



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

7/1991

Juli

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 (0 81 41) 50 48/49

Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

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

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

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
K. Bochmann, O. Constant, M. Delie,
E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, P. Kling, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

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

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG
Breslauer Straße 5, 8057 Eching
Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

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

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

Teilabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 7,- 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 drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



D. Rothenfußer

Vom Vorbild zum Modell

Diesen Weg beschreibt unser Leser Dieter Rothenfußer in seinem Beitrag. Er wählte die "Staudenbahn" mit dem Bahnhof Markt Wald als Thema für seine neue Modulanlage. Lassen Sie sich überraschen – ab Seite 38.

Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung erstmals in Berlin – das Eisenbahn-Journal ist dabei!

Für alle Freunde dieses mit am weitesten verbreiteten Hobbys präsentiert die Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung alles aus der kleinen Welt auf Rädern. Vom 16. bis 20. November 1991 werden in den Messehallen unter dem Funkturm quasi die Weichen für die Fans von Modellbahnen und -anlagen gestellt. Die letztes Jahr in Köln veranstaltete Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung wird in Berlin erstmals zusammen mit der "spielaktiv" durchgeführt. Veranstalter beider Ausstellungen ist die AMK Berlin Ausstellungs-Messe-Kongress-GmbH in Zusammenarbeit mit der Fachgruppe Modelleisenbahn, Stuttgart, und der Industriegruppe Spielausstellung, Stuttgart.

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Ein DT 1 (BR 71.5) der ÖBB von Klein-Modellbahn auf der Fahrt über ein imposantes Brückenbauwerk. Das Vorbild dieser "urigen" Lokomotive wurde 1935 gebaut und war zeitweilig auch in Deutschland (in München) stationiert. Die Besonderheit dieses Fahrzeugs war das hinter dem Kohlekasten angeordnete Gepäckabteil. Foto: J. Guß

19	So baute ich meine Albulabahn	6
20	Die Werkbahn der VR GojH	14
	Ein kleines Behelfsstellwerk	18
	Diorama "Modern Times" (Teil 3)	24
	Ferientage in Ahrensböök	30
21	Die Staudenbahn im Modell	38
	Durch Felslandschaft und über Holzbrücken	52
	Eine "amerikanische" Ausstellungsanlage	52
	Mit Dampf von Wildbad nach Pforzheim	60



D. Rieche

Nur ein Behelf

Wir präsentieren Ihnen eine effektvolle Kleinbastelei, die auf vielen Anlagen Platz finden kann und einen echten Blickpunkt darstellt. Ab Seite 18 können Sie mitverfolgen, wie Stephan Rieche sein Modell eines Behelfswerks entstehen läßt.

Schwindel- erregend

wirken die im amerikanischen Stil gebauten Holzbrücken, die über tief eingeschnittene Canyons führen. Eigens für Ausstellungszwecke wurde diese H0n3-Anlage von Modelleisenbahnern aus den Niederlanden gebaut. Lassen Sie sich mit diesem Beitrag ab Seite 52 in die Bergwelt der Rocky Mountains entführen.

K. Heidreder



Reichsbahnsachsen – selbstgebaut

Sächsische XIII H auf Roco-Piko-Basis **66**

Tips und Tricks

Modellbahnaufnahmen mit einem Pin-hole-Objektiv **70**

Ein Leichttriebwagen à la Sylt **71**

Pennsylvania & Ohio
– in Spur N **72**

Schaufenster der Neuheiten **78**

Fachhändler-Adressenseiten **84**

Mini-Markt **86**

Sonderfahrten und
Veranstaltungen **90**

Erlebnisse in Ahrensböck

Die großen Ferien sind für Schulkinder die schönste Zeit im Jahr. Unser Leser Hans-Harald Kloth erinnert sich und läßt diese Tage aus seiner Jugend in detailreich gestalteten Modellszenen wieder aufleben.



H.-H. Kloth



Meine Albulabahn

Gunther Dachselt ist einer unserer "fleißigsten" Einsender von Anlagenberichten; wir stellen Ihnen heute sein neuestes Werk vor. Innerhalb von nur sechs Jahren schuf Herr Dachselt nicht weniger als drei große Anlagen. Begonnen hatte

alles mit einer in der Nenngröße N. Durch die drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals über die Rhätische Bahn begeisterte sich Herr Dachselt so für Hochgebirgsbahnen, daß die N-Anlage kurzentschlossen abgebrochen und auf

der gleichen Fläche eine Anlage mit dem Thema Rhätische Bahn aufgebaut wurde. Sowohl die N- als auch die erste RhB-Anlage wurde bereits in früheren Ausgaben des Eisenbahn-Journals vorgestellt.

Ein Umzug in eine größere Wohnung sowie der Start unseres 3. Internationalen Modellbauwettbewerbs waren für Herrn Dachselt der Anlaß, sich erneut mit dem Thema RhB zu befassen. Er besitzt mittlerweile alles an RhB-Rollmaterial aus dem Programm von Bemo. Seinen Entschluß, zur Nenngröße H0m überzuwechseln, hat er nie bereut; mit der derzeitigen Anlage ist er sehr zufrieden. Der Kauf der Bemo-Neuheiten läßt sich auch finanziell relativ gut realisieren, da Bemo seine Neuheiten kontinuierlich über das ganze Jahr verteilt und so das Modellbahnbudget immer wieder aufgefüllt werden kann. Damit ist auch das Sammeln von Modellen sehr erleichtert, und die vorhandene Freizeit kann voll zum Anlagenbau und Austüfeln neuer Schaltungen unter Zuhilfenahme elektronischer Bauelemente genutzt werden. Diesmal hat Herr Dachselt auch die einzelnen Baustadien beim Grundaufbau fotogra-



Bild 2: Gut erkennbar ist hier die Konstruktion des Anlagenunterbaus. Die Rippen für die aufgeständerte Trasse wurden entsprechend der späteren Geländeform ausgesägt.



Bild 3: Ein Blick über die im Bau befindliche Anlage in der Gegenrichtung. Im Hintergrund erkennt man die Häuser von Bergün. Die Gleisanlagen des Bahnhofs sind bereits provisorisch verlegt.

Bild 1 (linke Seite oben): Ein bunt gemischter Güterzug befährt den Lehnenviadukt. Die Frage, wo die Anlage endet und der Hintergrund beginnt, ist nur sehr schwer zu entscheiden.

Bild 4: Probeweise wurde das in völligem Eigenbau entstandene Empfangsgebäude des Bahnhofs Bergün auf der Anlagenplatte plaziert.

fisch festgehalten, was den Wünschen vieler Modellbahnfreunde entgegenkommt. Der Gleisplan wurde "durchsichtiger", also besser erkennbar. Auch so manche Bautechnik ist damit dokumentiert und kann in den eigenen Anlagenbau übernommen werden.

Mittlerweile hat Herr Dachsel seine besondere Liebe für den Graubündener Ort Bergün entdeckt, den er in der freien Zeit oft mit seiner Familie besucht. Er selbst ist dann mit Metermaß und Kamera unermüdlich unterwegs. Viele Einheimische kennen ihn inzwischen und haben großes Verständnis für sein Tun, denn die Bergüner bauen in ihrem Heimatmuseum auch an einer großen Bemo-Anlage, um nach Fertigstellung den vielen Besuchern die Streckenentwicklung der Bahn um ihren Ort herum als zeitgeschichtliches Dokument vorführen zu können. So manches Bauwerk in Bergün hat Herr Dachsel inzwischen im Eigenbau auf seiner Anlage nachgestaltet, z.B. den alten Römerturm und ein paar typische Bauernhäuser samt Nebengebäuden. Leider mußte das Dorf auf der Anlage an einem ungünstigen Standort plaziert werden, so daß das fotografische Einfangen von Detailszenen nicht mehr möglich ist. Herr Dachsel will beim Bau der nächsten (?) Anlage darauf Rücksicht nehmen und derartige Anlagenstücke herausnehmbar gestalten.

Redaktion

Bild 5: Der rechte Teil der 4,0 m langen Anlage mit dem bereits eingesetzten Lehnenviadukt. Die Tunnelportale wurden ebenfalls schon aufgestellt.

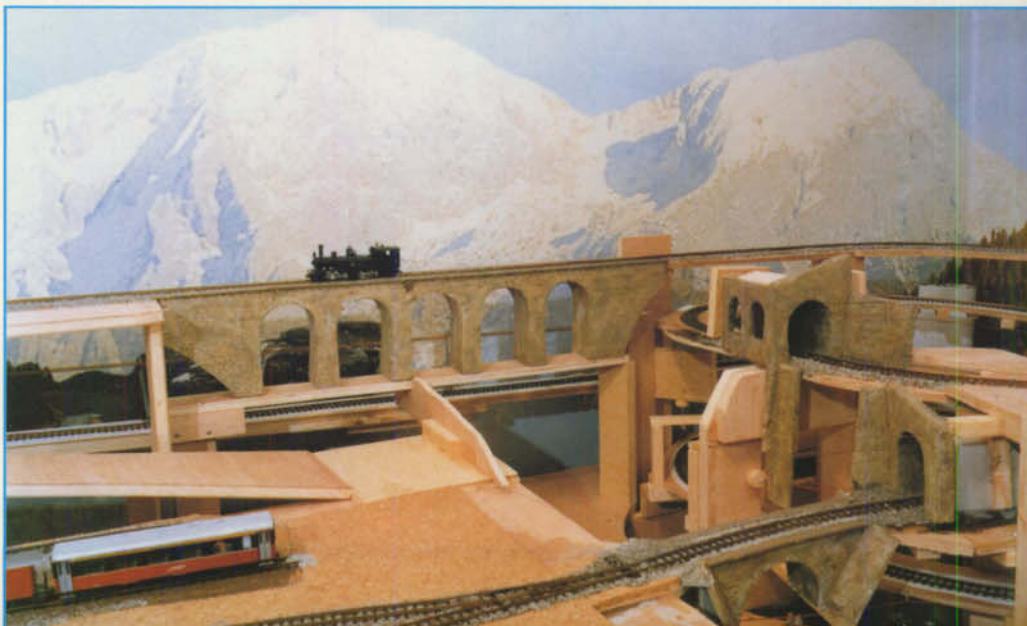




Bild 6: Die Bahnhofseinfahrt von Bergün mit dem Lehnenviadukt im Hintergrund. In der Ferne die schneebedeckten Berggipfel.

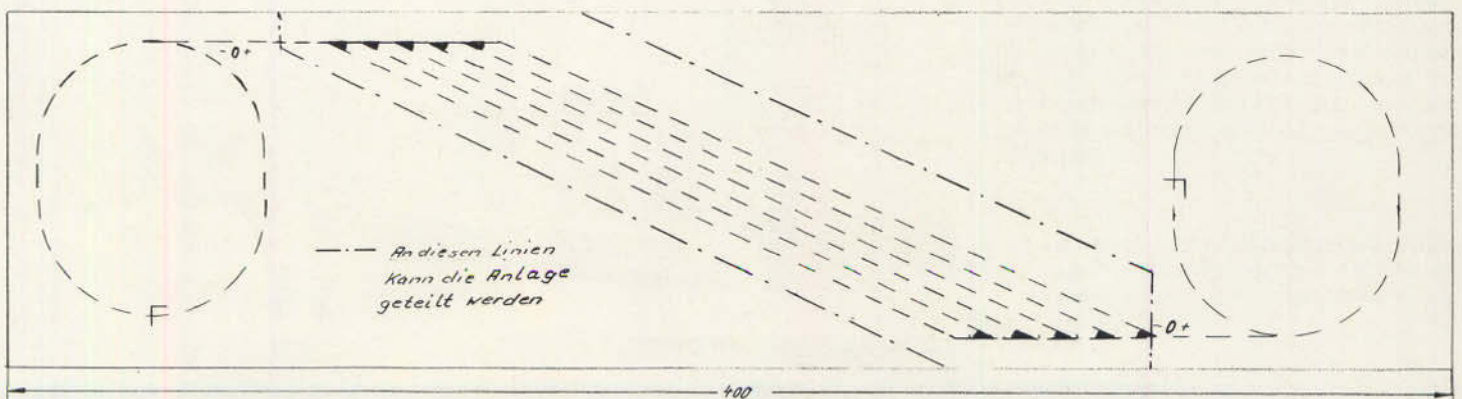
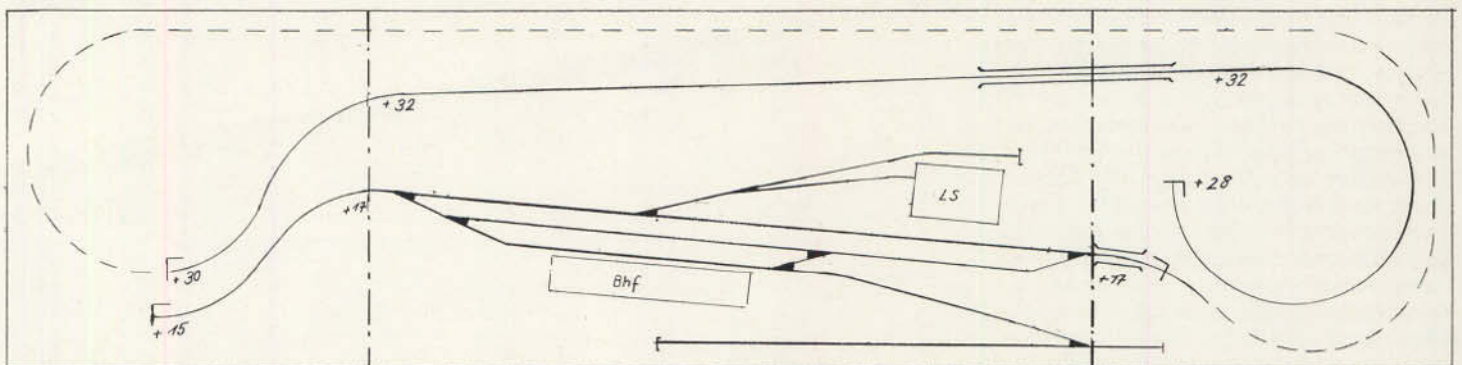
Bild 8 (rechte Seite oben links): An dieser Stelle der Strecke war eine Lawenschutzgalerie unumgänglich.

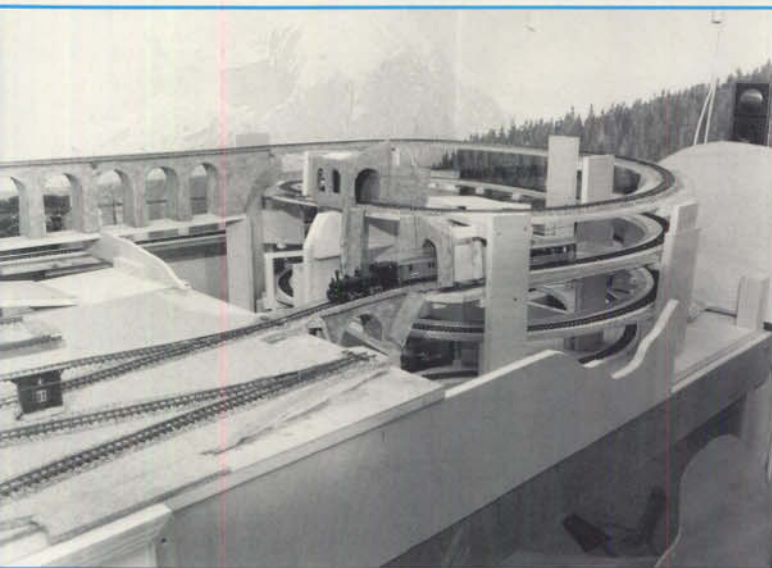
Bild 9 (rechte Seite oben rechts): Die Trasse liegt im Bereich der Gleiswendel auf beweglich mit den Stützen verbundenen Trägern, wodurch eine wesentlich bessere Justierung der Trassenbretter erreicht wird.

Bild 10 (rechte Seite Mitte links): Hier ist der im Gleisplan nur schematisch dargestellte Streckenverlauf im Bereich der rechten Wendel gut zu erkennen.

Bild 11 (rechte Seite Mitte rechts): Im Vergleich dazu die linke Gleiswendel mit der Streckenführung zur höhergelegenen Paradestrecke.

Bild 7: Der Gleisplan mit dem großzügig geplanten Schattenbahnhof. Rechts und links werden die Gleise jeweils durch eine Wendel auf die erforderliche Höhe gebracht.





Nachdem mir der 2. Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals viel Anerkennung gebracht hatte, gab es für mich nur eine Devise: den Bau einer neuen Anlage. Bei der Planung legte ich mein Hauptaugenmerk auf einen ausreichend groß dimensionierten Schattenbahnhof, eine lange Paradenstrecke und einen interessanten Durchgangsbahnhof. Als Vorbild bot sich der Bahnhof Bergün an der Albulastrecke an, in dem so bekannte Züge wie der Bernina- und Glacier-Express zu sehen sind und in dem auch der Güterverkehr nicht zu kurz kommt. Im Gleisplan versuchte ich, alle meine Wünsche und Vorstellungen einigermaßen "unter

einen Hut" zu bringen, was trotz der zur Verfügung stehenden Länge von 4,0 m gar nicht so einfach war. Neben dem Bau des Grundrahmens und der Verlegung der Trassen machte ich mich an den Selbstbau des Empfangsgebäudes, des Lokschuppens und eines Bahnwärterhauses. Sie entstanden aus Sperrholz. Bei meiner Vorliebe für den Selbstbau von Gebäuden durften natürlich einige markante Bauten aus Bergün nicht fehlen. Die Schweizer Modellbahnfreunde mögen mir verzeihen, daß ich das Dorf Bergün aus Platzmangel auf einen Berg verlegen mußte; doch das Wahrzeichen des Ortes, den Richterturm, wollte ich auf der

Anlage auf keinen Fall missen. Was ist eine Bergbahn ohne Viadukte? Also schnürte ich mein "Ränzeli" und wanderte die Strecke von Preda nach Bergün entlang, um nach einem passenden (und vor allem machbaren) Viadukt Ausschau zu halten. Schließlich fand ich mein Vorbild im Lehnenviadukt. Ich baute ihn aus Sperrholz, das mit Heki-dur-Mauerplatten verkleidet wurde. Das gleiche Material verwendete ich auch für die Tunnelportale und die Lawinenschutzgalerie. Eine große Hilfe beim Auswählen von Motiven gab mir das Eisenbahn-Journal 12/1989 ("Die Rhätische Bahn im Modell").

Bild 12: Ein Teilstück des mit langen Gleisnutzlängen ausgestatteten Schattenbahnhofs. Insgesamt sechs Gleise erlauben einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb.

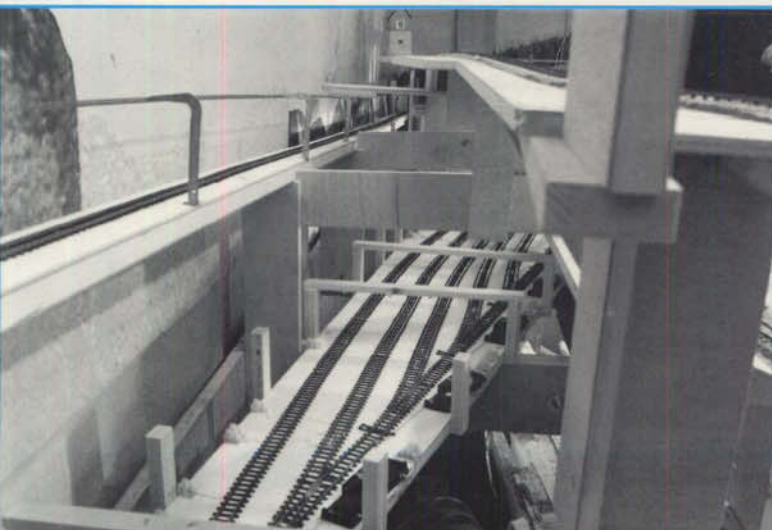


Bild 13: Die wenigen darstellbaren Gebäude des Ortes Bergün mußten aus Platzgründen oberhalb des Bahnhofs angeordnet werden.





Bild 14: Der Bahnhofsvorplatz von Bergün. Die zahlreichen Passanten lassen auf einen eben eingefahrenen Zug schließen.

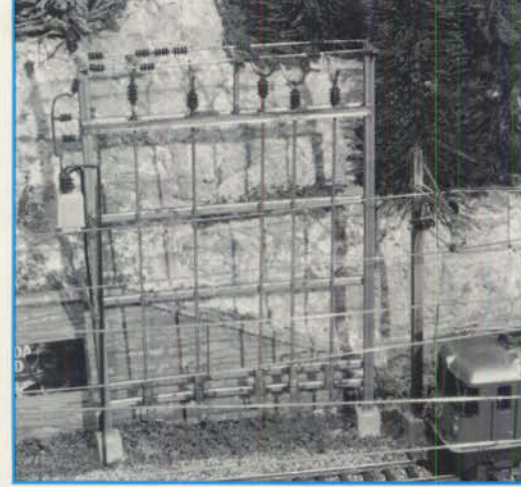


Bild 15: Diese Umspannanlage im Bahnhof Bergün ist Voraussetzung für die einwandfreie Stromversorgung der Bahnstrecke.



Bild 16: Die neue Museumslokomotive von Ferro-Suisse wird von den Eisenbahnfans gebührend bestaunt. Wer von ihnen keinen Fotoapparat dabei hat, ärgert sich maßlos.



Bild 17: Beim Entladen eines Stückgut-Waggons sind weitaus mehr Zuschauer als Arbeiter zugegen. Im Hintergrund sieht man die Wagen eines abfahrtbereiten Reisezugs.

Bild 18: Das im Eigenbau entstandene Empfangsgebäude des Bahnhofs Bergün weist alle wesentlichen Merkmale seines großen Vorbilds auf.





Bild 19: An der Ladestraße von Bergün mit dem dahinterliegenden zweistöckigen Lokomotivschuppen herrscht reger Güterumschlag.

Bild 20: Dem Lehnenviadukt sieht man seine Baumaterialien Sperrholz und Merkur-Platten wahrlich nicht mehr an.



Bild 21: Das Wahrzeichen von Bergün, der Römerturm, durfte keinesfalls im Ortsensemble fehlen. Er wurde ebenfalls nach Originalfotos im Modell nachgestaltet.



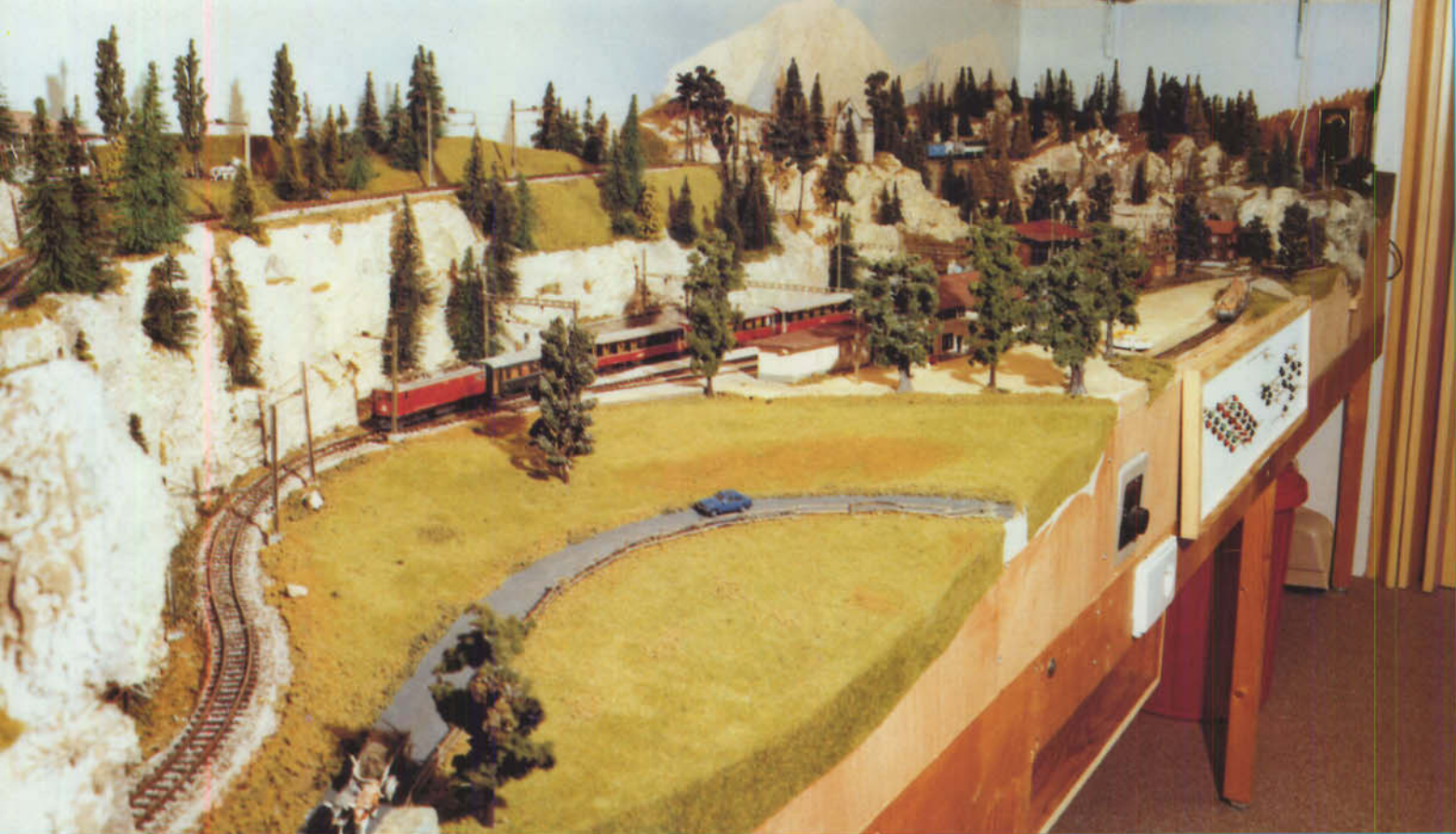


Bild 22: Fast eine Gesamtübersicht über die Anlage bietet dieses Foto; lediglich die linke Wendel mit dem Ort Bergün ist nicht mehr sichtbar.



◀ **Bild 23:** Die im Vordergrund verlaufenden Gleise dienen nur dem Vershub und sind deshalb nicht mit einer Schranke gesichert. Im Bedarfsfall stoppt ein Rangierer mit einer Warnflagge den Kraftfahrzeugverkehr.

Die beeindruckende Felslandschaft wurde aus Styropor geschaffen. Dieses Material überzog ich mit Haftputz, aus dem die Feinheiten gut herausmodelliert werden konnten. Das Gleismaterial stammt von Bemo; es wurde auf Korkstreifen verlegt und danach eingeschottert. Die Weichen im sichtbaren Bereich erhielten einen motorischen Unterflurantrieb. Für die Oberleitung verwendete ich Material der Firma Sommerfeldt. Bahnschranke nebst Blinklicht mußten im Eigenbau hergestellt werden. Hierfür sollte sich ein Hersteller interessieren. Dies sei als Wunsch an die Modellbahnindustrie weitergeleitet.

Für einen demnächst anstehenden Umzug wurde bereits Vorsorge getroffen: Die rechte und die linke Gleiswendel habe ich auf eine jeweils 1,0 m x 1,0 m messende separate Grundplatte montiert; ebenso erhielten der Schattenbahnhof und der Bahnhofsbereich Bergün einen speziellen demontierbaren Unterbau. Bei einer eventuell notwendig werdenden Neuplanung lassen sich alle diese Elemente ohne Schwierigkeiten übernehmen. **Gunther Dachsel**



Bild 24: Das Fotografieren ist in Bergün zwar nicht verboten, aber hier im Modell ergaben sich durch die ungünstige Platzierung oberhalb der linken Wendel kaum Möglichkeiten, die nett gestalteten Szenen im Ort auf den Film zu bannen. So blieb es nur bei diesem Schnapsschuß am Römerturm, der auch noch seiner Spitze beraubt wurde.



Bild 25: Reger Zugverkehr herrscht zum Zeitpunkt der Aufnahme in Bergün. Der eingefahrene Zug mußte den Gegenzug abwarten und wird gleich wieder auf die Reise gehen.

Bild 26: Das legendäre "Krokodil" als Modell von Bemo wurde bei seiner Fahrt auf der "Paradestrecke" abgelichtet. **Fotos: G. Dachsel**





20 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Die Werkbahn der »VR GojH«

Bevor ich den Platz für meine jetzt begonnene Anlage, wie sie im EJ 4/1991 (Seite 88) beschrieben wurde, hatte, versuchte ich mich an einem kleinen Anlagenstück. Dies war eine

willkommene Gelegenheit, endlich mit den praktischen Arbeiten zu beginnen und Erfahrungen bei der Gleisverlegung und Landschaftsgestaltung zu gewinnen.

Ich wollte nicht unbedingt den reinen Hauptbahnverkehr darstellen, sondern neigte mehr dazu, ein Motiv mit viel Rangierverkehr zu gestalten. Das Hauptthema des 180 cm x 65 cm

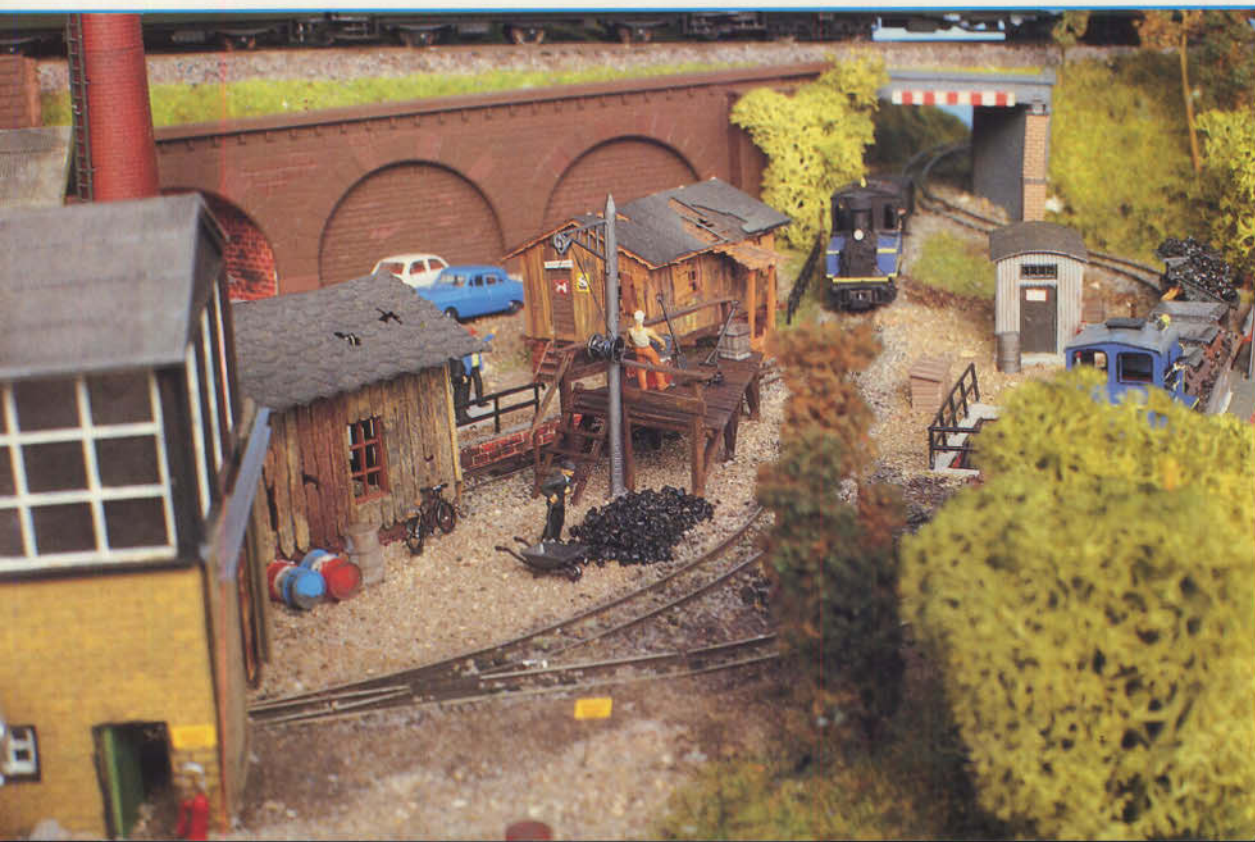


Bild 1 (oben): "Eingeklemmt" zwischen Felsen und Bach folgt die Trasse der kleinen Werkbahn dem Wasserlauf und erreicht nach einem Tunnel und einem Unterführungsbauwerk den kleinen Bahnhof.

Bild 2: Nach beendeter Fahrt rollt die Dampflok zum Ergänzen ihrer Vorräte an den Kohlebansen.



Bild 3: Die Normalspurbahn führt über einen kleinen Viadukt, dessen Bögen als Werkstatt Räume ausgebaut wurden.

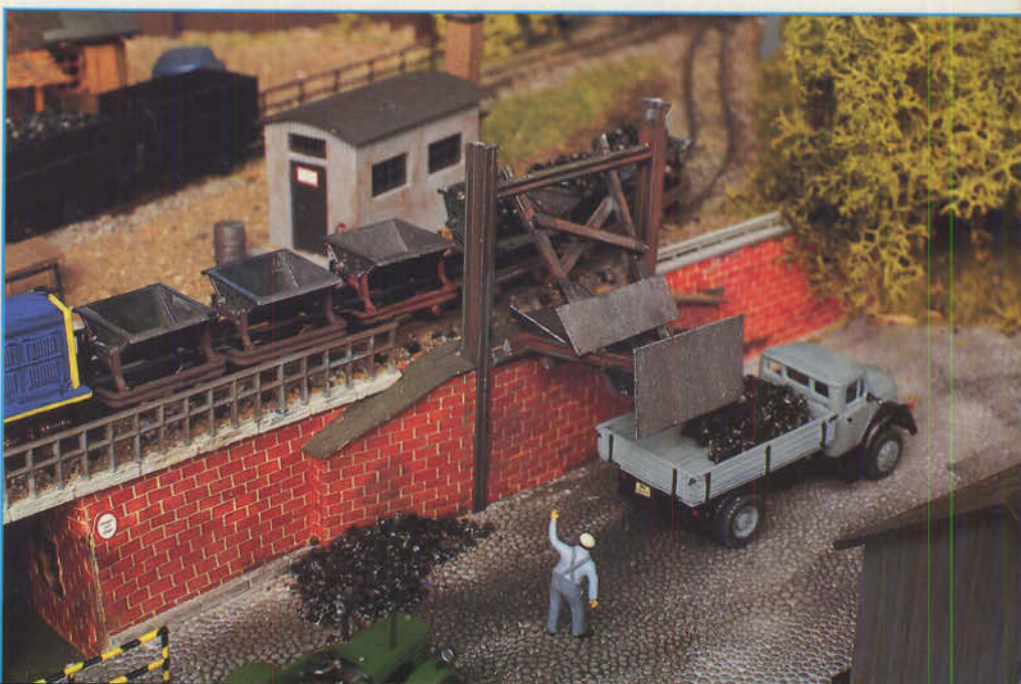
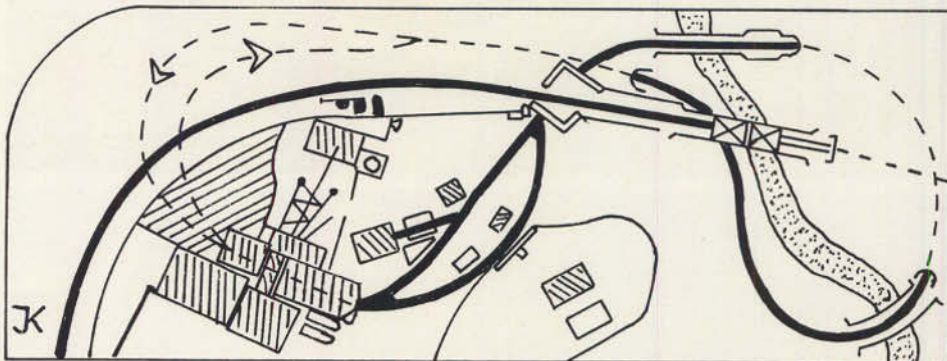
großen Teilstücks bildet die Werkbahn der "VR GojH" ("Vereinigte Raubbau, Gesellschaft ohne jede Hemmung"), die in schwierigem Gelände mehrere Schachtanlagen betreibt. Im Hintergrund verläuft eine eingleisige Nebenbahn. Dafür wurde Roco-Gleis mit einem Radius von ca. 550 mm und einem Übergangsbogen sowie 2 mm Gleisüberhöhung auf einer Korkbettung verlegt. Die Schüttgut-Verladung auf Waggons der Vollspurbahn findet gedachtermaßen außerhalb des Anlagenstücks statt; dargestellt wurde nur die Beladung von Lkws mittels Rutsche. Für die Pflege und Wartung der Privatbahnloks steht ein winziger Betriebsbahnhof zur Verfügung.

