

Großer Messebericht

B 7539 E
ISSN 0720-051X

Elektroloahn JOURNAL

3/1990
März

DM 12,50
sfr 12,50
öS 97,—

Modellbahn-Ausgabe



Editorial

Liebe Leser!

Jetzt wird's spannend! Mit den in dieser Ausgabe veröffentlichten Beiträgen ist unser 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb abgeschlossen.

Wie Sie feststellen werden, handelt es sich bei diesem "Endspurt" vorwiegend um Modellbauwettbewerbs-Einsendungen unserer ausländischen Leser, die wir hier als Block zusammengefaßt haben. Zaubhafte Szenarien und interessante Ideen werden – bei allen nationalen Unterschieden – sicherlich auch Ihnen wieder neue Blickwinkel bieten. Die Grundbegriffe der Modellbahnerei sind schließlich überall gleich. Bemerkenswert bei den ausländischen Arbeiten ist vor allem das oft im Eigenbau entstandene Zubehör, kann man doch dort meist nicht auf so reichhaltige Herstellerangebote zurückgreifen wie in der Bundesrepublik Deutschland.

Ein Wort an die N-Bahner, aus deren Reihen wir hin und wieder Klagen hören, daß wir so wenig speziell für sie veröffentlichen. Diese Situation stellt sich natürlich genauso beim Modellbauwettbewerb dar. Wir versichern Ihnen: Wir haben garantiert keinen N-Spur-Beitrag zurückgewiesen. Es sind einfach nicht mehr eingetroffen. Bei weniger als einem Fünftel N-Enthusiasten unter allen Modellbahnern ist auch nicht mit mehr zu rechnen. Lassen Sie uns betonen, daß wir Anlagen bzw. Dioramen im Maßstab 1:160 als die Lösung schlechthin für Modellfreunde mit wenig verfügbarem Platz betrachten. Gleichwohl soll an dieser wie schon an anderen Stellen darauf hingewiesen werden, daß Sie sich neue Impulse und Arbeitsanregungen auch aus H0-Beiträgen holen können.

Nun ist Ihre Meinung gefragt. Wie die Auswertung vor sich geht, erfahren Sie auf dem Bewertungsbogen in diesem Eisenbahn-Journal. Einsendeschluß, das sei schon an dieser Stelle gesagt, ist der

21. Mai 1990 (Datum des Poststempels).

Wir bitten Sie auch, den ebenfalls beigehefteten Fragebogen auszufüllen und ihn zusammen mit dem Bewertungsbogen und der Eisenbahn-

Journal-Auswertungskarte zurückzusenden. Sie können damit ganz wesentlich dazu beitragen, daß das Eisenbahn-Journal ihren Wünschen noch besser gerecht wird. Bereits bei unserer Frageaktion im Zusammenhang mit dem 1. großen Modellbauwettbewerb im Jahre 1984 haben wir viele gute Hinweise erhalten, die wir nach und nach in die Tat umsetzen konnten. Lassen Sie uns deshalb diese Tradition gemeinsam fortführen!

Unter allen Einsendern des Jury-Bogens werden – das wollen wir hier nicht vergessen – zahlreiche Modellbahn- und Zubehörprodukte verschiedener Modellbahnhersteller verlost. Des weiteren stiftet der Verlag zur Verlosung 350 Großbroschüren "150 Jahre Eisenbahn in Bayern". Wegen der längeren Postwege sind 100 Stück davon speziell für die ersten Einsender aus dem Ausland reserviert. Das Mitmachen lohnt sich also auch aus diesem Grund.

Wer sich an diesem Wettbewerb z. B. aus Zeitmangel nicht beteiligen konnte, braucht übrigens nicht zu resignieren. Der nächste Wettbewerb geht schon heute los! (Siehe Aufruf weiter unten auf dieser Seite.)

Zum Schluß noch ein wichtiger Hinweis zu unserem Gleisbau-Blitzwettbewerb (siehe Seite 71). Da die Roco-Line-Gleise aufgrund der großen Nachfrage anfangs nicht in ausreichender Zahl beim Händler vorrätig waren, hat sich der Baubeginn bei vielen sicherlich verzögert. Wir verlängern deshalb die Wettbewerbsdauer um zwei Monate, damit jeder, der teilnehmen möchte, eine reelle Chance hat. Neuer Einsendeschluß: 30. Juni 1990. Jetzt wünschen wir Ihnen jedoch erst einmal viel Freude mit dem vorliegenden, aufgrund der Messeberichte gleich als Modellbahn-Ausgabe angelegten Journal!

Ihre Redaktion

PS.: Bitte beachten Sie in der Anzeige rechts, daß nicht der Merker Verlag, sondern die Manfred Mayer GmbH in Stuttgart die Journale bindet.

Und schon geht's weiter:

Wir rufen auf zur Teilnahme am

3. internationalen Modellbauwettbewerb!

Es winken insgesamt 8000 Mark in bar und viele Sachpreise für die Sieger. Im Falle der Veröffentlichung wird Ihr Beitrag natürlich zusätzlich honoriert.

Einsendebeginn: sofort! Wir freuen uns darauf, schon bald einige Arbeiten veröffentlichen zu können, die vielleicht schon bei Ihnen parat stehen.

Einsendeschuß: 30. Juni 1991!

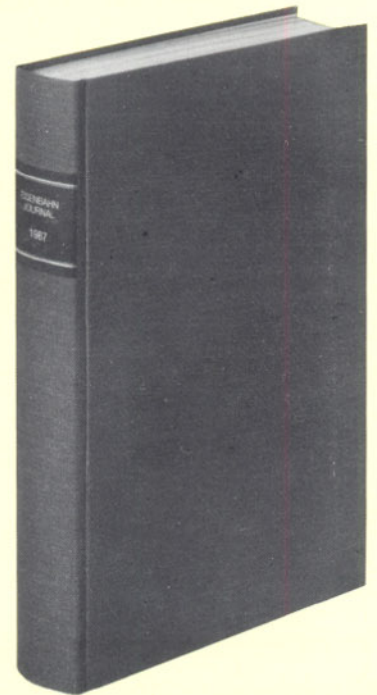
Es gelten die bekannten Bedingungen. Neu ist allerdings, daß Anlagen und Dioramen diesmal getrennt nach den Maßstäben H0 und N bewertet werden! Genaues über die Preisaufteilung zwischen den H0- und N-Arbeiten erfahren Sie in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals.

Wir wünschen allen Teilnehmern viel Spaß und natürlich guten Erfolg!

Ein schönes Buch

binden wir aus Ihrem

Eisenbahn JOURNAL



Wenn Sie Ihre 12 Hefte mit dem Jahreshaltsverzeichnis an unser Postfach schicken, erhalten Sie 4 Wochen später ein gut gebundenes Buch zurück.

Es hat einen grauen Einband, eine Goldprägung auf dem Rücken und kostet DM 35,80 pro Band.

Ältere Jahrgänge binden wir auch, es sind sämtliche Einbanddecken vorrätig.

Außerdem erledigen wir alle Buchbinderarbeiten vom individuell gestalteten Gästebuch oder Fotoalbum bis zum feinsten Lederband für Ihre Bibliothek.

Unsere Dokumentation gibt auf die anstehenden Fragen Auskunft. Wir schicken es Ihnen gerne.

Manfred Mayer

Sortimentsbuchbinderei GmbH

Hasenbergstraße 95 A

Postfach 10 31 31

7000 Stuttgart 10

Telefon (07 11) 6 36 62 85

Telekopierer (07 11) 63 41 92

3/90

ISSN 0720-051X 16. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 12,50 öS 97,-
sfr 12,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstfeldbruck
Telefon (08141) 5048/49
Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker
Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Klaus Bochmann
Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz

Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Grafik:
Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Ständige Mitarbeiter:

G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
O. Constant, M. Delle, E. Ganzerla,
K. Heidebreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel,
F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann,
J.-P. Laurent, H. Lohstädter, A. Muratori,
H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber,
P. Schiebel, D. Schubert,

Modellaufnahmen:

K. Heidebreder, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG
Breslauer Straße 5, 8057 Eching
Telefon 089/319006 - 0, Telex 5-22656

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,-
(Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:

9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)

9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)

3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)

4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,- Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 700 10080)
Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300
(BLZ 701 63370)
Dresdner Bank Nr. 695918000
(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Fer press
(Internationale Eisenbahn-Pressen-Vereinigung)



M. Diotallevi



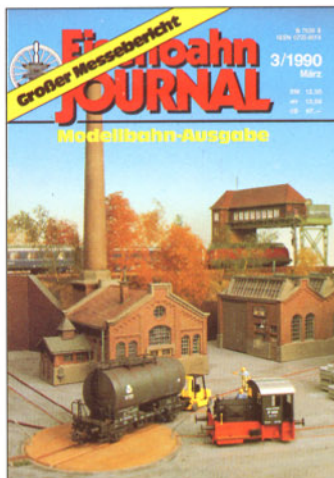
Unter südlicher Sonne...

...spielt das H0-Diorama "Italien in den dreißiger Jahren". Auch wenn das Angebot an rollendem Material und an Zubehör in Italien recht bescheiden ist, lassen sich doch mit Fleiß und einer gehörigen Portion modellbauerischen Könnens durch entsprechende Um- und Selbstbauten hervorragende Ergebnisse erzielen. Dafür ist das ab Seite 92 vorgestellte Diorama unseres italienischen Modellbau-Kollegen Massimo Rossini ein sehr schönes Beispiel

K. Heidebreder

Fortschritte

Unsere Osteranlage, die eigentlich als Weihnachtsanlage geplant war, wird zügig weitergebaut. Diesmal geht es, ab Seite 72, um den Landschaftsbau, beispielsweise die möglichst vorbildgerechte Gestaltung der Felspartien, sowie um die Gebäudeaufstellung, die Einschotterung und farbliche Nachbehandlung des neuen Roco-Line-Gleises. – Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang auch, daß der Einsendeschluß für den Gleisbau-Blitzwettbewerb bis zum 30. Juni 1990 verlängert wurde.



Zu unserem Titelbild

Ein Kesselwagen wird zugestellt und muß auf der Wagendrehscheibe in die richtige Position gebracht werden. Um den Waggon auf dem Werksgelände zu rangieren, wird der Gabelstapler eingesetzt. Ab Seite 22 stellen wir Ihnen unter dem Titel "Eisenbahn im Revier" das hervorragend gestaltete H0-Diorama unseres Lesers Thomas Mauer vor, das Anfang der sechziger Jahre angesiedelt ist und so hinsichtlich der Fahrzeug- und Gebäudeauswahl die besten Kombinationsmöglichkeiten von alt und neu bietet. Foto: Th. Mauer

Inhalt

96	In den Schweizer Bergen	
	H0m-Anlage nach Motiven der Rhätischen Bahn	6
90	H0-Anlage »In der Provence«	12
91	H0-Diorama »Ein Bahnwärterhaus in Flandern«	18
	H0-Diorama »Eisenbahn im Revier«	22
	Leserbriefe	34
	Der Bahnhof Villmar im Modell Umbauanleitung	36
	H0-Anlagenvorschlag »Inselbahnhof«	42
	41. Internationale Nürnberger Spielwarenmesse 1990	47
	Bewertungsbogen für den Modellbauwettbewerb	55



h. Mauer

Im "Revier"

Beispielsweise im Ruhrgebiet finden sich Eisenbahn und Industrie auf engstem Raum beieinander. Diese Konzentration bietet für Modellbahner interessante Möglichkeiten. Wer bereits an ein solches Motiv für seine zukünftige Anlage gedacht hat, findet ab S. 22 eine Vielzahl von Anregungen.

Aus zwei mach eins...

Sind sie es leid, Ihren Bahnhof, Ihr Stellwerk, Ihren Lokschuppen und viele andere Ausstattungsteile ständig auch auf anderen Anlagen – sei es auf denen Ihrer Hobby-Kollegen oder auf denen, die im Eisenbahn-Journal vorgestellt werden – wiederzufinden? Wenn ja, hier, ab Seite 36, eine Lösung für all jene Leser, die den kompletten Gebäudeselbstbau – sei es aus Zeitgründen oder wegen fehlender Werkzeuge – nicht praktizieren können: "Kit-bashing". Dieser aus dem Amerikanischen stammende Begriff bedeutet, daß man Teile aus handelsüblichen Bausätzen verwendet und sie nach entsprechender Änderung zu einem individuellen Bauwerk zusammenfügt. Am Beispiel des Bahnhofs Villmar, der für unsere Osteranlage benötigt wird, wollen wir Ihnen dies demonstrieren.



K. Heibredner

Jahresinhaltsverzeichnis 1989	57
Leserumfrage	61
Von der Weihnachts- zur Osteranlage (Teil 3)	72
Eine Klosteranlage in »0« als besonderer Blickfang	80
92  »Dorfspaziergang«	86
Detailmotiv einer H0-Anlage	
93  H0-Anlage	88
»In der Provinz Antwerpen«	
94  H0-Diorama	92
»Italien in den dreißiger Jahren«	
95  H0m/H0e-Anlage	100
»Hauptsache Schmalspur«	
Auto-Bahn	102
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	104



Was gibt's Neues in Nürnberg?

Jedes Jahr zur gleichen Zeit wieder findet ein für Modellbahner äußerst wichtiges Ereignis statt: die Nürnberger Spielwarenmesse. Da sie eine reine Veranstaltung für Fachhändler ist, bleiben Privatleute als Besucher ausgeschlossen. Umso wichtiger ist es daher, daß das Eisenbahn-Journal seine Leser schnell und umfassend über die aktuellen Neuheiten unterrichtet. Unser großer Messebericht beginnt auf Seite 47. Übrigens: Wir waren genauso gespannt auf die Neuheiten, wie Sie es bestimmt sind!

Bild 1 (linke Seite): Gewaltige Kunstbauten bestimmen das Bild der Rhätischen Bahn auch im Modell.

Bild 2: Sehr eindrucksvoll wurde der Albulaviadukt 3 ins Modell umgesetzt – eine beachtliche Leistung.

Bild 3: Das "steinerner" Brückenbauwerk entstand in der Hauptsache aus Sperrholz und Heki-Platten.





2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals



In den Schweizer Bergen



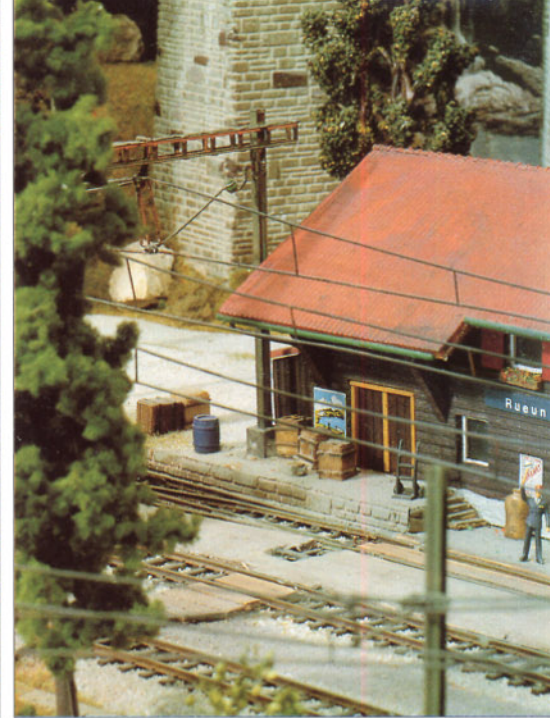
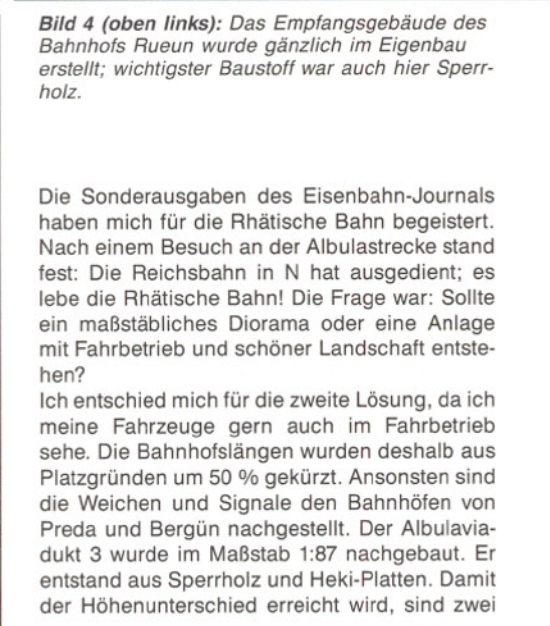


Bild 4 (oben links): Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Rueun wurde gänzlich im Eigenbau erstellt; wichtigster Baustoff war auch hier Sperrholz.



Bild 5: Sehr gut macht sich die selbstgefertigte Hintergrundkulisse aus einer Fototapete und Kalendermotiven.

Bild 6: Realistisch gestaltete Bahnhoofsanlagen sind immer wieder ein Vergnügen für den Betrachter; hier lassen sich viele Details ausmachen.

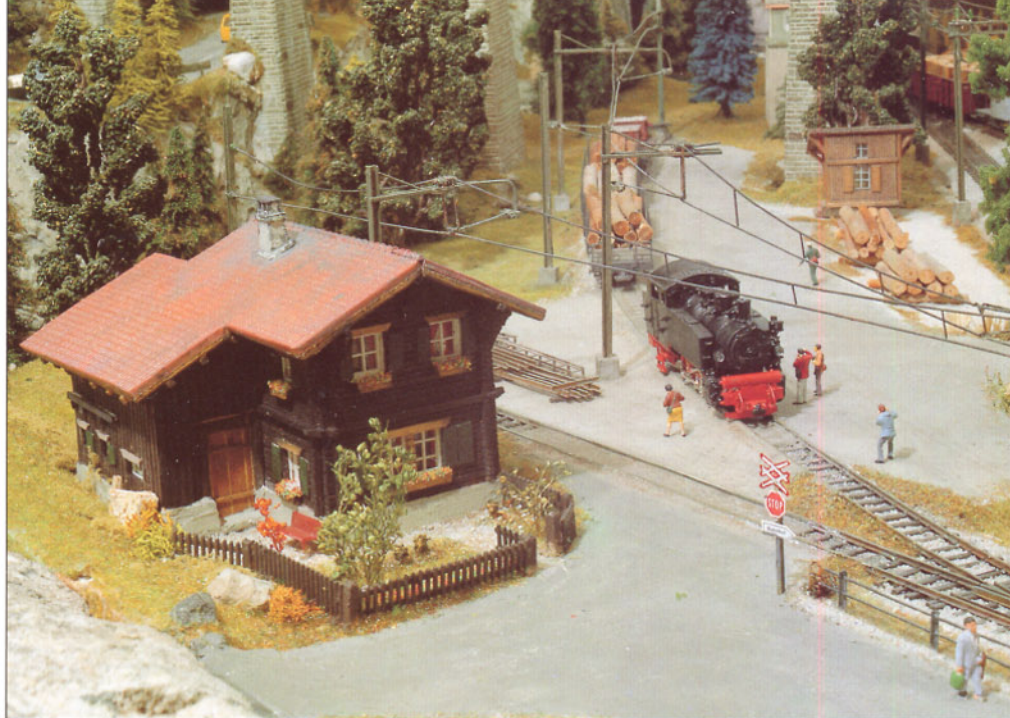


Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals haben mich für die Rhätische Bahn begeistert. Nach einem Besuch an der Albulastrecke stand fest: Die Reichsbahn in N hat ausgedient; es lebe die Rhätische Bahn! Die Frage war: Sollte ein maßstäbliches Diorama oder eine Anlage mit Fahrbetrieb und schöner Landschaft entstehen?

Ich entschied mich für die zweite Lösung, da ich meine Fahrzeuge gern auch im Fahrbetrieb sehe. Die Bahnhoofslängen wurden deshalb aus Platzgründen um 50 % gekürzt. Ansonsten sind die Weichen und Signale den Bahnhoofen von Preda und Bergün nachgestellt. Der Albulaviadukt 3 wurde im Maßstab 1:87 nachgebaut. Er entstand aus Sperrholz und Heki-Platten. Damit der Höhenunterschied erreicht wird, sind zwei

▼ **Bild 8 (unten Mitte):** Nicht nur der Lokschuppen im Hintergrund, auch das Häuschen im Bau ziehen den Blick auf sich.





▲ **Bild 7 (oben Mitte):** Noch einmal das Empfangsgebäude Rueun in seiner ganzen Schönheit.

Bild 9 (oben rechts): Das Anschlußgleis zur Holzverladung.

Gleiswendel notwendig. Der untere Bahnhof liegt unter dem Viadukt, was Kennern der Albulabahn die Haare zu Berge stehen läßt, doch aus Platzgründen erforderlich war. Ein Abstellbahnhof befindet sich im unteren, unsichtbaren Teil der Anlage. Der Fahrbetrieb erfolgt ohne Automatik.

Vergnügen bereitete mir auch der Nachbau von Bahngebäuden aus Holz nach Fotovorlagen. Der obere Bahnhof stammt aus dem Sortiment der Schweizer Firma Sopa. Die Anlage wurde in der offenen Rahmenbauweise erstellt. Die Fels-



Bild 10: An Felsen vorbei oder durch sie hindurch. Trassierung im Gebirge ist oft eine schwierige Angelegenheit. ▶

Bild 11 (unten rechts): Der von einem Triebwagen geführte Reisezug fährt auf die Minute pünktlich in die Station ein.





◀ **Bild 12:** Anders als beim Vorbild führt der Viadukt hier nicht nur über ein Tal, sondern auch über den tiefergelegenen Bahnhof.

▶ **Bild 15:** Der Viadukt erfüllt gleich mehrere Funktionen: Er überspannt ein Tal, eine Straße und eine Eisenbahnstrecke.



Bild 13: Auch hier wird wieder die Harmonie zwischen gekonnt gestalteter Landschaft und Fotohintergrund deutlich.

Bild 14: Bei der Ansiedlung des kleinen "Dörfli" hat man den zur Verfügung stehenden Platz optimal ausgenutzt.



partien entstanden nach der bekannten Methode mit Montageschaum plus Moltollfill, gemischt mit echten Steinen (aus dem Bachbett der Albulia). Die Hintergrundkulisse besteht aus einer Fotatapete mit aufgeklebten Motiven aus einem Bergkalender. Gleise und Rollmaterial stammen von Bemo, ebenso die Weichenantriebe. Die Oberleitung, farblich nachbehandelt, ist von Sommerfeldt.

An dieser Stelle geht der Wunsch nach Modellen aus der Dampflokzeit der Rhätischen Bahn an die Firma Bemo. Ferro-Suisse hat diese Modelle zwar; aber hier macht mein "weiblicher Finanzminister" nicht mit.

Später wurden dann neue Bahngebäude im Maßstab 1:87 erbaut; sie entstanden aus Sperrholz (Firma Graupner). Die Balkenabstände habe ich selbst eingeritzt – eine mühselige Sache; aber das Ergebnis (siehe Bahnhof Rueun) rechtfertigt den Eigenbau. Die Bauzeichnung stammt aus einem Buch der Firma Bemo. Auch die Bahnwärterhäuschen kamen auf diese Weise zustande. Einige Engadiner Häuser wurden aus Architektenpappe erstellt. Die Vorbilder stehen in Bergün. Aus Platzgründen wurde hier der Maßstab 1:100 gewählt, was den Gesamteindruck aber nicht negativ beeinflusst.

Die Personenwagen erhielten Preiser-Figuren als Fahrgäste; sie wirken dadurch viel natürlicher. Der Wagen mit offener Plattform entstand aus Messing nach einer Bauzeichnung aus einem Band über die Furka-Oberalp-Bahn. Schade, daß Bemo diese Wagen nicht im Sortiment hat, obwohl sie heute noch eingesetzt werden (z. B. im Schlittelzug Preda – Bergün).

Die Experten werden auch die Schaltstation Preda erkennen; es handelt sich um einen Bausatz der Firma Sopa. Das Doppelhaus Wiesen stammt ebenfalls aus einem Sopa-Bausatz. Die Schweizer Fans mögen mir verzeihen, daß nicht alle genannten Häuser entsprechend dem Vorbild aufgestellt sind; aber mir ging es beim Aufbau der Anlage um die Atmosphäre von Bahn und Landschaft. In den Bahnhöfen habe ich Repa-Entkuppler eingebaut, so daß ein reger Rangierbetrieb möglich ist. Die Ein- und Ausfahrten sind durch Signale von Bemo gesichert. Gesteuert wird die Anlage über ein selbstgestelltes Gleisbildstellwerk.

Gunther Dachselt



Bild 16 (oben rechts): Wie ein "S" geschwungen, paßt sich das mächtige Brückenbauwerk der Topographie an.



Bild 17: Der Zug bahnt sich seinen Weg durch die felsige Landschaft der Schweizer Bergwelt. Fotos: G. Dachsel

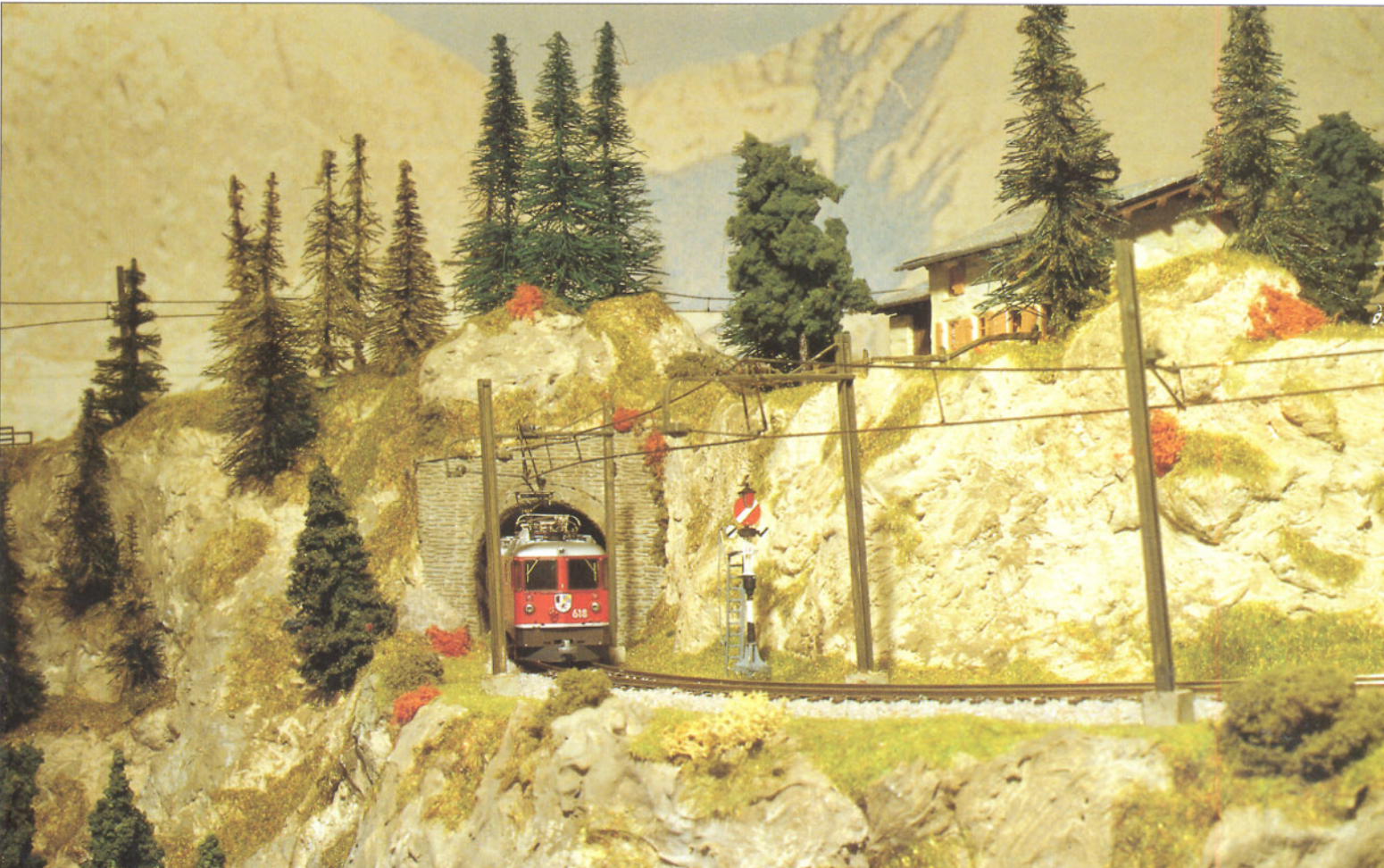




Bild 1: Die 030 TB des Eisenbahnclubs Manosque führt im Bahnhofsbereich einige Fahrmanöver aus. Hier befindet sie sich gerade an dem Bahnübergang.

Bild 2: Mitglieder des Manosquer Eisenbahnclubs und ihre vor der Verschrottung gerettete 030 TB 72. Die Lok ist mit einer "Donnerbüchse" auf einem Bahnstumpfgleis abgestellt.

Bild 3 (rechte Seite unten): Der von einer BB 67400 geführte Zug 5360 fährt in Manosque ein.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

90

Heute stellt uns unser französischer Leser Michel Reymond seine Anlage vor: "Meine Anlage besteht bis jetzt aus zwei Modulen mit den Maßen 180 cm x 60 cm und zwei Minimodulen für den Hintergrund. Alles andere befindet sich noch im Planungsstadium. Frei nachempfunden habe ich, was ich jeden Tag sehe: den Bahnhof Manosque im Departement Alpes-de-Haute-Provence an der Strecke Marseille – Briançon. Die Bauwerke, wie Brücke, Bahnübergang, Industriegebäude, Bauernhof, Reste des längst stillgelegten Bergwerks, befinden

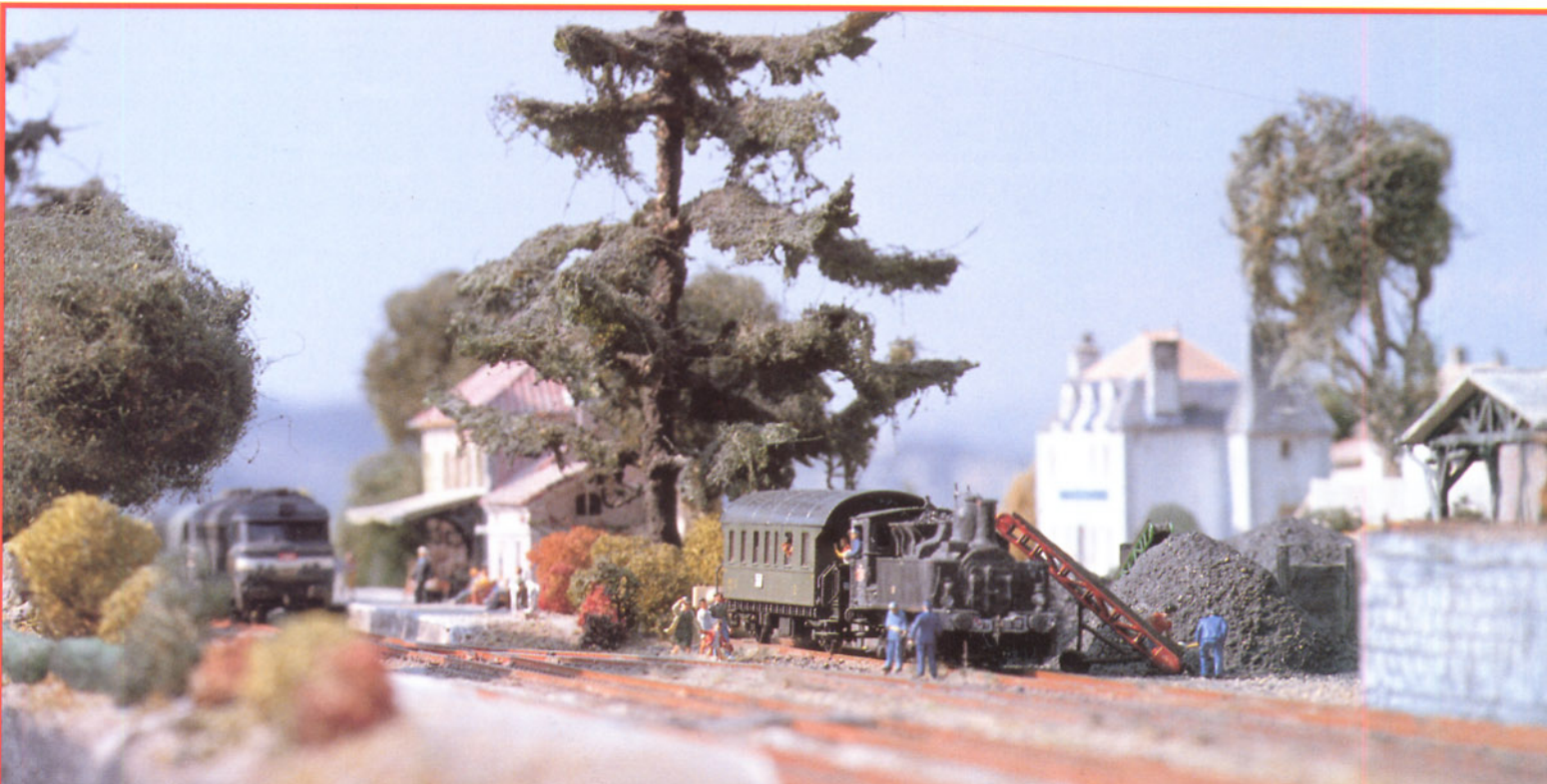
sich da, wo sie in Wirklichkeit stehen. Es wurde Material der folgenden Firmen verwendet: Eisenbahnfahrzeuge: Jouef, Roco, Piko
Figuren: MKD und Preiser (zum Anmalen)
Autos: Preiser, Praliné, Herpa, Roco
Häuser: Jouef, H0 miniatur, Kibri, MKD (außerdem eigene Konstruktionen)
Die Bäume und Büsche entstanden alle aus Naturprodukten, aus Stahlwolle, Eisendraht und Beflockungsmaterial.
Die Fotos wurden im Freien 'geschossen' (mit 100- bzw. 64-ASA-Filmen) bzw. im Zim-

mer bei Tageslicht und zusätzlicher Beleuchtung durch kleine Dekorationslampen (mit einem 1600-ASA-Film)."

Was uns das Diorama erzählt

Es ist 6 Uhr morgens; Manosque erwacht. Eben knattert ein Motorrad an dem Brunnen vorbei durch die Stille. Siegfried Schertzer ist auf dem Weg zum Bahnhof, um den ersten Zug nach Lyon und Straßburg zu erreichen; er muß zurück nach Kleinfeld, der Partnerstadt von Manosque.

