



Großer Messebericht

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1991
März

DM 12,50
sfr 12,50
öS 97,-

Modellbahn-Ausgabe



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

17. 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. Heibredner, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel

Modellaufnahmen:
K. Heibredner, 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

1991 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1991 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)

Teillabonnements:
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 Anzeigenpreisleiste 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)



K.-P. Huschka

Zu unserem Titelbild:

Auch auf der Modell-Nebenbahn unseres Lesers Thomas Mauer "Schlendernd" gelegentlich eine Schienenbusgarnitur über das Gleis. Mehr über das Entstehen dieses neuen Dioramas – ein Bestandteil ist dieser reich detaillierte Bahndamm – erfahren Sie in einem dreiteiligen Baubericht, dessen Veröffentlichung wir in einem der folgenden Journale starten.

Foto: Th. Mauer



Ch. Buchmüller

Alles Farbe

Der Sieger unseres 2. Internationalen Modellbauwettbewerbs, Herr Christian Buchmüller, verrät auf den Seiten 16 bis 19 seine Kniffe beim Umgang mit Farben für das Patinieren von Anlagenteilen und Fahrzeugen. Mit einfachen Methoden große Effekte zu erzielen, ist seine Devise.

Alles Neuheiten

begegnen Ihnen auf den Seiten 43 bis 58. Für Sie während der 42. Internationalen Nürnberger Spielwarenmesse dabei, haben wir die Top-Modelle 1991 für den ausführlichen Messebericht in dieser Ausgabe fotografiert und beschrieben.



14	Nostalgie im Quadrat 4	Unsere Preisträger des 2. Modellbauwettbewerbs	63
15	Auf K-Gleis nach »Vilsheim«	Mit Bemo in die Berge	66
	Farbspiele – Spiel der Farben	Die »Pfälzer« kommen!	69
	Dem Berg die Zähne zeigen!	Die Familie der bayer. C 1'-Lokomotiven	69
16	Bahnhof Petherick in Cornwall	Sachsen im Jahre 1890	72
	»Sieben kleine Lokomotiven...«	Tips und Tricks	76
	Kölner Messe-Nachlese	Wo gehoben wird, da stehen Kräne	77
	Alles Schrott	Schalten mit Reißzwecken	78
	42. Internationale Nürnberger Spielwarenmesse 1991	Der Bau einer Gleiswendel	78
	Ein gigantisches Projekt	Schaufenster der Neuheiten	83
	Roco-Gleisbauwettbewerb	Fachhändler-Adressenseiten	92
		Mini-Markt	94





Bild 2: Der aus dem Tunnel "schießende" Zug wird in wenigen Sekunden den Bahnhof von Erztal erreicht haben.

Bild 1: Der Ort Erztal – das sagt schon der Name – ist gekennzeichnet durch ein großes Bergwerk, in dem die meisten der Einwohner arbeiten. Der Förderturm, der die Bergleute in die Tiefe bringt, ist weithin sichtbar.

14 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Nostalgie im Quadrat

Treue Journal-Leser werden sich an unseren Beitrag in der Ausgabe 11/1989 erinnern. Damals war unsere Anlage gerade so weit fortgeschritten, daß wir uns zu einer Veröffentlichung entschlossen. Wir koppelten sie mit einem Erfahrungsbericht über Märklin-Digital. Inzwischen ist die 15-m²-Anlage – aufgebaut in einem trockenen, fast quadratischen Kellerraum – weiter gewachsen. Aber dazu unten mehr.

Zur Erinnerung: Eine großzügig verlaufende zweigleisige Strecke schlängelt sich durch eine Mittelgebirgslandschaft. Der Anschlußbahnhof wird von einer eingleisigen Nebenbahn berührt. Anschlußgleise führen zu einem Industriebetrieb; über "Sägefahrten" gelangen Rangiereinheiten zur Kohleverladung, zu einer Holzverladeanlage mit angeschlossener Sägewerk und zum Güterbahnhof.

Aquariumsand als Schotter

Die gesamte Anlage ruht auf einem Unterbau in offener Rahmenbauweise, erstellt aus Kanthöl-

Bild 3: In langsamer Fahrt schiebt eine Lok der Baureihe 50 einige Rungenwagen voller frisch geschlagener Stämme in Richtung Sägewerk.

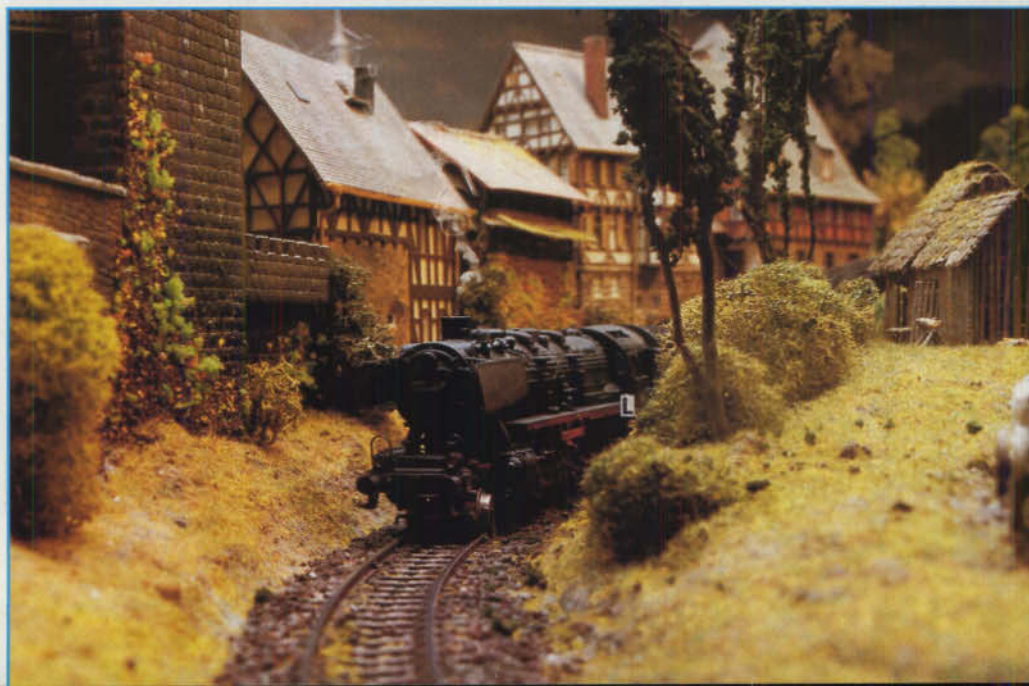




Bild 4: Erztal ist kein riesiger Ort; doch hat er einen altherwürdigen Stadtkern. Touristen wissen das zu schätzen.

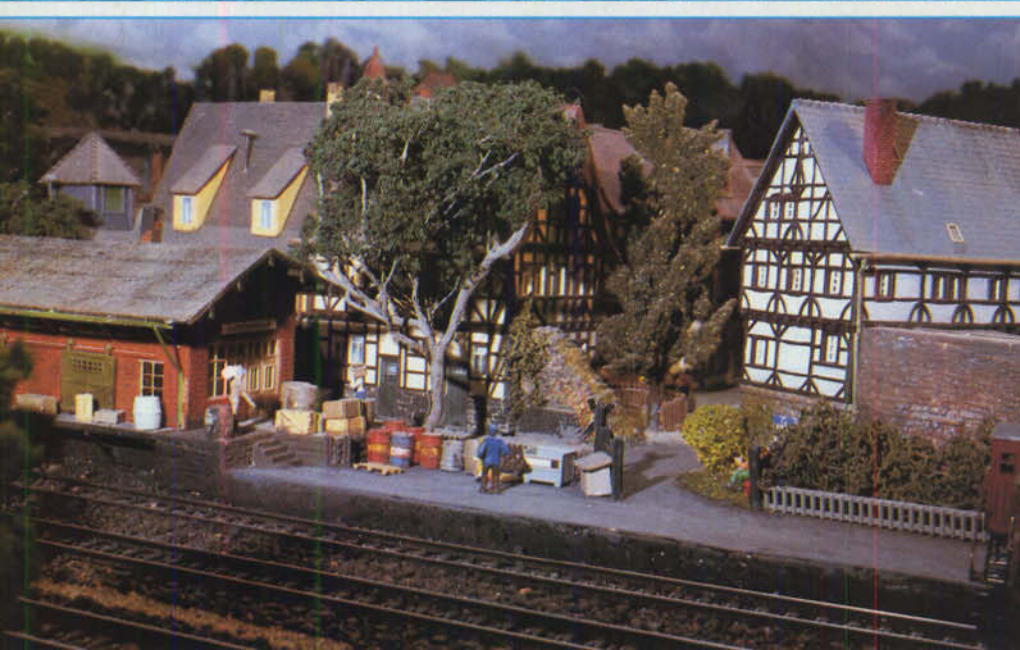
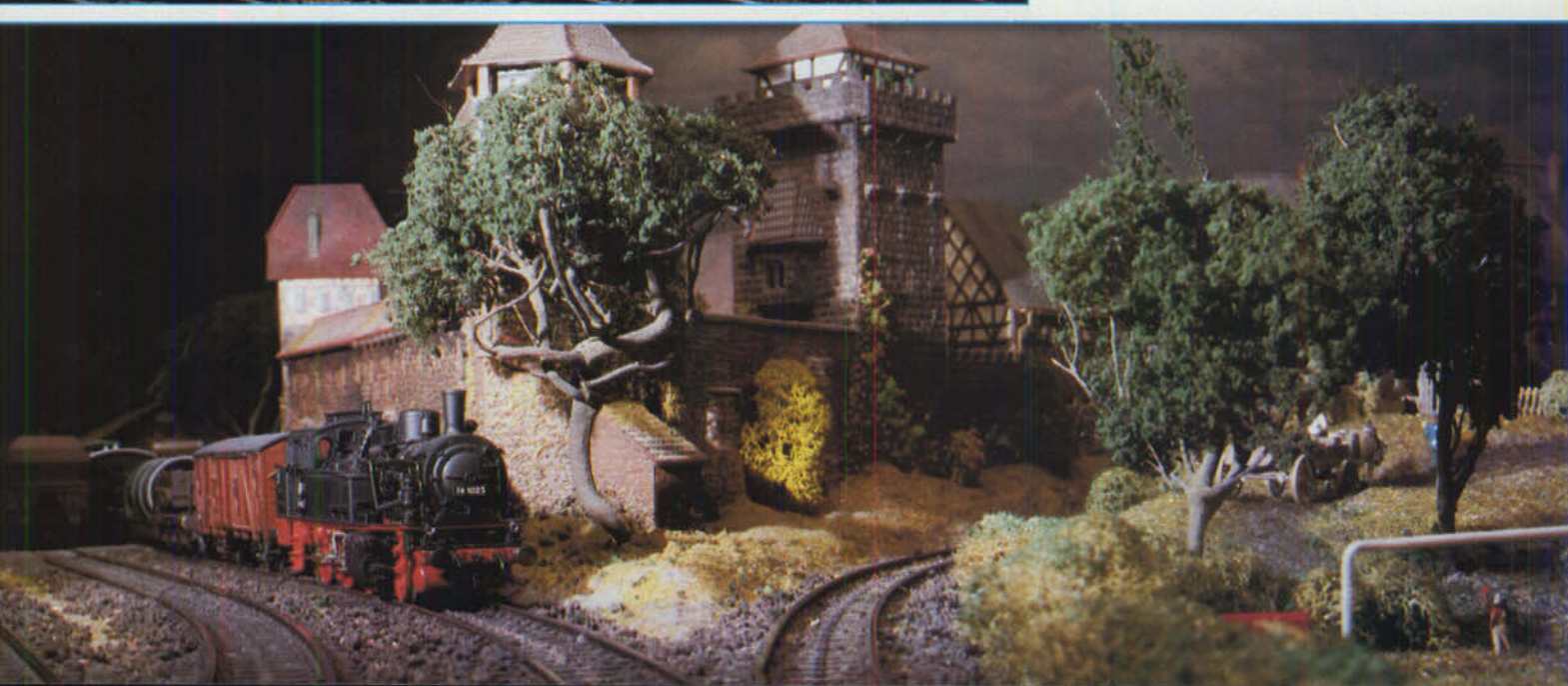


Bild 5: Viele der hier ansässigen Handwerker und Händler lassen sich die benötigten Produkte per Bahn bringen. So herrscht am Güterschuppen ständig Betrieb.

Bild 7: Freie Fahrt für den Ölzug, der hier kurz halten mußte. Die Anfahrt bringt eine fotogene Rauchfahne mit sich. ▶

zern und Dachlatten. Spanplatten und Korkauflage bilden den Gleisbettunterbau. Im sichtbaren Bereich sind 90 cm lange Märklin-K-Gleisstücke verlegt. Eingeschottert wurden sie mit eingefärbtem Aquariumsand. Im unterirdischen Bereich haben wir gebrauchtes M-Gleis von früheren Anlagen verwendet. In puncto Geländebau erfanden wir nichts Neues. Kunststoffummantelter Maschendraht wurde mit Stoff bespannt und eine Schicht Fertig-





putz bzw. an manchen Stellen Gips aufgetragen. Felsen aus Baumrinde und Styropor, ein Bachbett aus Gips und Steinchen, aufgefüllt mit Gießharz, sind weitere Landschaftsdetails. Wohnhäuser und Empfangsgebäude sind aus Bausätzen erstellt, wogegen die Industriebauten stark verändert wurden. Die Wälder bestehen aus Rainfarn und Islandmoos; die Bäume an herausragenden Stellen

der Anlage sind "Marke Eigenbau". Das mittelalterliche Städtchen Erztal nimmt mehrere Bauernhöfe in seinen Mauern auf, weiterhin eine Kirche, zwei Gaststätten, die Feuerwehr und einige Fachwerkhäuser. Außerhalb liegen Friedhof, Sportplatz und Gärtnerei. Die zweigleisige Parodiestrecke ist eine reine Fahrstrecke. Lange Züge mit angemessener Geschwindigkeit auf Geraden und in Kurven mit

großzügigen Radien vorzuführen – darin liegt die Grundidee. Diese Hauptstrecke mißt 11,5 m in jeder Richtung; sie ist in elf Blockabschnitte unterteilt. Jeweils der letzte Wagen eines Zuges meldet über Permanent-Magnet und Reed-Kontakt den Block frei, so daß der nächste Zug folgen kann. "Unterirdische" Schattenbahnhöfe in den Wendeschleifen bieten Zügen auf zwölf bzw. sechs Gleisen Platz. Manche Gleise sind

◀ **Bild 6:** Die 74er hat heute den Rangierdienst zu bewältigen. Momentan stellt sie einige Güterwagen bei der Güterabfertigung ab.

Bild 8: Aufgetankt und somit voller Energie fährt die Grubenlok zur Schicht.



Bild 9: Großreinemachen ist heute bei der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr angesagt. Die Ausbesserung des Daches wird gleich mit erledigt.





Bild 10: Der große Portalkran versorgt die Kunden, die die Kohlen mit Lastkraftwagen holen.

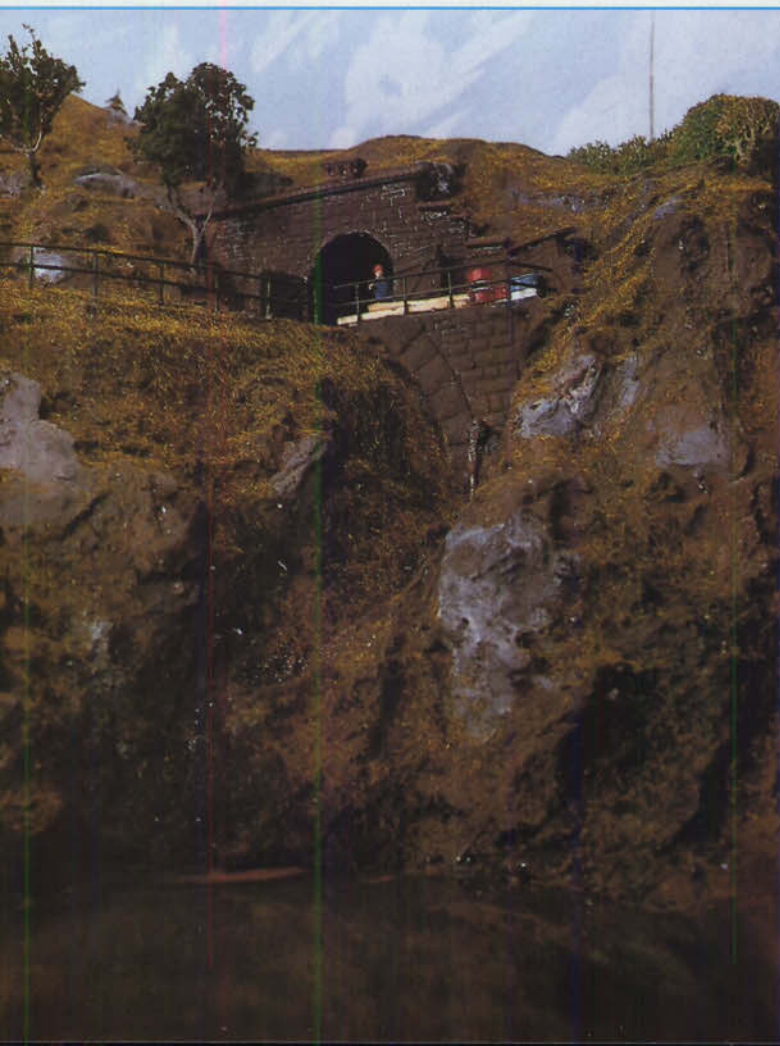
so geschaltet, daß auf ihnen zwei Kurzzüge hintereinander stehen können. Eine abfahrende Garnitur braucht bis zur Ankunft an der gleichen Stelle 8 1/2 Minuten.

Computer als Fahrdienstleiter

Gleisbesetzmeldung, Rückmeldung der Weichen sowie Angaben über Signalstellungen

erfolgen über 73 Leuchtdioden am Gleisbildstellpult. Die Ein- und Ausfahrt der Züge läuft automatisch ab. Jeder Zug sucht sich sein freies Gleis – die Elektronik macht's möglich. Die eingleisige Nebenbahn ist für intensiven Rangierbetrieb gedacht. Der Bahnhof Erzthal hat drei Bahnsteige und einen Bedarfsabzweig zur Hauptstrecke. Klein-Bw und Güterbahnhof ergänzen das Gleisfeld. Der Fahrbetrieb wird per Computer gesteuert. Die Eingabe der Fahrstraße geschieht über die Tastatur oder ein zweites Gleisbildstellpult. Auf dem Monitor werden die Fahrstraßen und der Standort der Züge grafisch dargestellt. In Planung befindet sich das Fahren nach Fahrplan, gesteuert durch den Computer.

Bild 11: Der Eingang zum Stollen liegt oberhalb eines kleinen Sees. Zum Stollen bzw. in ihn hinein führt eine Schmalspurbahn, die das "Schwarze Gold" ans Tageslicht befördert.
Fotos: R. Pabst



Schmalspurige Ergänzung

Ein neues Thema verkörpert das Kohlebergwerk mit Gleisanschluß. Ein Portalkran übernimmt die Verladung auf Lastwagen. Die Kohlewaggons werden direkt über eine Schütthanlage bedient. Den Transport der Kohle aus dem Bergwerk besorgt eine Schmalspurbahn. Im Wechselzugbetrieb verläßt jeweils ein beladener Zug das Bergwerk, fährt zur Schüttverladung, kommt entladen wieder heraus und fährt zurück ins Bergwerk. Auch diese Fahrmanöver laufen über ausgeklügelte Schaltungen ab. 186 m Gleis und 61 Weichen wollen geschaltet sein. Dazu haben sich 185 Postrelais gut bewährt. Nun könnte jemand sagen, die Automatik sorgt nach kurzer Zeit sicher für Langeweile. Diese kommt bei unserer Bahn aber kaum auf, denn wir verbinden das Hobby Modellbahn mit einem zweiten: der Elektronik und Computertechnik. Immer neue Zugabläufe zu finden, hält das Interesse wach.

Rolf und René Pabst



Bild 1: Den Schwerpunkt dieser großen H0-Heimanlage unseres Wettbewerbsteilnehmers Herrn Brandt bildet ein Kopfbahnhof mit angeschlossenem Bahnbetriebswerk.

15 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Auf K-Gleis nach »Vilsheim«

Meine Anlage ist zur Zeit noch eine riesige Baustelle. Aus diesem Grund zeigen die Abbildungen dieser Seite auch nur kleine Ausschnitte. Kahle Wände und unbebaute Flächen sollen die Illusion einer heilen Modellbahnwelt nicht zerstören!

Mit der Planung begonnen habe ich 1980. Von der die Anlage füllenden Achterbahn über die Geisterbahn gelangte ich zu dem Gleisplan, den ich seit 1985/86 – inzwischen waren auch die räumlichen Voraussetzungen geschaffen – in die Tat umsetzte.

Als Zeitraum habe ich die fünfziger und sechziger Jahre bei der DB gewählt. Eine Trennung in die Epochen 3a und 3b habe ich bewußt

unterlassen, da sonst ein großer Teil meiner Triebfahrzeuge in der Vitrine »verkümmern« müßte.

Der Unterbau der U-förmigen Anlage besteht aus Metall-Winkelprofilen. Bahnhofsplatten und Gleistrassen sind aus 10 mm dickem Sperrholz gefertigt. Zur Abstützung der Gleisspiralen und -trassen habe ich M6-Gewindestäbe verwendet. Höhenkorrekturen lassen sich so auch später noch leicht ausführen. Zwei Schattenbahnhöfe mit zehn bzw. sechs Gleisen sorgen für genügend Abstellmöglichkeiten. Genügend? Es könnten ruhig noch zehn Abstellgleise mehr sein, und der Bahnhof würde auch noch mindestens 3 m Länge mehr

vertragen usw. usw. Es trifft wohl zu, daß ein Modellbahner, dem eine Turnhalle für sein Hobby zur Verfügung steht, früher oder später auch noch um die Überdachung des angrenzenden Sportplatzes bittet ...

Auf der linken Anlagenhälfte sollen der Kopfbahnhof einer größeren Stadt, ein kleiner Teil dieses Ortes sowie ein mittelgroßes Bw mit allen Behandlungsanlagen für Dampf- und Dieselloks dargestellt werden. Aus dem Kopfbahnhof »Vilsheim« führt eine zweigleisige Hauptstrecke überwiegend verdeckt zum rechten Anlagenteil und dort, nunmehr sichtbar, vom Burgberg am vorderen Anlagenrand entlang. Dieser Teil der Hauptstrecke ist elektrifi-

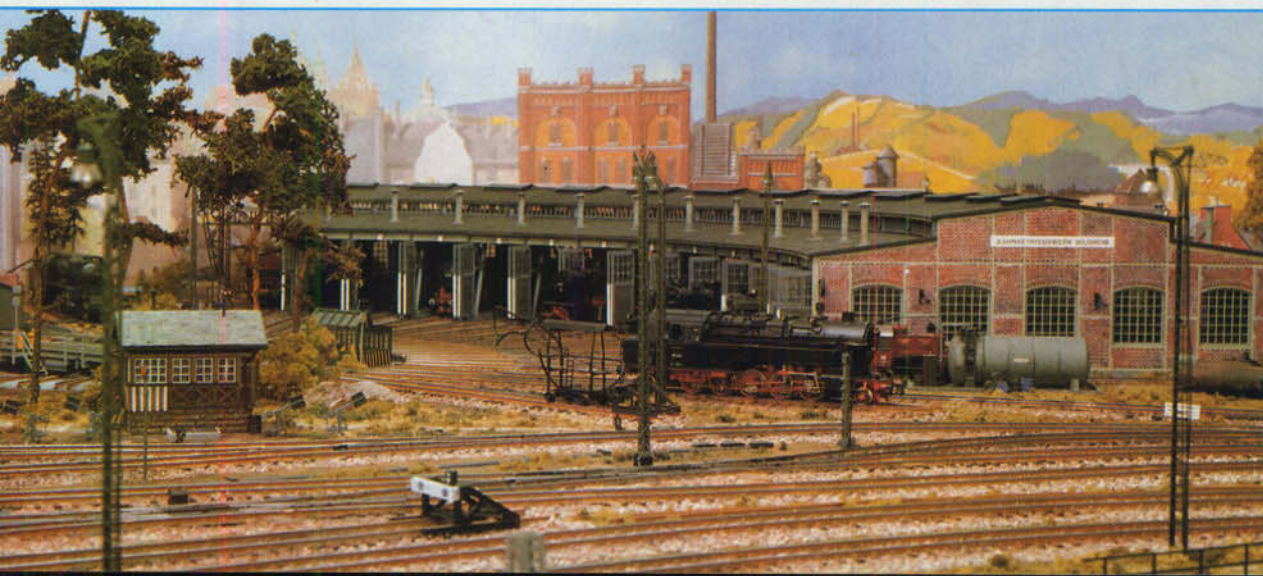


Bild 2: Der zwölfständige Lokschuppen nimmt hauptsächlich Dampflokomotiven auf, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten bei der Deutschen Bundesbahn liefen.



Bild 3: Entsprechend der Größe des Bahnbetriebswerks fallen auch die Behandlungsanlagen aus. Der Kohlekran wird demnächst montiert. Im Hintergrund die zweigleisige Paradedecke – zum Teil noch im Bau.

ziert. Nach ungefähr 4 m einsehbarer Strecke verschwindet die Trasse in einem Tunnel, um über eine Gleisspirale zum tiefergelegenen zehngleisigen Schattenbahnhof zu gelangen.

Nebenbahn nach »Pfundraching«

Vom Ausfahrgleis des Kopfbahnhofs zweigt nach der Abstellgruppe eine eingleisige Nebenstrecke ab. Die Trasse verläuft parallel, aber 10 cm höher als die Hauptstrecke, unterquert einen Viadukt, umrundet verdeckt und steigend auf einer Gleisspirale zweimal den Burgberg, tritt unterhalb der Burg wieder ans Tageslicht, überquert den Viadukt und führt zu dem ländlichen Bahnhof »Pfundraching«. Von dort verläuft das Gleis – dem Auge des Betrachters entzogen – in eine Kehrschleife mit Haltautomatik.

Ich möchte bei den folgenden Zeilen den rechten unfertigen Anlagenteil übergehen und mich auf Sackbahnhof und Bahnbetriebswerk konzentrieren. Zum Bahnhof »Vilsheim« gehören die Bahnsteige 1 und 2 für den Fernverkehr (Länge jeweils 2 m), Bahnsteig 3 für die Nebenbahn (Länge 1,8 m) und Bahnsteig 4 (Länge 2 m) für Durchgangszüge im Fernverkehr. Der Bahnsteig 4 liegt 10 cm unter Bahnhoftsniveau. Er wird von den Reisenden vom Bahnsteig 3 aus über eine Fußgängerbrücke erreicht. In diesen Bahnhofsteil führt von links eine eingleisige Hauptstrecke hinein, die sich in zwei Bahnsteiggleise und ein Überholgleis verzweigt und nach rechts zweigleisig zum rechten Anlagenteil weiterläuft, um sich dort in die vom Kopfbahnhof kommende Hauptstrecke einzufädeln. Bahnsteig 4 wird mit Fahrdrabt überspannt (Sommerfeldt-Oberleitung ohne elektrische Funktion).

Bild 4: Schweißgerät und diverse Lokteile lassen erahnen, daß hier kürzlich eine Maschine zerlegt worden ist.



Bild 5: Ölgefeuerte Dampfloks haben hier ihre Tankstelle. Der Bw-Arbeiter wartet geduldig auf die nächste »Kundin«.





Bild 6 (links): Das Ein- und Ausfahren der Züge im Bahnhof Vilsheim wird vom Stellwerk aus streng überwacht.

Bild 7 (links Mitte): Eine "Außenstelle" der Bahnmeisterei. Zur Zeit bemüht man sich um die Sanierung der Baubaracke.

Da die nach links führende eingleisige Hauptbahn nicht elektrifiziert ist, findet auf dem Bahnhof Traktionswechsel von E- auf Dampf-/Dieselloks und umgekehrt statt. Das ist der Grund für das große Dampf- und Diesellok-Bw. Die E-Loks werden durch ein angemommenes Bw bereitgestellt.

Remise für zwölf Loks

Das Bw "Vilsheim" verfügt über einen zwölfständigen Lokschuppen mit Drehscheibe und Behandlungsanlagen. Lokomotiven, die mit ihrem Zug in den Kopfbahnhof eingefahren sind, setzen nach Abzug der Wagen zum Stellwerk "Vf" zurück und fahren von dort zu den Behandlungsanlagen. Nach Lokuntersuchung, Entschlackung und Ergänzung der Vorräte geht es zur Drehscheibe, wo die Loks für den nächsten Einsatz gewendet und abgestellt werden. Der aufmerksame Betrachter wird fragen, wo der Kran zur Bekohlung des Bunkers steht. Dieser ist bei Bochmann & Kochendörfer bestellt und soll demnächst geliefert werden.

Aus dem Bw fahrende Lokomotiven kommen unter Umgehung der Behandlungsanlagen direkt von der Drehscheibe über ein separates Gleis (mit Indusi-Prüfung) zum Stellwerk "Vf" und von dort in den Bahnhof. Dieses Gleis wird auch von Dieselloks und ölgefeuerten Dampfloks zur Fahrt auf die Drehscheibe benutzt. Zum Bw gehören weitere Gebäude und Einrichtungen wie Lokwerkstatt, Dieseltankstelle, Öltank und Tanklager, Verwaltungs- und Sozialgebäude, Materiallager, Pumpenhaus und Wasserturm. Viele Ausschmückungsdetails von Spieth, Woodland, Mo-Miniatur und Brawa verschönern die Szenerie.

Zwischen hinterem Anlagenrand und Wand befindet sich ein Gang von 4 m Länge und 40 cm Breite. Noch dient er als Zugang zu den Baustellen; später entsteht hier, 8 cm über Bahnhofshöhe, ein Teil der Stadt "Vilsheim".

Die Märklin-Gleise wurden in Steinschotter verlegt, die Schienen "rostig" eingefärbt. Die Hebelstellwerke "Vf" und "Bw" besitzen Gruppenablenkungen. Von dort führen die "gedachten" Seilzüge in Blechkanälen zu den Signalen und Weichen. Letztere sind mit Antriebsattrappen und Weichenlaternen versehen worden.

Zur Begrünung verwendete ich überwiegend Woodland-Material. Die Bäume erwarb ich in der "Gärtnerei" Haberl & Partner und bei MZZ. Die Gebäude stammen von verschiedenen Herstellern, wurden und werden aber grundsätzlich farblich total überarbeitet. Rund 300 Preiser-Menschen bevölkern bis jetzt schon die Anlage; davon sind etwa 90 % selbst bemalt.

Auch an Güterwagen und Lokomotiven habe ich mich schon mit dem "Schmutzpinsel" herangewagt. Diese Arbeit ist aber, wenn man nicht einen "Einheitsmatsch" mit der Spritzpistole schaffen will, sehr zeitaufwendig, so

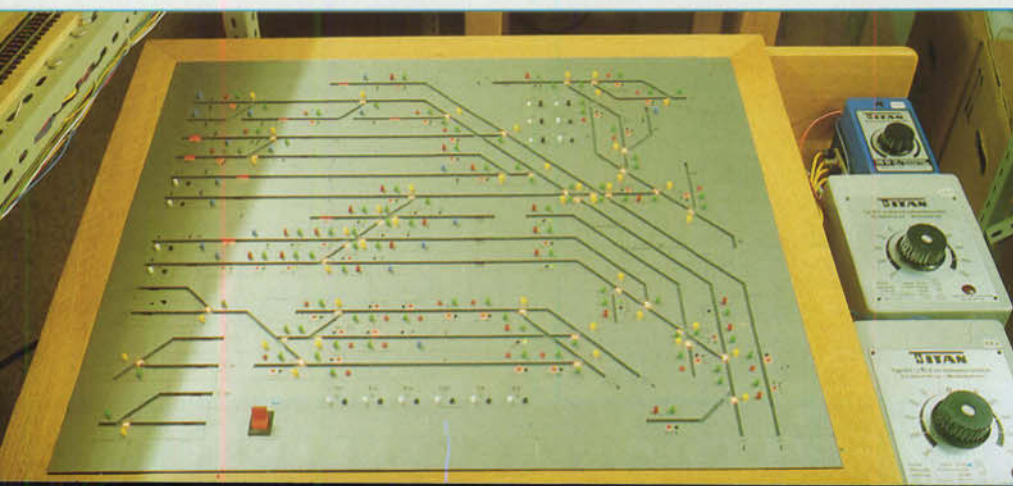
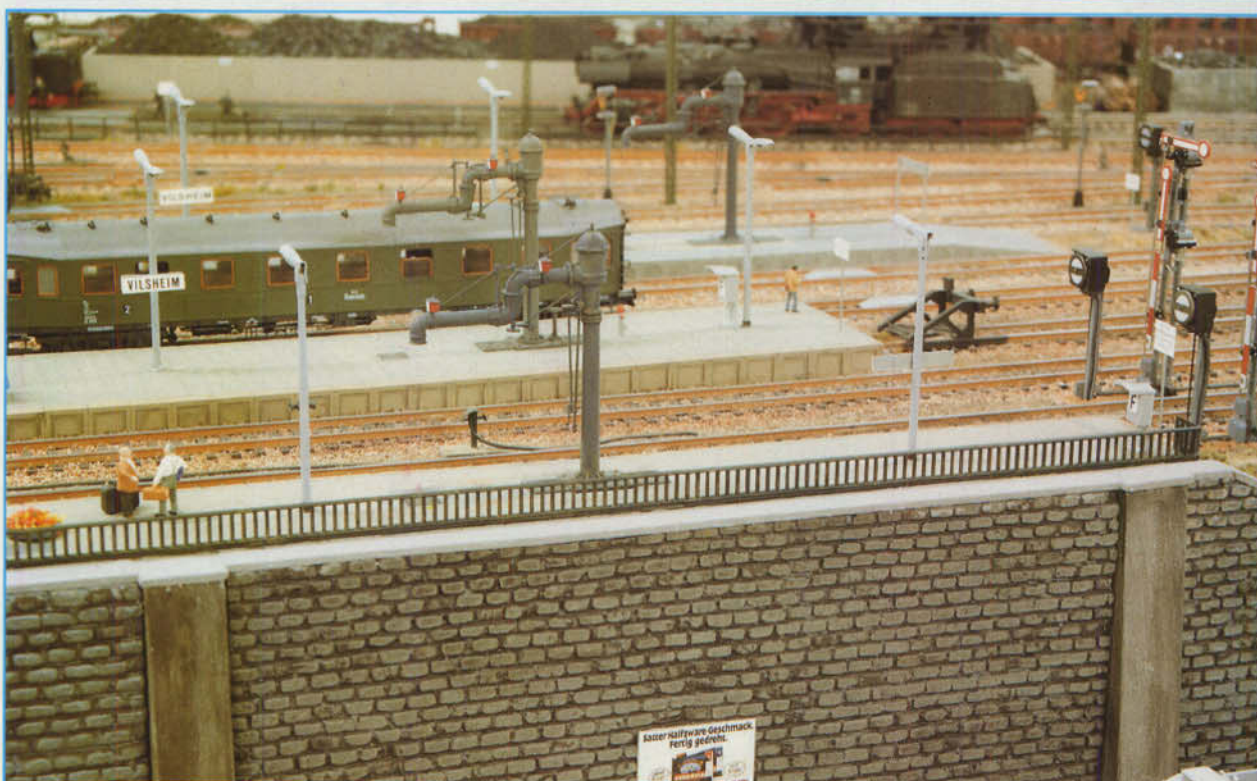


Bild 8: Der "gute Geist" der Anlage: Gleisbildstellpult für den Bahnhof Vilsheim nebst Bahnbetriebswerk.



Bild 9 (oben): Auch unter dem Portalkran der Lokwerkstatt gegenüber dem Ringlokschuppen muß hin und wieder ein nicht mehr dampfendes Stahlroß "sterben".

Bild 10 (rechts): Zum Wassernehmen brauchen kopfmachende Loks nicht extra zum Bw. Auch am Bahnsteig kann genügend Naß aufgetankt werden.



daß ich sie vorläufig erst einmal zurückgestellt habe.

Bezüglich der Elektrik habe ich mir folgendes einfallen lassen: Gefahren wird auf Märklin-Gleisen mit Gleichstrom. Original-Märklin-Loks laufen problemlos. Zweileiter-Loks habe ich mit einem Schleifer ausgerüstet und die Radseiten kurzgeschlossen. Alle Fahrregler und Trafos stammen von Titan. Die beiden Stellpulte (Bahnhof und Schattenbahnhöfe) habe ich mir aus den Trix-Gleisbildbausteinen "zusammengepuzzelt". Die Nebenbahn wird aus Platzgründen über Kippschalter und Drucktaster gesteuert.

Noch eine Anmerkung zum Dreischienen-Zweileiter-System – bei diesem Thema ziehen gewiß einige Modellbahnfreunde die Augenbrauen hoch: Sicher leidet die Modelltreue un-

ter den Nocken auf den Schwellen; dafür garantiert dieses System aber auch nach Wochen und Monaten der Betriebsruhe einen ungestörten Fahrbetrieb, ohne daß umfangreiche

Wartungsarbeiten erledigt werden müssen. Die relativ große Staubunanfälligkeit hat mich zu diesem Schritt bewogen, den ich nicht bereut habe.

Peter Brandt

Bild 11: Für Durchgangszüge sind die Gleise am Bahnsteig 4 gedacht, auf denen Elektroloks zum Einsatz kommen. Am Bahnsteigende verschwinden die Gleise in einer Unterführung.

Fotos: P. Brandt





Farbspiele - Spiel der Farben

MISCHEN			

STAUB
ERDE
RUSS
GRAS
ROST/
ZIEGEL
HUMBROL

Hergestellte Farben
die anderen Töne entstehen beim Naßineinanderlaufen der Farben.
Außerdem werden vorrätig gehalten: Klarlack für Wasser, Weiß für Putzimitation (Dispersionsfarbe), Schwarz zur Grundierung (Spraydose).

Bild 2: Die Farbtabelle zeigt, wie die einzelnen Farben untereinander zu mischen sind, um die richtigen Töne zur Patinierung zu bekommen.

Die intensive Beschäftigung mit Farben ist eine schwierige und zeitaufwendige Angelegenheit. Doch kommt gerade der farblichen Gestaltung für die gute Gesamtwirkung einer Modelleisenbahnanlage ganz entscheidende Bedeutung zu, so daß man als Modellbahner keinen Bogen darum machen kann. An dieser Stelle soll daher ein seit vielen Jahren bewährtes Farbkonzept vorgestellt werden. Es erhebt Patinieren nicht zum Hobby im Hobby, sondern ermöglicht dank immer wiederkehrender weniger Farbtöne eine unkomplizierte Handhabung.



Bild 3: Fahrzeugpatinierung ist keine Wissenschaft für sich. Couragiertes Umgehen mit Farbe und Pinsel bringt vorbildnahe Effekte.

◀ **Bild 1:** Wenn Sie denken, dieses Gewässer sei aus Gießharz, denken Sie falsch. Einer einfacheren Methode – im Text näher beschrieben – ist dieses Stück vollendete Modell-Landschaft zu verdanken.

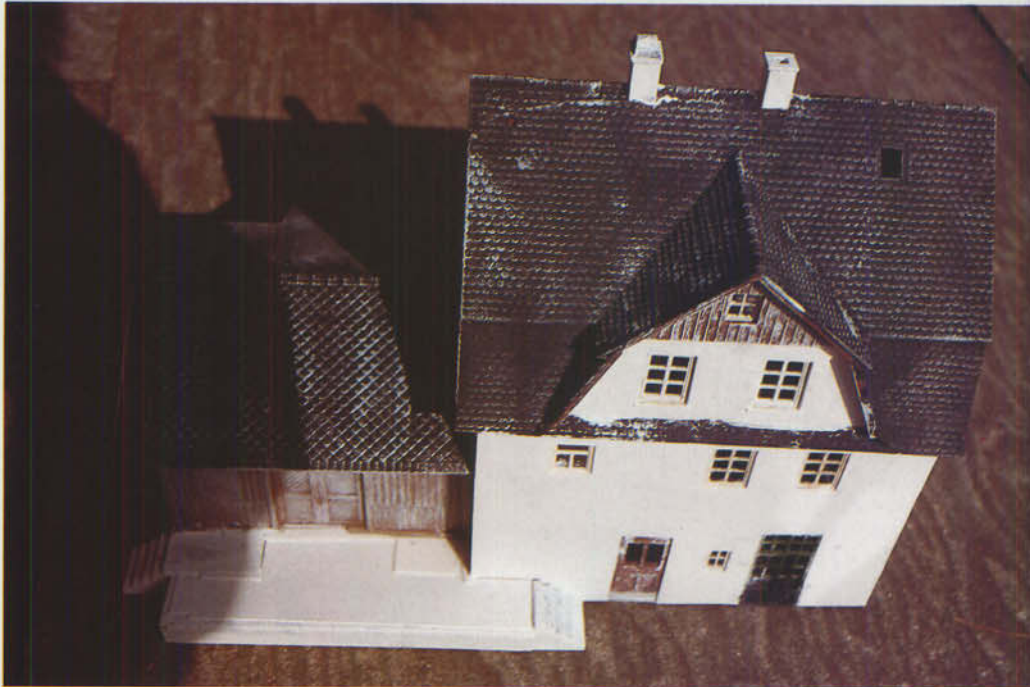


Bild 4: Die Putzflächen werden mit Weiß betupft; das Dach wird schwarz grundiert.

