



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

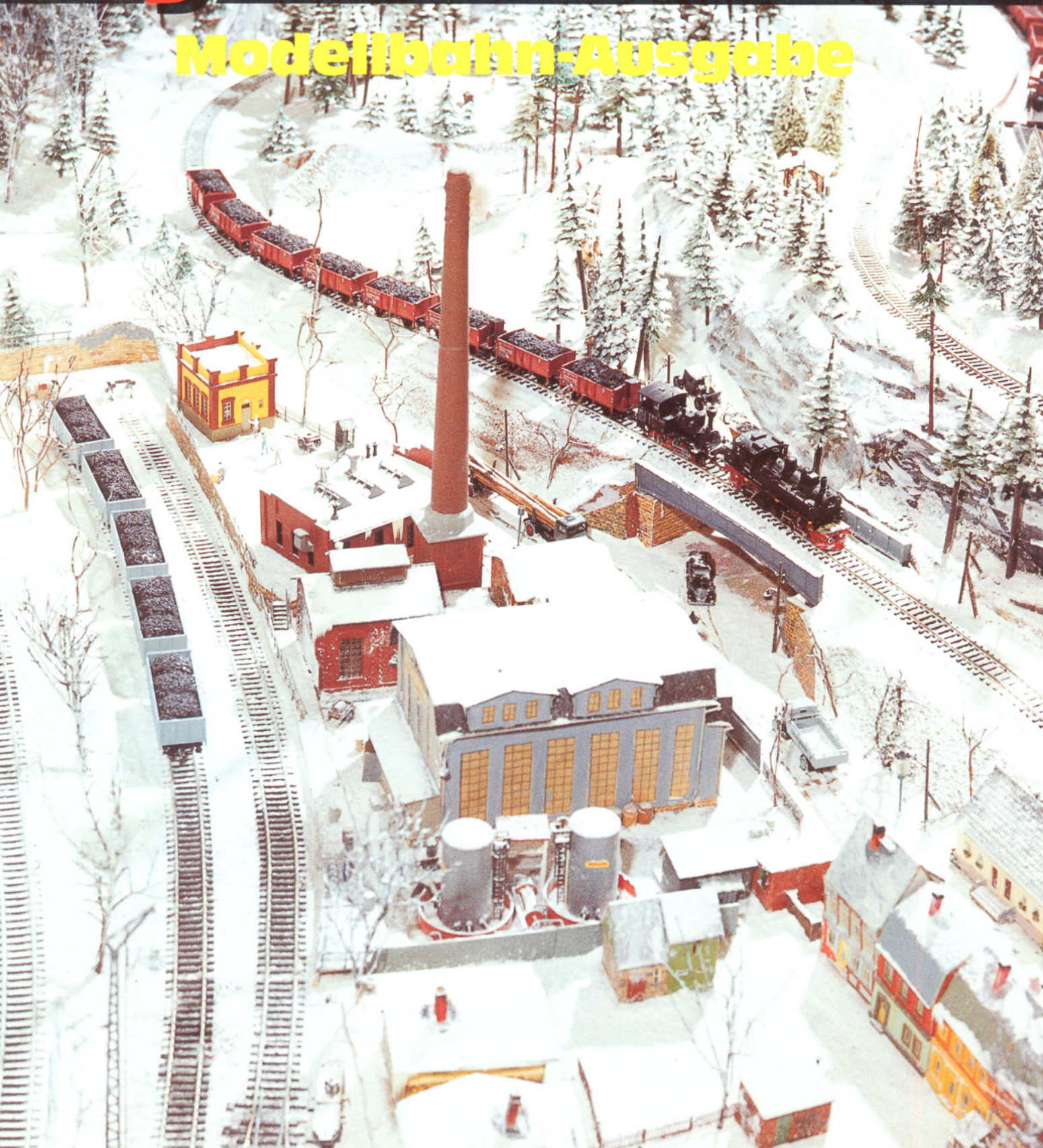
12/1990
Dezember

DM 12,50

sfr 12,50

S 97

Modellbahn-Ausgabe



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

16. Jahrgang

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 Bergmann
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Peter Wieland
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Werbeberatung: Siegfried Säurle
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,
K. Bochmann, O. Constant, M. Delie,
E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, P. Kling, 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 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

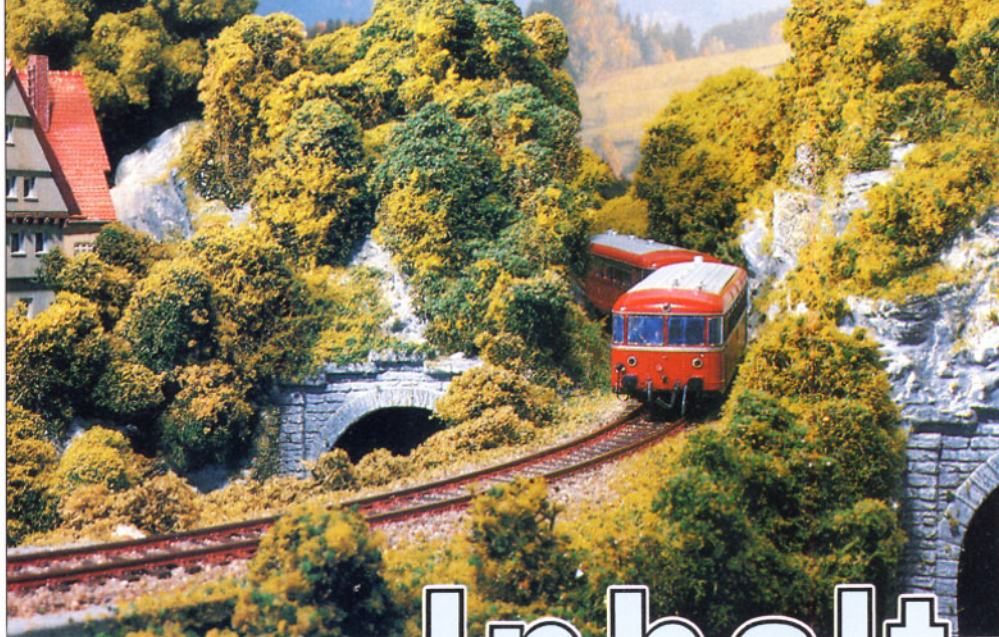
Komplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,-
(Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,- Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 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)



Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Weihnachten und Schnee – auf dieses "Pärchen" warten wir schon über Jahre vergeblich. Wenigstens in unserer Modellbahnausgabe zum Fest können Sie die weiße Pracht bewundern, die das Windberggebiet im Sächsischen sanft bedeckt. Durchschnitten wird diese Landschaft von der "Possendorfer Heddel", einer Bahn mit steilen Rampen und engen Gleisbögen, einer Bahn, die einer außergewöhnlichen Lok ein Zuhause gab: der Baureihe 98^o. Auf den Seiten 48 bis 51 begegnen Sie ihr. Foto: H.-J. Goethe

K. Heidbreder



Flug über die Teha-Bahn 6

Durch Roco Line vom
Modellsammler zum
Modellbahnbauer
Roco-Gleisbauwettbewerb 8

Der Bahnhof Monheim im
Modell (Teil 7) 10

10 Es klappert
die Mühle ... 12

Der Loksuppen von
»Eichenholzen« 18

Auswertung des
2. Modellbau-Wettbewerbs 23

Modul-Erfahrungen für die
Vereinsanlage angewandt 24

Treppab nach Altenberg Ost 26

Der Kanal ist voll 33

Fast alles aus Messing:
Modell der Baureihe 37 34

Alt wie ein Baum 37

Fertiganlage »Wendelstein«
von Kibri - modifiziert 38

Abgewandeltes

Glauben Sie uns, wenn wir Ihnen sagen: Das, was Sie hier sehen, ist eine Kibri-Fertiganlage? Nein? Doch! Allerdings nicht so, wie sie aus der Verpackung kommt. Welche Arbeiten nötig sind, um sich diesen Modellbahntraum in kurzer Zeit – vielleicht über die Feiertage – zu erfüllen, verrät Ihnen Peter G. Kling auf den Seiten 38 bis 45.

Felsiges

Auf die Pisten des amerikanischen Westens begehen wir uns auf den Seiten 74 bis 77. Halten Sie sich nicht zu nah an der Fahrbahn auf! Solchen Brummis ist man kein Hindernis! Lucien Wiss berichtet über Baumethoden, mit denen man solch eine "Steinwüste" auf ein Diorama zaubert.



Erinnerungen an die Possendorfer »Heddel« 48

Kit-bashing aus Pola-Bausätzen

Die bayerische Agentur »Hellengerst« als H0-Modell 52

Der »Heidelberger« auf der Modellstraße 55

11 Alt-Berlin in N 56

Leipziger Herbstmesse 1990 64

Tips & Tricks:

Seilzugantriebe für Weichen 68
Licht an! 69

Gelungene Reminiszenz an die bayerische Lokalbahnzeit 72

Trucks go west 74

Schaufenster der Neuheiten 78

Auto-Bahn 82

Fachhändler-Adressenseiten 84

Mini-Markt 94

Sonderfahrten und Veranstaltungen 99

Allen Freunden des
EISENBAHN-JOURNALS
wünschen wir
ein friedvolles Weihnachtsfest
und alles Gute für das Jahr 1991

Hermann Merker Verlag GmbH

Berlinerisches

Berlin ist wieder eine einzige Stadt! Wie sie sich heute gibt, können wir live erleben. Wie sich die Metropole früher gab, sehen Sie auf den Seiten 56 bis 63: Alt-Berlin im Maßstab 1:160.



Lokales

Eichenholzen feiert ein Fest. Dafür rollt das Bier an. In der Remise beschauliche Ruhe – Gelegenheit für Sie, sich dort ausgiebig umzuschauen. Denn der Lokschnitten – das werden Sie ab Seite 18 feststellen – hat viele interessante Perspektiven.



Bild 1: Das Bahnbetriebswerk aus luftiger Höhe – so könnte es nur ein Hubschrauberpilot sehen. Da unserem Autor das Fotografieren aufgrund eines körperlichen Handikaps nur aus dieser Perspektive möglich ist, haben wir den Beitrag entsprechend betitelt.

Flug über die Teha-Bahn

In den siebziger Jahren besuchten mein Sohn und ich das Bw Rheine. Wir waren begeistert von den Dampflokomotiven der Baureihen 012, 41, 43, 44 und besonders von den schlanken 50ern mit Kasten- und Kabinentendern. Viel belichtetes Fotomaterial brachten wir mit nach Hause.

Zu dieser Zeit begann bei mir auch das Mo-

dellbahnfieber. Einige Modellloks waren bereits mein eigen. Als wir von Rheine zurückkehrten, sollten es nur noch Dampflokomotiven sein. Ich kaufte mir die Drehscheibe von Rivarossi, erweiterte deren Abgangsgleise auf 21 und legte mir die verschiedenen 50er-Modelle zu. In Vollmers Rundlokschuppen hatten Sie eine ordentliche Bleibe. Nur auf die Behandlungsan-

lagen wie Untersuchungs- und Ausschlackgrube, Kohlebansen, Besandung und Wasserkräne mußten sie vorerst verzichten.

Nun kribbelte es in mir, denn die ruhenden Dampftrösler sollten auch fahren. Ein glücklicher Umstand war es da, daß meine Tochter das Elternhaus verließ. Das von ihr bislang bewohnte Dachbodenzimmer wurde sogleich

Bild 2: Den dreiständigen Lokschuppen mit "Tele" herangeholt – schon erkennt man, welche Dampftrösler hier eine Pause einlegen.

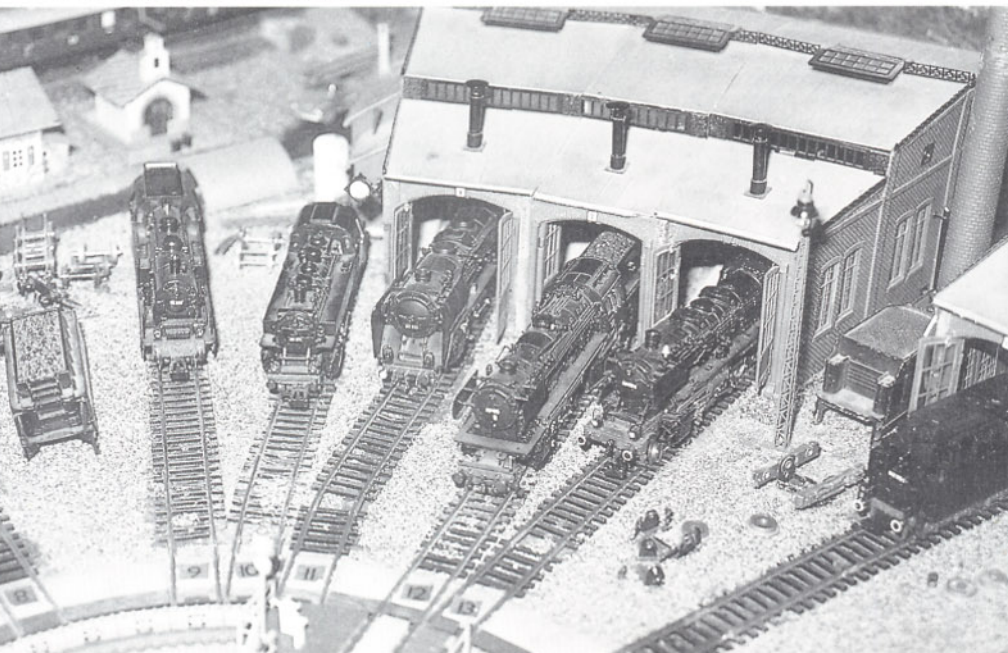


Bild 4: Diese 57er wartet geduldig auf dem Abstellgleis, bis ihr Nahgüterzug zusammenge-





Bild 3: Gedränge an der Bahnhofsabfahrt: Drei 50er warten auf ihr Signal.

„beschlagnahmte“ – endlich Platz für eine Bahn an der Wand entlang. Zwei Gleisovale entstanden, wobei das innere eine Verbindung zum höherliegenden Bw und zu einer Shell-Tankstation hat. So richtig „verwirklichen“ konnte ich mich nun bei unserem schönen Hobby. Leider währte die Freude nicht lange: Völlig unerwartet – für die Ärzte ein Rätsel – bekam ich 1978 einen Schlaganfall, der meine linke Körperhälfte lähmte. Modellbahn adieu! dachte ich. Doch viele Freunde kamen auf mich zu und bauten mir die Bahnanlagen so um, daß ich

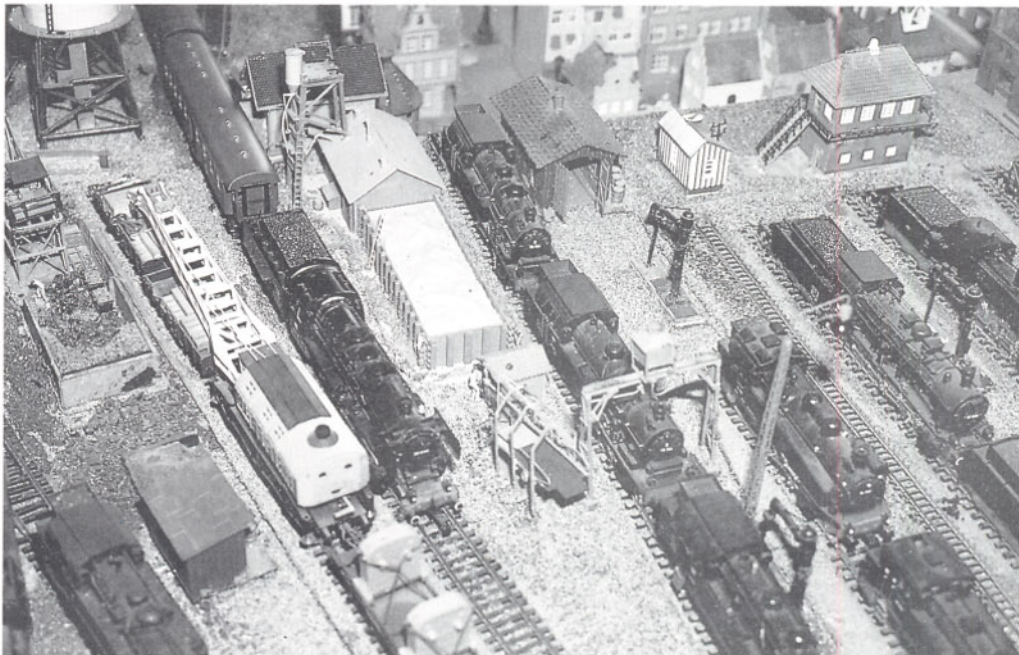
alles erreichen kann. Ein Elektrotechniker installierte mir eine Automatik für Mehrzugbetrieb. Die Anlage mißt jetzt 2,80 m x 1,50 m. Ihr Zentrum bildet eine Fleischmann-Drehscheibe. Die übrigen Bw-Teile und auch die früher gebaute Altstadtzenerie konnten vom alten Projekt übernommen werden. Die hier zu sehenden Fotos habe ich selbst angefertigt. Mit Brust-Schulter-Stativ und moderner Autofokus-Kamera ist mir das möglich. Zu schwierig ist es allerdings in meiner Lage, Details aufzunehmen. Seien Sie deswegen bit-

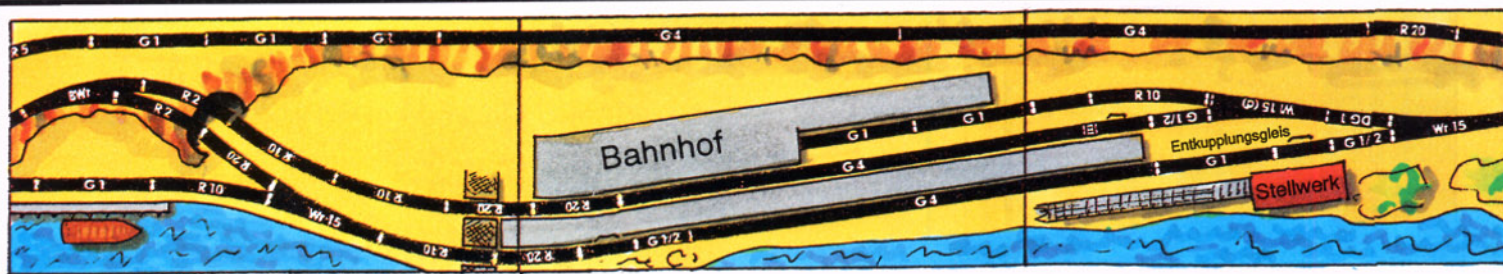
te zufrieden mit den „Luftaufnahmen“, die ja den regen Betrieb auf meiner Teha-Bahn recht anschaulich zeigen. Über meine Modellbahn habe ich in den Niederlanden ein Buch geschrieben: „Dampfnostalgie“ heißt es. Darin enthalten sind fast alle Modell-„Dampfer“, die es gibt. Neben zahlreichen Abbildungen sind auch Angaben zum Einsatz der Loks beim Vorbild sowie technische Daten aufgeführt. Die Dampflokomotive erlebt im Modell wahrlich ihre Renaissance.“

T. L. Hameeteman

stellt ist. Inzwischen nimmt das Personal ein zünftiges Bauernfrühstück ein.

Bild 5: Lokparade an den Behandlungsanlagen. Die Vorliebe des Autors für Dampflokomotiven resultiert aus einem Besuch des Bw Rheine in den siebziger Jahren. **Fotos: T.L. Hameeteman**





Gleisbau-Blitzwettbewerb

Durch Roco Line vom Modellsammler zum Modellbahnbauer

Als weitere Einsendung zu unserem Gleisbau-Blitzwettbewerb wollen wir Ihnen, liebe Leser, die Arbeit des niederländischen Modellbauers F. J. Suiker vorstellen. Sie beweist, daß sowohl das Eisenbahn-Journal als auch Roco Line über die Grenzen Deutschlands und Österreichs hinaus bekannt sind. Welche Erfahrungen Herr Suiker machte, lesen Sie in dem nachfolgenden Baubericht.

Erst im Februar las ich im Eisenbahn-Journal von der Wettbewerbsausschreibung zu Roco Line. Somit mußte ich mich beeilen. Die Ideen zu meinem Anlagenkonzept entnahm ich der Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe "Lahn-talbahn" und den Journal-Veröffentlichungen zur Weihnachts-, später dann Osteranlage Villmar. Ich konzentrierte mich auf eine eingleisige Hauptbahn mit Ausweichmöglichkeiten (Überholgleisen) und Gütergleisen sowie auf einen unterirdischen Schattenbahnhof. Obwohl ich

die linke Bahnhofseinfahrt in einen Bogen verlegte, mußte ich das Gleisfeld verkürzen, um noch genügend Platz für die freie Strecke zu haben.

Beim Bau der Anlage versuchte ich mich in verschiedenen Methoden. Sie müssen wissen: Über Jahre hinweg habe ich lediglich Modellfahrzeuge gesammelt. Roco Line begeisterte mich dann so sehr, daß ich spontan an die Modellbahn-Bauarbeiten ging. Meine Modulanlage ruht auf sechs Schränkchen, die hintereinander angeordnet 6 m Länge ergeben. 50 cm sind die Module jeweils tief. Als Trägermaterial wurden 18 mm starke Spanplatten auf Maß geschnitten. Sie sind miteinander durch Dübel formschlüssig verbunden. Die Gleise ruhen auf 30 mm dicken Styroporstreifen bzw. -platten. Auch die Hügel habe ich mit diesem Material grob geformt. Mit Gips überzogen, ergab sich schließlich das endgültige Geländeprofil. Mit

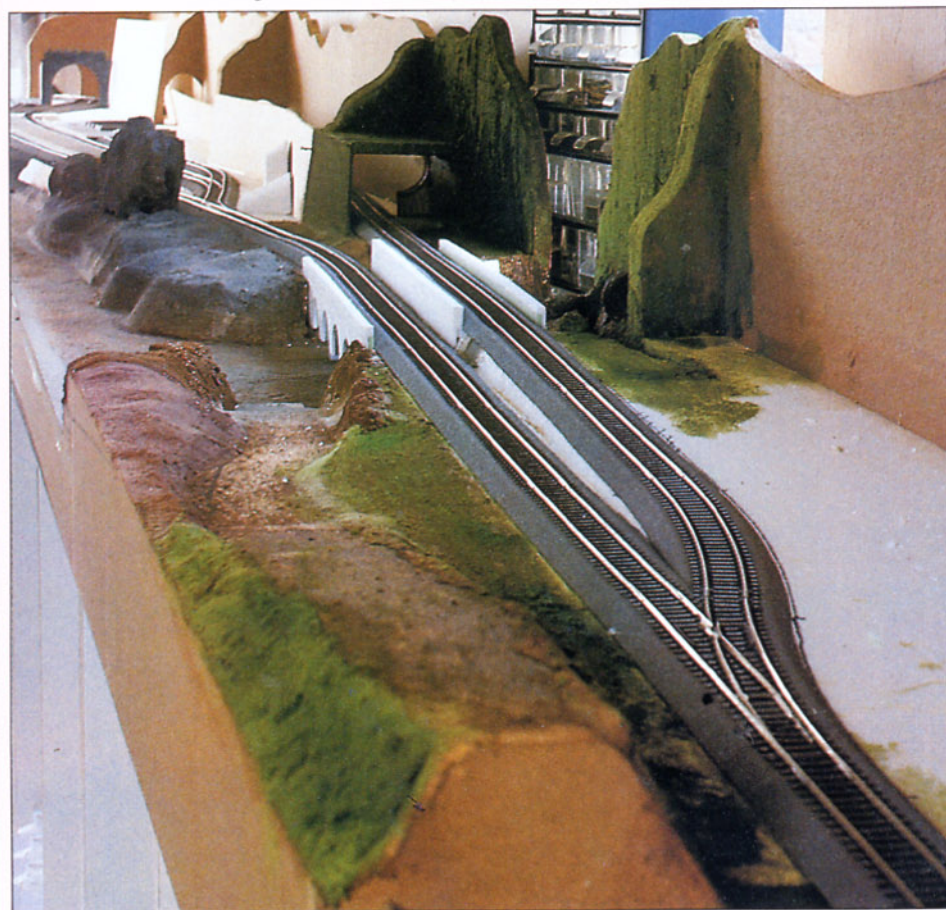
doppelseitig beschichtetem Klebeband habe ich das Bettungsgleis und den Unterbau verbunden. So sind Gleisauwechslungen später leicht möglich. Problemlos und zügig ging die Gleisverlegung vonstatten. Nur die Einfahrt über die Bogenweiche mißfällt mir noch. Bestimmt werde ich hier noch einen "milderer" Bogen einbauen.

Die wenigen Gebäude, die für die Modellarchitektur geplant sind, werden aus Kibri-Bausätzen abgeleitet und nach der Montage patiniert. Eine schöne Klappbrücke und ein Flußschlepper sollen die Szenerie bereichern, denn was ist die Lahn ohne Schifffahrt? Zur Gewässernachbildung habe ich eine eigene Technik entwickelt: Der Flußgrund wurde aus Moltofill geformt und in verschiedenen Schichten grün-braun gefärbt. Darauf ließ ich 2 mm hoch Gießharz laufen. Noch vor dessen Aushärten deckte ich abschließend eine dunkelbraune bzw. rauchfarbene Lexan-Polykarbonat-Scheibe, Typ ST 5000, darüber. Sie weist eine wasserflächenartige Struktur auf. Mit UHU-Plast und grauer Farbe habe ich dann Strömungs- und Schiffsschrauben-"Spuren" aufgebracht, sprich: gekräuselte Wellen nachgebildet.

Die Fotos dieser Seiten zeigen lediglich einen bestimmten Arbeitsstand; denn fertig wird man mit solch einer Riesenanlage, die obendrein links und rechts noch erweitert werden soll, nie. Was Sie sehen, ist das Produkt von Wochenenden und Abenden der letzten Monate. Aufgehalten hat mich nicht zuletzt die Planungsarbeit mit dem Roco-Line-Gleissymbolsatz. Das Justieren der Elemente ist nämlich ähnlich einem Puzzlespiel; das Resultat befriedigt aber.

F. J. Suiker

Bild 2: Das erste Grün umgibt das sauber verlegte Böschungsgleis.



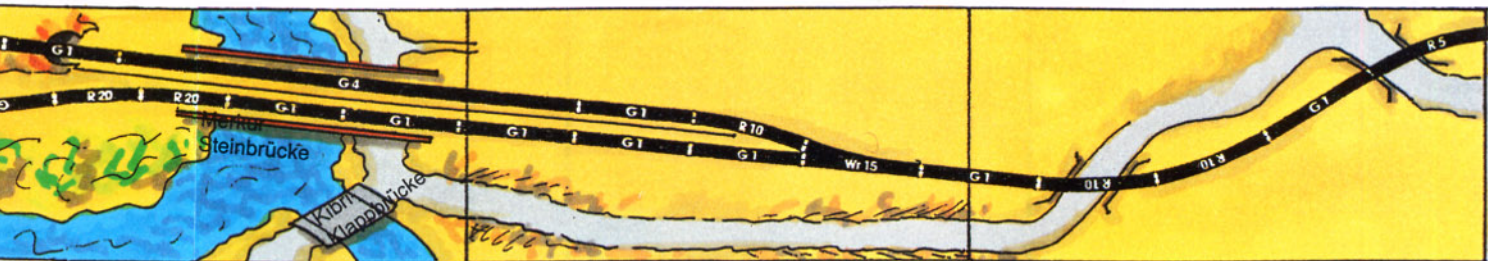


Bild 1: Mit dem Roco-Line-Gleissymbolsatz plante unser niederländischer Wettbewerbsteilnehmer aufs genaueste. *Zeichnung F. J. Suiker*

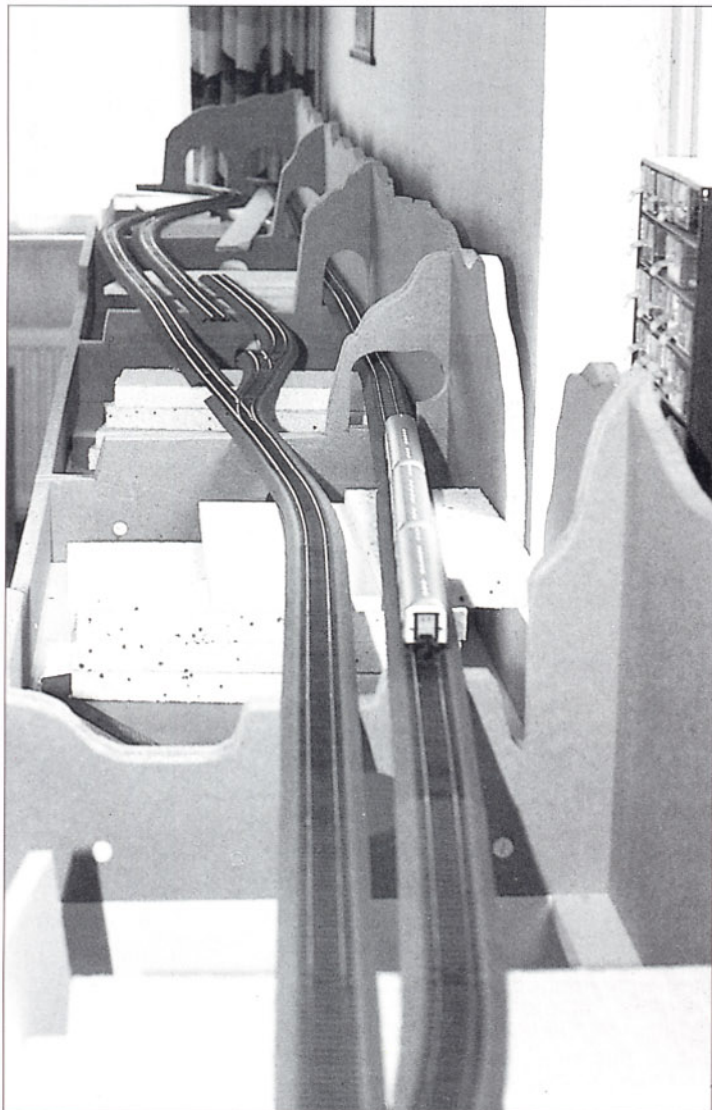


Bild 3: Vor dem Schneiden der Trassenbretter wurde die Strecke probeverlegt.

Bild 5: Eine Brücke über die Lahn...



Bild 4: Der Bahnhof ist oberbauseitig fertig. Sogar das "Fundament" des Empfangsgebäudes ist schon "gegossen".

Bild 6: Zweckmäßig sind die als Anlagenträger aufgestellten Schränke. *Fotos: F. J. Suiker*



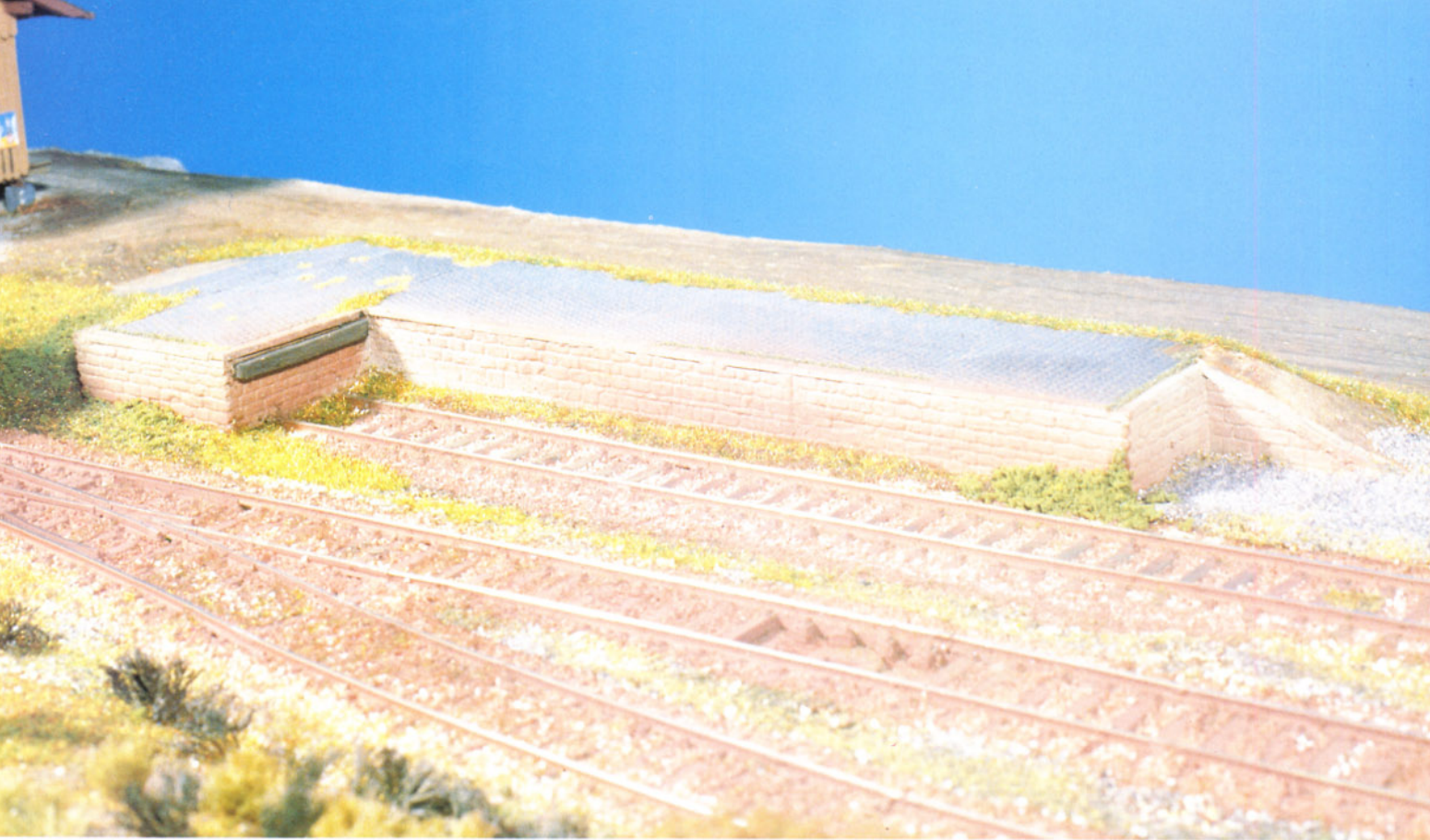


Bild 3: Das fertige Produkt unserer Bastelstunde: Laderampe Monheim.

Bild 1: Ein Element dieser Ladestraße stellen wir Ihnen im heutigen Monheim-Baubericht vor.

platten dauert die Arbeit auch nicht viel länger als die Ausspachtelung. Oben sollte die Mauer mit Decksteinen abgeschlossen werden. Eine Kibri-Pflasterplatte bringt Festigkeit, denn die Rampe wird später von "schweren" Traktoren und Lkws befahren, hin und wieder sicher auch unter Pferdehufen "stöhnen".

Das Modell ist nun so weit fertig, daß es in die Anlage eingepaßt werden kann. Die Auflageränder werden verspachtelt und mit Grün versehen. Zwischen den Pflastersteinen sollte man einige Quecken wuchern lassen. Um den Platten den Kunststoffeindruck zu nehmen, streicht man sie mit Mattfarben. Die Böschung zur Ladestraße hin ist zu "beflocken". Auch niedrig wachsende Büsche zu "pflanzen", wäre hier möglich.

Peter G. Kling
(wird fortgesetzt)

Bild 4: Nach dem Ausschneiden werden die Polystyrolplatten miteinander verleimt.

Bild 5: Straßenpflasterfolie und Mauerwerkplatten von Kibri bilden den Fahrbahnbelag und die Stützmauer gleisseitig.

Bild 7: Ein kleiner Vorgeschmack auf Künftiges zum Thema Monheim: Nach dem Bahnhof werden noch einige Streckenszenen entstehen. Eingespante dünne Folie schafft einen "nahtlosen" Übergang von Modul zu Modul.

Fotos: P. G. Kling

Bild 6: Die Laderampe wird am vorgesehenen Ort plaziert und anschließend eingespachtelt.