In der Provence



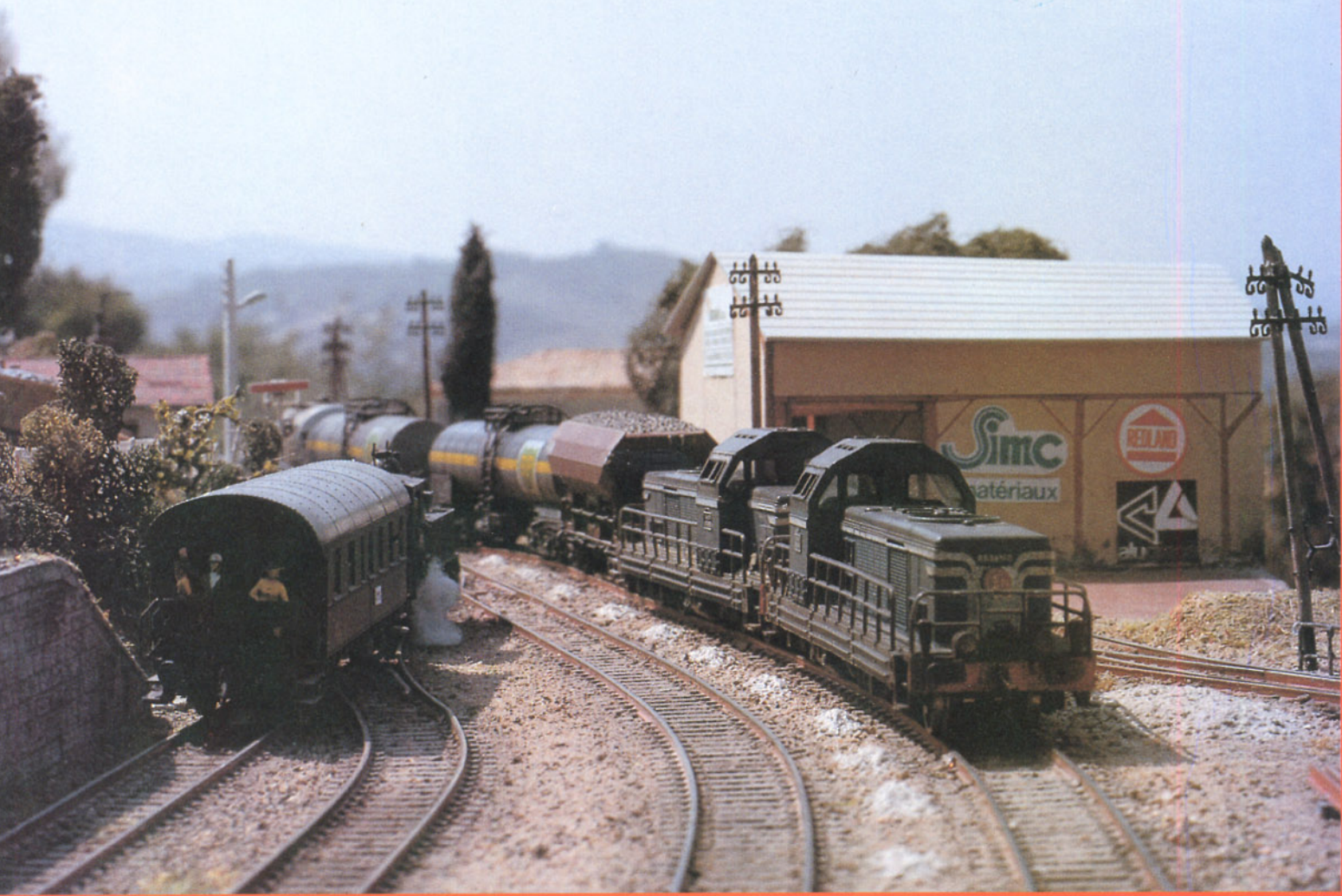
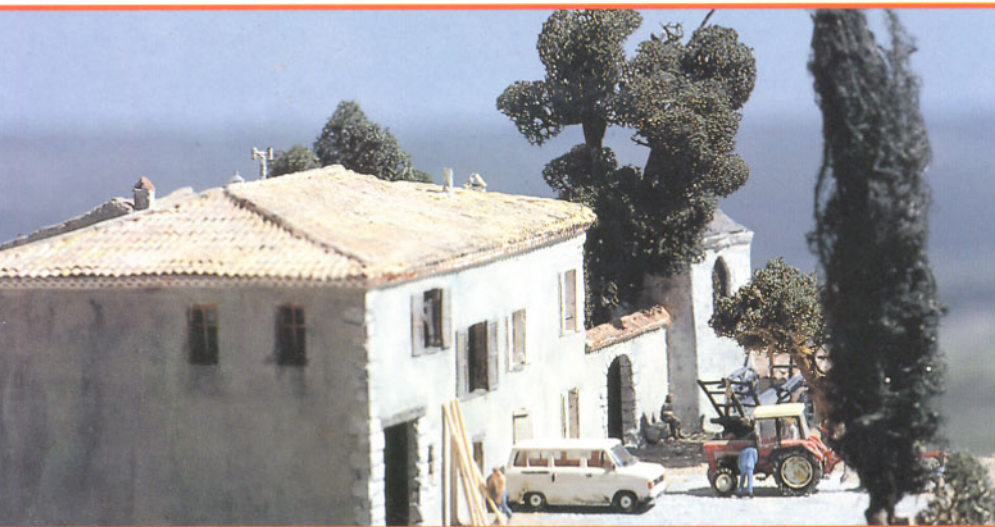


Bild 4: Durchfahrt des Güterzuges nach Fos mit zwei BB 66000 an der Spitze.



◀ **Bild 5:** Vor dem Bauernhof findet Paulo endlich denjenigen, nach dem er schon so lange sucht: Marcel, den im Ruhestand lebenden Lokführer.

Bild 6 (unten): Sieht das nicht aus, als ob alles echt wäre?

Bild 7 (rechte Seite oben): Hinter dem Gehöft wird Paulo sein Motorrad beim Schweinestall abstellen.

Bild 8 (rechte Seite unten): Der Motorradfahrer vor dem Bahnhofshotel, wo er sich mit dem Straßenkehrer unterhält. ▶



Kurze Zeit später taucht das Motorrad bei Herrn Chapus von der gleichnamigen Firma (Holz – Kohle – Heizöl) auf. Das Vehikel hält auch vor dem Bahnhofshotel; dort spricht der Fahrer mit dem Straßenkehrer. An den beiden vorbei hastet Fräulein Conte zur Schule. Was sucht denn der Motorradfahrer?

Nun wendet er sich an den Mechaniker in dem Autohaus, der gerade unter dem BMW 323i liegt; dann geht er zu dem Kühlwagen der Firma Laurent-Primeurs. Schließlich fährt er auf einen Bauernhof hinaus. Dort stellt er seine Maschine an der Mauer zum Schweinestall ab. Die Tür zum ehemaligen Pferdestall steht offen. Der Fahrer tritt ein. Ist denn niemand da?

Jetzt hat er seinen Helm abgenommen; es ist Paulo, einer der Leiter des Eisenbahnclubs von Manosque. Vor dem Gehöft findet er endlich denjenigen, den er schon so lange sucht: Marcel, den im Ruhestand lebenden Lokomotivführer. Vor einigen Jahren konnte man Marcel noch auf dem Führerstand der letzten Maschinen vom Typ 141 R



auf der Strecke Marseille – Veynes antreffen.

Der Club braucht ihn dringend, um seine Neuerwerbung, die vor der Verschrottung gerettete 030 TB 72, auszuprobieren. Ohne zu zögern hört der alte Mann mit seiner Arbeit auf und holt sich aus dem Hof sein Fahrrad.

Eine knappe halbe Stunde später sehen wir Marcel zusammen mit sämtlichen Clubmitgliedern an einem der Abstellgleise des Bahnhofs Manosque. Eben fährt der von einer BB 67400 geführte Zug 5630 ein.

Unterdessen faßt die 030 TB Kohle und bekommt eine "Donnerbüchse" angehängt. Dann bleibt nichts anderes zu tun übrig, als auf die Abfahrt des fahrplanmäßigen Zuges nach Briançon und die Durchfahrt eines Güterzuges nach Fos mit zwei BB 66000 an der Spitze zu warten. Schließlich heißt es aber auch für die alte Dampflok "Ausfahrt frei".

Die 030 TB soll einige Fahrmanöver im Bereich des Bahnhofs ausführen. Sie fährt an dem Autohaus vorbei, das dort errichtet wurde, wo früher die Braunkohlen-Sortieranlage des ehemaligen Bergwerks stand. Der alte Wasserabflußkanal ist noch deutlich zu erkennen. Die Lokomotive kommt an ein Feld nahe dem Bauernhof und hat damit bereits den Bahnübergang passiert, hinter dem sie in die andere Richtung zurückdampfen muß.

Es ist schon spät am Abend, als sich Marcel und ein paar seiner Clubfreunde endlich von der wieder abgestellten 030 TB losreißen. Doch bevor Marcel nach Hause radelt – einige Leute genießen noch auf ihren Balkonen die abendliche Frische –, wird er noch eine Runde durch die abendlich erleuchtete Stadt drehen ...

Michel Reymond/Manfred Grauer



Bild 9: Die 030 TB passiert den Bahnübergang. Davor das Feld neben dem Gehöft.

Bild 10: Die Stadt bei Dunkelheit. Jetzt kann man die Frische genießen.

Bild 11 (rechte Seite unten): Die alte Dampflokomotive vor dem Autohaus. Hier stand einst die Kohlen-Sortieranlage. Alle Fotos: Michel Reymond







Bild 1: Das wunderschöne, typisch belgische Diorama unseres Lesers Eddy Serneels.

Bild 3 (rechte Seite oben): Der Bahnübergang von MKD eignet sich ausgezeichnet zur Gestaltung einer belgischen Szenerie.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

91

Ein Bahnwärterhaus in



Bild 2: Das Diorama versetzt uns in die fünfziger Jahre. Die Dampflokomotive der Baureihe 7 ist ein Messingmodell von Trailmodel in Aachen.

Beim Bau einer Modellbahnanlage muß man sich u. a. auch für einen bestimmten Eisenbahn-Zeitabschnitt entscheiden. Das ist nicht immer leicht, denn jede Epoche hat ihre Vorteile: Auf Anlagen der Jetztzeit kann man das allermodernste Rollmaterial fahren lassen. Wer sich für die Epoche III entscheidet, darf alle drei Traktionsarten einsetzen. Wegen des vorherrschenden Dampfbetriebs wird dieser Zeitabschnitt besonders häufig gewählt.



Flandern

Unlängst habe ich ein besonders schönes H0-Modell aus der Epoche III bei der Fahrt auf meiner Anlage der Epoche IV fotografiert und anhand der Bilder dann festgestellt: Das wirkt tatsächlich anachronistisch! Deshalb beschloß ich, für dieses Modell ein passendes Diorama zu bauen, angesiedelt in der Epoche II/III, also den fünfziger Jahren. Typisch für diese Zeit erschien mir jenes Bahnwärterhaus, das man in Flandern "Roethuis" ("Rußhaus") nennt.

Leider gibt es kaum H0-Zubehör, um ein echt belgisch wirkendes Diorama aus der Zeit der Epochen II/III erstellen zu können. Die Grundplatte meines in seinen Einzelheiten also weitgehend selbstgefertigten Schaustücks mißt 95

cm x 37 cm. Die Telegrafmasten bestehen aus hölzernen Schaschlikspießchen. Die Telegrafleitungen sind aus Kupferdraht. Die Isolatoren entstanden aus Leimtropfen an den Drahtenden; ein wenig graue Farbe verlieh ihnen ein wirklichkeitstreuere Aussehen. Masten und Drähte wurden mit "Track-Colour" von Humbrol behandelt.

Auf die Wände des Bahnwärterhauses von MKD habe ich Ziegelstein-Mauerplatten (aus Papier) der englischen Firma Builder aufgeklebt. Sie entsprechen den in Belgien üblichen Ziegelmauern. Die Ziegelsteine haben auch die richtige Größe. Außerdem lassen sie sich gut "altern". Die Gesimse sind weiß; die Dachuntersei-

te ist schwarz. Die Türen und Fenster (im Original grün) erhielten einen Anstrich mit verdünntem Weiß, so daß sie wie stark der Witterung ausgesetzt aussehen. Hinter die Glasscheiben habe ich Tüllstückchen geklebt. Man hat dadurch den Eindruck, es seien Gardinen angebracht. Tür- und Fensterrahmen wurden vor dem Einsetzen in die Mauern grau angemalt und ebenfalls "patiniert". Das Hausnummernschild ist im MKD-Bausatz enthalten; es entspricht der belgischen Norm: weiße Ziffern auf blauem Untergrund.

Bei der Schranke handelt es sich um eine französische (von MKD), die sich von einer belgischen durchaus unterscheidet. Unter Zuhilfenahme von Fotos aus den fünfziger Jahren ist es mir jedoch gelungen, ihr das richtige SNCB-Aussehen zu verleihen. Für die Bäume habe ich fleißig Zweige gesammelt. Als Laub wurde Woodland Foliage verwendet.

Für gewöhnlich führen die Eisenbahnlinien in Flandern abwechselnd an Feldern, Weiden und Wäldchen entlang. Die Äcker auf meinem Diorama bestehen aus echter Erde. Nach dem Sieben und Aufstreuen des Erdreichs habe ich mit einem groben Kamm die Ackerfurchen gezogen. Mit verdünntem Weißleim wurde das





Bild 4: Diese Diesellokomotive der Baureihe 201 ist ein Modell von Roco, das von Jocadis noch gesupert wurde.

◀ **Bild 5:** Die Ackerfurchen entstanden mit Hilfe eines Kamms. Die Telegrafmasten sind Schaschlikspießchen. Das Signal stammt von Jocadis.



Ganze verfestigt. Für die Wiesen benützte ich Woodland Turf. Bei den Regenpfützen handelt es sich um an vorbereiteten Stellen vertropften Weißleim.

Für die Wege habe ich dieselbe Methode wie bei den Feldern angewendet. Die Wagenspuren wurden eingedrückt, als der Leim schon fast getrocknet war. In die Spuren habe ich dann noch etwas Woodland Turf hineingestreut. Unter dem Schotter befindet sich eine 5 mm dicke Korkschicht. Das Gleis liegt direkt auf der Korkunterlage auf. Bei dem Schotter handelt es sich um feingemahlten Kork. Er wurde auf die zuvor mit Leim eingestrichenen Stellen zwischen und neben den Schienen aufgestreut. Gleichmäßige Verteilung des (verdünnten) Leims erreicht man durch Zugabe eines Tropfens Spülmittel.

Das Flügelsignal (von TTM) ist nicht funktionsfähig. Für die Straße wurde als Grundmaterial Balsaholz (4 mm dick) verwendet. Darauf habe ich Pflastersteinfolie von Faller geklebt. Mit



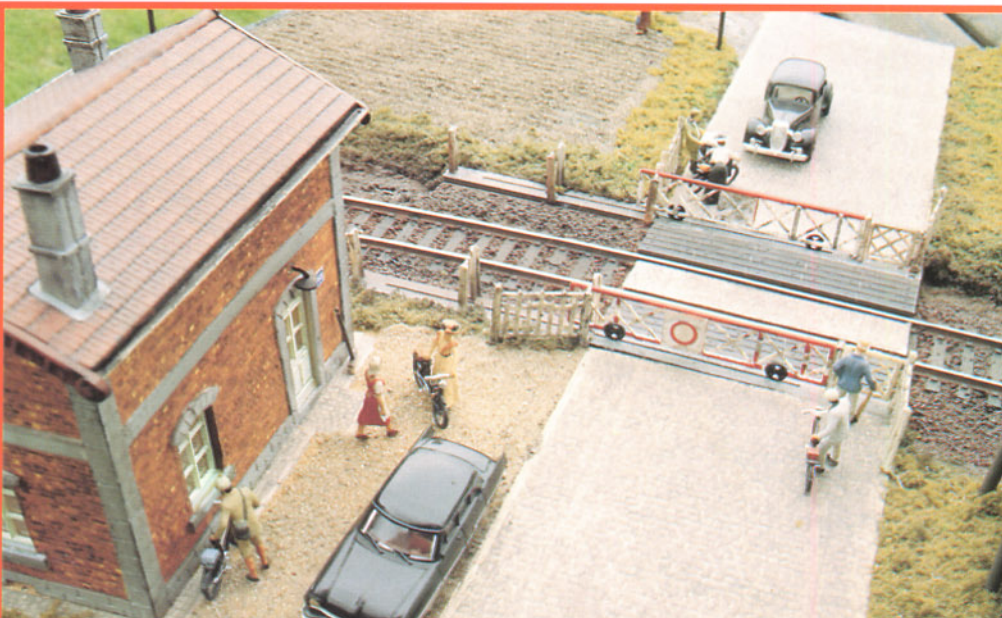
Bild 6: Das Bahnwärterhaus gibt es im MKD-Programm. Es wurde mit Ziegelstein-Mauerfolie beklebt.

Bild 7 (unten): Der Zug hat den Bahnübergang passiert. Gleich wird die Schranke hochgehen und der "Stau" sich aufgelöst haben.
Alle Fotos: K. Heidbreder



schwarzer Schuhcreme erhielt die Straßenoberfläche ihr endgültiges Aussehen. Zum Supern der Gleistrasse habe ich eine feine Spritzpistole und "Track-Colour" von Humbrol verwendet. Etwas Farbe wurde auch entlang der Gleisböschung versprüht. Die Schwellen mußte ich mit verdünntem Schwarz einzeln nachbehandeln. "Patina" erhielten ferner die Schrankenanlage und der eigentliche Bahnübergang. Die Stelldrähte für das Flügelsignal verlaufen in einem Kabelkanal unterhalb des Gleises. Die Drähte sind aus straff gespanntem schwarzem Nähgarn. Die Pfosten der Weideumzäunung sind braun angemalte hölzerne Zahnstocher. Wiederum schwarzes Nähgarn diente dazu, die Umzäunung zu vervollständigen. Einige Kühe sieht man gerade grasen. Inmitten der Wiese finden sich deutliche Spuren einer kürzlichen Baumfällaktion. Hinter dem Bahnwärterhaus wird in dem kleinen Gemüsegarten gearbeitet...

Eddy Serneels/Manfred Grauer





Eisenbahn im »Revier«





Bild 3: Die 23 104 steht auf dem Verbindungsgleis bereit, um einen Sonderzug zur Weiterbeförderung zu übernehmen.

Bild 1 (linke Seite oben): Typisch für Bahnlinien im dichtbesiedelten Ruhrgebiet sind die in Hochlage verlaufenden Hauptstrecken.

Bild 2 (linke Seite unten): Schnellzug mit einer V 200 beim Passieren des Haltepunkts Hamm. Links die Schutzweiche des Bedienungsgleises.

Bild 4: Die 23er hat sich an den Sonderzug gesetzt.





Nahezu unerschöpfliche betriebliche und gestalterische Möglichkeiten bietet ein Anlagenmotiv, das in einem großen Industrieviertel, beispielsweise dem Ruhrgebiet, angesiedelt ist. Nicht nur, daß die Eisenbahnen hier auch in der Epoche 4 noch große Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr besitzen. Auch das Streckennetz ist hier am intensivsten miteinander verknüpft. Bahnhofsonderformen und interessante Streckenführungen mit zahlreichen Kunstbauten zählen zu den Alltäglichkeiten. Verbunden mit unzähligen Rangieraufgaben führen die zahlreichen Gleisanschlüsse, die werkseigenen Bahnhofsanlagen und die verschiedenen Werks- und Privatbahnen zu einem gewaltigen Güterverkehrsaufkommen.

Aber auch für die Ausgestaltung der Anlage bietet dieses Motiv eine Vielzahl an Möglichkeiten, denn abgesehen von den Zechen und den Stahlwerken, die man automatisch mit dem Begriff Ruhrgebiet verbindet, sind es vor allem die vielen Kombinationsmöglichkeiten von mittleren und kleinen Industriebetrieben mit verschiedenen Arten der Bebauung, angefangen von rei-

ner Stadtbebauung mit Läden und kleinen Gewerbegebieten bis hin zur reinen Bergarbeiter-siedlung. Selbst Feld, Wald und Wiesen sind in unmittelbarer Nähe neben einem großen Industriebetrieb keine Seltenheit.

Natürlich scheidet die auch nur annähernd maßstäbliche Nachbildung eines Zechenbahnhofs oder gar eines kompletten Stahlwerks nicht nur aus Platzgründen, sondern auch wegen des enormen Arbeitsaufwands für ein solches Projekt von vornherein aus. Viel besser geeignet ist da schon einer jener kleineren, traditionsreichen Industriebetriebe mit seinen typischen Fabrikgebäuden aus der Zeit um die Jahrhundertwende: Er ist überschaubarer und läßt sich auch mit akzeptablem Zeitaufwand verwirklichen, zumal man beim Zubehör auf ein enormes Industrieangebot zurückgreifen kann. Auch Individualisten lassen sich damit zufriedenstellen, denn durch oftmals nur geringfügige Umbauten und die Kombination von Bausätzen verschiedener Hersteller kann man sich die unterschiedlichsten "persönlichen" Einzelgebäude und Gebäudekomplexe erstellen.

Wie sich das Anlagenthema "Eisenbahn im Revier" ins Modell umsetzen läßt, wollen wir Ihnen mit dem hier vorgestellten Diorama an einem besonders gut gelungenen Beispiel zeigen.

Eine in Hochlage erbaute Hauptstrecke durchtrennt ein weitläufiges Industrieareal am Rande einer größeren Stadt. Um ein zusätzliches Motiv darstellen zu können, wurde die Hauptstrecke mit einem Haltepunkt versehen. Er besitzt einen Mittelbahnsteig, zu dem man durch eine Unterführung gelangt. Kurz hinter dem Bahnsteig laufen die beiden Bahnsteiggleise wieder auf den Regelabstand für die freie Strecke zusammen und verlassen unter einem Reiterstellwerk das Bahnhofsgelände. Ein drittes Gleis führt zu einer angedeuteten Abstellgleisgruppe, die auf den in geringer Entfernung liegenden größeren Hauptbahnhof hinweisen soll. Von diesem Gleis zweigt ein Bedienungsgleis für die örtlichen Industriegleisanschlüsse ab. Da dieses Gleis oft auch als Ausziehgleis dient, wurde es zum Schutz der Zufahrten vor Rangiermanövern mit einer Schutzweiche versehen.

Wegen der beengten Platzverhältnisse mußte das Einfahrsignal auf der in Fahrtrichtung linken Seite angeordnet werden. Eine Schachbretttafel rechts neben dem Einfahrgleis darf in diesem Fall unter keinen Umständen vergessen werden. Sie weist den Lokführer auf den vom Regelfall abweichenden Signalstandort hin. Alle Signale und Weichen werden noch mechanisch bedient; die Seilzüge laufen in den typischen Kanälen zum Stellwerk.

Beidseitig der Hauptstrecke wurde ebenerdig ein nur ausschnittsweise dargestellter Industriebetrieb angeordnet. Mittelpunkt ist hier eine

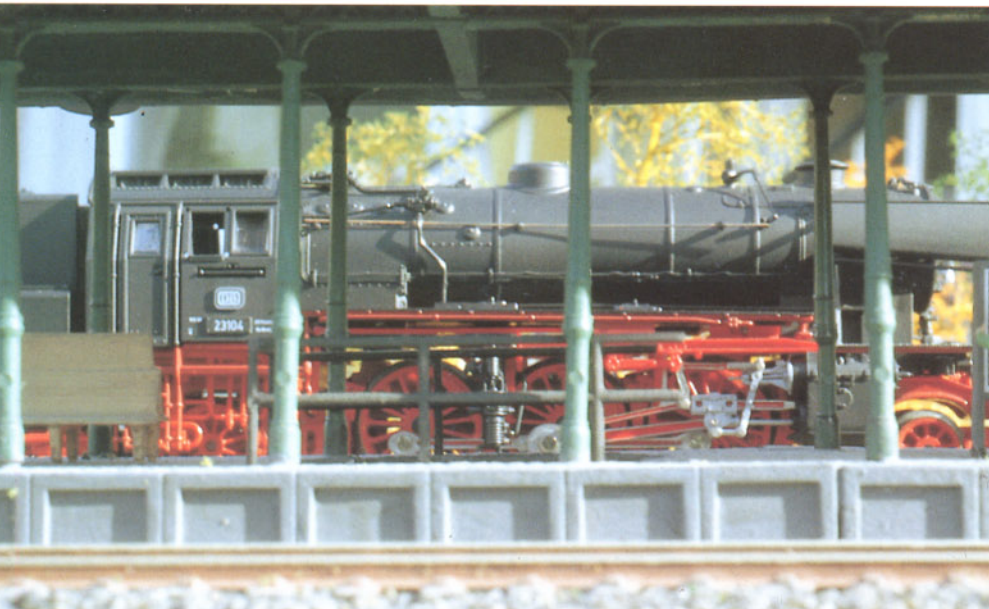


Bild 6: Da hat doch wieder ein Eisenbahnfreund unterlauberweise die Gleise überschritten, um eine stimmungsvolle Aufnahme der 23 104 mit der Bahnsteigüberdachung im Vordergrund in den Kasten zu bekommen!

Bild 5 (linke Seite oben): Die 01 150 hat den Sonderzug in den Haltepunkt gebracht. Gleich wird sie als Lz ins Bw weiterfahren.

Bild 7: Während der Aktivitäten um den Sonderzug hat sich eine Köf III mit einem geschobenen Bedienungszug dem Bahnhof genähert. Für 1960 ist diese Köf-Variante allerdings nicht ganz vorbildgerecht. Die Ausführung mit dem Ventilator in der Stirnwand ist erst in den siebziger Jahren beschafft worden.

Wagendrehscheibe, die auf engstem Raum das Verteilen der Güterwagen in die drei Ladegleise ermöglicht. Eine Unterführung verbindet die beiden Fabrikteile "links und rechts der Bahn". Gegenüber der Fabrik befindet sich eine Stadthauszenerie mit den charakteristischen Läden, Kleingewerbebetrieben und Gaststätten.

Da neben Dampf- auch Diesellokomotiven vor möglichst vielen unterschiedlichen Zuggarnituren zum Einsatz kommen sollen, wurde die Zeit um 1960, also die Epoche 3, zum Vorbild gewählt. Der Rangier- und Bedienungsverkehr zu den Gleisanschlüssen ist allerdings bereits voll verdieselt worden. Eine Köf stellt die Güterwagen zu und holt sie wieder ab. Der Weitertransport auf dem Werksgelände erfolgt durch einen Gabelstapler.

Nicht nur durch die auf der Anlage eingesetzten Eisenbahnfahrzeuge kann man einen bestimmten Vorbildzeitraum charakterisieren, sondern auch durch die dazu passenden Straßenfahrzeuge und "stimmige" Ausstattungsdetails wie beispielsweise die auf den Hauswänden angebrachte Werbung und das obligatorische Kopfsteinpflaster. "Zeitlos", aber optisch dennoch interessant sind dagegen Gestaltungsdetails wie die eingerüstete Autowerkstatt oder der Holzlagerschuppen.

Für den Industriebetrieb wurde die komplette Fabrikanlage "Farben AG" von Kibri verwendet. Vom gleichen Hersteller stammen das Reiterstellwerk "Hamm" und Einzelteile des Bahnsteigs "Detmold". Aus dem Pola-Sortiment sind die Stadthäuser "Klempnerwerkstatt", "Autowerkstatt" und "Stadt-Eckkneipe".

Roco-Gleise und -Weichen wurden mit Heki-Steinschotter eingeschottert. Die Weichenlaternen und Umlenkboxen sind von Arnold. Das Material zur Begrünung stammt von D & W (Sträucher und Bäume im Vertrieb von MZZ/Schweiz), Heki und Woodland.

Bei der Wagendrehscheibe, dem Mittelpunkt der Fabrikanlage, handelt es sich um das Modell von Bochmann & Kochendörfer GmbH, das dem Modellbahner hinsichtlich der Zahl der abgehenden Gleise und der Abzweigwinkel freie Wahl läßt. Um aufzuzeigen, welche zusätzlichen Betriebsmöglichkeiten eine Wagendrehscheibe bietet, haben wir für eine kleine Geschichte die Bilder 26 bis 34 zusammengestellt: Regelmäßig zweimal in der Woche morgens gegen 8 Uhr werden der Farbenfabrik mehrere Güterwagen zum Ent- und Beladen zugestellt. Wenn Jupp, der Kleinlokführer, seine Aufgabe erledigt hat, muß sein Freund Franz mit seinem Gabelstapler die Wagen auf die einzelnen Ladestellen im Fabrikgelände verteilen. Ein kurzer, aber lauter Pfiff: Jupp schiebt mit seiner Köf III langsam drei gedeckte Güterwagen zwischen den Fabrikgebäuden auf das Werksgelände.

Bild 8: Blick aus der Vogelperspektive auf den abfahrbereiten Sonderzug.





Bild 9 (oben links): Auch die damals hochmoderne V 200 legte vor Reisezügen in dem Haltepunkt einen Zwischenstopp ein.

Bild 12 (oben Mitte): Besonders eilige Güter kamen schon damals per "Haus-zu-Haus"-Behälter, einem Vorläufer der heutigen Container, in die Farbenfabrik.

Bild 13 (oben rechts): Immer wieder eindrucksvoll ist die Wirkung stimmig dimensionierter Gebäude, vor allem wenn es sich um solch ein altes Fabrikgebäude aus der Zeit um 1900 handelt.



Bild 10: Dieses Bild bot sich den Anwohnern der Hauptstrecke täglich. Wie lange wird es noch dauern, bis auch hier der Fahrdrat hängt?

Bild 11: Das Reiterstellwerk Hamm befindet sich ebenfalls in Hochlage. Um einen sicheren Baugrund zu schaffen, mußte die Stützmauer um einen entsprechenden Sockel erweitert werden.



Bild 16 (unten Mitte): Eisenbahn und Industrie – auch auf dieser Aufnahme wird ihre enge Vernetzung im Revier deutlich. Im Vordergrund die Fabrik, die gerade Güterwagen zugestellt bekommt, im Hintergrund das Reiterstellwerk.



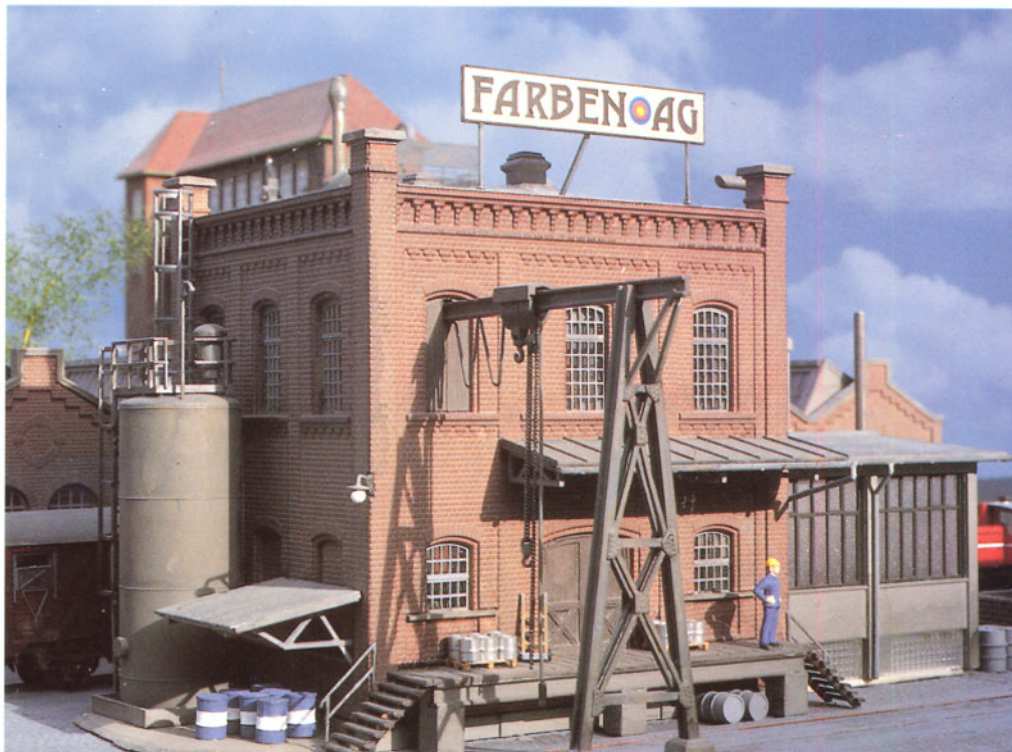
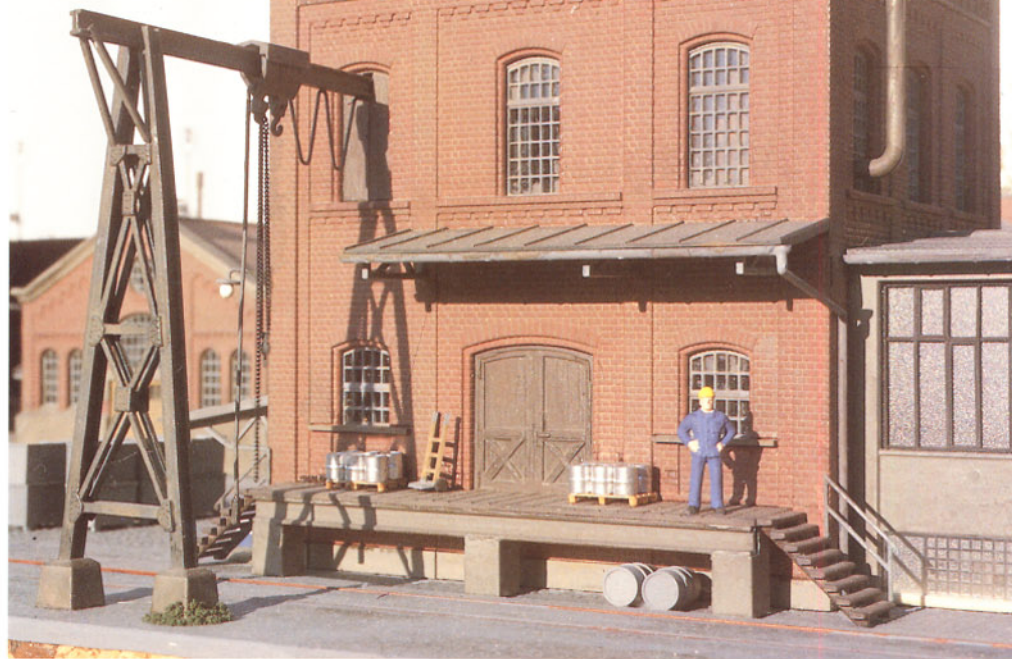
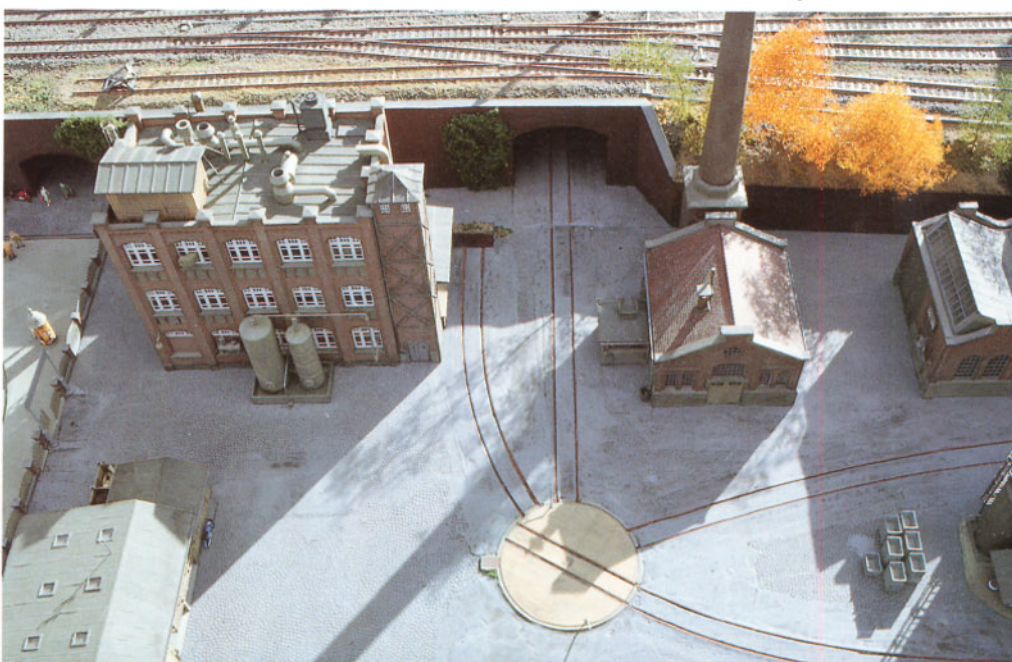
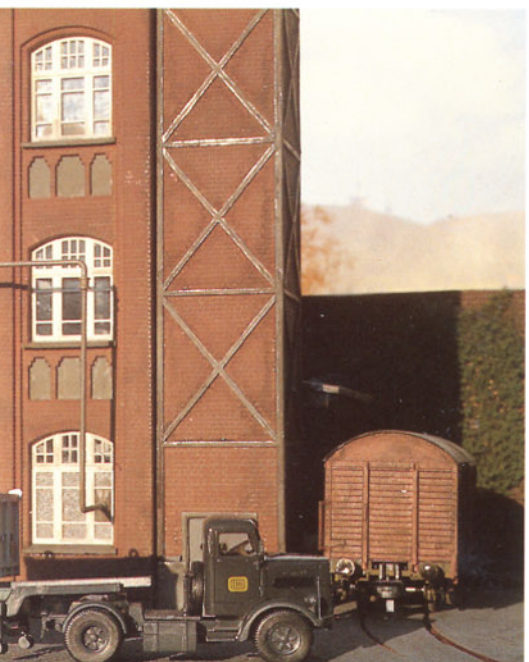


Bild 14: Besonders die Detailausgestaltung ist im vorbildgerechten Anlagenbau wichtig: Ein "halber Bockkran", Fässer und eine Sackkarre schaffen auf dem Diorama Betriebsatmosphäre.

Bild 15: Industriebauten sind reine Zweckbauten. Modelleisenbahner wissen sie zu schätzen, denn sie bieten nicht nur eine Menge Anregungen, sondern dienen auch als Vorlagen für die unterschiedlichsten Gebäudeumbauten.

Bild 17: Blick aus der Vogelperspektive auf den Mittelpunkt der Farbenfabrik, die Wagendrehscheibe.





Franz eilt hinzu, und beide diskutieren erst einmal über das Wichtigste des Wochenends, die Fußballergebnisse. Durch den hinzutretenden Werkmeister wird die angeregte Unterhaltung jäh unterbrochen. Er fordert beide Herren freundlich, aber bestimmt auf, doch bitteschön

wieder ihrer Arbeit nachzugehen. Nicht ganz ohne Murren geht Franz zu seinem Gabelstapler zurück, den er zunächst mit einem Sandkasten als Ballastgewicht belädt. Ein Stahlseil wird zum Anhängen der zum Teil recht schweren Güterwagen benötigt.

Auf Handzeichen wird der erste Güterwagen auf die Drehscheibe gedrückt. Zwei Arbeiter müssen nun die Drehscheibe in die entsprechende Position bringen. Nachdem der Kraftakt rumplend, quietschend und unter den Anfeuerungsrufen einiger herbeigeeilter, neugieriger Kolle-





Bild 20: Gegenüber der Fabrik trifft man auf typische Stadtwohnhäuser. Stilecht sind nicht nur die beiden Kraftfahrzeuge, sondern auch die um 1960 noch häufig anzutreffenden Gaslaternen für die Straßenbeleuchtung.