In der Farbauswahl wird kein Unterschied gemacht zwischen Landschaft, Gebäuden und Fahrzeugen. Auch der Farbauftrag bleibt immer der gleiche. Erläuterungen sind so allgemein gehalten, daß sich Interessierte ohne weiteres ihre eigene Farbpalette zusammenstellen können. Farben sind eine Frage des persönlichen Geschmacks. Daher fehlen in der Farbskala bewußt Angaben zum Mischungsverhältnis. Um den auf den Bildern gezeigten Eindruck hervorzurufen, müssen große Schwarzanteile beige-mischt werden. Es sei darauf hingewiesen, daß man bei entfärbten dunklen Tönen eine entsprechend helle Raumbeleuchtung benötigt.

Die Farbtafel

In der obersten horizontalen Reihe sind die in allen weiter unten gemischten Farben vorhandenen Bestandteile abgebildet. Es handelt sich hierbei um Weiß, Mittelbraun (gebrannte Siena, Tabaksbraun o.ä.) und Schwarz. Schwarz und Weiß sind im eigentlichen Sinn keine Farben. Sie dienen dazu, Braun, Rot,

Bild 5: Anschließend trägt man lasierende Putz- und Alterungs-farben auf, die den verwitterten Eindruck erzeugen.





Bild 6: Gips hat feine Strukturen. Aus diesem Grund sollte man nur dünnflüssige Farben verwenden, damit die Poren nicht zugeschmiert werden.

Gelb, Blau, Grün zu entfärben. Schwarz macht Farben schmutzig; Weiß bleicht sie aus. Alle mit Schwarz und Weiß gebrochenen Töne sind gute Landschaftsfarben. Man nennt derartige Mischungen Unfarben.

Der aufgeführte Branton ist die sogenannte Leitfarbe in der Palette. Sie wird ebenfalls allen Mischungen beigegeben. An Stelle dieses Brauns könnte auch eine andere Farbe stehen, z.B. Gelb für eine buntere Palette oder Blau, wie es John Allen für seine legendäre Gebirgsbahn verwendet hat. Der Vorteil des Palettenbrauns liegt darin, daß man sich die Einführung eines Extrafarbtons für Erde und Schmutztöne ersparen kann, die Palette somit überschaubar bleibt. Mit Hilfe der drei Grundfarben läßt sich schon eine ganze Reihe von Tönen mischen, wie der erste der beiden Blöcke zeigt. Möchte man sich auf das eigentliche Altern und Bemalen der Landschaftsoberfläche beschränken, so sind diese Unfarben bereits ausreichend. Es lassen sich die wichtigsten Alterungsfarbtöne herstellen: Rost, Woodland Earth, Erde, Woodland Soil, Ruß, Fels, Staub.

Möchte man allerdings Farbausrunderer gekaufter Zubehörteile korrigieren, kommt man um den zweiten Block von Farbtönen nicht herum. Im wesentlichen benötigt man zusätzlich Grün, Rot und Gelb. Grün wird für die Vegetation zum Nachfärben von Grasmatten-Filterwatte und zur Darstellung von Moosüberzügen verwendet. Beim Mischen dieser Farben mit der Leitfarbe Schwarz wird man auf die

Woodland-Töne Greengrass, Darkgreen und Conifergreen treffen. Mischt man Rot mit der Leitfarbe und ganz wenig Schwarz oder Weiß, ergeben sich schöne Ziegel- und Rosttöne. Beim Betrachten des zweiten Blocks fällt auf, daß zu allen Farben immer etwas Gelb gemischt wird. Das geschieht, damit die Farben trotz "Verschmutzung" nicht zu dunkel geraten. Die dritte Farbreihe im zweiten Block ist eine Mischung aus Weiß und Gelb. Sie wird für die Färbung von Putz, Mörtel und Stein herangezogen. Bei Humbrol, Revell etc. gibt es diese Farben aber auch in vielen schönen Tönen fertig zu kaufen.

Es erscheint recht aufwendig, mit derart vielen Farben arbeiten zu müssen. Daher empfiehlt sich, diesen Mischvorgang ein einziges Mal vorweg durchzuführen, indem man die Grundtöne in jeweils nicht zu stark entfärbte Töne mischt. Ich habe mir die fünf umrandeten Farbtöne hergestellt. Die scheinbar unendliche Vielfalt entsteht erst auf den Modellen, wo sich die Naß in Naß aufgetragenen Farben auf unterschiedlichste Weise mischen. Der gewollt differenzierte Eindruck ist reiner Zufall.

Lasieren und wischen

Farben sind nicht nur für den Geamteindruck einer Modelleisenbahn von Bedeutung; auch die Details einer Anlage können mit spezieller Farbanwendung hervorgehoben werden. Durch die Art des Farbauftrags lassen sich die Ober-

flächenstrukturen verfeinern. Verwendet man die Farben als stark verdünnte Lösungen, werden die Vertiefungen betont, da die Farben in den tieferliegenden Bereichen zusammenlaufen. Verwendet man die Farben fast trocken, so werden mehr die hervorstehenden Bereiche gefärbt. Allein mit diesen beiden Techniken lassen sich nahezu sämtliche beim Vorbild vorkommenden Patinierungen erreichen.

Für die Behandlung einer großflächigen Landschaft können die billigeren Dispersionsfarben und die gröberen Borstenpinsel verwendet werden. Für die feinen Modelle sind die dünneren Pinsel und blässeren Farben (Humbrol) geeignet. Je nach Farbe benötigt man unterschiedliche Verdünnung sowie Alttextilien zum Reinigen der Pinsel. Alte Quark- oder Eisbecher, die sich nach Möglichkeit verschließen lassen sollten, dienen als Palette zum Mischen und Verdünnen der Farben. Im übrigen ist es empfehlenswert, eine Sammlung von in Klarstoffsfolien geschützten Bildern anzulegen, auf denen interessante Oberflächen von Vorbildobjekten zu sehen sind. Alles, was man sonst noch benötigt, sind Unbefangenheit und Übung, damit das Vorhaben zufriedenstellend gelingt.

Fahrzeuge

Am einfachsten lassen sich Fahrzeuge mit Lasuren aus dem ersten Farbblock altern. Lasurschichten haben jedoch einen Nachteil: Alle Farben neigen, wenn sie nicht schnell genug aufzutrocknen, zum Entmischen – ganz besonders, falls sie stark verdünnt sind. Handelt es sich um eine nicht saugfähige, glatte Oberfläche, entmischen sich die verdünnten Farben auf dem Modell, noch bevor sie Zeit haben zu trocknen. Es entstehen Tropfnasen und zusammengelaufene, grobe Flecken.

Daher wurden die abgebildeten Güterwagen auf eine etwas andere Art als üblich behandelt: Zunächst sind die Wagengehäuse fast deckend gestrichen worden. Um den Trockenvorgang zu beschleunigen, wurde die Farbe gleich darauf wieder heruntergewischt (Fließrichtung beachten). Nichts von den feinen Strukturen ist verlorengegangen.

Bei filigranen Dampflokomotiven läßt sich diese etwas ruppige Methode nicht anwenden. Hier wird jeweils eine stark verdünnte Lasurschicht aus mit Braun gebrochenem Schwarz aufgebracht. Diese stumpft Kessel und Armaturen ab und hinterläßt bei näherer Betrachtung einen realistischen speckigen Eindruck. Aufgrund der relativen Farbgleichheit fallen die erwähnten Flecken nicht auf. Das Fahrwerk der Loks macht keine Schwierigkeiten, da es hier keine größeren zusammenhängenden Flächen gibt, so daß die einfache Lasurtechnik auch in diesem Fall gute Ergebnisse bringt.

Bild 7: Holz ist sehr saugfähig – deshalb: zu behandelnde Flächen vor dem Farbauftrag anfreuchten.



Bild 8: Filterwatten-
"Gras" kann man
durch Aufwischen
von Farbe tönen.



Bild 9: Mit der Spritz-
pistole läßt sich sogar
Streumaterial einfär-
ben. **Fotos:**
Ch. Buchmüller

Gebäude

Ein im Rohbau fertiggestelltes Gebäude wird zunächst grundiert. Das Dach streicht man schwarz, alle Sichtmauerwerksverbände in Fugenmörtelfarbe. Sämtliche Putzflächen werden mit pastöser weißer Dispersionsfarbe beputzt. Nach dem Durchtrocknen kann die eigentliche Farbgestaltung beginnen. Die Steine des Sichtmauerwerks und die Dachziegel werden aufgewischt. Nach einer weiteren Trocknungszeit bemalt man alle Wand- und Dachflächen mit lasierenden Putz- und Alterungsfarben. Dieser Vorgang kann beliebig häufig wiederholt werden. Verdünnung hilft, ein Zuviel an Farbe wieder zu beseitigen.

Wechselt man zwischen zwei Farbschichten die Farbsorte (von Humbrol- zu Dispersionsfarbe), werden beim Herunterwaschen darunterliegende Farbschichten nicht angegriffen. Bei der Lasurtechnik sollte das Gebäude auf der Grundplatte stehen, damit die Lösung in "Fließrichtung des Regenwassers" ablaufen kann. Patinierungen, die nicht in Fließrichtung verlaufen, wirken unrealistisch.

Holz, Gips und Wasser

Holz und Gips weisen eine sehr realistische Oberfläche auf, die man nach Möglichkeit nicht zuschmieren sollte. Deshalb ist der Einsatz verdünnter Lösungen zu empfehlen. Da beide Materialien sehr saugfähig sind, muß man den Untergrund vor dem Farbauftrag anfeuchten, damit später noch Korrekturen möglich sind. Für die Gestaltung der abgebildeten Wasserfläche benötigt man zwei verschiedene Farbschichten: Eine horizontal liegende Holzplatte wird zunächst schwarz grundiert und nach dem völligen Durchtrocknen mehrfach dick mit hochglänzendem Klarlack bestrichen. Diese Technik ist sehr einfach. Deshalb lohnt sie sich selbst bei kleinsten Flächen in Wassergräben oder sonstigen Mulden.

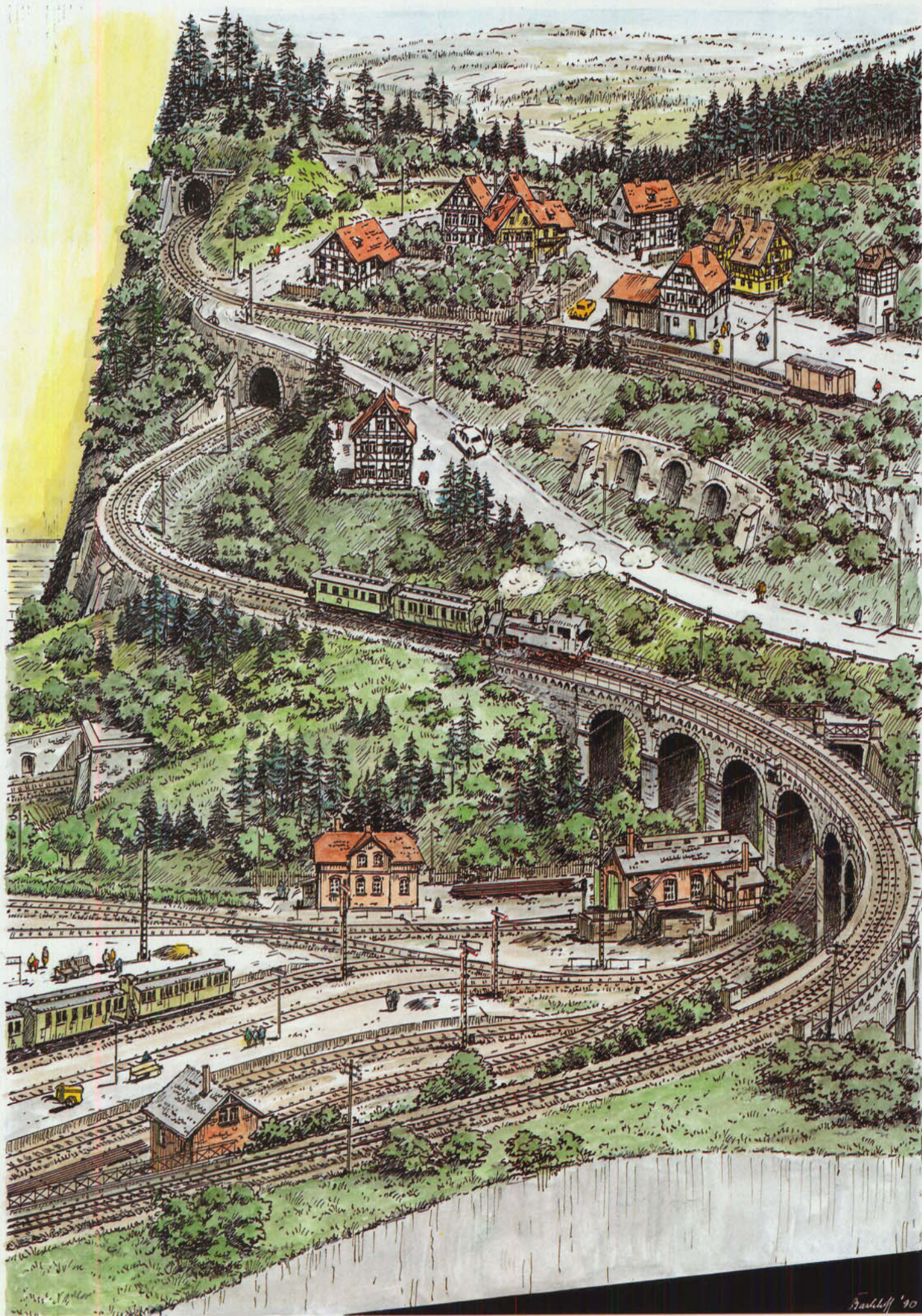
Vegetation

Das nachträgliche Einfärben von Streumaterial ist sehr schwierig, da die meisten Kunststoffe

die Farben kaum annehmen. Die Flocken können aber auch zusammenkleben, wenn man ihnen mit Farbe zu nahe kommt. Lediglich Spritzlackieren ist möglich. Hat man das Streumaterial erst einmal grundiert, kann man auch konventionelle wasserlösliche Farben auftragen. Wieder gelangt die Wischtechnik zur Anwendung. Bereits in die Landschaft einge-

klebte weiße Filterwatte läßt sich mit etwas aufgewischter ockergelber Dispersionsfarbe leicht in die schönste Brache verwandeln. Zusammenlaufende Tropfen tupft man mit einem Lappen wieder ab. Wer diese Tips beherzigt, wird schnell Spaß finden am Farbenspiel. Nun gilt es also: Couragiert ans Werk! **Christian Buchmüller**





Frankhoff '90

Per Zahnstange den Steilhang hinauf

12 Uhr mittags – ein herrlicher Sommertag ist dieser Sonntag noch geworden. Der nahe Berg liegt in strahlendem Sonnenschein, und über den Eisenbahngleisen flimmert die heiße Luft. Zum zweiten Male schon bereitet sich die Mannschaft der T 26 vor, den Berg zu bezwingen. Lokführer und Heizer haben in unmittelbarer Nähe des kleinen Bw ihr Zuhause und im Laufe der Jahre eine besonders enge Beziehung zu ihrem fahrbaren Untersatz entwickelt. Die kräftige Maschine glänzt in Bestzustand. Lokomotiven des gleichen Typs versahen auf zahlreichen Zahnradstrecken ihren Dienst, waren aber für den Betrieb auf Reibungsstrecken ebenso geeignet. Während die Kraftübertragung bei letzterer Betriebsart über die drei gekuppelten Radsätze erfolgt, wird die unabhängig arbeitende Zahnradmaschine nur während der Fahrt über den Zahnstangenabschnitt zugeschaltet, wenn der Eingriff der Triebzahnräder in die zwischen den Schienen verlegte Zahnstange vollzogen ist. Das gilt für die Berg- und Talfahrt gleichermaßen. Eine weitere Besonderheit dieser Lokomotive

mäßig rascher Fahrt passieren wir den beschränkten Übergang, da nimmt der Meister bereits wieder Fahrt zurück – die Einfahrt in den Zahnstangenabschnitt steht bevor. Anfang und Ende dieses Streckenteils münden in einer je ca. 5 m langen gefederten Zahnstangenzunge, die gelenkig mit der Zahnstange verbunden ist. Dieser Teil wird von den Antriebszahnradern der Lokomotive niedergedrückt, bis der Eingriff in die Zahnstange vollzogen ist.

Die erste Kurve ist durchfahren, und aus nun schon etwas erhöhter Position schauen die Fahrgäste auf den Bahnhof hinab, von dem aus sie gerade hier herauf gelangt sind. Die Maschine arbeitet schwer. Eine weite Kurve leitet hinaus auf einen steinernen Viadukt, der in dieser Größe und noch dazu in einer Steigung liegend vom hohen Können seiner Erbauer Zeugnis ablegt.

Weit hallen jetzt die kräftigen Auspuffschläge der Maschine zu Tal, und viele Leute bleiben stehen und schauen dorthin, wo sich der Zug unter gewaltiger Rauchentwicklung anschickt, den Bergücken zu erklimmen. Hart

eisenbahn. Doch immerhin: Die Zahnradlokomotiven laufen sehr langsam und bewältigen große Steigungen. Da Fleischmann auf diesem Gebiet Erfahrungen hat, liegt es eigentlich nahe, daß eines Tages ein Triebwagen der Baureihe 798 (Fleischmann-Artikel 4400) mit eingebauten Zahnradern die Angebotspalette erweitert. Dann als Baureihe VT 97^{er} der DB einsetzbar – beim Vorbild liefen acht Triebwagen –, könnte dieses Modell vorbildgerecht auf der Zahnstange bergwärts klettern.

Außer dem Kleinserienhersteller Gerard (Schmalspur-Bergbahn) bieten die anderen Unternehmen überhaupt nichts in dieser Richtung an. Doch trotz der bescheidenen Auswahl sollte man die Anlage einer Zahnradstrecke in Erwägung zu ziehen.

Aus der Nebenbahn in die Zahnradbahn

Eine reine Zahnradbahnanlage würde freilich nur wenig Fahrbetrieb zulassen. Wer gibt sich schon mit einem bergwärts und wieder abwärts fahrenden Zug zufrieden? Auf Messeanlagen

Dem Berg die Zähne zeigen!

ist die unabhängig vom anderen Bremssystem arbeitende Riggenbach-Gegendruckbremse. Sie wird zur Entlastung der Luftbremse im Gefälle eingesetzt; nach Umschalten der Steuerung gegen die Fahrtrichtung wirken die Zylinder als Kompressoren. Durch die Dampfströmrohre wird Luft angesaugt, den Zylindern zugeleitet und dort verdichtet. Überschüssige Luft entweicht über den Schalldämpfer, der sich vielfach hinter dem Schornsteinmantel befindet. Dieses markante Aggregat kennzeichnet die meisten Dampflokomotiven mit Riggenbach-Gegendruckbremse.

Eine letzte Kontrolle des Triebwerks – die wichtigsten Lagerstellen sind überprüft. Nun erwartet das Lokpersonal den Auftrag, sich an den Zug zu setzen. Mit nur geringer Verspätung war der Mittagszug aus der fernen Stadt eingetroffen. Der größte Teil der Fahrgäste hatte sich rasch am Bahnhofsausgang verloren; eine kleine Gruppe aber, mit kräftigem Schuhwerk und Rucksack, hatte schnell die beiden Waggons, die auf der gegenüberliegenden Bahnsteigseite standen, bevölkert. Auf die Abfahrt wartend, erscholl bald fröhliches Gelächter und Gesang zur Gitarre aus den geöffneten Wagenfenstern – die Wandervögel hat's wieder einmal hinaus in die sonnendurchflutete Bergwelt getrieben. Die Gleisverbindung zum Bahnsteig hin "steht", der Aufsichtsbeamte winkt, und langsam rollt unser "Star" nun hinter seine zwei Wägelchen. Der Heizer hat inzwischen tüchtig "Dampf gemacht", und ein Bediensteter besteigt der Vorschrift entsprechend die Plattform des vorangestellten Waggons mit seiner eigenen Warn- und Bremsenrichtung. Auch wenn es Güterwagen auf der Steilstrecke zu befördern gilt, wird der Garnitur ein besonderer Wagen mit Aussichtskanzel vorangestellt.

»Zähneknirschen«

Die Wagentüren sind geschlossen, Hp2 steht; der Abfahrauftrag ist erteilt; es geht los. In

am Steilhang führt die Trasse entlang. Alle Fahrgäste drängen sich an den talseitigen Fenstern, um den Ausblick zu genießen.

Rauchend durch den Tunnel

Jetzt schwenkt die Trasse scharf nach rechts. Ein kurzer Achtungspfeif, und – u. a. die Bergstraße unterquerend – unser Gefährt umgibt tunnelschwarze Nacht. Die Passagiere bemühen sich, die geöffneten Fenster wieder zu schließen, um sich vor den Rauchgasen zu schützen. Doch nach kurzer Zeit umgibt uns wieder gleißendes Tageslicht. Die Ortsgrenze ist erreicht; winkende Menschen neben freundlichen Häusern grüßen herüber. Langsam gleitet ein Einfahrsignal an uns vorbei. Noch einmal passieren wir einen kurzen Hangtunnel. Schon vorher hatte der Lokomotivführer die Fahrt wiederum etwas verringert. Das Lätewerk arbeitet, und ein warnender Pfeif macht Straßenfahrzeuge auf das Herannahen des Zuges aufmerksam. Unmittelbar vor dem Überweg endet auch die Zahnstange; die Trasse verläuft nun wieder nahezu waagrecht.

Wir stehen! Nach dem Aussteigen der Wanderer besetzen rasch neue Fahrgäste die beiden Wägelchen. Den beiden Lokmännern verbleibt nur eine kurze Verschnaufpause; dann geht es, "Lok voran", wieder ins Tal hinunter.

Eingegrenzte Phantasie

Leider läßt sich diese Szenerie nur schwer ins Modell übertragen, denn die T 26 als Modell sucht man vergeblich im Programm der Modellbahn-Groß- und -Kleinserienhersteller. Überhaupt wird der Modellbahner fast erfolglos nach Zahnradmodellen Ausschau halten; nur die Firma Fleischmann ist mit zwei Triebfahrzeugen der Nenngröße H0 und einem der Spurweite N sowie mit Zahnstangen vertreten.

Legt man den Begriff "Modell" eng aus, gehören diese Fahrzeuge aber eher in die Sparte Spiel-

macht sich so etwas als Schaufeffekt ja ganz gut; aber auf der eigenen Modellbahnanlage sollte schon mehr Betriebsamkeit herrschen.

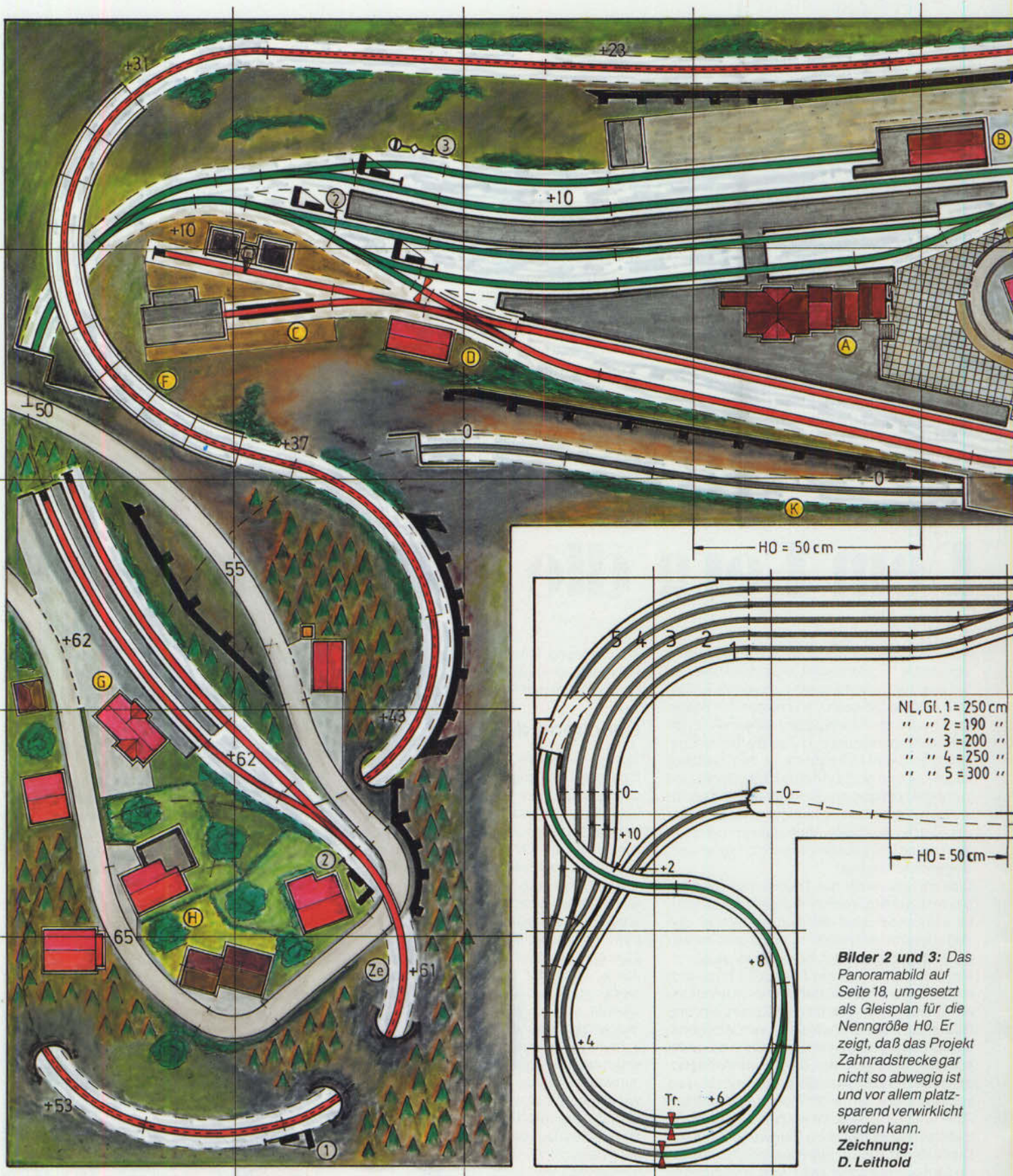
So entstand ein Entwurf für einen Nebenbahn-Endbahnhof mit Anschluß an eine Lokal-Zahnradbahn, aufzubauen als L-Anlage mit den Außenabmessungen von 3,00 m x 2,50 m für Spurweite H0 (N = ca. 1,80 m x 1,50 m). Geplant wurde mit Fleischmann-Profi-Gleis unter Verwendung von 18°-Weichen, Bogenweichen und flexiblen Gleis. Die Strecke der Zahnradbahn erhält Zahnstangen aus dem Fleischmann-Sortiment. (Micro-Metakit wird in absehbarer Zeit eigene Metallzahnstangen anbieten.)

Der in Keilform angelegte Nebenbahn-Endbahnhof ist mit drei Hauptverkehrsgleisen und einem Güterumschlaggleis ausgestattet. Die Nutzlängen messen zwischen 0,90 m und 1,20 m. Mit einer Doppelten Kreuzungsweiche wird der Anschluß zur Zahnradbahn hergestellt. Das Hauptverkehrsgleis liegt an dem keilförmigen Hausbahnsteig. Über das Umfahrgleis wird das kleine Bahnbetriebswerk erreicht. Der direkte Anschluß an die Zahnradbahn hat den Vorteil, daß z. B. Oldtimer-Gesellschaftswagen von der Nebenbahn auf die Lokalbahn – und umgekehrt – wechseln können.

Die Hauptverkehrsgleise im Nebenbahn-Endbahnhof sind mit Ausfahrtsignalen gesichert. Beide Stationen der Zahnradbahn erhalten Ein- und Ausfahrtsignale, die auch durch Signaltafeln ersetzt werden können.

Das Empfangsgebäude steht auf dem Hausbahnsteig, seitlich zu den Gleisanlagen angeordnet. Auf dem Bahnhofsvorplatz finden sich eine Buswendeschleife (wer will, kann auch das Faller-"Car-System" mit einplanen) und Parkplätze, umrahmt von Reihen-Fachwerkhäusern mit dörflichem Charakter (Vollmer). Die Landstraße kommt aus "Irgendwo" und endet gleich hinter der Güterabfertigung unterhalb der Stützmauer.

Das Bahnhoftniveau liegt 10 cm über Null; darunter befindet sich der verdeckte Abstell-



Bilder 2 und 3: Das Panoramabild auf Seite 18, umgesetzt als Gleisplan für die Nenngröße HO. Er zeigt, daß das Projekt Zahnradstrecke gar nicht so abwegig ist und vor allem platzsparend verwirklicht werden kann.
Zeichnung: D. Leithold

Standorte und Gebäude:

- A = Empfangsgebäude – Talstation und Nebenbahn
- B = Güterschuppen mit Rampe
- C = Klein-Bw
- D = Stellwerk
- E = Siedlung am Bahnhof
- F = Bogenviadukt der Zahnradbahn
- G = Empfangsgebäude – Bergstation
- H = Siedlung an der Bergstation
- K = Umgehungsgleis zum Schattenbahnhof
- 1 = Einfahrsignale
- 2 = Ausfahrtsignale
- 3 = Sperrsignal
- Za = Beginn des Zahnstangenabschnitts
- Ze = Ende des Zahnstangenabschnitts

Vorschlag für Gebäudebausätze:

- Empfangsgebäude – Bergstation = K 9494
- Gebäude an der Bergstraße abwärts = K 8040
- V 3706, K 8044, V 3705, K 8042 und V 3708
- Empfangsgebäude – Nebenbahn = K 9502 und 9510
- Güterschuppen = K 9466
- Garage = V 3757
- Lokschuppen = V 5750
- Kohlebansen = P 561
- Stellwerk = V 5731
- Siedlungsgebäude = V 3692, 3694, 3695 und 3746
- K = Kibri, P = Pola, V = Vollmer

bahnhof, zu dem die im Vordergrund kurz sichtbare Strecke führt. Der einständige Lokschuppen, die Klein-Bekohlungsanlage, Schlacken-grube und Wasserkran gehören zur einfachen Ausstattung des Bahnbetriebswerks. Typisch für Nebenbahnen ist die fehlende Drehscheibe, denn Schlepptenderloks werden hier nie gesichtet.

Die Nebenbahntrasse führt unter dem Bogenviadukt hindurch in einen Tunnel und sinkt mit 25‰ Neigung, bei Minimalradien von 45 cm, auf Ebene Null zum Schattenbahnhof ab. Un-

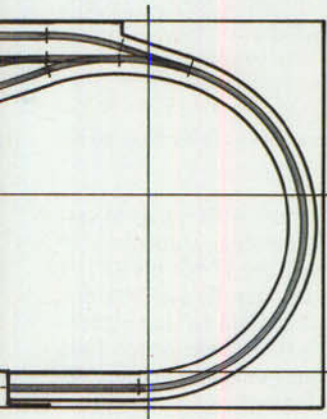
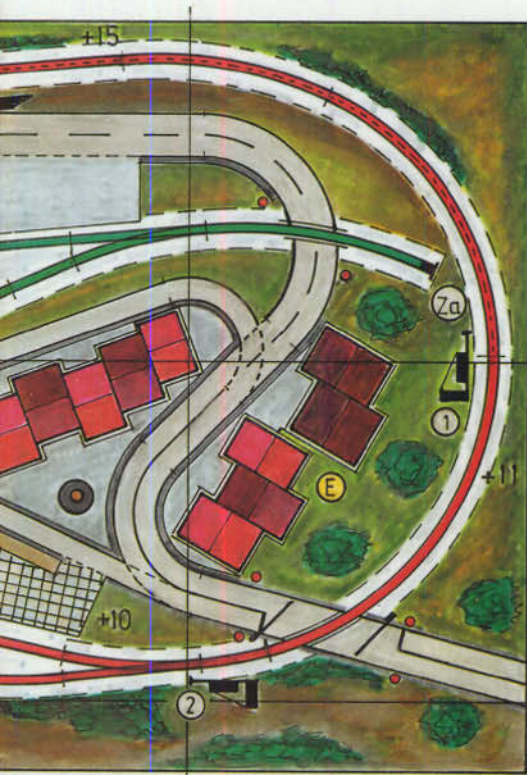


Bild 1 (vorhergehende Doppelseite, links): Unser Zeichner Reinhold Barkhoff begibt sich mit seinem Anlagen-vorschlag auf eine Zahnradstrecke in Preußen.

hoch! Erst nach Verlängerung und Vertiefung des linken Anlagenschenkels kann der Steigungswinkel erhöht werden. Messeanlagen, das sei noch einmal gesagt, sollte man sich nicht als Vorbild wählen. Auf ihnen soll lediglich die Steigfähigkeit der Zahnradloks bewiesen werden!

Für den Aufbau des Schattenbahnhofs kann wahlweise Fleischmann-Profi-Gleis oder das Standardsystem mit 15°-Weichen verwendet werden. Es versteht sich von selbst, daß auch Gleis- und Weichenmaterial anderer Hersteller mit 2,5 mm Profilhöhe (sonst schaukeln die Fahrzeuge auf den Fleischmann-Zahnstangen) modellbahntauglich ist, zumal die Bogenweiche an der Streckenauftrennung sehr große Radien aufweist, die zur Zeit nur bei Peco oder Roco im Angebot zu finden sind.

Bis zu 3 m Nutzlänge

Die Nutzlängen der fünf Abstellgleise im Untergrund fallen mit 2,00 m bis 3,00 m deutlich länger aus als die im Bahnhof erreichten Abmessungen. Dies ist aus Gründen der Betriebssicherheit notwendig, wie auch seitliche Öffnungen in der Rahmenverkleidung für den Zugriff auf die Weichenstraßen unerlässlich sind. Da der Schattenbahnhof im Zwei-Richtungs-Verkehr genutzt werden soll, ist der Einbau elektronischer Bausteine oder einer automatischen Schattenbahnhofs-schaltung zu empfehlen; die zusätzliche Kehrschleifenschaltung ist bei Zweileiter-Betrieb unbedingt erforderlich. Zur Erweiterung des Fahrbetriebs sollte der Schattenbahnhof einen eigenen Stromkreis erhalten, wie auch die Zahnradbahn über einen gesonderten Stromkreis versorgt wird.

Die grundsätzliche Entscheidung, ob stationäre oder nichtstationäre Bauweise vorzuziehen ist, richtet sich immer nach den räumlichen Verhältnissen, aber auch nach der Frage, ob die Anlage transportabel bleiben soll. Wird sie stationär in offener Rahmenbauweise erstellt, muß hinter beiden Schenkeln genügend Raum vorhanden sein, um an die Eingriffsöffnungen in die verdeckten Bereiche zu gelangen.

Sind die Räumlichkeiten beengt, ist der geteilte Rahmenbau angebracht: Der linke Anlagenschenkel (Abmessungen 2,50 m x 1,10 m) wird in zwei Teilen gebaut (1,25 m x 1,10 m), der rechte Schenkel (1,90 m x 1,10 m), der stumpf, aber paßgenau mit Justierstiften rechtwinklig zum linken Teilstück angesetzt wird, kann unter Umständen aus einem Teil bestehen. Die Teilrahmen sind mit Schloßschrauben und Flügelmuttern fest miteinander zu verbinden. Gleistrassen und Schienenmaterial müssen gleichfalls millimetergenau getrennt werden, um Stoßstellen von vornherein auszuschließen. Zugegeben: eine aufwendige Arbeit, die jedoch spätestens bei der ersten ernsthaften Störung im verdeckten Anlagenbereich belohnt wird.

Die Landschaft war zuerst da!

Die landschaftliche Ausgestaltung der vorgestellten Anlage ist wohl die interessanteste Beschäftigung. Das Schaubild von Reinhold Barkhoff zeigt ein gelungenes Beispiel für den Grundsatz Nummer 1: Die Landschaft war zuerst da! Felsformationen, Steilhänge und Stützmauern bestimmen das Aussehen des linken Anlagenschenkels. Auch im Modell muß erkennbar sein, daß Bahn- und Straßentrasse unter schwierigsten Geländebedingungen in den Berg hineingebaut wurden.

Ohne aufwendige Kunstbauten kommt weder der Bahnarchitekt noch der Modellbahner aus. So ist besonders für die Herstellung des Bogenviadukts viel Eigeninitiative gefordert. Die in den Fels hineinragenden Mauerbogen und das dahinter angesetzte Tunnelportal sind eine schwierige Arbeit; doch der Anblick des fertigen Bauwerks wird später nicht nur den Erbauer begeistern. Leicht bewaldete Hänge und wenige, an der Bergstraße verteilte Gebäude runden das Landschaftsbild ab. Eine Hintergrundkulisse darf hier auf keinen Fall fehlen.

Im Gegensatz zum linken Schenkel ist der rechte Anlagenteil eine flachere "Angelegenheit". Fast die gesamte Fläche liegt auf einer Ebene; nur im rückwärtigen Bereich wird hinter der Zahnradbahntrasse bergiges Gelände angedeutet. Mittelpunkt ist der Keilbahnhof mit Dienstgebäuden und den um den Vorplatz herum gruppierten Reihen-Fachwerkhäusern. Die im Vordergrund kurz auftauchende Nebenbahnstrecke ist durch eine Stützmauer gegen das höhere Gelände gesichert. Fahrzeuge aller Art, der entsprechenden Epoche angepaßt, beleben das Geschehen. In Gruppen aufgestellte Figuren (einzeln sind sie ohnehin kaum zu sehen) gehören ebenfalls auf die Anlage. Drei tratschende alte Damen kommen ja schließlich nicht nur im Modell vor...

Auch Bayern hat schöne »Zähne«

Die Zahnstangen und die auf ihnen fahrenden Triebfahrzeuge sind keine preußische Erfindung. Auch Bayern hat Zahnradstrecken zu bieten! Allerdings gehörte nur eine den Bayerischen Staatseisenbahnen. Die im folgenden näher vorgestellte Strecke und ihre Fahrzeuge – dabei begegnet uns wieder der schon erwähnte VT 97⁹ – sind ebenfalls eine gute Anregung zum Aufbau einer landschaftlich reizvollen Zahnradanlage in Normalspur.

Die einzige Zahnradstrecke der Bayerischen Staatseisenbahnen befand sich in Niederbayern (Bayerischer Wald). Sie verlief von Oberzell nach Wegscheid im Zuge der Lokalbahn Passau – Erlau – Oberzell – Wegscheid. Die Inbetriebnahme erfolgte in drei Abschnitten. Am 15. November 1904 wurde zunächst das Teilstück Passau – Erlau mit dem Abzweig von Erlau nach Hauzenberg eröffnet, das zwischen Passau und Erlau im Donautal verläuft und dann, scharf nach Norden abbiegend, nach 8 km Hauzenberg erreicht. Das kurze Stück Erlau – Oberzell (4,9 km) war erst am 15. Mai 1909 und die Reststrecke nach dem noch 15,2 km entfernten Wegscheid endlich am 1. Dezember 1912 fertig.

Der Aufstieg aus dem Donautal bei Oberzell in den Bayerischen Wald ließ sich nicht mehr im Adhäsionsbetrieb bewältigen. Gleich hinter dem Bahnhof Oberzell begann der erste Zahnstangenabschnitt zwischen km 5,67 und km 9,48 mit einer Höchststeigung von 70‰; der zweite befand sich zwischen Mitterwasser und dem Bahnhof Wegscheid (km 17,29 bis km 19,67).

