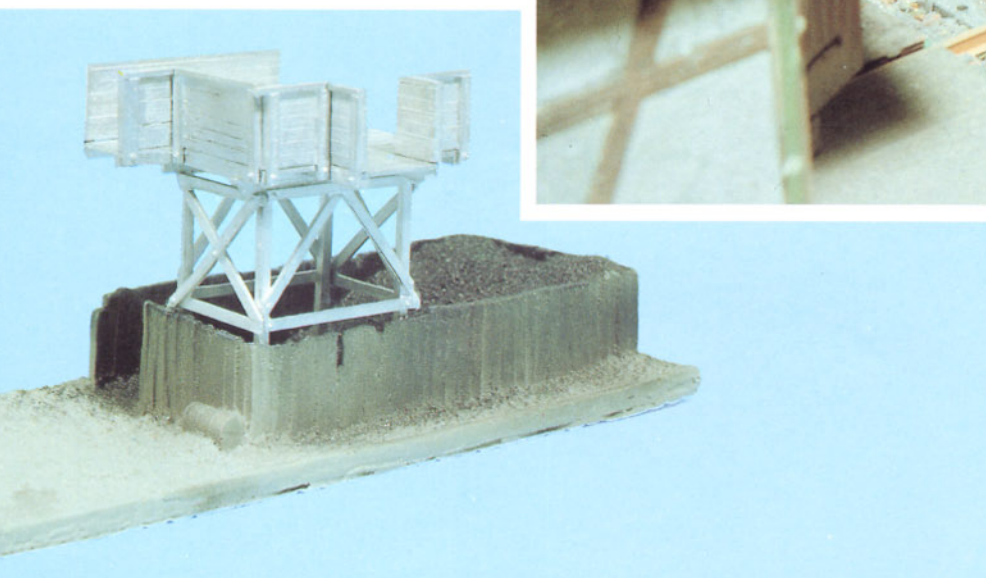
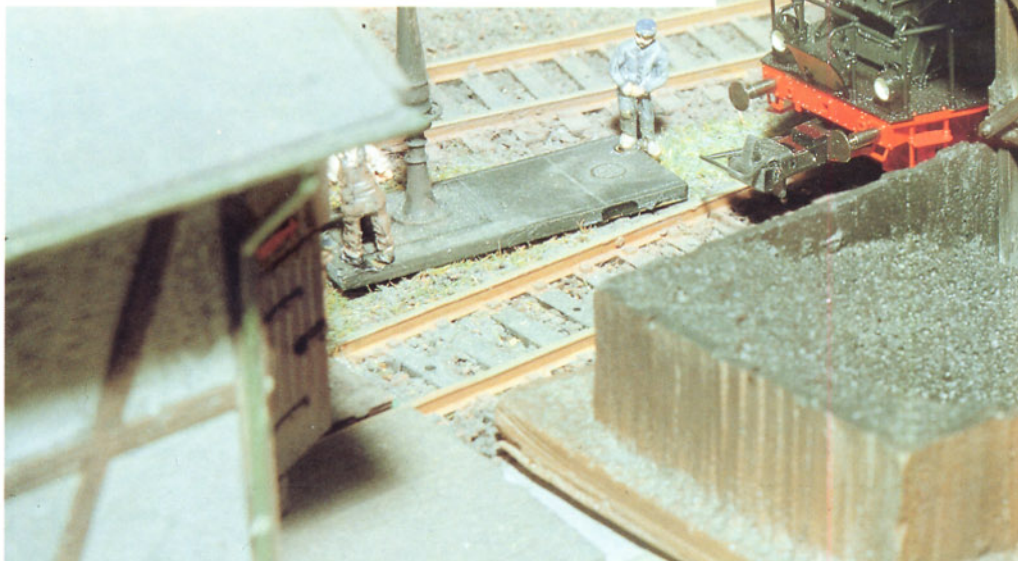
Bild 5 (unten links): Die Bekohlungsanlage ist auf das Grundgerüst aufgesetzt.

Bild 4: Der Zusammenbau der Bekohlungsanlage und der Aufstiegsleiter aus Weißmetallteilen.

Alle Fotos: P. Schiebel



Die beim Vorbild fast gänzlich aus Holz gebaute Anlage ist im Modell aus fein detaillierten Weißmetallteilen nachgebildet. Die Grundplatte ist zusammen mit dem Kohlenbansen aus Kunststoff in einem Teil gespritzt. Der Zusammenbau des hübschen Modells ist kein Problem und läßt sich ohne große modellbauerische Vorkenntnisse leicht an einem Abend bewerkstelligen. Die Teile sind recht paßgenau gegossen, so daß außer dem Entfernen der Gußrate keine Nacharbeit erforderlich ist. Allerdings



neigen die recht weichen Weißmetallteile leicht zum Verbiegen; daher sollte vor dem Zusammenbau jedes Teil auf einer ebenen Unterlage auf Winkligkeit überprüft werden. Ebenso ist die Grundplatte daraufhin zu prüfen, ob sie plan auf der Unterlage aufliegt. Sollte sie etwas gebogen sein, so läßt sie sich nach Erwärmen in warmem Wasser leicht richten. Außerdem empfiehlt es sich, die Grundplatte vor dem Zusammenbau sorgfältig mit einer Seifenlösung zu waschen, da

eventuell noch anhaftendes Formtrennmittel sonst die Verklebung und das spätere Lackieren des Modells erschwert. Zweckmäßigerweise lackiert man die Innenseiten des Kohlenbansens vor dem Zusammenbau, da man später nur schwer in die Ecken gelangt. Der weitere Zusammenbau erfolgt in der Reihenfolge, die in der Bau-

anleitung vorgegeben ist. Zum Verkleben der Weißmetallteile empfiehlt es sich, einen schnell abbindenden Zwei-Komponenten-Kleber wie Stabilit-Express oder UHU-Sofortfest zu verwenden. Gegenüber einem Sekundenkleber hat dies den Vorteil, daß man die Teile nach dem Zusammenfügen noch ausrichten kann. Allerdings müssen die verklebten Teile noch eine Zeitlang fixiert werden. Hierzu eignen sich am besten normale Wäscheklammern und Bürogum-



mis. Aus den Fugen austretender Kleber läßt sich nach dem Abbinden der Klebestellen leicht mit einer spitzen Messerklinge entfernen.

Nachdem die Bekohlungs-
bühne zusammen-
gebaut ist, sollte das Modell vor dem Einset-
zen des Bekohlungs-
krans lackiert werden.
Nach sorgfältigem Reinigen mit Waschben-
zin wird das Modell zunächst grundiert.
Hierzu wurde Grundierfarbe von Revell aus
der Sprühdose verwendet, die sich sauber
und dünn auftragen läßt. Die eigentliche
Lackierung erfolgte dann mit einer feinen
Spritzpistole und einem Gemisch aus
schwarzem und braunem Spirituslack. Nach
dem Lackieren sollte der Kohlenbansen
noch eine Schicht echter Kohle erhalten,
die den Gesamteindruck deutlich verbessert.
Der montierte und ebenfalls lackierte
Bekohlungs-
kran wird als letztes in die vorgese-
hene Bohrung der Grundplatte eingesetzt.
Wenn zu guter Letzt die Bekohlungs-
anlage noch bemannt worden ist, steht dem
Einbau dieses außergewöhnlichen Modells
in die Anlage oder ein Diorama nichts
mehr im Wege.

P. Schiebel



Bild 7 (oben rechts): Die Befestigung der Aufstiegsleiter mit Stütze auf der Grundplatte und an der Bekohlungs-
bühne erfordert etwas Fingerspitzengefühl.

Bild 8: Die fertig zusammengebaute und lackierte Bekohlungsanlage, bereits mit stilschönen Bahnarbeitern von Bavaria versehen, vor dem Einbau in ein Diorama.



Bild 1: Vor der 52 4994 sind ein Rungenwagen der Austauschbauart sowie ein pr. Sml (R 02) zu erkennen.
Foto: Sammlung Wilhelm

Güterwagen von gestern

Auch "Güterwagen von gestern" ist eine Serie, die von "Die Bahn – Das Auto" übernommen wurde. Dort sind bereits Berichte und Umbautips zu den Wagen der Bauarten "Oppeln" (6/88/89), "Bremen" (1/89) und "Saarbrücken" (2/89) erschienen. Wie sicherlich schon bekannt, können Nachbestellungen an den H. Merker Verlag gerichtet werden.

80 Jahre Deutscher Staatsbahn-Wagenverband

Nach der Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871

war Kanzler Otto von Bismarck einer derjenigen, die den Gedanken einer Reichseisenbahn mit aller Konsequenz verwirklichen wollten. Mit dem preußischen Staatseisenbahngesetz schuf er wichtige Voraussetzungen da-

Bild 2: Die 95 0010 hat einen "Verbands-Rungenwagen" am Haken (1972).