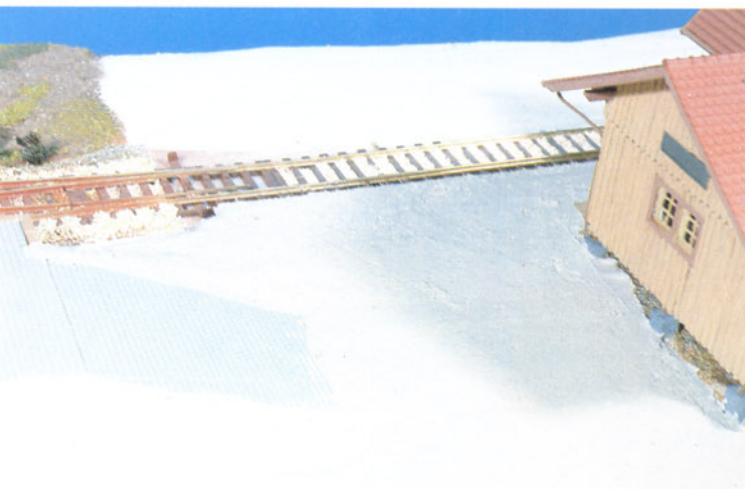
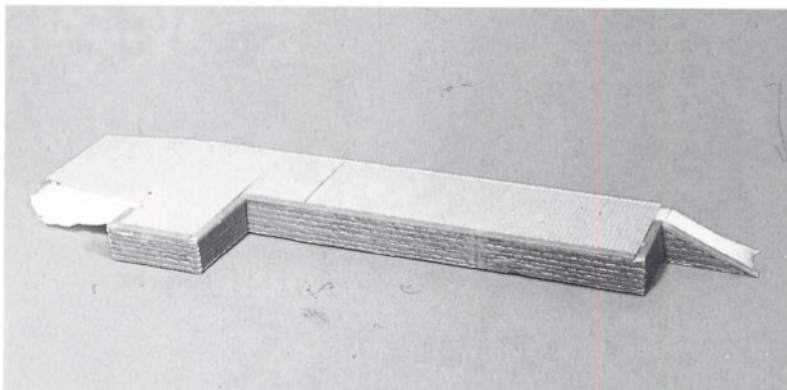
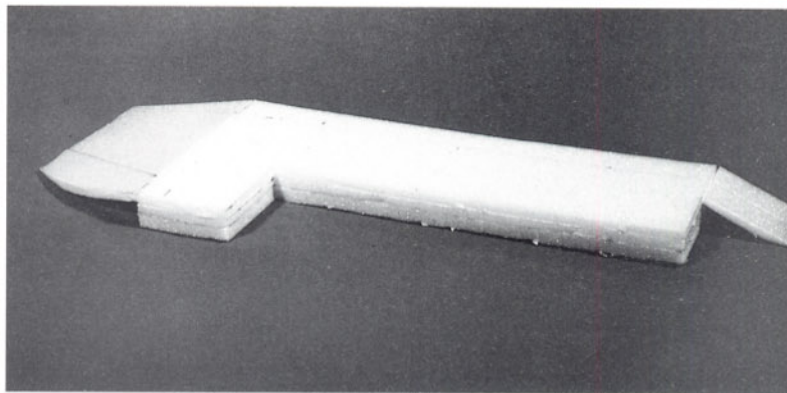




Bild 1: Die Sägemühle bildet eine harmonische Einheit mit der Landschaft. Gebäude und Gelände – eine Augenweide.

Bild 3 (rechte Seite): In wildromantischer Gegend liegt sie, die auf steinernem Fundament ruhende Sägemühle.

10 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Es klappert die Mühle . . .

Das Thema dieses Dioramas ist die Holzgewinnung in den Vogesen Ende des 19. Jahrhunderts. Das geschlagene Holz wurde zunächst mittels Schlitten auf einen Lagerplatz gebracht und dann von mit Pferden oder Ochsen bespannten Fuhrwerken zum Sägewerk transportiert.

Das Diorama mißt 1,50 m x 1 m und ist etwa

0,80 m hoch. Es besteht aus zwei Modulen (je 0,75 m x 1 m), deren Gerüst gehobelte Dachlatten bilden. Daran sind auch die Holzprofile (Geländeeinschnitte) befestigt. Verbunden sind beide Module mittels Führungsstiften und drei Holzschrauben mit Flügelmuttern.

Der Unterbau des Geländes besteht aus auf-

einandergeklebten 4 cm starken Styroporplatten. Es wurde bewußt kompaktes Material gewählt, um eine solide Geländestruktur zu erhalten. Mit einer groben und groben Holzraspel wurde das Styropor in die gewünschte (Gelände-)Form geraspelt. Der Staubsauger war hier unentbehrlich.

Danach wurde das Gelände mit feinem Baugips geglättet. Auf alle Steilhänge ist eine 2 bis 3 cm dicke Gipsschicht aufgetragen worden. Mit Stechbeitel, Drahtbürste und diverserem anderem Werkzeug galt es nun, in den zwar schon angehärteten, aber noch feuchten Gips die Felsenstruktur einzu-

arbeiten. Nach Beendigung dieser Arbeiten und einer intensiven Reinigung wurden die Felsen eingefärbt. Zunächst sollte man die vorher wieder angehäuteten Felsen mit einer Mischung aus stark verdünnter Tusche besprühen. Die am besten geeignete Lösung besteht aus Tusche, Wasser und ein bis zwei Tropfen Spülmittel; sie wird mittels einer Blumenspritze zerstäubt. Alle Kerben, Risse und Vertiefungen werden wesentlich dunkler. So wirken die vorher weißen Felsen schon viel besser. Nun werden sie braunrot (ebenfalls Tusche) eingefärbt, denn der Sandsteinfels im Zornthal (Vogesen) hat diesen rötlichen Ton. Am besten geeignet ist dazu ein Pinsel mit langen Borsten. Bei Verwendung von Farbe

Bild 2: Das gesamte Diorama in der freien Natur fotografiert. An der höchsten Stelle ist es immerhin 80 cm hoch.







Bild 4: Wasserlauf, Steinbogenbrücke und hölzernes Sägewerk sind Fixpunkte für das Auge beim Betrachten dieses Bildes.



Bild 5: Eine Besonderheit für sich ist die realistisch gestaltete Steinbogenbrücke, die aus Gips graviert wurde.

Bild 6: Mit Hilfe des Wehrs kann beim Vorbild die Wasserkraft zum Antrieb des Mühlrades nach Bedarf reguliert werden.



statt Tusche sollte man jedoch stets bedenken, daß man dem Fels einen gewissen Farbton geben, aber nicht etwa die feine Gipsstruktur zuschmieren will. Die glatten Hänge wurden teilweise mit Steinschotter bedeckt, um Geröllhalden darzustellen; Streufasern bedecken einen Großteil der übrigen Fläche. Das Streufaser-Gras bedarf aber einer Nachbehandlung. Prinzipiell färbe ich es mit der Spritzpistole ein, da diese Fasern unbehandelt einen ganz unnatürlichen Glanz haben, der jedes Foto je nach Beleuchtung kaputt macht. Die Brücke ist aus einem Modellgipsblock herausgearbeitet worden. Jeder Quaderstein und auch die übrigen Bruchsteine sowie die Pflastersteine auf der Fahrbahn sind einzeln graviert, ebenso die Mauern, die das Wasser des Baches zurückhalten. Persönlich würde ich niemals Mauerwerk aus Kunststoff oder sonstigen Materialien aus dem Handel verwenden, da man damit meines Erachtens zu formgebunden ist und das Aussehen einer Kunststoffmauer auch mit Farbe nicht sonderlich mildern kann. Gips zu gravieren – er sollte immer feucht sein –, ist hingegen eine wahre Freude und, wenn das Vorhaben gelingt, das Erfolgserlebnis umso größer. Es ist kaum zu glauben, wie viele Stunden allein in das Sägewerk investiert wurden: Zwei Wochen waren es, mit 13 bis 14 Stunden pro Tag, ein Teil meines Urlaubs. Das Ganze war eine richtige Herausforderung für mich. Gesehen hatte ich ja schon viele Mühlen im Journal und diversen anderen Fachzeitschriften. Ein wenig gespannt war ich schon, wie ich dieses Problem lösen würde. Das Fundament des Sägewerks im Maßstab 1:87 besteht aus 1 cm dicken, mit Moltotill zusammengeklebten Gipsplatten. Das hat den Vorteil, daß unter anderem Ecksteine usw. herausgraviert werden können. Die Halle wurde ganz aus Modellholz (Northeastern-Profil) erstellt, das Haus aus Gips und Mini-Brettverschalungen. Das Wasserrad entstand auch im Eigenbau. Man benötigt dafür lediglich einen von einem Kupferrohr (Durchmesser 4 cm) abgesägten Ring (aus Pappe kann man ihn auch fertigen), der eingespeicht und rundherum mit kleinen Brettchen beklebt wird. Allerdings steht das Vorbild dieses ansonsten originalgetreu nachgebildeten Sägewerks in einer wesentlich flacheren, nicht so wildromantischen Landschaft. Das Modell mußte also den landschaftlichen Gegebenheiten des Dioramas angepaßt, in das Gelände eingearbeitet werden. Das Wasser ist selbstverständlich ganz leicht gelb und blau eingefärbtes Polyester-Gießharz, was dem Bach einen grünlichen Farbton verleiht. Färben Sie einen Bach niemals blau ein; das wirkt unnatürlich! Der Grund des Baches wie auch der des Stausees muß gut ausgearbeitet werden. Felsen, Steine, Kies, Sand, Äste, Treibholz sind mögliche Ausschmückungselemente, umsomehr, als das Wasser des Baches sehr klar ist und man den Grund gut sieht. Die verschiedenen Wasserfälle werden aus glasklarer Plastikfolie hergestellt, der man die Form des Wasserfalls verleiht, indem man sie mit einem Fön erwärmt. Darüber wird langfaserige Kunststoffwatte geklebt. Hierfür erscheint mir UHU-Universal am geeignetsten, da dieser Kleber nicht vergilbt.



Bild 7: Hier ist die Welt noch in Ordnung. Die beschauliche Szenerie strahlt Ruhe und Frieden aus.

Bild 8: Mensch, Tier und Natur im Einklang. Der Erbauer des Dioramas hat diese Stimmung gut getroffen.





Bild 10: Diese beiden Waldarbeiter machen sich das Gefälle zunutze; man läßt die Stämme zu Tale rutschen.

Bild 12: Ein abschließender Blick auf die im Tal liegende Sägemühle, die Brücke und den Fluß.

Alle Fotos: Lucien Wiss

◀ **Bild 9:** Der Transport des geschlagenen Holzes ist in der gebirgigen Landschaft eine schwierige Angelegenheit.

Die "Wasserfälle" werden natürlich in das Gießharz eingearbeitet, das in mehreren Arbeitsgängen (sprich Schichten) gegossen werden muß. Wasser, das an einer Geländeschnittkante

endet, sollte man nicht mit Sperrholz "stauen", wie es leider viel zu oft geschieht. Der Geländequerschnitt sollte auch durch das Bachbett führen. Die Methode, das zu bewerkstelligen, ist äußerst einfach, wenn

auch etwas zeitaufwendig. Die Verschalung, die man vor dem Gießen anbringt, sollte so gestaltet sein, daß das Gießharzwasser 3 bis 4 mm aus dem Gelände herausragt. Nach dem Aushärten des Materials wird die Verschalung entfernt, das Harz zunächst mit grobem, dann mit feinkörnigem Wassers Schleifpapier abgeschliffen und zuletzt mit Polierpaste aufpoliert. So sieht man "in das Wasser hinein".

Der Bergwald besteht aus 400 Heki-Tannen. Aus Zeitmangel wurden ausschließlich Bäume aus dem Handel verwendet. Das ganze Diorama mußte in fünf Monaten fertig sein.

Wenn es für mich auch fünf Monate harter Arbeit waren – tagsüber arbeite ich als Lkw-Fahrer auf Baustellen –, so ist das Ergebnis doch äußerst befriedigend, was die Fotos ganz gewiß belegen. Fotografieren ist ein weiteres Hobby von mir ... **Lucien Wiss**

Bild 11: Hier sieht man, was mit dem Holz geschieht: Die mit dem Fuhrwerk angelieferten Stämme werden zu Brettern verarbeitet.







Bild 1: Das Preiser-Gespann bringt die notwendigen Getränke für das bevorstehende Streckenjubiläum.

Bild 3: Der Lokschuppen "Eichenholzen" aus der Vogelperspektive. Gut zu erkennen die unterschiedliche Farbgebung der Dächer.

Der Lokschuppen von »Eichenholzen«

Das Motiv für dieses H0-Diorama war eine Nebenbahn irgendwo im Bayerischen mit recht bescheidener Betriebsführung. Im Endbahnhof "Eichenholzen" gab es eine Lokstation mit einständigem Schuppen, in dem einst eine Tenderlokomotive nach Betriebsschluß untergestellt werden konnte.

Im Laufe der Jahre vergrößerte sich das Güteraufkommen aufgrund neugegründeter Be-

triebe aber stark. Es galt, Anschlußgleise zu bedienen; die Anzahl der zu befördernden Güterwagen stieg; weitere Lokomotiven waren dringend notwendig. Um die schweren Güterzüge über die nahe Rampe bringen zu können, mußte man außerdem den Einsatz einer Schiebelokomotive vorsehen. Aus Kostengründen entschloß sich die Bahnverwaltung, den vorhandenen Lokschuppen lediglich durch ei-

nen größeren Anbau zu erweitern. Jetzt war es möglich, maximal – je nach Lokomotivtyp – drei Maschinen in der Remise abzustellen.

Vorbereitung des Nachbaus

Für den Nachbau dieses eigenwilligen Lokschuppens sind zwei Pola-Bausätze Nr. 601 notwendig. Der Werkzeug- und Materialeinsatz bewegt sich in den üblichen Grenzen. Scharfes Bastelmesser, Stahllineal, Schlüsselfeile, Schleifpapier, Pinzette und Seitenschneider reichen aus. Man erhält diese sowie viele andere Werkzeuge in sehr guter Qualität bei der Firma Fohrmann-Werkzeug in W-4255 Waltrop.

Außer den Bausätzen Nr. 601 von Pola sind noch einige Ziegelsteinplatten erforderlich. Anstelle entsprechender Hekidur-Platten kommen auch Kunststoffplatten von Kibri, Pola, Vollmer und anderen Firmen in Betracht. Welchen Klebstoff man verwendet, richtet sich nach dem benützten Material: also Weißleim (Uhu-coll) für Hekidur-Platten, Plastikkleber für Kunststoffplatten. Bevorzugen sollte man Hekidur-



Bild 2: Der Lokschuppen wurde zum Fotografieren nur aufgesetzt; deshalb ließen sich Spalten zwischen Fundament und Gelände nicht ganz vermeiden.





Bild 4: Die scheinbare Ruhe am Lokschuppen täuscht, denn schon winkt ein Eisenbahner auf der Kohlebühne die wartende Lok zum Kohlebunkern heran.

Platten, da ihre Stärke von 3 mm umgerechnet einer Ziegelwanddicke von 26,1 cm entspricht.

Zunächst drei Wände

Begonnen wird mit den Wandteilen des Lokschuppens. Weil ein weiterer Schuppen angesetzt werden soll, benötigt man aber nur die in der Einfahrtrichtung rechte Seitenwand sowie die Stirn- und Rückwand. Die Bodenplatte entfällt ganz. Nachdem die Wandteile vorbereitet worden sind, werden sie auf die Rückseite der gewählten Ziegelsteinplatten gelegt. Mit Filzstift oder Reißnadel markiert man die Umrisse sowie die Fenster- und Türdurchbrüche. Anschließend sind das Aus- und Zuschneiden sowie das Verkleben der drei Wandteile an der Reihe. Bei Hekidur-Platten darf nur

Weißleim (Uhu-coll) benutzt werden. Die üblichen Kunststoffkleber zerstören das Hekidur-Material unweigerlich.

Die Lokschuppenfenster werden bündig in die Fensteröffnungen eingepaßt und -geklebt. Besondere Bearbeitung erfuhr das verwendete Klarsichtmaterial von 1 mm Stärke. Mittels Reißnadel wurden zersprungene Fensterscheiben imitiert, und mehrere zerschlagene Scheiben erhielten durch Auftragen von Farbe einen Ersatz durch Milchglasscheiben. Damit verleiht man dem Lokschuppen eine "ganz persönliche Note".

Abnehmbares Dach

Zur Stabilisierung des Schuppens wird anstelle der linken Seitenwand ein Rahmen aus drei

Vierkanteleisten zugeschnitten und eingepaßt. Die Torflügel bedürfen keiner Nacharbeit. Die linke Dachhälfte muß bündig mit dem eingesetzten Leistenrahmen abschließen; sie ist, ehe die beiden Dachhälften zusammengeklebt werden können, entsprechend schmaler zu schneiden. Das Dach wurde abnehmbar gestaltet. Deshalb mußte das Dachgebälk aus braun eingefärbten Holzleisten nachgebildet werden. Regenrinne, Oberlicht und Rauchabzug vervollständigen den Dachaufbau.

Das anzusetzende Wohnhaus wird nach der Bauanleitung erstellt. Die zwei Dachteile darf man jedoch noch nicht aufsetzen, da hier Arbeiten zur Anpassung an den zweiten Lokschuppen anfallen.

Der zweite Schuppen

Für den Bau des zweiten Schuppens werden zwei linke Seitenteile verwendet. Ein Wandteil wird um drei Gefache einschließlich einer Fensteröffnung verlängert. Für die rechte Wand sind zwei spiegelgleiche Teile in derselben Länge wie die linke Seitenwand auf eine Mauerplatte aufzuzeichnen und auszuschneiden. Im hinteren Teil wird eine Türöffnung ausgesägt. Zwei Ausschnitte schaffen die Verbindung zu dem bereits fertiggestellten Lokschuppen. Zu beachten ist, daß das äußere Wandteil vor dem Aufeinanderkleben hinten oben eine Aussparung von 45 mm x 25 mm erhält.

Die Stirnwand mit den Torflügeln wird nun eingeklebt. Die Rückwand schneidet man in gleicher Weise wie die rechte Seitenwand aus zwei spiegelgleichen Teilen zu und verklebt sie mit den Seitenwänden.

Die Tür, die eine (gedachte) Verbindung zum Anbau schafft, entsteht aus einem vorhandenen Bausatzteil. Das Klarsichtmaterial für die drei Fensteröffnungen wird in gleicher Weise

Bild 5: Im Anbau hinter dem Lokschuppen sind Wohnungen für Bahnbedienstete und das Magazin untergebracht.





Bild 6: Für das Streckenjubiläum wird emsig renoviert. Auch das Verputzen der Lokschuppen-Außenwand gehört dazu.

wie beim ersten Schuppen beschrieben "bearbeitet".

Man klebt nun den vorbereiteten Wohnhausanbau so an den ersten Lokschuppen, daß das Obergeschoß um die Breite der äußeren Wandplatte vorsteht. Auf diese Weise wird der Standort der zweiten Remise festgelegt.

Jetzt kann das Dach des Anbaus angepaßt werden, indem in die linke Dachhälfte eine Aussparung von 55 mm x 4 mm eingesägt wird.

Für den Dachaufbau benötigt man die Dachteile aus dem zweiten und dritten Bausatz. Die linken Dachteile sind aneinanderzukleben

und der Seitenwandlänge anzupassen. In gleicher Weise wird mit den rechten Dachteilen verfahren. Sie erhalten noch zwei verschieden breite Aussparungen, um einen nahtlosen Übergang zum ersten Schuppen zu gewährleisten. Wenn alles paßt, können die beiden Dachhälften zusammengeklebt werden.

Bild 7: Der Schuppenanbau wurde deutlich länger ausgeführt, um den verschiedenen Lokomotiven ausreichende Unterstellmöglichkeiten zu bieten.





Bild 8: Ein Blick in das Innere der Lokremise. Die Leitungen sind aus dünnem Messingdraht. Links die Tür mit dem Trepenaufgang zum Anbau.

Fotos 1 - 8:
K. Heidbreder

Bild 9: Das Dachgebälk wurde aus einzelnen, braun eingefärbten Holzleisten zugeschnitten und mit den Seitenwänden verklebt.

Die Oberlichter

Besonders behandelt man die beiden Oberlichter. In den Uhrmacher-Laubsägebogen wird ein sehr dünnes Sägeblatt eingespannt. Mittels Stifteklöbchen und Bohrer (0,3 mm) werden die Ecken der Fensterbänder vorsichtig durchbohrt. Nun kann man das Sägeblatt einfädeln und sorgfältig die Fensterrahmen aussägen. Nach dem Hinterkleben mit Klarsichtmaterial können die Oberlichtfenster ganz oder teilweise – je nachdem, welche Teile

ausgesägt wurden – geöffnet dargestellt werden. Dank des verwendeten sehr dünnen Sägeblatts ist der Sägeschnitt kaum noch sichtbar.

Zwei Schlote dienen dem Rauchabzug der abgestellten Modell-Lokomotiven. An der linken Seite wird aus den vorhandenen Teilen die Regenrinne angeklebt, und die Giebelseite erhält den Wetterschutz. Soll das Dach abnehmbar bleiben, empfiehlt sich auch hier, den Dachstuhl aus Holzleisten nachzubilden. Soweit noch nicht geschehen, wird jetzt die

Nachbildung der Fundamente angebracht. Frei sichtbare Flächen der rechten Schuppenwand erhalten eine Fachwerknachbildung. Die entsprechende Farbgebung ist der nächste Arbeitsschritt. Nachahmen von Roststellen auf den Dächern (vor allem in Höhe der Rauchabzüge), von Verwitterungsspuren am Mauerwerk und an den Holzteilen sowie das Hervorheben der Fugen usw. verleihen dem Bauwerk sein endgültiges und unverwechselbares Aussehen.

Inneneinrichtung

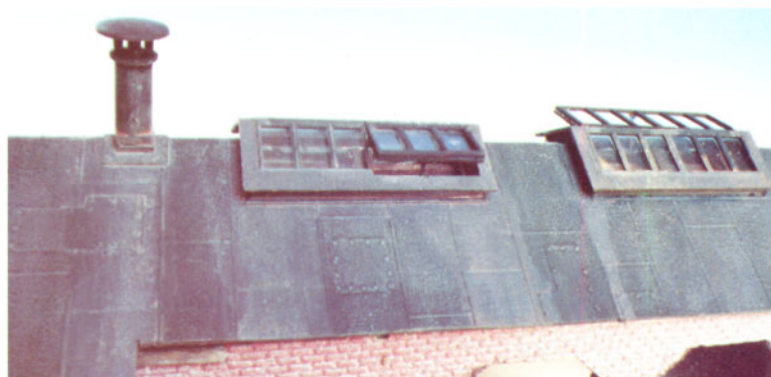
Falls die Dächer abnehmbar gestaltet wurden, bietet sich die Nachbildung einer Inneneinrichtung an. Dazu eignet sich ganz hervorragend das 22teilige Set "Inneneinrichtung von Lokschuppen" von Brawa, das eine Vielzahl typischer Ausstattungsgegenstände und Einrichtungen enthält. So sind Werkbänke verschiedener Größe ebenso vorhanden wie Werkzeugschrank, "Kanonenofen", Regale, Fässer, Ölkannen und vieles andere mehr. Die Teile bestehen aus Weißmetall; sie sind sehr detailgetreu und bedürfen lediglich einer entsprechenden Farbgebung. Strom- und Lichtleitungen lassen sich aus dünnen Drähten nachbilden. Dem (Nach-)Machbaren sind kaum Grenzen gesetzt.

hm/red



Bilder 10 und 11: Die Oberlichtfenster in geöffnetem Zustand. Das "Wie" wird in der Bauanleitung beschrieben.

Fotos 9 - 11: D. Schubert



Auswertung des 2. Internationalen Modellbau-Wettbewerbs

Wir möchten an dieser Stelle allen Teilnehmern für das gezeigte Engagement sowie der Leser-Jury für ihre bestimmt nicht leichte Arbeit bei der Bewertung der im Eisenbahn-Journal vorgestellten Modellanlagen und Dioramen ganz herzlich Dank sagen. Die Anzahl der vergebenen Punkte für jede einzelne Arbeit beweist einmal mehr, wie aufmerksam unsere Leser jede Ausgabe des Eisenbahn-Journals durchgearbeitet und kritisch beurteilt haben.

Dieses starke Interesse an dem nunmehr abgeschlossenen Modellbau-Wettbewerb wurde auch durch die unzähligen freundlichen Leserzuschriften offenkundig, die mit viel Lob und manch sachlicher Kritik unserer Arbeit neue Impulse und Anregungen vermittelten. Durch diese Briefe ist aber auch der Verlag immer wieder darauf aufmerksam gemacht worden, wie viele interessante und schöne Arbeiten im Laufe der Zeit doch veröffentlicht wurden. Mit großer Freude und regem Interesse sind wir diesen Anregungen gefolgt.

Die Auswertung des Wettbewerbs durch unsere Leser hat unter anderem auch zu der Erkenntnis geführt, daß alle vorgestellten Arbeiten zwar sehr intensiv betrachtet und mit viel Verständnis für Thema und Ausführung bewertet wurden, aber niemals eine Nenngröße in irgendeiner Weise eine Bevorzugung erfuhr

oder benachteiligt wurde. Diese Tatsache hat uns natürlich ganz besonders erfreut.

Das äußerst hohe Niveau der eingereichten Arbeiten wurde durch die zum Teil sehr knappen Punktdifferenzen, ja sogar durch Punktgleichheit eindeutig unter Beweis gestellt. Unsere Leser mögen es uns verzeihen, wenn wir hier aus Platzgründen nur die Namen und den Punktestand der 30 Preisträger veröffentlichen können; doch möchten wir allen Teilnehmern an unserem Modellbau-Wettbewerb versichern, daß auch die in der Gesamtauswertung auf hinteren Plätzen liegenden Arbeiten ein überdurchschnittlich hohes modellbahnerisches Können unter Beweis stellen und mit einer entsprechenden Punktwertung bedacht wurden. Das ist nicht nur unsere Meinung, sondern auch die unserer mit so großem Elan tätig gewesenen Leser-Jury.

Hier nun die Namen der Preisträger von Platz 1 bis 30 mit den erzielten Punkten und der gewählten Nenngröße. Herzlichen Glückwunsch und nochmals ein Dankeschön allen Gewinnern und allen Teilnehmern des 2. Internationalen Modellbau-Wettbewerbs!

Die ausgeschriebenen Preise werden den Gewinnern noch rechtzeitig vor Weihnachten zu gehen!

1.	Christian Buchmüller	5916	H0
2.	Richard Orban	5750	H0
3.	Rudolf Elsner	5282	H0
4.	Ralph Sauer	5148	H0
5.	Michel Reymond	5070	H0
6.	Peter Dresselhaus	5060	H0e/H0
7.	Günther Stuck	4934	H0
8.	Alois Hirsch	4916	H0
9.	Dietrich Gentner	4906	H0
10.	Reiner Rutgers	4890	H0e/H0
11.	Gunter Dachzelt	4868	H0m
12.	Volker Sukatus	4844	H0
13.	Thomas Wendlandt	4834	H0
14.	Jörg Straube	4742	H0
15.	L. J. Scheres	4736	H0
16.	Dieter Esemann	4722	H0
17.	Wolfgang Dudler	4714	H0
18.	Massimo Rossini	4648	H0
19.	Gunther Dachzelt	4610	N
20.	Jean Isaac	4592	H0e
21.	Paul Peters	4580	N
22.	Daniel Piron	4554	H0
22.	Karl Blesinger	4554	H0
24.	Dietrich Mikeska	4520	H0
25.	Ger Moes	4514	H0m
26.	Hans-Jörg Windberg	4506	H0
27.	Jörg Frase	4450	H0
28.	Lutz Engelskirchen	4438	H0
29.	Jenart	4436	0
30.	Hans Härle	4428	H0m

3. Internationaler Modellbau-Wettbewerb

Einsendeschluß: 30. Juni 1991 (Datum des Poststempels)

Jeder Einsender hat die Chance, einen der vielen Geld- oder Sachpreise zu gewinnen und natürlich auch seine Arbeit im Eisenbahn-Journal veröffentlicht zu sehen. Für einen solchen Beitrag erhalten Sie selbstverständlich ein zusätzliches Honorar.

NEU: Die Maßstäbe H0 (und größer) und TT/N/Z werden getrennt gewertet!

Die Baugröße TT, die im Westen Deutschlands schon weitgehend "tot" war, kommt jetzt wieder ins Gespräch. Im Interesse der zahlreichen ostdeutschen Modellbahner, die damit gearbeitet haben bzw. noch arbeiten, lassen wir auch diese Nenngröße zu. Sie ordnet sich mit N und Z zu einer Kategorie, die ja diesmal getrennt von der Kategorie "H0 und größer" gewertet wird. Inwieweit sich die Baugröße TT halten wird, ist 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. Der gesamtdeutsche 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 Ostdeutschland 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 überdeutlich taillierten Modellen vorzufinden.

Allgemeine Teilnahmebedingungen:

- 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.
- 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 –, 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.

**Insgesamt warten Preise im Wert von mehr als DM 10 000,-- auf Sie!
Für die drei Erstplatzierten jeweils DM 2000,--, DM 1000,-- und DM 500,--.**

Die Teilnehmer verpflichten sich, die an den Hermann Merker Verlag GmbH eingesandten Arbeiten während der Dauer des Wettbewerbs keiner anderen Publikation anzubieten. Andernfalls sofortige Disqualifikation!



Bild 1: Ein Eilgüterzug, gezogen von der "Ochsenlok", begegnet kurz vor Einfahrt in den Hausbergtunnel einer Gleisbaurolle. Der Arbeitszug wartet, um nach Durchfahrt des Güterzugs das Gleis wechseln zu können.

Bild 2 (Mitte): Wenig Mühe hat die Lok 65 018 mit dem kurzen Nahverkehrszug, der von Frankfurt/M. kommend in Richtung Spessart rollt. Der Hausbergviadukt mißt stolze 40 cm in der Höhe.

Modul-Erfahrungen für die Vereinsanlage angewandt

Die Eisenbahnfreunde Hanau frönen nun schon im 27. Jahr ihrem Hobby. Sie sind ein "fester Bestandteil" der Hanauer Vereinsszene. Leider mußte immer wieder mal ein neues Domizil gefunden werden. Das jetzige ist bereits das vierte Vereinsheim. Wegen der Umzüge mußten die vorhandenen Clubanlagen immer wieder abgebaut werden, und es galt jedesmal, von vorne zu beginnen.

Vom letzten Umzug bis zur Einweihung der neuesten Vereinsanlage verging ein ziemlich langer Zeitraum – insgesamt vier Jahre. Währenddessen waren die Modellbauer zunächst zum Nichtstun verurteilt. Ihre Untätigkeit wurde aber unterbrochen, als man sich näher mit dem Thema "Modul" auseinandersetzte und schließlich die Möglichkeiten dieses Systems erkannte: in überschaubarer Größe ein Maximum an Details zu erstellen.

So entstanden Module in Fremo-Form mit einer Gesamtlänge von 30 m, die auch bereits mehrfach auf Ausstellungen zu bewundern waren. Die gewonnenen Erfahrungen wurden beim Bau der neuen Clubanlage berücksichtigt. Schon die Vorplanung verlief nach einem ganz neuen Konzept: Nicht mehr die Häufung von Gleisen war gefragt, sondern auf Maßstäblichkeit und lange Fahrstrecken kam es jetzt an. Es sollte möglich sein, maßstäblich lange Züge ohne Kompromisse fahren zu lassen.

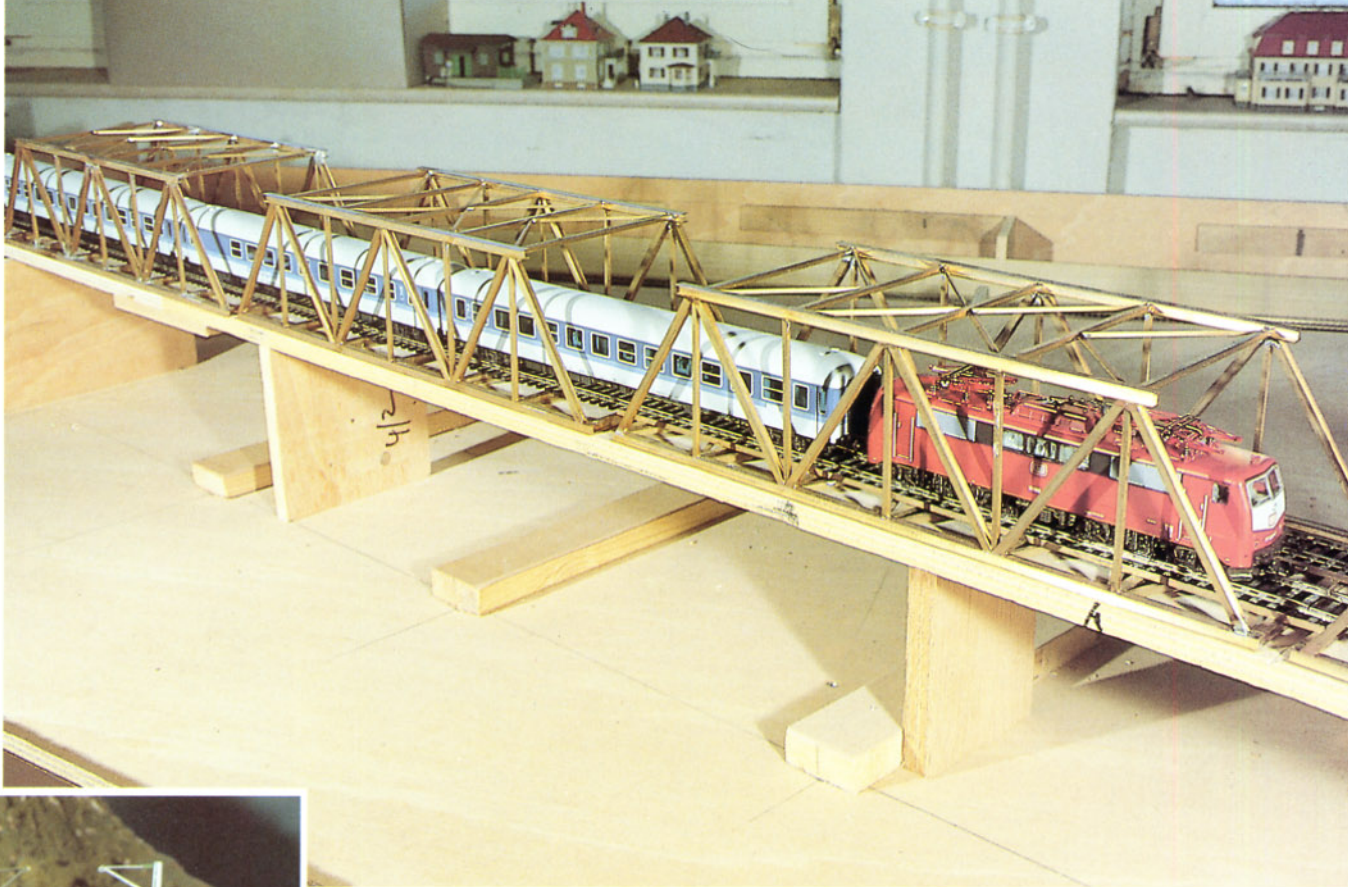
Die Anlage wird vorzugsweise manuell bedient, die Elektronik nur für die Steuerung der Abstellbahnhöfe und im Streckenbereich zur Blocksicherung herangezogen. Gesteuert wird der automatische Teil unter Einbeziehung einer Berg+Broman-Schaltung. Diese wurde freilich

modifiziert, damit sich Doppeltraktion und Wendzugeinsatz, die in elektronischer Hinsicht schwierig sind, verwirklichen lassen. Der längste Zug mißt 4 m.

Thema der Anlage ist der Hauptstreckenbetrieb im Bereich Hanau. Die Züge fahren auf der Anlage nicht im Kreis, sondern verkehren zwischen den gedachten Bahnhöfen A ("Frankfurt/Main; oberer Teil") und B ("Hanau"; unterer Teil). Den betrieblichen Mittelpunkt bildet der Bahnhof Hanau-Steinheim. Dieses konkrete Vorbild wurde mit einer Längenstauchung von 1:5 nachgebildet. Die Fahrt zwischen den beiden Schattenbahnhöfen führt über neun Blockabschnitte; sie dauert etwa 5 min. Bis ein Zug seinen Ausgangspunkt wieder erreicht, ist er insgesamt ungefähr 15 min unterwegs.