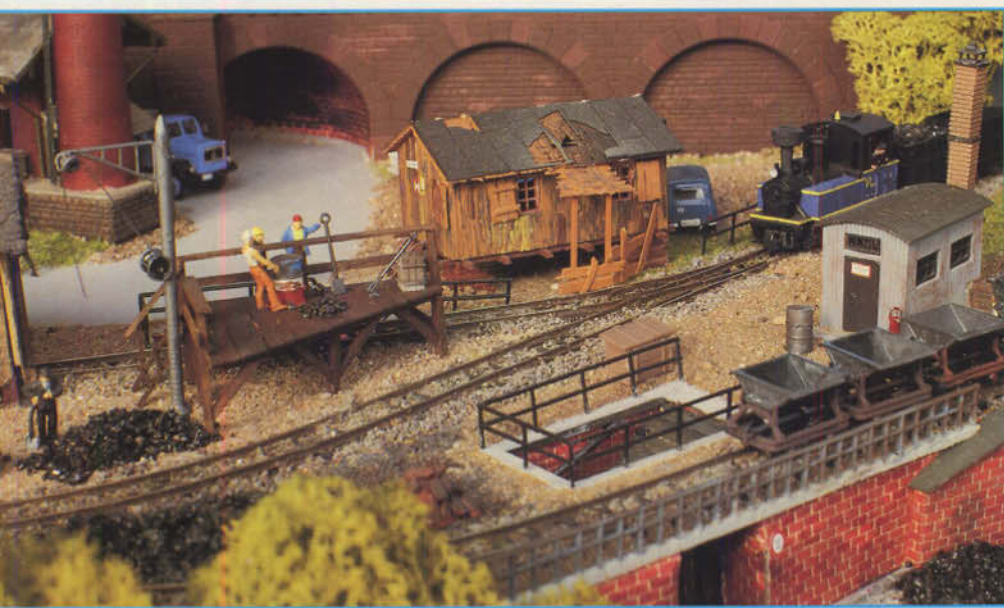
Die Gleise der Werkbahn wurden in Form einer Acht verlegt, die zum größten Teil verdeckt verläuft. Ein ebenfalls unsichtbares Ausweichgleis dient dem vollautomatisierten Zugwechsel: Es fahren je ein beladener und ein Leerwagzug wechselweise in Gegenrichtung. Die gegenseitige Zuschaltung und Umpolung des Fahrstroms einschließlich Weichenumstellung wird durch SRK-gesteuerte Relais erreicht. Diese an sich einfache Automatikschaltung brachte mir einen ungeahnten "Drahtverhau", funktionierte jedoch (was mich selbst am meisten überraschte) auf Anhieb störungsfrei.

Die Landschaft entstand aus Fliegendraht, der mit Leimlappen belegt und teilweise mit Moltofill überzogen wurde. Der größte Teil des Geländes wurde aus einer Masse aus Tapetenkleister und Papier aus dem Reißwolf modelliert. Diese Methode hat nur einen Nachteil: Der Brei

Bild 5: Ein Lorenzug ist an der Entladestelle angekommen; das Umladen der Kohle in Lkws ist in vollem Gange.

Bild 4: Der linke Teil des "Werkbahn-Achters" wurde durch Gebäude hindurchgeführt, wodurch der Eindruck eines simplen Kreisverkehrs geschickt vermieden wurde.





benötigt etwa zwei Wochen zum Trocknen und Aushärten. Ist diese Zeit überstanden, erfolgt ein Farbanstrich mit einem Farb-Leim-Gemisch. Für das Begrünen mit Streufasern verwendete ich das Beflockungsgerät von Noch. Den letzten Gestaltungsschritt tat ich mit Islandmoos, Korkfelsen und "Natur"-Bäumen. Dem Bach verhalf Gießharz zu "ordentlichem" Aussehen. Für den Wendepunkt vor der Schüttnanlage wurde Styropor mit einem Föhn vorsichtig so lange erwärmt, bis sich die "Pflastersteine" bildeten. Die Bauten sind abgewandelte handelsübliche

Bild 7: Am Dach des in Holzbauweise errichteten Werkstattgebäudes hat der "Zahn der Zeit" schon recht kräftig "genagt".

Bild 8: Teilansicht eines Ansatzstücks, das die Betriebsmöglichkeiten weiter erhöhen wird.



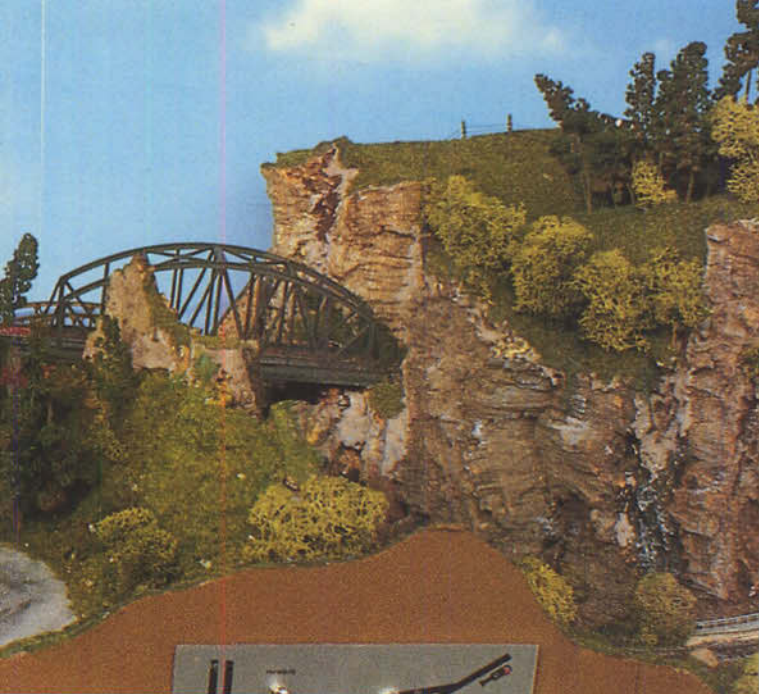


Bild 6: Dieser Überblick über das vollendete Teilstück zeigt die Werkanlagen sowie die in einem Bogen verlaufende normalspurige Nebenbahn.

Bausätze der bekannten Firmen, die farblich noch etwas nachbehandelt wurden. Die Ausstattungsteile wie Laderampe, Ausschlackgrube, Kleinbekohlung, Schüttrampe und Lkw-Waage entstanden zum größten Teil aus Holzleisten verschiedener Stärke. Zeitlich ist mein Thema in den Jahren zwischen 1960 und 1970 angesiedelt.

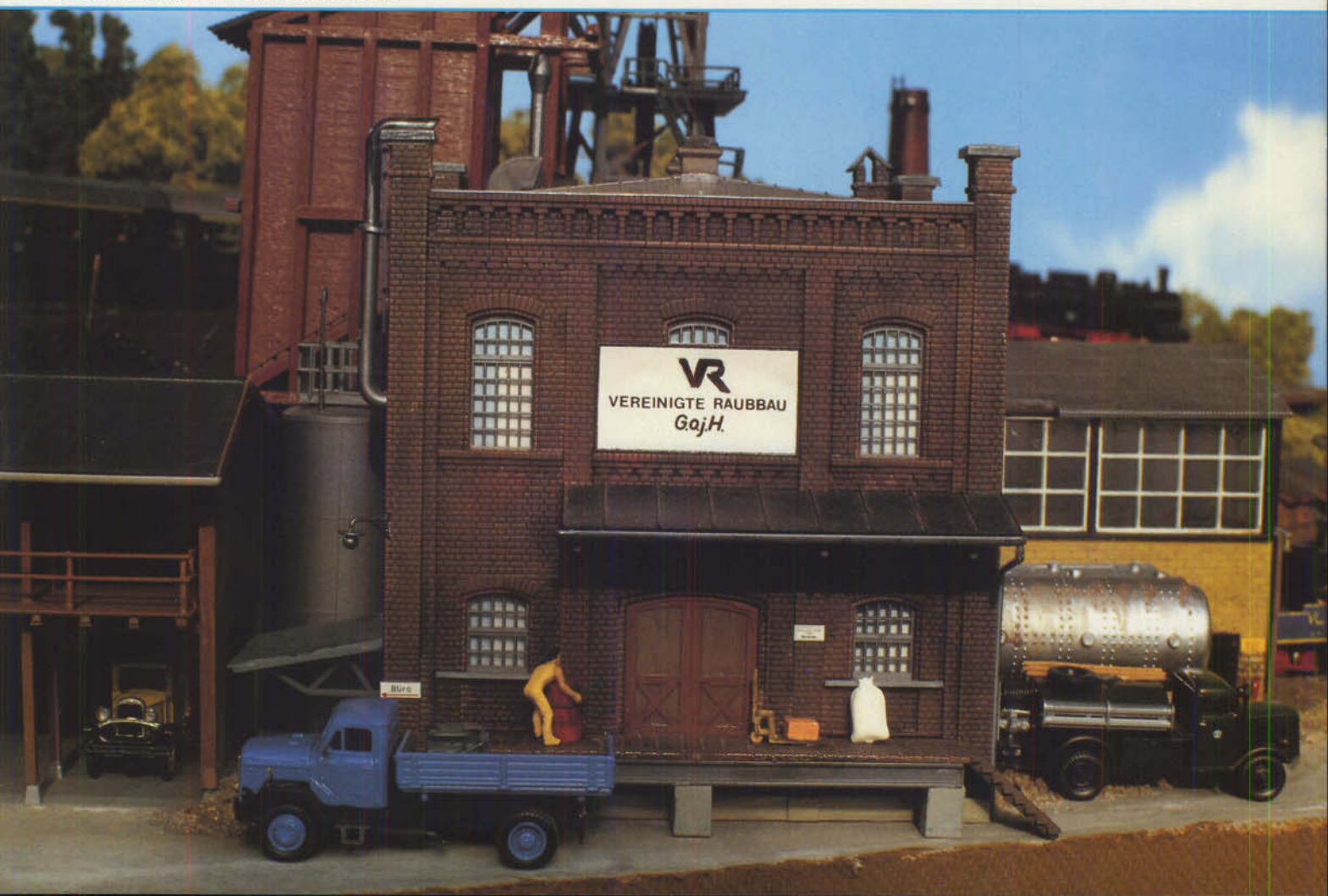
Ein solch überschaubares Projekt führt natürlich recht schnell zu sichtbaren Ergebnissen und damit zu einem Erfolgserlebnis für den Erbauer – wohl auch der Grund für die rasche Verbreitung des Modulgedankens. Damit läßt sich der Spaß am Bauen und Basteln leichter "konservieren" als durch wochenlanges eintöniges Strippenziehen oder Gleisnageln. Doch

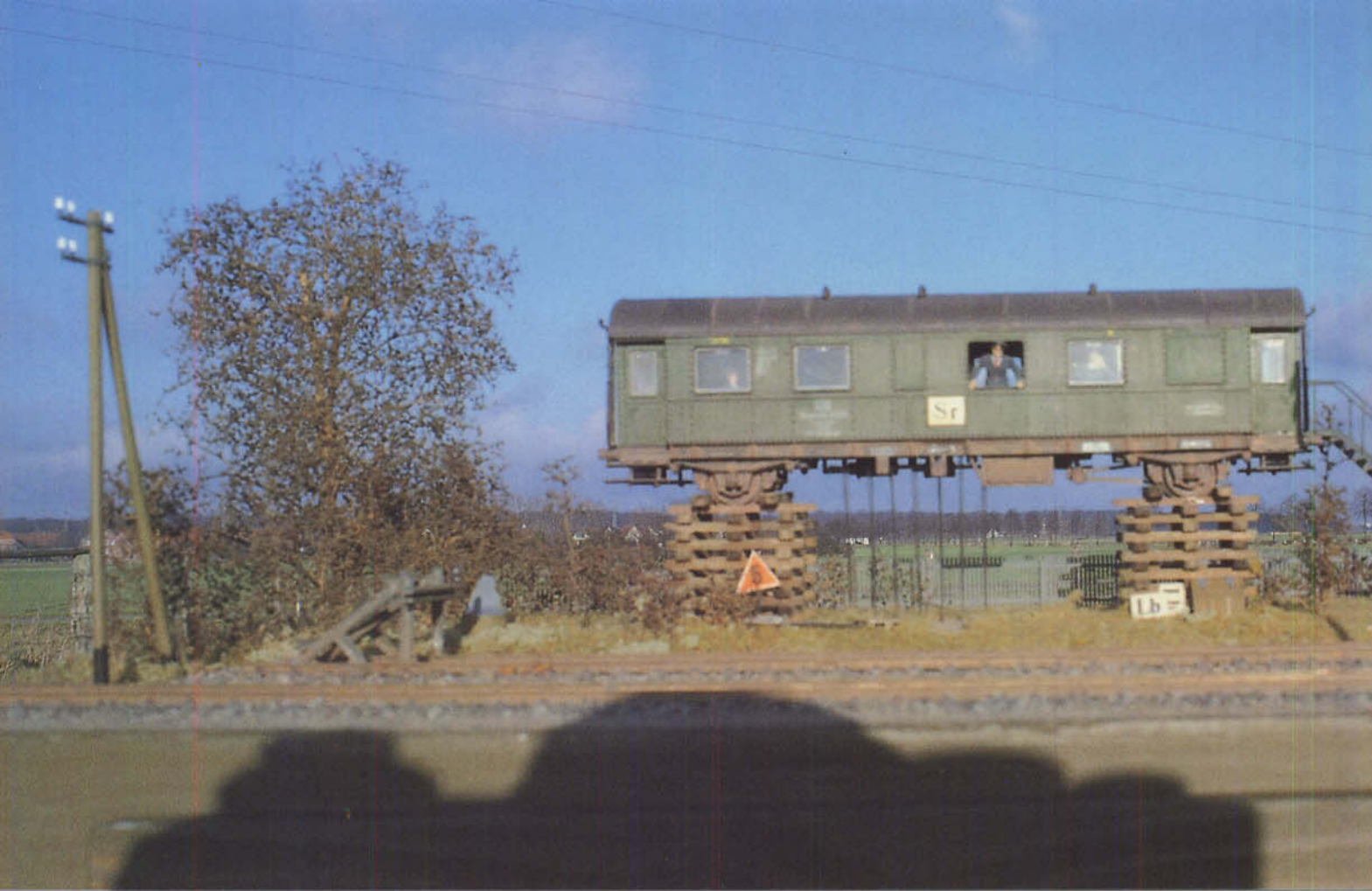


Bild 9: Ein Geländer am Ende der Unterführung verhindert, daß Fußgänger an dieser unübersichtlichen Stelle die Straße überqueren. Ein besonderer Service der Post: der Briefkasten gleich neben der Unterführung.

nun gehen meine Pläne weiter, und die geplante Anlage, die ebenfalls aus Teilstücken bestehen wird, ist im Werden. Das erste Stück ist bereits im wesentlichen fertiggestellt; es bietet die Möglichkeit, an das kleine Diorama anzuschließen. Zeit spielt bei mir keine Rolle, das Hobby dient ja der Entspannung, und Fahrbetrieb machen kann ich schon jetzt. **Jürgen Klaufß**

Bild 10: Hier ist noch Muskelkraft gefragt: Der Lkw-Fahrer muß ein schweres Faß verladen. Nach diesem kleinen Diorama, das recht schnell zu sichtbaren Ergebnissen führte, gingen die Pläne von Jürgen Klaufß sofort weiter – eine aus mehreren Teilstücken bestehende Anlage mit dem Thema Trennungsbahnhof wurde in Angriff genommen. **Fotos: J. Klaufß**





Ein kleines Behelfsstellwerk





Bild 1: Ein neuer Morgen beginnt für die Besetzung des Behelfsstellwerks "Sr". Ein kleiner Gag am Rande: Die rot gekleidete Figur rechts im Hintergrund stammt nicht von Preiser, sondern ist der Autor in eigener Person. Sein Bruder hat ihn mit auf die Platte gebannt.

Bild 2: Diese Szene reiht das Motiv in die fünfziger Jahre ein. Beachtenswert die gekonnte Verschmutzung von Lkw und vor allem Reifen.

Bild 3: Modellbau in höchster Perfektion repräsentiert die "aufgebockte" Donnerbüchse. Bei vielen Details, wie z.B. den Schwellenstapeln, stellt sich die Frage: Vorbild oder Modell?

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs lagen auch viele Stellwerke in Schutt und Asche bzw. waren mehr oder weniger stark beschädigt. Da an sofortigen dauerhaften Ersatz oft nicht zu denken war, errichtete man zunächst (häufig dann doch sehr langlebige) Provisorien, die sogenannten Behelfsstellwerke. Sie bestanden nicht selten aus ausrangierten Fahrzeugen, die auf einen Unterbau aus Schwellen oder Stein gesetzt wurden. Überwiegend fanden alte Personenwagen Verwendung, beispielsweise "Donnerbüchsen", Länderbahnwagen oder auch die aus der Kriegszeit stammenden Behelfspersonenwagen. Natürlich waren diese Bauten eher für die frühe Nachkriegszeit typisch; doch manche hielten sich bis in die heutige Zeit! Auch wurden solche Behelfsstellwerke beim Umbau oder bei der Erweiterung von Gleis- oder Signalanlagen eingesetzt, so daß sie auch auf ziemlich modernen Anlagen anzutreffen sein können.

Die Verwirklichung im Modell

Ausgangspunkt für unsere kleine Bastellei auf einem 30 cm x 50 cm großen Diorama war eine 1.-Klasse-"Donnerbüchse", die man beispielsweise von Roco (Bestellnummer 44121) bekommt. Doch selbstverständlich lassen sich auch andere Modelle verwenden. Vor allem sollte man erst einmal seinen "Altwagenbestand" durchforsten. Vielleicht findet sich hier







Bild 4: *Freundliche Auskunft wird dem Lkw-Fahrer erteilt, der sich "verfranzt" hat.*

Bild 5 (links unten): *Diese Vorbildsituation unterscheidet sich nur durch die Aufstellungsart des Behelfstellwerks und die Funktionsweise (elektromechanisch) von unserem Diorama. Die Nachgestaltung könnte natürlich auch so aussehen. Das Foto stammt von der Lichtbildstelle der BD Karlsruhe. Wahrscheinlich war die Anlage also im süd-deutschen Raum angesiedelt.*

Bild 6: *Daß das Stellwerk nicht nur aus einem alten Wagen auf einem Sockel besteht, zeigt die Aufnahme von der anderen Seite. Eine Menge Elektrotechnik wurde "investiert". Auch diese komplexe Gesamtsituation könnte zum Nachbau reizen.*

noch ein Wagen, den man ohnehin nicht mehr braucht.

Bei dem Roco-Modell wird zunächst vorsichtig das Dach abgenommen und die Inneneinrichtung entfernt. Dann bricht man die Fenstereinsätze an den Stellen, die geschlossen werden sollen, heraus. Das Schließen geschieht durch Einkleben von passenden Stückchen aus 1 mm starkem Polystyrol. Auf ein nahtloses Verspachteln dieser Stücke wurde verzichtet, da bei dem sich an das Verspachteln anschließenden Nachschleifen die Nietensreihen neben den Fenstern in Mitleidenschaft gezogen werden könnten.

Hat man vielleicht noch einige Puffer oder Türschlösser entfernt, kann die Farbgebung erfolgen. Dazu werden erst einmal die Fenstereinsätze grün gestrichen; man kann dabei die bereits werkseitig grünen Flächen des Gehäuses auch gleich noch ein wenig "ausflicken" – schließlich ist der Waggon ja nicht ohne Grund ausgemustert worden. Dann sollte die Beschriftung aufgebracht werden, im vorliegenden Fall der Beschriftungssatz Bz 9 der Firma Spieth. Weil es sich um Schiebebilder handelt, die auf dem ansonsten matten Modell störend glänzen, muß der Wagen zum Schluß noch einmal mit mattem Klarlack überstrichen werden. Vorher sollte jedoch das Dach noch umbragrau angemalt und der Wagen mit einigen braunen Rostspuren etwas gealtert werden. Doch Vorsicht – weniger ist hier oft mehr! Zu betonte Alterung wirkt leicht überzogen, weshalb man hier im wahrsten Sinne des Wortes nicht zu dick auftragen sollte.

Schon während der Farbgestaltung kann man die Schwellenstapel auf die Grundplatte kleben. Für die Schwellen finden 2 mm x 3 mm dicke Kieferleistchen Verwendung, die auf ca. 30 mm abgelängt werden. Auf diese klebt man





Bild 7: Einen ganzen Tag haben die Gebrüder Rieche mit ihrem Diorama im Freien zum Fotografieren verbracht. Die langen Schatten des späten Sonnenlichts erhöhen das filigrane Aussehen des Bauwerks und die hervorragende Vorbildwirkung des gesamten Dioramas.

kurze Gleisstücke, auf die dann der Wagen gesetzt wird. Bei diesen Gleisen empfehlen sich niedrige Profile – im Zweifelsfall solche der Spur N. Die als Abrollsicherungen fungierenden Schwellen können jetzt mit Nähgarn auf

den Profilen "festgezurt" werden. Als Alternative kann man aber beispielsweise auch "festgeschweißte" (Modell-)Hemmschuhe benutzen, um den Wagen gegen Abrollen zu sichern. Erhältlich sind solche z.B. bei Panier.

Durch Löcher im Wagenboden und in der Grundplatte kann ein Nähgarnfaden zur Imitation der Stelldrähte gezogen werden. Dieser sollte schön stramm gespannt sein, denn erstens hängen Stelldrähte nicht durch, und zweitens braucht

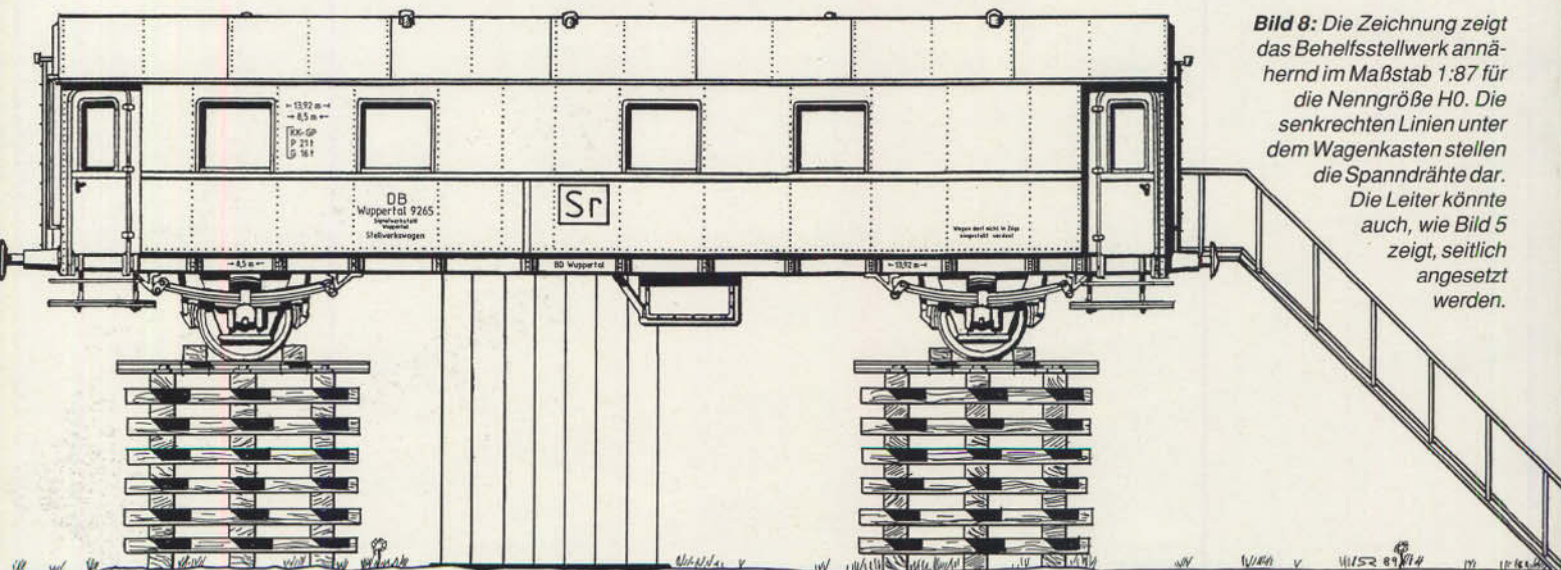


Bild 8: Die Zeichnung zeigt das Behelfsstellwerk annähernd im Maßstab 1:87 für die Nenngröße H0. Die senkrechten Linien unter dem Wagenkasten stellen die Spanndrähte dar. Die Leiter könnte auch, wie Bild 5 zeigt, seitlich angesetzt werden.



Bild 9: Selbst das Licht der Abenddämmerung wurde noch zum Fotografieren genutzt. Es entstand eine traumhafte Abendrotszene.

dann der Wagen gar nicht auf die Gleise aufgeklebt zu werden, da er durch die gespannten Drähte und die Schwellen ausreichend festgehalten wird. Steht der Wagen fest genug, kann man das Dach wieder aufsetzen. Vorher sollten aber, wenn man schon keine Inneneinrichtung vorsieht, noch einige Figuren in den Wagen (oder sollte man das Gebäude sagen?) eingeklebt werden.

Bleibt als krönender Abschluß noch die Herstellung der Treppe: Falls man in der Restekiste nichts Geeignetes findet, muß man zur Selbst-

hilfe greifen und sich eben eine Treppe bauen. Bei dem abgebildeten Modell geschah dies mit Hilfe von Neusilber- und Messingprofilen bzw. -draht.

Als bei der Ausschmückung des Dioramas verwendete Materialien sind zu erwähnen: Zäune, Gittermastlampe, Hydrant, Telegrafmasten, Gitter- und Kohlenkörbe. Sie stammen wie der prächtige Vomag-Holztransporter von Weinert. Das aus Messing geätzte Fahrrad kann man bei Gerard erwerben, wogegen der Prellbock wiederum ein Eigenbau ist. Die Figu-

ren stammen – natürlich – von Preiser. Die (nachgefärbten) Bäume sind bei Noch unter der Bezeichnung D+W erhältlich. Sämtliche verwendeten Schottersorten und Erden stammen aus dem Sortiment von Rainer Lipp aus Petershagen.

Hat man dem Diorama alle diese Kleinigkeiten, die der Sache den letzten Schliff geben, hinzugefügt, ist man fertig und Besitzer eines nicht alltäglichen Stellwerks. **Stephan Rieche**

Bild 10: So schön und wirkungsvoll kann ein Diorama in Szene gesetzt werden. **Fotos 1 bis 4, 7 bis 10: St. Rieche; 5 und 6: Lichtbildstelle BD Karlsruhe**





Diorama

Bild 1: Mit dem Fabrikgebäude am Rande der Bahnstrecke hat es eine ganz besondere Bedeutung.

Bild 2 (links): Rege Tätigkeit herrscht im Fabrikgelände. Das ehemalige Ladegleis wurde schon zurückgebaut.

Bild 5 (rechts): Oben das Wandteil aus dem Fleischmann-Bausatz, darunter die vorbereitete Innenverkleidung aus Sperrholz.

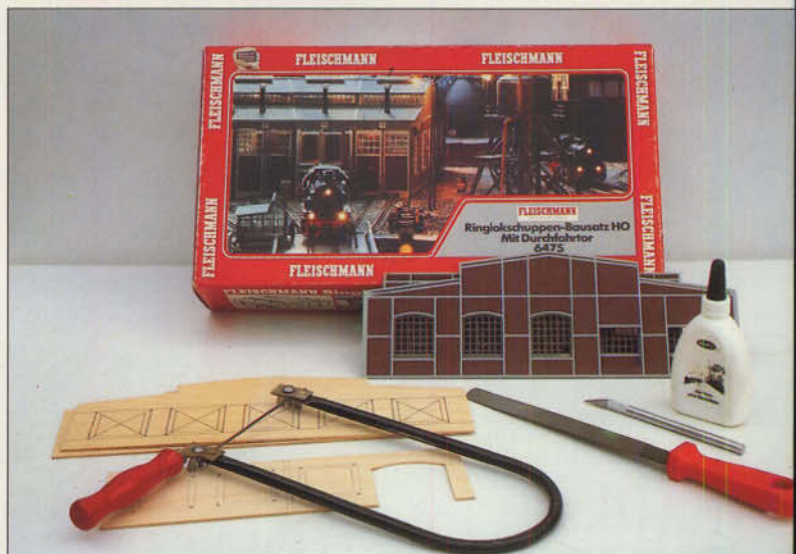


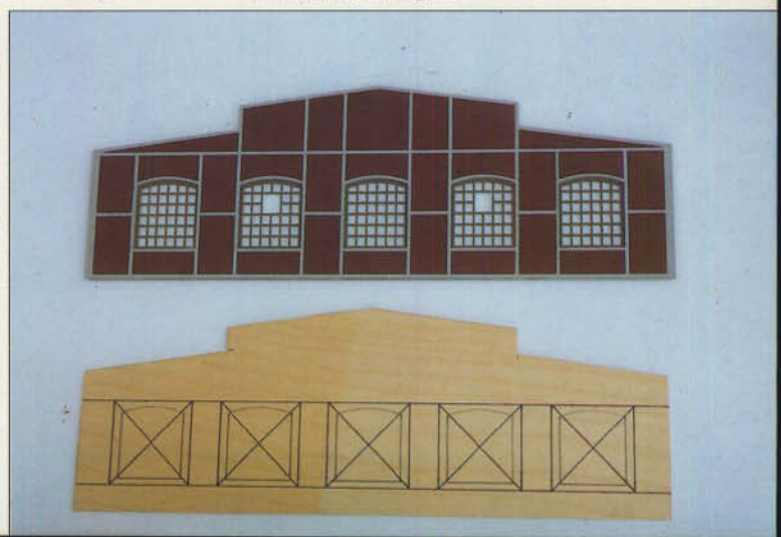
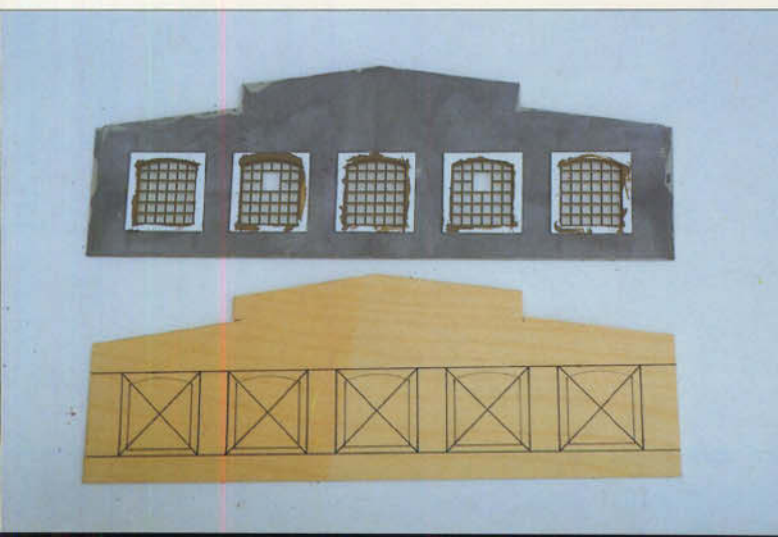
Bild 4: Das notwendige Werkzeug für ein erfolgreiches Kit-bashing. Für die langen Wandteile wurde ein normaler Laubsägebogen verwendet.

Bild 3 (oben): Ein Blick von oben zeigt, daß die Fabrik im Abbruch begriffen ist. Ein Teil der Dachabdeckung wurde bereits entfernt, um Maschinen und Ausrüstungen mittels Kran bergen zu können.

Bild 6: Die Außenseite der Seitenwand zeigt die Lage der Verstrebungen, darunter das bereits ausgesägte Innenwandteil mit den aufgezeichneten Fensteröffnungen.

Teil 3

"Modern Times"



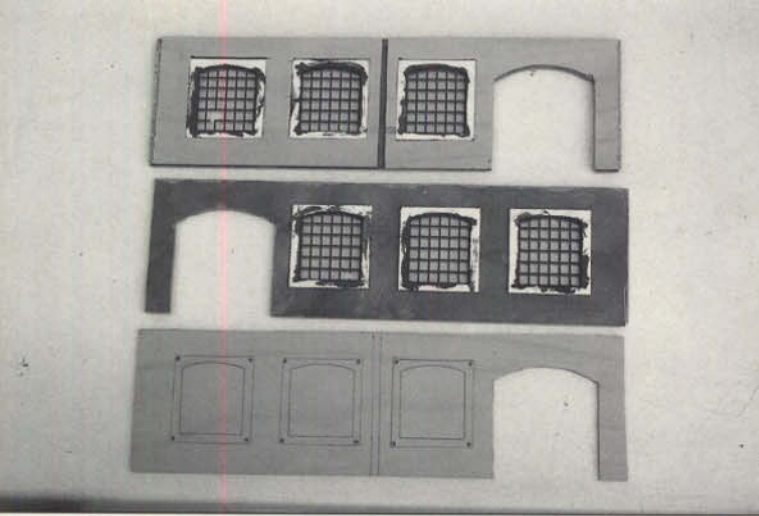


Bild 7: Drei Bauschritte auf einen Blick: Die Originalwand (Mitte) und die Sperrholzwand (unten) werden nach dem Aussägen der Fensteröffnungen zu einem Teil verbunden (oben).



Bild 8: Nach Fertigstellung aller Wandteile erhalten diese durch ein Gemisch aus Moltofill und Abtönfarbe eine "Putzschicht". Innen werden zu große Fensterrahmen und eventuelle Spalten dadurch unauffällig verdeckt.

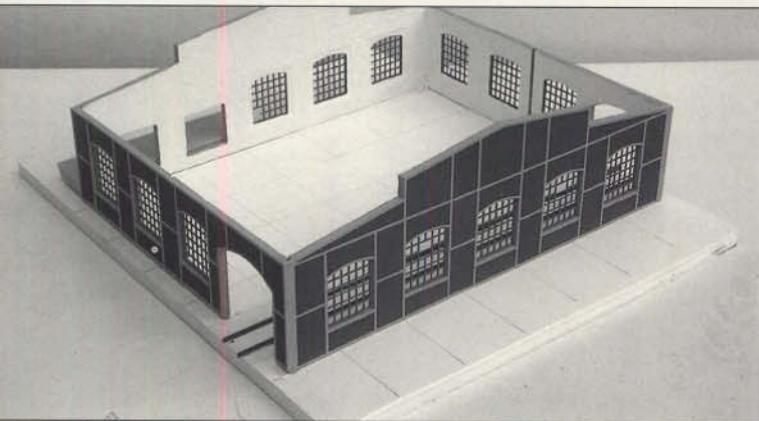


Bild 9: Die vier Wandteile wurden zu einem Ganzen zusammengesetzt und das Durchgangsgleis innerhalb der Halle verlegt.

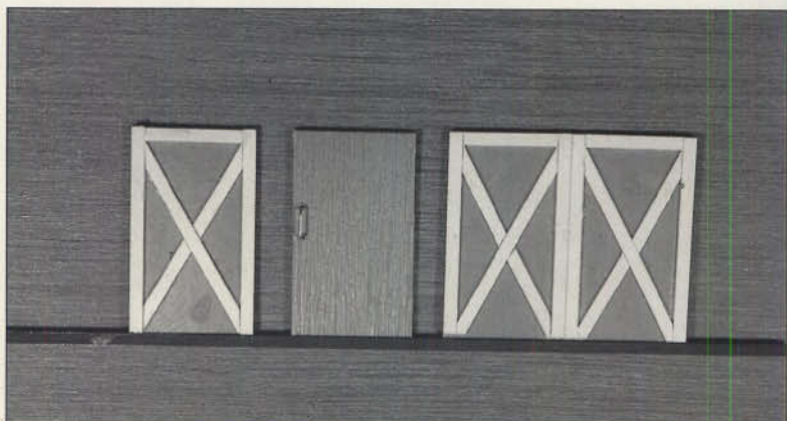


Bild 10: Das Bild zeigt die einzelnen Baustadien für die Hallentore. Auf den Rückseiten werden die Versteifungsprofile mittels Kunststoffstreifen imitiert.

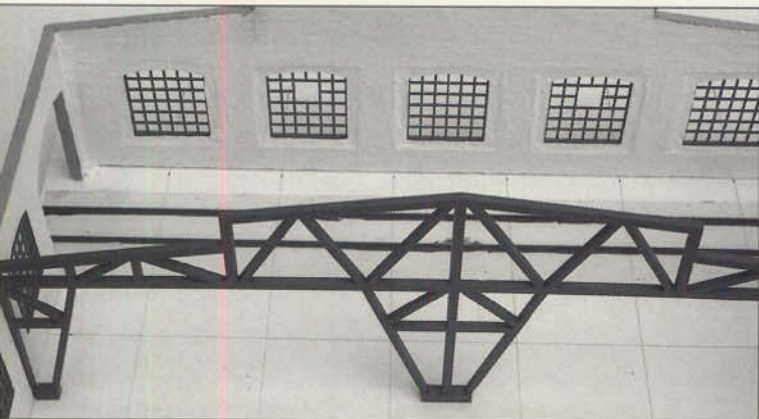


Bild 11: Der noch offene Bau erhält die Trägerkonstruktionen für das Dach. Gut erkennbar die Darstellung des Hallenbodens aus einer Depafitplatte.

Bild 13: Auch im Innern der Halle wurde inzwischen die Rampe fertiggestellt. Gut erkennbar sind hier die schon arg "verrosteten" Schienen.



Bild 12: Die Laderampe nimmt Gestalt an. Die beweglichen Torflügel erhalten durch ein U-Profil ihre Führung.

Bild 14: Die seitlichen Dachhälften mit den Oberlichtfenstern sind auf die Stützen aufgelegt und mit diesen verklebt worden.

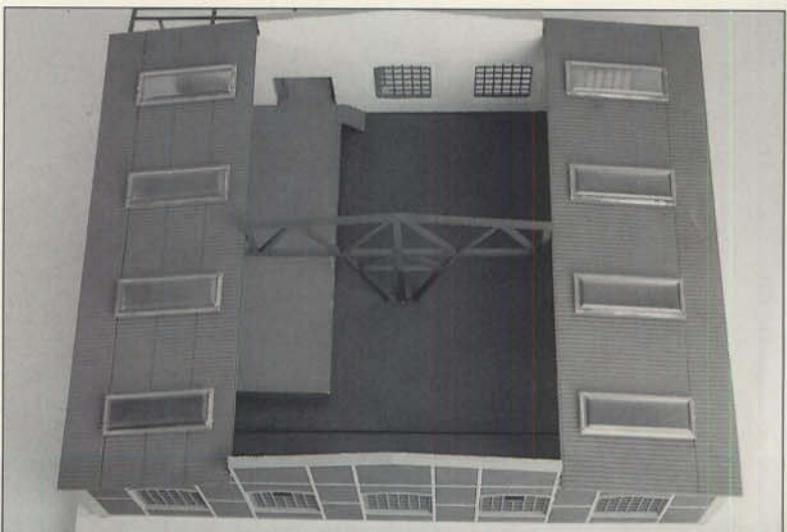
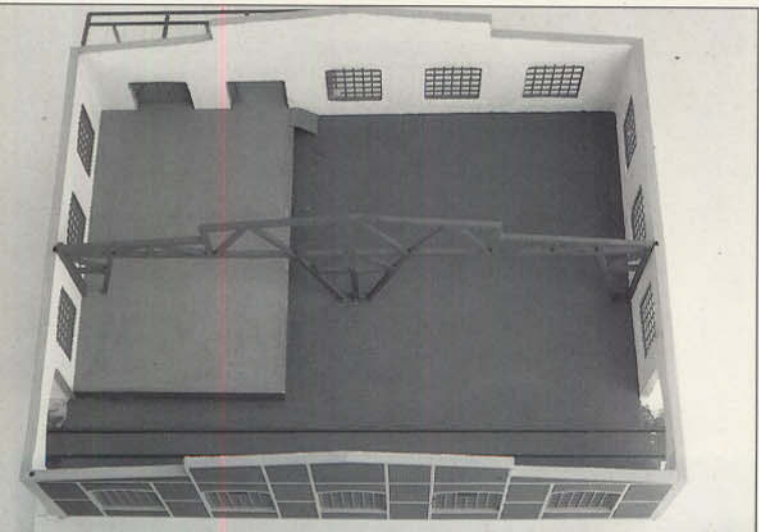


Bild 15: In den offenbleibenden Dachfeldern mußten die Trägerlagen nachgebildet werden. Die restlichen Felder erhalten ein Welleternitdach.