Foto: Sammlung Wilhelm

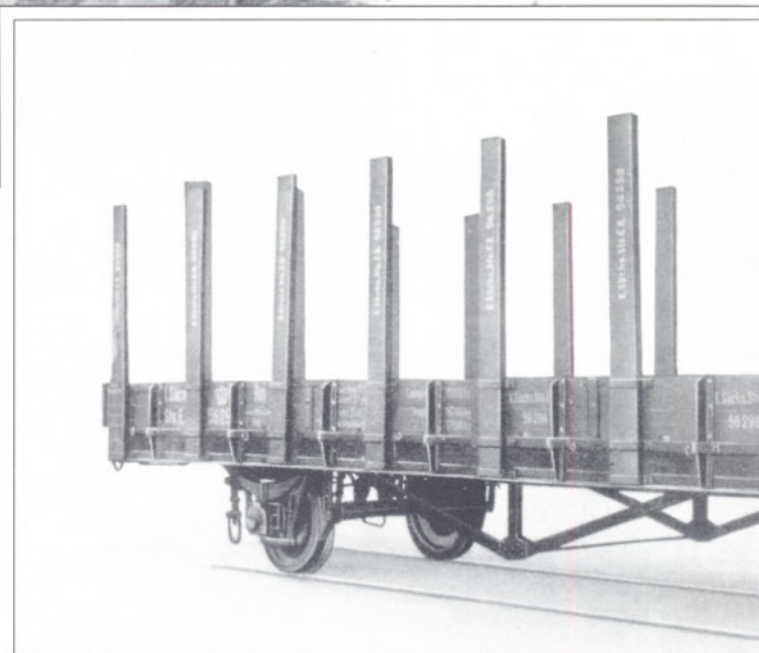
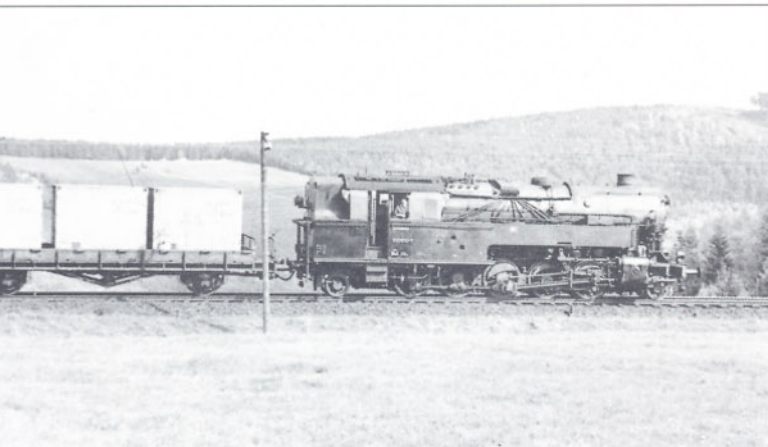


Bild 3: Diese Werkaufnahme zeigt einen fabrikneuen Rungenwagen der Verbandsbauart mit Handbremse. Foto: WMB, Sammlung Märklin

für. Von Anfang an gab es Bestrebungen, die bei den zahlreichen Klein- und Privatbahnen vorhandenen Güterwagen möglichst gemeinsam zu nutzen, um den Bestand an Güterwagen in wirtschaftlichen Grenzen halten zu können. Doch erst als der preußische Staat anfang, die Eisenbahnen zu verstaatlichen, kam es am 1. April 1881 zur Gründung des Preußischen Staatsbahn-Wagenverbandes, dem die Bahnen Preußens, Hessens, Mecklenburg-Schwerins, Oldenburgs und Elsaß-Lothringens angehörten.

28 Jahre später gipfelten die so gewonnenen Erfahrungen dann endlich im Deutschen Staatsbahn-Wagenverband. Dieser Verband – ihm gehörten alle deutschen Staatsbahnen an – wurde am 1. April 1909 ins Leben geru-

fen. Dabei stellten Preußen/Hessen sowie Elsaß-Lothringen 379 669 Wagen, Mecklenburg 42 391 Wagen, Oldenburg 2 323 Wagen, Bayern 42 291 Wagen, Württemberg 10 097 Wagen und Baden 17 485 Wagen für einen gemeinsamen Fahrzeugpark zur Verfügung. In den folgenden Jahren erhöhte sich der Güterwagenbestand je nach Verkehrsaufkommen der einzelnen Staatsbahnen, so daß bereits 1911 mehr als 560 000 Güterwagen im Einsatz waren.

Doch all die neuen Güterwagen sollten auch nach gemeinsamen Grundsätzen behandelt und ausgebessert werden. Deshalb hatte man schon 1909 einheitliche Waggonbauarten entwickelt und die wichtigsten Baugruppen genormt. Diese zunächst elf Richtlinien für einheitliche Güterwa-

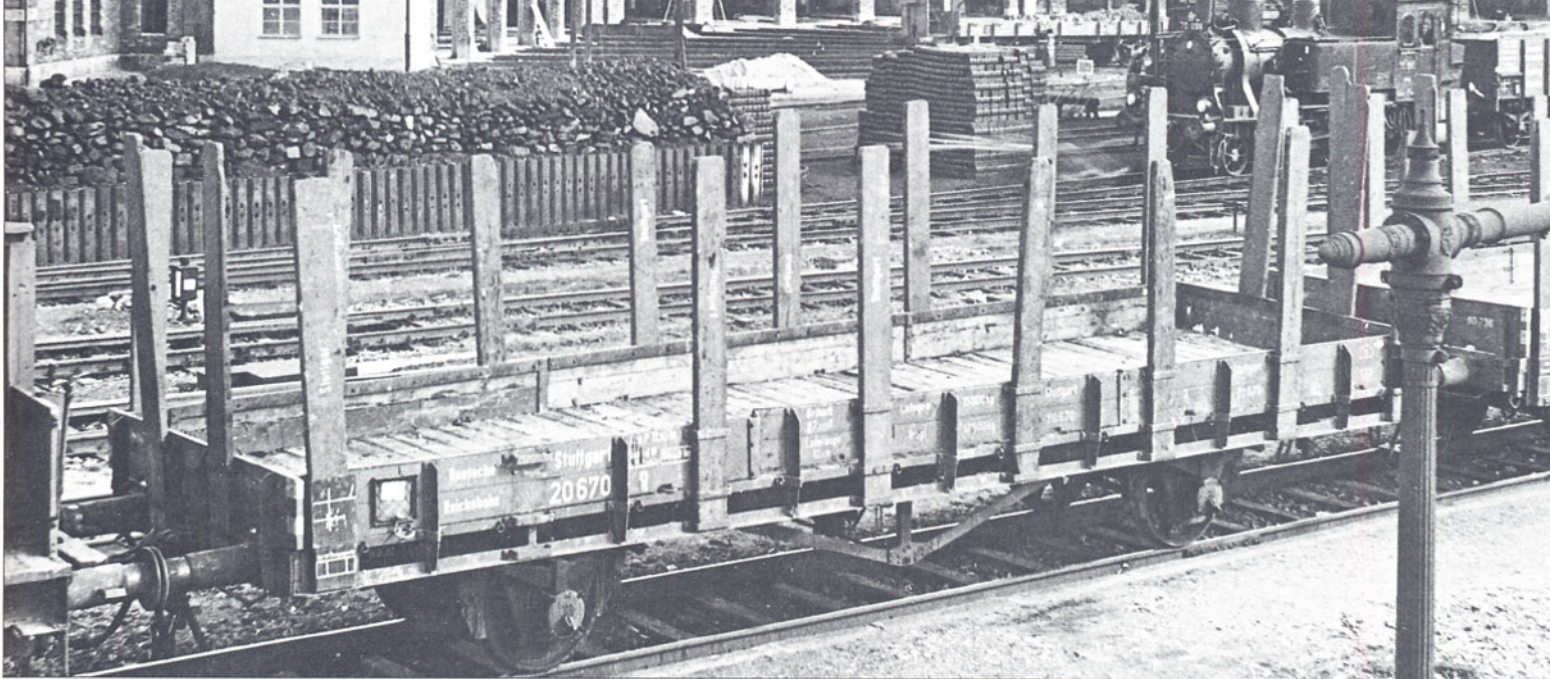
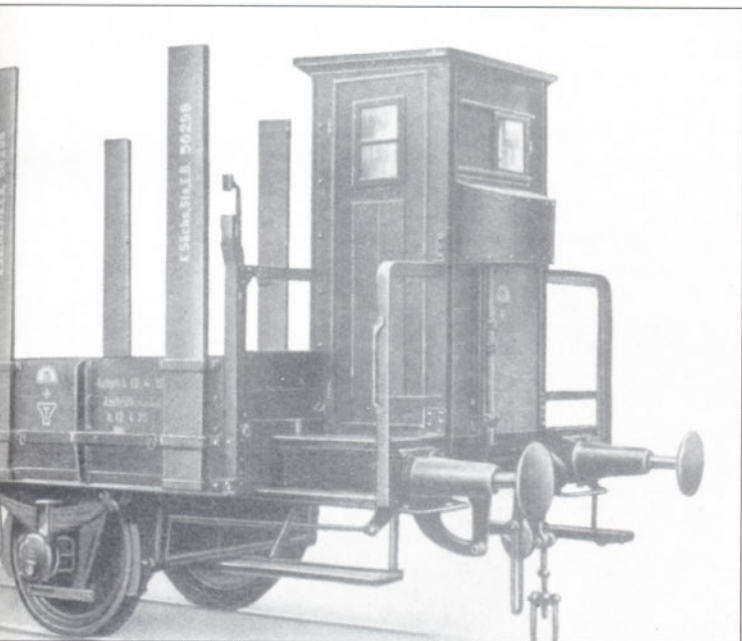


Bild 4: Deutlich sind hier die querliegenden Bodenbretter zu sehen. Die Aufnahme entstand am 11. Oktober 1937 im Bw Nördlingen.
Foto: DB (BD Augsburg)



eisenbahnen führten dann dazu, daß viele Bereiche der Eisenbahntechnik eine sprunghafte Weiterentwicklung erfuhren. Wie zukunftsweisend die Arbeit des DWV letztendlich wirklich gewesen ist, beweisen die vielen Güterwagen der Verbandsbauart, die nach und nach teilmmodernisiert wurden und 50 bis 60 Jahre lang eingesetzt waren. Heute kann man sie im wesentlichen als Bahndienstwagen, als Werkswagen oder Museumsfahrzeuge entdecken.