Bild 4: Hier dürfte es bald anders aussehen: Die Mainbrücke bei Hanau-Steinheim (aus Messingprofilen zusammenge­lötet) wird bald ihre Flußpfeiler bekommen und von Wasser und Uferlandschaft umgeben sein.



Eine sinnvolle Elektronik im Schattenbahnhofs­bereich sorgt dafür, daß bei den 22 verkehren­den Garnituren immer wieder andere Zugfolgen möglich sind. Im sichtbaren Bereich können zu gleicher Zeit sechs verschiedene Zuggarnitu­ren fahren.

Da es in einem Verein meistens viele unter­schiedliche Meinungen gibt, ist man versucht, in diesem Fall eine epocheübergreifende Land­schaftsgestaltung zu praktizieren, so daß Züge der Epochen III und IV verkehren können. Wir bevorzugen die späten sechziger Jahre. Des­halb wird auch eine Oberleitung eingeplant. Das Konzept einer doppelgleisigen Hauptstrek­ke dürfte niemandem neu sein. Mancher wird es sogar langweilig nennen. Erfahrungsgemäß handelt es sich aber um das schwierigste Kon­zept überhaupt. Hier reicht es nicht aus, die Schienen zu verlegen; vielmehr ist die Umge­bung das Hauptanliegen. Die Hanauer Eisen­bahnfreunde haben sich zum Ziel gesetzt: Un­

sere Züge fahren durch eine Landschaft, die erkennen läßt, daß die Natur zuerst da war und die Eisenbahn viel später dazu kam.

Die Anlage in U-Form hat eine Schenkellänge von 9,5 m und eine Breite von 7 m. Die größte Anlagentiefe beträgt 2,3 m auf beiden Seiten. Diese Ausmaße sind beachtlich, wenn man sie in Relation zu der Breite des Gleiskörpers von maximal 15 cm setzt. Es gibt also wirklich viel Landschaft!

Die Arbeit an der H0-Anlage wird in den näch­sten Jahren fortgesetzt. Die Landschaft soll ein harmonisches Ganzes bilden, das auch den Ansprüchen der verwöhntesten Modellbahner gerecht wird. Wer sich vom derzeitigen Bauzu­stand ein Bild machen möchte, ist am zweiten und dritten Adventssonntag herzlich eingela­den, wenn wir von 10 bis 17 Uhr in unserem Vereinshaus im Bahnhofsgelände Hanau Nord unser Werk vorstellen. **Holger Metschan**

Bild 3: Ausgerechnet der letzte Wagen ei­nes Autoreisezugs ist kurz hinter dem Hausberg­tunnel aus den Schienen ge­sprungen. Die Män­ner des Hilfszugs treffen schon Vor­bereitungen zur Eingleisung.

Bild 5: Die Elektrifi­zierungsarbeiten ge­hen zügig voran. So­eben wurde ein neuer Streckenmast aufge­stellt.

Fotos: H. Metschan







Bild 2: Bahnhof Altenberg Ost. Auf Gleis 1a wartet ein VT 98 auf Ausfahrt.

Bild 1: Aus der Dunkelheit des Moosberg-Tunnels schießt eine V 200 ins Tageslicht.

Vorgeschichte

Von Kindesbeinen an war bei mir das Interesse, ja die Begeisterung für die Eisenbahn vorhanden. Angeregt und wachgehalten wurde diese Liebe zur Bahn durch meinen Vater, der schon als Kind engsten Kontakt zu diesem

Konzeption

Als Baugröße stand unverrückbar H0 fest. Die Wahl der Epoche fiel auf III – verständlich, da ich (Jahrgang 1945) die schönen Erinnerungen an die Eisenbahn in jener Zeit wachhalten wollte. Den Platz für die geplante Anlage lieferte ein Raum im Souterrain meines Hauses, wo sich zum Teil die eigenen Arbeits- und Betriebsräume befinden. Es handelte sich um

sich drei Aussteifungen (Unterzüge) unter der Basisplatte. Der Klappmechanismus besteht aus einem Hohlprofil (28 cm Tiefe) mit fünf kräftigen Scharnieren. Dieser Mechanismus ist mit Schrauben und zusätzlichen Stützbeinen an der Wand befestigt.

Anschließend wurde die komplette Anlage mittels starker Winkel und Flügelschrauben an diesem Scharnier-Brettstreifen befestigt. Nach dem Herunterklappen kann sie gelöst und auf den Holzböcken nach vorne bewegt werden. Das Gleiten über den Fußboden funktioniert gut, da dieser mit glatten Fliesen ausgelegt

Treppab

nach Alten-

berg Ost

Milieu hatte. Er – aufgewachsen zwischen Straßenbahndepot und Eisenbahn-Bw, überdies Verfasser zahlreicher Fachartikel in Sachen Nahverkehr sowie des Buches über die Geschichte der Düsseldorfer Straßenbahn – verstand es ausgezeichnet, mich über all die Jahre hinweg "bei der Stange zu halten".

Logischerweise kommt dann irgendwann einmal der Wunsch auf, sich seine eigene kleine Bahn zu schaffen. In Betracht kam für mich nur die Baugröße H0. Meine ersten Anlagen und Dioramen entstanden in den fünfziger und sechziger Jahren. Es folgte die Zeit der Ausbildung und damit der Beginn des Berufslebens, so daß für den Bau einer Modellbahn keine Zeit und überdies auch kein Platz vorhanden war.

Erst jetzt, nach vielen Jahren, kam der alte Wunsch, eine Modellbahnanlage entstehen zu lassen, wieder hoch. Ein gewisses Maß an Freizeit und der notwendige Platz waren nun auch wieder vorhanden.

einen Raum, der nur sporadisch für Arbeit und Beruf genutzt wurde. Infolge der Hanglage des Hauses fiel der "Kellereffekt" weg. Geplant und gebaut wurde die Anlage in der Größe 300 cm x 140 cm. Sie kann komplett an der Wand hochgeklappt und mit einem Vorhang abgedeckt werden.

Bauausführung

Aufgrund der geforderten Stabilität fiel die Rahmenbauweise flach. Die Basis bildet eine 19 mm starke Tischlerplatte. Die obere Ebene der Anlage (Bahnhof Altenberg) und die Rampe wurden mit 10-mm-Sperrholz als stabiles Profil ausgearbeitet, so daß kein Durchhängen oder Verwinden in der Längsachse möglich ist. Im heruntergeklappten Zustand ruht die Anlage auf drei Holzböcken. Als Auflieger befinden

ist. Durch dieses Lösen von der Wand hat man die Möglichkeit, die Anlage von allen vier Seiten zu bedienen und einzusehen. Der Nachteil: Das Gewicht der gesamten Anlage ist recht hoch; es sind zwei Personen für die Klapperei erforderlich.

Baubeginn war im Herbst 1987. Es sollten zwei Jahre vergehen, bis alles fertig war. Investiert habe ich insgesamt rund 3000 Arbeitsstunden.

Anlagenthema

Nachgebildet wurden ein Kreuzungsbahnhof an einer eingleisigen Hauptstrecke sowie eine Nebenbahn mit Kopfbahnhof und großer Ladestraße. Hieraus ergeben sich viele Rangier- und Fahrmöglichkeiten. Der Endpunkt der Nebenbahn (Altenberg) wird aus einem alten und



Bild 3 (oben): Mit einem Nahverkehrszug am Haken passiert eine Lok der Baureihe 65 Altenberg Ost. Der Halt ist nur kurz.

Bild 4: Der Altenberger Güterbahnhof mit Güterhalle und Ladekran. Vor wenigen Minuten erst wurden die schicken Wohnwagen abgesetzt.

Bild 5: Neben der Einfahrt zum Güterbahnhof haben die Spedition Müller & Cie. sowie der Kohle- und Chemiehandel H. Huber ihr Domizil.

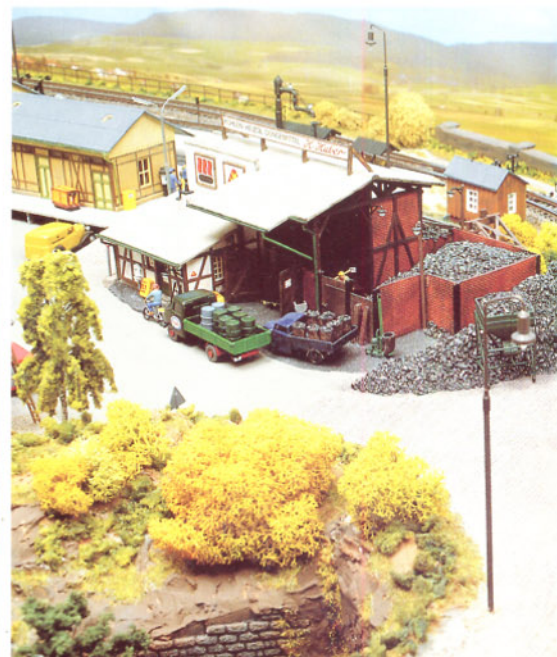




Bild 6 (oben rechts): In der bescheidenen Einsatzstelle Altenberg ergänzen kopfmachende Tenderloks ihre Vorräte.



Bild 7: Altenberg Ost verfügt lediglich über eine "Wassertankstelle". Vom Park führt eine Treppe hinauf zum Hauptbahnhof.

Bild 8 (unten): Die Köf versorgt den Güterschuppen. Dagegen bringt die 290er eine Lieferung Traktoren zum Güterbahnhof.



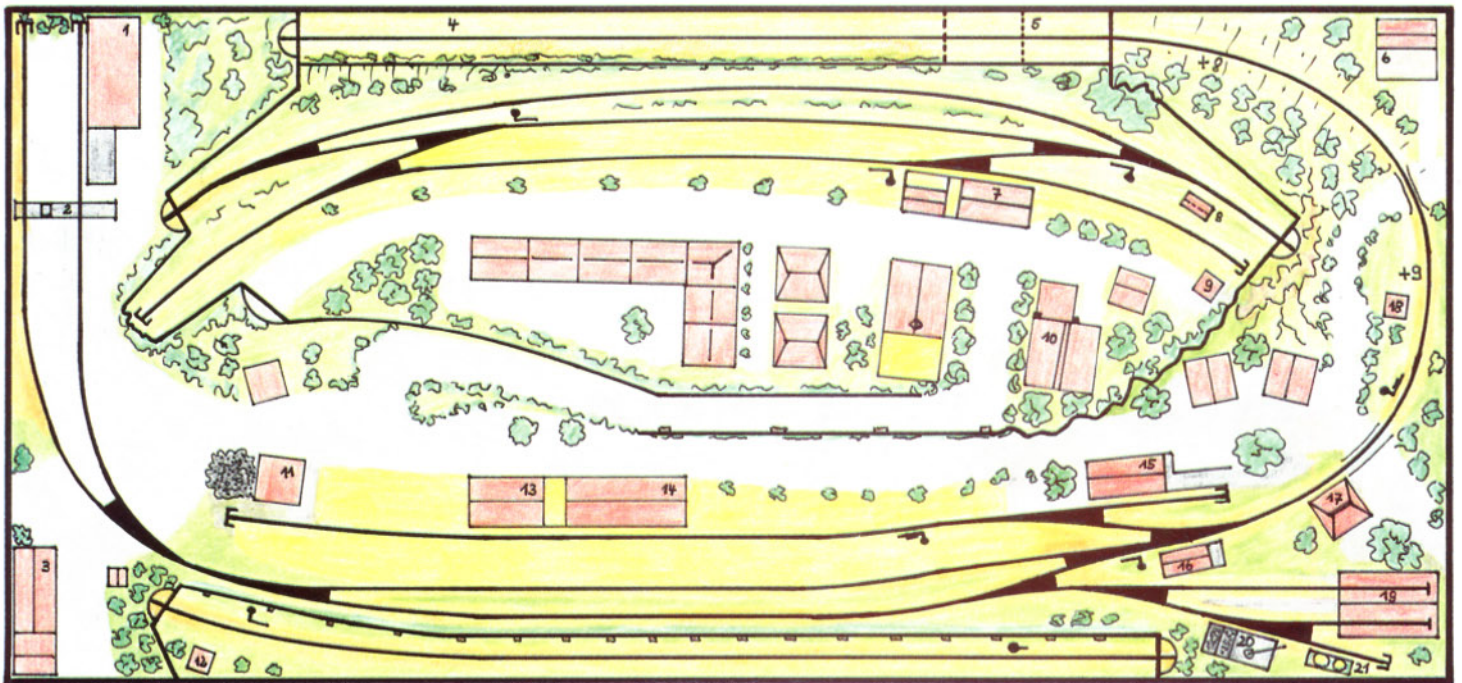


Bild 10: Eine einfache Art, die Anlage an der Wand zu arretieren.

Bild 11: Die Scharniere müssen groß sein. Sie haben beim Klappen die gesamte Last aufzunehmen.

Bild 9: Erläuterungen zum Gleis- und Anlagenplan

- 1 Güterhalle
- 2 Ladekran
- 3 Spedition
- 4 Rampenstrecke (Auffahrt zur oberen Ebene der Anlage)
- 5 Doppelbogenbrücke
- 6 Bauernhof
- 7 Empfangsgebäude Bahnhof Altenberg Ost
- 8 kleines Stellwerk
- 9 kleiner Güterschuppen
- 10 Postamt
- 11 Kohlenhandlung
- 12 Blockstellenhäuschen
- 13 Expres- und Stückgutabfertigung Bahnhof Altenberg
- 14 Empfangsgebäude Bahnhof Altenberg
- 15 alter Güterschuppen
- 16 Stellwerk
- 17 alter Bahnhof Altenberg
- 18 Blockstellenhäuschen
- 19 Lokschuppen
- 20 Bekohlungsanlage
- 21 Dieseltankstelle

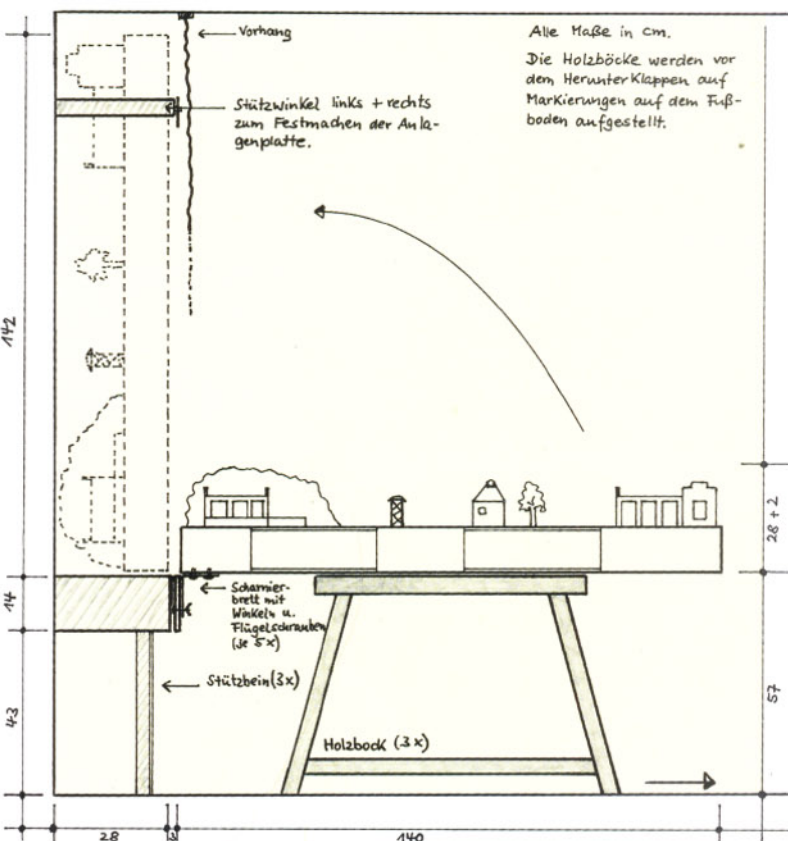
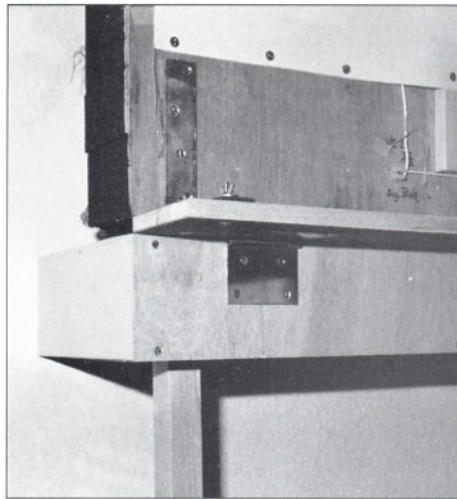
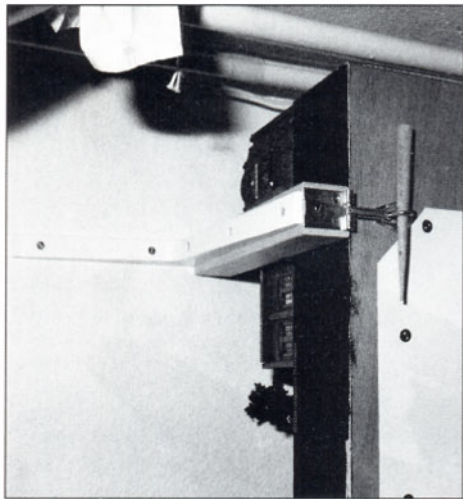
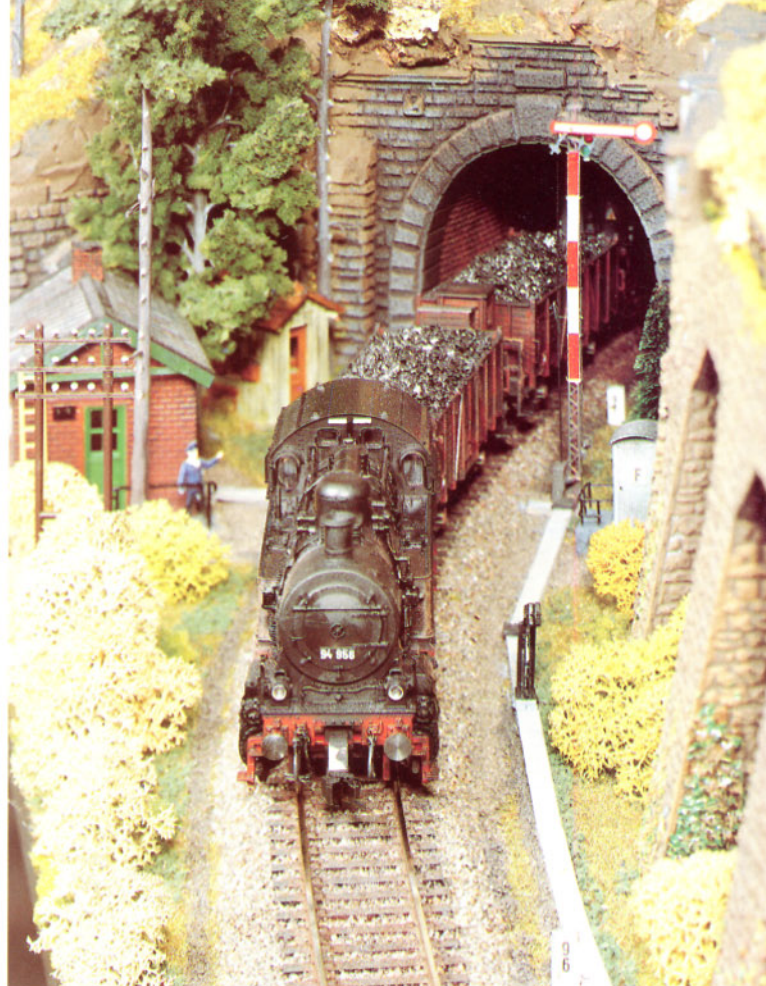


Bild 12: Hier ist der Klappmechanismus der vorgestellten Heimanlage skizziert.

Bild 13: Die Anlage hochgeklappt. Der Vorhang tarnt bei Betriebsruhe alles ab.





einem neuen Teil gebildet. Der alte (ausgesprochen dörflich) besteht aus dem nicht mehr benutzten Bahnhof (jetzt Wohnhaus der Eisenbahner), dem alten Lagerschuppen mit Rampe sowie dem Lokschuppen mit Behandlungsanlagen. Der neue Teil umfaßt das großzügige Empfangsgebäude mit Gepäck- und Stückgutabfertigung sowie zwei Bahnsteige. Die Güterabfertigung ist ebenfalls erweitert und den Erfordernissen angepaßt worden. Die Vergrößerung der Bahnhofsanlage Altenberg wurde (fiktiv) bereits in den zwanziger Jahren durchgeführt. Erreicht wird dieser Endpunkt über eine 380 cm lange Rampe auf eine Höhe von 9,5 cm.

Die eingleisige Hauptstrecke berührt den unteren Teil der Stadt (Altenberg-Ost) mit Durchgangsbahnhof und Kreuzungsgleis für passierende Züge. Der Ortsteil Altenberg-Ost weist kleinstädtischen Charakter auf. Es besteht eine Straßen- und eine kürzere Fußgängerverbindung zwischen Altenberg und Altenberg-Ost. Die Fußgänger benutzen einen Steg mit Treppe, die durch einen Park nach unten führt. Im Bahnhof Altenberg Ost herrscht reger Durchgangsverkehr; gelegentlich halten sogar Schnellzüge.

Elektrik

Der elektrische Teil wurde einfach und konventionell installiert: Stromkreisteilung und Blockstellenbetrieb. Lokomotiven können an 30 verschiedenen Stellen stromlos abgestellt werden. Sämtliche Signale und Weichen werden elektrisch per Hand ohne Zugbeeinflussung bedient. Aus Platzgründen konnte kein Gleisbildstellwerk gebaut werden; alle elektrischen Einrichtungen mußten fest mit der An-

lagenplatte verbunden sein. Vorne am Anlagenrand entstand ein schmales Schalterstellwerk (Roco). So kann auf der Nebenbahn und auf der Hauptstrecke unabhängig voneinander gefahren werden. Als Energiequellen dienen eine Trafoanlage, System Lauer, sowie ein zusätzlicher Halbwellentrafo (Titan), da sich bestimmte Lokomotiven, je nach Antriebsart, hiermit besser bewegen lassen. Die Weichen und Signale haben natürlich Unterflurantrieb. Der

eingleisige Schattenbahnhof ist in fünf stromlose Abschnitte aufgeteilt, so daß zwei Züge hintereinander abgestellt werden können, egal in welcher Richtung.

Anlagengestaltung und Gebäude

Da die Bauhöhe der Anlage ab Oberkante Basisplatte nur 28 cm betragen durfte, war

Bild 14 (oben links): Markt und Bahnhofsvorplatz liegen in Altenberg dicht beieinander. Zum Mittagessen wird vor der Schenke aufgespielt. *

Bild 15 (oben rechts): Trotz der Masse Kohle scheint die 94er keine Mühe mit diesem Zug zu haben. Freundlich erwidert der Blockstellenwärter den Gruß des Lokomotivführers.

Bild 16: In der langgezogenen Kurve vor Altenberg wird das Gleis neu gestopft. Arbeit gibt's auch auf dem nahegelegenen Bauernhof.





Bild 17: Altenberg mitten im Alltagstrubel – reger Betrieb auf Straße und Schiene sowie in der Fußgängerzone.

die Auswahl der Bausätze etwas eingeschränkt. Dennoch standen hervorragende Gebäudemodelle der Firmen Fallner, Kibri und Vollmer zur Verfügung. Sämtliche Modelle wurden nachträglich farblich behandelt – Fassaden und Mauern z.B. mit Acrylfarben gestrichen und diese anschließend mit einem in Terpentin getränkten Tuch wieder abgewischt. Die Kunststoffteile sind dadurch farblich geätzt worden; es entstand ein verwitterter Eindruck. Bäume und Streumaterialien sowie das Kleinzubehör stammen von den bekannten Herstellern. Die Signale, die mit Antrieben von Fleischmann versehen wurden, sind bis auf zwei (Märklin) von Weinert.

Fahrzeugeinsatz und Betriebsablauf

Die Fahrzeuge stammen größtenteils von Roco und Fleischmann, aber auch anderen Firmen, die ansprechende Modelle für die Epoche III anbieten. Sämtliche Modelle wurden

farblich gesupert und zum Teil mit Zursüßteilen verfeinert. Einige Loks erhielten Faulhaber-Motoren. Gekuppelt wird grundsätzlich nur mit der Fleischmann-Kurzkupplung. Der Fahrbetrieb gliedert sich in zwei Kategorien: Es verkehren Fahrzeuge in Zusammenstellungen, wie ich sie aus meiner alten Heimat Ruhrgebiet/Düsseldorf/Bergisches Land her kenne oder wie sie in meiner neuen Heimat Franken vor 30 Jahren zu sehen waren. Auf diese Art ist ein interessanter, vorbildgerechter Fahrbetrieb möglich. Mein Bestreben war es von Anfang an, die Modelle fahren zu lassen. Das Interesse an der Modellbahn sollte sich nicht nur auf die Bauphase beschränken. So fristet meine Modellbahn auch kein Dornröschendasein im Keller, wie -zig unvollendete von Hobbykollegen.

Gleisplan und Gleisbau

Der Gleisbau erfolgte mit Roco-Gleismaterial – zu 90% Flexgleisen und zum größten Teil mit

schlanken Modellweichen. Die Gleise aus Neusilber wurden auf einem Korkstreifenbett verlegt und anschließend rostbraun gestrichen. Eingeschottert habe ich sie mit Hilfe von verdünntem Ponal und feinstem Modellschotter verschiedener Färbung, je nach Streckenverlauf. Die Gleisradien wurden so gewählt, daß ein einwandfreier Kurzkupplungs-Kinematik-Betrieb gewährleistet ist, selbst bei Personenwagen, zwischen denen der Abstand nochmals um 1 bis 2 mm verkürzt wurde, so daß die Wagenübergänge aneinander anliegen. Das ergibt ein perfektes Zugbild. Der Gleisplan sah einen Fahrbetrieb in zwei Ebenen vor mit einem eingleisigen Schattenbahnhof zum Abstellen zweier Zuggarnituren. Alle Kurven wurden, soweit es möglich war, "unsichtbar" angelegt, damit nicht der Eindruck einer Spielbahn entsteht. Im Vordergrund der Anlage befindet sich eine Parade- strecke, auf der auch längere Zuggarnituren während der Fahrt hervorragend zur Geltung kommen.

Fotoaufnahmen

Mit Dioramen und sogenannten Teilräumen hat man es erheblich einfacher, wenn es um den Fototermin geht. Man klemmt sie unter den Arm oder in einen Auto-Kofferraum und stellt sie bei schönem Wetter in die entsprechende Landschaft. Meine Anlage mußte an Ort und Stelle fotografiert werden, wobei der Aufwand natürlich erheblich größer ist. Die Bilder entstanden mit der allseits verstellbaren Großbildkamera im Format 6 cm x 7 cm. Als Lichtquelle diente eine Studioblitzanlage. Ich hätte natürlich lieber eine Modellbahnanlage gebaut, die größer und fest installiert wäre. Aber selbst in einem geräumigen Haus geht manchmal nichts ohne Kompromisse. Jedenfalls brauchen meine Lok- und Wagenmodelle nicht nur in der Vitrine zu stehen, sondern dürfen sich von Zeit zu Zeit auf einer Kompaktanlage "die Beine vertreten".

Wolf Jacobi

Bild 18: Lz zurück zum Heimat-Bw: Lok 23 104. **Fotos:** W. Jacobi





"Dank schneller Hilfe der Firma Klo & Sett konnte gestern Nachmittag verhindert werden, daß die Gartenstraße, Ecke Brückenweg, überschwemmt wurde. Grund für den Einsatz des Abflußnotdienstes war die Verstopfung des Abwasserkanals, der mittig in dieser Straße verläuft. Austritt des Abwassers aus den Kanalöffnungen an der Straßenoberfläche hätte zur Folge gehabt, daß sich nicht gerade wohlriechende Flüssigkeitsmassen in Richtung Stadtzentrum ergossen hätten, denn die Gartenstraße ist bis hin zum Markt abschüssig. Die Abbildungen auf dieser Seite sollen das Wirken der Männer um Klempnermeister Zange würdigen." Diese Lokalmeldung verdanken wir nicht nur den fleißigen Fachleuten Preiserscher Prägung, sondern vor allem einer Ätzplatine der französischen Firma Obsidienne, unter deren Verwendung wir diese nette Szene gestalteten. Die Platine enthält ein filigranes Scherengitter, wie es meist an Baugruben aufgestellt ist, Kanalabdeckungen offener und geschlossener Form sowie Metallschutzplatten, die meist in Großstädten für den Schutz der Bäume auf Plätzen und Alleen verwendet werden.

Das Arbeiten mit den Teilen geht schnell von der Hand. Für die hier gezeigte "Handlung" der Rohr- und Kanalreinigungstruppe brauchte ich rund 20 Minuten. Das Diorama selbst war schon fertig. Zur Darstellung einer offenen Kanalöffnung wird ein Quadrat der entsprechenden Größe aus der Straßendecke geschabt (ca. 1 mm tief). In diese Aussparung bohrt man mittig ein Loch von 8 mm, dessen Wände schwarz ausgelegt werden. Die metallische Kanalabdeckung wird rostbraun gestrichen. Dabei den Lack nur dünn auftragen, sonst laufen die feinen Ausätzungen zu.

Das Scherengitter ist viermal rechtwinklig zu biegen und mit Löt- oder Klebepunkten zusammenzufügen. Es wird anschließend geweißt und mit roten Balken zur Warnung der Verkehrsteilnehmer versehen. Wie Sie die Teile in Szene setzen, bleibt Ihrer Phantasie überlassen.

Peter Wieland

Der Kanal ist voll

Bild 1: Die schnelle Hilfe kam von der Firma Klo & Sett. Sie verhinderte, daß die Gartenstraße zum stinkenden Rinnsal wurde.

Bild 2: Eine Ätzplatine des französischen Kleinserienherstellers Obsidienne reizte zur Gestaltung einer netten Straßenszene: Eine Rohr- und Kanalreinigungstruppe überbrückt mittels Schlauch das verstopfte Kanalsystem. **Fotos:** K. Heidbreder



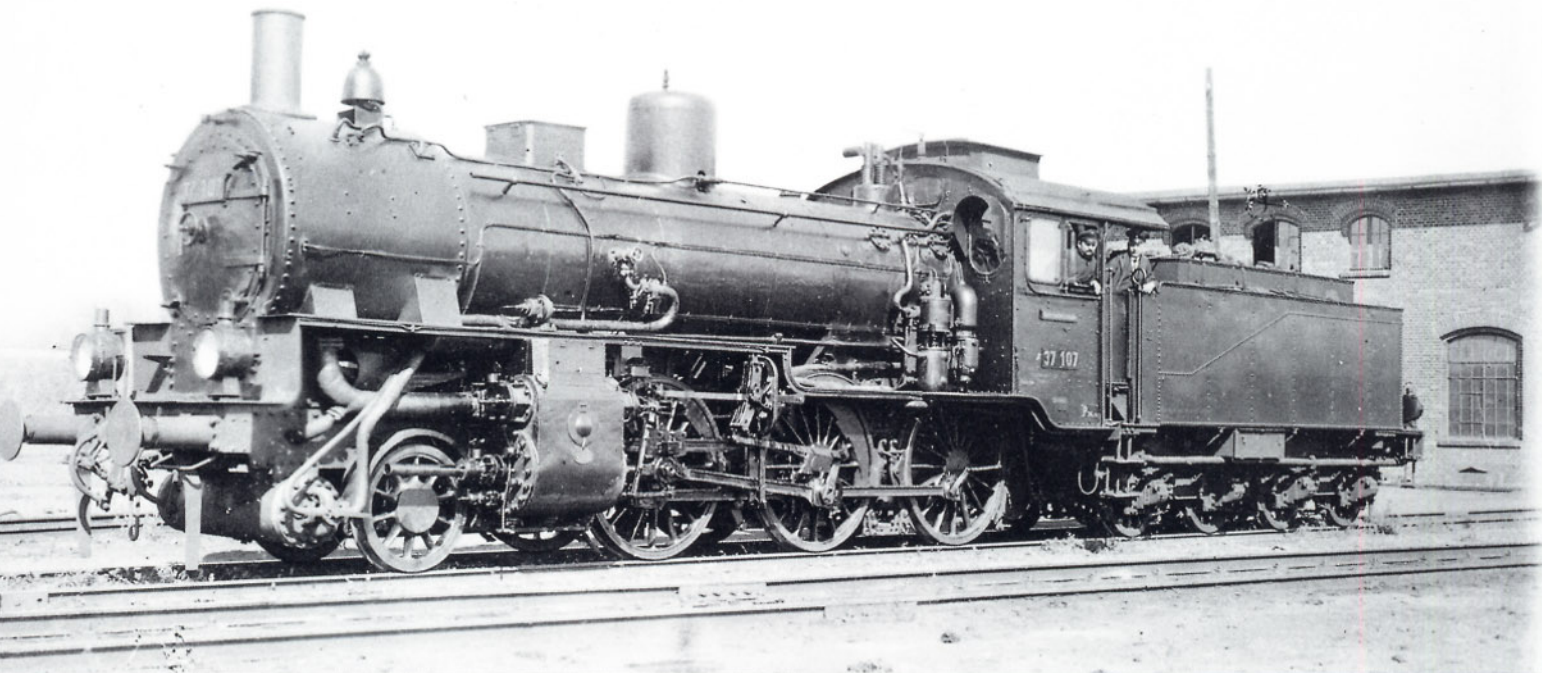


Bild 1: Das Original des auf diesen Seiten vorgestellten Modells einer Lok der Baureihe 37. Foto: Verlagsarchiv

Fast alles aus Messing: Modell

Eine Universallokomotive sollte sie werden, die preußische P 6. Zwar war sie ihrer Vorgängerin P 7 überlegen in puncto Wirtschaftlichkeit, sprich sparsamer im Kohlenverbrauch und billiger in der Unterhaltung; aber ein unruhiger Lauf bei hohen Geschwindigkeiten hob diese Vorteile schnell wieder auf. Den Schnitt machte bekanntlich drei Jahre später die P 8.

Trotzdem kann ich mich für das "Stiefkind" P 6 begeistern. Also entschloß ich mich, es

im Modell nachzubauen. Meine Lok mit der DRG-Nummer 37 107 ist im Maßstab 1:43,5 gehalten. Bis auf die Räder, Gußrohlinge für die Lampen, Luft- und Speisepumpe sowie Motor mit Schnecke und Schneckenrad wurden alle Teile im Eigenbau erstellt. Als Bauvorlagen dienten verschiedene Zeichnungen, u.a. die Schnittzeichnung der P 6 aus dem Buch von Albert Sauter über die Königlich Preußische Staatseisenbahn, und diverse Fotos der 37 107 von Carl Bellingrodt. Um alle

Teile der Wirklichkeit entsprechend und funktionsgerecht wiedergeben zu können, war oft eine zeitraubende Suche nach entsprechenden Abbildungen notwendig.

Leider gab es beim Bau des Modells noch nicht die hervorragenden EJ-Publikationen "Die Dampflokomotive – Technik und Funktion", Teile 1 bis 4. Diese Reihe hilft sehr, Fehler zu vermeiden. Wie oft sieht man an schönen Modellen Leitungen, die recht phantasievoll verlegt sind, oder Einzelheiten so darge-

Bild 2: Selbst im Inneren der Rauchkammer stimmen die Details.

