

7/90

ISSN 0720-051X
Einzelausgabe
DM 12,50
sfr 12,50

16. Jahrgang
öS 97,-

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

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Lektorat: Manfred Grauer
Werbeberatung: Siegfried Säurle
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Graphik:
Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Güldenpfennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla,
K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel,
F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann,
J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori,
H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber,
P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, 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 Zeitschriftenvertrieb 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 + 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: 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 + 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + 3,-, Ausland + 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,- Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 57199-802, BLZ 70010080
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370
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 Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



Editorial

Gleisbau-Blitzwettbewerb, Internationaler Modellbauwettbewerb, Anlagenthemen, Gleissysteme, "Rückkehr" der Baugröße TT – all das sind Stichpunkte, mit denen sich unser heutiges Editorial befaßt. Lesen Sie die Seite 41!

Harmonisch

Während der eine Stunden darauf verwendet, aus dem Kunststoff eines Bahnhofs-Bausatzes ansehnliche Ziegelmauern zu zaubern, widmet sich der andere lieber seinem Fahrzeugdepot. Das Eisenbahn-JOURNAL bietet beiden Anregungen. Die heutige Aufgabe für die Lokomotiv-Fans: Umbau zweier ADh-Schnellzuglokomotiven von Lemaco in die Länderbahn-Version einer AD um die Jahrhundertwende sowie in die Reichsbahn-Ausführung Anfang der dreißiger Jahre. Tips dazu finden Sie ab Seite 76.



W. Hug

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Auch in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals können wir schon Beiträge zum 3. Internationalen Modellbauwettbewerb vorstellen.

Eine besonders gelungene Anlage enthält als zusätzliches Thema eine Schmalspurstrecke, die durch ein idyllisches, mittelalterlich anmutendes Städtchen führt. Lassen Sie sich faszinieren – auf den Seiten 32 bis 40. Foto: D. Esemann

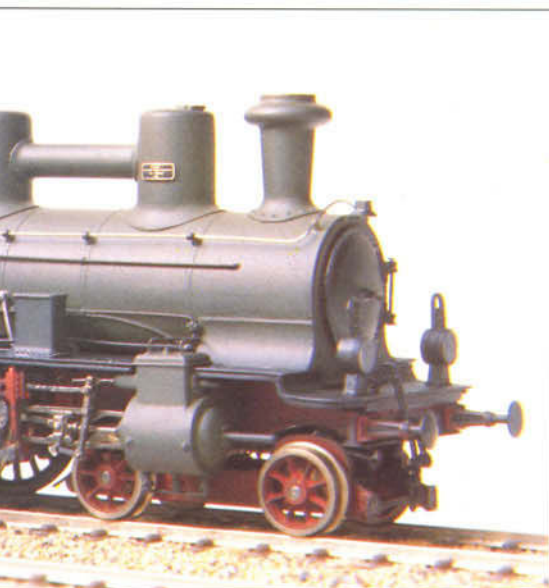
Mit Märklin ins Allgäu der 60er Jahre	4
Der Bahnhof Monheim im Modell, Teil 2	14
Gleisbau-Blitzwettbewerb Ein gelungenes Projekt	20
Die ZOJE als Garten-Eisenbahn Eine Schmalspuranlage	22
2 Diorama "Bahnhof Maienfeld"	28
3 Mit der Schmalspur durchs Land	32
Editorial	41
Ein Stück Südfrankreich Modul H: Pont-en-Royans	42



I. Bitter

Hölzern

Ob echtes Holz oder Imitationen aus Kunststoff, ob mit Farbe und Pinsel bearbeitet oder mit Feile und Drahtbürste – nur wenige Grundregeln sind zu beachten, um einen Modellschuppen vollkommen "echt" wirken zu lassen. Der Phantasie sind dabei kaum Grenzen gesetzt. Und wie ab Seite 66 festzustellen ist, gilt dabei manchmal sogar: "Je verfallener, desto schöner."



P. G. Kling



Wirkungsvoll

Eine Bekohlungsanlage ist ohne Zweifel ein beachtenswertes Detail auf jeder Anlage passenden Themas bzw. entsprechender zeitlicher Einordnung. Der Selbstbau des filigranen Gerüsts ist zwar eine Sache für Geduldige, aber sicher nicht so kompliziert, wie mancher vielleicht argwöhnt. Erst recht nicht, wenn Sie Schritt für Schritt unserer Anleitung folgen – ab Seite 14.

4 N auf amerikanisch 50

Unsere Roco-Line-Anlage Villmar, Teil 7 60

Bauen mit Holz 66

Die württ. Schnellzuglokomotive der Klasse AD
Umbauten aus Lemaco-Lokomotiven 76

Schaufenster der Neuheiten 80

AUTO-BAHN 84

Mini-Markt 92

Fachhändler-Adressseiten 96

Sonderfahrten und Veranstaltungen 99

Ausgefallen

Über die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn haben wir schon ausführlich berichtet (Eisenbahn-JOURNAL 11/1989, 4/1990, 6/1990). Diesmal gilt unser Augenmerk allerdings einer Modelldarstellung nach ZOJE-Vorbild. Zu einem Bummel durch die Anlage laden wir vor allem die LGB-Freunde ein – ab Seite 22.



W. Frey





Bild 3 (rechts oben): Recht eng geht es auf dem Fabrikhof der "Vetterli AG" zu, eine Situation, die recht häufig beim Vorbild anzutreffen war. Die Gebäude erhielten durch entsprechende Farbgebung ihr charakteristisches "altes" Aussehen.

Bild 1 (links oben): Neben der Fabrikanlage "Vetterli AG" verschwinden Haupt- und Nebenstrecke in getrennten Tunnelportalen und erreichen die Schattenbahnhöfe mit fünf bzw. zwölf Gleisen.

Bild 2 (links unten): Eine BR 043 bunkert neues Schweröl. Infolge der beengten Lage des Bw wurde die Ölstation an einem Stumpfgleis angeordnet. Diese Gleisverlegung ermöglicht zusätzliche interessante Fahrten der Loks im Bw.

Mit Märklin ins Allgäu der 60er Jahre

Einleitung

Es freut uns, mit diesem Beitrag nach langer Zeit wieder einmal eine Betriebsanlage im Eisenbahn-Journal vorstellen zu können – eine äußerst interessante und ausgedehnte noch dazu. Sein Ziel, möglichst viele Zuggarnituren in einer gut detaillierten, jedoch nicht absolut vorbildtreuen Landschaft in einem sinnvollen Fahrverkehr zu kombinieren, hat der Erbauer zweifellos erreicht. Schon ein erster Blick auf diese Seiten vermittelt einen nachhaltigen Eindruck von der Vielseitigkeit der Darstellungen. Neben den Strecken gehört dazu auch ein interessantes Bw für Dampf- und E-Loks. Da sich Herr Gräf jedoch nicht nur beim Bau der Anlage, sondern auch mit ihrer Beschreibung in seinem Bericht an uns viel Mühe gemacht hat, wollen wir ihn hier gleich selbst zu Wort kommen lassen:

Die Anlage an sich

Entstanden ist diese H0-Anlage in offener Rahmenbauweise unter Verwendung von Span- und Tischlerplatten sowie einfachen und in jedem Bau- oder Verbrauchermarkt erhältlichen L-Profilen. In modifizierter U-Form (siehe Skizze) erstreckt sie sich über zwei Räume und eine Gesamtfläche von ca. 20 m². Davon entfallen auf die gelb gekennzeichnete landschaftlich gestaltete Fläche mit z. T. darunterliegenden Schattenbahnhöfen ca. 13 m²; die restliche, grün gekennzeichnete Fläche besteht ausschließlich aus Schattenbahnhöfen. Verlegt wurden Märklin-K-Gleise (Wechselstrom).

Vorgeschichte

Nachdem ich ("Baureihe" 1950) in jungen Jahren sehr viel mit meiner Märklin-Bahn gespielt und auch schon damals viel "herumgebaut" hatte, kam dann im Alter von ca. 16 Jahren eine deutliche Verlagerung meiner Interessen hin zu weniger "kindlichen" Beschäftigungen. Das Thema Eisenbahn begann für mich erst wieder im Jahre 1983. Als Marketing-Direktor eines führenden Spirituosen-Importhauses gab ich im Sommer dieses Jahres einem Spielwa-

ren-Einzelhändler die Genehmigung zur Verwendung einiger unserer Marken-Logos für eine geplante Auflage von Märklin-Werbemodellen. Ich hatte die Sache fast vergessen, als eines Tages das Muster eines solchen Wagens vor mir auf dem Schreibtisch lag. Ich packte ihn aus, ließ ihn über den Schreibtisch rollen... und da packte es mich auch. Der Rest ist schnell erzählt: Kauf einiger Wagen, Loks, Schienen und Bau einer kleinen, 2 m² großen Anlage. Nach einem Umzug in ein Haus wurde diese stufenweise ausgebaut, d. h.

Bild 4 (rechts unten): Ein nicht alltägliches Motiv stellt der "Von Haus zu Haus"-Verkehr dar, wobei verschiedene Behältertypen im Einsatz sind. Für den starken Güterumschlag der Fabrik wurden vier Anschlussgleise nötig.





Bild 5: Polternd rollt ein Triebwagen über den Viadukt am "Weißbach-Wasserfall". Die kühne Bogenkonstruktion läßt erkennen, daß die Talsöhle tief in das Gelände eingeschnitten ist.

Bild 6: Das gesamte Bahnhofsgelände von "Schönblick" mit Bw auf einen Blick. Reger Betrieb herrscht im Bahnhof. Der Lokalbahnzug in Bildmitte wurde extra für das Foto auf diesem Gleis postiert; deshalb stimmt die Signalstellung im Hintergrund nicht.

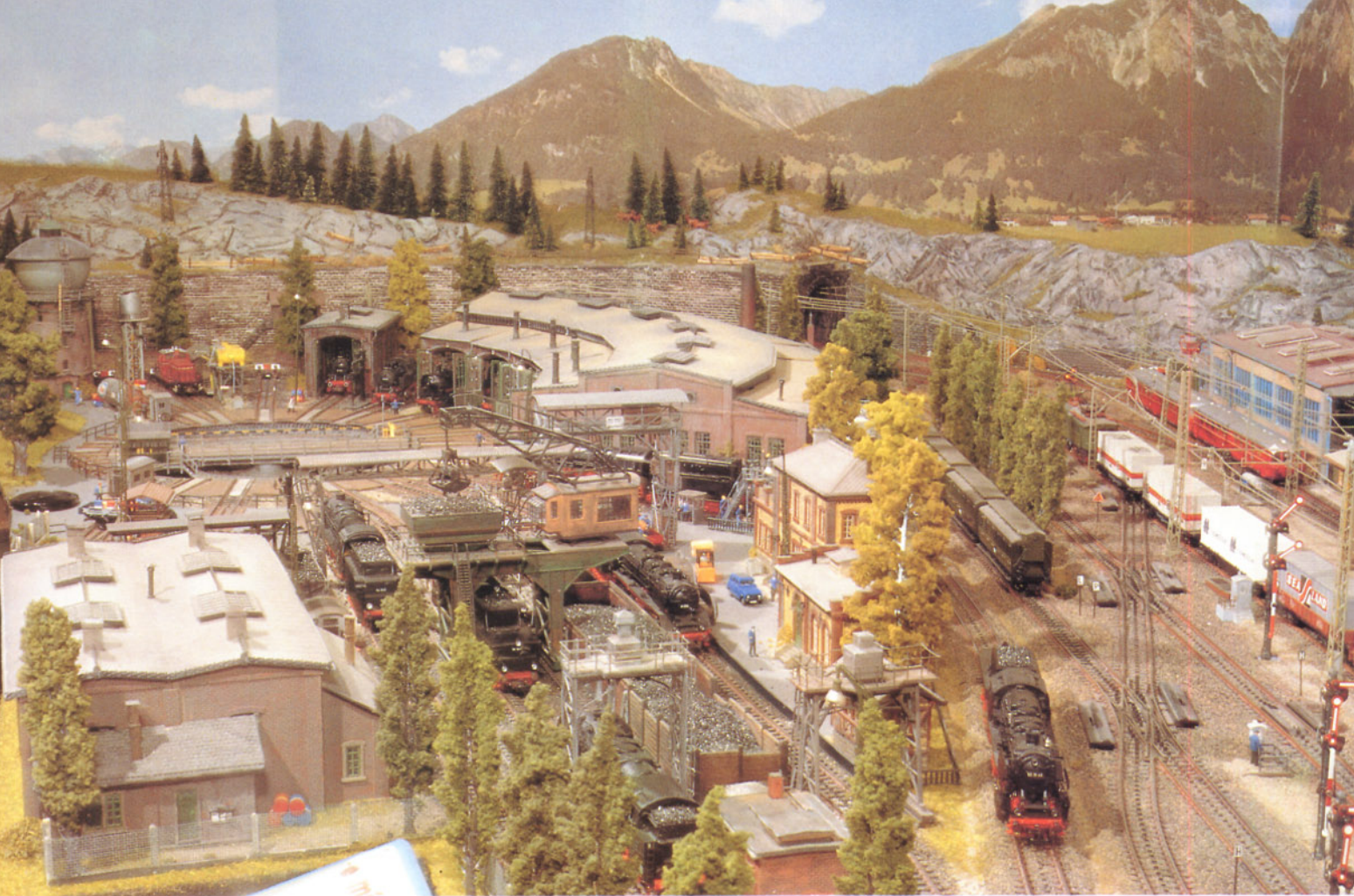




Bild 7: Der zentrale Punkt fast aller Bahnbetriebswerke: die Drehscheibe. Klar erkennbar ist der Typ des Bw: ein Bw für Dampf- und Diesellokbetrieb, warten doch auf den Aufstellgleisen Lokomotiven aller drei Traktionsarten.

Bild 8: Ein Roco-TEE hat einen kurzen Halt im Bahnhof "Schönblick". Trotz Überspannung der Gleisanlagen mit Fahrdrabt wird die Übersichtlichkeit kaum behindert. Ausgezeichnet fügt sich auch die Hintergrundkulisse in das Gesamtbild ein.





mehr Loks, Wagen, Schienen, Fläche, Wünsche. Erst reichte ein Kellerraum, dann wucherte die Anlage auch noch in einen zweiten Raum hinein. Die Baustelle und die Unzulänglichkeiten wurden immer größer und damit meine Unzufriedenheit. Nach verstärktem Lesen von Modellbahn-Magazinen und Betrachten einiger von Herrn Bernhard Stein erstellten Messeanlagen auf der Modellbahnausstellung in Frankfurt wurde mir langsam klar, was ich wollte. Und das ließ

sich nur mit einem Totalabriss und einem Neuanfang erreichen. Das geschah im März 1986, und hier beginnt die Fertigstellung meiner heutigen Anlage.

Epoche

Ich wählte den Zeitraum "um 1960", also Epoche IIIb. Schließlich gab es in dieser Zeit die größte Vielfalt an Lokomotiven bei der DB.

Andererseits wurden die insgesamt sehr kapitalintensiven Ausgaben für den Fuhrpark für die Zukunft etwas limitiert, denn mittlerweile ist die Zahl der schönen und verlockenden Modelle ja gewaltig groß.

Thema und Gestaltung

Zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke und

Bild 10: Schema der Märklin-Anlage, die sich durch zwei Räume erstreckt. Große Schattenbahnhöfe gestatten das Abstellen zahlreicher Zuggarnituren.

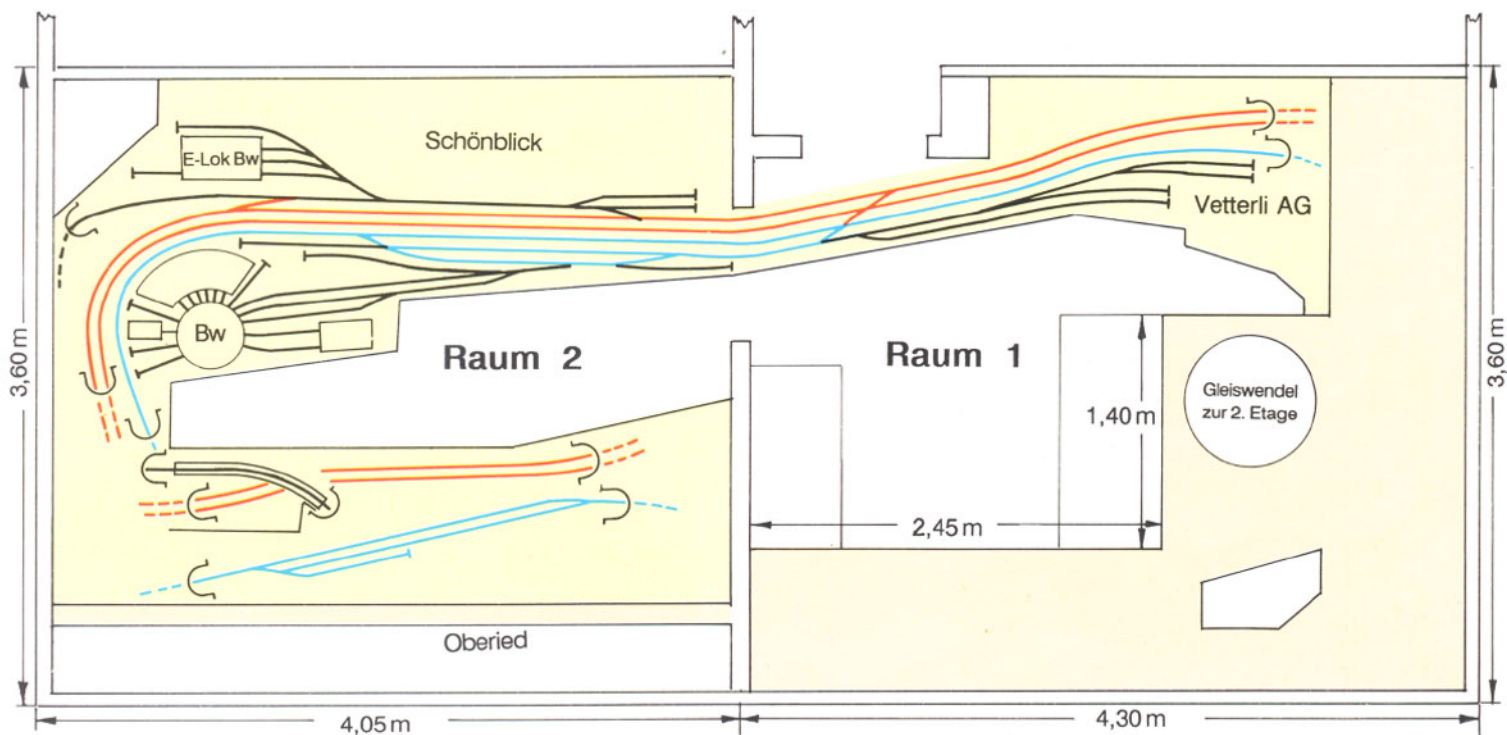




Bild 11: Optisch durch einen Gang getrennt wurden das Dampflok-Bw und der Viadukt sowie der Endbahnhof im Hintergrund. Damit gelang der Eindruck räumlicher Tiefe recht gut.

Bild 9 (links oben): Ein Gesamtüberblick über das Dampflok-Bw-Gelände mit Verwaltung, Behandlungsanlagen, Drehscheibe und Ringlokschuppen.

Bild 12: Empfangsgebäude und Bahnsteige des Bahnhofs "Schönblick". Trotz der vielen Preiserfiguren wirkt das Ganze keinesfalls überladen. Nahtlos gehen Anlage und Hintergrundkulisse ineinander über.





Bild 13: Über einen gemauerten, weitgeschwungenen Viadukt führt die Nebenbahn über die elektrifizierte Strecke hinweg.

Bild 15 (rechts oben): Am Rande der Anlage ein kleiner Durchgangsbahnhof. Hier können Zugüberholungen oder auch -kreuzungen stattfinden.

Bild 16 (rechts unten): Das Empfangsgebäude von "Oberied" ist in einem alpinen Baustil gehalten. Auch hier bilden Anlage und Hintergrund eine Einheit. Die falsche Signalstellung ist, wie schon erwähnt, auf das Aufstellen der Fahrzeuge rein für Fotozwecke zurückzuführen.

Bild 14: Gleich hinter dem Bw verschwinden die Strecken wieder im Gebirge. Tunnel und Viadukte prägen das Bild dieser felsigen Landschaft.





eingleisige Nebenstrecke in einer voralpinen/alpinen Landschaft.

Beide kreuzen sich in einem im Allgäu angesiedelten Bahnhof "Schönblick", von dem noch eine weitere elektrifizierte Nebenbahn in ein vom Fremdenverkehr besonders frequentiertes Seitental abzweigt. In "Schönblick" gibt es auch ein mittelgroßes Bw für Dampf- und E-Loks, was einen häufigen und auf diesen Strecken wohl auch üblichen Wechsel von Loks ermöglicht.

Neben dem Schwerpunkt "Schönblick" gibt es mit der kleinen Fabrikanlage "Vetterli AG" und dem kleinen Gebirgsbahnhof "Oberried" zwei weitere interessante Schauplätze.

Das gewählte Thema bot entsprechende gestalterische Schwerpunkte: weiträumiger Gleisverlauf im Bereich "Schönblick" und eine mehr gebirgsorientierte Gestaltung bei "Oberried". Die Schienen wurden im sichtbaren Teil der Anlage in die Gleisbettung von Merkur verlegt und, ebenso wie die Gebäude, Brücken und Mauern, farblich nachbehandelt. Die Felspartien entstanden anfangs aus mit grobem Gips behandelten Styroporteilen (z.B. bei der Vetterli AG), später dann mit Moltofill auf Fliegendraht mit anschließendem Lasieren, wie es in ähnlicher Weise auch von Herrn Stein propagiert wird.

Zum Einsatz kommen zunächst einmal sämtli-

che Loks und z.T. Wagen von Märklin, soweit sie zur gewählten Epoche passen. Bei den Loks gibt es darüber hinaus noch entsprechende Wechselstrom-Modelle anderer Hersteller sowie einige Umbauten auf Wechselstrom.

Bei den Wagen kommen hauptsächlich Fabrikate von Roco und Liliput zum Einsatz, da mich besonders Reisezüge interessieren, während Güterwagen eigentlich nur den Einsatz der Güterzugloks rechtfertigen. Folgende Lokomotiv-Baureihen befinden sich z. Z. im Einsatz: BR 01, 01 Neubau, 01¹⁰ Kohle, 01¹⁰ Öl, 03, 18³, 18⁴⁻⁵, 18⁶, 23, 24, 38, 39, 41, 41 Öl, 44 Kohle, 44 Öl, 50, 55, 56, 57, 64, 65, 74, 75⁰, 75⁴, 78, 81, 85, 86, 89, 93, 94⁰;





Bild 17 (links oben): Der "Weißwasser-Viadukt" ist fast komplett zu überblicken. Darunter herrscht frohes Badetreiben.

Bild 18 (oben): Eine hübsche Detailszene am Rande der Strecke. Die BR 110 rauscht an Radwanderern vorbei, denen das Fahren auf dem groben Belag bestimmt Schwierigkeiten bereitet.

Bild 19 (links): Der Campingplatz bietet zahlreiche Erholungsmöglichkeiten. Für das leibliche Wohl ist im kleinen Pavillon ebenso gesorgt wie für das Sonnenbaden auf der Liegewiese.

Bild 20 (links unten): Wochenmarktstimmung! Höhepunkt im Hintergrund: Das Brautpaar verläßt die Kirche.

Bild 23 (rechte Seite unten): Auch hier wieder viele Details und ein gelungener Übergang zum Hintergrund. **Alle Fotos: D. Gräf**

E 04, 10, 16, 17, 18, 19, 32, 40, 41, 44, 44⁵, 50, 52, 60, 63, 75, 91, 94;

ET 85, 90, ETA 150;

V 36, 60, 212, 216, 200, 230;

VT 25, 08, 11⁵, 62, 95, 98, Köf Br 322.

Die markantesten Zuggarnituren sind der "Blaue Enzian" und dessen Gegenzug, blaue F-Züge aus alten 28ern und Schürzenwagen sowie neuen 26,5-m-Wagen, außerdem diverse Züge aus 26ern, "Hecht"-, 28er-, Schürzen- und Neubauwagen.

Elektrik

Bis auf einige Schattenbahnhof-Steuerungen von Lauer kommt keine Elektronik zum Einsatz.

Die drei vorhandenen Blockabschnitte auf der Hauptstrecke sowie einige Abstellgleise in den Schattenbahnhöfen werden über Märklin-Schaltgleise geschaltet.

Im Bereich des Bahnhofs "Schönblick" erleichtert ein Gleisbildstellpunkt von Trix die Übersicht und die ab und zu nötige Schaltarbeit bei den Weichen.

Grundsätzlich ist die Anlage so konzipiert, daß bei normalem Fahrbetrieb ohne Lokwechsel überhaupt nichts geschaltet werden muß, was ein entspannendes Betrachten der vorbeifahrenden Züge ermöglicht. Verschwindet ein Zug im Schattenbahnhof, so kommt nach kurzer Zeit ein anderer in Gegenrichtung zurück. Damit beschränkt sich die Elektrik und Schaltungstechnik auf ein von mir beherrschbares Maß und entspricht auch der von mir geplanten "einfachen" Anlage.

Ausblick

Nachdem in gut zwei Jahren Bauzeit mit einem insgesamt sehr großen Einsatz an Arbeitsstunden die Anlage fertiggestellt wurde, ist zunächst einmal eine Erholungspause angesagt.

Die letzte große Anstrengung war die Erstellung von repräsentativen Dias der Anlage, von denen eine Auswahl beigefügt (und jetzt hier abgedruckt, Anm. d. Red.) ist. Die Anlage selbst werde ich in absehbarer Zukunft nicht mehr verändern oder ausbauen, da ich meine Zielsetzung als erreicht ansehe.

Andererseits bin ich mir aber sicher, daß ich in den nächsten Jahren mit der weiteren Detaillierung allen rollenden Materials und eventuell landschaftlicher Details genügend Ansatzpunkte für eine weitere Beschäftigung mit dieser Anlage habe. Darüber hinaus wurde diese Anlage eigentlich nur gebaut, um Züge in einer einigermaßen gut gestalteten Landschaft fahren zu sehen, und das wird sicherlich künftig Priorität haben.

Fotos

Als Hinweis oder Anregung für diejenigen, die ihre Anlage ebenfalls fotografieren wollen, sei auch auf diesen Punkt hier abschließend noch kurz eingegangen.

Zur Verfügung stand eine einäugige Spiegelreflex-Kamera Minolta 7000 mit einem 35- bis 105-mm-Zoom und einem 50-mm-Makro-Objektiv von Minolta. Nach einigen Versuchen erwies sich das Makro-Objektiv mit seinen Möglichkeiten als ideal, so daß ungefähr 90% aller Aufnahmen mit diesem Objektiv angefertigt wurden.

Hinsichtlich der Lichtführung machte ich einige Versuche und landete schließlich, nach Versuchen mit Blitzlicht und Kunstlichtfilm, bei einer sehr einfachen Methode: Da ich keine sich bewegende Objekte ablichten mußte, konnte ich den Spielraum der automatischen Belichtungssteuerung der Kamera bis zu 30 sec voll nutzen. Die ohnehin reichlich vorhandenen Neonröhren in beiden Räumen ergänzte ich um einige weitere und hatte somit eine ausreichend erhellte Anlage. Nun schraubte ich auf das Objektiv lediglich noch einen Korrekturfilter für Warmton-Neonröhren und konnte so mit Kodak Ektachrome-100- und -200-Tageslicht-Diafilmen zufriedenstellende Fotos machen. **Dieter Gräf**



Bild 21: Ein entzückendes ländliches Motiv! Im Hintergrund wird die Kuh gemolken, ein beladenes Gespann strebt dem heimatlichen Hof zu.



Bild 22: Fröhliches Treiben herrscht in der Hüttenwirtschaft. Das Emblem von Graubünden an der Hüttenwand hat der Besitzer vor Jahren als Souvenir erstanden.





Der Bahnhof Monheim im Modell

Der Bau einer Bekohlungsanlage

Teil 2

Die Bekohlungsanlage ist eine Rekonstruktion anhand des Bildmaterials aus dem Eisenbahn-Journal 1/89. Zuerst mußten die Maße des Vorbildes in den Maßstab 1:87 umgerechnet und dann Detailskizzen erarbeitet werden. Eine Hilfe war dabei die abgebildete Person, deren Körpergröße ich mit 175 cm annahm. Auf der Grundlage dieses Maßes konnte ich die Vorbildmaße ziemlich genau umrechnen.

Als Material für das Modell wurde verwendet:

- Balsaholz von 1 mm und 3 mm Stärke
- Messingwinkelprofil 2 x 2 x 0,5 mm

- Messing-Doppel-T-Profil 2 x 3 x 0,5 mm
- Nußbaumholzprofile 0,5 x 3 mm, 2 x 2 mm, 1 x 4 mm
- Holzleim UHU-coll "express"
- Revellfarben und Verdünner
- echte Steinkohle

Für die Grundplatte verwendete ich Balsaholz von 3 mm Stärke. Auf diese Platte wurde der Grundriß aufgezeichnet. Dann wurden für die senkrechten Pfosten die Aussparungen und Bohrungen ausgearbeitet. Beim Original war der Kohlebansen mit Betonplatten eingefäßt.

Ich habe mich dagegen aus optischen Gründen für eine Bohleneinfassung entschieden. In die vorbereitete Grundplatte, die ich zusätzlich noch etwas verlängert hatte, leimte ich mittels UHU-coll "express" die senkrechten Pfosten und Messingprofile für den Kohlebansen ein. Holzprofile schneide ich mit einem scharfen Bastelmesser; die Messingprofile werden mittels einer Minibohrmaschine auf Maß gebracht.

Es ist unbedingt darauf zu achten, daß alle Pfosten genau senkrecht stehen. Hat der Leim abgebunden, werden die Querstreben der Schütt-

Bild 2: Wäscheklammern fixieren bis zum Aushärten die beiden Querstreben aus 2 x 2 mm Nußbaumprofil.

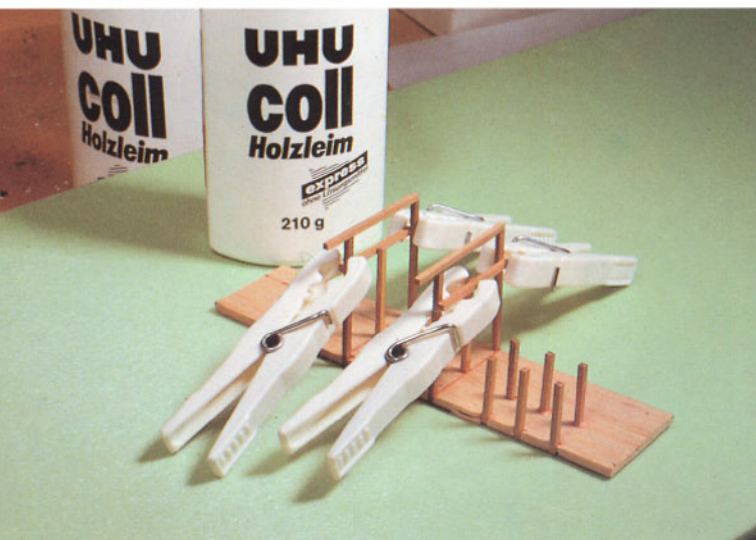
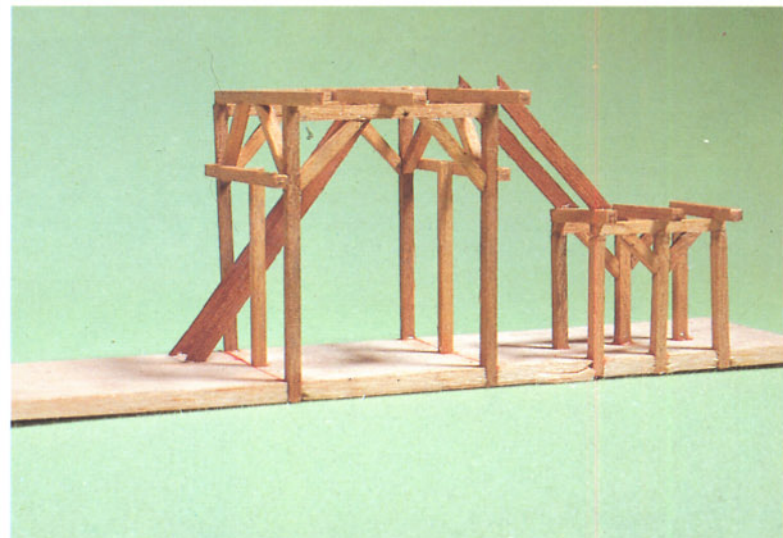


Bild 3: Die Bühnengerüste der Bekohlungsanlage stehen, und die Seitenwangen der beiden Treppenaufgänge sind eingesetzt.



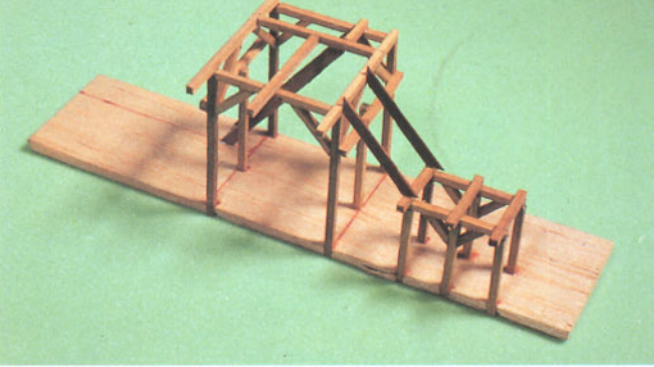
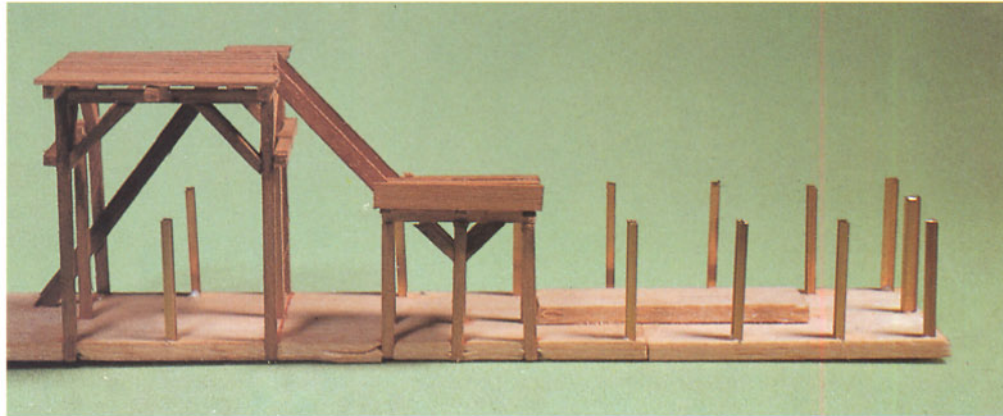


Bild 4: Die Streben und Querlagerungen bestehen aus 2 x 2 mm Holzleistchen, die Seitenwangen aus Profil 0,5 x 3 mm.

Bild 5: Die Bühnen sind mit Bohlen aus 1 x 4 mm Profilen abgedeckt. Die Messingprofile für die Bansenwände werden in vorbereitete Bohrungen eingeklebt.

Bild 6: Für die Eckstützen wurde Winkelprofil 2 x 2 x 0,5 mm verwendet, die Zwischenstützen bestehen aus Doppel-T-Profil 2 x 3 x 0,5 mm.

Bild 1: Die fertiggestellte Bekohlungsanlage wurde mit echter Kohle versehen. Um Beschädigungen zu vermeiden, werden die Geländer erst nach Beendigung der Feinarbeiten angebracht.



bühne angeleimt und mit Wäscheklammern fixiert. Anschließend folgen die Trägerbalken der Bühne. Die Seitenwangen der Treppe werden eingeleimt und beide Bühnen mit Bohlen belegt. Die Stufen der Treppe werden zugeschnitten und vorsichtig eingeleimt. Als Abstandhalter zwischen den einzelnen Stufen verwendete ich 1 mm dicke Balsaholzstreifen. Nun können auch die Bohlen aus Nußbaumprofil 1 x 4 mm für den Bansen zugeschnitten werden. Bohle nach Bohle wird zwischen die Messingprofile geschoben und verleimt. Alle Holzteile habe ich mit stark verdünnter Acrylfarbe (Mattfarbe von Revell) behandelt. Es wurde hauptsächlich Schwarz, Braun und Okker verwendet.

Nach dem Einbau in den Anlagenteil sind der Bansen mit Styroplaststreifen angefüllt und diese mit unverdünntem UHU-coll "express" übergossen worden. Darauf wurde zerstoßene Steinkohle (ich verwendete gesammelte Stücke aus Monheim) geschüttet. Nach dem Austrocknen des Leimes wurde überschüssige Kohle abgesaugt.

Der Anbau für die Bekohlungsanlage

Als Material für den kleinen Anbau verwendete ich 4 mm starkes Styroplast, das mit Nußbaumleistchen 0,5 x 3 mm verblendet wurde. Die Bretterfugen überdeckte ich mit Leistchen 0,5 x 0,5 mm. Tür und Fenster entstanden in gleicher Weise. Das Dach besteht aus 1 mm starkem Balsaholz und wurde an der Oberseite mit einer Lage "Tempo"-Dachpappe belegt, die zuvor mit verdünntem UHU-coll getränkt wurde. Holz und Dach erhielten eine identische Behandlung mit verdünnter Revellfarbe.

Die elektrische Trennung der Gleise

Nachdem die Gleisverlegung abgeschlossen ist, müssen die einzelnen Trennstellen für die abschaltbaren Gleisabschnitte eingearbeitet werden. Getrennt wird prinzipiell immer auf der

gleichen Schienenseite, also entweder das Minus-Gleis oder das Plus-Gleis. Niemals wechseln! Für das Trennen eignet sich sehr gut eine Mini-bohrmaschine mit einer Trennscheibe. Damit wird das Schienenprofil an der zuvor gekennzeichneten Stelle vorsichtig durchgetrennt. Bei dieser Arbeit sollte eine Schutzbrille getragen

werden, um die Augen zu schützen. An der Außenseite des "toten" Schienenprofils wird für die separate Stromversorgung ein Kabel angelötet und durch eine Bohrung in der Anlagentafel nach unten geführt. Trennstellen wurden für folgende Stromabschnitte festgelegt:

Bild 7: Die Bansenwände sind eingesetzt und die Treppe aufgeklebt. Zwischen ihnen sind die noch nicht entfernten Distanzhölzer zu sehen.



Bild 8: Deutlich sichtbar sind die Schutzbretter aus 1 x 4 mm Profil. Diese sollen verhindern, daß Kohlebrocken auf Schuppen oder Gleisanlage fallen.



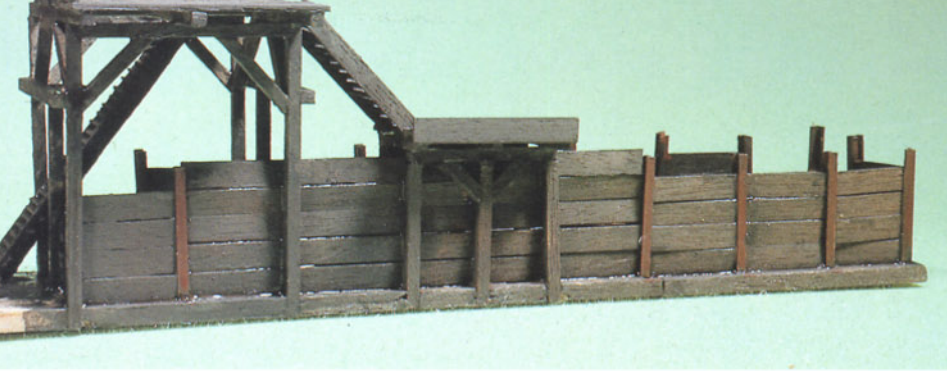


Bild 9: Die Seitenansicht der Bekohlungsanlage.