Bild 16 (Mitte links): Diesem Tor sieht man sein Alter an. Die ständig einwirkenden Witterungseinflüsse haben ihr Werk getan.

Bild 17 (Mitte rechts): Die Außenwände erhielten, dem Alter des Bauwerks entsprechend, eine überzeugende Patina.

Bild 18 (unten links): Die Säulen der Rampenüberdachung wurden im Stil der Jahrhundertwende gefertigt.

Bild 19 (unten rechts): Außenleiter, Lampe und diverses Gerümpel gehören zu so einem alten Gemäuer einfach dazu.



In Teil 1 (EJ 5/1991) der kurzen Artikelserie über mein neues Diorama war ich auf die Arbeitsgänge bis einschließlich Geländemodellierung eingegangen. Im zweiten Teil (EJ 6/1991) hatte ich über zwei Methoden für die Gestaltung eines Baches sowie über die Begrü-

nung geschrieben. Das Thema Gebäude war extra für diese Ausgabe ausgeklammert worden. Hier möchte ich nun über den Bau meiner Fabrikhalle berichten. Kit-bashing heißt das inzwischen nicht mehr ganz neue Zauberwort für die Erstellung von

Gebäuden aus verschiedenen Bausätzen, Einzelteilen und sonstigem Material. Als "Resteverwertung" möchte ich meinen Fabrikhallenbau bezeichnen. Im Laufe der Jahre sammeln sich wirklich Unmengen an Bausatzresten an, die man aber doch wiederverwenden könnte!





Bild 20: Vorbei sind die Tage reger Betriebsamkeit. Von allen Einrichtungen befreit erwartet die Halle der baldige Abriß.

Als ich meine Restekiste wieder einmal durchforstete, entdeckte ich Wandteile des Fleischmann-Ringlokschuppens. Baut man den dreiständigen Lokomotivschuppen weiter aus, bleiben diese Seitenwände übrig.

So hatte ich vier dieser Spritzlinge vor mir liegen. Der Entschluß, auf der Grundlage dieser Teile eine Fabrikhalle zu bauen, war schnell gefaßt. Hierzu wollte ich jedoch einige Veränderungen an den symmetrisch aufgebauten Wänden vornehmen. Je nach Wunsch können Tore an einer Laderampe oder auch Tore für ein Ladegleis in der Halle eingeplant werden. Am besten orientiert man sich an den Querstreben auf den Wandteilen.

Zwei Teile werden längs der obersten Verstrebung mit einer Laubsäge oder einem Bastelmesser gekürzt. Für diese Sägearbeiten sollte man sich der "klassischen" Laubsäge bedienen mit ihrem im Vergleich zu dem meist verwendeten Uhrmacher-Laubsägebogen größeren Bogen. So kann man auch längere Schnitte ohne Umsetzen ausführen. Jetzt läßt sich schon der Rohbau provisorisch zusammenfügen, um den Gedamteindruck und den Flächenbedarf überprüfen zu können. Ist man mit dem Ergebnis bzw. den vorgenommenen Änderungen zufrieden, werden 2 mm dicke Sperrholzplatten zur Darstellung der Innenwände vorbereitet. Damit erreicht man folgendes: Zum einen läßt sich die

Mauerstärke der Hallenwände überzeugend darstellen; zum anderen ist es leicht, die Kunststoff-Fensterrahmen von innen zu kaschieren. Auf diese Sperrholzplatten werden die Maße der Wandteile einschließlich der Fensteröffnungen übertragen und ausgesägt. Dann erfolgt das Zusammenkleben mit den Bausatz-Wandteilen. Nachdem man die Fenster aus dem Fleischmann-Set eingesetzt hat, werden die Innenwände unter Zuhilfenahme eines Borstenpinsels mit einem Gemisch aus angerührtem Moltofill und weißer Abtönpaste "verputzt". Danach sind die Klebekanten der Fensterrahmen durch den aufgetragenen Putz völlig verdeckt. Die vier so vorbehandelten Wandteile muß man auf einer 10 mm dicken Depafitplatte zusammensetzen, ausrichten und verkleben. Mögliche Nahtstellen lassen sich mit dem eben genannten Gemisch verspachteln.

Die Schienenprofile werden nach dem Ablängen auf Teppichklebeband befestigt und mit einer Gleislehre ausgerichtet. Kaum zu glauben, aber die Schienen halten wirklich!

Nachdem die Stahlträgerkonstruktion aus dem Fleischmann-Set eingesetzt ist, wird der Bau der Tore in Angriff genommen. Dafür werden Teile mit entsprechender Abmessung aus Bra-wa-Platten ausgeschnitten, auf die man dann von hinten Querstreben aus feinen Kunststoff- oder Holzprofilen aufklebt. Als Führung der Tore an der Laderampe dient ein Messing-U-Profil. Die großen Tore werden beweglich gehalten. Die Torangeln wurden aus dünnem Silberdraht zurechtgebogen und in einer Nut auf den Torflügeln verklebt. Ein Kunststoffprofil kaschiert diese Stelle.

Die Laderampe samt Überdachung stammt aus dem Faller-Bausatz 973. Eine verkleidete Depafitplatte dient als Rampe innerhalb der Halle. Bevor das Dach aufgesetzt wird, müssen der

Bild 21: Schräg einfallende Sonnenstrahlen zeigen das triste Aussehen des Halleninnern. Nur einige Rohre und Profile "zieren" den Fußboden.





Bild 22: Eine Gesamtansicht der zum Abriß bestimmten Fabrik. Das Firmenschild "Farben-AG" über dem Tor kündigt vom einstigen Bestimmungszweck.

Hallenboden mit Merkur-Platten ausgelegt und alle Teile farblich behandelt werden. Später, nach Aufsetzen des Daches, ist das Innere nur noch schlecht zugänglich.

Die Dachteile entstammen dem Bausatz Ellok-Schuppen von Kibri (Art.-Nr. 9450). Da die dargestellte Fabrik kurz vor dem Abriß steht, werden einige Teile des Daches offen gelassen. Deshalb muß aber die filigrane Dachträger-Konstruktion nachgebildet werden. Hierzu kann man Holzprofile verschiedener Abmessungen von Northeastern verwenden. Alte Rohr- und Lüftungsleitungen lassen sich recht überzeugend aus Gelenkstrohhalmern imitieren.

Ein wenig Gerümpel, überall verteilt, verdeutlicht den desolaten Zustand des Gebäudes. Kräftige Patina mit verdünnter Revell-Farbe für die Kunststoffteile bzw. verdünnter Abtönfarbe für die Holz- und Schaumstoffplatten verstärkt diesen Eindruck.

Das auf den endgültigen Abbruch wartende Gebäude ist nun fertig. Hier und da noch ein Kleinteil aus der Restekiste, wie eine Uhr, eine Außenleiter oder Lampen, anbringen – und der Selbstbau kann in ein Diorama integriert werden. Übrigens ist dies ein billiges Vergnügen, denn bis auf einige Platten brauchte ich nichts hinzuzukaufen.

Die Gestaltung des Dioramas ist mit wenig Aufwand, aber etwas Gespür für die "rauhe Wirklichkeit" schnell zu erreichen. Schon steht der mobile Kran bereit, der die letzten noch verwertbaren Maschinenteile und Ausrüstungen aus dem Halleninneren heraushebt. Die Fahrgäste der Reisezüge, die auf ihrer Fahrt unmittelbar an der alten Fabrik vorbeikommen, haben nur selten einen Blick für das alte verkommene Gemäuer. Vielleicht aber läßt sich ein vorbeifahrender Modelleisenbahner von diesem Motiv inspirieren? **Thomas Mauer**

Bild 23: Aus den Mauerfugen durch Regen herausgewaschener Kalk wurde mit einfachen Mitteln dargestellt.



Bild 24: Ein letzter Blick in die alte Fabrik, die in überzeugender Weise durch Kit-bashing entstand. **Fotos: Thomas Mauer**





Bild 1: Auch die Ferien möchte ich nirgendwo anders verbringen als im und um das Stationsgebäude von Ahrensböök. Von der im Obergeschoß befindlichen Dienstwohnung aus habe ich einen herrlichen Blick über das gesamte Bahnhofsgelände.

Ferientage in Ahrensböök

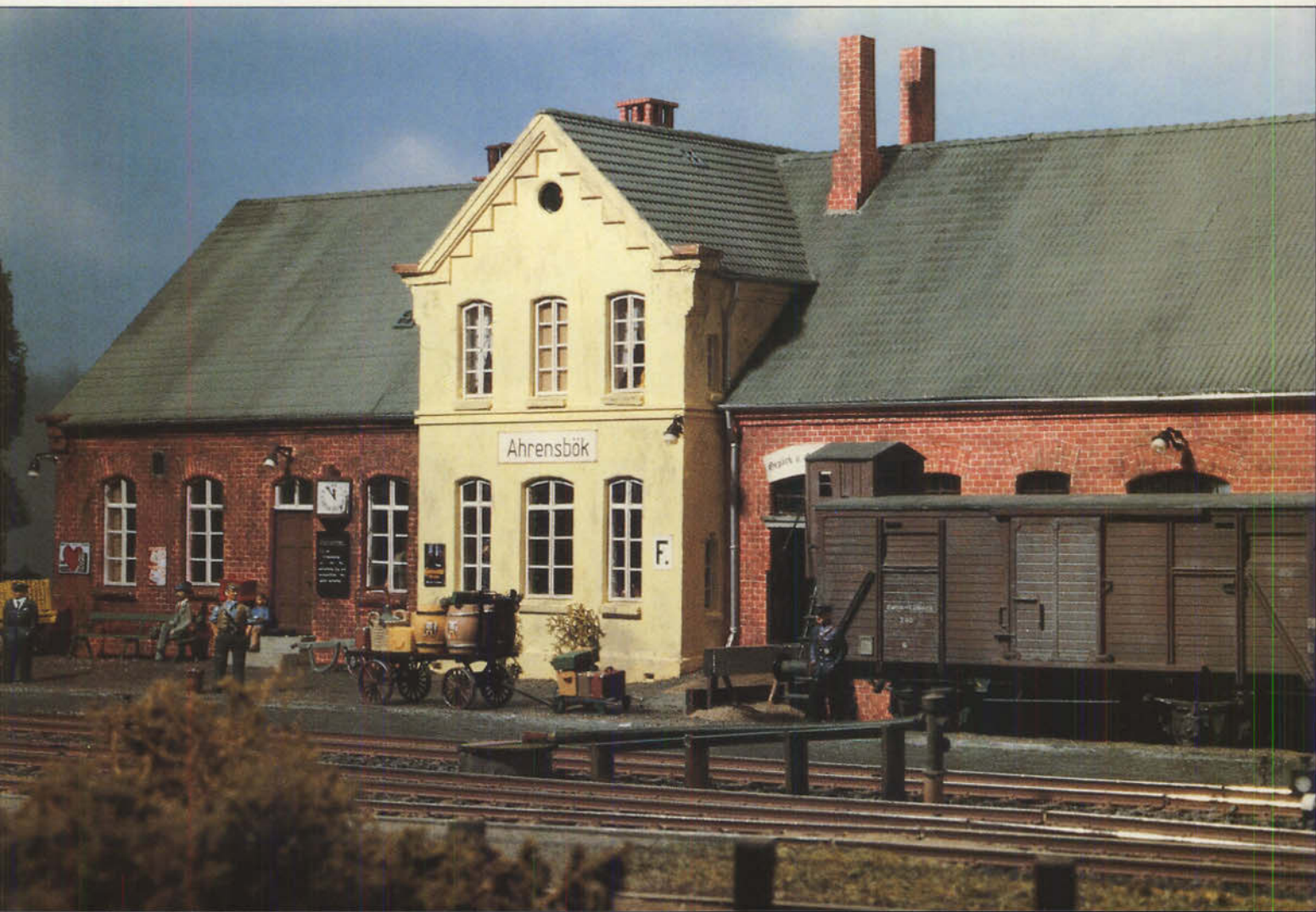




Bild 3: Das Verladen der Baumstämme geschieht ohne Verwendung irgendwelcher Maschinen; Brechstange, Geschick und Muskelkraft müssen sie ersetzen.

Bild 2 (link Seite unten): Auf der Ladestraße sind immer neue und interessante Vorgänge zu beobachten.



Bild 4: Das Viergespann von Fuhrunternehmer Stammer müht sich redlich mit einem gewichtigen Baumstamm, der zur Verladung an der Rampe bestimmt ist.



Bild 5: Die geduldige Lotte muß sich heute ihren Hafer schwer verdienen. Das Pferd hilft, die schweren Stämme verladegerecht vor dem Waggon bereitzulegen.

Der eine oder andere von Ihnen, liebe Leser, hatte vielleicht in den vergangenen Wochen Gelegenheit, die Anlage "Ahrensböck" auf der Sonderausstellung "Die Eutin-Lübecker Eisenbahn 1873 - 1941" oder im Ostholstein-Museum anzuschauen. Die meisten aber werden sich an den Beitrag im Eisenbahn-Journal 4/1991 erinnern, der diese umfangreiche Spur-0-Nachbildung des Bahnhofs "Ahrensböck", wie er sich um 1930 präsentierte, zum Gegenstand hatte. In einer einzigen Ausgabe konnten wir die aus elf Modulen bestehende Anlage natürlich nicht ausreichend dokumentieren. Da ihre Gestaltung mit dem großen Detailreichtum und den vielen selbstgebauten Bestandteilen jedoch eine

Bild 6: Die übliche "Arbeitsteilung": Einer müht sich im Schweiß seines Angesichts, und seine beiden Mitstreiter schauen interessiert zu. Die Frage: "Wird er es wohl schaffen?" steht ihnen im Gesicht geschrieben.

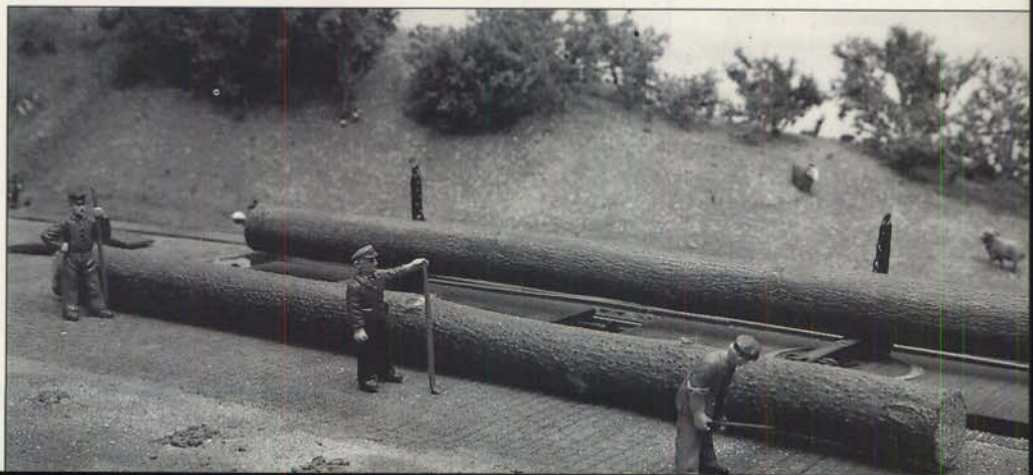




Bild 7: Mit Spannung erlebe ich die Einfahrt der Lokomotive Nr. 23 mit ihrem GmP 108 in den Bahnhof Ahrensböck. Natürlich weiß ich schon, daß GmP die Bezeichnung für einen Güterzug mit Personenbeförderung ist.



Bild 8: Der Weichenwärter Themer stand schon bereit und hat mit wenigen Handgriffen die Lok Nr. 23 von ihrem Wagenzug abgekuppelt, eine Arbeit, der ich immer mit größtem Interesse zuschaue.

Bild 10: Nun muß ich aber schnell wieder zur Rampe, denn mit dem GmP ist ein mit Traktoren beladener Rungenwagen Bauart "Stuttgart" angekommen, der inzwischen zur Entladung bereitgestellt wurde.



Bild 9: Die Mitfahrt von Weichenwärter Themer ist so wohl nicht in der Dienstvorschrift vorgesehen; denn der Lokführer hat keine Sichtverbindung zu ihm.

Bild 11: Als letzter Wagen des soeben eingefahrenen Zuges läuft ein mit Kohle beladener offener Güterwagen der Bauart "Breslau", der ordnungsgemäß am rechten Puffer das vereinfachte Zugschlußsignal Zg 5 trägt. Ja, mein Vater hat mir schon viel Eisenbahn-Fachwissen vermittelt!





Bild 12: Auch meine kleine Schwester ist von der Eisenbahn begeistert. Hier schaut sie gerade zu, wie die Lok Nr. 23 den Stückgutwagen (Eutin – Lübeck 240) an die Verladerrampe des Güterschuppens rangiert. Die Signale gibt der als Rangierleiter fungierende Weichenwärter Themen vom Rangierertritt des Waggons aus.



Bild 13: Eisenbahn-Assistent Behncke wartet geduldig den Ausgang des Streits zwischen seinem Neffen und meiner Schwester ab, wer denn zuerst auf die Schaukel darf.

Bild 15: Nicht zum ersten Male erlebe ich bei den Rangierarbeiten das Abbremsen eines von der Lokomotive abgestoßenen Waggons mit dem Hemmschuh.

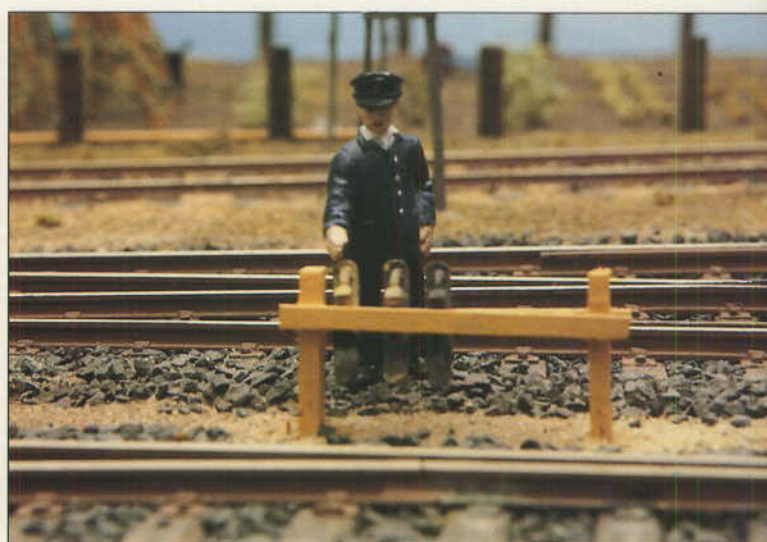


Bild 14: Weichenwärter Themen sorgt für Ordnung auf dem Bahnhofsgelände. Dazu gehört auch, daß die Hemmschuhe auf ihrem Ständer zwischen den Gleisen stets griffbereit liegen.

Bild 16: Heute kommt Weichenwärter Themen nicht zum Verschnaufen, denn die verschiedenen Wagen müssen zu ihren Standorten gebracht werden. Die wenig umfangreichen Gleisanlagen verlangen häufiges Rangieren. Soeben wird ein "Schwerin" fachmännisch abgekuppelt.



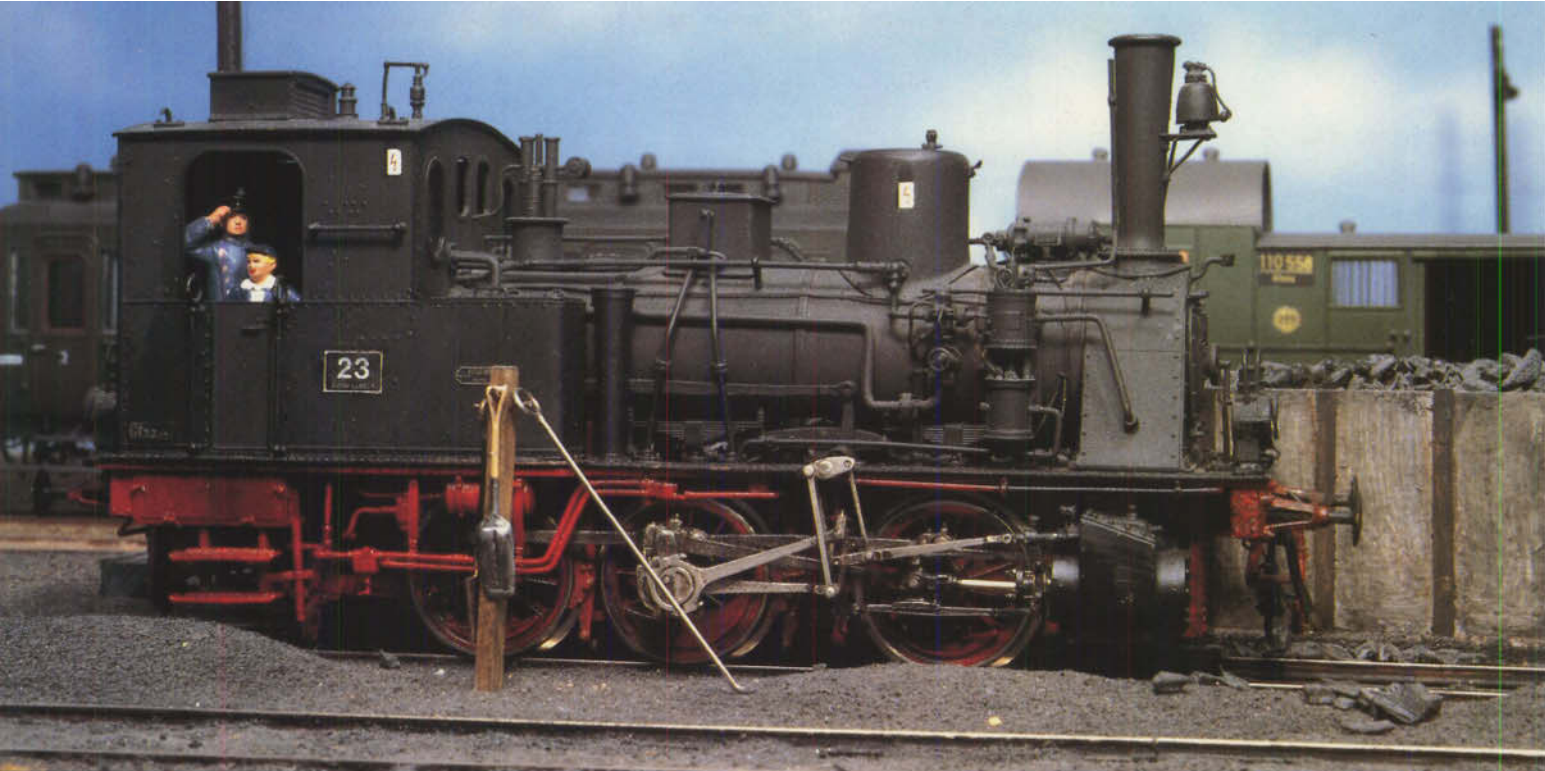


Bild 17: Das sind die absoluten Höhepunkte meiner Ferien, wenn ich als dritter Mann mitfahren darf. Doch leider ist die Fahrt zum Kohlebansen schon beendet, und ich muß meinen Lieblingsplatz wieder aufgeben.

umfassendere Betrachtung verdient, nehmen wir das Thema hier wieder auf. Der Erbauer, der viele Jahre seiner Kindheit im Stationsgebäude von Ahrensböck gelebt hat, holt den Betrachter der Szenerie mit seiner Erzählung in jene Zeit zurück.

Lassen wir uns gefangennehmen von der besonders für einen zehnjährigen Jungen überaus spannenden Welt auf einer Bahnstation in den dreißiger Jahren...

-red-

Der Umzug

Obwohl ich bereits seit April in die fünfte Klasse gehe und zehn Jahre alt bin, rufen mich noch fast alle bei meinem Spitznamen, "Hänschen". Meistens laufe ich mit einem Ball durch die Gegend, den ich vor kurzem geschenkt bekommen habe.

Seit über vier Monaten wohnt unsere Familie im Stationsgebäude Ahrensböck. Vom Obergeschoß

aus habe ich einen herrlichen Blick über das gesamte Bahnhofsgelände. Im März hatte mein Vater als Oberbahnhofsvorsteher die Leitung dieses Bahnhofes übernommen, der den Endpunkt der in Pönitz beginnenden Nebenbahn bildet. Ahrensböck ist eine wichtige Güterstation der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft.

Vorher lebten wir im Stationsgebäude Bad Schwartau an der Hauptbahn Eutin-Lübeck. Dort beobachtete ich vom Wohnzimmer aus oftmals die vorbeifahrenden Züge. Besonders gefielen mir die schweren Schnellzug-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, die die D-Züge Kiel-Berlin beförderten. Meine Lieblingslokomotive der Privatbahn ist Lok Nr. 1. Wegen der "1" bin ich zunächst sauer gewesen, daß wir nach Ahrensböck zogen. Lokführer Block, der die "1" fährt, hatte mir nämlich versprochen, wenn ich in die fünfte Klasse käme, würde er mich auf dem Führerstand mit nach Eutin nehmen. Nun gehe ich in die fünfte Klasse und kann

nicht mit der "1" fahren, weil diese nicht nach Ahrensböck kommt.

Inzwischen finde ich es in Ahrensböck jedoch sehr schön, da ich hier viel mehr auf dem Bahnhofsgelände spielen darf als in Bad Schwartau. Dort mußte ich meistens hinter der Absperung bleiben, ganz selten durfte ich – natürlich nur in Begleitung – auf den Bahnsteig. Hier in Ahrensböck gibt es gar keine Bahnsteigsperrung. Die Reisenden werden nur im Zug kontrolliert. Die Eisenbahner dieses Bahnhofes sind sehr nett zu mir. Außer meinem Vater arbeiten hier noch 13 weitere Eisenbahner: zwei Eisenbahnsekretäre, ein Eisenbahn-Assistent, ein Lokführer, drei Reserve-Lokführer, ein Schaffner, ein Weichenwärter, ein Nachtheizer und drei Bahnhofsarbeiter.

Endlich Ferien!

Der Morgen meines ersten Sommerferientages beginnt mit einigen Ermahnungen meiner Mutter: "Du gehst heute nicht zur Viehrampe, dort werden nämlich Stämme verladen!" Da die Viehrampe mein Lieblingsspielplatz ist, gefällt mir dieses Verbot gar nicht. "Ja, und wenn ich mich hinter den Zaun auf die Wiese stelle, dann kann doch nichts passieren?" frage ich. "Na gut, geh hin. Aber sei vorsichtig!" erwidert meine Mutter. Schnell eile ich die Treppe hinunter. Als ich zur Tür hinaustrete, kommt gerade Herr Stammer mit seinen Pferden und einem riesigen Baumstamm vorbei. Am Wäscheplatz kriech ich durch den Zaun und laufe entlang der Wiese bis zur Rampe, von wo aus ich alles genau beobachte.

Stämme verladen ist eine schwere und gefährliche Arbeit. Mit Brechstangen und Flaschenzügen werden die großen Buchen- und Eichenstämme auf die Holzwagen geladen.

Plötzlich ertönt ein langer Pfiff und das Läutesignal. Das bedeutet, daß der aus Pönitz kommende Zug kurz vor dem letzten Bahnübergang ist und hier bald eintreffen wird. Im Gegensatz zur Hauptbahn, wo die Bahnübergänge durch

Bild 18: Bald finde ich mich wieder ein und schaue aufmerksam den Wartungsarbeiten zu. Am Bansen habe ich nur einmal zugeschaut, dann mußte meine Kleidung in die Wäsche!

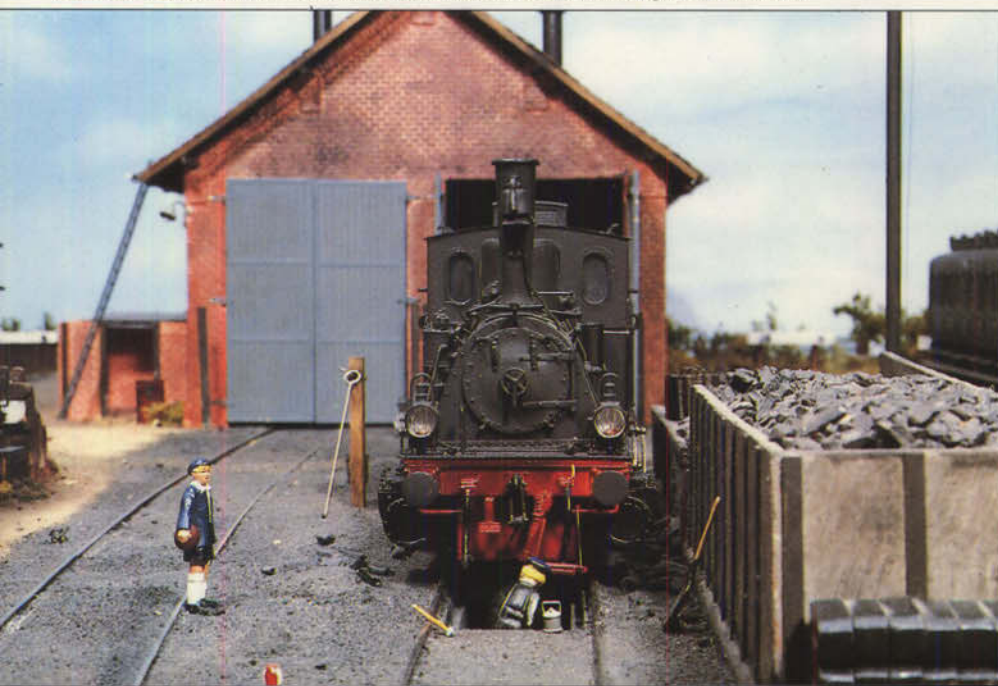




Bild 19: In der Bahnhofstraße begegnet mir der Bahnhofsspediteur Gädke, der mit seinem beladenen Fuhrwerk auf dem Weg zum Güterschuppen ist.

Bild 20: Am Güterschuppen müht sich Bahnhofsarbeiter Siebuhr, eine gewichtige Kiste auf ein bereitstehendes Fuhrwerk zu wuchten.

Bild 21 (unten): Die gestern mit dem GmP angekommene Kohle ist entladen, und so kann die Bestellung vom Gastwirt gleich erledigt werden.

Schranken gesichert sind, müssen bei unserer Nebenbahn die Leute an den Bahnübergängen auf sich selbst aufpassen. Jetzt heißt es, schnell auf den Hügel hinter der Rampe zu laufen, da ich von dort aus den ankommenden Zug gut beobachten kann. Der Zug 108, der jetzt eintrifft, ist besonders interessant, da er immer die meisten Güterwagen mitbringt. Vor einigen Tagen hat mir mein Vater die Bedeutung der Städtenamen an den Güterwagen erklärt. Nun führe ich ein kleines Buch, in das ich die "Gattungsbezirke" der Wagen, die nach Ahrensböök kommen, eintrage.

Hinter der dreiachsigen Lokomotive Nr. 23 folgen ein Abteilwagen 3. Klasse, ein Packwagen ("Stuttgart") und ein Niederbordwagen ("Erfurt"), die beide mit Traktoren beladen sind. Nachdem der letzte Wagen vorbei ist, es handelt sich um einen offenen, mit Kohlen beladenen Wagen ("Breslau"), stürme ich zum Bahnsteig, um beim Rangieren zuzuschauen. Dort kuppelt Weichenwärter Themer gerade die Lok vom Zug ab. Lok 23 umläuft auf dem Nebengleis und drückt anschließend den Abteil- und Packwagen auf das Personenwagen-Abstellgleis. Dann beginnt das Verteilen der Güterwagen.

Mitfahrgelegenheit

Als der Stückgutwagen (Eutin-Lübeck 240) an den Güterschuppen gedrückt werden soll, kommt gerade Eisenbahn-Assistent Behncke vorbei, sieht mich am Bahnsteig stehen und sagt zu mir: "Na, du möchtest doch bestimmt ein Stück auf der Lok mitfahren?" "Ja!" rufe ich mit leuchtenden Augen aus. Herr Behncke schnappt mich, ruft Lokführer Hintz etwas zu, und einige Minuten später fahre ich auf Lok 23 mit. Herr Behncke steht hinter mir, so daß ich mich sicher

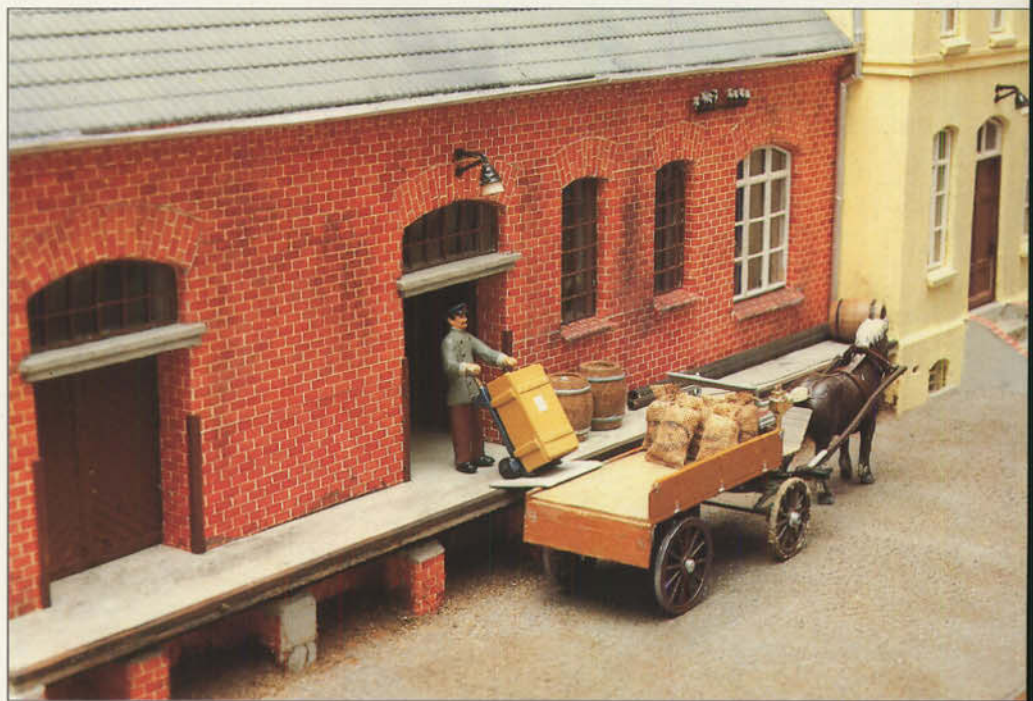




Bild 22: Inzwischen tut sich auch etwas auf der Bahnsteigseite. Familie Schulz ist mit "Kind und Kegel" erschienen und wartet nun ungeduldig auf die Einfahrt des Triebwagens. Doch daraus wird nichts, denn...



Bild 23: ...schon schreibt Eisenbahn-Assistent Behncke Verspätungsminuten für die nächste Zugeinfahrt auf die Tafel.

Bild 25 (rechts): Die T 3 fasziniert mich ebenso wie meinen Freund Bruno.

fühle. Kaum sind wir am Güterschuppen angekommen, laufe ich schon wieder im Eiltempo zur Ladestraße, wo gerade die übrigen Güterwagen verteilt werden.

Bahnhof Ahrensböck liegt im Gefälle. Herr Themer, der Weichenwärter, spricht immer von einem "natürlichen Ablaufberg". Einige Güterwagen werden in Höhe der Rampe von der Lokomotive abgestoßen und in der Ladestraße per Hemmschuh gebremst. Dadurch wird das Verteilen der Güterwagen beschleunigt.

Nachdem Herr Themer den letzten Güterwagen für die Ladestraße abgekuppelt hat, es handelt sich um einen offenen, mit Kohlen beladenen Wagen ("Schwerin"), lehnt sich Lokführer Hintz zum Fenster hinaus und sagt: "Nun steig' schon auf. Du darfst bis zum Lokschuppen mitfahren!" Im Gegensatz zur Hauptbahn werden die Lokomotiven der Nebenbahn im Ein-Mann-Betrieb gefahren, d.h. ohne Heizer. Für die Bekohlung und Wartung ist der Nachtheizer Bünning zuständig. In Ahrensböck sind zwei Dampflokomotiven (Nr. 4 und 23) und ein Triebwagen (1001) fest stationiert. Gelegentlich helfen Nr. 5 oder Nr. 6 der Hauptbahn aus. Lok 23 wird schon

vom Nachtheizer erwartet, der sie bekohlen soll. Ich bedanke mich für die Mitfahrt, schaue noch ein wenig bei den Wartungsarbeiten zu und kehre dann zum Güterschuppen zurück. Auf dem Weg vom Lok- zum Güterschuppen begegnet mir in der Bahnhofstraße der Bahnspediteur Bädke mit seinem Rollwagen. Er fährt das Stück- und Expreßgut für die Bahn aus. Manchmal darf ich auf dem Kutschbock mitfahren. Doch dafür ist es heute schon zu spät. Am Güterschuppen angekommen, helfe ich noch bei der Entladung des Stückgutwagens. Nach und nach treffen einige Pferdefuhrwerke ein, um Kisten, Fässer, Kartons und Säcke abzuholen bzw. zu bringen. Auf dem Güterschuppen arbeiten meistens zwei Bahnhofsarbeiter. Kurz nach 11.30 Uhr verlasse ich den Güterboden und gehe an der Gaststätte vorbei zum Bahnsteig. Der Gastwirt bekommt gerade Kohlen für den Winter geliefert.