PtzL 3/4 – Bayerns einzige Zahnradlok

Für den Betrieb auf dieser einzigen Zahnradstrecke der Bayerischen Staatseisenbahnen wurden 1912 bei Krauss drei Zahnradlokomotiven entwickelt und gebaut (Fabriknummern 6632

terhalb des Bahnhofs taucht die Strecke für eine Zuglänge nochmals auf.

»Mäßige« 80‰ Steigung

Ausgangs der rechten Bahnhofskurve beginnt der Zahnstangenabschnitt unserer Zahnradbahn. Mit konstanter Steigung von 80‰ wird der Steilhang hinter der Güterabfertigung erklimmt und der Taleinschnitt auf dem Bogenviadukt überquert. Dieses Bauwerk ist bergseitig in die Felsenformation hineingebaut. In der nun folgenden Rechtskurve, bereits 40 cm hoch, beginnt die eigentliche Felsenlandschaft. Nach Durchfahren eines S-Tunnels (mit Minimalradien von 36 cm) umrundet die Bahn das höher liegende Bergdorf, kurz unterbrochen durch ein Felsentr (oder Durchstich), und erreicht die zweigleisige Endstation auf etwa 60 cm Höhe. Ein Umfahrgleis ist hier nicht erforderlich, da die Zahnradlok grundsätzlich talwärts am Zug gekuppelt wird – auch im Modell!

Die Steigung von 80‰ ist für unsere Modellzahnradbahn sehr gering. Beim Vorbild werden da ganz andere Zahlen geschrieben. Doch der modellgerechten Umsetzung bei der Landschaftsgestaltung sind durch 2,50 m Schenkellänge und 1,10 m Tiefe erhebliche Grenzen gesetzt. Immerhin ist das Gelände hinter dem Bergbahnhof in diesem Vorschlag 70 cm



Bild 4: Das neue Modell des Landshuter Kleinserienherstellers Micro-Metakit in H0: PtZL 3/4 mit echtem Zahnradtriebwerk. Dazu gibt es in Kürze auch die entsprechenden Zahnstangen.

bis 6634). Diese als Gattung PtZL 3/4 bezeichneten Loks konnten bis zu einer Maximalsteigung von 25‰ im Reibungsbetrieb fahren und schalteten erst dann ihr Zahnradtriebwerk ein. Sie hatten die Achsfolge C1' und ein Zwei-Zylinder-Heißdampftriebwerk. Über diesem war das Zahnradtriebwerk angeordnet, dessen zwei Niederdruckzylinder mit dem Abdampf der Hochdruckzylinder gespeist wurden. Das Drehmoment wurde über Zwischenzahnräder im Verhältnis 1:2 auf die Antriebszahnräder übertragen, die in die Zahnstangen der Bauart Strub eingriffen.

Alle vier Zylinder hatten einen einheitlichen

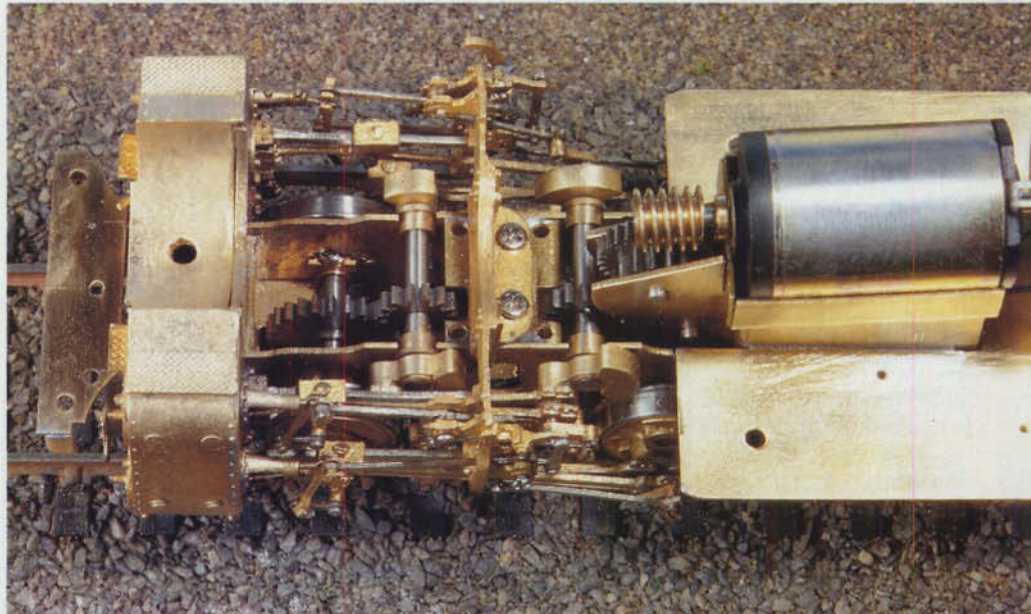
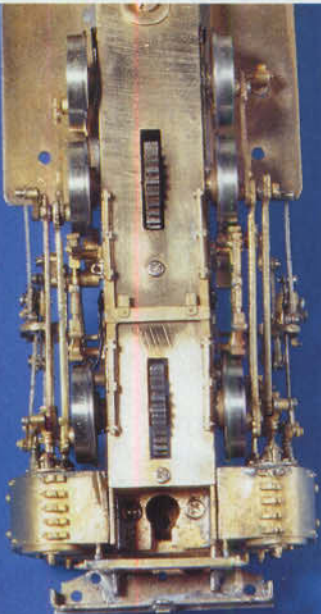
Durchmesser von 460 mm bei 508 mm Kolbenhub. Der Kessel der ersten drei PtZL 3/4 war mit 1,82 m² Rost- und 70 m² Heizfläche etwas schwach bemessen. Als Überhitzerbauform verwendete man die des Kleinrohrüberhitzers. Die Maschinen konnten in den Zahnstangenabschnitten die geforderte Leistung von 90 t bei 10 km/h nur knapp erbringen. Erst eine vierte, 1923 gebaute Lok (Krauss 8033) war mit vergrößerten Zylindern, erweiterter Rostfläche, höherem Dampfdruck und heraufgesetzter Gesamtheizfläche auch entsprechend leistungsfähiger.

Die bei den Bayerischen Staatseisenbahnen

mit den Betriebsnummern 4101 bis 4104 verkehrenden Zahnradlokomotiven wurden von der Deutschen Reichsbahn als 97 101 bis 97 104 übernommen und bis zur Einstellung des Dampfbetriebs am 1. Mai 1963 auf ihrer Stammstrecke belassen. Die 97 102 war jedoch 1945 abgestellt und 1954 ausgemustert worden. Für kurze Zeit nach der Einstellung des Dampfbetriebs wurde der Verkehr mit Zahnrad-Schienenbussen (VT 97⁹) abgewickelt. Nach zwei gewaltigen Erdbeben zwischen Erlau und Wegscheid im Januar 1965 und Februar 1966 legte die Bundesbahn die Strecke "scheibchenweise" still.

Bild 5: Die Unterseite des Fahrwerks zeigt die beiden Zahnräder, die das Messingmodell im Schritttempo auf die höchsten H0-Gipfel "trägt".

Bild 6: Blick in das Innenleben der Micro-Metakit-Maschine. Von einem mittig gelagerten Motor werden über Schnecken- und Stirnradgetriebe die Radsätze und Zahnräder in Bewegung gesetzt.



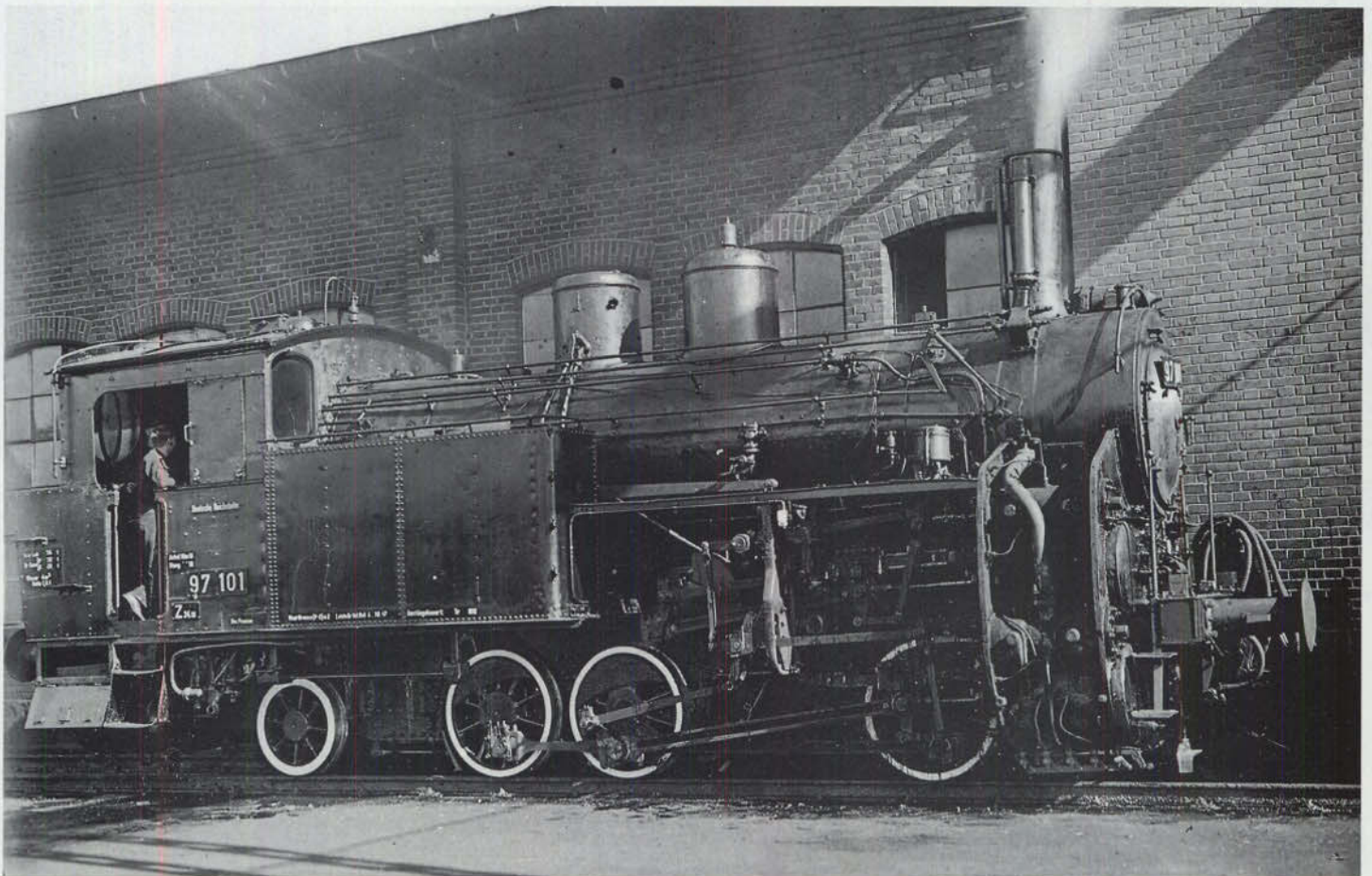


Bild 7: Die bayerische Zahnradampflok im Betriebsdienst bzw. während einer Pause: Lok 97 101 im Oktober 1947 im AW Weiden, wo sie eine Hauptausbesserung erhielt. Deswegen auch die "Entkleidung". **Foto: E. Schörner**

H0-Modell der PtzL 3/4 – Hit von Micro-Metakit

Spätestens seit der Nürnberger Spielwarenmesse 1991 ist es kein Geheimnis mehr: Micro-Metakit hat ein weiteres typisch bayerisches "Lokalbahnpferd" ins Programm aufgenommen: eben die Zahnradlok PtzL 3/4. Wir hatten kürzlich die Möglichkeit, ein noch unbeschriftetes Modell zu bestaunen. Leider ist es derzeit noch nicht möglich, die Lok auf einer Zahnstange kriechen zu lassen. Denn mit der von Fleischmann verträgt sie sich nicht, und die Präzisions-Metallzahnstange aus der Landshuter

Modellschmiede wird erst Mitte dieses Jahres verfügbar sein.

Daß das Handarbeits-Messingmodell aus kleiner Serie seinen Preis hat (Micro-Metakit sprach im Dezember 1990 von 2380 Mark), lassen die Abbildungen dieser Seite erahnen. Dafür bietet der "Ferrari auf Gleisen" aber auch alle Details. Besonders gelungen ist der Zahnradantrieb, der – gekoppelt mit dem Treibradsatzantrieb – seine Kraft von einem mittig im Stehkessel angeordneten Motor bezieht. Über Schnecken- und Stirnradgetriebe wird das Drehmoment auch auf die Steuerung des Zahnradantriebs übertragen, so daß das herrliche Spiel der übereinan-

der angeordneten Kreuzköpfe gut nachvollziehbar ist.

Wie bei Micro-Metakit üblich verfügt das Modell über eine Führerstandsinneneinrichtung sowie eine Nachbildung des Rauchkammerinneren. Besonderen Eindruck hinterläßt der Koloß beim Betrachten aus der Frontalen. Die wichtigen Zylinder, die stark über die Schienenaußenkanten hinausragen, "küren" das Modell zum Bergkönig. Schade, daß die H0-Maschine lediglich einem kleinen Käuferkreis vorbehalten bleibt. Und der wird das Prachtstück kaum auf einer Anlage einsetzen.

R. Barkhoff/D. Leithold/Dr. Scheingraber

Bild 8: Die vier Zylinder des Verbundtriebwerks verliehen der Maschine ein wuchtiges Äußeres, das gut ins Modell übertragen wurde.

Bild 9: Das imposante Schauspiel der übereinander angeordneten Steuerungen im Fahrbetrieb auf dem Zahnstangenabschnitt läßt sich bei der vorbildgerecht funktionierenden Micro-Metakit-Lokomotive gut nachvollziehen. **Fotos 4 bis 6, 8, 9: K. Heidbreder**

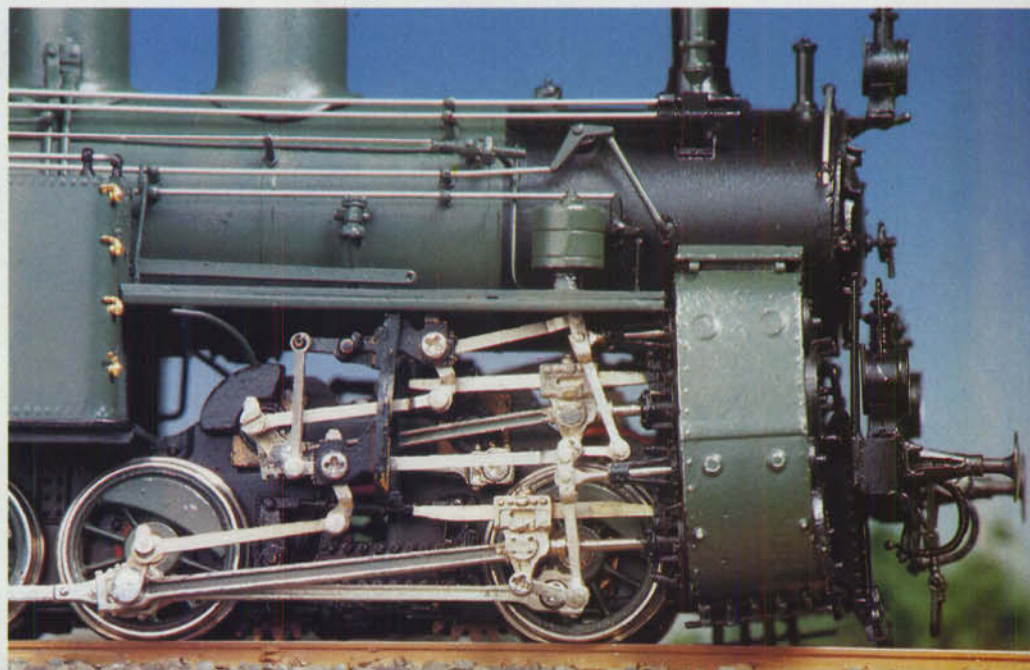




Bild 1: Vor einem kleinen Wäldchen rangiert eine Tenderlokomotive.

Bild 3: Bei untergehender Sonne verläßt ein Reisezug den Bahnhof gerade wieder.

3. Internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

16

Der ehemalige Bahnhof Petherick in Cornwall

Bild 4 (rechts unten): Das Bahnhofsgebäude, in dem sich auch eine Wohnung für den Stationsvorsteher befindet, ist aus Granitsteinen errichtet.

Bild 2: Der tägliche Güterzug bei der Abfahrt. Einige Waggons bleiben in Petherick.





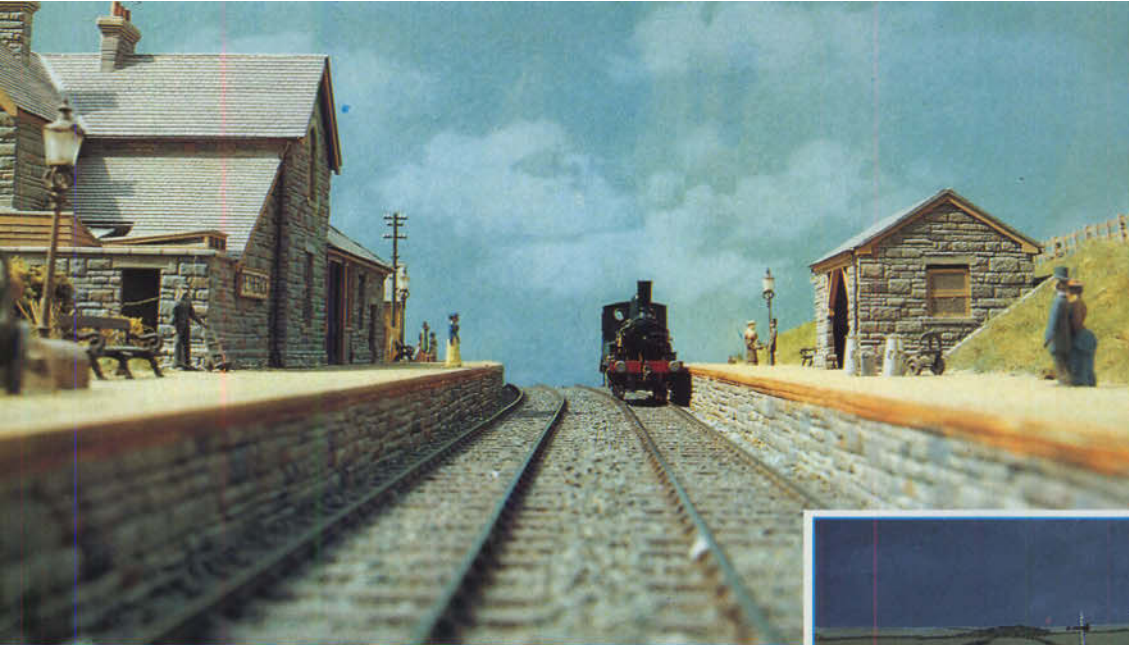


Bild 5: Zwischen den beiden Bahnsteigen hat eine Lokomotive angehalten. Die Gaslaternen auf den Perrons und die Kleidung der Leute weisen auf die Zeit König Edwards VII. hin. Das Unterstellhäuschen rechts soll vor dem kräftigen Seewind Schutz gewähren.

Bild 7 (unten links): Der Stationsvorsteher darf über einen Gemüse- und Blumengarten verfügen. Im Moment mäht er gerade den Rasen. Links ist die Ladestelle mit dem Güterschuppen zu erkennen.

Wahrscheinlich hören Sie nicht die Schreie der Seemöven, die von ihren Fischgründen zurückkehren, und riechen nicht die frische Makrele in der salzigen Luft. Aber ich hoffe, ein wenig von dieser ländlichen Atmosphäre Südwestenglands wird auch für Sie lebendig mit dem hier beschriebenen "Petherick".

Hat diese Einleitung auch auf den ersten Blick wenig mit der Modellbahn zu tun, macht sie doch etwas deutlich, was wir hier in England mit unserem Modellbau anstreben. Wir versuchen, Details und Atmosphäre unserer Eisenbahnen so gut wie möglich einzufangen, oft, indem wir einen bestimmten Vorbildbahnhof genau nachbauen. Wir haben auch eine große Vorliebe für die Vergangenheit und stellen unsere Eisenbahnen häufig so dar, wie sie vor 80 oder 90 Jahren gewesen sind. Aus der ständigen Suche der Erbauer nach neuen oder effektiveren Methoden zur Darstellung dieser Miniaturwelt erwachsen sehr individuelle, jede für sich einzigartige Anlagen.

Das heutige Netz von British Rail ist nur noch ein "Schatten" des früheren. Rund die Hälfte aller Strecken wird nicht mehr bedient. Die meisten Nebenlinien sind stillgelegt. Es gibt eigentlich nur noch die Verbindungen zwischen den großen Städten. Verständlich, daß Modellbahner da häufig Motive nachzugestalten versuchen, die in der Realität schon lange verschwunden sind.

Von den vielen hübschen englischen Bahnhöfen ist ein großer Teil längst abgerissen worden. An ihrer Stelle wurden Wohngebiete, Fabrikanlagen oder neue Straßen gebaut. Modellbau heißt bei dieser Situation nicht selten, Vergangenes aufleben und ein Miniaturwelt erleben zu lassen.

Die Modellbahnanlage Petherick ist die exakte Nachbildung eines englischen Bahnhofs, der schon seit über 20 Jahren keinen Zug mehr gesehen hat. Er liegt in Cornwall, der südwestlichsten Grafschaft der Insel. Die hügelige Gegend ist recht sonnig; vom Meer weht fast immer eine kräf-

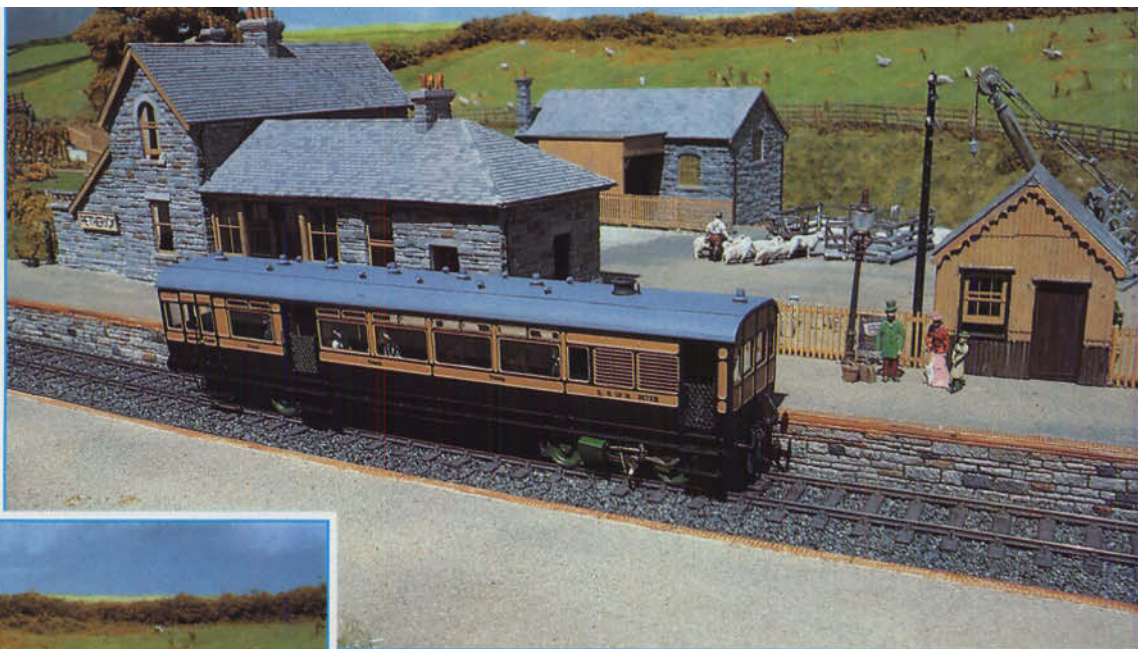


tige Brise. Um die vielen Bauernhöfe herum grasen meist Schafe. Relativ weit von allen britischen Ballungsgebieten entfernt, hat sich Cornwall mit seinen langen Küsten in den letzten Jahren zu einer der beliebtesten Sommerurlaubsregionen Großbritanniens entwickelt. Petherick gilt in England als eines der schönsten Vorbilder für landschaftsbetonten Modellbahnbau. Und die Ihnen, lieber Eisenbahn-Journal-Leser, hier vorgestellte Anlage mit dem Thema Petherick ist wegen ihrer wirklich vorbildlich durchgestalteten Landschaft mit Lob geradezu überhäuft worden. Die Anlage ist ein Stück England, wie man es sich typischerweise vorstellt: eine herrliche "Flickendecke" sanfter Hügel, die von Hecken und schmalen Wegen

Bild 9 (rechts): Den Dampftriebwagen, wie dieses Bild einen zeigt, war wegen ihres knappen Platzangebots kein großer Erfolg beschieden.

Bild 8 (unten Mitte): In Cornwall herrschen an sich Weiden vor. Getreidefelder sind nicht allzu häufig.

Bild 6 (unten rechts): Der Bahnhof Petherick ist eine Idylle inmitten grüner Hügel.



Züge sind Nachbauten der zu jenen Zeiten eingesetzten Fahrzeuge. Da gibt es den rot/braunen Reisezug mit der hellgrünen 2B-Maschine an der Spitze – Farben, die um 1910 von der Bahngesellschaft London and South Western Railway (LSWR) eingeführt wurden. Die LSWR war eine der zahlreichen Bahngesellschaften, die sich damals das englische Netz teilten. Ihre Züge verbanden die Halbinsel Cornwall mit der reichlich 200 Meilen entfernten britischen Hauptstadt. Auf die Güterzüge mit ihren offenen und geschlossenen Waggons wartete an jeder Station Ladegut. Vorgespannt waren ihnen eigens für lange Strecken mit vielen Halts konstruierte Dampflokomotiven; sie waren dunkelgrün lackiert, und die Waggons präsentierten sich in Braun.

Für die Anlage wurde eine Spurweite von 4 mm pro Fuß gewählt; das ist die in England gebräuchlichste. Auf dem Kontinent rechnet man nur 3,5 mm pro Fuß und benutzt eine Spur von 16,5 mm. Ana-

log habe ich die Spurweite meiner Anlage jedoch auf 18 mm verbreitert; das entspricht dem Vorbild besser. Die auf dem europäischen Festland gültige Norm ist durch Firmen wie Roco, Hornby und Lima zwar auch in Großbritannien nicht unbekannt; aber viele legen eben wie ich auf die realistische Spurweite von 18 mm wert und scheuen auch vor notwendiger Umspurng ihrer Modelle nicht zurück. Wirklichkeitsgetreuer Modellbahnbau dieser Art macht es unabdingbar, daß man sich vieles selbst erstellt, was in den Geschäften nun einmal nicht erhältlich ist. Selbstbau ist auch keineswegs so schwierig, wie das zunächst den Anschein hat. Viele Hersteller bieten Bausätze an, mit denen sich Lokomotiven, Wagen, Signale und Bahnzubehör ausgezeichnet herstellen bzw. supern lassen. Für mein Rollmaterial habe ich Bausätze aus Kunststoff, Metallspritzguß und Messing verwendet. In England wird in dieser Richtung eine ganze Menge angeboten. Für das Bahnhofsgebäude habe

durchzogen und von kräftigen Bäumen geschützt ist. Gleichzeitig bietet sich hier ein Blick auf das England Edwards VII. vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, etwa um 1910. Petherick ist ferner ganz charakteristisch für die vielen kleinen Bahnhöfe, die man einst in der Mitte zwischen versprengt liegenden Dörfern errichtete. Die Eisenbahn lieferte hauptsächlich Kohle, Werkzeuge und Maschinen aus den Industriegebieten an und transportierte in der Gegenrichtung Vieh und landwirtschaftliche Produkte ab. Und die Menschen konnten nun auf einmal Reisen unternehmen, die vorher, mit Pferd und Wagen, innerhalb eines Tages nie und nimmer zu bewältigen gewesen wären.

Die auf der Anlage verkehrenden





Bild 10: Ein Güterzug mit einer dreifach gekuppelten, dunkelgrünen Lok an der Spitze fährt ein. Der letzte, rotgestrichene Waggon ist ein Bremswagen.

Bild 11: Früher hatte jeder Bahnhof einen Pferch für Tiere, die mit der Bahn transportiert werden sollten.

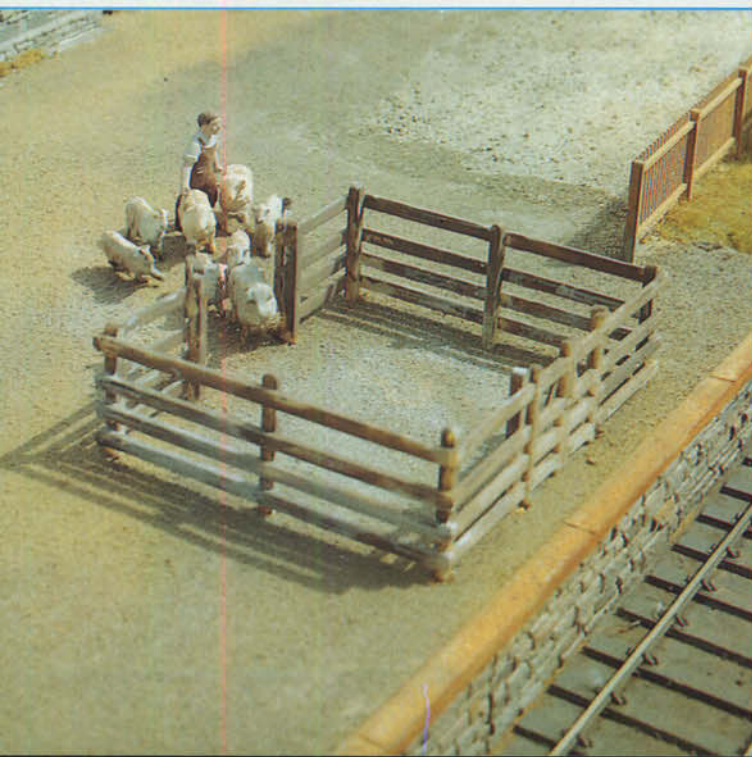
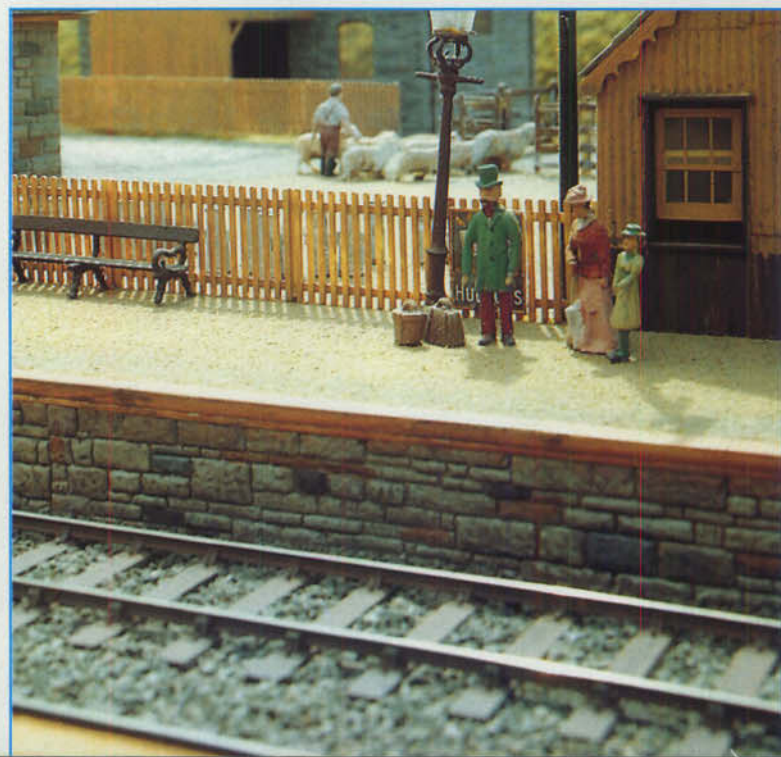


Bild 12: Um 1912 trug man lange Röcke bzw. Jacken und ging nicht ohne Hut.



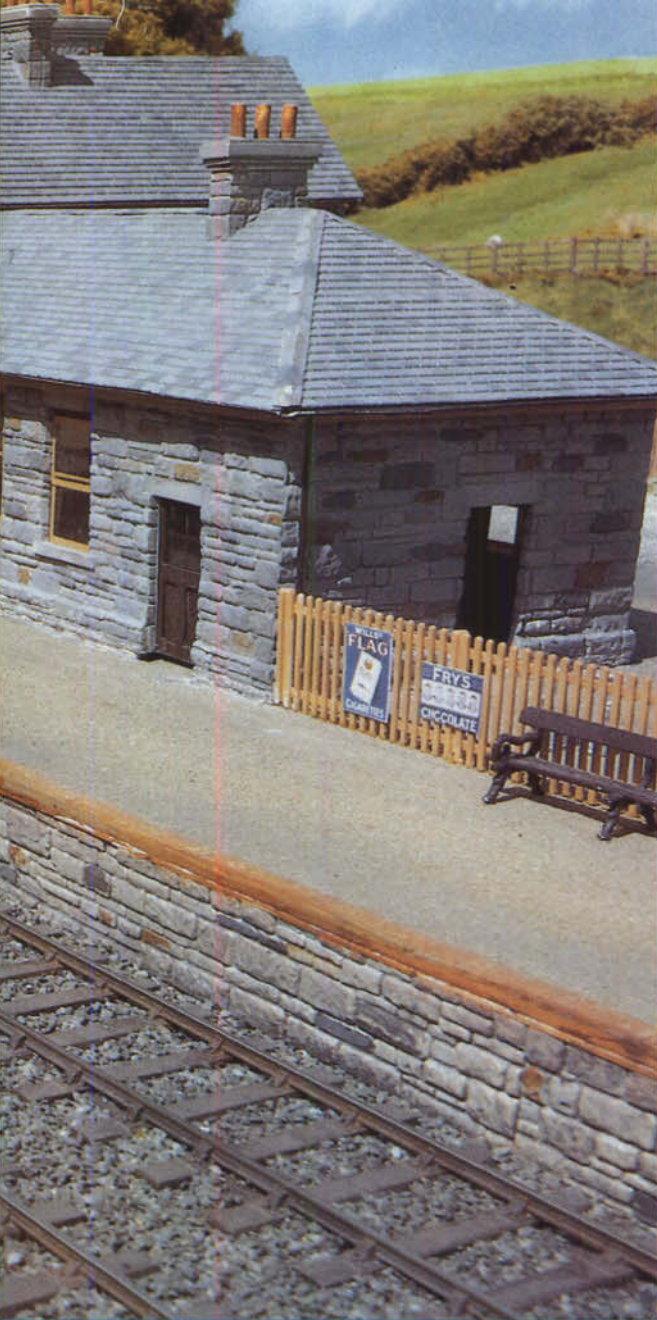


Bild 13: Das Stellwerk von Petherick. Das Signal steht auf "Halt". Bei "Ausfahrt frei" zeigt der rote Arm schräg nach unten.

Bild 14: Ein Personenzug, der überall hält. Der letzte Wagen hat eine Beobachtungskabine für den Zugführer. In diesem Wagen wurden z.B. auch Fahrräder mitgenommen.





Bild 15: Die Anlage Petherick gilt als typisch englisches Modellbauprodukt. Die Bahnlinie und die charakteristische Landschaft der Insel nehmen denselben Stellenwert ein.

Bild 17: Vom Hügel führt ein Feldweg hinab zu der engen Unterführung. Über sie zieht eine Tenderlok gerade einige Güterwagen. LSWR (London and South Western Railway) steht in großen Buchstaben an Lokomotive und erstem Wagen.

ich keinen geeigneten Bausatz finden können; es entstand daher im völligen Eigenbau. Zunächst wurde der Bahnhof Petherick genau fotografiert; nach den Bildern entstand die Bauzeichnung, die dann noch auf den richtigen Maßstab gebracht werden mußte.

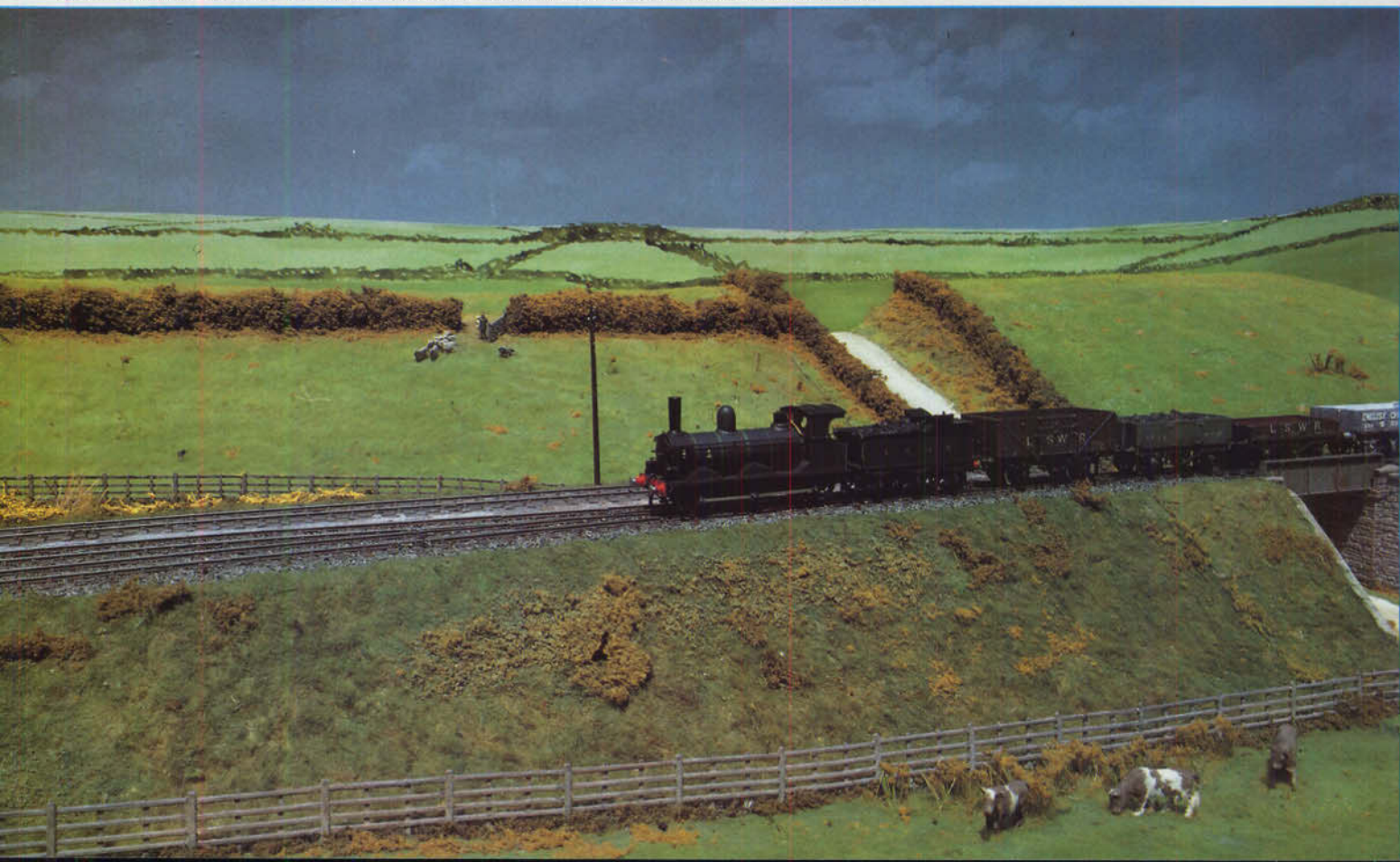
Die Modellbauer in England bilden eine verschworene Gemeinschaft. Man freut sich über die Anlagen, diskutiert über sie, hilft sich gegenseitig, und einer inspiriert den anderen zu neuen Taten. Einen hohen Stellenwert nehmen neue Techniken ein. Alles dient ganz

einfach dem Bestreben, die Eisenbahn in England darzustellen. In Herzogenbusch / Niederlande wurde auf der letzten "Rail"-Ausstellung 1987 unter anderem meine Anlage Petherick gezeigt. Es kamen eine Menge Besucher. Ich hatte die Ehre, über den Modell-



bahnbau in England im allgemeinen und über "mein Petherick" im besonderen einen kurzen Vortrag zu halten. Aufgrund der Anerken-

Bild 16: Die Eisenbahn hat die Landschaft mit ihren Weiden und Hecken doch ziemlich verändert.





nung, die meiner Analage zuteil wurde, trat man mit der Bitte an mich heran, doch gelegentlich einen Artikel über dieses Werk für das

Spoorweg-Journaal/Journal du chemin de fer bzw. seine Schwesterzeitschriften zu verfassen. Diesem Wunsch werde ich in den

nächsten Monaten gern nachkommen und die eine oder andere der interessanten hier zur Anwendung gelangten Techniken näher be-

schreiben. Ich hoffe, die hier gezeigten Abbildungen haben Sie neugierig gemacht.