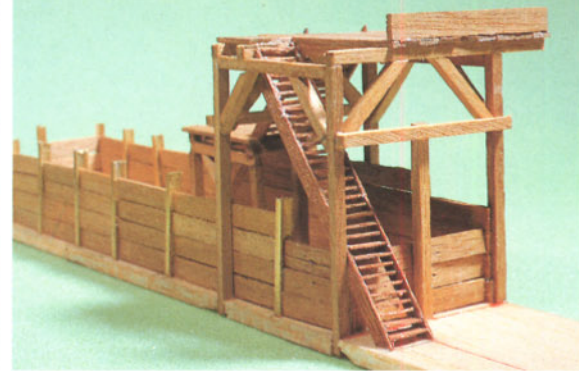


Bild 10: Der Treppenaufgang zur oberen Bühne nach seiner Fertigstellung, vom Lokschuppen her gesehen.

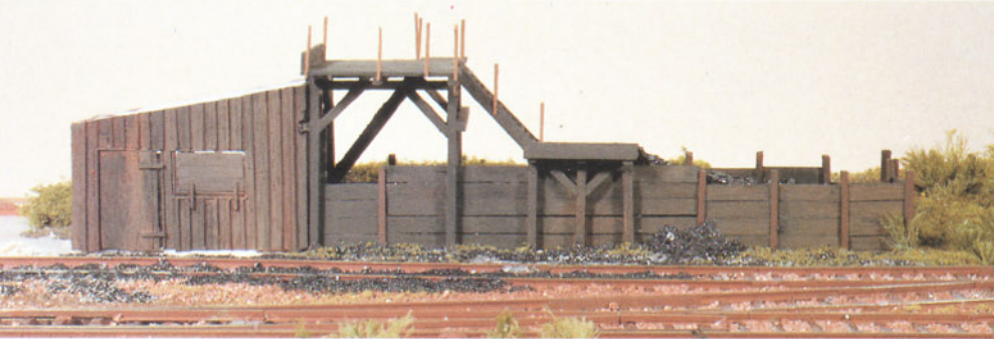


Bild 11: Die Bekohlung mit dem vorbereiteten Anbau. Noch fehlt das Dach aus Balsaholz und "Tempo"-Belag.



Bild 12: Der kleine Schuppen im Rohbau. Die vier Wände wurden aus Styroplast angefertigt und erhielten eine Verblendung aus Leisten.

1. Lokschuppengleis und Bekohlung
2. Umfahrgleis
3. Gleis vor dem Empfangsgebäude
4. Laderampengleis
5. Freiladegleis
6. kurzes Abstellgleis neben dem Einfahrgleis

Auf die von der Firma Roco vorgesehene Anschlüsse für die Weichen-Herzstück-Polarisation wurde verzichtet. Dafür wurde jeweils ein Kabel am Radlenker des Herzstückes angelötet. Die Stromversorgung bzw.-zuführung erfolgt über einen Anschluß am Unterflurantrieb der Weiche.

Das Einschottern der Gleise

Für das Einschottern wird oft folgende Methode angewandt: Man streut in das bereits verlegte Gleis den Schotter trocken ein und schützt die Böschung an. Dann streicht man mit einem weichen Pinsel den überschüssigen Schotter

Bild 14: Ein stimmungsvolles Bild vom Dienstbeginn des Lokpersonals zeigt diese Aufnahme an der Bekohlungsanlage von Monheim. Ein Kalenderbild als Hintergrund bringt die fantastische Morgenstimmung. Ein Fotografiertick, den wir unseren Lesern für Kleindioramen empfehlen können.

Bild 13: Die komplett fertiggestellte Bekohlungsanlage. Hinter der T 3 erkennt man den kleinen Schuppen. Die farbliche Behandlung gibt dem Bauwerk sein realistisches Aussehen.





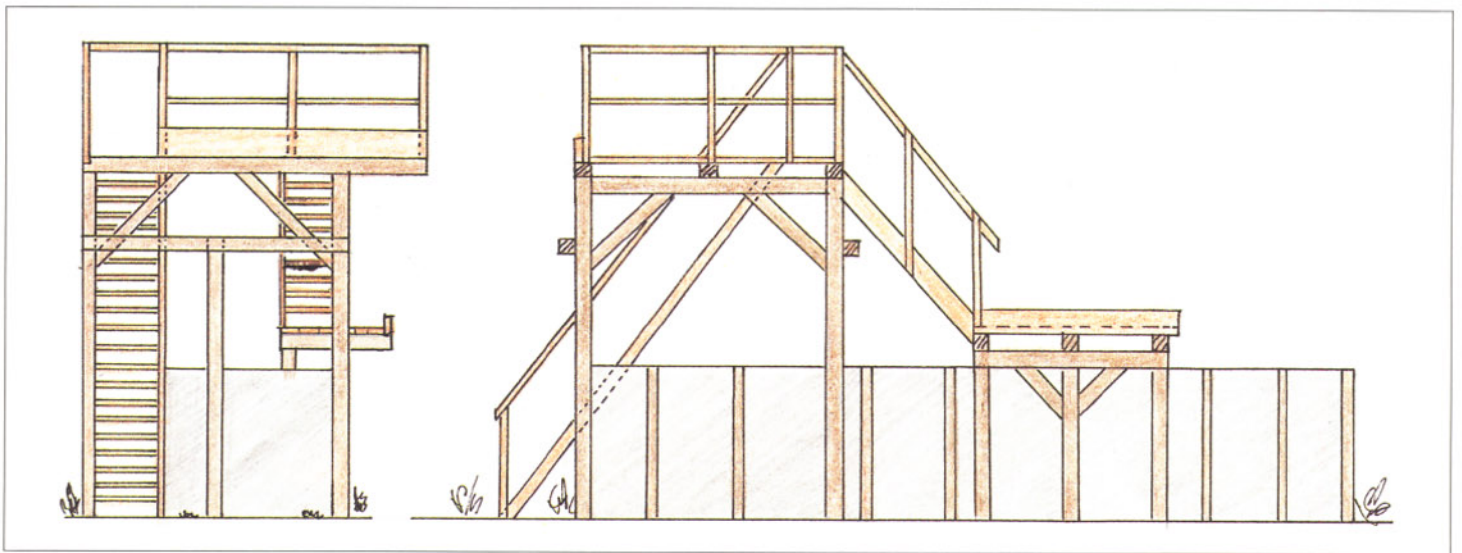
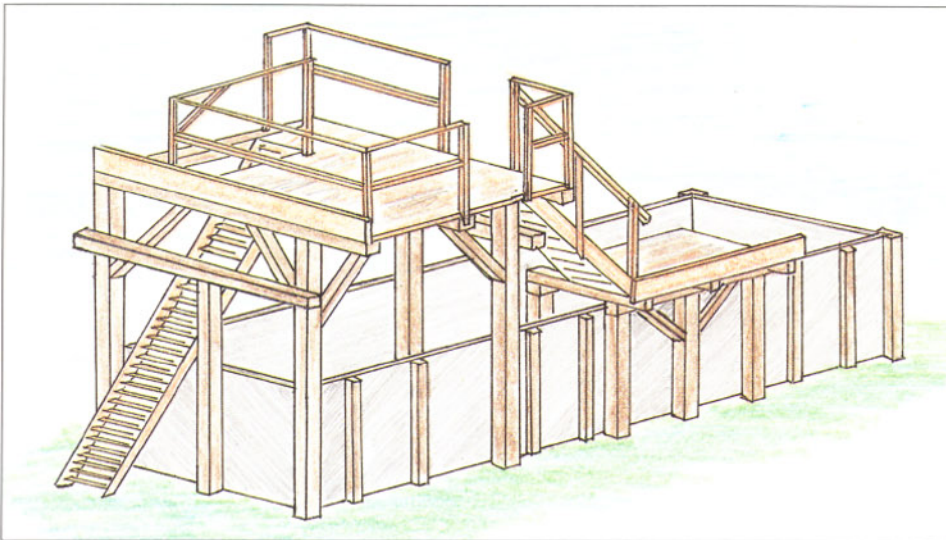


Bild 15: Stirn- und Seitenansicht der Bekohlungsanlage im Maßstab 1:87.

Bild 16: Perspektivische Skizze der Bekohlungsanlage.

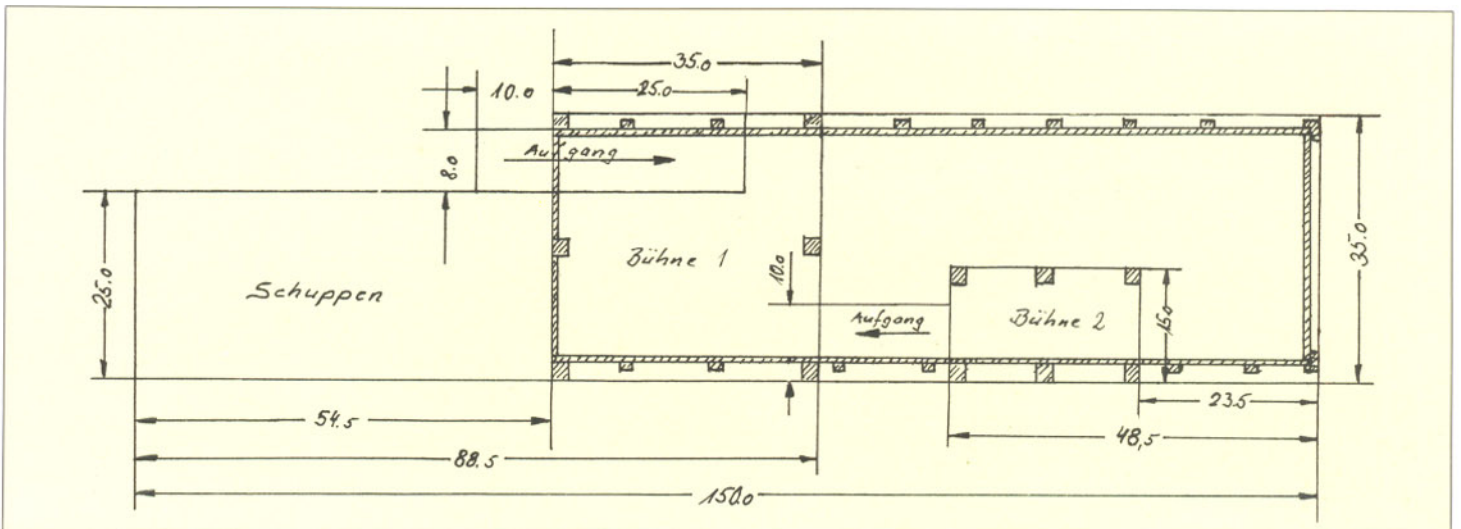
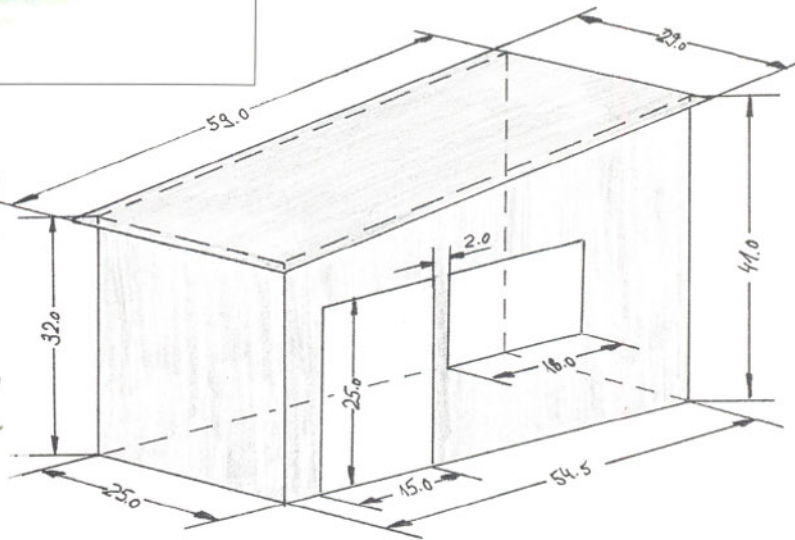


Die Gleisaußenseiten und die Böschung werden in gleicher Weise vorbereitet. Jeweils etwa 30 cm Gleislänge werden in der beschriebenen Methode präpariert. Nun wird das einzuschotternde Gleisstück "satt" mit mineralischem Schotter bestreut. Danach wird der nächste Gleisabschnitt vorbereitet und ebenso der Schotter eingebracht. Über Nacht lasse ich das

aus, bis die Oberfläche der Schwellen freiliegt. Der Schotter wird nun mittels Zerstäuber und mit ein paar Tropfen Spülmittel versetztem Wasser gut angefeuchtet. Zuletzt träufelt man mit einer Pipette oder Spritzflasche verdünnten und mit einigen Tropfen Spülmittel versetzten Holzleim in den Schotter ein. Nach dem völligen Austrocknen kann der überschüssige Schotter abgesaugt werden. Ich entschied mich aber für eine etwas andere Art des Einschotterns: Mittels einer kleinen Spritzflasche träufle ich meinen "Schotterleim" zwischen die Schwellen. Er besteht aus 2/3 Holzleim, 1/3 Wasser und einigen Tropfen Spülmittel. Die Füllhöhe beträgt etwa die Hälfte der Schwellenhöhe.

Bild 17: Der Schuppen in unmaßstäblicher perspektivischer Darstellung. Die Maße sind Millimeterangaben.

Bild 18: Grundriß von Kohlebansen, Bühnen und Schuppen. Die Maße sind in Millimeter angegeben.



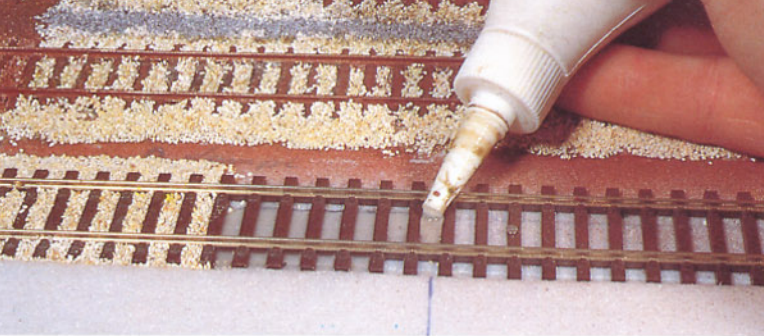


Bild 19: Behutsam wird das vorbereitete Leim-Wasser-Gemisch zwischen die Schwellen geträufelt und...



Bild 20: ...anschließend das Gleisbett durch eine selbstgebogene Papiertülle mit Schotter bestreut.

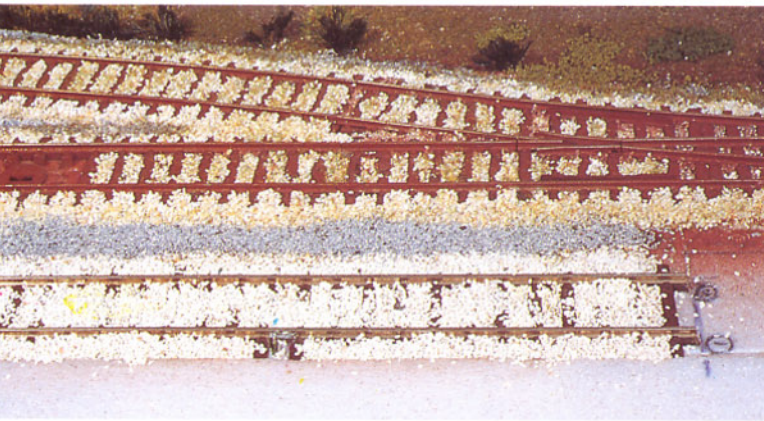


Bild 21: Zwischen den freien Schwellen im Bildvordergrund ist noch die Lötstelle der Stromzuführung zu erkennen.

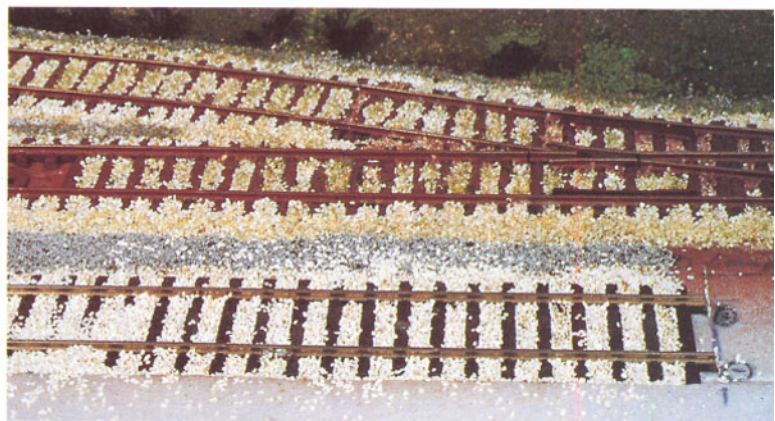


Bild 22: Nach dem vollständigen Einschottern des Gleisstückes ist die Lötstelle kaum noch sichtbar.

Ganze gut durchtrocknen. Der überschüssige Schotter wird durch einfaches Kippen des Anlagenteils entfernt. Schotter, der am Schienenprofil bzw. auf den Schwellen haftet, wird mit-

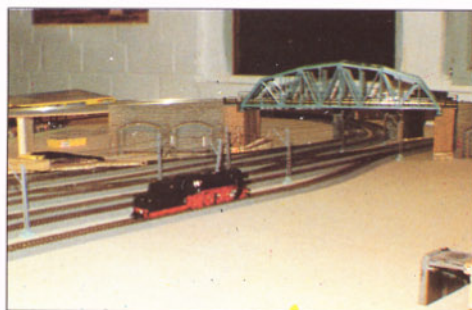
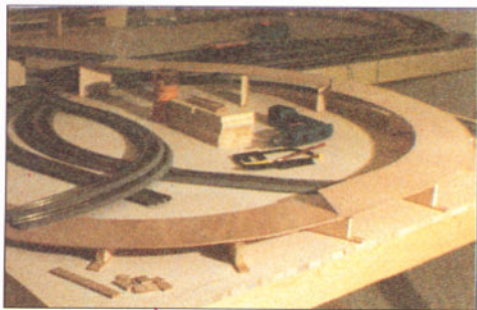
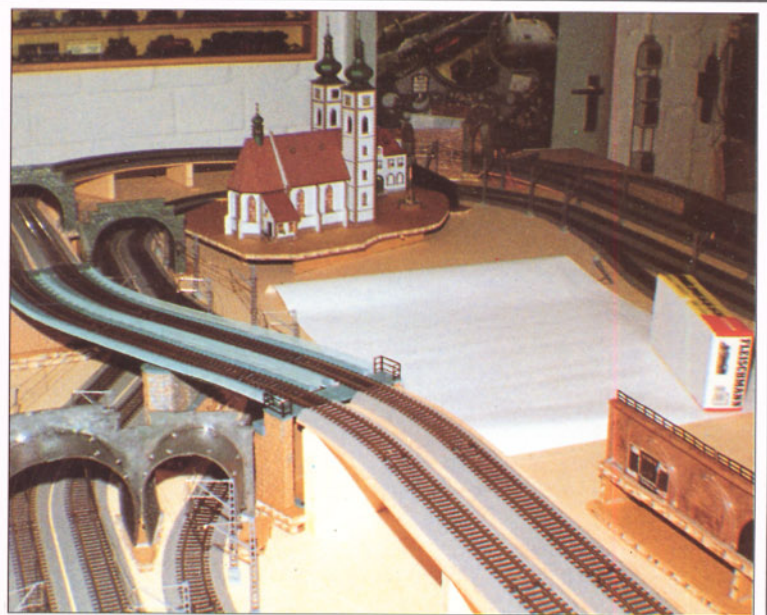
tels eines kleinen Schraubenziehers abgekratzt. Bewegliche Teile, wie z.B. die Stellschwellen der Weichen oder Entkuppeler, bestreiche ich vor dem Einschottern mit Vaseline. Nach dem

Trocknen des Schotters wird mit Brennspritus die Vaseline vorsichtig abgewaschen, und die Teile sind wieder frei beweglich.

Peter G. Kling

Bild 23: Am Kopfende des Radlenkers ist, obwohl das Schienenprofil noch nicht farblich behandelt worden ist, die Lötstelle des Kabels für die Herzstückpolarisierung fast nicht sichtbar. Haben Sie sie entdeckt? **Alle Fotos: P. Kling**





Am Anfang war das Nichts. Und das im buchstäblichen Sinne. Und nun sollte sich mein Traum seit Kindheitstagen erfüllen: eine Modelleisenbahn!

Im Januar 1989 begann ich mit der Planung. Sie erwies sich für mich als unerfahrenen "Laien" schwieriger als erwartet. Daß das "Roco Line mit Bettung" erst Ende Mai 1989 auf den Markt kommen sollte, war mir nicht unangenehm. Denn nun hatte ich ausreichend Zeit für eine gut durchdachte Planung.

Meine Anlage sollte eine Größe von 7,7 m² haben. Als Unterlage wählte ich 16-mm-Tischlerplatten. Damit die gesamte Anlage leicht hin- und herbewegt werden kann, liegt sie auf einem stabilen Untergestell mit Filzfüßen auf.

Nun ging es an die Wahl der Epoche und der passenden Züge. Die meisten Züge, die ich nach und nach gekauft habe, sind von Roco, und ich wendete viel Zeit auf für die "Superung". Daher hielt sich meine Ungeduld auch in Grenzen, als sich die Auslieferung der Gleise mehr und mehr, schließlich bis Ende 1989 hinauszögerte. Es waren ja auch noch die Häusergruppen und sonstigen Gebäude auszuwählen und zu bauen.

Auf der Hauptanlage plane ich einen vierzügigen Dauerbetrieb mit sechs bis acht Zügen. Als Hauptanfahrtsziel soll ein Stadtbahnhof mit zwei Bahnhofshallen und zwei Bahnsteigen dienen. Eine romantische Altstadt mit Marktplatz, ein Kirchendiorama mit Springbrunnen und eine kleine Parkanlage werden neben dem Stadtbahnhof die wichtigen Punkte der Anlage sein. Auf der Nebenstrecke (gestrichelte Umrahmung auf dem Gleisplan) soll – mit "Glaskasten"

(Epoche III) und Schienenbus – ein Kleinstadthaltepunkt mit Dorfatmosphäre entstehen.

An der linken Anlagenseite (X) wird nach Fertigstellung der gesamten Anlage ein Brett (1,60 cm x 0,80 cm) angeflanscht. Dort wird ein Bahnbetriebswerk mit einem sechsständigen Lokschuppen, Drehscheibe, Rohrblasgerüst, Schlackengrube, Wasserkränen usw. entstehen. Die Zufahrtswege liegen jetzt schon bereit und dienen zur Zeit als Abstellgleise.

Ende November konnte ich endlich die Roco-Line-Gleise in Empfang nehmen. Der Gleisaufbau mit ihnen erwies sich als sehr einfach. Das Roco-Line-System ist genial durchdacht und hervorragend verarbeitet.

Ich habe zur Befestigung meiner Gleise eine etwas aufwendigere Methode gewählt, die die Vorarbeit zwar verlängerte, sich aber im Betrieb bewährt hat und auch bei Veränderungen sicherlich von Vorteil ist: Ich schraube die Gleise mit Messingschrauben 1,6 x 16 mm fest. Dabei wird eine Sackbohrung pro Gleis (von 1,8 mm) aufgebohrt; auf der Schwellenseite wird das Loch für den sehr feinen Schraubenkopf ange-senkt. Diese Bohrungen müssen ganz exakt

sein und erfordern daher etwas Geduld und vorsichtige Arbeitsweise. Aber das Ergebnis ist hervorragend!

Einziger Nachteil ist, daß ein Teil der Dämmung durch die Bettung beim direkten Schluß Gleis-Brett verlorengeht.

Geschraubt habe ich mit einem kleinen Akku-Schrauber 2,4 V, und zwar in der Endphase besonders vorsichtig.

Sehr gut finde ich die Schienenverbinder aus Metall und Kunststoff mit Anschlußkabel zur Stromversorgung. Sie sind nach Zusammenschluß der Gleise fast nicht mehr zu sehen. Die Lösung aus dem Eisenbahn-Journal 2/1990, die Bettungsgleise mit Teppichboden-Klebeband zu befestigen, ist sicherlich einfacher und schneller, könnte aber bei späteren Änderungen von Nachteil sein.

Der einzige negative Kritikpunkt am Roco-Line-System sind die Bogenweichen. Ihr Radius ist viel zu eng. Unschöne "Schlängeleien" langer D-Zug-Wagen und Berührungen sind die Folge. Ansonsten: ein gelungenes Produkt!

Helmut Neeb





Bild 1: Umgebendehäuser sind typische Bauten der Lausitz, und so wurde auch die Mühle gestaltet, die sich hier im nahegelegenen Teich spiegelt. Im Hintergrund befährt der Triebwagen der ZOJE eine Überführung.

Bild 2: Eine Rarität stellt dieses Modell einer Schmalspur-Handhebeldraisine dar. Das Vorbild gehörte der Bahnmeisterei Bergen auf Rügen und befindet sich im Besitz eines Berliner Lokführers.

Bild 3: Das funktionstfähige Original der Handhebeldraisine konnte am 26. und 27. Mai 1990 auf den Gleisen der ZOJE in Zittau bestaunt werden.

Bild 4: Eine Meyer-Lokomotive der Gattung IV K als Länderbahn-Maschine. Der "Zugführerwagen" wurde schon bald durch einen vierachsigen Typ ersetzt.

Die ZOJE als Garten-Eisenbahn

Auch bei eingefleischten H0-Bahnern regt sich hin und wieder der Wunsch, einmal das Bauen und Basteln in einer anderen Nenngröße zu versuchen. So ging es auch unserem Leser Wolfgang Frey. Dessen H0-Anlage war auf einem Dachboden aufgestellt, und das bedeutete im Sommer tropische Temperaturen, die die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn nicht immer zu einem ungetrübten Vergnügen werden ließen.

So wurde der Gedanke einer Modellbahn im Freien geweckt und auch verwirklicht. Unser Leser wohnte zu dieser Zeit noch in der Lausitz, dem Landstrich im äußersten Südosten der

DDR zwischen polnischer und tschechischer Grenze (siehe auch EJ 4 und 6/1990). Dort gibt es noch heute eine der bedeutendsten Schmalspurbahnen: die Zittau-Oybin-Johnsdorfer Eisenbahn (ZOJE). Sie diente unserem Leser als Vorbild für seine Gartenbahn.

Der Bau war mit immensen Schwierigkeiten verknüpft, denn in der DDR gab es zur damaligen Zeit keinerlei Material, das für ein solches Vorhaben verwendet werden konnte. So blieb nur der komplette Eigenbau. Begonnen wurde mit Gleisen aus H0-Neusilberprofil und selbst-hergestellten Fahrzeugen in Nenngröße 0e. Dieses Gleismaterial war jedoch den rauen Bedingun-

gen eines Freilandbetriebes nicht gewachsen. Es mußten andere Wege beschritten werden. Die Lösung war recht originell.

Es wurden Gleise in 45 mm Spurweite aus Aluminium-Gardinenschienen und zugeschnittenen Holzleisten als Schwellen zusammengebaut. Dann folgten einige Lokmodelle in der Nenngröße I. Der Fahrbetrieb konnte aufgenommen werden; ein durchschlagender Erfolg war aber noch nicht zu verzeichnen. Die hohe Stromaufnahme der verwendeten Scheibenwischermotoren verursachte einen wahren Funkenregen und setzte den Gleisen arg zu. Die "Wende" kam 1976 im Sommer in Gestalt

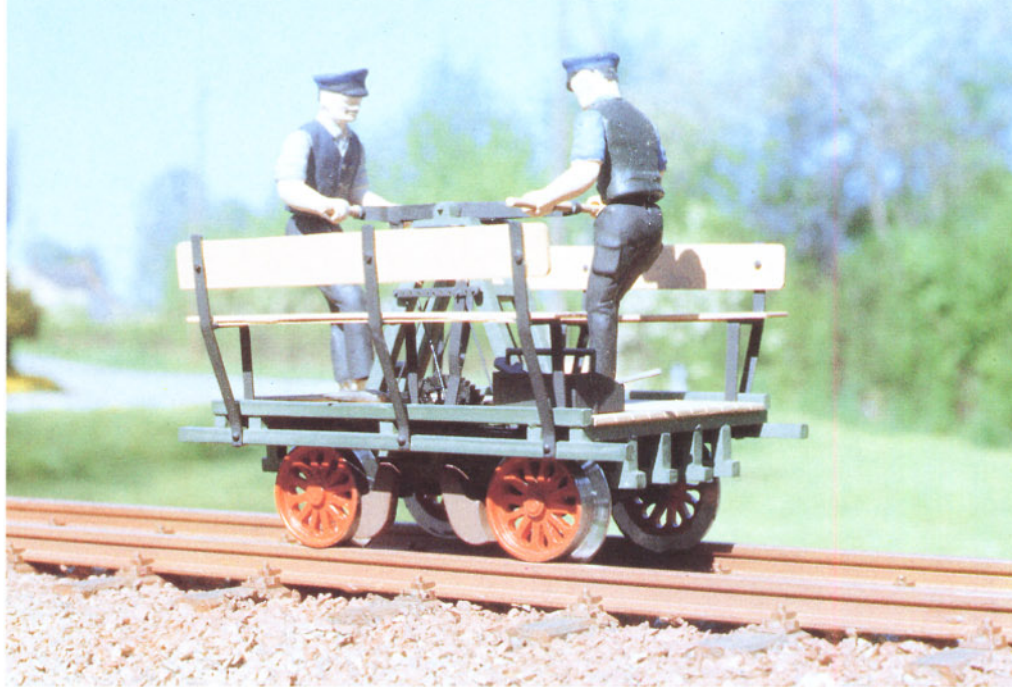




Bild 5: Der VT 137 mit Beiwagen kreuzt auf seiner Fahrt eine zweite Strecke, auf der ein Personenzug in Richtung Bahnhof fährt. Gut beobachtet wurde das Zugschlußsignal am letzten Personenwagen.

der LGB-Lokomotive "Stainz". Diese fuhr ohne Beanstandungen munter auf den Gardinenstangen-Gleisen herum. Damit war der Grundstein für eine funktionsfähige LGB-Bahn gelegt. Allerdings ahnte Herr Frey damals noch nicht, welche Ausmaße das Projekt einmal annehmen würde.

Da keine weiteren LGB-Fahrzeuge beschaffbar waren, wagte sich unser Leser wiederum an den Eigenbau von Fahrzeugen. Freilich halfen

ihm Tauschpartner aus der Bundesrepublik mit Radsätzen und Fahrgestellen von LGB. Die ersten Fahrzeuge entstanden nach realen Vorbildern noch aus Sperrholz. Die erste sächsische IV K als Reichsbahn-Lokomotive mit den für diese Gegend typischen Vierachsern war ein regelrechter "Sperrholzzug". Nur die Fahrgestelle waren aus Messing angefertigt. Die nächsten Triebfahrzeuge wurden schon vollständig aus Messing unter Verwendung von

LGB-Teilen gebaut. Als Vorbild dienten die Fahrzeuge der ZOJE. Schwierig war immer die Beschaffung der nötigen Originalunterlagen und der historischen Fotos.

Im Laufe der Zeit wurden die Technologien immer weiter verfeinert. Achslagerblenden und Drehgestellteile wurden aus Gießharz gegossen, selbst die alten Holzbänke der Wagen entstanden nach dieser Methode. So konnten die zum Bau der beiden Rollwagen notwendigen 16

Bild 6: Der Bahnhof Bertsdorf mit einem Personenzug der ZOJE um 1900. Die Vorbildwaggons konnte man am 26. und 27. Mai 1990 im Festzug anlässlich der 100-Jahr-Feier der ZOJE bestaunen.

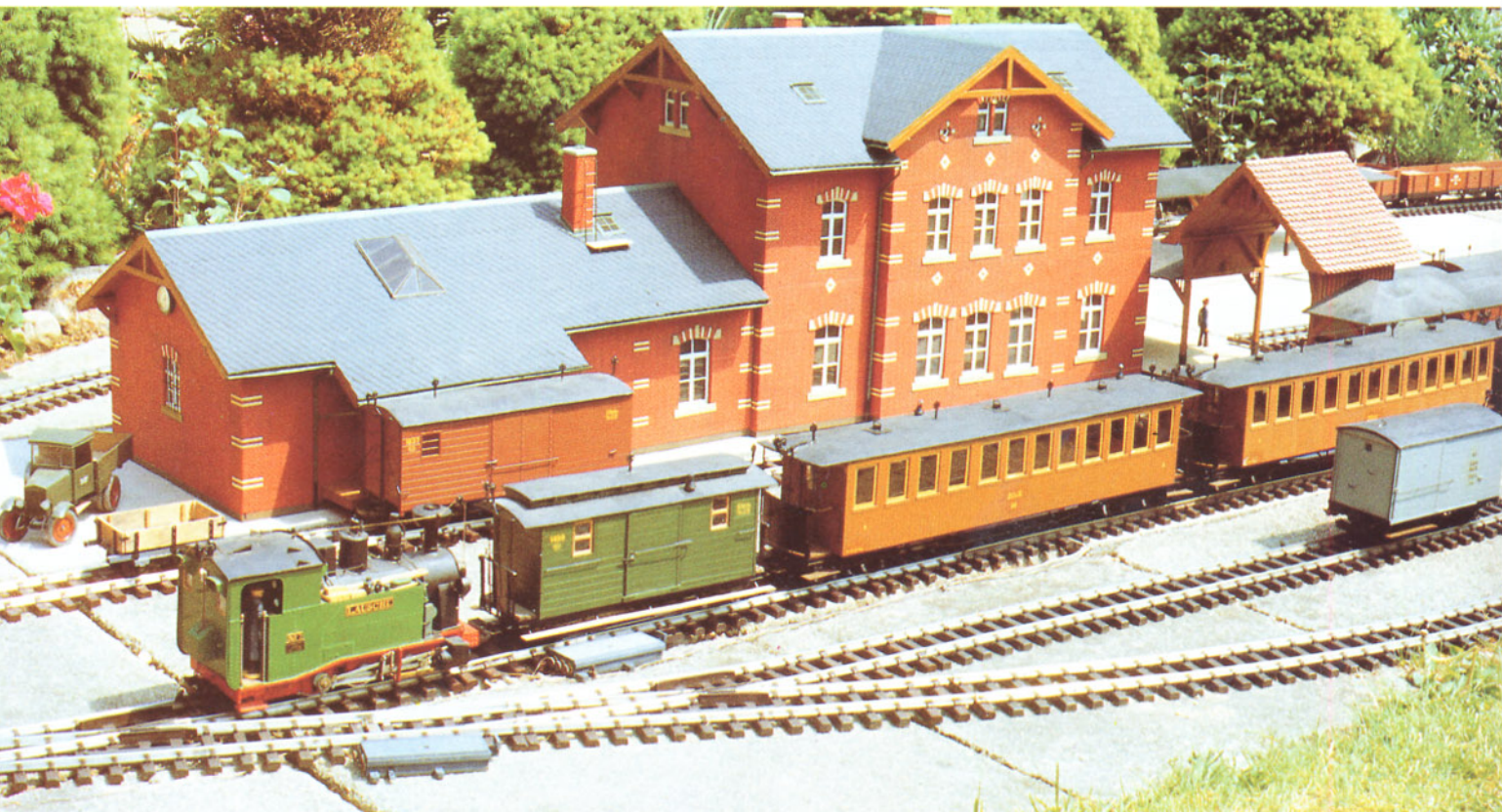




Bild 7: Die Eigenbaulokomotive 99 4532 entstand aus einem LGB-Fahrwerk sowie Messing und Polystyrol in Gemischtbauweise. Im Vordergrund links einer der sächsischen Rollwagen, der ebenfalls in völligem Eigenbau entstand.

Achslager mit Federpaket gleichsam "am Fließband" gefertigt werden. Zum Bau der letzten Modelle wurde eine weitere Neuerung eingeführt: der Einsatz von Polystyrol als Basismaterial. So haben die 99 4532 und die Fairlie-Lok II K Gehäuse aus diesem Werkstoff.

Auch im Gleisbau wurden völlig neue Wege beschritten, denn Herr Frey war es leid, immer wieder die Schienenköpfe auf Hochglanz polieren zu müssen. Ein Bekannter – seines Zei-

chens Mechaniker – hatte die Idee, aus Abfällen von nichtrostendem Stahlblech (V2A) Schienenprofile anzufertigen. Schmale Blechstreifen wurden mittels zweier Walzen zu einem Hohlprofil geformt. Die Länge dieser Profile betrug 2 m. Von LGB wurden noch Schwellenrohre besorgt, und als die gesamte Anlage mit diesen Profilen ausgestattet war, hatte Herr Frey ein fast wartungsfreies Gleis. Immerhin sind fast 100 m Gleis verlegt worden.

Nach diesem Erfolg regte sich auch der Wunsch, einen Bahnhof nach einem realen Vorbild zu bauen. Die Wahl fiel auf den Kreuzungs- und Trennungsbahnhof Bertsdorf mit seinen interessanten Gleisanlagen. Natürlich mußte Herr Frey die Gleisanlagen wesentlich verkürzen, denn der eigene Garten war zu klein, und Ausweichen auf das Nachbargrundstück hätte bestimmt Ärger verursacht. Das nicht alltägliche Empfangsgebäude wurde aus Sperrholz erbaut

Bild 8: Der eigenwillige Bahnhof Bertsdorf während der Bauphase. Noch fehlt die Dachdeckung, doch der Fahrbetrieb ist schon in vollem Gange. Die Gleislage entspricht im wesentlichen dem Vorbild.





Bild 9: Die sächsische IV K in Länderbahn-Lackierung vor dem Lokschuppen der ZOJE am Wasserkran.



◀ **Bild 10:** Auch die von Herrn Frey im Eigenbau geschaffenen Reisewagen existieren noch im Original, hier im Festzug anlässlich der 100-Jahr-Feier der ZOJE.

Bild 12: Emsig rangiert die sächsische I K am Sägwerk, während im Hintergrund die 99 4532 einen Rollwagenzug am Haken hat. Sehr detailliert wurde die Mühle nachgebaut. Selbst das Sägegatter ist voll funktionsfähig. Erbaut wurde es von einem Zimmermann.

Bild 11: Drei Draisinen auf einen Blick. Von diesen Originalfahrzeugen sind noch zwei voll funktionsfähig.





Bild 13: Der Schmalspurtriebwagen VT 137 322 im Urzustand bei der Indienstellung 1938 im Bahnhof Bertsdorf. Originalgetreu wurde der VT gebaut, lackiert und beschriftet.

Bild 14: Eine Meyer-Lokomotive mit einem Personenzug auf der Strecke. Auch der als zweiter Wagen laufende Sommerwagen wurde als Originalfahrzeug im Festzug der ZOJE mitgeführt.