Ein Oldtimer der Verbandsbauart A4

Vor fünf Jahren erlebte einer der typischsten DWV-Güterwagen seine Wiedergeburt: der zweiachsige Rungenwagen Berlin 48 907, Gattung Rm, der K.P.E.V. Damals "Massenware" – ab

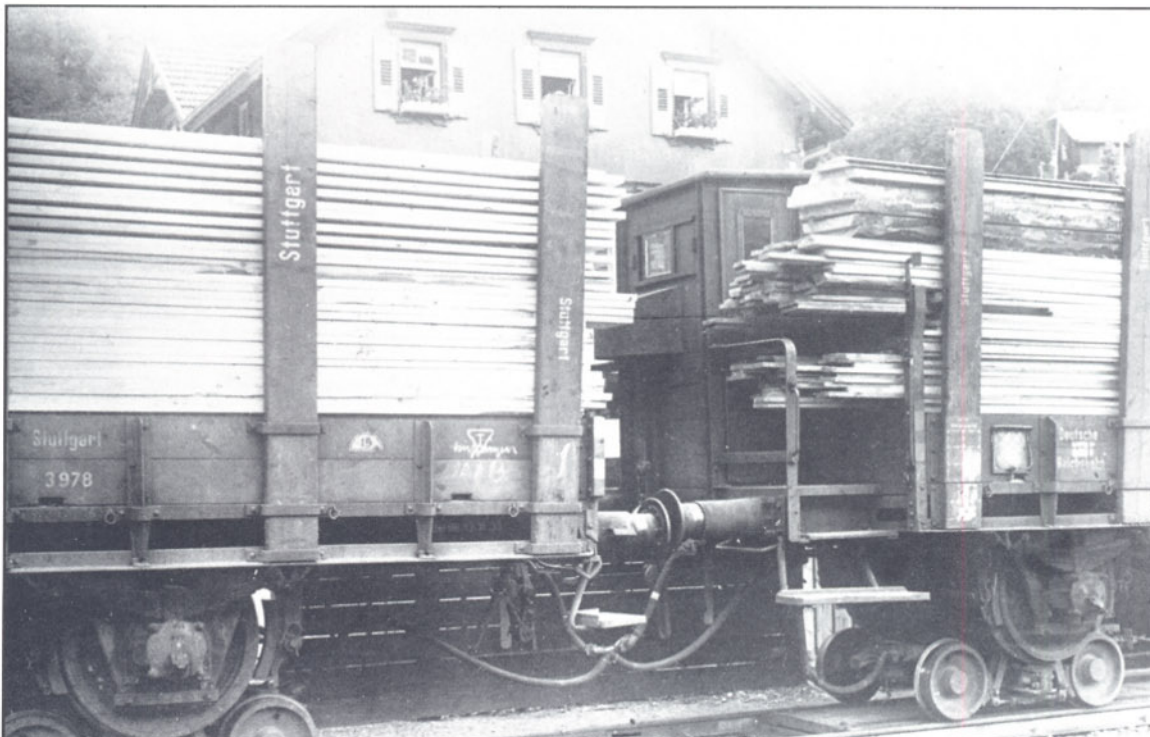
1913 wurden immerhin bei allen deutschen Staatsbahnen sowie später noch bis etwa 1926 bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) insgesamt 36 460 dieser Rungenwagen mit oder ohne Bremserhaus eingesetzt –, ist dieser Flachwagen heute auf jeder Fahrzeugausstellung ein Erlebnis!

Der Berlin 48 907 verließ im Jahre 1922 die Werkhallen der Waggonfabrik Christoph & Unmack, Niesky (Oberlausitz), dem heutigen VEB Waggonbau Niesky in der DDR. 1948 ist dieser Wagen im Reichsbahn-Raw "Franz Stenzer" Berlin rekonstruiert und wieder in den Originalzustand dieser Gattung (1913) versetzt worden. Er entspricht dem Musterblatt A4 des DWV und konnte nach Originalunterlagen aufgearbeitet werden. Das Fahrzeug gehört heute zum Bestand des Ver-

gen, die sogenannten Verbandsbauarten, entstanden auf der Grundlage der preußischen Normen für Betriebsmittel. Kennzeichnet waren diese Verbandsbauarten durch den Buchstaben A und die Ziffern 1 bis 11 (vgl. Tabelle).

Mit der Gründung des Deutschen Staatsbahn-Wagenverbandes (DWV) vor 80 Jahren wurde ein entscheidender Schritt auf dem Wege zu einer deutschen Reichseisenbahn wie auch auf dem Gebiet der Konstruktion und der Technologie vereinheitlichter Güterwagen getan. Eine Entwicklung, die bis weit in die zwanziger Jahre erfolgreich verlief und weitreichende neue Innovationen im Güterwagenbau vorbereitete. Wirtschaftliche und politische Veränderungen nach dem Ersten Weltkrieg sowie die betrieblichen Aspekte der neugegründeten deutschen Reichs-

Bild 5: Zwei Rungenwagen der Verbandsbauart sind im Bahnhof Altensteig auf Rollböcken aufgebockt.
Foto: Maey, Sammlung Märklin



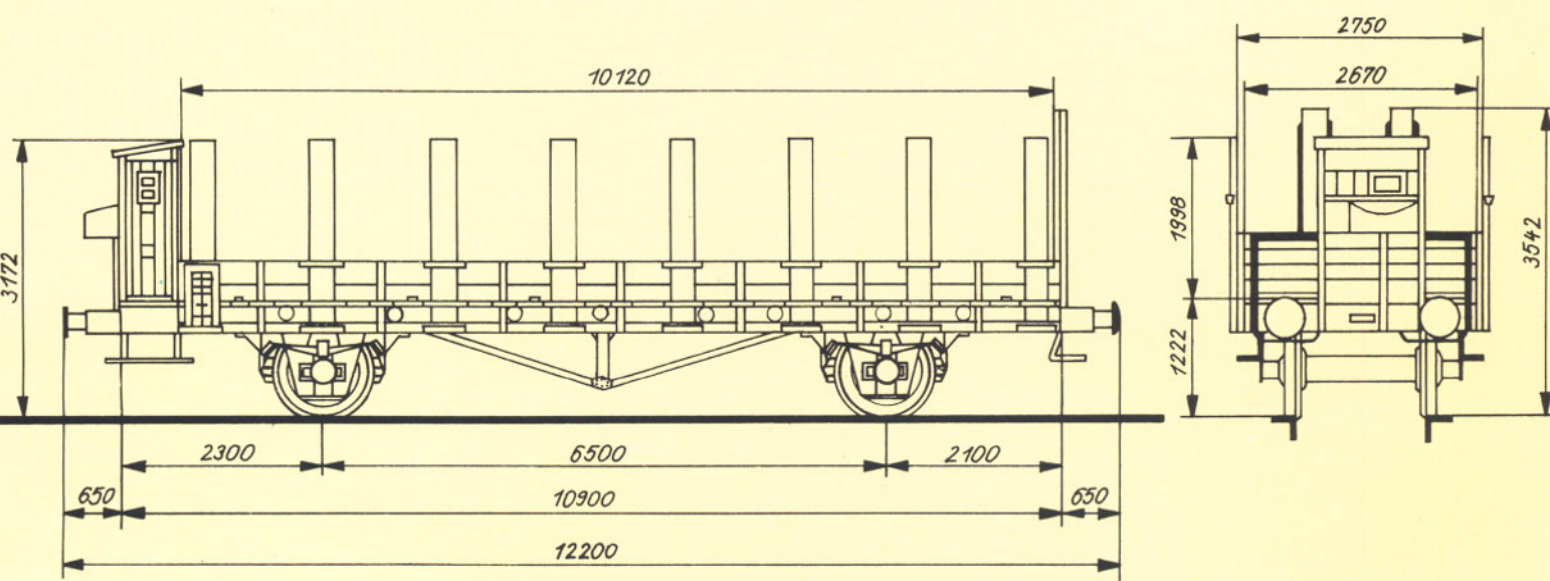
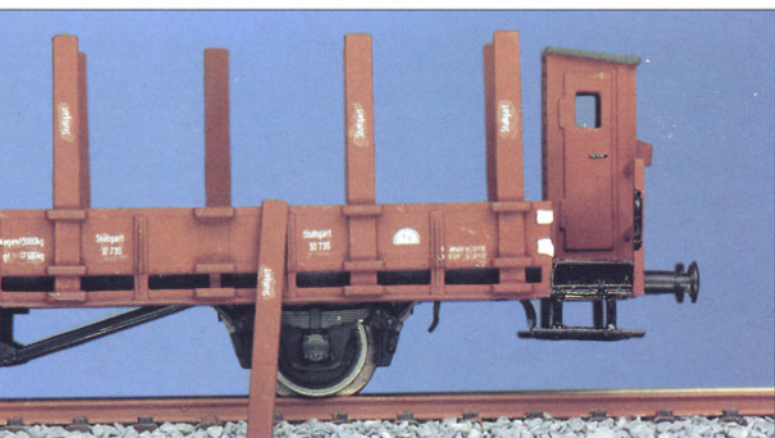


Bild 6: Seiten- und Stirnansicht eines Verbandswagens mit Handbremse, Maßstab 1:87 (Maßangaben für das Vorbild in mm).