Inzwischen entdeckte ich Familie Schulz und meine jüngere Schwester auf dem Bahnsteig. Ehepaar Schulz hat drei Töchter; die "mittlere", Ursula, geht mit mir in eine Klasse. Ich geselle mich zur Familie, die auf den Triebwagen war-

tet. "Nun kann der Triebwagen bald kommen, sonst bekommen wir unseren Anschlußzug in Lübeck nicht mehr. Der Triebwagen hat schon fünf Minuten Verspätung!" sagt Herr Schulz ärgerlich. "Stimmt!" entgegne ich und schaue zur Bahnsohr, die kurz vor zwölf zeigt.

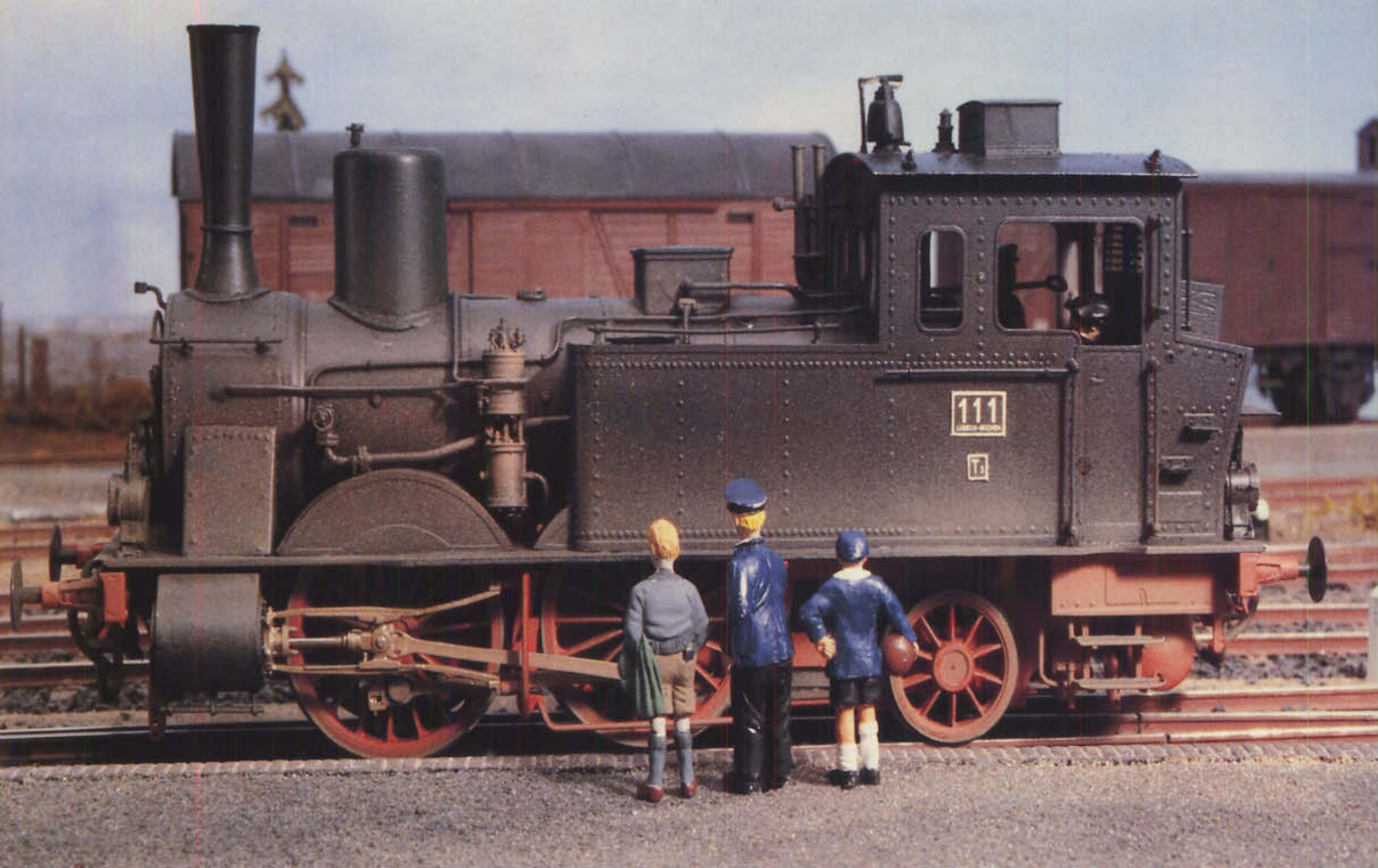
Da taucht mit einem Mal Herr Behncke aus dem Büro auf. Er geht zur Verspätungstafel und trägt mit Kreide "30 Minuten" ein. Lautes Geschimpfe auf dem Bahnsteig setzt ein. "Was ist los?" rufe ich Herrn Behncke zu und renne zu ihm. Er grinst mich an und sagt nur: "Du wirst staunen!" Aufgeregt stürme ich ins Büro, um Neuigkeiten zu erfahren. Doch alle Bediensten geben mir keine Auskunft; selbst mein Vater rückt mit keiner Information heraus. Zähflüssig verrinnen die dreißig Minuten.

Da ertönt ein langer Pfiff und das Läutewerk. Das ist doch nicht das Horn des Triebwagens, denke ich. Zu meiner größten Überraschung läuft statt des Triebwagens eine Lokomotive mit zwei Abteilwagen ein. Meine Verwunderung steigt, als ich entdeckte, daß die Lokomotive nicht von Eutin-Lübeck, sondern von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft stammt. Die Lokomotive ist mit einem Lokführer und einem Heizer besetzt, da sie direkt von Lübeck kommt. Lok 111 wird sofort abgekuppelt, umläuft die Abteilwagen, und bereits nach fünf Minuten fährt der Zug wieder ab.

Beim Mittagessen erklärt mit mein Vater, daß der Triebwagen auf der Fahrt nach Lübeck einen Motorschaden erlitten hatte. Normalerweise springt dann eine Lokomotive von Eutin-Lübeck (Nr. 5 oder 6) mit zwei Abteilwagen als Ersatz ein. Da jedoch wegen des schönen Wetters und des damit verbundenen Ausflugesverkehrs alle Reserve-Lokomotiven für Verstärkungszüge genutzt werden, hilft Lübeck-Büchen mit einer Reserve-Lok aus. Vermutlich wird Lok 111 noch für zwei bis drei Tage einen Teil des Triebwagen-Plandienstes übernehmen. Nach dem Mittagessen will ich einen Klassenkameraden, der in der Nähe des Bahnüberganges wohnt, besuchen. Auf dem Weg dorthin komme ich an der Rampe vorbei. Die Holzarbeiter machen Mittagspause. Lok 23 drückt den "Erfurt" und den "Stuttgart" an die Rampe. Firma Jungclausen ist mit einem LKW und Handwerkern eingetroffen, um die neuen Traktoren zu holen. Zwei Seelen wohnen in meiner Brust; einerseits würde ich gern beim Entladen der Traktoren zuschauen, andererseits bin ich doch mit Freunden zum Fußballspielen verabredet.

Bild 24: Die selten bei uns auftauchende Lok Nr. 111 habe ich natürlich gebührend bei ihrer Fahrt über das Umfahrgleis bestaunt.





Ich beobachte noch, wie die Bordwand des Wagens und die Keile entfernt werden. Nachdem der erste Traktor den "Erfurt" verlassen hat, stürme ich zu meinen Freunden.

Als ich abends zurückkehre, haben gerade die Arbeiter des Fuhrunternehmens Stammer die letzten Stämme verladen und halten einen "Klönchnack". Der mit Stämmen beladene Schienenwagen "Köln" (SSK) wird soeben von der Rampe geholt. Ich gehe zum Bahnsteig, um Bahnhofsarbeiter Siebuhr und Eisenbahn-Schaffner Behrens beim Verladen des Gepäcks in den Packwagen zu helfen. Doch bevor ich in Aktion treten kann, ruft mich meine Mutter zum Abendbrot.

Hans-Harald Kloth

Bild 26 bis 28: Beim Entladen der Traktoren muß ich natürlich erst eine Weile zuschauen, bevor ich zu meinen Freunden gehe und den Tag mit einem zünftigen Fußballspiel beende.
Alle Fotos: H.-H. Kloth





Bild 1: Das waren Zeiten, als die Dampflokomotiven der Baureihe 64 noch im Einsatz standen und in Markt Wald ihre Rangierfahrten durchführten (rechts das BayWa-Lager).



Bild 3: An einem herrlichen Sommertag tuckert der 798, aus Gessertshausen kommend, über die Weichen der Bahnhofseinfahrt.

Die Teilnahme an unserem Modellbauwettbewerb ist für unseren Leser Dieter Rothenfußer schon zur Gewohnheit geworden. Bereits mit elf Jahren wurde er Mitglied eines Modellbahnclubs und stellte 1984 im Alter von 16 Jahren seine erste Arbeit im EJ 4/1983 vor. Auf fotografischem Gebiet machte Herr Rothenfußer die ersten Schritte mit einer geborgten Kamera und eignete sich schnell das notwendige Wissen und Können an. Er versteht es inzwischen, die vielen kleinen Dinge, die eine Modellbahn erst ausmachen, mit sicherer Hand zu gestalten und zu fotografieren, wobei er sich stark am Vorbild orientiert.

Redaktion

Ein Thema wird gesucht

Vielleicht erinnert sich der eine oder andere Leser noch an meinen Beitrag zum vergangenen Wettbewerb, der die Anlage "Niederaunau" zum Thema hatte. Bereits während der Arbeiten an diesem Beitrag keimten in mir Ideen für etwas Neues. Ich wollte weg vom Märklin-Sy-

stem; mich störten die engen Radien und alle sonstigen platzbedingten Kompromisse. Da ich künftig mit dem Zweileitersystem arbeiten wollte, kam mir die Ankündigung des III. Modellbauwettbewerbs gerade recht. Jeder weitere schöne Wettbewerbsbeitrag spornte mich an, mit meiner neuen Arbeit bald zu beginnen. Nachdem die Frage: Lima- oder Roco-Gleissystem? zugunsten von Roco entschieden war, konnte es an den Anlagenbau gehen. Meine neue Anlage sollte unbedingt in der Modulbauweise entstehen; es waren also bestimmte Normmaße zu bestimmen. Die Größe eines Bahnhofsmoduls wurde mit 1,0 m Länge und 0,8 m Breite festgelegt. Aus verschiedenen Gründen sollte der Bahnhof, der als erstes entsteht, eine Gesamtlänge von 4,0 m nicht überschreiten. Die einzelnen Module bestehen aus einer 6 mm dicken Sperrholzplatte, die einen 8 cm x 2 cm starken Rahmen (aus Tischlerplatte) zur Verstärkung erhalten. Damit erreiche ich eine hohe Verwindungssteifigkeit. Die ersten vier Module

waren bald fertiggestellt, und nun ging es auf die Suche nach einem geeigneten Vorbild. An dieser Stelle möchte ich Herrn Christian Buchmüller nochmals zu seinem wohlverdienten ersten Platz im letzten Wettbewerb gratulieren. Während er sich, wie er in seinen Berichten schreibt, an den Bahnstrecken seiner Heimat die notwendige Inspiration für die Gestaltung seiner Anlagen holt, wollte ich eine ganz konkrete Vorbildsituation ins Modell umsetzen. Die folgende Zeit war ich häufig in der weiteren Umgebung meines Wohnortes, insbesondere im Allgäu, auf "Bahnhofssuche". So wurden Füssen, Pfongen-Ried und Dießen am Ammersee in die engere Wahl gezogen. Aber ich merkte beim Studium der Originalpläne sehr schnell, daß ich mich in puncto Längenausdehnung wohl etwas übernommen hatte. So gelangte ich bei meinen "Feldzügen" eines Tages auch nach Markt Wald, rund 40 km südwestlich von Augsburg an der sogenannten Staudenbahn gelegen. Ich besaß noch einige Dias dieses Bahnhofs aus dem Jahre 1980. Doch wie hatte sich die Situation seitdem verändert! Der zweistöckige Lokomotivschuppen war ebenso verschwunden wie das lange Abstellgleis für Reisezugwagen. Trotzdem war ich fasziniert von der immer noch anheimelnden typischen Nebenbahnatmosphäre, die diese Station in der stillen Abendstunde umgab. Beim Abschreiten der Gleisanlagen und dem anschließenden Umrechnen in den Maßstab 1:87 stellte ich zu meiner größten Zufriedenheit fest, daß dieser Bahnhof mit einer Längenausdehnung von rund 380 m auf meinen vorhandenen 4,0 m Modulänge gut unterzubringen war. Mein Entschluß stand fest: Markt Wald wird in 1:87 wieder aufstehen!



Die Staudenbahn im Modell



Wie war es beim Vorbild?

Als am 11. Dezember 1912 endlich der durchgehende Verkehr zwischen Gessertshausen und Türkheim möglich war, dachte wohl niemand der geladenen Ehrengäste daran, daß der Personenverkehr knapp 80 Jahre später bereits wieder der Vergangenheit angehören würde.

Nachdem der Betriebsmittelpunkt der Stauden-

bahn, der Bahnhof Markt Wald, schon seit den sechziger Jahren mehrmals zurückgebaut worden war, traf ihn der härteste Schlag 1983, als der Gesamtverkehr von Markt Wald nach Süden in Richtung Türkheim bis Ettringen wegen des desolaten Zustands des Oberbaus kurzerhand eingestellt werden mußte. Nach seiner "Degradierung" zum Kopfbahnhof erfolgte auch die Stilllegung der erst in den siebziger Jahren installierten Lichtsignale. Auch die beiden Einfahrt-Formsignale erfüllen keinen Zweck mehr

und rusten mit "Flügel auf Halbmast" still vor sich hin. In den folgenden Jahren wurden dann der Lokschuppen abgerissen und das Abstell- und Rampengleis ausgebaut. Als Letzter verließ, laut einer Mitteilung am Anschlagbrett des Empfangsgebäudes, der Schalterbeamte die Dienststelle Markt Wald. Wenn Sie, liebe Leser, diesen Bericht im Eisenbahn-Journal vor sich haben, wird der Personenverkehr auf der Staudenbahn bereits der Vergangenheit angehören, und die Einstellung des noch verbliebenen Gü-

Bild 4: Eine Köf III hat mit ihrer Übergabefahrt von Gessertshausen kommend den Bahnhof Markt Wald erreicht und überquert die Straße von Markt Wald nach Mittelneufnach (und weiter nach Augsburg).

Bild 2 (linke Seite unten): Eine Menge Motive auf kleinstem Raum: der in Richtung Augsburg ausfahrende Nahverkehrszug mit "Silberlingen", das am Zaun lehrende Fahrrad, die Blinklichtanlage und die Straßenlampen unterschiedlicher Bauart. Die Straßenmarkierung wurde mit einem weißem Holzfarbstift aufgezeichnet.



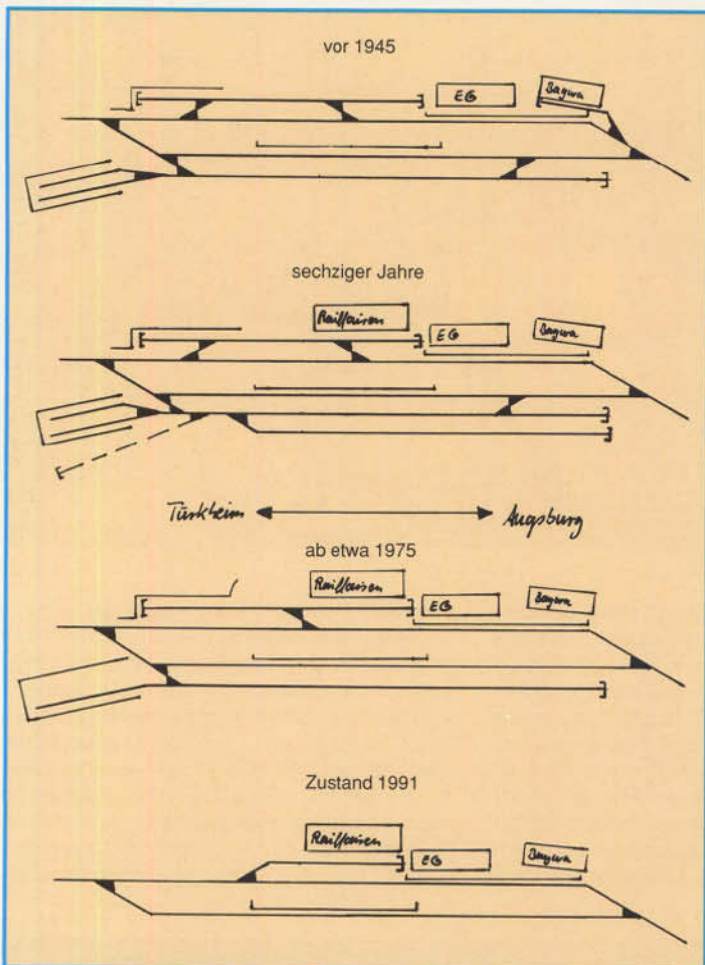
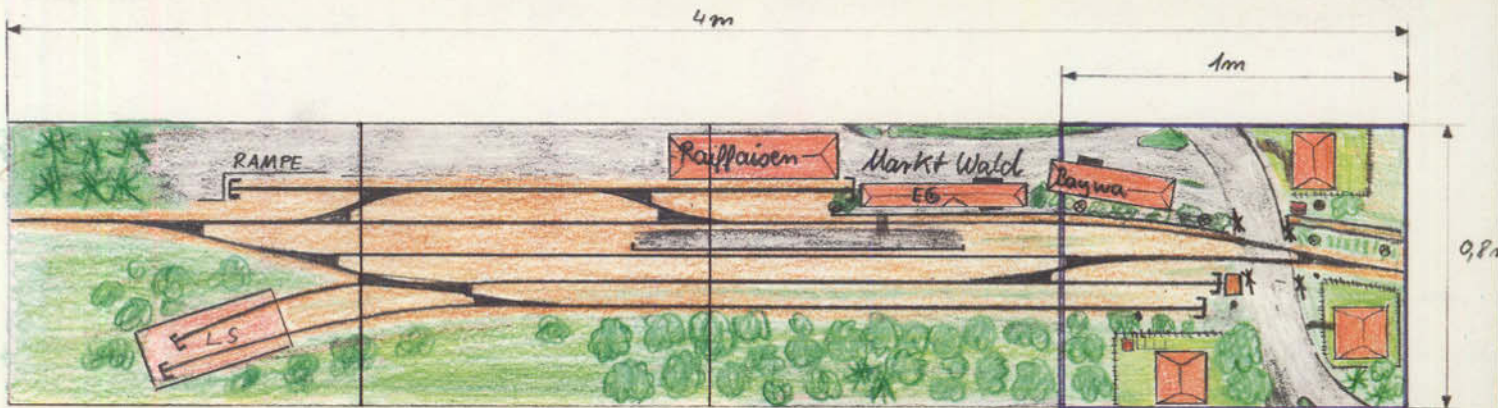


Bild 5: Der Plan zeigt die 4,0 m x 0,8 m messende Modulanlage. In unserem Bericht wird der rechte Teil mit dem Bahnübergang vorgestellt. Die vier Einzelteile lassen sich durch ihre geringen Abmessungen von je 1,0 m x 0,8 m leicht verstauen und transportieren.

Bild 6: Die vier Skizzen dokumentieren den Gleisrückbau in Markt Wald bis zum heutigen Zeitpunkt.

terverkehrs ist nur noch eine Frage der Zeit. Betrieblich unterschied sich die Staudenbahn nicht von den unzähligen anderen Nebenbahnen. Bemerkenswert ist vielleicht, daß sie nicht als sogenannte Stichbahn, sondern als Verbindungsbahn zweier Hauptstrecken gebaut wurde. Nach Inbetriebnahme der Strecke war zunächst der legendäre "Glaskasten" im Einsatz; später folgten Lokomotiven der Baureihen 70 und 98. Nach 1945 erschienen Einheitslokomotiven der Baureihe 64 sowie die Akkutriebwagen der Reihe ETA 177, die nach und nach die alten Lokalbahnlokomotiven verdrängten. Die ETA 177 wiederum wurden bald durch VT 95 ersetzt, und die Dampfloktraktion wurde durch Maschinen der Baureihe 50 verstärkt. Als der Dampflokbetrieb bei der BD Augsburg dem Ende entgegen ging, wurden die 64er durch Diesellokomotiven der Baureihe V 100 abgelöst. Bemerkenswert ist, daß noch bis etwa 1970 ein Personenzug, gebildet aus acht dreiachsigen Packwagen, mit einer Maschine der Baureihe 50 mit Kabinentender nach Markt Wald kam. Der Triebfahrzeugwechsel auf der Staudenbahn ging in den folgenden Jahren munter weiter. Der VT 95 mußte dem VT 98 weichen; dieser wiederum wurde durch Akkutriebwagen der Baureihe 515 abgelöst. Mitte der siebziger Jahre erschienen dann auch Dieseltriebwagen der Baureihe 627.0. Bis etwa 1982 verkehrte noch der abendliche Arbeiterzug mit vier Eilzugwagen der Reichsbahnbaureihe 211 bzw. 212. Die Eilzugwagen wur-

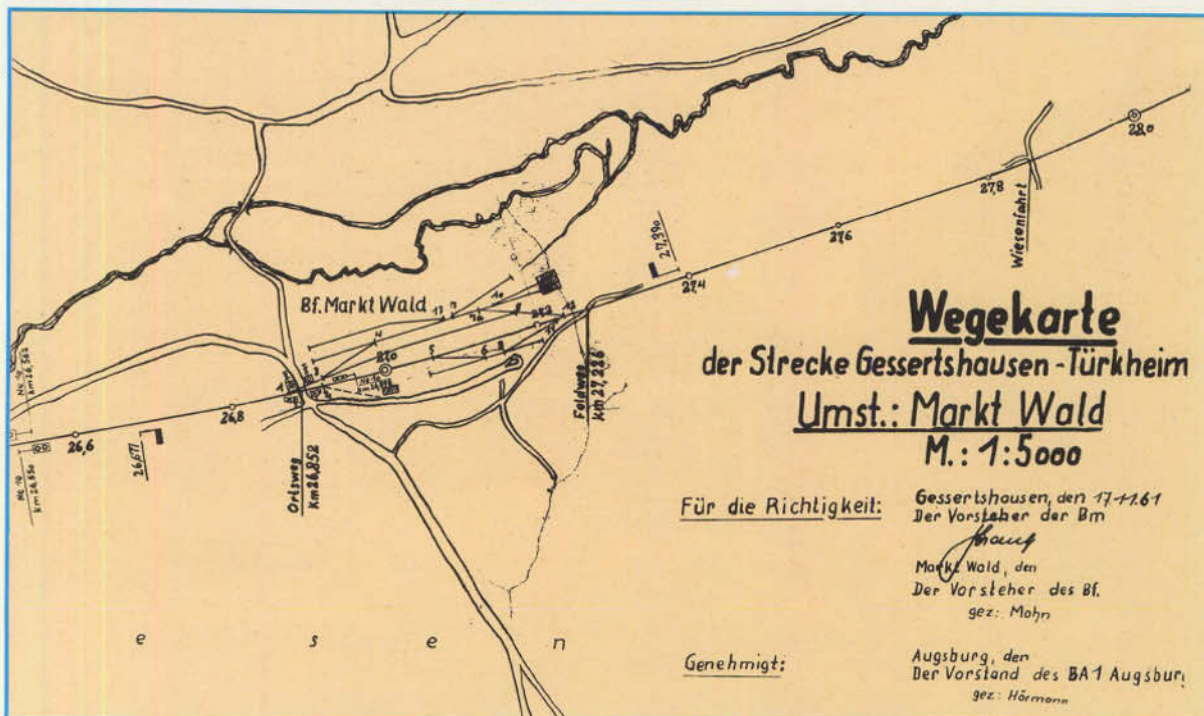


Bild 7: Diese Wegekarte aus dem Jahre 1961 war Dieter Rothenfußer bei den Vorarbeiten für seine Modulanlage Markt Wald eine wertvolle Informationsquelle.

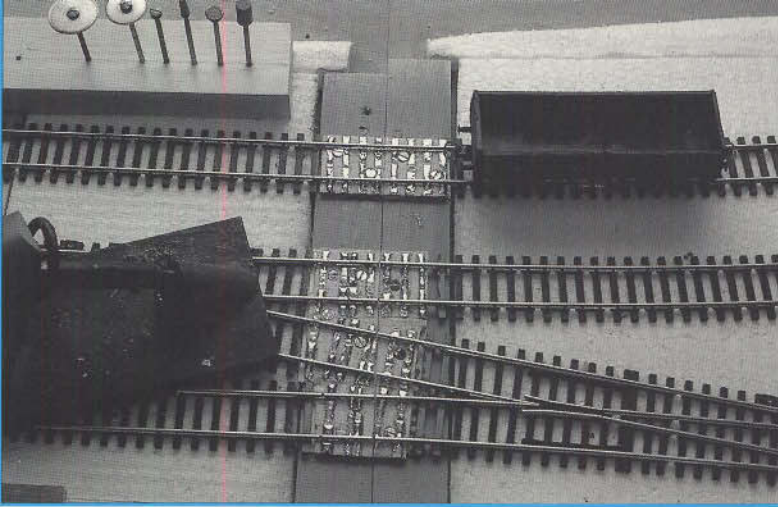


Bild 8: Sicher funktionierende Gleisverbindungen an den Trennstellen der einzelnen Module entstanden durch Auflöten der Schienen auf kupferbeschichtetes Pertinax – eine Methode, die bereits in einer früheren Ausgabe des Eisenbahn-Journals detailliert vorgestellt wurde.

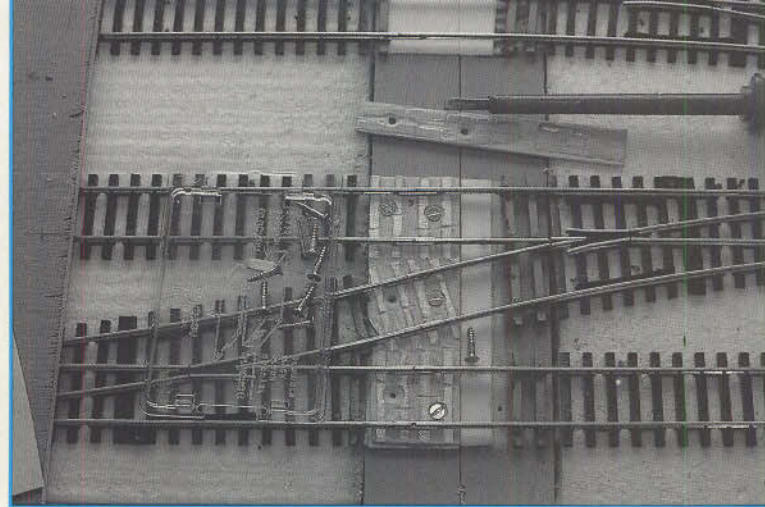


Bild 9: Nach dem Ausfräsen der Schwellen aus den Pertinax-Stücken (Bild 8) werden die Schienen aufgelötet und an der Nahtstelle der Module mit einer Trennscheibe zerschnitten.



Bild 10: Eine der beiden Giebelseiten des kleinen BayWa-Lagerhauses in Markt Wald. Ein Vergleich mit Bild 11 zeigt die Übereinstimmung des 87mal kleineren Modells mit dem Original.



Bild 11: Einfach und schlicht wirkt der Bau des BayWa-Lagerhauses. Nach der Größe zu urteilen, hält sich die Warenmenge in Grenzen. Auf der Rampe steht noch eine vergessene Palette.

den zunächst durch vierachsige Umbauwagen und später durch zwei "Silberlinge" ersetzt. Als im Mai 1988 die letzten Akkutriebwagen der Baureihe 515 das Bw Augsburg verließen, wurde der gesamte Reisezugverkehr wieder den roten "Nebenbahnrettern", den Schienenbussen der Baureihe 798, übertragen.

Die Modellausführung des Bahnhofs Markt Wald

Anfragen bei der BD München nach alten Unterlagen zeitigten wenig Erfolg, so daß ich auf eigene Faust Unterlagen auftreiben mußte. Von Herrn Siegfried Baum erhielt ich freundlicherweise eine Handskizze, die die Anlagen der späten sechziger Jahre zeigt. Von einem verständnisvollen Bahnbeamten konnte ich die Kopie der Gleisentwicklung der siebziger Jahre ergattern. So hatte ich die notwendige Übersicht und kam zu dem Entschluß, die Anlage in den sechziger Jahren anzusiedeln, um ein recht interessantes Betriebsgeschehen nachbilden zu können.

Die schon erwähnten vier Module werden durch Schraub- und Steckverbindungen zusammen-

gefügt. Als Unterlage für die Gleise dient 20 mm dickes Styropor. Darin wurden Kiefernleisten gleicher Stärke eingelassen, auf denen die Gleise mit Nägeln befestigt werden. An den Außenkanten der Module werden die Styroporplatten von Abschlußleisten umrahmt. Die Gleisübergänge an den Trennstellen der Module wurden nach einer im Eisenbahn-Journal beschriebenen Methode aus kupferkaschiertem Pertinax hergestellt. Der etwas höhere Arbeitsaufwand wird durch sehr sauberes Aussehen und absolute Betriebssicherheit mehr als aufgewogen. Den mich störenden zu großen Abstand der Stellschwellen zu den Zungenenden, der bei der Montage von Weichenlaternen unangenehm auffällt, habe ich durch Anbringen von "Schutzblechen" kaschiert. Auch die Unterflur-Weichenantriebe von Roco konnten mich nicht ganz be-

friedigen. Arbeitet man unter der Anlage und stößt einmal mit dem Kopf gegen die Anschlußkontakte, so brechen diese sehr leicht ab. Hier suche ich noch nach einem besseren Konzept. Alle für Reisezugwagen bestimmten Gleise wurden mit 10°-Weichen ausgestattet. Die Zufahrt zur Ladestraße geschieht über 15°-Weichen. Es ist vorgesehen, analog zum Vorbild die beiden Einfahrtweichen und die Einfahrtssignale mittels Fernbedienung zu steuern. Alle anderen Weichen werden "vor Ort", d. h. über in die Modulrahmen eingelassene Schalter gestellt. Die Probefahrten führe ich noch mit einem einfachen Fahrtrafo durch, bis die vorbereitete Z-Schaltung mit Walk-around-Reglern dann einen entsprechend abwechslungsreichen Fahrbetrieb ermöglicht. Leider konnten nicht alle Weichen maßstäblich plaziert werden, da

Bild 12: Man sieht es dem Hobbygärtner nicht mehr an, daß er ursprünglich am Grill tätig war... Für den Bau des Rasenmähers kamen Papier und Draht zum Einsatz.





Bild 13: Nur ein Fahrgast ist in Markt Wald ausgestiegen und begibt sich nun zum Bahnsteigende, während die Krafffahrer wieder auf das Gaspedal treten. Eine alte, verwitterte Wellblechbude steht an dem Bahnübergang.

die Modultrennkanten sonst z. T. durch Weichenherzstücke oder Weichenzungen verlaufen würden.

Die landschaftliche Ausgestaltung

Landschaftlich durchgestaltet ist bis jetzt nur das ganz rechts auf dem Gleisplan gekennzeichnete Modul (mit dem Übergang), das die Einfahrt aus Richtung Gessertshausen/Augsburg darstellt. Nachdem der Landschaftsunterbau infolge des flachen Bahnhofsumfelds relativ schnell fertiggestellt war, erfolgte die farbliche Behandlung mit Dispersionsfarben. Zur Begrünung der einzelnen Flächen wurde Streu-

material von Woodland und Heki verwendet. Die gepflegten Gärten entstanden aus Streufasern von Busch und Faller. Für niedrige Gewächse bildete Naturmaterial, wie Moose und Flechten, und eingefärbtes Watteflies die Grundlage. Für Bäume wurden Drahtrohlinge und ausgesuchte Wurzelstücke verwendet. Die Belaubung erfolgte mit Foliage. Um noch einige Häuser des Markt Walder Ortsteils Anhofen darstellen zu können, mußten deren Gärten in der Grundfläche gestutzt werden. Da sie trotzdem für Modellbahnverhältnisse noch recht großzügig wirken, kann man diesen Kompromiß wohl eingehen. Aus Zeitgründen wurden die Häuser nicht original nachgebaut, sondern passende Bausätze von Kibri-Siedlungshäusern schufen einen vorläufigen Ersatz.

Möglichst wenig Einschränkungen gegenüber dem Vorbild möchte ich beim Nachbau der Betriebsgebäude machen. Das erste selbstentworfene Bauwerk ist das alte BayWa-Lagerhaus. Als Material dafür verwendete ich neben diversen Resten aus der Bastelkiste hauptsächlich Architekturpappe für die Wandteile und für das Dach passende Vollmer-Platten. Die Wände verputzte ich mit einem Gips-Leim-Gemisch, das durch mehrfaches Einfärben und Abschleifen gealtert wurde. Die notwendigen Gebäude für die weiteren drei Module sind in Vorbereitung. Der bisher vollendete Teil ist das Ergebnis vieler Stunden, die sich durch meine berufliche Weiterbildung auf ein Jahr verteilten. Nach Abschluß derselben Mitte des Jahres werde ich weitaus mehr Zeit in meine Stauden-

Bild 17 (rechte Seite unten): Auch "Kleinigkeiten" wurden nicht vergessen: Der Briefkasten entstand aus einem zurechtgefeilten Kunststoffrest; der Straßenpfosten stammt von Busch; das Fahrrad ist ein Preiser-Erzeugnis.

Bild 14: Bis in das kleinste Detail wurde dieses erste Anlagenteilstück liebevoll und sachkundig ausgestaltet. Selbst die Kupplungsabweiser an den Weichen (zum Schutz vor herabhängenden Schraubenkupplungen) fehlen nicht.





Bild 15: Wieder einmal hat eine Reisende den kürzesten Weg genommen, obwohl das Sperrschild (am linken Bildrand) kaum zu übersehen ist. Eine V 100 rangiert mit offenen Güterwagen, die in Markt Wald mit Zuckerrüben beladen werden sollen.



Bild 16: Einfahrt von Gessertshausen. Beachtlich ist die gekonnte Alterung des Schienenbusses, auf die wir in einer der nächsten Eisenbahn-Journal-Ausgaben noch näher eingehen werden.







Bild 21: Eine Diesellokomotive der Baureihe V 100 steht in Markt Wald mit einem Personenzug nach Gessertshausen zur Abfahrt bereit. Der alte Silo (rechts) könnte dringend einen neuen Farbanstrich gebrauchen.

Bild 18 (linke Seite oben): Eine Lokomotive der Baureihe 64 verläßt mit einem Nahgüterzug Markt Wald in Richtung Augsburg. Auch hier wurden Lok und Wagen vorbildgerecht gealtert. Dem Heizer merkt man es an, daß die Fahrt hierher keine besondere Anstrengung war.

Bild 19 (linke Seite Mitte): Der MB-Trac von Kibri wartet auf die Freigabe des Bahnübergangs. Die "luftige" Kleidung des Radfahrers deutet auf hochsommerliche Temperaturen hin.



Bild 22: Die Wellblechbude mit Fernsprecher im Original. Auf beiden Seiten des Bahnübergangs in Markt Wald steht eine solche Wellblechbude. Die Nachbildung im Modell ist eine liebenswerte Bereicherung des Anlagenteilstücks.



Bild 23: Auf welchem Dach mag wohl der Fotograf gestanden haben? Beachtenswert ist die Nachbildung der Drahtzugleitungen.

Bild 20 (linke Seite unten): So sieht der gleiche Bahnübergang in natura aus – ein Beweis dafür, wie genau der Erbauer beim Gestalten seines Anlagenteilstücks die Gegebenheiten der Originalsituation ins Modell umgesetzt hat.

Bild 24: Die langen Schatten deuten darauf hin, daß dieses Foto am späten Nachmittag oder frühen Abend aufgenommen wurde; die Schienenbusgarnitur hat soeben ihre Rückfahrt nach Augsburg angetreten.





Bild 25: Detailgestaltung neben der Bahnlinie: Der Feldweg weist tiefe Furchen und zwischen den beiden Radspuren eine Grasnarbe auf. Der Wohnanhänger (am rechten Bildrand) ist hinter dem Haus abgestellt – für dieses Jahr ist die Camping-Saison wohl vorüber.



Bild 26: Die Post hat ein Herz für ihre Kunden. Nicht weit vom Bahnübergang hat sie für die wenigen Anwohner eine Telefonzelle und einen Briefkasten aufgestellt.

bahn investieren können. Die Straßenlampen sowie die Blinklichtanlage am Bahnübergang stammen von Brawa. Das vom gleichen Hersteller angekündigte Bü-Überwachungssignal wird nach erfolgter Auslieferung seinen Platz erhalten. Die Holzmastlam-





Bild 28: Der Komposthaufen am linken Bildrand entstand aus Kupferdraht und Faller-Streumaterial; die Sonnenblumen wurden aus Papier und Drahtstückchen gebastelt; die Tomaten schließlich bestehen aus eingefärbten Mohnkörnern.

Bild 29: Das Serviceangebot der Deutschen Bundespost (siehe auch Bild 26) unweit des Bahnübergangs.

pen wurden dem Bausatzprogramm von NEW entnommen. Die Telegrafmasten sind von Brawa; sie erhielten allerdings gekürzte Träger für nur vier Isolatoren, wie sie an der Staudenbahn typisch sind.