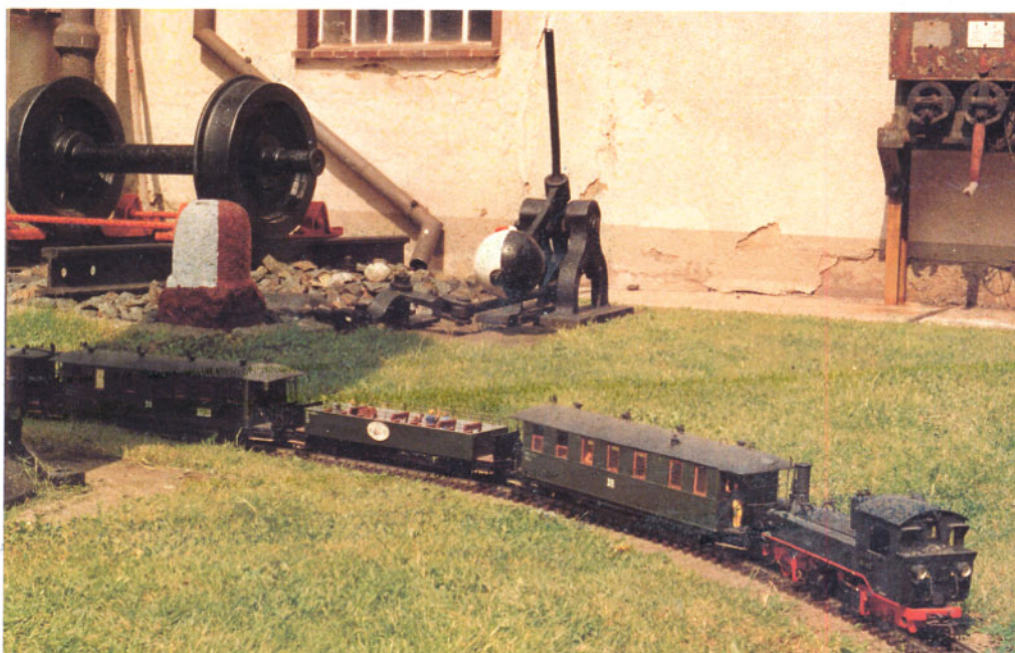
Fotos 1, 2, 4 – 8, 12 – 14: H. und W. Frey
Fotos 3, 9 – 11: D. Schubert

und mit Ziegelmauerwerk verkleidet. Diese Platten wurden aus Pur-Hartschaum in einer Form selbst gefertigt. Auch das Dach ist nach dieser Methode erstellt worden. Die Fenster mit den Fensterbänken waren in der bewährten Gießharzmethode entstanden. Die Gebäude wurden nur bei Fahrbetrieb aufgestellt, um Witterungsschäden so gering wie möglich zu halten.

Die Stromversorgung erfolgte mit einem 16V/3A-Trafo für die 17 Weichenantriebe und mit einem 20 V/5 A-Gleichstromtrafo für den Fahrbetrieb. Ausgediente Postkabel dienten der Verkabelung. Von einem zentralen Stellpult aus ließ sich die gesamte Anlage steuern.

Leider ist diese Anlage schon Vergangenheit. Ein Umzug nach Unterfranken nahm der Gleisanlage die Fahrzeuge. So konnte zum 100. Geburtstag der ZOJE kein Festzug mehr auf der Gartenanlage rollen, was sicher die Bewunderung aller Festbesucher hervorgerufen hätte. Doch Herr Frey ist optimistisch. Er glaubt fest daran, daß in einem geeinten Deutschland auch die Fahrzeuge und Gleisanlagen seiner ZOJE wieder zusammenfinden werden.

Wolfgang Frey





3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

2

Diorama »Bahnhof Maienfeld«



Mein Diorama umfaßt den Bahnhofsvorplatz mit der angrenzenden Hauptverkehrsstraße, das Empfangsgebäude, sechs Gleise für den Personen-, Güter- bzw. Rangierverkehr, ein Abstellgleis sowie eine Abzweigung zum Bahnbetriebswerk.

Als Untergrund verwendete ich eine 13 mm starke Tischlerplatte mit den Abmessungen 130 cm x 125 cm. Alle Gleise wurden zwecks Geräuschdämmung mit Korkstreifen unterlegt.

Bild 1: Viel Betrieb herrscht auf den Bahnsteigen. Ein IC steht zur Abfahrt bereit.

Bild 2: Geduldig wartet viel "Preiservolk" auf seinen Anschlußzug.

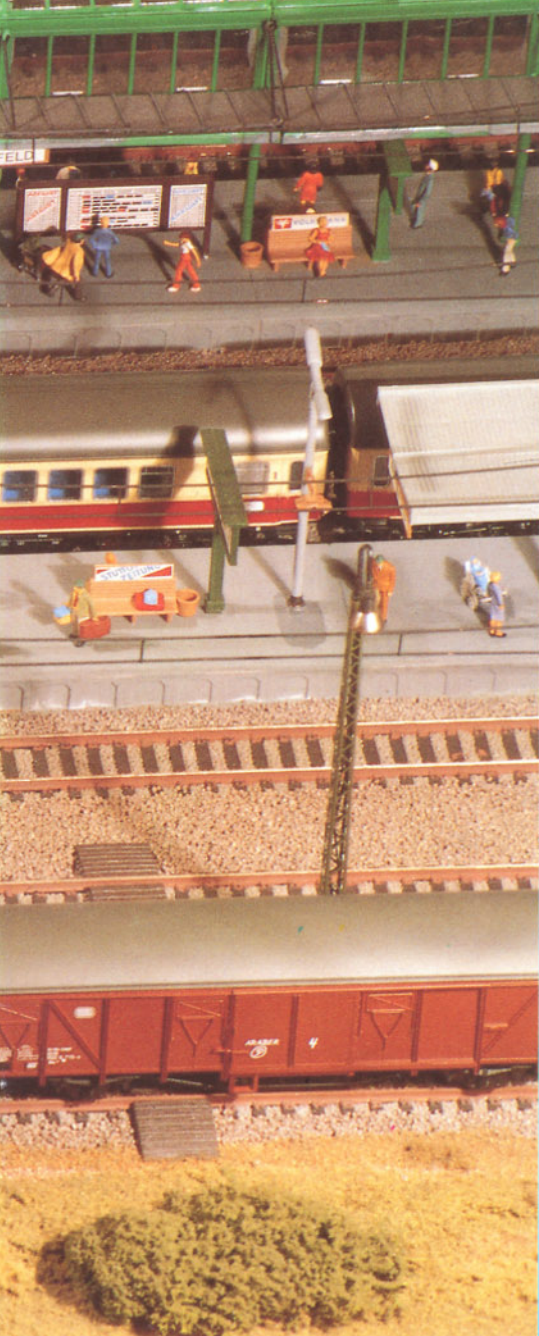


Bild 3: Die Bäume der Grünanlage spenden Reisenden und Passanten willkommenen Schatten.



Um die Höhendifferenz zu den Baulichkeiten auszugleichen, erhielten die Bahnsteige und das Empfangsgebäude zusätzliche Grundplatten aus Sperrholz in gleicher Stärke wie die Korkbettung. Damit entstand auf der Gleisseite die notwendige Höhe zwischen Schienenoberkante und Bahnsteigoberkante sowie auf der Straßenseite die erforderliche Höhe der Bürgersteige.

Der Bahnhofsvorplatz sollte nicht auf der gleichen Ebene wie die Hauptverkehrsstraße liegen; vielmehr ist durch abgesetzte Bürgersteige, Treppen und Mauerwerk etwas Höhenunterschied in eine ansonsten flache Gestaltung zu bringen. Es war schon eine sorgsame, millimetergenaue Planung vor dem eigentlichen Baubeginn erforderlich, um später keine unliebsamen und nur schwer zu korrigierenden Überraschungen erleben zu müssen.

Bild 4: Der Kiosk am Bahnhof gibt Gelegenheit zu einem Imbiß und zu einem Schwatz.

Bild 5: Der Eilzug nach Stuttgart wird in wenigen Minuten seine Fahrt antreten.

Besonders fasziniert hatte mich das Modell des Bahnhofs Bonn von Kibri. Nach dem Zusammenbau wurde deutlich, daß die Größe des Gebäudes die gesamten Gegebenheiten des Umfeldes bestimmen würde. Bei diesem imposanten Modell konnte ich mich nicht auf zwei Bahnsteiggleise und einige Häuser beschränken, um Großstadtcharakter darzustellen. Ich wählte des-

halb die Nachbildung eines entsprechend großflächigen Vorplatzes mit einer Hauptverkehrsstraße.

Die Bäume stammen alle von Heki. Das Begrünnungsmaterial ist von Noch und Woodland Scenics. Figuren und Fahrzeuge stammen von den bekannten Herstellern. Für die Gleise wurde Fleischmann-Profigleis verwendet mit einer





Oberleitung von Sommerfeldt. Für die Beleuchtungskörper kamen hauptsächlich Modelle von Brawa zum Einsatz. Die Beleuchtung unter den Bahnsteigdächern wurde mit Lämpchen der Nenngröße N von Kibri vorgenommen. Die ins-

gesamt etwa 65 Beleuchtungskörper sind voll funktionsfähig. Abgerundet wird die Dioramenszene durch viele kleine Einzelmotive, die die entsprechende Belebung sorgen sollen.

Dirk Kuchenbecker

***Bild 7:** Vor dem Haupteingang eines Bahnhofs darf selbstverständlich ein Taxistand nicht fehlen.*

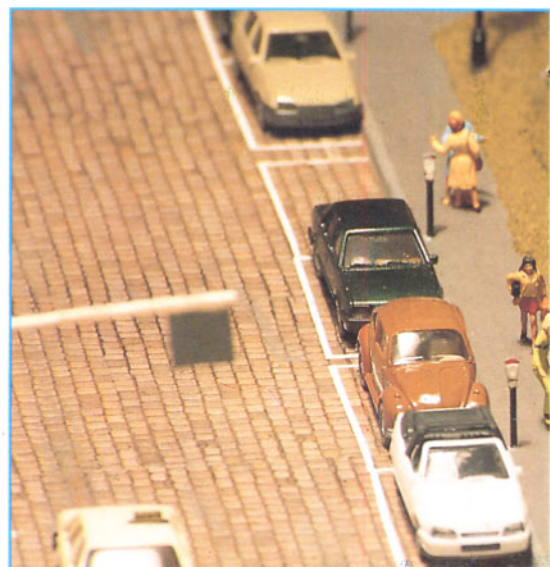
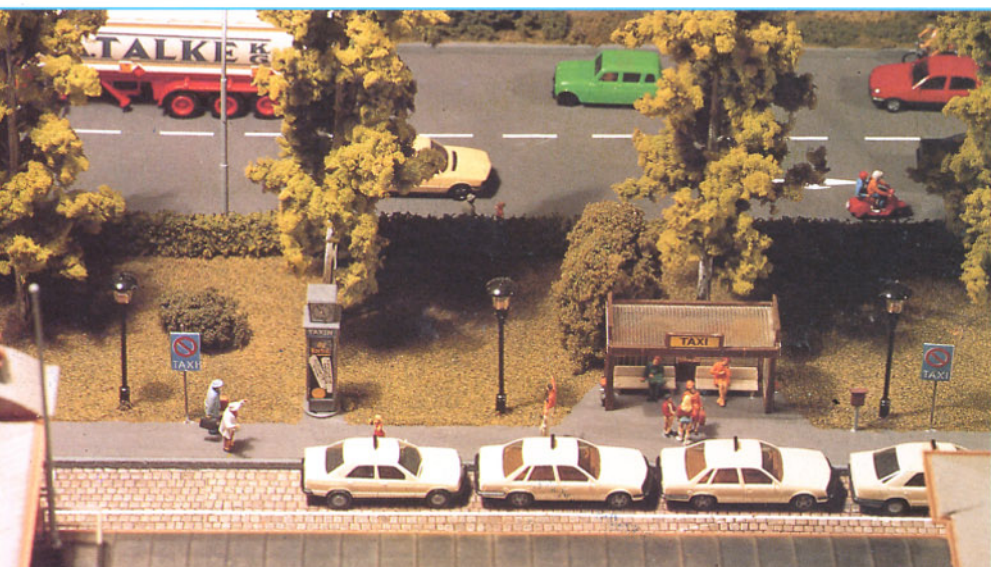




Bild 6: Ein Überblick über die großzügig angelegten Bahnsteige und Gleisanlagen des Bahnhofs "Maienfeld".

Bild 8: Zur Freude der Passanten zeigt ein Skateboardfahrer seine Künste.



Bild 9: Eine Ruhepause muß sein, das ist wohl auch die Meinung des älteren Herrn, der hier Platz genommen hat.

Bild 10: Selten benutzt wird das Abstellgleis; kein Wunder, daß es immer mehr verwildert.

Bild 11: Auch abends herrscht noch immer reger Betrieb auf den Bahnsteigen.

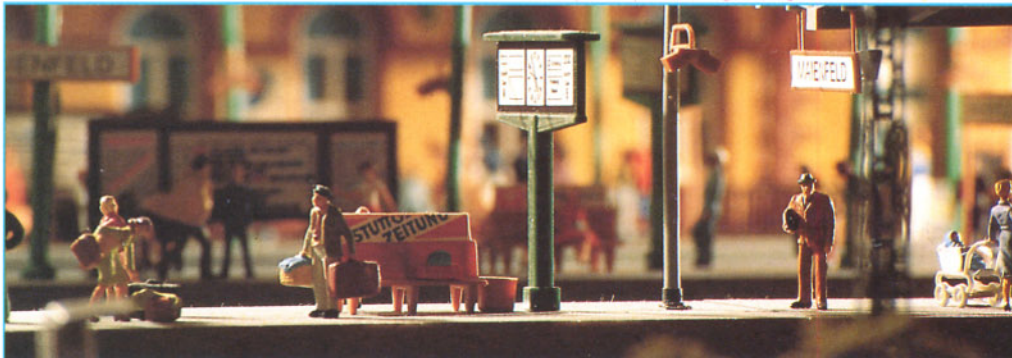
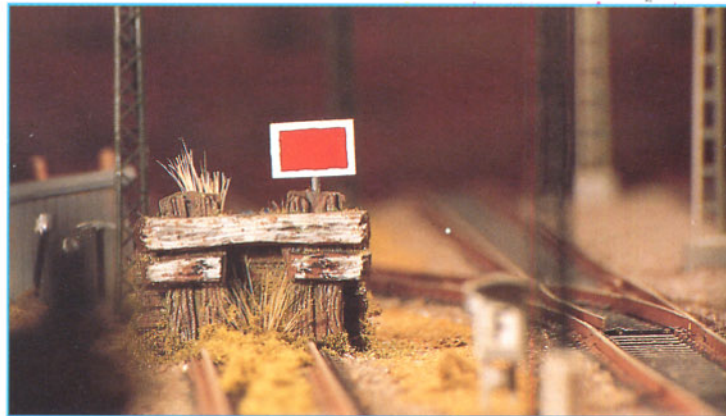


Bild 12: Treffpunkt Bahnioskiosk: So trifft man sich jeden Monat wieder, denn das neue Eisenbahn-Journal ist gerade angekommen. Begrüßungsszene am kleinen Verkaufspavillon. **Fotos: D. Kuchenbecker**





Bild 1: Trutzig ragen die Türme der Kleinstadt in den Himmel. Harmonisch wurden die einzelnen Bauwerke auf engem Raum zusammengefaßt.

Bild 3 (rechts): Einen Blick für Stimmungen verrät dieses Motiv. Geruhsam rollt das Pferdefuhrwerk durch das Stadttor; der Schienenstrang im Vordergrund stellt die Verbindung zur "großen Welt" dar.

3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

3

Mit der Schmalspur durchs Land

Bild 2 (unten): Die dargestellte ländliche Idylle wird auch von der Schmalspurbahn nicht gestört. Beachtenswert ist die Bohlensicherung des Schotterbettes entlang des Flusses.







Bild 4: Vielfältiges Geschehen zeigt der kleine Marktplatz. Die Bauarbeiter interessieren sich sehr für die beiden kessen Rollerfahrerinnen.

Bild 6: Das Fachwerkgebälk der Häuser präsentiert sich in seiner vollen Schönheit; hier ist es die Polizeiwache, und...



Bild 5: Das typische Giebel- und Dachgewirr alter Städtchen ist hier überzeugend ohne Überladung dargestellt.

Bild 7: ...da sind es die alten Wohnhäuser am Kirchplatz.





Bild 8 (oben): Immer neue Motive lassen sich entdecken. Ein Brunnen plätschert neben der Kirche, in der wohl gerade eine Trauung stattfindet.

Bild 9 (rechts): Zwei Brücken überspannen den Wasserlauf, gleich in ihrer Bestimmung und so unterschiedlich in der Bauausführung.

Bild 10 (unten): Vorbei an der Stadtbefestigung schnauft der Schmalspurzug seinem nächsten Ziel zu. Die Schafherde im Hintergrund verleiht der Szene besondere Beschaulichkeit.





H0m-Schmalspurstrecke als Teil einer großen Anlage

Den Entschluß, eine Schmalspurstrecke in meine geplante H0-Anlage einzubeziehen, faßte ich hauptsächlich wegen des sich dadurch ergebenden Kontrastes sowie der interessanten Betriebsmöglichkeiten in Verbindung mit der integrierten Rollbock-Umsetzanlage.

Die Streckenführung wurde bewußt sehr einfach gehalten, um einerseits eine Überhäufung mit Schienen zu vermeiden, andererseits die Landschaft in diesem Teil dominieren zu lassen. So mündet die Trasse nach etwa 4 m Fahrstrecke bereits in einem Tunnel und endet in einem Schattenbahnhof mit Kehrschleife. Im Gegensatz dazu ist der Endbahnhof im

sichtbaren Teil sehr großzügig angelegt. Die insgesamt neun Weichenverbindungen erlauben umfangreichen Zug- und Rangierbetrieb. Darüber hinaus gestalten das kleine Bw und die Abstellgleise weiteren Betrieb. Optischer und betrieblicher Mittelpunkt ist jedoch die Umsetzanlage.

Das Gleismaterial stammt von Bemo. Es handelt sich noch um das "alte" Code-83-H0m/12-mm-Material, weil zum Baubeginn das Code-70-Gleis noch nicht verfügbar war. Die Weichen und die Kreuzung mußten zwecks störungsfreiem Betrieb mit leitendem Herzstück versehen werden. Da die Weichen motorisch

gestellt (Switchmaster) und zur Aussteuerung Roco-Relais verwendet werden, bereitet die wechselnde Polarität der Herzstücke keine schaltungstechnischen Schwierigkeiten.

Die Schienen wurden auf 2-mm-Korkstreifen geklebt und in der bewährten Methode (Wasser-Spülmittel-Leim-Gemisch) mit Korkgranulat eingeschottert. Das farbliche Finish erfolgte mit der Spritzpistole.

Die Rollbock-Umsetzanlage wurde im Selbstbau erstellt, weil die von Bemo angebotene Version wenig vorbildlich ist und betrieblich nicht befriedigen kann. Im Gegensatz zu dem Industriemodell sind bei meiner Nachbildung nicht die Normalspurgleise, sondern die Schmalspurgleise abgesenkt. Dadurch ist sichergestellt, daß der aufzubockende Waggon immer in der Horizontalen verbleibt.

Jeweils vor und hinter der Umsetzanlage habe ich einen Roco- bzw. Herkat-Entkupppler installiert. Zum Aufbocken wird der Vollspurwagen vorentkuppelt auf die Umsetzanlage gedrückt und dort mit der ersten Achse auf den bereitstehenden Rollbock aufgeschemelt. Der Rollbock wird durch einen Dauermagneten in Position gehalten und ist mit weiteren Rollböcken gekuppelt. An exakt der Stelle, an der Normalspurräder aufgrund der Steigung der Schmalspurschienen vom Gleis abheben, wird der erste Rollbock durch einen feststehenden Entkupppler von den restlichen Rollböcken getrennt, und der Vorgang kann sich bei der zweiten Achse wiederholen. Ist der Waggon aufgebockt, kuppelt die bereitstehende Schmalspurlok mit Hilfe eines Pufferwagens an. Dieser ist – wie der gesamte Normalspurfuhrpark – mit der Roco-Kurzkupplung ausgestattet.

Landschaft und Bebauung entstanden sowohl unter Verwendung von Industriemodellen als auch im Selbstbau. Lokschuppen, Wohnhäuser





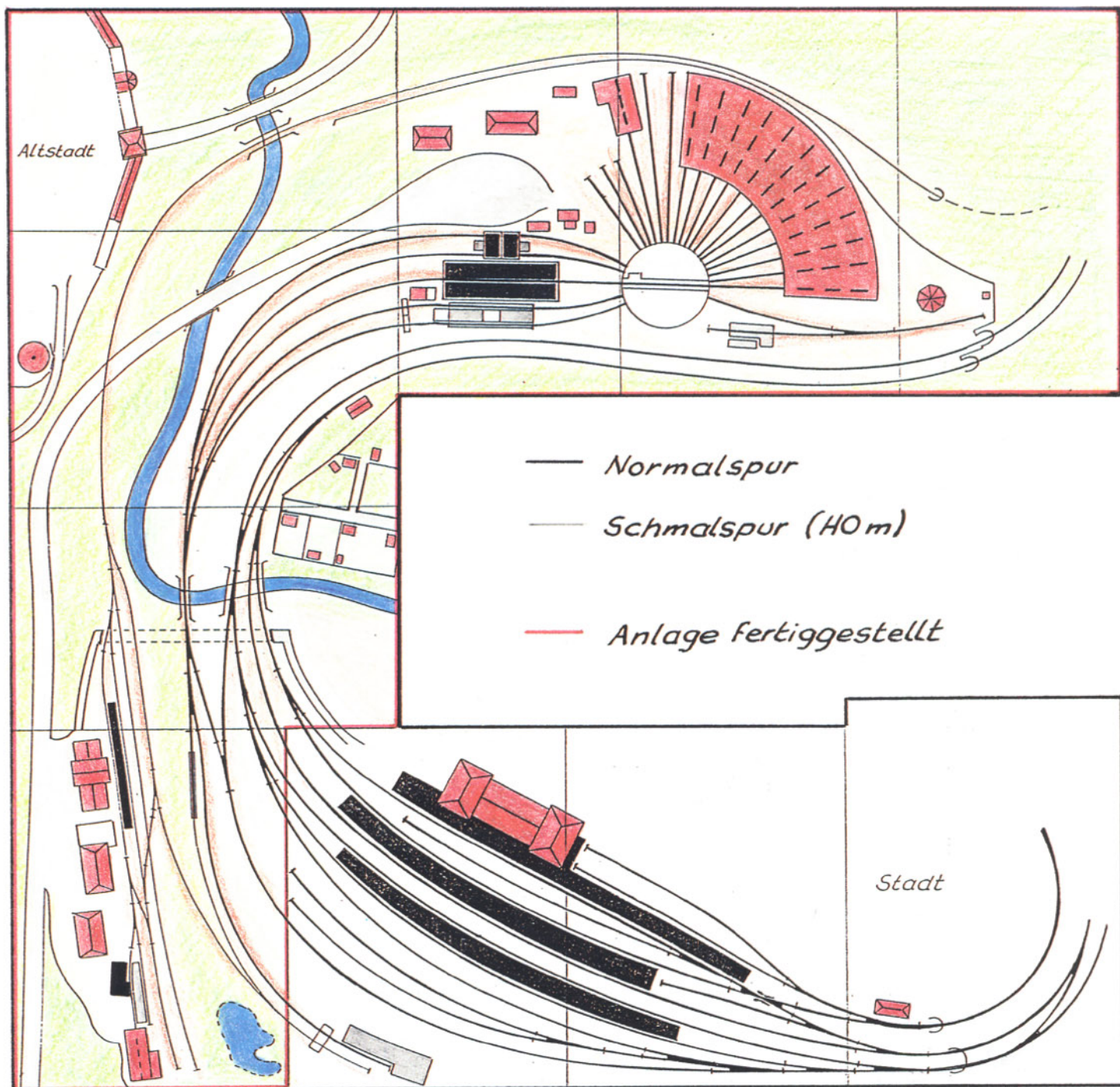
Bild 13: Der Lokschuppen und seine Behandlungsanlagen reichen für den Betrieb vollkommen aus. Und Schludrigkeit wird nicht geduldet: Schon sind die Dachdeckerarbeiten in vollem Gange.

Bild 11 (links oben): Ein kleiner Tümpel zwischen den Gleisen der Schmalspurbahn. Im Hintergrund sind die Anlagen des Bw erkennbar.

Bild 12 (links unten): Der Tümpel ist sehr realistisch dargestellt worden. Gut gelungen sind die Wasserfärbung sowie das oft auch im Vorbild vorhandene "Sammelsurium" von unnützen Dingen.

Bild 14 (unten): Die Bekohlung erfolgt von einer hochgelegenen Bühne aus. Knorrige Kiefern sind in unmittelbarer Umgebung des Bw heimisch.





und Bahnhof sind von Brawa bzw. Kibri. Der kleine Bahnsteig entstand im Selbstbau in Ergänzung mit Weinert-Bauteilen für die Einfassung. Wasserkran, Schürhakengestell und Hilfsbekohlungskran sind ebenfalls Bausätze von Weinert. Die Weichenstellhebel entstammen dem Sortiment des gleichen Herstellers; sie sind voll funktionsfähig installiert worden. Die Kiefern hinter dem Lokschuppen gestaltete ich nach der vor mehreren Jahren im Eisenbahn-Journal beschriebenen Methode von Franz Jerusalem selbst. Den "letzten Schliff" erhielten sowohl die Anlage als auch das Rollmaterial von Bemo mit der Badger-Spritzpistole.

Dieter Esemann

Bild 16: Nochmals ein Blick vom Kirchplatz in die engen Gassen der Stadt. Ganz rechts sind noch die Reste der alten Stadtbefestigung erkennbar.



Bild 15 (links): Die Skizze zeigt die bis jetzt fertiggestellten Gleisanlagen der Normalspur- sowie der H0m-Schmalspurbahn.

Bild 17: Mit sparsamsten Mitteln hat der Erbauer Akzente gesetzt, so durch die gelungenen Bäume im Vordergrund, das Brauerei-Gespann vor der Wirtschaft und eine Preiser-Figuren-gruppe.

Bild 18: "Nur" zwei Häuser am Rander der Gleise. Zahllose Kleinigkeiten, jedoch unaufdringlich dargestellt. Nirgends, ob bei der Bepflanzung oder der Ausstattung mit Figuren, wurde das Motiv überladen und gerade damit die ausgezeichnete Wirkung erzielt.





Bild 19: Einfahrt eines Zügleins der Schmalspurbahn in den Bahnhof "Reichelsheim".

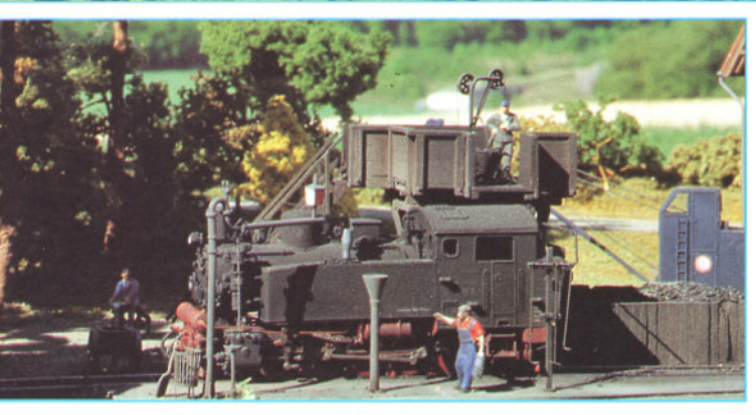
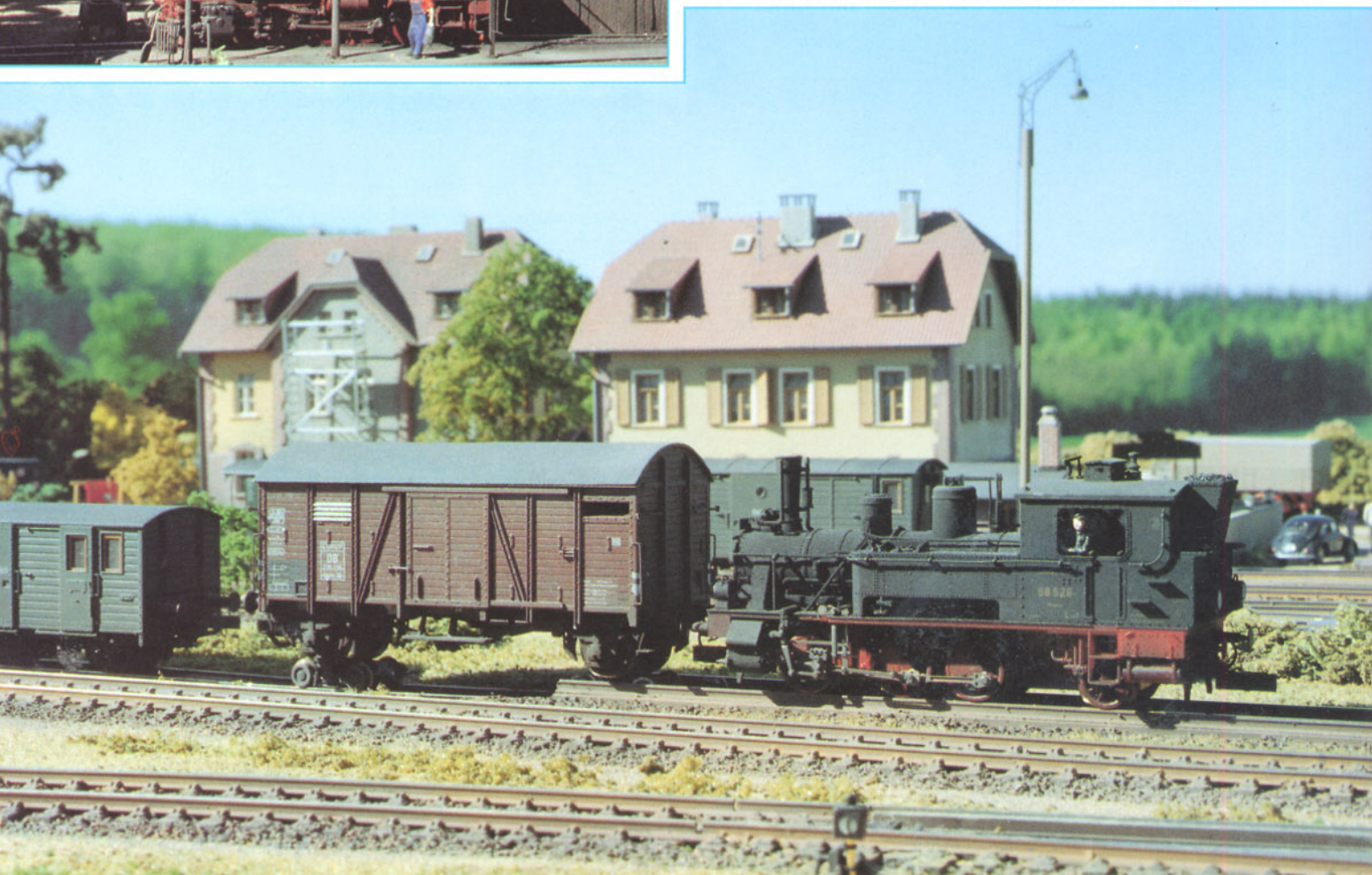


Bild 20: Auch Lokomotiven haben Durst. Die Schmalspur-Tenderlok am Wasserkran, an dem sogar das ausfließende Wasser nachgestellt wurde.

Bild 21: Den Schnittpunkt zwischen Normal- und Schmalspur bildet die Rollbockanlage. Ein G-Wagen sollte von den Rollböcken auf das Gleis der normalspurigen Hauptbahn rangiert werden; doch die entgleiste Achse macht wohl einen Hilfszugeinsatz notwendig. **Alle Fotos: D. Esemann**



Editorial

Liebe Leser!

Heute möchten wir Sie noch einmal ausdrücklich darauf hinweisen, daß im Eisenbahn-Journal derzeit gleich zwei Wettbewerbe laufen. Darüber scheint noch nicht bei allen Klarheit zu bestehen, die wir aber hiermit nun zu schaffen hoffen.

“Blitz-Wettbewerb”

Da ist zunächst der Gleisbau-Blitzwettbewerb, zu dem wir in dieser Ausgabe eine erste Einsendung veröffentlichen. Mit diesem Wettbewerb wollten wir vor allem unsere jungen Leser dazu anregen, mit einem modernen, leicht zu verlegenden Gleis den Bau einer Betriebsanlage in Angriff zu nehmen. Für eine andere Gruppe wiederum dürfte die Verwendung des Roco-Line-Systems die Möglichkeit bieten, ohne allzu großen Aufwand die jahrelang gesammelten Modelle aus der Vitrine zu “befreien”. Für die Teilnahme ist weder der Ausführungsstandard der Anlage entscheidend (sogar probeweise auf dem Fußboden verlegte Gleisbilder werden akzeptiert), noch die Qualität der eingesandten Fotos. Ob Polaroid- oder Schwarzweißaufnahme – in die Preisverlosung gelangen alle Einsender!

Und diese Preise sollten Sie sich nicht entgehen lassen! Die Firma Roco hat 7 Gläserne Triebzüge, 7 Modelle der Baureihe 112, 5 S-Bahn-Sets mit Wagen, 3 Schweizer “Krokodile”, 3 Berliner Sets und außerdem 20 Roco-Clean-Reinigungswagen zur Verfügung gestellt. Alles in allem rund 6500 Mark!

Sollten Sie jetzt resigniert abwinken, weil Sie meinen, daß der Einsendeschluß auf den 30. Juni 1990 festgelegt war, dann halten Sie inne! **Wir verlängern den Roco-Gleisbauwettbewerb bis zum 30. November 1990.**

Dieser Entschluß liegt in einer objektiven Tatsache begründet, die wir bei der Ausschreibung nicht vorhersehen konnten. Viele von Ihnen werden die Erfahrung selbst gemacht haben: Aufgrund der großen Nachfrage konnte Roco in der Einführungsphase die Fachhändler mit wenig mehr als den “Grundpaketen” ausreichend beliefern. Viele konnten deshalb ihre Wunschgleismenge und die benötigten Weichen erst recht spät oder gar nicht kaufen. Diese ungerechte und unverdiente Teilnahmebeschränkung wollen wir mit der Verlängerung aufheben.

Noch ein Hinweis: Selbst wer jetzt beispielsweise nur über eine Dreiwegeweiche ohne Böschungskörper verfügt, kann die Fotos seiner Anlage einsenden. Ob er die Weiche später noch austauscht, bleibt jedem selbst überlassen.

3. Modellbau-Wettbewerb

Die zweite Herausforderung ist der vor einiger Zeit angelaufene 3. Internationale Modellbauwettbewerb. Da wir inzwischen sehr viele Anfragen dazu aus der DDR erhalten haben, soll dieses “Kapitel” einer erneuten Erläuterung der diesbezüglichen Teilnahmebedingungen gewidmet sein.

In diesem Zusammenhang müssen wir uns für einen Fehler im Editorial des Eisenbahn-Journals 4/1990 entschuldigen. Selbstverständlich bleibt für diesen großen Wettbewerb mehr Zeit als bis Mitte dieses Jahres. **Einsendeschluß ist der 30. Juni 1991.**

Nun also zu den allgemeinen Bedingungen: – Angenommen werden Arbeiten in allen Spurweiten und Baugrößen, deren fotografierte Teile einen fertiggestellten Zustand erkennen lassen. Nicht anerkannt werden Anlagen mit Märklin-Metall-Böschungsgleisen und Trix-Express-Dreischienengleisen, da solche erfahrungsgemäß von der Jury keine Punkte erhalten und wir die Erbauer nicht von vornherein benachteiligen wollen. Außerhalb des Wettbewerbs können Sie uns natürlich auch Material über solche Anlagen zur Verfügung stellen.

– Um Ihre Teilnahme an der Wertung zu gewährleisten, senden Sie bitte ca. 8 bis 15 Farbdias Ihrer Anlage bzw. Ihres Dioramas oder Moduls ein, zusammen mit einem informativen, gut leserlichen Text über Entstehungsweise, Material und Arbeitsthema sowie nach Möglichkeit einen Gleisplan oder eine Übersichtsskizze.

– Die Gleise müssen ab Baugröße H0 in jedem Falle, möglichst jedoch auch in TT und N, farblich behandelt sein. Sichtbare Weichenantriebe sind ab N aufwärts nicht zugelassen.

– Teilnahmeberechtigt sind alle – auch Modellbahnclubs, die sich selbstverständlich mit mehreren Anlagen beteiligen dürfen – deren Arbeiten noch nicht (oder nur kurz mit anderen als den jetzt gezeigten Anlagenabschnitten) im Eisenbahn-Journal sowie innerhalb der letzten drei Jahre in keiner anderen Modellbahnzeitschrift veröffentlicht worden sind. Mitarbeiter des Eisenbahn-Journals und deren Angehörige werden nicht zugelassen.

Aufgrund der neuen Situation kommt jetzt auch wieder eine Baugröße ins Gespräch, die in der Bundesrepublik schon weitgehend “tot” war: TT. Im Interesse der zahlreichen DDR-Modellbahner, die damit gearbeitet haben bzw. noch arbeiten, lassen wir auch diese Baugröße zu. Sie ordnet sich mit N und Z zu einer Kategorie, die ja diesmal getrennt von der Kategorie “H0 und größer” gewertet wird.

Bisher konnte sich, wie gesagt, TT in der DDR halten, da es einen Großserienhersteller mit diesem Angebot gab und dafür (bis auf eine kurze Zwischenzeit) kein N-Material. Wer für H0 keinen Platz hatte, für den war TT die einzige Möglichkeit.

Inwieweit sich diese Baugrößenverteilung

in Zukunft halten wird, ist recht fraglich. Schließlich gab und gibt es für TT kein besonders umfassendes Zubehörangebot, und selbst für den Gleisplan mußte viel Initiative aufgewendet und vieles selbst erstellt werden. An Dreiwegeweichen, Drehscheibe oder gar Schiebebühne war in der Angebotspalette gar nicht zu denken. Ohne Frage ist das eine Herausforderung für die hiesigen Modellbahn-Hersteller, ganz besonders die der Zweileiter-Gleichstrom- bzw. International-Systeme. Beinahe ausschließlich solche sind nämlich derzeit in der DDR im Einsatz. Ob Märklin unter diesen Umständen wieder an frühere Traditionen anknüpfen kann, wird zu beobachten sein. Der neue Markt könnte sich für alle Modelleisenbahner diesseits und jenseits der Elbe günstig auswirken. Einerseits führt der zusätzliche Käuferkreis zu erhöhten Stückzahlen, die die jetzigen Preise vielleicht länger haltbar sein lassen. Andererseits greifen die Interessenten in der DDR nach ihren Umtausch-Eindrücken und den ersten Erfahrungen mit neu strukturierten Lebenshaltungskosten sicherlich eher nach preiswerten Angeboten als nach teuren, wenn auch exquisiten Modellen. Darin liegt eine Chance für alle Käufer, demnächst wieder eine größere Palette an preislich attraktiven, nicht überdetaillierten Modellen vorzufinden.

Zurück zum Wettbewerb. Als erste Preise winken in jeder Kategorie DM 2000, der zweite Preis ist mit DM 1000, der dritte mit DM 500 dotiert. Der vierte bis zehnte Preis besteht aus jeweils verschiedenen Erzeugnissen aus dem Merker Verlag; dazu gibt es weitere 30 Sachpreise. Unbedingt zu beachten ist noch, daß sich die Teilnehmer verpflichten, die an den Hermann Merker Verlag eingesandten Arbeiten während der Dauer des Wettbewerbs keiner anderen Publikation anzubieten. Andernfalls wäre eine sofortige Disqualifikation die Folge.