Bild 18 (linke Seite oben): Ein gewohnter Anblick für die Mitarbeiter der Farbenfabrik: das Kesselhaus, daneben eine niedrige Produktionshalle und im Hintergrund die Hauptstrecke, auf der gerade eine Köf III mit drei Kesselwagen für die Farbenfabrik unterwegs ist.

Bild 19 (linke Seite unten): Sicherlich erst zu einem späteren Zeitpunkt ist dieser hölzerne Lagerschuppen erbaut worden.

Bild 21: Reger Verkehr herrschte zwar schon um 1960 auf den Straßen; doch spielte die Eisenbahn damals im Personennahverkehr noch eine viel größere Rolle als heute.





▲ Bild 26 (oben Mitte): Er läuft und läuft und läuft... So lautete einst die VW-Werbung. Trotz seiner Zuverlässigkeit verlangte aber auch der "Käfer" regelmäßige Pflege und Wartung.

Bild 22 (links oben): Die hohen Stützmauern der Bahnlinie bieten Kletterpflanzen wie dem Efeu einen idealen Lebensraum.

◀ Bild 23: Um 1960 waren noch längst nicht alle Wunden des Zweiten Weltkriegs verheilt. Vielerorts begann man erst damit, notdürftig wieder aufgebaute Häuser grundlegend zu renovieren.



Bild 24 (links unten): Auch wenn der Putz von den Wänden fällt – in den eigenen vier Wänden soll es sauber und gemütlich sein! Frau Schimansky putzt ihre Fenster regelmäßig alle zwei Wochen.

Bild 25: Schöne Aussichten: Während Frau Koslowsky, spätsommerlich leicht bekleidet, ihre Wäsche aufhängt, schaut ihr Nachbar Tegtmeier gedankenverloren von oben dabei zu.



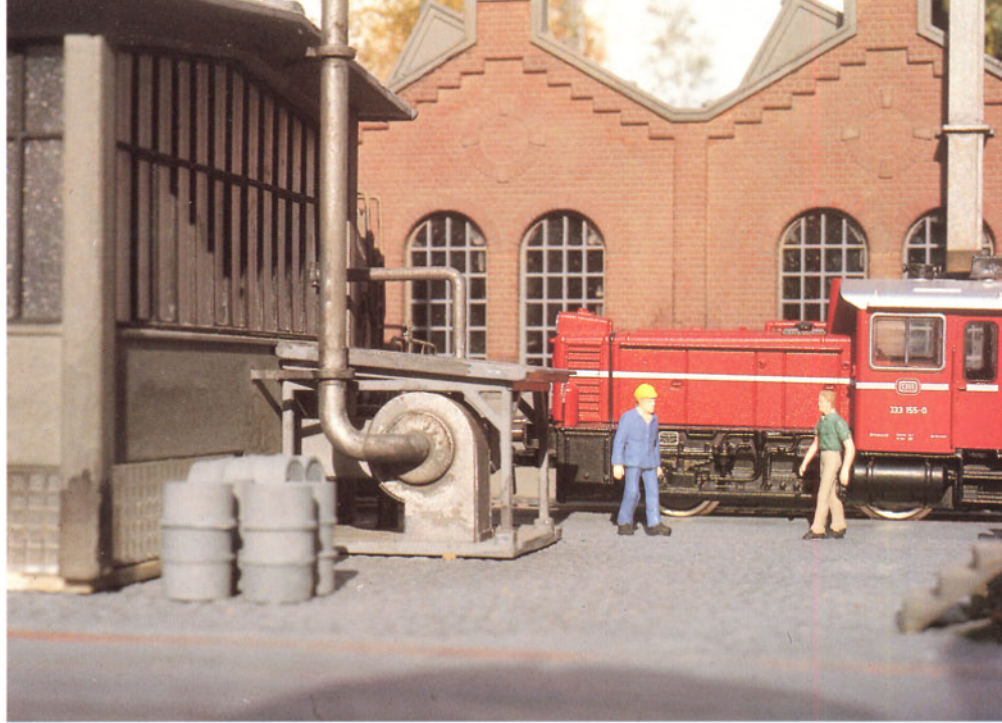


Bild 27 (oben rechts): Eine Köf III überstellt der Farbenfabrik einige Güterwagen. Kleinlokführer Jupp und Gabelstaplerfahrer Franz kennen sich seit Jahren und sind Freunde geworden.

Bild 28: Ein sandgefüllter Behälter als Ballastgewicht und ein Stahlseil benötigt Jupp, um mit dem Gabelstapler die schweren Wagen zu den einzelnen Ladestellen zu bringen.



Bild 29: Jupp drückt mit seiner Kleinlok einen Wagen nach dem anderen auf die Wagendrehscheibe. Die Verständigung zwischen Jupp und Franz erfolgt durch Pfeilsignale.

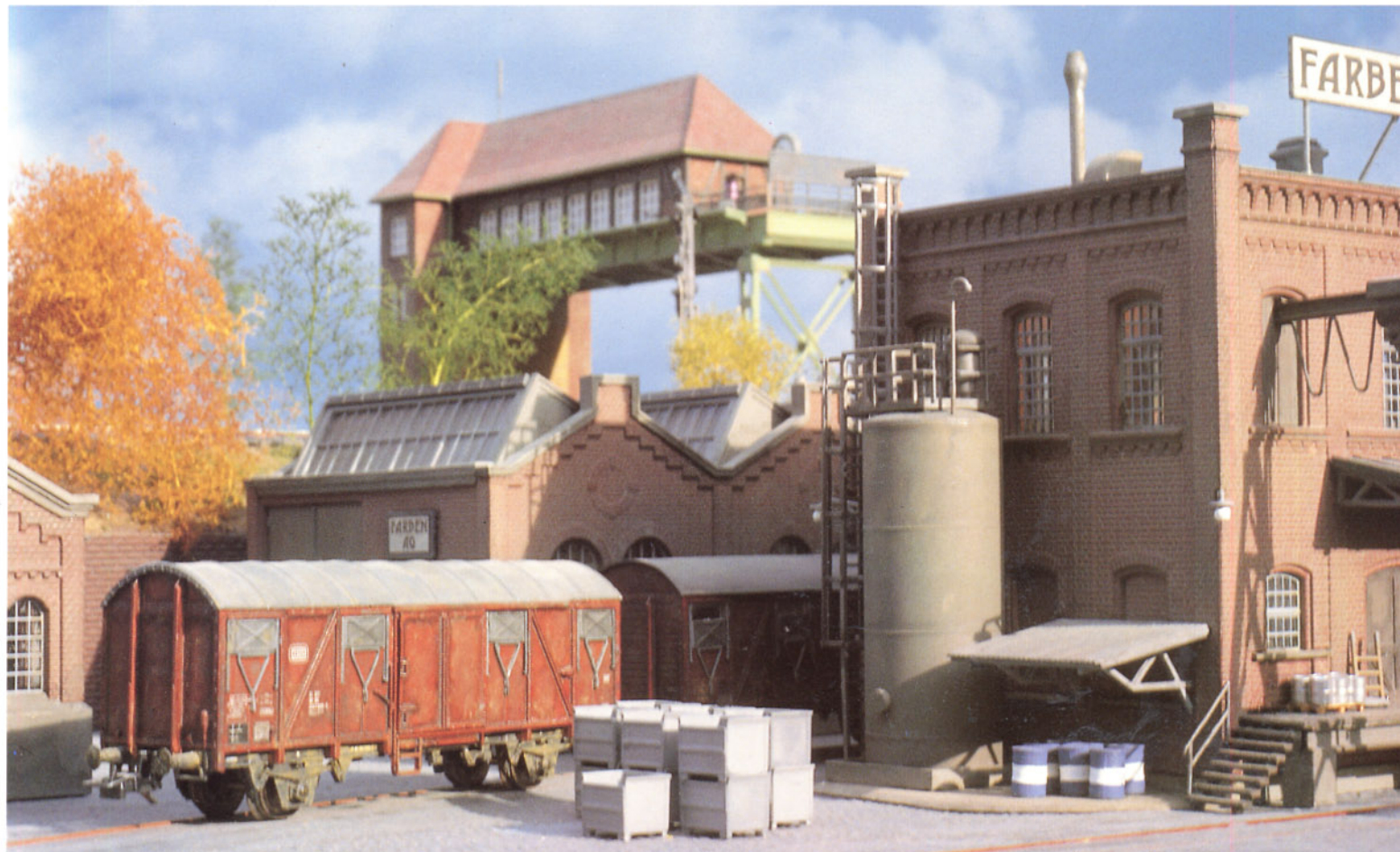




Bild 30: Der erste Wagen wird, nachdem er in die richtige Position gedreht worden ist, von Franz mit dem Gabelstapler von der Drehscheibe gezogen.



◀ **Bild 31:** Zum Drehen der Wagen werden zwei besonders kräftige Helfer benötigt. Um die Sprüche ihrer neugierigen Kollegen kümmern sie sich schon lange nicht mehr.

Bild 32 (unten): Den nächsten Wagen zieht Franz zur Entladung an die in Bild 15 gezeigte kleine Laderampe.



gen vollendet ist, kommt Franz mit seinem Gabelstapler zum Einsatz. Rund eine halbe Stunde dauert es, bis alle Wagen auf die einzelnen Ladestellen verteilt sind. Eine ganz schöne "Maloche" so früh am Morgen! Doch damit heute noch nicht genug, denn Jupp fährt in den Bahnhof zurück und bringt noch drei Kesselwagen, die über die Wagendrehscheibe auf ein Gleis gestellt werden, von wo aus Franz sie mit seinem Gabelstapler zur Entladung durch die Unterführung in den Fabrikteil jenseits der Hauptstrecke bringen soll. Er kann aber seinen Freund Jupp dazu überreden, daß dieser diese Aufgabe ausnahmsweise mit seiner Kleinlok erledigt, denn alle drei Kesselwagen sind voll beladen. Eile tut not, denn bis 10 Uhr müssen die Wagen entladen sein. Aber Eile mit Weile! Für ein schnelles Bier in der Kantine reicht die Zeit allemal. Franz und Jupp legen deshalb erst einmal eine kurze Verschnaufpause ein.

Thomas Mauer/Klaus Bochmann



Bild 33: Kurze Zeit später bringt Jupp noch drei Kesselwagen, die für die Produktionsanlagen auf der anderen Seite der Bahnlinie bestimmt sind.

Bild 34: Die Kleinlok darf nur in Ausnahmefällen die Wagendrehscheibe befahren. Jupp und Franz holen beim Werkmeister die Genehmigung dazu ein.

Bild 35 (unten): Jetzt muß noch die Kleinlok gedreht werden, um die schweren Kesselwagen in den Werksteil auf der anderen Seite der Bahnlinie zu drücken. **Alle Fotos: Th. Mauer**



Diese kurze Geschichte und die hier gezeigten Bilder machen deutlich, wie man selbst auf kleinstem Raum durch die entsprechende Gebäudeauswahl und -anordnung den Eindruck erzielen kann, daß es sich bei dem Gezeigten nur um den Ausschnitt einer größeren Fabrikanlage handelt. Leider konnte aus Platzgründen das Diorama in der vorliegenden Ausgabe nur ausschnittsweise vorgestellt werden. Wir haben aber einen weiteren Beitrag in Vorbereitung, der nicht nur eine Übersicht über das gesamte Diorama bietet, sondern auch zeigt, wie man ein solches Motiv in eine Anlage einbetten kann, eignet es sich doch hervorragend dazu, eine ansonsten modellbahnerisch nicht nutzbare Anlagenecke sinnvoll in die Gestaltung mit einzu beziehen. Ferner beweist dieses Beispiel, daß (noch) fehlender Platz keine Ausrede dafür ist, seine für die Zukunft geplante Anlage nicht jetzt schon in Ausschnitten in Angriff zu nehmen; denn ohne große Probleme läßt sich dieses auf einem gesonderten Brett aufgebaute Detailmotiv später in die Gesamtanlage integrieren.





Der Bahnhof Villmar im Modell



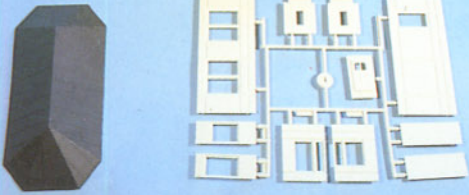


Bild 3: Für den kleinen Dienstraum am Empfangsgebäude wurden alle erforderlichen Teile zusammengestellt. Nur das Fachwerk muß noch ergänzt werden.

Bild 1: Der Bahnhof Villmar mit einem eben eingefahrenen VT 95. Stimmungsvoll wirkt dieser kleine Bahnhof, der so recht in das Landschaftsbild paßt und der als Vorbild für unseren Baubericht dient.

Bild 4: Die erforderlichen Wandteile liegen, für den Zuschnitt der neuen Wände geordnet, bereit. Jetzt kann das Anzeichnen der Schnittstellen beginnen.

Für unsere Lahntal-Modellbahnanlage sollte das Empfangsgebäude des Bahnhofs Villmar dem Vorbild weitgehend nachempfunden werden. Dafür bieten sich mehrere Bausätze aus dem Zubehörangebot verschiedener Hersteller an. Wir entschieden uns für die Kibri-Bausätze Nr. 9532 "Bahnhof Altkirchen" (für den Hauptteil des Gebäudes) und das "Stellwerk Cölbe" Nr. 9488 (für den Dienstraum).

Natürlich ist es nicht zwingend, daß Sie unserem Vorschlag folgen und den Vorbildbahnhof so genau wie möglich nachgestalten. Sie können aus den folgenden Varianten entsprechend Ihren Wünschen und Möglichkeiten die für Sie passende auswählen.

1. Sie bauen vom Bausatz "Altenkirchen" nur das Hauptgebäude zusammen. Da man einfach nach der Bauanleitung vorgeht, dürfte das absolut unproblematisch sein.
2. Wiederum nach Bauanleitung werden Haupt- und Nebengebäude gebaut. Man setzt das Nebengebäude allerdings unmittelbar an der linken Seite des Hauptgebäudes an.
3. Die Teile des Bahnhofs- wie des Stellwerkbausatzes werden dem Vorbild entsprechend zurechtgeschnitten und in völlig anderer als in der Kibri-Anleitung angegebener Weise zusammengebaut. Dabei ist jedoch schon etwas Erfahrung im Umgang mit Bausätzen erforderlich. In allen drei Fällen allerdings sollte eine neue Farbgebung entsprechend dem heutigen Vorbild erfolgen. (Bei der Wahl früherer Epochen kann der Bahnhof in der roten Ziegelbauweise erhalten bleiben.)
Der im weiteren ausführlich beschriebene Umbauvorschlag bezieht sich auf die dritte Variante und könnte auch noch weiter ins Detail gehend abgewandelt werden.

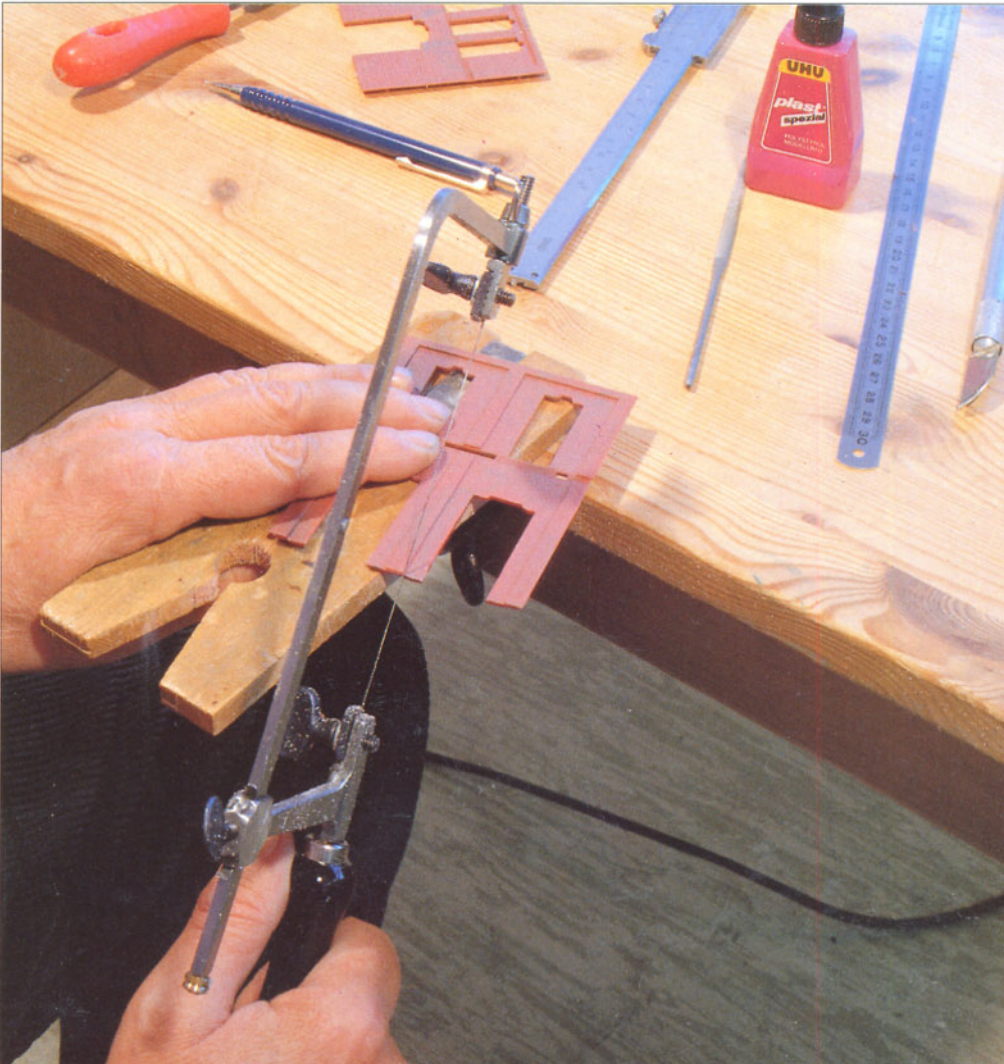
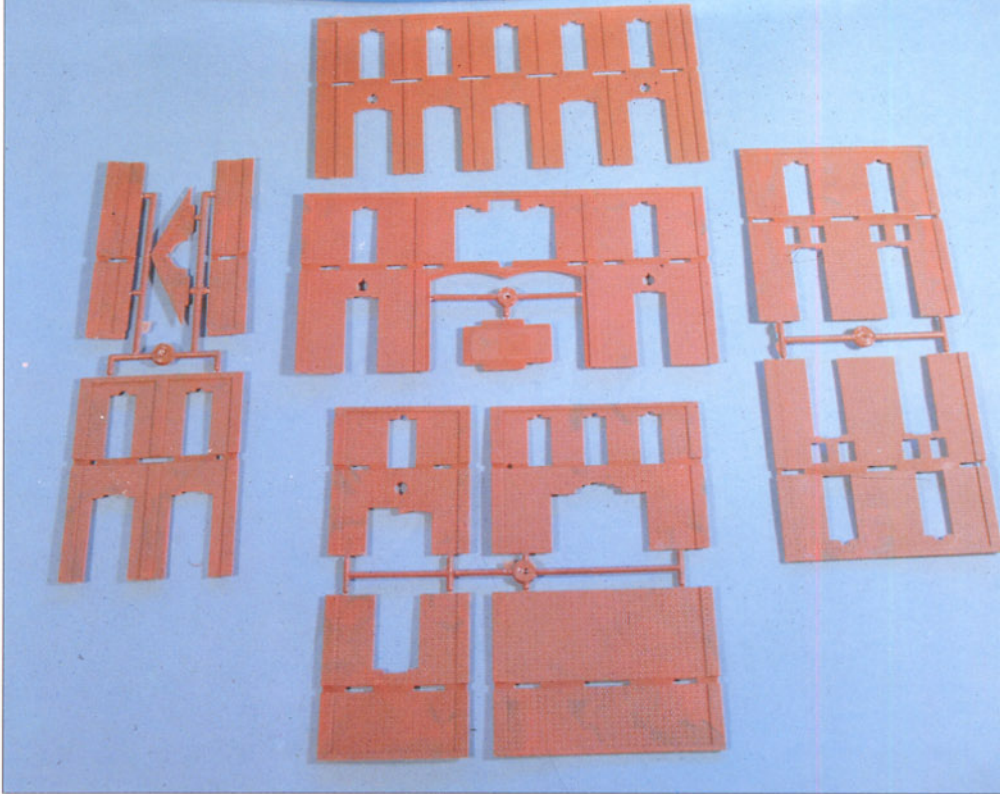


Bild 2: Aus dem Kibri-Bausatz "Bf Altkirchen" wurde ein Rohbau nach der im Text beschriebenen Variante 2 angefertigt.

Bild 5: Das Zuschneiden der ersten Wandteile beginnt. Um den Schnitt genau auf der Markierung zu führen, wird das Sägeblatt zunächst schräg angesetzt und erst später exakt senkrecht geführt.

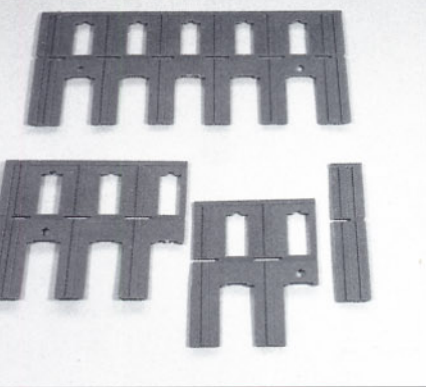


Bild 6 (oben links): Oben das dem Gleis zugewandte Original-Bahnhofsteil, unten die bereits getrennten Teile. Das überflüssige Teil wird nach unten versetzt gezeit.

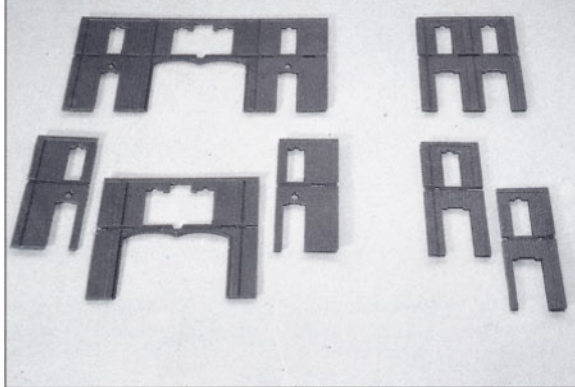


Bild 7: Die Straßenseite wird vorbereitet. Auch hier sind die nicht benötigten Teile nach unten herausgezogen worden.

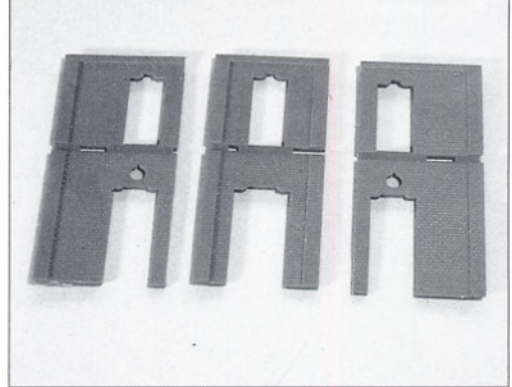


Bild 8: Das bereits fertig vorbereitete Wandteil der Gleisseite des Empfangsgebäudes liegt zum Zusammenkleben bereit.

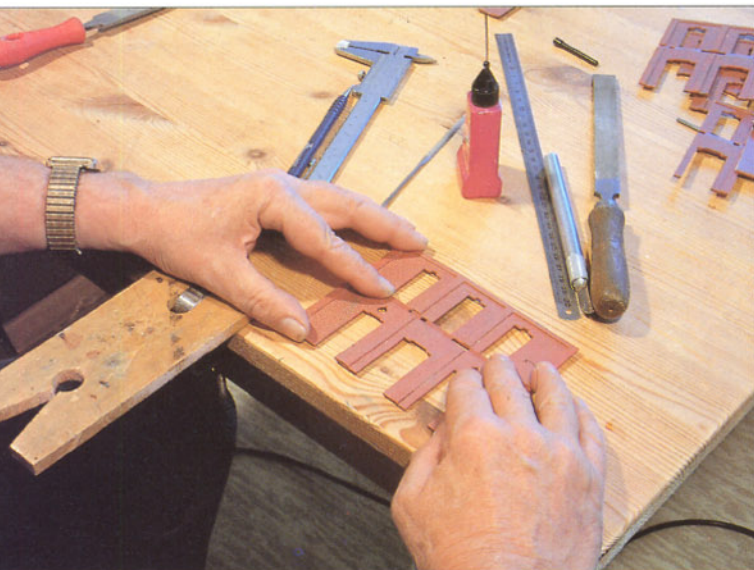


Bild 9: Die neuen Wandteile von Bild 6 sind versäubert und angepaßt; nun beginnt der Zusammenbau mit Uhu-plast.

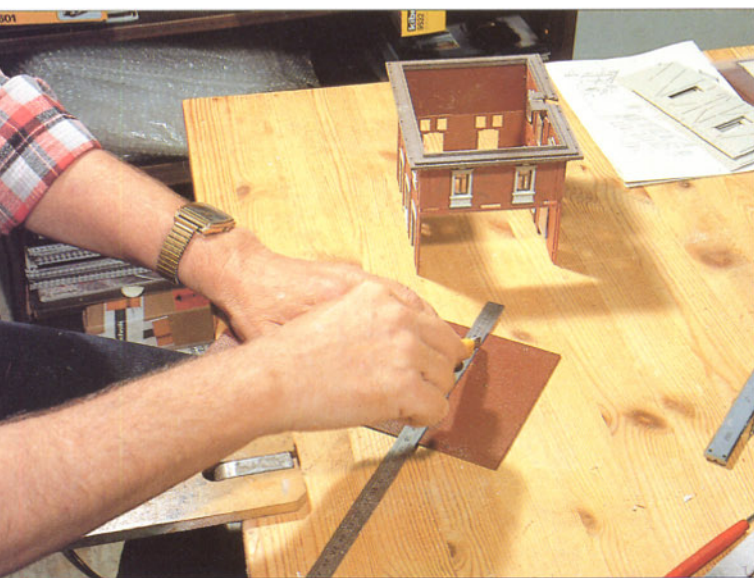


Bild 10: Die Stirnwand des Empfangsgebäudes wird im unteren Teil neu aus Vollmer-Ziegelmauerplatte gefertigt. Das Trennen derartiger Teile kann mit Bastelmesser und Stahllineal erfolgen.

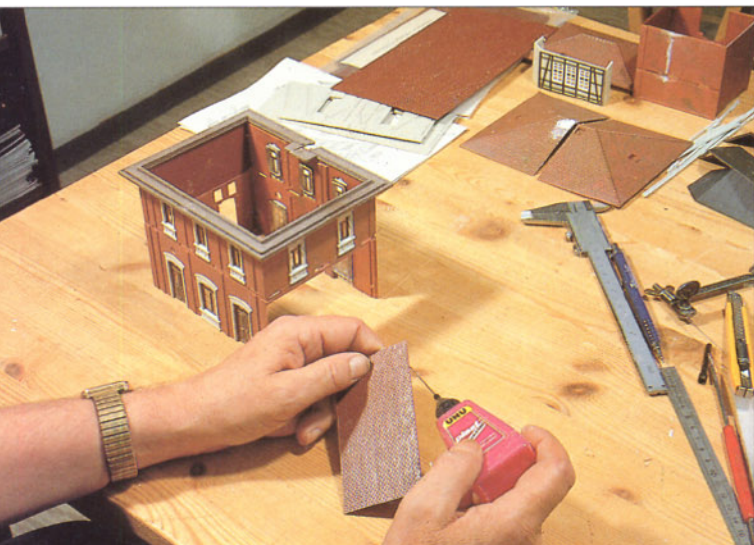


Bild 11: Das Unterteil der Stirnwand ist fertig vorbereitet und kann nun eingeklebt werden. Das Empfangsgebäude wurde bereits mit dem zugeschnittenen Dachunterteil versehen.

Zuerst werden die Wandteile des Bahnhofs-Bausatzes für die Schnitte vorbereitet. Es kommt darauf an, die Seitenwände von fünf Fenstern auf drei zu verkürzen. Für das Trennen eignet sich sehr gut ein kleiner Uhrmacher-Laubsägebogen mit mittelfeinem Sägeblatt oder – bei genügend Übung – auch ein Bastelmesser. Aus der zur Gleisseite hin liegenden Wand wird rechts ein Streifen mit zwei Fenstern abgemessen und herausgesägt. Für die Straßenseite sind mehrere Schnitte nötig. Werden jetzt die Wandteile in der neuen Einteilung zusammengelegt, müssen die Maße beider Wände unbedingt übereinstimmen.

Für die Stirnseite zum Anbau hin wird ein Restteil der Vorderseite verwendet und mit einem Stück Ziegelmauerwerk aus einer Kibri- oder Vollmer-Mauerwerkplatte auf die erforderliche Höhe gebracht. Für die zweite Stirnwand wird der obere Teil der Originalwand bis zum Gesims verwendet und der untere Teil in gleicher Weise mit Ziegelmauerwerk zugesetzt. Nun liegen die neuen Wandteile bereits für den Zusammenbau bereit.

Für den Anbau werden die entsprechenden Teile des Originals (9532) so zerschnitten, daß der Zwischenraum zwischen drei Fenstern schmaler wird. Es müssen also zwei Streifen herausgetrennt werden. Damit ist die neue Wand zur Gleisseite vorbereitet. Eine Stirnwand und die andere Längswand werden aus Originalteilen des Nebengebäudes zusammengeschnitten. Die Wand zum Hauptgebäude kann man einsparen und den fertigen Anbau stumpf an das Hauptgebäude ankleben.

Alle Wandteile werden nun mit Schleifpapier versäubert und für sauberes Verkleben an den neu gefertigten Teilen aus Ziegelmauerplatte die seitlichen Kanten (mit 45° Gehrung) abgeschragt. Um die einzelnen Bauphasen in diesem Beitrag besser darstellen zu können, haben wir gleich mit dem Zusammenbau begonnen und die Farbgebung erst anschließend vorgenommen. Es ist natürlich zweckmäßig, die einzelnen Wandteile zuerst farblich zu behandeln und dann Teil für Teil zu einem Ganzen zusammenzufügen.

Die einzelnen Teile sollen ohne Spalt sauber aneinanderpassen. Unregelmäßigkeiten beseitigt man durch behutsames Abschleifen mit Schleifpapier. Wenn die Vorbereitungen abgeschlossen sind, werden die Teile mit Kleber (Uhu-plast o. a.) zu dem entsprechenden Wandteil zusammengesetzt. Nach Beendigung dieser Arbeit liegen nun insgesamt acht Wandteile zum endgültigen Zusammenbau bereit. Die Eckkanten sollen nun ebenfalls möglichst keine Spalten aufweisen. Ist trotz aller Mühe ein Wandteil oder eine Kante doch nicht exakt gelungen, kann der Schaden schnell mit ein wenig Spachtelmasse (Revell) behoben werden.

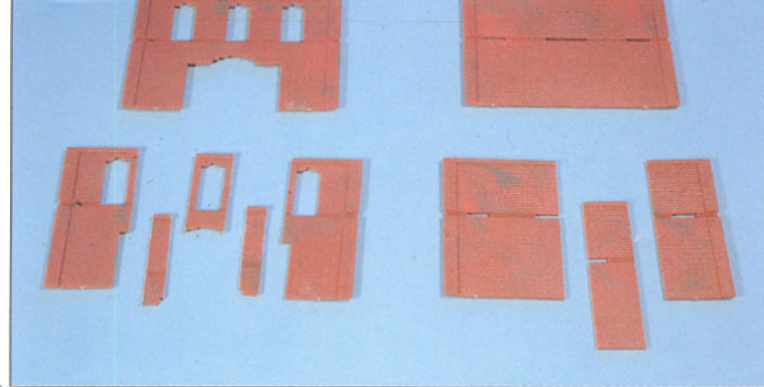


Bild 12: Jetzt ist der Anbau an der Reihe. Gut erkennbar sind oben die Originalteile und unten das Ergebnis nach dem Zersägen.



Bild 13: Das Empfangsgebäude ist fertig für das Aufsetzen des neu zugeschnittenen Daches. Deutlich erkennbar die aus Vollmer-Ziegelsteinplatte neu gefertigten Teile der Stirnwände.

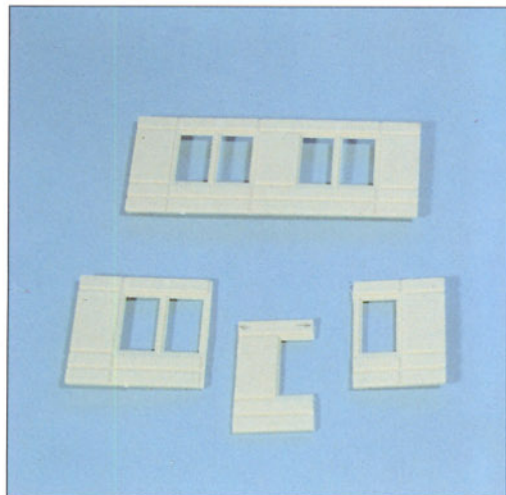
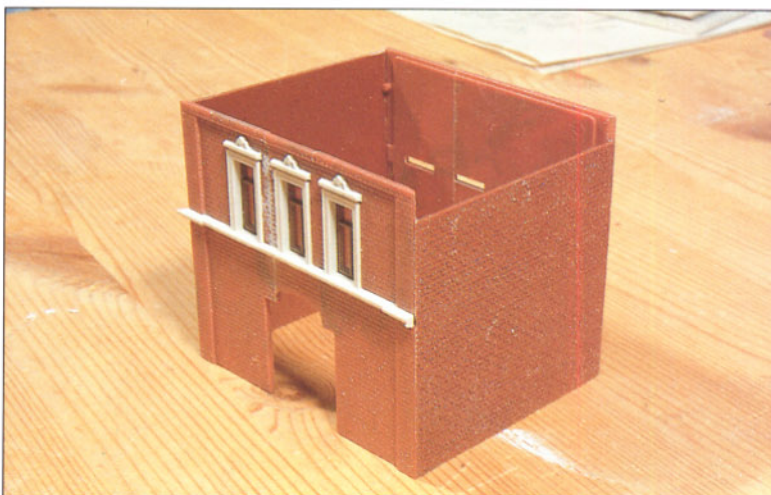


Bild 14: Für den Dienstraum werden Teile des Stellwerk-Oberteils auf das richtige Maß zurechtgeschnitten. Hier sieht man die sehr schmalen Stege zwischen den Fenstern entsprechend dem Vorbild.

Bild 15: Der Anbau ist im Rohbau fertig. Zur besseren Stabilität wurde eine fehlende Stirnwand neu gefertigt und eingeklebt. Auch die Gesimsteile haben schon ihren Platz gefunden.



Vor dem Verkleben der einzelnen Wandteile zu einem Ganzen sind jetzt noch die Fenster und Türen einzusetzen und mit ganz wenig Klebstoff zu fixieren. In gleicher Weise wird mit den Glaslartteilen für die Fensterscheiben verfahren. Jetzt kann der Zusammenbau beider Gebäude mit Uhu-plast o. a. vonstatten gehen. Danach wird vom Hauptgebäude des Originalbausatzes das Dach mit seiner Balkenimitation auf das Maß des neuen Gebäudes zugeschnitten. Dazu wird aus dem Dach und dem Unterteil ein entsprechend breiter Streifen herausgetrennt. Nach dem Versäubern und Anpassen der Schnittstellen werden die beiden verbleibenden Außenteile von Unterbau und Dach mit Uhu-plast neu zusammengefügt. Nach einer letzten Kontrolle kann man nun das Unterteil und das Dach aufkleben.

Das Dach für den Anbau entsteht aus dem Originaldach. Man muß nur einen Streifen seitlich abtrennen, um ein neues, passendes Dach zu erhalten. Auch hier wird die Schnittstelle versäubert; dann kann das Dach angepaßt und mit dem Anbau verklebt werden. Als nächstes kommen Gesimse, Fallrohre und Schornsteine an die Reihe. Da die Gesimse für längere Wandteile vorgesehen waren, müssen sie entsprechend vorsichtig auf das Maß der neuen Wände gekürzt und mit wenig Kleber an den Wandteilen angebracht werden. Nun fehlt noch der vorgebaute Dienstraum, den das Original aufweist. Dafür sind die oberen Wandteile des Stellwerks (Kibri-Bausatz "Cölbe" Nr. B-9488) recht gut geeignet. Sie werden entsprechend den Maßen des Anbaus in gleicher Weise wie schon die Wandteile desselben zuge-

schnitten. Besondere Vorsicht ist geboten, da die Stege zwischen den Fenstern nur sehr schmal sein dürfen und leicht brechen könnten. Gleiche Sorgfalt verlangt auch der Zuschnitt der nötigen Fachwerkteile. Die Wandteile werden nun miteinander verklebt, und nach dem Trocknen kann das Fachwerk mit sehr wenig Kleber fixiert werden. Auch hier werden nun die Fenster und die Verglasung hinterklebt. Etwas mehr Aufwand verlangt der Zuschnitt des Dachteils aus dem Originaldach des Stellwerks. Am vorteilhaftesten ist die Anfertigung einer Schablone aus Karton, nach welcher man weiterarbeitet. Das Dach mit dem Dienstraum zu verkleben ist dann nicht mehr allzu schwierig. Zum Abschluß werden noch die Feinheiten angebracht. Blumenkästen und Blumen am Dienstraum, darüber eine Uhr; eine Lampe und eine

Bild 16: Das Gebäude geht seiner Vervollständigung entgegen. Hier wird der Anbau an das Hauptgebäude geklebt. Der Durchbruch in der Wand des Anbaus wird später durch den Dienstraum verdeckt.