Barry Norman/Manfred Grauer

Bild 18: Eine grünlackierte Schnellzuglokomotive zieht einen rotbraunen Gepäckwagen und ebenso gestrichene Reisewagen an dem herrlichen Baumbestand vorbei. **Fotos 1 – 4, 6, 8 – 10, 14 – 18: B. Norman, Fotos 5, 7, 11 – 13: K. Heidbreder**





»Sieben kleine Lokomotiven... -da waren's nur

Kurz vor dem Weihnachtsfest 1990 gelang dem Schmalspur-Spezialisten Bemo noch eine tolle Überraschung: Die Firma bescherte den Fans der Rhätischen Bahn das Modell der Elektrolokomotive Ge 2/4 Nr. 222. Ganz gewiß schmückte dieser kuriose Oldtimer viele Gabentische.

Rundum schön

Was ist dran an dieser "kastigen" Lokomotive, das sie so "schnucklig" macht? Ist es die für Elloks ungewöhnliche Achsfolge 1'B1'? Sind es die monströsen Bahn- und Schneeräumer oder die Dachaufbauten, bestehend aus nur einem

Pantographen und einem großen Bremswiderstand? Egal, von welcher Seite man das Modell betrachtet – es gefällt auf Anhieb.

Treib- und Laufraddurchmesser, Achsabstände und Länge über Puffer stimmen maßstäblich aufs Zehntel genau. Die Spurkranzhöhe ist sehr gering und erscheint optisch aufgrund der dunklen Radreifen recht vorbildnah. Das Gehäuse ist fein detailliert und mit vielen Steckteilen versehen; weitere liegen der Packung bei und müssen vom Käufer noch angebracht werden. Die Fenstereinsätze passen exakt; die Führerstandfenster sind mit Scheibenwischern versehen.

Der Antrieb erfolgt auf zwei Achsen. Zur Stromaufnahme werden sechs Räder genutzt. Die Dreilicht-Spitzenbeleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung. Die Maschine ist umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb über den federnden Dachstromabnehmer.

Super-Schleichgang

Zum Umschalten muß das Gehäuse abgehoben werden. Das ist einfach: Abdeckhaube und Bremswiderstand werden vorsichtig herausgezogen, die nun sichtbare Schraube herausgedreht und der "Hut" hochgehoben. Zum Vorschein kommt nun die Elektronikplatine, auf der die Entstörereinheit, die Diode für den Lichtwechsel und besagter Umschalter sitzen, der – wenn Oberleitungsbetrieb gewünscht wird – von Symbol U auf O zu stellen ist. Leider war das bei unserem Modell nicht ohne weiteres möglich; ein winziger Lötspunkt hielt den Schalter fest. Durch einen kleinen Lötkolben ließ sich dies schnell beheben.

Unter der Platine arbeitet ein dreipoliger Motor, der auf der Schneckenwelle eine Schwungmasse trägt. Über Schnecke und Schneckenrad wird die Kraft auf die Achsen der Treibräder und die Blindwelle übertragen. Überwältigt

Bild 2: Mit diesem Antrieb erreicht das kleine Modell vorbildliche Rangiergeschwindigkeit. Die schrägen Ankermetallamellen und die Schwungmasse garantieren stockungsfreie Weichenfahrten.

Foto:
Th. Küstner

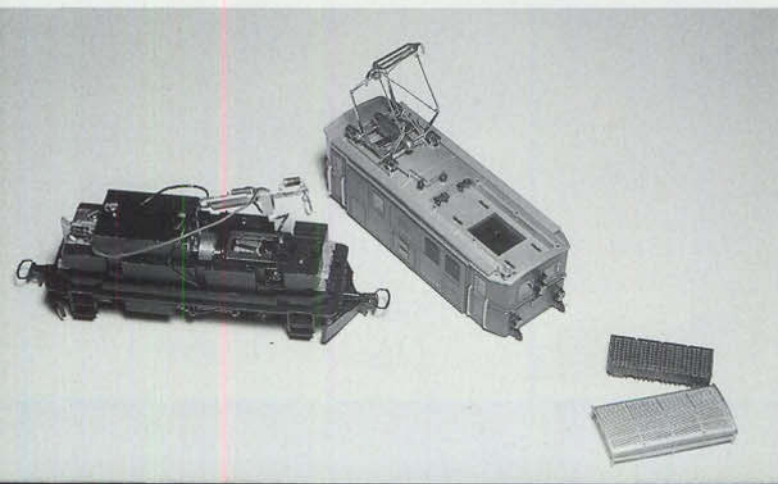


Bild 1: Für das Fahrzeugprogramm der Rhätischen Bahn brachte Bemo in den letzten Tagen des alten Jahres die Ge 2/4 Nr. 222 in den Handel. Der Ellok-Oldi glänzt mit brillanten Fahr-eigenschaften. (Näheres dazu im Text.)

Foto:
K. Heidbreder



Bild 3: In diesem Zustand präsentiert sich die Vorbildlok des Bemo-Modells, aufgenommen am 10. August 1990 in Samedan.

Foto:
Th. Küstner

noch zwei«

gend sind die Langsamfahreigenschaften des Fahrzeugs. Im Halbwellenbetrieb (Titan-Trafo vom Typ 806) kriecht die Lok ruckfrei in sage und schreibe 5 min 10 sec über eine Strecke von 10 cm Länge! Das ist äußerst beachtlich und spricht für die ausgewogene Antriebstechnik. Hinzu kommt ein zufriedenstellendes Auslaufverhalten, bedingt durch die kleine Schwungscheibe.

Dank des großen Ballasts ist das Modell sehr steigfreudig und schleppt auch eine ganze Anzahl Wagen weg. Das können Güter- wie Personenwagen sein, denn die Ge 2/4 war universell einsetzbar. Man traf sie solo oder als Vorspannlok vor Personen- und Güterzügen, aber auch als Rangierlokomotive.

Zwei blieben übrig

Vorgänger der beiden Lokomotiven Ge 2/4 Nr. 221 und 222 waren die sieben Loks der Serie Ge 2/4 Nr. 201 bis 207. Sie gehörten zur Erstausstattung der Engadin-Linie der Rhätischen Bahn von Bever nach Scuol-Tarasp. Diese erste elektrisch betriebene Strecke der RhB ging 1913 in Betrieb. Die Loks mit einer Leistung von 300 PS (220 kW) und einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bewährten sich

trotz bescheidener Zugkraft vor allen Garnituren. Nach der Elektrifizierung des RhB-Gesamtnetzes waren sie überall im Einsatz. Da die Anforderungen im Zugdienst aber wuchsen, erwiesen sich die B-Kuppler bald als zu schwach. Daher wurden 1943 drei Lokomotiven für den Rangierdienst umgebaut und 1946 zwei verstärkt.

Mit nunmehr 612 PS (450 kW) und einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h hat sich das Zwillingsspaar 221/222 bis heute bewährt. Der ge-

genwärtige Aufgabenbereich beschränkt sich auf den Rangierdienst im Bahnhof Samedan. Interessante Motive bieten sich vor allem zwischen 11 und 13 Uhr, wenn die Lok 222 – unser Bemo-Pendant – ein Holzwerk und eine Lagerhalle an der Strecke nach Pontresina bedient – vielleicht ein Anlaß, der Rhätischen Bahn wieder einmal einen Besuch abzustatten und sich anhand des Vorbilds selbst davon zu überzeugen, daß Bemo die Loknachbildung vorzüglich gelungen ist!

pw

Bild 4: Ende der vierziger Jahre entstand diese Aufnahme. Sie zeigt die Lok Ge 2/4 Nr. 207 und im Vordergrund den als Vorbild dienenden verstärkten Typ nach dem Umbau (hier Ge 2/4 Nr. 221).

Foto: BBC

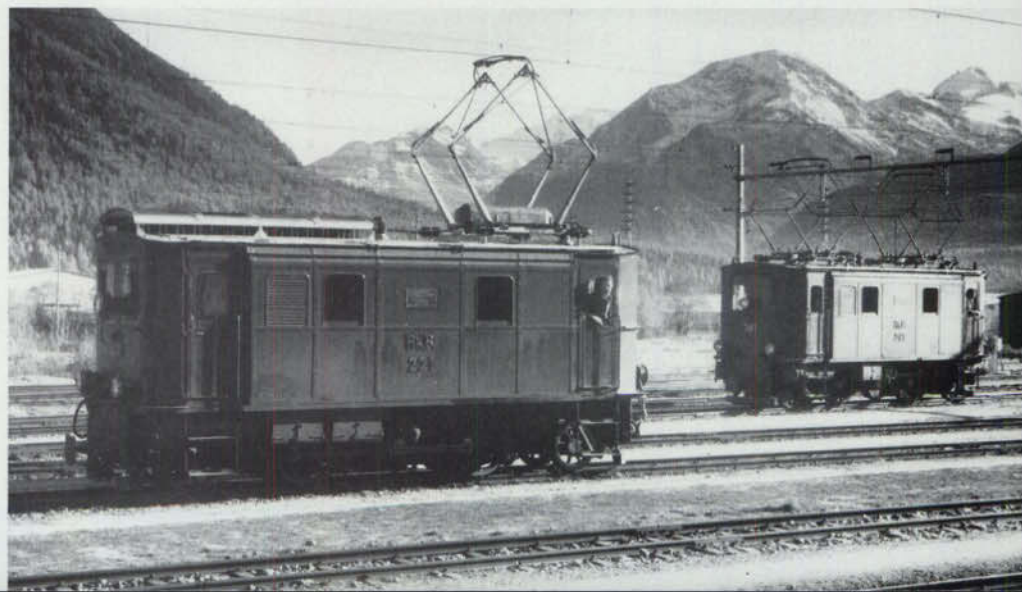






Bild 2: *Gewaltig und doch formschön, so spannt sich das Modell der bekannten Trisannabrücke über die Schlucht.*

Rückblick auf die Kölner Modellbahn-Ausstellung 1990

Die Trisannabrücke in Tirol

Die Modelleisenbahnfreunde Köln e.V. haben nicht nur immer wieder tolle Ideen, sondern verstehen es auch, diese ins Modell umzusetzen. So zeigte der Club anlässlich der Modelleisenbahn-Ausstellung in Köln nicht nur eine Modellbahnanlage mit dem Bahnhof "Mayschoß" der Ahrtalbahn als Mittelpunkt (siehe Eisenbahn-Journal 11/1990, Seite 80-87), sondern noch eine zweite sehenswerte Anlage mit einem Motiv aus Tirol. Hier sind es die Trisannabrücke und die Burg Wiesberg an der Arlbergbahn, die wirklich meisterhaft nachgestaltet wurden.

Die Anlage besteht aus insgesamt fünf Modulen. Die imposante Trisannabrücke wurde exakt im Maßstab 1:87 gebaut. Das Brückenbauwerk erreicht die imponierende Länge von 2,5 m. Allein die Länge des freitragenden Stahlbogenteils beträgt stattliche 1,35 m – eine Größenordnung, die wohl nur selten auf einer Heimanlage erreicht werden kann und in der Regel Clubanlagen vorbehalten bleibt. Wie schon die

Anlage "Mayschoß" bestechen auch diese Motive durch ihre hervorragende, bis ins Letzte vorbildgetreue Detailgestaltung. Man darf schon jetzt auf die nächste Arbeit der Kölner Modelleisenbahnfreunde gespannt sein!

Dieter Schubert

Drei Clubs – eine Anlage

Das gelungene Ergebnis einer nicht alltäglichen Zusammenarbeit mehrerer Modellbahnclubs aus dem Kölner Raum konnte auf der Internationalen Modellbahn-Ausstellung in Köln besichtigt werden. Es handelte sich dabei um eine kombinierte H0-Normalspur/Schmalspuranlage, die als Modulanlage gemeinschaftlich

von drei Modellbahn-Vereinen, den Eisenbahnfreunden Bergisch-Gladbach e.V., den Eisenbahn- und Modellbahn-Freunden Siebengebirge e.V. und den Kölner Schmalspurfreunden gestaltet worden war.

Für die Gestaltung des Normalspurteils einschließlich des Normalspur-Bw und eines Übergabebahnhofs zur der Schmalspurstrecke zeichneten die Eisenbahnfreunde Bergisch-Gladbach verantwortlich. Besonderer Blickfang auf diesem Anlagenteil war die maßstabs- und detailgetreue Nachbildung des Bahnhofes Bergisch-Gladbach-Gronau, der in komplettem Selbstbau entstanden ist.

Die daran anschließende "Broltal-Eisenbahngesellschaft" (BEG), eine Schmalspurstrecke

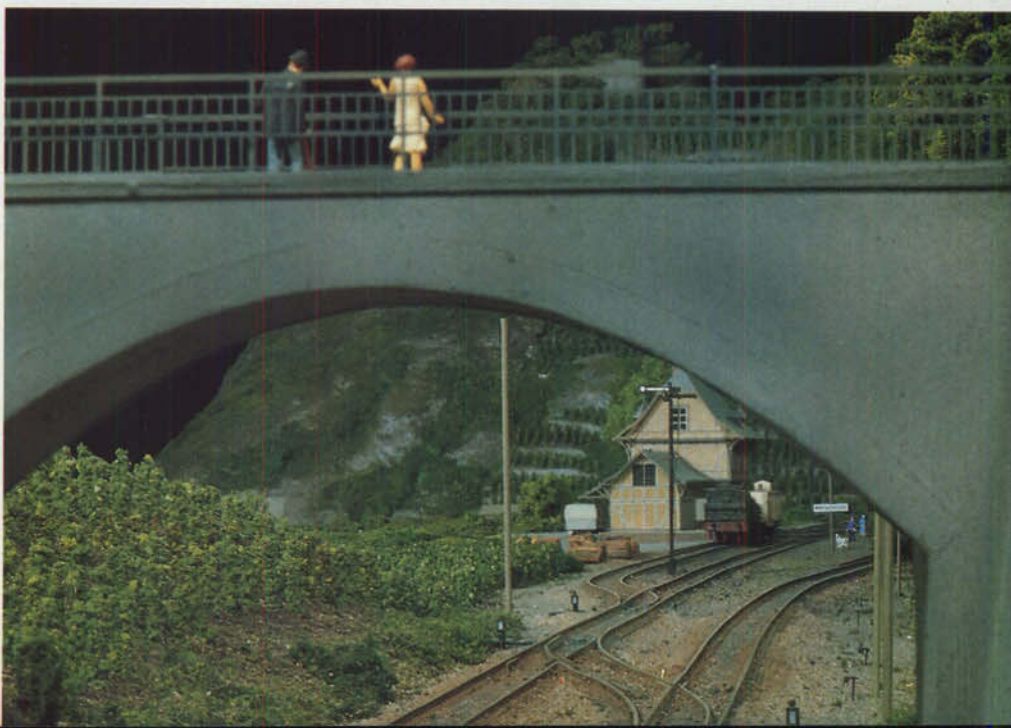


Bild 3 (rechts): *Eine Straßenbrücke in Betonbauweise überspannt die Gleise der Anlage "Mayschoß" der Kölner Eisenbahnfreunde (siehe EJ 11/1990).*

Bild 1 (links): *Die gewaltige Trisannabrücke in Tirol an der Arlbergbahn im Maßstab 1:87, erbaut von den Modelleisenbahnfreunden Köln e.V. Im Hintergrund erhebt sich auf steilem Felsen die Burg Wiesberg.*

Fotos 1 bis 3: U. Dreizler



Bild 4 (oben): Eine gut beobachtete Situation, die man oft beim Vorbild findet, ist der nett gestaltete Bahnübergang unmittelbar nach der Tunnelausfahrt.



Bild 5 (links): Die zahlreichen Betriebe müssen ständig mit Materialien versorgt werden; deshalb sind das Güteraufkommen und die Anzahl der Rangierfahrten sehr groß.



Bild 6 (links darunter): Auf einem gemauerten Viadukt verläuft die Bahnstrecke am Rande der kleinen Stadt.

Bild 7 (links unten): Ein kurzer Halt nach Fahrplan in dem kleinen Bahnhof, bevor die Reise weitergeht.

Bild 8: Auf Rollwagen der Schmalspurbahn werden die Güterwagen dem Empfänger zuge stellt.





Bild 10: Gekonnt wurde die Blechträgerbrücke in Szene gesetzt. Die Schafherde zeigt sich wenig vom Nebenbahnzug beeindruckt.

mit reinem Dampfbetrieb, wurde von den Eisenbahn- und Modellbahn-Freunden Siebengebirge betrieben. An diese Strecke schloß dann die "Südbadische Eisenbahn-Gesellschaft" (SBEG), eine elektrifizierte Schmalspurstrecke der Kölner Eisenbahnfreunde, an. Abgesehen von der sehr ansprechenden Ausgestaltung der einzelnen Anlagen-Module und

den zahlreichen gelungenen Selbst- und Umbauten bei den Schmalspurfahrzeugen beeindruckte der reibungslose Fahrbetrieb, der exakt nach Fahrplan abgewickelt wurde. Besonders erwähnenswert ist jedoch die Tatsache, daß hier drei voneinander unabhängige Clubs die so häufig anzutreffenden Rivalitäten überwunden und gemeinsam ein Projekt geplant

und ausgeführt haben, das sich sehen lassen kann und darüber hinaus trotz der technischen Schwierigkeiten aufgrund unterschiedlicher Konzeption der Module einwandfrei funktionierte. Wir halten das für ein nachahmenswertes Beispiel.

Peter Schiebel

Bild 9 (Mitte unten): Eine großangelegte Übung der Städtischen und Freiwilligen Feuerwehren bedingt auch den Einsatz des Feuerlöschzugs vom Bahnbetriebswerk.

Bild 11: Die Schmalspurbahn begegnet ihrem Konkurrenten, dem Lkw. Allerdings werden beide auf der Modellbahnanlage ihre Daseinsberechtigung behalten. **Fotos: P. Schiebel**

Bild 12 (rechts unten): Eine Lok der Baureihe 93 rollt mit ihrem Zug dem Bahnhof entgegen.





Bild 1: "Morgenrot – Schlechtwetterbot" – trotzdem rüstet man sich zur Spritztour mit dem schicken Mercedes.



Alles

Als die Firma Pola vor einigen Jahren die Nachbildung einer Tankstelle aus den fünfziger Jahren (Katalog Nr. 100) auf den Markt brachte, ahnte wohl niemand, welchen Erfolg gerade dieses Modell haben sollte. Zahlreiche Veröffentlichungen in verschiedenen Fachzeitschriften zeigten in eindrucksvoller Weise die gestalterischen Möglichkeiten, die in diesem einfachen Bausatz stecken.

Besonders intensiv hat sich Manfred Luft, den Eisenbahn-Journal-Lesern durch seine "Ruine Gipsenstein" bekannt, mit dem Pola-Modell beschäftigt. In einjähriger Bauzeit entstand ein Diorama, das nicht nur durch äußere Details, sondern auch durch die reichhaltige Innenausstattung des Tankstellengebäudes überzeugt. Wenn es um Einzelheiten geht, gibt es für Manfred Luft keine Kompromisse. So verwendete er z.B. für die Zapfsäulen und die Ölbox nicht die zum Bausatz gehörenden Abziehbilder. Die Säulen wurden vielmehr vollplastisch ausgeführt; die Ölbox erhielt Glasfenster und wurde mit Öldosen im Maßstab 1:87 bestückt.

Gerade wird ein Mercedes 300 SL von Praliné betankt. Dieses Modell erhielt in geöffnetem Zustand dargestellte Flügeltüren, eine verbesserte Inneneinrichtung, eine Motornachbildung sowie einen gestalteten Kofferraum mit Ersatz-



► **Bild 2:** Der Tankstelle angeschlossen ist eine Werkstatt. Der Fahrer des VW-Bully ist anscheinend aufs "Örtchen" entschwinden.

◄ **Bild 3:** Hinter der Werkstatt abgestellte Fahrzeuge – sie waren einmal der Stolz ihrer Besitzer.



Bild 4: An ein "Tankstellensterben" dachte in den fünfziger Jahren noch niemand. Wie die Zeitungsreklame zeigt, ist inzwischen nicht nur das Benzin teurer geworden.

Schrott

rad. Auch Kundschaft mit bescheideneren Fahrzeugen, etwa einem Motorradgespann (Woodland) oder einem Fendt-Flitzer (Lion-Modell), fährt des öfteren vor.

Werfen wir nun einen Blick ins Innere des Tankstellengebäudes. Im Eigenbau entstanden unzählige Details: Handwaschbecken (mit Schmutzrand am Ausguß!), richtiger Spiegel, Handtuch, Theke, Registrierkasse, Regale, Werkzeug, Werkbank, Ersatzteile, Holzofen, echtes gespaltenes Holz, bewegliche Eingangstür und Werkstattore, beweglicher Motorkran, Gasschweißgerät, Wasserhähne, Mülleimer, Türklinken, Lichtschalter, Kalender, zersprungene Fensterscheiben, Dachboden mit Ersatzteilen.

Neben dem Tankstellengebäude befindet sich ein Schrotthandel. Für die Schrotteile (Türen, Dächer und Stoßstangen) wurden fünf Pkw-Modelle zerlegt. Der Polizei-BMW und der DKW



wurden mit Hilfe eines Lötkolbens zum Unfallwagen verformt. Andere Schrotteile stammen aus dem Woodland-Programm. Diese Firma bietet auch einen schönen Sechs-Zylinder-Reihenmotor und einen V 8 aus Weißmetall an.

Bild 5: Wintervorsorge eines Automechanikers, denn Arbeit allein macht nicht warm. ▲

Bild 6: Selbst ist der Mann. Sogar Schweißarbeiten werden hier ausgeführt. ▼

Bild 7: Werkstatt, Büro und Waschtrakt – dieser Raum hat mehrere Funktionen.





Die übrigen Motoren entstanden aus gefärbten Kunststoff-Abfallstücken. Für die Gestaltung des Bodens kam Gips zur Anwendung. Er wurde relativ flüssig aufgebracht. Nachdem er zu ziehen begonnen hatte, wurden die Fuß- und Reifenspuren eingedrückt.

Beim Anrühren des Gipses kann gleich braune Dispersionsfarbe untergemischt werden, um eine entsprechende Grundfärbung zu erreichen. Nach zwei bis drei Tagen war der Gips ausgetrocknet. Nun konnte an den gewünschten Stellen Gras aufgebracht werden. Für das Kleben

der Noch-Fasern verwendete Manfred Luft ein Gemisch aus drei Teilen Tapetenleim und zwei Teilen grüner Dispersionsfarbe. Die Einfärbung des Tapetenkleisters läßt das Gras dichter erscheinen. An den unbegrasteten Stellen wurde mit Noch-Alterungsfarbe ein Verschmutzungseffekt erzielt. Vor dem Werkstatttor zusätzlich aufgebracht braunes Streumaterial imitiert eine Kiesschicht. Die Bäume stammen von Woodland Scenics; das Baumhaus entstand aus geprägten Kunststoffplatten von Wenzel. 600er-Schleifpapier wurde als Dachpappe verlegt.



Bild 8 (oben links): Nachbarskinder haben den Schrottplatz, der sich an Tankstelle und Werkstatt anschließt, zum Spielplatz erkoren. Den Baum haben sie voll in Besitz genommen.

Bild 9 (links): Dieser Büssing-Löwe brüllt nicht mehr.

Bild 10 (oben rechts): Die einstigen "Ritter der Landstraße" rosten jetzt vor sich hin.



Für die Ausleuchtung des Schaustücks sorgen 13 Lampen und ein Schweißlicht. Als Energiequelle dient eine 9-V-Blockbatterie, die mit der Schweißelektronik und diversen Schaltern im Lagerschuppen untergebracht ist. Die Verdrahtung erfolgte mit Lackdraht, und die Firma Con-

rad Electronic lieferte die passenden Ultra-Mikroglühlämpchen. Beleuchtet sind: Vordach am Schuppen, Baumhaus, WC-Häuschen, Werkstatt außen, Ölbox, Michelin-Männchen, Waschbeckenlampe, Kassenlampe, Werkstatt- und Tankbereich.

Lassen Sie Ihren Blick einige Minuten auf diesen Seiten weilen und gehen Sie auf die Suche nach interessanten und originellen Details! Das eine oder andere kann schon demnächst Ihre eigene Anlage bereichern.

Klaus-Peter Huschka

Bild 11: Was hier verkommt, braucht mancher als Ersatzteil, um die eigene Blechkarosse noch durch den nächsten TÜV zu bringen.

Bild 12: Auch dieser Fordson-Traktor gehört zum alten Eisen. Oder wird sich der Schlosser noch mit ihm befassen? **Fotos: K.-P. Huschka**





Bild 1: Die Sensation der Nürnberger Messe 1991: Märklin und TRIX konstruieren und produzieren gemeinsam den Hofzug des bayerischen "Märchenkönigs" Ludwig II.
Gemälde: Prof. A. L. Hammonds, Eigentum des H. Merker Verlags GmbH

42. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1991

Teil 1

Die 42. Internationale Spielwarenmesse in Nürnberg wurde von zwei Besonderheiten geprägt: Zum ersten Mal nach dem Krieg waren wieder die ostdeutschen Modellbahnhersteller eigenverantwortlich vertreten. Ein großes Jubiläum konnte Märklin gemeinsam mit allen Freunden der Spielzeugeisenbahn feiern. Mit der Vorstellung der ersten genormten "Schienenacht" (in der Baugröße 1) in Leipzig vor genau 100 Jahren begann die Geschichte der Modelleisenbahn!

Diesem Ereignis angemessen ist nicht nur der in limitierter Auflage erscheinende Salonzug des bayerischen "Märchenkönigs" Ludwig II. in der Ausführung von 1865, sondern auch die Art seiner Herstellung. Märklin und Trix entwickeln und produzieren gemeinsam diese schon fast dem Handarbeits-Kleinserienbereich zuzuordnende Neuheit, die – ebenso bildschön wie kostspielig – sicherlich viele Sammlerherzen höher schlagen lassen wird. Selbstverständlich ist der Zug auch mit der passenden Lok, einer

bayerischen B VI, versehen. (Näheres über die Garnitur mit Lok "Tristan" und dem Salonzug finden Sie in diesem Bericht.)

Die interessanten Neuheiten, die dieses Jahr präsentiert wurden, erhielten Zuwachs durch TT. Der Fabrikant Zeuke will versuchen, sich in den alten Bundesländern wieder zu etablieren. Trotz des mehr als zehn Jahre zurückliegenden Endes der Dampflokzeit bei der DB werden immer noch Marktlücken aufgedeckt. Roco beispielsweise tritt mit einem Modell der "50er"

Bild 2: Eine echte Neuheit ist das N-Modell der MaK-Diesellokomotive DE 1024 von Arnold.





Bild 3: FD "Blauer Enzian" der Deutschen Bundesbahn als N-Modell von Arnold.



Bild 5: Pw Post pr 92 von Arnold nunmehr als DRG-Fahrzeug erhältlich.

◀ **Bild 4:** Schweizer "Rangier-Krokodil" mit nur einem Pantographen von Arnold als Variante.



Bild 6: Die E 94 liefert Arnold jetzt auch als Baureihe 254 der DR.



Bild 7: Im Fotografieranstrich der DRG zeigt sich die E 16 von Arnold.

an, bei Märklin versucht man, mit der 01¹⁰ (Kohle) an die alte H0-Dampflok-Modelltradition anzuknüpfen.

Die Begeisterung über die Neuheiten wird jedoch getrübt durch die zu erwartende "bittere Pille" der Preisentwicklung. So dürfte sich der unselige Golfkrieg durch die zu erwartenden

Steuererhöhungen mit ziemlicher Sicherheit auch auf die Endverkaufspreise auswirken.

Doch damit nicht genug: Ausgerechnet die Deutsche Bundesbahn hatte eine Idee, deren Verwirklichung die Preise von DB-Modellen um zweistellige Prozentzahlen in die Höhe treiben könnte. Unser Mitarbeiter Horst Obermayer hat

zu diesem Thema seine eigenen Gedanken. Wir hoffen natürlich immer noch auf einen guten Ausgang der Angelegenheit, über den wir unsere Leser baldmöglichst informieren möchten. Lassen wir uns aber vorerst die Laune nicht verderben und werfen wir einen Blick auf die Neuvorstellungen der einzelnen Firmen. Im Baumaßstab H0 war von den Großserienherstellern, zumindest was das rollende Material betrifft, das Neuheitenangebot eher als "dünn" zu bezeichnen. In N hingegen sieht es um einiges besser aus. Die meisten Neuheiten sind jedoch von den Zubehör-, aber auch Kleinserienherstellern zu erwarten. Mit unserem nachfolgenden Messebericht möchten wir Ihnen wieder Highlights auf 16 Seiten bringen - natürlich



Bild 8: Der neue Lufthansa Airport Express mit einer Zuglok der BR 111, hier von Arnold, wurde bei vielen Herstellern als Neuheit vorgestellt.

Bild 9: In zahlreichen Farb- und Beschriftungsvarianten bietet Arnold die Alko-Lokomotive aus den USA an.





Bild 10: Speziell für die neuen Bundesländer wurde die Serie der Arnold-Bierwagen um einige Exemplare mit den Aufschriften mitteldeutscher Brauereien erweitert.

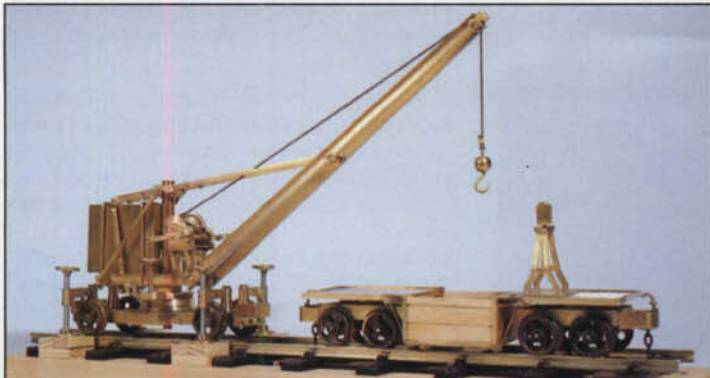


Bild 11: Nach einem Vorbild der Torfbahn Ainring entstand der Kranwagen mit vierachsiger Schutzwagen in Spur Ile von Baumann.



Bild 12: Die Deutz-Feldbahn-Diesellokomotive von Baumann in Ile, zusammen mit zwei Feldbahnwagen der Torfbahn Ainring.

wegen der Seitenbegrenzung ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Unser Messe-Bericht wird in der nächsten Nummer noch fortgesetzt.

-red-

Sir Michael bittet zur Kasse

Lizensierungspflicht für Modelleisenbahnen

Im Auftrag der Deutschen Bundesbahn – vertreten durch die KVDB Kommunikations- und Verwertungsgesellschaft mbH – will die VIP Lizenz-Agentur von Sir Michael Ah-Yue Lou in Hamburg seit Anfang Januar 1991 Lizenzgebühren für Modellbahnen kassieren. Von diesem Vorhaben wurden die Hersteller von Modelleisenbahnen am 19.12.1990 unterrichtet und zum Abschluß entsprechender Verträge aufgefordert. Nach dem vorliegenden Wortlaut besteht die Lizenzpflicht für **alle Produkte, die das DB-Logo, die Marke InterCity bzw. ICE oder Farb- und/oder Formgebung des ICE-Triebkopfs aufweisen**. Gefordert wird eine Lizenzgebühr von 7% des Nettowarenwerts ohne Mehrwertsteuer. Nach dem normalen und üblichen Kalkulationsschema der Hersteller bedeutet dies eine Erhöhung des Verkaufspreises im Fachhandel von mindestens 15%. Damit wird die Modelleisenbahn zum "Goldeselchen" der Deutschen Bundesbahn.

Zuerst hatten wir an einen schlechten Scherz geglaubt, als von seiten verschiedener Hersteller Anfragen und Hilfeersuchen bei uns eingingen. Eine Nachfrage bei der Hauptverwaltung

Bild 13: Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶ von Bemo in Metallausführung.

Bild 14: Überarbeiteter "Mohrenkopf" der RhB von Bemo.



der DB blieb zunächst auch ohne Antwort. Erst in der dritten Kalenderwoche 1991 erhielten wir die Bestätigung von der KVDB. Stellungnahmen zu dem "Notopfer Bundesbahn" liegen uns von den einzelnen Herstellern noch nicht vor. Wenn wir tatsächlich zur Kasse gebeten werden, könnte uns nur der Hinweis in modernen DB-Fahrzeugen "Vom Modellbahner mitfinanziert" etwas versöhnlicher stimmen.

HO

Arnold bringt bisher als einzige Firma das Modell der neuen MaK-Großdiesellok 240. Eine Industrie-Diesellok 500 C (Henschel-Universal-Werkslok) gibt es als Neuentwicklung. Als Modifikationen bzw. Farbvarianten seien aufgeführt: die Kleindiesellokomotive Köf II in der Variante der Reichsbahn (Ost), ebenso die

Werkslok N 4, eine nach dem Zweiten Weltkrieg in Potsdam-Babelsberg gebaute Industrie-Lokomotive. Die E 94 jetzt als 254 der DR ist eine in den neuen Bundesländern sehr gefragte Ellok-Variante. Weitere Varianten wie die Baureihe 75 (ex bad. VI C) in DRG-Ausführung und die E 10, jetzt in DB-Neurot, werden Käufer finden. Echte Neuheiten wiederum sind die Alko-Lokomotive der "Seaboard Rio Grande" als US-Rangier- und -Güterzuglokomotive; Farbvarianten davon werden unter anderem als "Pennsylvania-" und "Canadian Pacific"-Maschinen angeboten. Für das DR-Programm wurde die ex E 18 – Baureihe 218 – am Dach verändert. Modifikationen sind auch an dem "Schweizer Krokodil" Be 6/8 der SBB vorgenommen worden. Der letztes Jahr ausschließlich über die Post zum "Fünfhundertsten" verkaufte Pw Post pr 92 ist



Bild 15: GI-Modelle aus Dresden im Vertrieb der Firma MCW Schüler GmbH.

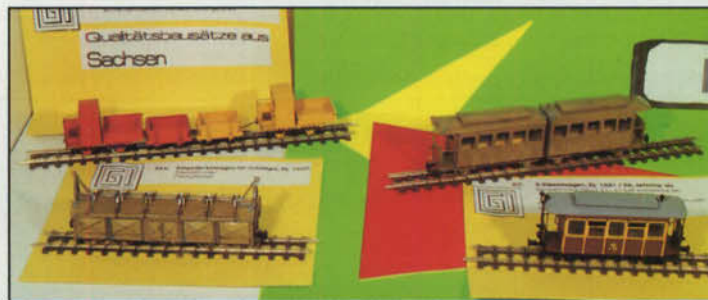




Bild 16: Die Köf 2 von Brawa in der DR-Ausführung.



Bild 17: Italienische Ausführung der Brawa-Köf 2 mit geschlossenem Führerhaus.

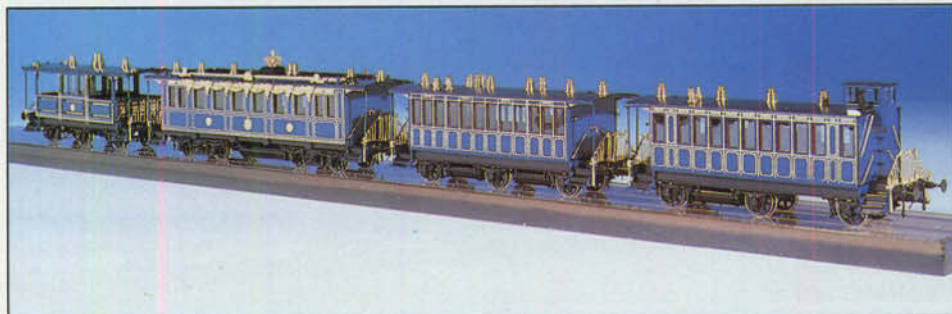


Bild 18: Endgültige Ausführung des königlich bayerischen Hofzuges in H0 von Brawa.

nun als DRG-Fahrzeug auch über den Fachhandel erhältlich.

Auch die Bierwagenserie wurde nun speziell für die neuen Bundesländer ("Radeberger Pilsner" und "Wernesgrüner Bier") erweitert, des weiteren gibt es alte "G 10" mit der Aufschrift "Lübener Pils" und "Schweriner Schloßbrauerei".

Baumann präsentierte im zehnten Jahr seines Bestehens eine Deutz-Feldbahn-Diesellokomotive in Ile mit vorbildgerechten und beleuchteten Scheinwerfern. Nach Vorbildern der Torfbahn Ainring bei Rosenheim stellte Baumann einen zweiachsigen Kranwagen mit vierachsigen Schutzwagen sowie einen Muldenkipper, einen Niederbordwagen und einen Mannschaftswagen vor. Alle Modelle werden in Messing- und Holzbauweise als Bausatz gefertigt und sind überaus fein detailliert.

Größte Überraschung des Schmalspur-Spezialisten Bemo war die 1'E1'-Dampflokomotive Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶ in DRG-Version nach sächsischem Vorbild. Das Modell wurde schon vor einigen Jahren vorgestellt und wird dieses Jahr gefertigt. In puncto Rhätische Bahn erscheinen die Expres-Wagen EW III des "Bernina-Expres" sowie neue vierachsige Wagen der Brig-Visp-Zermatt-Bahn. Ein RhB-Aussichtswagen, bestückt mit Figuren, ergänzt das Neuheiten-

Programm. Zu nennen auch: H0m- und H0e-Speichenradsätze, mit denen Schmalspurwagen nachgerüstet werden können.

Die Firma Bilger stellte verschiedene badische und württembergische Güterwagen in H0 auf der Basis des Piko-G 10, mit und ohne Bremserhaus, in neuer Bedruckung, mit neuen Radsätzen und mit Kurzkupplungskinematik aus. Die Köf II von Brawa wird nun in der DR- und in einer italienischen Version gefertigt. Beide sollen im Herbst ausgeliefert werden. Vorbild für die DR-Maschine ist eine in Plauen beheimatete Köf (siehe auch Arnold).

Nach Original-Vorbildern gibt es in H0 interessante Kleinigkeiten, wie z.B. Stadtwegweiser Freiburg, Gaslaterne Stuttgart, Parkleuchte Berlin und eine Lokbetriebshofleuchte. Für TT werden Gittermastleuchten, Peitschenleuchten und Gaslaternen angeboten. Die "Bekohlung Spalt", die es bereits in H0 gibt, kommt auch für N - ein ganz entzückendes Zubehör für den Trix-Glaskasten.

Für das Einzelrad-Sortiment von Messingspeichenrädern mit Ringisolierung einer Landshuter Feinmessing-Gießerei hat Brawa den Vertrieb übernommen. Das amerikanische H0-Diesellok-Programm wird durch Varianten und zusätzliche Modelle erweitert. Ganz neu hinge-

gen ist das N-Amerika-Programm, das Brawa jetzt exklusiv vertritt. Es umfaßt insgesamt sechs Lok- und zwölf Wagenvarianten. Der "Königszug" in H0 mit vier verschiedenen Wagen wird noch in der ersten Jahreshälfte 1991 ausgeliefert.

Bei Fleischmann gibt's den ICE der Serienausführung in H0 und in N. Neu ist eine Reichsbahn-"Donnerbüchse" 2./3. Klasse. Die Euro-City-Fernreise-Großraumwagen stehen jetzt im korrekten Maßstab 1:87 auf dem Gleis; sie ersetzen die verkürzte Ausführung. An den Stirnseiten haben sie jetzt die beim Vorbild vorhandenen druckdichten Übergangsbälge für den Einsatz auf Hochgeschwindigkeitsstrecken. Eine Farbvariante ist der FD-Expres.