Bild 7: Die ursprünglich falsche Detaillierung der Bordwände fällt durch die Neulackierung kaum auf. Foto: A. Stirl



kehrsmuseums Dresden. Sein Comeback erlebte der zweiachsige Rungenwagen im Juni 1985 auf der Berliner Fahrzeugausstellung der Deutschen Reichsbahn. Nur wenige Tage nach dem 80. Jubiläum der Gründung des DWV zählte er auch Anfang April dieses Jahres zu den Attraktionen der großen Fahrzeugparade, die die Deutsche Reichsbahn zum 150. Jahrestag der ersten deutschen Fernbahn Leipzig – Dresden in Riesa veranstaltete.

Vom preußischen Sml zum Rm "Stuttgart"

Zwischen 1881 und 1912 wurden 8600 Rungenwagen der preußischen Bauart Sml (II^{ds}) gebaut. Das war der unmittelbare Vorgänger des Verbands-Rungenwagens. Gegenüber älteren preußischen Rungenwagen hatte er ein verstärktes Untergestell und konnte 15 000 kg Ladegewicht aufnehmen. Äußerlich unterschied er sich von der Verbandsbauart durch das fehlende Sprengwerk, niedrigere hölzerne Seiten- und Stirnbordwände sowie bei den handgebremsten Wagen durch ein eintüriges

Bremserhaus mit seitlich abfallendem Dach. Diese in genieteter Bauweise entstandenen Wagen (R 02/DB bzw. R 61/DR) hatten 20 hölzerne Rungen sowie Gleitlagerradsätze. Auch die nach 1913 gebauten Verbandswagen bekamen aufgrund ihres besonderen Merkmals, der 2 m hohen Holzrungen, das Gattungszeichen "R". Als großräumige Wagen vor allem für Ladegut mit geringem Raumgewicht hatten sie ein Ladegewicht von 15 000 kg und Achsstände von 6 oder 6,5 m (mit Bremserhaus). Sie besaßen ein genietetes Untergestell, das durch ein aus Winkelprofil gefertigtes Sprengwerk verbessert wurde. Unterhalb des Bodenrahmens hatten diese Wagen einen Rungenstützrahmen. An beiden Rahmen waren Rungenhalter angeietet. Die 40 oder 60 cm hohen Bordwände wurden von kurzen eisernen Rungen gehalten. Da man die Wagen sowohl mit als auch ohne diese Bordwände nutzte, hatten diese Bordwände mehrere Aussparungen, um sie mit Hilfe von Brechstangen ausheben zu können. Die Rungen steckten in den o. g. Rungenhaltern. Es gab Holzrungen, mit U-Eisen beschlagene Holzrungen

Bild 9: Stirnansicht des neuen H0-Modells. Foto: A. Stirl

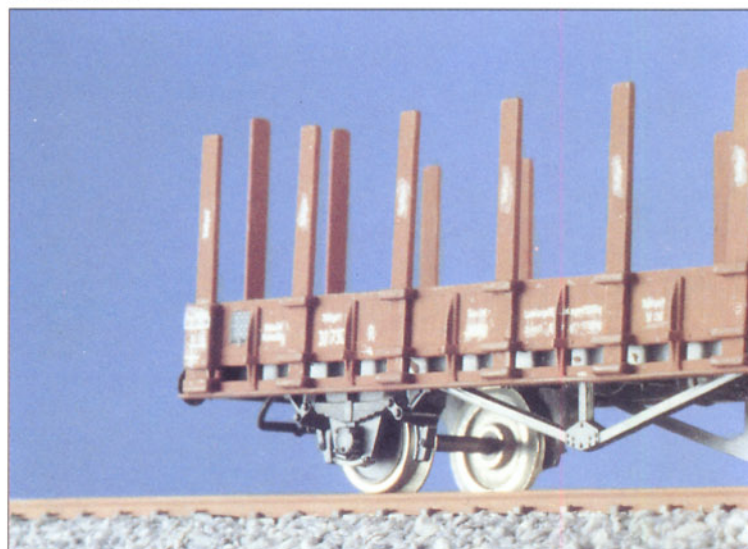
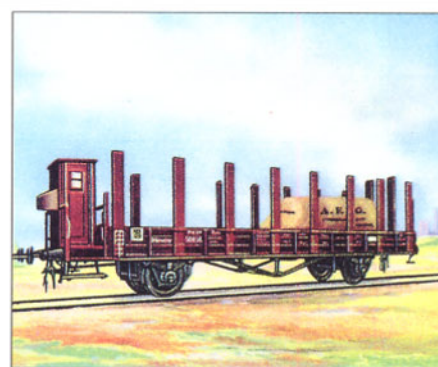


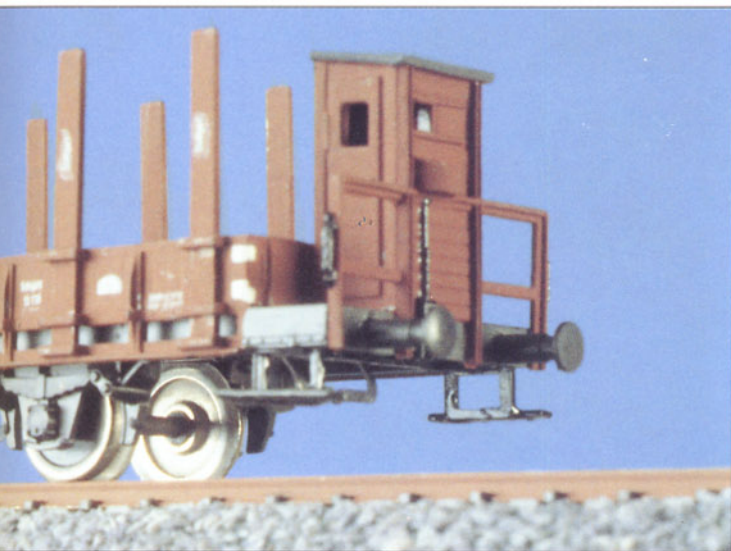
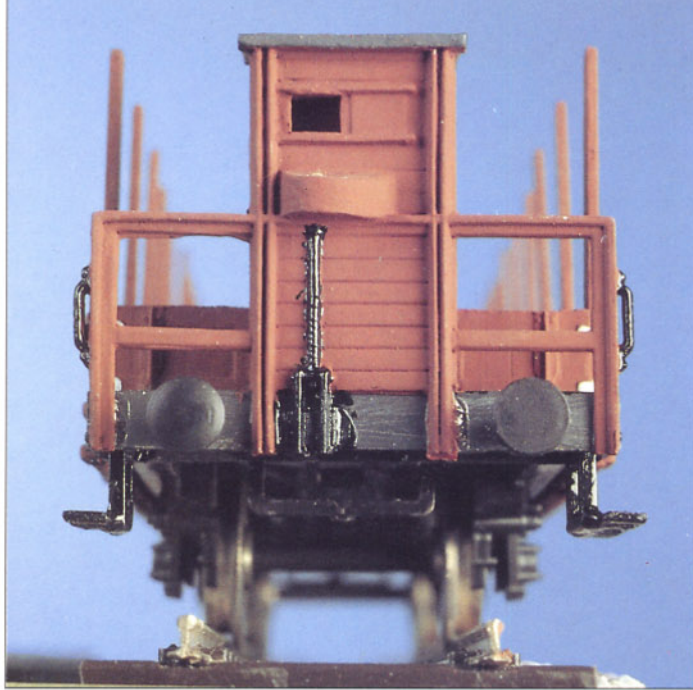
Bild 10: Entscheidend ist der Gesamteindruck dieses unverwechselbaren Fahrzeugs, das farblich "überholt" und neu beschriftet wurde. Foto: A. Stirl

Bild 8: Farbiges Motiv auf einem Zigaretten-sammelbild. Foto: H.-J. Wilhelm



und später Preßblechungen. Als Stirnwandungen setzten sich zunächst die mit U-Eisen beschlagenen Holzrungen durch, und erst später dominierten stählerne Rungen. Ab 1913 hatte man ebenfalls das Bremserhaus verändert: Es bekam beidseitig angeordnete Türen und ein um 90° gedrehtes Pultdach. Rein äußerlich unterschieden sich die zweiachsigen Rungenwagen nur geringfügig. Waren die Seitenbordwände anfangs noch eingesteckt, so ließen sie sich in den Folgejahren abklappen. Die Verbandsbauart unter-

schied sich von den genieteten wie auch geschweißten Austauschbauarten im Radstand (7 und 8 m), in der Länge über Puffer (bis 12,8 m) sowie durch ihr Ladegewicht (bis 24,5 t): R 20, R 30, Rms 30, Rms 31, Rmms 33. Die Länderbahnwagen besaßen kein Sprengwerk, die Verbandsbauart ein einfaches und die Austauschbauarten vor allem räumliche und verstärkte Sprengwerke. Gegenüber der Verbandsbauart hatten die "jüngeren" Austauschbauarten 18 Holz- bzw. Preßblechungen und vier stählerne Stirnwandungen.