Bank am Empfangsgebäude sowie einige Reklameschilder runden das Bild unseres neugeschaffenen Bahnhofs ab. Der Zeitaufwand für diesen Umbau aus zwei unterschiedlichen Original-Bausätzen ist wesentlich geringer, als man vielleicht annimmt. Zchnitt und Zusammenbau sind bei sorgfältiger

Arbeit das Werk eines Wochenendes. Dazu kommt noch ein Abend für Farbgebung und Feinausstattung. Mit Hilfe dieser Anleitung und der Abbildungen, die alles Wesentliche zeigen, gelingt Ihnen der Nachbau sicher in ähnlich kurzer Zeit. Das Ergebnis ist ein "Bahnhof Villmar", der

zwar nicht in jedem Detail mit dem Vorbild übereinstimmt, der aber auf jeden Fall die Atmosphäre im Lahntal gut widerspiegelt.

Schubert/-cb-

Bild 18: Die etwas kahle Stirnseite erhielt eine eiserne Steigleiter. Die Fens-
steraufteilung weicht hier allerdings etwas vom Vorbild ab.



Bild 19: Villmar 1:87 von der Straßenseite gesehen. Deutlich ist die gerin-
gere Breite des Anbaus erkennbar.





Bild 20 (oben): Die Straßenseite. Hierfür lag uns kein Foto vor; allerdings ist später nach dem Einbau auf der Modellanlage diese Seite auch kaum noch sichtbar und erlaubte deshalb einige gestalterische Freiheiten.

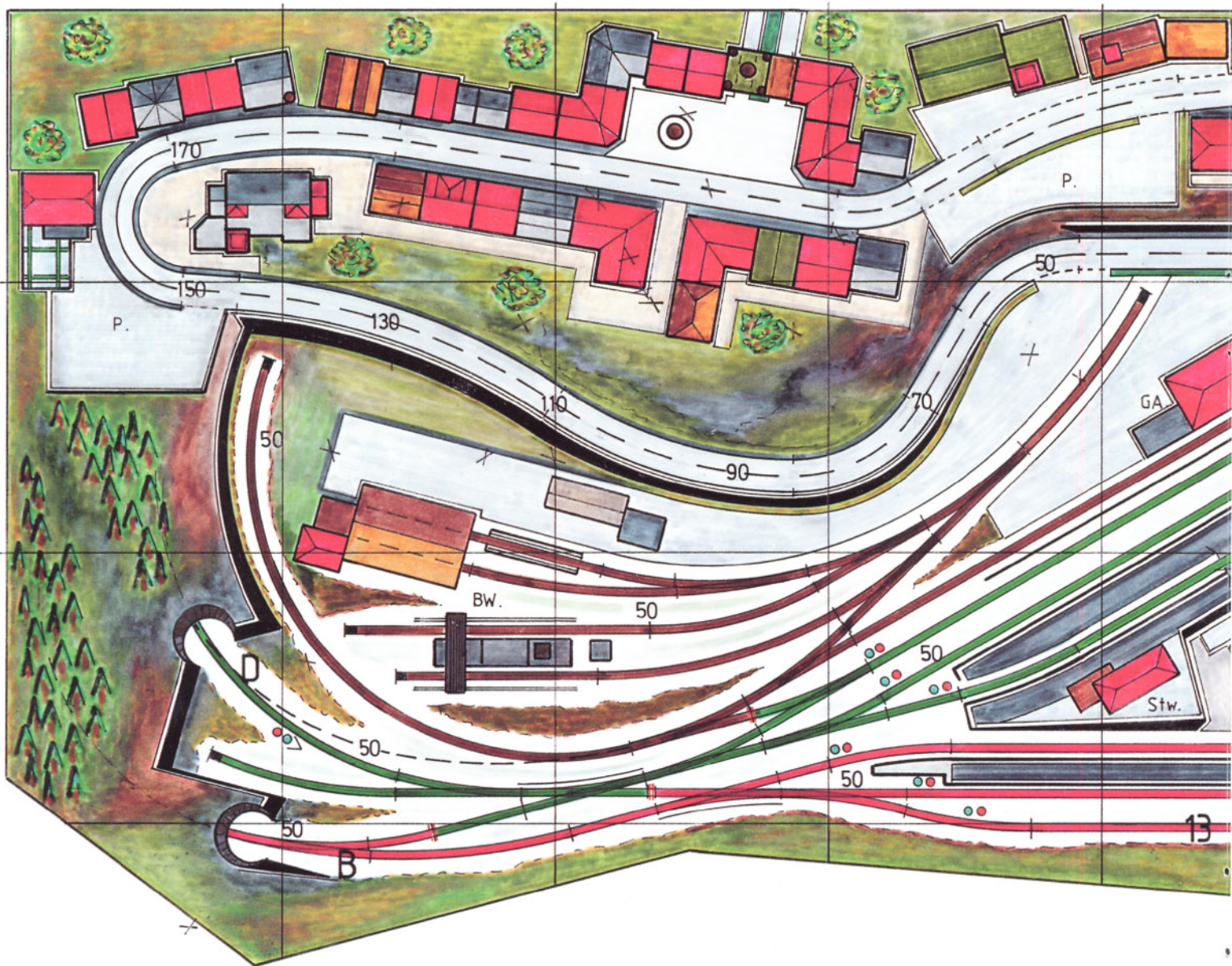
Bild 17 (linke Seite oben): Das fertiggestellte Modell des Empfangsgebäudes Villmar von der Gleisseite aus. Viel trägt die neue Farbgebung zur Anpassung an das Vorbild bei.

Bild 21: Recht vorbildgetreu sieht der Dienstraum mit seinem Blumenschmuck aus. Wer erkennt darin jetzt noch den Kibri-Bausatz "Stellwerk Cölbe"?

Bild 22: Details der Stirnwand zum Güterschuppen. Die Leiter gibt's zwar beim Vorbild nicht, doch sie könnte ja dort gestanden haben.

Bild 23 (unten rechts): Der Bahnhof Villmar vom Stellwerk her gesehen. Alle Fotos: D. Schubert





Das Geburtstagsgeschenk für den zwölfjährigen Knirps sollte eine spannende "Geschichte" werden. Der Knirps war ich, das Geschenk die erste Alleinreise mit der Eisenbahn, und diese Fahrt von Sachsen nach Schleswig-Holstein ist noch heute eine schöne Erinnerung. Mit dem Henschel-Wegmann-Zug ging es in atemberaubendem Tempo von Dresden nach Berlin, mit der S-Bahn vom Anhalter Bahnhof über Bahnhof Friedrichstraße zum Lehrter Personenbahnhof, weiter mit dem Schnellzug über Wittenberge, Ludwigslust, Hagenow-Land nach Büchen, von da schließlich noch einige Stationen mit dem "Bummelzug" bis zum Reiseziel Mölln. Dort erwartete mich der Stationsvorsteher persönlich. Stolz wie ein Spanier nahm ich die Begrüßung entgegen, stellte jedoch erstaunt fest, daß ich seine Worte nicht begriff. Er sprach plattdeutsch – ich verstand nur sächsisch! Eine herrliche Dialektmischung, über die wir Jahre später noch herzlich gelacht haben.

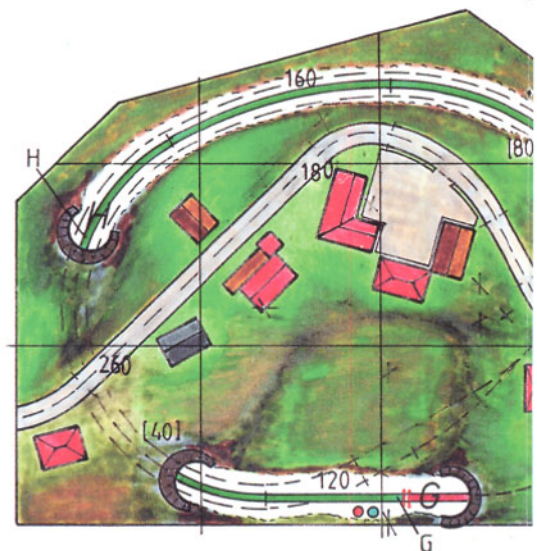
Das Vorbild

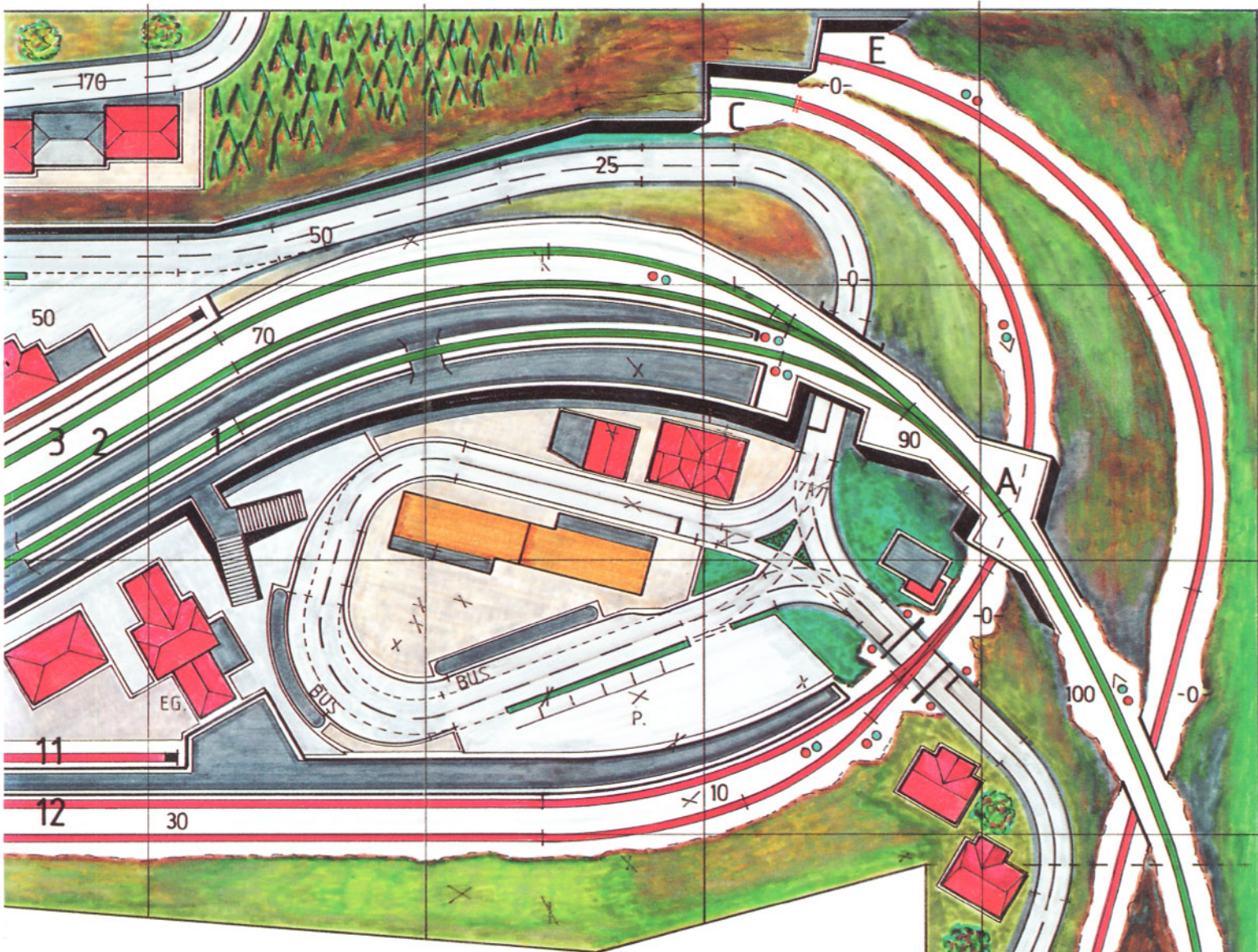
Die Station Mölln war ein recht beschauliches Plätzchen; mir hatte es der Bahnhof Büchen angetan. Bis zum Kriegsende blieb er einer der wichtigsten Knotenpunkte in Norddeutschland. Zwei eingleisige Hauptbahnen kreuzen sich hier – die Strecken Hamburg – Berlin und Lünebeck – Lüneburg. Schon damals "eisenbahnverrückt", faszinierte mich der Betrieb auf diesem Kreuzungsbahnhof immer wieder. Denke

ich an jene Zeiten, bleibt die wehmütige Erinnerung an Dampf und Rauch, Tender- und Schlepptenderloks, aufwendigen Rangierbetrieb, Kurswagenwechsel, Holzklasse, Schienenstöße und... und... und. Und heute? Nach der Teilung Deutschlands ging das Verkehrsaufkommen in Büchen stark zurück. Fast langweilig (man verzeihe mir diesen Ausdruck) wird jetzt die Bahnszene vom Diesel beherrscht. Der Kreuzungsbahnhof Büchen hat zwar immer noch bahntechnische, da an der Grenze zur DDR gelegen jetzt vor allem aber politische Bedeutung. In der Grenz- und Zollstation werden drei Reisezugpaare Hamburg – Berlin, ein Reisezugpaar Hamburg – Leipzig, täglich etwa 15 Güterzüge aus und 20 Güterzüge in Richtung DDR abgefertigt. Der Lokwechsel zwischen Hamburger 218ern und den bekannten "Taiga-Trommeln" ist dabei obligatorisch. Der Verkehr auf der Strecke Lünebeck – Lüneburg ist wesentlich schwächer. Die 628er bestimmen das Bild. Wenige Eilzüge, bespannt mit der Baureihe 218, bereichern neben Güterzügen den Fahrbetrieb. Dazu zählt ein Pendel-628er, der die Verbindung zur S-Bahn nach Aumühle (Hamburg) herstellt. Alles hat sich verändert, ist modernisiert bis hin zur Fahrstraßen- und Signaltechnik. Nur ein Teil ist geblieben: Das Empfangsgebäude auf der "Insel". Die Eigenart des Gebäudes besteht darin, daß es nur durch zwei Fußgängertunnels zu erreichen ist. Dienst- und Lieferfahrzeuge müssen den Umweg über die Güteranlagen in Kauf nehmen.

H0-An

»Insel





lagenvorschlag

bahnhof

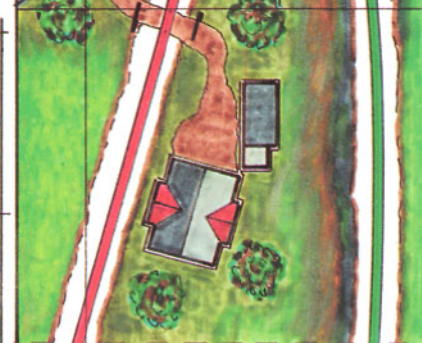
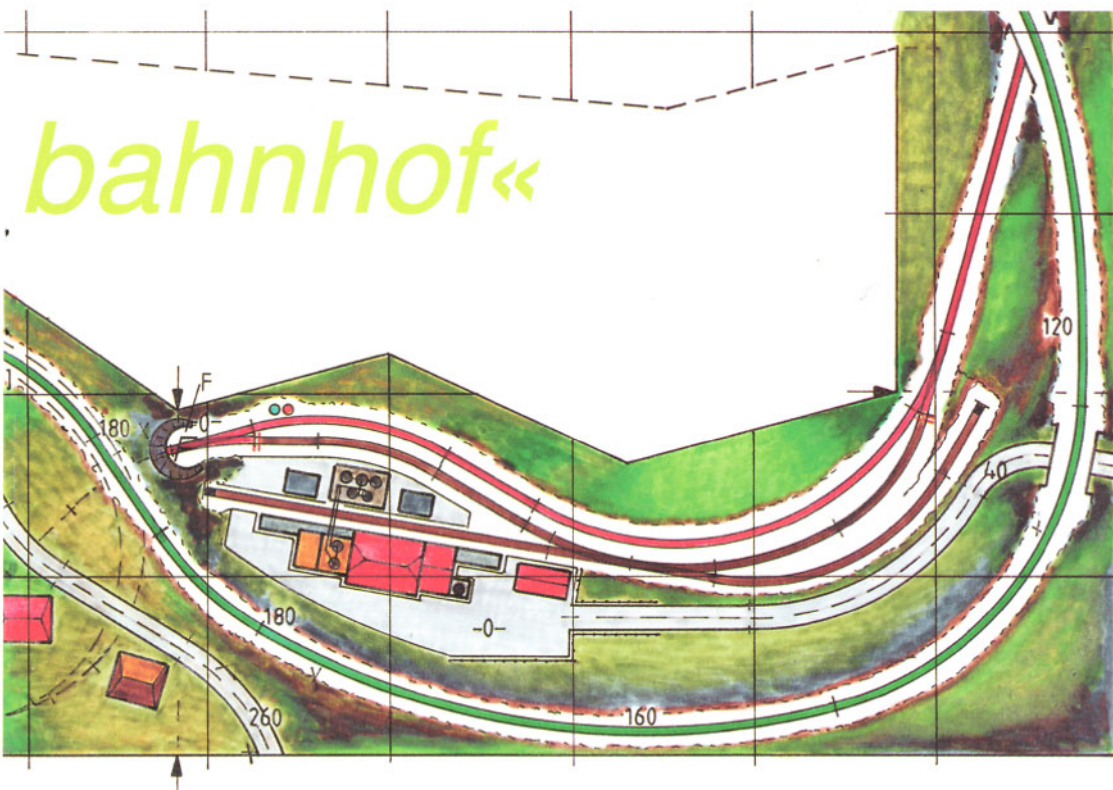


Bild 1: Die eingezeichneten Quadrate haben eine umgerechnete Kantenlänge von 50 cm. Auf den sanft geschwungenen Straßen könnte mit dem Faller-Car-System Betrieb gemacht werden.

Bild 2: Der verkleinert wiedergegebene Anlagenplan zeigt die Gleisentwicklung im Anschluß an den rechten Anlagen-schenkel des großen Plans.

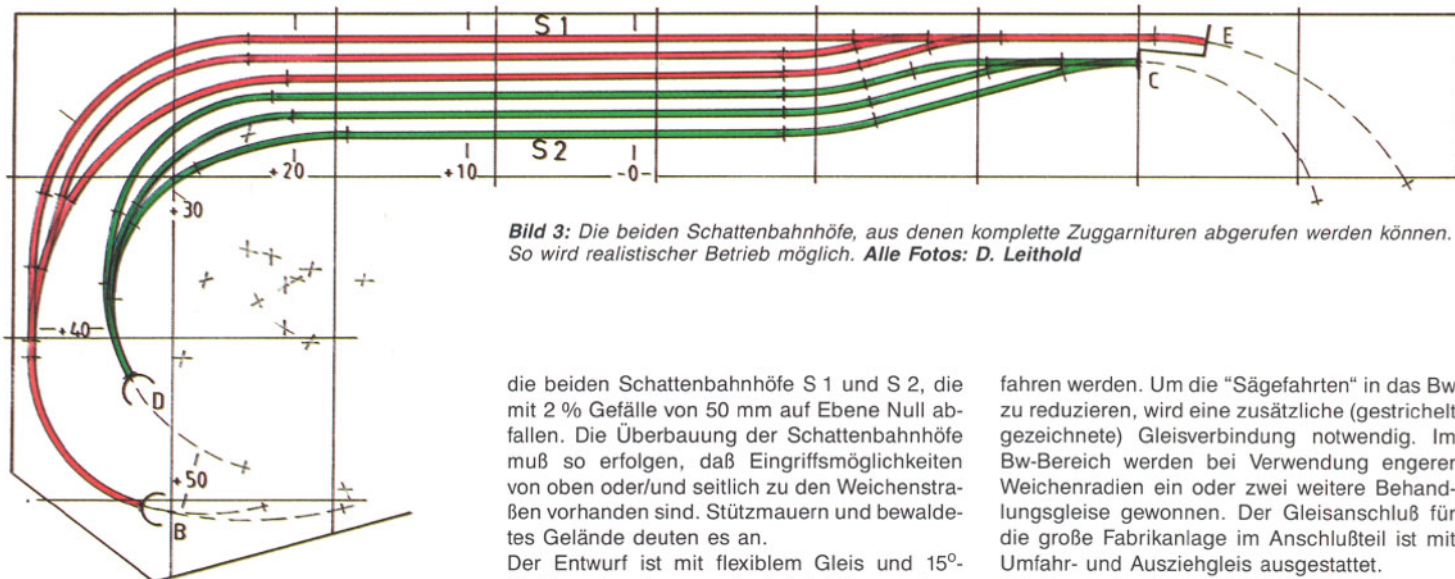


Bild 3: Die beiden Schattenbahnhöfe, aus denen komplette Zuggarnituren abgerufen werden können. So wird realistischer Betrieb möglich. Alle Fotos: D. Leithold

Sicher eine nicht oft anzutreffende Situation und deshalb besonders interessant. Auch im Modell?

Otto Normalmodellbahner weiß längst, daß sich ein Originalgleisplan nicht in einen maßstäblichen Modellgleisplan umarbeiten läßt, denn die Längenausdehnungen übertreffen vorhandene Räumlichkeiten. Also ist nicht Nachbau, sondern "Nachempfinden" gefragt. Aus diesem Gedanken heraus entstand mein Anlagenvorschlag "Inselbahnhof", der mit dem Original – genau betrachtet – nur die Insellage gemeinsam hat.

Das Modell

Das Anlagenthema wird durch zwei sich kreuzende eingleisige Strecken bestimmt. Die Wahl der Epoche und die Entscheidung Haupt- oder Nebenbahn hängen vom verfügbaren Raum ab. Bei einer Gesamtlänge von 4,50 m werden Nutzlängen zwischen 2,10 m und 2,25 m auf beiden Bahnhofsebenen erreicht. Das genügt für Reisezüge mit sieben vierachsigen Wagen der Epoche III oder einen mittleren Güterzug. Soll die Anlage in der Epoche IV angesiedelt werden, vergrößert sich die Gesamtlänge auf 5,00 m, denn sieben moderne Reisewagen (auch der DR) und Lok beanspruchen etwa 2,50 m Nutzlänge. Stellt die Anlage zwei Nebenbahnen dar, reichen die kürzeren Nutzlängen aus; die Wahl der Epoche spielt dann eine untergeordnete Rolle. Das kleine Bw kann für Dampfenderloks oder/und Dieselpetrieb eingerichtet werden.

Die deutliche Abgrenzung der beiden Strecken zwingt zur Kompromißlösung, die einmal durch höhenversetzte Trassen, zum anderen durch unterschiedliche Bahnsteigebenen bestimmt wird. Die Weichenstraße im linken Bahnhofsvorfeld liegt 50 mm über Null. 2 % Steigung bzw. Gefälle der Gleisstrassen führen zur erforderlichen Durchfahrthöhe am rechten Bahnhofskopf. Das Bahnbetriebswerk und die Ladestraße verbleiben konstant auf 50 mm Höhe. Empfangs- und Betriebsgebäude stehen 30 mm über Null, am Standort also auf gleicher Höhe mit dem unteren Bahnsteig. Ein verzweigter Treppenaufgang leitet zur oberen Bahnsteigebene, 60 mm hoch. Die Straßenschleife zum Bahnhofsvorplatz steigt parallel zum unteren Bahnsteig bis auf 30 mm an, höhengleich mit dem Empfangsgebäude. Eine Hauptstraße kreuzt zunächst die untere Bahnlinie, berührt nach der Unterführung und unterhalb der Stützmauer die Ladestraße sowie das Bahnbetriebswerk, steigt weiter auf 170 mm Höhe und führt im Gegenbogen oberhalb des Bahnhofs durch die "Kleinstadt". Der überbaute Bereich verbirgt

die beiden Schattenbahnhöfe S 1 und S 2, die mit 2 % Gefälle von 50 mm auf Ebene Null abfallen. Die Überbauung der Schattenbahnhöfe muß so erfolgen, daß Eingriffsmöglichkeiten von oben oder/und seitlich zu den Weichenstraßen vorhanden sind. Stützmauern und bewaldetes Gelände deuten es an.

Der Entwurf ist mit flexiblem Gleis und 15°-Weichen (auch unter Berücksichtigung eines Aufbaus in Spurweite N) geplant. Große Weichenradien (z. B. Roco Line) sollten den Vorzug erhalten, auch bei den Innenbogenweichen. Der Minimalradius der sichtbaren Gleisbögen beträgt 60 cm; einzige Ausnahme ist das Ausziehgleis im Bw-Bereich. In beiden Schattenbahnhöfen werden einfache Weichen und Innenbogenweichen verlegt; die Betriebssicherheit verbietet den Einbau von EKW oder DKW. Der kleinste Radius im verdeckten Bereich ist mit 45 cm vermessen. Wer den optischen Eindruck verbessern möchte, sollte die Einfahrtskurven im rechten Anlagenteil mit Gleisüberhöhungen versehen.

Mein Vorschlag "Inselbahnhof" ist als Torso einer größeren Anlage gedacht. Das zusätzlich geplante Anschlußstück führt zur U-Form, stellt jedoch nur eine von vielen Varianten dar, die letztlich (wieder mal!) von den Raumverhältnissen abhängig sind. Denkbar sind Anschlußteile zur L-Form ebenso wie Zwei-Zimmer-Anlagen mit gestrecktem Teilstück, etwa über einen Flur. Das vorgestellte Anschlußstück versteckt einen "Trick", der zwei eingleisige Strecken im Betriebsablauf zum Hundeknochensystem abwandelt. Ein Zug von A nach B erscheint wieder bei E, verschwindet im Tunnel bei F, taucht bei G/H erneut auf und kehrt nach A zurück. Wird er jetzt über D weitergeleitet, fährt er über C in den unteren Bahnhofsbereich ein. Dort kann die Lok zur Rückfahrt umgesetzt werden. Bei dem Entwurf wird deutlich, daß Schattenbahnhöfe nicht nur verdeckte Abstellanlagen sind, sondern in erster Linie dazu dienen, den Betrieb auf der Modellbahnanlage wirklichkeitsnah zu gestalten; denn der aus Gleis 2 nach B ausfahrende Zug wird nicht sofort wieder bei E erscheinen, sondern in S 1 abgestellt. Ein zweiter Zug wird in S 1 "abgerufen", erreicht bei E das "Tageslicht" und begibt sich auf Streckenfahrt.

Um den Verkehr noch umfangreicher zu gestalten, erhält die Wendeschleife im Anschlußteil ein Überhol- oder Kreuzungsgleis. Zwar steigt dieser verdeckte Streckenabschnitt in Richtung A an, doch sollte die Anfahrt bei 2 % Steigung keinem guten Produkt Schwierigkeiten bereiten. An dieser Stelle möchte ich auf eine andere Variante verweisen: Beide Strecken können auch mit zwei übereinander angeordneten Kehrschleifen (und je einem Überholgleis) gebaut werden. Der Fahrbetrieb wird dann noch interessanter, der schalttechnische Aufwand allerdings umfassender.

Im Bahnhof sind die Gleise 1, 2, 11 und 12 den Reisezügen vorbehalten; Gleis 3 dient dem Güterverkehr, Gleis 13 als Umfahrgleis. Das Stumpfgleis 11 für den Pendelzug (z. B. Baureihe 628) kann nur in oder aus Richtung B be-

fahren werden. Um die "Sägefahrten" in das Bw zu reduzieren, wird eine zusätzliche (gestrichelt gezeichnete) Gleisverbindung notwendig. Im Bw-Bereich werden bei Verwendung engerer Weichenradien ein oder zwei weitere Behandlungsgleise gewonnen. Der Gleisanschluß für die große Fabrikanlage im Anschlußteil ist mit Umfahr- und Ausziehgleis ausgestattet.

Schalt- und Signaltechnik des Anlagenvorschlages können je nach Betriebsumfang sehr aufwendig werden. Ich habe mich zeichnerisch auf das Notwendigste beschränkt – wohlwissend, daß jeder Modellbahner seine eigenen Vorstellungen, sein Können und seine Erfahrung auf diesem Gebiet einbringt und in die Praxis umsetzt. Es reicht bis hin zur Digitaltechnik, die nach und nach Eingang ins Modellbahnenwesen findet. Mein Vorschlag zeigt die Aufteilung in mindestens drei getrennte Stromkreise: Stromkreis 1 (rot) von C über B, S 1, E, F nach G; Stromkreis 2 (grün) von G über H, A, D, S 2 nach C; Stromkreis 3 (braun) wahlweise umschaltbar für Bw oder Fabrikanschluß. Auf eine Automatikschaltung für die Schattenbahnhöfe sowie Überholgleis(e) im Anschlußteil sollte nicht verzichtet werden, schon wegen Zweirichtungsbetrieb. Abgesehen vom eventuellen Blockbetrieb müssen sämtliche Einfahr-, Ausfahr- und Sperrsignale mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein. Walk-around-Regler zur Steuerung der Triebfahrzeuge sind bei dieser Anlagengröße angebracht.

Die Wahl zwischen stationärer oder transportabler Anlage muß dem einzelnen Modellbahner überlassen bleiben; deshalb verzichte ich auf die Beschreibung des Unterbaus. Im Handel wird dazu ausreichend Fachliteratur angeboten. Wichtig scheinen mir einige Hinweise zur landschaftlichen Gestaltung, die in der Gleisplanzeichnung farblich angedeutet werden. Die Höhenangaben zeigen, daß die "oben" verlaufende Trasse an der Fabrikanlage den höchsten Punkt erreicht, ehe sie zur Gefällstrecke wird. Der kurze Tunnel bei H kaschiert einen engen Gleisbogen; der erneut sichtbare Streckenteil vor G liegt bereits 6 cm tiefer. Hinter dem Bauernhof an der Straße muß daher eine Schlucht angelegt werden. Nur wenige Häuser im Fachwerkstil beleben die zum Hintergrund ansteigende Landstraße. Die Böschung zur oberen Bahntrasse ist mit Buschwerk, Sträuchern und einzelnen kleinen Bäumen bepflanzt, das Fabrikgelände mit einer Stützmauer gegen den Bahndamm gesichert. Weitere Stützmauern sichern die Hauptstraße gegen steil zum Hintergrund ansteigendes Gelände sowie den Bw-Bereich gegen die Straße. Die Gebäude im oberen Straßenbereich sollten kleinstädtischen Charakter aufweisen und der gewählten Epoche angepaßt sein. Überbrückungsbauwerk, Bahnsteige, Treppenaufgang und Tunnelportale werden im Eigenbau erstellt. Kunststoff- oder Polystyrolplatten sind vielfältig beim Fachhandel zu finden.

Wer von Ihnen, liebe Leser, bis hierher durchgehalten hat, dem sei dafür gedankt. Ich bin am Ende – ich muß jetzt "auf die Insel"!

Dieter Leithold



Bild 1: Hauptattraktion des N-Neuheiten-Programms von Arnold ist sicherlich der komplette Henschel-Wegmann-Zug.

41. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1990

Teil 1

Auch die 41. Nürnberger Spielwarenmesse bestätigte den Trend der Vorjahre: Die Zeit der spektakulären, epochemachenden Neuheiten und Neuentwicklungen wie der Kurzkupplung oder der digitalen Steuerung auf dem Modellbahnsektor scheint – zumindest vorerst – vorbei zu sein.

Natürlich gab es wieder einige neue Lokomotiv- und Wagenmodelle, und es gab auch die eine oder andere bemerkenswerte kleine Sensation wie beispielsweise das N-Modell einer kleinen bayerischen Mallet-Tenderlokomotive. Doch das waren eben nicht mehr die vielgewünschten, furoremachenden "Allerweltsdampflok" wie die 23er, die 44er oder andere ähnlich populäre Maschinen. Bei den diesjährigen Neuheiten handelt es sich vielmehr um Spezialitäten wie die bereits erwähnte kleine bayerische Mallet oder eine bayerische Lokalbahnlokomotive GTL 4/4: Dampflokomotiven, die noch vor wenigen Jahren allenfalls als Kleinserienmodelle Chancen hatten, verwirklicht zu werden. Branchenbeeinflussende Ereignisse allerdings sind nicht zu vermelden. Mit den Modellen nach bayerischen Vorbildern setzt sich der "blau-weiße Trend" weiter fort, der nicht nur einst von M+F mit initiiert wurde, sondern auch heute noch vom Eisenbahn-Journal gefördert wird.

Die Firmen widmen sich auch in diesem Jahr intensiv der Programmpflege und dem Ausbau ihres Angebots durch historische und aktuelle Farb- und Typenvarianten. Nach wie vor stehen Sonderserien und spezielle Zugpackungen bei den Herstellern hoch im Kurs; die Freude des Fachhandels darüber hält sich jedoch in Grenzen.

Somit ist der Modellbahnmarkt in eine Phase der Konsolidierung getreten. Die Marktanteile

stehen weitgehend fest; es geht den Firmen in erster Linie darum, ihre Position zu behaupten. Dies zeigt sich auch am nachlassenden Engagement ausländischer Hersteller, die – wie beispielsweise Jouef – vor Jahren noch versuchten, im deutschen Markt "mitzumischen".

Der oben beschriebene Trend wird sicherlich auch dadurch begünstigt, daß die Wünsche der Modelleisenbahner im Laufe der letzten Jahre immer spezieller geworden sind. Sie fragen nicht nur nach immer feiner detaillierten Modellen, sondern nun auch nach Nachbildungen ausgesuchter Vorbilder.

Traditionsgemäß verzichten wir im Messebericht des Eisenbahn-Journals auf eine Beschreibung und Wertung der Modelle. Einerseits, weil sich die Modelle vielfach noch im Musterstadium befinden. Andererseits, weil wir in unserem Messebericht in erster Linie eine Möglichkeit sehen, Sie darüber zu unterrichten, was Sie im Jahre 1990 an Neuheiten erwartet. Ob diese Neuheiten Ihren oder unseren Erwartungen entsprechen, soll wie üblich der Besprechung beim (tatsächlichen) Erscheinen des Modells vorbehalten bleiben. Denn wie oft wurde das eine oder andere Modell angekündigt und letztlich doch nie verwirklicht!

Erstmals haben sich für diesen Neuheiten-Bericht der Nürnberger Spielwarenmesse 1990 zwei große Eisenbahnverlage im Interesse einer schnellen und möglichst umfassenden Leserinformation einen wichtigen Teil der redaktionellen Arbeit, nämlich das Fotografieren der Neuheiten, geteilt: der Miba-Verlag aus Nürnberg und der Hermann Merker Verlag aus Fürstentfeldbruck. Das Eisenbahn-Journal möchte sich an dieser Stelle bei den Mitarbeitern der Miba, insbesondere bei deren Fotografen, Herrn Wil-

fried Weinstötter, für die harmonische Zusammenarbeit bedanken. Dieses Beispiel sollte Schule machen! Nur so war es möglich, daß Sie durch unseren Messebericht schnellstmöglichst einen ersten umfassenden Überblick über die Modellbahnneuheiten 1990 erhalten. Die wohl detailliertesten Informationen nicht nur über die Modellbahnneuheiten 1990, sondern auch zu vielen "Insider- und Backgroundstories" finden Sie dann in der traditionellen Messeausgabe der Miba (ab 12. März 1990 im Handel). -Red.-

Großserienhersteller

Um es gleich vorwegzunehmen: Alle deutschen Großserienhersteller haben das Jubiläum "500 Jahre Post" aufgegriffen. Sie würdigen es mit entsprechenden Zugzusammenstellungen und Sonderlackierungen, größtenteils in limitierter Auflage, quer durch alle Nenngrößen.

Bei Arnold feiert man dieses Jahr ein dreißig-jähriges Jubiläum: 1960 wurden die ersten Spur-N-Modelle serienmäßig produziert. Der Neuheiten-Prospekt ist recht umfangreich. Neben zahlreichen Farb- und Typenvarianten verschiedener Fahrzeuge bietet Arnold als wichtigste Neuheit ein Modell des Henschel-Wegmann-Zuges, bestehend aus der Stromlinienlok 61 001 und vier Personenwagen, sowie einen kleinen Rangier-Schienen tractor der SBB an.

Als "30-Jahre-N"-Jubiläumzug gibt es eine echt vergoldete Zuggarnitur des Vorkriegs-Rheingolds, die aus einer S 3/6 (Baureihe 18⁵) und fünf Wagen besteht. Auch der DB-Rheingold der sechziger Jahre läßt sich schon

Bild 2: Der Rangier-Schienen tractor von Arnold ist eine sinnvolle Bereicherung für alle Modellbahnanlagen nach Schweizer Vorbild.



Bild 3: Die T 18 von Arnold gibt es jetzt in Länderbahnfarbgebung als passende Zuglok für die Langenschwalbacher.





◀ Bild 4: Mit der Ge 2/4 hat Bemo eine kleine Ellok der RhB zum Vorbild für ein neues Modell gewählt.

◀ Bild 5: Lange erwartet worden und von Anlagenbauern dringend benötigt sind die Weichenlaternen von Bemo nach RhB-Vorbild.

bald mit Arnold-Fahrzeugen nachbilden, denn eine blau/weiße E 10 und die entsprechenden Reisezugwagen sollen im dritten Quartal 1990 ausgeliefert werden.