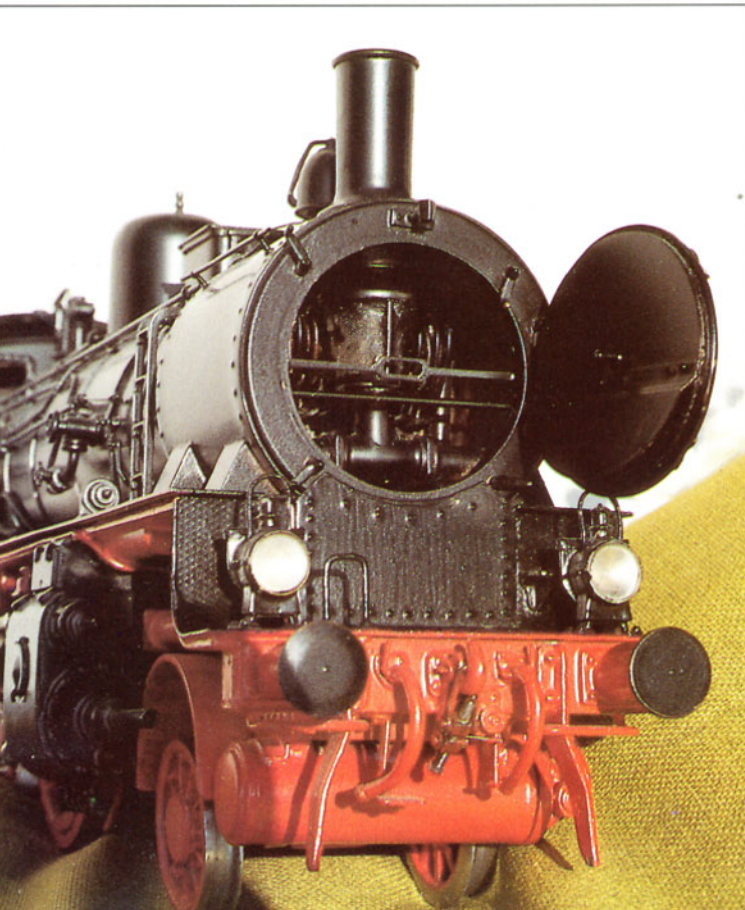
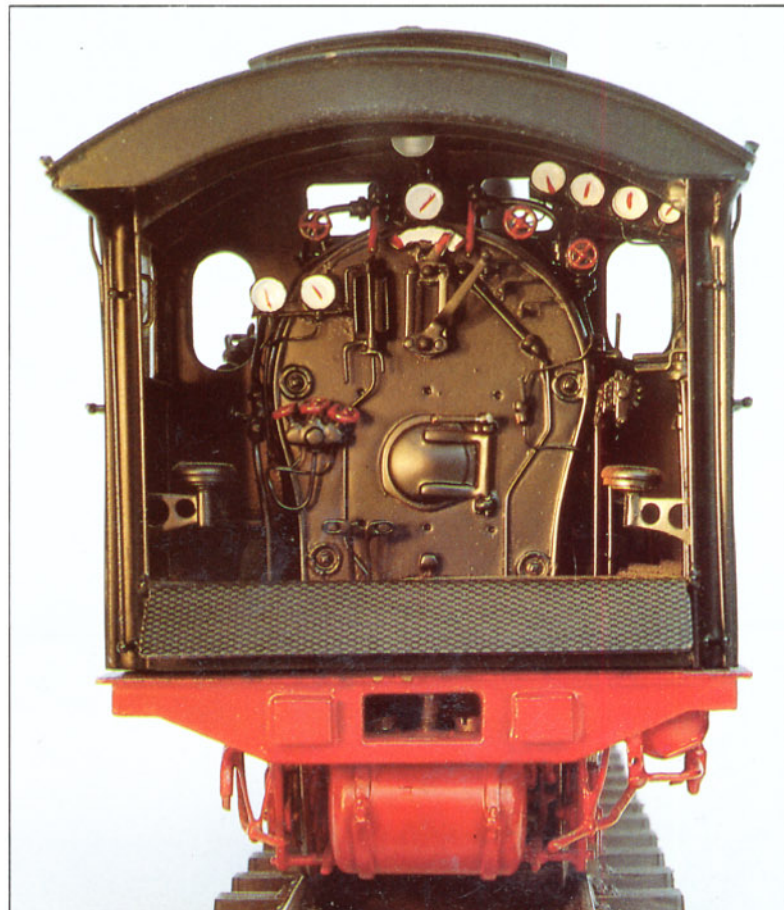


Bild 3: Beim Anblick des sauberen Führerstands möchte man gleich aufspringen und losfahren.



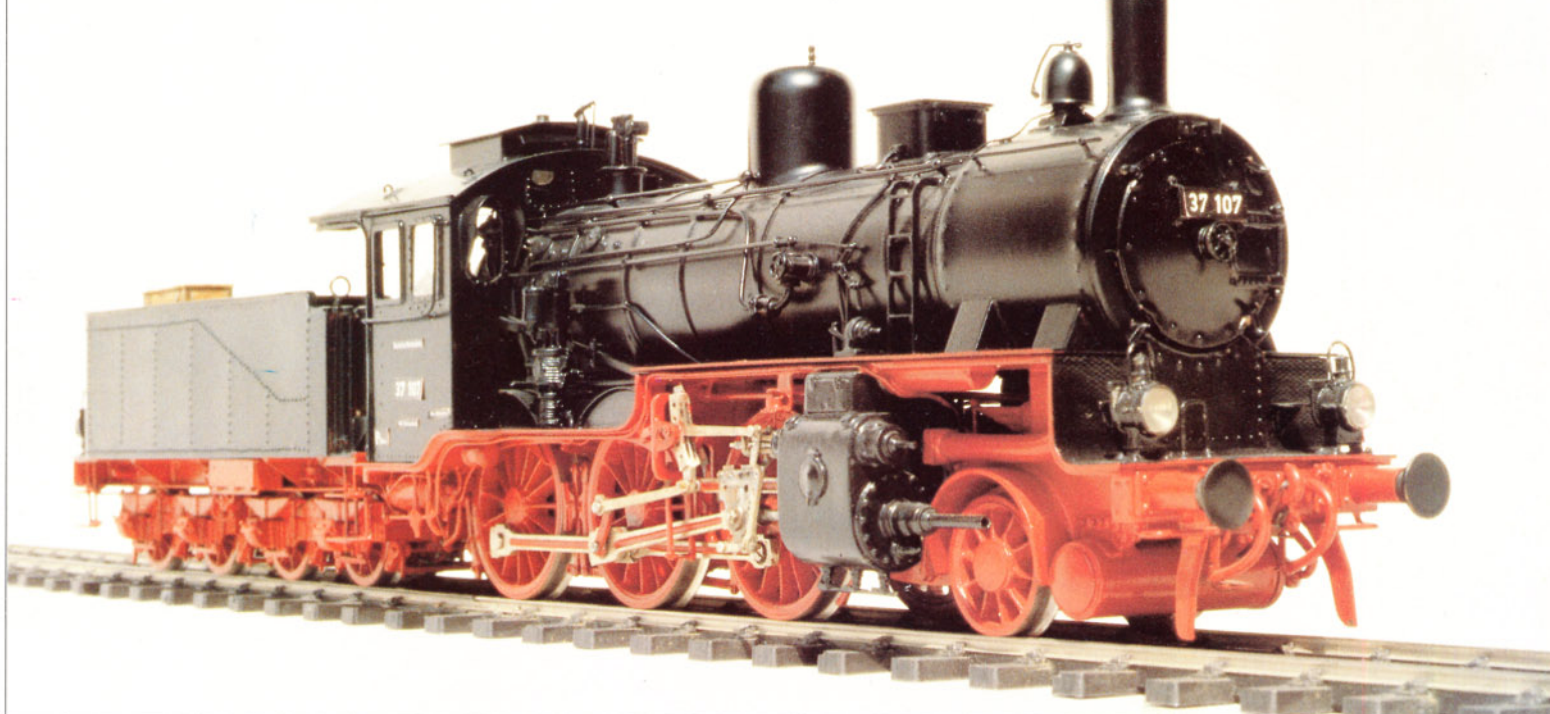


Bild 4: Das Modell der Lok 37 107 von seiner "Schokoladenseite".

der BR 37

stellt, daß sie in Wirklichkeit gar nicht hätten funktionieren können! Das trifft nicht nur für Handarbeits-, sondern auch für Industriemodelle zu.

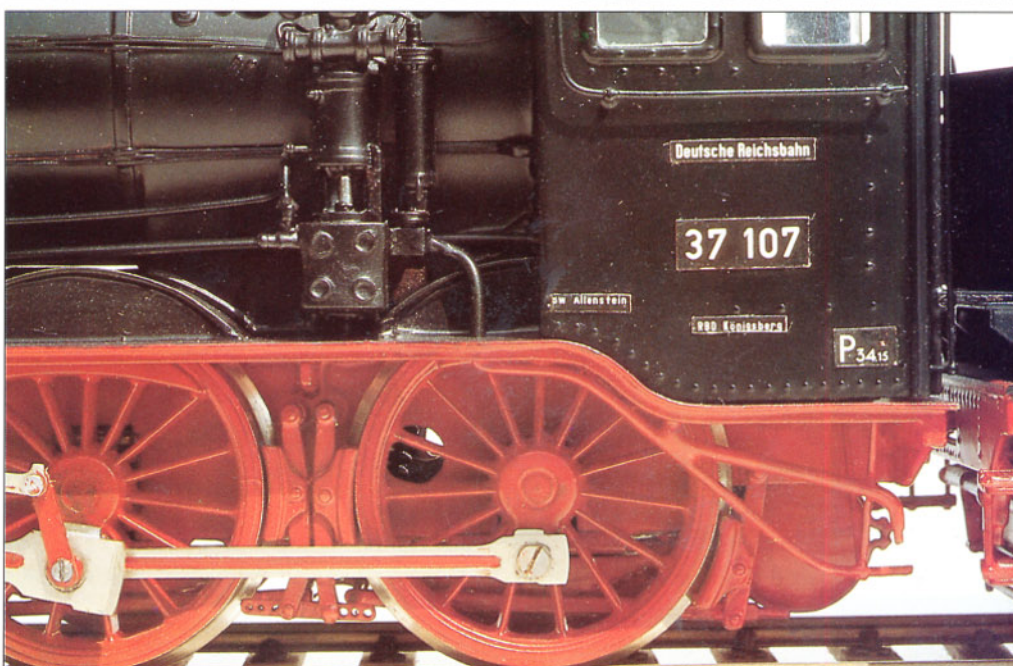
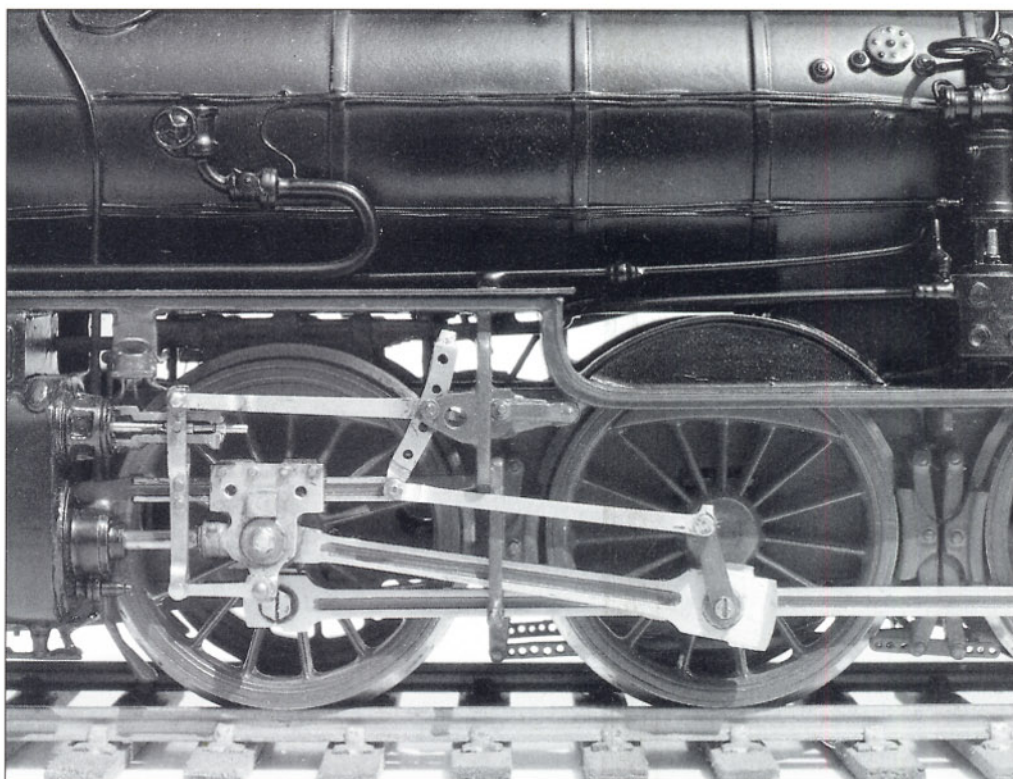
Als Baumaterial dienten Messing- und Neusilberblech, Rundmaterial aus Messing und Stahl. An Maschinen und Werkzeugen wurden benötigt: Feinmechaniker-Drehmaschine, Präzisionsbohrmaschine, Laubsäge, Schlüssel- und Nadelfeilen sowie Lötrohr (Flammlöten) und LötKolben. Alle Teile an Lokomotive und Tender sind durch Verlöten oder durch Verschraubung verbunden. Zur Wartung läßt sich das Lokoberteil nach Lösen von zwei Schrauben vom Fahrwerk abheben. Den Antrieb übernimmt ein 12-V-Gleichstrom-Motor, der über ein Schneckengetriebe auf die Antriebsachse wirkt. Motor und Schnecke können über eine Wippe vom Schneckenrad getrennt werden, so daß das Modell auch rollen kann. Die Nietdarstellungen wurden einzeln auf einer Handhebelpresse geprägt. Leider stand mir keine Fräsmaschine zur Verfügung. Aus diesem Grund mußten die Treib- und Kuppelstangen jeweils aus drei Blechen zusammengelötet werden, um die Nuten darstellen zu können. Manche Teile wie beispielsweise die Achslager am Tender oder diverse Flansche sind aus Vollmaterial herausgesägt und entsprechend befeilt worden.

Nach der Fertigstellung wurden Lokomotive und Tender zerlegt. Im Anschluß an das Reinigen und Entfetten habe ich die Oberteile mittels Günther-Lacksprühdosen grundiert und schwarz gespritzt. Die Fahrwerke erhielten von Hand einen roten Anstrich.

Wolfgang Falkenberg

Bild 5 (Mitte): Präzisionsmechanik verkörpert diese Steuerung. Unzählige Stunden Freizeit sind hierin investiert worden. Die Mühe hat sich gelohnt!

Bild 6 (rechts): Die Lokbeschriftung ist der i-Punkt jedes Modells. Auch er ist Herrn Falkenberg bestens gelungen.



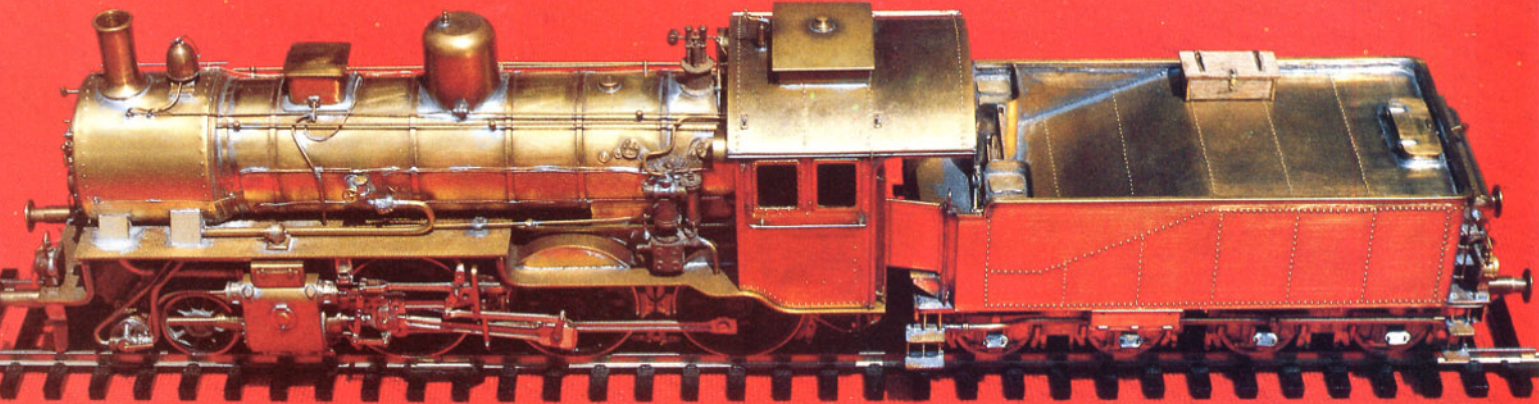


Bild 7: Vor der Lackierung entstand dieses Foto, das beweist: Die 37 107 entstand ausschließlich in Handarbeit.

Bild 8: Ob Federpakete, Achslager oder Bremsenrichtung – jedes Teil entstand in der privaten Hobbywerkstatt.

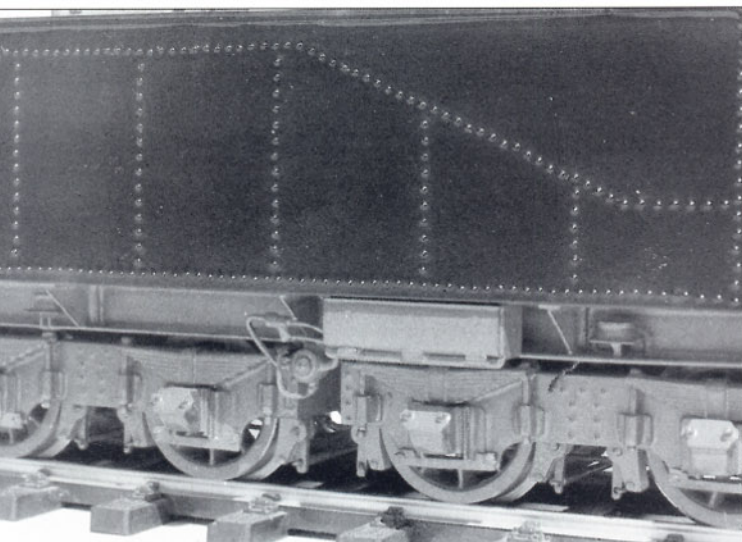
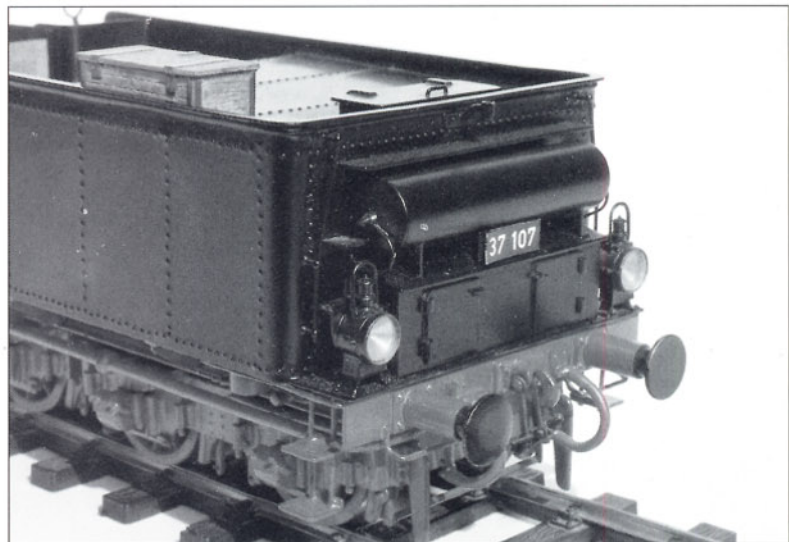


Bild 9: Eine Augenweide sind die Petroleumlaternen auf der Pufferbohle des Tenders. **Fotos: W. Falkenberg**



Fabrikschilder aus Aluguß, je nach Größe und Art von DM 20,-- bis DM 60,-- zzgl. Versandkosten



Liste über Bw-, Lok- und Fabrikschilder, Original und Replika, Speisewagenporzellan, Laternen, Emailschilder und vieles mehr gegen Rückporto von DM 1,--. Unser großes Lager ist am 30. Nov., 1., 7., 8. Dez. 1990 von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet. Buschhoven liegt an der B 56 zwischen Bonn und Euskirchen.

Roland Bude jr., Eisenbahnsouvenirs, 5357 Buschhoven, Birkenweg 9, Tel. 0 22 26/24 41, Fax 0 22 26/1 42 28

»Alt wie ein Baum...«



Einzelne stehende Bäume sind nicht nur in der Natur Blickfang fürs menschliche Auge. Auch auf der Modellbahnanlage, auf einem Diorama oder sonstigen Modell-Landschaftsausschnitt macht sich so ein Sonderling – meist schön gewachsen und mit voller Krone – gut.

Das Meisterwerk, das wir Ihnen hier vorstellen, baute Fritz Lehmann, von Beruf Garten- und Landschafts-Diplomingenieur. Seine Nachbildung eines "Quercus robur", zu deutsch Stieleiche, im Maßstab 1:87 mißt 25 cm und trägt stolz ihr herbstlich-bronzefarbenes Laub. Der Naturfreund sieht mit geübtem Auge, daß der Wind

bei dem Baumriesen schon oft Bruchschäden angerichtet hat.

Stamm und Äste sind aus verlötetem Gärtner- und Kupferdraht geformt. Die verwelkten Eichenblätter (Scale Link, Art.-Nr. F 42) bestehen aus geätztem Messing. Sie sind angelötet und wurden mit der Spritzpistole ockerfarben eingefärbt. Da die Blätter auf der Platine ästchenweise plan vorliegen, mußten sie noch in verschiedene Richtungen gebogen werden. "Es war eine ziemlich Sisyphus-Arbeit", schreibt uns Herr Lehmann dazu.

pw/Foto: O. Reuter



Fertiganlage »Wendelstein« von Kibri

modifiziert von Peter G. Kling

Während meiner Kindheit war es in der Vorweihnachtszeit üblich, daß Väter abends öfter hinter verschlossenen Türen werkten: Die Tisch-Modelleisenbahnanlagen wurden aus dem "Sommerschlaf" erweckt und wieder für das Weihnachtsfest vorbereitet. Ausgehend von dem Problem, wie man auch heute, wo viele Familien über Raumnot klagen, mit wenigen Mitteln und geringem zeitlichem Aufwand eine respektable Anlage erstellen kann, versuchte ich mich an einer Kibri-Fertiganlage. Als Basis diente mit das aus zwei Teilen bestehende Fertiggelände "Wendelstein" (Kibri

Nr. 5130) mit den Maßen 200 cm x 100 cm. Um die Anlage zu strecken, setzte ich noch ein 50 cm x 100 cm großes Zwischenstück (Kibri Nr. 5158) ein. Mit der jetzt erreichten Anlagenfläche von 2,5 m² wirkt der Gleisplan nicht mehr so überladen. Und eine Anlage dieser Größe paßt wohl auch in eine kleine Wohnung – eventuell eben in Klappform. Die von Kibri an die Unterseite des Fertiggeländes angeklammerten Rahmenleisten werden miteinander verleimt und verschraubt. Um dem Ganzen mehr Stabilität zu verleihen, leimt man zusätzlich einen Rahmen aus gehobelten Dachlatten darunter und setzt zwei sich kreuzende Diagonalen ein; zwischen die-

sen und den Anlagenplatten werden Polystyrolstreifen von 4 cm Stärke eingeschoben und verklebt. Jetzt hat das Ganze schon ordentliche Verwindungssteifigkeit.

Bei allen Styroporverklebungen untereinander, mit den Anlagenplatten und dem Gelände arbeitet man mit einer Kartuschen-Dicht- und -Klebmasse auf Acrylbasis. Diese Masse aus dem Kfz-Karosseriebereich ist im Kraftfahrzeug-Zubehörhandel erhältlich, klebt exzellent und gleicht Materialspannungen aus.

Wenn die Rahmenarbeiten abgeschlossen sind, können die Gleise verlegt werden. Als Gleisbettung verwendete ich im Bahnhofs- und Tunnelbereich 4 mm bzw. 6 mm dicke Polystyrolplatten; auf freier Strecke wurde Heki-Korkbettung verlegt. Für die Gleisrampe im vorderen Bereich der Anlage benutzte ich die dem Fertiggelände beigelegte Kibri-Rampe. Zum Teil wurde sie mit Mauerplatten verblendet. Den rechten Teil der Rampe erstellte ich aus Kibri-Viaduktbögen. Beim Gleismaterial fiel meine Wahl auf Roco-Line-Flexgleis und -Weichen mit Unterflurantrieb.

Schwäbische Alb als Vorbild

Das Geländeprofil sollte in den Grundzügen das Charakteristische der Schwäbischen Alb wiedergeben. Den linken Anlagenteil wollte



Bild 2: Eine Roco-V 60 vor dem langgezogenen Viadukt und der Stadtkulisse im Bereich des rechten Anlagenteils.

Bild 1: Teilansicht der umgestalteten Kibri-Fertiganlage. Rechts die Stadt mit Wehranlage, in der Mitte der Bahnhof mit Güterboden. Über allem thront die Kibri-Burg "Falkenstein".

Bild 3: Still liegt der Bahnhof vor der kleinen Stadt aus Kibri-Bausätzen. Ein Viadukt überspannt die Gleisanlagen.



ich mit einer Burg schmücken. Die Auswahl im Handel ist zwar nicht gerade üppig; mit der Burg Falkenstein bietet Kibri jedoch ein gutes Modell an. Der Burgberg besteht aus Styroporplatten. Den Abschluß nach oben bildet eine 6-mm-Polystyrolplatte, die ich entsprechend der Grundplatte der Burg Falkenstein zurechtschnitt. Die beiden Platten sind nicht miteinander verklebt; die Burg läßt sich beim Einlagern der Anlage also abnehmen. Das Bauwerk hat übrigens auch als Minidiorama seinen Reiz.

Der Styroporkern des Burgbergs wird ringsum mit Kibri-Felsstücken (Nr. 4112) verkleidet. Diese klebt man mit der schon erwähnten Klebemasse auf den Styroporkern auf und verspachtelt sie mit Busch-Geländebaumörtel (Nr. 7192, steingrau) untereinander. Die Spachtelmasse ist nach dem Aushärten leicht und weitgehend rißfest.

Böschungen und Hänge überzieht man mit Busch-Gipsgewebe (Nr. 7193/7194); anschließend wird mit Geländemörtel modelliert. Den hinteren Anlagenabschluß bilden Busch-Wabenplatten (Nr. 7200). Sie bestehen aus Karton und können leicht mit dem Bastelmesser geschnitten werden. Die innenliegende Wabenstruktur verleiht dem Karton enorme Steifigkeit. Auch diese Platten habe ich mit Karosserie-Dicht- und -Klebmasse verbunden. Die hintere Trasse und deren Stützen werden ebenso aus Wabenplatten angefertigt. Mit Hilfe von Busch-Drahtgewebe (Nr. 7179) wird das Gelände vorgeformt, mit Gipsgewebe überzogen und anschließend mittels Geländemörtel und Kibri-Felsstücken gestaltet.

Städtchen mit viel Fachwerk

Den rechten Anlagenteil ziert eine kleine Stadt mit alten Fachwerkhäusern. Diese befinden sich auf zwei Ebenen, die aus Styropor-

Bild 5: Weit schweift der Blick von der Burg Falkenstein über Bahnhof und Viadukt. In der Station herrscht gerade reger Betrieb.

Bild 4: Die Bahnhofsgleise mit der Ortsgüteranlage. Im Hintergrund die Tunnelleinfahrt, durch die die ausfahrenden Züge im Berg verschwinden.

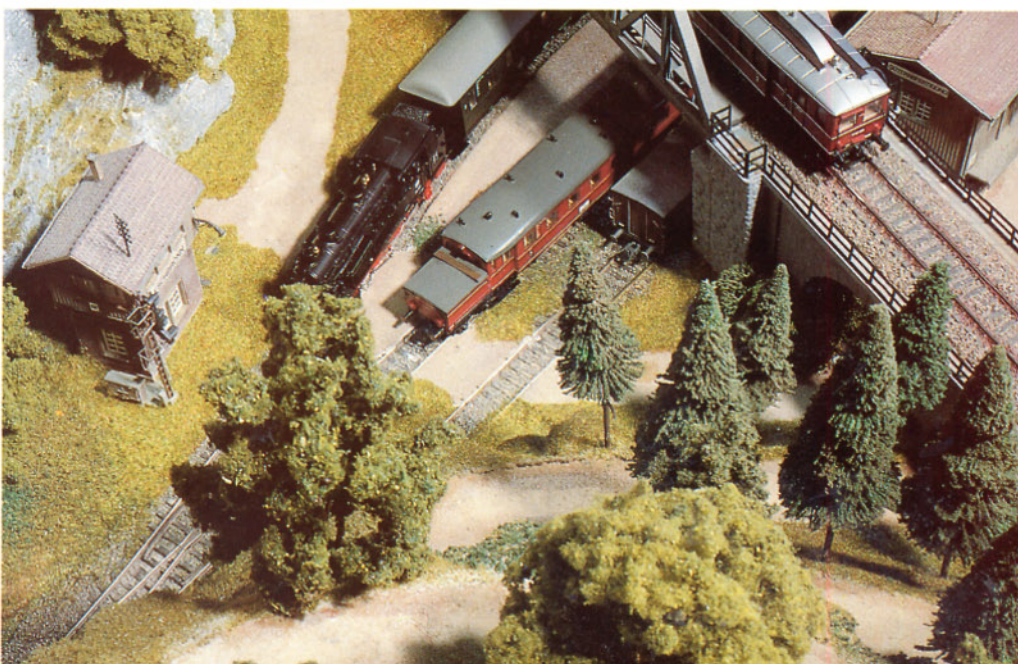




Bild 6: Die Anlagenplatte von unten. Der Zusatzrahmen ist bereits mit den Anlagenteilen verleimt.



Bild 7: Die Bahnhofsgleise liegen auf ihrem Styroporuntergrund. Der Ausbau in Richtung Burgtunnel schreitet zügig voran.

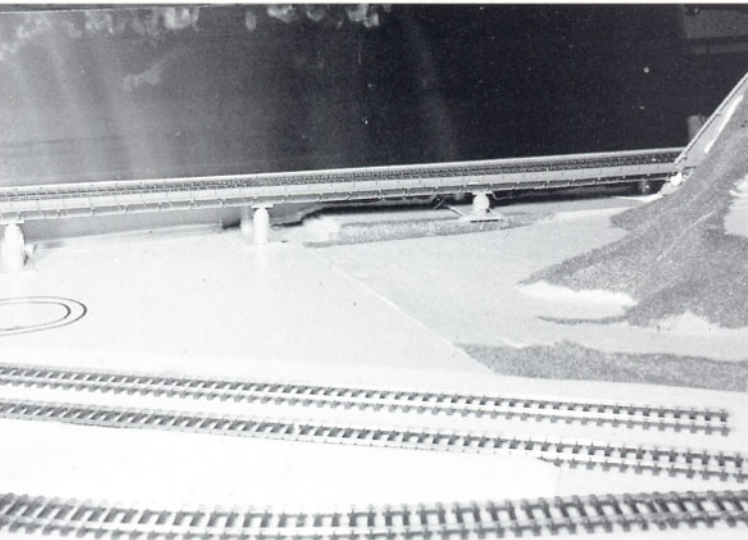


Bild 8: Die Auffahrtsrampe aus Kibri-Teilen verläuft hier im Hintergrund. Im Vordergrund die erst provisorisch befestigten Bahnhofsgleise.



Bild 9: Die hintere obere Quertrasse wurde aus Busch-Wabenplatten aufgebaut. Das gleiche Material fand für den Anlagenabschluß Verwendung.



Bild 10: Die Felsstrukturen am Burgberg werden durch leichtes "Überwischen" mit weißer Plakafarbe besonders hervorgehoben.



Bild 11: Dieselbe Felspartie nach dem Überwischen. Die weiße Farbe setzt wirkungsvolle "Lichter" auf die dunkelgraue Gesteinsinformation.

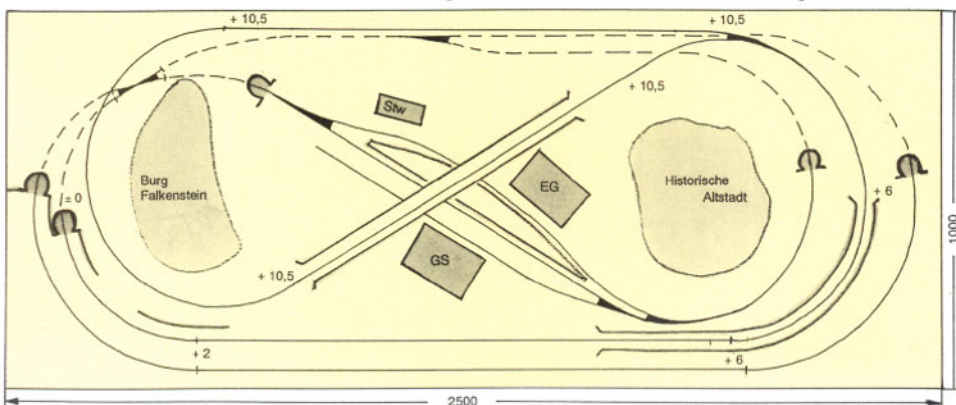




Bild 14: Der Styroporkern des Burgbergs mit aufgesetzter Burg-Grundplatte. Links wurde das erste Felsstück angeklebt.



Bild 15: Die Fußgängerbrücke über die Strecke führt zur Burg und Aussichtsplattform, die aus Kibri-Mauerplatten entstand.



Bild 16: Die Schlucht – von hinten gesehen. Die rückwärtige Anlagenbegrenzung entstand, wie schon erwähnt, aus einer Busch-Wabenplatte.



Bild 17: Ein Tunnelportal ist an seinem Standort angebracht und mit den seitlichen Stützmauern verbunden worden.

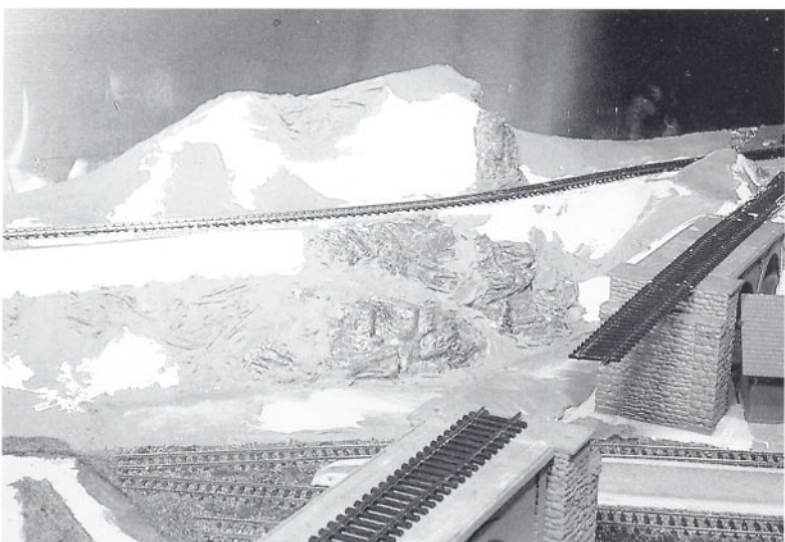


Bild 18: Das Gelände im Bereich der hinteren Quertrasse ist bereits modelliert und harret nun der "Bepflanzung" mit Beflockungsmaterial.



Bild 19: Der Viadukt vor dem Burgberg. Im Vordergrund die mit Kibri-Mauerplatten verkleidete Rampe.

◀ **Bild 12:** Der abgewandelte Gleisplan des Kibri-Fertiggeländes, das in der Mitte durch Einsetzen einer Kibri-Kunststoffplatte von 50 cm x 100 cm vergrößert wurde.

Bild 20: Die Seitenteile des Viadukts wurden mit Plakafarbe grau grundiert.

◀ **Bild 13:** Kibris Vorschlag für das Fertiggelände 5130 "Wendelstein" (200 cm x 100 cm). Wir haben das kleine Schweizer Dorf durch die Burg ersetzt.

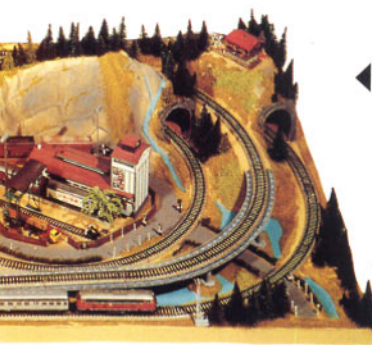




Bild 21: Ein "Glaskastl" rollt auf dem Außenring in Richtung Burgberg mit der trutzigen Kibriburg Falkenstein.

Bild 22: Das obere Gleisstück ist teilweise schon im Schotter "versunken", der dann...

Bild 23: ...mit Hilfe eines mittelharten Pinsels gleichmäßig verteilt wird. Die Schienenprofile müssen dabei sorgsam freigelegt werden.