Bei der Deutschen Reichsbahn/DRG gehörten die Rungen- und Flachwagen zum Gattungsbezirk "Stuttgart" und die nach 1942 gebauten Wagen zum Gattungsbezirk "Ulm". Die für den Fährverkehr nach England vorgesehenen Sonderbauarten Rbh 21 und Rbmhs 32 kamen zum Gattungsbezirk "Saarbrücken". Viele der einstigen Verbandswa-

gen sind im Verlaufe ihrer Einsatzjahre modernisiert und technisch verbessert worden. Nach dem Zweiten Weltkrieg verzichtete man meistens auf die Rungen und Rungentaschen, so daß die Verbands- und Austauschwagen nur noch als Flachwagen eingesetzt wurden. Bei der DB kann man diese Fahrzeuge höchstens noch als Bahndienstwagen ent-

decken. Darüber hinaus sind 1959 etwa 10 000 Vorkriegs-Rungenwagen umgebaut worden und bekamen eiserne, klappbare Seiten- und Stirnwände sowie Stahlrungen: die Bauart Rlms 58 (Kbs 443).

Bei der Deutschen Reichsbahn hatte man ebenfalls technische Verbesserungen vorgenommen. Der ehemalige Rm "Stuttgart" (R 10, bei der DR R 61) blieb im wesentlichen sogar bis Mitte der siebziger Jahre im Einsatz. Heute kann man diese Rungenwagen nur noch als Bahndienstwagen ohne Rungen sehen. Die Nachfolgebauarten Rs 31 und Rmms 32 wurden ebenfalls leicht verändert und sind als Flachwagen in vielen Güterzügen zu beobachten.

Verbandswagen-Jubiläum im Modell

Auf der letzten Nürnberger Spielwarenmesse überraschte Fleischmann mit einer Sonderserie Güterwagen anlässlich der "80 Jah-

re Deutscher Staatsbahn-Wagenverband". Acht typische Verbandsbauarten der Bauarten A2, A7 und A10 in der Nenngröße H0 repräsentieren folgende Mitglieder des Wagenverbandes: die Königlich Sächsische Staatseisenbahnen, die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung, die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen sowie die "Pfalzbahn". Alle Modelle sind bereits für andere Epochen auf dem Markt.

Aber ausgerechnet einen ebenso detaillierten Rungenwagen (A4) gibt es als H0-Modell nicht, mal abgesehen vom etwas antiquierten Trix-Modell (33436). In den sechziger Jahren brachte Piko ebenfalls einen selbst für heutige Verhältnisse gut detaillierten Rungenwagen auf den Markt, der zumindest ein vorbildgetreues Untergestell aufweist, jedoch "modifizierte" Bordwände hat (5/6461/015 oder /155, 01, 017, 018, 186, 206). Uns bleibt momentan nicht erspart, vorhandene Modelle umzubauen bzw. zu verbessern, solange es keinen Verbands-Rungenwagen mit Bremserhaus (bis 1920)

Verbandsbauarten

- A 1 Gattung O — zweiachsiger offener Kohlenwagen für 15 t Ladegewicht
- A 2 Gattung G bzw. N, zweiachsiger gedeckter Güterwagen für 15 t Ladegewicht
- A 3 Gattung SS, vierachsiger Schienenwagen
- A 4 Gattung R, zweiachsiger Rungenwagen für 15 t Ladegewicht
- A 5 Gattung H, zweiachsiger Langholztransportwagen mit Drehschemel
- A 6 Gattung O, zweiachsiger offener Güterwagen
- A 7 Gattung K, zweiachsiger Kalkwagen
- A 8 Gattung V, zweiachsiger Kleinviehwagen
- A 9 Gattung G1, zweiachsiger gedeckter Güterwagen mit großem Laderaum
- A 10 Gattung Om, zweiachsiger offener Kohlenwagen für 20 t Ladegewicht
- A 11 Gattung S, zweiachsiger Schienenwagen

Technischer Steckbrief

(damals übliche Bezeichnungen)

Länger über Puffer	
mit/ohne Handbremse	12.200 mm/11.500 mm
Achsstand	
mit/ohne Handbremse	6.500 mm/ 6.000 mm
Ladelänge	10.120 mm
Ladebreite	
zwischen Bordwänden	2.750 mm
zwischen Rungen	2.670 mm
Ladehöhe	
bis Höhe Stirnwanndränge	2.320 mm
Ladefläche	27,0 m ²
Laderaum	10,8 m ³
Eigengewicht	
mit Handbremse	10.500 kg
ohne Handbremse	9.700 kg
Ladegewicht	15.000 kg
Tragfähigkeit	17.500 kg
Bremse	Kunze-Knorr-Bremse (G)
Höhe der Rungen	1.998 mm

Bild 11: Seiten- und Stirnansicht eines Wagens ohne Handbremse, Maßstab 1:87 (Maßangaben für das Vorbild in mm).

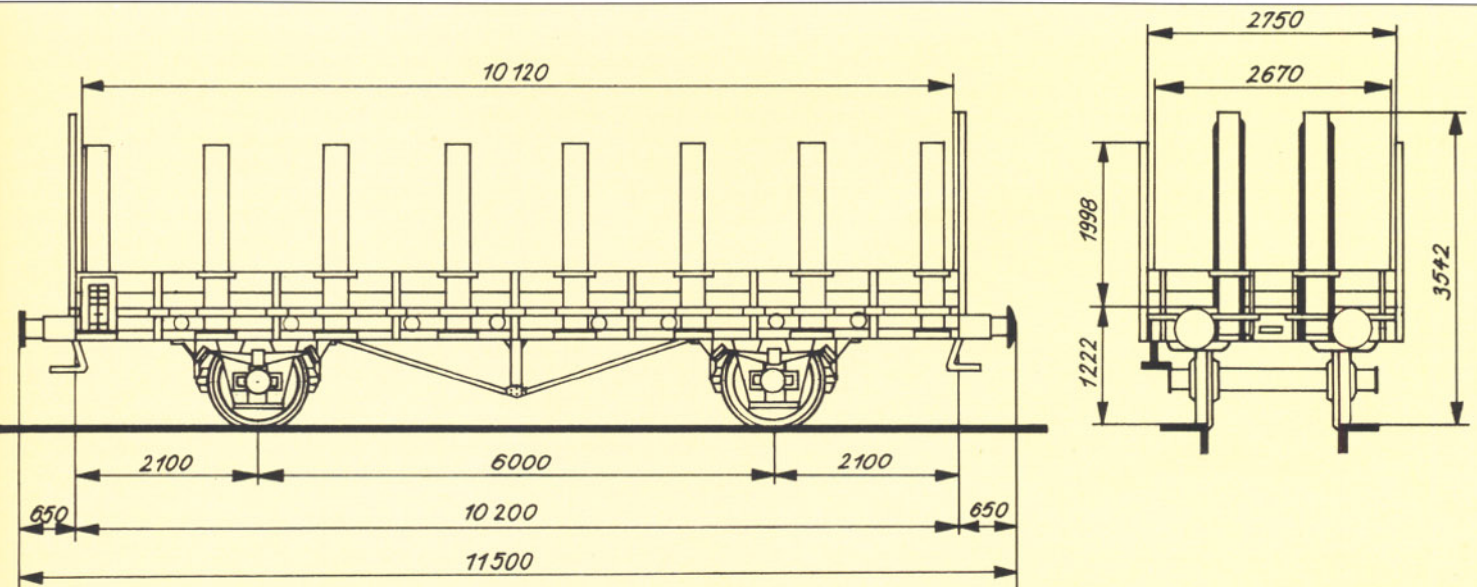




Bild 12: In Berlin 1985 gezeigt: einer der letzten erhaltenen Rungenwagen der Verbandsbauart (R 10). **Foto: H.-J. Wilhelm**

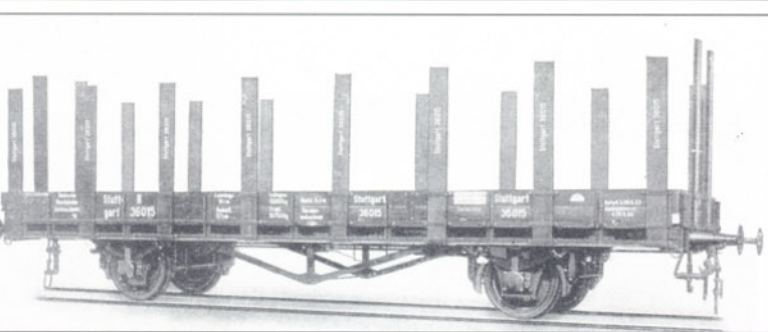


Bild 13: Dieser Wagen, von der Firma "Gebr. Schöndorff AG" gebaut, wurde Anfang der zwanziger Jahre an die Deutsche Reichsbahn (DR) abgeliefert. **Foto: Schöndorff, Sammlung Märklin**

und nur mit Bremserbühne (bis 1926) gibt.

Ein Rm "Stuttgart" auf Piko-Basis

In gewissem Sinne ist das Piko-Modell für die Epoche II schon vorbildgetreu, da es tatsächlich einige wenige R 10-Wagen gab, die in Ermangelung von Holz auf stählerne Seiten- und Stirnbordwände umgebaut wurden. So ist das ansonsten maßstäbliche und bestens detaillierte Modell offensichtlich ein Unikat. Theoretisch könnte man aus dem Trix-Oberteil und dem Piko-Untergestell einen ganz akzeptablen Verbandswagen ohne Bremserhaus kombinieren.