Bei **Bemo** geht es auch 1990 mit ungebremster Kraft weiter, denn man hat sich in Ugingen ein beachtliches Neuheitenprogramm vorgenommen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit hat Bemo auf der Messe auf die Präsentation von Handmustern verzichtet und seine Neuheiten lediglich in Form von Vorbildfotos vorgestellt. Dabei handelt es sich nahezu ausschließlich um Modelle nach RhB-Vorbildern, u. a. die folgenden: die Ellok Ge 2/4, die Elloks Ge 4/4 I und II, die Elloks Ge 6/6 I und II, den Rangiertraktor Te 2/2, einen vierachsigen Flachwagen, einen kurzen gedeckten Güterwagen, einen Schiebewandwagen der Schweizer Post sowie verschiedene Personenwagen. Als wichtiges Detail für die vorbildgerechte Anlagenausstattung gibt es jetzt auch die typischen RhB-Weichenlaternen. Von **Brawa** kommen Ideen-Sets wie das Bahnbetriebswerk in H0 mit insgesamt 200 Teilen. Damit ist die Detaillierung kein Problem mehr.

Für die N-Bahner steht künftig ein Bahnbetriebs-Lagerplatz, bestehend aus 54 Teilen, zur Verfügung. Weiterhin sind in gleicher Art eine Bushaltestelle und eine Parkanlage im Angebot. Die wichtigste Neuheit von **Fleischmann** wird für viele das Modell der Baureihe 98⁸ (ex bayer. GtL 4/4) sein, das sowohl in H0 als auch in N angekündigt ist. Darüber hinaus bietet auch Fleischmann etliche Farb- und Typenvarianten bekannter Modelle an, beispielsweise in H0 eine 120 mit geänderter Frontpartie und neuen Anschriften sowie die erste "neurote" Güterzugelock der Baureihe 151. Ebenfalls H0-Neuheiten sind drei Wagen aus der Familie der "Donnerbüchsen": ein Pwi 27, ein Bi 29 und ein Cid 27. Anhänger der modernen Bahn werden sich sicherlich über die InterRegio-Fernreisewagen in der aktuellen Farbgebung freuen, die ebenfalls als Farbvarianten schon bekannter Modelle erscheinen. Bei den Güterwagen sind als Neuheiten ein offener Güterwagen mit Bremserhaus, ein moderner gedeckter Güterwagen sowie ein zweiachsiger Kesselwagen in verschiedenen Varianten zu erwähnen. Auch in

N gibt es neben anderen Farbvarianten eine "neurote" 151er und aufbauend auf dem Modell der ÖBB-Ellok-Reihe 1043 die schwedische Ursprungsausführung, die Baureihe Rc 4 der SJ. Für den Nahverkehr der sechziger und siebziger Jahre stehen zukünftig die typischen dreiachsigen DB-Umbauwagen auch von Fleischmann zur Verfügung. An Sondermodellen und Zugpackungen, die es sowohl in H0 als auch in N gibt, sind neben den "Post-Jubiläumspackungen" die Zugpackung "Ruhr-Schnellverkehr" (Epoche II) sowie eine 78er als 78 317 der Saarbahnen (bis 1935) zu nennen.

Der französische Modellbahnhersteller **Jouef** präsentierte als wichtigste 1990er-Neuheit ein Modell der aktuellen französischen Ellok-Neuentwicklung "Sybic", SNCF-Reihe 26 000. Das Modell soll noch 1990 ausgeliefert werden. Nur eine Farbvariante der bereits im Programm enthaltenen SNCF 141 TA ist dagegen die 1'D1'-Tenderlokomotive 5432 der ehemaligen Paris-Orleans-Bahn. Neu ist auch ein komplett überarbeitetes Modell der CC 72 001 der SNCF, der modernsten sechsachsigen Diesellokomotive in Frankreich. Recht umfangreich ist das Angebot an Güterwagen-Neuheiten. Das sind unter anderem: ein Tiefladewagen, ein zweiachsiger und ein vierachsiger Kesselwagen, ein geschlossener vierachsiger Güterwagen, ein Containertragwagen mit einem Kühlcontainer, ein vierachsiger ARBEL-Selbstentladewagen und ein Huckepackwagen, den es in Kombination mit sechs verschiedenen Lkw-Aufliegern gibt. Zwei neue französische Postwagen, drei moderne SBB-Schnellzugwagen und eine Reihe neues Zubehör runden das Jouef-Neuheitenangebot ab.

Das **LGB**-Programm wird in diesem Jahr durch eine sogenannte "Europa-Lok" ergänzt: Es handelt sich dabei um eine kleine dreiachsige Tenderlokomotive, deren Vorbild aus Frankreich stammt. LGB verspricht sich von deren liebenswerten Äußerer eine große Wirkung. Neu ist ferner das RhB-Krokodil in grüner Farbgebung, eine Variante, die es beim Vorbild zwar nie gab, die aber von LGB-Kunden immer wieder gefordert wurde. Mit diesen beiden Neuheiten trägt man den speziellen Wünschen des breitgestreuten LGB-Kundenkreises Rechnung. Der Mehrzahl der LGB-Anhänger ist das Flair eines Modells und die Schmalspurromantik auf ihrer Anlage wichtiger als die sklavische Nachbildung eines bestimmten Vorbilds. Zahlreiche Wagenneuheiten und etliches neues Zubehör ergänzen auch hier das Angebot.

Allen Gerüchten zum Trotz war **Liliput** auch dieses Jahr wieder auf der Messe vertreten. Mit



◀ Bild 6: Auf einem kleinen Diorama zeigte Brawa eine seiner diesjährigen Neuheiten, eine sehr feine H0-Bahnschranke.

Bild 7: Zwei italienische Varianten der Köf II in H0 von Brawa.

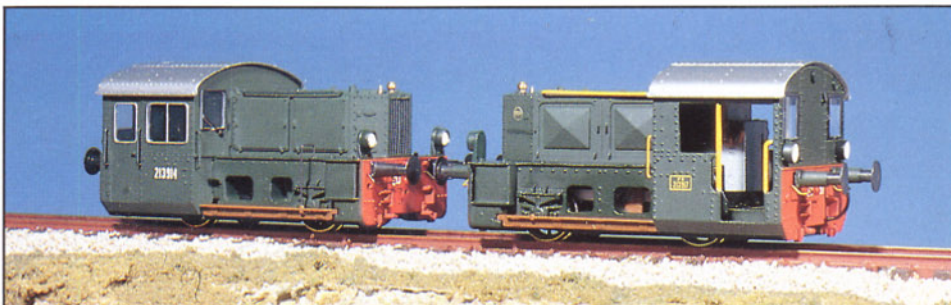


Bild 8: Bisher ausschließlich in Österreich vertrieben, ist diese Köf II der ÖBB von Brawa nun auch im normalen Lieferprogramm.





Bild 9: Fleischmann: Eine einmalige Auflage erfährt die H0-Zugpackung "Ruhr-Schnellverkehr" der Vorkriegszeit mit einer 78er und dem dazu passenden Wagenmaterial.

neuem Elan hat man sich in Wien ein umfangreiches Neuheiten-Programm vorgenommen. Die Mehrheit der Neuheiten wurde allerdings nur mit einem Vorbildfoto bzw. unfertigen Mustern dokumentiert: eine E 10 und eine E 40 in verschiedenen Farb- und Beschriftungsvarianten sowie die österreichische Elektrorangierlokomotive der Reihe 1161, eine Stangenlokok, die zur Reichsbahnzeit die Bezeichnung E 61 trug. Für Freunde der NE- und Industriebahnen, aber auch für unsere holländischen Kollegen ist das bereits serienreife Modell der modernen Bo'Bo'-MaK-Diesellok mit Mittelführerstand ein besonderer Leckerbissen. Ebenfalls lediglich per Vorbildfoto wurde die Stromliniendampflokomotive der Baureihe 01¹⁰ in verschiedenen Varianten angekündigt. Mehrere neue Beschriftungs- und Typenvarianten runden auch bei Liliput das Neuheiten-Programm ab.

Auch dieses Jahr ist der Neuheiten-Katalog des italienischen Herstellers Lima wieder sehr umfangreich ausgefallen, und es ist oft nicht ganz einfach, bei den als neu gekennzeichneten Artikeln zu unterscheiden, ob es sich um eine echte Neuheit oder lediglich um eine Farb- oder Typenvariante bzw. eine Neuauflage eines älteren Modells handelt. Auf der Messe ausgestellt und teilweise bereits ausgeliefert ist das lang angekündigte neue Lima-Gleissystem; weitere, ergänzende Weichenneuheiten für dieses System sollen 1990 ausgeliefert werden. Unter den für 1991 bereits in Aussicht gestellten Neuheiten befindet sich auch ein Modell der brandaktuellen Co'Co'-MaK-Diesellok 1024.



Bild 10: Von Fleischmann-piccolo gibt es als Farbvariante der ÖBB-1043 deren schwedische Ausgangsvariante, eine Ellok der SJ-Baureihe Rc 4.



Bild 11: Als "Bistro Café" liefert Fleischmann in H0 den InterRegio-Fernreisewagen der Bauart ARbuimz 262 der DB.



Bild 12: Der Post-Gepäckwagen der Bauart PwPostI Pr 84 in Länderbahnfarbgebung ist in der Fleischmann-Sonderpackung zum Postjubiläum enthalten und in H0 und N erhältlich.



Bild 13: Mit diesen beiden Güterwagen-Oldtimern erweitert Fleischmann konsequent sein Angebot für Epoche 2.

Bild 14: Recht schnittig wirkt der TGV-Experimental, den Jouef als Neuheit 1990 in H0 anbietet.



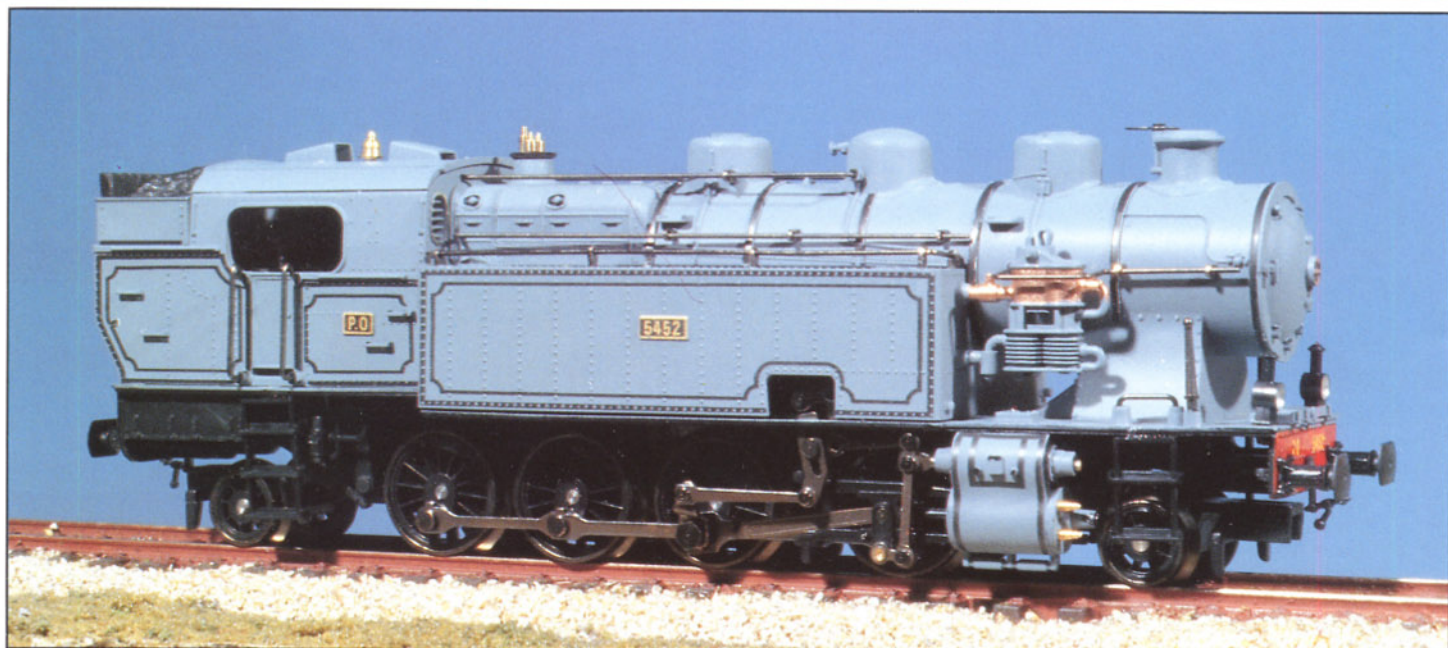


Bild 15: Neu im Jouef-Programm ist die 1'D1-Tenderlokomotive als graue 5452 der Paris-Orleans-Eisenbahn.



Bild 16: Noch nicht ganz fertiggestellt, aber unverkennbar ist das neue Modell der hochmodernen SNCF-Ellok "Sybic" der Reihe 2600 in H0 von Jouef.



Bild 17: Von Liliput gibt es die Bo'Bo'-MaK-Diesellokomotive mit Mittelführerstand in zahlreichen Farbvarianten.



Bild 18: Die grüne E 40 von Liliput präsentiert sich hier schon in nahezu fertigem Zustand.

Eine blau/beige DB-Diesellok der Baureihe 221, die leistungsfähigere Nachfolgebaureihe der legendären V 200, wurde von Märklin angekündigt. Das Modell ist eine völlige Neukonstruktion und hat nichts mit dem bekannten Märklin-Modell der V 200 zu tun. Als Beschriftungsvariante gibt es die württembergische C als Länderbahn-Schnellzuglokomotive in der Ausführung von 1920. In Zusammenarbeit mit Trix bringt Märklin eine bayerische Nebenbahngarnitur für die Epoche III (DB), bestehend aus einem Glaskasten (Baureihe 98³) und den dazu passenden Personenwagen. Speziell für den US-amerikanischen Markt vorgesehen ist eine Farbvariante der bekannten US-Diesellokomotiv-Baureihe F im Demonstrationsanstrich des Herstellers General Motors. Neu ist dabei auch eine sogenannte B-Unit, eine führerstandslose Lokomotive. Die Neuheiten in Spur I beschränken sich abgesehen von einigen Güterwagen auf

Bild 19: Die neuen H0e-Schmalspur-Personenwagen von Liliput werden sicherlich ebenso viele Anhänger finden ...



Bild 20: ... wie die Schmalspur-Güterwagen, die das Liliput-H0e-Schmalspur-Programm weiter abrunden.





Bild 21: Der Flachwagen mit Zementmischer wird vor allem bei Betriebseisenbahnern zahlreiche Liebhaber finden (LGB-Modell).



Bild 22: Neu im LGB-Programm ist dieser Aussichtswagen der RhB.

Farb- und Beschriftungsvarianten. Beispiele dafür sind die Köf II als Postkleinlokomotive und die E 91 mit DB-Beschriftung. Recht umfangreich ist das Z-Angebot, denn abgesehen von der Lollo, der V 160 in der Vorserienausführung, sind hier vor allem die Rheingoldgarnitur der Vorkriegszeit und ein Wagenset mit den "Langenschwalbachern" zu nennen. Neu sind unter anderem auch ein Huckepackwagen mit Sattelschlepper, ein Niederbordwagen mit Plane, ein gedeckter Güterwagen nach württembergischem Vorbild, ein Zirkuswagen-Set "Barum" sowie als Farbvariante die City-Bahnwagen im aktuellen Anstrich.

Piko: Der VEB-Plasticart, Werk Zwickau (ehemals Gützold), stellte eine weitere Variante seines H0-Modells der Baureihe 56²⁰ vor. Es handelt sich um eine G 8² mit der Betriebsnummer 31672 im Anlieferungszustand mit grauschwarzem Fotografieranstrich. Vom VEB Prefo, Dresden (ehemals Schicht), gibt es den bereits zur Leipziger Frühjahrsmesse 1989 als Epoche-3b-Fahrzeug vorgestellten PwPosti 34 in der Farbgebung und der Beschriftung der Epoche 2.

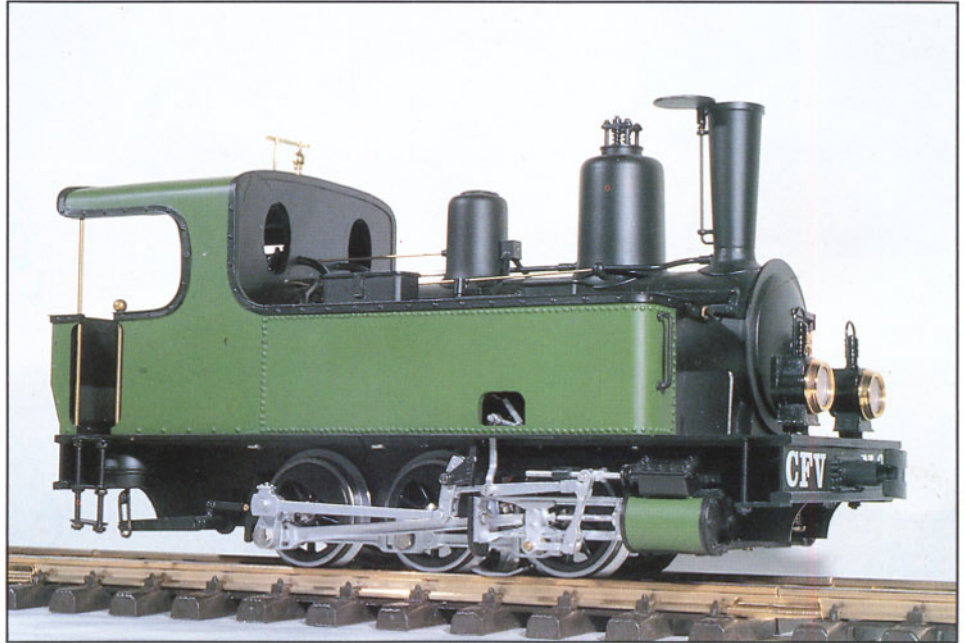


Bild 23: Die "Europalok" von LGB hat zwar kein deutsches Vorbild, läßt sich aber durchaus auch auf unseren Anlagen einsetzen.



Bild 24: Lima bietet seine V 20 als rote DB- und gelbe Post-Lokomotive an.



Bild 25: Mit dem neuen ETA 150 von Lima können jetzt auch Gleichstromfreunde dieses Modell einsetzen.



Bild 26: Der neue Silberlingssteuerwagen von Lima weist die maßstäblich korrekte Länge auf.



Bild 27: Die neue V 188 von Lima gibt es jetzt auch als "Geschützlokomotive" in grauer Wehrmachtsfarbgebung.



Bild 28: Verbessert wurde von Lima auch die italienische Diesellokomotive D 342.

Bild 29: Der italienische Elektrotriebzug "Pendolino" in der neuen Farbgebung der Italienischen Staatsbahn.





Bild 30: Der Rheingold der Vorkriegszeit in Z wird sicherlich schon bald auf vielen Z-Anlagen seine Runden drehen.



Bild 32: Die 221 von Märklin wurde völlig neukonstruiert und hat mit der bekannten Märklinischen V 200 nichts zu tun.

Wie gewohnt, gab es ein umfangreiches Neuheiten-Paket bei **Preiser**: neue Figurensätze, bemalt und unbemalt, sowie eine reiche Palette interessanter Straßenfahrzeuge. Zirkus und Feuerwehr, THW und BGS wurden bedacht. **Rivarossi**, in der Bundesrepublik durch **NOCH** vertreten, kündigt in diesem Jahr lediglich zwei neue Lokmodelle nach deutschem Vorbild an:

◀ Bild 31: Eine komplette bayerische Nebenbahngarnitur, bestehend aus einem Glaskasten und den dazu passenden Personenwagen, bietet Märklin in Zusammenarbeit mit Trix für das Dreileiter-System an.

Bild 33: Der Luxemburger Unkrautvertilgungszug, den es in H0 als limitierte Sonderserie von Märklin gibt.



Bild 34: Die Langenschwalbacher-Garnitur in Z von Märklin.



Bild 35: Die V 160 in der Vorserienausführung als Z-Märklin-Modell.

Bild 36: Drei hübsche Lkw-Oldtimer von Märklin.



Bild 37: Der PwPosti 34 von Prefo wird jetzt auch in Epoche 2 als H0-Modell gefertigt.



zum einen den Dampflok-Oldtimer der preuß. S 3 (Baureihe 13.0), zum anderen einen Diesellok-Oldtimer, die stangengetriebene V 140.

Bei **Roco** findet man nach wie vor eines der umfangreichsten Neuheiten-Angebote. Bereits in einem weit fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befindet sich die Roco-Dampflokneuheit 1990, das H0-Modell der kleinen bayerischen Mallet BB II, das zunächst als Sonderserie in Länderbahnfarbgebung angeboten wird. Mit der V 100.1 und der E 41 der ersten Bauserie (in blauer Farbgebung) hat Roco genauso wie mit der überarbeiteten E 50 (neue Stirnseiten, Türeinstiege und Dachaufbauten) zahlreiche Modellbahnerwünsche erfüllt. Sehr hübsch machen sich auch die neuen zweiachsigen Silowagen Kds 54, die zunächst als Sonderserie in



Bild 38: Auch im grauen Fotografieranstrich mit schwarzer Rauchkammer, schwarzem Dach und schwarzem Tenderkohlenkasten macht das H0-Modell der 1'D-Güterzuglokomotive der preußischen Gattung G 8.2 von Plasticart eine gute Figur.

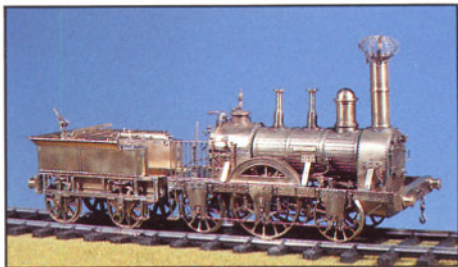


Bild 39: Als limitierte Serie in 0 bietet Rivarossi die erste italienische Dampflok Bayard in Messingausführung an.



Bild 40: Den französischen "Flèche d'or"-Luxuszug mit einer dazu passenden Schnellzugdampflok fertigt Rivarossi in N.

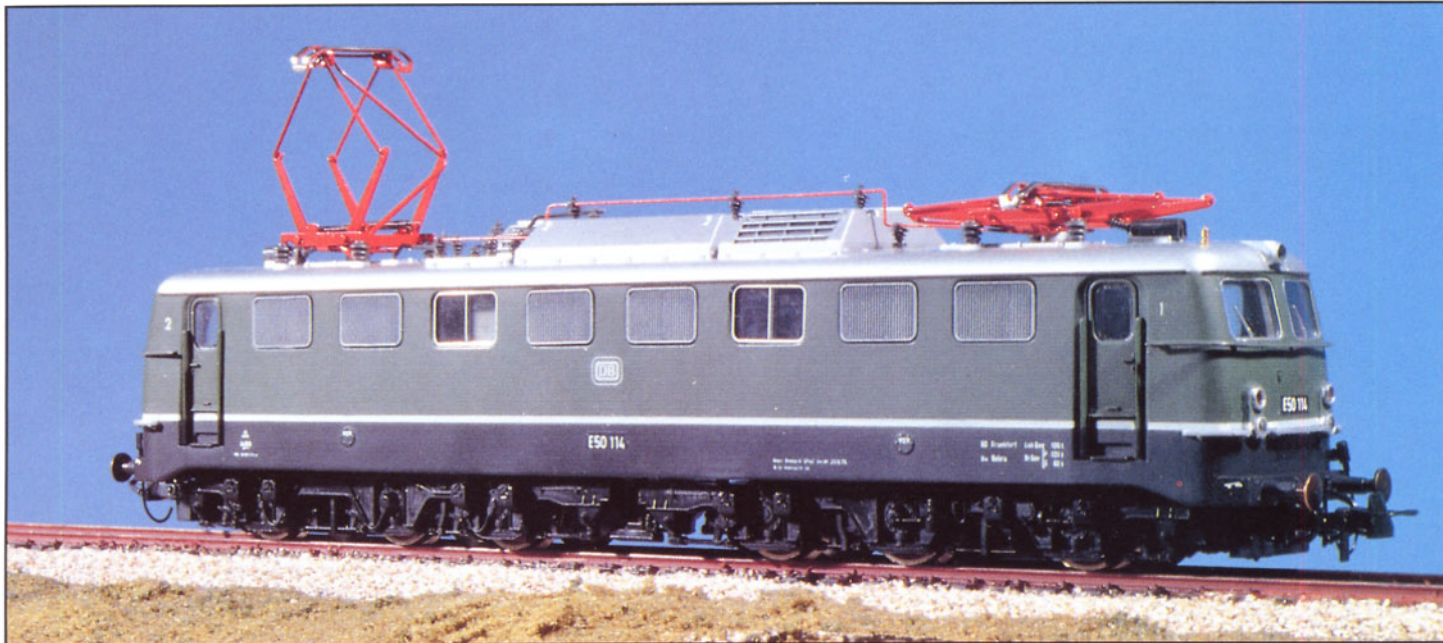


Bild 41: In überarbeiteter Ausführung wurde die E 50 von Roco in H0 ausgestellt.



Bild 42: Noch ohne Beschriftung, aber ansonsten weitgehend fertig zeigte Roco als H0-Neuheit die E 41 als Lokomotive der ersten Bauserie.



Bild 43: Der Kenner weiß, was es werden soll: die bayerische Mallet BB II als H0-Modell von Roco.



Bild 44: Der TEN-Schlafwagen "U Hansa" wird in H0 von Roco angeboten.



Bild 45: Speisewagen, Gattung RD der NS in H0, von Roco.



Bild 46: Der Reisezug-Autotransportwagen der Gattung DDm 915 der DB in H0 von Roco.



Bild 47: Als Sonderserie von Roco gibt es jetzt in H0 den VT 98.97/VS 98 der DB in der Sonderlackierung der "Chiemgau-Bahn".



Bild 48: "Mohrenköpfe" heißen die Silowagen der Gattung Kds 54, die Roco als H0-Neuheit angekündigt hat.

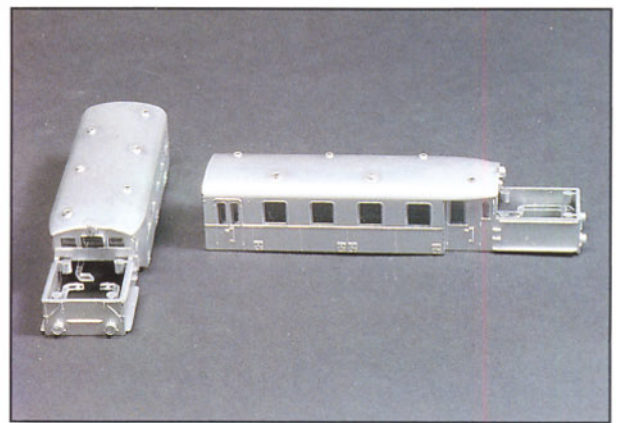


Bild 49: Noch nicht beendet, aber bereits weit gediehen sind die Entwicklungsarbeiten an dem N-Modell des Akkutriebwagens ETA 180 015 von Roco.

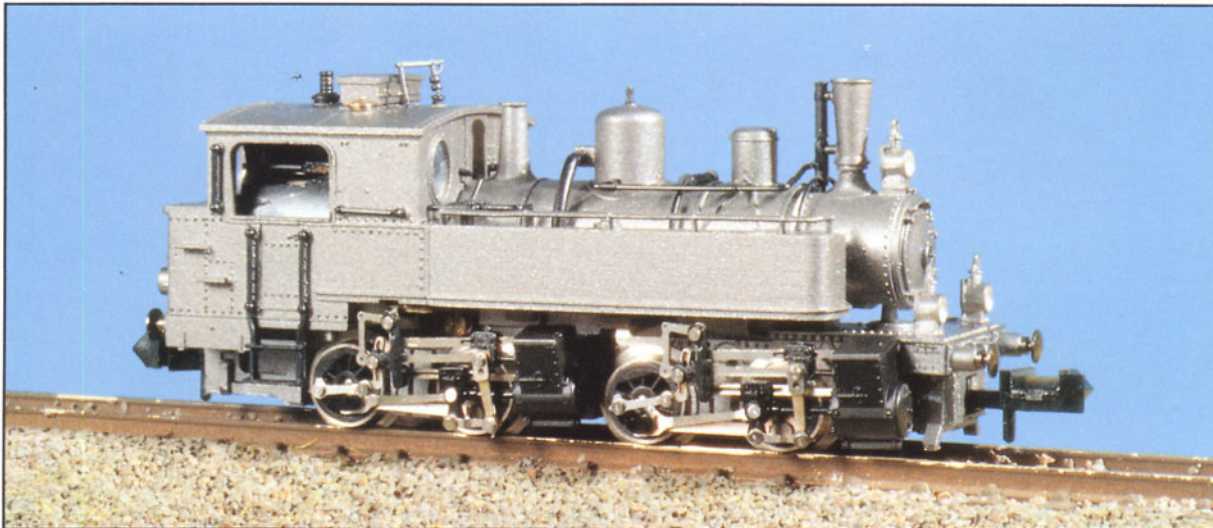


Bild 50: Kleine Sensation der diesjährigen Messe: das N-Modell der kleinen bayerischen Mallet BB II. Erstaunlich, was technisch in N heutzutage möglich ist.

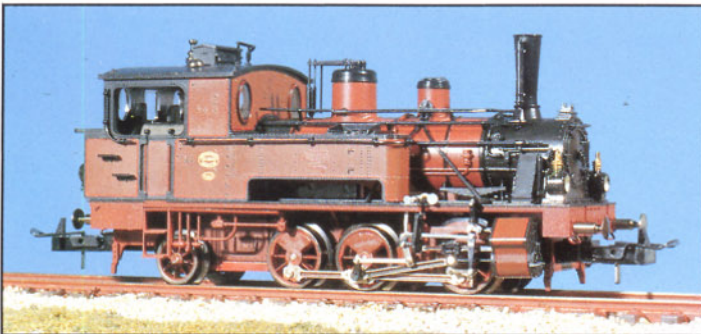


Bild 51: Die seit einiger Zeit erhältliche bayerische D XI gibt es in diesem Jahr von Trix mit geringfügigen Änderungen und einer anderen Farbgebung als pfälzische T 4!



Bild 52: In Zusammenarbeit mit Märklin erscheint bei Trix international die V 160-Vorserienausführung, die Lollo.

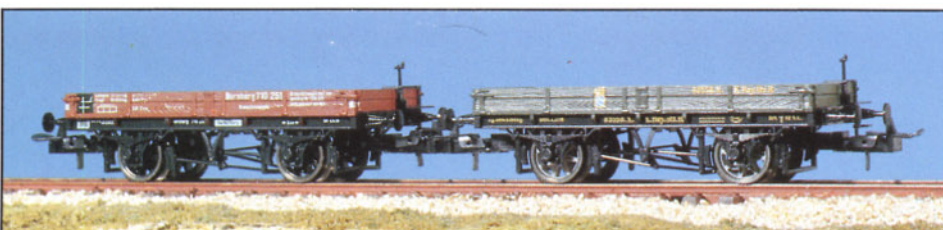
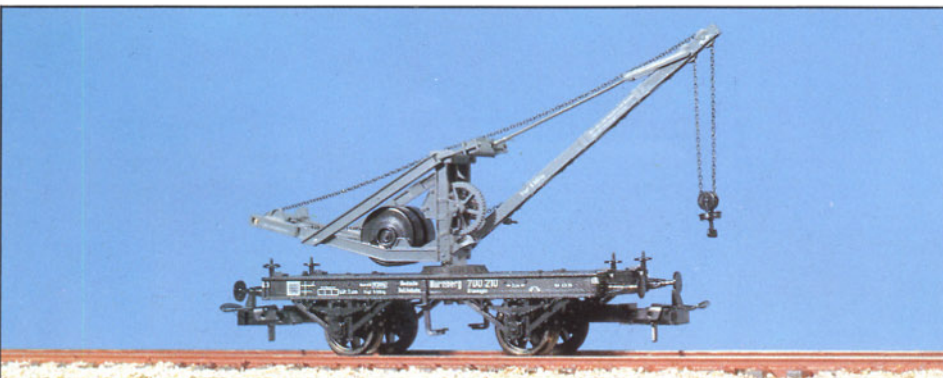


Bild 53: Bayerische Arbeitswagen aus dem Jahre 1898 erscheinen bei Trix als H0-Neuheit.

Bild 54: Ein kleiner alter Kranwagen, wie ihn Trix als H0-Neuheit anbietet, hat schon lange im Angebot der Großserienhersteller gefehlt.



einem dreiteiligen Set mit unterschiedlicher Beschriftung und Farbgebung angeboten werden. Zu erwähnen sind ferner ein Rungenwagen der Gattung R 10, ein Schnellzug-Gepäckwagen der DB und ein TEN-Schlafwagen. Weitere H0-Triebfahrzeugneuheiten sind ein Modell der Bo'Bo'-ÖBB-Ellokreihe 1141, die es in der alten grünen und in der neuen roten Farbgebung geben wird, sowie der aus den fünfziger Jahren stammende TEE-Dieseltriebwagen der SNCF. Interessante Farbvarianten für unsere französischen Kollegen dürften die Baureihe 57 als 050 B der SNCF, Region Est, und eine weitere Variante der BB 9300 der SNCF mit geänderten Zierstreifen und Logo sein.



Bild 55: Bemerkenswert an diesem neuen H0-Kesselwagen-Oldtimer von Trix sind der niedrige Kesselmittelpunkt und der kleine Kesseldurchmesser.

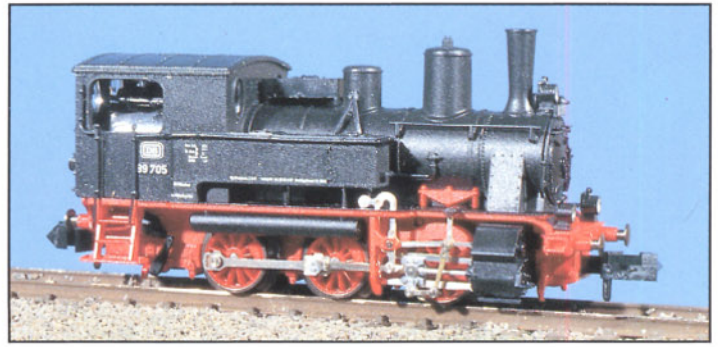


Bild 56: Die bayerische R 3/3, die Baureihe 89.7, wird sicherlich schon bald auf zahlreichen N-Anlagen im Rangierdienst eingesetzt werden.

Neben verschiedenen Farbvarianten und Sonderserien ist die wichtigste N-Neuheit sicherlich der Akku-Triebwagen ETA 180 015. Dieser wird zunächst in der DB-Ausführung für die Epoche 3 gefertigt.

Neu bei **Trix** sind in H0 die DB- Diesellok V 160 in der Vorserienausführung, die sogenannte Lollo, eine Kfz-Transportwageneinheit und ein kleiner, zweiachsiger Kranwagen-Oldtimer, dessen Vorbild 1903 von der Königlich Bayerischen



Bild 57: Die "Ochsniok" (Baureihe 41) von Minitrix gibt es dieses Jahr mit "großen Ohren" als Reichsbahnlok der Epoche II.

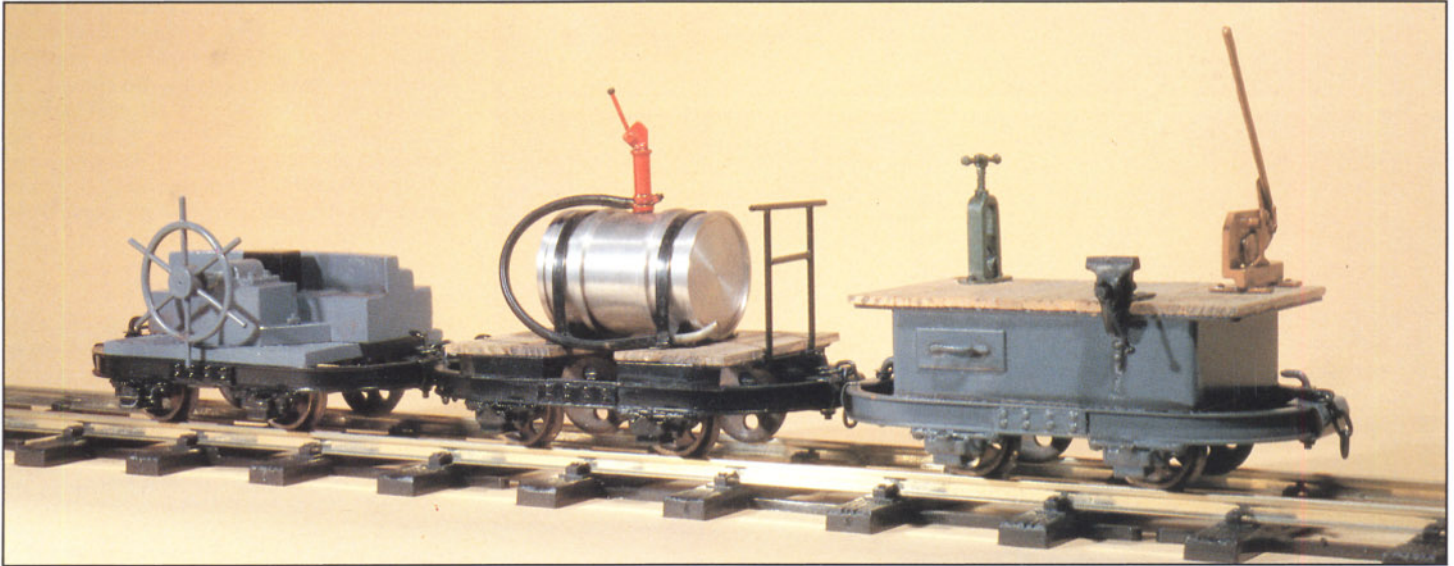


Bild 58: Ein Arbeitszug in H0 wird von dem Großspurspezialisten Baumann als Neuheit angeboten.