Bild 24: Einem Leim-Wasser-Gemisch wird Farbe beigegeben und der Schotter damit satt getränkt.

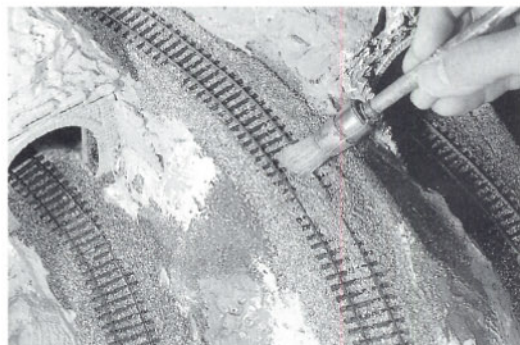
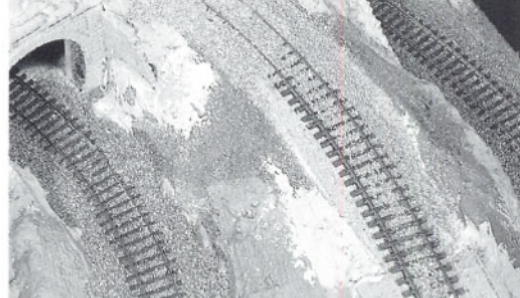




Bild 29: Unser VT 98 hat die Altstadt inzwischen umrundet und fährt über die Brücke in Richtung Burgberg.

◀ **Bild 25:** Das reichlich aufgetragene Leim-Wasser-Gemisch ist getrocknet, das Gleis fest mit dem Untergrund verbunden.

◀ **Bild 26:** Um den Gleiskörper während des Begrünens des Gestrüpps zu schützen, wird er mit Tesakrepp abgedeckt.

▲ **Bild 27:** Hier "dieselt" ein VT 98 durch den Einschnitt in der Nähe der kleinen Stadt.

▼ **Bild 28:** Rumpelnd und zischend rollt der legendäre Glaskasten gemächlich über den langgestreckten Viadukt, der hier einen Feldweg überspannt.

Bild 30: Blick auf das Bahnhofsgelände mit der diagonal verlegten Kibri-Kastenträgerbrücke über den Bahnhofsgleisen.

platten zugeschnitten wurden. Die Stadtmauer entsteht aus Merkur-Mauerplatten mit einem 6-mm-Polystyrolkern, der mit Uhu coll express eingeleimt wurde. Die Häuser werden gleich in die Mauer eingepaßt und verspachtelt.

Da die der Packung beiliegenden Tunnelportale für elektrischen Zugbetrieb ausgelegt und für die kleine Anlage zu wuchtig sind, habe ich Nebenbahnportale (Kibri Nr. 4101) mit Flügelmauern vorgesetzt und mit dem Gelände verspachtelt. Zur farblichen Grundierung streicht man Wege, Mauerwerk und Felsen mit grauer Farbe. Ich verwendete dazu weiße Dispersionswandfarbe unter Zusatz von schwarzer Abtönpaste. Dieses Gemisch haftet auch gut auf Kunststoff. Das übrige Gelände wird grün und braun grundiert. Das hat den Vorteil, daß der später aufgetragene Leim nicht sofort von

der Spachtelmasse aufgesogen wird.

Um die Fels- und Mauerstruktur hervorzuheben, taucht man einen Borstenpinsel in weiße Plakafarbe ein, streicht ihn auf Papier aus und zieht ihn, fast trocken, leicht über Fels und Mauerstücke. Am Anfang lieber etwas weniger Farbe benutzen, bis man Übung hat!

Zum Einschottern der Gleise verwendete ich mineralischen Gleisschotter, wie er von verschiedenen Herstellern angeboten wird. Ich streute den Schotter zwischen die Schwellen und bedeckte den gesamten Oberbau. Mit einem mittelharten Pinsel fegt man überschüssigen Schotter sorgfältig aus, so daß die Schwellen sichtbar sind und das Schienenprofil freiliegt. Die Stellschwellen der Weichen und alle beweglichen Teile – das gilt insbesondere für die Weichenzungen – werden mit





Bild 31: Hoch oben thront die einem Vorbild nachempfundene Kibri-Burg Falkenstein. Die zahlreichen Besucher erreichen sie auf einem schmalen Fußweg.

▼ **Bild 32:** Nochmal ein Blick in den sehr realistisch gestalteten Streckeneinschnitt, der hier wiederum von einem Triebwagen der Baureihe 98 passiert wird.

ein paar Tropfen Nähmaschinenöl benetzt. Dies verhindert ein Festkleben der Teile beim anschließenden Verleimen des Gleisschotter. Bevor der Schotter mit einem Weißleim-Wasser-Spülmittel-Gemisch gebunden wird, sind die Unterflurantriebe der Weichen zu entfernen. Mit einer kleinen Leimflasche wird das Bindemittel aufgetragen.

Die Begrünung des Geländes

Sobald das Schotterbett trocken ist, darf mit der Begrünung des Geländes begonnen werden. Im Bereich der Felsen wird die zu be-

grünende Fläche senkrecht von oben mit Sprühkleber benetzt und anschließend das Gras-Imitat aufgestreut. Zum Schutz der Gleise und Wege deckt man diese mit Tesakreppband ab. Bei größeren Flächen sollte man verdünnten Weißleim aufstreichen und diesen beflocken.

Wenn die Begrünung durchgetrocknet ist, werden die großen Bäume "gepflanzt". Gestrüpp und Hecken sind aus Islandmoos in leicht bräunlichem Farbton. Das Moos wurde bei Böschungspflanzung unten schräg geschnitten, mit Leim bestrichen und aufgeklebt. Hat man größere Mengen "gepflanzt" und

sind diese gut angetrocknet, wird das Ganze mit Sprühkleber übernebelt und Belaubungsmaterial (Heki, Busch, Woodland) darübergestreut. Will man eine Frühlingsflora herbeizaubern, verwendet man zum Streuen ein feines Drahtsieb. Das ergibt eine zarte Belaubung, die aussieht, als würden die Sträucher gerade austreiben.

Um den Modellbahn-Menschen nachts das Leben zu erleichtern, wurden einige Straßenlampen gesetzt. Weitere Ausgestaltungsdetails erkennen Sie auf den Bildern.

Natürlich kann man eine Anlage noch gründlicher, dann freilich auch aufwendiger bauen. Dieser Bericht soll jene ermutigen, die den ersten Weg – den zur Schreinerei – scheuen. Alle Arbeiten sind leicht auszuführen. Mit geringen Mitteln und wenig Zeitaufwand (ich benötigte für die beschriebenen Arbeiten inklusive Verdrahtung für vollautomatischen Betrieb und Erstellung sämtlicher Gebäude knapp 100 Stunden) läßt sich eine ansprechende Anlage erstellen, die problemlos mit Kibri-Erweiterungsteilen ausgebaut werden kann. Sie hat zudem den Vorteil, nur ein niedriges Gewicht aufzuweisen und kann deshalb leicht von zwei Personen transportiert werden – eben ideal für den Modellbahnbetrieb unterm Weihachtsbaum. In diesem Sinne: frohes Fest!

Ihr Peter G. Kling
und die Redaktion des Eisenbahn-Journals!



Bild 33: Unser Glaskasten schnauft zwischen steilen Felspartien dem nächsten Bahnhof entgegen. **Fotos: P. G. Kling**



Erinnerungen an die »Possendorfer Heddel«



Die Dresdner nannten sie die "Possendorfer Heddel"; dem Eisenbahnfreund ist sie eher als "Sächsische Semmeringbahn" bekannt: die Windbergbahn. Ihre Inbetriebnahme erfolgte am 1. April 1857. Damals diente sie ausschließlich zum Transport der Steinkohle aus den Schächten des Windbergs in die nahegelegene Großstadt Dresden, wo ein beträchtlicher Teil des "schwarzen Golds" verschifft wurde.

Die sächsische Regierung hatte sich wegen der zu erwartenden hohen Baukosten nicht entschließen können, die Bahn auf Staatsko-

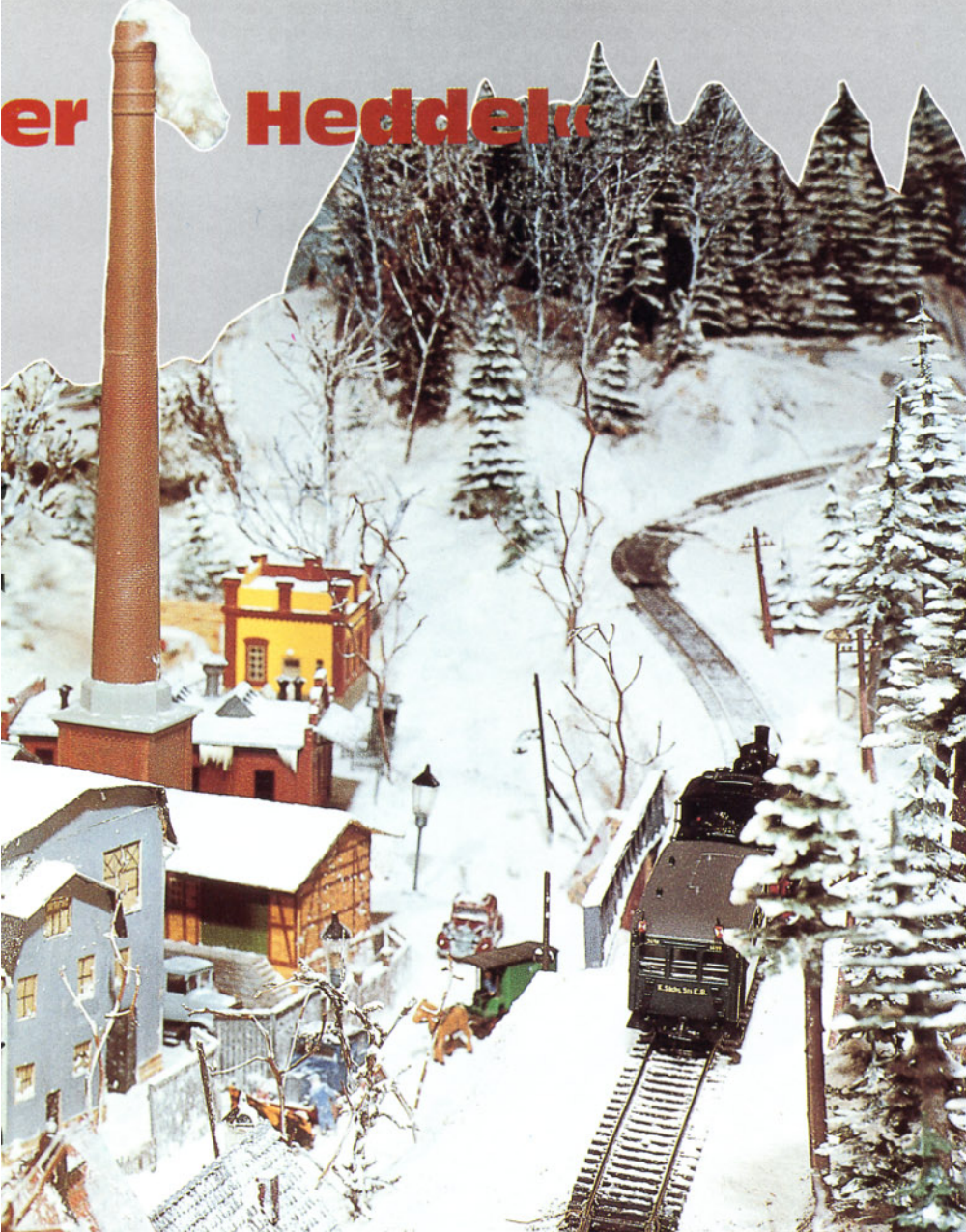
sten anzulegen. Daher wurde im Mai 1853 in Dresden die private Albertbahn-Aktiengesellschaft gegründet. Drei Jahre später rollte der erste Leerzug von Dresden-Altstadt nach Niedergittersee. 1868 ging die Windbergbahn aber doch auf die Königlich Sächsische Staatseisenbahn über.

Nach der Jahrhundertwende erkannte man, daß die "Heddel" auch für den Ausflugsverkehr in die schöne Landschaft des Windberggebiets taugte. Die Ausflügler nahmen dieses Angebot an. Von 1908 bis 1916 waren täglich acht Reisezugpaare auf der Windbergbahn

unterwegs. Dabei leisteten die vier eigens für diese Bahnlinie gebauten Aussichtswagen gute Dienste.

Berühmtheit erlangte auch die eigenwillige Konstruktion der Windbergloks der sächsischen Gattung M TV (später I TV), Bauart B'B' n4v, hergestellt in der Sächsischen Maschinenfabrik (vormals R. Hartmann), Chemnitz. Die Meyer-Drehgestelloks bewährten sich auf den Steilrampen mit ihren engen Radien prächtig und verliehen der Bahn ihr eigenes Gepräge.

Es ist bedauerlich, daß die Strecke heute nur



▲ **Bild 1:** Potschappel-Birkigt bleibt von der Industrie nicht verschont. Am Ausgang der Stadt bläst ein hoher Schornstein seinen Rauch in den Wind.



noch als Reststück von 6,6 km Länge besteht, auf dem Loks der Baureihe 106 Zubringerdienste leisten.

Erinnerungen an diese Bahn und das Studium entsprechender Literatur brachten mich zu dem Entschluß, diese grandiose Gebirgsbahn im Modell nachzubauen. Windberg-Ausichts- und Csa95-Wagen von Piko sowie Lokomotiven der Baureihe 98^o von Rivarossi bildeten die rollende Grundlage dafür. Die Anlage war Sache meines Geschicks.

Als Motiv wählte ich den Abzweig der Windbergbahn von der Hauptbahn Dresden – Werdau in Freital Ost zum Haltepunkt Potschappel-Birkigt. Zeitlich versetzte ich die Szenerie in die Epoche II. Die vier Anlagenteile ergeben zusammen eine Fläche von 4 m x 1,80 m. Darauf verkehren, handgeregelt, elf Züge. Davon berühren drei Garnituren die Windbergbahn. 77 m Gleis (Pils) und 25 Weichen liegen sauber verlegt. Den engen Radien des Vorbilds entsprechend befindet sich der Bahnhof Potschappel-Birkigt im 360°-Bogen. Die Rampe zur angedeuteten Strecke Richtung Possendorf steigt auf 2,50 m Länge um 17 cm an. Die schweren Kohlezüge müssen schon von zwei "Kreuzspinnen", wie die 98er genannt wurden, gezogen werden.

Die Gebäudemodelle sind fast ausschließlich den Originalen nachempfunden. Ich fotografierte die Objekte und baute sie aus Pappe nach. Was paßt besser zum Energiespender Kohle als die raue Winterzeit? Also habe ich mich für eine Schnee- und Eislandschaft entschieden. Das Geländeprofil wurde aus Holz, Papierbahnen und Gips erstellt. Die kahlen Bäume sind Äste echter Sträucher; nur die 678 Tannen tragen noch ihr grünes Kleid. Statt Grasfasern, Woodland-Flocken und Heki-Laub

Bild 2: Vom Windberg her rollt die 98^o mit einem schweren Kohlezug am Haken in Richtung Potschappel.



Bild 4: An der Shell-Voltolfabrik vorbei rollt die "Heddel" talwärts.



brauchte ich einige Tüten Mehl und ein großes feines Sieb – dann ging's los.

Nach der Bestäubungsaktion mußten die Schienenköpfe gründlich gereinigt werden, um einen reibungslosen Fahrbetrieb zu gewährleisten. Die Gefahr, das Mehl könnte in Motor und Getriebe der Fahrzeuge Schaden anrichten, besteht nicht. Die Staubpartikel haften statisch auf dem Schotterbett. Selbst beim Abbau der Anlage bleibt das Mehl an seinem Platz. Erst ein Staubsauger bringt die Teilchen in Bewegung.

Auf vielen Ausstellungen habe ich meine Anlage bereits vorgeführt. Eine Menge anerkennende Worte waren der schönste Preis für meine Mühen. War diese Anlage über Jahre eine herrliche Erinnerung an die Windbergbahn, so sind es jetzt diese Seiten, die mich an meine Anlage erinnern; denn in den nächsten Wochen werde ich sie demontieren. Zum Aufheben fehlt der Platz, den ich zur Verwirklichung neuer Ideen brauche, die schon lange in meinem Kopf herumschwirren.

Hans Joachim Bänsch

Bild 6: Der über Nacht gefallene "Neuschnee" macht der Windbergbahn zu schaffen. Der Personenzug nach Obergittersee wird verspätet ausfahren, denn die Männer mit den Schaufeln sind noch recht müde. Sie stört wenig, daß sich die Züge im Haltepunkt Potschappel-Birkigt stauen. **Fotos: H.-J. Goethe**



Bild 5: Wenn man vom Aufnahmestandpunkt von Bild 3 mit der Kamera nach rechts schwenkt, erhält man eine Gesamtansicht der Ortschaft Potschappel-Birkigt. Natürlich konnten aus Platzmangel nur die markantesten Gebäude nachgebildet werden.

◀ **Bild 3:** Die bereitstehenden Kohlezüge sind für Dresden bestimmt. Oben, auf der Magistrale, ist ein GmP in Richtung Werdau unterwegs. Die "Kreuzspinne" wird nach Unterqueren der Hauptgleise eine steile Rampe befahren, um auf die oben verlaufende Strecke nach Dresden zu gelangen.





Bild 1: Eine Trix-D XI hat mit ihrem Zug den neuerbauten Haltepunkt Hellengerst erreicht.

Kit-bashing aus Pola-Bausätzen

Die bayerische Agentur »Hellengerst« als H0-Modell

Einen besonders eigenwilligen Baustil zeigt der Haltepunkt »Hellengerst« an der ehemaligen Nebenbahn von Kempten nach Isny. Das Gebäude besteht nur aus einer Güterabfertigung; der Anbau für Reisende fehlt. Grund genug, dieses hübsche Gebäude im Modell nachzugestalten.

Die Grundlage bildet ein Pola-Bausatz Nr. 660 »Rothhausen«. An Werkzeug werden Stahllineal, Reißnadel, ein scharfes Bastelmesser, Uhrmacher-Laubsägebogen mit mittelfeinem Blatt, Schlüsselfeilen und Schleifpapier benötigt. Soll das Modell, dem Vorbild gemäß, ein Ziegeldach erhalten, ist eine entsprechende Platte von Kibri oder Vollmer erforderlich.

Zum Kleben wird handelsüblicher Kunststoffkleber verwendet.

Die nachstehend aufgeführten Bauteilenummern entsprechen der Bauanleitung von Pola. Die Wandteile 02-11 und 02-18 werden am Ansatz des Güterschuppens getrennt. Die Seitenwand 02-13 kann man unverändert verwenden, während die Giebelwand 02-12 der geringeren Höhe des Güterschuppens angepaßt werden muß, indem unten ein entsprechend breiter Streifen abgeschnitten wird. Da nun die Fensteröffnung zu tief liegen würde, wird diese nach unten ausgesägt, und man erhält eine Türöffnung. Die Tür wird aus Teil 04-22 passend zugefeilt. Das Fundament be-

steht aus vier 7 mm breiten Streifen, die man sich aus Mauersteinresten (aus der Bastelkiste) zuschneidet. Die Bodenplatte 01-11 den veränderten Abmessungen anzupassen, hätte sehr viel Zeit gekostet; deshalb wurde sie ganz weggelassen.

Bevor die Wandteile miteinander verklebt werden können, sind an den Schnittstellen noch die Klebekanten anzuschleifen. Diese Arbeit nimmt man auch gleich an den Fundamentstreifen vor. Nun erfolgt der Zusammenbau, wobei die Giebelseite mit dem Fenster vom Gleis aus gesehen rechts ihren Platz findet. Nach dem Trocknen des Klebers wird das Fundament angesetzt. Ein Fenster 06-16 mit

Bild 2: So werden die Wandteile für den Zusammenbau vorbereitet.

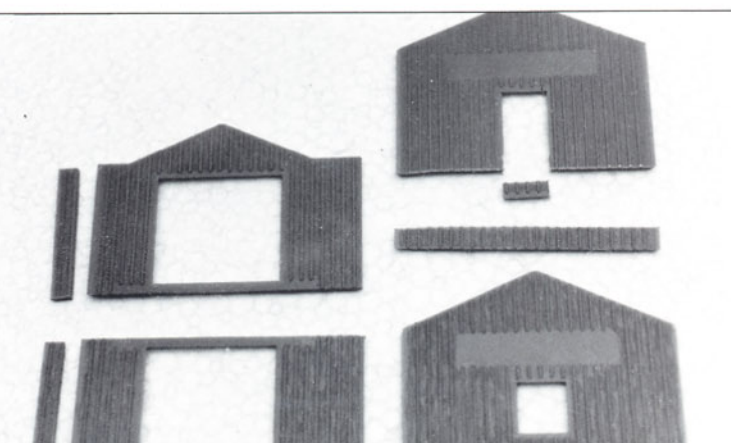


Bild 3: Der Zuschnitt der Dachteile aus dem im Bausatz enthaltenen Schieferdach.

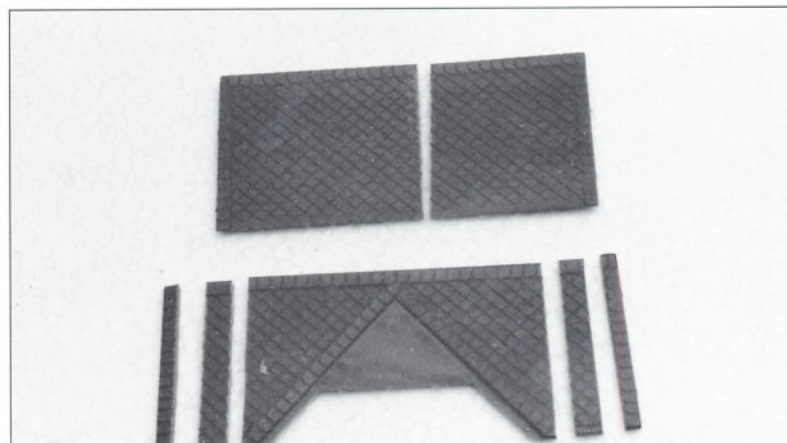




Bild 4: Dieses Foto verdeutlicht die einfache, kostensparende Bauweise der Hochbauten an den bayerischen Nebenbahnen.

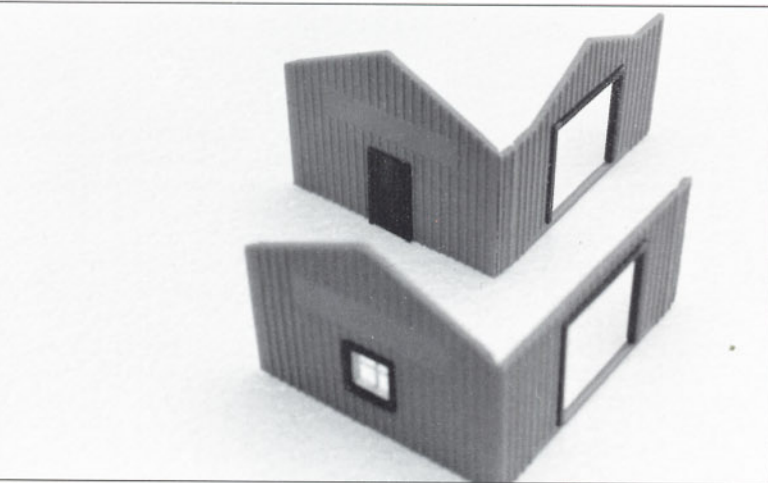


Bild 5: Die vorbereiteten Wandteile werden einzeln zusammengeklebt.

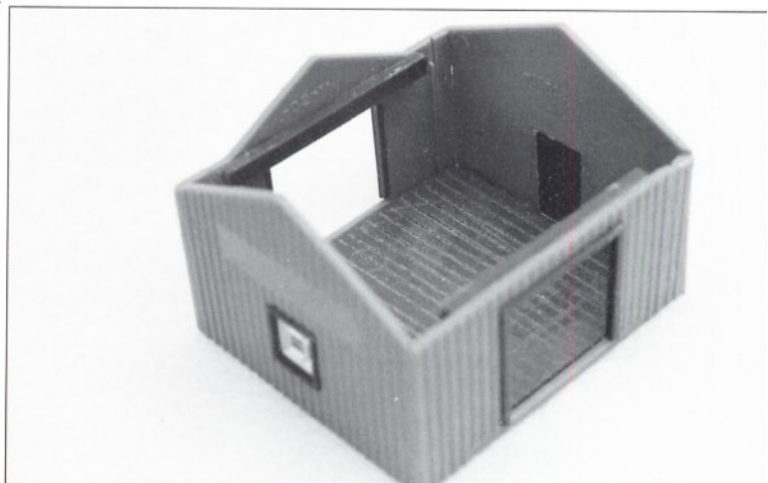


Bild 6: Nach dem endgültigen Zusammensetzen der Wandteile klebt man eine Bodenplatte ein.

Bild 7: An die vorhandene Pola-Rampe wird eine Verlängerung angefügt.

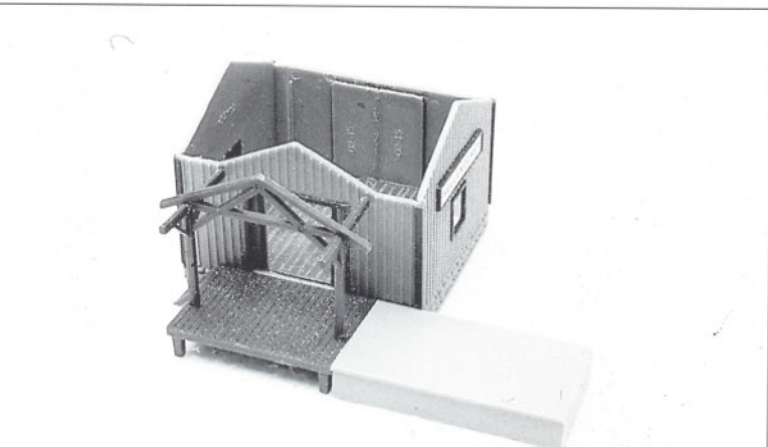
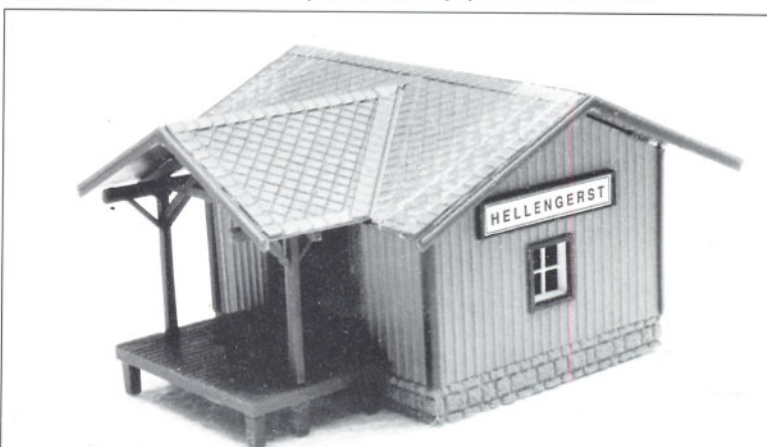


Bild 8: Das Gebäude mit probeweise aufgesetztem Schieferdach, das allerdings nicht dem Vorbild entspricht. **Fotos 2, 3, 5 - 8: D. Schubert**





Rahmen 04-18 wird in die Seitenwand 02-13 eingeklebt, ebenso die angepaßte Tür 04-22 in Teil 02-12. Den Boden der Güterhalle schneidet man aus einem Kunststoffrest mit den Abmessungen 66 mm x 58 mm zurecht. Sollen die Schiebetore geöffnet dargestellt werden, kann man mit Stahllineal und Reißnadel noch die Bretterfugen einritzen. Nach Fertigstellung wird der Boden in das Gebäude eingepaßt und verklebt. Jetzt dürfen auch die vorbereiteten vier Torflügel 04-15 mit den Rahmenteilern 04-12 und 04-21 eingeklebt werden.

Rampenvergrößerung aus »Abfall«

Die Rampe 07-15 wird mit der Balkenlage 07-14, 07-18 und 07-19 versehen und mit dem Gebäude verklebt. Die Nippel an den beiden mittleren Balken der Unterkonstruktion sind vorher planzuschleifen. Aus Abfallmaterial

wird die Rampenvergrößerung gebastelt. Eine Deckplatte 60 mm x 31 mm wird zugeschnitten und mit vier Seitenteilen versehen. Die Höhe richtet sich nach der verwendeten Materialstärke. Wichtig ist, daß der Rampenbau die gleiche Höhe wie Teil 07-15 aufweist. Die kleinere Rampe 07-11 wird ebenfalls auf die nötige Höhe gebracht und an der Straßenseite plazierte. Die auf dem Vorbildfoto sichtbare Betontreppe an der Rampe muß man sich selbst herstellen. Dazu dienen 1,5 mm x 1,5 mm dicke Holzleistchen. Sie werden mit Uhu coll untereinander verklebt und nach dem völligen Trocknen mit Schleifpapier geglättet. Außerdem sind die Treppen 07-12 und 07-13 an den Rampenteilen 07-15 und 07-11 anzubringen.

Das Dach kann aus den vorhandenen Teilen zugeschnitten werden. Dazu muß man die Teile 03-11 und 03-12 zurechtschneiden. Hierzu sind verschiedene Schnitte nötig, da die Außensteine den Abschluß bilden müssen.

Nach den Anpaßarbeiten und notwendigen Korrekturen werden die Dachstreifen zu einem Ganzen und dann miteinander verklebt. Die Teile 03-13 und 03-14 erfordern keine Nacharbeit; sie können angesetzt werden. Dann sind die Teile 07-16 und 07-17 am Dach anzubringen. Nun noch die Dachrinnen den veränderten Abmessungen anpassen, und das Dach kann aufgesetzt werden.

Vorbildgerechter wirkt allerdings ein Ziegeldach. Dafür werden zwei Teile für das Längsdach und zwei Teile für den Vorbau aus der Dachplatte ausgesägt. An den Firstseiten schrägt man die Teile leicht an, um eine bessere Klebekante zu erhalten. Die Auflageflächen der Vorbauteile sind von innen flachzufilen, damit sich eine gute Auflage ergibt. Nach dem Verkleben werden auch hier der Wetterschutz (07-16 und 07-17) sowie die Dachrinnen angebracht.

Wenn das Dach aufgesetzt ist, erhält es noch den Mast für die Stromzuführung. Hierfür fand ein Telegrafmast aus dem Vero-Sortiment Verwendung, der entsprechend gekürzt wurde. Vor dem Aufkleben sollte mit Stifteklöbchen und Bohrer 0,5 mm vorsichtig ein Loch mittig in die zusammengefügte Dachplatte gebohrt werden. Das fertige Gebäude kann nun mit Kunststoff-freundlichen Farben gealtert werden. Etwas Woodland-Streumaterial sowie Heki-flor geben dem Modell sein Finish.

Als letzte Arbeit sind noch die Stationsschilder anzubringen. Hierfür verwendet man die Teile 04-11. Verschiedene Stationsnamen, darunter auch "Hellengerst", wurden bereits im Eisenbahn-Journal 10/90, Seite 81, abgedruckt. Durch Kopieren verschafft man sich den erforderlichen Namen zweimal; er wird auf die Teile 04-11 vorsichtig aufgeklebt. Mit diesem interessanten und keinesfalls schwierigen "Kit-bashing" der Station "Hellengerst" aus einem Pola-Bausatz Nr. 660 läßt sich bestimmt eine besondere Wirkung auf der Modellanlage oder dem Diorama erzielen.

Dieter Schubert



Bild 9: Die Station hat das aus Ziegelplatten angefertigte Originaldach erhalten.

Fotos 1 und 9:
K. Heidbreder

◀ **Bild 10:** Der Haltepunkt Hellengerst in der Landschaft. Soeben hat ein Triebwagen die Station passiert.

Fotos 4 und 10:
A. Ritz



Bild 1: Der Heidelberger Triebwagen, wie er vor Jahrzehnten in Augsburg verkehrte.

Der »Heidelberger« auf der Modellstraße

Das Vorbild des auf diesen Seiten abgebildeten Modells des Heidelberger Straßenbahntriebwagens wurde in den vierziger Jahren als Kriegsstraßenbahnwagen (KSW) von der Heidelberger Maschinenfabrik an 20 deutsche Städte geliefert. Dem von Stängl & Salber gefertigten Souvenirmodell "A" der Wiener Verkehrsbetriebe kommt somit über Wien hinaus Interesse zu. Die Modelle von Herrn Stängl wurden 1970/71 für Memoba (einen Wiener Händler) angefertigt.

Wegen zu geringer Nachfrage wurde die Straßenbahn dann nicht mehr für diese Firma, sondern 1972 bis 1988 für Liliput gebaut. Von Liliput kam der Antrieb dazu. Als vor zwei Jahren die Formen verschlissen waren, wurden noch einmal 2000 Modelle mit offenen Türen gespritzt. Eine Restauflage dieser letzten Serie für Liliput wird als Bausatz von Fischer-Train, dem Lima-Vertreter, angeboten. Nach der Überholung der Formen folgte die Lieferung von Triebwagenmodellen, später auch von Beiwagenmodellen an die Wiener Verkehrsbetriebe, die diese Fahrzeuge den Besuchern der österreichischen Hauptstadt als Andenken anboten.

Auch das Modellbahnfachgeschäft Hödl in Gerning bei München bezog schon frühzeitig die Modelle. Später rückten ferner der Wiener Triebwagen "M" nebst Beiwagen "m" in Rot/Weiß (Trambahn) und die "N/n"-Versionen in Rot (Stadtbahn) sowie in Blau/Weiß (Badnerbahn) ins Fertigungsprogramm. Das neueste Modell des Herstellers Stängl ist der Gelenktriebwagen "E/E 1" mit langer hinterer Plattform, der in Kürze durch einen Triebwagen mit kurzer Plattform, wie er auch in einigen deutschen Städten (z.B. Würzburg, Kiel, Ludwigshafen, Mannheim) eingesetzt wurde, sowie den Beiwagen "C/C 1" ergänzt werden soll.

Die Kleinserienfirma Sedlacek liefert zu sämt-

lichen Wiener Modellen äußerst fein gestaltetes Zubehör, das zum Teil auch für andere Straßenbahnmodelle verwendet werden kann. Dazu gehören funktionsfähige Kupplungen und Steckdosen, Inneneinrichtung, Stellkrücken und Weichenbesen. Von Modellbahn Hödl gibt es Zutaten für Münchner und Augsburger Triebwagen: Stromabnehmer verschiedener Bauformen, Inneneinrichtung aus Plastispritzteilen und einen Beschriftungssatz.