Neue Güterwaggons sind der Runnenwagen Bauart RS Stuttgart der ehemaligen Reichsbahn und der Behältertragewagen "EKU" Bauart Rmms/BT der DB. Viele H0-Güterwagen werden in Farbvarianten angeboten. In N hält Fleischmann nun auch den Lufthansa Airport Expres im Angebot parat. Auch in N ist der ICE erhältlich. In Kürze sind dreiachsige Umbauwagen der DB verfügbar: einer 2. Klasse mit Zugschlußbeleuchtung und einer 2. Klasse mit Gepäckabteil. Dazu gesellen sich die 1./2. Klasse und 2. Klasse. Für die Fans der Deutschen Reichsbahn (Ost) erscheinen DR-Personenzüge in N und H0 mit einer Lokomotive der Baureihe 94 sowie in H0 die Museumslok 50 849. Im Dreischienen-Wechselstromsortiment finden sich jetzt auch Loks der Baureihen 78 und 94.

Für Spur H0 gibt es einen Kurzkupplungs-Nachrüstsatz, um auch ältere Wagen mit der Kurzkupplung versehen zu können. Es wird lediglich eine Klebeplatte mit der Kupplungskinematik auf dem Fahrzeugboden angebracht. Als limitierte Sonderserie in H0 und N kommt dieses Jahr - wie zu erwarten war - der Ruhr-Schnellverkehrs zug, gezogen von einer P 8 (Baureihe 38; siehe auch Eisenbahn-Journal 2/1991) in den Handel.

Die im vergangenen Jahr gezeigte grüne bayerische C VI von Fuchs wird Ende dieses Jahres ausgeliefert. Die "Reichsbahn-Kunden" bittet man noch um etwas Geduld, die schwarze C VI als BR 54¹³ wird erst in der zweiten Jahreshälfte 1992 gefertigt.

Alle Spur-0-Modelleisenbahner können sich auf eine Lokomotive der BR 45 freuen. Fulgurex nimmt sie dieses Jahr (DRG und DB) ins Programm auf. In Spur 1 kommt die SBB-Elektrolok Ae 8/14 Nr. 11852 "Landi". In der Nenngröße H0 erscheint die 3. 1268 der "Super Pacific North". Ankündigt wurde auch eine Dampflokomotive PLM 241 C1 in der Nenngröße 1 (Hersteller Bockholt).

Von Gerard ist der Messing-Handarbeits-Bausatz des "Walhalla-Bockerls", einer H0m-Lokomotive mit der Achsfolge C1, avisiert (Vertrieb in der Bundesrepublik Firma Roller). In Spur 0 ist die bayerische D VI in der Ausführung

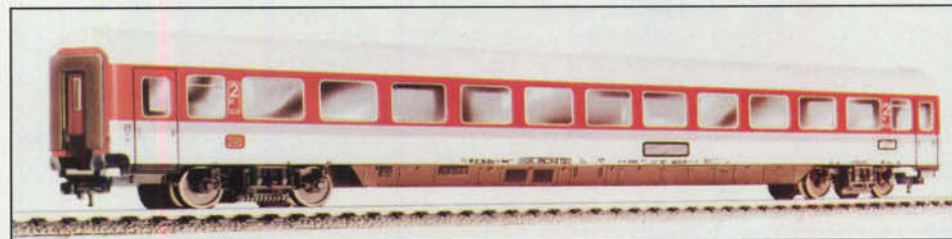


Bild 19: Fleischmanns maßstäblicher EuroCity-Großraumwagen mit druckdichten Übergangsbälgen.

Bild 20: Fleischmanns zweiter Ruhr-Schnellverkehrs zug mit BR 38 in H0 und auch in N.





Bild 21: Fleischmann kündigt den ICE in der Serienausführung sowohl in H0 als auch N an.



Bild 22: Der Behältertragewagen Bauart Rmms /BT der DB von Fleischmann wird nun auch mit Behältern der Eku-Brauerei geliefert.

"Donaustauf" (Bausatz/Fertigmodell) mit seitlichen Wasserkästen als Neuheit hinzugekommen. Fast vollendet ist das Spur-0-Modell der preußischen S 11.

Um eine **Günther**-Neuheit handelt es sich bei dem Komplettbausatz des vierachsigen Turmwagens 704 der DB, der jedoch nur bei genügend festen Bestellungen (Frist 30. Juni 1991) zur Fertigung gelangen wird. Für die Baureihe 54 (bayerische G 3/4 H) von Trix in der Ausführung mit rundem Sanddom gibt es einen Umbausatz. Neu und auch sofort erhältlich ist der Komplettbausatz der sogenannten Kae, die bei der DR bis Anfang der sechziger Jahre vielseitige Verwendung als Schrankenwärterbude, Behelfsstellwerk, Wohn- und Waschraum usw. fand.

Aus Zwickau von **Gützold** kommt jetzt die Baureihe 71³ in DRG-Ausführung. Das Gehäuse weist im Gegensatz zur bereits erhältlichen IV T der K.Sächs.Sts.E.B. verschiedene Änderungen und Ergänzungen auf. Durch eine Motorverbesserung konnte das Fahrverhalten aller 71er weiter verbessert werden. Ein langgehegter Wunsch der Modelleisenbahner wird mit dem Modell der BR 52 mit Steifrahmentender erfüllt.

Auffälligste Neuheit beim französischen Modellbahnhersteller **Jouef** ist die Diesellokomotive CC 72 000, die in der Gleichstrom- und Wechselstromvariante angeboten wird. Ein erwähnenswertes Detail bei dieser Lokomotive sind die unter dem Dachaufbau befindlichen Ventilatoren, die sich bei Fahrtwind drehen.

Bild 26: Ab sofort erhältlich ist der Komplettbausatz der sogenannten Kae der DR in H0 von Günther; hier drei Stück auf einem Niederbordwagen.



Bild 24: In der Serie der Reichsbahn-"Donnerbüchsen" erscheint nun der 2./3. Klasse-Wagen von Fleischmann.

Bild 25: H0m-Modell des "Walhalla-Bockeri" sowie Ätzplatte für den Gehäusebausatz der Altbau-Elokom der Mariazeller Bahn (Roco-Modell) von Gerard.

Weitere Neuheiten von Jouef sind zwei vierachsige Kesselwagen beschriftet mit SNCF bzw. Deutsche Bundesbahn sowie ein vierachsiger Bundesbahn-Flachwagen mit Planenabdeckung. Von **Klein-Modellbahn** erscheinen die ÖBB-Elektroloks der Baureihen 1180 und 1080. Weitere

Bild 27: Günthers H0-Modell des vierachsigen DB-Turmwagens 704 als Komplettbausatz.



Lokomotiven und Wagenmodelle sind im neuen Design erhältlich.

Von H0m bis 11m reicht die Neuheitenpalette bei **Lemaco**. In H0 gibt es die Lok ABe 4/4 der RhB und einen zweiachsigen Schotterwagen der FS (Bausatz); für 0 die Ellok Ae 6/6 "Altdorf" der



Bild 28: Gützold-BR 52 mit Streifrahmentender in H0 (Handmuster).

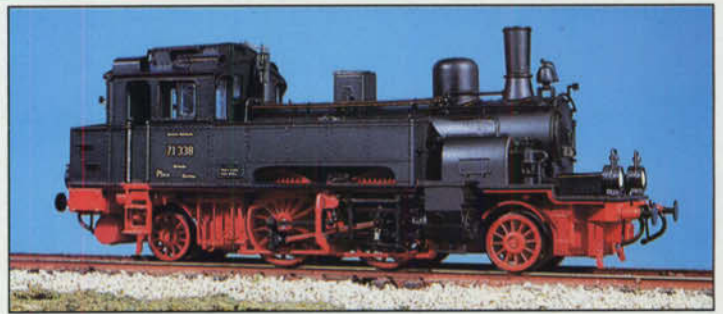


Bild 29: Die sächsische IV T nun in der DRG-Version als BR 71³.



Bild 30: BB 36 von Jouef in Paris-Orleans-Ausführung.



Bild 31: Planenwagen der SNCF von Jouef für Pakettransport.



Bild 32: Vorort-Triebwagen EAD 94630 von Jouef.



Bild 33 Z 2 von Jouef in "Languedoc-Roussillon"-Ausführung. Fotos 30 bis 33: Laurent

SBB; in der Nenngröße I die Schnellfahrlok 103 der DB und für die Nenngröße II einen creme/blauen Fz 6/6 der MOB.

In diesem Jahr wieder im LGB-Programm: Dampftramway-Lok "Elias". Neu ist eine Industrie-Diesellok; sie weist dreiachsigen Außenrahmenantrieb mit Kuppelstangen auf. Viele Neuheiten von LGB sind bei den Waggons zu verzeichnen. So kann man in den Zug der Rhätischen Bahn jetzt einen modernen vierachsigen Gepäckwagen einreihen, ein LGB-Supermodell des D 4214. Neu auch ein zweiachsiger Wagen mit Haubendach, wie er in Österreich als "Tamsweg" auf der Murtalbahn verkehrte. In derselben Art gehalten ist das Kräuterwagerl, das erste Modell einer neuen Sammlerserie,

die mit der Zeit originalgetreu den "Flascherzug" der Stainer Lokalbahn umfassen wird. Ein recht originelles Modell ist der "Fakultativwagen" der Spreewaldbahn, sogenannt, weil er wahlweise als Personen- oder Güterwagen verwendet werden kann. LGB hat diesem Umstand Rechnung getragen: Die Inneneinrichtung läßt sich herausnehmen. Ein großes Modell in großer Spur ist der achtsachsige, mit einem Trafo beladene Tiefladewagen, ein "gigantisches" Schienenfahrzeug. Die Freunde amerikanischer LGB-Modelle kommen 1991 ebenfalls auf ihre Kosten.

Auch ein fein bedrucktes vierachsiges Gepäckwagenmodell der DR wird angeboten. Fein detailliert und absolut vorbildgerecht ist u.a.

auch der vierachsige Waggon mit einem 40-Fuß-Container. Auf demselben Chassis ruht ein Behältertragwagen mit zwei Mulden für den Transport von Erz.

Liliput ist wieder auf dem Markt vertreten – und gleich mit einer absoluten Neuheit: der ÖBB-Lok 1822, der sogenannten Brenner-Lok. Neu ferner ein zwölfachsiger ÖBB-Niederflurwagen. In Aussicht gestellt hat Liliput die Neuauflage der Baureihe 91 aus dem alten Programm, wie einst in den drei Versionen DB, DR und Länderbahn. Die letzte Ausführung soll mit den bekannten "Langenschwalbachern" erscheinen. Eine Vielzahl von Neuheiten stellte Lima vor. Den VT 95 soll es in der Ausführung der Ruhrkohle AG, als Indusi-Meßwagen und als Fahr-

Bild 34: Ellok Reihe 1180 der ÖBB in H0 von Klein-Modellbahn, Wien.



Bild 35: Fakultativwagen der Spreewaldbahn, heute Bruchhausen-Vilsen von LGB.





Bild 36: Denver & Rio Grande Western Railroad in IIm von LGB.



Bild 37: Amerikanischer Güterzugbegleitwagen der Whitepass & Yukon von LGB.



Bild 38: Behältertragwagen WP & Y von LGB.



Bild 39: Container-Tragwagen WP & Y mit 20 -Container von LGB.

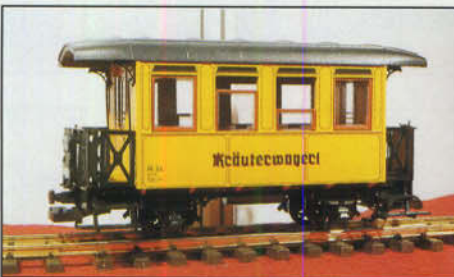


Bild 40: Das "Kräuterwagen" ist der erste Wagen des kompletten "Flascherzugs" der Stainzer Lokalbahn. Die übrigen Wagen werden folgen.

Bild 41: Achtachsiger Tiefladewagen mit Transformator, der größte Waggon den es jemals von LGB gab.



zeug der Epoche 3 geben. Der VT 08.5 wird in Hell- bzw. Dunkelrot mit DB-Emblem sowie als Luxuszug TEE angeboten.

Märklin zeigte in Baugröße H0 das Modell der Schnellzuglokomotive Baureihe 011 mit komplett neu konstruiertem Fahrwerk, Rädern mit richtig versetzten Gegengewichten und neuer Steuerung. Der schon im Vorspann beschriebene "Königszug" ist bei Märklin ein bis dato völlig unbekannter Schritt ins vorige Jahrhundert. Erstmals wird ein Salonzug zugleich mit der passenden Lokomotive zur Fertigung gelangen. Leider ist die Stückzahl aus verständlichen Gründen limitiert, die Fachhändler haben daher nur noch knapp vier Wochen Zeit für ihre Bestellungen. Am 31. März 1991 ist unwiderruflich letzter Bestelltermin. (Dies gilt ebenso für das Trix-Gleichstrommodell.) Schon in kurzer

Bild 42: Gepäckwagen Pw4ü und 2. Klasse-Schnellzugwagen B4ü-26 von Lima in DRG-Ausführung



Bild 43: Lufthansa-Airport-Express von Lima in völlig neuer Konstruktion mit absolut bündig abschließenden Fenstern. Auch als Intercity erhältlich.





Bild 44: SBB-Triebwagen RBe 4/4 als Prototyp 1403 für Pendelzüge in H0 von Lima.



Bild 45 (links): Elektrolokomotive BR E 646 "Treno Azuro" der FS von Lima. Dieses Modell wird in weiteren Varianten als Neuheit angeboten.

Bild 46: Weitere V-36-Varianten in italienischen Versionen, die Reichsbahn- und DB-Ausführungen gibt es von Lima schon seit 1990.

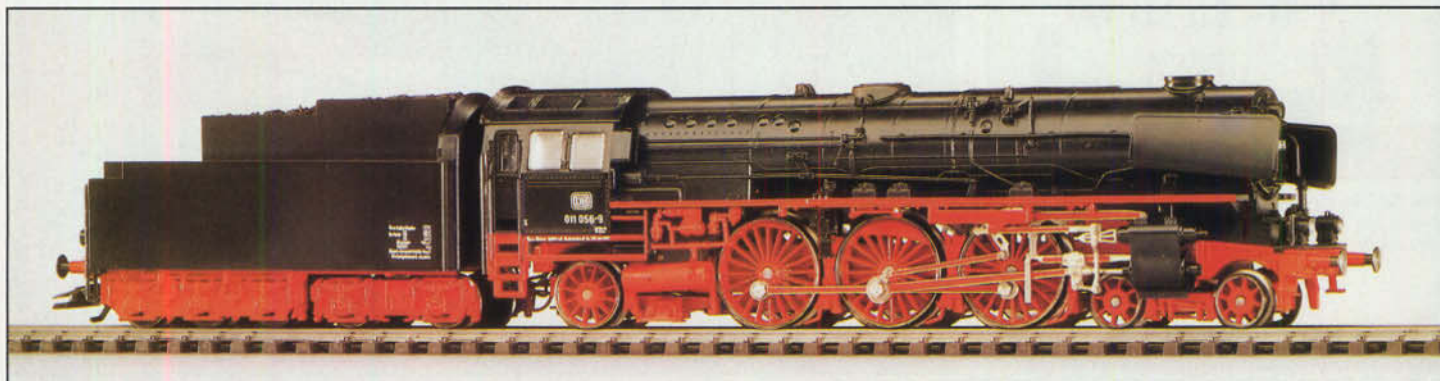


Bild 47: Mit komplett neu konstruiertem Fahrwerk stellt Märklin das H0-Modell der DB-Dampflok BR 011 (01¹⁰ mit Kohletender) in diesem Jahr her.

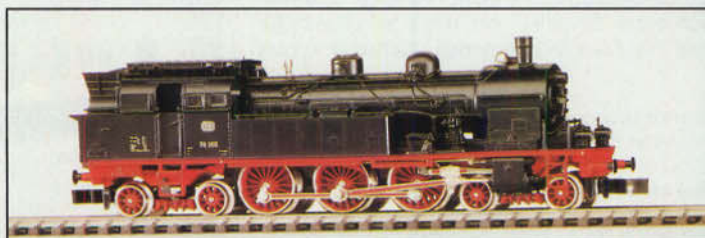


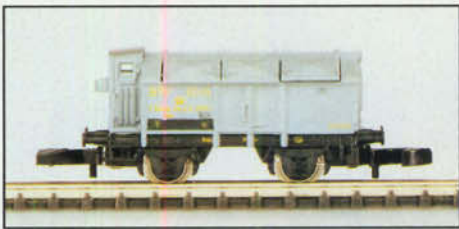
Bild 48: Die französische Elektrolokomotive der Reihe BB 26 000 "Sybic" als neues H0-Modell von Märklin.

Zeit dürfte sich der Kauf der Garnitur in Wechsel- oder Gleichstrom als Geldanlage bezahlt machen. Die Garnitur wird zusammen mit einer passenden Holzvitrine mit Plexiglasdeckel geliefert.

Bild 49 (unten links): Komplett überarbeitet wurde das Modell der Ellok Ae 6/6, das Märklin in zwei Ausführungen zum 700jährigen Bestehen der Schweiz anbietet.

Bild 50: In Spur Z stellte Märklin die Tenderlokomotive der BR 78 in DB-Ausführung vor.





Zur 700-Jahr-Feier der Schweiz wird die Ae 6/6 in grüner und roter Ausführung in einer einmaligen, ebenfalls komplett überarbeiteten Serie gefertigt. Für Freunde der französischen Eisenbahn erscheint die Elektrolokomotive "Sybic", Baureihe BB 26000, der SNCF. Neu auf dem Wagensektor ist ein Niederflurwagen für den Lkw-Transport.

In Nenngröße Z erscheint als Lokneuheit die Personenzug-Tenderlokomotive der Baureihe 78 der DB. Das Güterwagensortiment wird erweitert durch einen Klappdeckelwagen mit Bremserhaus der Kgl.Sächs.Sts.E.B., einen modernen Rolldachwagen Tams 886 der DB und einen Huckepackwagen in der Ausführung der SBB, beladen mit abnehmbarem Auflieger der Spedition Jacky Maeder AG.

Zur 100. Wiederkehr der Ausstellung der ersten Uhrwerkseisenbahn auf der Leipziger Frühjahrsmesse gestaltete Märklin in Nenngröße 1 einen Güterzug der Kgl. Preußischen Staatseisenbahnen aus der Lokomotive T 3 Nr. 6127 Altona, einem gedeckten Güterwagen G 10 Nr. 15026 Altona mit Bremserhaus sowie einem Niederbordwagen X Nr. 47783 Stettin, beladen mit einem epochegerechten Lieferwagen der Firma Gebr. Märklin & Co. Dieser Zug wird in einer einmaligen Serie nur 1991 hergestellt.

Metropolitan zeigte keine Neuheiten nach deutschen Vorbildern. Neu war eine 1'C1'-Dampflok der Baureihe 685 der italienischen Staatsbahn FS sowie die italienische Elektrolokomotive FS E 330-005, die von zwei Faulhaber-Motoren angetrieben wird. Eine weitere Neuheit ist die Re 4/4 Nr. 161-171 der BLS.

Micro-Metakit zeigte die bayerische Zahnrad-Tenderlok PtzL (BR 97¹) nun auch in Nenngröße 0. Liefertermin: Sommer 1991. Ebenfalls in 0 wurde die bayerische S 3/6 mit Windschneidenführerhaus und kleinen Treib- und Kuppelrädern vorgestellt. Dieses Modell ist in H0 für 1992 avisiert. Eine weitere Lokneuheit ist die bayerische E I der zweiten Bauserie, Bauart Sondermann in H0. Sie soll in grüner königlich bayerischer, in schwarzer Ausführung der Gruppenverwaltung Bayern sowie in der braun/schwarzen Variante der Pfalzbahn gefertigt werden. Bereits Ende März wird der bayerische Heizkesselwagen in Nenngröße H0 ausgeliefert; eine Ausführung in Nenngröße 0 folgt im Laufe des Jahres.

Model Loco liefert sofort nach Messeschluß das H0-Modell der Baureihe 54⁸⁻¹⁰ (preuß. G 5⁸). Folgen wird noch im Februar ein Umbausatz für die Märklin-BR 03 in die Reihe 03¹⁰ mit Neubaukessel. Als weitere deutsche Neuheit sind für 1991 vorgesehen: Baureihe 55⁹ (preuß. G 7² in verbesserter Aus-

Bild 56: Bayerische Güterzuglokomotive Gattung E I in Nenngröße H0 von Micro-Metakit.



Bild 52: Märklin Rolldachwagen Tams 886 der DB in Nenngröße Z.

Bild 51 (links oben): Z-Modell eines Klappdeckelwagens der Kgl. Sächs. Sts. Eisenbahn von Märklin.

Bild 53: Preußische Güterzugarnitur in Spur 1 als einmalige Sonderserie von Märklin.



Bild 54: Ellok Reihe E 330 der FS in H0 von Metropolitan.

Bild 55: Metropolitan's Re 4/4 der BLS in H0.



führung), BR 69⁹ (preuß. T 4²), BR 98¹¹ als Umbausatz auf der Basis der Fleischmann-GtL

4/4, BR 75¹⁻³ auf der Basis der Fleischmann-BR 64 und BR 53⁸ (württ. FC). Alle Modelle werden

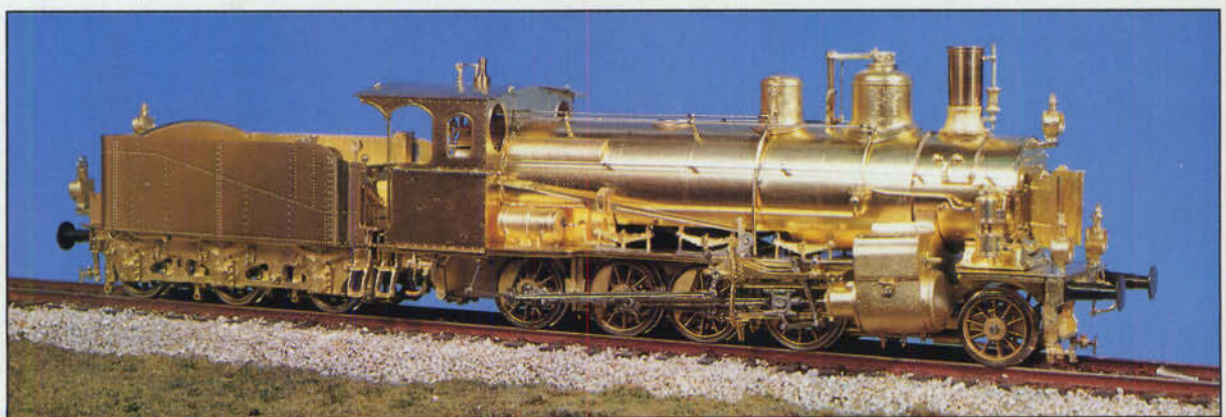




Bild 57: Nach der "hochbeinigen" stellt Micro-Metakit nun auch die bayerische S 3/6 mit kleinen Treib- und Kuppelachsen sowie Windschneideführerhaus in der Nenngröße 0 vor.

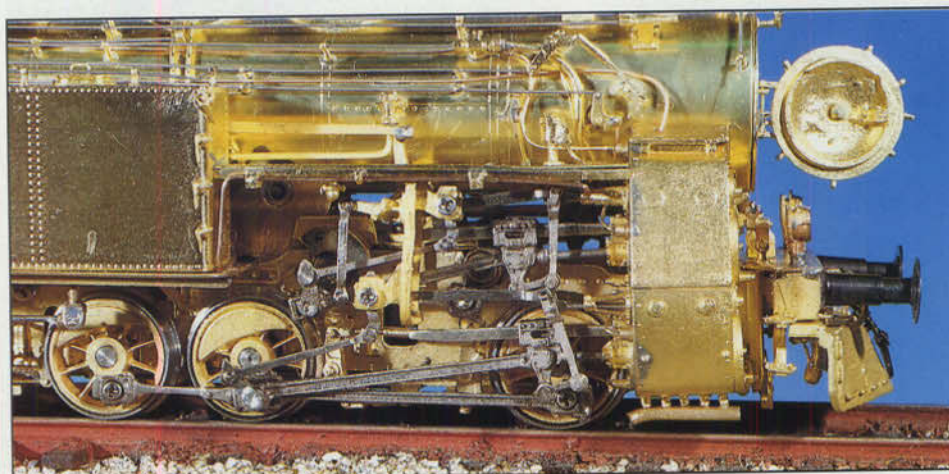


Bild 58: Detailansicht der exakt nachgebildeten Steuerung der bayerischen Zahnradlokomotive BtzL in H0; Modellbahners Traum: zwei übereinanderliegende Steuerungen.

ausschließlich in Bausatzform geliefert. Exklusiv über die MC-Fachhändler vertrieben wird der Bausatz der Reihe 13¹⁷ (würt. ADh). (Abbildungen für Model Loco siehe Seite 56.)

Philotrain/NMJ bringen für die H0-Modellbahner die Schweizer Lokomotive A 3/5 als NS 3501^{II}-3522; die Lok wurde nach Kriegsende in die Niederlande verkauft. Weiterhin gibt es in H0 die Schnellzugdampflok NS 4000. In Spur 0 ist für den nächsten Herbst die schwere Tenderlok 6300 der NS angekündigt, des weiteren der gedeckte Güterwagen Bauart Oppeln.

Bild 59: Schnellzugdampflok NS 4000 in H0 von NMJ.
Bild 60: Schnellzuglok NS 3501 in H0 von NMJ.



Bild 61: Gedeckter Güterwagen Bauart Oppeln Spur 0 in niederländischer Beschriftung von Philotrain.

Bild 62: Lokalbahnlok NSM 1041, in 0 von Philotrain.



Neuheiten von **Regner** sind eine Dreischienenweiche für die Spurweite IIe und II m und ebenso Dreischienengleise für die beiden Spurweiten. Gleichfalls neu ein Schmalspur-Kesselwagen auf Drehgestellen in Nenngröße IIe.

Piko siehe Seite 56.

Die im Vorjahr von **Roco** noch als "Torso" vorgestellte bayerische Mallet-Tenderlokomotive

BB II ist nunmehr fertig und wird im April im Handel erhältlich sein. Als Ergänzung zu dem

Set mit langen bayerischen Lokbahnwagen kommt ein 3.-Klasse-Wagen der Bauart CL bay

Bild 63: Vorerst nur als Teil einer Zuggarnitur werden die schon lange erwarteten Personenwagen C3i bay 99a von Roco in H0 angeboten.



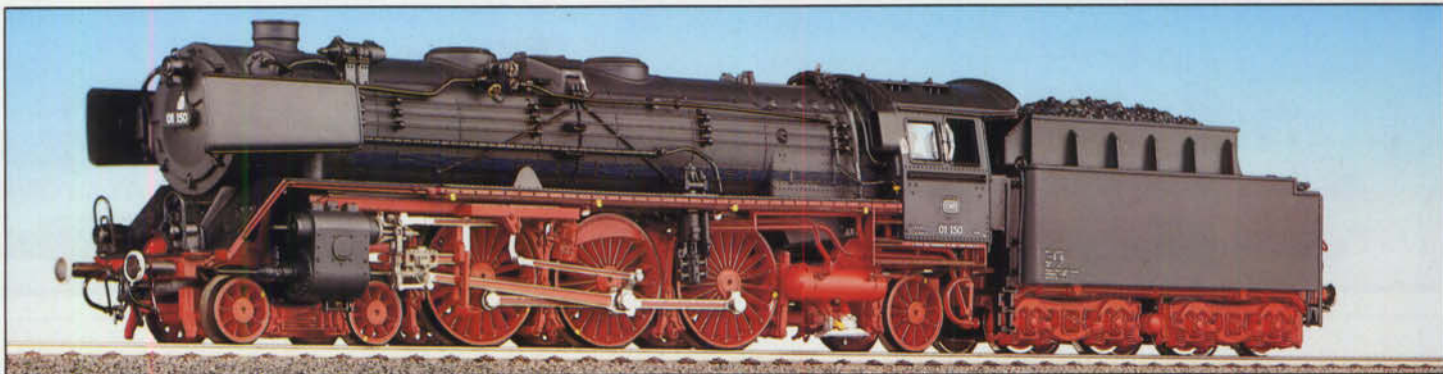


Bild 64: In der Reihe Sondermodelle bringt Roco diesmal die heute noch betriebsfähige 01 150 im Modell in einer Kassette mit einem Buch über die Geschichte dieser Lokomotive.



Bild 65: Bayerische EP 2 (E 32) nun in der Lackierung der Gruppenverwaltung Bayern für die C3i-Wagen als Zuglok der Roco-Garnitur.

Bild 66: Die bayerische Lokalbahn-Mallet-Tenderlok BB II in H0 von Roco wird voraussichtlich im April ausgeliefert.



06 mit weißen Zierlinien. Für Epoche-2-Liebhaber stellte Roco eine Zugarnitur vor: Elektrolokomotive E 32 in Braun und vier dreiaxlige Personenwagen der Baureihe C3i bay 99a. Diese Wagen sind die eigentliche Neuheit dieser Garnitur; sie werden jedoch in diesem Jahr nicht mehr einzeln angeboten.

Für die Epoche 3 erscheint die Elektrolokomotive Baureihe E 18 mit geänderter Gehäusefront mit den ursprünglich ins Gehäuse eingelassenen Stirnlampen. Fortgesetzt wird die Serie von Modellen aktueller Museumslokomotiven mit der Dampflok 01 150, wiederum ergänzt durch einen informativen Bildband. Der VT 11⁵ erscheint in der Ausführung, wie sie zwischen August und Oktober 1990 als InterCity "Max Liebermann" zwischen Berlin und Hamburg den Regeldienst versah. Für die Epoche 4 bietet Roco die Diesellok der BR 290 und die Ellok der BR 103 in Himbeerrot, ein Set mit drei InterRegio-Wagen und ein Set mit der Ellok BR 111 und drei 1.-Klasse-Wagen in der Farbgebung des Lufthansa Airport Expres.

An Wagenneuheiten erscheinen unter anderem der DB-Halbspeisewagen in Epoche-3- und Epoche-4-Ausführung, der bereits im Vorjahr als Handmuster vorgestellte Silowagen, ein Kühlwagen Gattung T 38 der DB, ein Rungenwagen R 10, beladen mit einem Lkw-Fahrgestell, sowie ein Flachwagen Gattung SS 15 Köln der DB. Angekündigt, jedoch nur mit einem Vorbildfoto vorgestellt wurde die Hauptneuheit, das H0-Modell einer Dampflokomotive Baurei-

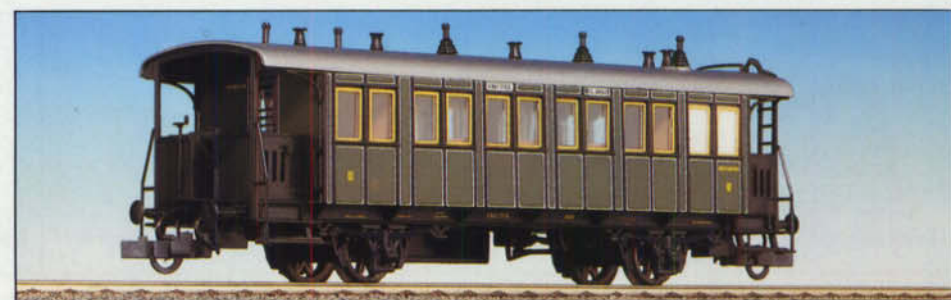


Bild 67: In der Serie der bayerischen Lokbahnwagen kommt der CL bay 06 von Roco in H0.

he 50 der DB in Epoche-3-Ausführung. Das Roco-Line-Gleissystem wird um eine Bogenweiche zwischen den Radien R 9 und R 10

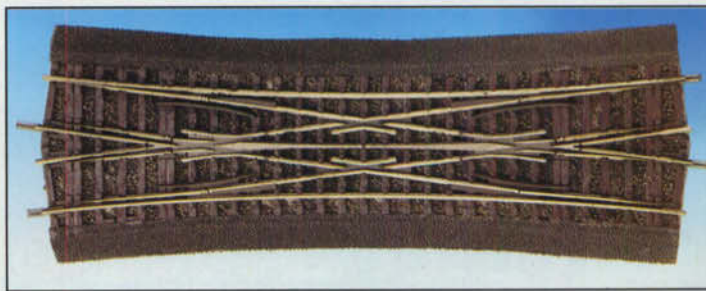
sowie die Doppelkreuzungsweiche DKW 15 mit Bettung erweitert. Die Roco-Auslandsmodelle finden Sie auf der übernächsten Seite.



Bild 68: E 1805 mit geänderter Frontpartie in H0 von Roco.

Bild 70 (rechts unten): Doppelkreuzungsweiche DKW 15 RocoLine.

Bild 69 (unten): Rungenwagen R 10 und Kühlwagen T 38 der DB in H0 von Roco.





Bilder 72 und 73: ICE-Mittelwagen Avmz⁸⁰¹ (links) und Servicewagen WSmz⁸⁰⁴ als Ergänzungsfahrzeuge zu der dreiteiligen Garnitur.

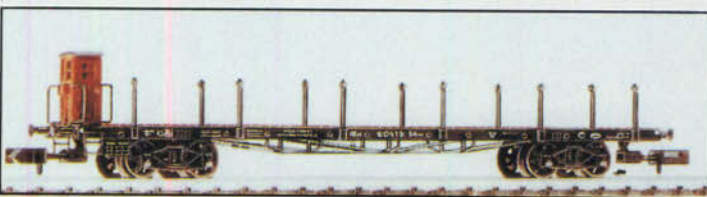
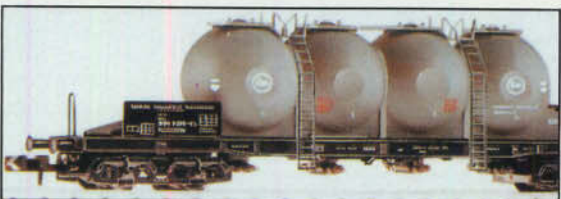


Bild 79 (oben):
Gedeckter Güterwagen
Nml der Kgl. Bay. StsB.
von Minitrix.

Bild 78 (links oben):
Staubgutwagen "EVA"
von Minitrix.

Bild 80: Plattformwagen SS Köln der Kgl. Bay. StsB. in Reichsbahnausführung als Minitrix-Modell.

Bild 81: Ellok Gattung EP 5 (E 52) in der Ausführung der Gruppenverwaltung Bayern in H0 von Trix. Dieses Modell entstand in Zusammenarbeit mit Märklin.



Auch ein großes Neuheiten-Paket hat Trix den N-Bahnern geschnürt: InterCityExpres in der Serienausführung als dreiteilige Garnitur. Dazu erhältlich ein Mittelwagen 1. Klasse, 2. Klasse sowie der Service-Wagen, ferner die V 160 der DB ("Lollo"). Für die Freunde niederländischer Modelle kommt die Ellok 1200 der NS. Eine große Überraschung stellt zweifellos die Minitrix-Diesellok der Baureihe 132 der Deutschen Reichsbahn dar. Dazu passend die DR-Doppelstockwagen 2. Klasse als zweiteilige Garnitur. Neu auch ein gedeckter Güterwagen der bayerischen Staatseisenbahn mit beweglichen Schiebetüren, Speichenrädern und Kurzkupplung. An vierachsigen Wagen erscheint der DRG-Plattformwagen mit Bremserhaus und Rungen sowie der DB-Staubgutwagen "Eva".

In H0 ist lediglich die Ellok EP 5 zu nennen. Diese Lokomotive entstand vor Jahren bei Märklin und ist jetzt in Zusammenarbeit mit Märklin in der Gleichstromausführung (quasi Hamo) aber nur bei Trix im Programm. Für die größte Messe-Überraschung sorgte jedoch Trix mit der Bekanntgabe, daß in Zusammenarbeit mit Märklin eine "Luxus"-Garnitur entsteht. Selbst die Konstruktionsarbeiten sowie die Formenherstellung werden von beiden Firmen gemeinsam getragen. Über fast drei Jahre hinweg wird an dem Modell des Salonzugs König Ludwigs II. von Bayern gearbeitet werden. König Ludwigs Lieblingslokomotive "Tristan" geht zuerst in die Fertigung und wird zusammen mit einer Holz-



Bild 71: Dreiteiliger InterCity-Express in Serienausfertigung als Minitrix-Modell.



Bild 82 (rechts): Diesellokomotive Reihe 345 der italienischen Staatsbahnen FS in H0 von Roco.

Bild 74 (links außen): DB-Dampflok BR 41 360 mit neuem Gehäuse (Neubaukessel) und Öltender von Minitrix.

Bild 75 (links): DB-Diesellok V 160 in der Prototypenausführung ("Lollo") von Minitrix.

Bild 76 (links außen): Diesellok Reihe 132 der DR von Minitrix.

Bild 77 (links): Niederländische Elok der Reihe 1200 von Minitrix.

kassette ab Juni 1992 zur Auslieferung gelangen. Ein Messe-Kuriosum ist, daß die Garnitur in vier "Etappen" ausgeliefert wird. Die vierteilige Garnitur dürfte schon in Jahren ein hochbegehrtes Sammlerobjekt par excellence sein; der Preis ist nicht gerade gering, durch die Aufteilung auf mehrere Lieferlose aber doch (zumindest für die leidenschaftlichen Sammler) erschwinglich. Lieferung des zweiten Teils (Gefolgewagen): Oktober 1992; dritter Teil (Salonwagen): März 1993; vierter Teil (Terrassenwagen): Juni 1993.

Ein Winzling auf Schienen ist die Kö 1 0233 der DB von Piko. Das Modell im exakten Maßstab 1:87 mißt ganze 64 mm. Ein Zinkdruckgußrahmen sowie eine Kuppelbügel-Arretierung sind



Bild 85: Schnellzugwagen der SNCF in der Ausführung WASTEELS H0/Roco. Fotos 85 - 87: J. P. Laurent



Merkmale dieses vielversprechenden Modells. Die Lokomotiven der Baureihen 01⁵, 03, 41 und 38 (ehemalige sächs. XII H) sind serienmäßig mit Faulhaber-Motoren ausgestattet. Bei Sachsenmodelle sind an erster Stelle ein Personenzug- und ein Güterzug-Packwagen (Pw sächs 07) zu nennen. Ein offener zweiachsiger Güterwagen der Bauart "O Halle" mit Bremserhaus ergänzt das Güterwagen-Sortiment. Für Liebhaber von Zuggarnituren gibt es

den vierteiligen "Sonderzug aus Pankow", allerdings nur in einer limitierten Auflage von 2000 Stück.

SB-Modellbau stellt die einst von Borsig geplante Dampflokomotive der Baureihe 53 in der Nenngröße N jetzt als fertiges Modell vor. Für die bekannten Prefo-H0-Straßenbahnmodelle

"Hecht" gibt es Motorisierungssätze sowie vorbildgerechte Stromabnehmer (Sommerfeldt). Mit den neuen Zurüstsätzen können Lkws für das Faller Car System zum Einsatz kommen.



Bilder 83/84: Turmmasten, Quertragwerke sowie Mastarmierung in N Sommerfeldt.

In der Nenngröße N brachte Sommerfeldt u.a. ein echt funktionierendes Oberleitungsspannwerk für DB- und SBB-Oberleitung mit Federung und Mast. Dazu gibt es eine Mastarmie-



Bild 86: Tiefladewagen Novatrans der SNCF mit Sattelaufleger GUYON in H0 von Roco.



Bild 87: Elok Reihe BB 9300 der SNCF von Roco in Nenngröße H0.



Bild 88: Zweiteiliger TEE-Triebwagen der SNCF in H0 von Roco.



Bild 89: Nur für MC-Fachhändler ist das H0-Modell württ. ADh (BR 13¹⁷) gedacht.



Bild 90: Model Loco-H0-Gehäusebausatz für BR 03¹⁰ auf Basis der Märklin BR 03.



Bild 91: H0-Modell der preuß. G 5⁴ (BR 54⁸⁻¹⁰) von Model Loco. Ausführlicheren Text siehe Seite 51.



Bild 92: Weinert's BR 56² als umgebaute G 8¹ mit Vorlaufachse in DRG- und DB-Ausführung.



Bild 94: VT 135 (DRG) bzw. VT 70.9 (DB) mit passendem Beiwagen von Weinert in H0.