Außerdem überträgt jeder Teilnehmer mit seiner Einsendung dem Hermann Merker Verlag GmbH das Recht zur Mehrfachnutzung des Materials, beispielsweise für Veröffentlichungen in den Lizenzzeitschriften. Ein letztes Wort und vor allem ein Dankeschön gilt denjenigen, die uns bereits ihre Arbeit zugeschickt haben. Zwar ist noch genügend Zeit für alle Teilnahmewilligen, doch freuen wir uns, so bald wie möglich regelmäßig Wettbewerbsbeiträge vorstellen zu können. Am “Veröffentlichungs-Stau” vorbeizukommen heißt nämlich für uns, daß sich die Artikel sinnvoll einteilen lassen und Ihnen, den Lesern, keine reinen “Wettbewerbshefte” gegen Ende der Teilnahmefrist angeboten werden müssen.

In dieser Journal-Ausgabe sind bereits zwei Wettbewerbsbeiträge enthalten. Damit und natürlich auch mit den vielen anderen Informationen, die wir für Sie vorbereitet haben, wünschen wir Ihnen nun viel Spaß!

Ihre Redaktion



Bild 1: Bevor der TGV Südost in einem Tunnel verschwindet, überquert er auf einer Stahlbrücke den Fluß.

Bild 2: Die Stahlkonstruktion ist die Verlängerung eines imposanten Viadukts. Von ihm aus hat der Reisende einen wunderschönen Blick auf Pont-en-Royans.

Bild 3: Kurz nach dem TGV überquert ein Güterzug mit zwei älteren Elloks an der Spitze das Brückenbauwerk.

Bild 4: Wohl dem, der zur Fahrt nach Pont-en-Royans die Bahn gewählt hat! Die Straße ist infolge eines Unfalls blockiert.



Ein Stück Frankreich aus fränkischer Hand

Mit diesem Beitrag möchten wir ein Anlagenteilstück einer H0-Modulanlage vorstellen. Der Erbauer, unser langjähriger Leser Herr Müller, hat eine Idee in die Tat umgesetzt, die wahrhaftig nicht alltäglich ist.

Die Vorgeschichte

Begonnen hatte alles eines schönen Sonntagnachmittags. Herr Müller plante eine neue Motorradreise und beschäftigte sich auch mit entsprechender Literatur. Beim Durchblättern eines Buches entdeckte er Bilder des kleinen südfranzösischen Städtchens Pont en Royans. Diese faszinierten ihn derartig, daß er spontan beschloß, dieses Motiv im Modell erstehen zu lassen. Und dann stellte sich Herr Müller vor, wie die supermodernen TGV-Züge an solch einer alttümlichen Stadt vorbeirauschen würden, und das bestärkte ihn in seinem Entschluß zum Bau einer Modellbahnanlage für seine in rund 30 Jahren recht umfangreich gewordenen Sammlung von Modellbahnfahrzeugen nach deutschem, Schweizer, italienischem und französischem Vorbild.

Wann immer Herr Müller in der Vergangenheit über Modellbahnanlagen nachgedacht hatte –

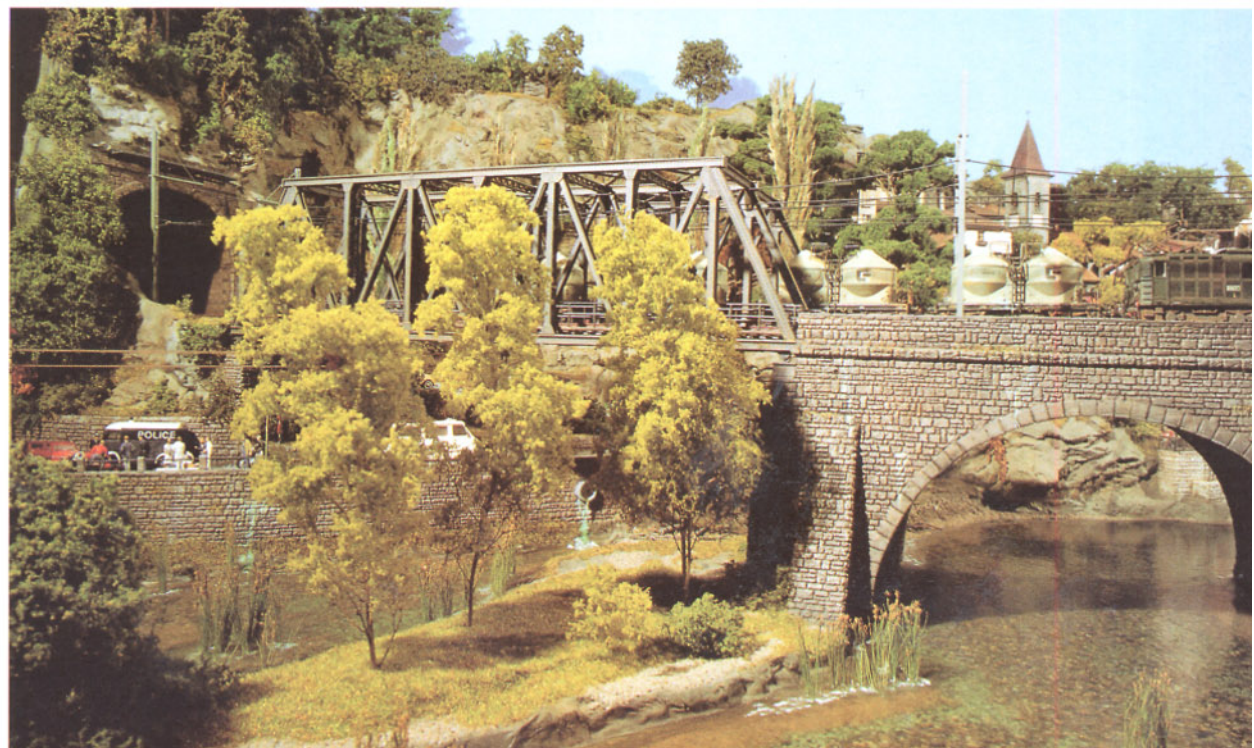
stets störte ihn dabei, daß darauf alles "so furchtbar eng zusammengepfertcht" war. Auf seiner Anlage sollte aber die umfangreiche Fahrzeugsammlung zum Einsatz kommen und nicht länger nur ein Vitrinendasein führen. So wählte Herr Müller als Konzept für seine Anlage die Modul-Bauweise. Stück für Stück konnte er dabei seine speziellen Ideen bezüglich Gleisführung und Geländegestaltung Wirklichkeit werden lassen.

Es wird ernst

Um Erfahrungen zu sammeln, begann Herr Müller nicht, wie sonst üblich, mit dem Bau der Anlagenplatten, sondern mit den Häusern und Baulichkeiten der Stadt Pont en Royans. Für jedes einzelne Gebäude wurden anhand der erwähnten Abbildung erst Zeichnungen im Maßstab 1:87 angefertigt. Dabei mußte sehr viel Phantasie aufgewandt werden, da auf den Fotos für gewöhnlich nur ein bis zwei Ansichten der Gebäude sichtbar waren.

Als Material für den Bau wurde in der Hauptsache 2 mm starke Pappe und 4 mm starkes Sperrholz verwendet. Die Fenster und Türen stammen von Kibri, teilweise auch von MKD.







◀ **Bild 5:** Ansicht von Pont-en-Royans. Das Städtchen entstand aus Karton, Kunststoffplättchen und Bauteilen diverser Hersteller wie Kibri, Falter, Vollmer oder MKD.

▶ **Bild 6:** Zu dem tief eingeschnittenen Fluß hin sind die Hausfassaden ziemlich hoch. Wie lebendig doch alles wirkt!

Bild 7: Und so sieht es in Pont-en-Royans tatsächlich aus. ▶

Bild 8: In dem auf felsigem Untergrund errichteten Ort herrscht eine wirklich pittoresk zu nennende Bauweise vor.





Bild 9: Aus Silowaggons bestehender Güterzug auf dem Weg nach Süden.

Bild 11: Die Bahnstrecke, an der Pont-en-Royans liegt, ist stark befahren. Hier befördert eine BB 6300 (Roco) einen schweren Güterzug.

Außerdem wurden Brawa- und Faller-Platten verwendet. Die Einzelteile der Gebäude wurden von der Zeichnung auf das gewählte Material übertragen und dann ausgeschnitten. Wenn man bedenkt, dass zum Beispiel alle senkrechten Kanten der Außenwände angeschragt werden mußten und alle Fenster- und Türöffnungen einzeln auszuschneiden waren, dann

wird die Gesamtbauzeit von mehreren Monaten durchaus verständlich. Die in der Buchillustration sichtbaren Häuser ergänzte Herr Müller durch Bauten eigener Vorstellung. So bastelte er noch ein Hotel mit einer Steintreppe, die von der Promenade zur oberen Straße führt. Eine Mauersteinbrücke schafft eine Verbindung von der Hauptstraße zum Bahnübergang.

Eine Fahrt nach Pont en Royans

Wir befinden uns auf der Fahrt von Lyon nach Marseille. Die Straße führt unmittelbar neben dem Fluß, der Bourne, nach Pont en Royans. Vor uns spannt sich eine gewaltige Gitterträgerbrücke diagonal über die Straße. Sie findet ihre Fortsetzung in einem Viadukt aus grob behauenen Natursteinen, auf dem die zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke über den Fluß ge-

führt wird. Der Fluß hat hier keine bedeutende Strömung und bildet ein echtes Anglerparadies. Schilf- und Rohrgewächse bieten Wasservögeln willkommenen Schutz. Während wir vor einer Unfallstelle die Fahrt vermindern müssen, rauscht über uns ein TGV Richtung Lyon Part Dieu. Am Unfallort sind schon die französische Polizei sowie der Rettungsdienst im Einsatz.

Bild 12: Pont-en-Royans aus der Luft gesehen. Es ist gerade Markt. Rechts im Vordergrund die Straßenbrücke und der Wasserfall.

Bild 10: Geheiratet wird in Pont-en-Royans gerne in dieser romantischen Kapelle.







Bild 13: Die Straßenbrücke, auf der gerade ein Jeep fährt. Unter der Brücke beginnt der Wasserfall.



Bild 14: Ein hervorragendes Beispiel für die mustergültige Detaillierung der Anlage ist dieser Ebenholzbaum im Vordergrund.

Bild 16 (rechte Seite): Von der Straßenbrücke haben Eisenbahn-Begeisterte einen schönen Blick auf die Bahnstrecke.

Hinter der Brücke schwingt sich die Straße in einer recht engen S-Kurve zum Ortseingang empor. Die topographischen Verhältnisse zwingen zu dieser aufwendigen Straßenführung. Nach Durchfahren einer weiteren Schlangelkurve haben wir die ersten Häuser des Ortes erreicht. Pont en Royans ist eine typische französische Kleinstadt. Eine Ausdehnung in der Breite war infolge der felsigen Landschaft und des Flusses nicht möglich, so daß eine ganze Anzahl von Häusern wie Schwalbennester auf den Uferfelsen thront. Von ihnen aus hat man einen herrlichen Blick auf die Bahnstrecke. So eben rollt ein aus Behälterwagen gebildeter

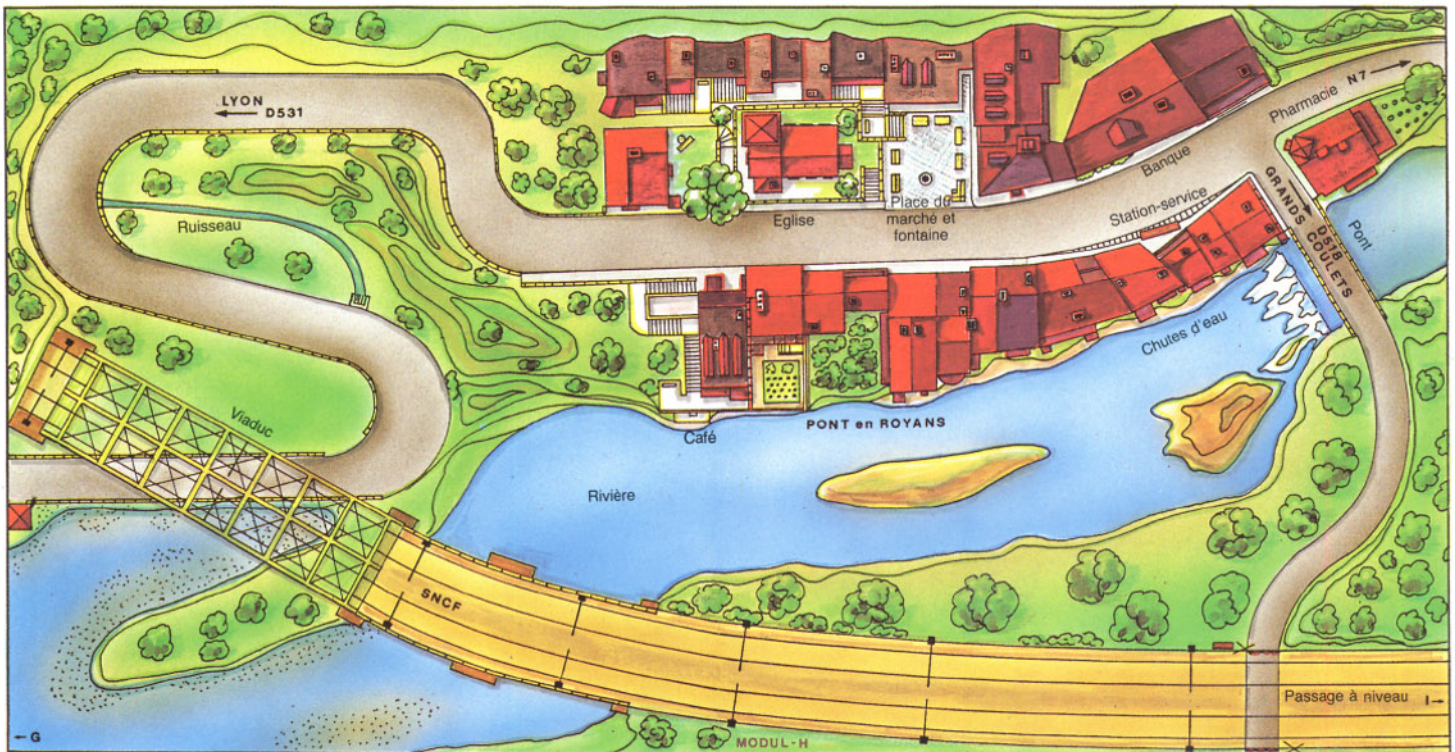
Ganzzug über die Strecke, mit zwei Elloks in Doppeltraktion bespannt.

Gleich rechts steht das Hotel, das eine Freiterrasse zum Fluß aufweisen kann. Gegenüber, auf einer kleinen Erhebung, finden wir eine aus Natursteinen errichtete Kirche. Wir kommen im rechten Moment, um eine nette Szene vor dem Kirchenportal zu fotografieren. Auf dem Marktplatz herrscht reges Leben: Es ist Wochenmarkt. Rings um den Brunnen haben die Händler ihre Stände errichtet und werben um die Gunst der Käufer. Eine rechts abzweigende Straße macht uns neugierig, und wir erreichen eine alte, aus Mauerwerk aufgeführte Brücke

über die Bourne. Hier schäumt das Wasser wild über die im Flußbett verstreut liegenden Felsen und erzeugt Wildwasserstimmung. Unter uns, auf einer schmalen Landzunge, haben sich Angler niedergelassen, während das Inselchen im Fluß das Eldorado für Badelustige bildet.

Unsere Nebenstraße führt über die Bahnlinie, wo der beschränkte Bahnübergang einen Blick über die gesamte Strecke erlaubt. Der Bahndamm geht in den Viadukt über. Die imposante Trägerbrücke schließt sich an, und dann ist die Strecke von unserem Standort aus nicht mehr einzusehen. Der Weg zurück bringt neue Eindrücke und zeigt uns landschaftliche Reize.

Bild 15: Plan des Moduls H, des ersten von 40 geplanten!





Besonders fällt uns ein blühender Baum am Rande der Hauptstraße auf, der wohl einen Goldregenbaum darstellt. Wir fahren die Hauptstraße zurück und beschließen, im Hotel eine Pause einzulegen und die Eindrücke der hübschen Modellstadt Pont en Royans auf uns einwirken zu lassen.

Bild 17: Es ist aber auch wirklich nichts vergessen worden: nicht die Gartenmöbel, nicht die Kletterblumen, nicht die Straßenschilder und Hausnummern.

Rückblick und Ausblick

Als das Stadtmodul mit seinem kurzen Stück Bahntrasse nach insgesamt zweieinhalb Jahren fertig war, hatte sich Wolfgang Müller bereits vorgenommen, einen ganzen Abschnitt aus der Strecke Lyon – Marseille nachzugestalten. Und da ihm, wie gesagt, die auf Modellbahnanlagen übliche Enge zuwider ist, ihm andererseits aber genügend Platz zur Verfügung steht, fielen die weiteren Pläne wahrhaft gigantisch aus: 40 (!) Module mit den Maßen 2 m x 1,03 m. Es gibt zwar Überlegungen, das Projekt auf 20 Module, also die Hälfte der ursprünglichen Ausdehnung, zu reduzieren; doch dies ist "allemaal noch genug".

Bild 18: In den engen Ortsstraßen herrscht reges Leben. Die Stromleitungen von Haus zu Haus tragen ungemein zum wirklichkeitsnahen Eindruck bei. **Alle Fotos: W. Müller**

Modul A soll den neuen Lyoner TGV-Bahnhof Part Dieu zeigen. Da die Gleisentwicklung für diese Station jedoch noch nicht befriedigen konnte, wurde der Bau dieses Dioramas vorerst zurückgestellt. Neben dem Modul H, Pont en Royans, sind inzwischen auch die Teilstücke I und J fertig. Mit den gesammelten Erfahrungen wuchs auch das Bautempo. Zur Zeit befindet sich Teil G im Bau. In einer der nächsten Nummern möchten wir Ihnen, liebe Leser, mehr von dieser außergewöhnlichen Anlage zeigen. **Wolfgang Müller/red.**



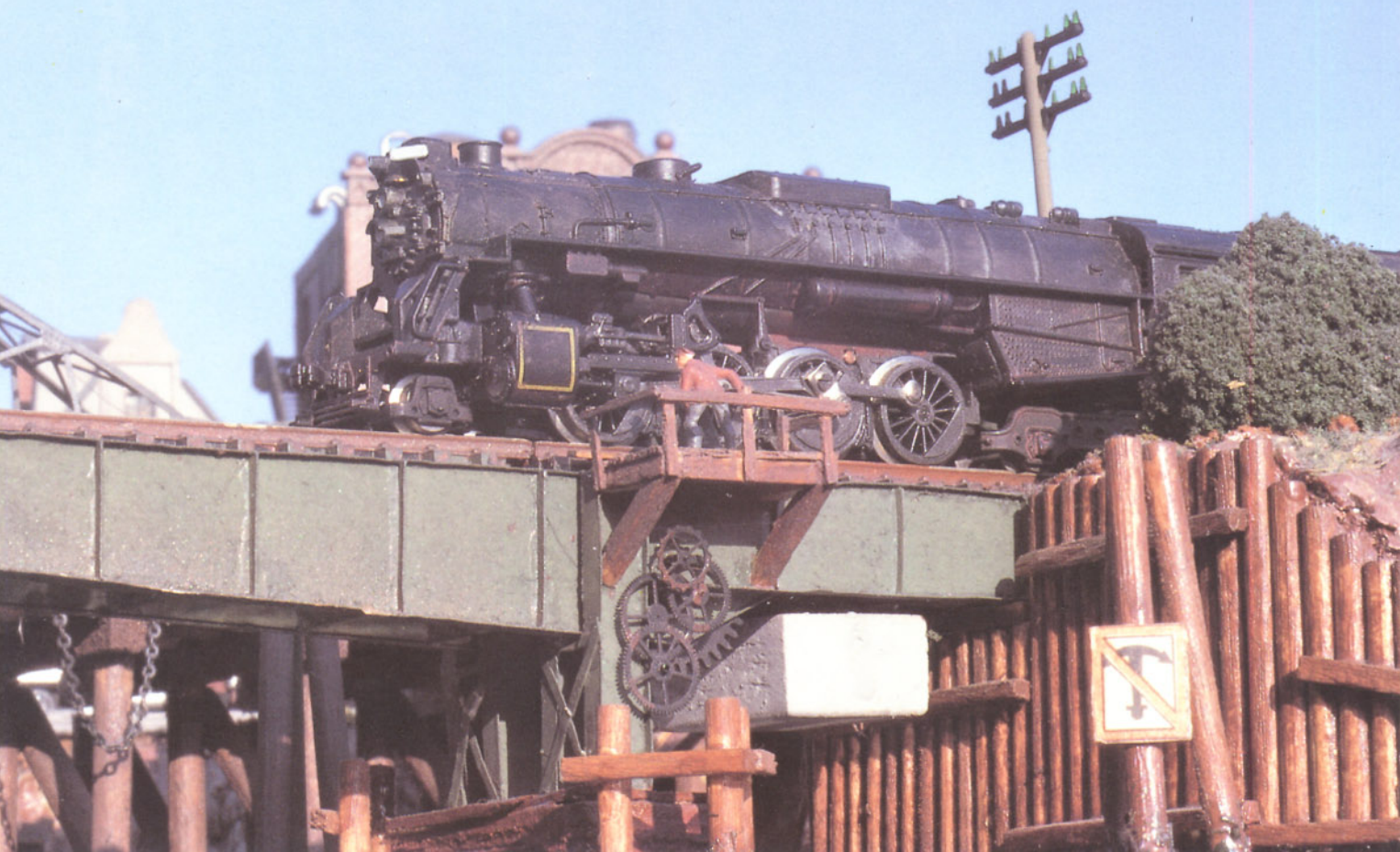


Bild 1: Die Klappbrücke entstand im Eigenbau. Als Material dienten Papppe sowie Holzleisten. Die Zahnräder für den nicht funktionfähigen Antrieb entstammen einer alten Armbanduhr.

3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

4

McArthur Park Lines

Bild 2: Auf eine Baustelle unmittelbar neben dem Bahnübergang weist ein Warnschild hin. Das Warnsignal "RR Crossing" entstand aus Messingprofilen.



N auf amerikanisch

Meine Modellbahnanlage, die ich hier vorstelle, besteht in dieser Form inzwischen nicht mehr, da ich im Herbst umziehen werde. Es wird deshalb ein völliger Neubau notwendig. Das folgende ist also praktisch ein Abschlußbericht über meine bisherige Arbeit.

Ich habe mich bei meiner Modellbahnanlage in der Nenngröße N – wie bei meinem Diorama "Linden, Indiana", das bereits im Eisenbahn-Journal vorgestellt wurde – für ein amerikanisches Thema entschieden. Zum einen reizten mich von jeher die ungewöhnlichen Fahrzeuge und Betriebsverhältnisse in den USA. Zum anderen ist man bei diesem Vorbild doch sehr auf den Selbstbau bzw. Umbau von Gebäuden und Zubehör angewiesen, wenn die amerikanischen Verhältnisse möglichst genau dargestellt werden sollen. Ohne Studium der Vorbildsituation ist nicht auszukommen. So lese ich – neben den verschiedenen deutschen Modellbahnzeitschriften – regelmäßig Model Railroader. Ein

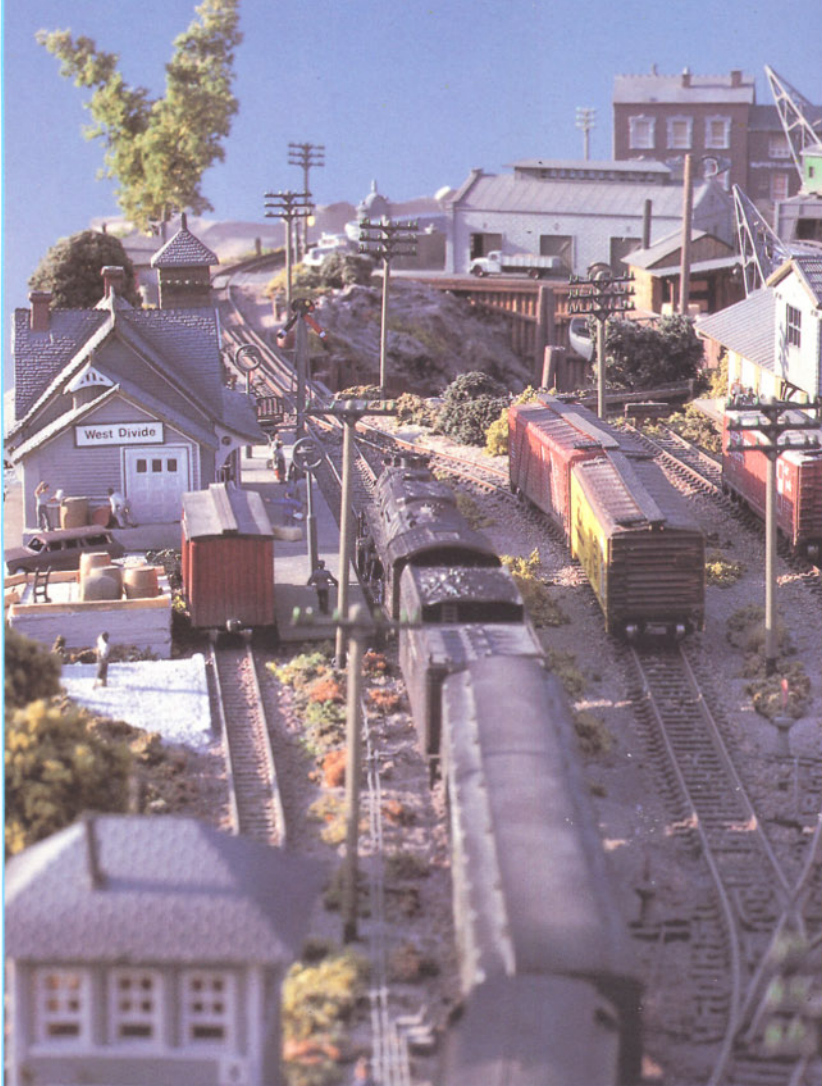


Bild 3: Die Gleisanlagen des Bahnhofs in Richtung Klappbrücke. Ein Personenzug fährt gerade in die Station ein.

Bild 4: Die Gleisanlagen der Vorortstation "West Divide" aus der Gegenrichtung gesehen. Im Vordergrund die Klappbrücke.

Bild 5: Die verschiedenen Industriebauten entstanden teilweise aus Bausätzen, teilweise durch Um- und Selbstbau.

Bild 6: An der Bahnhofsausfahrt steht ein Stellwerk, für das ein Faller-Bausatz verwendet wurde. Die "Coca-Cola"-Reklame wurde aus einem Heft der Zeitschrift Model Railroader ausgeschnitten.

Besuch in den USA war mir bisher leider noch nicht möglich.

Die Anlage stellt ein Teilstück (division) einer eingleisigen Hauptstrecke – ohne konkretes Vorbild – im Osten der USA (Pennsylvania/Ohio) Ende der fünfziger Jahre (Dampf- und Dieseltraktion) dar. Allerdings sehe ich das mit der Epoche nicht so eng. Die Züge fahren von einem bestimmten Punkt zum anderen bzw. zu einer Bahnstation oder zur Kehrschleife mit Abstellbahnhof. Es gibt vier Unterwegshalte mit Ausweichstellen entlang der rund 40 m langen Strecke. Elektrisch ist sie in viele Abschnitte unterteilt, die je einem der zwei elektronischen Fahrregler zugeschaltet werden können. So läßt sich mit zwei Personen ein unabhängiger Zwei-Zug-Betrieb durchführen. Ein dritter Fahrregler war für die Oberleitungsstrecke zwischen "Great Divide" und McArthur Park" vorgesehen, kam aber wegen des Umzugs nicht mehr zur Ausführung.

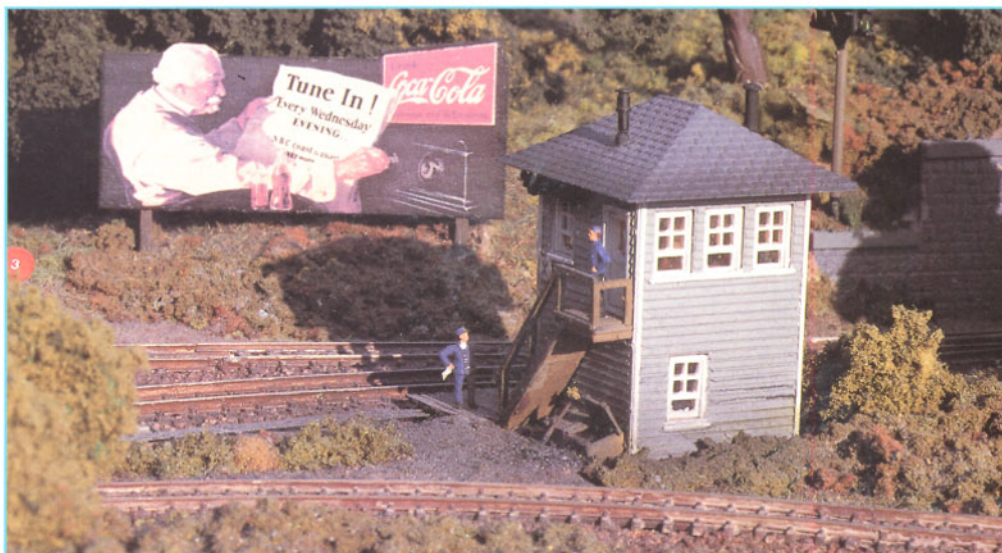
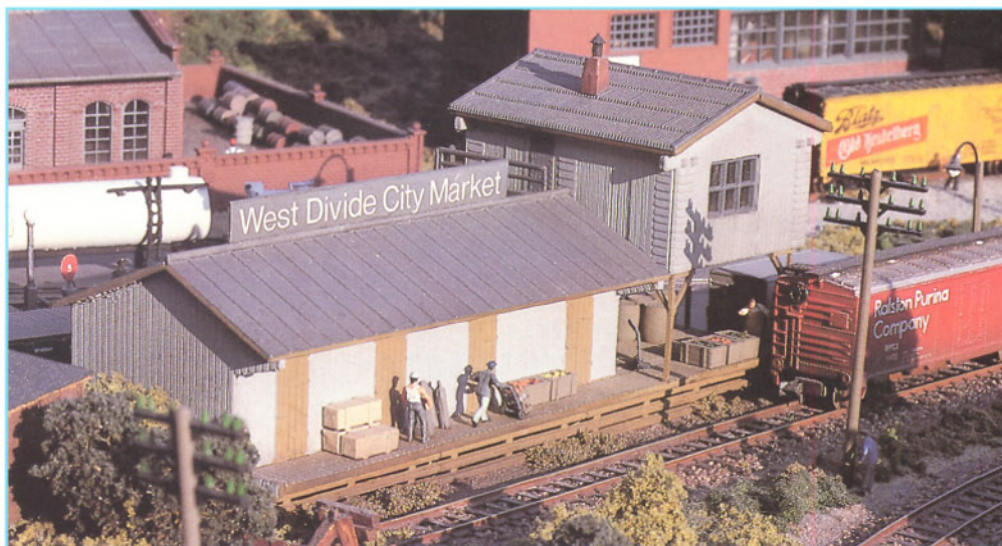
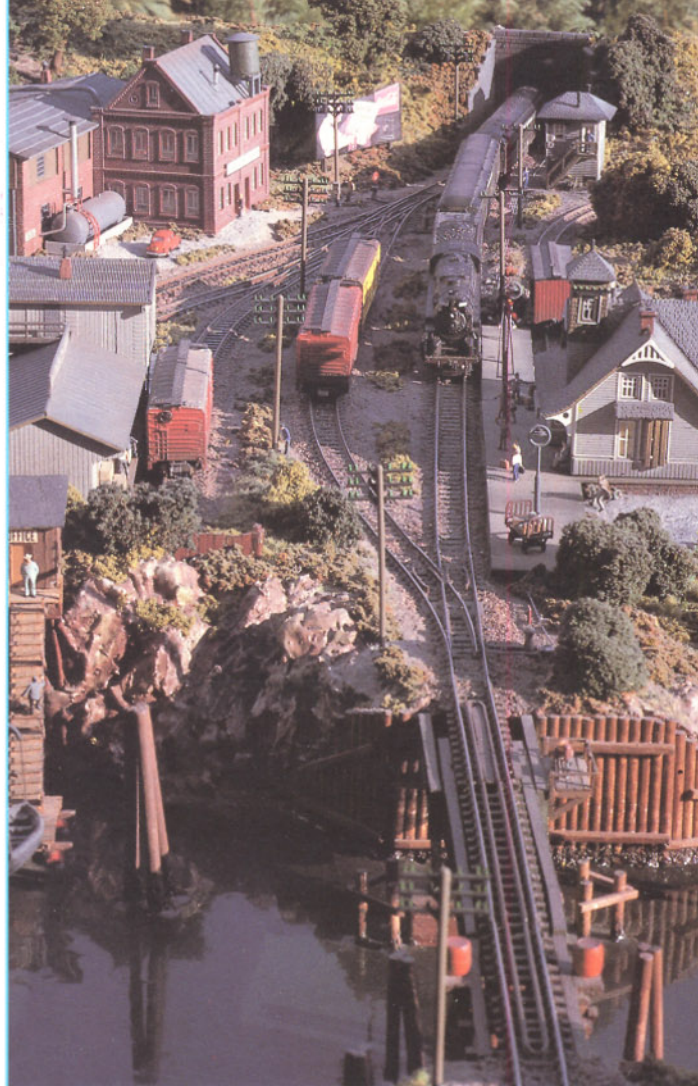




Bild 7: Einen letzten Rest von "Western-Idylle" stellt am Rande des Schienenstrangs dieses Bauwerk dar.

Bild 8: Der Verladekai wurde aus Rundhölzern zusammengebaut und mit Furnierstreifen abgedeckt. Die "Muschelablagerungen" an den Pfählen entstanden aus grobem grünem Streumaterial, das braun lasierend überstrichen wurde.

Bild 9: Auf einem Märklin-Z-Fahrgestell eines US-Modells wurde der Boxcar aufgebaut. Als Material dienten Brawa-Bretterplatten. Der Traktor entstammt einem englischen Weißmetallbausatz.

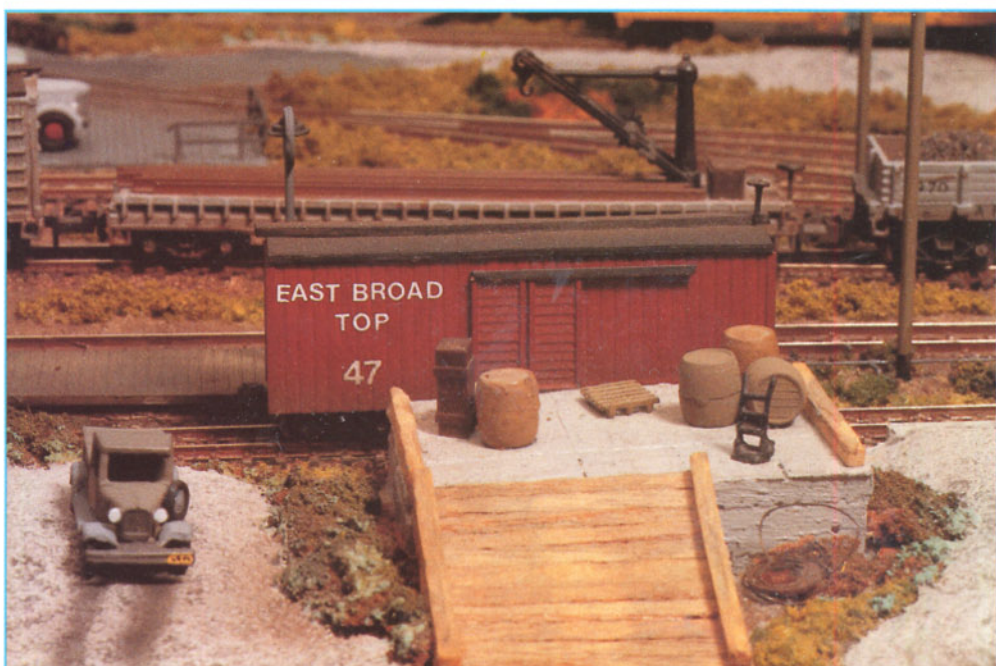
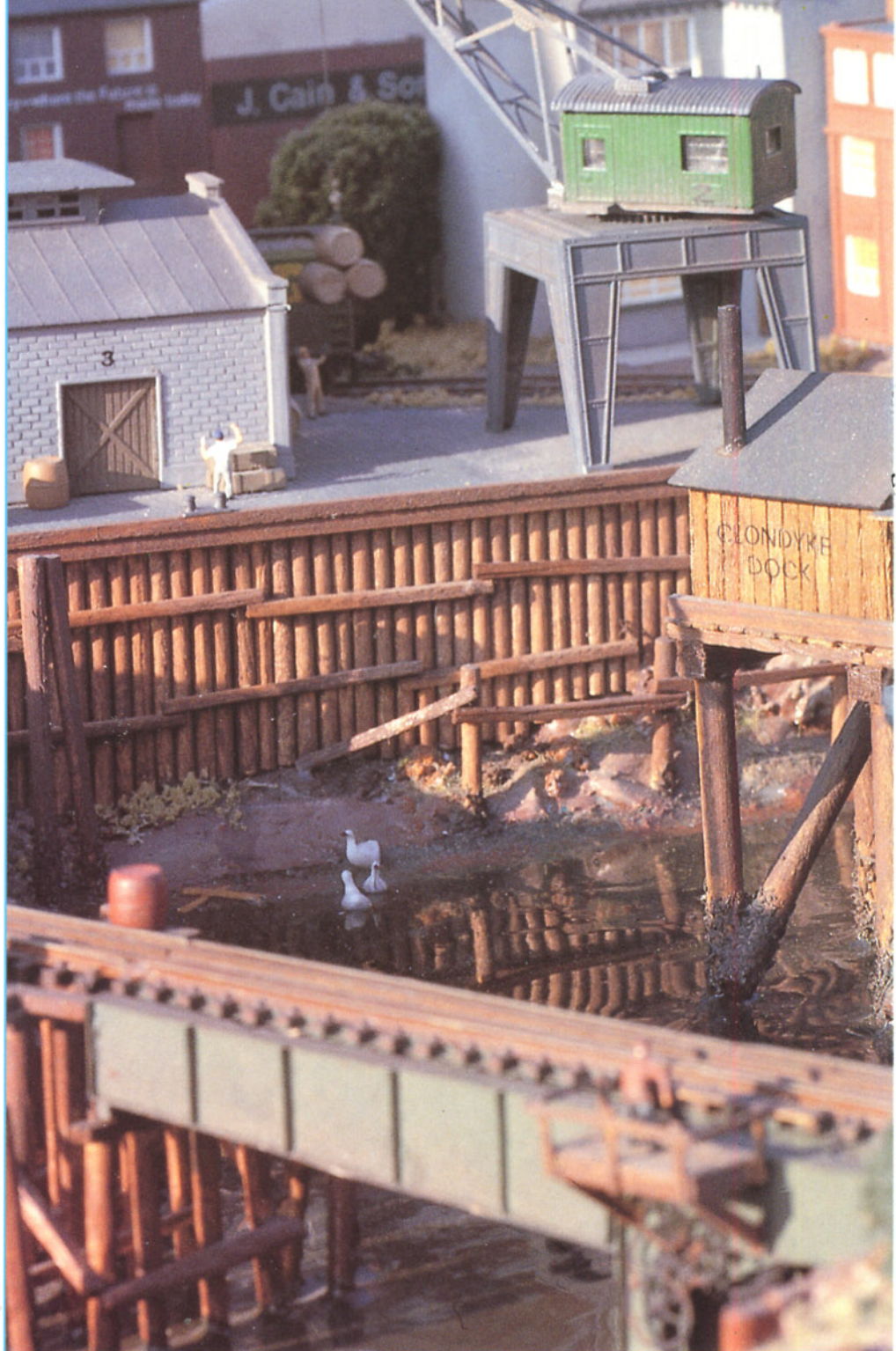
Bild 10: Die Streckenführung der "McArthur Park Lines". Eine Legende, die viel Motivation für einen vorbildgerechten Fahrbetrieb darstellt.