Bild 30: Dieser äußerst naturgetreu wirkende Feldweg entstand mit Hilfe von Gips; vor dem Abbinden des Gips-Wasser-Gemisches wurden mit einem Lkw die Reifenspuren eingedrückt.

Bild 27: Die ersten Strahlen der Morgensonne beleuchten die Ausfahrt eines Personenzugs mit einer V 100 als Zuglok nach Augsburg.



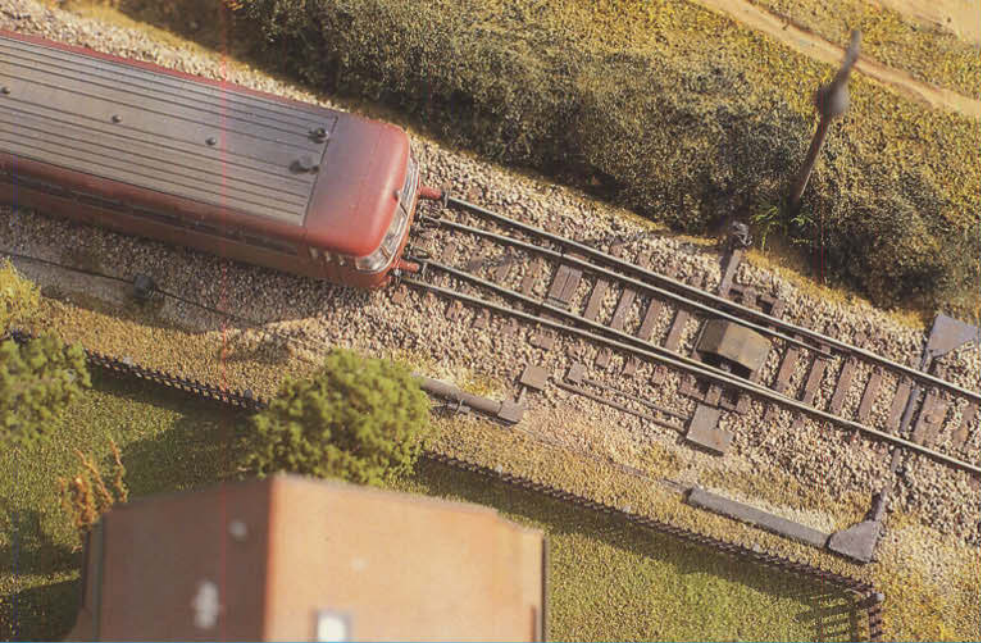


Bild 31: Bei der Weiche wird die vom Stellwerk kommende Doppeldrahtzugleitung für das Einfahrtsignal aus Richtung Augsburg mit Hilfe von Umlenkrollen (verdeckt in Kästen) auf die andere Gleisseite geführt.

Besonderer Wert wurde auf die Nachgestaltung der Drahtzuganlagen, die beim Vorbild zum Umstellen der Weichen und Signale erforderlich sind, gelegt. Die Druckrollenkästen kommen von Weinert; alle übrigen Teile entstanden im Eigenbau. Es versteht sich von selbst, daß alle Gleisanlagen und Bauten gealtert wurden. Dabei leistete mir eine Spritzpistole sehr gute Dienste. Alle Kfz wurden mit Fahrern ausgerüstet und erhielten entsprechende Kennzeichen. Das Finishing erfolgte mit Pinsel und Spritzpistole.

Für meine Fotos: tiefstehende Sonne

Nach Beendigung der beschriebenen Arbeiten standen natürlich Freilicht-Fototermine an. Ein Teil meiner Bilder wurde in den Vormittagsstunden, der andere am späten Nachmittag aufgenommen. Tiefstehende Sonne eignet sich m.E. am besten für derartige Aufnahmen. Für den Großteil der Fotos wurde ein 24-mm-Weitwinkelobjektiv eingesetzt. Zum Vergleich meiner Modellbahnmodelle mit den entsprechenden Vorbildsituationen mögen einige Aufnahmen des Vorbilds dienen. Natürlich habe ich auch Pläne für den weiteren Ausbau meiner Staudenbahn. So denke ich

Bild 32 (rechts oben): Dieses Foto stellt (fast) eine Gesamtansicht des ersten Anlagenteilstücks dar. Beachtung verdient die sehr schlank wirkende Weiche hinter dem Bahnübergang.

Bild 35 (unten links): Der kühle Schluck nach getaner harter Arbeit ist wohlverdiert. Der Teichboden erhielt nach dem Gestalten mit Farbe und Streumaterial eine Abdeckung mittels einer dünnen Glasscheibe.

Bild 36 (unten rechts): Aus einem Angler aus dem Preiser-Sortiment wurde dieser eifrige Handwerker. Er wurde neu bemalt und bekam eine Malerrolle (aus Draht) in die Hand gedrückt und soll sich um die Renovierung seines Hauses kümmern.





Bild 33: Der Fußballstreifer vor der Haustür wurde aus bemaltem Papier gestaltet; die Brennholzscheite entstanden aus dünnen Ästchen, die entsprechend zurechtgeschnitten wurden. Der Briefkastenschlitz und die Glocke sind aufgemalt.

◀ **Bild 34:** Die Tore am BayWa-Lagerhaus wurden erst kürzlich erneuert. Die Litfaßsäule gibt nicht nur Auskunft über die nächsten Fußballveranstaltungen, sondern dient natürlich auch Reklamezwecken.



schon jetzt an den Bau eines zweiten Bahnhofs. Ob Mittelneufnach oder Türkheim dafür Pate stehen werden, soll die Zeit (und der dann zur Verfügung stehende Platz) entscheiden. Vielleicht hat auch der eine oder andere Leser aus der näheren Umgebung Lust, sich dem Nachbau eines weiteren Bahnhofs der Staudenbahn zu widmen und mit mir darüber in einen Erfahrungsaustausch zu treten. Als Ergebnis könnte dann u. U. auch eine ganz tolle Partneranlage entstehen.

Dieter Rothenfußer

Bild 37 (unten links): Ein Blick vom BayWa-Lagerhaus zur Hauptstraße hin. Die Verkehrszeichen sollen zur Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. Die Litfaßsäule ist hinter dichtem Geäst versteckt.

Bild 38 (unten): Dieses Foto zeigt weitere Einzelheiten des Markt Walder Bahnübergangs. Alle wesentlichen Details hat Dieter Rothenfußer auf seinem Anlagenteilstück sorgfältig im Maßstab 1:87 nachgestaltet.

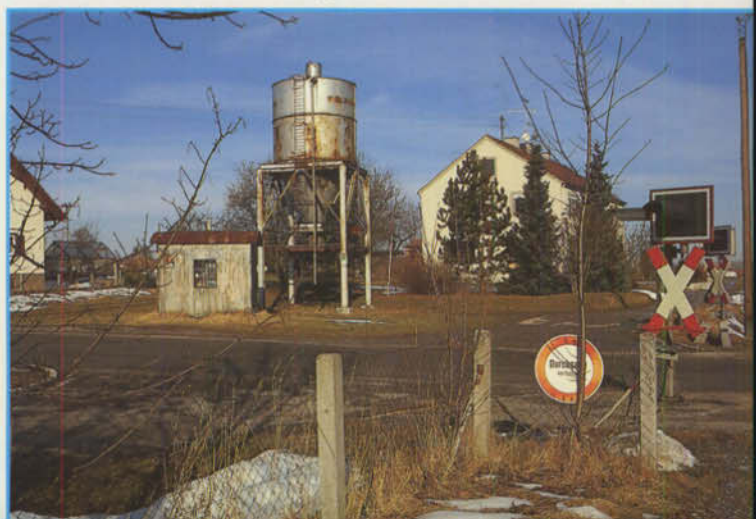




Bild 39: Ein erlebnisreicher Tag am Bahnübergang des Bahnhofs Markt Wald neigt sich seinem Ende zu. Die Sonne steht bereits tief am Horizont, und die Bäume werfen lange Schatten.

Bild 40: Mit diesem stimmungsvollen Bild eines Sonnenuntergangs über dem Anlagenteilstück des Bahnhofs Markt Wald wollen wir den Beitrag über die neue Anlage von Dieter Rothenfußer für heute abschließen.



(Füllseite)



Durch Felslandschaft und über Holzbrücken

Eine »amerikanische« Ausstellungsanlage

Das hier präsentierte H0n3-Diorama hat eine niederländische Gruppe von Modellbahnern um Daniel van Aggelen als Planer eigens zu Ausstellungszwecken errichtet. Die Erfahrungen, die beim Bau erworben wurden, sollen Gegenstand dieses Artikels sein. Die angewandten Techniken und vorgeschlagenen Lösungen sind allgemeingültig und nicht auf die gewählte amerikanische Spurweite begrenzt.

Wieso H0n3?

Für eine Anlage, die immer wieder auf- und abgebaut werden soll, sind leichte Zerlegbarkeit und gute Transportfähigkeit die beiden wichtigsten Kriterien. Nur so lassen sich Beschädigungen weitgehend ausschließen. Niemand ist übrigens sicher, daß er eines Tages nicht doch einmal umziehen muß! Jede größere Anlage sollte daher zerlegbar geplant werden. Wir haben zu unserem Werk ungefähr ein Jahr gebraucht. Entschieden hatten wir uns für ein Diorama mit den relativ bescheidenen Abmes-

sungen 4,50 m x 0,80 m und ziemlich einfacher Trassenführung. Die wohlüberlegten finanziellen Aufwendungen hielten sich in Grenzen. Es ist ja gar nicht notwendig, alle Zubehörteile schon im voraus zu kaufen.

Vor allem kam es uns darauf an, die Erfahrungen jedes einzelnen Baugruppenmitglieds in das Projekt einzubringen. Bei unserer ersten Besprechung war die Wahl einstimmig auf die amerikanische Schmalspur-Nenngröße H0n3 gefallen. Bei dieser Spurweite denken die meisten Modelleisenbahner gleich an viel zur Verfügung stehenden Platz, an die großartigen Rocky Mountains und an Züge mit Shay-Lokomotiven (also mit angetriebenen Drehgestellen), die auf steilen Trassen schwindelerregende Schluchten überqueren. Genau in dieser Richtung gingen auch unsere Gedanken.

Um den Transport des Dioramas zu erleichtern, wurde es in vier Module unterteilt. Diese ruhen auf einem Rahmen. Natürlich führte der viele Gips für die felsigen Berge (über 150 kg!) zu ganz beachtlichen Gewichten. Die schweren Module werden durch 8 mm dicke Schrauben

miteinander verbunden, die in Stahlprofilen stecken. So ist der Auf- und Abbau, wie sich dann auch gezeigt hat, kein Problem. Als sehr vorteilhaft erwiesen sich die gewählten viereckigen, in der Höhe verstellbaren Metallfüße für den Rahmen.

Für die Hauptstrecke wurden Code-55-Schienen verwendet; sie ruhen auf Holzschwellen. Bei der Stichbahn entschieden wir uns für Code-40-Flexgleis. Die Weichen sind selbst angefertigt. Die Verbindung zwischen den Modulen geschieht mit Hilfe 10 cm langer, auf Polystyrol aufgeklebter Schienenstücke. Diese werden zwischen den fest auf den Modulen verlegten Schienen eingeschoben und natürlich ebenfalls befestigt. Am Ende der Module sind die festverlegten Schienen um 5 cm gekürzt. Beschädigungen an den Gleisenden sind dank dieser Maßnahme sehr selten. Das die Felslandschaft tragende Drahtgerüst ist am Rahmen befestigt. Auch diese "hard shell" hat bisher bei den Transporten keinen Schaden genommen.



Bild 1: Davon träumt der Fan amerikanischer Eisenbahnen: Bergtrassen mit hohen, zerbrechlich wirkenden Brücken aus Holz. Da in der Talmitte kein Platz für Pfeiler frei war, mußten lange, selbsttragende Elemente erstellt werden.

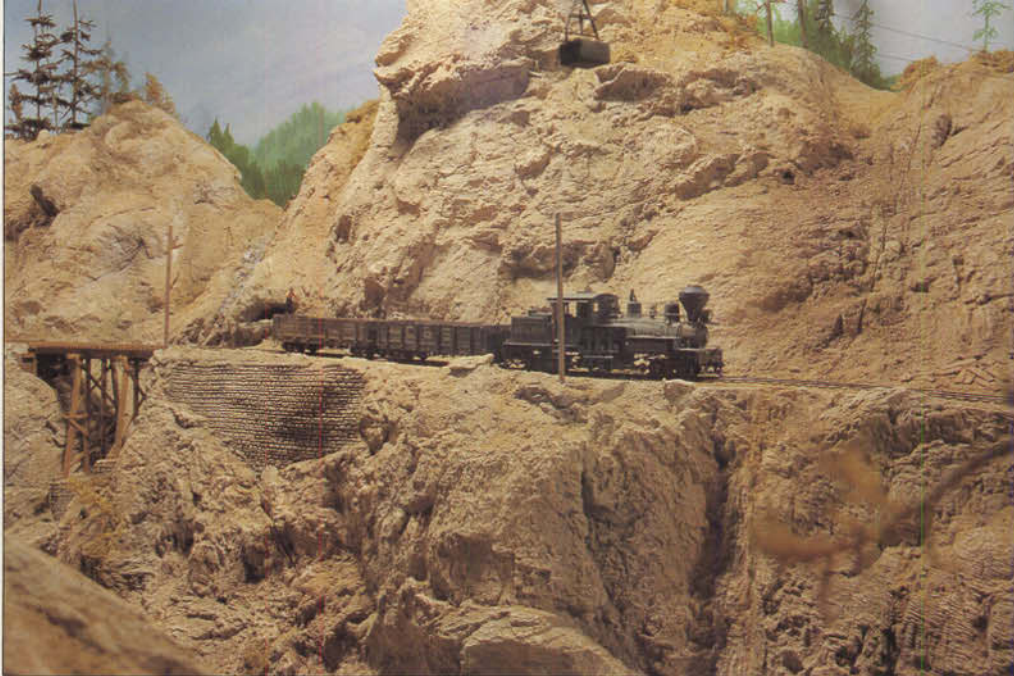


Bild 2: Mit zwei beladenen Waggons verläßt die Shay-Lokomotive das Silberbergwerk. Der Eisenbahner auf dem hinteren Wagen bedient eine Zusatzbremse.

Warum eine insgesamt so schmale Gleisentwicklung gewählt wurde, hat laut Anlagenentwerfer Daniel van Aggelen folgende Gründe: Die Landschaftsgestaltung trägt entscheidend zu dem Eindruck der Ungezwungenheit des Ganzen bei. Mit Absicht läßt sich von keinem Punkt der Trasse aus die gesamte Strecke überblicken. Man muß schon genau in die Täler hineinschauen, wenn man die Fahrt eines Zuges verfolgen will.

Der Clou sind Geräusche!

Dampflokgeräusche fehlen nicht! Oft hört man die Züge nur, sieht sie aber nicht. Das Diorama wurde auch ungewöhnlich hoch plaziert. Man hat daher alles gut vor Augen. Kinder müssen hochgehoben werden, wenn sie etwas sehen wollen. Wie in Wirklichkeit!

Geräusche zaubern eine neue Dimension auf die Modellanlage. Hier sind nicht nur Züge zu

hören, sondern auch Lärm aus dem Ort und dem Bergwerk sowie das Rauschen des Baches. Jemand, der zufällig an der Anlage vorbeikommt, empfindet die Geräusche als ganz natürlich. Bleiben sie plötzlich weg, merkt man erst, daß etwas fehlt. Dieses Leben auf der Modellbahnanlage muß aber wohl dosiert werden. Ein Zuviel würde vom Wesentlichen ablenken. Und funktionieren muß eine derartige Belegung! Andernfalls erreicht man das Gegenteil...

Mit verschiedenen Mineralien wurde ausprobiert, welche sich am besten als Erz eignen. Bewährt hat sich Erde aus einem Olivenhain in Spanien. Form und Farbe gefielen dem Anlagenplaner auf Anhieb. Der Klappenmechanismus an der Verladestelle mußte an mehreren Abenden erprobt werden, bis schließlich das richtige Ladevolumen herauskam. In den Raucherzeuger für den Schornstein (von Pola) ist zwecks richtiger Dosierung eine Aquariumpumpe

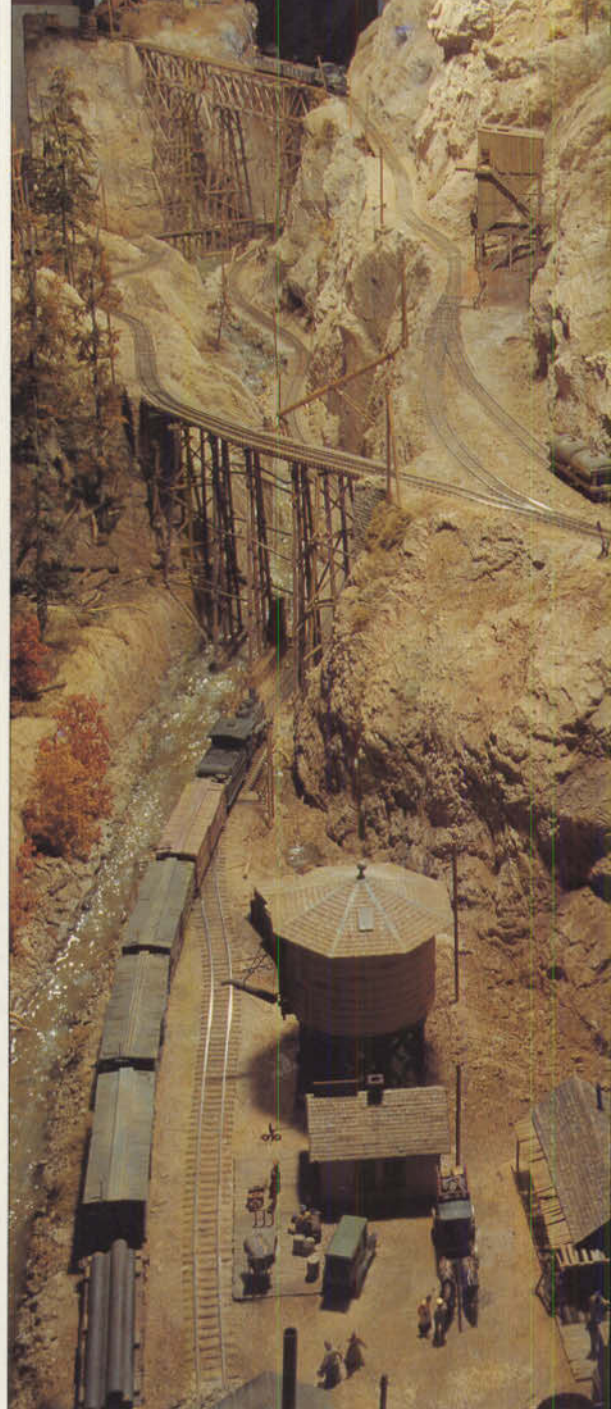
Mit Vorwärts- und Rückwärtsfahrt nach oben

Zur Überwindung großer Höhenunterschiede war es in Amerika üblich, Spitzkehren anzulegen – eine wesentlich billigere Lösung als die in den Alpen ausschließlich üblichen Kehrtunnels. Bei dieser Art von Sägefahrt wird die Richtungsänderung um 180° durch ein Stumpfgleis, von dem ein gutes Stück vor seinem Ende ein weiter nach oben führendes Gleis in sehr kleinem Winkel abzweigt, ersetzt. Die daraus resultierenden Vorwärts-/Rückwärts-Fahrmanöver kosten natürlich viel Zeit und sind außerdem höchst unwirtschaftlich. Bevor es die automatische Westinghouse-Bremse gab, ist es bei solchen Bergfahrten häufig zu "Wegdrücken" von Wagen durch die gerade in Fahrtrichtung hinten befindliche Lokomotive gekommen. Auf einer Modellbahnanlage ist solch eine Spitzkehren-Strecke allemal ein Hit!

Nicht nur die Nebenlinie ist eingleisig, sondern auch die Hauptlinie. Sie wird vom Schattenbahnhof hinter der Kulisse aus in beiden Richtungen befahren. Die Lokomotiven können in einem kleinen Bahnhof ihre Wasservorräte ergänzen oder hier leere Güterwagen abstellen. Wegen der an der Bahnstrecke gelegenen Ortschaft herrscht außer dem lebhaften Güter- auch Reiseverkehr.

Bild 3: Brücken auf der Anlage sind immer besondere Blickfänge. Die amerikanischen Trestle (Holzbrücken) wurden so zu Beginn des Jahrhunderts gebaut. Die Modelle sind mit Hilfe von Klebelehren komplett aus Lindenholz erstellt worden.





pe zur Verstärkung eingebaut worden. Ein Nadelventil regelt die Luftzufuhr. Die Beleuchtung einer Ausstellungsanlage bildet ein Kapitel für sich. Die Blende, hinter der sich Lichtquellen (und Lautsprecher) verbergen, ist so schwer, daß man manchmal Angst haben muß, das Ganze könnte jeden Moment auf die Zuschauer herabstürzen. Doch die Wirkung ist phantastisch: Das Relief wird hervorragend

akzentuiert, und der Bach aus Gießharz glänzt, daß es eine Freude ist. Die Arbeit, die man in die Details steckt, zählt sich aus: Sie trägt ganz wesentlich zum Gesamteindruck einer Anlage bei. Der Betrachter bemerkt all die kleinen Szenen sehr wohl! Was beispielsweise am Bach alles los ist! Eine Bärin fischt frischen Lachs für ihr Junges heraus, und Biber tummeln sich nahe dem von ihnen errich-

teten Staudamm. Die mit Schindeln gedeckten Häuser passen hervorragend zwischen die Baumkronen. Um die Intaktheit der Natur machen sich die Leute hier noch keine Gedanken: Autowracks, alte Bretter und Äste liegen wahllos herum. Barrieren zum Schutz einer Anlage aufzustellen, ist übrigens unnützlich. Alle Bedienungsvorrichtungen wurden bei dieser Anlage an der





Bild 4 (links außen): Eine wunderschöne C 16 (2-8-0) mit Ausichtswagen auf einer Brücke der Spitzkehren-Strecke. In Wirklichkeit wird man auf solchen steilen Abschnitten freilich keine derartigen Lokomotiven antreffen; hier ist das Einsatzgebiet für Shay-Lokomotiven.

Bild 5 (links): Gesamtansicht von der rechten Anlagenseite her. Gut zu erkennen ist, wie steil sich die Spitzkehren-Strecke emporwindet.

Bild 6 (linke Seite unten links): In diesem Bunker wird das per Seilbahn angelieferte Silbererz einer weiter entfernten Mine zwischengelagert. Es kann richtig auf Erzwaggons verladen werden.

Bild 7 (linke Seite unten rechts): Früh übt sich, wer ein Meister werden will. Die nach Forellen Ausschau haltenden Bären am Bachufer stammen von Preiser. Sie wurden noch etwas "gesupert".

Bild 8 (rechts): Solche wunderschönen Durchblicke sind auf unserer Ausstellungsanlage kein Zufall. Mit Modellen haben wir vorher alle Anordnungen ausprobiert.

Bild 9 (unten links): Zwischen dem Anwesen des Waffenschmieds, der gleichzeitig als Beerdigungsunternehmer tätig ist, und dem "General Store" steht das schmale Haus mit dem "Saloon".

Bild 10 (unten rechts): Blick auf die Ortschaft mit der durch sie hindurchführenden Bahnstrecke. Alle Bauten wurden selbst aus Papier, Pappe, Holz und Polystyrol erstellt. Über die Plazierung der Häuser ist lange nachgedacht worden.

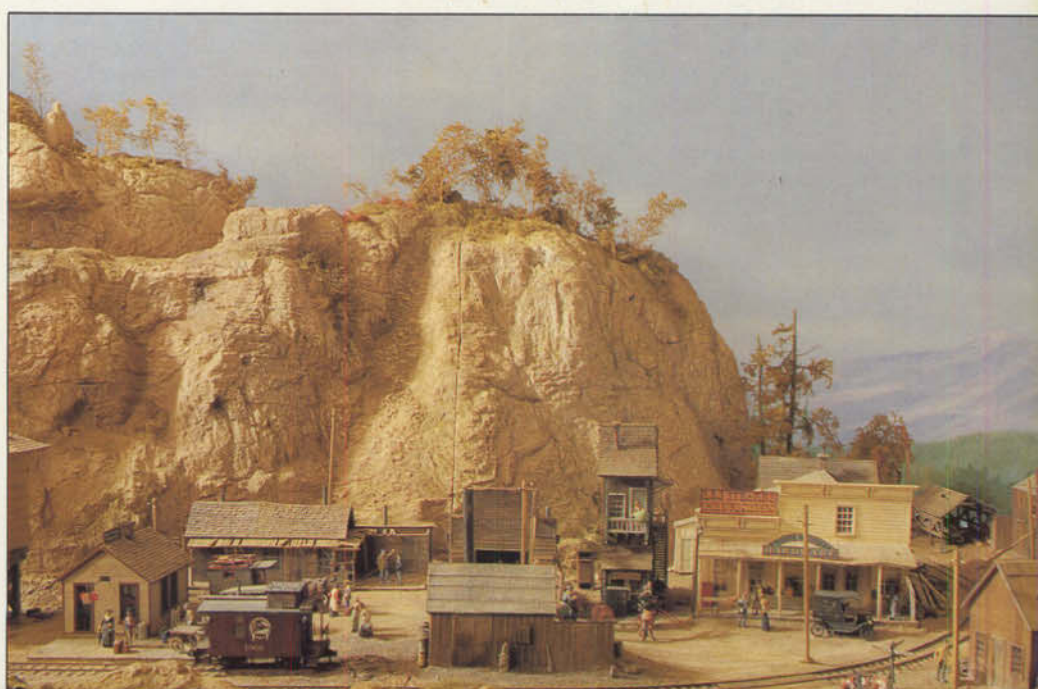
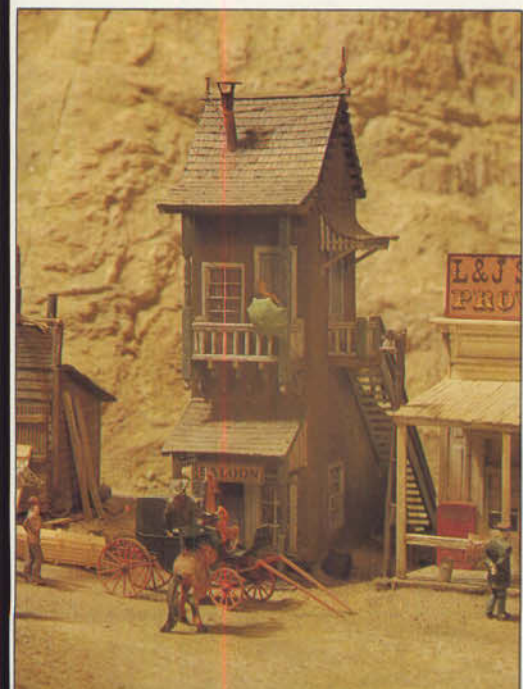




Bild 11 : Ansicht des hervorragend gestalteten Bachtals mit der "Main Line".

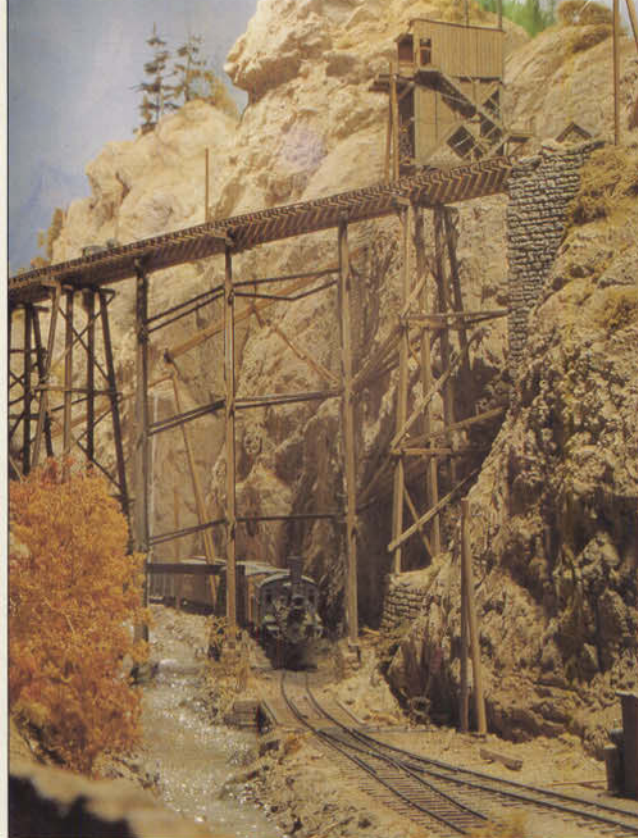


Bild 12: Das reflektierende "Wasser" wurde mit perlmutterartigem, farblosem Nagellack imitiert.



Bild 13: Eine Shay-Lokomotive auf der Fahrt über eine "Trestle".

Vorderseite angebracht. Da steht man immer in Kontakt mit dem Publikum. Die Beschädigungen halten sich wirklich in Grenzen: Hauptsächlich waren deutlich ausgeprägte Fingerabdrücke am vorderen Anlagenrand zu registrieren. "So etwas würde ich nie fertigbringen", war einer der am meisten gehörten Kommentare. Wir teilen solch eine pessimistische Meinung jedoch nicht. Die nun folgende ausführliche Anlagenbeschreibung soll dazu beitragen, diese Ansicht zu überwinden.

Es war beschlossen worden, einen Abschnitt einer Schmalspurbahn mit Abzweigung zu den Anlagen eines Bergwerks zu bauen. Die Bahnlinie sollte sich in Colorado, also in den Rocky Mountains, befinden. Zeitlich entschlossen wir uns für die zwanziger Jahre. Zum Teil ergaben sich daraus weitere Prämissen: Rampen auf der Hauptstrecke mit 3% Steigung (für herkömmliche Lokomotiven) und mit 7% auf der Stichbahn (für Shay-Lokomotiven); maximale Zuglänge auf der Hauptlinie zehn Wagen, auf der Stichstrecke zum Bergwerk zwei Waggons.

Selbsterforschung

Wer Anlagenpläne entwerfen möchte, sollte sich vor allem zwei Fragen stellen. Von den Antworten hängt ab, was für eine Art von Anlage entstehen wird.

1. Sollen hauptsächlich Züge fahren, oder soll in erster Linie rangiert werden?
2. Kommt es vor allem auf Realität bezüglich Eisenbahn und Landschaft an, oder stehen die betrieblichen Aktivitäten im Vordergrund?

Wenn Sie den ersten Teil der Frage 2 mit Ja beantworten, wird die Bahn Teil eines größeren Ganzen. Falls es Ihnen jedoch auf die Nachahmung des Eisenbahnbetriebs ankommt, kann auf "Natur" eventuell sogar vollständig verzichtet werden. Natürlich sind auch Zwischenlösungen möglich. Doch nach der Grundsatzent-

scheidung richtet sich der Anlagenplan. Ein Blick auf unseren Entwurf läßt gleich erkennen, daß die Rangiermöglichkeiten bescheiden sind. Bei einer auf realistischen Bahnbetrieb abgestimmten Anlage müßten mindestens noch ein Ausweich- und ein Abstellgleis neben der Ortschaft vorhanden sein. Diese fehlen hier, weil wir uns für viel Landschaft entschieden haben. Da wir auch für lebhaften Zugverkehr sind, ist der vorgestellte Gleisplan unserem Vorhaben angemessen.

Nach der Entscheidung in den beiden Hauptfragen kann mit der Planung richtig begonnen werden. An dieser Stelle ein guter Rat, der auf lange Erfahrung zurückgeht: Klar und übersichtlich planen. Sehr viele Modellbahner müssen sich nämlich bald eingestehen, daß ihr Projekt allzu kompliziert ausgelegt war.

Unser Werk sollte ja eine Schauanlage werden; das war natürlich ein ganz wesentlicher Gesichtspunkt. Anfangs war unser Entwurf noch einfacher, als er es jetzt ist. Es sollte eine Anlage zum bloßen Hin- und Herfahren entstehen; von dem üblichen Oval mit Schattenbahnhof, Überhol- und Abstellgleis wollten wir nichts wissen; zwei Weichen hätten für unser Vorhaben ausgereicht. Doch dann sind all die gerade erwähnten "Zutaten" auf ausdrücklichen Wunsch der mitbauenden Freunde eben doch eingefügt worden!

Ein ganz wichtiger Gesichtspunkt bei der Planung ist, wo die Betrachter der Anlage einmal stehen werden. Stehen sie praktisch "miten in der Landschaft", können sie die Züge aus nächster Nähe verfolgen. Geländeerhebungen, Kunstbauten und Gebäude schränken den Blick auf die Züge aber immer wieder ein. Am besten "führt" man den Betrachter von Szene zu Szene. Sichthindernisse tragen zu dieser Absicht bei. Unsere Hauptlinie verläuft aus diesem Grund auch nicht am Rand der Anlage, sondern mitten darin.

Einsteigen zu einer Rundfahrt!

Indem wir Sie nun gleichsam die gesamte Bahntrasse entlangführen, hoffen wir, wertvolle Anregungen für eine eigene Anlage vermitteln zu können. Es spielt nämlich keine Rolle, ob Sie nach amerikanischem oder europäischem Vorbild, in Schmal- oder in Regelspur bauen. Die Hauptlinie auf dem Diorama erscheint ungefähr auf Niveau +6 cm. Diese Stelle wurde

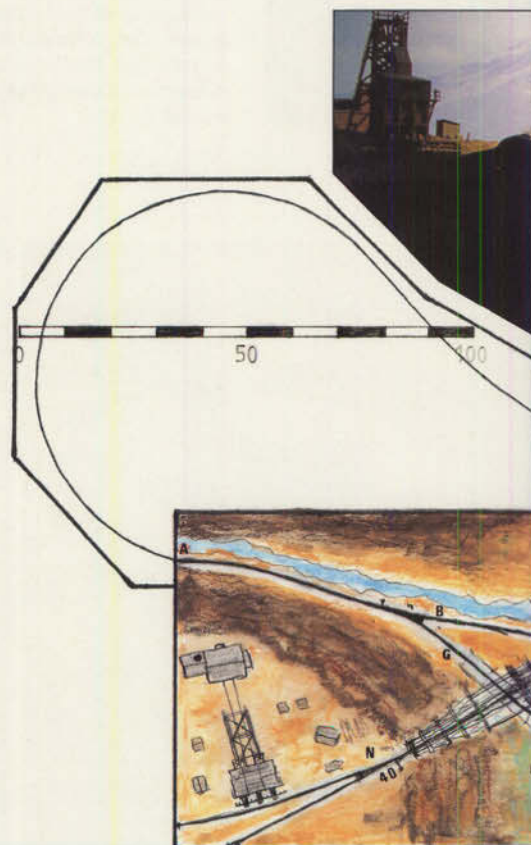




Bild 14: Die große Talbrücke mit dem Bergwerksgebäude links oben. Die Hintergrundkulisse ist nur provisorisch. Die Pfeiler links der Lokomotive ruhen auf einem in den sumpfigen Untergrund gerammten Fundament aus Baumstämmen.

soweit wie möglich nach hinten geschoben, damit nach vorne genug Platz frei blieb für das hochgelegene Bergwerk und auch, damit die Züge nicht aus einem "schwarzen Loch" heraus auftauchen. Der erste Abschnitt führt in einem engen, von einem Bach durchflossenen Tal entlang, das aber bald etwas breiter wird. Über eine Weiche besteht Zugang zum Bergwerksgelände. Die Hauptlinie folgt dem Bach mit einem Gefälle von ungefähr 3%. Sie überquert den sich dahinschlängelnden Bach auf einer

Brücke. Kleine Brückenbauwerke bewahren die Bahnlinie vor Zerstörungen durch herabschießendes Schmelzwasser. Die Ortschaft liegt am Fuß einer felsigen Bergkette. Die Bahngesellschaft hat hier ein bescheidenes Bahnhofsgebäude (auf Niveau ± 0), einen Wasserbehälter und ein zusätzliches Gleis für die Erzwaggons angelegt. Es gibt die bekannte Main Street; eine Seitenstraße führt zum Friedhof. In einer Linkskurve kreuzt die Eisenbahn die Hauptstraße und verschwindet

bald darauf zwischen Bäumen. Der Schattenbahnhof ist zweigleisig; hier können vier Garnituren abrufbereit "geparkt" werden. Über die sich an das linke Schattenbahnhofsende anschließende Kehre gelangen die Züge zurück zum Ausgangspunkt. Rechts von der Hauptlinie abzweigend, gelangt man auf die in das Bergwerksgelände führende Stichbahn. Die nur mit Shay-Lokomotiven befahrbare Nebenlinie (7% Steigung) überquert zunächst ein sumpfiges Tal; an der Überschwem-



Bild 15: Die gesamte Landschaftsübersicht der Dioramenschauseite. Es kann nicht nur für Ausstellungen, sondern auch für den Heimbedarf verwendet werden.

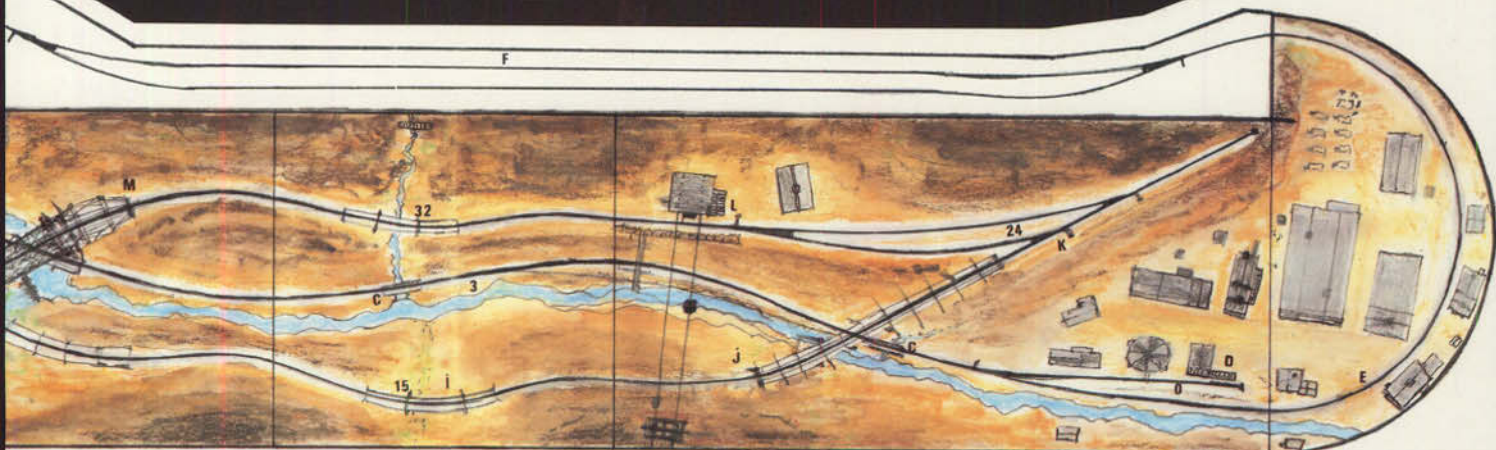


Bild 16: Der Anlagengleisplan mit Schattenbahnhof für H0n3 bietet interessante Betriebsmöglichkeiten.