Bilder 95 und 96 (unten): Kompletter Schmalspurzug (H0e/H0m) und H0-Benzol-Turmtriebwagen von Westmodel.



rung zum nachträglichen Einbau in Turmmasten. Diese Armierung gehört dort hin, wo ein zur Abspannung dienender Turmmast Gefahr läuft umzuknicken

Bei **Spieth** fanden wir als Modelle ein Schienenvelo der RhB, die fahrbare Montageleiter der Stuttgarter Straßenbahn sowie eine moderne Fernsprechtube der ÖBB. Die Beschriftungssätze wurden für Wiener Straßenbahnmodelle, Indusi- und Gleismaßwagen und den Hilfszug Öl Karlsruhe erweitert. Für den Indusi-Meßwagen ist ein Zurüstsatz erhältlich.

Eine universelle Kurzkupplung, anwendbar von N über TT bis H0 und Schmalspurmodelle bietet **Symoba** seit kurzem an.



Bild 93: Eine neue "Fuchs"-Baggervariante von Weinert.

Wie zu erwarten war, erscheint 1991 von **Weinert** das H0-Modell der Baureihe 56², der umgebauten G 8¹ mit Vorlaufachse, in Reichsbahn- und DB-Ausführung. Das Modell wird sowohl als Bausatz als auch als Fertigmodell angeboten. Ebenfalls als Bausatz und Fertigmodell in H0 sind der VT 135 061-064 (DRG) bzw. VT 70.9 (DB) sowie der passende Beiwagen C Post v-35 zu haben. Für Freunde Schweizer Eisenbahnen wird der Rangiertraktor Te 1 als Bausatz offeriert.

Für Schmalspurfreunde wurde die Dampflok "Plettenberg" angekündigt. Dazu paßt ein Drehgestell-Personenwagen 3. Klasse in Messing-Ätzausführung.

Als Anlagenzubehör in H0 gibt es verschiedene neue Telegrafmasten sowie Schranken und Läutewerke in Messingguß, z.B. Schrankenbäume - mit und ohne Behang - mit den Vorbildmaßen 4,5 m und 7 m. Den Vertrieb des Peco-Gleismaterials in Deutschland hat ab sofort die Firma Weinert übernommen. Das Gleissortiment wird für die Nenngröße H0 um eine lange schlanke Kreuzung sowie Flexgleis mit Betonschwellen erweitert. Für die Nenngröße N sind eine doppelte Gleisverbindung sowie eine Y-Weiche (Außenbogenweiche) neu im Programm. **Westmodel** präsentierte als Fotomuster die preußische S 10¹ in Länderbahnausführung und als Reichsbahn-Baureihe 17¹⁰⁻¹¹, die preußische T 26 als Zahnradlokomotive bzw. DR-Baureihe 97 und einen H0-Benzol-Turmtriebwagen. Zur H0e- und H0m-Schmalspurlokomotive wurde nun ein kompletter Schmalspurzug der Eichstätt-Kindinger-Bahn angekündigt.



Bild 97: Offener H0-Güterwagen Bauart "O Halle" von Sachsenmodell.



Bild 98: In H0 von Sachsenmodell: sächs. Pack- bzw. Güterzugbegleitwagen.



Bild 99: MCI-Wagen aus früherer Roco-Produktion, jetzt bei Sachsenmodell mit DR-Schriftzug.



Bild 100: In einer H0-Sonderserie erscheinen drei Sachsenmodell-Kesselwagen der Epoche 2, beschriftet als Privatwagen der Firmen "Albizol", "Mexphalt" und "Ebano".

Bei **Berliner TT-Bahnen** versucht man wieder an die in der "alten" Bundesrepublik schon lange weitgehend "tote" TT-Tradition anzuknüpfen. Man hat aber auch die Chance der "Stunde Null" genutzt und sich dem Baumaßstab 1:87 in Form von Schmalspurfahrzeugen in H0m mit dem Modell der "Spreewald-Guste" zugewandt. Den Zug zieht eine kleine C-gekuppelte Dampflokomotive.

Ein vierachsiger Niederbordwagen in TT kann wahlweise mit einsteckbaren Rungen ausgestattet werden. Generell werden alle Fahrzeuge mit einer neuen Kurzkupplung versehen; außerdem gibt es jetzt Austausch-Radsätze zur Verbesserung der Laufeigenschaften des alten rollenden Materials. Eine Drehscheibe ist vorgesehen, und ein passendes, verbessertes TT-Gleis (Vollprofil) offeriert die Firma **Pilz**. Für die neuen Weichen ist Unterflur-Antrieb vorgesehen.

Von den Zubehör-Messe-Neuheiten können wir aus Platzgründen hier nur eine kleine Auswahl zeigen, weitere Neuheiten mit den entsprechenden Abbildungen finden Sie in Teil 2 unserer Messe-High-Lights im Journal 4/1991.

Als Exklusiv-Modell 1991 erscheint von **Faller** ein Heißluftballon, bestehend aus dem fertig montierten Ballon (mit Aufdruck Mercedes-Benz), der Ballongondel, den passenden Ballonfahrerfiguren sowie einem Mercedes-Geländewagen von Herpa mit speziellem Transportanhänger von Faller. Alles zusammen wird in einer Vitrinen-Klarsichtbox geliefert. Der Heißluftballon ist auch einzeln als Bausatz ohne Zubehörteile erhältlich. Das Jahrmärkteprogramm wird durch einen Autoscooter, das Karussell "Kaffeetassen" sowie eine Hüpfburg für die Kleinsten erweitert. Weitere H0- und N-Neuheiten sowie neue Modelle im Faller-Car-System im nächsten Journal.

Zahlreiche Neuheiten stellt **Kibri** vor: an Gebäudebausätzen das Rathaus in Eisenach, die Bahnhöfe Frasdorf und Achenmühle, das Stellwerk Ottbergen, verschiedene Häuserbausätze im alpenländischen Stil sowie Stall und Stadl, eine Feuerwache mit Fahrzeug und Figuren und zwei verschiedene Brückenbauwerke aus dem Bahnland Schweiz.

Das Stadthaus-Programm von **Pola** in Nenngröße H0 wird durch zahlreiche interessante Bausätze ergänzt, u.a. eine Hauptfeuerwache, verschiedene Stadtgebäuden im nordischen Baustil, eine Spielothek "Pin-Ball" und das Spielcasino "Baden-Baden". Weitere H0-Neu-



Bild 101: Zeuke-H0m-Modell der "Spreewald-Guste". Fünf verschiedene Waggons bietet Berliner TT-Bahnen an.

Bild 102: Als Erweiterung des Faller-Kirmes-Programms erscheint dieses kuriose Karussell "Kaffeetassen", das einem Vorbild nachgestaltet wurde.

Bild 103 (unten): Diese Neuheit von Faller in H0 präsentierte der Zubehörhersteller zur Nürnberger Messe mit großem Aufwand: Neben einem Diorama mit verschiedenen dekorierten Modell-Heißluftballons zeigte Faller auch einen Ballonkorb mit angelegtem Ballon im Maßstab 1:1.



heiten sind eine "Baywa"-Baustoffhandlung, das Umspannwerk "Eisfeld" und eine Nachbildung der Lauerertalsperre. Als Exklusivmodell 1991 stellt Pola das "Café Journal" in farblich gealter-

ter Ausführung und mit zahlreichem Zubehör vor. In Nenngröße N zeigt Pola den mittelstädtischen Bahnhof Bad Dürkheim, zwei Siedlungshäuser sowie zwei Stadthäuser mit La-





Bild 105: Kibri erweitert das H0-Bw-Programm mit dem Stellwerk Ottbergen.

Bild 104 (links): Ebenfalls von Kibri in H0 das Empfangsgebäude Frasdorf, einem Original in voralpenländischem Baustil nachempfunden.

dengeschäften im Erdgeschoß.

Die Serie der Romantik-Modelle von Vollmer in H0 wird erweitert durch eine Pizzeria in Fachwerkbauweise, das Fahrradgeschäft "Der Radlbauer", eine Landmaschinen-Reparaturwerkstatt sowie eine Konditorei.

In N gibt es in der Romantik-Serie ebenfalls ein Fahrradgeschäft und eine Pizzeria, die sich von den H0-Modellen in der Ausführung unterscheiden. Weiterhin stellte Vollmer in N ein Chalet als Ergänzung zu den Alpenstilhäusern vor.

Keine DB-Lizenzgebühren

Kurz vor Drucklegung unseres Journals erreichte uns noch die gute Nachricht, daß der Vorstand der Deutschen Bundesbahn beschlossen hat, keine Lizenzansprüche gegen die Modellbahnhersteller geltend zu machen. Somit bleiben uns Modellbahnern Teuerungen im Hobby erspart – ein schönes Fazit unserer Messeberichterstattung.



Wenn nicht anders angegeben handelt es sich bei unseren Abbildungen um Werkfotos bzw. um Fotos, die unser bewährtes Messteam P. Schiebel und W. Weinstötter fotografiert haben.

Bild 106 (oben): Das Rathaus der Stadt Eisenach zeigte Kibri in H0.



Bild 107: Vollmer wird in Kürze diese Pizzeria in Fachwerkbauweise als H0- und N-Modell an den Handel ausliefern.

Bild 109: Das 91er Exklusivmodell von Pola in H0: "Café Journal".



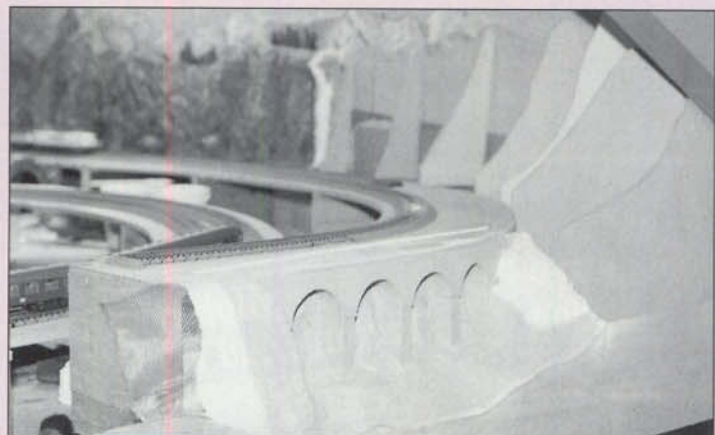
Bild 108: Als Jahresmodell 1991 erscheint in limitierter Auflage ein Standesamt samt Brautpaar. Die Hochzeitsszene wird durch Elektronik akustisch untermalt.

Bild 110: Gartenbahner können sich auf dieses Pola-Karussell freuen.





Gleisbau-Blitzwettbewerb



Ein gigantisches Projekt wird verwirklicht

Bild 1 (oben): Unser Zeichner bot im Eisenbahn-Journal 8/1989 diesen Gleisplan an. Ihn setzte unser Wettbewerbs Teilnehmer in die Tat um.
Zeichnung: D. Leithold

Bild 2: Diese Stützmauer mit Sparbögen läßt das Gelände zur rechten unteren Anlagenecke hin abfallen.

Bild 3: Gleisabschnitt, wie er auf obigem Plan zwischen den Abschnitten e und d zu sehen ist, mit sauber verlegtem Roco-Line-Gleis.

Wir freuen uns stets, wenn wir von den Lesern des Eisenbahn-Journals hören, daß ihnen die Anlagenkonzepte unserer Zeichner Dieter Leithold und Reinhold Barkhoff gute Anregungen zum Nachbau vermitteln. Letztendlich ist dies ja auch das Ziel unserer Veröffentlichungen. Daß aber ein Leser einen Plan im Maßstab 1:1 übernimmt, kommt selten vor. Deshalb waren wir äußerst erstaunt, als uns in den letzten Dezembertagen des vergangenen Jahres Mathijs Coenen aus den Niederlanden einen Beitrag zusandte, mit dem er sich um Teilnahme am Roco-Gleisbau-Blitzwettbewerb bewarb.

Wir sind sehr beeindruckt, daß sich ein Modellbahner einem so gigantischen Projekt stellt. Daß dies mit Erfolg geschieht, beweisen nachdrücklich die Abbildungen dieser Seiten. Wem knapp 16 m² Platz für die eigene Anlage zur Verfügung stehen, der ist zu beneiden – oder zu bedauern? Schließlich verlangt der Bau einer solch großen Anlage hohen finanziellen und zeitlichen Aufwand und vor allem Durchsethvermögen, da sich ein Resultat nur langsam abzeichnet. Herr Coenen scheint diese Voraussetzungen jedoch mitzubringen, denn es geht mit der Fertigstellung der "Paradestrecke" zügig voran.



Bild 4: Die rechte Bahnhofseinfahrt führt am großzügigen Bahnbetriebswerk vorbei, dessen Anlagen noch zur Probe verlegt sind.

Bild 5: Ein Silowagenzug fährt zur Probefahrt durch den großen Bogen am rechten Anlagenrand. Die Landschaft "wächst" parallel zur Gleisverlegung.

Bild 6: Mit provisorisch angeschlossenen Fahrreglern und Stromversorgungsgeräten wird die Strecke mit langen Zügen getestet. Das ist wichtig, um Entgleisungsschwerpunkte frühzeitig zu erkennen.

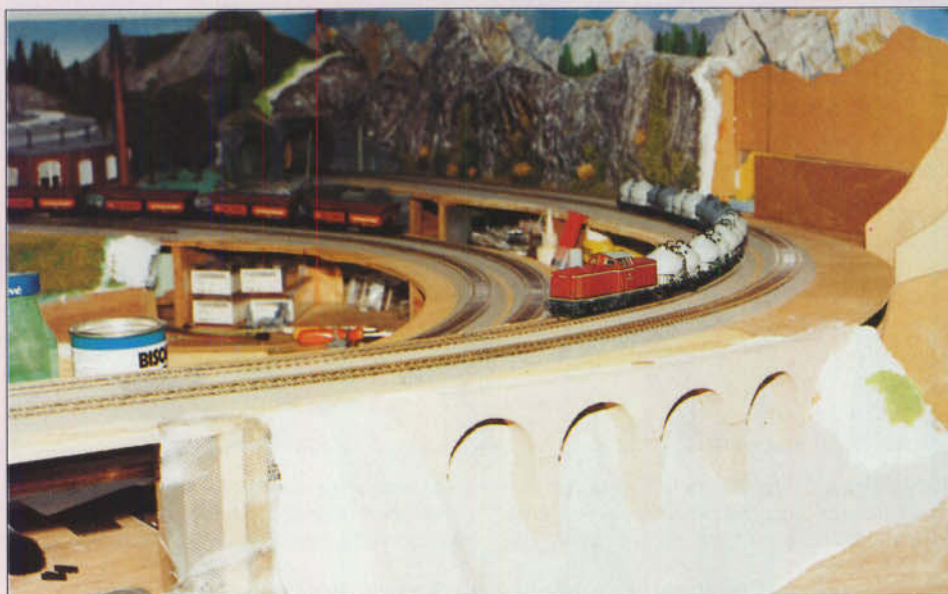
Das Journal regte an

Die vorgestellte Anlage basiert auf einem Plan unseres Zeichners Dieter Leithold, abgedruckt im Eisenbahn-Journal 8/1989. Die H0-Anlage entstand in offener Rahmenbauweise unter Verwendung von Span- und Tischlerplatten. Zu dieser Zeit kam Roco Line auf den Markt, und unser niederländischer Leser entschloß sich, mit dem Bettungsgleis zu arbeiten.

Seine Erfahrungen: "Die Verarbeitung der Gleise und deren Gesamteindruck lassen keine Wünsche offen. Die Gleise habe ich auf die Trassen genagelt. Der Fahrkomfort auf Roco Line ist wunderbar. Selbst Loks, die nicht aus dem Hause Roco kommen, laufen tadellos über Schienen und Weichen. Die Weichen-Unterfrüantriebe funktionieren einwandfrei."

Das Thema

Die scheinbare Rundumanlage funktioniert in Wahrheit nach dem "Hundeknochenprinzip", das heißt, daß die zweigleisige Hauptstrecke beidseitig in Wendeschleifen endet. Zentrum der Anlage ist der in weitem Bogen angelegte Durchgangsbahnhof mit angeschlossener Orts-güteranlage und großem Bahnbetriebswerk.



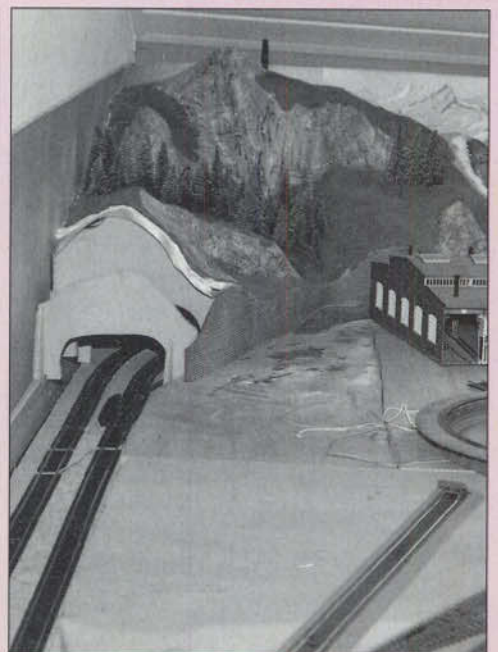


Bild 7 (oben links): Die Anlage ist in offener Rahmenbauweise erstellt und läßt sich in verschieden große Teile zerlegen.

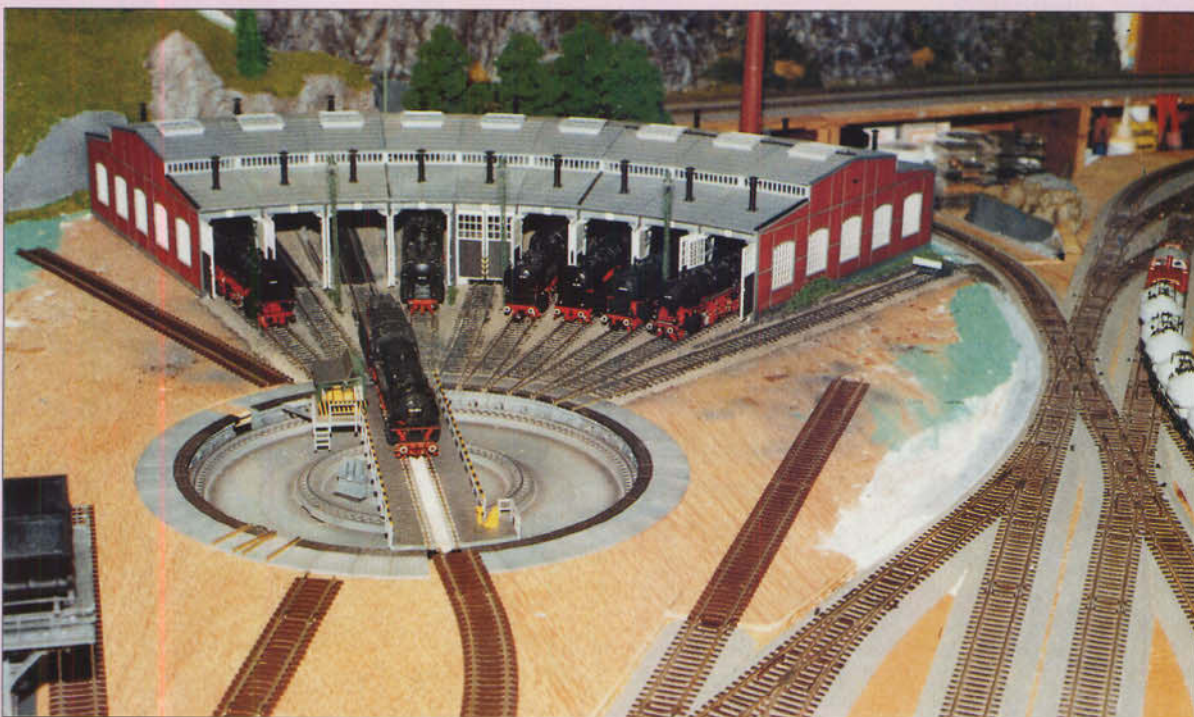


Bild 9: Inzwischen ist am Bw weitergebaut worden. Die Fleischmann-Drehscheibe ist in die Anlagengrundplatte eingelassen; die Zufahrtsgleise zu den Ständen sind eingeschottert und nehmen schon die Lokomotivmodelle zur "Lastprobe" auf.

Beträchtliche Gleisnutzlängen gestatten den Einsatz langer Zuggarnituren. Diese wirken auch auf freier Strecke sehr gut, da hier große Ra-

dien ausgelegt wurden. Übergangsbögen und Gleisüberhöhungen führen zu optischer Aufwertung und mehr Fahrsicherheit.

Leichte Abwandlung vom Plan erfuhr das Bahnbetriebswerk. Statt sechs Stände im Vollmer-Schuppen sind neun Stände im Faller-Schup-

Bild 10: Neun Stände weist der Lokschuppen auf. Die Größe deutet darauf hin, daß auf diesem Bahnhof viele Züge kopfmachen bzw. das Triebfahrzeug wechseln. Auch die hier abzweigende Nebenbahn verlangt nach einem eigenen Triebfahrzeugpark.

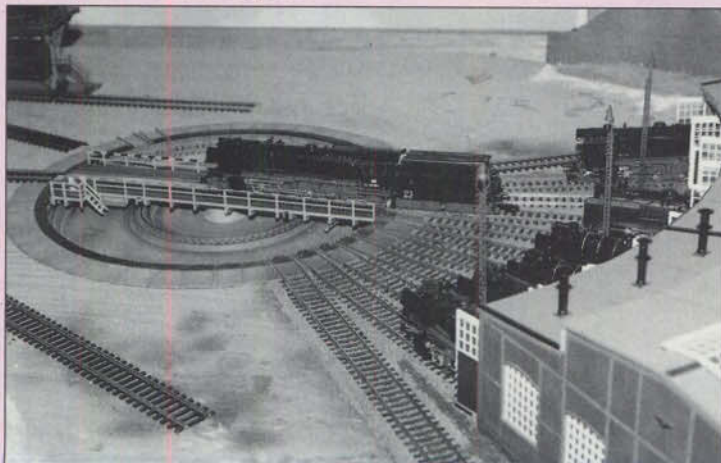


Bild 11: Sauber und übersichtlich wurde der Bahnhofsgleisplan schematisch auf das Gleisbildstellpult übertragen. Es erleichtert später die Bedienung der großzügig ausgelegten Modellbahnanlage.

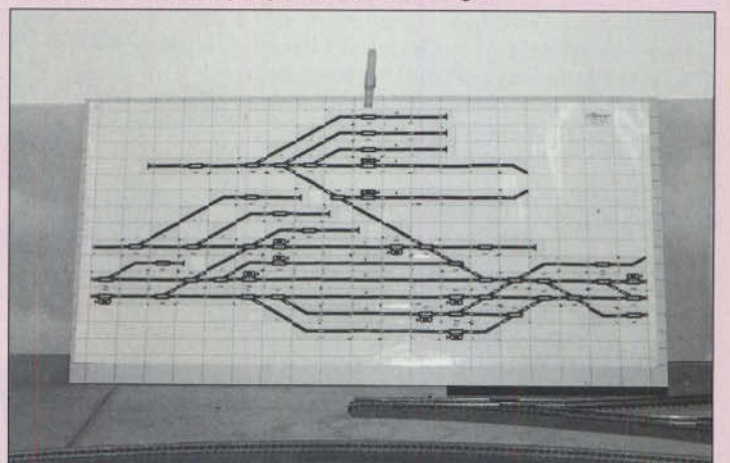


Bild 8 (linke Seite, rechts): Dieser Teil der Strecke wird später von einer Geländededecke überspannt sein.



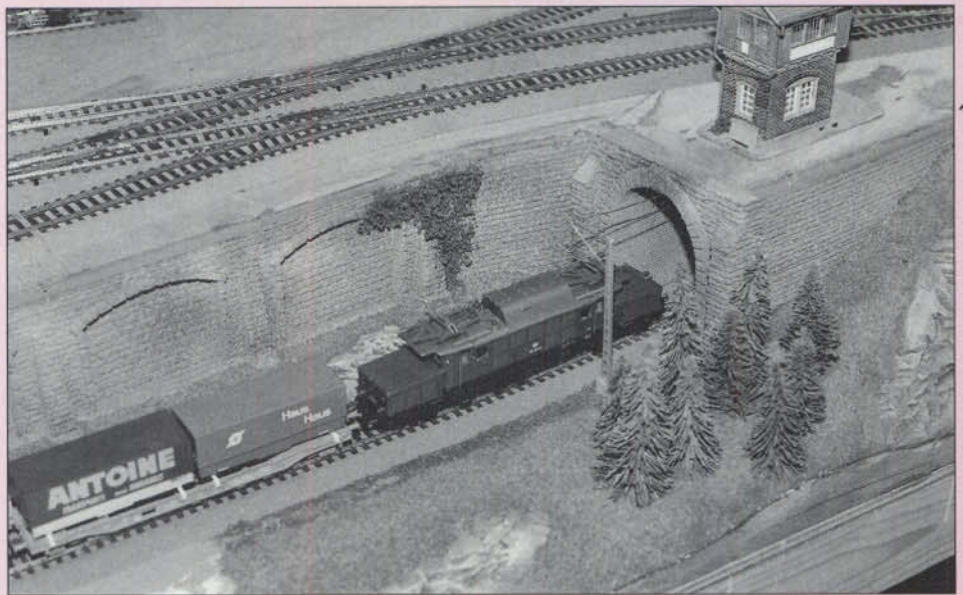
Bild 12: Ein bereits "bepflanztes" Stück Anlage befindet sich unterhalb der rechten Bahnhofseinfahrt.

Bild 13 (Mitte): Nach Unterqueren der Hauptstrecke wird das "deutsche Krokodil" die unterirdisch verlegte Wendeschleife benutzen.
Fotos: M. Coenen

pen vorgesehen. Das Gelände vor der Remise reicht aus, um alle notwendigen Behandlungsanlagen unterzubringen. Erreicht wird das Bw durch eine Sägefahrt, wofür es genügend Vorbilder gibt.

Nach den notwendigen Holzkonstruktionen des Unterbaus, der recht stabil ausgefallen ist, wurden die Trassen verlegt und die Holzspannen für das Geländeprofil eingezogen. Das Verlegen des Roco-Line-Böschungsgleises ging schnell vonstatten. Nach Verdrahtung und erfolgreichem Probetrieb steckt Herr Coenen jetzt voll in den Arbeiten zur Fertigstellung des Bw-Terrains. An verschiedenen Abschnitten der freien Strecke ist auch schon eine Geländededecke sichtbar, teilweise begrünt. Auf die nächsten Bauschritte sind wir gespannt und werden dann zu gegebener Zeit darüber berichten.

pw



Unsere Preisträger des 2. Modellbauwettbewerbs

Nun ist unter den 2. Internationalen Modellbauwettbewerb endgültig der Schlußstrich gezogen. Nach Verkündigung der Preisträger im Eisenbahn-Journal 12/1990 und Versand der Preise noch vor Weihnachten nutzte die Redaktion die ersten Januartage für die Vorbereitungen zu einem Treffen mit den drei Erstplatzierten. Also Einladungen schreiben, Tisch- und Zimmerreservierungen vornehmen, Vorbereitungen in der Redaktionswerkstatt treffen. Weshalb letzteres? Um unsere Idee umzuset-

zen: Nicht nur Lorbeeren an die besten Modellbauer wollten wir verteilen, sondern uns auch

live zeigen lassen, was sie drauf haben! Darüber hinaus sollten die Stunden in unserem

Bild rechts: Preisübergabe an die Herren Orban und Eisner durch Herrn Merker. **Bild unten:** Der glückliche erste Preisträger, Herr Christian Buchmüller.





ser Stelle lediglich einige Abbildungen, die die Atmosphäre des 12. Januar wiedergeben. Neben intensivem Bauen war der Tag eben auch durch regen Erfahrungsaustausch geprägt, an dem sich noch unser freier Mitarbeiter Peter G. Kling, bekannt durch seine Folge "Der Bahnhof Monheim im Modell", Kurt Heimbredner, unser "Hausfotograf", André Saenen, freier Mitarbeiter unserer belgischen Schwesterzeitschrift "Sporweg Journaal", sowie Gunther Dachselt – er nahm mit drei Arbeiten am Wettbewerb teil und landete einen elften und 19. Rang! – beteiligten. So "wanderten" Tips und Tricks hin und her, von denen selbst uns Modellbau-Redakteuren so manche neu waren.

Es bleibt die Erinnerung an ein schaffensreiches Wochenende, die auch die Gewinner unseres Wettbewerbs neben ihren Preisen (3000, 2000 und 1000 Mark) mit nach Hause nahmen.

1. Preis: Herr Christian Buchmüller
(1965 in Stuttgart geboren)

Wie viele von uns fing er seine Modellbahner-Karriere bereits in jungen Jahren mit einer Märklin-Eisenbahn an. 1984, kurz nach dem Abitur und der anschließenden Bundeswehrzeit, begann er sich mit dem Dioramenbau zu beschäftigen. Mit einem dieser Dioramen beteiligte er sich an unserem Wettbewerb. 1986 nahm er ein Architekturstudium auf; jetzt blieb immer weniger Zeit für die Modellbahnerei. Momentan steht die Diplomarbeit an.

2. Preis: Herr Richard Orban
(1953 in Lüttich geboren)

Auch Herr Orban begann mit dem berühmten Schienenoval, bis er 1971 den Weg zum Modellbahnclub Lüttich fand. Hauptberuflich ist er Planungstechniker, vermochte aber immer Zeit für die Gestaltung von Modellbahnthemen zu erübrigen. Im Eisenbahn-Journal 4/1988 hatten wir seine Anlage als Wettbewerbsbeitrag vorgestellt. Fotos davon dienen für den Band I der "Vorbildgerechten Anlagenplanung" als Titelbild und Rücktitel.

3. Preis: Herr Rudolf Elsner (Berlin)

Obwohl bereits 61jährig, beschäftigt sich Herr Elsner nach wie vor begeistert mit seiner Modellbahnanlage, die in einem großen Freizeitraum aufgebaut ist. Intensiv widmet er sich auch dem Dioramenbau.

Nähere Informationen "aus dem Nähkästchen" über die Preisträger und ihre Workshop-Arbeiten finden Sie in den nächsten Ausgaben des Eisenbahn-Journals. **pw**



Bild oben: Von der Arbeitsskizze bis zu diesem Rohbaustadium benötigte Herr Orban etwas mehr als zwei Stunden für das von ihm gewählte Thema: "Tunnelausfahrt mit Fahrstrecke und Stellwerk".

Alle Fotos:
K. Heimbredner

Bild links: Herr Elsner stellte auf seinem Diorama ein altes Stück Berliner Eisenbahn mit passender Hintergrund-Fotokulisse sehr wirkungsvoll nach.

Hause genutzt werden, um Modellbau-Erfahrungen, über die jeder verfügt, auszutauschen. Ein richtiger zünftiger Workshop sollte es eben werden!

Das zweite Januar-Wochenende war also nicht nur von der kleinen Auszeichnungsfeier in gemütlicher Runde am Freitagabend gekennzeichnet. Weit mehr Gewicht kam dem samstäglichen Werkstatt-Tag zu, an dem die Preisträger kräftig in ihre Trickkiste langten. Entstanden sind zwei schöne Dioramen von Herrn Richard Orban, dem Zweitplatzierten, und Herrn Rudolf

Elsner auf dem Bronze-Rang. Leider mußte der Sieger, Herr Christian Buchmüller, unserer Veranstaltung fernbleiben, da ihn wichtige Studientermine am Kommen hinderten. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Herr Buchmüller sicherte uns zu, an einem der nächsten Wochenenden unser Gast zu sein.

Der Platz auf diesen Seiten reicht nicht aus, um näher auf die erstellten Schaustücke einzugehen. Deswegen werden wir den Dioramen ausführliche Berichte in den nächsten Ausgaben des Eisenbahn-Journals widmen. An die-



Bild links: Unter den Händen von André Saenen entsteht hier nach Vorlage unserer Broschüre "Anlagenplanung für Einsteiger 0.1" eine Märklinanlage, deren Bau wir demnächst im Journal vorstellen werden.

Bild rechts: Gemütliche Brotzeitpause (v.l.n.r. Schubert, Kling, Elsner, Heimbredner).





Bild 1: Das "rhätische Krokodil" mit einem Ausflugszug am Haken durchstreift die Bergwelt der Alpen.

Mit Bemo in die Berge

Sicher erinnern Sie sich an die Fertiganlage "Wendelstein" von Kibri, die wir im Eisenbahn-Journal 12/1990 vorgestellt haben. Über die Vorgeschichte dieser Bastelei hatte ich in diesem Beitrag nichts berichtet. Deswegen an dieser Stelle ein paar Worte dazu: Die Fertiganlage war gekauft. Meine Absicht war es, eine Modellbahn "im Gebirge" aufzubauen. Die Wahl fiel auf Bemos Rhätische Bahn.

Die Verlegung des H0m-Gleises auf den für H0 konzipierten Trassen ging problemlos vonstatten. Erst beim Setzen der Fahrleitungsmasten für die Sommerfeldt-Oberleitung wurde klar, daß ich viele Stunden umsonst gebaut hatte. Die Geländedecke gab nämlich nach; ein fester Sitz der Masten ohne zusätzliche Verankerung war nicht zu erreichen. Was

tun? H0m-Gleis runter, umkonzipieren und mit anderem Thema neu bauen – jetzt in H0! Das Ergebnis haben Sie bereits in der Modellbahn-Ausgabe vom Dezember vergangenen Jahres gesehen.

Doch noch eine Gebirgsbahn

Mir wollte aber die Idee Rhätische Bahn nicht aus dem Kopf, und auch das besorgte Gleis- und Oberleitungsmaterial sollte nicht umsonst gekauft worden sein. Ich kam zu dem Entschluß: massiver bauen. Was in den Folgeta-

gen entstand, davon konnten sich die rund 20 000 Besucher der Heidelberger Modellbahntage vom 7. Dezember 1990 bis 6. Januar 1991 überzeugen. Doch den Journal-Lesern sei die Schmalspuranlage ebenfalls nicht vorenthalten. Ihre Erstellung unterstützten die Firmen Bemo, Sommerfeldt, Kibri und Schneider. Bewußt habe ich auf die Nachgestaltung einer konkreten Vorbildsituation verzichtet. Vielmehr sollte letztlich eine "wohnungsgerechte" Anlage entstehen, mit der sich alle Familienmitglieder identifizieren und beschäftigen können. Im Vordergrund stand die Durchgestaltung des hochalpinen Geländes, weswegen auch ein Großteil der 22 m verlegten Gleises durch Landschaft verdeckt bleibt. Die Bemo-Weichen werden durch Roco-Unterflurantriebe





Bild 3: Das kleine Alpendorf an einem kühlen Herbstmorgen: Noch ist wenig Betrieb auf den Straßen und Wegen.

Bild 2 (linke Seite unten): Wie beim Vorbild verläuft die Trasse in mehreren Etagen. Aufgrund der vielen Tunnelportale entsteht der Eindruck, als schraube sich der Zug durch Kehrtunnels in die Höhe.

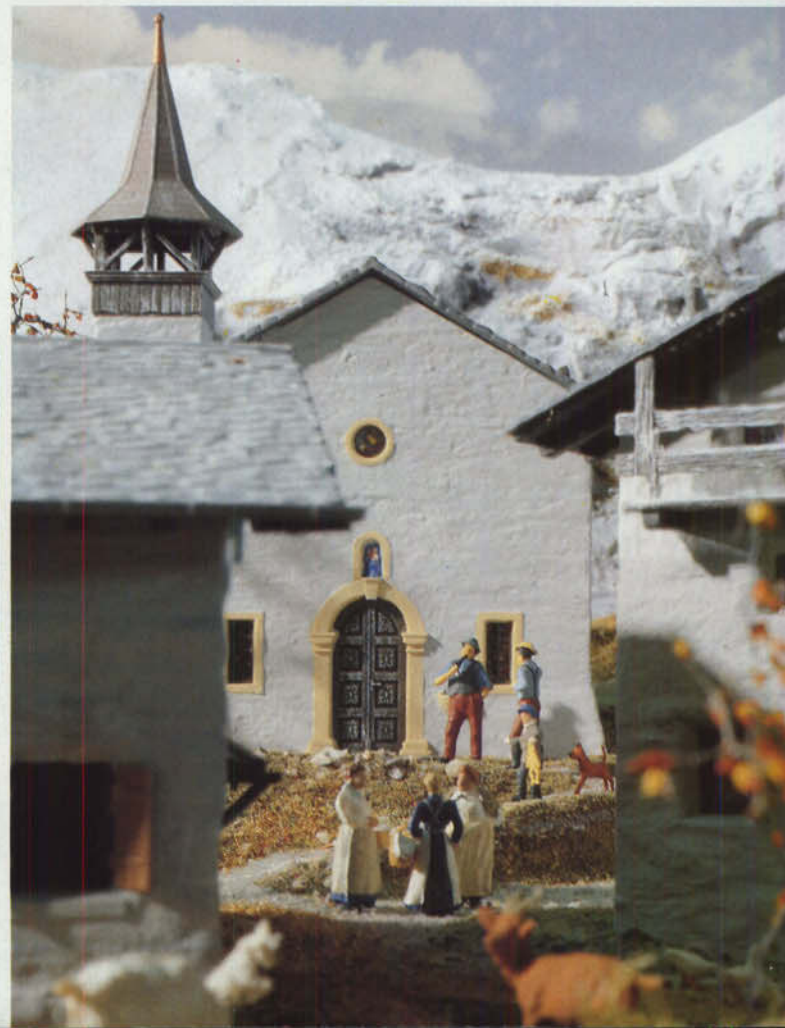
gestellt, die den Vorteil eines vierpoligen Umschalters bieten.

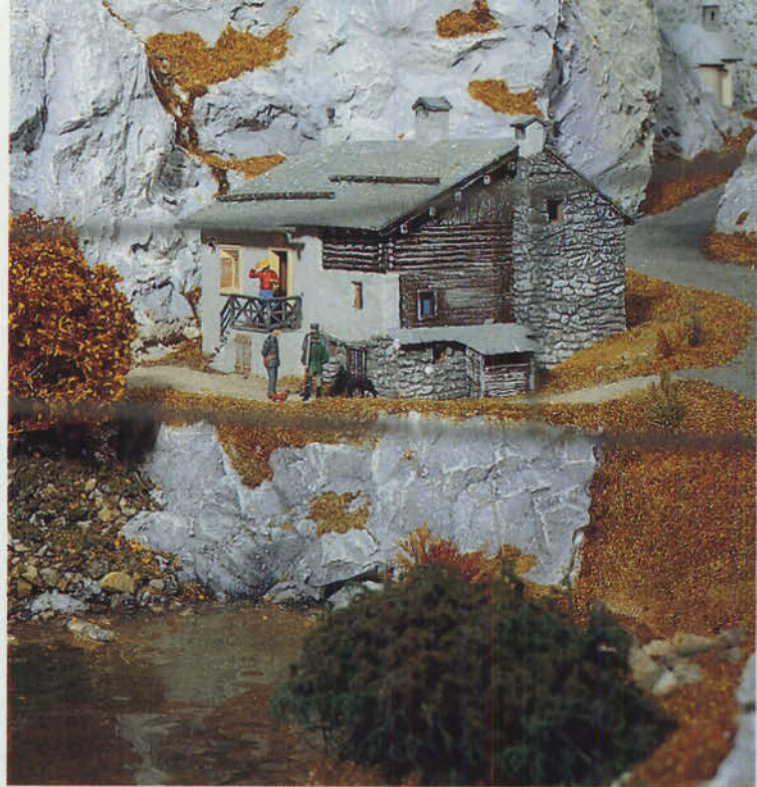
Beim Anlagenunterbau kam die offene Rahmenbauweise zur Anwendung. Die Gelände-
decke wurde aus Fliegendraht und Gips gespannt. Über nähere Einzelheiten und Kniffe
der hierbei benutzten Methoden werde ich zu einem späteren Zeitpunkt in einer Publikation
des Merker-Verlags berichten.

Bild 4 (unten): Auch das neue Bemo-Modell der Ge 2/4 Nr. 222 hat sich hier eingefunden. Im Schlepp der Velo-Transportwagen (Bemo-Sonderserie nach Vorbildwaggons der Schweiz).



Bild 5: Die Wege zwischen den Häusern bevölkern sich. Männer plaudern übers Wetter, Frauen erzählen sich die neuesten Begebenheiten. Aus allem heraus halten sich die Ziegen im Vordergrund.





◀ **Bild 6:** Neben der fein detaillierten Sommerfeldt-Oberleitung verdient vor allem der Eigenbau-Baum mit herbstlichem Laub aufmerksame Blicke.