Staatsbahn beschafft worden war. Bei der V 160 und dem Kfz-Transportwagen handelt es sich um Modelle, die in Zusammenarbeit mit Märklin entstanden sind. Als H0-Dampflokneuheit bietet Trix das Modell der pfälzischen Tenderlok T 4 an, bei der es sich um eine "Farbvariante mit kleinen Gehäuseänderungen" der im letzten Jahr als Neuheit vorgestellten bayerischen D XI handelt. Ansonsten liegt auch Trix voll im Trend, denn zahlreiche Farb- und Typenvarianten ergänzen das Neuheitenangebot.

Eine echte kleine Sensation ist das N-Modell der bayerischen Mallet-Tenderlok BB II von **Minitrix**. Noch vor wenigen Jahren wäre ein solches Modell technisch in Großserie nicht realisierbar gewesen. Das ist fast schon Uhrmachermeisterarbeit, was Minitrix bei diesem Modell vorexerziert. Ansonsten gilt auch in N das bei H0 Gesagte: Zahlreiche Varianten bereits vorhandener Modelle runden das Neuheitenangebot ab.

Klaus Bochmann

Die kleineren Hersteller

Der für seine Reisezugwagen bekannte Hersteller **ADE** kündigte als wohl bemerkenswerteste Neuheit dreiachsige Abteilwagen der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung an: einen

3.-Klasse- und einen 4.-Klasse-Wagen, die es beide jeweils mit oder ohne Bremserhaus geben wird. Natürlich baut ADE auch 1990 sein mittlerweile beachtliches Angebot an modernen Reisezugwagen weiter aus. Stammgast auf der Nürnberger Messe ist auch

Bild 59: Ein interessantes Güterwagenmodell verspricht das O-Modell eines bayerischen Plattformwagens von Friedl zu werden.

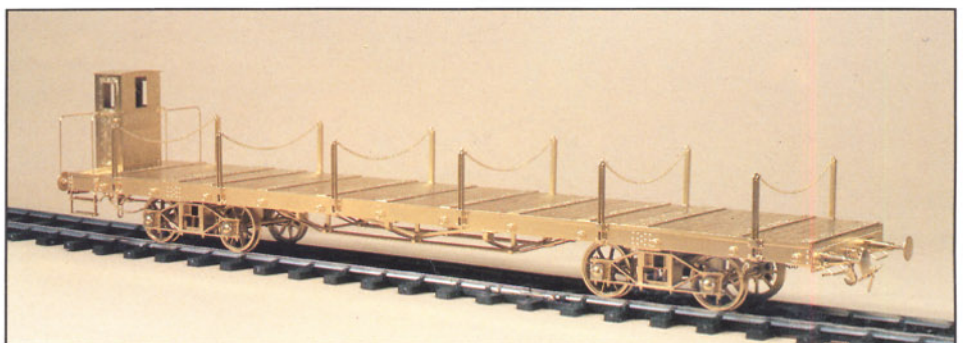
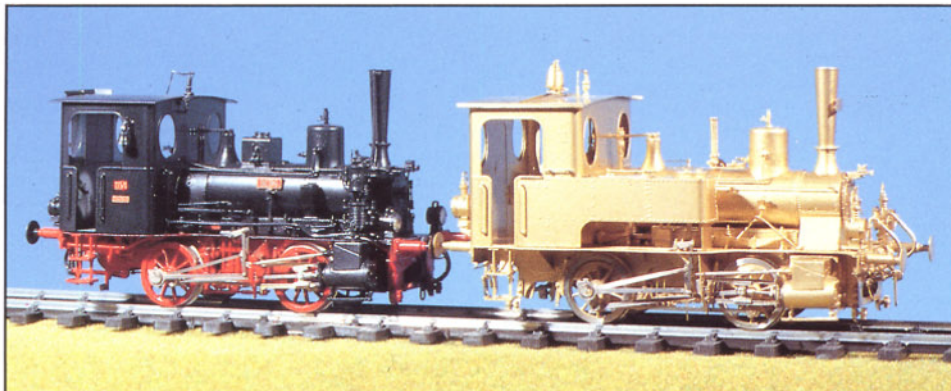




Bild 60: Im Anlieferungszustand präsentiert sich hier die bayerische C VI, die in H0 von Fuchs aus Fürstenfeldbruck gefertigt wird.



Bild 61: Für Freunde der Mariazerler Bahn fertigt Gerard dieses Modell der österreichischen Schmalspur-Dampflokotive.



◀ **Bild 62:** Als Etappenbausatz für Spur 0 bietet Gerard nun auch die bayerische D VI als Donaustauf mit seitlichen Wasserkästen an.

Bild 63: Ein hübscher Lokomotiv-Einzelgänger ist die stangenangetriebene Diesellokomotive V 140 001, deren Vorbild nur als Versuchsausführung zu werten ist.



▼ **Bild 64:** Serienreif, aber noch unlackiert präsentiert sich hier eine kleine preußische Schlepptender-Dampflok, die von Grandspot als Bausatz angeboten wird.





Bilder 66 und 67: Günther bietet u. a. einen Schienen-Pkw der DRG als Komplettansatz an. Für die dreiachsigen H0-Roco-Abteilwagen offeriert die Firma einen Umbausatz zu zweiachsigen Wagen mit Sprengwerk.

Bild 68: Diese E 428 der FS wird in H0 von Lemaco angeboten.

Bild 69: Hübsch schaut sie aus, die bayerische S 2/6, die dieses Jahr in N von Lemaco angeboten wird.

Beschriftung versehen lassen sie sich problemlos auch auf europäischen Anlagen einsetzen. Der Spur IIm-Zubehörlieferant und Spezialist für Feldbahnen **Baumann** bietet dieses Jahr als Neuheit eine B-gekuppelte O & K-Dampflok für einen ebenfalls neuen Moorbahnzug zum Torfabbau an. Darüber hinaus gibt es verschiedene Bäume und diverses Zubehör.

Bavaria, bislang bekannt als Bayern-Spezialist, widmet sich zukünftig auch den alten Preußen. Insgesamt fünf preußische Wagenmodelle sind für 1990 vorgesehen.

Die Firma **Engelhard** in Offenburg ist Repräsentant von Fulgurex und Metrop in Deutschland. Aus dem umfangreichen **Fulgurex**-Angebot ist neben etlichen neuen H0-Dampflokomotiven nach deutschem Vorbild (z. B. Baureihe 65, 82, 86 und 92) sowie der Baureihe 64 und 75¹ in Spur 0 vor allem die Baureihe 96⁰ mit echtem Dampftrieb in Spur I zu nennen. **Metrop** bietet neben seinem normalen Programm unter der Bezeichnung "Roxy" in H0 die BLS-Ae 6/8 bzw. Be 6/8 in verschiedenen Varianten und Beschriftungen an. Neu ist bei Roxy auch die Ae 3/5 der SBB.

Als aktuelle, im Frühjahr 1990 lieferbare O-Neuheiten im Maßstab 1:43,5 kündigte **Friedl** die beiden bayerischen Plattformwagen SSm und SSmI in Länderbahnbeschriftung und als



Bild 70: Der schwedische Kleinserienhersteller Perlmodell zeigte als Neuheit einen 3.-Klasse-Personenwagen preußischer Bauart als C2tP der AL/SNCF in Messingausführung.

Bild 71: Auch der schwedische Kühl- und Wärmewagen H1 ist eine H0-Neuvorstellung von Perlmodell.

Bild 72: Vorbild für das O-Modell der 3737 von Philotrains war die einzige betriebsfähige Museums-Dampflok der NS.

Bild 65: Die sächsische Pazifik der Baureihe 18.0 wird als Neuheit von dem britischen Hersteller Grandspot angeboten.

Bild 73: An ihrem metallglänzenden Dampfdom und ihrer großen Beschilderung erkennt man sofort die holländische Herkunft dieser kleinen C-gekuppelten Dampflok mit dem Spitznamen "Bello" (H0-Modell von Philotrains).



Bild 74: Niederländischer Bahnpostwagen in H0 von Philotrains.

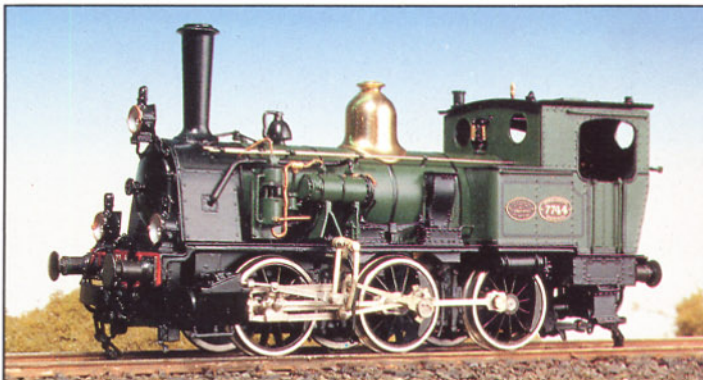




Bild 75: Im Vertrieb von Metrop bietet Roxy die Be 6/8 der BLS als H0-Handarbeitsmodell an.

Bild 76: Eine weitere Variante des Metrop-Angebotes an Lokomotiven der '1'CoCo1'-Ellokkfamilie der BLS ist diese Ae 6/8 mit Dachbremswiderständen.



Bild 77: Ein interessantes Vorbild hat diese Schweizer Stütztenderlokomotive, die in H0 von Metrop gefertigt wird.



Bild 79: Die Hauptneuheit von Weinert ist der Komplettbausatz einer preußischen G 8.1 als Baureihe 55.25.



Bild 80: Die neueste Variante der V 36 von Weinert mit hohem Führerhausdachaufbau.

Bild 81: Drei Varianten der Weinertschen V 36.

DRG-Wagen an. Beide Modelle wirken durch die Fachwerkdrehgestelle, das Sprengwerk, die zierlichen Rungen und das Bremserhaus äußerst reizvoll. Noch in diesem Jahr wird voraussichtlich ein Modell der Baureihe 93⁵⁻¹², ex preuß. T 14¹, ausgeliefert.

Von Modellbahn-Fuchs aus Fürstfeldbruck wird 1990 eine bayerische C VI, spätere DRG-Baureihe 54¹³, gefertigt. Das Modell soll Anfang 1991 lieferbar sein.

Gerard, der Kleinserienhersteller aus Wien (nicht nur bekannt für sein Schmalspur- und Zahnradbahnangebot, sondern auch für seine Etappenbausätze), hat für 1990 in Spur 0 wieder einige Etappenbausätze angekündigt. Besonders zu erwähnen ist das hübsche Modell der bayerischen D VI. Als Donaustauf unterscheidet

Bild 78: Mit den Fahrzeugen von Regner läßt sich hervorragend Feldbahnbetrieb im Modell gestalten.





Bild 82: Weinert bietet in H0 den Universalautobagger 300 an.



Bild 83: Ein Exot im Weinert-Programm: ein Oldtimer-Wasserkran nach italienischem Vorbild.



Bild 84: Länderbahnausführung eines Preilbocks, wie er heute noch zuweilen auf Nebenbahnen zu finden ist.

sich diese Maschine durch die seitlich angebrachten Wasserkästen von den letztjährig angebotenen Varianten.

Der britische Kleinserienhersteller **Grandspot** bietet in H0 neben einer V 45 den interessanten Lokomotiveinzelgänger V 140 01 sowie die sächsische XVIII H, die spätere Baureihe 18⁰ der Deutschen Reichsbahn, an.

Hauptneuheit bei **Günther** ist ein Komplettbau-

satz für einen Schienen-Pkw der DRG. Die Auslieferung dieses Bausatzes, dessen Fahrwerk, wie bei Günther üblich, lauffähig vormontiert ist, soll in der zweiten Jahreshälfte 1990 erfolgen. Bereits ab Sommer 1990 lieferbar ist der Bausatz einer vierachsigen Dampfschneesleuder der DRG in der ersten Bauausführung mit Fachwerkdrehgestellen und einem Tender, der weitestgehend dem der preußischen P 8 entspricht.

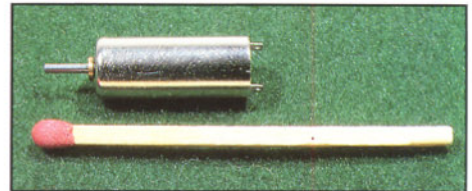


Bild 85: Den kleinsten Modellbahnmotor der Welt hat Verbeck im Angebot.

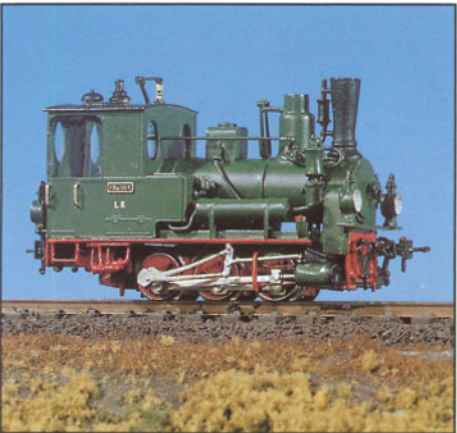


Bild 86: Sowohl in H0e als auch in H0m bietet Westmodell diese kleine bayerische Schmalspur-Dampflokomotive LE an.

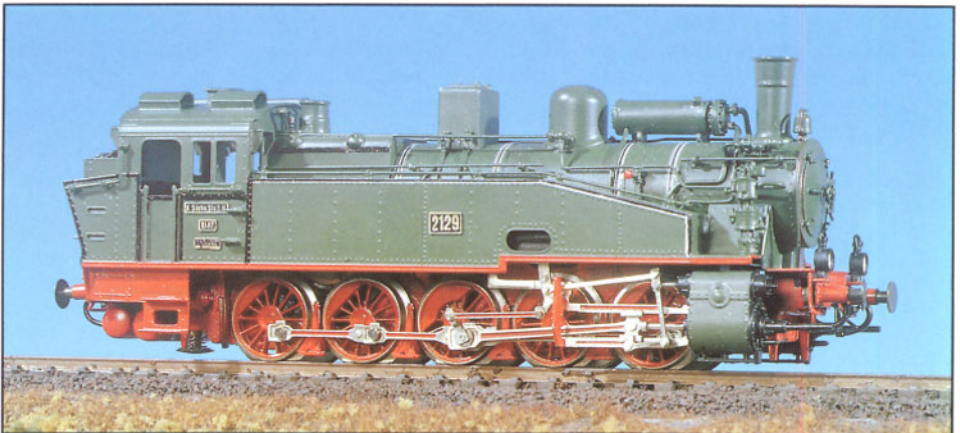


Bild 87: Sächs. XI HT (Baureihe 94.19) in H0 von Westmodell.

Bild 88: Westmodell bietet die sächs. XII H als Gleichstrom-Fertigmodell mit Faulhaber-Antrieb in H0 an.

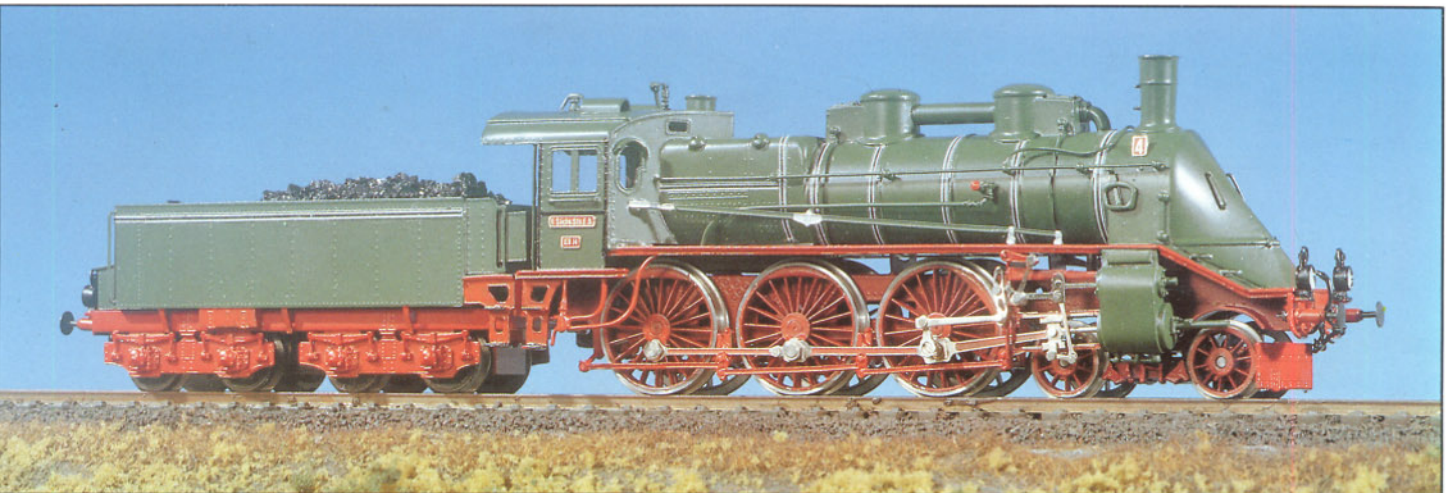




Bild 89: Viel Action bringt die Figuren-Gruppe THW-Helfer mit Schlauchboot in H0 von Preiser.



Bild 90: Lokführer und Heizer stehen nun auch für Spur 0 für den Einsatz bereit (Preiser).



Bild 92: Eine große Hilfe wird künftig die Preiser-Rangiergruppe der DB für H0 auf den Anlagen und Dioramen sein.



Bild 93: Für die Feuerwehrfreunde bringt Preiser sechs Feuerwehrleute in Einsatzkleidung mit Barett in H0.

◀ Bild 91: Tante Tüllis mit Nichte und Neffen – eine entzückende Bereicherung der LGB-Bevölkerung von Preiser.

Bild 94: Ein Preiser-MAN 9.168 wird als Feuerwehrfahrzeug / Gerätewagen angeboten.

Bild 95: Die Mühlheimer Feuerwehr erhält von Preiser ein neues Einsatzfahrzeug, einen Chevrolet Blazer (Trident) mit zwei Feuerwehrleuten.



Neue Bauteile für die Verfeinerung handelsüblicher Güterwagen-Großserienmodelle ergänzen das Angebot.

Von **HAG**, dem Hersteller schweizerischer Lokomotiven und Wagen, gab es zwar einige Vorankündigungen, abgesehen von verschiedenen leicht abgeänderten Neuauflagen und Farbvarianten jedoch keine aktuellen Neuheiten. Er muß zunächst einmal den 1989 versprochenen Triebwagen BDe 4/4 und den Reisezugwagen EW 1, 1. Klasse, fertigstellen.

Der 0e-Kleinserienhersteller **Henke** aus Berlin kündigte ein Modell der sächsischen B'B' n4vt Schmalspurtenderlokomotive s.a. IVK der Bauart Meyer sowie einen Schienenbus vom Typ Wismar T 1 an. Neu ist ferner ein Drehschemelwagen HH nach sächsischem Vorbild und ein Rungenwagen RR der Deutschen Reichsbahn.

Hobbytrain widmet sich in diesem Jahr in erster Linie der Spur N und kündigte dafür an: einen ETA 177 - 180, eine DB-Zweistromlokomotive der Baureihe 181.2 und als Hauptvariante den grauen EuroCity-Triebwagen RAe II der SBB. Die einzige H0-Neuheit, ein Modell des schwei-

zerischen Triebwagens NPZ für den Regionalverkehr, wird voraussichtlich erst 1991 lieferbar sein.

Lemaco hat sich ein internationales Neuheitenangebot quer durch alle Nenngrößen vorgenommen. Ausgestellt waren u. a. eine bayerische S 2/6 in N, eine Ae 6/6 der SBB und eine E 428 der FS in H0, eine österreichische 310 mit der Achsfolge 1'C2' und eine Re 4/4¹ in Spur I.

MO-Miniatur hat in seinem neuen Programm wieder einige sehr nette H0-Ausstattungsdetails und Fahrzeugoldtimer, beispielsweise einen Ford-Traktor, einen Gabelstapler, einen Caterpillar, eine Krauss-Maffei-Zugmaschine und einen Bockkran. In N gibt es einen Güterschuppen mit Zubehör, in Spur 0 einen vierachsigen Schienen-Dampfbagger.

Philotrain: Hauptneuheit aus Holland ist ein 0-Modell der einzigen heute noch betriebsfähigen Museums-Dampflokomotive der NS, einer 2'C h4v-Maschine mit der Betriebsnummer 3737. Von der NS-Reihe 7700, einer dreifachgekuppelten kleinen Tenderlokomotivbauart mit dem Spitznamen "Bello", wurde ein H0-

Modell angekündigt, dem später noch ein 0-Modell folgen soll. Als Reisezugwagen-Neuheit gibt es in H0 den ab 1928 gebauten NS-Schnellzugwagen "Ovale Venster", der bis 1970 europaweit zum Einsatz gekommen ist.

Raillex ist für Z-Enthusiasten nach Märklin wohl die wichtigste Adresse. Bei den angekündigten Triebfahrzeug-Neuheiten handelt es sich um den "Glaskasten" als bayerische PtL 2/2 in Länderbahnfarbgebung und den "Gläsernen Zug" der Baureihe 491 (ex ET 91), zu dem es auch einen einachsigen Gepäckanhänger geben soll, sowie die Ellok E 69 01. Das Programm wird ergänzt durch einige Güterwagen-Oldtimer sowie einen Porsche und einen BMW in den Ausführungen als Polizei- und Feuerwehrfahrzeug. Bei den Pkw kann man das Blinklicht blinken, das Martinshorn ertönen und die Scheinwerfer leuchten lassen. Die moderne Elektronik macht's möglich!

Regner kündigte unter dem Motto "... über Stock und Stein bei Wind und Wetter" zwei Lokneuheiten in der Baugröße Ie an: eine Henschel-Diesellokomotive DG 26 und die

Bild 96: Ein MB 1625 S/36 mit Käsböhrer-Auflieger wird als Kühlsattelzug der Spedition Sturm von Preiser zum Einsatz gebracht.



Bild 97: Das Postjubiläum inspirierte Preiser offenbar zu diesem "Königlich Bayerischen Postomnibus".





Bild 98: Ein Schweizer Postwagen wird von Born als Kleinserien-H0-Modell hergestellt.



Bild 99: Ein hübscher H0-Arbeitszug mit Kranwagen nach Schweizer Vorbild von Ruco.

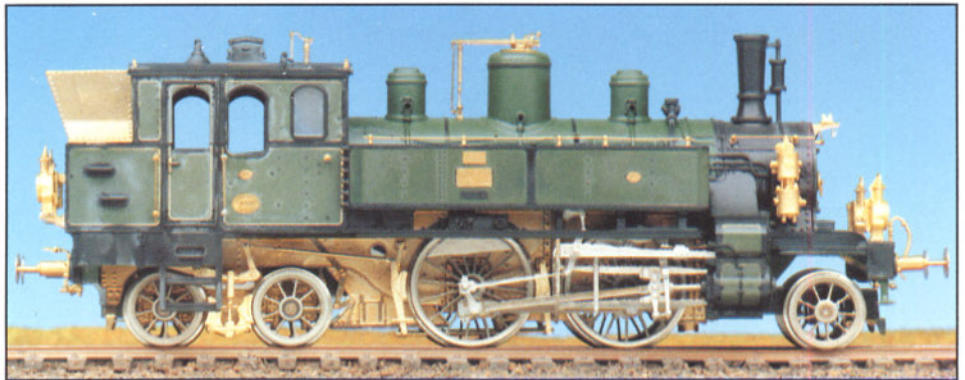
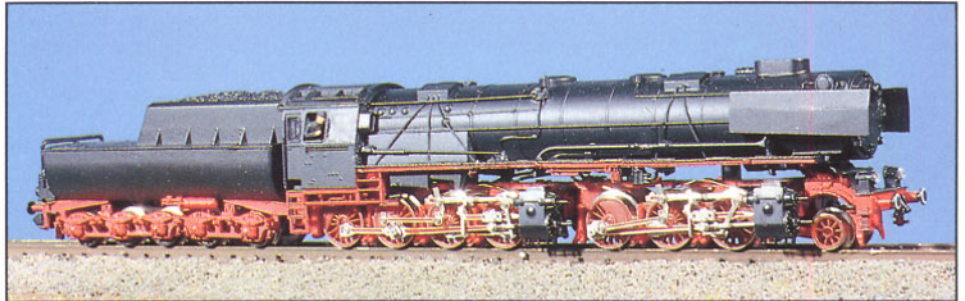


Bild 100: SB-Modellbau: Zum Größenvergleich wurden hier ein Lkw und ein Lkw-Antrieb nebeneinandergelegt.

Bild 101: Die Märklinse Baureihe 53 hat SB-Modellbau mit einem komplett neuen Getriebe ausgerüstet.

Bild 102: Der Verfeinerungsbausatz (einschließlich neuem Fahrwerk) von Reitz macht aus der D XII von Trix ein wahres Schmuckstück.

Bild 103: MAN-F-90-Zugmaschinen von Herpa in H0.



„Kathi“, eine dreifachgekuppelte K. u. K. Heeres-Feldbahnlokomotive mit Außenrahmen. Sofort lieferbar sind ein Muldenkipper, ein Wagen mit steckbaren Bordwänden, ein Drehgestellwagen mit einsteckbaren Bordwänden sowie ein zweiachsiger und ein vierachsiger Wagen zum Transport von trockenem Torf.

Reitz, die „Modellbahn-Edelschmiede“ aus Berlin, hat sich wieder einige Großserienmodelle vorgenommen, um sie mit entsprechenden Zurüstsätzen zu verfeinern. Als Beispiel sei ein Barrenrahmen mit außenliegenden Achslagern für die E 16 von Roco sowie die dazu passenden Stromabnehmer genannt. Zu erwähnen sind ferner äußerst filigrane und detailgetreue Nachbildungen der Einheitsstromabnehmer SBS 9 und SBS 10, ein Verfeinerungsbausatz für die bayerische D XII/Baureihe 73 von Trix und ein breites Angebot an zierlichen Lampen und Masten. Auch der Spezialist für Faulhaber-Motoren, die



Bild 105: Neben zwei VW-Transportern der Deutschen Bundespost stellte Roco einen Baumaschinentransporter in H0 vor.

Bild 104: Das „Auto des Jahres 1989“, der Trabant 601, als H0-Modell von SES – auf Wunsch auch mit einem Stück Original-Berliner Mauer lieferbar.





Bild 106: Die Serie der Traditions-Lkws von Roskopf wird erweitert um einen Mercedes-Lkw mit Aufschrift der "Berliner Morgenpost".



Bild 107: Aus dem gleichen Grundtyp entstand der DAPOLIN-Tankwagen in H0 von Roskopf.



Bild 108: Den Modell-Fuhrpark bereichert auch dieses neue H0-Modell eines Audi 90 Sportcoupé von Herpa.



Bild 109: Auf der IAA 1990 präsentierte sich erstmalig der BMW 850i. Herpa-Kunden können schon jetzt zu diesem attraktiven Modell greifen.

Firma **SB-Modellbau**, hat wieder ein umfangreiches Novitätenprogramm zusammengestellt. Neben zahlreichen Antriebsumbausätzen für verschiedene 0-, H0- und N-Lokomotiven sind vor allem einige Langsamfahrregler sowie ein Handregler "Walk around" zu nennen. In Z wird ein motorisierter Märklin-Gepäckwagen als sogenannter "Geisterwagen" angeboten. Der schweizerische Großspurspezialist **Spring** hat in Spur I das Modell der bayerischen G 4/5 H mit echtem Dampftrieb in Vorbereitung. Das Modell soll in verschiedenen Varianten, unter anderem auch als C 4/5 der Gotthard-Bahn, angeboten werden.

Verbeck zeigte neben seinem üblichen Pro-

gramm für Antriebsumbauten als kleine Sensation den kleinsten Elektromotor für Lokomotivumbauten. Es ist ein Glockenankermotor mit 17 mm Länge und 7 mm Durchmesser.

Erstmals mit einem kleinen Stand auf der Messe vertreten war der bekannte US-amerikanische Händler/Importeur/Hersteller **Walthers**. Die deutsche Zirkuswelle scheint über den Großen Teich geschwappt zu sein, denn Hauptattraktion ist bei Walthers ein kompletter Zirkuszug nach amerikanischem Vorbild. Alle, die sich für amerikanische Eisenbahnen bzw. Modelleisenbahnen interessieren, möchten wir darauf hinweisen, daß Walthers unter eigenem Namen auch zahlreiche interessante Güterwagen-

modelle nach amerikanischem Vorbild vertreibt. Walthers hat für N, H0 und große Spurweiten je einen gesonderten Katalog; allein der H0-Katalog umfaßt knapp 800 (!) Seiten.

Herausragend bei **Weinert** ist ein H0-Modell der Baureihe 55²⁵. Dieses Modell baut nicht auf einem vorhandenen Industriefahrwerk auf, sondern wird von Weinert komplett selbst hergestellt; der mit der 55er gekuppelte preußische Tender pr. 3T 16,5 wird auch separat angeboten. Zu erwähnen sind noch zwei neue Rangierdiesellokomotiven, die V 36 mit hohem Führerhausaufbau der DB und der schweizerische Rangiertraktor Tm IV. Das Schmalspurprogramm wird mit Komplettbausätzen der Museumsdampflokomotiven "Hoya" und "Nicki S" sowie des Triebwagens T 1 der Gothaer Waggonfabrik ausgebaut. Die weiteren Neuheiten sind Lkw- und andere Nutzfahrzeugmodelle: eine von der BMAG gefertigte Heißdampf-Straßenwalze, ein Lanz-Eil-Bulldog, ein Universal-Autobagger Fuchs 300 und ein Komplettbausatz der Zweiwegzugmaschine Faun ZRS. Außerdem gibt es Lkw-Modelle vom Vomag-Sattelschlepper mit kurzem Auflieger, vom Krupp-Titan-Lkw mit Kofferaufbau und Dreiachsanhänger, vom Faun-Langholztransporter und vom Henschel-Dreiachsschwerlastwagen 36 W 3 einschließlich des dazu passenden Dreiachsanhängers.

Die Firma **Westmodell** stellte auf der Messe H0-Modelle der sächsischen XII H in Länderbahnfarbgebung sowie als Baureihe 17⁷ vor. Besonders hübsch macht sich auch die kleine bayerische LE, eine dreifachgekuppelte H0e/m-Schmalspur-Dampflokomotive. Weitere Neuheiten sind in Nm und in Z zu erwarten.

Klaus Bochmann

Das Gros der Zubehörhersteller wird in unserer Ausgabe 4/1990 besprochen. Natürlich gibt es dann auch Fotos der interessantesten Artikel.

Bild 110: Mercedes-Benz-Limousine und Eildienst-Lieferwagen von Roskopf in H0.

Bild 111: Für den Nürnberger Privatsender Radio F geht dieser US-Truck von Herpa auf Promotion-Tour.

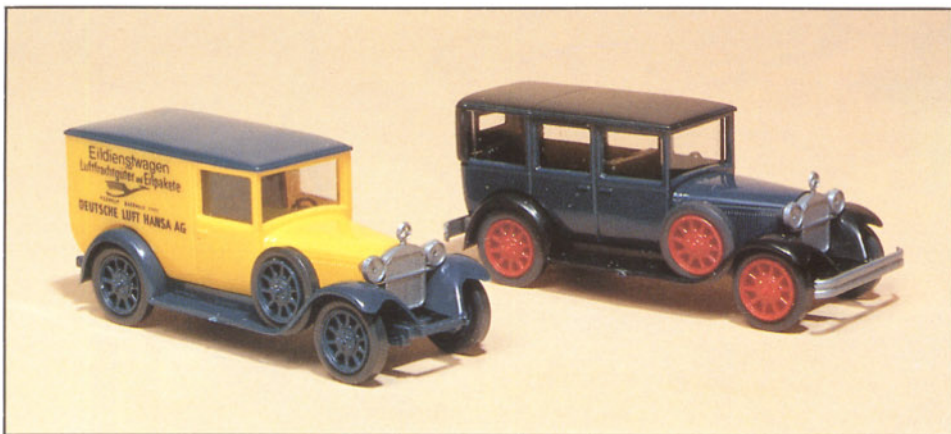




Bild 1: Hier ist der Hintergrund schon fertig gestaltet. Wie Sie dieses Ergebnis erreichen, beschreibt in gut nachvollziehbaren Schritten dieser dritte Teil unseres Bauberichts.

Von der Weihnachts- zur Osteranlage

In den beiden vorausgegangenen Eisenbahn-Journalen konnten Sie schon die Entstehung unserer Weihnachtsanlage mitverfolgen. Allerdings – in der Art, in der wir schrittweise bauen, um alles fotografisch zu dokumentieren und für Sie aufzubereiten, wird der erste Fahrbetrieb wohl erst zur Osterzeit möglich sein. Von der fertigen Anlage können wir Ihnen deshalb natürlich auch jetzt noch kein Bild zeigen.

Um das heute vorgestellte Stadium zu erreichen, haben wir ca. 6 bis 7 Arbeitstage benötigt. Dabei ist der Erbauer hauptsächlich während der Gleisverlegungsarbeiten mit Roco Line von einem Helfer unterstützt worden. Wir haben, wie gesagt, auch zwischendurch fotografiert, so daß sich dadurch die benötigte Zeit auch um einiges verlängerte. Diese Angaben geben Ihnen

aber sicher einen Anhaltspunkt für Ihren Nachbau.

Obwohl das Projekt recht anspruchsvoll ist, dürfte es von jedem nachvollziehbar sein. Lassen Sie uns also heute in der gemeinsamen Arbeit fortfahren. Wenden wir uns zunächst der Gestaltung des gebirgigen Teils zu.

Die Felspartien im Lahntal

Der steile Hang hinter dem Bahnhof Villmar stellt den Abschluß des Hügels zum Bahnhof hin dar. Wir haben uns bei der Gestaltung an Fotos aus dem Lahntal orientiert. Absolute Vorbildtreue ist hier allerdings nicht unbedingt nötig.

Im Modellbau gibt es vielfältige Möglichkeiten,

Felsen und Berge nachzubilden. In früheren Eisenbahn-Journalen haben wir zwei Methoden schon ausführlich beschrieben. Dabei handelte es sich einmal um geschäumte Berge aus Komponenten-Kunststoff mit gipsverkleideter Felsen- und Hügellandschaft (EJ 9/1985). Eine andere Methode ist das Arbeiten mit Pappmaché. Auf der Lahntal-Anlage sind wir einen völlig anderen Weg gegangen. Zur Verwendung kamen hier auf einem Styroporuntergrund die "Exklusiv-Felsen" der Firma Noch sowie die Gesteinsplatten "Gneis" von der Firma Faller. Auch ohne große Erfahrung bei der Gestaltung von Modellbahnlandschaften können mit diesen Materialien ausgezeichnete Wirkungen erzielt werden.

Wir haben in das Landschaftsbild auch einen der im Lahntal häufigen Steinbrüche mit einbezogen, um der Gestaltung von Fels und Gestein breiten Raum zu geben. Entscheiden Sie selbst, welche Methode Sie überhaupt und an welcher Stelle anwenden wollen. Im weiteren gehen wir jedoch nur auf die von uns angewandte Technik ein.

Vor Beginn der Arbeiten werden die Stellen festgelegt, an denen sich die Felspartien befinden sollen. Wir haben uns für den Fuß des Hanges entschieden, wo auch in der Natur mit Sicherheit Felsen zu finden wären. Nächster Schritt ist die Auswahl der verschiedenen Gesteinssorten. Für die Hintergrundpartien kam die Faller-Gesteinsplatte "Gneis" zum Einsatz. Es handelt sich dabei um eine großformatige Felsimitation, die in Einzelteile zerschnitten und wahlweise neu zusammengesetzt werden kann. Bitte beachten Sie, daß "Gneis" bei Fotoanlagen nicht für den unmittelbaren Vordergrund (10 – 20 cm vom Anlagenrand) verwendet werden sollte. Die richtige Wirkung erzielen Sie erst ab ca. 50 – 60 cm Tiefe.





Bild 3: Die Noch-"Exklusiv-Felsen" lassen sich bestens mit den anderen beim Bau verwendeten Materialien kombinieren.



Bild 4: Für die Felspartie über dem Tunnelportal wird eine Gipsmasse aufgetragen und entsprechend strukturiert.