Bild 17: Hinter der exzellent gestalteten Brücke wird eine Wasserader über eine hölzerne Wasserleitung geführt.

Bild 18 (unten): Das Silberbergwerk. Zum Teil wurde das Dach entfernt, damit auch die Inneneinrichtung sichtbar ist.

Fotos 1 bis 3, 7, 8, 11, 15: K. Heidebreder; **Fotos 4 bis 6, 9, 10, 12 bis 14, 16 bis 18:** R. Kopp

mung sind die hier lebenden Biber, die einen Damm gebaut haben, schuld. Die "Clear Creek & Pacific Railroad" hat hier eine Brücke errichtet mit einem Fundament aus Holzpfählern in dem sumpfigen Boden. Die Strecke nähert sich nun immer mehr dem vorderen Anlagenrand. Das Tal wurde eigens als Rechtfertigung für den eben beschriebenen Brückentyp eingeleitet. Auf der Brücke wäre Platz für zwei Gleise nebeneinander. Das Bauwerk ist zweifellos eine der Attraktionen der Anlage. Die quer zur Trasse verlaufende senkrechte Schlucht wird ebenfalls auf einer hölzernen Pfeilerbrücke überquert. Hier tummelt sich gerade eine Bärenfamilie. Die hoch aufragenden Felsen links und rechts der Schlucht sind als Blickhindernisse gedacht, die zu neuen Szenen hinführen. Hier wird das Niveau +21 cm erreicht. Die über das tief eingeschnittene Bachtal mit der Hauptbahn leitende Holzbrücke verläuft anfangs in einer leichten Kurve und weist

eine Steigung von 5% auf. Die Brücke wurde gekonnt auf "alt" getrimmt. Ein eventueller Fahrgast auf dieser Stichbahn für Erzwaggons würde beim Befahren des Bauwerks ziemliches Herzklopfen bekommen! Das Rangiergleis der Streckenfortsetzung trifft im spitzen Winkel auf die Trasse (+24 cm). Die Zuglänge ist durch das Rangiergleis auf eine Shay-Lokomotive und zwei Erzwagen begrenzt. Aus Sicherheitsgründen muß sich die Lokomotive immer am Ende des Konvois befinden, wenn die Steigung mehr als 4% beträgt. An dieser Stelle muß die Lokomotive also die Wagen auf das Ausweichgleis ziehen und dann umsetzen, um sie weiter bergwärts schieben zu können. Die Garnitur fährt an einem hölzernen Erzbunker vorbei. Das Silbererz stammt aus einer viel höher gelegenen Mine; es wird per Seilbahn hierher transportiert. Die Seile mit den daran hängenden Behältern überspannen das ganze

Tal mit Bahnliesen und Bach. Die Eisenbahnwaggons können am Erzbunker richtig beladen werden. Ein Weichenmotor bewegt die dazu erforderliche Vorrichtung. Im weiteren Verlauf der Trasse folgt wieder eine hölzerne Brücke. Jetzt geht es auf die große Brücke (Niveau +37 cm). Es gilt hier, ein Tal und eine Schlucht mit zwei Eisenbahnen und einem unterschiedlich breiten Bach zu überqueren. Es wurde deshalb für das Bauwerk eine Kombination verschiedener Brückentypen gewählt. Durch ihr "luftiges" Aussehen wird eine größere Entfernung zum Ausgangspunkt vorgetäuscht. Unmittelbar nach dem Brückenbauwerk ist die letzte Weiche angeordnet. Mit +40 cm wird hier der höchste Punkt der Trasse erreicht (170 cm über dem Fußboden). Die Lokomotive stellt ihre drei leeren Wagen zunächst auf dem linken Gleis ab, holt anschließend vom rechten Gleis die zwei beladenen Waggons, fährt mit diesen noch einmal auf das linke Gleis, um die leeren Wagen zum Beladen auf dem rechten bereitzustellen, und bringt dann die zwei vollen Waggons ins Tal. An Rangiermanövern mangelt es also nicht!

Resümee

Die Anlagenbeschreibung ist deshalb so ausführlich ausgefallen, weil wir zeigen wollten, wie wichtig es ist, vor Beginn der Arbeiten bestimmte Fragen abzuklären, wie z. B. Arbeitsdauer, Zweck und Stabilität der Anlage. In unserem Fall wurde jedenfalls alles erst geplant, bevor wir es umsetzten. Auch haben wir erst Modelle erstellt, um eventuell sich ergebende Schwierigkeiten noch rechtzeitig zu erkennen. Dies läßt sich freilich auch mit Querschnittszeichnungen erreichen. Sicher ist ein guter Gleisplan nicht alles; aber geschickt angelegt, verbindet er alle Einzelheiten einer Anlage zu einem harmonischen Ganzen.

G. Moes/D. van Aggelen/M. Grauer



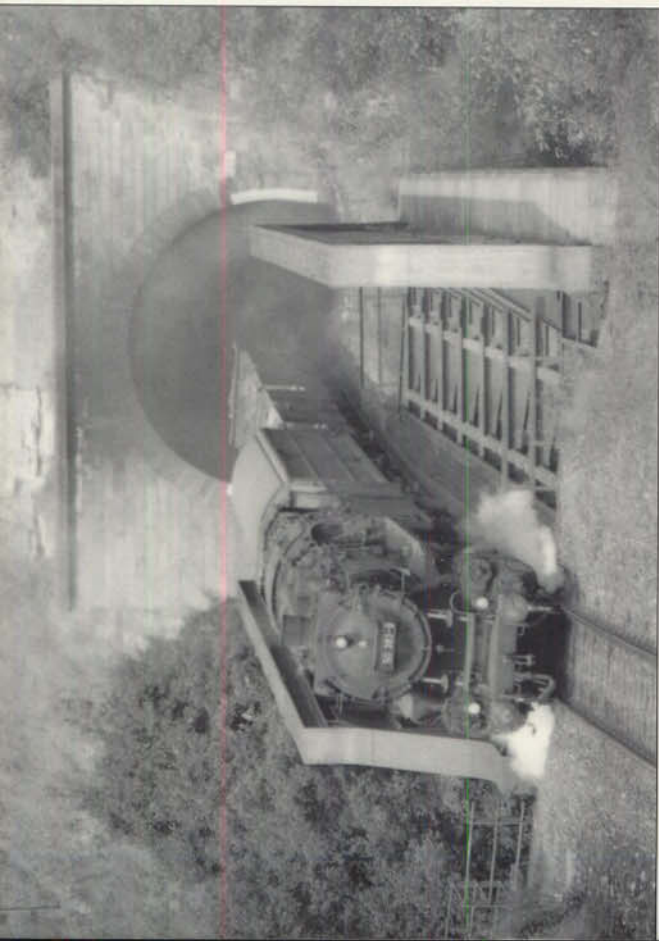
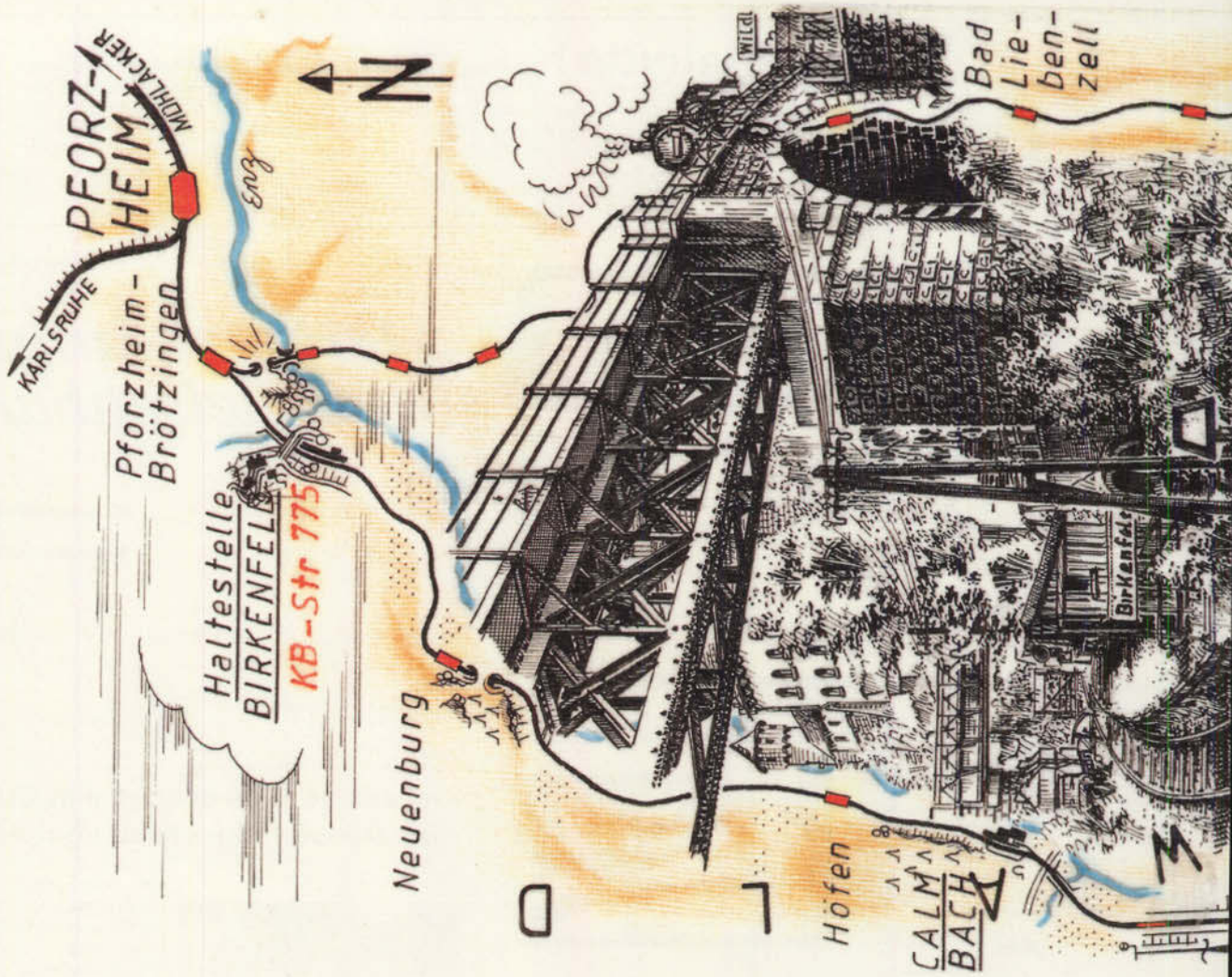


Bild 1: Ein ein-drucksvolles Motiv ist die unmittelbar vor dem Portal des Tiersteiner Tunnels (unweit von Rottweil) errichtete Brücke. Solche Situationen sind auf Modellbahnanlagen besonders wirkungsvoll.

Kartenübersicht

„Enzbahn“, Pforzheim – Wildbad, mit fiktiver Darstellung zweier Unterwegsstationen nach Gleisplan



Mit Dampf von Wildbad nach Pforzheim

So manche Überlegungen bei der Planung einer abwechslungsreichen und interessanten Modellbahnanlage führen zum Thema Nebenbahn. Der Grund hierfür ist meist in dem beschränkten Platzangebot zu suchen, das für das Hobby Modelleisenbahn zur Verfügung steht.

Den hier vorgestellten Anlagenvorschlag für die Nenngröße H0 habe ich in Anlehnung an die Stichbahn Pforzheim – Thermalbad Wildbad entworfen, wobei der dominierende Endbahnhof "Wildbad" größere Betriebsaufgaben als sein Vorbild erhielt. Er stellt in meinem Entwurf eine Zwischenstufe zwischen einer einfachen Nebenbahn-Station und einem Bahnhof einer größeren Stadt dar. Die Planung und Festlegung von Fahrzeugeinsatz und Ausstattung orientiert sich an den Gegebenheiten der Epoche 3a um 1953. Dieser Zeitraum wurde ganz bewusst gewählt, um die damals übliche Typenvielfalt von Triebfahrzeugen und Wagen der Bundesbahn im Modell festzuhalten und einen interessanten und abwechslungsreichen, nichts-

sonders auffällig sind dabei ein Tunnel und zwei größere Brücken. Die Streckenlänge beträgt insgesamt 19,9 km (mit mehreren Unterwegsbahnhöfen) und überwindet einen Höhenunterschied von 144 m.

Um den ehemals starken Reise- und Güterverkehr bewältigen zu können, besaß der Bahnhof Wildbad umfangreiche Gleisanlagen sowie die notwendigen Betriebsrichtungen. Für die Unterbringung und Wartung der Lokomotiven war ein zweistöckiger Rechteckschuppen mit einem Durchfahrts-Stumpfgleis vorhanden. Eine Besonderheit war die 20-m-Drehscheibe am Ende der Betriebsanlagen, in die alle drei Bahnhofsgleise eingebunden waren. Sie ersetzte eine Weichenstraße.

Für die in Wildbad endenden Personen- und Eilzüge standen ein Hausbahnsteig sowie ein Zwischenbahnsteig zur Verfügung. Das Empfangsgebäude, im Stil der damaligen Zeit errichtet, besaß zwei dreistöckige Flügelsbauten, die durch eine Empfangshalle verbunden wa-

destweniger aber auch vorbildgerechten Fahrbetrieb auf der Anlage zu ermöglichen.

Die Vorbildsituation

Seit der ersten Fahrt einer Dampflokomotive von Nürnberg nach Fürth waren nur drei Jahrzehnte vergangen, als zwischen Pforzheim und dem stark frequentierten Heil- und Thermalbad Wildbad 1868 eine durchgehende Bahnverbindung eröffnet wurde. Maßgebend für die Erteilung einer Bau-Konzession dürfte wohl die immer größer werdende Zahl finanzkräftiger Kurgäste gewesen sein, die sich einen Aufenthalt in dem feudalen Kurbad erlauben konnten. Die Strecke führt, dem Lauf der Enz im nördlichen Schwarzwald folgend, mit einer maximalen Neigung von 1:80 nach Wildbad. Schwierige Geländeabschnitte wurden durch Kunstbauten überwunden. Be-

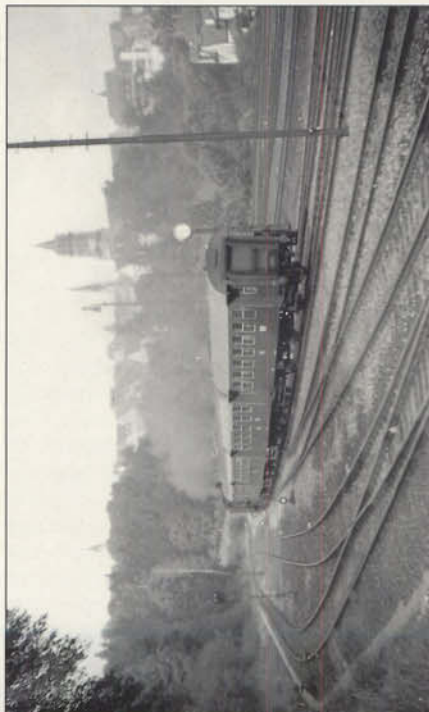


Bild 2: Weit zieht sich die Dampfwolke der Lokomotive über den ausfahrenden Personenzug.



Bild 3: Eine Zugkreuzung zwischen einem für die Strecke Pforzheim – Wildbad recht typischen Personenzug und einem Triebwagen (ganz links im Bild), dessen Typ leider nicht bekannt ist.

ren. Zum Schutz der Reisenden war eine durchgehende Überdachung des Hausbahnsteiges vorhanden. Weitere Hochbauten waren ein Nebengebäude, ein großer Güterschuppen und ein Stellwerk. Die Gleisanlagen für den Güter- und Reiseverkehr lagen hintereinander.

Der Modellvorschlag Wildbad

Die Längenausdehnung des Endbahnhofs Wildbad wurde, der vorhandenen Anlagenfläche entsprechend, verkürzt, die Lage der Gleise aber weitestgehend beibehalten. Anstelle der Weichenverbindung zum Lokomotivschuppen mit einfachen Weichen habe ich eine platzsparende Doppelkreuzungsweiche (DKW) eingeplant. Das lange Ziehgleis mußte entfallen und dafür ein Anschlussgleis zum Städtischen Gaswerk geschaffen werden, das entgegen seiner

Gleislegende

Nr.zwischen	Funktion	NL/m m	Trz.Wäg.ges.
Endbahnhof WILDBAD			
1	①-② Bahnteig bei Bedarf	1400	
	③-④ Güterzug-Gleis	360	
2	①-② Bahnteiggleis	1560	
	③-④ Güterzug/Triebwagen- Hauk- und Lokhand- Lungs-Gleis	210	1260
3	①-② Lokstationsgleis	900	
	③-④ Kopframpengleis	900	
	⑤-⑥ Bekohlungsabschnitt im Schuppen Lokstand	200	
	⑦-⑧ Werkstätt- und Versor- gungsabschnitt	320	290 290
5	①-② Lokstationsgleis	540	
	③-④ Lokbehandlungs- und Schlackenwagenabschn. im Schuppen Lokstand	320 320	
6	①-② Lade- und Wiegleis	600	
	③-④ Ziehgleis	300	
	⑤-⑥-⑦-⑧ Ladegleis	540 540	
	⑨-⑩ Freiladabschnitt	240	
7	①-② Güter- und Heizgleis	400	
8	①-② Gütergleis	630	
9	①-② Güter (Lade / Freilade-) gleis	720	
10	①-② Kopframpengleis	320	
11	①-② Gleisanschluss	250 250	
	③-④ Ziehgleis für Gleis 10	300	
	⑤-⑥ Ziehgleis für Gleis 7, 8, 9, m	530	
Kreuzungsbahnhof CALMBACH			
1	①-② Ladegleis	250	
2	①-② Bahnteiggleis	1100	
	③-④ Bahnteiggleis	800	
3	①-③ Bahnteiggleis	1500	
	④-⑤ Bahnteiggleis	1200	
	⑥-⑦ Bahnteiggleis	1220	
Haltestelle BIRKENFELD			
	①-② Bahnteiggleis	m	1200
11	①-② Gleisanschluss	m	280
11a	①-② Schutzgleis	m	160

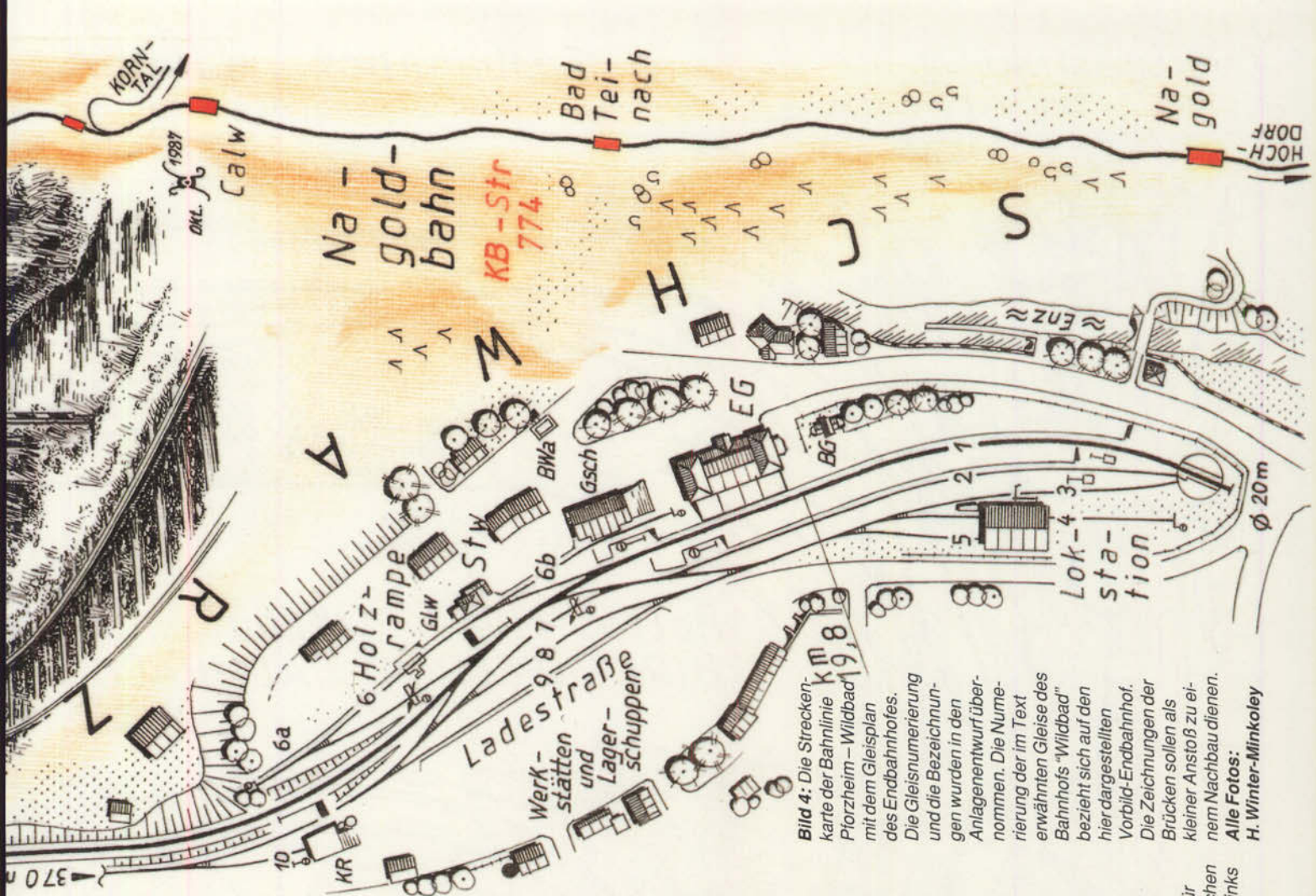
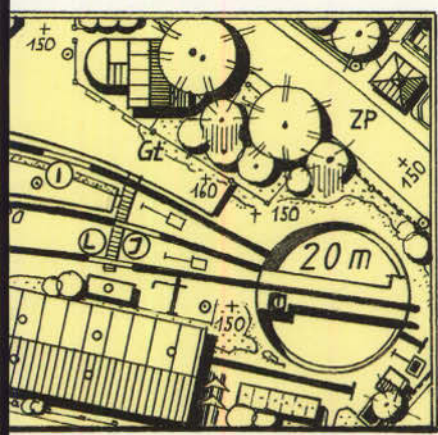


Bild 4: Die Strecken-karte der Bahnlinie Pforzheim – Wildbad mit dem Gleisplan des Endbahnhofs. Die Gleisnummerierung und die Bezeichnungen wurden in den Anlagenentwurf übernommen. Die Nummerierung der im Text erwähnten Gleise des Bahnhofs "Wildbad" beziehen sich auf den hier dargestellten Vorbild-Endbahnhof. Die Zeichnungen der Brücken sollen als kleiner Anstoß zu einem Nachbau dienen. Alle Fotos: H. Winter-Minkoley

Unterirdischer Teil, Angaben zur Anlagenfläche

(Alle DKW sowie Einfachweichen ohne nähere Bezeichnung entsprechen Grobmuster a der Weichenliste.)

Bfs.-Neb.-Gbd. Fst



Station SsPw KSB
(st. im Loks.)

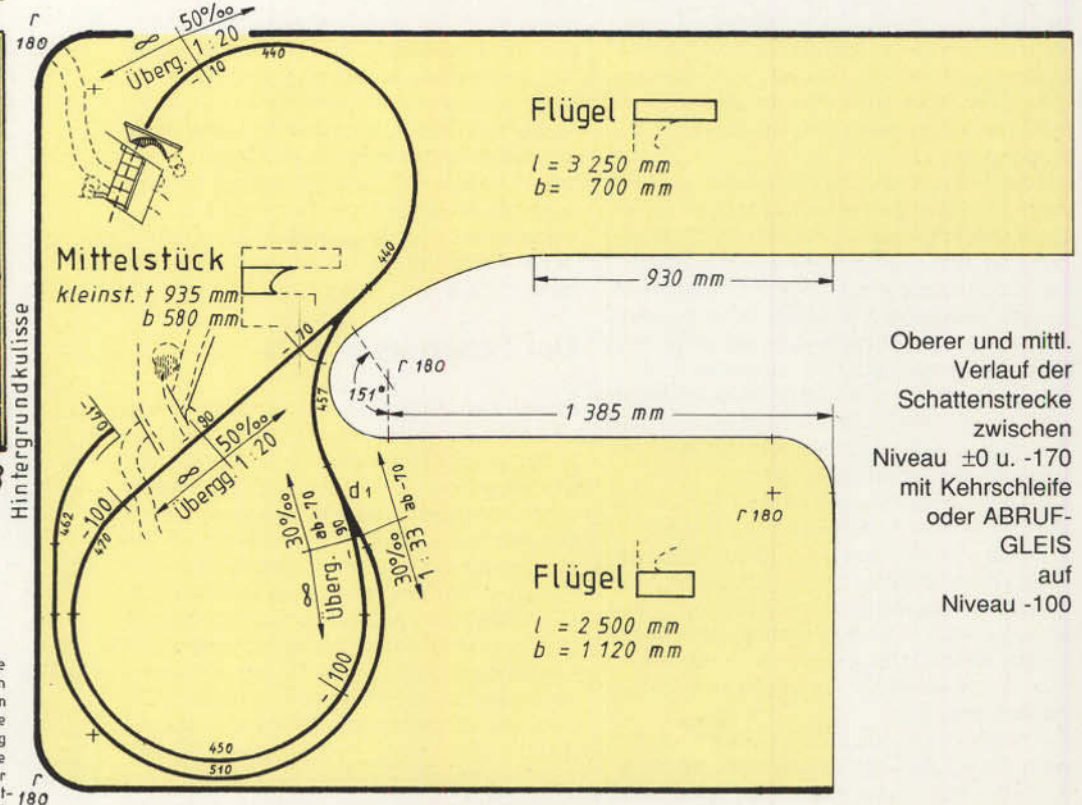
Abkürzungen

BG	Bahnhofsnebenäude
BsB	Baustoffbansen
BtB	Bastionsbauten
BWa	Bodenwaage
Fst	Fußgängersteig
G	Garage
HD	Druckluftbehälter
KSB	Karbitlager mit angeschlossenem Alt-eisen(Schrott)bansen
Lsch	Lagerschuppen
Msch	Maschinenhaus
SsPw	Stofflager in stationärem Personenwagen
VG	Verwaltungsgebäude
Vsch	Verschlag
WH	Wartehalle
ZP	Zöllnerpavillon

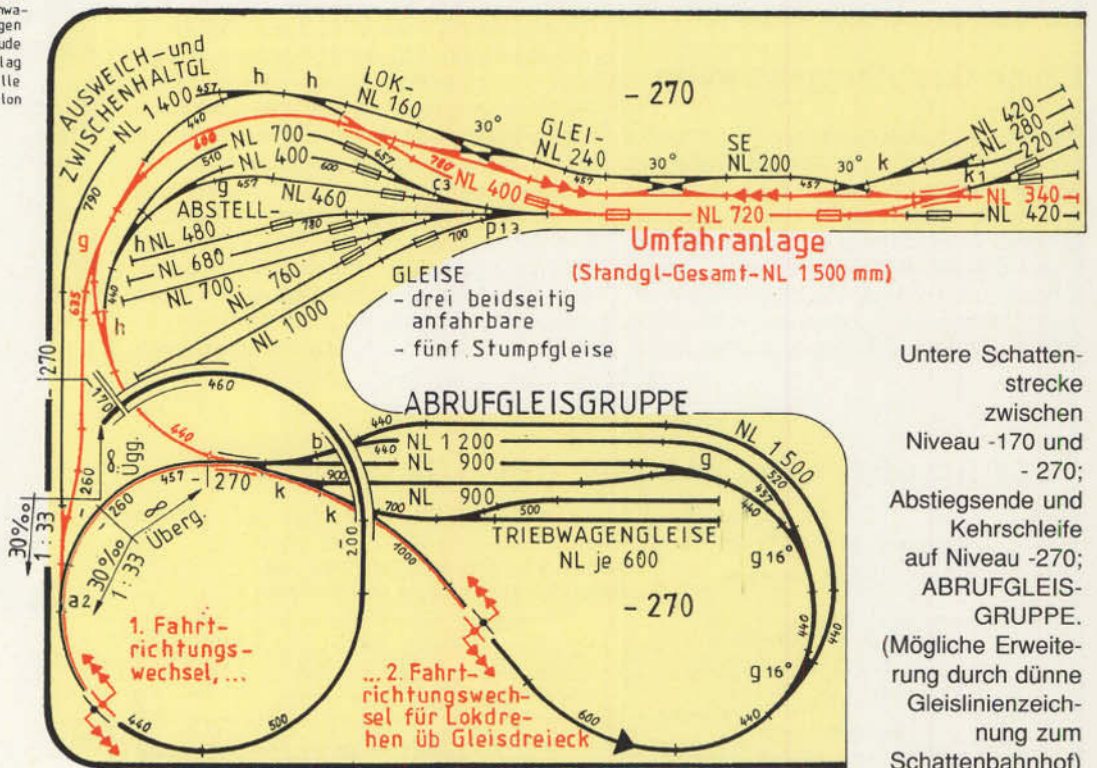
Bild 5: Die Anlage "Wildbad" wurde in U-Form mit den Maßen 3,25 m x 2,4 m für die Nenngroße H0 entworfen. Das Thema Nebenbahn wurde durch die Planung eines ausgeklügelten verdeckten Streckenteils weit über den sonst üblichen "Hin-und-Her"-Verkehr hinausgehoben.

Bild 6: Die zweite Ebene zeigt den ersten verdeckten Streckenteil mit einer Wendeschleife.

Bild 7: Die dritte Ebene mit dem als Kopfbahnhof ausgelegten Schattenbahnhof und einer weiteren Wendeschleife.



Oberer und mittl. Verlauf der Schattenstrecke zwischen Niveau ±0 u. -170 mit Kehrschleife oder ABRUFGLEIS auf Niveau -100



Untere Schattenstrecke zwischen Niveau -170 und -270; Absteigende und Kehrschleife auf Niveau -270; ABRUFGLEISGRUPPE. (Mögliche Erweiterung durch dünne Gleislinienzeichnung zum Schattenbahnhof)

zweiten Weiche (Wendeschleifeneinfahrt) kehrt der Zug über eine Doppelkurve zum Tunnelportal und als Gegenzug wieder nach Wildbad zurück. Bei Geradeausfahrt wird über eine Gleiswendel die dritte, unterirdische Ebene erreicht. Nach Durchfahren der Gleiswendel ist der wiederum als Endbahnhof ausgeführte Schattenbahnhof "Pforzheim" entweder direkt (Weiche auf Geradeausfahrt) oder über eine DKW mit angeschlossener zweiter Wendeschleife und der sogenannten Abrufgleisgruppe zu erreichen.

Wie viele Möglichkeiten dieser raffiniert ent-

wickelte Schattenbahnhof bietet, soll an einer Zugfahrt näher erläutert werden.

Der Eilzug E 3699, bestehend aus einer V 100, einem G-Wagen für Expresgut und zwei "Silberlingen", ist auf dem Standgleis der Umfaranlage im Schattenbahnhof angekommen. Die V 100 wird über die Entkupplungsvorrichtung vom Zug getrennt und fährt in das Ziehgleis, danach über die DKW auf eines der Logleise. Die neue Zuglok fährt aus einem Lokgleis aus und wechselt über das links in der Wendel liegende Gleisdreieck ihre Fahrtrichtung (im Plan als 1. und 2. Fahrtrichtungswechsel bezeich-

net). Sollte ein Gleis der Abrufgleisgruppe nicht besetzt sein, kann der Fahrtrichtungswechsel auch über die Wendeschleife erfolgen. Nun holt die Lok einen Kurswagen aus den beidseitig angeschlossenen Abstellgleisen und drückt ihn an die auf dem Standgleis verbliebenen "Silberlinge". Die Zuggarnitur mit dem am (rechten) Ende laufenden G-Wagen wird nun über die DKW gedrückt und der G-Wagen in einem der Einzelwagen-Abstellgleise abgekuppelt. Nun kann der Zug, bestehend aus Lok, Kurswagen und "Silberlingen", in das Zwischenhaltegleis (links oben) vorziehen. Nach der Einfahrt eines

Nahgüterzuges in die Abrufgleisgruppe kann die Ausfahrt aus dem unterirdischen Teil in Richtung "Wildpark" erfolgen. Für Zuggarnituren, die im verdeckten Bereich auf Abruf abgestellt werden sollen, sind die Gleise der Abrufgleisgruppe bestimmt. Triebwagen, die ja lediglich die Fahrtrichtung wechseln müssen, fahren in die für sie reservierten Stumpfgleise der Abrufgleisgruppe ein.

Mit dieser Beschreibung eines Zugumlaufs in dem unterirdischen Teil sind die Möglichkeiten und Kapazitäten des Schattenbahnhofs mit seinen speziellen Gleisanlagen keineswegs ausgeschöpft. Ich möchte jedoch behaupten, daß in dieser erweiterten Form eines Schattenbahnhofs kaum mehr Wünsche betreffs eines vorbildgerechten Betriebsablaufs offen bleiben.

Für den Bau des unterirdischen Bereichs der für die Nenngroße H0 3,25 m x 2,4 m messenden Anlage gibt es drei Möglichkeiten mit unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad:

1. Die verdeckte Strecke wird nur in Form einer Kehrschleife mit einem Ausweichgleis geführt.
2. Die Strecke wird über die Gleiswendel auf die dritte Ebene geführt und dort nur die Abrufgleisgruppe und die Wendeschleife gebaut. Dabei kann die DKW durch eine Einfach-Weiche ersetzt werden. Bei beiden Varianten bleibt der hintere Schenkel der Anlage im verdeckten Bereich ungenutzt.

3. Die Gleisanlagen werden entsprechend dem Plan ausgelegt. Durch Einfügen einer weiteren 360°-Wendel kann die dritte Ebene von -270 mm auf -380 mm gebracht und damit die Zugriffsmöglichkeit bei eventuellen Betriebsstörungen verbessert werden.

Einige Gestaltungshinweise

Das Empfangsgebäude sowie der Güterschuppen von "Wildbad" wurden aus Platzgründen als Halbreliëfbauten ausgeführt. Bei Verbreiterung der Anlage um etwa 30 cm können dieselben noch als vollständige Gebäude ihren Platz finden. Gleiches trifft für die links oben auf der Erhebung angeordneten Stadtbauten zu. Auch vom Schüttsilo des Quarzwerkes sind nur Teile der Fassade und die Ladegutschurren darge-

stellt. Der Grundriß des Betriebsgebäudes im Bahnhof "Calmbach" entspricht seinem Hüinghausener Original, das noch heute an einer stillgelegten Schmalspurstrecke der BD Wuppertal zu finden ist. Wird ein handelsübliches Bahnhofmodell gewählt, so sollte dieses in der Bauform möglichst verwinkelt sein und mit steilen Dächern und hohen, schlanken Schornsteinen ausgestattet werden. Die Gebäude können sowohl im Eigenbau gefertigt als auch aus dem reichhaltigen Angebot im Fachhandel ausgewählt werden. Auf eine gewisse "Stimmigkeit" des Baustils sollte man allerdings, soweit irgend möglich, Wert legen.

Der Fahrzeugeinsatz

Für diesen Anlagenvorschlag sollen keine endlosen Einsatzlisten für Triebfahrzeuge, die jemals auf der Vorbildstrecke verkehrten, aufgestellt werden. Erlaubt ist, was Spaß macht (und vielleicht in der Sammlung vorhanden ist). Größere Schlepptenderloks müssen eine Fahrt mit Tender voran durchführen, da für sie in "Wildbad" auf der Drehscheibe keine Wendemöglichkeit besteht. Denkbar und dem Charakter dieser Modellanlage entsprechend wären Lokomotiven der Baureihen 93 und 94.5, weiter die badische 75 und die preußische 78. Ein Leckerbissen besonderer Art wäre die Baureihe 77.1 (bay.-pfälz. Pt 3/6), die es als sehr schönes Modell von Rivarossi gibt. Um der Drehscheibe eine echte Funktion zuzuweisen, können Maschinen der Baureihe 38.10-40 eingesetzt werden. Im Vorbild waren um 1953 Triebwagen der Reihe VT 60 anzutreffen. Da es dieses Modell (noch) nicht gibt, könnten VT 95 und VT 98 diese Rolle übernehmen.