Bild 7: Auf einen "Obstler" verabreden sich hier Beamte des Waldes und der Grenze. **Fotos:** P. G. Kling

Der Herbst mit seiner Farbenpracht

Um die Vielfalt des Hobbys Modelleisenbahn zu zeigen, aber auch, um meine Eigenbau-

Bäume in Szene setzen zu können, wurde der Herbst als Jahreszeit gewählt: Ein Morgen Ende Oktober; das einsame Schweizer Bergdorf erwacht. In höheren Lagen ist über Nacht der erste Schnee gefallen. Die Dorfbe-

wohner gehen ihren gewohnten Beschäftigungen nach: Zwei Bauern spekulieren über den nahenden Winter, während die "Dorftratschen" die neuesten Gerüchte austauschen. Ein kleiner Bub versucht sich und seinen Teddy vor dem Hofhund zu retten, und der Hahn zählt vom Misthaufen herab seine Hennen. Am Bahnhof tut sich auch einiges: Gerade ist der etwas verspätete Postbus angekommen. Die Reisenden eilen zum Bahnsteig, um den Zug in die Stadt noch zu erwischen. Bei der Sennhütte an dem kleinen Bergsee trifft der Förster zwei ihm bekannte Grenzer. Nach dem Austausch so mancher Neuigkeit einigt man sich darauf, zu einem wärmenden "Obstler" kurz einzukehren. Die Hunde "tauschen derweil ihre Flöhe aus..." **Peter G. Kling**

Bild 8: Dieser Gleisplan entstand in starker Anlehnung an das Kibri-Fertiggelände "Wendelstein". Der Anlagenbau – ursprünglich mittels Kibri-Tiefziehfolie vorgesehen – wurde massiv ausgeführt. **Zeichnung:** P. G. Kling

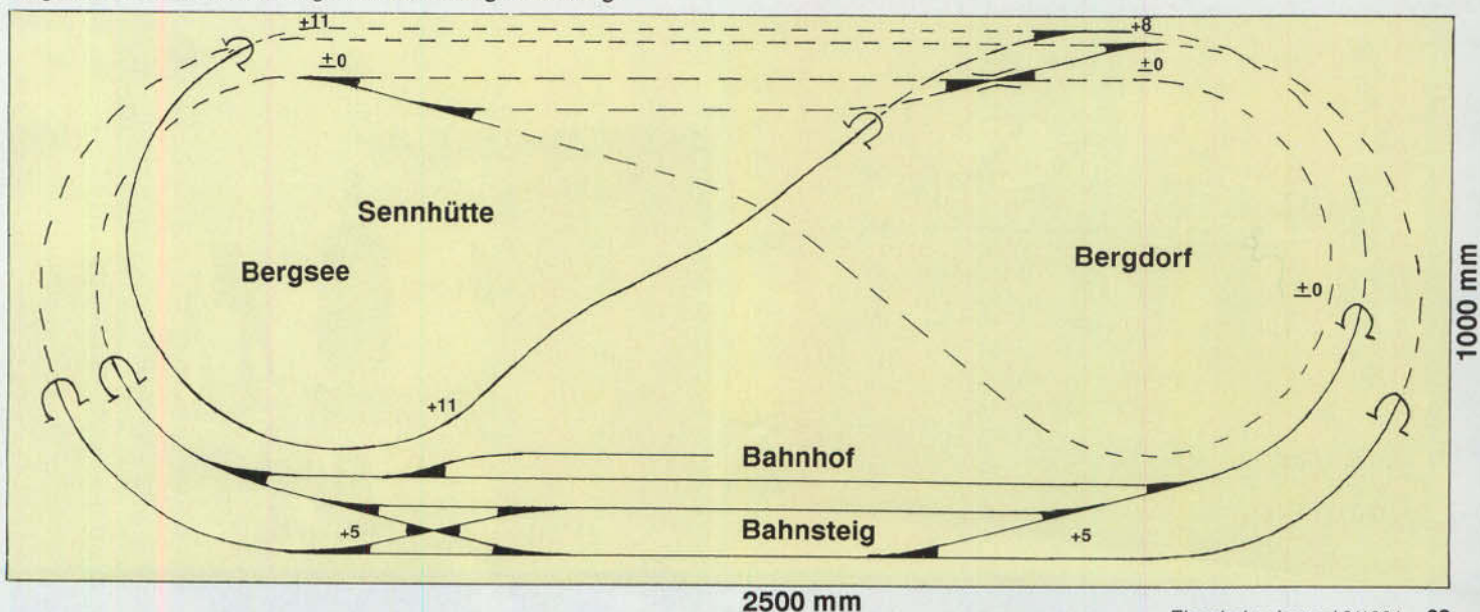


Bild 1: Das bereits bekannte Modell der Trix-D XI als Neuheit in braun/violetter Farbgebung für Liebhaber von bayerisch-pfälzischer Modellbahnatmosphäre. Das bildhübsche Modell begeistert in seinen neuen Farben. Die Entscheidung, die grüne oder lieber die abgebildete Variante zu erwerben, wird nicht leicht fallen.



Die »Pfälzer« kommen!

Welche andere bayerische Lokalbahnlokomotive kann schon mit den C1'-Kupplern Bayerns konkurrieren, wenn die Anzahl der gebauten Maschinen zur Sprache kommt? Keine! Denn man zählte zur Hoch-Zeit dieser verwandten Lokomotivbaureihen 150 Stück! Aufgesplittert nach Gattungen, verstecken sich hinter dieser Zahl 139 D XI-Maschinen, acht Loks mit der Bezeichnung PtL 3/4 sowie die drei in Kesselleistung und Treibraddurchmesser leicht abweichenden Exemplare der Gattung T 4^{II} der Pfalzbahn. Dazuzählen müßte man noch die Vorläufer dieser bewährten Lokomotiven: zum einen die in zwei Baulosen montierten 19 D VIII-Maschinen, zum anderen die neun Stück der Gattung D X. Ausführlich haben wir im Eisenbahn-Journal 1/1990 über diese Fahrzeuge berichtet.

Die Lokomotiven waren unverzichtbare Bestandteile der Lokalbahnen. Sie hatten Kraft, waren somit kletterfreudig und bewährten sich vor allen möglichen Zuggarnituren. Da sie ähnlich wie die GtL 4/4 überall im Bayerischen zu Hause waren, gibt es genügend Lichtbilder und Dokumente von diesem Stück Technikgeschichte. Dies alles sowie die Tatsache, daß diese Lok auf dem Wunschzettel so manchen Modellbahnfreunds ganz oben notiert war, mag für die Modellbahnhersteller Anlaß gewesen sein, das Fahrzeug in das langfristige Produktkonzept aufzunehmen.

Inzwischen kann man, ausschließlich mit Blick auf die Modelle der Nenngröße H0, auf ein munteres Quintett zurückgreifen – eigentlich sogar auf ein Sextett; doch die Reichsbahnmaschine (Trix) sei an dieser Stelle ausgeklammert.

Die Pioniertat vollbrachte 1982 der Kleinserienhersteller M+F UK, der englische Nachfolger von M+F. Leider waren dem ansonsten wohlproportionierten Lokomotivchen keine "flinken Füße" beschieden; ein Fehler im Fahrwerk ließ das schöne Modell nicht lange leben.

Zwei Jahre später überraschte der Fürstenfeldbrucker Kleinserienproduzent Christian Fuchs

die Kenner mit einem besonderen Leckerbissen: Er legte in geringer Stückzahl die bayerische D VIII auf, eine Maschine der Strecke Freilassing – Berchtesgaden. Da die Loks dort starke Steigungen und enge Gleisbögen bewältigen mußten, wurde ihre Achslast durch zusätzliche Kesselaufbauten erhöht. Optisches Kennzeichen dieser Lokomotiven war der hohe, über der hinteren Kuppelachse plazierte Dampfdom. Einer der beiden Sanddome war dicht hinter dem Schornstein angeordnet.

Als Besonderheit ist der Luftbehälter für die Westinghouse-Bremse der Wagen zu nennen, der auf dem Kesselscheitel vor dem Dampfdom saß und genauso wie jener aussah. Zwischen Führerhaus und Dampfdom war der zweite Sanddom angeordnet. Fuchs legte sehr großen Wert auf Vorbildtreue und gute Laufeigenschaften. Die Modelle waren in typischer Handarbeitsmanier gefertigt, zeigten alle charakteristischen Merkmale der Vorbildlok und waren somit schnell vergriffen.

Dann gingen die Jahre ins Land. Die Modellbahner animierten die Großserienhersteller verstärkt, doch eine Lokalbahnlok der Achsfolge C1' zu bauen. Trix erhörte den Ruf

schließlich. Der Nürnberger Bayern-Spezialist hatte zuvor mit dem Glaskasten in Spitzenqualität überrascht und stellte zur Nürnberger Spielwarenmesse 1989 zwei weitere Knüller vor: die Tenderlok der Baureihe 98⁴⁻⁵ der Deutschen Reichsbahn und die Länderbahnversion

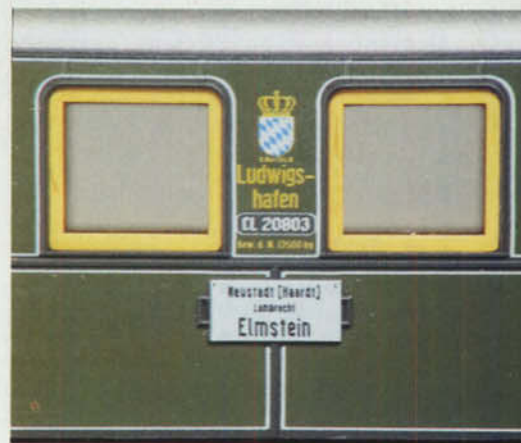


Bild 2: Auch die passenden Wagen mit der Beschriftung Ludwigshafen gibt es zur D XI.

Bild 3: Die Wagenmodelle sind von der bayerisch-rechtsrheinischen Version schon bekannt.



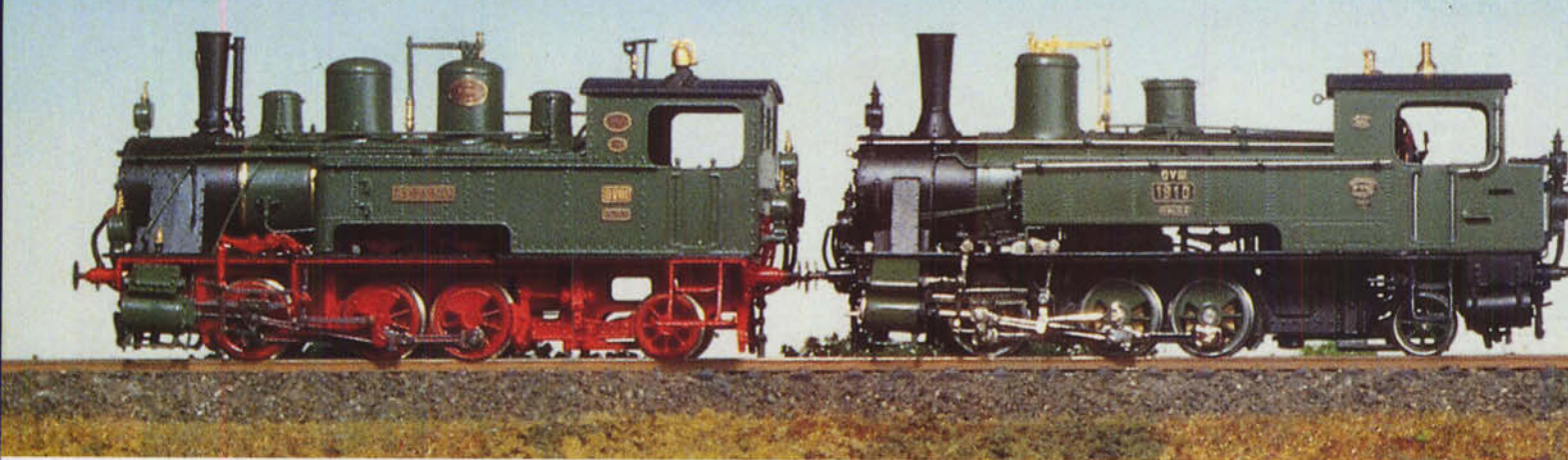


Bild 4: Unsere Abbildung zeigt alle bisher in der Nenngröße H0 hergestellten bayerischen C1'-Modelle (unter Verzicht auf die schwarze und braune Farbvariante von Trix). V.l.n.r.: Fuchs-D VIII, Micro-Metakit-D VIII, M+F UK-D XI und Trix-D XI.

Die Familie der bayerischen

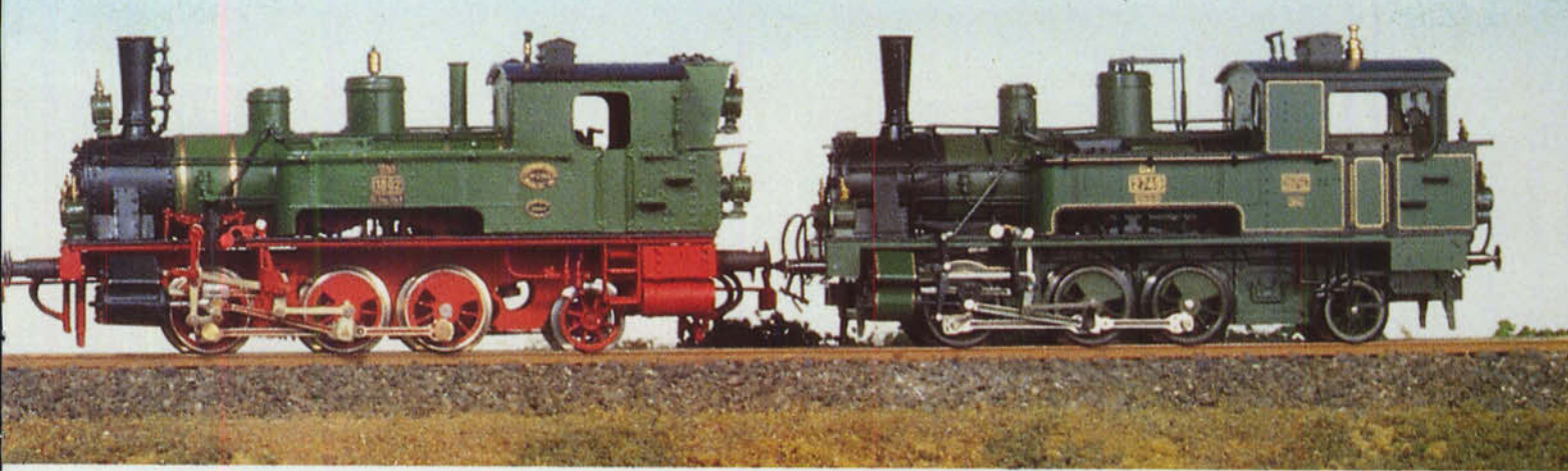


Bild 5: In feinsten Kleinserientechnik war seinerzeit die D VIII von Fuchs gefertigt. Sie stellte eine Nachbildung der schwersten Ausführung der bayerischen C1' dar. Beim Vorbild war sie dazu bestimmt, Züge von Freilassing nach Berchtesgaden über die Steigung zwischen Bad Reichenhall und Hallthurm anstandslos zu befördern. Leider ist das Modell ausverkauft.

Bild 6: Die D VIII von Micro-Metakit haben wir bereits im vorausgegangenen Journal im Schaufenster der Neuheiten besprochen. Das Messing-Handarbeitsmodell mit kompletter Führerstandseinrichtung ist in der Ausführung kaum noch zu überbieten.



dieser Maschine, die Tenderlok D XI in der Dekoration der Epoche I. Gerade letzteres Modell hat viele Käufer gefunden. Es ist reich detailliert, hervorragend lackiert und beschriftet. Generell verfügen die C1'-Modelle von Trix über gute Laufeigenschaften – dank der Schwungmasse, dem hochübersetzten Getriebe sowie der leicht pendelnd gelagerten Treib- und hinteren Kuppelachse. Als I-Tüpfelchen folgte im vergangenen Jahr die pfälzische Tenderlok T 4^{II}. Sie besticht durch feine Dekoration. Hervorzuheben sind diesbezüglich die roten Zierlinien sowie die Firmen- und Typenschilder in einwandfreier Bedruckung. Augenfälligstes Unterscheidungsmerkmal zwischen den drei Trix-Modellen ist neben



C 1'-Lokomotiven im Modell



Bild 8: Im direkten Vergleich zu unserem Bild in der Mitte die Trix-D XI im bayerischen Länderbahn-Grün. Feine Zierlinien und eine lupenreine Beschriftung zeichnen dieses Großserienmodell besonders aus.

Bild 7 (links): Die "Pfälzer Schönheit" von Trix. Auch dieses Modellmaschinenchen verfügt über eine perfekte Farbgebung. Mit ihren dunkel abgesetzten Zierlinien sieht sie äußerst apart aus. Ist sie die Schönste?

Bild 9: Schon Anfang der achtziger Jahre lieferte M+F UK diese D XI in Bausatzform. Auch sie war schon sehr ordentlich detailliert.
Fotos: K. Heidbreder

der logischerweise verschiedenen Lackierung vor allem die unterschiedliche Ausführung der Führerhausseitenfenster, die in ihrer Breite und Lage stark differieren.

Jüngster Vertreter der hier angesprochenen H0-Modellfamilie ist das brillante Handarbeitsmodell der bayerischen D VIII von Micro-Metakit, eine Neuheit des Landshuter Kleinserienspezialisten. Das völlig aus Messing gearbeitete Maschinchen begeistert vor allem durch seine detaillierte Führerstandseinrichtung. Sie und andere "Kleinigkeiten" führen natürlich zu einem Preis, den sicher nur Sammler aufzubringen gewillt sind. Denn für intensiven Anlagenbetrieb ist das Modell mit Sicherheit viel zu wertvoll. pw

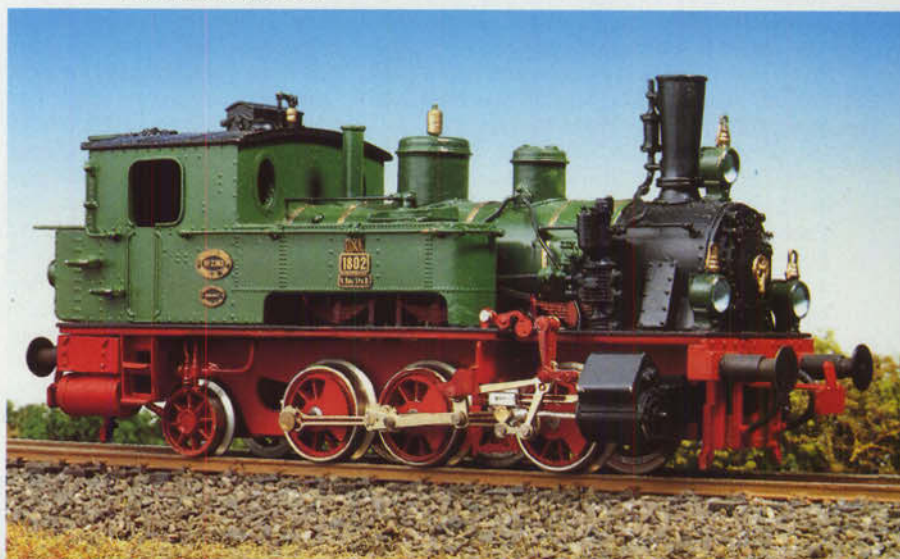




Bild 1: I K-Kreuzung an der "Windschutzbrücke". Die obere Maschine zeigt sich hier noch im schwarz-grünen Farbleid der ersten Betriebsjahre.

Bild 2: Zug und Landschaft: Richtig gestaltet, ist solch ein Ausschnitt auch auf kleinstem Anlagenraum wirkungsvoll.

Bild 3: Alltag am Schienenstrang. Die Begegnung zwischen Pferdefuhrwerken und Eisenbahn verlief nicht immer so friedlich. Ein greller Pfiff – und so manche Pferde gingen durch.

Sachsen im Jahre 1890

Die Schmalspurbahnen sind immer Stiefschwester der Regelspur gewesen – auch in Sachsen, obwohl sich die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gegenüber allen anderen Länderbahnen rühmen konnten, die Schmalspur überhaupt erst populär gemacht zu haben. Wenn man einst von den Sächsischen Staatsbahnen sprach, kam alsbald auch die Rede auf deren 550 km langes 750-mm-Spur-Netz.

Die sich im Laufe der Zeit entwickelnde Modellbahnindustrie hat sich – aus welchen Gründen auch immer – mit dem Nachbau der sächsischen Schmalspurszene schwer getan.

Einer, der sich sehr früh damit befaßte und unter den Experten durch Modelle hoher Vorbildtreue auffiel, war Gerhard Walter. Bereits vor 25 Jahren gründete er seine Kleinserienfirma Technomodel. Die Anregungen zum Modellbau holte er sich vom Vorbild in Hainsberg und Radebeul.

Sein Vorhaben, aus der Epoche der Länderbahnzeit Schritt für Schritt schmalspurige Fahrzeuge in Spur H0e anzubieten, aus denen sich komplette Zuggarnituren der Jahrhundertwende zusammenstellen lassen, fand große Resonanz. Kein Wunder, daß die Erzeugnisse der Firma Technomodel trotz begrenzter Fertigungskapazität ohne Werbung weit über die Landesgrenzen hinaus Berühmtheit erlangten. Bekannt wurde Herr Walter aber auch durch seine auf dem eigenen Grundstück angelegte Gartenbahn der Nenngröße 1/16 (1:22,5), auf der die aus Messing, Kunststoff und Gießharz gefertigten Modelle wirksam zur Geltung kommen. Die erste öffentliche Vorführung fand am 16. September 1979 aus Anlaß des 95. "Geburtstags" der Strecke Radebeul – Radeburg statt.

Zur Vorführung der H0e-Kleinserienmodelle schuf sich die Firma eine Anlage von 1,75 m x

1 m Grundfläche, auf der neben den Fahrzeugen auch bedeutende Bahnanlagen und Gebäudemodelle aus der schmalspurigen Gründerzeit zu sehen sind. Natürlich wurde auf epochentypisches "Beiwerk" (Fuhrwerke, Figuren, Ladegut) ebenfalls geachtet, so daß ein Gesamtbild entstand, das im heute verbliebenen Schmalspur-Alltag nicht mehr vorhanden ist und damit historischen Zeitwert besitzt. Walters Top-Modelle sind ganz ohne Zweifel die Lokomotiven der Gattung I K.

Inzwischen sind nahezu alle zweichachsigen Wagen bei Technomodel erschienen, wie sie im Bestand der Radebeuler Traditionsbahn zu finden sind. In hervorragend exakter Detaillierung zeigt sich der zweiachsige Packwagen aus dem Jahre 1883. Diese "Rucksäcke" waren im Mügeln-Lommatscher Streckennetz immerhin bis 1971 eingesetzt. Auch die kleinen "Drei-Fenster-Klassen" (16 Sitzplätze) und der





Bild 4: In ihrem Ursprungszustand waren diese Stationsgebäude auf den "gemischten" Bahnhöfen (Regel- und Schmalspur) typisch. Viele von ihnen wurden in den zwanziger Jahren erweitert oder umgestaltet.

Reisezug-Doppelwagen, eine Rarität im sächsischen Fahrzeugpark, sind perfekte Nachbildungen geworden. In diesen Personenzug der Jahrhundertwende fügt sich der erste vierachsige Oberlichtwagen 3. Klasse (30 Sitzplätze) außerordentlich gut ein.

Auch ein Güterzug mit interessanter Wagenmischung begegnet uns auf der Anlage – mit den zweiachsigen gedeckten und offenen, nach ihrer Tragfähigkeit benannten "Fünfton-

nern", aber auch dem ab 1901 gebauten ersten vierachsigen Drehgestellwagen mit 10 t Tragfähigkeit und über 10 m Länge. Zum Herstellungsprogramm gehören auch Schemel- und Rungenwagen. Sie dienten einst dem Langholztransport und waren vorrangig in Kipsdorf, Wermisdorf und Schönheide stationiert.

Was Originalität und Aufbau betrifft, so steht die Sachsen-typische Bahnanlage den Fahr-

zeugen in nichts nach – voran die im Eigenbau entstandene, auf Stelzen errichtete Umladehalle, so wie sie im Original bis 1973 auf dem Bahnhof Oschatz zu sehen war. Wenngleich ein Umbau, so ist der Lokschuppen in genau dieser Form auf ehemaligen Lokomotivbahnhöfen des sächsischen Schmalspurnetzes vorhanden gewesen. Nennen wir stellvertretend Frauenstein, Klingenberg und Sayda. Als auf der Schmalspurbahn der Rollbockver-





Bild 6: Die I K vor ihrem neuen Einsatz zur Wartung am Lokschuppen. Mit 0,5 t Kohle und 1,5 m³ Wasser waren die Betriebsvorräte voll ergänzt.

kehr eingeführt wurde, brachte man an ungeschützten freien Brückenbauten einen hölzernen Windschutz an. In Malter ist solch eine "Windbrücke" heute noch vorhanden. Auf der Technomodell-Anlage wurde sie effektiv mit einer Schienenunterführung in Szene gesetzt. Trotz begrenzter Anlagenmaße sind unter den geschickten Händen der "Techno-Modeller" weitere liebevolle Details entstanden. So wurde der Felseinschnitt am nahen Berggipfel schön bewaldet, und auch eine Ladestraße mit Rampe hat im Bahnhofsbereich noch Platz gefunden. Bei ruhiger Betrachtung der Fotos läßt sich noch mehr entdecken.

Reiner Scheffler



Bild 7: Die oft recht engen Täler des Erzgebirges machten häufig eine kurvenreiche Streckenführung notwendig.

◀ **Bild 5:** Zugeinfahrt. Mit ihren 120 PSI Leistung hat die I K mit den vier angehängten zweiachsigen Reisewagen keine Mühe.

Bild 8: Bei einer solchen Umladehalle mußte der Gleiskörper der Schmalspur so weit erhöht werden, daß die einzuhängende Ladebühne zwischen den Fahrzeugen gleichauf war.

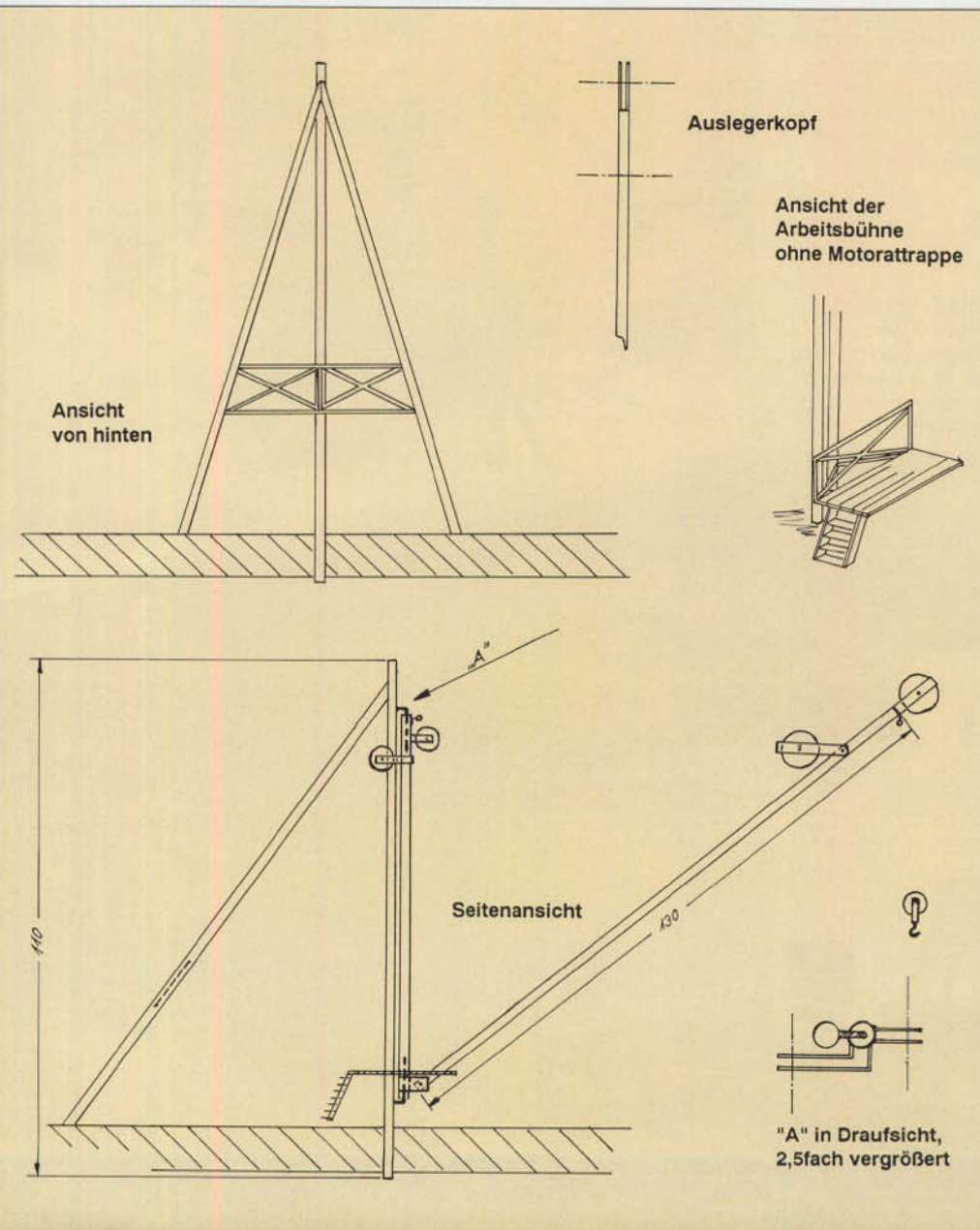
Fotos: J. Albrecht





Bild 1: Immer eine imposante Sache: Verladearbeiten mittels Kran.

Bild 2: Die Skizzen zeigen alle wichtigen Teile des hier vorgestellten Ladebaums. Die Maße beziehen sich auf die Spur H0.



Wo gehoben wird, da stehen Kräne

Auf kleinen Bahnhöfen, bei Speditionen, in Sägewerken, einfach überall, wo etwas Großes oder Schweres anzuheben und zu verladen war und das Geld für aufwendige Krananlagen nicht reichte, errichtete man einen Ladebaum. Meistens war er an einem Dreibock aufgehängt. Als Baumaterial dienten in der Regel Baumstämme. Der Ladebaum war begrenzt schwenkbar. Über eine meist elektrisch betriebene Seilwinde wurden Ladebaum und Flaschenzug bewegt. Heute kann man solche Ladegerüste noch ab und zu in älteren Sägewerken aufspüren. Der Nachbau derartiger nostalgischer Stücke reizt sehr.

Das vorgestellte Modell besteht fast ausschließlich aus Messingätzteilen und -profilen. Als "Motor" dient die Attrappe einer Transportkiste für militärische Güter, entnommen dem "Kraftkarren" von Roskopf. Von diesem Modell stammt auch das Bedienungsrad. Die Seilrollen findet man bei Segelschiffmodellen. Hier heißen sie "Juffer" und dienen als Seilspanner bei der Takelage.

Zuerst werden die Stämme für Dreibock und Ladebaum aus 2 mm dickem Messingrohr auf Maß gesägt. Die in der Zeichnung angegebenen Maße sind Richtwerte, sollen also nur als Anhalt dienen. Als nächstes wird der Dreibock zusammengelötet. Der senkrechte Stamm sollte nach unten herausragen; er wird später in eine Bohrung der Anlagenplatte gesteckt. Jetzt können die beiden Messingrohre des Ladebaums miteinander verlötet werden. Zwei am unteren Ende des senkrechten Rohres angelötete Blechstreifen gewährleisten, daß der Ladebaum in seiner Reichweite variabel ist. Der Baum wird zwischen die Bleche geklemmt und mit einer 1-mm-Durchgangsbohrung versehen. Steckt man nun einen 1-mm-Stift hindurch, ist der Ladebaum beweglich. Um ihn schwenken zu können, wird der senkrechte Stamm drehbar am Dreibock gelagert. Dazu werden rund 10 mm lange und 1,2 mm starke, im Winkel gebogene Kupferdrähte an den senkrechten Hauptstamm des Dreibocks gelötet und der senkrechte Stamm des Ladebaums darin gelagert. Die Seilrollen werden in (aus Messingstreifen gefertigten) U-Stücken, die man an den Ladebaum und den Drehbock lötet, gelagert.

Der Kranhaken entstand aus Kupferdraht. Als Seil verwendete ich schwarzen Zwirn. Die Querverstrebung des Dreibocks besteht aus einem Stück eingelöteten Messinggeländer von Brawa. Für die Bedienungsstufe habe ich ebenfalls ein Stück Messinggeländer (mit Holzbohlen belegt) sowie eine Leiter und die schon erwähnte Transportkisten-Attrappe verwendet. Auf die Bedienungsstufe kann man auch verzichten und die Antriebseinheit auf den Boden setzen, wie das Originalfoto zeigt. Den hier abgebildeten Ladekran fand ich auf dem Gelände eines verlassenen Sägewerks. Zu diesem Zeitpunkt war mein Ladebaum allerdings schon fertig.

Peter G. Kling

Zum Sammeln (in Klarsichthüllen)

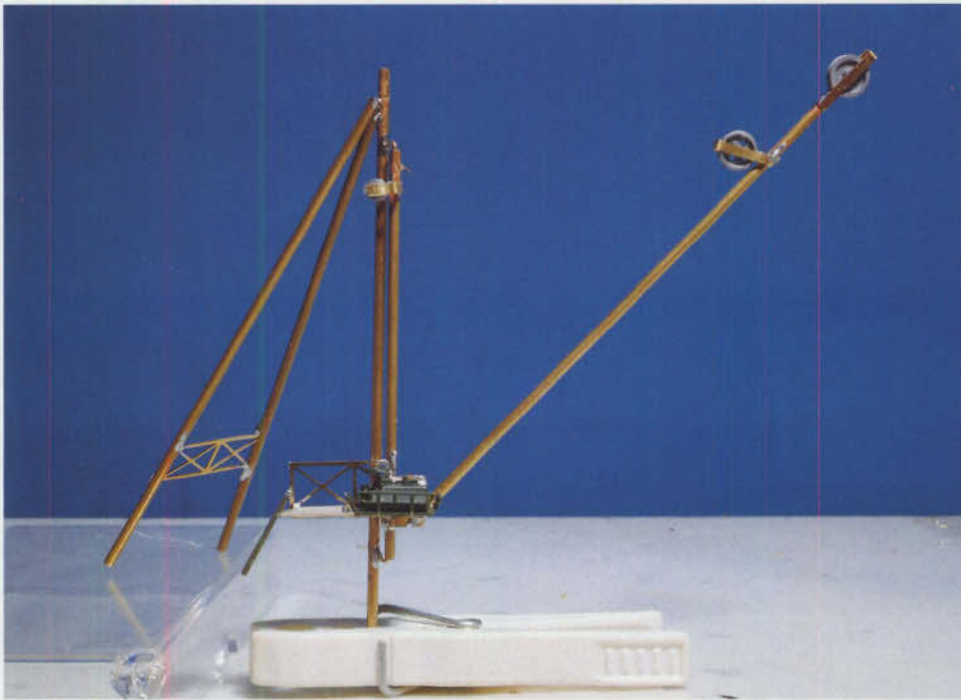
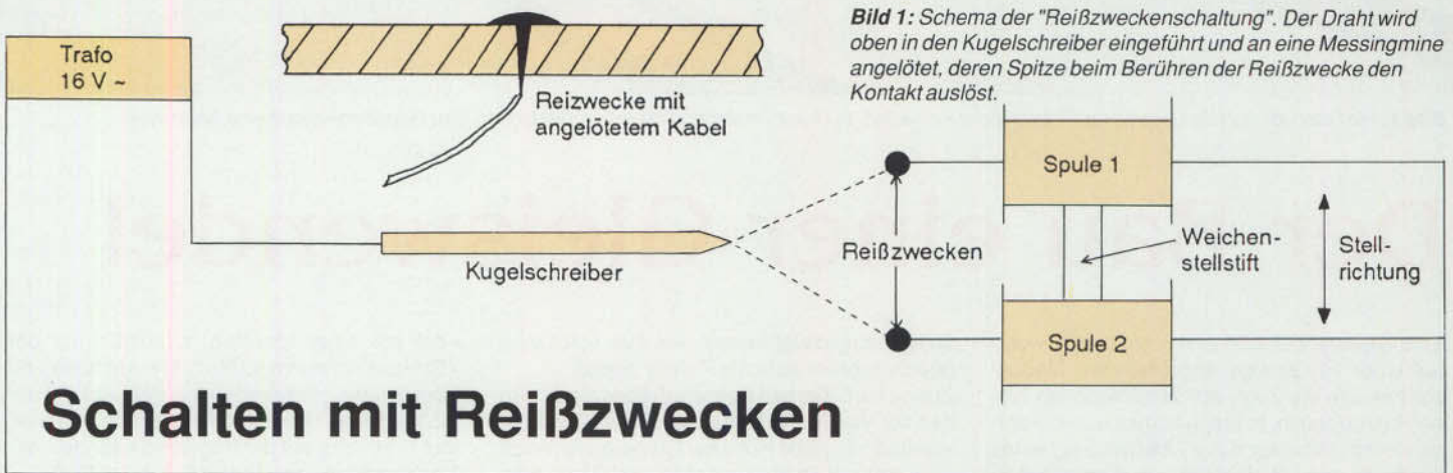


Bild 3: Das "Rohmodell", zusammengelötet aus Messingprofil und -ätzen.

Bild 4: Erst vor wenigen Wochen entstand dieses Bild auf dem Gelände eines stillgelegten Sägewerks. Fotos und Zeichnungen: P. G. Kling



Schalten mit Reißzwecken

Es gibt die unterschiedlichsten Variationen, Schaltvorgänge elektromechanisch auszulösen. Am gebräuchlichsten sind Kippschalter für die Herstellung eines Dauerkontakts und Taster für die Impulsgebung. Bei großen Anlagen baut man sich der besseren Übersicht wegen meist ein Gleisbildstellwerk, auf dem der Gleisplan schematisch dargestellt ist und das alle Schaltelemente aufnimmt. Deren sind viele, bedenkt man, daß zum Stellen einer Weiche zwei Taster benötigt werden. Das geht ins Geld. Eine preiswerte Alternative sei hier angeboten: "Reißzweckenschalter". Der Schaltplan veranschaulicht die Funktionsweise des Stellpults. Der Kugelschreiber ist leitend mit dem Trafo verbunden und bildet das eigentliche Stellglied. Beim Berühren der in die Stellwerksgrundplatte eingedrückten Reißzwecken, die durch jeweils eine angelötete Litze mit dem Weichenantrieb verbunden sind, wird der Stromkreis geschlossen, die Weiche somit gestellt. Egal ob Magnetspule oder

Weichenmotor, Signale oder Entkuppler in Bewegung gebracht werden sollen – die Reißzweckenschaltung ist zuverlässig und wartungsfreundlich zugleich. **Andreas Göpfert**

Bild 2: Übersichtlich und kostensparend – die "Reißzweckenschaltung" ist eine echte Alternative zur konventionellen Schalttechnik. **Foto und Zeichnung: A. Göpfert**

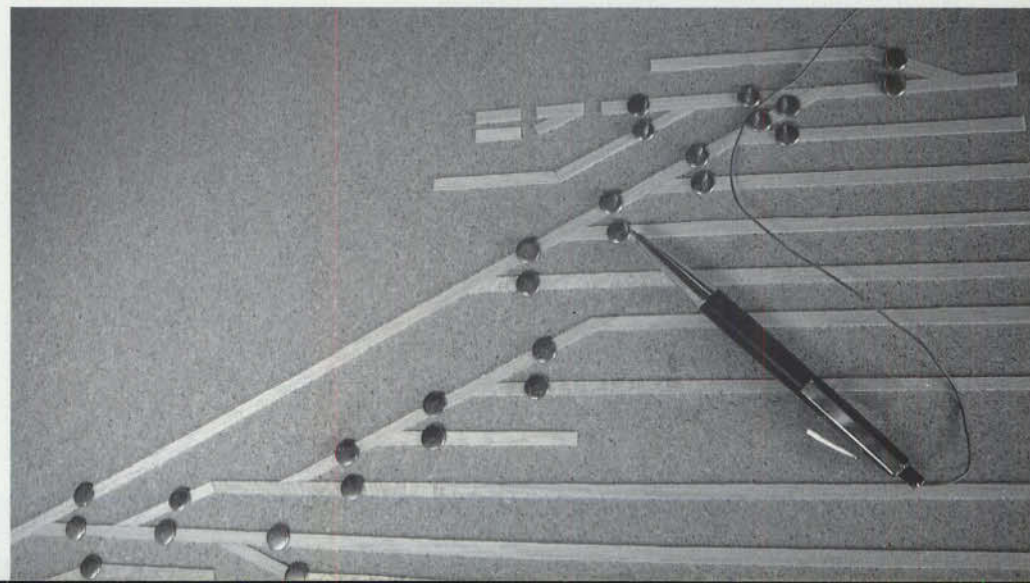




Bild 1: Hier verbirgt sich die Gleiswendel hinter einer Felswand. In Graubünden sind derartige landschaftliche Gegebenheiten keine Seltenheit.