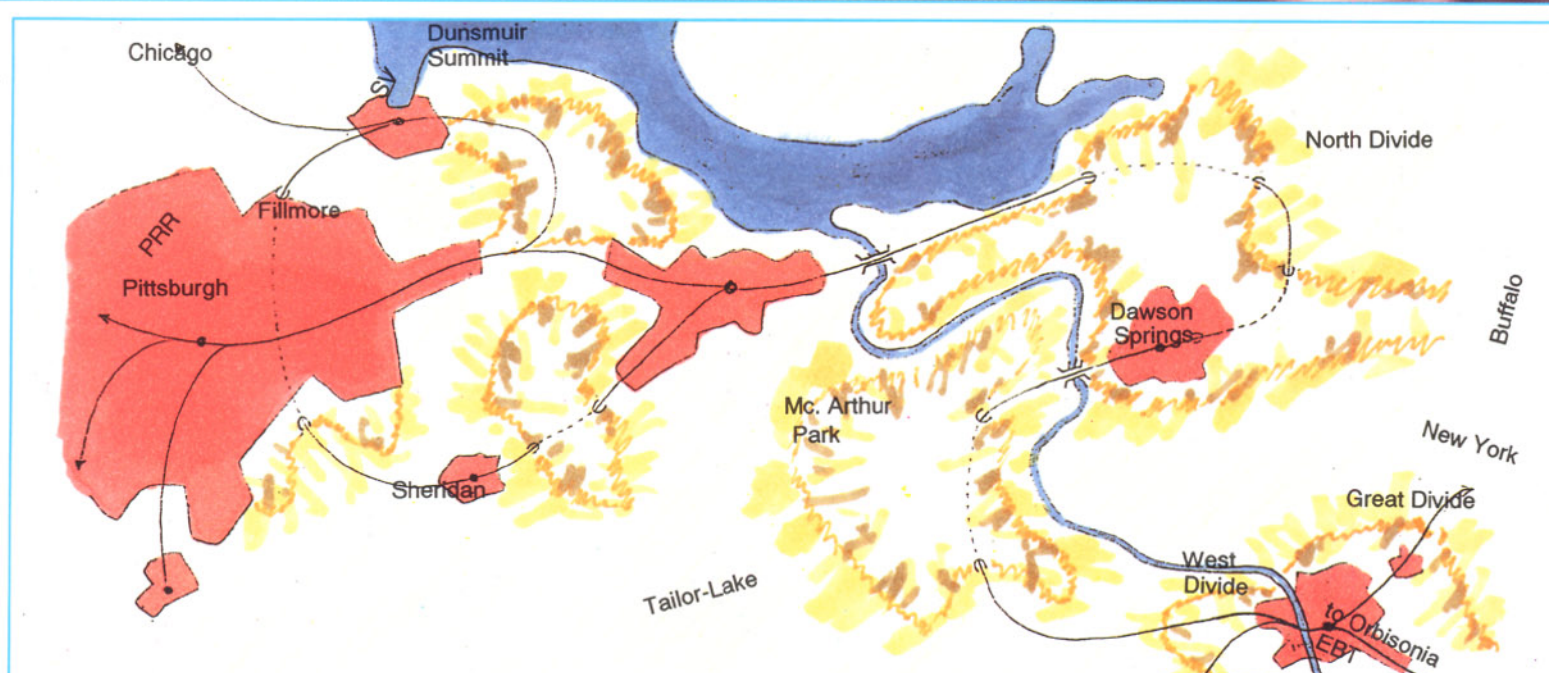
Wagenkartensystem

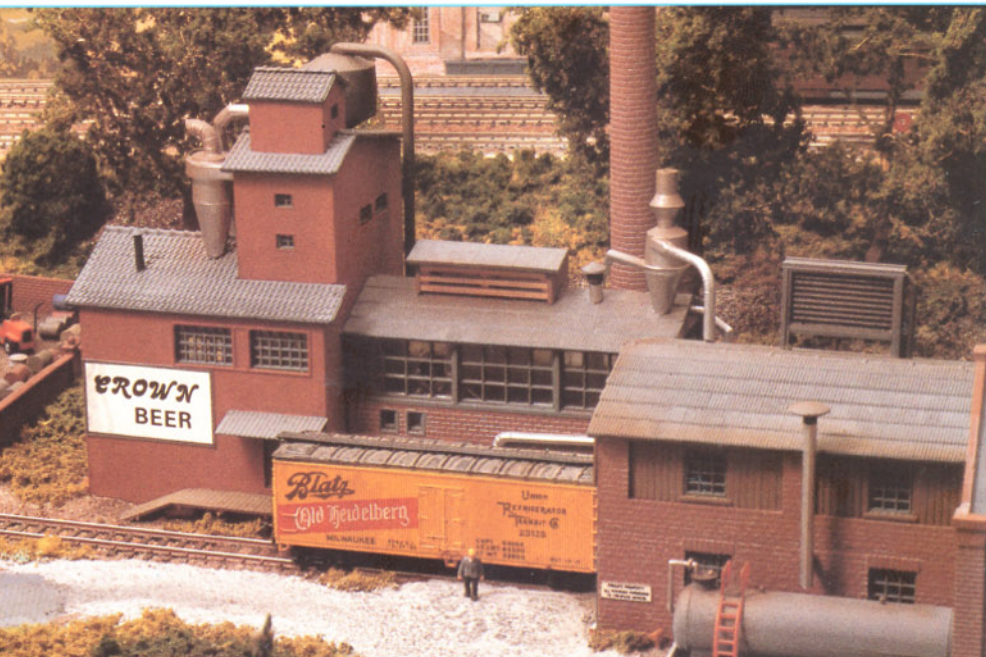
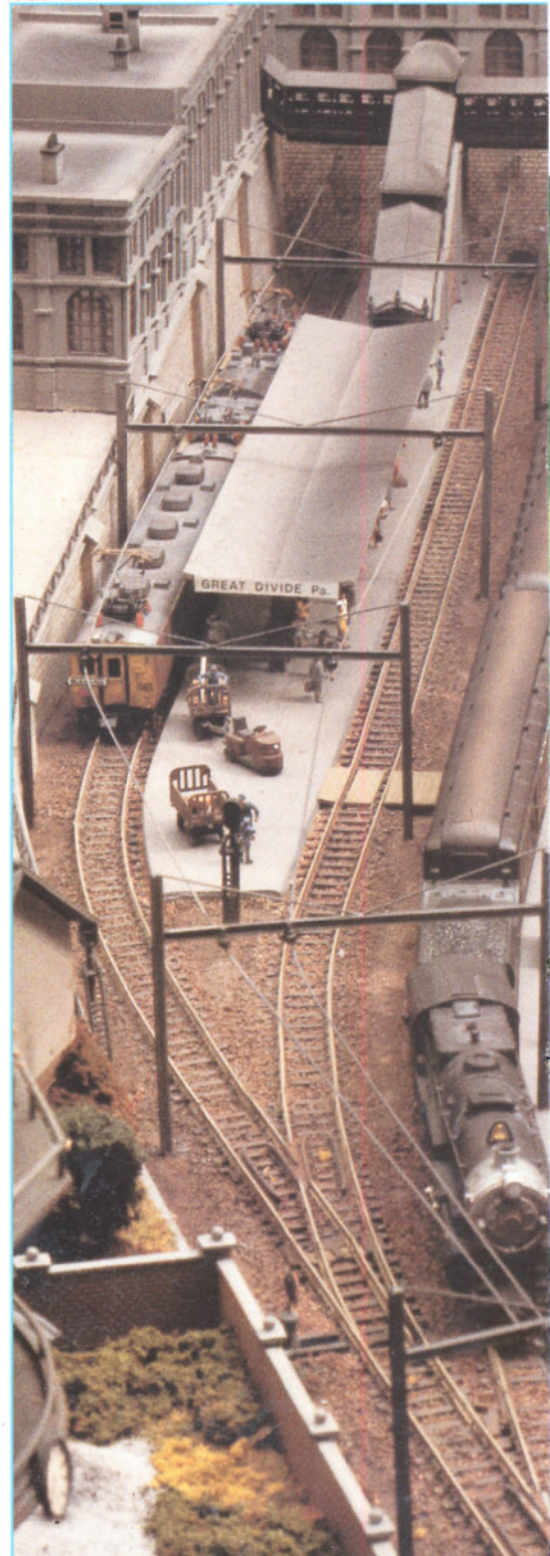
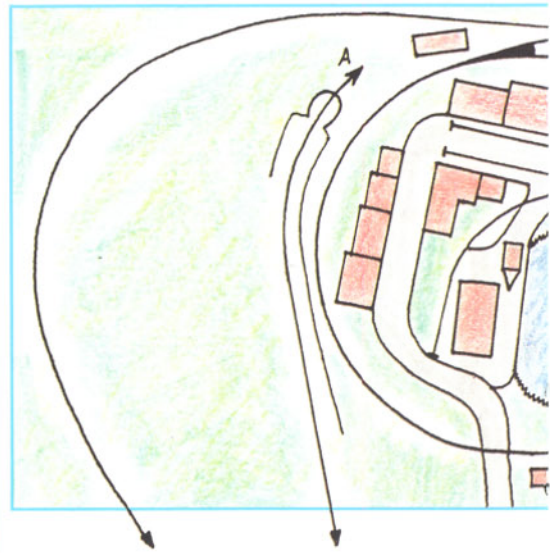
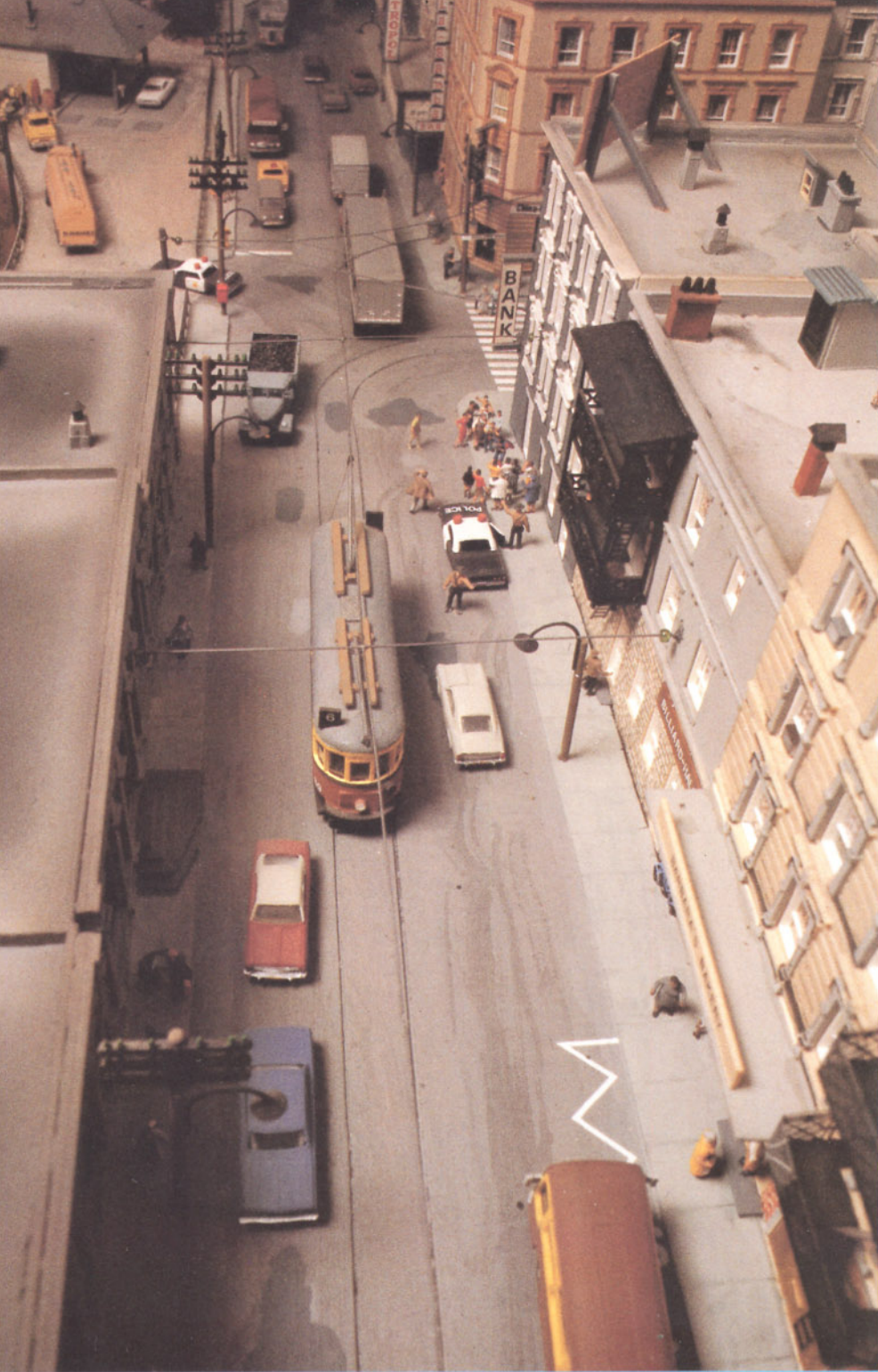
Sämtliche Güterzüge fahren "mit Sinn", d.h. die Güterwagen werden entlang der Strecke nach einem Wagenkartensystem auf die verschiedenen Anschlussgleise verteilt. Jedem Güterwagen ist eine Wagenkarte zugeordnet, auf der alle für den entsprechenden Wagentyp geeigneten Ladestellen aufgeführt sind. Zugeordnet wird die Karte durch Vermerk von Wagentyp, Bahngesellschaft und Wagennummer. Ähnliche Wagnumlaufsysteme werden immer wieder im Model Railroader, aber auch schon in deutschen Modellbahnzeitschriften beschrieben. Näheres Eingehen auf mein System an dieser Stelle würde zu weit führen.

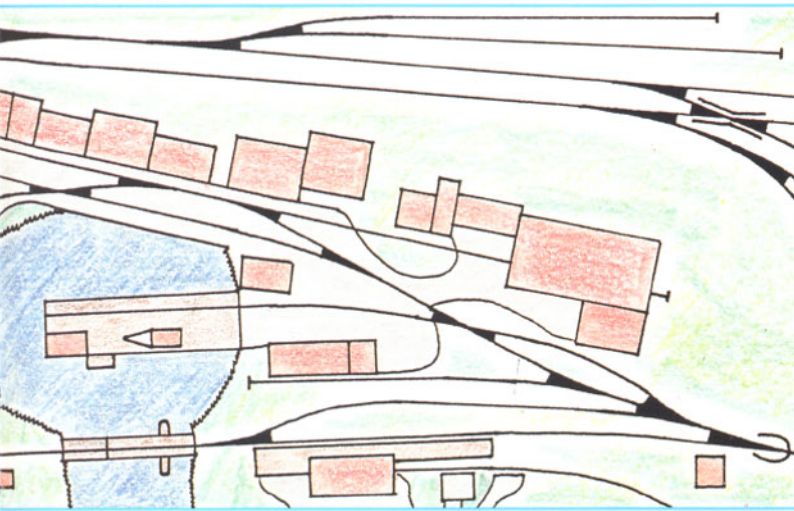
Fast alle Lokomotiven, Personenwagen und zum Teil auch die Güterwaggons sind nach dem Schema meiner privaten, frei erfundenen "McArthur Park Lines" lackiert und beschriftet. Sämtliche Gebäude und Straßenfahrzeuge habe ich, sofern es sich nicht um US-Vorbilder handelt, durch Umbau "amerikanisiert". So entstanden z.B. alle Trucks aus verschiedenen Wiking-Modellen.

Wie aus dem Übersichtsplan hervorgeht, besteht die gesamte Modellbahnanlage aus sechs Teilstücken. Die Kehrschleife mit dem zehngleisigen Abstellbahnhof liegt unter den Teilstücken 4 bis 6. Der Schattenbahnhof ist über eine zehnstöckige Gleiswendel erreichbar. Die

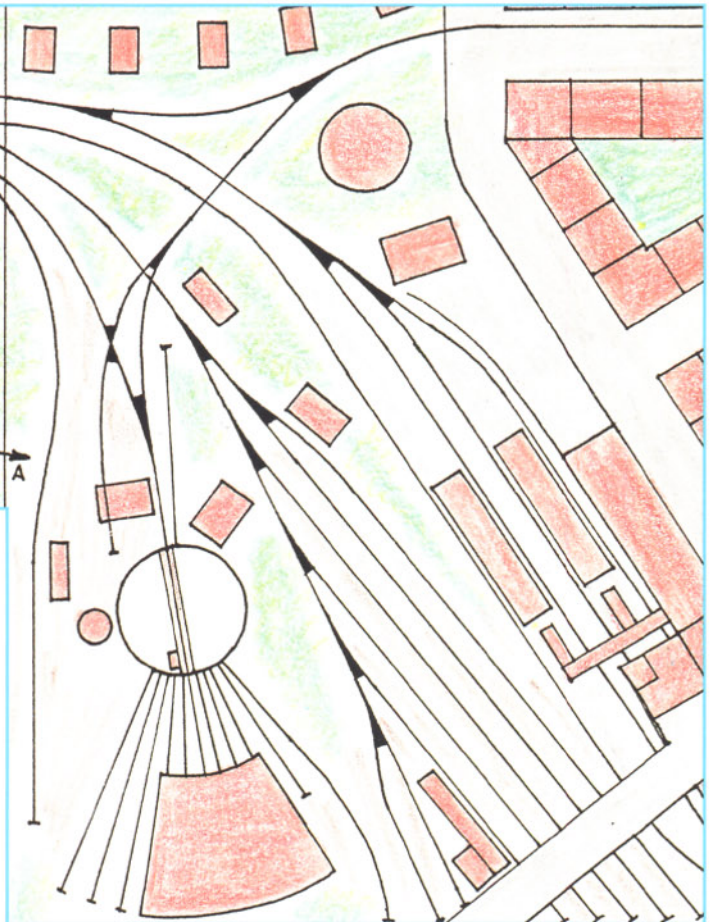








West Divide



Great Divide



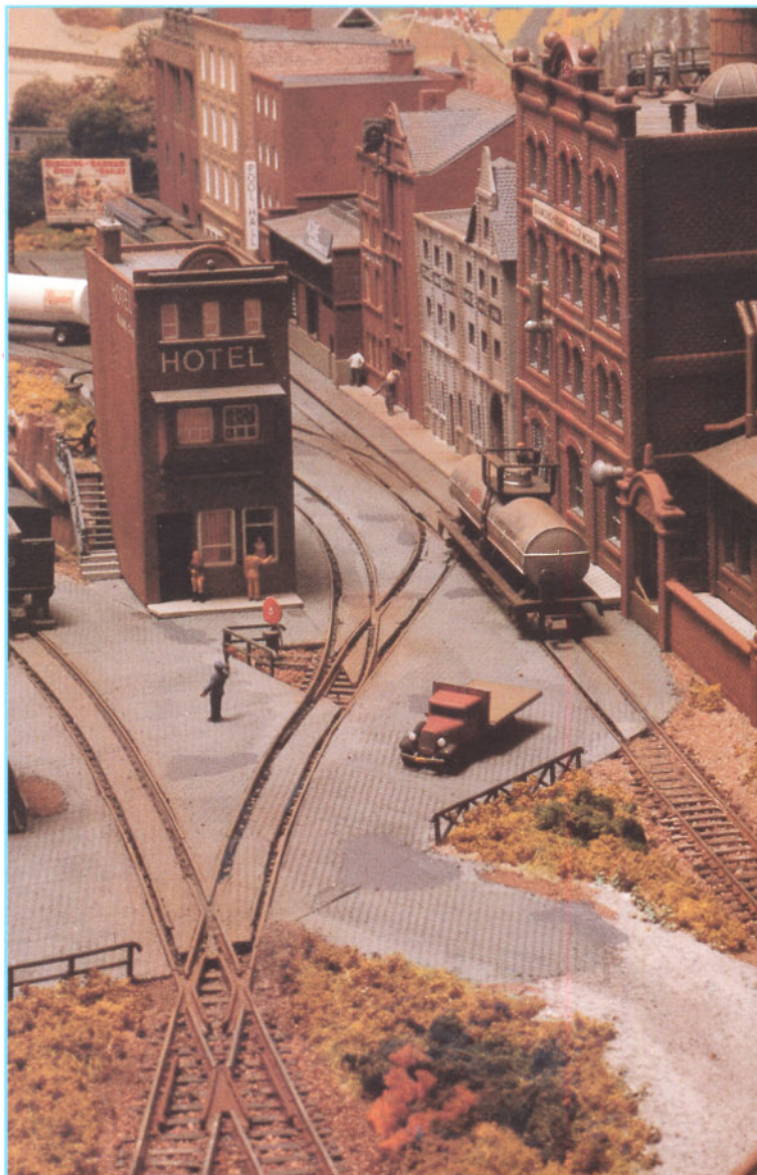
Bild 13: Der Gleisplan zeigt die typisch amerikanische Gleisführung, wo Kreuzungen von Hauptgleisen im Winkel bis zu 90 Grad keine Seltenheit sind.

◀ **Bild 14:** Die Gleisanlagen der Station "Great Divide".

Bild 11 (li.): Blick vom 13. Stockwerk auf die Main-Street. Das Gleis wurde in den Straßenbelag eingebunden. Die Fahrzeuge erhielten ihre "Gebrauchsspuren" mittels einer Spritzpistole.

▶ **Bild 12:** Die Brauerei entstand durch die Kombination verschiedener Pola- bzw. Arnold-Bausätze.

Bild 15: Ein Blick in die Hafenstraße mit ihren unterschiedlichen Lagerhäusern und Industriegebäuden. Die Gleise wurden in Pola-Pflasterplatten eingebettet.





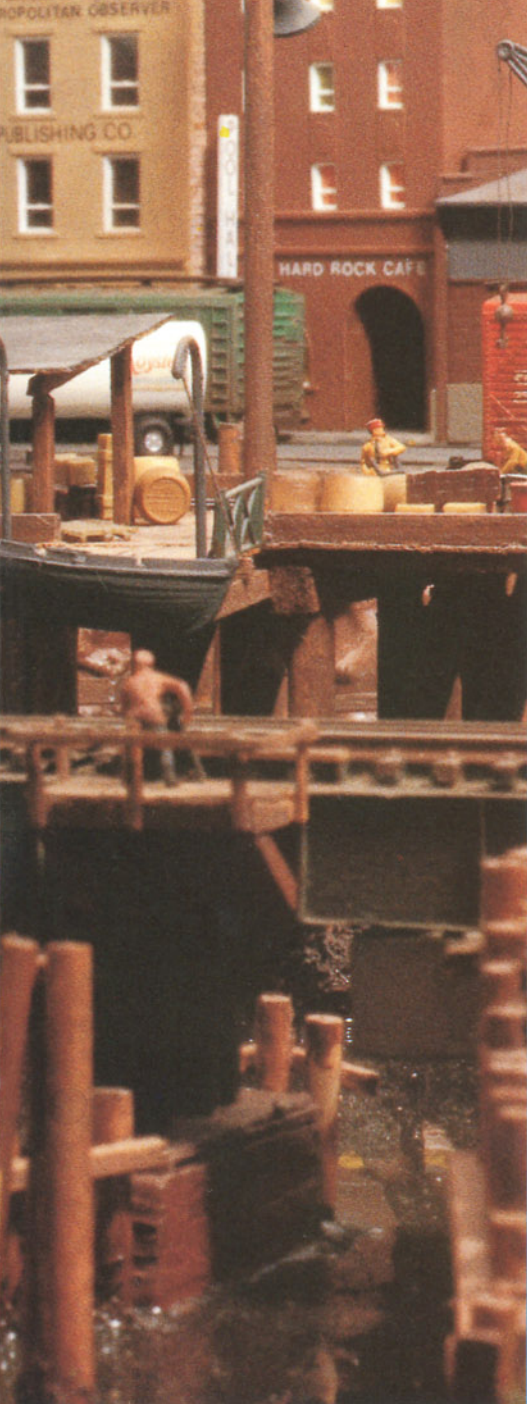


Bild 16: Ein Ausschnitt aus dem Hafenmilieu. Die Wasseroberfläche besteht aus einer olivgrün gestrichenen Sperrholzplatte, die mit einer 3 mm starken Gießharzschicht bedeckt wurde.

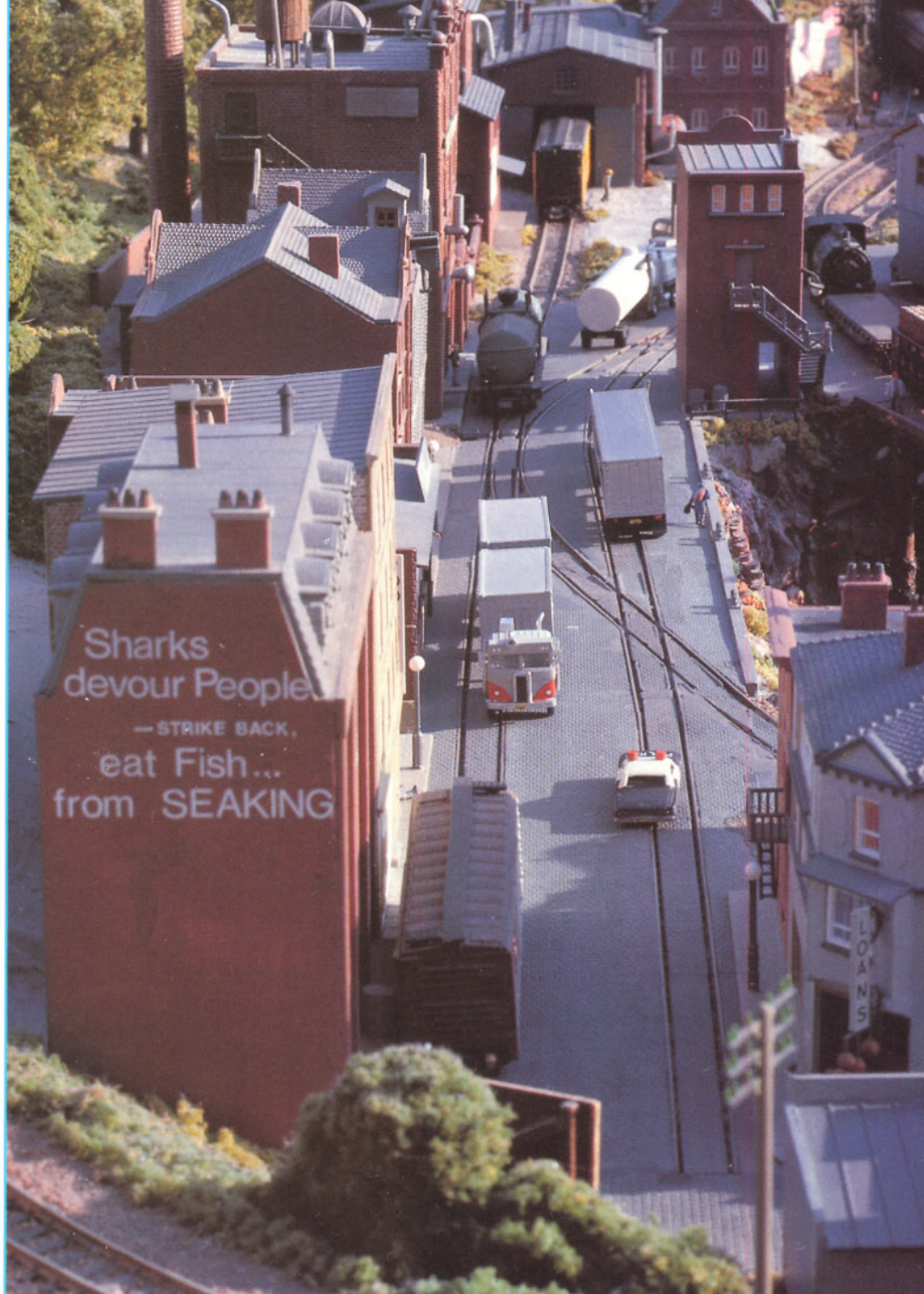


Bild 18: Hier sieht man weitere Industriebauten. Die typischen US-Trucks wurden durch Umbau verschiedener Wiking-Fahrzeuge dargestellt. Gebäude und Fahrzeuge erhielten ihr spezielles Aussehen durch farbiges Nachbehandeln mit einer Spritzpistole.

Bild 17: Das Großmarktgebäude entstand durch den Umbau des Pola-Sägewerkes. Die Gleise wurden mit dem bekannten Schotter-Wasser-Leim-Gemisch ausgefüllt und mit Dispersionsfarben nachbehandelt.

Anlagenteile 1 und 2 sind nahezu fertig durchgestaltet. Bei den restlichen Teilen sind Gleisbau und Verdrahtung abgeschlossen, so daß ein vollständiger Betrieb durchgeführt werden kann. Die Landschaft ist hier jedoch nur grob fertiggestellt. Sämtliche Fotos stammen von den Anlagenteilen 1 und 2. Die Stationsnamen habe ich bekannten, von mir bewunderten amerikanischen Modellbahnanlagen entliehen – so beispielsweise "Great Divide" von John Allens "Gorre & Daphetid" oder "Fillmore" von Bruce Chubbs "Sunset Valley".

Mit der Tram zum Bahnhof

Begeben wir uns nun auf die Reise über die Great Divide Division der McArthur Park Lines: Nach der Fahrt mit dem Taxi oder der "Great

Divide Electric" (Straßenbahn) zum geschäftigen Bellaire Blvd. betreten wir das mächtige Gebäude der Central Station von Great Divide. Die Bahnsteiggleise liegen ein Stockwerk tiefer und sind über einen Fußgängersteg erreichbar. Direkt neben den Personenzuggleisen liegen der Güterbahnhof und das Betriebswerk. Die Gütergleise werden von der Howard Street auf einer Straßenbrücke überquert. Auf Gleis 1 wartet bereits "unser" Zug: der Stolz der Bahngesellschaft, der Stromlinienzug "Silver Arrow" (Silberpfeil). Gezogen werden die sechs silberfarbenen Wagen von der Stromliniendampflokomotive Nr. 30. Pünktlich setzt sich der Zug in Bewegung. Vorbei an dem riesigen Gaskessel der Stadtwerke und einigen Vorstadthäusern verläßt der Zug Great Divide. Es folgt die Abzweigstelle "West Divide Junction".

Hier zweigt die elektrisch betriebene Vorortbahn nach "McArthur Park" ab. Unser Zug biegt nach links ab und poltert nach einer weiten Kurve über die Klappbrücke der Hafeneinfahrt von "West Divide". Entlang des Hafenbeckens hat sich eine Reihe von Industriebetrieben mit Gleisanschlüssen angesiedelt. In der Station "West Divide" hat man Anschluß an die schmalspurige "East Broad Top Railroad". Direkt nach dem Bahnhof verschwindet der Zug in einem langen Tunnel. Der nächste Bahnhof, "Dawson Spring", wird ebenfalls ohne Halt durchfahren. Die Station besteht nur aus einem Ausweich- und Abstellgleis. Es dient vor allem der An- und Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte (Getreidesilo). Nach einem weiteren Tunnel fährt der Zug in die umfangreichen Gleisanlagen des Abzweigbahnhofs "McArthur Park" ein.



Bild 19: Ein ausrangierter alter Boxcar dient noch weiter als Lagerschuppen, obwohl der Zahn der Zeit schon kräftig an ihm genagt hat.

Bild 20: Dieser Gleisplan zeigt die Gesamtsituation der Anlage. Die zwei oberen Platten bilden die Grundlage für den Bereich Divide, der hier vorgestellt wird.

Bild 21: Sehr deutlich sieht man auf dieser Abbildung nochmals die Kreuzungen der einzelnen Strecken, die für eine US-Anlage geradezu ein "Muß" darstellen. Im Hintergrund die Station "Great Divide".

Bild 22: Ein Blick auf einen Teil der Anlage aus der Vogelperspektive. Man erkennt deutlich den Bereich der ins Straßenpflaster eingebetteten Gleise.

Alle Fotos: H.-U. Grumpe

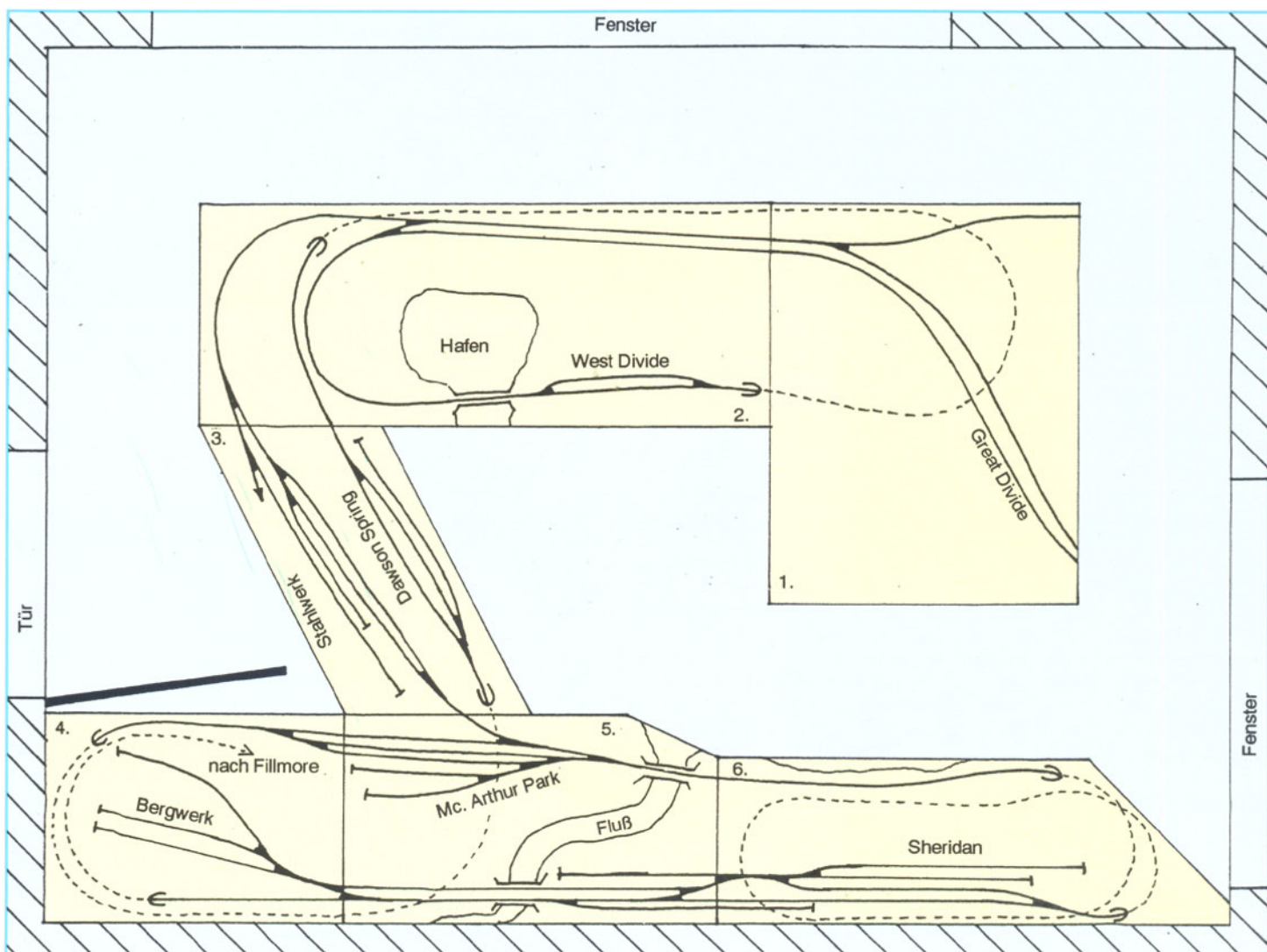
Von weitem ist schon das große Stahlwerk mit seinen zwei Hochöfen erkennbar. Hier muß die Lokomotive Wasser fassen, um die lange Steigung nach "Sheridan" zu bewältigen. Nach der Ausfahrt donnert der Expreß über eine hohe Flußbrücke und vorbei an steil aufragenden Felswänden. Links unter uns schimmert das Wasser des "Taylor Lake". Der Zug verschwindet jetzt in einem Kehrtunnel und taucht nach langer Zeit im Bahnhof der Bergbausiedlung "Sheridan" wieder auf. Die Bahn-

strecke erreicht hier ihren höchsten Punkt. Über die umfangreichen Gleisanlagen werden wieder mehrere Industrie- und Bergwerksbetriebe bedient. Nach Verlassen des Bahnhofs führt die Strecke mit stetigem Gefälle der Endstation "Fillmore" entgegen. Soweit die Anlagenbeschreibung. Die Landschaftsgestaltung erfolgte mit den üblichen Materialien wie Zeitungspapier, Styropor, Gips usw. Begrünt wurde mit verschiedenem Streufaser- und Beflockungsmaterial von Heki. Zu-

dem habe ich eine Menge Sand aus dem Sandkasten vom Spielplatz meiner Kinder verwendet. Alle Gleise sind mit Steinschotter eingeschottert und farblich nachbehandelt worden. Zur Patinierung der gesamten Anlage sind stark verdünnte Dispersionsfarben und eine Spritzpistole benutzt worden.

Aufgrund des anstehenden Umzugs wird die Anlage gegenwärtig nach und nach zerlegt. Obwohl sie teilbar und somit für einen Transport geeignet ist, läßt sie sich unter den neuen Platzverhältnissen leider nicht wieder aufbauen. Doch die neue Anlage befindet sich schon in Planung und wird "sowieso viel besser". Wenn es soweit ist, werde ich mich wieder melden!

Heinz-Ulrich Grumpe







(Teil 7) Unsere Roco-Line-Anlage Villmar



Bild 1 (oben): Der Straßenübergang wurde mit einer Schrankenanlage von Brawa sowie den notwendigen Verkehrszeichen ausgestattet. Ein Nahgüterzug mit einer 218 fährt in den Bahnhof Villmar ein.

Bild 2 (links): Eine Originalaufnahme von der rechten Bahnhofsseite. Gut sichtbar ist das verkürzte Ausfahrts-Formsignal. Im Hintergrund im Einschnitt ist gerade noch ein Signalfügel des Einfahrtsignals erkennbar.



Bild 3 (rechts): Der VT 98 wartet auf seine Ausfahrt. Verschiedene Reisende holen sich ihre Fahrräder zur Heimfahrt aus dem Vollmer-Fahrradständer.

Bild 4 (unten): Die Einfahrt des Roco-VT 98 hat sich der Preiser-Fotograf von seinem Fußgängersteg-Standort aus nicht entgehen lassen.