Für Wagen gilt grundsätzlich ebenfalls das schon für Triebfahrzeuge Gesagte. Geeignet wären z.B. Eilzugwagen der Bauart E 30, Mitteleinstiegswagen, "Donnerbüchsen" und (A)B 3yg-Umbauwagen. Auch der Einsatz von Länderbahnfahrzeugen der Gattung Bi/Ci und entsprechender Packwagen, ja selbst württembergische Ciü oder bayerische Tonnendach-Wagen oder gar der in den 50er Jahren noch weitverbreitete MCI-Behelfswagen würden die Wagen-



Technische Grundlagen der Gleisplanung

Mindestradius 440 mm Nutzlängen-Maxime (NLM), das Maß der 1 500 mm
 Maximale Neigung 50‰/1:20 längsten einsetzbaren Züge die ohne
 Entkupplungsstellen Weichen Betriebsbehinderung auf den nach der
 Weichen NLM ausgerichteten Gleisen stehen können

a r 457 15° Kreuzungswinkel 15° 184 150 34 16 16 2	b r 600 14° 168 16 26	c r 700 12° 228 180 48 26 4 24 3	d r 1 010 9° 304 200 72 32 32 32	g Bogen-W 635, 22° / 457, 30° 40 40 5°
h Bogen-W 900, 11° / 440, 25° 28	i Bogen-W 1 200, 8° / 600, 20° 40	k symmetr W r 1 010 9°(2x) 28 10 10 2 3	n einseitige DWW r 1 010, 9° / r 600, 20° 32 32 20° 16 9° 264 68 20	p Dreiwegweiche r 1 010, 9° / r 700, 12° 96 32 60 42° 4 24 3 2 268 32 46

Bei den in der Gleisplanzeichnung gekennzeichneten und hier aufgelisteten Weichen handelt es sich um Grobmuster die im Zuge der Gleisverlegung Hilfe zur Findung von Industriemodellen oder zum Selbstbau sein sollen.

Erklärung eines Weichenkürzels

6 k 13
 Nummer — | Verstümmelungen (an den geschwärzten Enden [1,2,3] einiger Muster mögl.)

Bild 8: Die in den Gleisplänen verwendeten Weichenarten und -formen wurden in dieser Tabelle zum besseren Verständnis zusammengestellt.



Bild 9: Die Romantik der vergangenen Dampflorenzzeit wurde hier mit dem Zeichenstift festgehalten. Die Nachbildung der vielen liebenswerten Kleinigkeiten dieser Zeit sollte auf den Anlagen nicht vergessen werden, denn durch sie wird es ja erst eine "richtige" Modellbahnanlage. **Zeichnungen: H. Winter-Minkoley**

vielfalt der als Vorbild gewählten Epoche gut charakterisieren. Bei den Güterwagen sollten selbstverständlich die älteren Bauarten (mit Bremserhaus, Speichenrädern und Holzaufbau) dominieren.

Die Hinweise auf den Einsatz spezifischer Fahrzeuge wurden mit speziellem Augenmerk auf die gewählte Epoche gegeben. Selbstverständlich kann das spezielle Thema in einen beliebigen Zeitraum verlegt werden, was einen entsprechend anderen Fahrzeugpark zur Folge

hat. Gleiches gilt auch für die Signalausstattung der Anlage. So können die Formsignale durchaus gegen Lichtsignale der moderneren Zeit ersetzt werden, was ich auf der Zeichnung an manchen Stellen angedeutet habe.

Schlußbetrachtung

Hiermit möchte ich meine Betrachtungen über die Modellbahnanlage "Wildbad" abschließen. Der Nachbau dieses Anlagenvorschlags lohnt

in vielerlei Hinsicht und hat als Ergebnis ein sehr interessantes und vielfältiges Thema mit einem höchst abwechslungsreichen Fahr- und Rangierbetrieb. Liebhaber von Streckenfahrten dürften ebenso auf ihre Kosten kommen wie die "Rangierspezialisten" unter uns. Auch für die Planung in einer kleineren Nenngröße kann dieser Anlagenvorschlag durchaus als Grundlage herangezogen und den Bedingungen und Wünschen entsprechend modifiziert werden.

Harald Winter-Minkoley



Bild 1: Auf einer sächsischen Strecke zur DRG-Zeit: Lok 58 109 bemüht sich, einen schweren Güterzug in Fahrt zu bringen. Man hört förmlich den charakteristischen Auspuffschlag der Drillingslok: h-H-h h-H-h...



Reichsbahn Sachsen selbstgebaut

Bau der sächsischen XIII H auf Roco/Piko-Basis

Heute steht eine Güterzuglok auf dem Bastelprogramm, die keinen großen Bekanntheitsgrad besitzen dürfte, vielleicht sogar beim ersten Hinsehen als "Exote" betrachtet wird. Ist sie aber keineswegs! Doch "im Gegenteil" darf man nicht sagen, denn so große Verbreitung wie etwa die G 10 und G 12 hat sie bei weitem nicht erreicht - die sächsische XIII H. Es blieb bei einer geringen Stückzahl - begleitet von interessanten Umständen.

Vorgänger der eben genannten G 12 der K.P.E.V. (Baureihe 58¹⁰⁻²¹) war die G 12' (Baureihe 58⁰) von 1915, von der die DRG 15 Stück übernahm. Die Lok wies einige Eigenheiten auf, die ihr nicht zur Ehre gereichten, wie etwa die nur sehr kraftaufwendig zu beschickende Feuerbüchse, die schlechte Zugänglichkeit des Innentriebwerks und die hohen Verbrauchswerte. Die Bahnverwaltung ließ den Entwurf deshalb über-

arbeiten. Dann freilich gelang ein besserer Treffer in Gestalt der G 12. Der zweifelhafte Erfolg der preußischen G 12' konnte indes die K. Sächs.Sts.E.B. nicht davon abhalten, 1917 eine nahezu gleichartige Lokomotive, nämlich die Gattung XIII H, aufzulegen und davon bei Hartmann in Chemnitz 20 Stück zu bestellen.

Die Gründe für diese Entscheidung dürften einerseits der Mangel an leistungsfähigen Güterzuglokomotiven in Sachsen zu dieser Zeit, andererseits das durch den Krieg bedingte starke Ansteigen des Güterverkehrs gewesen sein. Es mußte einfach schnell eine zugkräftige Lok her, und die Leistung der G 12' war ja zweifellos respektabel, so daß sich die sächsische Verwaltung zu diesem Schritt entschloß.

Die XIII H lief in Sachsen bis Anfang der dreißiger Jahre; danach setzten erste Ausmusterungen ein; die letzte Lok verschwand 1934. Sechs

XIII H von 1917 gingen nach dem Ersten Weltkrieg als Reparationsleistung nach Frankreich, kamen 1941 zurück und blieben sogar noch bis 1951 im Dienst. Bemerkenswerterweise erfreute sich diese Type in Frankreich größerer Wertschätzung als in Deutschland. Die SNCF bestellte eine Anzahl dieser Lokomotiven mit nur geringfügigen Änderungen bei der landeseigenen Industrie nach.

Die XIII H bestimmte also zur DRG-Zeit in Sachsen das Bild der Güterzüge und als schwere Abdrücklok teilweise auch das der großen Rangierbahnhöfe wesentlich mit. Nun ist uns Sachsen politisch wieder nahegekommen. Sächsische Eisenbahnvorbilder und -modelle werden auch bei uns weit mehr Bedeutung erlangen als bisher. Also tragen wir dem rechtzeitig Rechnung! Deshalb heute: Reichsbahn-Sachsen - selbstgebaut, denn von einem Großhersteller sind X III H/G 12' kaum zu erwarten. Nach dem bisher Gesagten scheint als Basis für den Umbau die G 12 von Roco die richtige Maschine zu sein. Das stimmt. Trotzdem bleibt an ihr außer den Radsätzen und dem Steuerungsgestänge nichts unangetastet; alles andere muß mehr oder weniger stark verändert werden bzw. wird überflüssig. Für Anfänger im H0-Modellbau eignet sich dieses Thema somit nicht. Etwas Versierten wird es jedoch keine

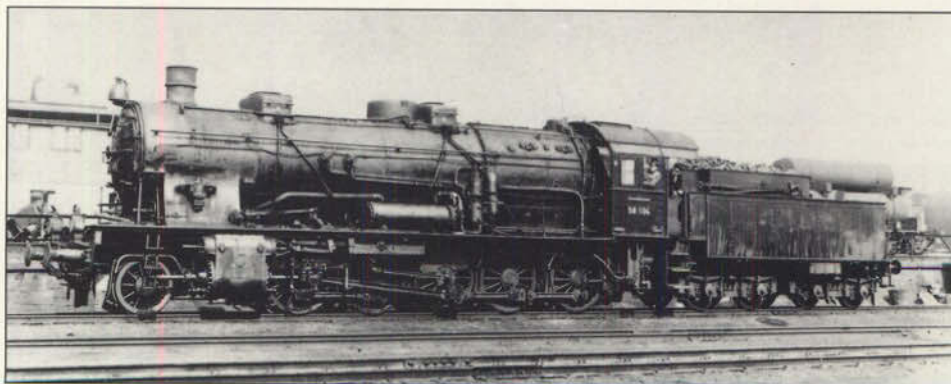
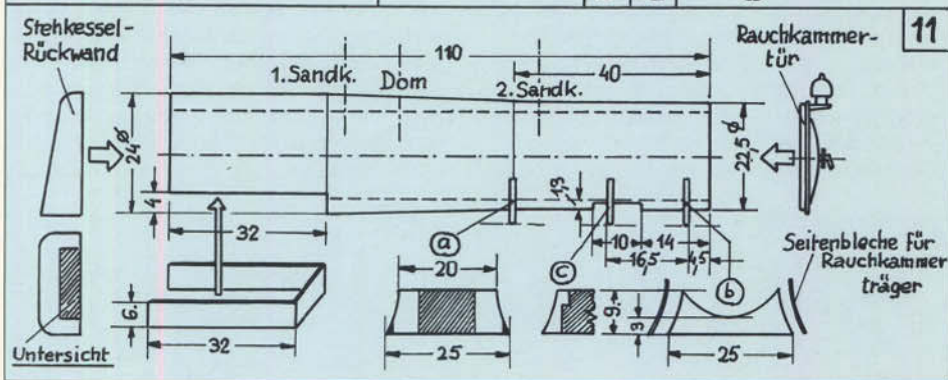
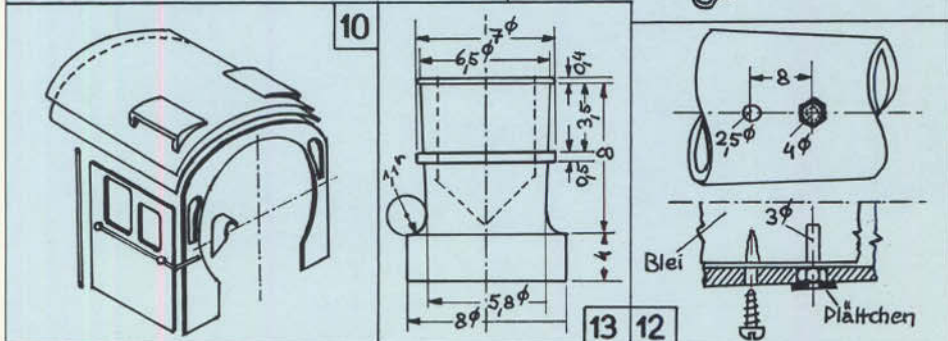
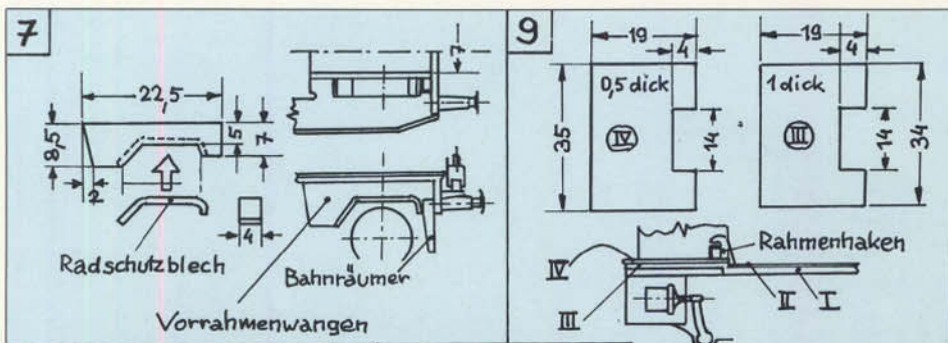


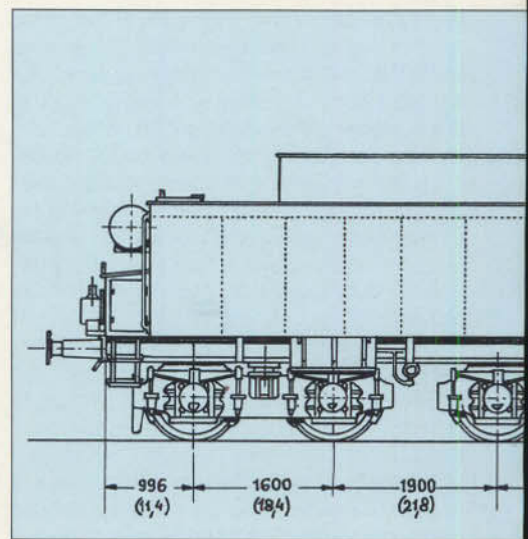
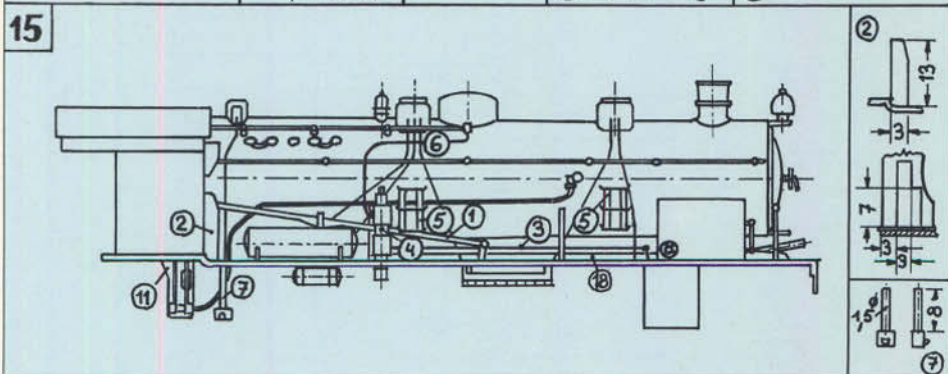
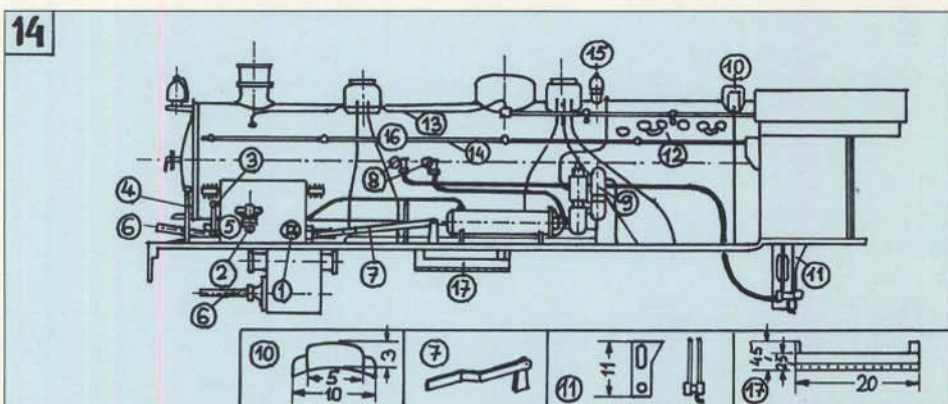
Bild 2: XIII H Nr. 1171 von 1917, DRG 58 104, mit sächsischem Tender 2'2' T 21. Dampfdom und Sandkästen waren getrennt angeordnet.
Foto: H. Maey, Slg. Dr. Hufnagel



Liliput-P 8-Gehäuses, das dort nicht richtig nachgebildet war, gäbe hier die beste Grundlage. Mangels dessen hilft nur Selbstbau aus Plastik- und Wagendachresten (Skizze 10). Die beiden Oberlichter aus dem Originaldach der Roco-G 12 heraussägen, dünner feilen und aufkleben. Griffstangen (0,5 mm Durch-

messer) mit Griffstangenhaltern (Günther Nr. 1310) und Lokschilder von Gaßner anbringen. Hier einfach von der Nummer 58 1090 die hintere Null abschneiden.

- Kessel aus Kunststoffrundmaterial drehen (Skizze 11), innen so weit ausdrehen, daß der Bleiballast der Roco-G 12 leicht einzuführen ist.



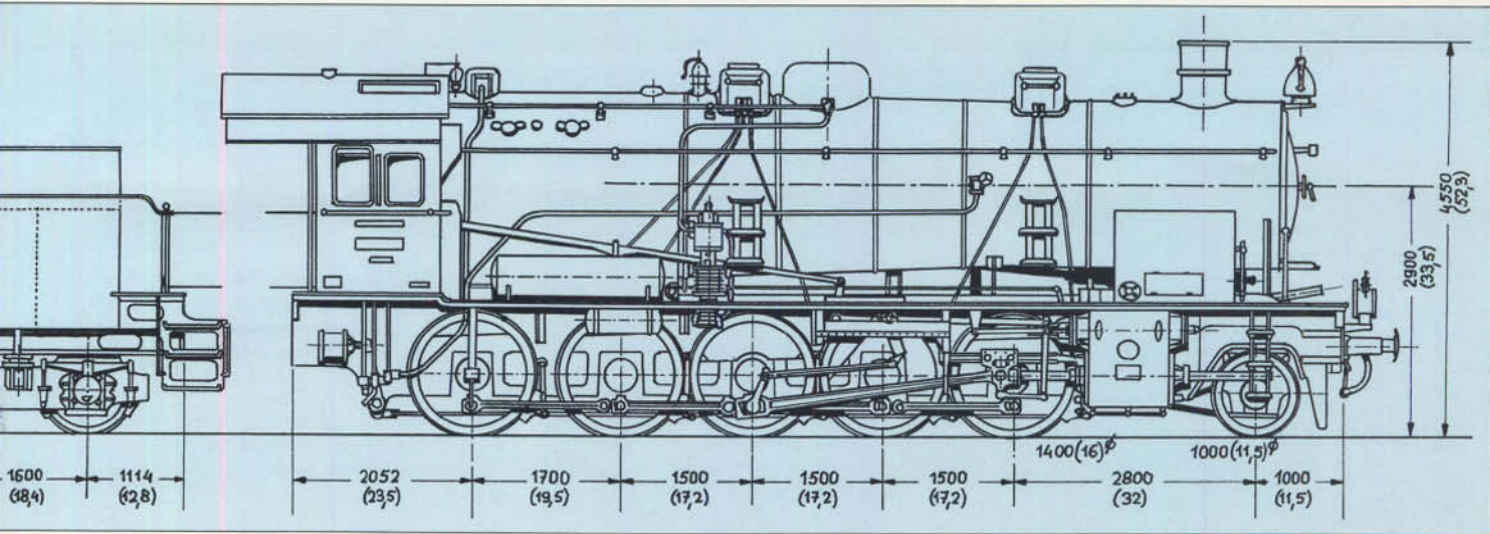
Dazu Stehkesselunterteil, Pendelblech (a) sowie Vorder- (b) und Rückfront (c) des Rauchkammerträgers (0,4 mm, Plastik) zuschneiden. Am ersten Kesselschub eine Ausnehmung unten für den Zylinderblock feilen. Aus der Stehkesselrückwand (G 12) unten eine Ausnehmung für die Rahmenhakenauflage (U-Profilstück) schneiden.

- Mutter für die Schraube zur Befestigung des Fahrwerks am Gehäuse (Kessel) anbringen (Skizze 12): Öffnung mit 4 mm Durchmesser bohren, Sechskant für M 2-Mutter ausfeilen, Mutter einkleben und Abdeckplättchen (0,5 mm stark mit 2,5 mm Bohrung) aufkleben. 8 mm daneben ein Loch (2,5 mm Durchmesser) für die Befestigungsschraube des Ballasts bohren.
- Kesselballast der G 12 etwas zufeilen, eine 3-mm-Bohrung zur Aufnahme des in den Kessel ragenden Endes der Befestigungsschraube vorsehen und Ballast in den neuen Kessel einpassen.
- Kessel, Stehkesselunterteil, Pendelblech, Rauchkammerträger, Kesselrückwand, Rauchkammertür, Umlaufblech und Führerhaus zusammenkleben. Stehkesselrückwand und Rauchkammertür stammen von der G 12. An die Tür kommt oben eine Glocke (Günther Nr. 1441) und unten ein Trittblech.
- Die Längsränder der freien Durchbrüche des Umlaufs unter dem Langkessel (Platten I/II) oben mit Ms-Profilen L 1 mm x 1 mm einsäumen (Skizze 15, Teil 18).
- Dampfdom und Sandkästen aus dem G 12-Kessel heraustrennen, unten passend rund feilen und auf den neuen Kessel kleben.
- Kamin drehen (Skizze 13) und in die Rauchkammer (8-mm-Bohrung) kleben. Weder bei Günther noch bei Weinert oder an irgendeinem Lokmodell findet man einen exakten Schornstein für diese Lokomotive. Da der Schornstein das vorbildgerechte Aussehen eines Modells ganz entscheidend beeinflusst, ist hier besondere Sorgfalt geboten.
- Alle Untersichten an Kessel und Umlauf jetzt schon schwärzlichbraun lackieren. Nach dem Zusammenbau kommt man an viele Stellen nicht mehr richtig hin.

Bild 7 (oben): 1:87-Skizze der XIII H von 1917. Zeichnungen: Dr. Hufnagel

Bild 5 (oben links): Die meisten Veränderungen liegen oberhalb des Fahrwerks.

Bild 6: Unzählige Teile schmücken den Kessel; sie werden im Text erläutert.



- Distanzscheibe entsprechender Stärke zwischen Kesselunterseite (Abdeckplättchen) und Öse des Steuerungsträgers einfügen; am besten auf die Öse kleben.
- Gehäuse provisorisch auf den Umlauf setzen und folgende Zutaten vorn und links anbringen (Skizze 14): (1) beiderseits Luftsauger (z.B. Günther Nr. 1442 oder Weinert Nr. 8207); (2) Zylindersicherheitsventil (Bastelreste); (3), (4) Griffstangen; (5) vordere Schieberbüchse des Mittelzylinders auf der Vorderfront des Rauchkammerträgers, rechts (Draufsicht!) neben dem Mittelzylinderdeckel; (6) Kolbenstangenschutzrohre (G 12); (7) Schieberschubstange für den Mittelzylinder (Bastelreste); (8) zwei Kesselspeiseventile (Günther Nr. 1442, Weinert Nr. 8207) mit Zulaufrohren (1 mm Durchmesser) vom Injektor unter dem Führerhaus und vom Vorwärmer; (9) Vorwärmer (G 12) mit Kolbenspeisepumpe (Günther Nr. 1023) und Verrohrung; (10) Verteiler samt Verrohrung (Bastelreste); (11) Injektor mit Blechhalter (Bastelreste) beiderseits; (12) Waschlukendeckel beiderseits (Plastik-Profilescheiben); (13) Hilfsbläserleitung samt Stellstange (Steckteil G 12 und Draht 0,5 mm Durchmesser); (14) Griffstangen beiderseits (0,6 mm Durchmesser) und Griffstangenhalter (Günther Nr. 1310); (15) Sicherheitsventile; (16) Sandfallrohre (Draht 0,5 mm Durchmesser) beiderseits; (17) seitliche Verbindungsbleche der Traversen des Steuerungsträgers beiderseits (Bastelreste), zweckmäßigerweise erst nach dem Zusammenbau von Gehäuse und Fahrwerk anbringen.
- Rechts (Skizze 15) kommen hin: (1) Steuerstange (G 12); (2) Gehäuse für das Steuerstangengetriebe (Bastelreste); (3) Zugstange für die Zylinderentwässerung (Draht 0,5 mm Durchmesser); (4) Luftpumpe samt Luftbehälter (G 12), für die zweite Verdichterstufe einen Durchbruch durch das Umlaufblech vorsehen; (5) zwei Tritte unter beiden Sandkästen (G 12); (6) Luftpumpenverrohrung mit Stellstange (Draht 0,5 mm Durchmesser); (7) Antrieb des Geschwindigkeitsmessers (Bastelreste).
- Beiderseits unterhalb der Griffstangen des Umlaufs vorn je eine Leiter (Weinert Nr. 8732) anbringen.
- Nun wird alles bemalt: Gehäuse mattschwarz mit leicht bräunlichem Ton dort, wo Rost wirkt, Radsterne, Umlaufkante, Pufferbrüst und einzelne Partien unter dem Umlauf karminrot. Wer die G 12-Radsätze durch brünierte austauscht (Roco-Ersatzteile), findet ohnehin dort den richtigen Farbton.



Bilder 8 und 9: 1:87-Modell der XIII H des Verfassers. Abgebildet sind Lokführer- und Heizerseite.

- Schließlich werden Gehäuse, Umlauf und Fahrwerk zusammengesteckt und verschraubt.
- Am **Tender** - er stammt von der BR 38 von Piko - gibt es nur wenig zu tun:
- Kleine Zutaten wie Kohlschaufel und Schürhaken (Weinert Nr. 8745), Heizedampfkuppungen, preußische Laternen, Behälter für Ölgas (an der Tenderrückwand auf dem Laternenkasten) und allfällige Beschriftung anbringen.
 - Klaue der Tenderzugstange der Roco-Lok etwas ausfeilen, so daß sie genügend leicht (aber nicht zu leicht) um den Zapfen des Piko-Tenders rastet. Hier muß Gefühl walten: Zuviel führt zum Selbstabkuppeln des Tenders bei belasteter Rückwärtsfahrt, zuwenig

- zum Bruch der Klaue.
 - Tender analog der Lok lackieren.
- Mit dem fertigen H0-Modell der sächsischen X III H von 1917 steht den Epoche-I/II-Freunden ein gleichermaßen kräftiges wie attraktives "Zugpferd" zur Verfügung. Preußen-Fans bekommen ihre G 12' nach fast dem gleichen Rezept. Wesentliche Unterschiede sind: ein engerer Schornstein (wie der der Baureihe 56 von Fleischmann), ein Führerhaus gleich dem der S 10' von Roco und der preußische Tender 2'2'T 21,5 der P 8 von Fleischmann, der allerdings auf andere Weise mit der Lok gekuppelt werden muß als bei Roco/Piko.

Dr. Sigurd Hufnagel

Bild 10: Eine XIII H von 1917 als Vorspann der XII H2, dahinter sächsische Güterwagen. Da lacht das Sachsen-Herz! Fotos 1, 8 - 10: Dr. Hufnagel



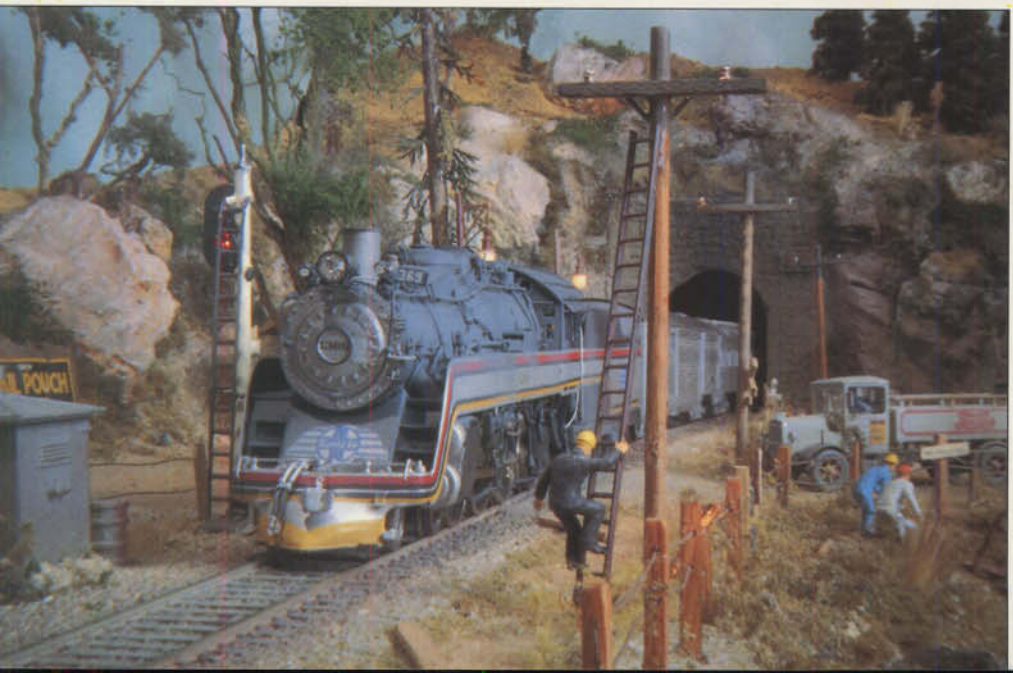


Bild 4: Das Pin-hole-Objektiv läßt sich mit einem Adapter an jede Kamera ansetzen. Allerdings muß man auf eine eventuell eingebaute Meßautomatik verzichten und zum Hand-Belichtungsmesser greifen.

Bild 1: Beim Ablichten von größeren Anlagenausschnitten reicht die Tiefenschärfe ohne den Einsatz besonderer Zusatztechnik meist noch aus.

Bild 2 (Mitte): Nur 5 cm beträgt der Abstand vom Modell zum Objektiv. Unter diesen Bedingungen ist mit einem Normalobjektiv keine ausreichende Tiefenschärfe mehr erreichbar; hier beginnt das Feld der Pin-hole-Technik.

Modellbahnaufnahmen mit einem Pin-hole-Objektiv

Wer von den Freunden des US-amerikanischen Eisenbahnwesens kennt nicht die hervorragenden Fotografen R. A. Kinding, Otto Perry oder Richard Steinheimer? In Ausgaben der Zeitschrift "Trains" aus den vierziger bzw. fünfziger Jahren sind immer wieder Beispiele der Kunst dieser Fotografen zu bewundern.

Natürlich gibt es auch in Europa einige bedeutende Fotografen, deren Aufnahmen mehr als nur Abbilder von Lokomotiven oder Zügen sind. Meistens sind diese Bilder in der "ground level position" angefertigt worden.

Da ich, wie den Lesern des Eisenbahn-Journals bekannt ist, eine besondere Vorliebe für die Modellbahnfotografie hege, war ich versucht, diese Art des Fotografierens auf den H0-Maßstab zu übertragen.

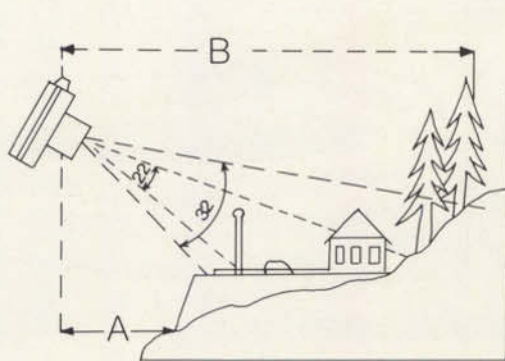
Natürlich ist es möglich, mit entsprechenden Kameras wie Linhof-Technika oder Fuji 8 x 9 mit verschiebbarer Objektivstandarte derartige Aufnahmen mit extremer Tiefenschärfe im Nahbereich zu erstellen. Für uns "Normalverbraucher" bewegt man sich mit solchen Profigeräten jedoch in einem Bereich, der den Rahmen des Möglichen sprengt.

Nun bieten einige Firmen der Fotoindustrie spezielle Pin-hole-Objektive an, die mit einem Adapter an jeder herkömmlichen Kamera verwendet werden können. Ich habe mit einem derartigen Objektiv Versuche unternommen und möchte anhand einiger Beispiele zeigen, daß man mit diesem Handwerkszeug wirklich tolle Aufnahmen zustande bringt.

Bild 3: Bei Einsatz eines Pin-hole-Objektivs werden Vorder-, Mittel- und Hintergrund gleich scharf abgebildet; das Pin-hole arbeitet auf der Basis einer Blende 128. **Fotos: K. Schubert**

Bild 1 zeigt einen Anlagenausschnitt, aufgenommen mit einem Macro-Objektiv bei Blende 32 und etwa 2 sec Belichtungszeit. Die Tiefenschärfe ist auf dem gesamten Bild ausreichend. Möchte man an das abzubildende Motiv jedoch näher heran, läßt die Tiefenschärfe stark nach. Wenn man hier Abhilfe schaffen will, lassen sich mit einem Pin-hole-Objektiv Spitzeneffekte erzielen. Vergleichen Sie Bild 1 mit Bild 2! Ich bin mit meiner Kamera bis auf 5 cm an das zu fotografierende Objekt herangegangen. Ergebnis: Vordergrund und Hintergrund sind scharf abgebildet. Derartige Aufnahmen kann man mit einem normalen Macro-Objektiv nicht erzielen. Um die Sache noch etwas zu verdeutlichen, habe ich den Grundgedanken durch zwei Zeichnungen dargestellt.

Bild 3 wurde ebenfalls mit dem Pin-hole-Objektiv geschossen. Die Entfernung vom Transformatorhaus links im Bild bis zum Tunnelportal beträgt über 100 cm! Natürlich benötigen Sie für diese Fotoarbeiten ein stabiles Stativ und einen erstklassigen Belichtungsmesser, der bis Blende 128 anzeigt, weil ein Pin-hole-Objektiv für diese eingerichtet ist. Hier versagt jegliche Kamera-Automatik. Die eingesandten Aufnah-

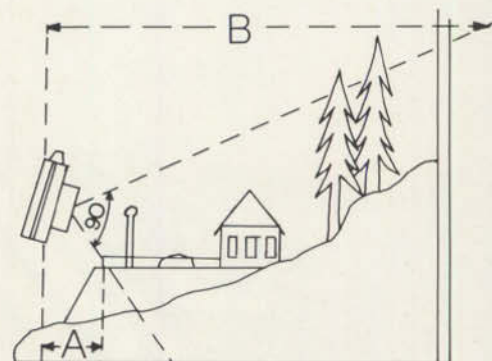


A = Abstand Kamera – Anlagenvordergrund ca. 40 cm
 B = Abstand Kamera – Hintergrund ca. 100 cm
 α 22 = Tiefenschärfe bei B 22
 α 32 = Tiefenschärfe bei B 32

Bild 5: Schematische Darstellung des Zusammenwirkens von Abstand, Brennweite und Schärfentiefe mit Normalobjektiv. Nur weiter entfernte Details werden scharf abgebildet.

men wurden je nach Filmmaterial 18 bis 22 sec belichtet.

Sicherlich wird der eine oder andere Leser nach der Lektüre dieser Zeilen ebenfalls Versuche



A = Abstand Kamera – Anlagenvordergrund ca. 5 bis 8 cm
 B = Abstand Kamera – Hintergrund ca. 100 cm
 α 90 = Tiefenschärfe bei B 90 bzw. 128

Bild 6: Gegenüberstellung der Möglichkeiten bei Einsatz eines Pin-hole-Objektivs unter sonst gleichen Bedingungen. Die Schärfentiefe umfaßt den gesamten abzubildenden Bereich.

durchführen wollen. Wenn es am Anfang nicht gleich klappt, so nehmen Sie als Trost, daß auch ich etliche Meter Film verbraucht habe, bis ich den Dreh raus hatte. **Klaus Schubert**

Ein Leichttriebwagen à la Sylt

Vor einigen Jahren brachte Faller eine Spielzeugeisenbahn auf den Markt, der offensichtlich kein großer Erfolg beschieden war, denn bald nach Erscheinen verschwand sie wieder. Mittlerweile versucht ein neuer Anbieter sein Glück, unter dem alten Markennamen "Playtrain" das absolut unveränderte Produkt erneut einzuführen.

Ich habe vor einiger Zeit eine größere Menge dieses Materials, das in mir sofort das Interesse des Modellbauers weckte, für meine zehnjährige Tochter erstanden. Die Dimensionen der Fahrzeuge erinnern ein wenig an Schmalspurbahnen der Spur unter einem Meter, mithin also an einen Maßstab, der etwa mit Spur IIe zu kennzeichnen wäre.

Auch mein Vater, ebenfalls Modellbauer, entwickelte Ehrgeiz, zu zeigen, daß in dieser Bahn mehr steckt, als ihr bislang zugedacht wurde. Das Ergebnis seines Umbaus ist der abgebildete Inselbahn-Leichttriebwagen "à la Sylt". Da es sich letztlich um ein Free-lance-Modell handelt, spielt es keine Rolle, daß die Sylter Inselbahn auf Meterspur fuhr und das Fahrzeug vorbildgetreue LGB-Dimensionen aufweisen mußte.

Der Vorbau des "Modells" stammt von einem Italeri-1:25-Bausatz; der Sattelanhängen ist der bekannte Playtrain-Triebwagen, der seines antriebslosen Drehgestells beraubt wurde. Es mußte einer Einhängvorrichtung für die Zugmaschine Platz machen. Im Modell sitzt der Antrieb allerdings nicht in der Zugmaschine, sondern nach wie vor im hinteren Drehgestell des Triebwagens, das ohne Mittelachse – die ausgebaut wurde – nur zweiachsig ist. Der Anstrich in Rot und Elfenbein trug das Seine zu dem recht stimmigen Gesamteindruck bei, zu dem nur noch die typische blau-weiße "Nivea"-Reklame-Beschriftung fehlt.

Hans-Jörg Windberg



Bild 1: Mein Modell, das nicht in allen Maßen und Details mit seinem Vorbild übereinstimmt, aber dennoch den Gesamteindruck dieses liebenswerten Oldtimers widerspiegelt.