In Zusammenarbeit mit den Firmen Hamann, Frankfurt/M., und Höfner, Dortmund, entstehen zur Zeit Fahrzeuge für mehrere Städte in ganz Deutschland. Somit kann der Straßenbahnfreund optimistisch ins Jahr 1991 blicken. Seine Sammlung wird Erweiterung finden. Und auch der Modelleisenbahner, der eine Groß- oder Vorstadt als Motiv umgesetzt hat, findet in diesem Angebot eine Möglichkeit, die Modellstraße zu beleben.

pw

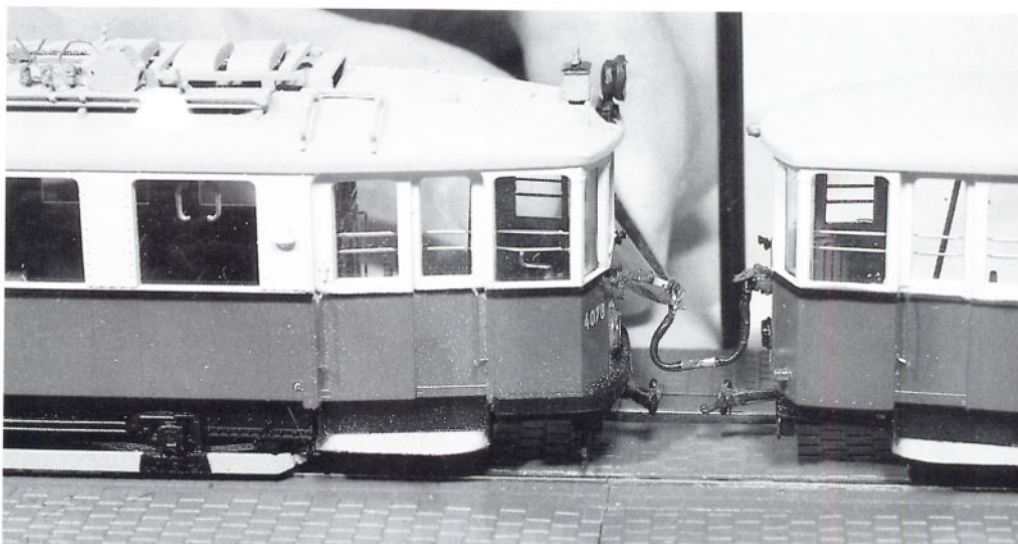
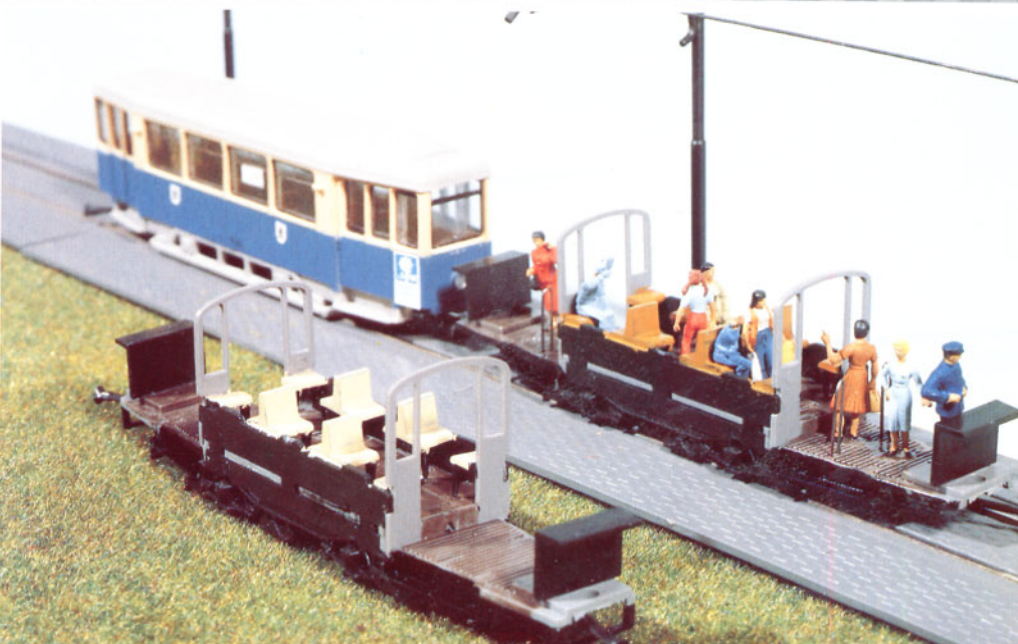


Bild 2 (Mitte): Die Zurrüsteile von Sedlacek machen aus den Straßenbahnen Supermodelle: Weichenkrücke, Weichenbesen sowie voll funktionsfähige Steckdosen und Kupplungen gehören dazu.

Bild 3: Inneneinrichtung aus Kunststoff, wie sie Modellbahn Hödl anbietet. Sie ist eine preiswerte Alternative zum Messing-Superungssatz.

Fotos: B. Schmid





Ausschank der Sch...

Hardenbergstr.

Friedrichstr.

Abgabe von
(Pferde)gut

Fürsten
Steine
Friedrich
A. & Co.

Landwehr-Brau
Reichelsrofen



Bild 2: Wie ehemals vor dem Bahnhof Friedrichstraße gibt es auch auf dem Modellbahnhof unseres Wettbewerbsteilnehmers einen Droschkenplatz.

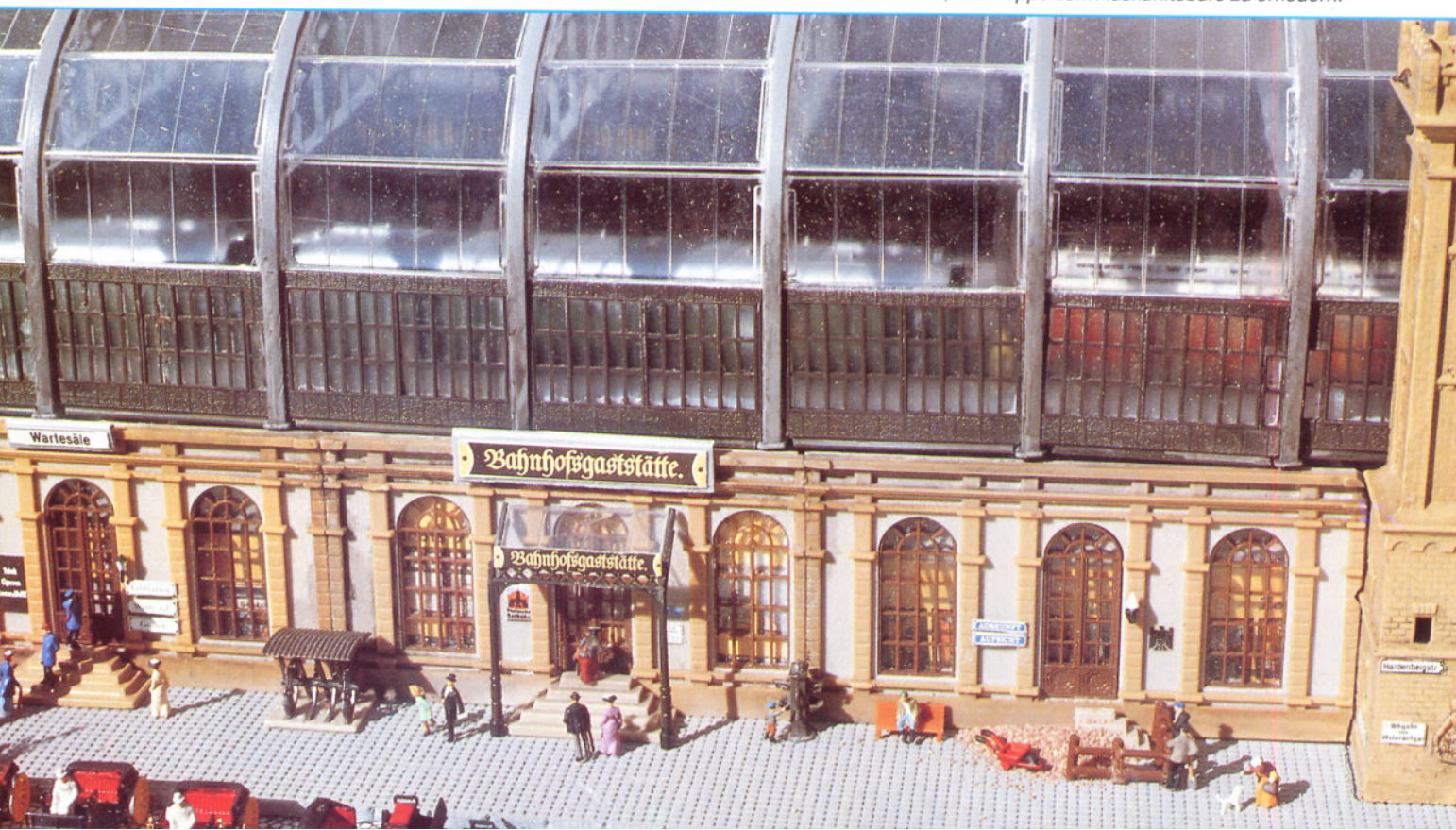
11

3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Alt-Berlin in N

Bild 1 (linke Seite): Berlin war schon immer große Besucherströme gewöhnt. Der Stadtbahnhof ist entsprechend dimensioniert.

Bild 3: Im Parterre lockt das Bahnhofsrestaurant Gäste an. Nicht weit davon entfernt arbeitet man daran, die Treppe zum Auskunftsbüro zu erneuern.





Meine lange Zeit gebauten Häuser für (Modellbahn-)Dioramen in der Nenngröße Z hatten fast ausschließlich Vorstadt- oder Kleinstadtcharakter. Mit ihnen ließ sich also ein großstädtisches Flair, wie ich es mir eines Tages wünschte, nicht befriedigend nachempfinden. Auch ist die Auswahl an Zubehör und ausschmückenden Artikeln in Z zu klein. So entschloß ich mich, in dem mir zur Verfügung stehenden Zimmer auf einige Möbelstücke zu verzichten und mich ab sofort der Nenngröße N zuzuwenden.

Ich begann bald wieder mit Um- und Eigenbauten. Dabei berücksichtigte ich auch Straßenfahrzeuge, denn für den Zeitabschnitt, auf den ich mich festgelegt hatte (Ende der Epoche I), stehen Industriemodelle nur in sehr begrenztem Umfang zur Verfügung. So entstanden ein- und zweiachsige Handkarren, offene Lastkraftwagen der damaligen Zeit sowie Post-, Feuerwehr-, Rot-Kreuz-, Pritschen- und Möbeltransportkutschen. Sogar an Kinderwagen in der Nenngröße N wagte ich mich. Beim Erstellen von bisher vier N-Dioramen "schoß" ich wirklichkeitsnahe Fotoserien mit acht bis 30 Szenen. Durch den Aufbau – und meist auch wieder Abbau – meiner vielen Dioramen in Z und N habe ich immer umfangreichere Kenntnisse und Erfahrungen gewonnen, die sehr gut auf den eigentlichen Anlagenbau übertragbar sind. Einige Dioramen fertigte ich gleich so an, daß sie unverändert in eine auf dem Papier allmählich schon die endgültige Form annehmende Anlage integriert werden können – z.B. das Stadtschloß mit Park.

Bild 5: Berliner Pracht-Boulevard – man fühlt sich ganz und gar in die "gute alte Zeit" zurückversetzt.

Bild 6: Vor dem Grand Hotel eine Café-Terrasse. Die Gäste warten bestimmt auf "Berliner Weiße mit Schuß"!



Bild 7: Bahnhof Friedrichstraße, Alexanderplatz oder Zoo? Nennen wir ihn Berliner Stadtbahnhof.

Bild 4 (linke Seite oben): Die weniger betuchten Hotelgäste nehmen den Omnibus, um die Stadt kennenzulernen.

Bild 8: Die Stahlbrücke der östlichen Bahnhofsausfahrt ist ein Teil der 22-cm-Arnold-Bogenbrücke. Die Kopfsteinpflaster-Prägepappe gab's noch vor Monaten im Ostteil Berlins für 32 Pfennig pro 15 cm x 45 cm großem Streifen.





Bild 9 (oben links): Alltagstrudel in der Rathausstraße: ein ständiges Kommen und Gehen im Hotel. Passanten bummeln über den Vorplatz. Neugierige lesen das Aktuelle vom Tage.



Bild 11 (links): Auch die beiden Postkutschen entstanden in der Hobbywerkstatt von Herrn Hengfoß. Die Beschriftungen am Amtsgebäude wurden einem Preiser-H0-Set entnommen.

Bild 12 (unten links): Die neuen Besitzer dieser gutgehenden Kneipe stellen sich vor. Zwei Stammgäste – Vertreter der himmlischen und der irdischen Macht – flankieren die stolze Familie.

Bild 15 (unten): Vier Pola-Fabrikbausätze ergaben dieses Industriegebäude, das an den AEG-Bau in der Brunnenstraße in Berlin-Wedding erinnern soll.





Bild 10 (oben): Ein Brand hat gewütet, die letzten Aufräumarbeiten sind im Gange. Feuerwehr und Rot-Kreuz-Kutsche sind Eigenbauten des Verfassers.



Bild 13 (oben rechts): Die Postkutsche auf dem Weg zum Postbahnhof, wo die Fracht auf große Fahrt geht.

Bild 14 (rechts): Der Verkehrsknoten der Anlage: Ähnlich wie früher am Potsdamer Platz wacht die Polizei von einem Turm mit Uhr über den Verkehr.



Bild 16 (unten rechts): Ehre, wem Ehre gebührt: Preiser-N-Leute bestaunen den Mann auf dem Sockel: ein Preiserlein in 1:87.





Bild 17: Der Himmel verheißt kein gutes Wäschewetter. Trübe Aussichten für die Frauen der Wasch- und Plättanstalt.

Bild 19 (rechte Seite): Fast könnte man glauben, es handle sich um eine Urlaubspostkarte. Doch weit gefehlt: "Jwd" vor Berlin plazierte Herr Hengfoß sein Prunkschloß im Maßstab 1:160. **Fotos: K.-H. Hengfoß**



Bild 18: Hübsche Stuckarbeiten machen diese Häuser zu einer bevorzugten Wohnadresse.

Material für die Dioramen

45 cm x 30 cm große Holzplatten bzw. ein Beistelltisch mit den Maßen 80 cm x 65 cm dienten mir als Grundlagen. Meine Dioramen lassen sich dank ihrer Gestaltung ohne weiteres zusammensetzen, wenngleich ein direkter Übergang nicht vorhanden ist. Das "Finishing" und die Detaillierung sind auch noch nicht abgeschlossen.

Für die Ausgestaltung habe ich Bürgersteigplatten von Heki, Kopfsteinpflaster von Pola (N 320) und Vollmer, Figuren und Kutschen von Preiser, Autos von MZZ und Lampen von Brawa verwendet. Die Felspartien entstanden aus dem H0-Steinbruch von Noch (0590); das Streumaterial ist von Heki. Die Reklame- und Schrifttafeln stammen von MO und Preiser. Die verschiedenen Häuser wurden aus dem Pola- und Vollmer-Sortiment ausgewählt. Das Gleismaterial ist von Arnold; die Lokomotiven und Wagen kommen von Arnold, Fleischmann und Trix. Die Signale und Stellpult-Elemente stammen gleichfalls von Fleischmann und Trix. Die Brücken wurden den Sortimenten der verschiedenen Hersteller entnommen; die Arnold-Brücken dominieren.

Fotografische Aspekte

Die einzelnen Dioramaszenen wurden ausschließlich mit Tageslicht fotografiert. Sowohl Sonnenschein als auch bedeckten, trüben Himmel habe ich zur Erzielung verschiedener

Stimmungen ausgenutzt. Zusätzliche Beleuchtung gab es nicht. Als Filmmaterial verwendete ich vornehmlich Fujichrome RD 100.

Ein großer Vorteil der Dioramen- gegenüber der Anlagenfotografie ist: Ein Diorama kann ohne großen Aufwand aufgestellt und in jede Richtung gedreht werden. Bestimmte Perspektiven, gewünschte Ausschnitte und Hintergrund-Variationen lassen sich so gut darstellen. Ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt ist die Möglichkeit, das Hauptmotiv knapp oberhalb der Dioramenkante in der "Fußgängerperspektive" ablichten zu können. Dasselbe Motiv ist mitten auf einer Anlage meist nur aus der Vogelperspektive "machbar" – es sei denn, der Erbauer ist glücklicher Besitzer eines Endoskops mit entsprechender Adapterausrüstung.

Die meisten meiner Dioramen sind relativ klein, so daß hier die Makrofotografie (unter Verwendung entsprechender Zwischenringe) zum Zug kam. Grundsätzlich gilt es bei Nahaufnahmen zu beachten, daß die Tiefenschärfe auch bei Blende 22 nur gering ist. Es sollte also versucht werden, die wichtigsten Objekte parallel zur Filmebene zu positionieren; dann erzielt man eine einigermaßen befriedigende Schärfe. Um dagegen eine diagonal verlaufende Straße sowohl vorne als auch hinten nicht ins Unschärfe "abgleiten" zu lassen, braucht man eine Verstelleinrichtung der Objektivenebene gegenüber der Negativebene ("Scheinpflugsche Entzerrung"). Doch über solch eine spezielle Ausrüstung verfügen wohl

nur wenige Amateurfotografen.

Einzelheiten der Anlagenplanung

Die Ausdehnung meiner nunmehr endlich im Entstehen begriffenen N-Anlage beträgt 4,20 m x 2,10 m. Davon ist der Freiraum für Türen und Einstieg abzuziehen. Der Grundrahmen besteht aus 13 mm starken Tischlerplatten sowie entsprechenden Leisten und Winkeln.

Der Gleisplan sieht eine Hauptbahn mit einer abzweigenden Nebenstrecke vor. Die zweigleisige Hauptlinie weist eine Paradestrecke von fast 4 m Länge auf und berührt zwei Bahnhöfe. An der nur teilweise zweigleisigen Nebenbahn liegen hingegen drei Personen- und zwei Güter-/Rangierbahnhöfe, außerdem zwei Bahnbetriebswerke. Darüber hinaus sind Hafen- und Industriegeleisanschlüsse verlegt. Auf der Anlage dominieren ein Großstadtteil und ein Industrieviertel. Ferner ist der Bau einer "romantischen" Ortschaft sowie eines Dorfes geplant.

Die Ausgestaltung der hier beschriebenen und zum Teil vorgestellten Anlage wird bestimmt noch einige Jahre in Anspruch nehmen, zumal mir immer wieder neue Möglichkeiten des Um- und Eigenbaus bestimmter Motive einfallen. Wenn meine Vorstellungen erfolgreich in die Praxis umgesetzt sein werden, folgen sicherlich weitere Fotoberichte im Eisenbahn-Journal!

Karl-Heinz Hengfoß





Bild 2: Frau Weigelt von der Firma Arnold nimmt die Auszeichnung für das Exponat "Henschel-Wegmann-Zug" entgegen. Fotos 1 und 2: Chr. Fricke



Bild 1 (links oben): "Leipziger Messegold" wurde alljährlich für hervorragende Spitzenerzeugnisse vergeben.

Rückblick auf die Leipziger Herbstmesse

Die diesjährige Leipziger Herbstmesse war in zweifacher Hinsicht bemerkenswert: Eine Vielzahl renommierter Modellbahnhersteller aus dem Westen Deutschlands stellte erstmalig im Messehaus Petershof aus, und eine Menge von nicht erwarteten echten wie auch Pseudo-Neuheiten gab einen gelungenen Rahmen für das 825. Messejubiläum ab. Die Zukunft wird zeigen, ob die bisher zweimal im Jahr abgehaltene Leipziger Mustermesse im vereinten Deutschland weiterbestehen kann.

Die Firma **Arnold** erhielt für den erstmals auch in Leipzig gezeigten Renommierzug der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, den stromlinienförmig verkleideten Henschel-Wegmann-Zug, die Goldmedaille als höchste Auszeichnung der Leipziger Messe. Als Neuheit wurden zwei Bierwagen mit der Bedruckung ostdeutscher Brauereien vorgestellt. "Reudnitzer" und "Saalfelder Grotten" werben um die Gunst der Käufer. (Siehe auch Eisenbahn-Journal 10/90, Seite 89.) Für die Freunde bayerischer Biersorten sorgte Arnold mit dem Bierwagen-Set "Oktoberfest". Sechs Wagen bilden eine Garnitur – je einer für die auf dem Oktoberfest vertretenen Münchner Brauereien. Die Besonderheit dieses Wagenzugs ist seine

präzise Bedruckung – vom Brauereiwappen bis hin zum Wagenschmuck. Der bildschöne Zug hat eine Gesamtlänge von 460 mm. Er ist nur komplett und ausschließlich im Jahre 1990 erhältlich.

Fleischmann und **Gütsold** stellen zum erstenmal auf der Leipziger Messe aus. (Siehe Eisenbahn-Journal 10/90, Seite 89, und 11/90, Seite 28/29.)

Die **Piko** GmbH zeigte einen aus Umbau-(Reko-)Wagen bestehenden Reisezug der DR (Eisenbahn-Journal 10/90, Seite 89). Die Lokomotiven der Baureihen 01⁵ und 03 haben den neuentwickelten Antrieb der Baureihe 38^{2/3} erhalten. Auch der Abstand zwischen Lokführerhaus und Tender wurde dank technischer Veränderungen deutlich kleiner. Die bekannten Doppelstockwagen wird es künftig in der Farbgebung der Rostocker S-Bahn-Züge und der Wagen der niederländischen Staatsbahn geben.

Die Firma **Pilz** GmbH, Sebnitz, ist Hersteller eines Modellgleissystems (1:3,73) in H0 mit Vollprofil und Polyamid-Schwellenband. Dieses System wurde überarbeitet und in neuer Form vorgestellt. Für gebogene Gleise werden die Radien 380 mm, 440 mm, 500 mm, 550 mm und 600 mm angeboten. Das Schienenprofil (z.Z. noch 2,5 mm hoch) ist wahl-

weise aus Neusilber oder verkupfert lieferbar. Das Weichensystem ist auf 15° ausgelegt. Neben den normalen Rechts- und Linksweichen enthält das Programm Außenbogen-, Innenbogen-, unsymmetrische Dreiwegweichen, Doppelkreuzungsweichen mit außenliegenden Zungen, 15°- und 30°-Kreuzungen sowie einfache und doppelte Gleisverbindungen. Alle Gleiswechsel sind auch als preisgünstige vorgefertigte Bausätze erhältlich. Außerdem gibt es für die Liebhaber schlanker Weichen eine Rechts- und Linksweiche mit einem Winkel von 7,5°. Die Weichenantriebe sind nach Belieben beidseitig "anknöpfbare" und können auch als Unterflurantriebe verwendet werden.

Prefo erweiterte die Palette der (nicht angetriebenen) Straßenbahnmodelle für H0 um den legendären "Hechtwagen" der dreißiger Jahre für die ehemaligen Dresdener Verkehrsbetriebe.

Auch die Firma **Roco** zollte der Jubiläumsmesse Tribut und stellte Eilzuggarnituren mit "Donnerbüchsen" und aus weiteren Wagen mit DR-Beschriftung vor. Zuglokomotiven sind in diesen Fällen die Baureihen 74 und 01, ebenfalls in der DR-Version.

Von **Sachsenmodelle** kommt ein in Rot-Elfenbein

Bild 4: Ein sehr begehrtes Sammelobjekt wird mit Sicherheit das neue sechsteilige Bierwagen-Set Münchner Brauereien von Arnold. Werkfoto



Bild 5: Bierwagen mit dem Aufdruck "Schultheiss" und "Berliner Bürgerbräu" sowie ...



Bild 6: ... "Engelhardt Brauer AG" und "Berliner Kindl" stellt der Berliner TT-Hersteller vor.





Bild 3: Sorgte auch in Leipzig für Aufsehen: der "goldene" Henschel-Wegmann-Zug von Arnold.

1990

Bild 7: Doppelstockwagen in Nenngröße H0 von Piko in der Farbgebung der Rostocker Stadtschnellbahn.



gehaltener zweiachsiger Personenwagen als Beiwagen für kurze Triebwagen ins Programm. Er eignet sich recht gut für Privatbahnen.

Berliner TT-Bahn Zeuke GmbH präsentierte die überarbeitete Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 sowie die dreiachsige Diesellokomotive T 334 der tschechoslowakischen Staatsbahn als Farbvariante in Grün-Elfenbein. Weiterhin waren vier unterschiedlich dekorierte Bierwagen, ein vierachsiger Reisezugwagen sowie diverse Güterwagen zu sehen.

Der Gebäude- und Zubehörhersteller **Vero** zeigte außer dem einem Vorbild nachgestalteten Schmal-

Bild 8: Zur Verstärkung von Triebwagen ist dieser Beiwagen in H0 der Firma Sachsenmodelle gedacht.

Bild 11 (rechts unten): Ein Blick in das Innere des neuen Piko-Triebtenders für die Baureihen 01, 03, 38 und 41.



Bild 9: Das Paradepony für die TT-Liebhaber ist wohl die neue Schnellzuglokomotive der Baureihe 01.

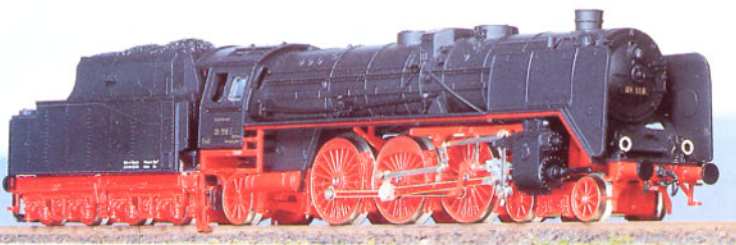


Bild 10: Von Gützold stammt diese hübsche Farbvariante der V 100 003 der DR.

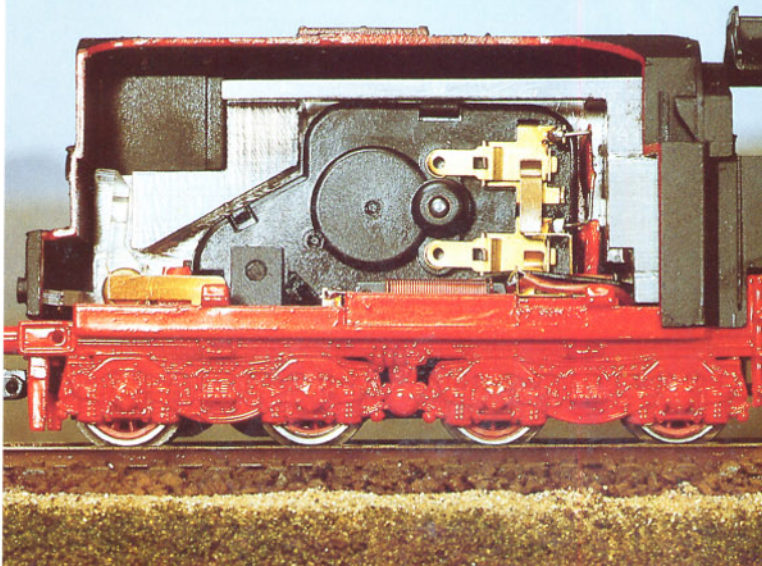
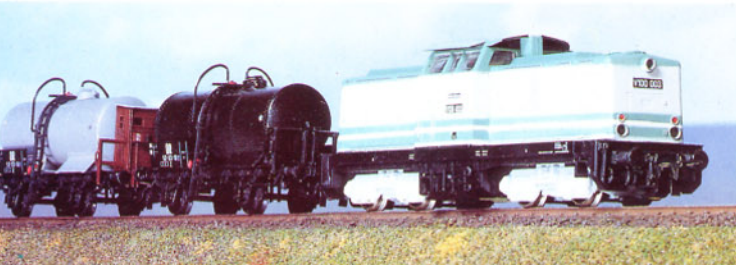




Bild 12: Ein stattliches Wohnhaus mit Apotheke im Erdgeschoß kommt von Vero, ebenso ...



Bild 13: ... der dem Bahnsteig Flöha/Sachsen nachgestaltete Bausatz.
Fotos 5 bis 13: J. Albrecht

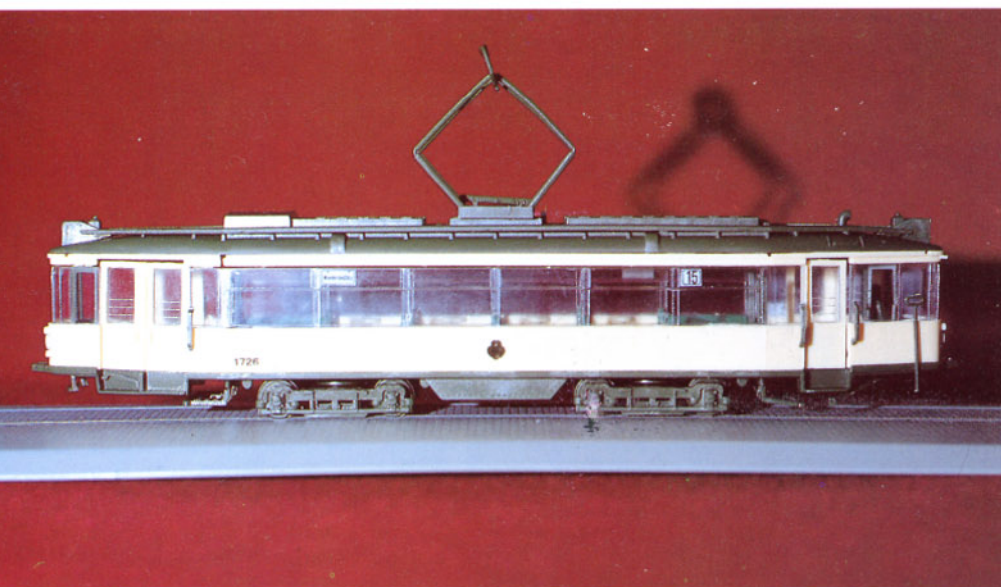


Bild 14: Die Palette von Straßenbahnmodellen setzt Prefo mit diesem "Hecht"-Triebwagen fort.
Foto: Fr. Weidelich

spurbahnhof "Oberrittersgrün" (Eisenbahn-Journal 10/90, Seite 89) einen Zwischenbahnsteig, der jenem im Bahnhof Flöha (Strecke Chemnitz – Dresden/Marienbergr nachempfunden wurde. Mit mehreren Bausätzen läßt sich eine beträchtliche Bahnsteiglänge erreichen. Ein zweistöckiges Wohnhaus mit Apotheke im Erdgeschoß vervollständigte die Neuheitenpalette.

Kleinserienhersteller **Weigel** hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Produktion der ehemals sehr beliebten Güterwagen der Firma Dietzel in noch verbesserter Qualität wieder aufleben zu lassen. Neben dem funktionsfähigen Kranwagen mit dazugehörigem Schutzwagen sind Mannschaftswagen, Kühlwaggons mit im Fahrbetrieb sich drehenden Flettner-Lüftern, Niederbord- und Hochbordfahrzeuge im Sortiment. Als nächstes Modell folgt ein Klappdekkswagen. **ds**

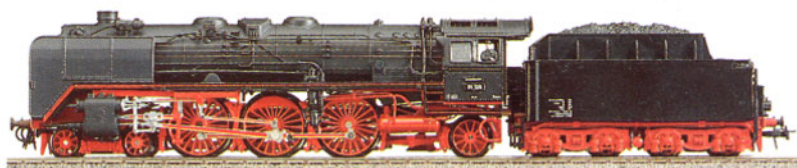
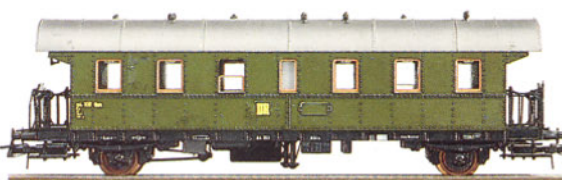
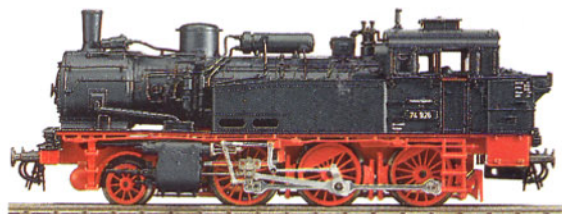


Bild 15: Jetzt können Eilzug- und Personenzugwagen von Roco auch stillecht als Züge der Deutschen Reichsbahn gebildet werden. **Werkfoto**



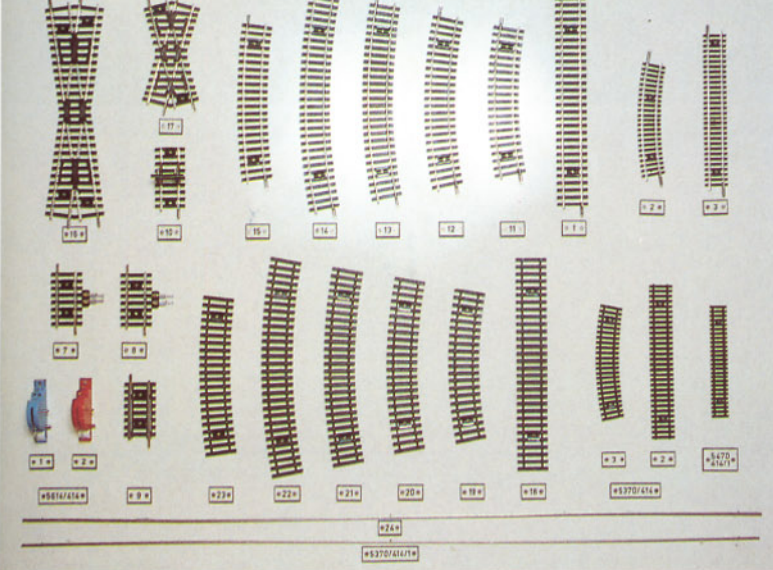


Bild 16: Das komplette Gleissystem von Pilz läßt bezüglich der Gleisformen ...

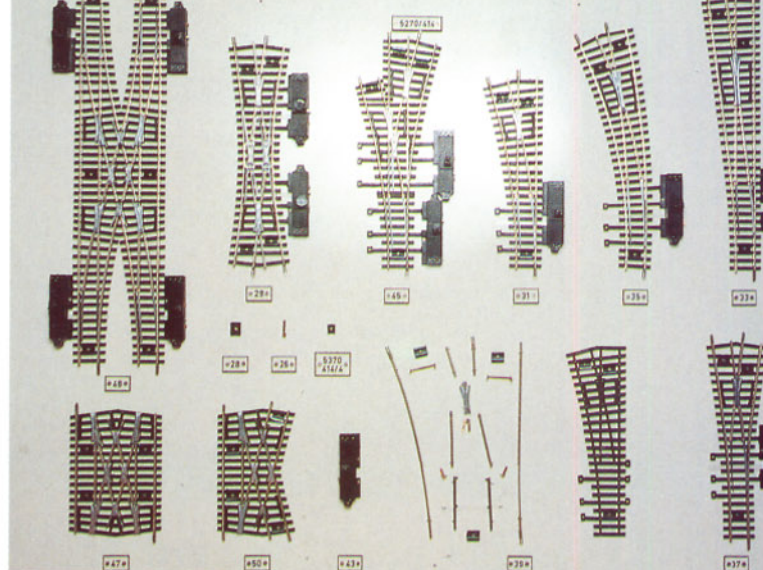


Bild 17: ... und der verschiedenen Weichen keine Wünsche offen.

Bild 18: Der einem Vorbild nachempfundene dreiaxlige Kranwagen läßt sich mit dem Niederbordwagen als Schutzwagen und einem gedeckten Güterwaggon als Mannschaftswagen zu einem stielchten Hilfszug kombinieren. Als Ausstattungsteile sind eine Werkzeugkiste mit klappbarem Deckel, Schraubenschlüssel und Hämmer sowie das Auflagegestell für den Kranarm vorhanden. Der Kranausleger kann nach der Seite und Höhe bewegt werden. Das Heben und Senken erfolgt mittels einer Mini-Kurbel. Die Abstützungen sind schwenk- und ausziehbar.

Fotos 3, 16 bis 18: K. Heidbreder



Berichte, Infos, Karten, Fotos aus folgenden Ländern:

Griechenland – Jugoslawien – Spanien – Portugal – Norwegen – Finnland – Polen – Rumänien – Türkei – Syrien – Libanon – Jordanien – Israel – Saudi Arabien – Indien – Sri Lanka – Pakistan – Bangladesch – China – Korea – Thailand – Kambodscha –

Sie interessieren sich für:

- Eisenbahnen in Übersee?
- Reise- und Erlebnisberichte von Bahnreisen durch exotische Länder?
- spezielle Themen zu diesem Bereich aus Europa?

Sie benötigen Informationen zur Vorbereitung einer selbstorganisierten Reise – vor allem eisenbahnspezifisches Kartenmaterial?

Sie wollen einfach beim Thema "Schienenverkehr" auch außerhalb der näheren Umgebung (sprich Mitteleuropa) "auf dem Laufenden" sein?

Sie lieben es, in Dämmerstunden am Kamin "mit dem Auge" durch ferne Länder zu reisen und sich dabei durch ästhetische Fotos anregen zu lassen?

Sie wollen im Laufe der Zeit eine Sammlung aus Informationen, Bildern und Kartenmaterial erhalten?

Dann sollten Sie die Vorteile eines Abos

"Dampf & Reise / Überseeische Bahnen" –

in Anspruch nehmen:

Sie erhalten Ihr "Dampf & Reise / Überseeische Bahnen" sofort nach Erscheinen sechsmal im Jahr frei Haus!

Man kann nur staunen, wo überall "Dampf & Reise / Überseeische Bahnen" gelesen wird!