Das hier vorgestellte Modell eines Rm "Stuttgart" in der Epoche II (DRG) entstand unter Berücksichtigung kleiner Kompromisse ohne großen Aufwand. Da der Rm "Stuttgart" mit Bremserhaus typischer wirkt und durchaus neben anderen Serien-Verbandswagen-Modellen bestehen kann, wird im folgenden der Umbau aus dem Piko-Modell beschrieben.

Varainte I:

Der "Stuttgart" mit Bremserhaus hat im Original einen Achsstand von 6,5 m und ist insgesamt 700 mm länger als der Wagen mit 6-m-Achsstand. Wie ein Blick auf die zeichnerische Darstellung zeigt, müßte man die Achshalterung einschließlich Tragfedern, Schaken usw. bremserbühnenseitig um 6 mm nach außen, und zwar auf Mitte der vorletzten Runge versetzen und in der Folge auch die beiden Sprengwerke um jeweils 3 mm. Daß man jedoch auf diese Arbeiten verzichten kann, zeigen die nebenstehenden Aufnahmen. Hier wurde lediglich zusätzlich die Bremserbühne mit Bremserhaus eines Piko-Tonnendachwagens (5/6452/010) benötigt. Beide Piko-Modelle sind preiswert und für den Umbau gut geeignet.

Zur Sache: Zunächst wird der Rungenwagen vorsichtig zerlegt. Das Oberteil ist nur durch zwei mittig angeordnete Zapfen auf das Untergestell gesteckt. Danach muß der Ballast aus der Kupplungshalterung entfernt werden. (Die Kupplungshalterung des zu verlängernden Rah-

mentals kommt in die Bastelkiste.) An diesem Rahmenende ist die Pufferbohle abzutrennen und zu verschleifen. Der Tonnendachwagen wird in der gleichen Reihenfolge zerlegt, aber direkt hinter der innenliegenden Strebe für das Trittbrett getrennt. Diese Bremserbühne ist an den Rahmen des Rungenwagens anzupassen und zu verkleben. Somit kann der Ballast wieder – diesmal an der Kupplungshalterung des G-Wagens – befestigt werden.

Am Oberteil des Rungenwagens sind die beiden Rungenhalterungen vorsichtig abzuschleifen und die Stahlbordimitationen leicht überzuschleifen; die Stahlstreben bleiben erhalten. Zweckmäßigerweise sollte man auch die anderen Bordwände anschleifen und eine Längsbretterfuge einritzen. Da das Oberteil einschließlich des neuen Bremserhauses neu zu lackieren ist, reicht etwas dicker gehaltene Farbe (rotbraun) aus, die Bordwände "hölzern" erscheinen zu lassen. Der wieder montierte Wagen muß anschließend epochegerecht – am besten mit Gaßner-Beschriftungen – vervollständigt werden. Weitere Verfeinerungen wie Rangiergriffe, Griffstangen und Rangier-

tritte, Bremsschläuche, Signahalter usw. (z. B. von der Firma Weinert-Modellbau) sind am gezeigten Modell nicht angebracht worden.

Variante II:

Hier müssen lediglich die Bordwände behandelt werden, um die unverwechselbare Holzbauart darzustellen. Der Wagen bekommt keine Handbremse und damit auch keine Bremserbühne. Eine Neulackierung und Beschriftung verbessert den Gesamteindruck wesentlich.

Wie die ausführliche Vorbildbeschreibung über die Verbands- und Austauschbauarten der Rungenwagen erkennen läßt, eignet sich dieses Piko-Modell durchaus, auch den Rmms "Ulm" auf der Basis eines ähnlichen Umbaus als Modell zu entwickeln. Das jedoch soll zu einem späteren Zeitpunkt geschehen.

Daß uns unsere "Die Bahn – Das Auto"-Leser auch im "Eisenbahn-Journal" treu geblieben sind und die Reihe auch bei dessen Freunden Zuspruch findet, hoffen ganz besonders

**Hans-Joachim Wilhelm
und Peter Eickel**



Bei Wiking kommt in diesem Jahr das Technische Hilfswerk zu Ehren. Ausgeliefert wurden zwei von drei angekündigten THW-Modellen: der Magirus-Kranwagen KW 15 sowie ein VW-Kombi. Auch wenn es sich bei den Fahrzeugen strenggenommen nur um Farbvarianten bereits vorhandener Miniaturen handelt, sind sie mit ihrer neuen Bedruckung zur Gestaltung spezifischer Szenen doch willkommen.

AUTO-



Foto: P. Schiebel

Nicht nur für den getarnten Einsatz geeignet ist der neue Flugfeld-Tankwagen Iveco-Magirus 320 D von Roco. Durch eine zivile Lackierung kann das Fahrzeug auch "entmilitarisiert" werden. Das Modell ist in jedem Fall ausgezeichnet detailliert und läßt sich mit den beigefügten Zurüstteilen sogar noch verbessern.

Für die Feunde kleiner, aber feiner Autos stellen Mitsubishi und Rietze den "Colt" des Modelljahrgangs 1988 her. Abgebildet haben wir die 1:87-Ausführung der Modellbaufirma aus Nürnberg.



Foto: K. Heidbreder



Foto: K. Heidbreder

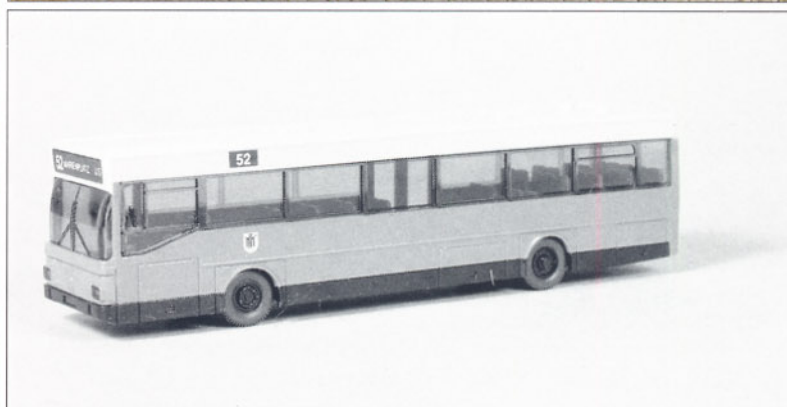


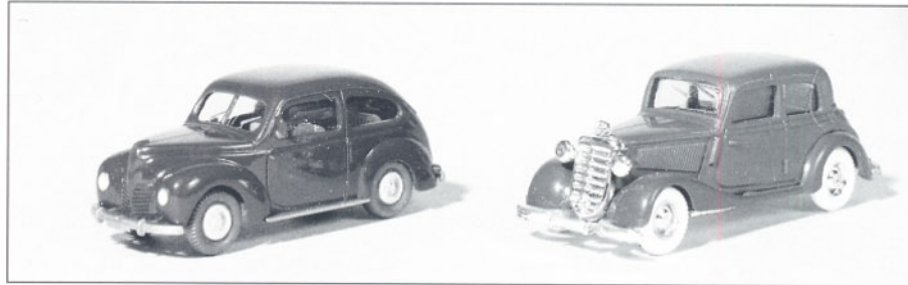
Foto: P. Schiebel

Die Liebhaber moderner Busse werden sich über den neuen MAN-Stadtbus SL 202 von Wiking freuen. Bei Farbgebung und Beschriftung orientierte man sich an den Fahrzeugen des Münchner Verkehrsverbunds.



Der Mercedes-Benz 170 von Re-vell und der "Buckel-Taunus" von Wiking sind typische Familien-limousinen der fünfziger und sechziger Jahre. Der schwarze Mercedes mit den Weißwandrei-fen könnte natürlich auch einem Junggesellen gehört haben, der "Eindruck schinden" wollte.

Foto: P. Schiebel



BAHN



Hochmodern im Design ist eine Neuheit von Rietze. Der Neoplan-Reisebus "Cityliner" ist mit seinen großen Glasflächen und seiner eleganten Bedruckung ein schmuckes Modell.



Der MB-Geländewagen von Herpa bewältigt auch im Modellgelände fast jede Steigung. Die transparenten roten Rück- und Blinkleuchten sind bei diesem Miniaturfahrzeug als separates Bauteil ausgeführt.

Foto: K. Heidbreder

Für das Berliner Modellbahn-Fachgeschäft Pietsch liefert Brekina diese Sondermodelle des Borgward-Getränkewagens.