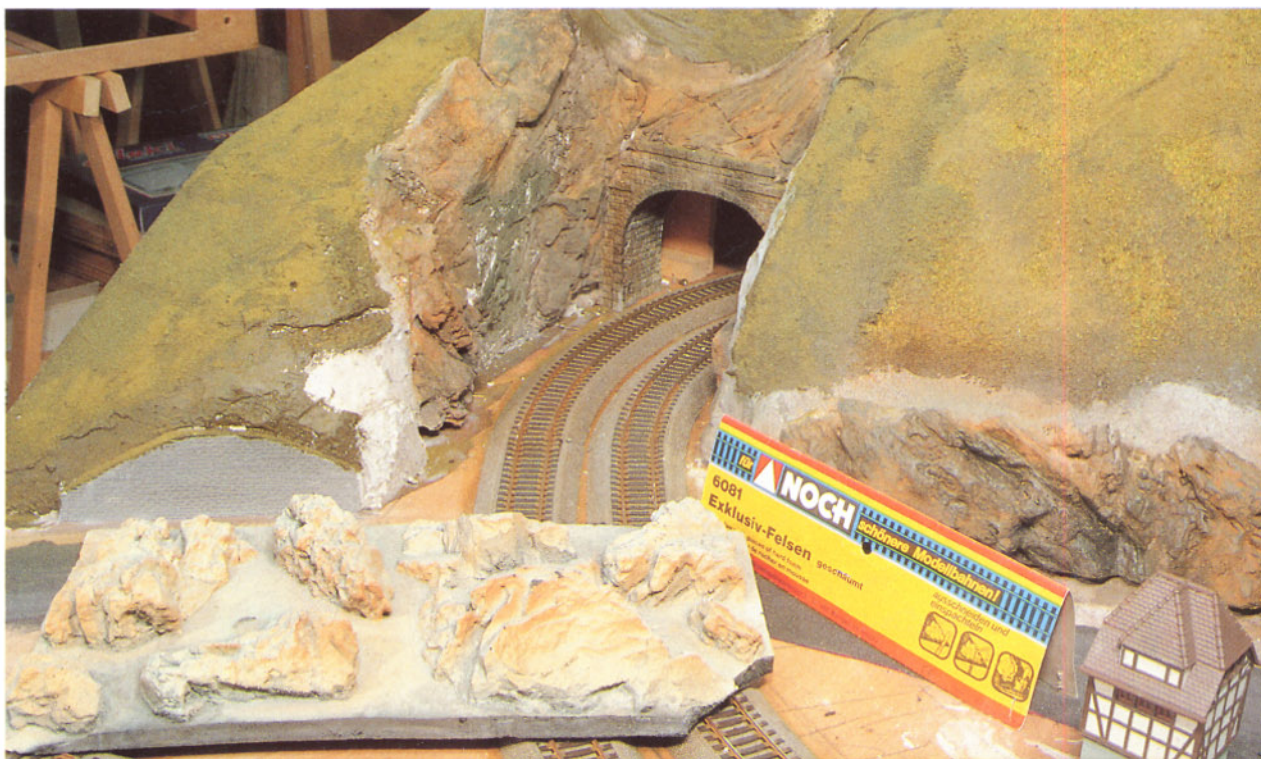


◀ **Bild 5:** Gute Dienste für solche Arbeiten leistet der "Japanspachtel".

▶ **Bild 6:** Rühren Sie den Gips immer in einer speziellen Gummischale an. Hartgewordene Reste lassen sich später ganz leicht durch Zusammendrücken herausbrechen.



▶ **Bild 7:** Aus Noch-Felsen, Gips und Faller-Gneis entstanden, haben die Felsen an der linken Tunneleinfahrt inzwischen ein recht wirklichkeitsnahes Aussehen.



◀ **Bild 2:** Der Bahnhof "Villmar" entstand in Kit-bashing-Bauweise. Der gelbe Anstrich wurde beim Original erst vor ca. zehn Jahren angebracht. In früheren Epochen war das Gebäude ziegelrot.

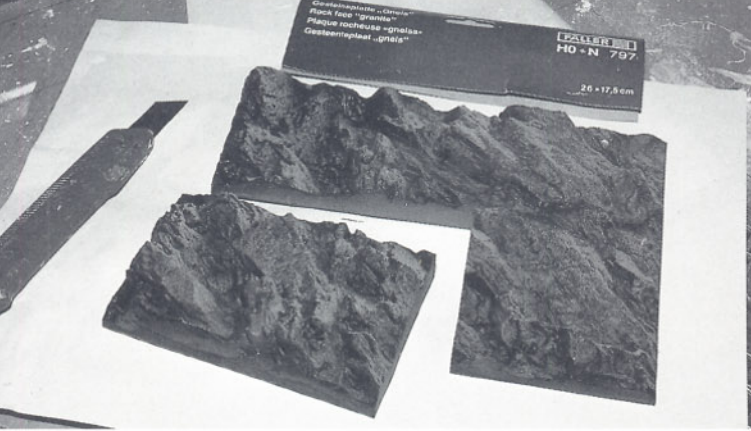


Bild 8: Beinahe wie Butter läßt sich das Material schneiden, aus dem die Faller-Gneisplatten bestehen. Auch Einritzen und Brechen ist möglich.



Bild 9: Natürlich müssen bei dem abgeschnittenen Stück die Felsstrukturen noch herausgearbeitet werden. Auch das ist keine Schwierigkeit.

Felsgruppen und einzelne Felsbrocken werden aus den "Exklusiv-Felsen" von Noch geschaf-fen. Diese sind aus echten Felsabformungen gegossen, aber nur in relativ kleinen Stücken vorhanden. Selbstverständlich sind diese Stücke ohne weiteres auch mit Faller-"Gneis" kombinierbar. Wir empfehlen sie für die Verwendung im Vordergrund von Fotograferanlagen. Mit einem scharfen Bastelmesser wird die erste Gesteinsplatte bearbeitet. Das Material läßt sich butterweich schneiden. Die einzelnen Felsformen werden Stück für Stück aus der Platte herausgetrennt und nachgearbeitet. Ihrer Phantasie sind dabei keine Grenzen gesetzt, am Vorbild orientieren sollte man sich jedoch. Wenn man die Platte nur auf der Vorder- oder Rückseite einritz und dann bricht, entsteht eine unregelmäßige Bruchstelle, die durch ihre kristalline Struktur eine fast natürliche Wirkung hat. Schon nach Anpassung der ersten Felsen werden Sie von dem wirklichkeitsnahen Bild beeinflusst sein.

Nun wird der vorgeformte Hang gut angenäht, damit der Füllspachtel, mit dem die einzelnen Felsstücke befestigt werden, gut bindet. Füllspachtel ist besser als Gips geeignet, da er eine längere Bearbeitungsdauer ermöglicht. Mit Wasser zu einem nicht zu dünnen Brei angerührt, gibt er Ihnen etwa 20 Minuten Zeit für die

folgenden Handgriffe. Danach bindet er ab und härtet langsam aus. Beim Andrücken der Felssteile überquellender Füllspachtel ist kein Schaden, im Gegenteil. Durch Modellieren mit einem kleinen Messer bzw. einem "Japanspachtel" schafft man mit seiner Hilfe einen nahtlosen Übergang der Felsen zur Landschaft. Das Verteilen des Füllspachtels kann auch mit Wasser und Pinsel erfolgen, dabei dürfen die Gneisplatten ruhig etwas weiß werden. Die komplette Farbgebung erfolgt dann zum Schluß.

Wer sich die Bilder genau anschaut, wird feststellen, daß die Tunnelportale sich von denen unterscheiden, die wir in den ersten Folgen gezeigt haben. Da die Anlage für deutschen bzw. französischen Betrieb (alternativ) geplant ist, wurden auch die Tunnelportale dem angepaßt. Das hier gezeigte Kibri-Material ist für die französische Variante fest eingebaut, jedoch so gestaltet, daß das Vollmer-Portal (für die deutsche Version) genau davorgespaßt werden kann. Bei der Verkleidung der Portale mit Teilen aus Noch- und Faller-Gestein muß von unten nach oben gearbeitet werden.

Einfärben der Felspartie

Bei der farblichen Gestaltung der Felspartien ist zu beachten, daß die Faller-Kunststoff-Felsen

und der Gips jeweils mit anderer Farbe zu behandeln sind. Gips wird mit verschiedenen Beizen eingefärbt, kann jedoch zum Schluß auch noch mit stark verwässerten Dispersionsfarben etwas verändert werden. Möglichkeiten, diese Technik auszuprobieren, bietet der aufgelassene Steinbruch am rechten Anlagenende. Dort wurden die Natursteine mit selbstge-gessenen Gipsfelsen imitiert.

Die Kunststoff-Felsen erhalten ihr endgültiges Gesicht mittels Dispersions- oder Abtönfarben. Sie werden mit viel Wasser und nicht zu dick aufgetragen. Tasten Sie sich am besten langsam an die gewünschte Farbe und Intensität heran. So erzielen Sie auch recht vorbildgetreu die verschiedenen Braunabstufungen der Felsen im Lahntal. Sollte eine Stelle zu viel Farbe abbekommen haben, streichen Sie (sofern sie noch nicht getrocknet ist) mit einem sauberen Pinsel und viel Wasser kräftig darüber. Die Farbe wird dadurch quasi verdünnt. Am Schluß ist auch eine Aufhellung einzelner Partien mit stark wäßrigem Weiß möglich. Für die Begrünung der Landschaft wurde zuerst ein Haftgrund (eine Mischung aus UHU-coll und grüner Farbe) hergestellt. Mit einem Pinsel streicht man ein Stück der bisher weißen Partien dick mit der Paste ein. Das Beflocken geschieht dann in folgender Reihenfolge: Zuerst wird eine

Bild 10: Probeweise werden die Gneis-Stücke an den Hang gelegt, um die richtige Position zu finden und den optischen Eindruck zu prüfen.





Bild 11: So sieht das Ergebnis der unten einzeln dargestellten Arbeitsschritte aus. Die "Felsen" sind befestigt und farblich behandelt.

Lage Noch-Spezialgras aufgebracht, dann sparsam Woodland Nr. T 45 darüber gegeben. Zum Schluß dunkelt man einzelne Fleckchen mit Woodland Nr. T 46 ab.

Das Empfangsgebäude

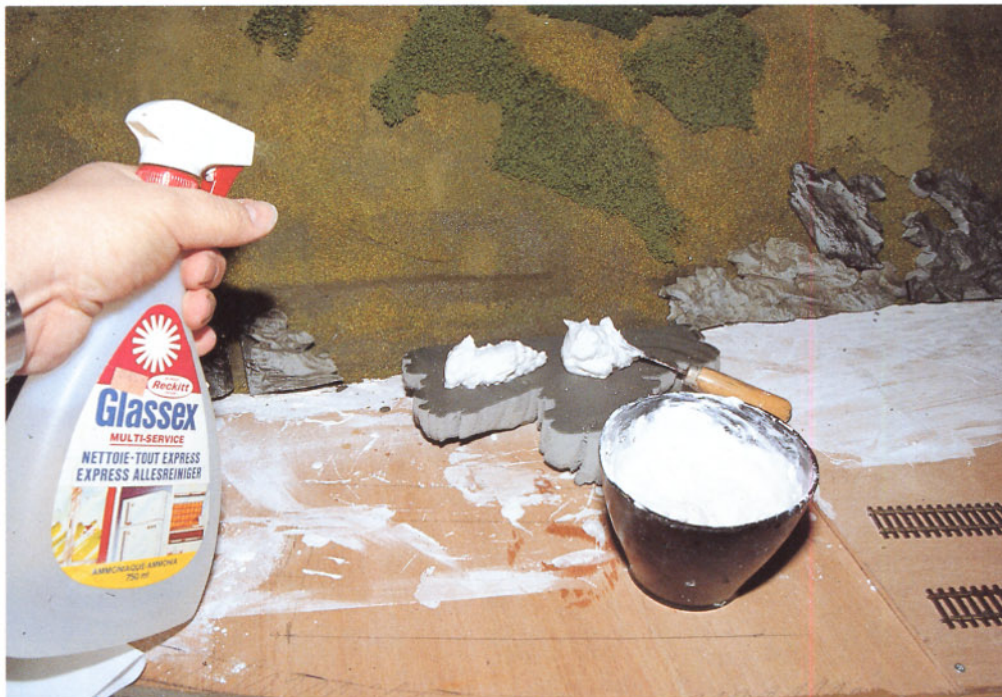
Das Empfangsgebäude Villmar sucht man natürlich vergeblich als Modell oder Bausatz in den Hersteller-Sortimenten. Es gibt jedoch Bausätze, die mit wenig Aufwand einen entsprechenden Umbau erlauben. Wir wählten dazu den Kibri-Bausatz B-9532 "Bahnhof Altkirchen" und zur Ergänzung das Kibri-Stellwerk "Cölbe" (B-9488) aus. Lesen Sie dazu unseren ausführlichen Beitrag "Der Bahnhof Villmar im Modell" weiter vorn in diesem Journal.

Wie fast alle übrigen Gebäude auf der Anlage erhielt unser neu gestalteter Bahnhof einen neuen Bodensockel aus Sperrholz. Er wurde direkt auf der Anlagenplatte errichtet, um genau das Niveau des Roco-Böschungsgleises einzuhalten. Aus einem Stück Sperrholz entsprechender Stärke (5 mm) sägt man ein passgenaues Stück aus und verschraubt es mit der Anlagenplatte. Die Gebäude werden darauf nur mit einem Haftkleber befestigt, damit sie sich bei Bedarf wieder abnehmen lassen. Auf die neue Fundamentplatte wurden jeweils entlang der äußeren Kanten schmale Holzleistchen als Begrenzung mit UHU-coll aufgeklebt. Der dadurch entstehende Zwischenraum soll später noch mit einer Modelliermasse, die einen asphaltähnlichen Eindruck hervorruft, ausgefüllt werden.

Die Bahnhofsbediensteten erhalten Wohnung

Die Anzahl der neben dem Bahnhof Villmar befindlichen Wohnhäuser und sonstiger Gebäude war natürlich auf unserer Anlage nicht nachvollziehbar. Wir entschieden uns für zwei Wohnhäuser, eine Güterhalle und ein Gewerbegebäude (Naturstein-Handel), um den Gesamteindruck der Bahnhofsgegend nicht zu beeinträchtigen.

Ein Wohngebäude entstand aus dem Faller-Bausatz B-369 "Siedlungshaus". Das Gebäude



Bilder 12 und 13: Vor dem Anbringen der Gneisplatten den Untergrund gut einnässen, damit der Füllspachtel mit dem Gelände abbindet. Mit der glatten Rückseite der Faller-Platten verbindet er sich allerdings nicht. Sie müßten ggf. nachträglich mit etwas UHU-Weißleim gesichert werden. Im Bild unten ist der überquellende Füllspachtel schon mit dem Pinsel verteilt worden.

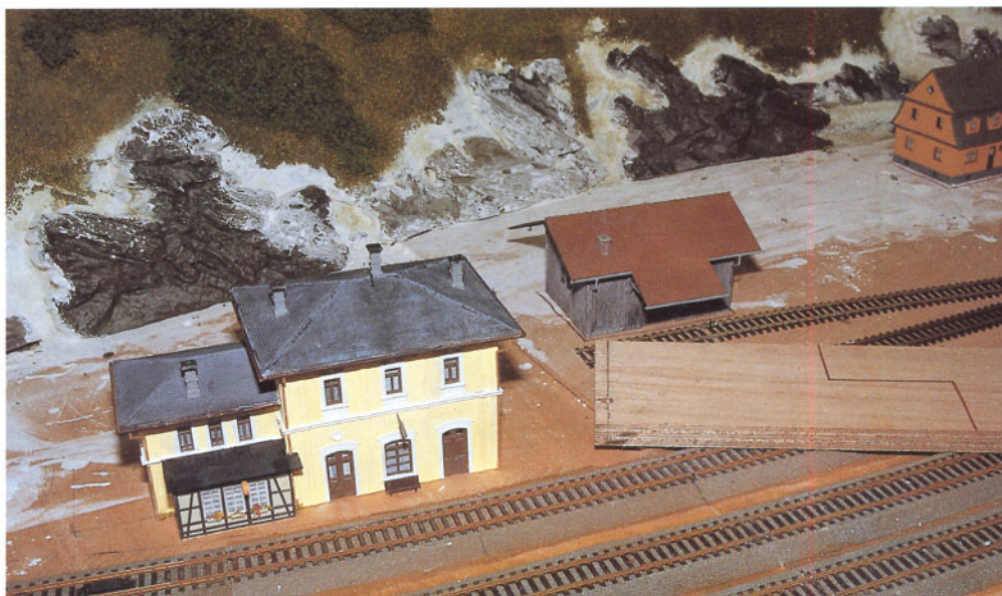




Bild 14: Wenn die Felsimulationen farblich behandelt und die umliegenden Flächen begrünt worden sind, bietet sich ein solches Bild.



wurde nach Bauanleitung zusammengebaut und lediglich mit einem ockerfarbenen Anstrich etwas verändert. Für das zweite Haus wählten wir den Kibri-Bausatz B-8214 "Haus Waldburg"

aus. Auch dieses entstand unverändert nach Anleitung und konnte dann gleich zur Begutachtung des Gesamteindrucks auf seinem vorgesehenen Standort platziert werden. Die Ge-

bäude wurden jedoch noch nicht mit der Grundplatte verbunden, da sie noch mit einigen Details komplettiert werden müssen.

Bild 17: Neben der linken Tunnelröhre haben wir aus dem Styroporgebirge einen "Steinbruch" herausgeschnitten, der anschließend mit selbstgegossenen Gipsfelsen ausgekleidet wurde.

Bild 18: Wer keine passenden Braun-Beizen für den typischen "Lahntal-Fels" hat, kann den Gips mit Revell-Sprühfarben nachbehandeln (gut naß verteilen!).





Bild 19: So sieht unser aufgelassener Steinbruch nach Beendigung aller Arbeiten aus. Natürlich ist auch das wieder nur ein Vorschlag.

Bild 15: Die folgenden Aufnahmen zeigen Beispiele für das Vorgehen bei der Farbgestaltung. Wichtig ist z. B., Gips vor dem Einfärben immer anzufeuchten.

Bild 16: Die Beize ist für die Behandlung des Gipses, die Latexfarbe für den Gneis vorgesehen.

Bild 20: Hier, an der rechten Tunnelröhre, verwendeten wir für die Gestaltung ausschließlich Faller-Gneis.

Bild 21: Die Revell-Sprühfarbe wird mit einem Pinsel grob verteilt.

Gleiseinschotterung

Wie schon in der vorangegangenen Folge beschrieben, sind beim Verlegen des Roco-Böschungsgleises als Doppelgleis einige Nacharbeiten zu empfehlen. Zwar kann man bei Schnellbau-Anlagen eventuell darauf verzichten, doch das vorbildgerechte Vorgehen, welches wir für adäquat halten, macht auch nicht viel Arbeit. Für das Auffüllen des Zwischenraums zwischen den Gleisen gibt es zwei Möglichkeiten. Wer Schotter sparen möchte oder nicht so gern damit arbeitet, dem sei empfohlen, ca. 3 mm starke Polystyrolplatten in genauem Zuschnitt einzupassen und mit 1 bis 2 mm Schotter zu überdecken. Wir fanden jedoch Sparen hier fehl am Platze und haben die Zwischenräume einfach mit Noch-Schotter aufgefüllt. Vorsicht ist im Bahnhofsbereich geboten. Wer Roco-Line-Gleise ohne Böschung durchgängig auf der Sperrholzplatte befestigt hat, muß hier besonders aufpassen, daß kein Schotter in die Weichenzungen gelangt. Bei unserem Bericht in der Ausgabe 2/1989 haben wir noch keinen Noch-Schotter verwen-





Bild 22: Das Stellwerk (Kibri-Bausatz) befindet sich schwalbennestartig am vorderen Rand der Anlage.



Bild 23: Bei der Anfertigung des Sockels sind Pappschablonen eine große Hilfe.

Bild 24: Der fertige Sperrholzsockel wird mit Klebstoff fixiert, ...

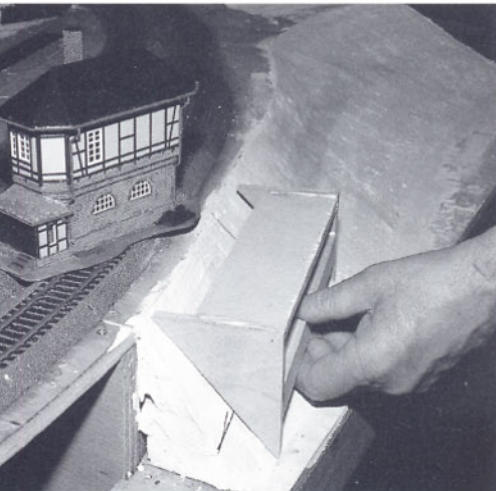


Bild 27: Für das Zuschneiden wurden noch einmal die Pappschablonen verwendet; ...

Bild 25: ...die Deckplatte wird mit dem Anlagenuntergrund verschraubt...

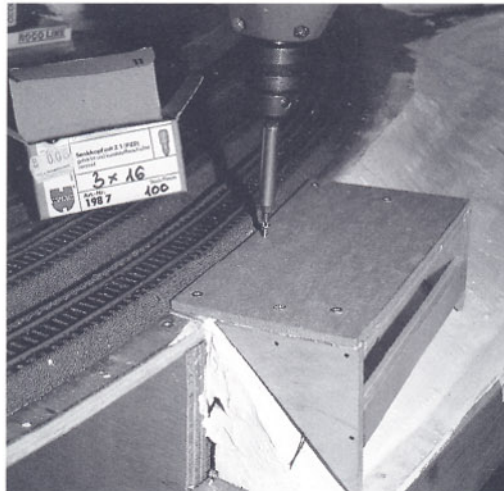


Bild 28: ...fixiert wird die Verkleidung mit UHU-coll. Überstehende Kanten...

Bild 26: ...und dann der ganze Sockel mit Heki-dur-Mauerwerkplatten verkleidet.

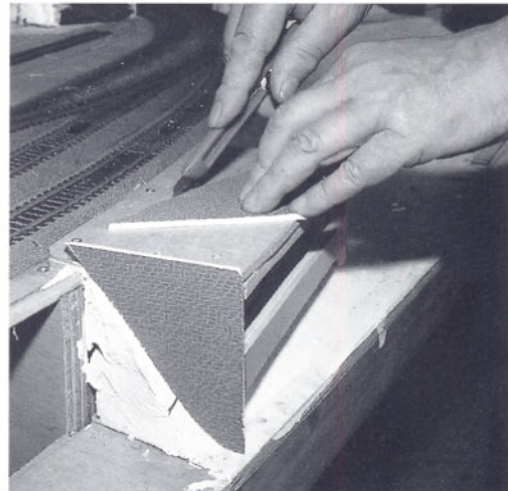
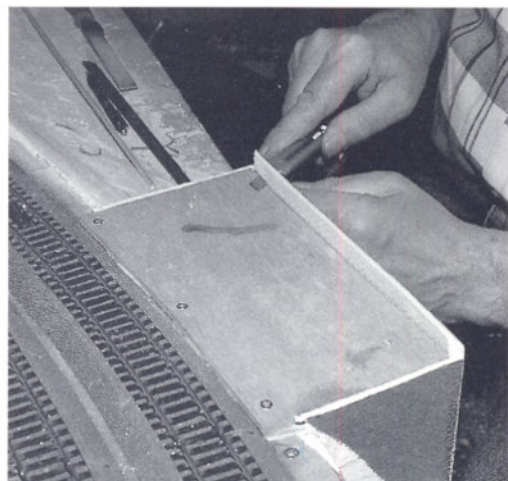
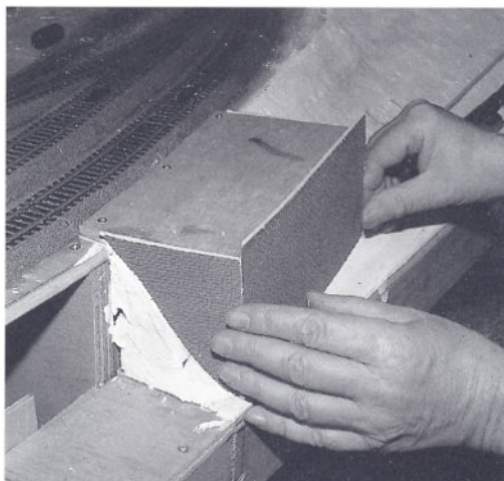


Bild 29: ...können mit einem Bastelmesser problemlos nachgeschnitten werden.



det. Inzwischen stellte sich aber heraus, daß er von der Farbe und der Granulierung am besten zum Roco-Gleis paßt. Da er zudem preiswert ist, können wir ihn bestens empfehlen (Bestell-Nr. 936). Erwähnt sei noch, daß der Schotter in bewährter Weise mit einem Gemisch aus Farbe, Spülmittel und Weißleim beträufelt wird und nach dem Trocknen und Aushärten farblich noch nachbehandelt werden kann.

Zur Nachbildung des Erdreiches im Bereich der Güteranlage haben wir sehr feinen gesiebten Sand verwendet. Die Flächen wurden stückweise mit UHU-coll eingestrichen und dann vorsichtig mit Sand überstreut.

Das Stellwerk erhält seinen Standort

Unmittelbar an der steilen Böschung zum Fluß steht in Villmar ein Stellwerk. Um diesen schwalbennestartigen Standort nachzubilden, war ein Sockel mit Stützmauern erforderlich. Für dessen Gestaltung gibt es wiederum verschiedene Verfahrensweisen. Möglich wäre, ihn aus Gips zu gießen. Gips in großen Massen ist jedoch schwer und braucht lange zum Trocknen. Da unsere Anlage zerlegbar und transportabel sein soll, mußten wir Gewicht sparen. Wir haben den Sockel deshalb aus Sperrholzplatten gefertigt. Wenn Ihre Anlage nicht transportiert werden muß, können Sie beispielsweise auch starke Pappe dafür verwenden.

Für die beiden Seitenteile werden zuerst zwei Schablonen aus Pappe ausgeschnitten und angepaßt. Danach kann man die eigentlichen Teile aus Sperrholz aussägen. Zu diesen kommen noch eine Deckplatte und eine seitliche Versteifung (um ein Reißen des Geländes beim Transport zu verhindern). Die Teile wurden mit UHU-coll-Expreß verklebt. Nach dem Aushärten wurde das Stützgerüst an die Böschung angepaßt, verklebt und zusätzlich verschraubt. Die beiden Pappschablonen fanden nun noch einmal Verwendung, um die Seitenteile mit einem scharfen Bastelmesser aus einer Heki-dur-Natursteinplatte (für die Verkleidung des Sockels) sauber auszuschneiden. In gleicher Weise erfolgt nach Festlegung der Abmessungen der Zuschnitt für die Rückwand des Sockels. Nun war es notwendig, alle Seitenkanten auf 45° abzuschrägen, damit ein einwandfreies Aneinanderpassen erreicht werden konnte. Diese Arbeit läßt sich schnell ausführen. Parallel zur Tischkante wird ein Teil mit der Außenseite nach unten auf eine feste Unterlage aufgelegt. Das Bastelmesser setzt man entsprechend der gewünschten Schräge an dem Heki-dur-Plattenteil an und schneidet mit leichtem Druck auf die Tischkante zügig das überflüssige Material ab. Wenn alle Teile so bearbeitet sind, können sie nacheinander mit dem Sperrholzsockel verklebt werden. Eventuell dann noch über die Deckplatte überstehendes Material wird mit dem Bastelmesser abgeschnitten.

Weiter geht es mit dem oberen Abschluß der nachgebildeten Stützmauern. Hierzu finden schmale Leisten Verwendung. Vor dem Aufkleben sollten auf der Ober- und Außenseite die Steinfugen eingeritzt werden. Die fertiggestellten Randleisten werden mit UHU-coll auf der Deckplatte aufgeklebt. Die Fläche zwischen den Abdeckleisten wird mit UHU-coll eingestrichen und anschließend mit feinem Sand bestreut. Mit einem Stück Pappe oder Polystyrol wird überschüssiger Schotter abgestreift. Nach dem Trocknen kann das Stellwerk (wir verwendeten den Kibri-Bausatz B-9488 "Stellwerk Cölbe") probeweise an seinem Standort aufgestellt werden.

Schubert/-cb-

(wird fortgesetzt)



Bilder 30 und 31: Unser Stellwerk unterscheidet sich baulich nur wenig von seinem Vorbild im Lahn-tal. Am meisten fällt auf, daß sich sein Anbau auf der linken statt auf der rechten Seite befindet. Beim Modell fehlen nun noch die Sandunterlage und an der Mauer die Schutzgeländer.

Alle Modellfotos: K. Heidbreder
Aufnahme unten: U. Kandler





Eine Klosteranlage in »0« als besonderer

Den Abonnenten und Dauerlesern des Eisenbahn-Journals werden einige meiner Modellbauten bekannt sein. Unlängst hat man mich dazu animiert, in der Reihe meiner Arbeiten für die Spur 0 (1:45) einen besonderen Anlagen-Blickpunkt zu entwerfen. Mir kam der Gedanke, es mit einem Kloster zu versuchen. Ich wurde nämlich daran erinnert, daß ich in der Vergangenheit schon einmal eine romanische Kirche mit kompletter Inneneinrichtung in H0 (vorgestellt im Eisenbahn-Journal 6/1981) verwirklicht hatte. So konnte ich der Versuchung nicht widerstehen, in die Planung des Modells eine Inneneinrichtung der Klosterkirche sowie als Er-

gänzung zwei Mönchszellen und die Klosterschenke einzubeziehen.

Die Vorarbeit bestand im Festlegen eines Grundrisses auf einer Fläche von ca. 80 cm x 100 cm und im Erstellen eines Papiermodells im Maßstab 1:220 (Z), was für die späteren Arbeiten eine Erleichterung war. Im übrigen wende ich diese Vorarbeit immer wieder an und empfehle sie allen Modellbauern, da man erst an einem dreidimensionalen Modell die räumlichen Verhältnisse richtig zu erkennen vermag. Nach Anfertigung diverser Teilzeichnungen konnte ich endlich mit dem Bau beginnen. Der gesamte Komplex, bestehend aus der Klosterkirche, dem

Wohnteil, dem Verwaltungstrakt und der Klosterschenke, sollte so gebaut werden, daß Teildemontagen zum Ersetzen defekter Glühbirnen auch im Endzustand möglich sind.

Die Kirche

Wie bereits erwähnt, sollte die Kirche mit einer Inneneinrichtung versehen werden. Durch die Verarbeitung von drei Lagen 5 mm dicken Depafits erreichte ich die Mauerstärke von immerhin 70 cm des gedachten Originals. Hierbei bot es sich an, die erste Lage mit der äußeren Laibung der Fenster und Türen zu versehen. Die zweite Lage nahm die Fensterrahmen auf, und die dritte machte es möglich, die schrägen Innenlaibungen auszuschnneiden.

Alle Fenster der Anlage mußten einzeln von Hand gefertigt werden. Auf Millimeterpapier wurden die Rahmenkonstruktionen der sechs verschiedenen Fenstertypen mit einem dünnen Tuschefüller (0,25 mm) gezeichnet. Darauf legte ich dünnes Zelluloid, das ich an den Rändern außerhalb der Umrisse verklebte. Dann wurden die Zeichnungen auf Hartkarton aufgezogen. Die genauen Umrisse der einzelnen Fenstertypen schnitt ich zusätzlich aus 2 mm starkem Karton heraus. Diese Ausschnitte wurden an den Innenkanten mit Holzleim eingestrichen, um sie zu festigen und vor Plastikkleber zu schützen, und auf die Zeichnungen aufgeklebt. Aus weißen Polystyrolplatten begann ich Streifen von 1 mm, 2 mm und 3 mm Breite zu schneiden. Am besten geht dies mit einem Reißzirkel: beidseitig anreißen und dann mit einem Bastelmesser die Streifen abschneiden. Wenn man einen ausreichenden Vorrat angefertigt hat, beginnt die Montage der Rahmen und Fensterkreuze.

Bild 2: Die Idee wurde zuerst in Form eines Papiermodells im Maßstab 1:220 (Z) verwirklicht, um die räumlichen Verhältnisse besser erkennen und berücksichtigen zu können.





Bild 3: Diese Aufnahme mutet schon beinahe an wie ein Bild aus einem griechischen Ferienkatalog. Oder erkennen Sie, daß die Mönche ehemals Eisenbahner aus dem Merten-0-Sortiment waren?

◀ **Bild 1 (linke Seite oben):** Wenn das kein Blickfang ist! Der harmonische Gebäudekomplex weckt Erinnerungen an Ausflüge, versetzt den Betrachter beinahe unmerklich in Sonntagsstimmung.

Blickfang

1. Unten einen 3-mm- und an den anderen Seiten einen 2-mm-Streifen flach einlegen und an den Ecken mit Plastikkleber leicht anheften. Der gewölbte obere Rahmenteil läßt sich ohne weiteres vorbeiegen.
2. Auf den flachliegenden Rahmen 2-mm-Streifen senkrecht aufkleben.
3. 3-mm-Streifen als Fensterkreuze einlegen.
4. Dieses Rahmenkreuz mit 1-mm-Streifen verstärken und verkleben.
5. Die Querleisten nach Zeichnung schneiden, einlegen und kleben.
6. Die Senkrechten einlegen und verkleben.
7. Das Fenster durch Auflegen einer Plastikkleberschicht über alle Kanten und Fugen absichern.

Man braucht zur Montage eines Fensters nach diesem System einen ordentlichen kleinen Reißzirkel, ein scharfes Messer, eine Pinzette und einen guten dünnflüssigen Plastikkleber (z. B. Fallers Expert). Nach einer Stunde läßt sich, da die Kanten der Matrize abgeleimt und die Zeichnung mit Zelluloid isoliert sind, das fertige Fenster vorsichtig aus der Form nehmen. Die Montage ist natürlich ein ziemliches Puzzlespiel und erfordert gewisse Geduld. Aber was will man machen, wenn es keine brauchbaren Fertigartikel gibt? Die Fenster kann man mit Humbrol- oder Revell-Farben entsprechend den eigenen Wünschen anmalen.

Dias für die Fenster

Die Fenster der Klosterkirche sollten eine farbige Bleiverglasung erhalten und mußten deshalb doppelt mit dazwischenliegenden Scheiben gefertigt werden. Es stellte sich die Frage: wie? Nach einigen Überlegungen entschloß ich mich zu einem Versuch mit Dias. Zunächst zeichnete



Bild 4: In dem großen Eckgebäude befindet sich die Klosterschenke. Die Anfertigung der eindrucksvollen Fenster ist zeitaufwendig, lohnt aber in jedem Fall die Mühe.



Bild 5: Die Kirche ist (wie die Schenke) mit einer selbstgebauten Inneneinrichtung versehen. Diese beiden Gebäude sind teilweise demontierbar, damit z. B. Glühbirnen ausgewechselt werden können.

Bild 6: Gepflegte Wege und ein wenig Grün im Innenhof. Der funktionstüchtige (!) Springbrunnen entstand aus einem Kerzenleuchter.



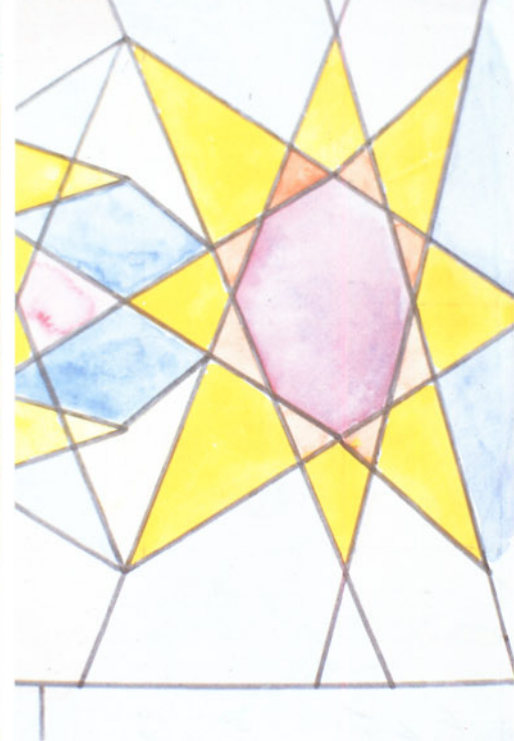
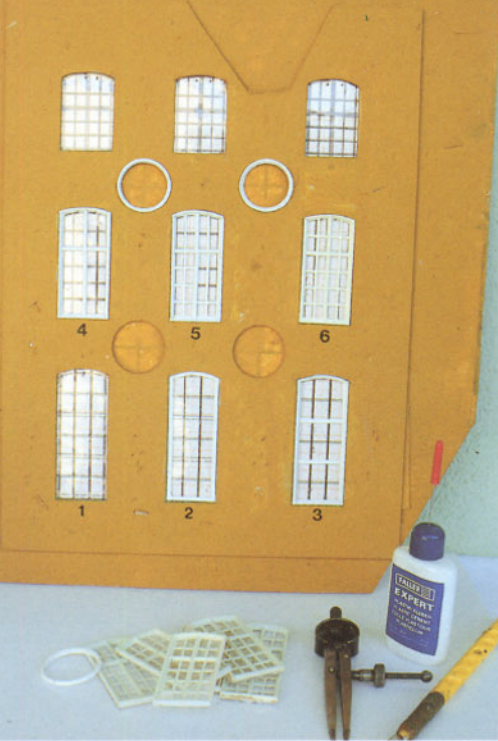


Bild 7 (oben links): Hier wird die Schrittfolge der Fenstermontage demonstriert. Neben Reißzirkel, scharfem Messer und dünnflüssigem Plastikleber braucht man vor allem viel Geduld für diese Arbeit.