Die Anlage Villmar ist fertig

Unsere hier nun schon in der siebenten Folge beschriebene Anlage soll einen typischen Ausschnitt der Lahntalbahn wiedergeben. Deshalb wählten wir auch bewußt den Bahnhof Villmar als betrieblichen Mittelpunkt. Das Empfangsgebäude zeigt einen Baustil, der in dieser oder einer etwas abgewandelten Form des öfteren an der Lahntalbahn anzutreffen ist, so z.B. in Laurenburg und Obernhof. Größer ausgeführt und in stärkerer Abwandlung finden wir ihn in Balduinstein.

Neben dieser Gemeinsamkeit zeigt der von uns nachgestaltete Bahnhof Villmar jedoch ein Bauwerk, das nur für ihn charakteristisch ist, nämlich einen Fußgängersteg über die Gleisanlagen. Natürlich mußte dieser Steg auch auf unserer Anlage vorhanden sein. Zur Nachbildung wurde der Bausatz Nr. 9612 von Kibri gewählt. Da die Spannweite des Steges für drei Bahnhofsgleise nicht ausreichte, war eine Ver-

längerung nicht zu umgehen. Leider stand uns momentan nur ein Bausatz von Kibri zur Verfügung, und so mußten wir auf Restteile aus einem ähnlichen Bausatz der Firma Vero/Obernau zurückgreifen.

Die zwei Verlängerungen wurden den Stegmaßen des Kibri-Bausatzes angepaßt und vorn und hinten zwischen Steg und Stützen eingebaut. Nach beendetem Zusammenbau erhielt der Übergangssteg mit einer grauschwarzen Farbe sein realistisches Aussehen. Der Standort konnte fast vorbildgetreu gewählt werden, sein Bestimmungszweck dagegen nicht, verbindet er doch in Wirklichkeit Bahnhofsvorplatz und Lahnbrücke. Auf diese mußte aus Platzgründen leider verzichtet werden.

In der Marmorsteinschleiferei war noch eine Verlademöglichkeit auf Bahnwaggonen notwendig. Der Bausatz Nr. 9602 von Kibri bot hierzu beste Möglichkeiten. Der Bau erfolgte nach der

Bauanleitung; eine Veränderung war nicht nötig. Auch hier wurde mit verschiedenen Farbtönen unter Verwendung von Acryl- sowie Trockenfarben die Anpassung an die "staubige" Örtlichkeit vorgenommen. Beide beschriebenen Hochbauten wurden nur aufgestellt, aber nicht festgeklebt, um bei einem Transport Beschädigungen dieser filigranen Ausstattungsteile in jedem Fall auszuschließen. Dieser Grundsatz sollte übrigens bei allen transportablen Anlagen Beachtung finden. Ausstattungsteile wie Fabrik-schornsteine, größere empfindliche Bäume, Hochspannungsmasten, Kräne u.ä. also nie starr mit der Anlagenplatte verbinden.

Der Straßenübergang auf der linken Seite der Anlage wurde mit einer Schrankenanlage ausgestattet. Unsere Wahl fiel auf den Bausatz von Brawa, da die mit einem Behang versehenen Schrankenbäume auch für frühere Epochen einsetzbar sind. Es war ein kleines Geduldsspiel, den Behang zu montieren; doch das Aussehen der fertiggestellten Schrankenbäume ließ alle Mühe vergessen. Die Antriebsimulationen und die Auflagen wurden an den entsprechenden Stellen in vorbereitete Bohrungen eingeklebt und dann die Schrankenbäume vorsichtig eingesetzt. Beim weiteren Studium des uns vorliegenden Bildmaterials entdeckten wir, daß noch ein Einfahrtssignal für den Bahnhof Villmar in der Nähe des Bahnübergangs seinen Platz finden sollte. Ein zweiflügliges Hauptsi-



Bild 5: Die Pola-Ortsgüteranlage, davor die EKW von Roco Line. Auf der Straße zum Bahnhof transportiert ein Lkw den angefallenen Marmorbruch, während ein Motorroller-Fahrer sein Fahrzeug startklar macht.

Bild 6: Auf der anderen Lahnseite schmiegt sich Villmar in eine Flußschleife. Der Bahnhof Villmar liegt abseits der Ortschaft – die ideale Vorbildsituation für den Modelleisenbahner zeigt der Bildvergleich zu oben. Ein 628 verläßt den Bahnhof in Richtung Wetzlar.



Bild 7 (oben): Ein Blick auf den Bahnhofsvorplatz. In Erwartung von Fahrgästen hält ein Taxi vor dem Empfangsgebäude. Am Güterschuppen bereiten sich die Preiser-Bahnarbeiter auf ihren nächsten Einsatz vor.

gnal von Brawa wurde deshalb unmittelbar vor der Schranke aufgestellt. Dieses Signal ist beim Vorbild in der üblichen Höhe ausgeführt, so daß ein Absenken des Signalmastes wie bei den kurzen Signalen im Bahnhof nicht notwendig war.

Der Bahnübergang wird gesichert

Die notwendigen Warnzeichen, Andreaskreuze und Warnbaken entstanden im Selbstbau. Sie wurden aus Styroplast ausgeschnitten und mit der roten Warnmarkierung bemalt. Allerdings braucht man hierzu, wie schon bei der Ausstattung der Schrankenbäume, eine ruhige Hand und Geduld. Nach Fertigstellung konnten die Verkehrszeichen vorsichtig in die vorbereiteten Bohrungen eingeklebt werden. Nun war die notwendige Sicherheit für unsere Preiser-Passanten, mit und ohne Fahrzeug, gegeben.

Die Ausgestaltung der Marmorsteinschleiferei

Eine spezielle Ausstattung verlangte noch das Gelände der Marmorsteinschleiferei. Die Straßenzufahrt sowie das Ladegleis erhielten eine Absicherung durch Tore. Diese entstanden aus Metallbausätzen Nr. H0e/203 von Gerard. Die Torbausätze passen im Stil genau zu den von uns bereits verwendeten Metallzaun-Bausätzen Nr. H0e/171 der gleichen Firma, aus denen der Werkszaun entstanden war. Die fertig verlöteten Torhälften wurden im gleichen Farbton wie die Zaunteile behandelt und in entsprechenden Bohrungen lose eingesteckt. So können die Tore sowohl in offenem als auch in geschlossenem Zustand dargestellt werden.

Der noch kahle Werkshof wurde mit Marmorsteinplatten ausgestattet. Als Material dazu diente Styroplast in verschiedenen Stärken. Die vorher festgelegten unterschiedlichen Abmaße wurden mittels Reißnadel auf die Styroplast-



Bild 8 (rechts): Die Vorbildsituation an der Ortsgüteranlage. Gut sichtbar der Fahrradständer sowie der Absperrzaun zum Hausbahnsteig. Im Modell mußte die Darstellung aus Platzgründen teilweise verändert werden.

Bild 9 (unten): Diese Aufnahme des Bahnhofs Villmar läßt erkennen, daß der Übergangssteg den Bahnhofsvorplatz mit der Straße bzw. Lahnbrücke verbindet. Auf unserer Anlage mußte auf Straße und Brücke aus Platzgründen verzichtet werden.





stücke übertragen. Die Reißnadel wurde mit etwas größerem Druck als beim normalen Anreißen erforderlich geführt. Dies führte zu dem Effekt, daß die einzelnen Plattenteile mit der Hand gebrochen werden konnten und ein Sägen oder Schneiden nicht notwendig war.

Zur Darstellung der Marmorplattenstapel klebten wir die vorbereiteten Styropolplatten mit UHU-Alleskleber in unterschiedlichen Stückzahlen aufeinander und verteilten sie vor und neben der Werkshalle. Dabei wurde allerdings nicht beachtet, daß Marmorplatten stets vertikal und nicht horizontal, wie auf unserem Modell dargestellt, abgelagert werden. Die Platten werden außerdem noch einzeln mit kleinen Holzkeilen auf Abstand gehalten. Ein Fehler, der behoben werden muß. Unsymmetrisch gebrochene Abfallstücke stellen den Plattenbruch dar. Als Hilfe bei der körperlich schweren Arbeit steht für die künftige Preiser-Belegschaft ein Gabelstapler bereit.

Mit Preiser-Figuren belebt

Nun fehlten uns noch die Bewohner der Baulichkeiten und die Passanten der Bahnhofsanlage. Entsprechend unserer Konzeption, den Bahnhof Villmar möglichst vorbildgerecht darzustellen, wurden die Preiser-Figuren nicht in Massen wahllos verteilt, sondern den örtlichen Gegebenheiten entsprechend plaziert. Auch wurde nach Möglichkeit darauf geachtet, daß spezielle Szenen und Situationen im unmittelbaren Blickfeld des Beschauers arrangiert werden konnten, so daß ein gewisser Diorameneffekt erzielbar ist.

Aus der Fülle des Figurenangebotes von Preiser wurden passende Darstellungen ausgewählt und mit einem kleinen Tröpfchen UHU-Alleskleber am vorgesehenen Standort befestigt.



Bild 10 (links): Der vordere Überladekran auf dem Hof der Marmorsteinschleiferei wurde aus einem Kibri-Bausatz zusammengebaut und farblich dem "staubigen" Aussehen seiner Umgebung angepaßt. Der kleinere dahinter stammt von Spieth.

Bild 13 (rechts): Das Vorbild der Marmorsteinschleiferei im Vergleich zur Modellabbildung auf der linken Seite. Die örtlichen Gegebenheiten konnten gut ins Modell umgesetzt werden.

Fotos 1, 3–5, 7, 10–12 und 14: K. Heiddreder
Fotos 2, 6, 8, 9, 13 und 15: U. Kandler

Streckenverlängerungen – ja oder nein?

Fast so alt wie die Modellbahn selbst ist der Wunsch, das Vorbild möglichst vollendet darzustellen. So soll der Bahnhofsbereich vielfältige Betriebsabläufe gestatten und die Strecke lange Fahrzeiten simulieren – Forderungen, die auf großen Clubanlagen wenigstens teilweise erfüllbar sind. Immer wieder wurde versucht, durch ausgeklügelte, raffinierte Gleispläne und Methoden auch für kleinere Anlagenvorschläge und -motive Platzangebot und Gestaltung zu optimieren und damit Betriebsablauf und Streckenlänge "unter einen Hut" zu bringen. "Hundeknochen", Gleiswendel, Schattenbahnhöfe auf unterschiedlichen Ebenen sind nur einige dieser Vorschläge. Daß dazu größtenteils äußerst aufwendige und kostenintensive Schaltungen für die Sicherungstechnik erforderlich sind, sei nur am Rande erwähnt.

Doch was soll mit einer derartigen Streckenverlängerung im nicht einsehbaren Teil der Anlage eigentlich erreicht werden? Die Betonung liegt dabei ganz eindeutig auf "nicht einsehbar", denn eine Paradedecke erfüllt in jedem Fall ihren Zweck, die fahrenden Zügeinheiten nochmals (oder überhaupt) dem Zuschauer vorzuführen. Es ist im Prinzip aber gleich, ob die Züge vom Verschwinden bis zum Wiedererscheinen 120 Sekunden über Gleiswendel und mehr oder weniger steile Rampen fahren oder ob sie 120 Sekunden Wartezeit im Schattenbahnhof haben. Jedoch, welcher Aufwand und wieviel Mehrkosten an Holzleisten, Sperrholz bzw. Spanplatten, Gleismaterial und Elektro- sowie Elektronikmaterial sind für die Realisierung einer aufwendigen Planung verdeckter Streckenabschnitte notwendig! Und wieviele Modellbahner mögen es sein, die aufgrund dieser für sie vielleicht nicht mehr beherrschbaren Kosten und Aufwendungen an kostbarer Freizeit ihr Hobby an den berühmten Nagel hängen?

Bild 11 (Mitte links): Während der Überladekran für den Umschlag auf Bahnwaggons bestimmt ist, dient der kleine Bockkran unmittelbar vor der Werkhalle zum Beladen von Straßenfahrzeugen.

Bild 12 (links unten): Die Straße und das Gleis auf dem Werksgelände sind durch bewegliche Tore der Firma Gerard (Wien) gesichert. Je nach Bedarf können sie geöffnet oder geschlossen werden.



Für unsere Anlage gab es grundsätzlich die Forderungen: Längenausdehnung nicht über 300 cm, Tiefenmaß etwa 150 cm und die Nachgestaltung einer Vorbildsituation. Die Wahl fiel, wie bereits beschrieben, auf den Bahnhof Villmar an der Lahntalbahn. Welche Betriebsmöglichkeiten die Gleisanlagen des Bahnhofs und der Strecke bieten, soll anhand eines konkreten Beispiels gezeigt werden. Zuvor aber noch ein Wort zu unserem Schattenbahnhof.

Für die lichte Höhe, also den Freiraum zwischen Schienenprofil und Decklage, werden meist 8 cm zugrunde gelegt. Wir wählten das Dreifache, also 24 cm, und das aus gutem Grund! Für einen Schattenbahnhof ist eine recht erhebliche Kabelzuführung notwendig, die sich noch vervielfacht, wenn die Anlagenteile trennbar ausgelegt sind. Eine umständliche Verlegung und Kontrolle sowie mögliche Fehler- und Störquellen sind vorprogrammiert. Dies alles sollte auf einfache Weise vermieden werden. So ist für die Überwachung der Gleise im nicht einsehbaren Bereich der Einsatz einer kleinen und vielleicht preiswerten Monitoranlage vorgesehen. Allerdings liegen uns noch keine konkreten Angebote dazu vor. Vielleicht kann einer unserer Leser mit einem entsprechenden Hinweis Hilfestellung geben? **Dieter Schubert** (wird fortgesetzt)

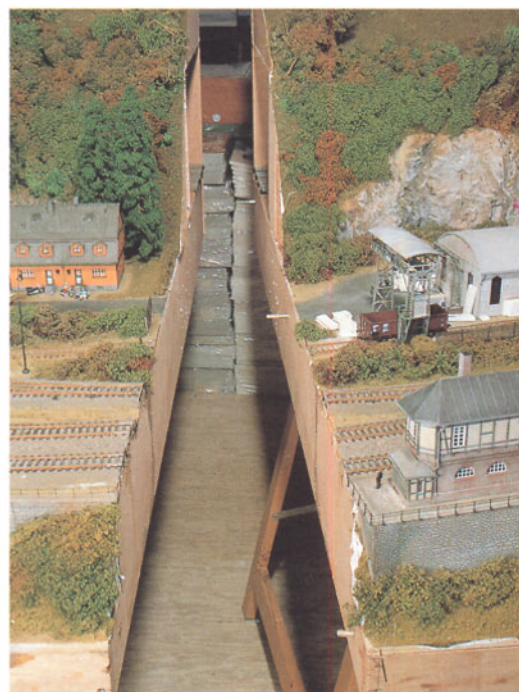


Bild 14: Auch der rechte Anlagenteil kann vom mittleren abgetrennt werden.

Bild 15 (unten): Die Anlagen des Bahnhofs Villmar vom Übergangssteg aus gesehen. Das Motiv des gerade eingefahrenen 628 ist auch auf der Anlage durch den Einsatz eines Roco-Modells darstellbar.





Gut Holz

Bauen mit Holz

Holz und Farbe – (k)ein Problem?



Schon vor einigen Jahren haben wir mit Fortsetzungen "das Bauen mit Holz" im Eisenbahn-Journal abgehandelt. Natürlich hätte zur damaligen Zeit die Serie mit -zig weiteren Bauvorschlägen fortgesetzt werden können. Das Grundsätzliche dazu war aber mit unseren Beiträgen beschrieben. Leser und Mitarbeiter des Eisenbahn-Journals, die sich aufgrund der damaligen Serie dem Bauen mit Holz verstärkt widmeten, haben uns unabhängig voneinander mehrere Berichte hereingegeben über die Farbbehandlung von Holz. Aber auch über die von Kunststoff-Holzimitationen, die man mittels Pinsel annähernd auf echtes Holz trimmen kann, erreichten uns viele Zuschriften.

Die Ergebnisse wirken so überzeugend, daß wir sie keinesfalls Ihnen, liebe Eisenbahn-Journal-Leser, vorenthalten wollen. Vielleicht haben Sie in der Zwischenzeit auch für Ihre Anlage etwas entdeckt, das man aus Holz oder Holzimitation (Kunststoff) einsetzen kann. Ir-



gendwann während des Arbeitens mit diesen Materialien taucht in beiden Fällen die Frage auf: Wie behandelt man das rohe Material (ob Holz oder Kunststoff), damit nachher der Modellselbstbau oder der Bausatz "echt" aussieht und nicht "geleckt" lackiert? Für rohes helles Holz sind andere Verarbeitungskriterien erforderlich als für einzufärbenden Kunststoff. In beiden Fällen läßt sich jedoch die Benutzung des Pinsels nicht umgehen. Zugegeben, die Arbeit mit Pinsel und Farbtopf ist nicht jedermanns Sache. Doch keine Angst. So schwierig, wie man es sich vielleicht vorstellt, ist es auch wieder nicht.

"Holz" aus Kunststoff

Da viele Hersteller Kunststoffbausätze anbieten, die Holzgebäude darstellen, gleich hier ein paar Tips zur Farbgebung dieser Modelle: Die Bausätze aus Kunststoff werden in Baugruppen zusammengefügt und die "Holzteile" der Bausätze mit Humbrol-Mattfarben dünn gestrichen oder mit der Pistole gespritzt. So verschwindet der Glanz der Kunststoffmodelle; man erhält eine matte Oberfläche, die nach dem Zusammenbau dann noch patiniert wird. Es eignen sich M+F-Farben (von Reitz, Berlin), Dispersions- und Plakafarben bestens.

Den letzten Schliff bekommen alle Modelle – ob Holz- oder Plastikbausätze – durch eine Alterung mit wasserverdünnbaren Farben wie z.B. Trix-Alterungsset. In puncto Farbtöne, die beim echten Holz angewendet werden sollen, gilt dasselbe wie für durch Kunststoff entstandene Holz- und Bretterwände: Beispielsweise Kreiden und Trockenfarben in Pulverform, aber auch Kosmetikschminkfarben leisten gute Dienste.

Echte Holzwände

Das Altern von Holz ist schon so eine Sache. Wenn Sie die Abbildungen betrachten, werden Sie feststellen, daß fast alles erlaubt ist, sofern man nur ein paar Grundregeln beachtet. Holz wird, vor allem an der Wetterseite von Gebäuden, sehr schnell grau. Die durch ein überhängendes Dach geschützten oberen Bretter bleiben noch lange rotbraun, während die unteren, der Witterung direkt ausgesetzten Bretter bereits grau sind. In Bodennähe bildet sich gerne Moos an den Wänden, weshalb diese Bretter einen leichten Grünschimmer erhalten können. Beschläge und Scharniere hinterlassen Rostspuren auf den Türbrettern, je nach Alter rotbraun bis schwarz, und manchmal wurden in bereits grauen Wänden einzelne Bretter ausge-

Bild 1: Das "verlassene Haus" von Campbell könnte natürlich auch irgendwo in Deutschland stehen. Die Holzbalken und Bretter sind alle mit dem Bastelmesser nachbearbeitet worden, um diesen verfallenen Eindruck entstehen zu lassen. **Foto: I. Bitter**

Bild 2: Damit auch die Rückseite dieses "Leckerbissens für Holzfans" in Augenschein genommen werden kann, haben wir das Gebäude – um 180° gedreht – ein zweites Mal an der Schmalspur-/Normalspur-Strecke fotografiert. **Foto: I. Bitter**

Bild 3: Zum Thema "Holzbehandlung" paßt auch dieser kleine amerikanische Anbau einer Lokschuppenwerkstatt, der schon einmal im Eisenbahn-Journal 11/1987 vorgestellt wurde. **Foto: R. Halm**

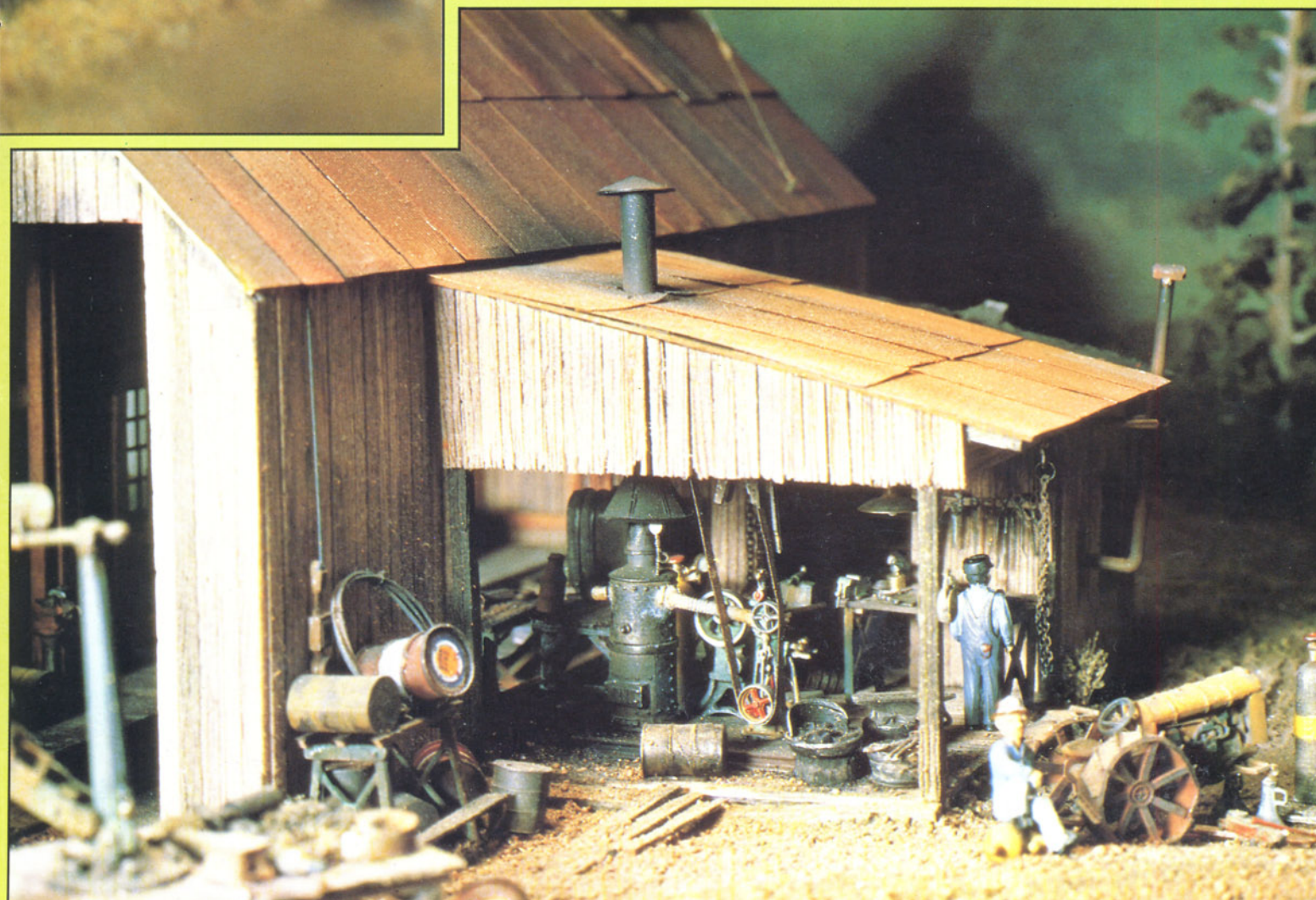




Bild 9: Humbrol oder Molack-Farben, Holzbeizen oder die wasserverdünnbaren Trix-Alterungsfarben sind das Handwerkszeug.

Bild 10 (darunter, links): Das fertige Modell macht beinahe denselben verwitterten Eindruck wie das Vorbild.

Bild 11 (außen Mitte): An dieser Wand wurden einzelne Bretter neu eingesetzt. Die Darstellung der unterschiedlichen Verwitterungsstadien ist eine Pinselei für geduldige Bastler.

Bild 12: Das Tor ist geradezu ein Paradebeispiel für unser Thema.

Bild 13: Vor lauter Bretterwänden sollten Sie den Blick auf's Dach und die Dachlatten nicht vergessen. Außerdem zu beachten: An der Holzfarbe läßt sich eindeutig die Wetterseite bestimmen.

Bild 14 (unten, außen): Spätestens im Detail zeigt sich der wahre Könnner. Beachten Sie die dunklen, langgezogenen Streifen unter den Metallbeschlägen dieser Türen.
Fotos 4 - 14: I. Bitter



▲ **Bild 4:** Von Kibri gibt es einen Kunststoffbausatz, der eine reine Holzbauweise imitiert (Art.-Nr. 9790). Farblich entsprechend behandelt, unterscheidet er sich wirklich kaum von echtem Holz.

Bilder 5 und 6: Dieser Schuppen, nutzbar z.B. als kleiner Unterstand für Kühe, diente uns als Vorbild für eine "Sonntagsbastelei". Auch hier wieder deutlich: die stark fortgeschrittene Verwitterung.

Bild 7 (links unten): Der kleine Schuppen wird, genau wie beim Original, "von innen heraus" gebaut. Zuerst werden die Holzbalken aneinandergefügt, dann Brett für Brett die Verkleidung – Raum für die individuelle Gestaltung.

Bild 8 (unten): Natürlich sind auch Bus- oder Bahnwarte-häuschen lohnende Objekte für den Nachbau.



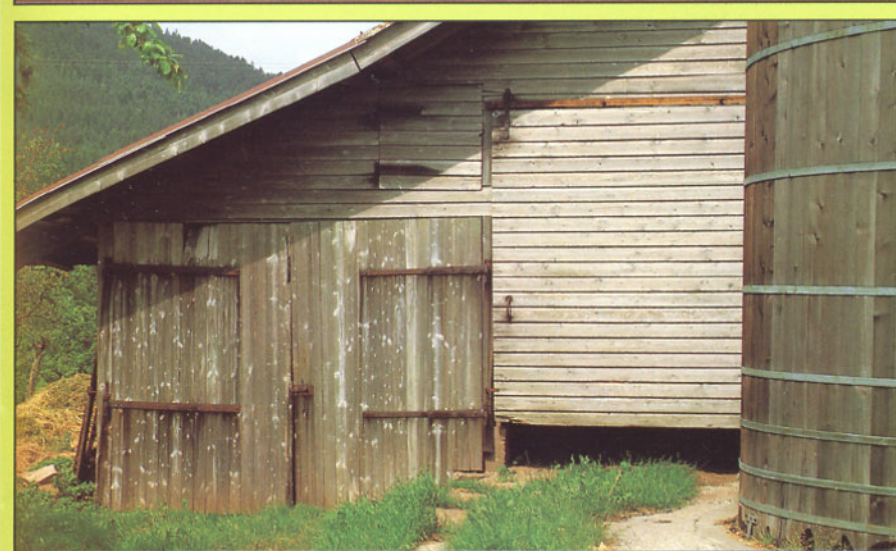
wechselt, die dann noch ganz hell und neu aussehen.

Es ist wirklich fast alles erlaubt, und es gibt eine ganz einfache Methode, ein Gefühl für diese Farben zu bekommen: mit offenen Augen spazierenzugehen. Man findet mehr Holzgebäude, als man denkt!

Jeder, der das Arbeiten mit Holz im Modell schon versucht hat, wendet eine etwas andere Bearbeitungsmethode für das Färben von Holz an. Mit den unterschiedlichen Methoden ist jedoch in etwa jeweils dasselbe Ergebnis erzielbar. Dazu gehören auch pulverisierte Trockenfarben, Schulkreide, flüssige Schuhcreme und natürlich in erster Linie Holzbeize. Diese erhält man im Modellbahnhandel (z.B. Holzbeize von Asoa) oder im Farbengeschäft (z.B. Spirolux von Arti) in verschiedenen Farbtönen, die sich dann auch noch mischen lassen. Wichtig: Auf einem Abfallstück unbedingt eine Probe-farbgebung vornehmen. Je nach Holzart verändert sich der Farbton nämlich beim Trocknen! Da die Beize zu einer gleichmäßigen Einfärbung der Holzoberfläche führt, bietet sich diese Methode vor allem bei Bauwerken an, die im Original lackiert bzw. mit Holzschutzmitteln behandelt wurden, beispielsweise Bahnhöfe, Brücken und Wohnhäuser.

Die Beize dringt dort in das Holz ein, wo die Oberfläche nicht durch Klebstoff versiegelt worden ist. Man muß daher alle Teile entweder vor dem Zusammenbau beizen (Achtung, Schnittkanten nachbehandeln!) oder ganz sorgfältig arbeiten, so daß Klebstoff wirklich nur zwischen den zu klebenden Teilen vorhanden ist und nicht austritt.





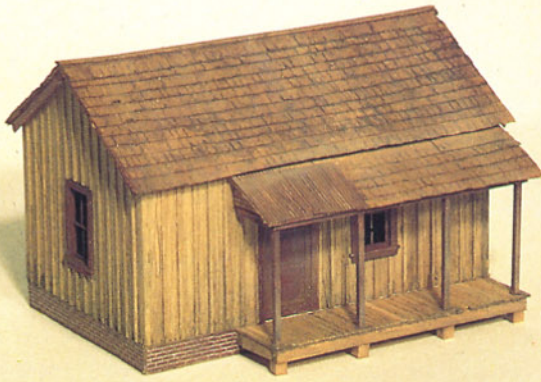


Bild 15: Die Belohnung für mühsames Kratzen und Feilen ist ein wirklich echt aussehendes Haus. Das Dach entstand aus Klebeband; der Kamin fehlt noch.

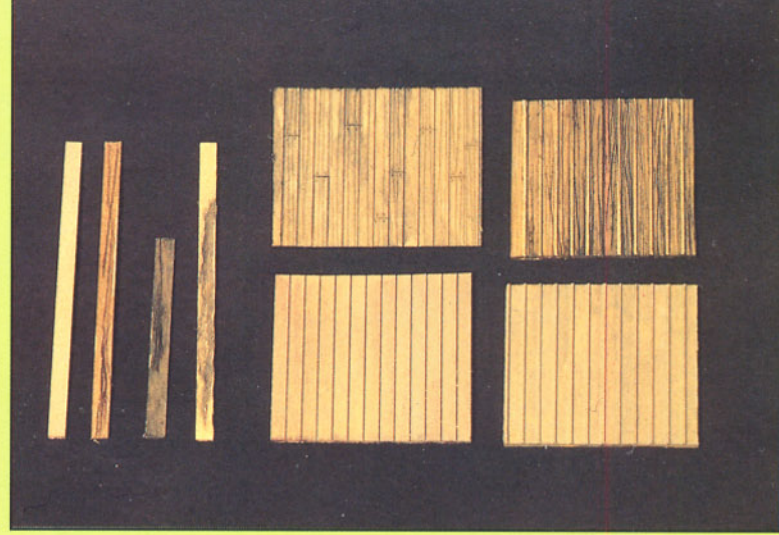


Bild 16: Bretchen vor und nach dem "mechanischen Weathering" mit Messer, Feile und Drahtbürste. Bei den rechts liegenden Wänden sind die Fugen mit Deckleistchen versehen.



Bild 17: Die parallellaufende Maserung dieser Bretchen ließ sich mit Hilfe eines Sägeblattes noch verstärken.



Bild 18: So kann eine Bretterwand aussehen, wenn die Bretchen einzeln behandelt worden sind. **Fotos 15 - 18: R. Koppen**

Das Beizen hat also seine Tücken. Wer im Umgang mit Holz noch nicht so erfahren ist, dem sei die zweite Methode, das Lackieren, empfohlen. Bauen Sie Ihr Modell in Baugruppen so weit fertig, daß Sie es ohne Probleme streichen können. Lackieren Sie das Ganze mit Mattfarben von Humbrol oder Revell, M + F oder Mo-Lack. Mischen ist dabei nur innerhalb einer

Farbmarke erlaubt. Die Farben dringen ins Holz ein, überdecken aber eventuelle Klebstellen vollständig, so daß man wie beim Beizen eine gleichmäßige Einfärbung erhält. Falls aber ein Nebengebäude wie beispielsweise ein Schuppen o.ä. farblich behandelt wird, ist ein "gleichmäßiges Aussehen" eigentlich gar nicht erwünscht. In diesem Fall muß schon bei

der Grundeinfärbung eine "scheckige Oberfläche" erzielt werden, indem man mit verschiedenen Braun- und Grüntönen naß-in-naß lackiert. Dies sind die Anwendungsvorschläge von **Frau Ingrid Bitter**. Jetzt soll aber auch **Herr Christian Buchmüller** über seine Methoden berichten:

Bilder 19 und 20: Nichts hilft Ihnen mehr als das Original! Beim Sonntagsspaziergang den Fotoapparat dabeizuhaben, ist immer ein guter Tip. Allein diese beiden Holzschuppen, die nebeneinander stehen, aber doch so verschieden aussehen, bieten wieder eine Fülle von Anregungen. **Fotos: I. Bitter**

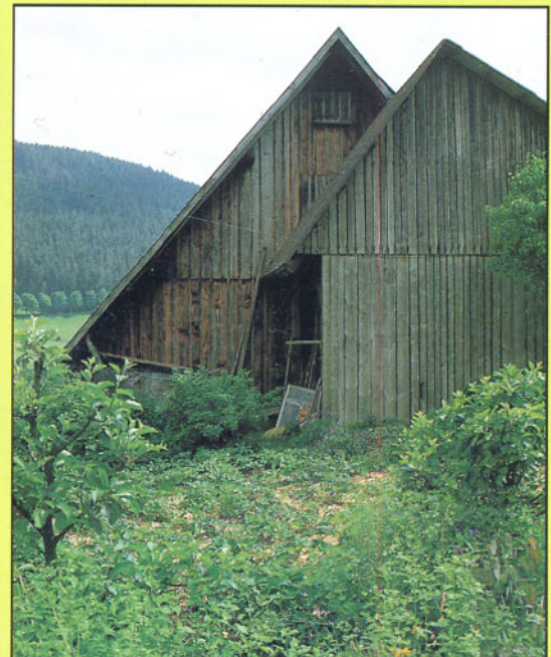




Bild 21: Hier sind alle für den Modellbauer in Frage kommenden Materialien vertreten: Holz, Karton, Papier, Gips, Metall und Kunststoff. Nach dem Weathering sind sie kaum mehr zu unterscheiden.

Zum Modellbau möglichst echtes Holz

Holz ist ein überaus dankbares Modellbaumaterial: in unterschiedlichsten Ausführungen erhältlich, ohne aufwendige Werkzeuge zu bearbeiten und nicht zuletzt absolut realistisch, da ein Naturprodukt. Gründe genug also, es überall dort zu verwenden, wo es auch beim großen

Bild 22: Auf der Modellbahnanlage läßt sich Unordnung gar nicht so leicht herstellen! ▶

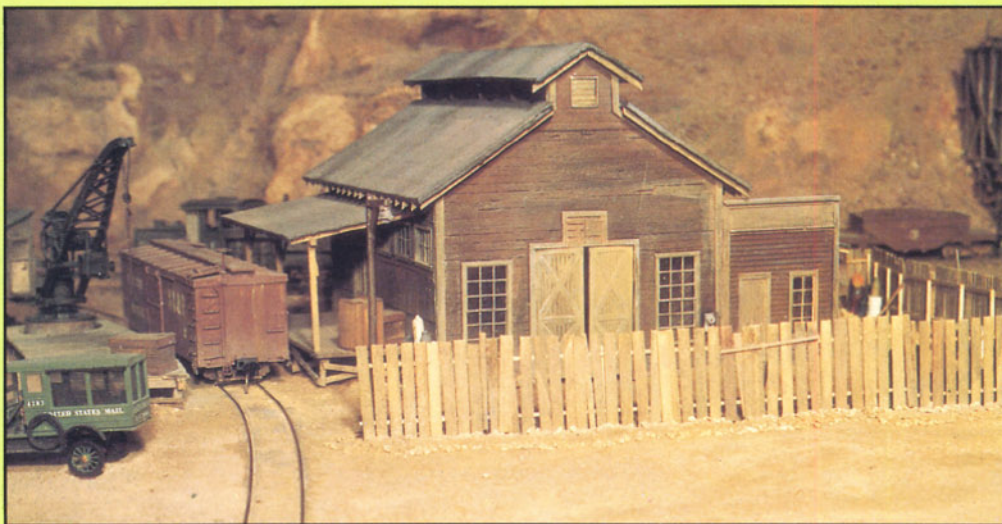


Bild 23: Noch eine Western-Impression. Holz war im damaligen amerikanischen Westen das Baumaterial schlechthin.

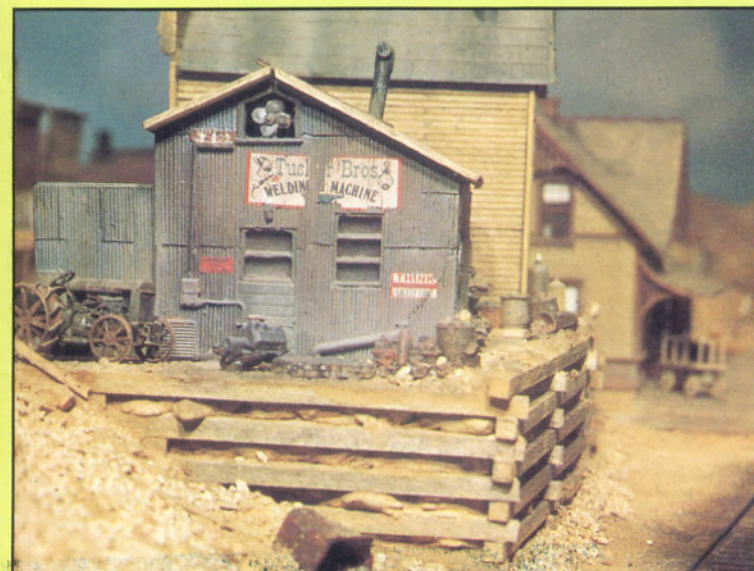


Bild 24: Der Kranwagen (Nenngröße N) wurde so gekonnt plaziert, daß man den Eindruck hat, er müßte selbst bald abgeschleppt werden.





Bild 25 (oben links): Auch dieser RhB-Güterwagen von BEMO sieht nach dem Weathering viel wirklichkeitsgetreuer aus.

Bild 26: Der Güterwagen auf dieser Abbildung ist aus Holz gefertigt. **Fotos 21 - 26: R. Koppen**



Bild 27: Der Güterschuppen von Campbell wurde zuerst mit Humbrol-Mattfarben gestrichen, dann mit Trix-Farben "gealtert". Wichtig ist die leicht grüne Bemoosung der unteren Bretter.



Bild 28: Bei der "Behandlung" dieses Holzes war nur die Natur am Werk! Die verlassene Mine entstand aus Original-Schwellenholz der Denver & Rio Grande Western-Linie. **Fotos 27 und 28: I. Bitter**

Bild 29: Etwas schwach gebaut! Natürlich der Schuppen, nicht die Dame! **Foto: G. Moes**



Vorbild anzutreffen ist. So sind alle Holzteile auf meinen Fotos echt.

Das hierbei von mir am häufigsten verwendete Material ist Balsaholz. Sämtliche Schwellen und die meisten Holzschuppen sind daraus hergestellt. Feuchtet man Balsaholz an, quillt es auf. Trocknet es dann wieder, so entstehen die schönsten Risse. Keine noch so gute Kunststoffform "bekommt das hin".