Foto: P. Schiebel

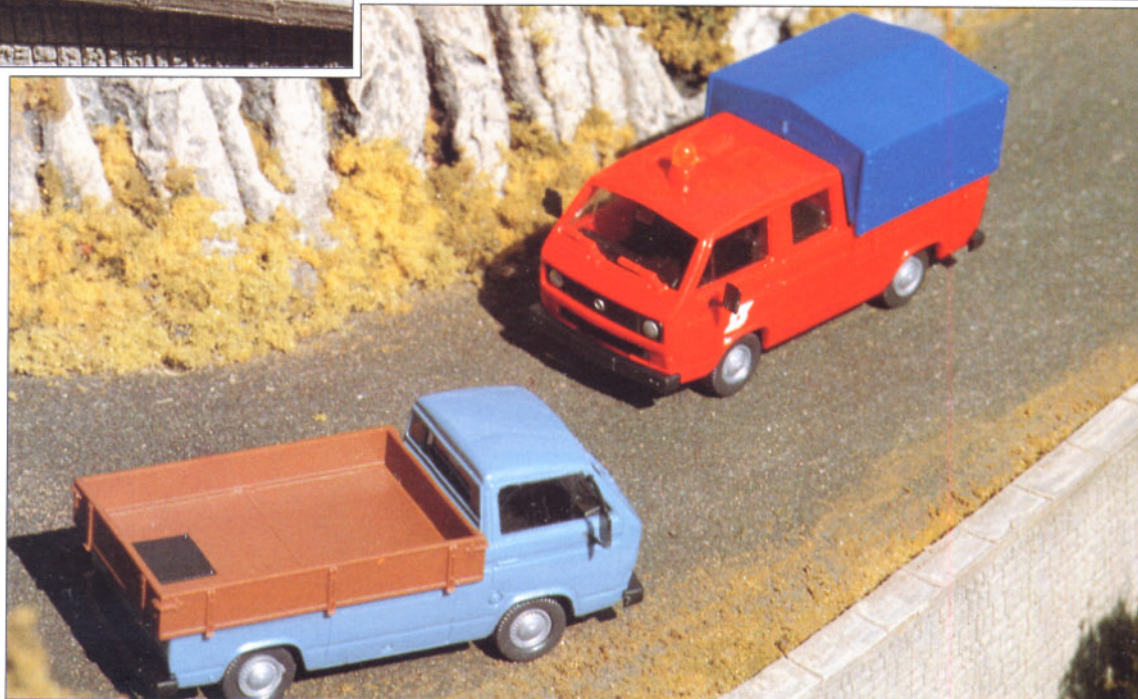


Foto: K. Heidbreder

Weitere Varianten aus der VW-Transporter-Familie sind die ÖBB-Ausführung mit Doppelkabine und die Version mit "Großraumpritsche". Beide Modelle haben abnehmbare Planen.

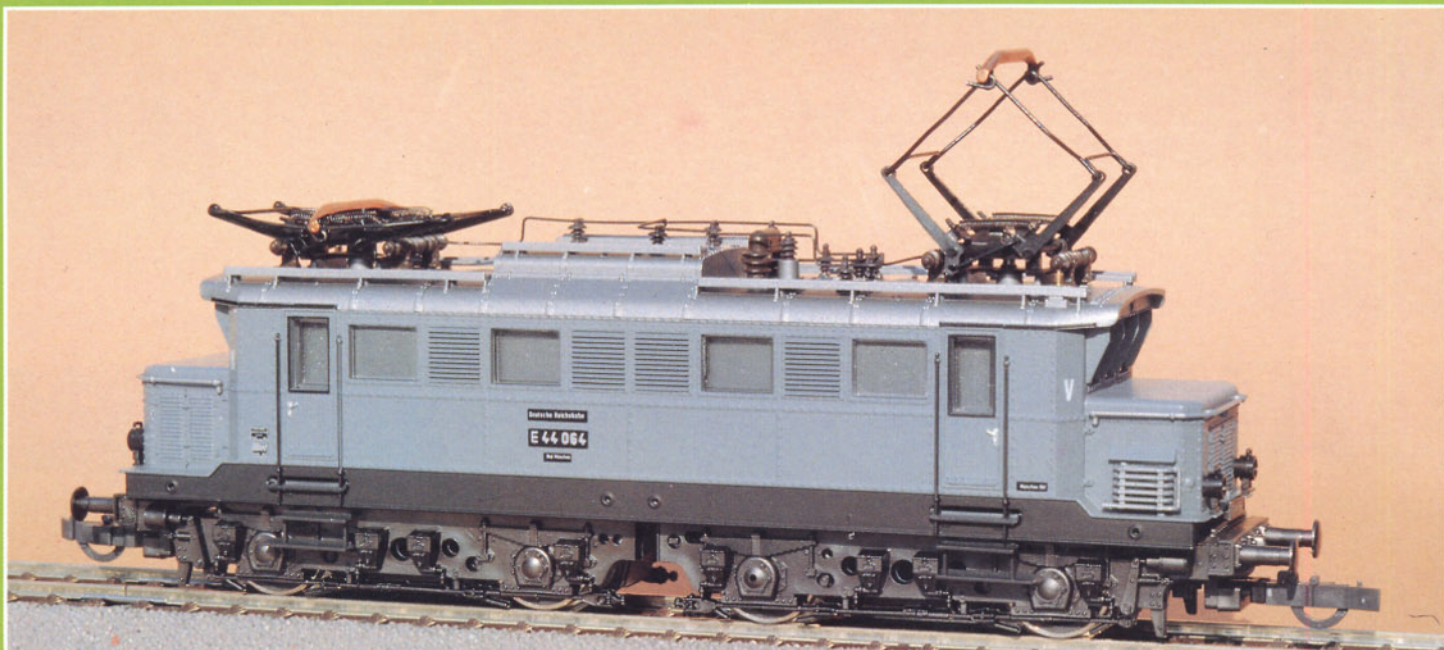


Bild 1: Aus einer Zugpackung von Roco stammt die grau-schwarz lackierte E 44 064 in der Baugröße H0.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Roco

In der Ausgabe 9/1988 hatten wir bereits das Vergnügen, die wohlgelungenen Lokalbahnwagen bayerischer Bauart mit kurzem Radstand vorstellen zu können. Diese Wagen waren in der "Glaskasten-Sonderpackung" der Epoche III enthalten, die längst vergriffen und zu einem begehrten Objekt für Sammler geworden ist. Jetzt bietet Roco die kleinen Lokalbahnwagen in einer Packung der Epoche I an.

Die vier in der Packung enthaltenen Fahrzeuge – der Gepäckwagen GwL 18 752, die beiden Personenwagen 3. Klasse CL 20 669 und CL 20 688 sowie der Gepäck-Postwagen PPostL 21 062 – tragen die Farben der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und außerordentlich feine weiße Konturlinien. Recht ausführlich und sauber ist die gelbe Beschriftung auf den Langträgern der Fahrzeuge. Bei allen vier Wagen findet man hier aber mit dem 12.IV.06 dasselbe Untersuchungsdatum. Sowohl der aus einem Güterwagen entstandene Gepäckwagen als auch der kombinierte Post- und Gepäckwagen verfügen über feindetaillierte und bewegliche Schiebetüren. Recht wohlgeformt sind die zahlreichen Lüfter- und Lampenhutzen, die als Zurstelle beige packt sind. Die neu gestalteten Dächer sind bereits mit den Öffnungen für eine paßgenaue Montage der Teile vorbereitet. Ebenso unproblematisch ist das Anbringen der übrigen Steckteile, die in ausreichender Menge vorhanden

sind. Die Fahrzeuge verfügen über eine Kurzkuppung mit Kullissenführung und Normschächten. Die voll aufgerüsteten Wagen müssen auf der Anlage oder in der Vitrine bleiben; in die schützende Styropor-Packung passen sie nicht mehr. Dieses Handicap ist auch bei Fahrzeugen anderer Hersteller festzustellen.

Mit den Eilzugwagen der Einheitsbauart der früheren Deutschen Reichsbahn hatte Roco eine Serie von Fahrzeugen geschaffen, die neue Maßstäbe setzten. Nachdem die Fahrzeuge bislang nur in der Ausführung der Epoche IV zur Verfügung standen, erschienen sie nun in einer "Reichsbahn-Packung", die sicherlich gute Aufnahme finden wird. Enthalten sind eine graue E 44, je ein Wagen B41-30, BC41-31 und C41-36, ein Gepäckwagen Pw41-31 sowie sechs der neuen grauen Bettungsgleise Roco Line mit zwei Endstücken.

Die E 44 064 der Rbd München sieht in der grau-schwarzen Lackierung nicht nur sehr gut aus; sie weist auch außerordentlich gute Laufeigenschaften auf. Das Modell verfügt seit der letzten Überarbeitung über den neuen Standardmotor mit schrägenutetem Anker und über eine Schwungmasse beachtlicher Größe und Wirksamkeit. Neu sind die angesetzten Lampen und die Dachpartie. Ihrem ursprünglichen Bauzustand entsprechend haben die Wagenmodelle nun Dachbretter, Handläufe und an den neuen Stirnfronten die charakteristischen Scherengitter, Leitern und runde Puffer

teiler erhalten. Gemäß der Epoche mit der damals anderen Klasseneinteilung wurde die Inneneinrichtung geändert. Das Anbringen der Steckteile ist unproblematisch; für die Dachlüfter liegt eine Montagehilfe bei. Die Beschriftung ist sauber und, soweit sich dies überprüfen ließ, auch korrekt. Bei dem uns zugegangenen B41-30 befindet sich der Hinweis auf die Handbremse allerdings am falschen Wagende. Zur Verlängerung des Reichsbahnzugs steht ein weiterer C41-36 zur Verfügung, der unter der Art.-Nr. 44 551 erhältlich ist. HO

Trix

Immer wieder wird in den einschlägigen Fachpublikationen der Vorwurf erhoben, daß die Güterwagen von unseren Modellbahnherstellern zu stiefmütterlich behandelt werden. Erfreulich ist deshalb die jüngste Aktivität von Trix, die uns den kleinen zweiachsigen Güterwagen mit Schiebewänden und zweiteiligem Hubschiebedach Tis 858 der DB beschert hat.

Beeindruckend und wohl nicht mehr zu übertreffen ist die geradezu winzige, mit der Lupe dennoch lesbare mehrsprachige Beschriftung der Schiebewände. Nach dem am Langträger aufgedruckten Revisionsdatum vom 8.10.87 müßte der Wagen aber eigentlich die neue ab 1.1.80 gültige Gattungsbezeichnung Tims bzw. Ti(kk)ms tragen. Hierzu sei aber angemerkt, daß sich die Umzeichnung auch bei der DB nur sehr langsam vollzogen



Bild 2: Ebenfalls in diesem Set befinden sich der C41-36...