Bilder 8 und 9: Die Motive für die Fensterverglasung wurden auf einem DIN-A2-Bogen gezeichnet und wie im Text beschrieben aufgeteilt und fotografiert.

◀ **Bild 10:** Das Ergebnis dieser aufwendigen Aktion ist eine "Bleiverglasung", die so manches Vorbild in den Schatten stellt.

Bild 11 (unten): Auch von innen betrachtet wirken die Fenster perfekt. Und natürlich fehlen in dieser Kirche auch die Beichtstühle nicht.





Bilder 12 und 13: Vorbild oder Modell? Man möchte fast nicht glauben, daß dieser Raum Handarbeit in Baugröße 0 ist. Ob Sie die Deckengestaltung, den handgelöteten Kronleuchter oder den Altar betrachten – der Faszination ist nicht zu entgehen.

Bild 14: Bei diesem Rohbau des Kirchenschiffs erkennt man deutlich, daß die Wände aus drei Lagen Depafit bestehen – im Original immerhin eine Wandstärke von 70 cm.

Bild 15: Die verwendeten "Gemälde" können Katalogen, Lexika und ähnlichem entnommen werden.





Bild 16: Der Innenhof ist an drei Seiten von Kirche, Verwaltungs- und Wohngebäude und Schenke begrenzt. Vorn schließt ihn eine Natursteinmauer ein.

ich auf einem DIN-A2-Bogen die gewünschte Form der Ornamente für die spätere Verglasung. Die Zeichnung wurde mit feinen Markierungen in drei Abschnitte aufgeteilt; die Drittel habe ich einzeln auf einem Diafilm aufgenommen. Dies erfordert äußerste Sorgfalt beim Fotografieren, um genau passende, nebeneinanderlegbare Ausschnitte zu erhalten.

Beim Bau der Fenster wurde bereits das richtige Maß von 72 mm x 36 mm plus je 1 mm Klebekante eingeplant, so daß man nun die drei Dias vorsichtig auf die Rahmen aufkleben kann. Erst jetzt wird der Innenrahmen festgeklebt. Der Gesamtaufbau ist also Außenrahmen – Dia – Innenrahmen. Bei benauerer Betrachtung eignet

sich das Verfahren für alle Arten von Ornamenten und Bleiverglasungen.

Die größte Schwierigkeit ist das Finden geeigneter Motive bzw. deren Zeichnung und die Umsetzung in die gewünschte Baugröße. Eine mögliche Lösung könnte wie folgt aussehen: Man hat sich für ein Motiv entschieden. Hiervon macht man sich ein gutes Foto, das für die Maßstäbe H0 oder N brauchbar wäre. Ansonsten ist das Bild zu vergrößern (eventuell sogar bis auf Posterdimension), wovon nach Umsetzung der Grundformen ausschnittsweise Dias angefertigt werden, die sich später auf den Fensterrahmen zusammensetzen lassen. Zugegeben, der Arbeitsaufwand ist enorm, besonders bei der

Wahl eines bestimmten Motivs. Aber gerade hierin liegt ja für uns Tüftler und Bastler der besondere Reiz.

Beim Zusammenbau der Kirche wurde zunächst das Kirchenschiff mit den Säulen und der Vorderfront, jedoch ohne Dach auf der Grundplatte festgeklebt. Dann ist der Turm mit der fehlenden Stirnwand angesetzt worden. Wie eingangs bereits erwähnt, wurden nun die Seitenwände, die Kastendecke und das Dach so weit vorbereitet, daß eine Demontage zur Reparatur der Beleuchtung möglich ist. Dies gilt auch für die übrigen Gebäudeteile. Die Rundform des Altarraums, der in den Turm eingebaut wurde, entstand aus mehreren Formstücken, die ich zunächst mit Papier und Moltofill ausgeformt habe. Die Aussparungen für die Fenster waren bereits vorbereitet.

Besonderheiten der Inneneinrichtung sind der Altar, der in Lötarbeit handgefertigte Kronleuchter, die Beichtstühle und Bänke. Die Orgelempore mit den Orgelpfeifen und verdeckt eingebauten Lautsprechern kann leider nur durch das gegenüberliegende Rundfenster im Turm eingesehen werden. Kleine Bilder aus Lexika und Katalogen ergänzen das Ganze zu einer vollständigen Inneneinrichtung der Kirche.

Bild 17: Rustikal geht es in der Klosterschenke zu. Wann werden die ersten Gäste wohl eintreffen?



Um die Kirche herum

Erwähnt sei noch, daß der Aufbau des angrenzenden Wirtschaftsgebäudes mit Ausnahme der beiden Mönchszellen wesentlich einfacher gehalten wurde, da dieser Gebäudeteil nicht einsehbar ist. Weil für die Klosterschenke ebenfalls eine Inneneinrichtung vorgesehen war, wurden für sie wieder doppelte Fensterrahmen, eine Beleuchtung sowie Bänke und Stühle gebaut, ähnlich wie bei der Kirche. Im Innenhof des Klosters montierte ich einen funktionsfähigen Springbrunnen, der aus einem umgebauten Kerzenleuchter entstand.

Zum Zeitpunkt der Fotoaufnahmen fehlten noch einige kleine Extras wie z. B. ein handgelötetes Turmkreuz mit Verzierungen und ein sich in den Wind drehender Wetterhahn. Bei den Mönchen handelt es sich um ehemalige Eisenbahner aus dem Null-Sortiment von Merten, die entsprechend umfunktioniert wurden. Reichhaltiger Blumenschmuck im Vorgarten und in den Arkaden des Kreuzgangs rundet das Modell zu einem schönen Gesamtbild ab.

Text und Fotos: Franz Jerusalem



2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

92



Bild 1: Die doppelgleisige Hauptstrecke verläuft in einem sanften Bogen am Fuße der kleinen Ansiedlung entlang. Schwere, dampflokbetriebene Güterzüge sieht man hier des öfteren.

Bild 2: Die Eisenbahn unterquert in einem Tunnel die Anhöhe, auf der die Ortschaft "Wommeldorf" entstand.

Dorfspaz

Die Antwerp Modelrailroad Association (A. M. R. A.) feiert heuer ihr 25jähriges Bestehen. Anlässlich dieses Jubiläums werden im November wieder drei Tage der offenen Tür veranstaltet. Seit 1979 verfügt der Club nun, ebenso wie andere Vereine, über Räumlichkeiten in dem historischen Fort II Wommelgem.

Das im Verlauf von fast zwölf Monaten im Fachwerkstil erbaute Dorf auf der H0-Großanlage des Clubs hat in Anlehnung an diesen Sachverhalt den Namen Wommeldorf bekommen. Es wurde auf einem abnehmbaren Anlagenteil errichtet und verdeckt eine ziemlich enge Kurve. Beinahe alle Häuser sowie die Kirche stammen übrigens von einem Nicht-Clubmitglied.

Schwierigkeiten bereitete es in der Endaufbauphase Mitte des Jahres, die Beleuchtung störungsfrei zu installieren und die Kartonwände lichtundurchlässig zu machen. Bereits letzten November bildete das damals noch ziemlich kahle Dorf bei einem Tag der offenen Tür einen Blickfang. Die Tiefenwirkung des kleinen Kunstwerks ist auf den Fotografien wirklich enorm! "Gehen" Sie, lieber Modellbaufreund, in den hübschen Straßen von Wommeldorf ruhig einmal ausgiebig spazieren!

Paul Peeters/Manfred Grauer



Bild 3: Im Zentrum des idyllischen Dorfes befindet sich der Marktplatz. Es ist noch früh am Morgen eines Markttag; die Stände werden gerade erst aufgebaut.

iergang

Bild 4: Fachwerk und Schieferverschalung sind typische Merkmale der Gebäudearchitektur in "Wommeldorf". Im Hintergrund erkennt man die Standseilbahn zum "Wommelberg".



Bild 5: Ruhe und Frieden herrschen auf dem Gottesacker an der Dorfkirche. Gräber und Beete werden von den Angehörigen bestens gepflegt. Fotos: K. Heidbreder





2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

93

In der Provinz Antwerpen

An einer eingleisigen Bahnlinie liegt, mitten in einer Weide, ein alter Bauernhof. Auf der anderen Seite des Bahndamms befinden sich der Garten des Gehöfts, eine (leicht geneigte) Heide sowie eine Sanddüne. Auf den Höhen wächst Kiefernwald. Als Vorbild für diese Idylle diente unserem belgischen Leser P. van Gestel

die Landschaft östlich von Antwerpen an der eingleisigen Bahnstrecke Mol – Neerpelt. Zur Arbeit auf den Feldern um den altertümlichen Bauernhof wird hier noch ein Pferd eingesetzt. Auf dem Bahngleis unweit davon verkehren freilich schon längst moderne Diesellok-Wendezüge.

Die Landschaft

Die Anlagenoberfläche entstand mit Hilfe von Polyurethan-Schaum. Ihre endgültige Form wurde mit Pappmaché und Gips gestaltet. Für die Vegetation habe ich Streumaterial von Heki und Woodland Scenics verwendet, für die Heidedünen echten Sand. Das nordöstliche Belgien ist eine waldreiche Gegend; am häufigsten kommt die Kiefer vor, die Fichte dagegen kaum. Man fertigt sich die Föhren am besten selbst aus getrockneten Pflanzen und Streumaterial an; letzteres erhält man durch Zermahlen von eingefärbtem Island-

Bild 1 (oben): Auf der Strecke Antwerpen – Mol – Neerpelt verkehren Züge mit Diesellokomotiven.

Bild 2: Das Gehöft mit dem riesigen Laubbaum dahinter.



Bild 3 (rechte Seite): Blick von oben auf das 120 cm x 60 cm große Diorama.





moos in einer alten Kaffeemühle. Für die Trauerweide neben dem Gehöft wurden getrocknete Spierstrauchblüten benützt. Diese Pflanze liebt feuchte Standorte. Auf der anderen Hausseite steht ein riesiger Laubbaum. Nur ein Teil der Büsche ist aus Moos gefertigt; überwiegend habe ich für das "Grünzeug" ein relativ festes Material benützt, das in Autositzen Verwendung findet. Mit ihm lassen sich auch gut Baumkronen anfertigen.

Im Garten auf der anderen Seite der Bahnstrecke ist die Erde wie überall hier ziemlich sandig. Ich habe dort Sand aus dem eigenen Garten verstreut. Darauf wächst allerlei Gemüse aus Streumaterial. Das Gerüst für die Stangenbohnen besteht aus getrockneten Kiefernadeln. Um unerwünschte Gäste wie Spatzen oder Stare fernzuhalten, gibt es sogar eine Vogelscheuche.

Der Bauernhof

Bei dem Gehöft handelt es sich um den Nachbau eines Gebäudes im Freilichtmuseum Bokrijk. Derartige Häuser bestehen aus einem Balkengerüst. Die verbleibenden Zwischenräume werden mit Reisig ausgefüllt und dieses mit Lehm bedeckt. Für den Bauernhof auf dem Diorama fanden Karton und Zeichenpapier Verwendung. Tür- und Fensterrahmen sind aus angefalttem Holz. Das Strohdach besteht aus Sisalfasern. Für die Giebeldreiecke habe ich Stroh und kleine Ästchen verwendet.

Im Hof befindet sich ein Misthaufen, erstellt aus Schnurstückchen. Ziemlich weit davon entfernt steht der Trinkwasserbrunnen. Die Zaunpfosten entlang des Weges wurden aus feinen Zweigen angefertigt; bei dem Draht handelt es sich um ganz gewöhnlichen Bindfaden. Achse und

Räder des zweirädrigen Wagens stammen von Preiser; alles andere ist Eigenbau.

Die Eisenbahn

Ich habe mich für das Märklin-K-System entschieden, weil es eine sichere Stromversorgung der Lokomotiven garantiert. Die Gleisbettung besteht aus zerkleinerten Steinchen. Auf beiden Seiten flankiert ein Pfad den Bahndamm. Das Rollmaterial entspricht dem auf der Linie Antwerpen – Mol – Neerpelt verkehrenden. Die Lok 6246 von Roco ist eine exakte Nachbildung des großen Vorbilds. Lokomotiven der Baureihe 59 fahren auf dieser Strecke inzwischen allerdings nicht mehr.

Allen Fahrzeugen wurde Patina verliehen. Die M2-Züge der SNCB setzen sich bisher für gewöhnlich aus einem Steuerwagen, einem Wagen 2. Klasse, einem 1. plus 2. Klasse sowie der Lok zusammen. Ich habe zwei Wagen mit Gepäckabteil und zwei 1./2. Klasse von Lima gekauft und sie umgebaut.

Bei dem einen Wagen mit Gepäckabteil wurde die Stirnfront an der Gepäckraumseite abgeschnitten und durch ein Eigenbau-Frontteil ersetzt. Das kleine Seitenfenster mußte verändert, die Positionslampen für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt eingebaut werden. Der 2.-Klasse-Wagen entstand aus dem zweiten Waggon mit Gepäckabteil und einem der 1./2.-Klasse-Fahrzeuge. Nach Halbieren der Wagen wurden die beiden 2.-Klasse-Hälften zu einem Waggon zusammengefügt. Die drei für eine vorbildgerechte Garnitur erforderlichen Wagen erhielten das rote SNCB-Farbkleid sowie einen neuen Dachanstrich. Zum Schluß wurden die Anschriften aufgeklebt und neue, im Fachhandel erhältliche Fenster eingesetzt.

P. van Gestel/Manfred Grauer





Bild 6: Der Bauernhof von der Seite. Man beachte Strohdach und -giebel. Im Vordergrund die Weide samt Umzäunung.

Bild 4 (linke Seite oben): Der Innenhof mit den vielen hübschen Details.

Bild 5 (linke Seite unten): Der Steuerwagen, vom Garten aus gesehen.

Bild 7: Hinter den kleinen Fenstern liegen die Schlafräume. Davor der zweirädrige Wagen.

Alle Fotos: P. van Gestel



Bild S. 92/93: Blick von den Lokbehandlungsanlagen her auf Wasserturm, WC-Häuschen, Empfangsgebäude und Güterschuppen.



Italien in den dreißiger Jahren





Bild S. 94 oben: Das "westliche" Modul der Bahnhofsanlage. Im Vordergrund eine der drei Straßenbrücken und das Bahnwärterhaus.



Bild S. 94 Mitte: Die selbstgestellte Bekohlungsanlage.



Bild S. 94 unten: Im Lokbehandlungs teil des Bahnhofs Roveto Terme fehlen selbstverständlich auch Wasserkrän und Untersuchungsgrube nicht.

Für uns Deutsche ist Italien in erster Linie ein beliebtes Reiseland. Daß Italien auch ein Modellbahnland ist, wissen nur wenige. Sicherlich hat unser Hobby in Italien nicht die lange Tradition wie in Deutschland; auch ist die Zahl der Modelleisenbahner in Italien viel geringer als bei uns. Doch das, was die italienischen Kollegen auf ihren Anlagen zuwege bringen, steht qualitativ den deutschen Anlagen in keiner Weise nach; ja, auch in Italien gibt es unter den Modellbahnern wahre Künstler. Ein solcher ist unser Leser Massimo Rossini, dessen hervorragend geplantes und durchgestaltetes Diorama wir Ihnen noch als Wettbewerbsbeitrag vorstellen wollen.

Unsere Modellbahner sind sehr verwöhnt, was das Angebot an Modelleisenbahnfahrzeugen und vor allem auch -zubehör angeht. Beim Betrachten der Bilder muß man daher ganz besonders berücksichtigen, daß es in Italien nur sehr wenig vorbildgerechtes Modelleisenbahnzubehör gibt. Herr Rossini mußte deshalb für sein Diorama auf ausländische Modelle zurückgreifen und diese umbauen bzw. abändern, um sie italienischen Vorbildern anzupassen.

Auch wenn man bei uns über die italienischen Staatsbahnen oft nur wenig weiß und sich dafür in der Regel – wenn überhaupt – nur am Rande interessiert, so kann man das modellbauerische Können von Herrn Rossini doch gut einschätzen und bewundern. Folgende Beschreibung hat Herr Rossini seinen Anlagenbildern beigelegt:

Von jeher ein begeisterter Dampflokom-Fan, wollte ich die Bahn-Atmosphäre aus der Hoch-Zeit dieser Traktionsart einmal auf einem Diorama nachempfinden. So entstand mein im mittellitalienischen Apenninenvorland angesiedelter Durchgangsbahnhof Roveto Terme. Von der eingleisigen Hauptbahn zweigt "östlich" des Bahnhofs noch eine ebenfalls eingleisige und nor-



Bild S. 95 oben: Auf Gleis 1 wird die Einfahrt des nächsten Lokalbahnzugs erwartet.

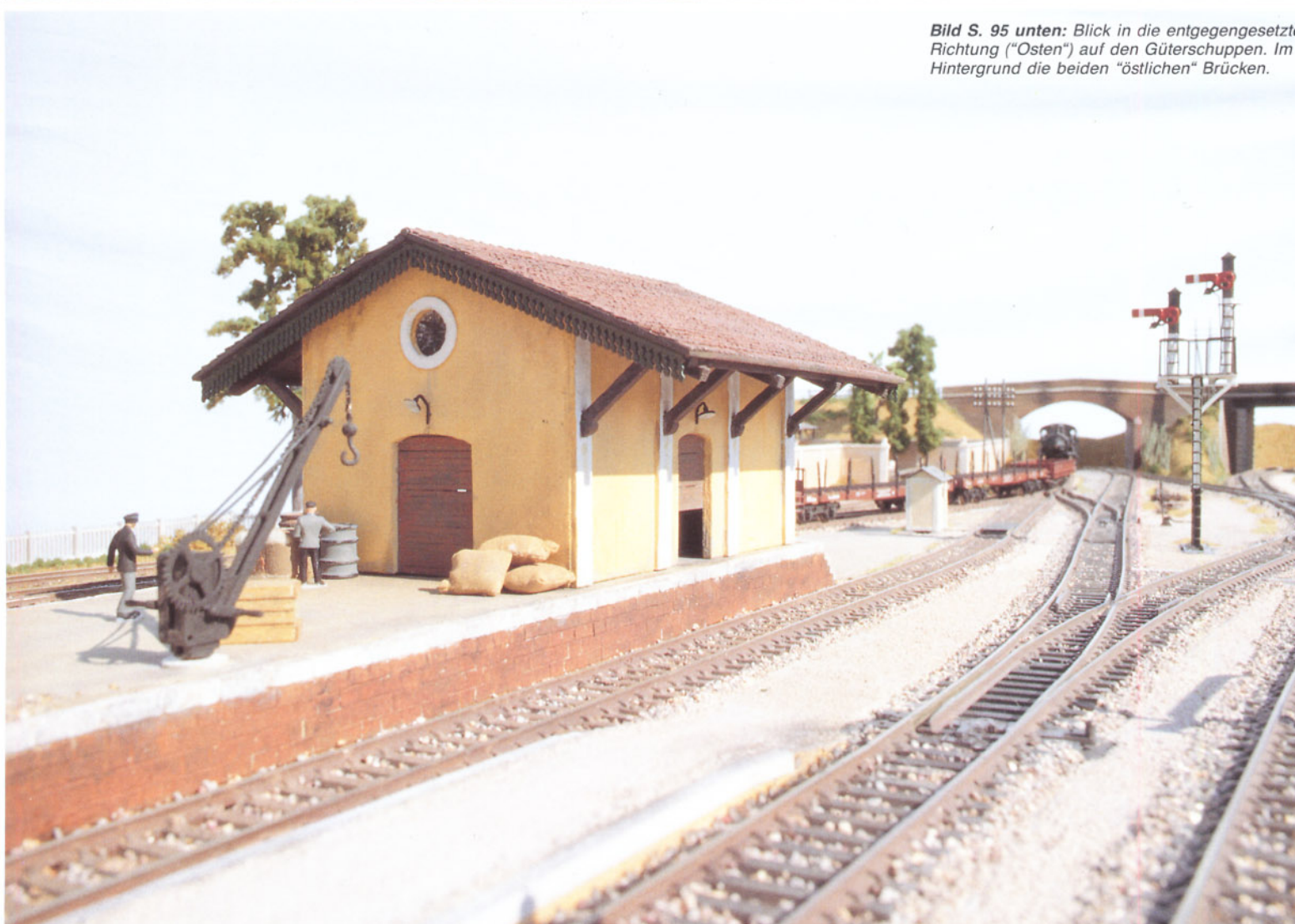


Bild S. 95 unten: Blick in die entgegengesetzte Richtung ("Osten") auf den Güterschuppen. Im Hintergrund die beiden "östlichen" Brücken.

Bild S. 96/97 Mitte: Von "Osten" her auf der Hauptbahn in die Station einfahrender Güterzug.

Bild S. 96 unten: Auf Gleis 1 ist der erwartete Lokalbahnzug eingetroffen.

Bild S. 97 oben: Ankunft des Roveto-Terme-Expreß direkt am Bahnhofsgebäude. Der aus der Gegenrichtung erwartete Zug läuft auf Gleis 2 ein.

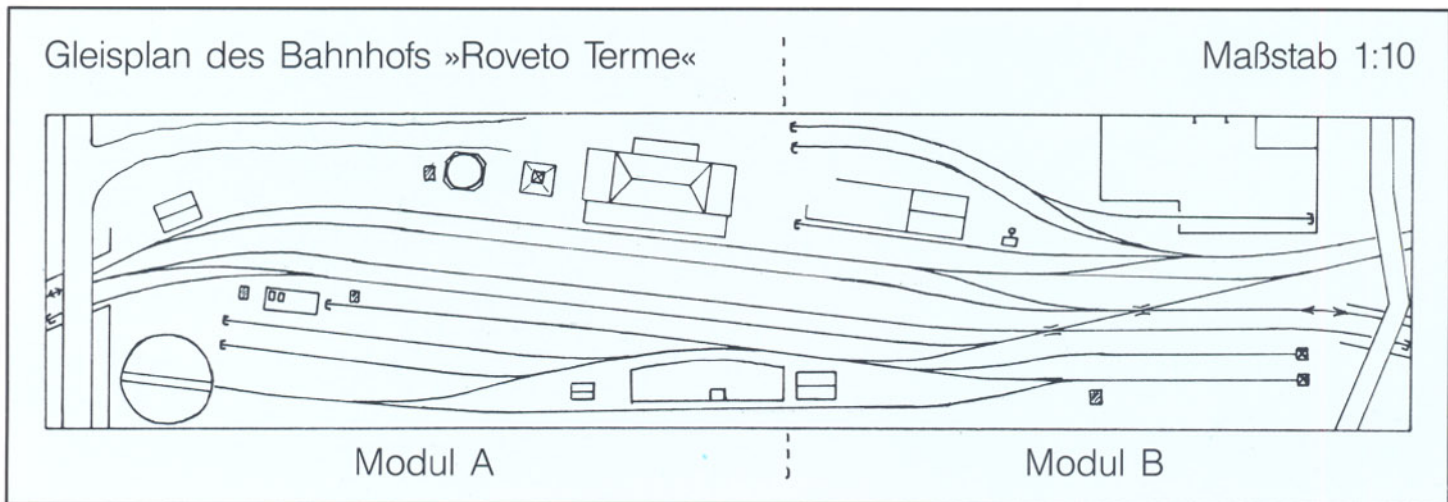
Bild S. 97 unten: Der Hotelbus für die angekommenen Kurgäste wartet schon vor dem Empfangsgebäude.





Bild S. 98/99 oben: Nur kurz ist der Aufenthalt des auf Gleis 2 eingefahrenen Schnellzugs. Der Expreszug ist bereits wieder aus Gleis 1 ausgefahren.

Skizze S. 98 unten: Plan des Bahnhofs Roveto Terme. Oben in der Mitte das Empfangsgebäude, rechts daneben der Güterbahnhof mit seinen vier Stumpfgleisen. Links unten am "westlichen" Ende der Lokbehandlungsanlagen die Drehscheibe. **Alle Fotos: Mario Diotallevi**





malspurige Nebenlinie der Ferrovia Autònoma Regionale (F. A. R.) ab.

Wir befinden uns in den zwanziger oder dreißiger Jahren. In dem bekannten und hochgeschätzten Badeort Roveto kommt dreimal pro Woche der Roveto-Terme-Expres der Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) mit Kurgästen an. Die meisten von ihnen lassen sich mit dem gelb-schwarzen Gästebus vom Bahnhof zu ihrem Quartier im Hotel Royal bringen.

Das Diorama ist 3,50 m x 0,80 m groß. Es setzt sich aus zwei Modulen zusammen (1,90 m x 0,80 m bzw. 1,60 m x 0,80 m). Auf dem stabilen Rahmen ruhen 1,5 cm dicke Leisten, und auf diese wurde eine 4 mm starke Bettung aufgebracht. Sie erlaubt es problemlos, die Gleise in Kurven zu überhöhen.

Gleise und Weichen stammen von Peco, die Signalmasten von Bemo, die Signalfügel und -laternen jedoch von Rivarossi, die Bahnofsleuchten von Brawa. Andere Kleinteile wie z. B. die Prellböcke sind von der Firma C. O. di Caraceni, Rom. Heki lieferte beinahe alle Bäume. Die Menschen- und Tierfiguren von Preiser und Merten wurden fast alle neu bemalt. Den Hotelbus steuerte Roskopf bei. Die 26 m Gleisbett wurden mit Humbrol-Farbmischungen behandelt. Den Dächern der Gebäude habe ich in mühevoller Kleinarbeit 5000 Dachziegel aufgezeichnet.

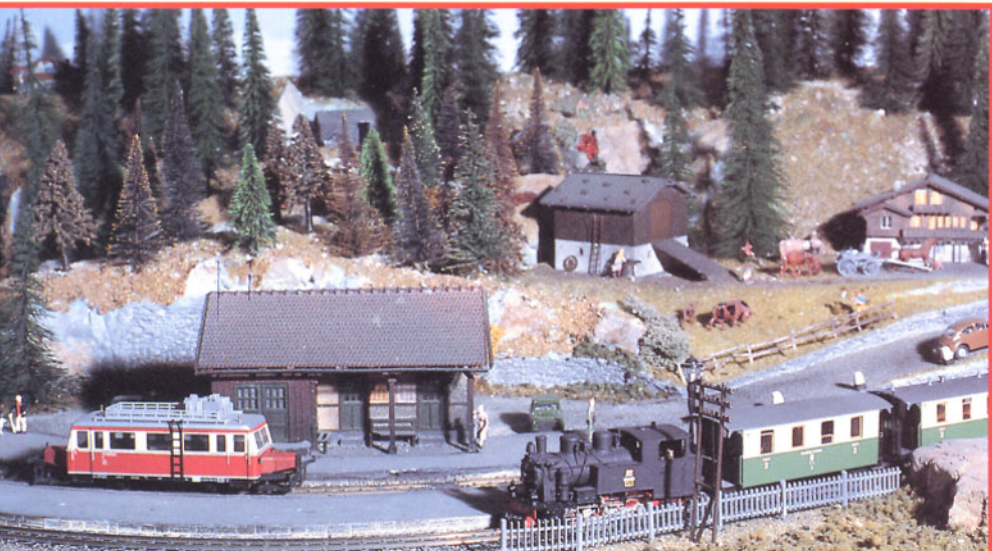
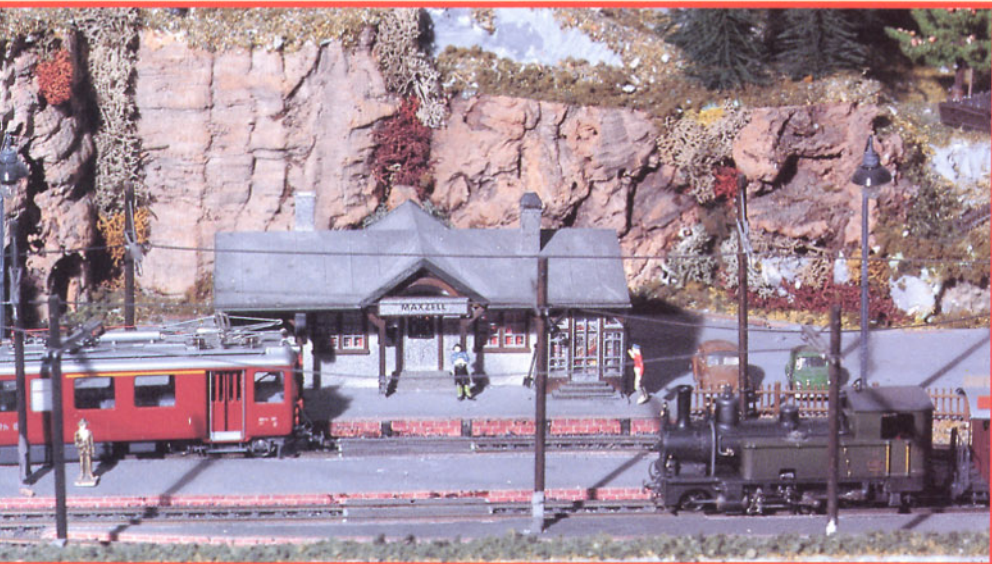
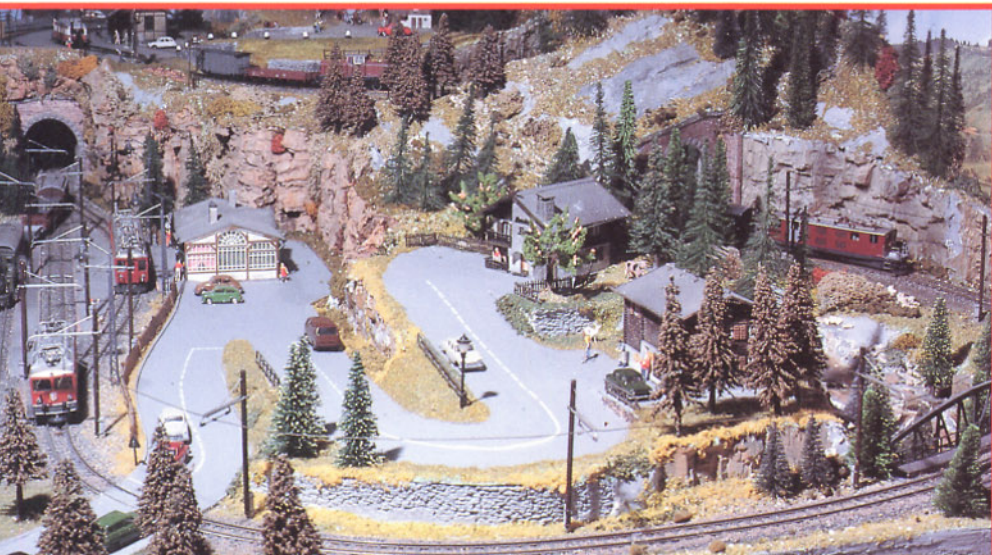
Stromkreis A umfaßt vor allem die Durchfahrts-gleise, Kreis B die der Nebenbahn dienenden Gleise und C den Güterbahnhof. Die Module sind als Teilstück einer größeren Anlage konzipiert.

Ein Teil des Lokomotiv- und Wagenmaterials meiner Anlage stammt aus deutscher Produktion. Da gab es viel Arbeit für mich, um allem ein typisch italienisches Aussehen zu verleihen. Im Eigenbau entstanden die drei Straßenbrücken, die Telegrafmasten, Drehscheibe, Bekohlungsanlage und vieles andere mehr. Manches wie Bahnwärterhaus und Güterschuppen basieren auf Bausätzen (beispielsweise "San Nazario" und "Dublinó").

Wer will, kann die Gleisanlagen auch mit Fahrrad überspannen. Mit relativ geringem Aufwand wäre auch eine Anpassung an das heutige Erscheinungsbild der FS möglich: Die Bekohlungsanlage und die Wasserkräne sind mittlerweile längst abgerissen und die Formsignale durch Lichtsignale ersetzt worden.

Massimo Rossini/Manfred Grauer

Hauptsache Schmalspur



Seit Jahren besitze ich Modellbahnmateriale in der Nenngröße H0e – teils Fahrzeuge, teils Zubehör. Schon seit einiger Zeit ist der Bau einer kleinen Anlage dafür geplant. Doch immer wieder wurde er aus zeitlichen Gründen verschoben.

Inzwischen hat auch die Nenngröße H0m mein Interesse gefunden, denn es war mir möglich, derartige Fahrzeuge diverser Hersteller günstig zu erwerben. Es handelt sich dabei um Modelle von Schweizer Eisenbahnen.

Es ergab sich nun das Problem, wie man die beiden Spurweiten – die eine deutsch/österreichischer, die andere Schweizer Herkunft – beim Bau der Anlage auf dem zur Verfügung stehenden Platz "unter einen Hut bringen" könnte.

Wie die Fotos beweisen, ist mir die Lösung des Problems recht gut gelungen. Die Anlage ist 210 cm lang und 95 cm breit. Sie umfaßt zwei verschiedene Ebenen in ein und derselben Landschaft.

Auf Höhe 0 schlängelt sich die H0m-Trasse. Ihr Verlauf ist ganz einfach; sie bildet ein Oval. Im sichtbaren Bereich liegt der zweigleisige Bahnhof mit zusätzlichem kurzem Wartegleis. An der elektrifizierten Strecke stehen Oberleitungsmasten eines früher verwendeten Typs. Die Anlage soll ein kurzes Stück einer von einer meterspurigen Schweizer Eisenbahn durchfahrenen Gegend wiedergeben.

Nach dem Einsteigen in den Zug im Bahnhof Maxzell heißt es zunächst, auf "Grün – Ausfahrt frei" zu warten. Langsam verläßt der Zug schließlich den Bahnhof und das Bergdorf, das man in einiger Entfernung auf dem Hügel erkennt. Zwei Pfliffe, und dann wird der unbeschränkte Bahnübergang passiert. Danach geht's mit Tempo weiter – in einer Kurve über eine Wildbachbrücke und, etwas ansteigend, am Ende der Kurve in einen Tunnel hinein, mit dem das Bergmassiv überwunden wird. Jetzt kann die Fahrt in der Phantasie fortgesetzt werden.

Nun zur 20 cm höher gelegenen Ebene. Dort befindet man sich in einer waldbreichen österreichisch/deutschen Landschaft, die sich zu einer Hochfläche hin öffnet. Auf einem Bauernhof sind mehrere Menschen mit ihrer täglichen Arbeit beschäftigt. Pferde und Rinder grasen auf grünen Wiesen. Ein Hirte inmitten seiner Herde beobachtet das Treiben von der Höhe herab.

Vom Gehöft führt eine Straße zu dem kleinen Bahnhof der Schmalspurbahn hinunter, in dem eine Dampflok gerade einen mit Holz beladenen Wagen ans Ende des Personenzugs rangiert, der zur Abfahrt in die Stadt bereitsteht. Der Verkehr auf dieser Strecke ist nicht mehr sehr stark. Jedes Jahr ist von Stilllegung und Abbau die Rede...

Text: Gianfranco Vecchi/Manfred Grauer
Fotos: William Campagnoli





AUTO

Eine weitere Wiking-Neuheit des Jahres 1989 ist der Koffer-Fernlastzug mit dem DAF 3300-Führerhaus. Hier ist das cremefarbene Fahrzeug mit dem großen Schriftzug ICA geschmückt.



Von Wiking stammt der THW-Gerätewagen mit Magirus-Führerhaus. Er paßt gut zu den im Trend liegenden THW-Modellszenarien.

Für die Baugröße TT (Maßstab 1:120) gibt es bei Modell-Schreiber diesen MAN-Sattelzug mit Deutrans-Beschriftung aus DDR-Produktion.



Als es auf Deutschlands Straßen noch ruhiger zuzug: Ein Klassiker der Landstraße war das Vorbild dieses Büssing Koffer-Lastzugs mit passendem Anhänger von Albedo. Beschriftet sind Zugmaschine und Zweiachsanhänger mit einer damals üblichen Waschmittelwerbung.

Drei 89er-Wiking-Neuheiten auf einmal: Mercedes-Benz 500 SL, Autobahnpolizei-Wagen MB 230 TE und Audi 80.



Ganz ideal für moderne H0-Bau-
stellen ist der Wiking-Radlader
Liebherr 531. Das in allen wesent-
lichen Funktionen bewegliche
Modell ist ausgezeichnet detailliert
und befriedigt höchste Ansprüche.

-BAHN



In Herpas "Private Collection" be-
findet sich mittlerweile auch ein
BMW Alpina B 10 Bi-Turbo in erst-
klassigem Finish.

Im "Exklusiv-Programm" von Brekina
findet man den Krupp Mustang mit
Kofferaufbau und Krupp-Eigenwer-
bung.



Roskopf bietet auch Modelle moderner Nutzfahrzeuge an: hier ein
Mercedes-Sattelkipper der Lenkering Montan Transport AG.



Wiking offeriert jetzt einen MAN
F 90-Wechselpritschen-Lastzug.
Das ausgezeichnet detaillierte
Modell ist in den wesentlichen
Funktionen beweglich ausgeführt.



Aus Roskopfs "Serie Nostalgie"
stammt der Mercedes-Lieferwagen
mit zeitgenössischer Kaffee-Werbung.
Fotos: K. Heidbreder