Von den Holzschuppen gibt es eine ganze Reihe. Sie unterscheiden sich in Größe, Dachform und Dachneigung sowie in der Art der Lattung. Ansonsten ist keines dieser Gebäude aufwendiger detailliert. Es gibt weder Türen noch Fallrohre oder Rinnen. Auch die Innenkonstruktion ist nicht dargestellt. Einfache Pappstückchen tun's als Unterkonstruktion auch. Beim Zuschneiden der Holzbretter mit der Schneidelehre fallen immer wieder die unterschiedlichsten Reststückchen ab. Diese wandern in eine zweckentfremdete Ponaldose, die zu zwei Dritteln mit einer Dispersionsfarbverdünnung gefüllt ist. Alle paar Wochen wird diese Lösung umgefüllt, wobei die gefärbten Holzteile in einem bereitgehaltenen Sieb hängen bleiben. Inzwischen finden sich an den unterschiedlichsten Stellen meiner Anlage Bretterstapel aus diesen Teilen.

Im Gegensatz zu diesen Brettern sind die Gebäude teilweise recht aufwendig bemalt, um die verschiedenen Wetterseiten hervorzuheben. Die Farben schwanken zwischen Schwarz und Silbergrau. So richtig braun ist eigentlich nur der Wohnzimmerschrank.

Im Zusammenhang mit den Balsaholzteilen ist noch eine schwere Bausünde zu erwähnen: Die abgebildete Böschungsabfangung aus Holzbohlen würde den Hang keinen Augenblick am Herunterrutschen hindern, ganz abgesehen

Bild 30: Mit einer Mini-Bohrmaschine (bei niedriger Umdrehungszahl) läßt sich Polystyrol an den Kanten gut bearbeiten. **Foto: G. Moes**



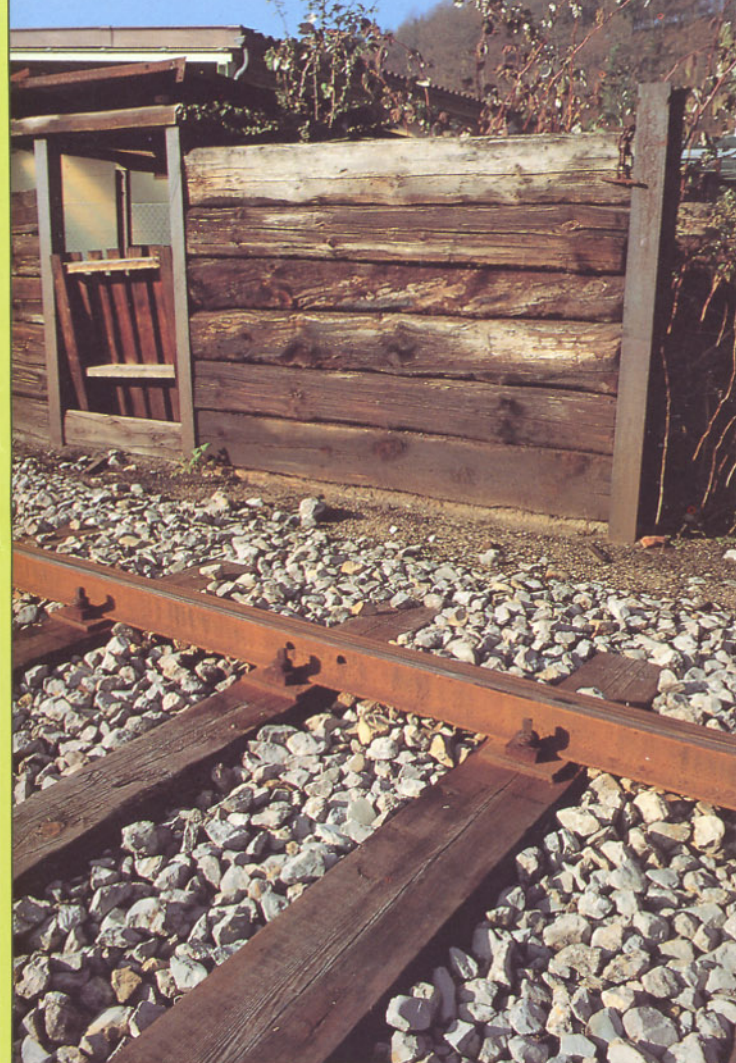


Bild 31: Eisenbahnschwellen können offenbar ganz unterschiedlich genutzt werden. Verwittert sind sie aber als Schutzwand wie als Schwelle.



Bild 32: Auch das kann man aus Modellbahn-Schwellen fertigen. Bei guter Karboluneum-Behandlung dürfte die Böschungsbefestigung im Vorbild wohl gut 25 Jahre halten.

davon, daß sich Holz in unseren Breiten nicht für einen derart erdnahen Einbau eignet. Es würde bald Feuchtigkeit ziehen und verfaulen.

Spezial-Holzfärbungen

Unser Leser **Herr Ger Moes** aus Belgien veröffentlichte zur Holzbehandlung schon vor einiger Zeit in unserer Schwesterzeitschrift "Journal du chemin de fer/Spoorweg-Journaal" eine

ausführliche Serie über Patinierung und "Weathering". Zum Patinieren von Modellbausätzen soll man nach seiner Meinung die verschiedenen Methoden nacheinander ausprobieren und miteinander kombinieren. Zunächst gilt es zu unterscheiden, ob es sich bei dem ausgewählten Baumaterial (das können durchaus Bausätze sein, auch z.B. in Amerika erhältliche) um Holz, Karton, Kunststoff oder Metall handelt. Außer dem mechanischen Weathering mit Hilfe

von Messer, Feile, Drahtbürste, Säge, LötKolben und anderem kommen Färben und Beizen sowie das sogenannte Washing in Frage. Beim Washing wird mit stark verdünnter Farbe oder mit durch Farbpigmente verschmutzten Lösungsmitteln gearbeitet. Dies kann durch Eintauchen der Teile erfolgen, oder aber man streicht vorher Teile mit Farbe und wäscht dann mit einem zum Farbtyp passenden Lösungsmittel die Farbe teilweise wieder ab.

Bild 33: Auch Herr Buchmüller haben es alte Holz-Schuppenwände angetan.



Bild 34: Im Text ausführlich behandelt wird die Methode, mit welcher der alte Lagerschuppen aus Balsaholz "verwittert" wurde.





Bild 35: Eine kleine Köf posiert vor dem Holzschuppen. Rechts im Bild die interessanten Reste eines zusammengestürzten Holzgebäudes.

Für die "Waschvorgänge" verwendet man Tusche, wasserlösliche Beize, Floquil-Farben oder spezielle Flostain-Beize (von Floquil in mehreren Farben erhältlich). Auch hier können wiederum Trockenfarben und Kreide bei den Abschlußarbeiten mit eingesetzt werden. Des Weiteren bietet sich ein Pinselreinigungsmittel an. Auch Ledergerbfarbe aus der Drogerie und flüssige Schuhcreme, jeweils stark mit Alkohol verdünnt, kommen infrage.

Weitere Verfahren sind z.B. das Dry-Brushing und Air-Brushing. Beim Dry-Brushing wird ein hartborstiger Pinsel nur mit der trockenen Pinselspitze minimal in Farbe getaucht und auf einem Abfallpapier gleich wieder weitgehend ausgestrichen. Mit den Restfarbpigmenten im Pinsel wischt man dann zügig z.B. über hochstehende Bretter oder aufgesetzte Leisten. Da-

durch sind alle vorspringenden Kanten und Oberflächen beispielsweise bei Verwendung von Hellgrau und Weiß nun ausgebleicht und verwittert. Beim Air-Brushing wird mit einer nicht zu billigen Spritzpistole mit feinen und feinsten Düsen gearbeitet und praktisch das fertige Produkt, sei es nun ein Gebäude, ein Steg, eine Brücke und sonstiges, leicht eingenebelt.

Die wasserlöslichen Produkte sind nicht feuergefährlich und vor allem geruchlos. Allerdings können sie Klebverbindungen lösen. Die amerikanische Firma Floquil (deren Produkte im Fachhandel oder bei Old Pullman in der Schweiz erhältlich sind) liefert spezielle Modellbaufarben mit sehr guten Eigenschaften. Sie müssen jedoch mit einem besonderen Verdünnern (Zelluloseverdünnungsmittel), Dio-Sol (Old

Pullman), verarbeitet werden. Der Verdünnern ist leicht entflammbar und bei unsachgemäßem Gebrauch gesundheitsschädlich; er riecht unangenehm. Also nur in gut belüfteten Räumen benutzen! Auch die Flostain-Produkte sind ausgezeichnet. Farben wie Driftwood, Natural Pine, Oak, Maple usw. sind gut zu verarbeiten. In Deutschland erhält man im einschlägigen Holzhandel auch Holzmittel von Zweihorn, die sich mit Pulverfarben und Wasser mischen lassen.

Falls Sie mit Ihren Experimenten sofort loslegen möchten und nur schwarze Tusche zur Verfügung haben, ist das zum Anfangen ganz günstig. Die Tusche wird mit Wasser und einem Schuß Spülmittel vermischt. Nach dem Trocknen glänzt das behandelte Holzbauteil silbergrau. Nochmalige Behandlung verstärkt diesen Effekt.

Die gleiche Wirkung erzielt man mit Farbe (z.B. Floquil Grimy Black) und viel Verdünnern (Dio-Sol). Noch besser beizt man zuerst mit Flostain Driftwood und nimmt dann das Washing, etwa mit schwarzer Ledergerbfarbe, vor. Damit sich die Waschflüssigkeit gut über das ganze Teil ausbreitet, auch hier einen Schuß Spülmittel hinzugeben. Einen Fön in diesem Fall nur mit großer Vorsicht einsetzen; er kann die Farbe leicht verblasen lassen.

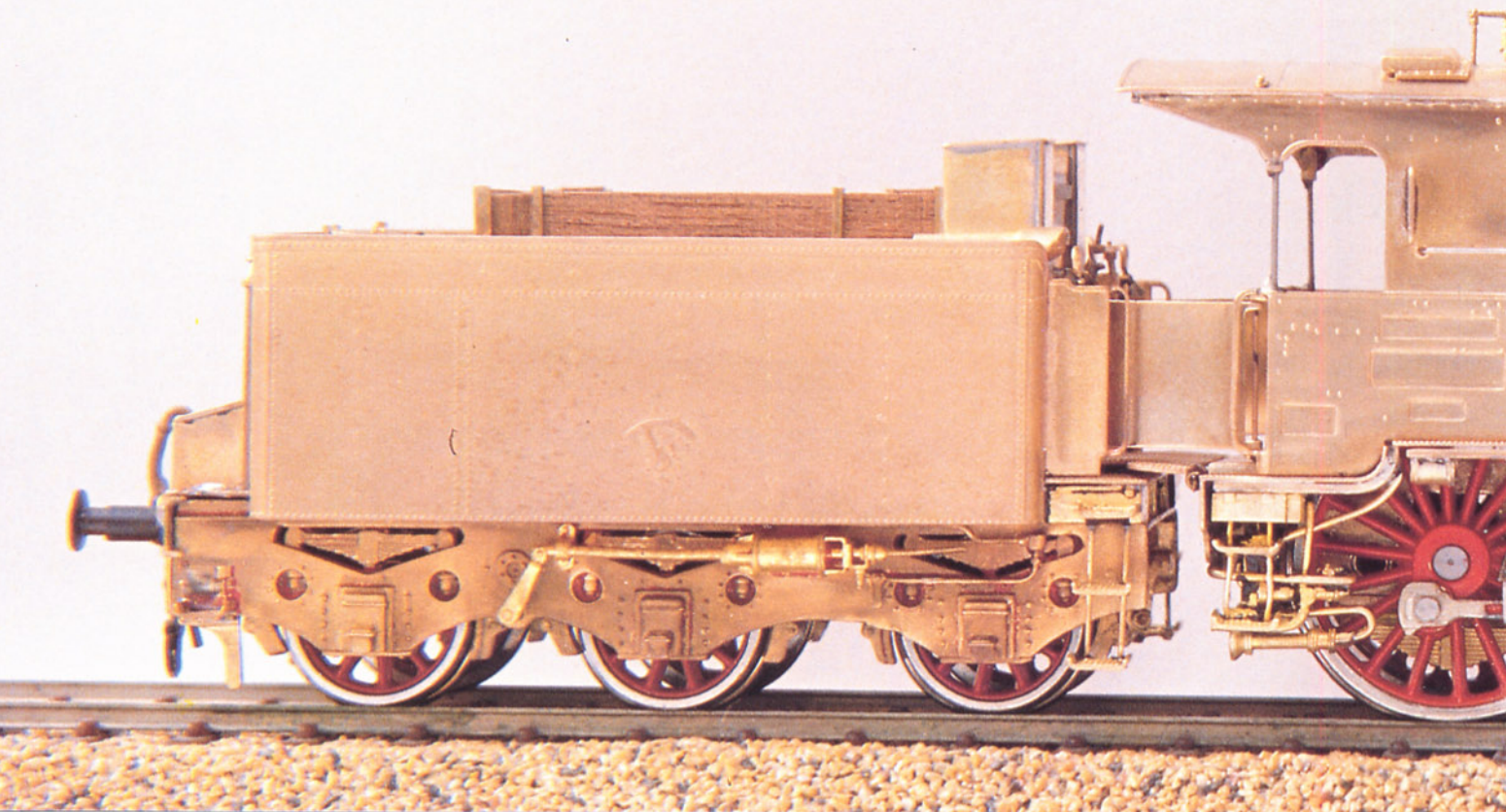
Zum Schluß sei nochmal erwähnt, daß – wie schon öfters im Eisenbahn-Journal beschrieben – Pulvertrockenfarben (aus dem Farbensgeschäft) nachträglich mit einem trockenen Pinsel vorsichtig aufgetupft werden können. Für bemooste Bretter, wie sie gerade durch Regenspritzwasser beim Vorbild an Holzgebäuden oder Verkleidungen knapp über dem Boden zu finden sind, können verschiedene Grüntöne bis hin zu Schwarz und Weiß für Faulungsstellen angebracht werden.

I. Bitter/C. Buchmüller/G. Moes/H. Merker



Bild 36: Fast jedes Brett hat eine andere Farbe. Typisch – die Schiebetür ist schief eingehängt.

Bild 37: Interessant ist hier der Sockel des Schuppens, der aus Ziegeln gemauert wurde. Ein massives Gebäude schließt links direkt am Schuppen an. **Fotos 31 - 37: Chr. Buchmüller**



Die württembergische Schnellzuglokomotive

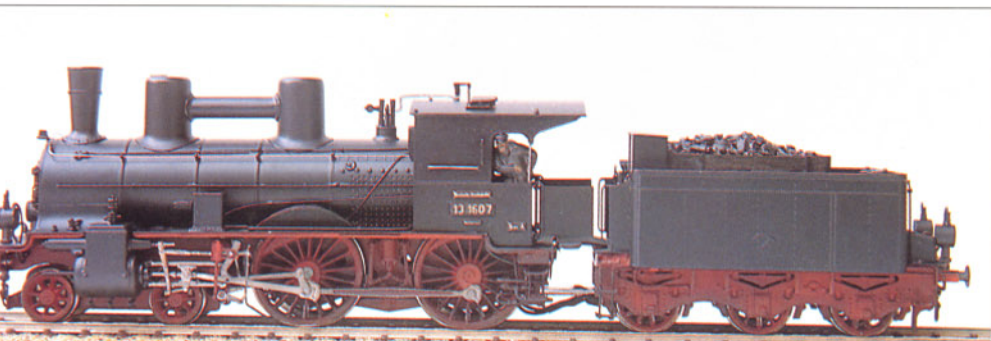
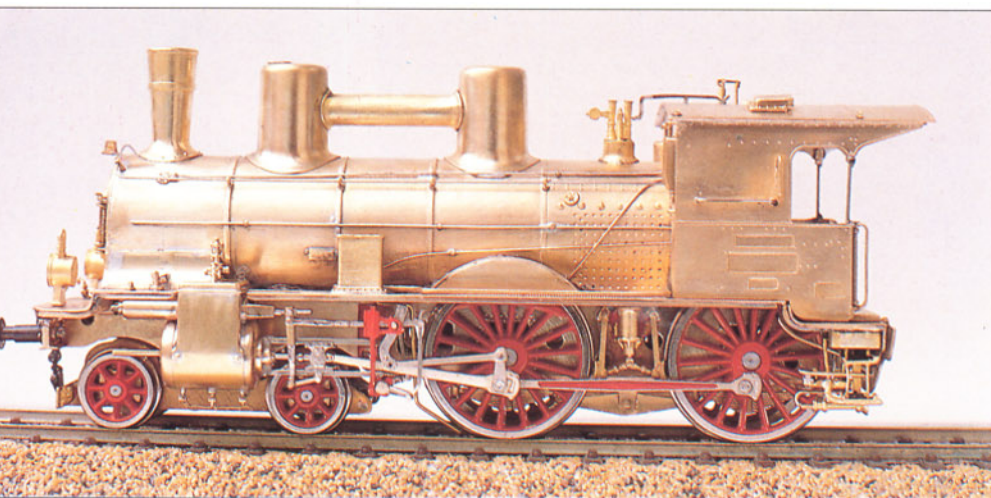
Das Vorbild

Zwischen 1899 und 1907 stellte die K.W.St.E. 98 2'B-Schnellzuglokomotiven der Klasse AD in Dienst. Da bereits gute Erfahrungen mit dem Zweizylinder-Verbundtriebwerk vorlagen, kam dieses mit außenliegenden Zylindern und entla-

steten Flachschiebern (Nr. 441 bis 500) bzw. geneigten Kolbenschiebern (Nr. 1501 bis 1538) zur Anwendung. Die beiden charakteristischen Dampfdomen mit dem großkalibrigen Verbindungsrohr, die geschwungene Rauchkammer-Seitenverkleidung sowie der Kranzschornstein bewirkten ein harmonisches Erscheinungsbild

dieser Lokomotiven. Ab 1907 wurden 17 Heißdampfmaschinen der Klasse ADh mit nahezu unveränderten Abmessungen gebaut. Einzelne Lokomotiven der Klassen AD und ADh standen bis Anfang der dreißiger Jahre im Schnellzugdienst.

Gut 80 Jahre nach Auslieferung der letzten ADh erschien von der Firma Lemaco ein Kleinserienmodell der ADh sowohl in Reichsbahn- als auch in Länderbahn-Ausführung. Im folgenden wird der Umbau zweier Lemaco-ADh-Maschinen in die Länderbahn-Version einer AD um die Jahrhundertwende sowie in die Reichsbahn-Ausführung Anfang der dreißiger Jahre beschrieben.



Die Nachbildung im Modell

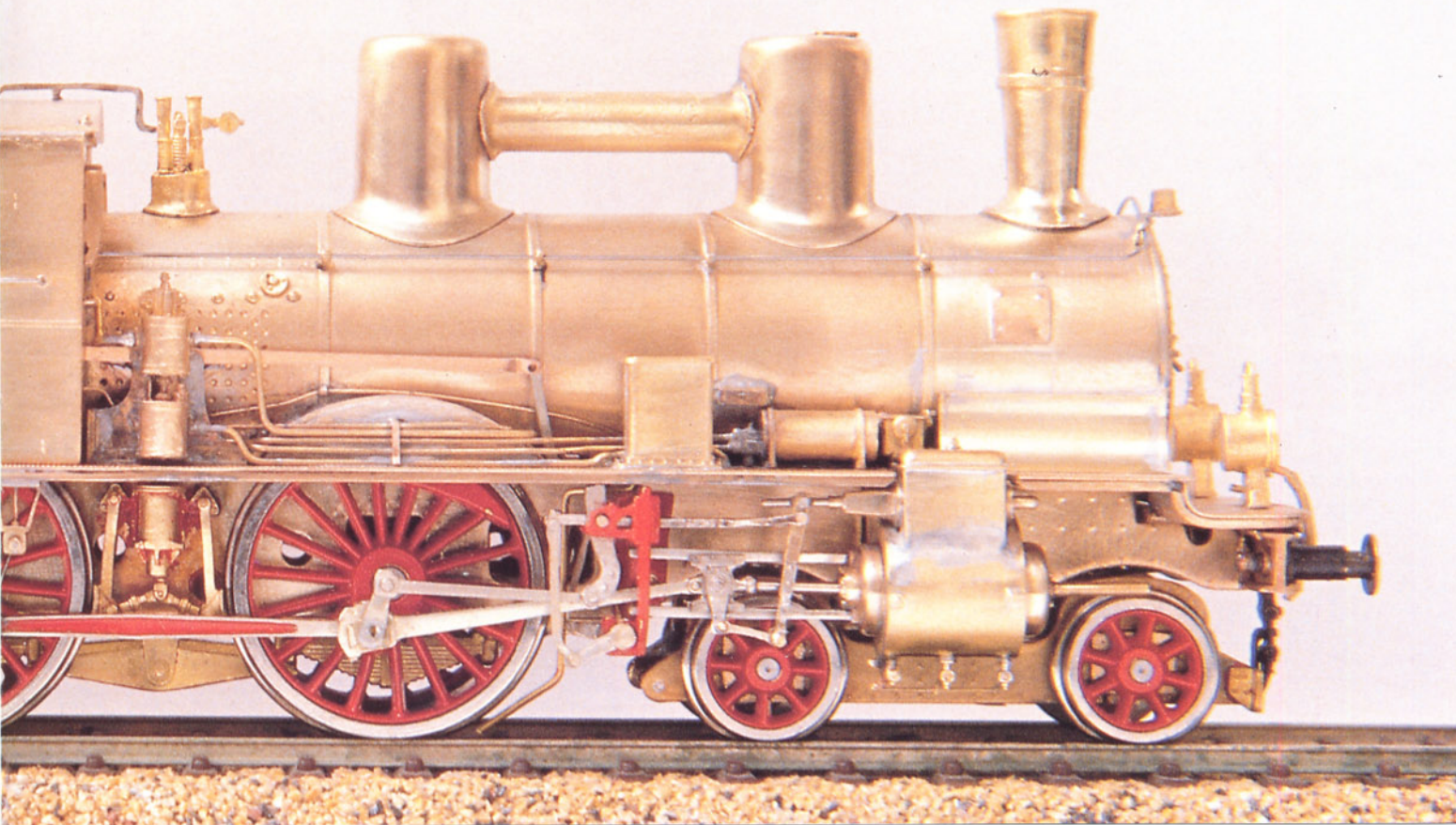
Wichtige Voraussetzungen für den Umbau waren Betriebsaufnahmen von Heizer- und Lokführer-

Bild 1: Die Lemaco-Reichsbahn-ADh wurde von Herrn Hug in eine Reichsbahn-AD-Maschine mit Verbundtriebwerk umgebaut.

Bild 2: Die Rauchkammer-Seitenverkleidung und die Zylinder wurden in anderer Ausführung im Eigenbau erstellt.

Bild 3: Die Reichsbahn-Maschine in ihrer neuen Lackierung. Allerdings wurden zwecks besseren Erkennens der beweglichen Führerhaustüren Lok und Tender noch nicht ordnungsgemäß gekuppelt.

Bild 4: Die Original-Lemaco-Maschine ADh in der Heißdampfversion, von der ab 1907 insgesamt 17 Stück gebaut wurden.



Lokomotive der Klasse AD

seite sowie genaue Zeichnungen, zumal insbesondere für die Nachbildung des Zylinderblocks mit den beiden unterschiedlichen Zylindern verschiedene Ansichten notwendig sind. Einer Skizze der AD aus dem Archiv der Maschinenfabrik Esslingen konnten die für den Nachbau unbedingt notwendigen Abmessungen entnommen werden.

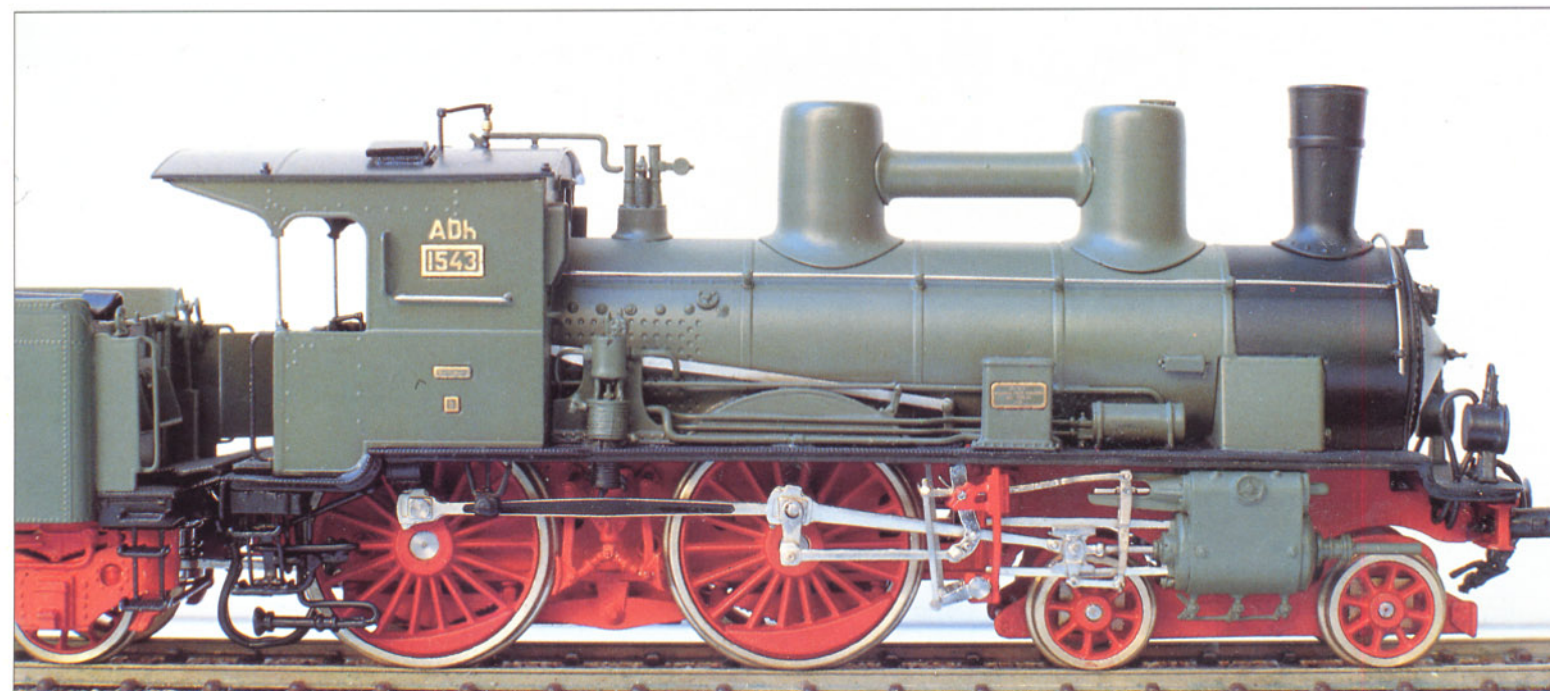
Für die Nachbildung der Reichsbahn-Version wurde die Maschine mit der Ordnungsnummer 13 1607 (AD 461) gewählt, da von dieser Lok insgesamt drei Abbildungen vorliegen, darunter die einzige mir bekannte Aufnahme einer um-

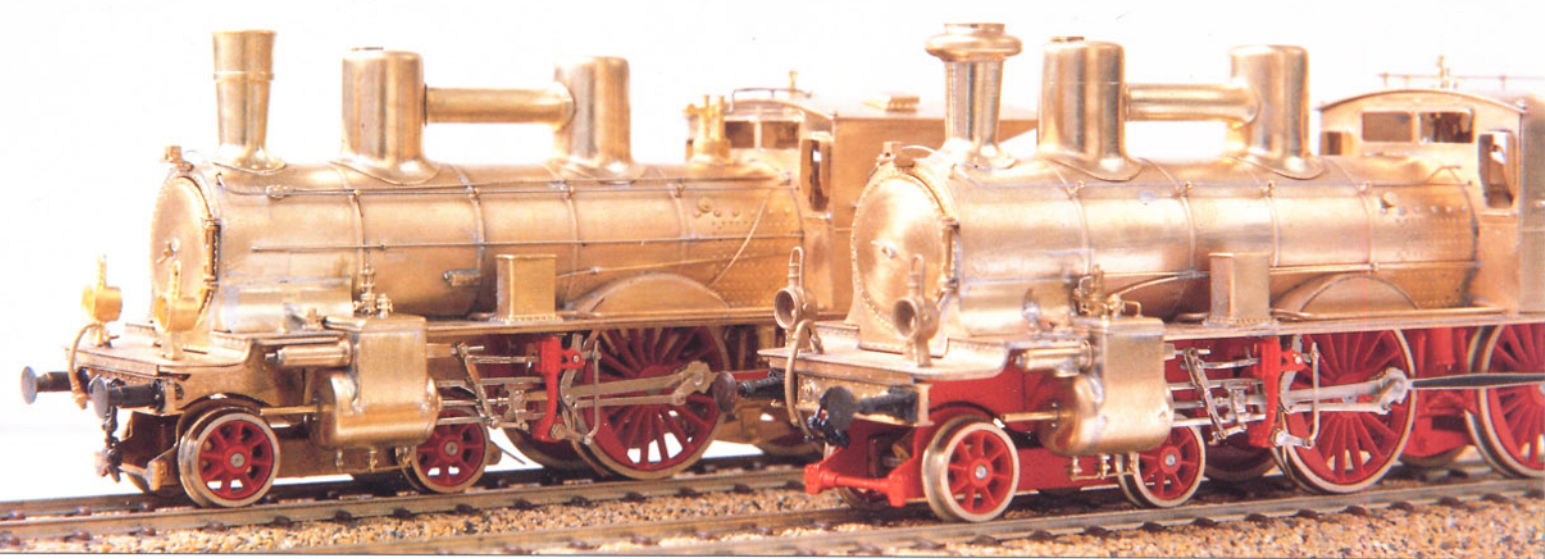
gezeichneten Reichsbahn-AD. Von der AD 476 war nur ein Bild der Lokführerseite vorhanden. Allerdings unterschieden sich die Lokomotiven der Klasse AD zum damaligen Zeitpunkt recht wenig, so daß die Abbildungen der Heizerseite von Maschinen mit anderer Ordnungsnummer ausreichten.

Das Fahrwerk

Nach der Demontage von Lokomotive und Tender wurden alle Teile bis auf die Räder abgebeizt. Das Abbeizen des Lokomotivfahrwerks ist

überflüssig, wenn man die neu gefertigten Halter für die Steuerwelle an den Fahrwerksrahmen klebt und nicht lötet. Zentrales Bauteil für den Umbau war der Zylinderblock, da von dessen Geometrie die Aussparungen im Umlaufblech und in der Rauchkammerverkleidung abzuleiten waren. Die Grundeinheit für den Zylinderblock bildeten die beiden identischen Stirnblenden, die durchgehenden Kolbenstangen-Schutzrohre und die beiden Hülsen als Zylinderkörper. Auf dieser Grundeinheit wurden zwei Ms-Blechstreifen mit den entsprechenden Aussparungen für die Schieberkästen abgewickelt. Die





Schieberkästen wurden aus Rechteckrohr bzw. abgewinkelten Ms-Blechstreifen gefertigt. Die aus Rundmaterial gedrehten Zylinderdeckel sowie die Gleitbahnhalterungen, die durch Abdrehen der hinteren Zylinderdeckel des Ausgangsmodells entstanden, wurden auf die durchgehenden Kolbenstangen-Schutzrohre geschoben und verlötet.

Nach dem gleichen Prinzip entstanden die vorderen und hinteren Abdeckungen für die Schieberkästen. Ein Ms-Rohr diente gleichzeitig als Führung für die Schieberstange und als Zentrierhilfe für die Schieberkastendeckel und die Anfahrlilfe auf der Niederdruckseite. Abschließend wurde der Zylinderblock mit den aus Ms-Blech gefertigten oberen Schieberkastendeckeln, den Entwässerungshähnen und den Schraubenköpfen, die dem Zylinderblock des Aus-

gangsmodells entnommen werden konnten, sowie mit der Armatur für die Anfahrlilfe (Fa. Fuchs, bayer. BXI) komplettiert.

Die Steuerung ließ sich nahezu unverändert übernehmen; lediglich die Positionen für Schieber- und Schieberschubstange am Voreilhebel mußten vertauscht werden. Außerdem unterscheiden sich AD und ADh in der Art der Umsteuerung. Bei der AD verläuft die Steuerstange nahezu parallel zum Umlaufblech und ist zusätzlich am Luftpumpenträger in einer Kulisse gelagert. Steuerstange und Steuerstangenhebel wurden aus Bronzeblechstreifen gefertigt. Die Steuerwelle liegt bei der AD weiter zurück auf Höhe des dritten Kesselrings (von hinten), und die beiden Aufwerfhebel weisen nach vorn. Diese wurden aus einem P 8-Zurüstteil (Reitz 1130) gefertigt, wobei die Angüsse

der Gußteile als Steuerwellenzapfen dienen. Ein Blechwinkel mit Bohrungen zur Aufnahme dieser Zapfen wurde zwischen die beiden Rahmenwangen gelötet.

Zu den abschließenden Arbeiten am Fahrwerk gehörten unter anderem das Anbringen von Stangenpuffern für die Länderbahn-Ausführung (gekürzte und aufgebohrte Pufferhülsen von Weinert 8604 in Verbindung mit Original-Lemaco-Puffertellern für die Reichsbahn-Ausführung) sowie das Installieren eines beweglichen Tachowellenantriebs.

Umlaufblech, Kessel und Führerhaus

Nach dem Entfernen der durch den Kessel gehenden Rauchkammerverkleidung des Ausgangsmodells wurde das Umlaufblech im Bereich des Zylinderblocks für die überstehenden Schieberkästen ausgespart. Bei der Länderbahn-Ausführung mußten die beiden Sandkästen um 180° gedreht werden, damit die eingelassene Vertiefung zur Aufnahme des Firmenschildes zum Kessel zeigt. Die dreistufige Luftpumpe wurde durch eine zweistufige (glatt für Länderbahn-Ausführung, gerippt für Reichsbahn-Ausführung) ersetzt. Als schwierig erwies sich das Verschließen der beiden Aussparungen im Kessel durch die etwas höher und weiter hinten angesetzte Rauchkammerverkleidung der ADh, zumal sich diese Öffnung auch noch über einen Kesselring hinaus erstreckt.

Deshalb wurde zuerst eine Hülse mit Durchmesser des Kessels und mit Kesselring gedreht, zugeschnitten und in die Öffnungen eingepaßt. Da der Kessel aus geätztem Blech gerollt und deswegen nicht genau rund ist, wurde ein Ring gedreht und in den Kessel gedrückt. Dieser sorgt dafür, daß der Kessel nun wenigstens im Bereich des Rauchkammerabschlusses rund ist, und dient außerdem als Anschlag für die nach hinten gerückte Rauchkammerückwand. Die nach außen geschwungene Rauchkammer-Seitenverkleidung wurde aus einem aufgesägten dünnwandigen Ms-Rohr gefertigt und auf beiden Stirnseiten mit eingepaßten Blechen verschlossen. Die flache, gewölbte Rauchkammertür entstand durch Abdrehen der konischen Tür und Verschließen des dabei entstehenden Kernlochs mit Rund-

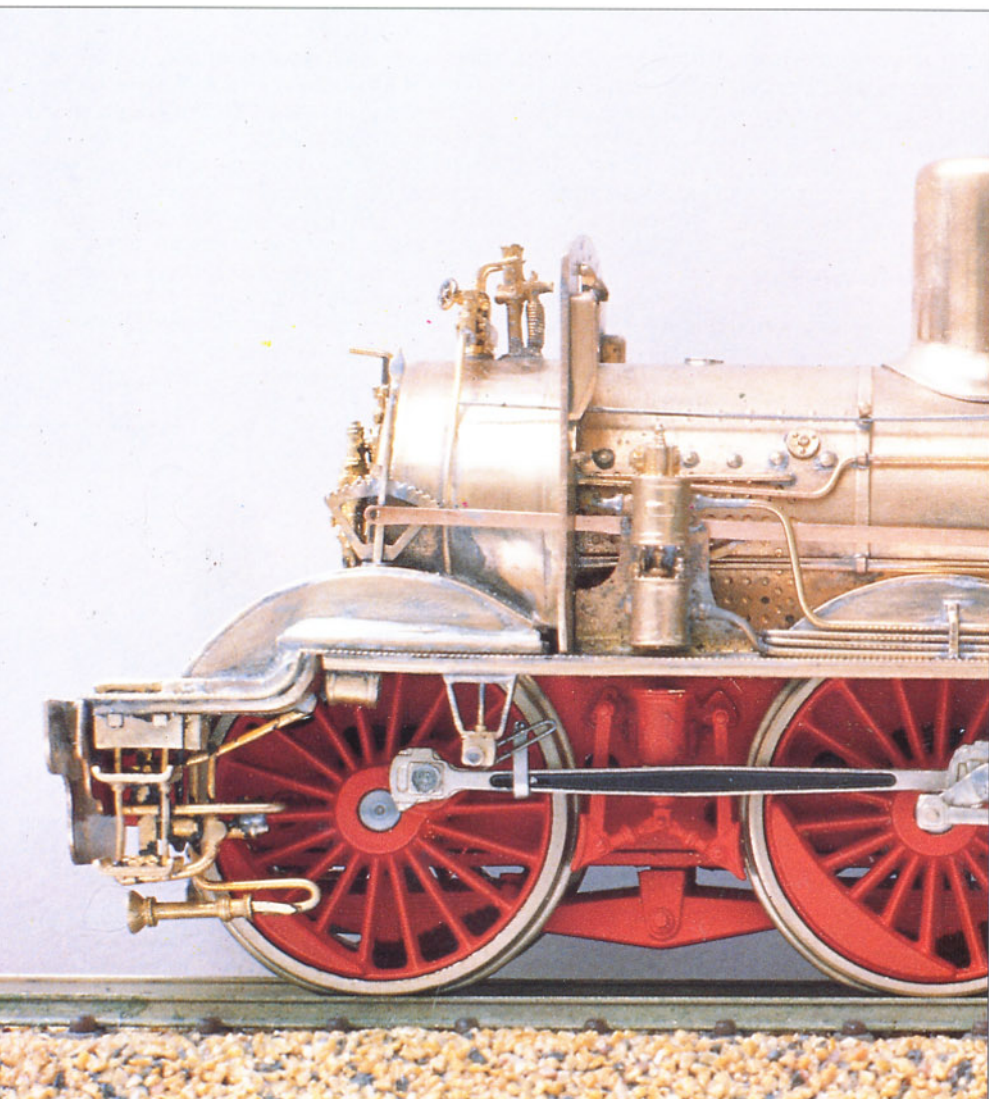


Bild 5 (links oben): Die beiden von Herrn Hug nachempfundenen AD-Maschinen. Im Vordergrund die Länderbahn-Lokomotive, dahinter derselbe Loktyp, der jedoch zur Reichsbahnzeit einen konischen Schlot erhielt.

◀ **Bild 6:** Sehr reich ausgestatteter Stehkessel mit allen Führerhaus-Armaturen.



messing. Bei dem Verschlußknebel handelt es sich um ein M+F-Zurüstteil.

Für die Länderbahn-Ausführung wurde auf den konischen Schlot der Serienausführung ein Ring gelötet und dieser anschließend überdreht. In der Rauchkammer wurde das lokführerseitige Einströmröhr entfernt und unter der Rauchkammer ein abgewinkelter Entwässerungsstutzen angebracht. Ein Großteil der Leitungen und alle Griffstangen am Langkessel sind entfernt und vorbildgerecht neu angebracht worden. Bei der Länderbahn-Ausführung sind alle Armaturen am Langkessel und auf dem Umlaufblech abmontiert und die Bohrungen verschlossen worden. Außerdem wurde das Sicherheitsventil auf den Stehkesselscheitel verlegt. Die Änderungen am Führerhaus beschränkten sich auf das Austauschen des Steuerbocks gegen

einen Handhebel und das Anbringen des Auslösegestänges für die Dampfpeife auf dem Dach der Länderbahn-Version.