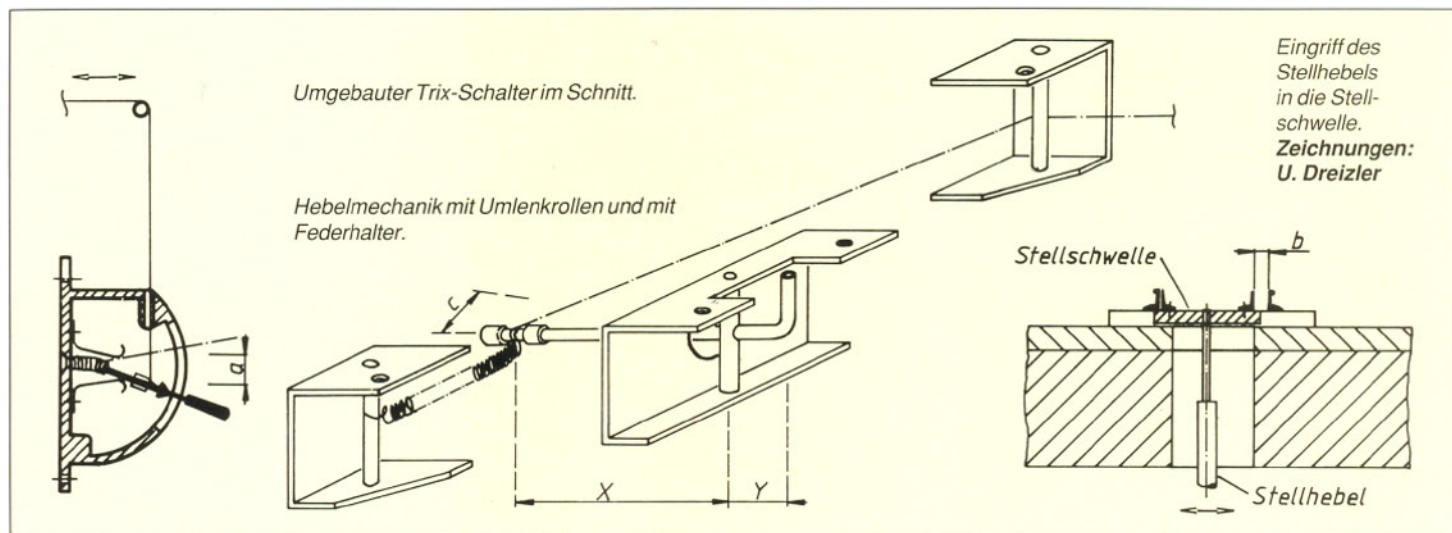
Das Abonnement für 6 Hefte im Jahr kostet derzeit DM 56,-, d.h. Sie bezahlen statt DM 9,90 pro Heft nur DM 9,34 (bzw. statt 9,- sFr. nur 8,50 sFr.) und bekommen weder Porto noch Verpackung in Rechnung gestellt.

Röhr Verlag GmbH, Brandenburger Str. 10, D 4150 Krefeld 12

Selbstverständlich gibt es hier noch weitere "SPEZIELLE VERKEHRLITERATUR" Fordern sie den Gratisprospekt doch gleich mit an!

Malaysia – Indonesien – Sowjetunion – Australien – Neuseeland – Ägypten – Tunesien – Mauretanien – Benin – Sudan – Uganda – Mosambik – Südafrika – Zimbabwe – Angola – Ruanda – Kanada – USA – Guatemala – Nicaragua – Kolumbien – Ecuador – Brasilien –

Angola – Ruanda – Kanada – USA – Guatemala – Nicaragua – Kolumbien – Ecuador – Brasilien – Israel – Saudi Arabien – Kambodscha



Seilzugantriebe für Weichen

Meist werden heute auf Modelleisenbahnen die Weichen über Doppelspulenantriebe gestellt. In den letzten Jahren kamen erfreulicherweise immer mehr motorische Weichenantriebe zum Einsatz, weil sich Selbstbauweichen selten mit den normalen "Schnappantrieben" stellen lassen. Für meine Modulanlage verwendete ich nur Selbstbaugleise. Da in Hebelstellwerken die Weichen über Drahtzüge bewegt werden, überlegte ich, wie dies denn ins Modell übertragbar sei.

In jener Zeit kamen mir auch die alten Trix-Schalter in die Hände. Ich beschloß, meine Weichen mit diesen Schaltern zu stellen. In einem Modellbahn-Gebrauchladen fand sich eine Anzahl davon. Soll nun mit dem Umschalter die Herzstückpolarität gestellt werden, sind nur die grünen und gelben, nicht aber die blauen Schalter verwendbar. Letztere sind einfache Ein/Aus-Schalter, bei denen sich die Herzstückpolarität nur über ein einspüliges Relais mit Wechselkontakt per Schalter stellen läßt.

Umbau des Trix-Schalters

Zuerst wird die seitliche Abdeckplatte entfernt; die Verbindungsschrauben wandern in die Bastelkiste. Dann demonstriert man den Stellhebel, der von unten mit einer Schraube an der Richtfeder befestigt ist. Am Hebel werden ein kleines Stück Messingrohr (3 x 0,5 mm) und ein genügend langes Stück Perlonfaden (Angelschnur) mit Sekundenkleber angebracht. Dazu muß das Messingrohr längs aufgesägt werden, da sich die Richtfeder meist nicht demontieren läßt. Man kann so das Röhrchen etwas aufspreizen und nachher dann wieder zusammendrücken.

In die Stirnseite muß genau mittig ein Loch von etwa 3 mm in Höhe der Querbohrung der Befestigungsschrauben gebohrt werden, durch das der Perlonfaden nach außen geführt wird. An die Unterlegscheibe für den Stellhebel lötet man noch ein Stück Draht an, das später durch ein Nietloch in der Stirnseite zum Herzstück geführt wird. Die Kontaktfedern der Schalter sind so zu biegen, daß ein sicherer Dauerkontakt gewährleistet ist. Die Schalter dürfen nach dem Einbau nicht elektrisch untereinander verbunden werden, da dies einen Kurzschluß zur Folge hätte!

Bau der Umlenkrollen und Federhalter

Die Umlenkrollen bestehen nur aus zwei Teilen. Von einem Aluminium-U-Profil U 17 x 20 mit $s = 1,5$ mm werden etwa 20 mm lange Stücke abgesägt. Durch beide Schenkel sind 5 mm vom Steg und von einer Stirnseite entfernt 2-mm-Löcher zu bohren. 5 mm von der anderen Stirnseite und von der Außenkante ist ein Loch zu bohren, das später zur Verschraubung unter der Anlagenplatte dient. Am gegenüberliegenden Schenkel des U-Profiles ist die Ecke so weit abzusägen, daß die Befestigungsschraube ohne Verrenkungen angezogen werden kann. In die genau gegenüberliegenden Löcher wird nun ein Messingrohr 2 x 0,5 mm exakt eingepaßt und mit Sekundenkleber fixiert. Soll dieses Teil als Federhalter dienen, ist vor dem Verkleben noch eine Feder aufzuschieben. Ich verwende meist Kugelschreiberfedern.

Die Hebelmechanik

Von dem Alu-U-Profil werden etwa 40 mm lange Stücke abgesägt. In den Steg ist mittig ein 6-mm-Loch zu bohren, durch das der Stellhebel ragt. Weiterhin sind in die Schenkel mittig und 5 mm vom Steg 2-mm-Löcher genau gegenüberliegend zu bohren. In einen Schenkel müssen zwei Befestigungslöcher wie bei den Umlenkrollen gebohrt werden. In diesem Schenkel ist noch eine Aussparung von etwa 15 mm Länge und 10 mm Tiefe notwendig; den gegenüberliegenden Schenkel muß man auf etwa 8 mm kürzen.

Der Hebel selbst besteht in der Hauptsache aus drei Messingrohren. Ein Teil aus 2 x 0,5-mm-Rohr ist 17 mm, eines aus 2 x 0,5-mm-Rohr 60 mm, das dritte aus 3 x 0,5-mm-Rohr 13,5 mm lang. Die 13,5 mm entsprechen der Innenweite des U-Profiles.

Die Hebel werden nun wie folgt zusammengebaut: An dem langen 2-mm-Rohr muß das eine Ende von etwa 20 mm Länge um 90° gebogen werden. Dabei sollte, damit das Rohr nicht knickt, ein Stück 1-mm-Federstahldraht mit 50 mm Länge von der langen Seite aus eingeführt werden. Das Loch im Messingrohr auf der abgeboigten Seite muß auf etwa 10 mm Länge frei bleiben. Das 3-mm-Rohr wird genau mittig auf das kürzere 2-mm-Rohr aufgeschoben,

eingespannt und exakt mittig ein 2-mm-Querloch durch beide Rohre gebohrt.

Zur Montage des Hebels sind die beiden Rohre wieder auseinanderzunehmen. Das 3-mm-Rohr ist zwischen die beiden 2-mm-Löcher des U-Profiles zu halten, während das 2-mm-Rohr durch eben diese Löcher eingeführt wird. Durch die Querbohrung steckt man das abgeboigte Rohr. Die Maße x, y (siehe Skizze) richten sich nach dem benötigten Hebelweg b sowie nach den Weglängen a und c.

Von einem vorgegebenen Hebelweg $a = 8$ mm werden an der Stellschwelle etwa 1 mm (RP-25-Radsätze) zuzüglich Spielraum zum Andrücken der Zungen an die Backenschiene benötigt. Um noch ein wenig Reserve zu haben, beträgt der Weg c bei mir etwa 6 mm. Daraus ergibt sich ein Verhältnis für x:y von $6:1,5 = 4$. Ungefähr so ist nun der Stellhebel in die Querbohrung einzulöten. Die Bohrungen sollten wegen der nötigen Genauigkeit an einem Bohrständler ausgeführt werden. Durch die Stellschwelle wird in das nach oben abgeboigte Ende des Hebels ein Stück 1-mm-Federstahldraht gesteckt.

Justierung des Seilzugs

Nachdem die Hebelmechanik, die Umlenkrollen sowie der Trix-Schalter montiert sind, wird die Funktion der Hebelmechanik an der Stellschwelle der Weiche überprüft. Sodann ist die Zugfeder auf den Hebel aufzuschieben. Dabei darf die Feder nicht zu stark gespannt sein. Nun wird der Perlonfaden um die Umlenkrollen geführt und an der Hebelmechanik festgeknotet. Der Trix-Schalter sollte sich in der oberen Stellung (Seil entspannt) befinden.

Durch Drehen der Umlenkrollen um die Befestigungsschraube und Verändern des Maßes x wird die Mechanik genau eingestellt. Stimmt alles, fixiert man den Perlonfaden am Stellhebel mit Sekundenkleber, damit sich der Knoten nicht löst. Die Feder wird durch kleine Rohrstücke gegen Verrutschen gesichert. Nachjustierungen sind nur selten nötig, obwohl meine Anlage Temperaturschwankungen von etwa 20°C ausgesetzt ist.

In der Praxis ist alles einfacher, als es den Anschein erweckt. Man hat jetzt einen fast vorbildgerechten, absolut leisen und preiswerten Antrieb. Zudem nimmt die Mechanik unter der Anlage in der Höhe nicht viel Platz ein, so daß an engen Stellen auch die Kombination mit einem Motorantrieb sinnvoll erscheint.

Ulrich Dreizler

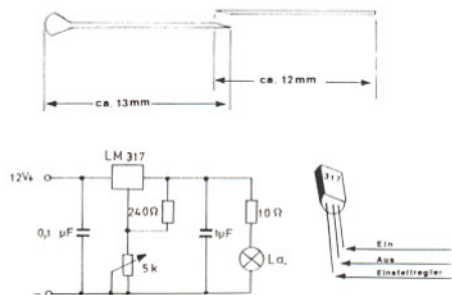
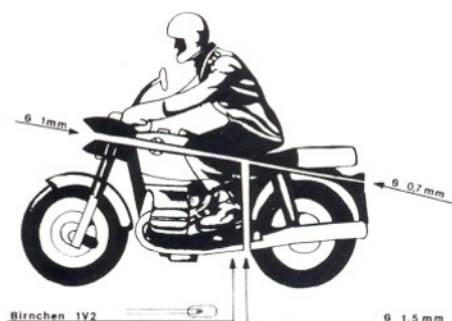


Bild 1: Mit Hilfe dieser Skizzen gehen die Arbeitsschritte sicher schneller vonstatten. Zeichnungen: W. Müller

Bild 2: Ein Erinnerungsfoto vom letzten Motorrad-Trip. Wie es das Gesetz verlangt, ist die Beleuchtung eingeschaltet.



Licht an!

Motorräder fahren auch tags mit Licht; das ist Vorschrift. Auf diese "Kleinigkeit" sollte ein Modelleisenbahner ebenfalls nicht verzichten; denn nicht nur den Betrieb auf den Gleisen verfolgt der Betrachter interessiert, nein, auch die vielen Details links und rechts der Schiene werden immer wieder mit den Augen gestreift. Und dabei fallen Lichtpunkte besonders auf; der Blick wird also auf Straßenfahrzeuge mit eingeschalteten Scheinwerfern gelenkt.

Wie beleuchtet man nun eine Preiser-BMW? Legen wir uns zuerst Material und Werkzeug zurecht: Bohrer mit 0,5 mm, 0,7 mm, 1,5 mm und 1,8 mm Durchmesser; Ultra-Micro-Lampen 1,2 V von Conrad-Elektronik (Nr. 727253); Spannungsregler 211317/100 mA; Kondensatoren 0,1 µF/16 V, 1 µF/16 V; Einstellregler 5 kΩ; Widerstände 10 Ω, 240 Ω; ein Stück Pertinax-Lochrasterplatte.

Wenden wir uns nun der kleinen BMW zu. Zunächst werden die zu bohrenden Flächen eben gefeilt, damit der Bohrer nicht verrutscht. Alle Löcher werden mit dem 0,5-mm-Bohrer vorgebohrt. Es ist besser, wenn man bei allen Bohrvorgängen Wasser verwendet, damit sich der Bohrer nicht verläuft. Nicht gleich das Loch durchgängig bohren, sondern den Bohrer in kurzen Abständen herausziehen und die Kunststoffspäne entfernen. Mit dem 1,5-mm-Bohrer wird das senkrechte Loch gebohrt. Sollte der Motorradsitz durchgebohrt werden, ist das nicht weiter schlimm, da ja später der Fahrer daraufgeklebt wird. Nun bohrt man wie aus der Zeichnung er-

sichtlich die zwei anderen Löcher (0,7 mm und 1,0 mm) mit den entsprechenden Bohrern. Mit dem 1,8-mm-Bohrer wird am Scheinwerfer langsam ein Trichter ausgearbeitet (höchstens 1,5 mm tief), damit der Scheinwerfer später besser aussieht.

Nun nimmt man aus einem Häuserbausatz den Spritzling mit den Fensterscheiben und entfernt alle Scheiben. Zurück bleibt das Gerippe; dieses benötigen wir. Über einem Lötkolben wird ein zurechtgeschnittenes Teil langsam hin und her gedreht, bis es sich mit beiden Händen langziehen läßt. Aber aufpassen, daß der Durchmesser nicht zu dünn oder zu dick wird. Den Lichtleiter muß man noch ein bißchen mit der Schlüsselfeile bearbeiten, damit er am Scheinwerfer den gebohrten Trichter ausfüllt. Nun werden die zwei Lichtleiter so weit in die Bohrungen hineingeschoben, daß sie genau am Rand des 1,5-mm-Lochs enden. Nicht kleben! Ist dieser

Vorgang beendet und paßt alles, kann man noch mit einem Stück Karton am Scheinwerfer den Lichtleiter polieren; das erhöht die Leuchtkraft. Für das Rücklicht läßt sich auch transparenter roter Kunststoff verwenden. Ansonsten betupft man mit roter Glasfarbe oder Tusche.

Jetzt werden die restlichen Teile am Motorrad angebracht sowie Auspuff, Sturzbügel, Spiegel und eventuell auch die Packtaschen bemalt. Solange die Teile trocknen, kommen alle elektrischen Teile auf die Platine; den Spannungsregler 5 K stellt man auf 1,2 V. Das Lämpchen wird mit Kupferdraht verlängert und mit einem Isolierschlauch überzogen. Jetzt können wir es an die Platine löten und in das Motorrad (1,5-mm-Loch) schieben.

Sehen und gesehen werden – unsere Preiser-Zweiradpiloten haben nun keine Bedenken mehr.

Wolfgang Müller

Bild 3: Drei Bohrungen sind nötig, um ein Motorrad vorbildgerecht zu beleuchten. Fotos: W. Müller





Bild 1: Wohl nur von einem Fotografen darzustellen: Länderbahn-, DRG- und DB-Lokomotive auf einem Gleis. Drei hervorragende H0-Modelle von Micro-Metakit.

Eine gelungene Reminiszenz an die

Als die Localbahn Schafflach – Gmund – Tegernsee (ab 1941 Tegernsee-Bahn AG; TAG) im Zuge der Beschleunigung des Personenverkehrs – 1935 gab es erstmals durchgehende Eilzüge von München nach Tegernsee und zurück – eine weitere Lokomotive benötigte, bestellte man am 24. Dezember 1935 mangels geeigneter Vorbilder eine völlige Neukonstruktion. Die von Krauss-Maffei in enger Zusammenarbeit mit der Localbahn entwickelte und bereits am 13. Mai 1936 ausgelieferte Lok Nr. 7 erwies sich rasch als „gelungener Wurf“. Aufgrund der Laufwerksanordnung mit vorderem und hinterem Krauss-Helmholtz-Gestell mit mittiger Belastung der Laufachsen besitzt die Lok hervorragende Laufeigenschaften sowohl in engen Krümmungen als auch bei ihrer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in der

Geraden. Der reichlich dimensionierte Kessel verleiht der Maschine eine Leistung von ca. 400 kW (550 PS). Sie vermag rund 200 t Anhängelast mit 12 bis 15 km/h über den Gmunder Berg mit seinen 30 ‰ Steigung zu schleppen. Bei Probefahrten wurden sogar bis zu 458 kW (630 PS) Leistung ermittelt.

Die TAG-Maschine Nr. 7 war das Ende und gleichzeitig der Höhepunkt in der langen Reihe bayerischer Lokbahnlokomotiven. Nach einer Laufleistung von rund einer Million Kilometern benötigte sie die TAG ab 1975 infolge geänderter Fahrpläne nicht mehr als Reservetriebfahrzeug. Die am 24. November 1975 fällige Untersuchung wurde deshalb nicht mehr durchgeführt.

Dem daraufhin gegründeten Bayerischen Localbahn-Verein gelang es jedoch, die notwendigen Mittel für die Untersuchung aufzubringen, so daß die Lok seit der am 28. Juli 1978 beendeten Hauptuntersuchung wieder als Reserve und für die historischen Dampfzüge zwischen

Schafflach und Tegernsee zur Freude von groß und klein einsatzbereit ist.

Die LAG-Loks Nr. 87 und 88

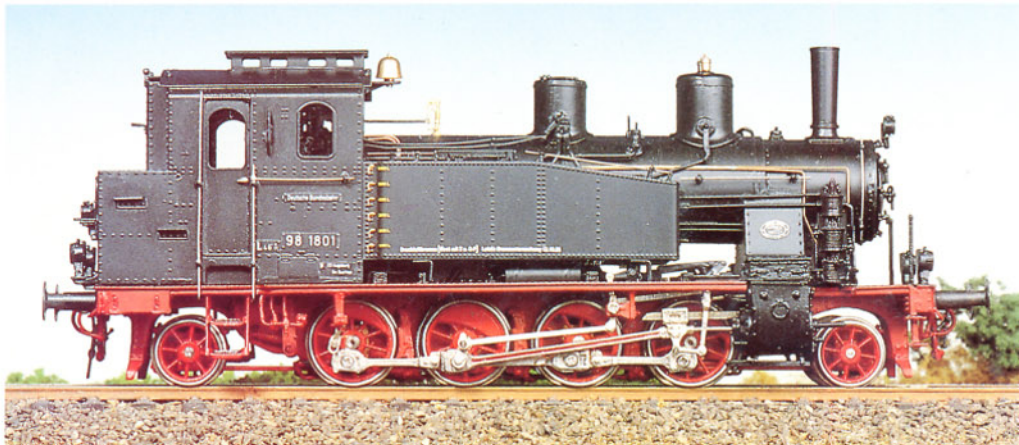
Aufgrund der hervorragenden Betriebsergebnisse der Lok Nr. 7 – sie hatte sich auch als sehr sparsam im Kohleverbrauch erwiesen – bestellte die LAG am 18. Dezember 1936 zwei fast baugleiche Maschinen (Betriebsnummern 87 und 88). Es handelte sich um die letzten Lokbeschaffungen der LAG überhaupt. Die Maschinen waren für die 31 km lange, steigungs- und krümmungsreiche Strecke Marktoberdorf – Füssen bestimmt. Auf ihr war in jenen Jahren ein ständig steigender Personenverkehr zu verzeichnen. Unter anderem gab es Kurswagendurchläufe mit LAG-eigenen Vierachsern nach München und Augsburg.

Auch nach Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1938 blieben die Loks vorerst auf ihrer Stammstrecke. Als



Bild 2: Das Führerhaus der DRG-Maschine mit äußerst filigranen Griffstangen und Trittstufen. Recht ordentlich und gut lesbar ist die Beschriftung. Selbst die Wasserstandsangaben neben den Prüfhähnen lassen sich noch erkennen.

Bild 3: Ein Spitzenmodell in H0: die 1'D1'-Reichsbahn-Lokomotive 98 1801.



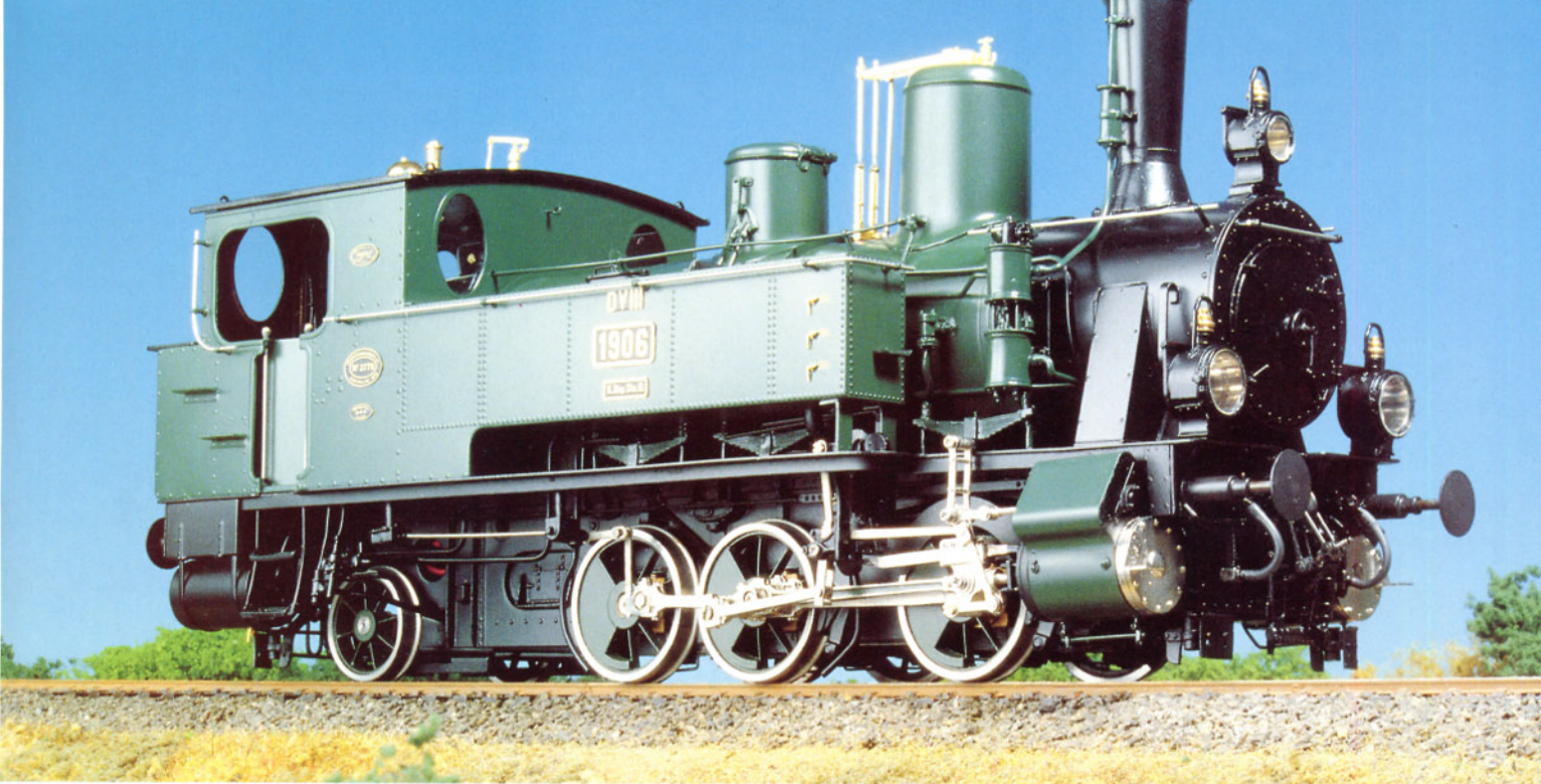


Bild 4: In Nenngröße 0 stellt sich die meisterlich getroffene bayerische D VIII vor, die viele Überraschungen in sich birgt.

bayerische Lokalbahnzeit

98 1801 und 98 1802 bezeichnet, gehörten sie nun zum Bahnbetriebswerk Kempten. In den fünfziger Jahren wanderten sie jeweils für einige Zeit zu den Bws Neu-Ulm, Ingolstadt und Buchloe, ehe sie 1959 wieder zum Bw Kempten zurückkehrten. Doch bereits 1960 wurden beide Lokomotiven abgestellt, am 30. September 1960 ausgemustert und einige Zeit später verschrottet.

Die Micro-Metakit-Modelle

Die drei bayerischen "Oldtimer" bietet Micro-Metakit in den Nenngrößen H0 und 0 an. Die Detaillierung der H0-Lokomotiven läßt wirklich keine Wünsche mehr offen. Auch kleinste Ansatzteile sind mit größter Akribie nachgebildet worden. Da diese exquisiten Modelle wohl mehr für die Vitrine als für den rauen Fahrbetrieb auf den Modellbahnanlagen verwendet werden dürften, haben wir uns einen Test der Laufeigenschaften erspart. Diese sind aber bestimmt nicht schlechter, als es der optische Eindruck erwarten läßt.

Ein Traum auf Rädern ist das Modell der bayerischen D VIII (Baureihe 98.6) in der Nenngröße 0. Dieser bestechenden Lokomotive fehlt wirklich nur noch das Lokpersonal, das sie in Bewegung setzt. Die kupfernen Schmierleitungen sind exakt nachgebildet. Der Sandkasten besitzt einen aufklappbaren Deckel und ein eingesetztes Schutzsieb. Auch die Kohlekästen sind mit beweglichen Abdeckungen versehen. Nach Öffnen der Rauchkammertür wird die komplette Inneneinrichtung sichtbar. Das Innere des Führerhauses weist alle Kesselarmaturen und sonstigen Einrichtungen in bestechender Detailtreue auf. Selbst die Sitze für Lokführer und Heizer sind vorbildgerecht nachgestaltet worden.

Beim intensiven Betrachten dieser wunderschö-

nen Lokmodelle kann man wirklich ins Schwärmen geraten. Uns drängte sich der Gedanke auf: Die kleinen Maschinen sollten nicht nur in privaten Sammlungen "verschwinden", sondern in Museen und thematisch einschlägigen Ausstellungen recht vielen Betrachtern das ganz besondere Flair der ehemaligen bayerischen Nebenbahnlokomotiven nebst ihrer Geschichte nahebringen.

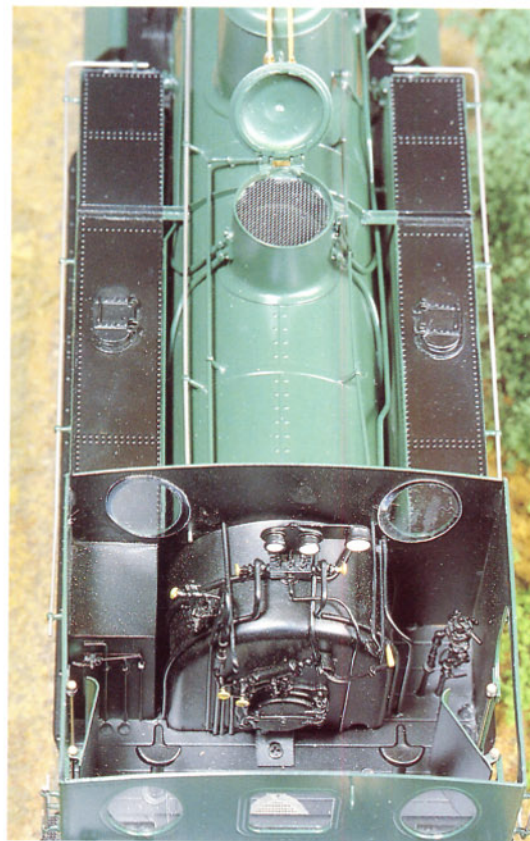
ds

Bild 5: Ein Blick in den Führerstand und über den Langkessel mit geöffnetem Sanddom. Auch die Wasserkastendeckel lassen sich öffnen.

Bild 7: Die bayerische D VIII gibt es auch in der Version der Augsburger Localbahn.

Fotos: K. Heidbreder

Bild 6: Vorbild oder Modell? Die geöffnete Rauchkammer der D VIII.



Trucks go west



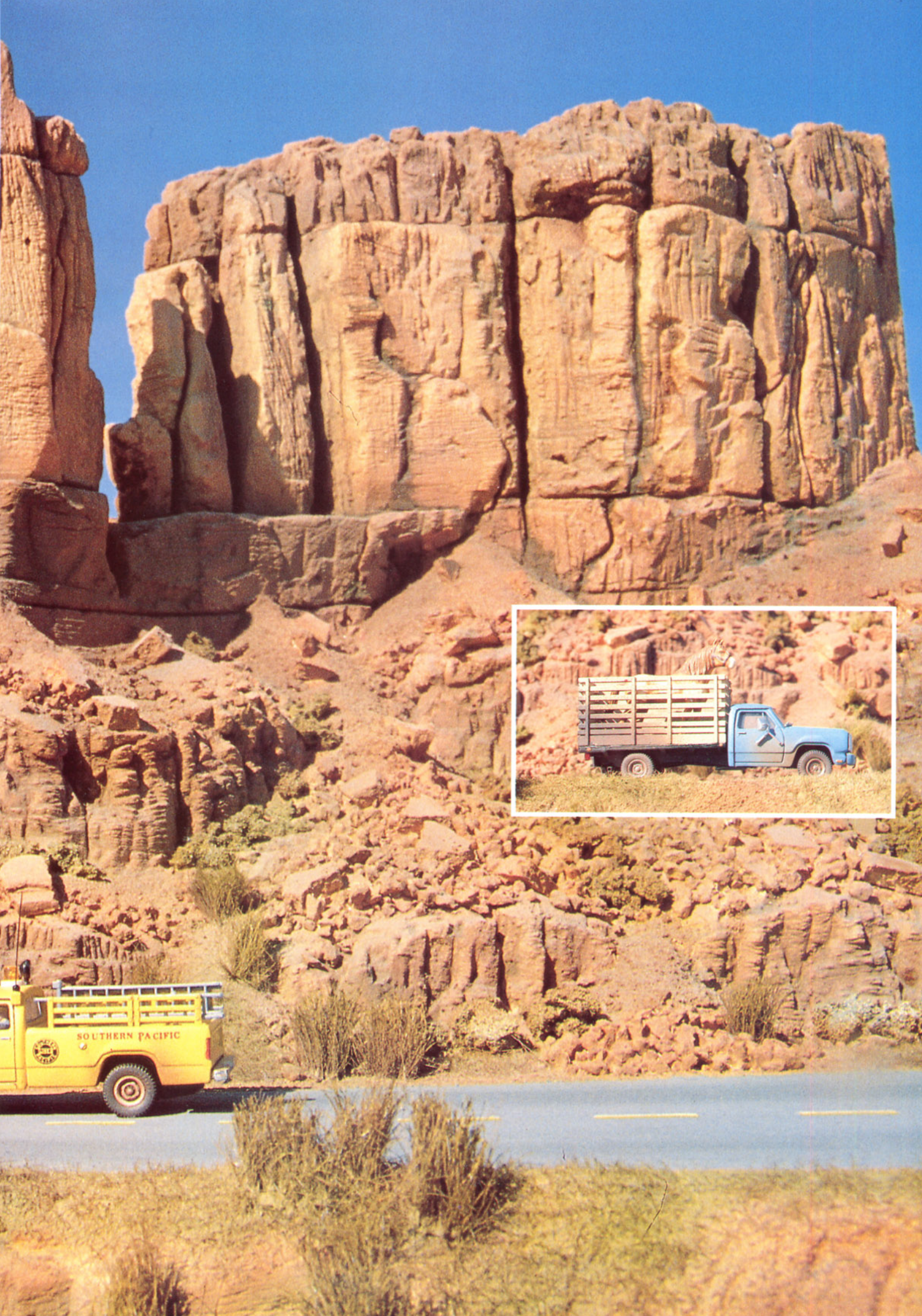




Bild 4: Alle "Trucker" dürften von diesem Modell begeistert sein. Mit einer Vielzahl von Zursüßteilen wurde dieser Ford LTL zu einem wahren Schmuckstück aufgearbeitet.

Auf mich als Hobby-Modellbauer haben amerikanische Eisenbahnen und Trucks schon immer einen großen Reiz ausgeübt. Als dann zu Beginn der achtziger Jahre die ersten H0-Brummis in den Handel kamen, schien das "Eis gebrochen" zu sein. Doch die Enttäuschung war groß, denn welcher moderne Truck hat schon Trilex-Räder? Es blieb nichts anderes übrig, als die erstandenen Modelle umzubauen. Dabei erwiesen sich vor allem

die Typen Peterbilt und Ford LTL als äußerst arbeitsaufwendig.

Die guten Stücke standen nun als Schauobjekte in der Vitrine, was mir aber gar nicht gefiel. Außerdem wollte ich die Kraftfahrzeuge auch fotografieren. Klar war: Ohne Modelllandschaft und Hintergrundkulisse würde es keine "echten" Western-Fotos geben, kämen die Trucks nicht zur Geltung. Dioramen mußten her, die Western-Atmosphäre vermitteln und

auf denen sich meine Autos "wohl fühlen".

Die Miniaturlandschaften mit den Abmaßen 80 cm x 50 cm x 35 cm lassen sich leicht im Auto transportieren. Im Freien aufgestellt, die Sonne als ideale Beleuchtungsquelle hinzugezogen – so gelangen mir die stimmungsvollen Fotos dieser Seiten.

Die Dioramen sind auf Dachleisten-Rahmen aufgebaut. Das Profil wurde mit einigen Sperrholzspannten festgelegt. Die Feinheiten habe ich

Bild 5: Das darf doch nicht wahr sein: Der blaue Ford will auf der schmalen Straße einen Peterbilt-Truck überholen! Hoffentlich kommt kein Fahrzeug entgegen!



Bild 1 (vorausgehende Seite): Bizarre Felsformationen, die die glühende Sonne zurückstrahlen, weite Sandflächen mit spärlicher Vegetation – das ist das Thema des Dioramas unseres Lesers Lucien Wiss.

Bild 2 (vorausgehende Seite): Das Supern von Automodellen macht Freude und zeigt eine verblüffende Wirkung, wie dieser Pick-up auf einsamer Straße überzeugend beweist.

Bild 3 (vorausgehende Seite): Der Ford-Viehtransporter hat schon eine lange Fahrt über staubige Straßen hinter sich, und das Ziel ist noch weit. Gekonnt wird bei diesem Modellfahrzeug der Eindruck vermittelt, es stehe in hartem Einsatz.



Bild 6: Eine Fahrt durch die "Wirkungsstätten" von Winnetou und Old Shatterhand vermittelt dieser Dioramenausschnitt. Äußerst realistisch hat Herr Wiss die Atmosphäre im amerikanischen Westen wiedergegeben.

aus Styropor herausgeschnitten und darüber eine Schicht feinen Baugips gezogen. Um die Felsgrate tief ausarbeiten zu können, muß die Gipsschicht an verschiedenen Stellen 4 cm dick sein. Die Geröllhalden wurden aus Stein-splittern und grobem Sand angehäuft. Natürlich ist es wichtig, die "Steinwüste" authentisch einzufärben. Aufgrund der großen Fläche geht das nur mit der Spritzpistole oder aus der Spraydose.