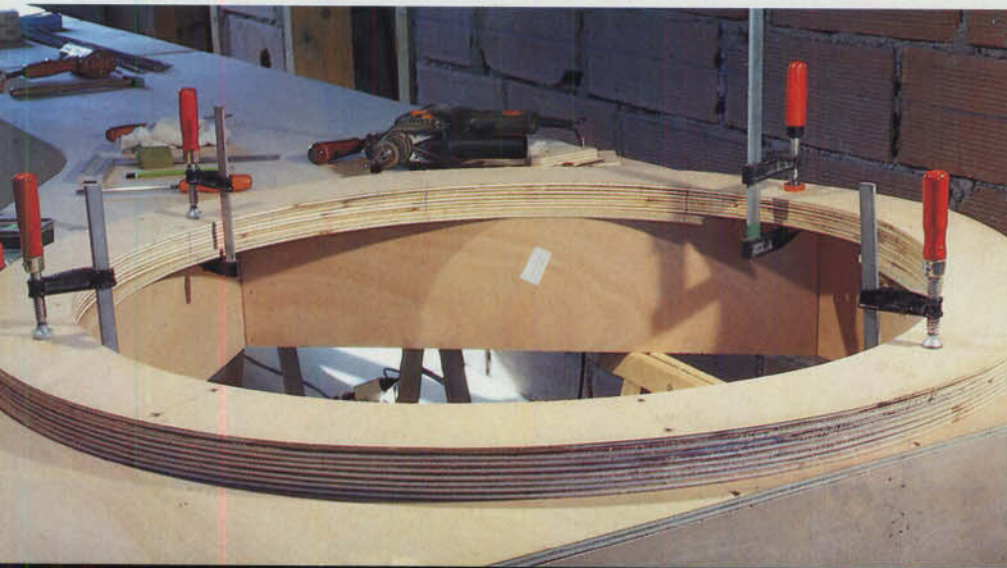
Der Bau einer Gleiswendel

Eine Gleiswendel ist oft eine gute Lösung, wenn auf einer im Gebirge angesiedelten Modellbahnanlage die Züge auf verschiedenen Höhen fahren sollen. In Frage kommt eine derartige Konstruktion auch zur Überwindung eines Hindernisses, z.B. der Öffnung, durch die man in die Mitte der Anlage gelangt. Im folgenden

soll genau gezeigt werden, wie man solch eine geschraubt verlaufende Rampe erstellt. Zuerst muß Klarheit herrschen über die Größe des zur Verfügung stehenden Platzes und die maximal mögliche Höhe der Gleiswendel. Auch zwei andere Punkte müssen vor Baubeginn entschieden sein:

- die bei einer Oberleitungs-ausrüstung der Strecke notwendige Profil-Mindesthöhe und
 - der für eine problemlose Auf- bzw. Abfahrt der Züge nötige Mindestradius der Gleiswendel.
- Viel Erfahrung mit derartigen schwierigen Anlagenarbeiten erlaubt es mir, hier kompetente und fundierte Ratschläge zu erteilen. So sollte die Steigung auf der Rampe zwischen 2% und 2,5% betragen, d.h. 2 cm bis 2,5 cm pro Meter. In der Nenngröße H0 darf der Kurvenradius nicht unter 550 mm liegen! Der Abstand zwischen den Etagen der Gleiswendel muß sich, die Dicke des Sperrholzes eingeschlossen, auf 9 cm belaufen (siehe Zeichnung 1).

Bild 2: Nach dem Zurechtschneiden spannt man alle Kreise übereinanderliegend zwischen Schraubzwingen fest. Jetzt können die Löcher für die 16 Stäbe gebohrt werden. Das Foto zeigt deutlich, wie gut die Gleiswendel später von innen zugänglich sein wird.



Wie steil darf die Rampe sein?

Kurvenradius	9 cm = Etagenhöhe; $\pi = 3,14$
$r = 70 \text{ cm}$	$\frac{9 \times 100}{140 \times 3,14} = 2,0 \%$
$\varnothing = 140 \text{ cm}$	
$r = 65 \text{ cm}$	$\frac{9 \times 100}{130 \times 3,14} = 2,2 \%$
$\varnothing = 130 \text{ cm}$	
$r = 60 \text{ cm}$	$\frac{9 \times 100}{120 \times 3,14} = 2,35 \%$
$\varnothing = 120 \text{ cm}$	
$r = 55 \text{ cm}$	$\frac{9 \times 100}{110 \times 3,14} = 2,55 \%$
$\varnothing = 110 \text{ cm}$	



Bild 3: Mit einer elektrischen Bohrmaschine erhalten sämtliche Kreise die für die Stangen erforderlichen Löcher.



Bild 4: Mit 5 mm dicken Sperrholzplättchen werden die einzelnen Rampenelemente miteinander verbunden.



Bild 5: Die Verbindungsbrettchen werden auf der Unterseite der Elemente angebracht.



Bild 6: Bolzen, die man in die Löcher für die Metallstäbe steckt, ermöglichen die exakte Montage der Kreiselemente.



Bild 7: Acht Schrauben verbinden zwei Elemente mit Hilfe eines Sperrholzbrettchens.

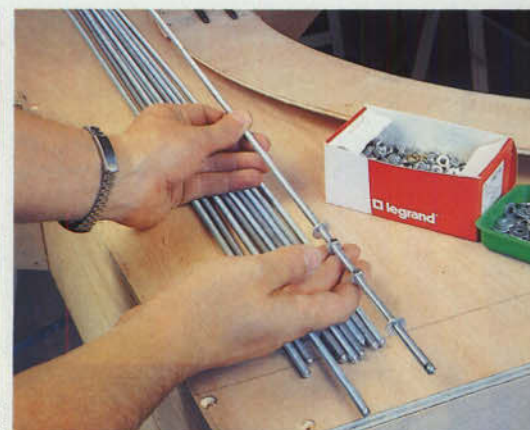


Bild 8: Mit Beilegscheiben und Muttern werden die Metallstäbe auf der Anlagengrundplatte befestigt.

Mit den Vorgaben aus der Tabelle sowie aus Zeichnung 1 und 2 läßt sich der erforderliche Platzbedarf ausrechnen. Sperrholz und Metallstangen mit Gewinde sind – das hat mich die Erfahrung gelehrt – das beste Material zum Bau der Gleiswendel. In einer Dicke von 5 mm eignet sich das Sperrholz ausgezeichnet für die das Gleis tragende Unterlage. Die Gewindestäbe mit einer Dicke von 5, 6 oder 7 mm kauft man sich in einer Länge von 1 m. Dank des eingeschnittenen Gewindes lassen sich die einzelnen Etagen der Gleiswendel in millimetergenauen Abständen montieren.

Man sägt sich die Gleisunterlagen gemäß dem Trassenverlauf zurecht. Es sei empfohlen, Halb- oder eventuell auch Dreiteilkreise auszusägen; bei kürzeren Unterlagestücken wächst der zum Zusammenbau erforderliche Arbeitsaufwand be-

trächtlich. Fertigen Sie sich eine Papierzeichnung von einem Gleiswendelkreis an. Man überträgt nun den Streckenverlauf (die Halbkreise) auf starken Karton und hat mit dieser Pappe jetzt eine Schablone für das auszusägende Sperrholz zur Hand.

Für diejenigen Bastelfreunde, die sich dieser Mühe nicht unterziehen möchten, haben wir bereits Schablonen zum Erstellen der Sperrholzunterlagen für Gleiswendelradien von 550 mm, 600 mm, 650 mm und 700 mm vorbereitet. Diese können beim Verlag gegen Voreinsendung von DM 3,50 in Briefmarken angefordert werden. Vervielfältigen Sie sich diese Zeichnung und legen Sie acht der vorgegebenen 1/16-Kreis-Schablonen zu einem Halbkreis zusammen. Man kann die vorge-

druckten Schablonen auch auf einer noch nicht fertigen Anlage dazu benutzen, den Kurvenverlauf exakt zu bestimmen. Falls die Gleiswendel eine elektrische Fahrleitung erhalten soll, ist die Halbkreis-Schablone gleichfalls recht nützlich.

Wenn die Gleisunterlagen gemäß den in Zeichnung 2 angegebenen Breitenmaßen ausgesägt sind, nummeriert man sie sich und legt sie sorgfältig in Kreisen übereinander. Mit Schraubzwingen werden sie in dieser Lage fixiert. Um die Rampenteile jeweils in der richtigen Höhe abstützen zu können, sind achtmal zwei Löcher für die insgesamt 16 Stangen notwendig. Beim Bestimmen der Befestigungspunkte der letzten Gleiswendel- etage hilft Zeichnung 2, in der die Durchtrittsstellen der Stäbe angegeben sind. Wir benutzen hier 6 mm starke Stangen. Bohren Sie für diese

Bild 9: Die erste Etage der Gleiswendel ist montiert.



Bild 10: Vermessen auf gleichmäßige Steigung.



Bild 11: Aufzeichnen der Gleisachse mit Hilfe einer Schablone. Mit derselben Schablone kann der Verlauf der Fahrleitung markiert werden.



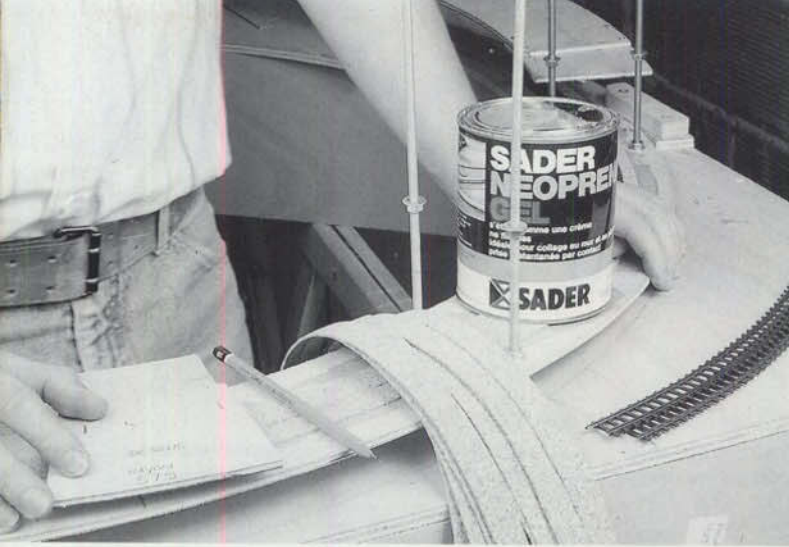


Bild 12: Aufkleben von 2 mm starken Korkschichten zur Geräuschdämmung.

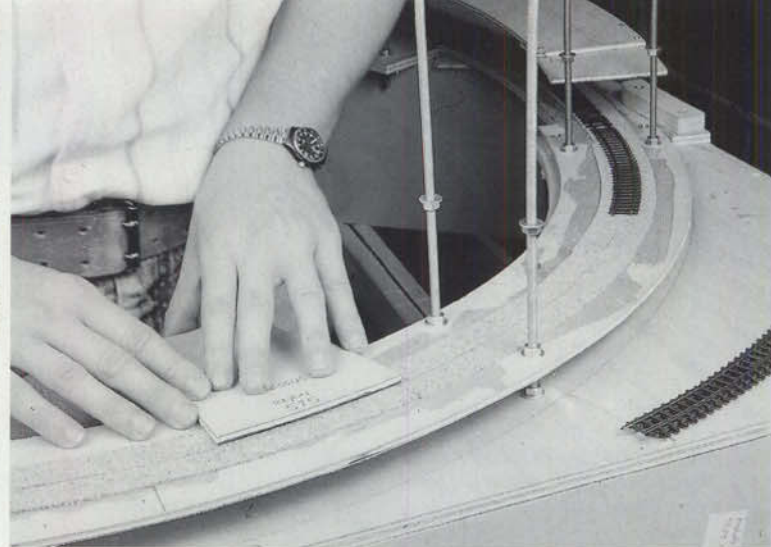


Bild 13: Verlegen des Gleises – hier in H0m – und Kontrolle der Korkschicht.

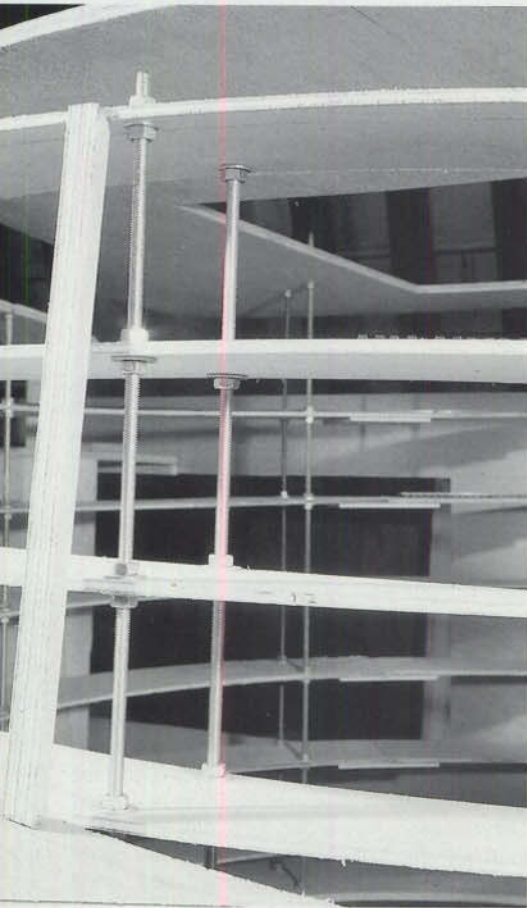


Bild 14: So sieht die fertig montierte Gleiswendel aus.

Bild 15: Zeichnung 1 läßt vor allem die für die Fahrzeuge notwendige Mindest-Pofilhöhe einer Gleiswendel erkennen.

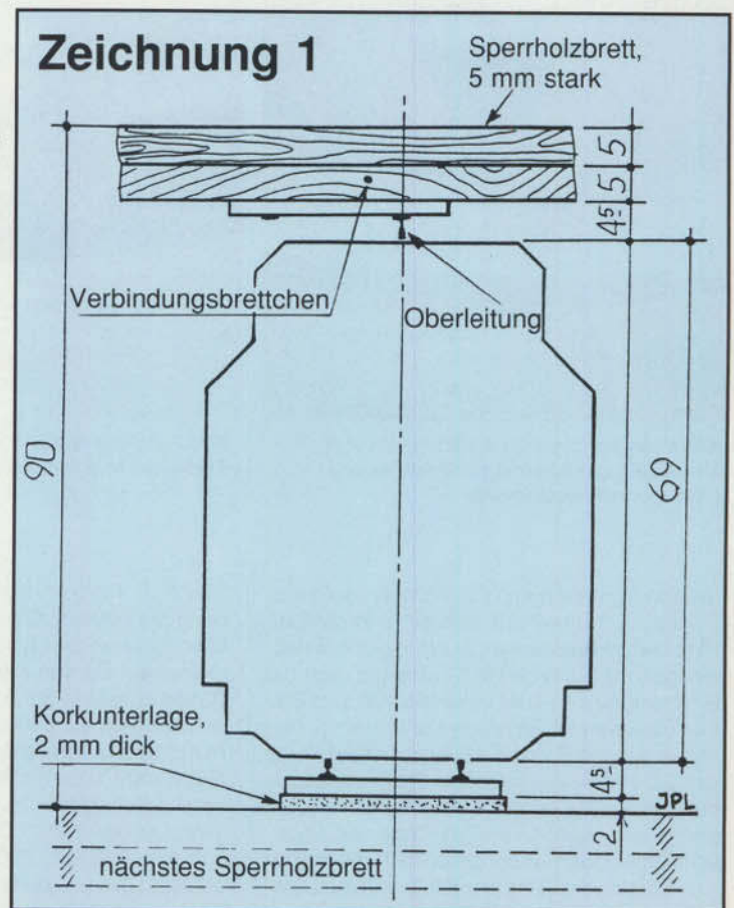


Bild 16: Das für die Oberleitung erforderliche Material.

Bild 17: Drei Schwellenstücke werden hier gerade auf die flexible Schiene aufgesteckt.

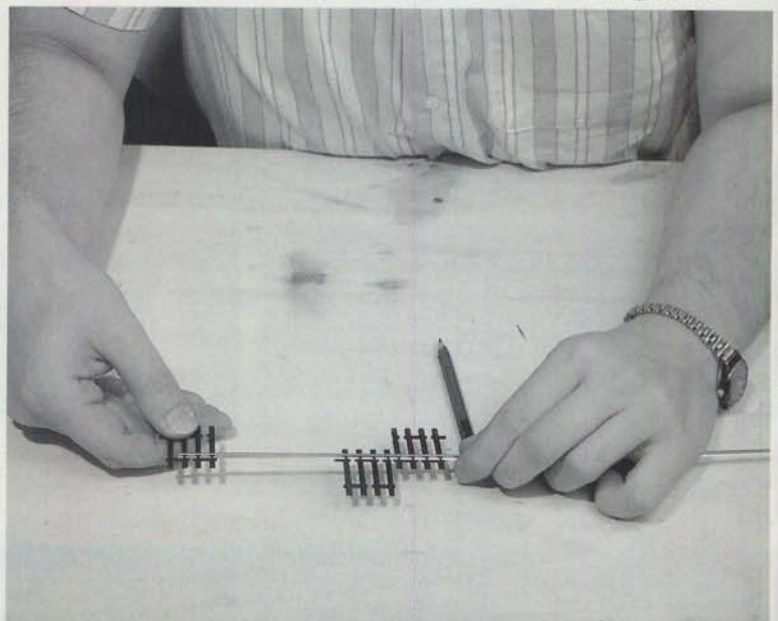
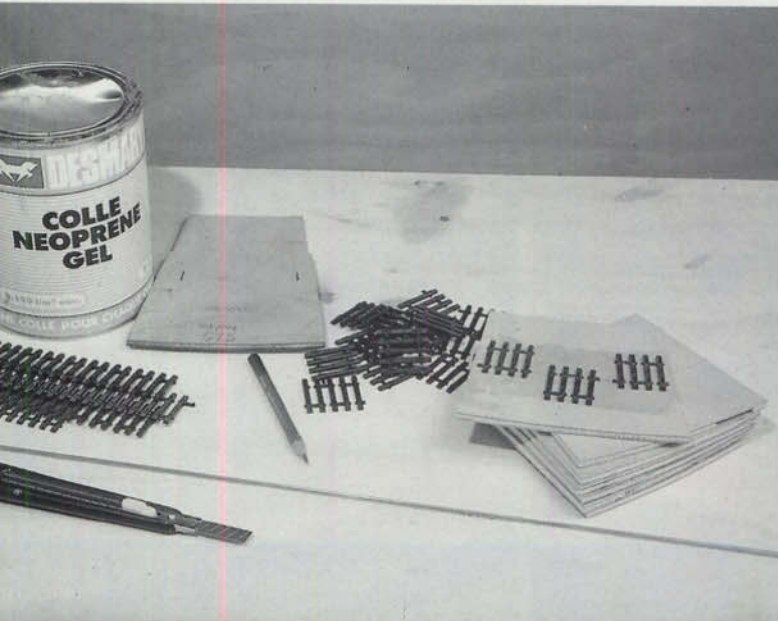




Bild 18: Anzeichnen des Oberleitungsverlaufs mit Schablonenhilfe.

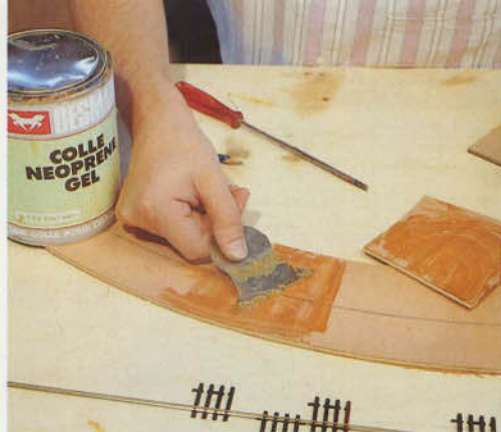


Bild 19: Aufkleben eines Sperrholzplättchens, an dem die Schwellen mit der als Fahrleitung dienenden Schiene angebracht werden.



Bild 20: Gemäß dem angezeichneten Verlauf der Fahrleitung wird hier gerade ein Stück Schiene mit Schwellen aufgeklebt.

(elektrisch) 8-mm-Löcher, so daß etwas Spiel bleibt; das wirkt sich beim Zusammenbau der Gleiswendel vorteilhaft aus. Die Schraubzwingen können jetzt entfernt und die aufgestapelten Gleiswendelkreise voneinander abgehoben werden. Als Verbindungsstücke der einzelnen Gleiswendelelemente untereinander dienen ungefähr 10 cm lange Sperrholzplättchen. Die Befestigung der untergeschobenen Brettchen erfolgt mit zweimal vier 10 mm langen und 2,5 mm dicken Senkkopfschrauben von oben her. Man montiert nun eine Etage nach der anderen. Dank der vorgebohrten Löcher für die Metallstäbe lassen sich die einzelnen Elemente mit Hilfe von Bolzen leicht fixieren und exakt miteinander verschrauben. Sobald alle Kreise montiert sind, werden sie wieder auseinandergenommen. An den Verbindungsstellen löst man aber nur noch jeweils die vier Schrauben der einen Seite.

Nehmen Sie nun die 16 Gewindestäbe zur Hand und rechnen Sie: 9 cm für jede Etage und darüber hinaus 8 bis 10 cm Zugabe. Für jede Etage sind 32 Muttern und Beilegscheiben erforderlich. Zuerst befestigt man die Metallstangen mit Muttern samt Beilegscheiben auf der Anlagenplatte. Von unten her werden dann noch eine zweite Beilegscheibe und Mutter hinzugefügt. Jetzt können die ersten Rampenelemente auf die Stäbe gesetzt werden. Es gilt dabei, die Teile in der vorgesehenen richtigen Steigung durch Verdrehen der Muttern zu montieren. Das ist eine äußerst zeitaufwendige Angelegenheit. Vor Beendigung der Arbeit muß auf jedem Kreis mit Hilfe der erwähnten Schablone die Mitte der Gleistrasse angezeichnet werden. Es sollte auch eine Dämmschicht (hier 2 mm dicker Kork) zwischen dem Gleiskörper und der tragenden Unterlage aus Sperrholz ein-

gefügt werden. Man bringt mit zähflüssigem Neoprenkleber zwei Korkstreifen auf, die jeweils halb so breit wie das Gleisbett sind. Der Gleiskörper darf gleichzeitig montiert werden. Wenn die Gleiswendel steht und das Gleis verlegt ist, vermisßt man das Ganze auf gleichmäßige Steigung. Danach die Muttern anziehen und mit ein paar Tropfen Neoprenkleber fixieren. Nun wird man der im Rohbau fertigen Gleiswendel noch ein gefälliges Aussehen verleihen.

Wendel mit Fahrleitung

Wer nur Dampf- oder Dieselmotoren auf seiner Anlage fahren lassen will, darf nun aufhören zu lesen. Wem jedoch Betrieb mit Elloks vorschwebt, der muß sich noch weiter mit dieser Bauanleitung befassen. Wir benützen für die Oberleitung in der Gleiswendel H0-

Bild 21: Im Rohbau fertige Gleiswendel. Außen herum führt hier noch eine Rampe für ein Zahnstangengleis.

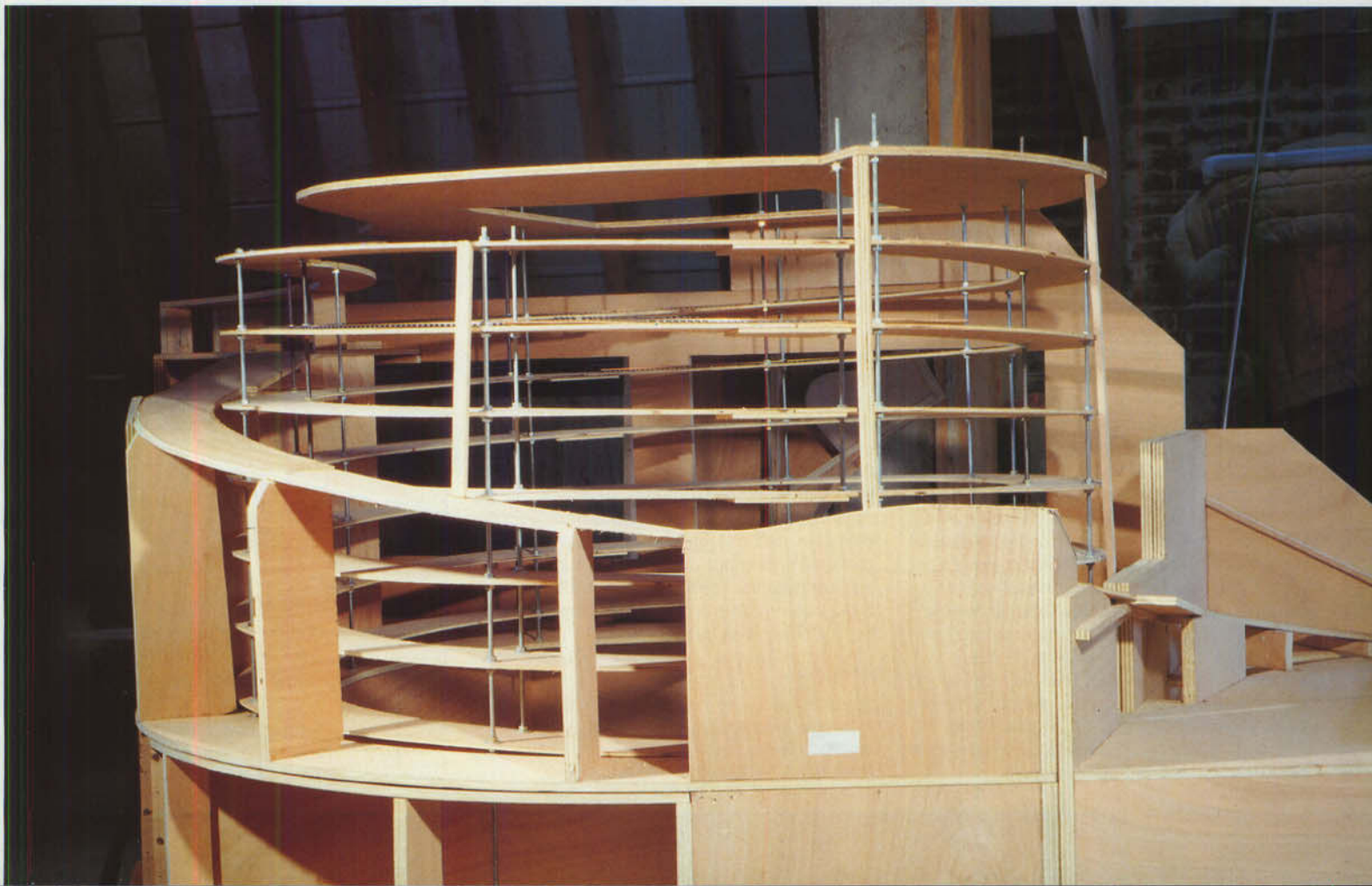




Bild 22: Verlöten der Modell-Oberleitung mit der Schiene, die innerhalb der Gleiswendel als Fahrleitung dient.

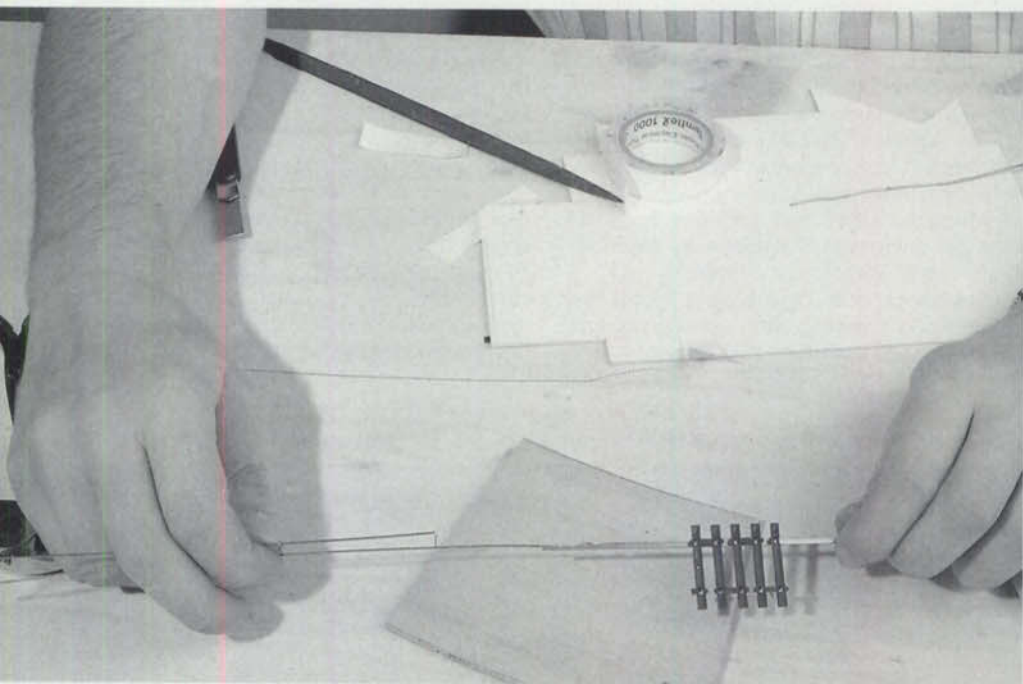


Bild 23: Das Ergebnis des Lötvorgangs.

Flexgleis, das es von Jouef und Roco in 1 m langen Stücken gibt. Demontieren Sie die Schwellen und schneiden Sie das Gleischwellenmaterial in Stücke mit jeweils vier oder fünf Schwellen auf. Auf eine Schiene werden nun drei solcher Unterbaustücke geschoben, abwechselnd rechts und links überstehend.

Bei nachträglicher Elektrifizierung kommt man nicht umhin, die gesamte Rampe wieder auseinanderzunehmen. Dieselbe Schablone, mit der die Gleismitte markiert wurde, dient jetzt dazu, den Verlauf der Fahrleitung exakt über dem Gleis auf den Sperrholzstückchen anzuzeichnen. Den stets gleichen Abstand zwischen Gleis und Oberleitung hält man dadurch ein, daß nach Bedarf Sperrholzstückchen zwischen die Rampenbretter und die die Leitung tragenden Plastikschwellen geklebt werden. Nach diesem Arbeitsschritt ist wieder der bereits beschriebene sorgfältige Zusammenbau der Gleiswendel an der Reihe.

Die als Oberleitung verwendeten Schienen werden mit Laschen und etwas Zinn zusammen gelötet. Danach ist ein ausgiebiger Probebetrieb nötig. Vor den Tunnelenden muß die Oberleitung aus Schienenmaterial mit der üblichen auf dieselbe Art wie eben erwähnt verlötet werden. Diese Maßnahme unbedingt noch vor der Endmontage auf der Arbeitsplatte durchführen.

Eine Gleiswendel zu bauen, heißt vor allem, systematisch zu arbeiten. Die Reihenfolge der einzelnen Schritte ist vorher genau festzulegen und unbedingt einzuhalten; nur so kann die Konstruktion gelingen. Ein problemloser Zugverkehr über die schraubenförmige Rampe ist der Lohn all der Mühen.

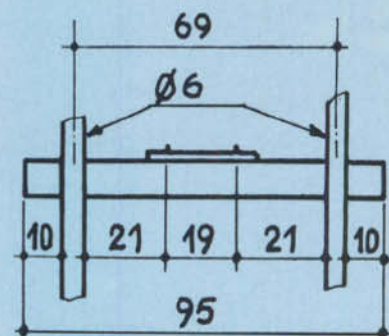
Jean-Pierre Laurent/gr

Bild 24: Zeichnung 2 gibt an, wie breit die Kreiselemente bei verschiedenen Kurvenhalbmessern sein müssen.

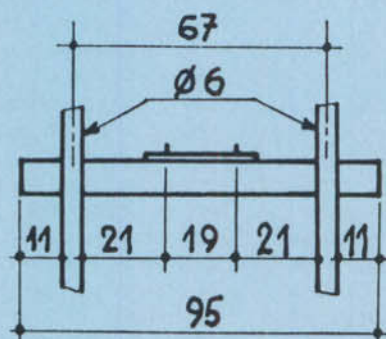
Fotos und Zeichnungen: J.-P. Laurent

Zeichnung 2 eingleisige Wendel

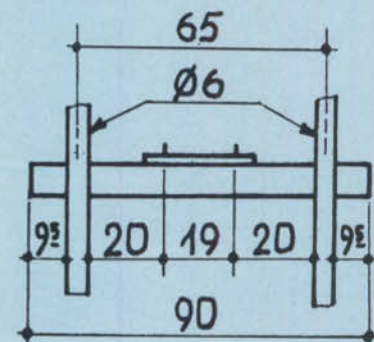
Kurvenradius = 550 mm



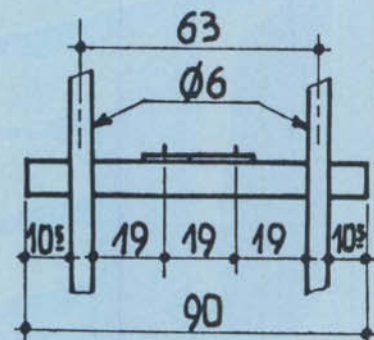
Kurvenradius = 600 mm



Kurvenradius = 650 mm



Kurvenradius = 700 mm



Fleischmann

Mit einiger Vorfreude und mit Ungeduld hatten wir das Erscheinen der GtL 4/4 (Baureihe 98⁹⁻²) in den Nenngrößen N und H0 erwartet. Inzwischen hat die "Große" auf einer unserer Testanlagen schon viele Betriebsstunden hinter sich. Obwohl nur ein Radsatz direkt angetrieben ist, läuft die Lok immer noch tadellos und, richtig abgeschmiert, auch recht leise. Dazu wird zu einem späteren Zeitpunkt noch mehr zu sagen sein.

Sehr viel weniger Glück hatten wir mit der "Kleinen" im Maßstab 1:160, die jetzt zurück ins AW Nürnberg zu Fleischmann muß. Die Freude über das wirklich wohlgelungene Maschinchen mit einer Superdetaillierung war ziemlich schnell getrübt worden. Schon die ersten Fahrversuche ließen, je nach Fahrrichtung, ein unterschiedliches Laufverhalten erkennen. Bei einer Spannung von 10 V lief die Lok rückwärts mit einer angemessenen Geschwindigkeit, vorwärts



Bild 1: Die Ellok der Baureihe E 40 von Liliput/Herpa.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

aber wesentlich langsamer und weniger gleichmäßig. Nach fünf Minuten trat eine sichtbare Besserung des Fahrverhaltens, gleichzeitig aber auch eine spürbare Erwärmung des Motors ein, und kurz danach leuchteten nur noch die beiden Laternen an der Frontseite. Nun werden wir feststellen lassen, was zum Ausfall der Maschine führte.

Zur Antriebstechnik ist zu sagen, daß der Motor mit einer Schwungmasse auf dem festen Wellenende versehen und tiefgehend eingebaut ist. Über ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe werden die beiden mittleren Radsätze direkt angetrieben. Die Kraftübertragung auf die federnd und pendelnd gelagerten Endachsen erfolgt über die Kuppelstangen. Wir werden uns ein zweites Exemplar der 98 811 in der Nenngröße N besorgen und dann noch einmal über unsere Erfahrungen mit den Lokalbahn-Tenderlokomotiven der Gattung GtL 4/4 in den beiden Nenngrößen N und H0 berichten.

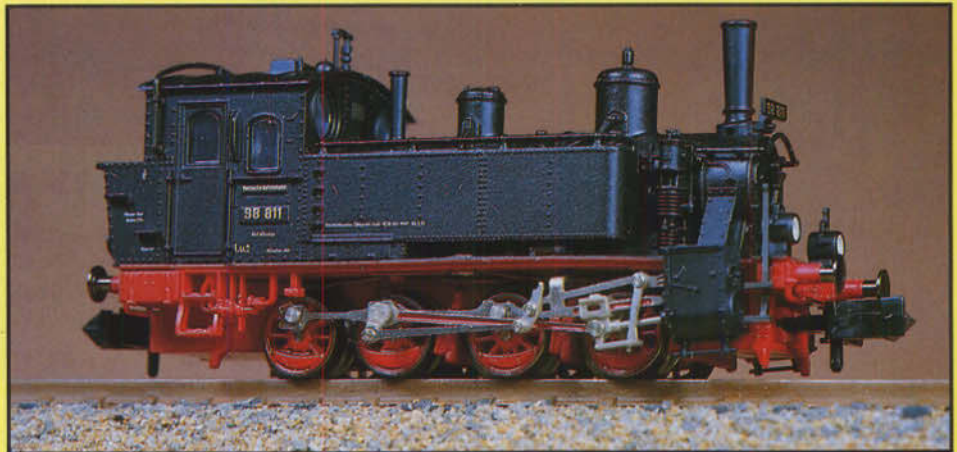


Bild 2: Die Lokalbahn-Lokomotive GtL 4/4 von Fleischmann in Nenngröße N (Art.-Nr. 7098).

Liliput

Schon seit einiger Zeit stand fest, daß der Name Liliput weiterleben wird – nunmehr in Verbindung mit Herpa. Inzwischen sind schon die ersten Modelle, die nach den von Herpa gesetzten Qualitätsmaßstäben entstanden, an den Fachhandel ausgeliefert worden. Leider gingen die Modelle der Baureihe E 40 bzw. 140 erst nach Redaktionsschluß und damit für diese Ausgabe zu spät ein. Der gute Gesamteindruck der im Maßstab 1:87 gehaltenen Lokomotiven und die positiven Eindrücke bei ersten Probefahrten veranlaßten uns jedoch zu dieser kurzen Vorstellung der E 40 hier. Ein umfangreicher Bericht folgt im Eisenbahn-Journal 4/1991.

Roco

Noch vor Jahresende 1990 hatte Roco eine Packung mit drei vierachsigen Güterwagen ausgeliefert. Es

handelt sich um offene Großraum-Selbstentladewagen mit der Anschrift der Ruhrkohle AG. Die exzellent ausgeführten und tadellos bedruckten Fahrzeuge erhielten unterschiedliche Betriebsnummern und wurden mit einer gut nachempfundenen Kohleladung versehen. Die Wagen, die bald zu den begehrten Sammelobjekten zählen dürften, laufen auf sehr fein gestalteten Drehgestellen.

Trix

Passend zu der Pfälzer Tenderlok T 4 gibt es nun auch spezielle Güterwagen von Trix. Geeignete Waggons wurden mit den entsprechenden Bedruckungen versehen, und so entstanden ein Kesselwagen für die Badische Anilin- und Sodafabrik sowie ein gedeckter Güterwagen mit hochgesetztem Bremserhaus der Brauerei Jaenisch, Kaiserslautern. H0/ds

Berichtigung:

Eisenbahn-Journal 12/1990, S. 80, Bild 12: Versehentlich wurde die vierachsige amerikanische Diesellok mit sechs Achsen ausgestattet.

Eisenbahn-Journal 1/1991, S. 93, Abb. 10 bis 13:

Der Hersteller dieser Gebäudebausätze ist nicht Pola, sondern Faller.

Eisenbahn-Journal 1/1991, S. 94, Abb. 14 bis 17:

Hier muß es bei der Herstellerangabe richtig Pola heißen.

Bild 3: Großraum-Selbstentladewagen von Roco.



Bild 4: Für die Pfalzbahn gibt es einen Kesselwagen der Badischen Anilin- und Sodafabrik und den Wagen der Brauerei Jaenisch von Trix (Art.-Nr. 33531/23531 bzw. 33532/23532). Fotos 1 bis 3: H. Obermayer; Bild 4: K. Heidebreder