Tender

Bei der Reichsbahn-Version wurden an der Stirnseite des Tenders die Werkzeug- und Kleiderschränke aus abgewinkelttem Ms-Blech nachgebildet. Die Bretter auf dem Kohlekasten wurden aus Lindenholzstreifen gefertigt und in I-Profilen gelagert.

Der Tender für die Länderbahn-Version blieb unverändert, zumal diese Maschinen in der Anfangszeit ausschließlich mit zweiachsigen Tendern vom Typ XIV gekoppelt waren. Vielleicht wird zu einem späteren Zeitpunkt ein zweiachsiger Tender realisiert.

Lackierung, Beschriftung und Finish

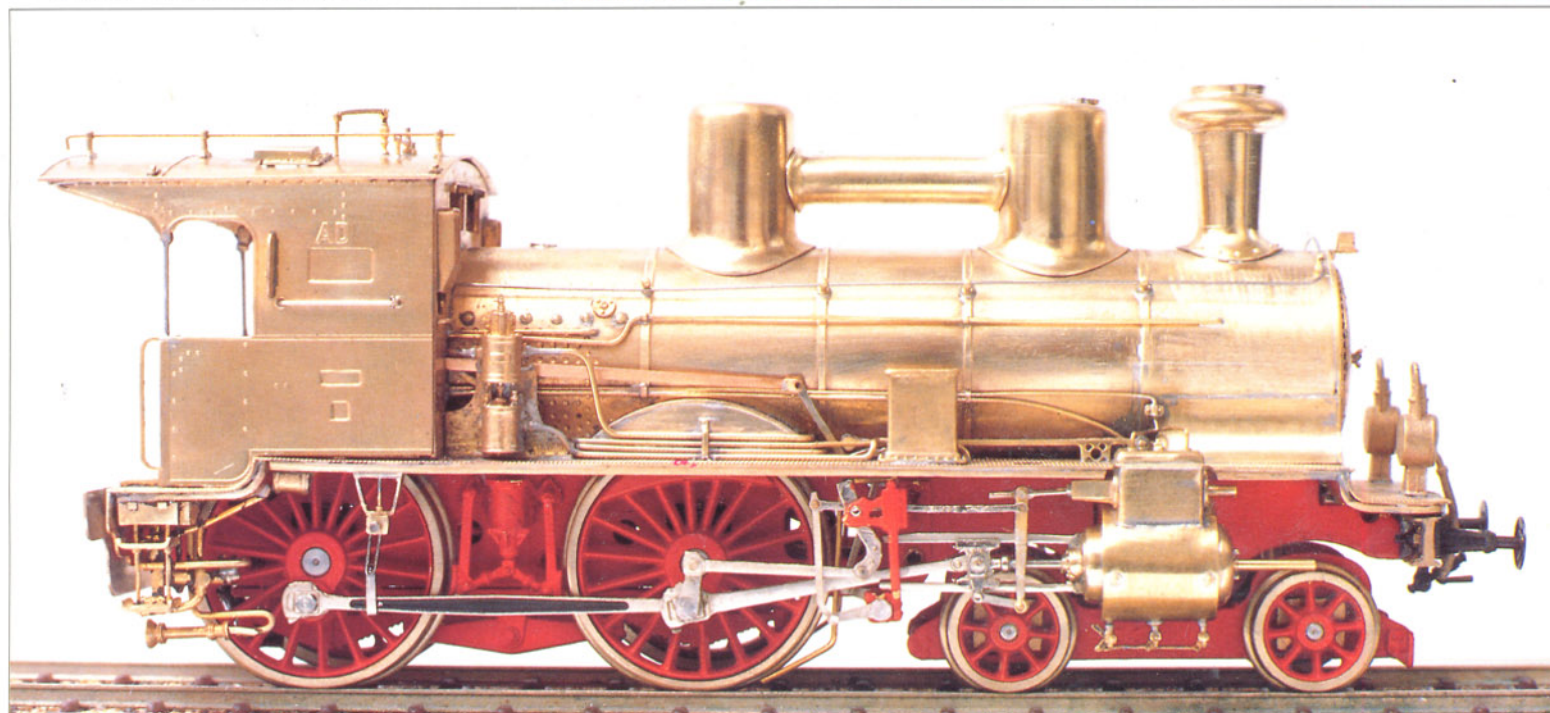
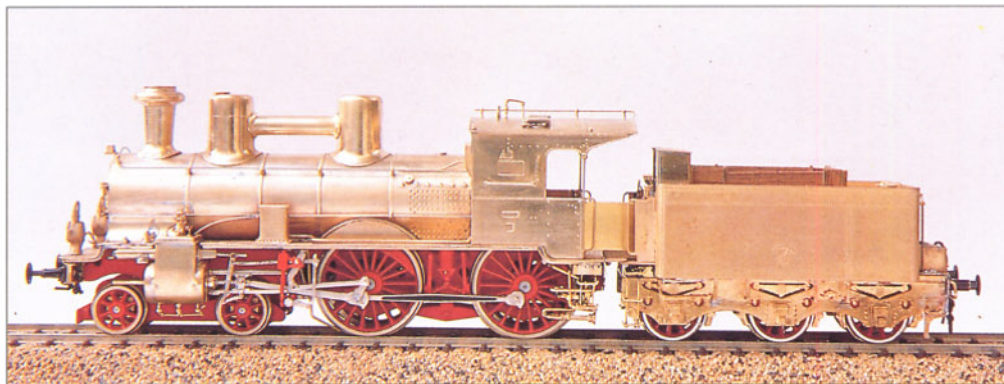
Die Spritzlackierung erfolgte mit Farben von M+F (Grundierung 13025 Reitz, Schwarz 13031 Reitz, Rot 13030 Reitz) und Revell (Grün 361). Die Ordnungsnummer der Reichsbahn-Ausführung wurde aus Schnabel-Schildern gefertigt, die der Länderbahn-Ausführung selbst geätzt. Darüber hinaus ist die Lemaco-Serienbeschriftung beibehalten worden. Anschließend wurden beide Modelle mit schwarzem Sprühnebel überzogen, um hauptsächlich die Leuchtintensität des Fahrwerks etwas abzumildern und den Unterschied zwischen dem Tender (Original-Lemaco-Grün) und der Lokomotive (Revell 361) in der Länderbahn-Ausführung zu minimieren.

Wolfgang Hug

Bild 7 (rechts oben): Beide umgebauten Lemaco-Lokomotiven präsentieren sich nun in ihrem neuen, sehr gekonnt ausgeführten Farbfinish.

Bild 8: Gut erkennbar ist die Flachschieber-Entlastung (verlängertes Rohr des Schieberkastens an der Zylindervorderseite), ein Merkmal der Verbundmaschinen.

Bild 9: Die gleiche Maschine von der Lokführerseite gesehen. Der angefertigte Krepenschornstein war ein Merkmal der Länderbahn-Lokomotiven. **Alle Fotos: Wolfgang Hug**



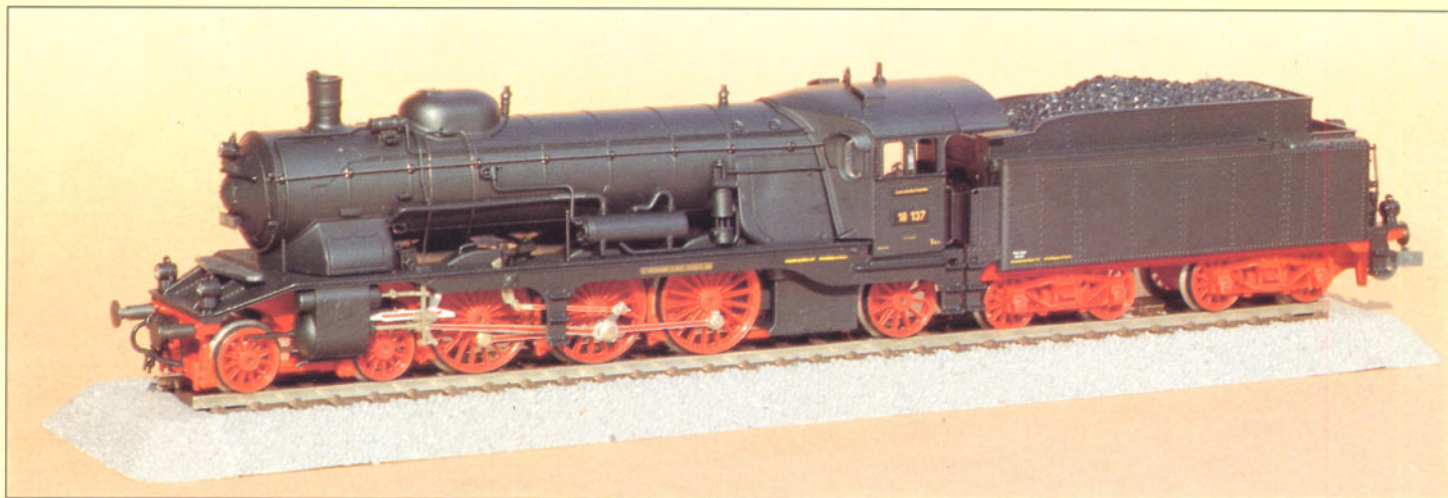


Bild 1: Einen festen Platz im Standardsortiment von Roco wird die "schöne Württembergerin" der Epoche II einnehmen.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

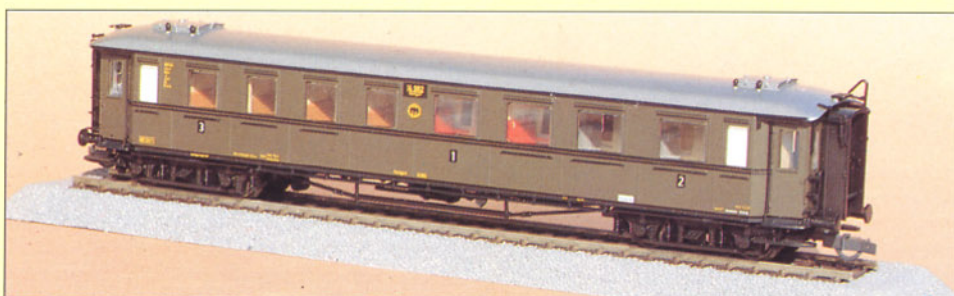


Bild 2: Der voll aufgerüstete württembergische Schnellzugwagen ABCü.



Bild 3: Noch ohne Zurüstteile, ist der ABü von Roco in der Nenngröße H0.



Bild 4: Wie zwei weitere Wagen läuft auch der BCü auf Drehgestellen der Regelbauart.

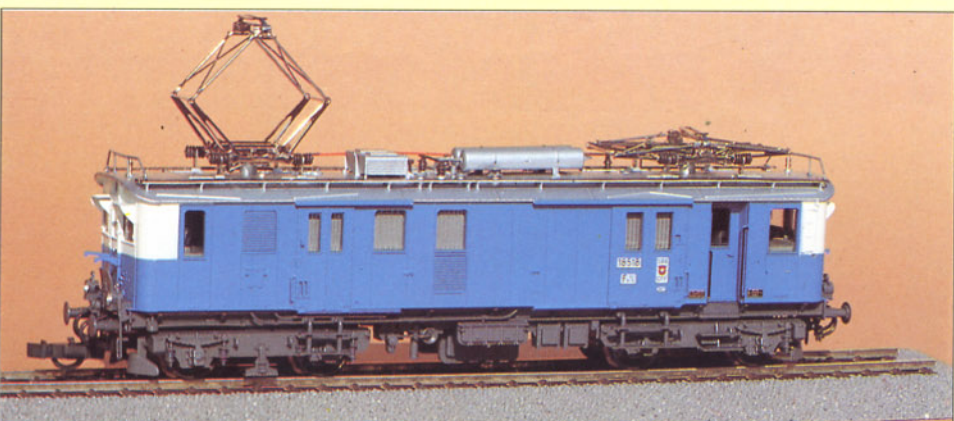
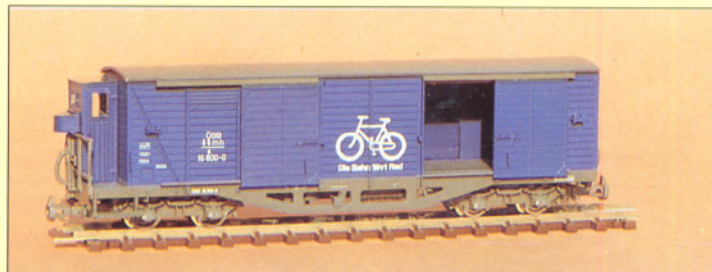


Bild 5: Modell des Gepäcktriebwagens Reihe Fe 4/4 der SBB in der Baugröße H0.

Bild 6: Privatwagen der BASF für den Transport von Trockeneis.



Bild 7: Auch bei der Mariazeller Bahn läuft jetzt ein "Fahrrad-Wagen".



Roco

Ein respektables Neuheiten-Paket von Roco gelangte Ende April in den Fachhandel. Die Mehrzahl dieser Modelle sind Farb- bzw. Ausführungsvarianten vorhandener Fahrzeuge. An erster Stelle ist die "Schöne Württembergerin" der Baureihe 18' zu nennen. Nach den Sonderreihen wird dieses Modell der Epoche II im ständigen Sortiment vorhanden sein. Die Lok entspricht in ihrer Ausführung dem Bauzustand zu Beginn der dreißiger Jahre, hat aber schon einen Generator und elektrische Beleuchtung. Eine dritte La-

terne beim Spitzenlicht von Lok und Tender wies das Vorbild in jener Zeit allerdings noch nicht auf. Wie heute üblich, hat auch die 18 137 dunkle Räder erhalten, schwarzvernickelt und mit ordentlicher Leitfähigkeit ohne Beeinträchtigung der Laufgüte des Modells. Zur schmücken Lok werden natürlich auch die epochegerechten Schnellzugwagen angeboten. Dies sind ein ABü, ein ABCü, ein BCü und ein Cü mit außerordentlich feiner Gestaltung der unterschiedlichen Inneneinrichtung. Dem Vorbild entsprechend läuft der ABü auf Drehgestellen der Bauart Schwanenhals, die anderen Wagen verfügen über Drehgestelle der Regelbauart. Jedem Fahrzeug liegen diverse Zurüstteile bei, die eine hohe Paßgenauigkeit aufweisen. Für die Aufrüstung eines Wagens ist ein Zeitaufwand von rund 30 Minuten anzusetzen, versierte



Bild 8: Das schicke Modell der Schnellzuglokomotive der Klasse C trägt die Betriebsnummer 18 137.



Bild 9: Erster Roco-Wagen der Baugröße N mit Kurzkupplungs-Kinematik ist der Gbs 252 der Deutschen Bundesbahn.



Bild 10: Autotransportwagen DDm 915 der DB für Reisezüge in exzellenter Ausführung in der Baugröße H0.

Modellbahner schaffen es auch schneller. Lackierung und Bedruckung der Fahrzeuge sind tadellos, das Revisionsdatum ist aber bei allen vier Wagen gleich. Der recht attraktive Privatwagen der BASF für den Transport von Trockeneis entstand aus dem vorhandenen Güterwagen Gbs 254 der DB. Der bekannte Schiebewandwagen Hbis der SBB wird nun recht farbenfroh als Privatwagen der Limonade-Firma "Elmer" angeboten, sowohl in der Nenngröße H0 als auch im Maßstab 1:160 der Baugröße N. Absolute Neuentwicklungen, unverkürzt im exakten Maßstab von 1:87, sind die beiden Autotransportwagen DDm 915 der DB und DDm der ÖBB für den Einsatz in Reisezügen. Bis ins kleinste Detail entsprechen diese Modelle ihren Vorbildern, die sich nicht nur in der Farbgebung voneinander unterscheiden. Bemerkenswert ist die außerordentlich feine Ausführung der Handläufe und Halter der Reeling. Selbstverständlich verfügen die Wagen über eine Kurzkupplungs-Kinematik und über je einen Satz von Vorlegern zur Sicherung der Kraftfahrzeuge während des Transports.

Eines der schönsten Modelle von Triebfahrzeugen in der Baugröße H0 ist ohne Zweifel der blau/weiße Gepäck-Triebwagen der SBB, der in allen Einzelheiten dem Vorbild-Triebwagen Fe 4/4 mit der Nummer 18 518 entspricht, der einen Ehrenplatz im Verkehrshaus in Luzern erhalten hat.

Ein besonderes "Bonbon" schuf Roco mit dem gedeckten Güterwagen Gbs 252 der Deutschen Bundesbahn im genauen Maßstab von 1:160. Ausführung, Lackierung und Beschriftung lassen keine Wünsche offen. Als erstes Roco-Modell der Baugröße N verfügt der Wagen über eine perfekt arbeitende Kurzkupplungs-Kinematik. **HO**

Lemaco Prestige Models

H0m-008 Bernina-Triebwagen BCFe 4/4 der RhB Nr. 38, creme-grün, Version ab 1949
 H0m-008/1 Bernina-Triebwagen ABDe 4/4 der RhB Nr. 38, rot, Version ab 1960
 Das ursprünglich gelb gestrichene Fahrzeug erhielt 1949 nach dem Umbau eine weiß-grüne und ab 1962

Bild 11: Der Bernina-Triebwagen in zwei Versionen für die Baugröße H0m von Lemaco Prestige Models.

Bild 12: Lok- und Wagenmodelle von Arnold für das 500jährige Postjubiläum.

eine rote Farbgebung. Von den ursprünglich als Dachstromabnehmer verwendeten zwei Lyra-Schleppbügeln wurde 1949 versuchsweise einer gegen einen Scherenpantographen ausgetauscht. 1964 bis 1967 wurde der zweite versuchsweise durch ein Faivelay ersetzt, worauf man ab 1969 einen Siemens-Halbscherenstromabnehmer montierte.

Arnold

Die Post feiert 500jähriges Jubiläum – Arnold feiert mit. Nun stehen acht Lok- und Wagenmodelle zur Verfügung, die alle mit dem offiziellen Jubiläums-Logo der Post versehen sind: 2049 Köf II, Post





Bild 13: Von Pola kommt dieses kleine Botschaftsgebäude für Nenngröße H0.



Bild 14: Im gleichen Maßstab bringt Pola "Beates Biolädchen" und ...



Bild 15: ... "Bettinas Frisiersalon" als Gebäude der 50er Jahre.



Bild 16: Die Industrielandschaft belebt Pola mit einer Galvanischen Fabrik in Nenngröße H0.

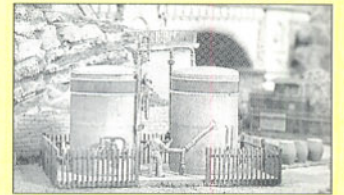


Bild 17: Ebenfalls für die Baugröße H0 sind die zwei Silos von Pola bestimmt.



Bild 18: Das Werkstattgebäude von Pola in H0 eignet sich recht gut als Ergänzung für die Galvanische Fabrik.

- 3279 Bahnpostwagen, grün, Epoche 2
- 3280 Bahnpostwagen, oceanblau-beige, Epoche 4
- 3281 Bahnpostwagen, neues Design
- 4418 Güterwagen Gbs 252, Post
- 4469 Rungenwagen mit Plane, Werbewagen "500 Jahre Post"
- 6601 Autotest Post (1 Postbus, 2 VW Käfer Post, 1 VW Bus Post)
- 6643 Sattelzug Post
- Ein weiteres Neuheitenpaket umfaßt acht Lok- und Wagenmodelle:
- 2072 Köf II, DB, neues Design
- 2226 Tenderlok T 3, KPEV
- 2268 Tenderlok T 18, KPEV
- 2283 Tenderlok BR 95, DRG
- 2291 Tenderlok BR 93, DB
- 4263 Güterwagen G 10, "Hacker Pschorr"
- 4264 Güterwagen G 10, "Augustiner Bräu"
- 4589 Kühlwagen, "Gerolsteiner Sprudel"
- Der Bierwagen Nr. 4264 ist eine genaue Nachbildung des Wagens, mit dem 1890 die erste Bierlieferung

dieser Brauerei zum Schiff nach New York gebracht wurde.

Modell-Dioramenbau

0142 Ölfaß-Lager in H0
Die bewußt einfache, aber realistische Konstruktion des Bausatzes mit der ausführlichen Bauanleitung dürfte selbst bei ungeübten Bastlern zum gewünschten Erfolg führen. Durch seine Bauart kann es im Bw, in der Spedition, in Häfen, Fabriken, Raffinerien und auf Oldtimer-Flugplätzen eingesetzt werden, passend zu den Epochen 1 bis 4.

Pola

- H0 188 Bettinas Frisiersalon
- H0 641 Botschaft
- H0 158 Beates Biolädchen
- H0 842 Lagertanks

- H0 840 Galvanische Fabrik
- H0 841 Werkhalle
- LGB 956 Sams Tankstelle
- LGB 957 Leiternset
- LGB 995 Zeitschriftenkiosk

Alle Bausätze sind in der gewohnten Spitzenqualität ausgeführt. Die Bausatzteile erhielten eine etwas "verschmutzte" Farbgebung und sind für alle Epochen gleichermaßen verwendbar.

Faller

Das Car System Nr. 1630 Start-Set beinhaltet alle Teile, die zum Aufbau und Betrieb notwendig sind. Acht Fahrbahnteile, asphaltgrau, sind für den Aufbau der Straße bestimmt. Aus ihnen kann man auch ein Oval mit zwei gegenüberliegenden Geraden zusammenstellen. Der Spezial-Fahrdraht reicht für 2 m Straßenlänge aus. Zum Aufladen der ins Fahrzeug integrierten Akkus ist ein spezielles Ladegerät vor-



Bild 19: Für die LGB-Freunde ist "Sams Tankstelle" von Pola bestimmt.

Bild 20: In der gleichen Nenngröße ist ein Leiternset von Pola in den Handel gekommen.

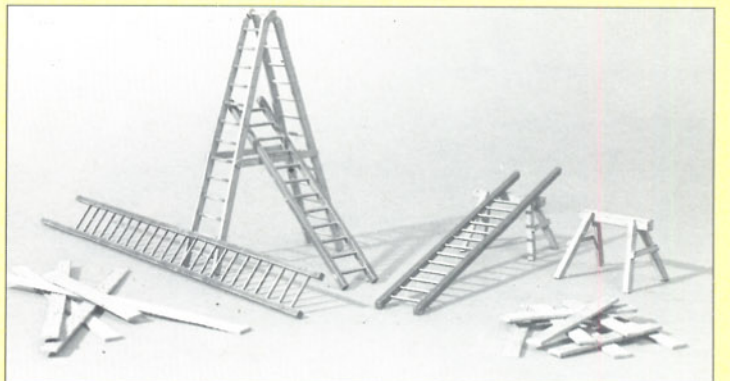




Bild 21: Dieses hübsche Klinkerhaus von Faller ergänzt die Serie "Junior Kits".



Bild 22: Aus der gleichen Serie stammt dieses freundliche Fachwerkhaus.



Bild 23: Der Bausatz Bahnhof "Altenrode" in der Baugröße H0 von Faller.



Bild 24: Ein weiterer Bausatz aus der Junior-Kit-Serie ist dieses verputzte Einfamilienhaus.

handen. Das Fahrzeug selbst stellt einen Touring-Reisebus dar. Es ist mit einem Spurstangen-Lenkmagnet, dreipunktgelagerter Vorderachse, Reedkontakt und einem langlebigen Faulhaber-Motor ausgestattet. In der ausführlichen Anleitung wird u. a. auch der Einbau des Car Systems in bereits auf der Anlage oder dem Diorama vorhandene Straßen genau erläutert. Das Car System Straßenprogramm bietet für jeden Bedarf die geeignete Lösung – denkbar einfach und bequem zu realisieren.

Der Bausatz "Bahnhof Alterode" (H0 B-98) beinhaltet einen sehr schönen Standardbahnhof in Klinkerausführung mit einer überdachten Wartehalle und einem angebauten Güterschuppen. Ein Modell, welches bereits ab Epoche 1 verwendet werden kann. Mit den Maßen von nur 29,7 cm x 13,5 cm und einer Höhe von 12,3 cm findet dieser Bahnhof auf jeder Anlage seinen Platz.

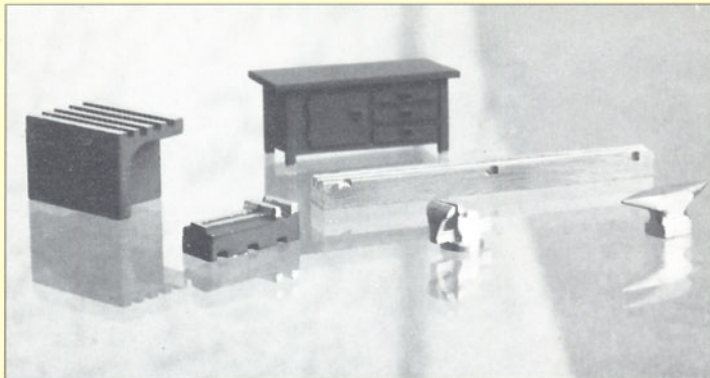
Die Siedlungshäuser N 2214, N 2215 und N 2216,

WMK

08500 Kleinteileset "Oberbaustelle"

Das Set ist für den inzwischen im Handel befindlichen KIX geschaffen worden, kann aber ebenso auf jedem Diorama und jeder Anlage verwendet werden. Es enthält Schweißgerät mit Karren, Brechstange, Schaufel, Hacke, Schraubenschlüssel, Schlegel,

Fotos 1-10: H. Obermayer; Fotos 11-27: Werkfoto



Druckluftlupe, Schienennägel und -platten, Holzkiesten, Bierkiste und Bierflaschen sowie viele andere Kleinteile. Insgesamt umfaßt das Set über 40 Einzelteile.

-ds-

Brachert & Burger Weißmetallbausätze im Maßstab 1:87

0302 Amboß
0303 Fundamentschiene

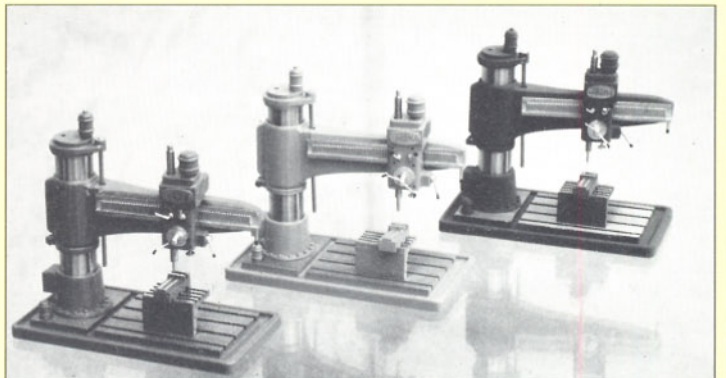
0301 Schraubstock
0304 Maschinenschraubstock
0305 Bohrtisch
B 1015 Werkbank
B 1014 Säulenbohrmaschine

Zum Bohren großer Werkstücke wurden ab den 30er Jahren derartige Maschinen in großen Stückzahlen gebaut. Sie haben sich so gut bewährt, daß sie bis heute praktisch unverändert gebaut und eingesetzt werden.

Bild 25: Von Modell-Dioramenbau stammt der Bausatz dieses Ölflablagers.

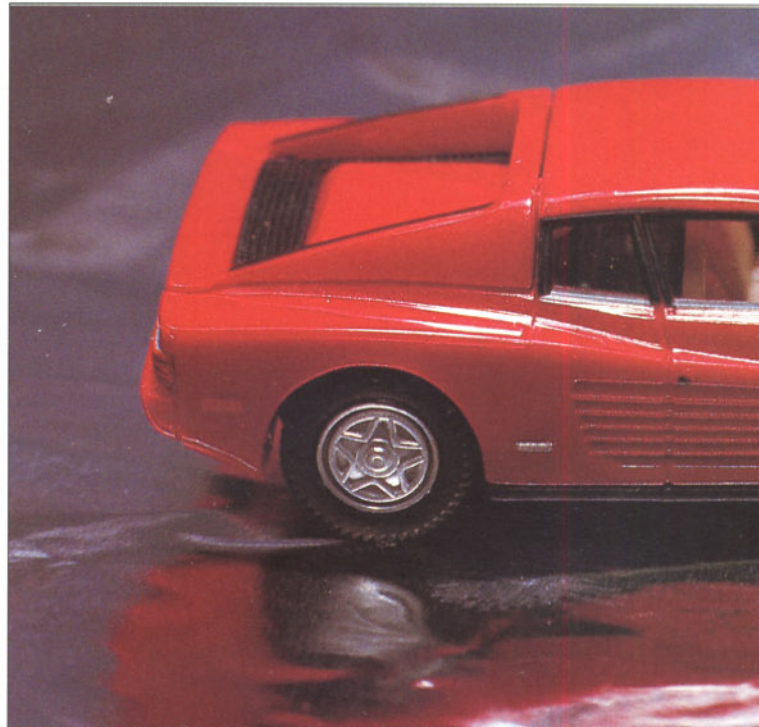
Bild 26: Für eine Werkstattausrüstung sind die neuen Weißmetall-Bausätze bestimmt.

Bild 27: Säulenbohrmaschinen der 30er Jahre als Weißmetall-Bausätze von Brachert & Burger.





AUTO



▲
Bild 9: Ein farbenprächtiger und reich detaillierter LKW-Zug wurde bereits von Herpa als DB-Kofferkühlzug vorgestellt. Zahlreiche aufwendige Bedruckungsgänge machen den "Schöller Manhattan Eiscreme"-Kühlzug zu einem ganz ungewöhnlichen Modell.

▲
Bild 10: Eine ganz spezielle Variante hat sich Herpa mit dem Modell des Tanksattelzuges DB SK mit der Beschriftung "Shell Heizöl" ausgewählt. Die Zugmaschine besitzt als Besonderheit einen unter der Stoßstange liegenden Auspuff, was durchaus nicht selbstverständlich bei Tanklastzügen ist.

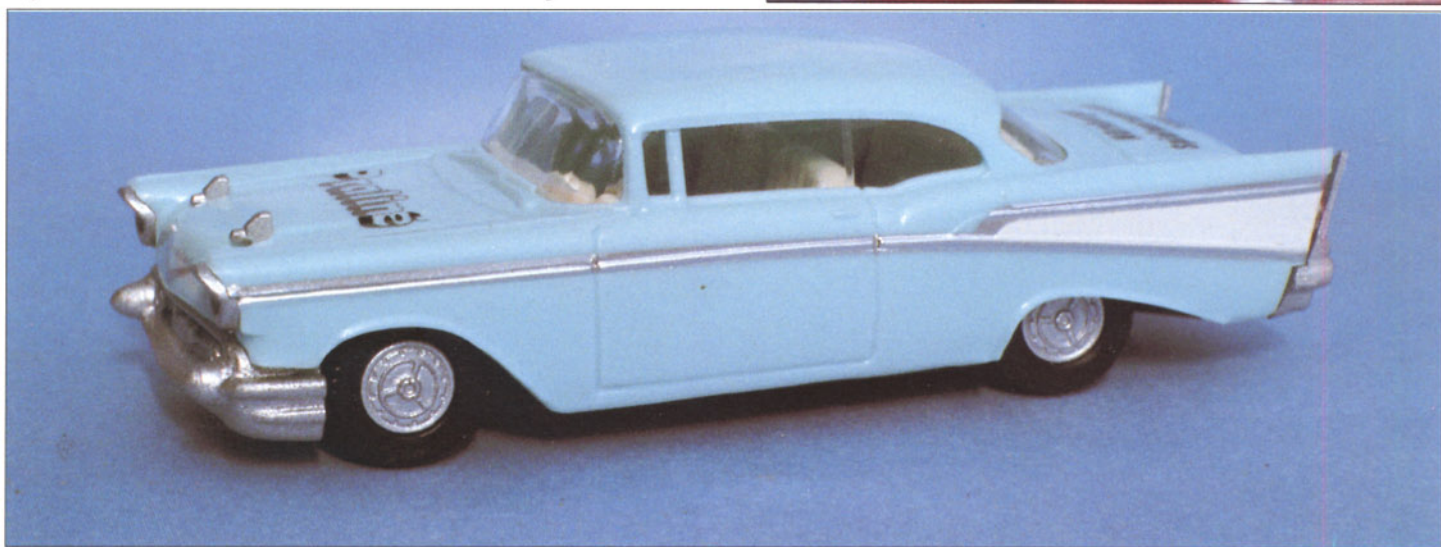


Bild 1: Ein besonderes Nobel-Modell aus dem Hause Herpa ist der neue Ferrari Testarossa. Als Vorbild nur auserwählten Käufern vorbehalten, wird er als gelungenes 1:87-Modell die Autoszene bereichern und vielleicht einmal, wie sein großes Vorbild, ebenfalls zu einem begehrten Sammelobjekt werden.

Fotos 1 - 7 und 9 - 10: Chr. Fricke
Foto 8: K. Heibredner

►
Bild 5: Herpa bringt einen Renault R 4 auf den Markt. Der sehr beliebte Kleinwagen aus Frankreich wurde als Fahrzeug der Feuerwehr der Stadt Düren ausgestattet. Diesmal aber nicht als Löschfahrzeug, sondern als Transportfahrzeug. Aus diesem Grund besitzt dieses Modell auch kein Blaulicht und Signalhorn. Trotzdem ein interessantes Fahrzeug, nicht nur für die "Blaulicht-Fans".



Bild 2: Wagen aus den 50er Jahren sind die Spezialität der Firma IMU, Berlin. Das Karmann-Ghia-Cabrio, auf VW-Käfer-Basis vom Karosseriewerk Karmann in Osnabrück gebaut, war in der Zeit des Wirtschaftswunders ein sehr beliebter offener Wagen. Er wurde oft scherzhaft als "Sekretärinnen-Ferrari" bezeichnet.

-BAHN



Bild 4: Praliné bringt einen Chevrolet 57 Bel Air auf die Modellstraßen. Für Freunde US-amerikanischer Fahrzeuge ist dieses Modell beinahe unverzichtbar.

Bild 3: Die schwedische Lkw-Marke Scania hat auch international einen großen Freundeskreis aufzuweisen. Dem trug Herpa mit seinem Modell einer Scania-Sattelzugmaschine Rechnung. Ein Modell, an dem "alles dran" ist.

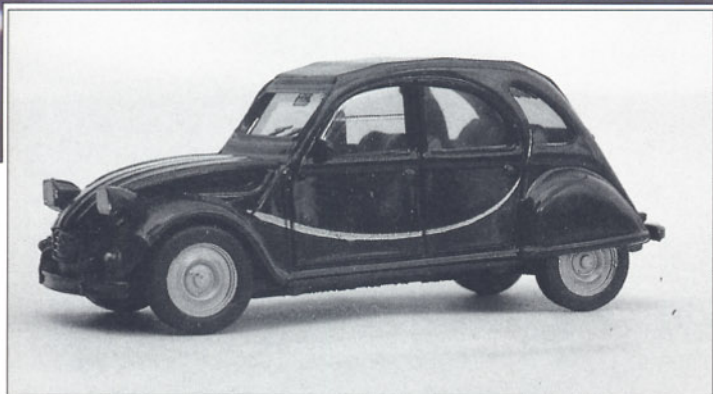


Bild 7: Der Volvo 760 GLE ist ein Produkt von IMU, Berlin. Im Zeitalter der stromlinienförmigen Autos ist die keilförmige Karosserie des 760 Volvo besonders auffallend und wird gern als "Thors Hammer" bezeichnet.



Bild 6: André Citroën hätte bestimmt seine Freude an der Modellentwicklung von Herpa gehabt. Schon einmal im Programm, kommt nun die gute alte "Ente" wieder in den Fachhandel. Neben dem "Käfer" (aus Mexiko) ist der 2 CV das letzte Auto aus den 40er Jahren, das zur Zeit noch gebaut wird.

Bild 8: Kässbohrer aus Ulm a.d. Donau baut seit Jahren u. a. auch qualitativ hochwertige Reisebusse. Von dieser Firma stammen auch die ersten selbsttragenden Karosserien für derartige Fahrzeuge, die bald schon die Abkürzung "SETRA" (für selbst-tragend) erhielten. Herpa brachte mit dem ST 138 mit der Aufschrift "Cityrama" eine neue Beschriftungsvariante dieses beliebten und begehrten Modellfahrzeugs heraus, das sich hervorragend in die bisherige Kollektion einreicht.



Bild 11: Albedo macht "Urlaub auf der ganzen Linie", und zwar mit einem prächtig bedruckten Modell des Volvo-Sattelzuges F 12 "LTU" (Bestell-Nr. 300106).



Bild 12: Für die Liebhaber und Freunde von Zirkusfahrzeugen hat Albedo die Scania-111-Zugmaschine auf die Modellstraßen gestellt. Sie ist mit dem kurzen Fahrerhaus ausgerüstet. Die Auspuffanlage liegt neben Spiegeln als Zurüstteil bei. Als Zugmaschine vom "Circus Krone" stellt sie ein weiteres wirkungsvolles Modellfahrzeug dar (Best.-Nr. 111 113).



Bild 13: Die Zugmaschine MAN 750 erhält nun von Albedo einen neuen Hänger. In der Grundfarbe Rot trägt der Zug die Bedruckung der bekannten Brauerei "Paulaner". (Bestell-Nr. 115 141).

Bild 14: Ein Volvo-F 12-400-Sattelzug als "Volvo-Werbezug" kommt von Albedo unter der Best.-Nr. 300 108. Gekonnt wurden die Farbgebung und die ausgezeichnete Bedruckung in gewohnter Qualität ausgeführt.

Bild 15: Das Car System Nr. 1630 Start-Set beinhaltet alle Teile, die zum Aufbau und Betrieb notwendig sind.



Bild 16: Eine ganz besondere Spezialität beschert Albedo den Liebhabern exklusiver Modelle mit dem Volvo-Sattelzug F 88 "ASG". Als internationale Speditionsfirma für den West-Ost-Handel ist dieses ausgezeichnete Modell gerade in der gegenwärtigen politischen Situation von ganz besonderem Interesse (Bestell-Nr. 116 119).



Bild 17: Ein weiteres Modellfahrzeug von Albedo ist der neue Sattelzug Volvo F 16. Ganz in Schwarz gehalten, kommen die verchromten Teile am Fahrerhaus besonders gut zur Geltung. Die weiß-rote Bedruckung "Casablanca" rundet den ausgezeichneten Gesamteindruck ab. Erhältlich unter der Bestell-Nr. 300 109. Text: Chr. Fricke, Fotos: K. Heidbreder (11-17), Werkfotos (18-24)





Bild 18: Sieben neue Modelle aus der Nostalgie-Serie von Roskopf. Eines ist ein Berliner Taxi der dreißiger Jahre.

Bild 19: Der Mercedes 1,5 als Fahrzeug der "Berliner Morgenpost".

Bild 20: Ein Dapolin-Tankwagen der dreißiger Jahre.



Bild 21: Der Mercedes L 1000 als Lieferwagen der "BZ am Mittag"...



Bild 22: ...und als Eildienstwagen der Lufthansa.



Bild 23: Mercedes L 2 mit Bahlsen-Werbung aus dem Jahre 1928.



Bild 24: Ein Mercedes Landaulet, Modell Stuttgart, 1928.