Den spärlichen Bewuchs bilden feine Streuflocken und gefärbte sowie zum Teil beflockte Menschenhaare als Gras- und Unkrautbüschel. Diese Haare sind feiner als Pinselborsten und vor allem nicht so steif. Die Verarbeitung ist einfach: Die Haare werden um eine Scherenklinge gefaltet, durchschnitten und auf 1,5 cm gekürzt. Auf die "Pflanzstelle" gibt man einen Tropfen Weißleim, der sehr dickflüssig sein sollte. In ihn steckt man das Haarbüschel und

richtet die Haare mit einer Nadel oder Pinzette nach Wunsch aus.

Tags darauf werden alle nicht haftenden Haare entfernt, das Büschel mit einer Nagelschere halbrund geschnitten und die herabfallenden Teile mit dem Staubsauger "eingesammelt". Gefärbt wird die amerikanische Vegetation aber nicht etwa sattgrün; die heiße Sonne bleicht ja alles aus! Also wählt man Silbergrün, Braun und Gelb – das bringt's doch, oder?

Lucien Wiss

Bild 7: Nicht nur den großen Brummis gehört das Interesse unseres Lesers; auch kleine Fahrzeuge gewinnen bei ihm durch Supern an Aussehen, wie das Bild beweist. **Fotos: Lucien Wiss**





★ Schaufenster der Neuheiten ★

Bemo

Es rollt bei Bemo: Das "Krokodil" der Rhätischen Bahn mit der Betriebsnummer 411 wurde für das neue Modell zum Vorbild. Es handelt sich um eine Lok der Serie Ge 6/6 aus den Jahren 1924 bis 1926, die – neben anderen Maschinen – mit elektrischen Widerständen auf dem Dach ausgerüstet wurde, um die freigesetzte Wärme besser abführen zu können. Diese typischen Widerstände sind aus Messingguß fein nachgebildet und einzeln eingesetzt.

Auch die Lokomotive Ge 4/4 II Filisur mit der Betriebsnummer 616 steht den Bemo-Freunden nun zur Verfügung. Wie alle Loks dieser Serie trägt auch sie Wappen und Namen ihrer Patengemeinde an den Seiten – wie immer bei Bemo in lupenreiner Bedruckung nachgebildet.

Der Traktor Te 72 in der neuen orangen Farbgebung läßt sich als modernste Ausführung der elektrischen Traktoren auf Schmalspuranlagen einsetzen.

Ein neuer 2.-Klasse-Einheitswagen mit der Nr. B 2344 ergänzt vorbildgerecht den letztjährig ausgelieferten Schnellzug aus den sechziger Jahren.

Ein neuer Bausatz für (unbeleuchtete) Schweizer Weichenlaternen enthält die Kunststoffteile für fünf Weichen einschließlich der Abziehbilder für Rechts- bzw. Linksweichen.

Brawa

Das Modell der amerikanischen BL 2-Diesellok – ihr Original steht im Eisenbahnmuseum Baltimore – vertreibt Brawa im Auftrag des Herstellers Life-Like. Von diesem mit vielen Extras ausgestatteten Spitzenmodell sollen insgesamt neun Ausführungen amerikanischer Eisenbahngesellschaften entstehen; davon sind bereits jetzt Loks der Western Maryland, Chesapeake & Ohio, Monon, Missouri Pacific, Rock Island und Bangor & Aroostock erhältlich.

Märklin

Die dieselhydraulische Lokomotive der Baureihe 221 der Deutschen Bundesbahn war die stärkere Nachfolgerin der klassischen V 200. Das ozeanblau-beige Ganzmetallmodell ist eine völlige Neukonstruktion, absolut maßstäblich und besonders fein detailliert. In ihm findet sich entweder digitale Elektronik oder ein elektronisch geregelter Hochleistungsmotor, der zwei mit Haftreifen ausgerüstete Achsen antreibt. Normkupplungsaufnahmen komplettieren dieses gelungene Modell. Das Dreilicht-Spitzensignal wechselt entsprechend der Fahrtrichtung. Die Diesellokomotive der Baureihe 323 (Köf II) ergänzt das Triebfahrzeugprogramm der großen Märklin-1-Spur.

Hobbytrain

An den Fachhandel ausgeliefert wurde der ETA 177 in der grünen DRG-Ausführung für Nenngröße N. Damit stehen nun alle vier geplanten Versionen (Länderbahnausführung, DRG grün, DRG creme-rot und ETA 180 DB) zur Verfügung. Seit November 1990 werden die Produkte der japanischen Firma Kato direkt von Modelleisenbahn-Vertrieb Wolfgang Lemke, Dieker Str. 36, W-5657 Haan bei Düsseldorf, vertrieben.

KH-Modellbahnbau Mainz

KH-Modellbahnbau Mainz präsentiert das N-Modell des ETA 179 106. Es ist mit einem Chassis aus Messingguß und einem aus geätzten Messingblech gefertigten Gehäuse ausgestattet. Freistehende Griffstangen, komplette Dachdetaillierung, vorbildentsprechende Lackierung und Beschriftung runden das ausgezeichnete Aussehen des Triebwagens ab. Ein Faulhaber-Motor 1016 mit Schwungmasse erlaubt eine maßstäbliche Geschwindigkeit.

Muschal Modellbau

Ein neuentwickeltes Schotterbett wird unter der Markenbezeichnung Train-Modul-System (TMS) von



Bild 2: Der Rangiertraktor von Bemo läßt an Detaillierung kaum noch Wünsche offen.

Bild 3: Von Roco gebaut und von Albedo dekoriert.

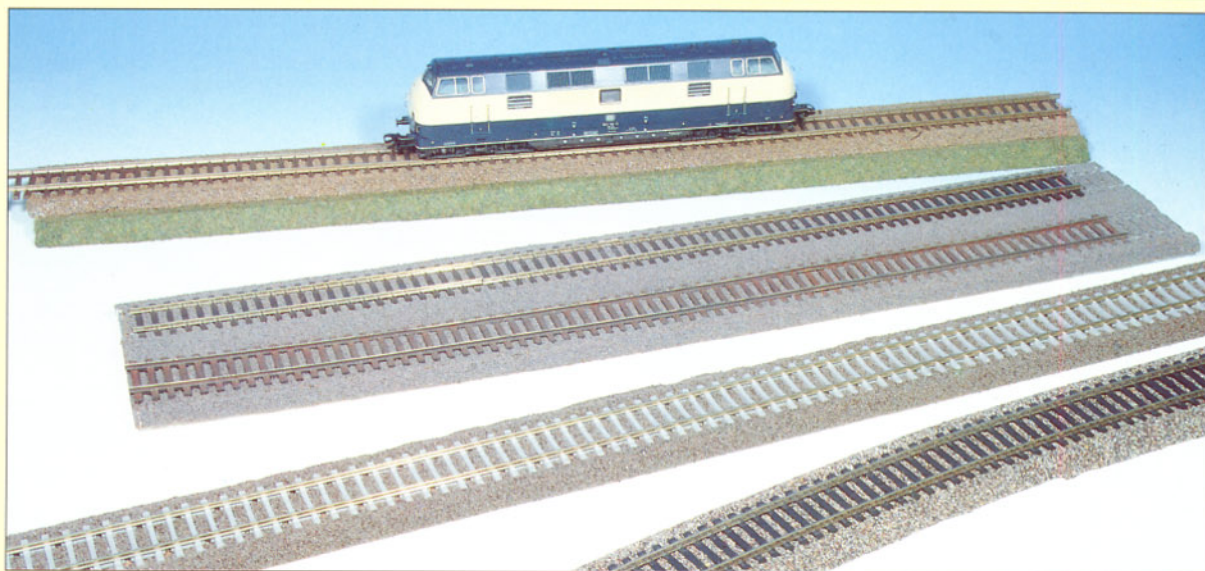
Bild 4: Ein neues Modell von KH-Modellbahnbau Mainz ist der ETA 179 für Nenngröße N.

Bild 5 (rechts unten): Ein schmuckes N-Fahrzeug ist der grüne ETA 177 der DR von Hobbytrain.



◀ **Bild 1:** Märklins Neueste (und Schönste?) macht einen ausgezeichneten Eindruck und dürfte bald das "Flaggschiff" der Märklin-"Flotte" sein.

Bild 6: Die neuen Schotterbettungen von Muschal Modellbau bieten viele Möglichkeiten für H0, TT, N und Z. Im Hintergrund eine Vitrinenbettung.



der Firma Muschal Modellbau, Schulstraße 6-10, 7801 Gottenheim, angeboten. Wie wir uns selbst überzeugen konnten, zeigt diese neue, völlig abriebfeste Steinschotterbettung eine sehr natürliche Wirkung. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, daß anstelle des bisher üblichen Farbspritzens verschiedenfarbiger Modellschotterkies in unterschiedlichen Mengen gemischt wird. Dieses Schotterbett wird in Nenngröße H0 für die Gleissysteme Märklin K, Roco Line, das alte Roco-Gleis, Lima und Pilz einschließlich der einzelnen Flexgleise hergestellt, weiterhin für Arnold- und Roco-N-Gleise und für Märklin mini-club.

Der Einbau von einfachen und Sonderweichen, Kreuzungen sowie Gleisverbindungen ist problemlos möglich. Eine schräge Böschungskante ist an den einzelnen Bettungsstreifen bereits vorhanden. Mit den Böschungselementen lassen sich sowohl einzeln als auch zweigleisige Trassen gestalten. Eingleisige Schotterbettungen kann man sogar zu Radien und

Gegenbögen biegen, ohne daß sich der Schotter aufwölbt. Ganz besonders gefiel uns, daß bei Verwendung dieses Schotterbetts kein Kleben des Schotters mehr erforderlich ist und die leidigen Steinchen zwischen den Weichenzungen endgültig der Vergangenheit angehören. Auf die erstaunliche Abriebfestigkeit haben wir bereits hingewiesen. Abgestimmt auf die Innenmaße der Kibri-Schauvitriolen wird außerdem ein Schotterbett angeboten, das durch angesetzte Grünstreifen zu einem Bahndamm gestaltet wurde und eine sehr dekorative und natürliche Wirkung zeigt.

Weinert

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns die Nachricht, daß Weinert noch rechtzeitig zum Weihnachtsfest die Lokomotive der Baureihe 55 ausliefern wird. Eine genaue Vorstellung in Wort und Bild bringen wir in einem der nächsten Eisenbahn-Journale.

Modelltechnik Schnabel

Die Baureihe 87 als Ganzmessing-Handarbeitsmodell in Nenngröße H0 bringt Modelltechnik Schnabel neu auf den Markt. Faulhaber-Motor mit Schwungmasse, massiver gefräster Messingrahmen, NEM-Kupplungsschächte und Neusilbersteuerung sind nur einige der Besonderheiten, die dieses Modell auszeichnen.

LGB

Auch bei LGB rollen die Neuheiten zum bevorstehenden Weihnachtsfest zügig an. Die klassische Grundform der österreichischen Schmalspurlokomotive, das C1B n2t-Modell, wurde überarbeitet und mit einem völlig neuen Triebwerk ausgestattet. Das Gestänge besteht jetzt aus Kunststoff. Auf das Standardfahrgestell mit Rangiererbühne wurde ein Zementmischeraufsatz installiert. Das



Bild 7: Filigrane Radspannwerke für N-Bahner von der Firma Christel Müller, Modellbahnzubehör. Fotos: 1 - 3, 5 - 7: K. Heidbreder

Bild 8: Sie schließt eine Lücke in den Dampflokansammlungen: die Baureihe 87 als Messingmodell von Modelltechnik Schnabel.

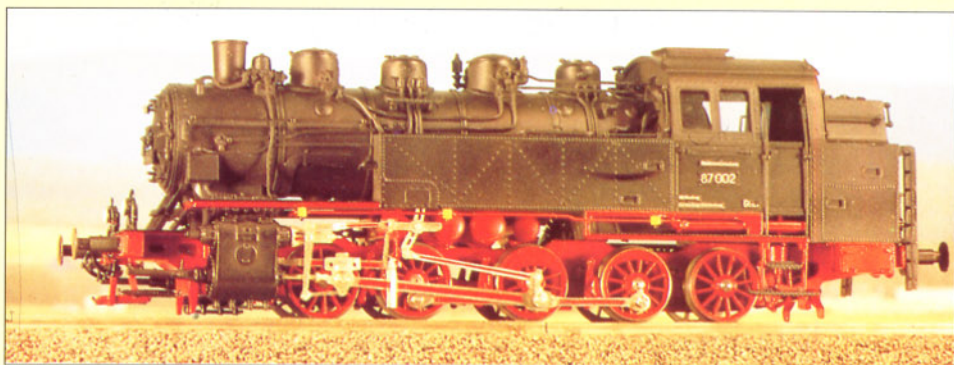
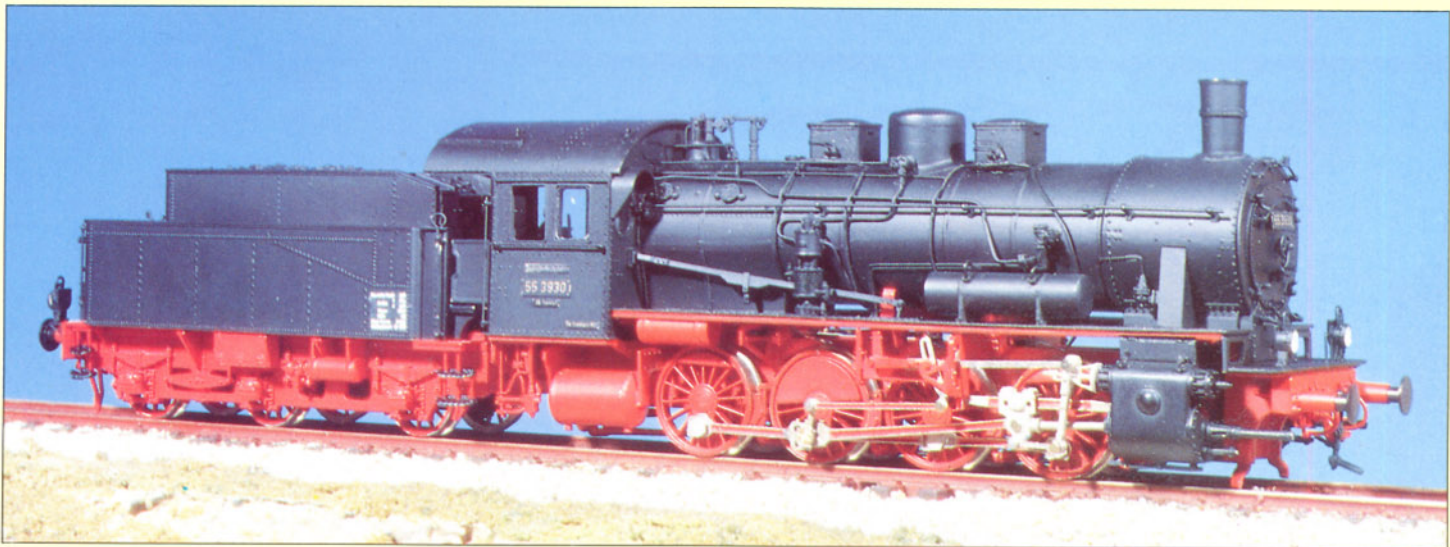


Bild 9: Ganz neu von Weinert: die langersehnte Baureihe 55 in der bereits gewohnten exzellenten Ausführung und Detaillierung. Foto: P. Schiebel



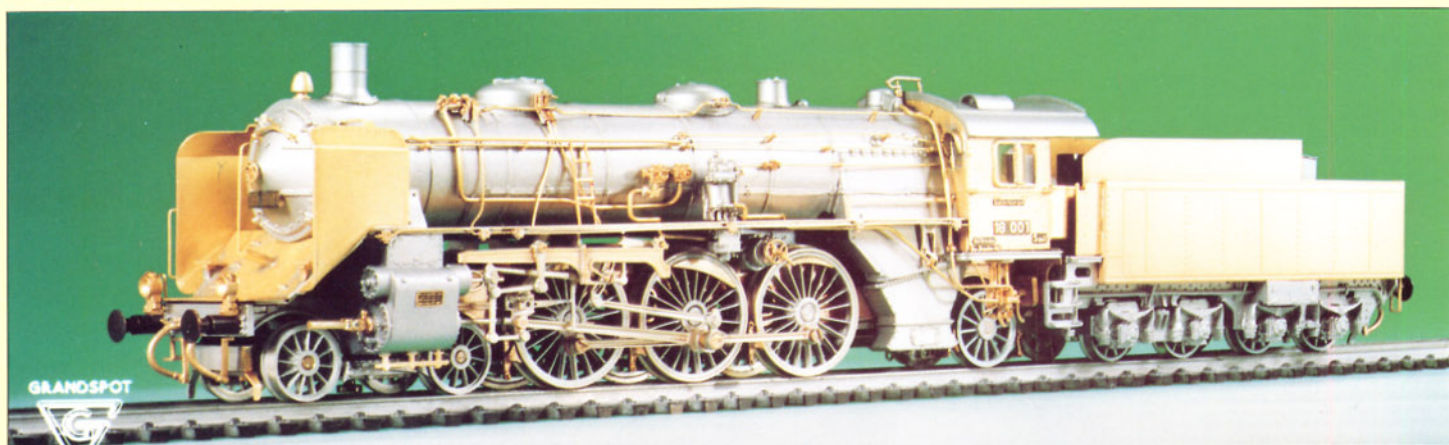
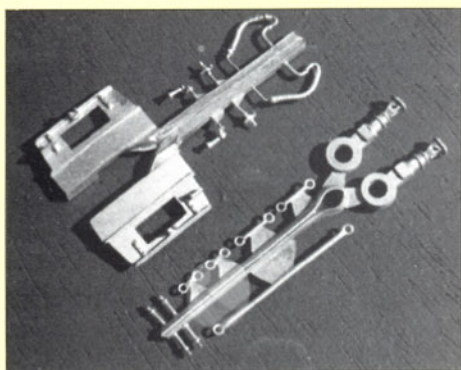


Bild 10: Die 18 001 (sächs. XVIII H) von Model Loco in der Superausführung, noch unlackiert zur besseren Darstellung der Einzelheiten.



ergab einen beim Vorbild tatsächlich vorhandenen Waggon. Weitere Neuheiten sind ein LGB-Flachwagen mit Zirkuskäfigwagen, ein LGB-Klappdeckelwagen der DR und ein LGB-Aussichtswagen der RhB.

WMK

Die letzte noch fehlende Schmalspurkupplung für die

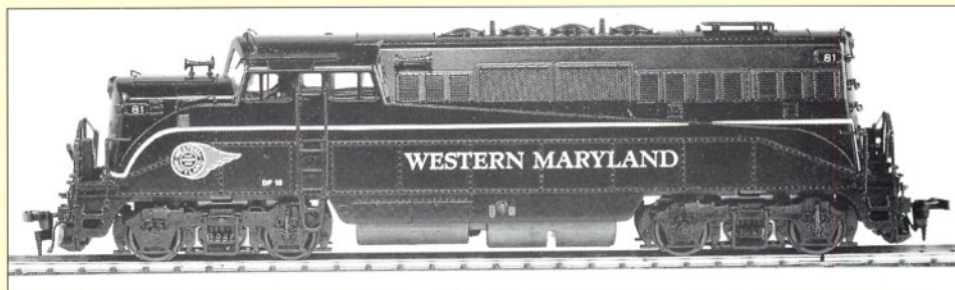


Bild 12: Wuchtig und doch elegant – die sechssachsige amerikanische Diesellok BL 2 von Life-Like im Vertrieb durch Brawa.

Bild 11: Eine zierliche (und funktionsfähige) Schmalspurkupplung ergänzt das Programm von WMK.

Bemo-VL 21 hat WMK nunmehr ausgeliefert. Aus den exakt gefertigten Weißmetallbauteilen läßt sich eine vorbildgerechte Kupplung für alle Schmalspurfahrzeuge zusammenbauen.

Kibri

Ein tolles Neuheitenpaket kommt von Kibri. Ein gut gestaltetes Bahn- und Betriebsgebäude läßt sich

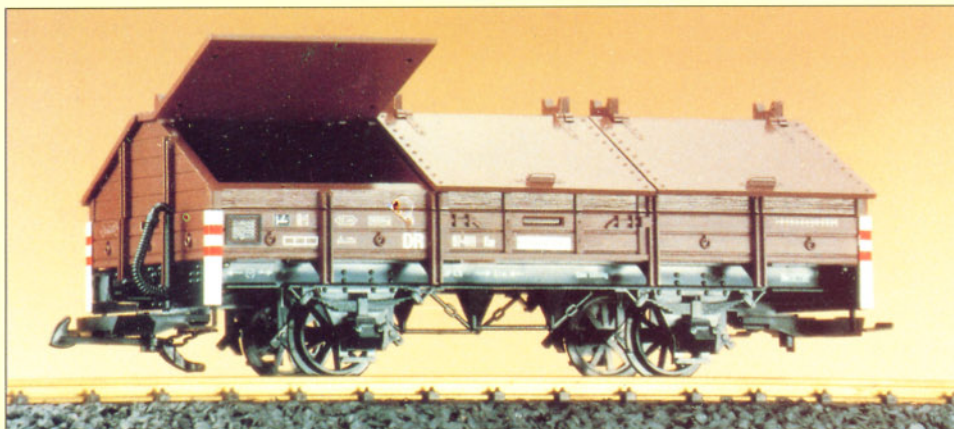
vielfältig im Bahnhofs- und Bw-Bereich verwenden. Für die Freunde der norddeutschen Szene bedeutet das niederdeutsche Hallenhaus bestimmt eine echte Bereicherung. Und Kibri bleibt "am Wasser": Der Schubleichter mit Rollbänken, ein dazu passendes Schubschiff, ein Arbeitsponton mit aufgesetztem Menck-Kran sowie ein Doppellenker-Portalkran sind neue Gestaltungselemente für Liebhaber des Hafenmilieus. Dazu passen die THW-Pontons samt Arbeitsbrücke. Mit dem ebenfalls angebotenen Diorama "Umschlagkai" kann eine komplette Hafenszene, bestehend aus Kran, Leichter, Schubschiff, Lkw, Hafenarbeitern sowie den Bauteilen für Kaianlage und Wasserfläche, gebastelt werden.

Model Loco

Als letzte der auf der Nürnberger Messe 1990 angekündigten Neuheiten lieferte Grandspot (Model Loco) im Oktober das H0-Modell der Baureihe 18^o, der sächsischen XVIII H, aus. Wie bereits die anderen Modelle dieses Jahres überzeugt auch dieses der schweren Drei-Zylinder-Pacific durch eine ausgezeichnete Detailgestaltung. Der Bausatz steht in zwei Ausführungen zur Verfügung: als Standardbausatz mit Mashima-Motor und Northwest-Shortline-Schneckengetriebe sowie als Superbausatz mit ESCAP-Motorgetriebe-Einheit und RP-25-Radsätzen mit feinen, vorbildgerechten Speichen. In der sonstigen Detaillierung unterscheiden sich beide Modelle nicht. Mit Sicherheit sind bei dem Superbausatz aufgrund des aufwendigen Antriebs die Fahreigenschaften deutlich besser als beim Standardbausatz. Sobald uns ein Muster vorliegt, werden wir auf dieses schöne Modell noch näher eingehen.

Vollmer

Der neue Set "Rummelplatz" ist beim Fachhandel eingetroffen. Darin enthalten sind die Bausätze Fest-



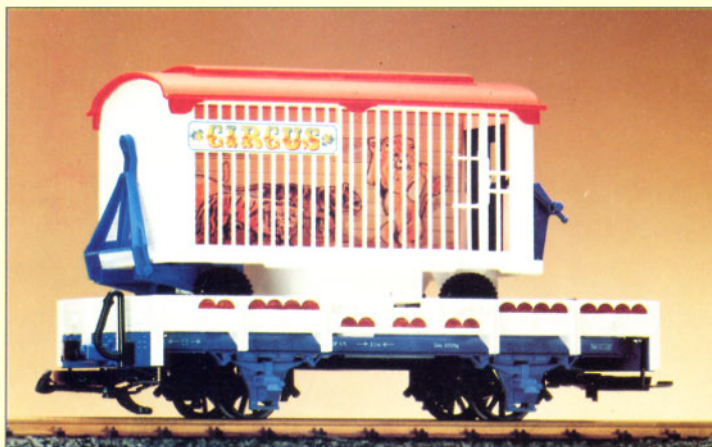


Bild 15: Die Zirkusszene wird mit diesem LGB-Niederbordwagen belebt.

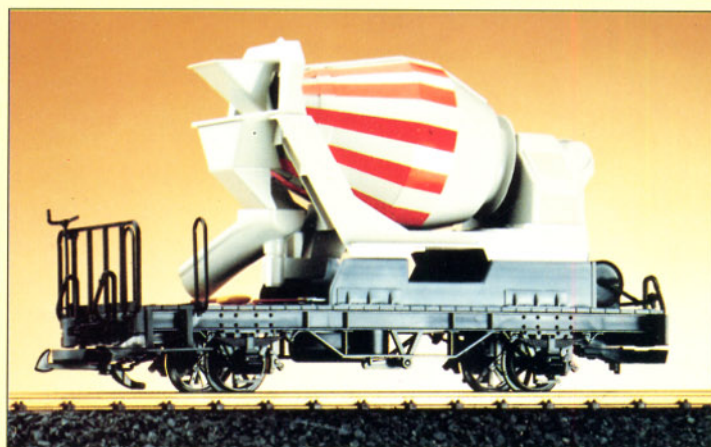


Bild 16: Der LGB-Zementmischerwagen besitzt auch ein großes Vorbild.

zelt, Schiffschaukel, Karussell, Losbude und Blumenstand. Alle Bausätze sind sehr sorgfältig gearbeitet und mit zahlreichen Ausschmückungsteilen versehen. Mit diesen Neuheiten kann auf jeder Modellanlage echte Rummelplatz-Atmosphäre eingezeichnet werden.

Christel Müller

Die Firma Christel Müller, Modellbahnzubehör, lieferte die ersten Neuheiten 1991 aus. Ein Bausatz "Radspannwerk" ist für den vorbildgetreuen Oberleitungsbau in Nenngröße N bestimmt. Der Bausatz enthält sämtliche Teile für drei Spannwerke. Das N-Programm der Antriebsbeschriftungen wurde um einige Loknummernschilder, z.B. für die Baureihen 139 und 141, um Epoche-3-Beschriftungen und Symbole für Speise- und Schlafwagen sowie Privatgüterwagen ergänzt. Alle Güterwagenbeschriftungen sind auch für Nenngröße H0 erhältlich. **ds**

Herstellerkataloge

Nachzutragen sind hier die neuen Erzeugnisse von Märklin. In übersichtlicher Form und sehr guter Gestaltung wird in gesonderten Katalogen das Programm der Nenngrößen 1, H0 und Z vorgestellt. Speziellen Themen sind die Kataloge "Export-Modelle", "Alle fahren digital", "Der richtige Start für jeden" und "Das Abenteuer beginnt" gewidmet. Roco führt in einem speziellen Katalog seine Modelle

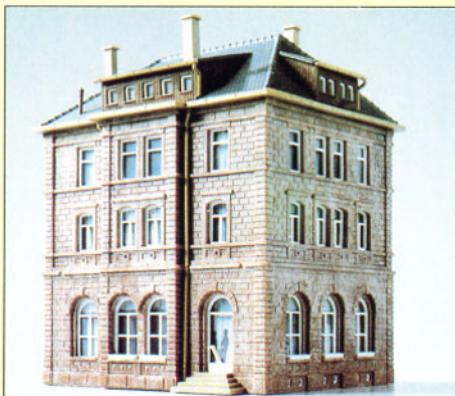


Bild 17: Universell einsetzbar ist Kibris neues Bahn- und Betriebsgebäude.

für das Mittelleiter-Wechselstromsystem geschlossen auf.

Von Lima Minitrain gibt es einen Katalog der Nenngröße N für 1991.

Einen gemeinsamen Sonderprospekt haben die Gützold KG, Zwickau, und Sachsenmodelle GmbH, Oybin, herausgebracht. Dem Interessierten wird eine übersichtliche Darstellung der lieferbaren Modelle einschließlich der letzten Neuheiten geboten.

Die Anhänger der Nenngröße TT bekommen auf den 48 großformatigen Seiten des Katalogs von Berliner TT Bahnen Zeuke GmbH einen Überblick über das gesamte Lieferprogramm. **ds**



Bild 18: Das niederdeutsche Hallenhaus ergänzt das Sortiment norddeutscher Gebäude von Kibri.

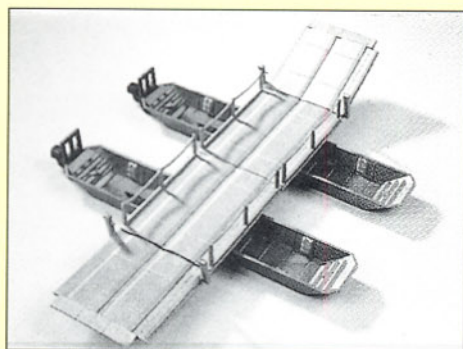


Bild 19: Zwei Pontons, verbunden durch eine Arbeitsbrücke, bilden das neue THW-Set von Kibri.

► **Bild 13 (linke Seite):** Ein Klappdeckelwagen mit sechs beweglichen Ladeluken wurde von LGB ausgeliefert.

► **Bild 14 (linke Seite unten):** Für die RhB präsentiert LGB einen Aussichtswagen für Touristenzüge.

► **Bild 20:** Von Vollmer stammt dieser fünfteilige Bausatz zur Gestaltung eines Rummelplatzes. Fotos 4, 8, 10 - 20: Werkfotos





Bild 1: Drei neue Trucks in speziellem Design aus dem Hause Albedo.



AUTO-



Bild 2: Eine bisher noch nicht angekündigte Überraschung ist der Saurer-Lkw mit "Cargo-Domizil"-Aufdruck. Das Fahrzeug stammt von Roskopf und wird exklusiv für Bemo bedruckt.



◀ **Bild 4:** Von Kibri stammt der Bausatz eines MB-Track mit Zweibegeausrüstung, der sich vor allem als Rangierfahrzeug auf Straße und Gleis vorbildgerecht einsetzen läßt. **Werkfoto**



Bei Roco erschien unter der Art.-Nr. 1375 der bekannte Mercedes LF 8 mit weißen Kotflügeln und Rundumkennleuchten. Das bisher lieferbare Modell 1335 läuft aus. Der MAN 630 L2A mit Koffer als Fahrzeug des THW (Art.-Nr. 1378) weist eingesetzte Fenster im Koffer auf. Es entfällt das Modell 1308. In nur einer Auflage wird unter der Art.-Nr. 1424 der bekannte VW-Bus Typ 2 in der Lackierung Marsalarot/Damusoweiß hergestellt (ohne Abbildungen).

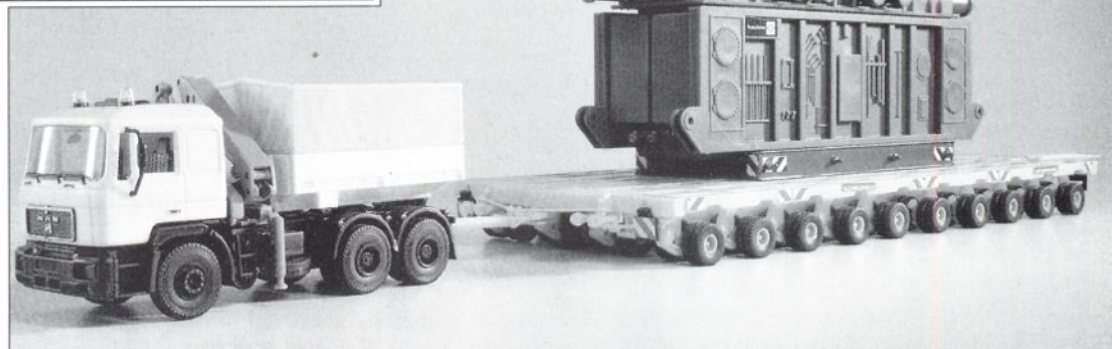
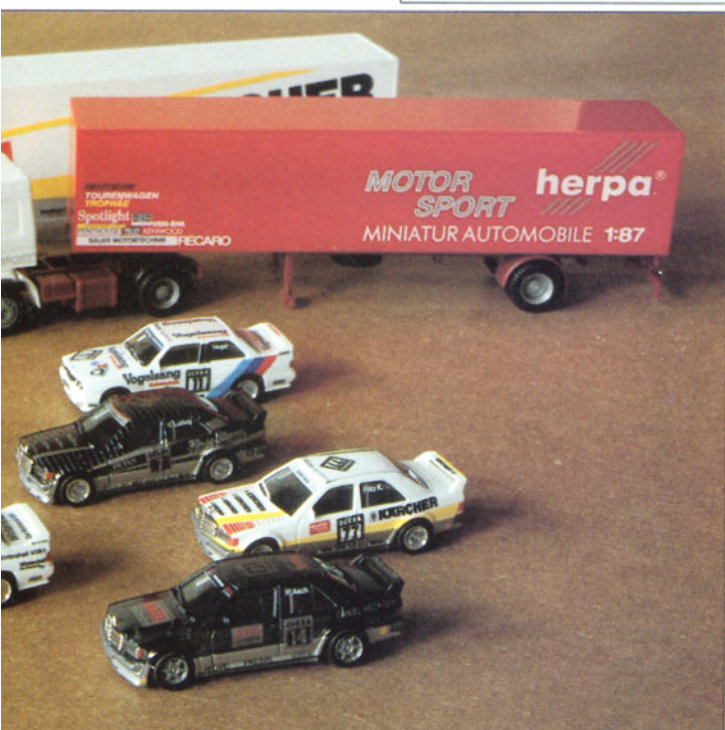


Bild 5: Ein Trafotransport kann mit dem neuen Kibri-Bausatz nachgestellt werden. **Werkfoto**



Bild 7: Aufwendig bedruckt und in einem tollen Finish bringt Albedo drei neue Sattelzüge auf die Modellstraßen.

BAHN



◀ **Bild 3:** Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 und BMW M3 sind die Favoriten der neuen Motorsport-Serie '90 von Herpa. Zu ihr gehören neben zehn Tourenrennwagen auch drei Renntransporter.

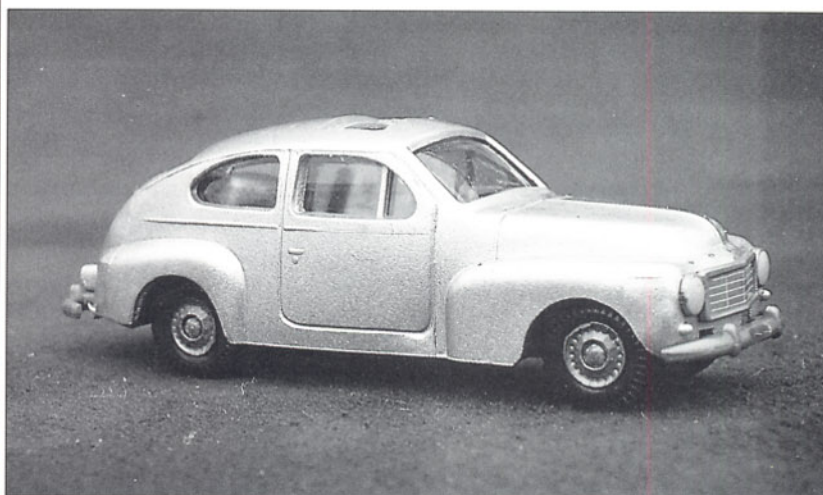


Bild 8: Der Volvo P 544, oftmals als "Buckel-Volvo" bezeichnet, ist eine weitere Neuheit von Modell International.
Fotos 3, 6, 8: Chr. Fricke



Bild 9: Weitere Neuheiten von Albedo sind der Coca-Cola-Transporter und der Reisebus "Fränkisches Freilandmuseum".
Fotos 1, 2, 7, 9: K. Heidbreder

◀ **Bild 6:** Modell International Duve präsentiert den Citroën AX als Nachfolger der legendären 2 CV "Ente".

Bild 10: Neue Modelle von Lkws, Kleintransportern und Pkws ergänzen das bekannte Wiking-Sortiment. Werkfoto