Bild 4: ...die Ausführung nur in 2. Klasse (B41-36)...



Bild 3: ...ein Eilzugwagen der Reichsbahnbauart Gattung BC41-31...

Bild 5: ...und schließlich der dazu passende Packwagen Pw41-31.



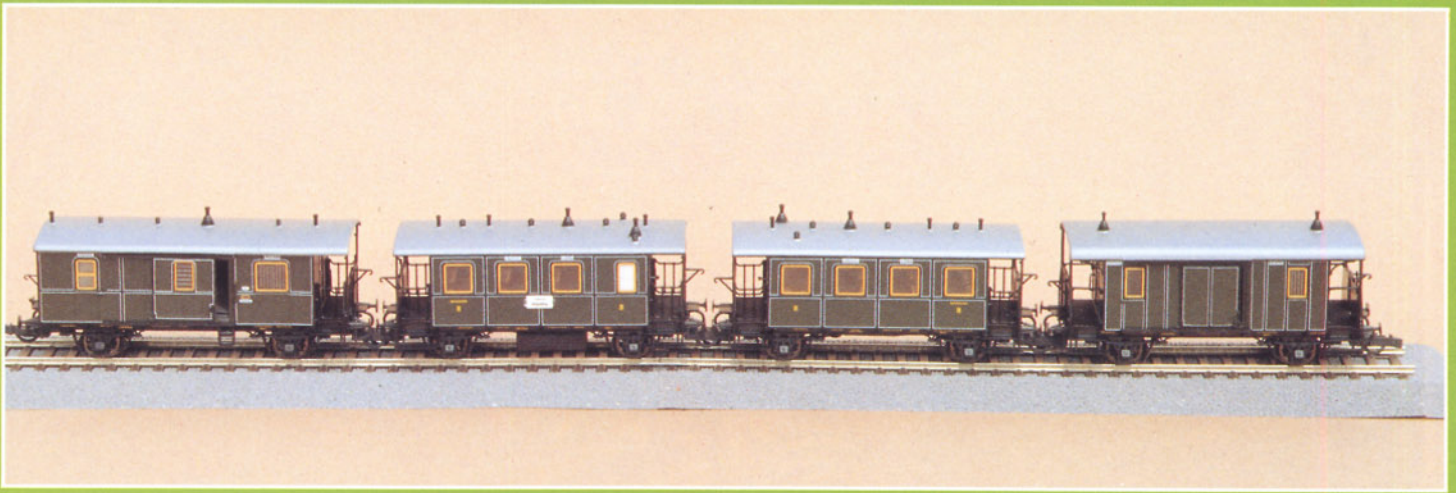


Bild 6: Schmuckstücke sind die in einer Packung von Roco lieferbaren Lokalbahnwagen in Ausführung und Beschriftung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in der Nenngröße HO.

hat. Zu beklagen ist da schon eher das Fehlen einer Kurzkupplung mit Normschächten, da Trix bei diesem ansonsten maßstäblich korrekten Modell auf das Fahrgestell eines bereits vorhandenen Wagens zurückgegriffen hat. **HO**

Michael Breidenbach

Von dem Kölner Kleinserienhersteller gibt es mittlerweile weiteres, für den Modellbauer sehr nützliches Zubehör. Mit Röhren-, Arkaden- und Stützmauerstücken wird manch ein Modellbauer

schwierige Geländepartien nun besser in den Griff bekommen. Die aus einer gipsähnlichen Masse hergestellten Einzelteile sind paßgenau gefertigt und können mit handelsüblichem Weißleim verklebt werden. Zur farblichen Gestaltung eignen sich Plakafarben.

Utz

Die Schweizer Firma Utz, "die Große unter den Kleinen", hat neben den beiden Tankwagen (Shell und BP, beides vierachsige Kesselwagen) noch zwei Gepäckwagen nach Vorbildern der FO und der RhB ausgeliefert. Alle Modelle sind im exakten Maßstab 1:45 (0m) ausgeführt, wohl detailliert und beschriftet. Die Gepäckwagen verfügen über vier schiebbare Türen; Fenster und Türen sind vergittert.

Rivarossi

In Form der dieselelektrischen Rangierlokomotive Em 3/3 der SBB erreichte uns eine HO-Neuheit aus Como. Der Vertrieb für die Bundesrepublik Deutschland erfolgt durch die Firma Noch in Wangen/Allgäu.

Das Vorbild des feindetaillierten Modells mit der Betriebsnummer 18821 versieht seinen Dienst in Luzern. Dank der NEM-Kupplungsaufnahmeschächte kann die Lok mit allen handelsüblichen Kupplungen versehen werden. Zurüsterie wie Bremschläuche Funkantenne und Rangiernummerschilder liegen bei. Der Motor verfügt über eine Schwungmasse. Der Antrieb erfolgt über Schnecken- und Zahnräder auf die mittlere Achse.

Pola

Mit der Fahrschule "Renner" wird die Modellreihe der Stadthäuser erweitert. Auffällig sind die reichhaltigen Jugendstilverzierungen an der Frontfassade und am Dachkerker. Die im Erdgeschoß befindlichen Ladenlokale können entweder als Fahrschule oder als Sexshop eingerichtet werden. Türen und Fenster des Gebäudes sind teilweise beweglich ausgeführt.

Für die Fangemeinde der Spur-II-Eisenbahner gibt es eine genaue Nachbildung des Haltepunkts "Cherry Hill" aus den USA.



Bild 7: Weil die Lokalbahnwagen so schön sind, hier noch "ein Solo" für den CL 20 688 aus der Roco-Packung auf Bild 6.

Bild 8: Von Trix ist der zweiachsige Güterwagen Tis 858.

Fotos 1 – 8: H. Obermayer



Bild 9: Gepäckwagen von Utz nach einem Vorbild der FO.

Foto: Utz

Bild 10: Ebenfalls die Firma Utz stellt den Kesselwagen "Shell" (Baugröße 0m) her. **Foto: Utz**





Bild 11: Dieselelektrische Rangierlokomotive Em 3/3 der SBB in der Baugröße H0 von Rivarossi.

Foto: P. Schiebel

Bild 12: Aus der Modellreihe Stadthäuser: Fahr- schule "Renner" von Pola in H0.

Bild 13: Haltepunkt "Cherry Hill" für die LGB-Fans von Pola. Fotos: Pola



Klaus Holl

Ab sofort ist für die Baugrößen H0, 0, I und II eine weitere Sorte Gleisschotter lieferbar: Diabas. Dieses mittelgraue Gestein wird von der DB auf Teilen der Neubaustrecken verwendet. Damit können nun alle Freunde der "modernen Bahn" vorbildgerecht einschottern.

McCann-Erikson

Für den Modellbauer ist – besonders da, wo es um präzise Klebearbeiten geht – ein hervorragender Klebstoff ein wichtiges Mittel. Von Bison gibt es jetzt als Weltneuheit einen Sekundenkleber in einem feinmechanischen Dosiersystem, das auf Knopfdruck funktioniert. Der Kleber trocknet farblos und transparent auf.

Klaus Eckert

Christel Müller

Prompte und konstruktive Reaktion: Auf die Kritik an der Ausführung der Pufferbohle bei der Baureihe 03 von Minitrix reagierte die Firma Christel Müller Modellbahnzubehör rasch. Angeboten wird jetzt ein Messingätzteil mit Rangierertritten und Schienenräumern zum Nachrüsten bzw. Supern von insgesamt drei Lokomotiven. In kurzer Zeit ausführbar sind die klar beschriebenen Biege-, Löt- und Klebevorgänge. Nach dem abschließenden Lackieren der Bauteile zeigt sich die hervorragende optische Wirkung der bescheidenen Ergänzung.

Thomas Kohnen

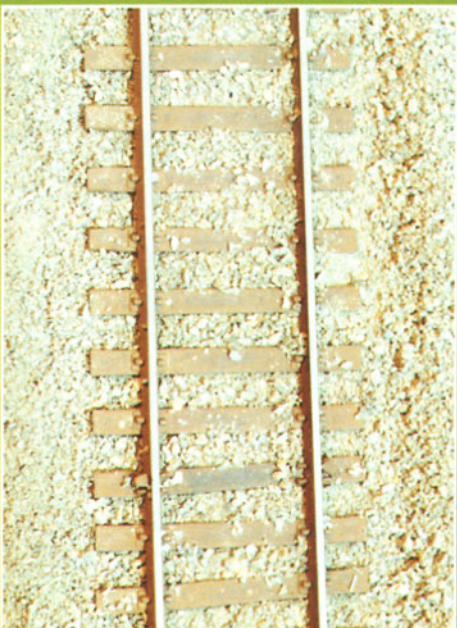


Bild 14: Vom Kleinserienhersteller Breidenbach gibt's jetzt Nützliches zum Erstellen von Kunstbauten.

Foto: P. Schiebel

Bild 15: "Diabas" heißt der neue Gleisschotter von Klaus Holl.

Foto: K. Holl

Bild 16: Sekundenkleber von Bison mit neuartiger Dosierung.

Foto: McCann-Erikson

Bild 17: Messingätzteil von Ch. Müller: Rangierertritte und Schienenräumer für die 03er von Minitrix. Foto: Ch. Müller