Bild 2: So rollte er unermüdlich über die Insel Sylt – das Unikum eines Triebwagens mit Lkw-Charakter. **Fotos: H.-J. Windberg**



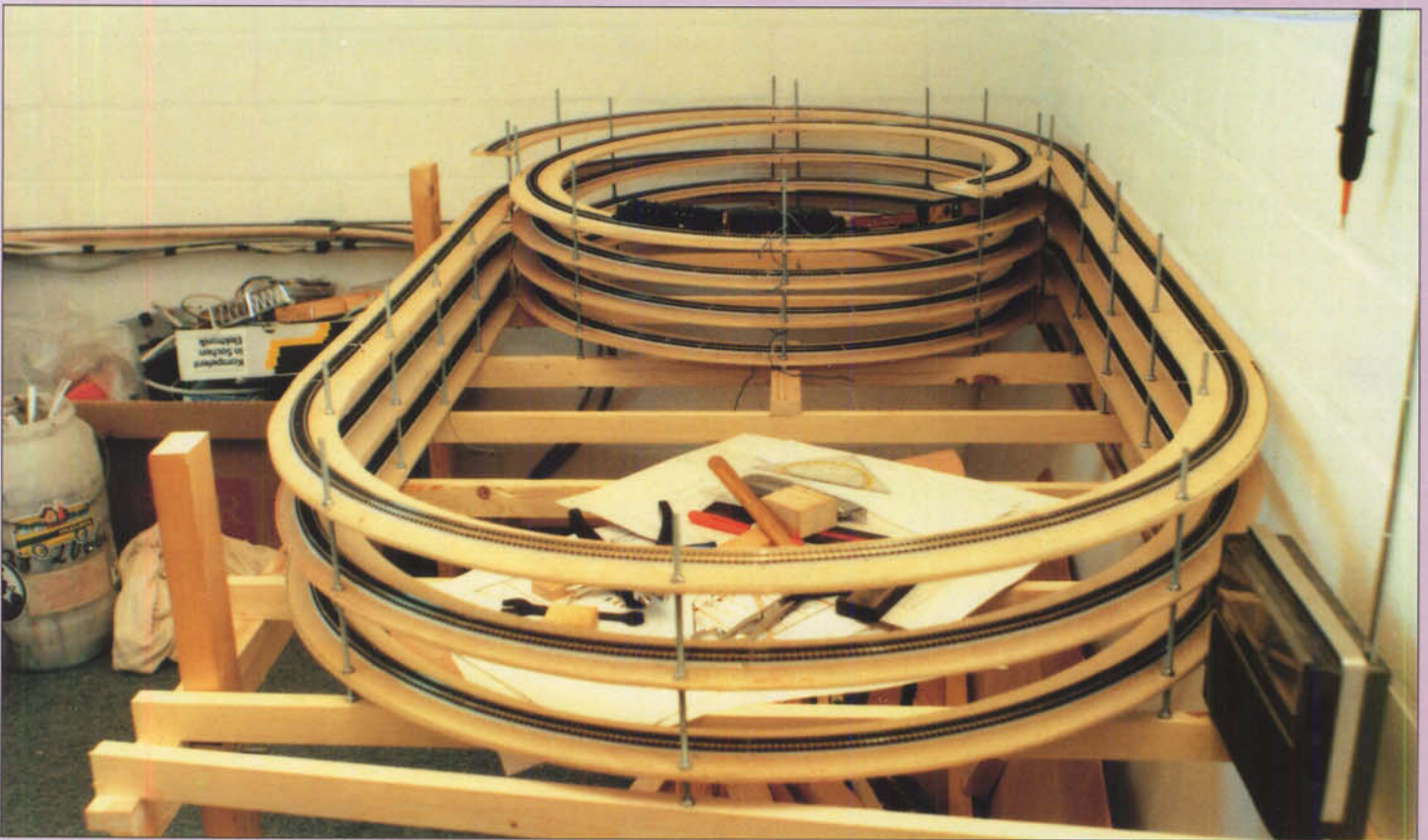


Bild 1: Die fertiggestellte Gleiswendel für die Haupt- und Nebenstrecke. Die Trassenbretter sind mit 5-mm-Gewindestangen an den Querträgern befestigt.

Pennsylvania & Ohio - in Spur N

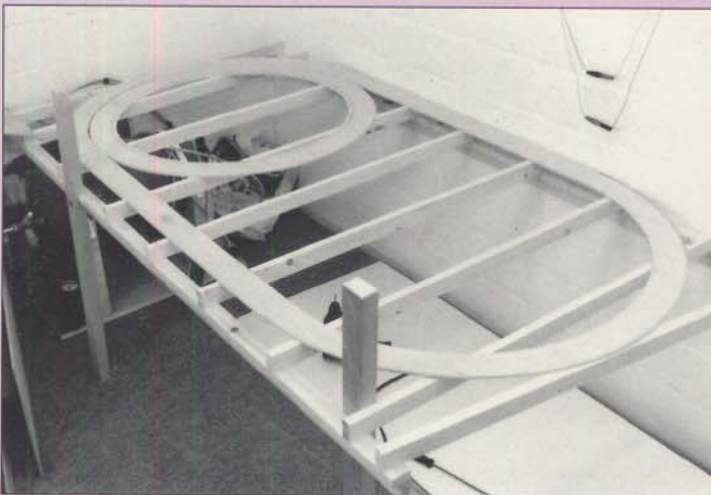


Bild 2: Die erste Lage der Gleiswendel. Das Oval bildet die Hauptstrecke. Deutlich erkennt man die L-Träger und die daran befestigten Querträger. Jede Windung ist aus einem Stück aus einer Sperrholzplatte ausgesägt.

Bild 4: Hier wurde die Grundplatte für die geplante Ortschaft "Coalton" entfernt. Gut erkennbar sind die Teile der beiden ineinandergelegten Gleiswendeln für die Haupt- und Nebenbahn.

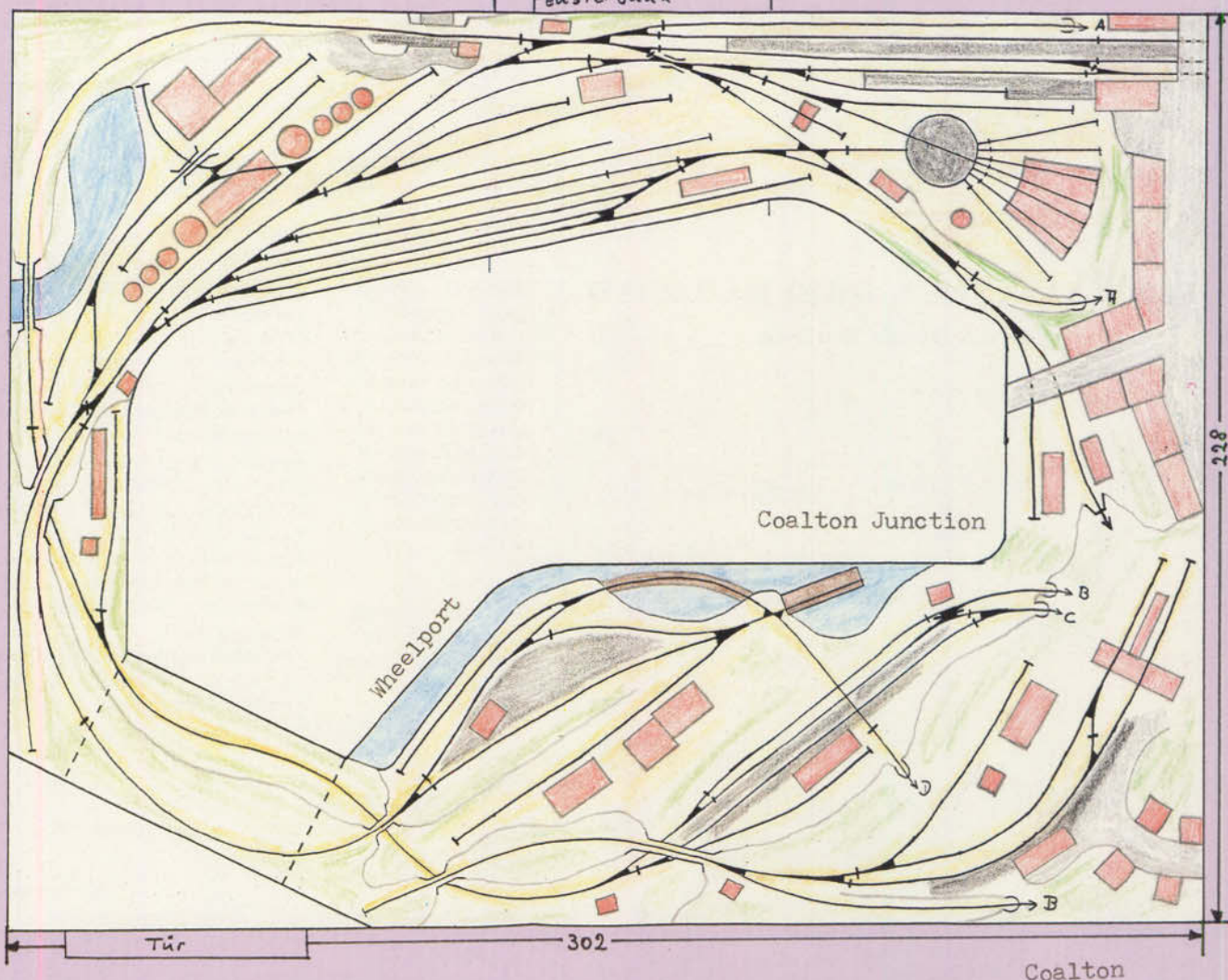


Bild 3: Auch für einzelne Gebäude und Straßen können bei der angewendeten L-Träger-Bauweise leicht Grundplatten eingesetzt und auf verschiedenen Höhen befestigt werden.

Bild 5: Im Gegensatz zu Bild 4 ist hier die Grundplatte für die Ortschaft eingesetzt und mit dem Rahmen verbunden worden.



Bild 6: Der Gleisplan meiner Anlage "Pennsylvania & Ohio" mit den Abmessungen von etwa 3,0 m x 2,3 m. Links unten ist das klappbare Teil mittels der gestrichelten Linien markiert.



Kein Unbekannter mehr ist unseren Lesern Heinz-Ullrich Grumpe, der schon mehrere seiner Arbeiten im Eisenbahn-Journal vorgestellt hat. Sein besonderes Interesse gilt der amerikanischen Eisenbahnszene, die er mit viel Liebe und Können auf seinen Anlagen darstellt. Immer wieder tüfelt Herr Grumpe neue Ideen aus und probiert die unterschiedlichsten Bau-techniken.

Seine neueste Arbeit ist eine Rundumanlage in der Nenngröße N. Interessant ist der Vergleich mit einer Anlage gleicher Abmessungen in H0, die wir in Band 0.1 der Modellbahn-Bibliothek "Anlagenplanung für Einsteiger" vorstellen konnten. Es zeigt sich wieder einmal, wie großzügig die Gleisführung einer N-Anlage im Gegensatz zu H0 geplant und realisiert werden kann. Von großem Interesse dürfte auch die fotografische Wiedergabe der einzelnen Schritte beim Bau einer Gleiswendel sein, die in einer ähnlichen Technik in der Ausgabe 3/1991 des Eisenbahn-Journals beschrieben wurde und die Herr Grumpe bei seiner Arbeit mit zu Rate zog. Ungewohnt, wenn auch nicht unbekannt ist die von ihm gewählte Konstruktion für den Anlagenunterbau. Die L-Träger-Bauweise ist materialsparend und sehr verwindungssteif. Von Vorteil ist auch die leichte Zugänglichkeit der verdeckten Streckenabschnitte. Bezogen auf das Thema der Anlage dürfte es durchaus möglich sein, mit einigen Veränderungen ein europäi-

Bild 7: Der "unterirdische" Gleisverlauf mit insgesamt elf Abstellgleisen. Innerhalb der Wendel steigen die Trassen der Haupt- und Nebenbahn gemeinsam auf die obere Ebene.

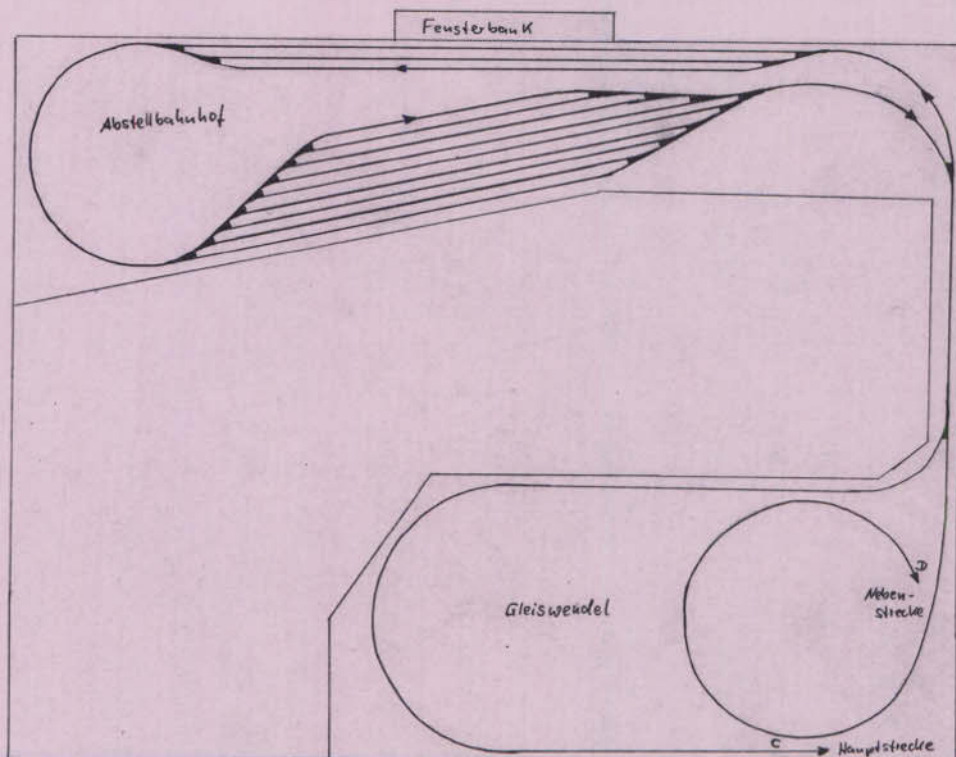
ches Motiv auf der zur Verfügung stehenden Fläche nachzubilden.

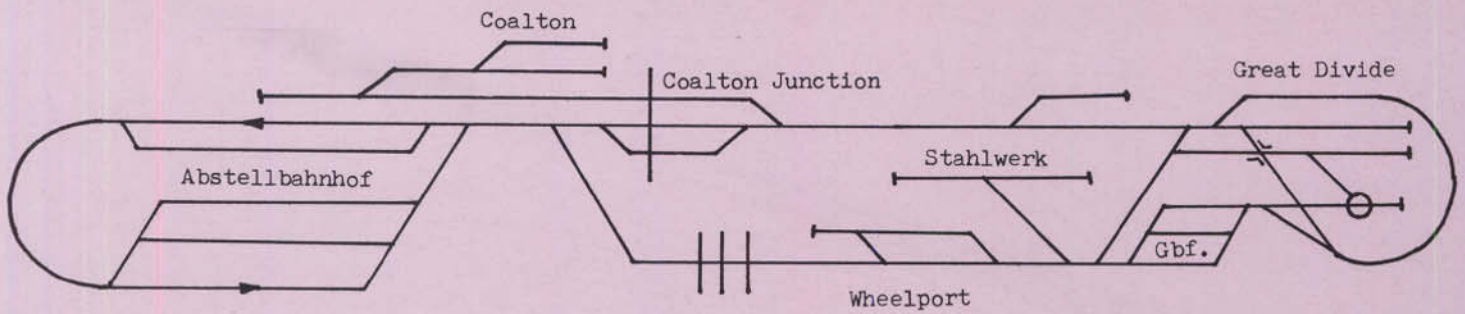
Redaktion

Der erste Schritt: die Planung der Anlage

Im Herbst 1988 hatte ich mich zum Bau eines

Eigenheims entschlossen. Wenn man schon baut, so muß natürlich auch für eine Modellbahnanlage ein eigener Raum vorhanden sein, dachte ich mir. Zu diesem Zweck bot sich ein im Bauplan vorgesehener Abstellraum über der Kellergarage an, der somit in Höhe der Wohnräume liegt; für Modellbahnanlagen im Keller habe ich nichts übrig. Es stand mir also für die





PENNSYLVANIA & OHIO RAILROAD
Great Divide Division

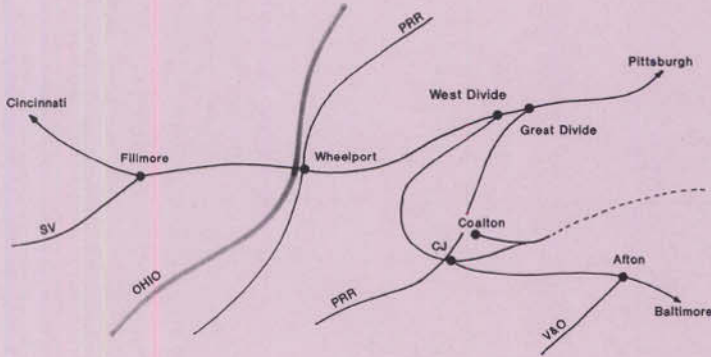


Bild 8: Um die Anlage einer gegebenen Vorbildsituation anzunähern, zeichnete ich mir vor der eigentlichen Gleisplanung dieses Schema, aus dem der Zusammenhang der einzelnen Stationen und Betriebsstellen ersichtlich wird.

Bild 9: Dem gleichen Zweck diente auch dieser Übersichtsplan von Bahnlinien im Osten der USA.

Anlage ein Raum von 3,02 m x 2,28 m zu Verfügung.
 Sofort begann ich mit der Detailplanung, was immer wieder viel Spaß bereitet. Aufgrund des bereits vorhandenen Materials wählte ich als Thema die Nachbildung amerikanischer Eisenbahnen der fünfziger Jahre. Meine bisherige Anlage, die ich in der Ausgabe 7/1990 des Eisenbahn-Journals vorgestellt habe, war zwar in Teilstücke zerlegbar und hatte auch den Umzug gut überstanden, paßte jedoch mit ihren Abmessungen nicht in den neuen Anlagenraum. Vor dem Baubeginn legte ich folgende Kriterien fest, die das neue Anlagenkonzept erfüllen sollte:
 - Nachbildung der typischen Eisenbahnatmosphäre der fünfziger Jahre dieses Jahrhunderts im Osten der USA;

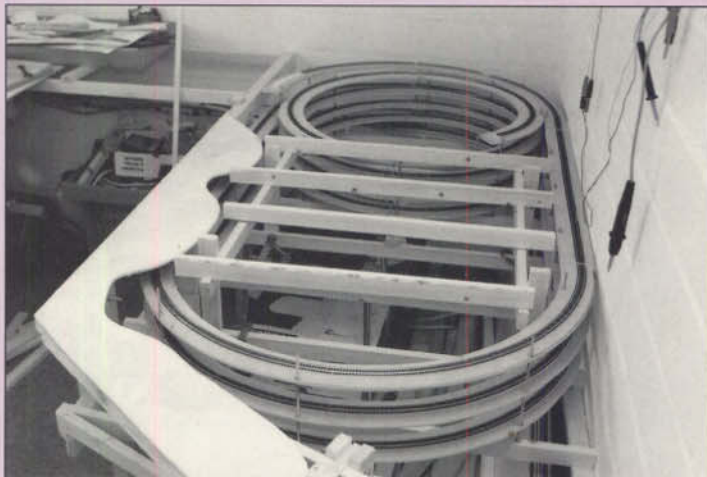


Bild 10: Der Aufbau ist von innen zugänglich, so daß jederzeit Verdrahtungs- und Wartungsarbeiten durchgeführt werden können.

Bild 12: Der Anlagenaufbau in der Seitenansicht. Lediglich zwei L-Träger pro Ebene werden mit den notwendigen Querträgern verbunden.

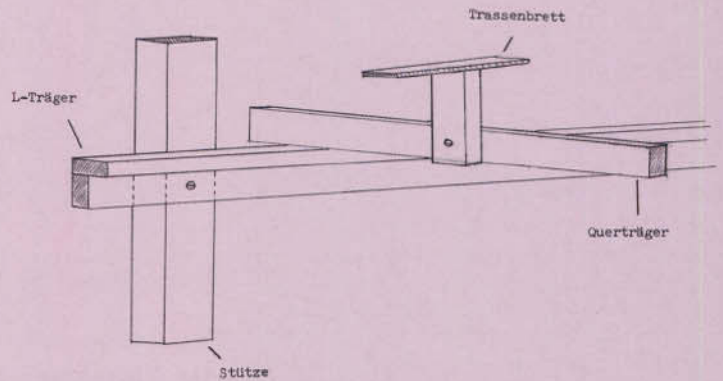


Bild 11: Das Prinzip des Anlagenaufbaus nach der L-Träger-Methode.

Bild 13: Die Aufsicht auf ein Anlagenstück zeigt die Auflage der Trassenbretter auf die Querträger.

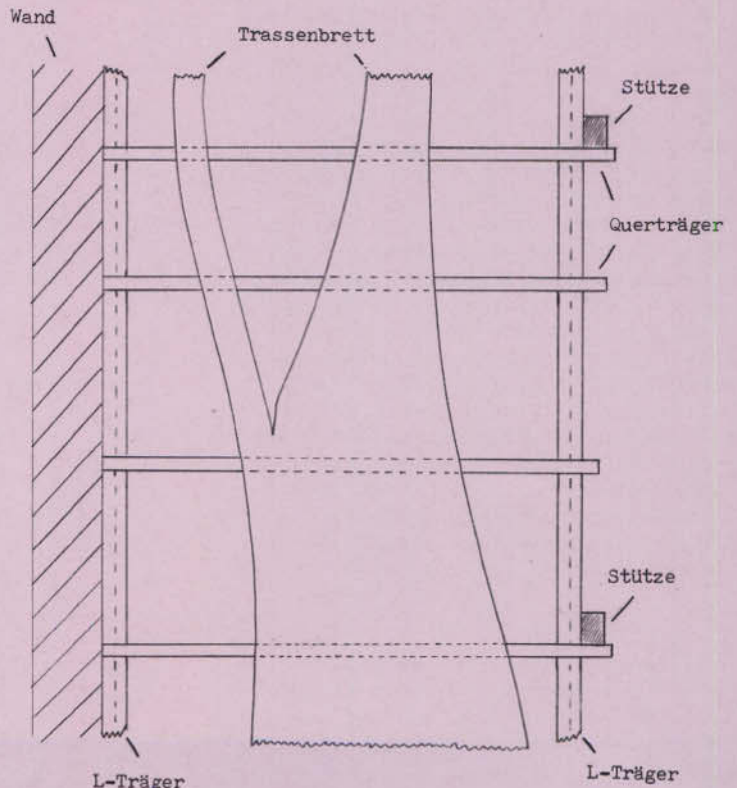
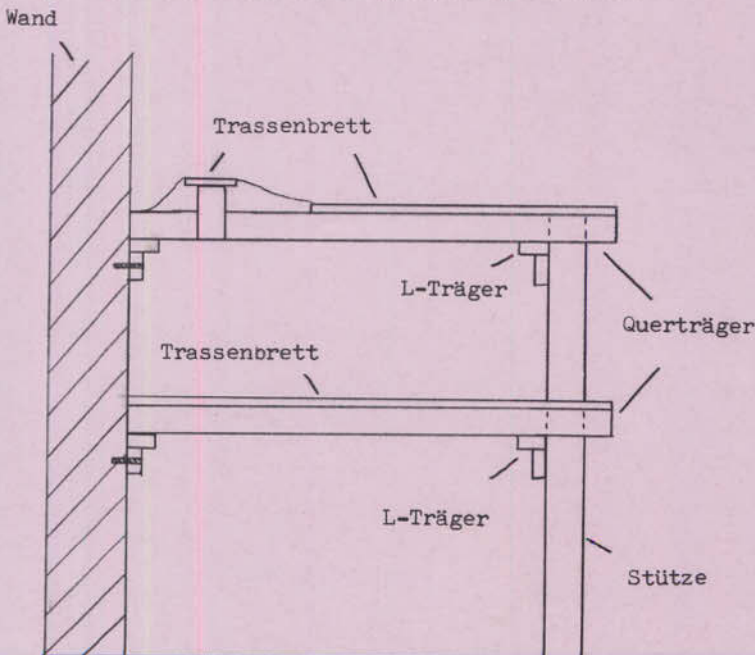




Bild 14: Die Konstruktion des klappbaren Anlagenteils als bequemer Zugang zum Inneren der Anlage in geöffnetem Zustand.



Bild 15: ... und in geschlossenem Zustand.

- vorbildgerechter Fahrbetrieb;
- kein unmotivierter langweiliger Kreisverkehr;
- großer verdeckter Abstellbahnhof;
- verschiedene Gleisanschlüsse für abwechslungsreichen Rangierbetrieb;
- ein größerer Bahnhof mit Bw und Verschiebebahnhof;
- angedeutete Großstadtumgebung im Rahmen des Möglichen;
- ein Hochofenwerk als besonderer Blickpunkt;
- weitestgehend dem Vorbild entsprechende Landschaftsgestaltung.

Vom Beginn der Planung bis zum endgültigen Aufbau stand mir etwa ein Jahr Zeit zur Verfügung, um alle diese Punkte "unter einen Hut" zu bekommen. Diese Zeit wollte ich nutzen. Ich bin seit 1967 begeisterter Anhänger der Nenngröße N und habe seitdem schon eine ganze Anzahl von Anlagen gebaut. Gerade in den Anfangsjahren bin ich aber immer wieder in den Fehler verfallen, der Planung zu wenig Aufmerksamkeit und Zeit zu widmen, was zur Folge hatte, daß ich nach kurzer Zeit den Spaß an der mich nicht befriedigenden Anlage verlor und neu begann. Dies kostet auf die Dauer natürlich unnötig Geld und Zeit und bringt Enttäuschungen, was man durch konsequente Planung und Vorbereitung jedes Details vermeiden kann.

Der Gleisplan

Bekanntlich ist es einfacher, einen bestehenden Plan abzuändern, als einen völlig neu zu entwerfen. Ich durchstöberte deshalb meine inzwischen recht umfangreiche Gleisplansammlung und fand an einem Vorschlag aus dem Heft "101 Trackplans" (Kalmbach-Verlag) immer mehr

Gefallen. Der Plan wurde nach meinen Vorstellungen modifiziert und überarbeitet. Da mir eine Raumbreite von 2,28 m zur Verfügung stand, konnte ich den Plan in eine Rundanlage abwandeln. Für den Einsatz meiner recht zahlreichen Fahrzeuge wurde ein zehngleisiger Schattentbahnhof zusätzlich eingearbeitet, da der Originalplan, wie viele derartige amerikanische Modellbahnanlagen, keine verdeckten Abstellmöglichkeiten bietet.

Bei meiner "Pennsylvania & Ohio RR" handelt es sich um eine frei erfundene Bahngesellschaft im Osten der USA. Der Gleisverlauf der Bahn geht aus dem schematischen Plan deutlich hervor. Ausgangspunkt ist der Bahnhof "Great Divide". Betriebsmäßig handelt es sich um einen Kopfbahnhof; die Weiterführung der Strecke unter einer Straßenbrücke hindurch wird mit Hilfe eines Spiegels vorgetäuscht. Kein neuer Trick, denn mit dieser Methode hat John Allen schon vor 40 Jahren verblüffende Ergebnisse erzielt.

Nach der Bahnhofsabfahrt teilt sich die Gleisführung in zwei getrennte eingleisige Strecken. Die Hauptbahn führt hinter dem Hochofenwerk in leicht geschwungenen Kurven zum Abzweigbahnhof "Coalton Junction". Der sichtbare Radius der Gleise beträgt 40 bis 50 cm. Im Abzweigbahnhof beginnt eine Stichbahn nach "Coalton". Der Bahnhof von "Coalton" wird über eine Spitzkehre erreicht. Angenommenermaßen führte diese Strecke früher noch weiter, ist jedoch jetzt stillgelegt. Diese Stichbahn dient hauptsächlich dort angesiedelten Bergwerksanlagen. Die Nebenlinie führt in "Great Divide" an dem Stahlwerk vorbei in Richtung "Wheelpport". Der sichtbare Gleisradius beträgt auf dieser Strecke etwa 30 cm. An dieser Linie liegt auch der

Verschiebebahnhof. Die Zufahrt zur Hauptstrecke erfolgt vom Güterbahnhof aus über die verdeckt angelegte Kehrschleifenstrecke. Über diese Gleise ist auch ein Umfahren des Personenbahnhofs möglich. In "Wheelpport" werden einige Industrieanlagen und ein kleiner Binnenhafen am Ohio bedient. Die Gleisanlagen liegen z.T. auf Holzbrücken über dem Wasserspiegel. Die Hauptstrecke wird in "Coalton Junction" auf drei hintereinanderliegenden Kreuzungen überfahren, was typisch für amerikanische Eisenbahnverhältnisse ist. Die Zufahrt zum Abstellbahnhof in der unteren Ebene schaffen zwei ineinanderliegende Gleiswendeln, getrennt für die Haupt- und Nebenbahn. Kurz vor Erreichen des Abstellbahnhofs vereinigen sich beide Linien wieder. Um bei Betriebsstörungen einen leichten Zugriff im Schattenbahnhof zu haben, befinden sich die Abstellgleise etwa 25 cm unter dem eigentlichen Anlagenniveau.

Die Lösung für den Unterbau: L-Träger

Eigentlich wollte ich die neue Anlage wieder zerlegbar ausführen, entschloß mich dann aber doch für eine solide feste Konstruktion. Einen Abbau wegen Umzug kann ich nach Fertigstellung meines Eigenheims wohl ausschließen. Prinzipiell kann die beschriebene Bauweise auch für transportable Anlagen angewendet werden. Ich entschied mich für die in den USA weitverbreitete "L-Träger-Bauweise". Der Unterbau ist trotz seiner Stabilität sehr leicht, gut zugänglich und erfordert keine absolute Exaktheit beim Bau, so daß man vorher keine Schreiner Ausbildung absolvieren muß. Alle Träger-

Bild 16: Das bewegliche Anlagenteil hat rechts eine stabile Auflage auf der Rahmenkonstruktion und wird zusätzlich durch eine Verriegelung gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert.



Bild 17: Der Drehpunkt des klappbaren Anlagenelements liegt etwa 20 cm innerhalb des feststehenden Anlagenteils. Dadurch wird Quetschen der Gleise beim Öffnen und Schließen ausgeschlossen.





Bild 18: Die beiden Bahnhöfe "Coalton Junction" und "Wheelport" im Aufbau mit provisorisch aufgestellten Gebäuden. Die weiße Fläche im Vordergrund wird später als Wasserfläche des Ohio River in Erscheinung treten.

und Querleisten bestehen aus gehobelten Latten mit einem Querschnitt von 34 mm x 18 mm. Als Stützen dienen gehobelte Dachlatten. Die Hauptträger bestehen aus zwei Latten, die in L-Form zusammengeleimt und -geschraubt bzw. genagelt werden. Die fertigen Träger habe ich dann an der Wand und parallel dazu an den Stützen befestigt. Die Verbindung beider Längsträger wird durch Querträger aus hochkant gestellten Latten geschaffen. Der Abstand dieser Querträger wird von der Länge und Dicke der Trassenbretter bestimmt und kann individuell verändert werden. Man ist bei dieser Bauart sehr flexibel, was ich für den größten Vorteil

halte. Ich wählte als Abstand 20 cm bis 30 cm. Durch Anbringen von Stützen unterschiedlicher Höhe an diesen Querträgern kann die Steigung der Trasse leicht bestimmt (und verändert) werden. Meine Trassenbretter bestehen aus 6 mm dickem Sperrholz, die ich mit einer elektrischen Stichsäge bzw. einer Laubsäge entsprechend dem Streckenverlauf ausgesägt habe. Die Trassenbretter für die Gleiswendeln wurden aus jeweils einem Stück Sperrholz herausgearbeitet; somit besteht jedes Stockwerk aus einem Teil. Die Steigung in der Wendel wird mittels 5-mm-Gewindestangen mit Schrauben und Unterlegscheiben justiert.

Der Zugang zum Innenraum der Anlage ist durch ein klappbares Anlagenteil möglich. Der Drehpunkt liegt etwa 20 cm innerhalb des feststehenden Teils. Auf der Gegenseite wird die Lage der Klappe mittels Stahlstiften in Messingröhrchen sowie Schloßstiften fixiert und gesichert. Dieses bewegliche Teil ist der neuralgische Punkt der Konstruktion. So wird bei einer relativen Luftfeuchtigkeit von unter 60 % das Ganze sehr leichtgängig; es kommt auch zu feinen Höhenunterschieden zwischen den Trennstellen der Gleise. Ich habe das Problem zu lösen versucht, indem ich, ähnlich wie bei den Gewindestangen einer Gleiswendel, durch Nachziehen der Befestigungsschrauben die Unterschiede ausgleiche. Wie sich diese Konstruktion im späteren Fahrbetrieb verhält, muß die Zukunft zeigen. Die Details der vorgestellten Konstruktion sind aus den Bildern gut ersichtlich.

In lockerer Folge werde ich meine angewendeten Methoden und Erfahrungen über den Gleisbau, die Verdrahtung und die Landschaftsgestaltung vorstellen. Mit dem weiteren Fortgang der Arbeiten an meiner Anlage soll dann später auch über die Gestaltung von Details sowie über den Fahrbetrieb berichtet werden.

Heinz-Ullrich Grumpe

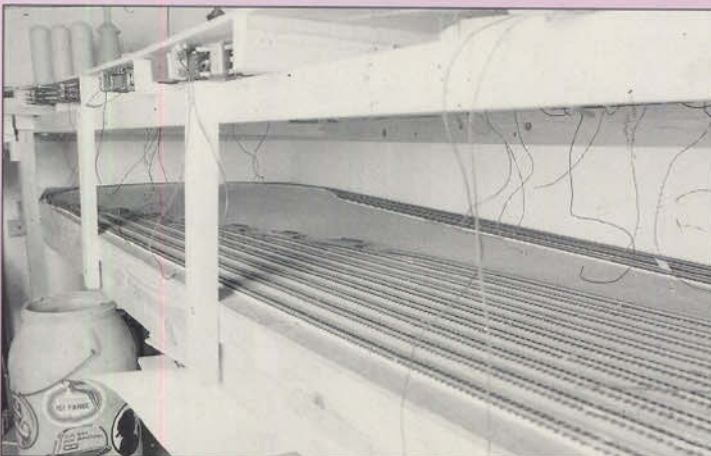


Bild 19: Der Abstellbahnhof im Untergrund besitzt acht Abstell- sowie ein Durchfahrtsgleis. Im Hintergrund sind die beiden Abstellgleise für lange Güterzüge (maximal 16 vierachsige box-cars) erkennbar.

Bild 20: Ein Teil des Verschiebebahnhofs von "Great Divide" mit den Einfahrtsgleisen.

Bild 21: Das Bw wurde platzsparend innerhalb des Gleisbogens angeordnet. Die Weiterführung der Strecke unter einer Straßenbrücke hindurch wird mit dem bekannten "Spiegeltrick" suggeriert. **Fotos: H.-U. Grumpe**





Bild 1: Der neue IC-Triebzug "Max Liebermann" von Roco in der Nenngröße H0 weist ausgezeichnete Ausführung und Lackierung auf.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Roco

Als bei Roco beschlossen wurde, den Triebzug der Baureihe 601 in einer Sonderserie als Inter-City "Max Liebermann" der DR herauszubringen,

war das Vorbild gerade mit großem finanziellem Aufwand einsatzbereit gemacht worden. Schon nach wenigen Wochen mußte der Zug jedoch wieder auf das Abstellgleis. Die Roco-Garnitur ist daher schon bei ihrem Erscheinen ein Sammler-

stück, das bald kräftige Wertsteigerung erfahren dürfte. Die Grundpackung (zwei Triebköpfe, zwei Mittelwagen) und die Ergänzungspackung (drei Mittelwagen) sind so zusammengestellt, daß sich mit einer zweiten Ergänzungspackung der "Max Liebermann" vorbildgetreu bilden läßt.

Für den Betrieb des zehnteiligen Zuges sollte ein leistungsstarker Trafo vorhanden sein, insbesondere dann, wenn mit Innenbeleuchtung gefahren wird. Die Fahrzeuge sind außerordentlich sorgfältig lackiert und beschriftet. Der leise laufende Antrieb in einem der beiden Triebköpfe verfügt über eine gut dimensionierte Schwungmasse, die über verschmutzte Stellen im Gleis hinweghilft. Die schicke Garnitur ist nicht nur für das internationale Gleichstrom-, sondern auch für das Wechselstromsystem erhältlich.

In authentischer Lackierung und Beschriftung erschien in der Nenngröße H0 der Lufthansa Airport Express, wie er beim Vorbild zwischen Stuttgart und Frankfurt/Main seit Mai 1990 verkehrt. Die Packung enthält die Lokomotive 111 049 und drei Wagen der Bauart Avmz 206. Waggons und Lok sind unverkürzt exakt im Maßstab 1:87 gehalten. Die gewählte seidenmatte Lackierung unterstreicht die Eleganz des Zuges.

Für die Freunde der Epoche II schuf Roco jetzt eine entsprechende Variante der beliebten und bewährten Tenderlokomotive der Baureihe 74 (preußische Gattung T 12). Das Modell in der Nenngröße H0 ist wiederum sehr gut ausgeführt, weist aber leider einen kleinen Fehler in der sonst recht guten und ausführlichen Beschriftung auf. Die beiden Laufräder auf einer elektrisch getrennten Achse werden zur Stromaufnahme herangezogen.

In einer Neuauflage erschien bereits Ende März das österreichische "Krokodil" Baureihe 1189 in der Nenngröße H0 und in grüner Lackierung. Zu



Bild 2: So detailliert wie ihr großes Vorbild ist die Ellok 111 049 von Roco in Nenngröße H0.

Bild 3: Einer der drei Wagen des Lufthansa Airport Express in Nenngröße H0 von Roco.

Bild 4: Das österreichische "Krokodil" von Roco zeigt einige interessante Neuerungen.



Bild 5: Die preußische T 12 präsentiert Roco als 74 966 der DRG in H0. Die Reichsbahn-Lokomotive wird bestimmt viele Liebhaber finden.



Bild 6: Ein Lokbahnwagen der bayerischen Bauart CL 06.



Bild 7: Der etwas modernere Wagen aus Lokbahnzeiten der Bauart CL 11a.



Bild 8: Ein kombinierter Personen- und Postwagen der Bauart BPostL 01.



Bild 9: Hier noch der Lokbahn-Gepäckwagen der Bauart PwL 02.

den besonders wichtigen Verbesserungen zählen die zierlichen Stromabnehmer und Dachleitungen, die schwarzvernickelten Radreifen und eine geänderte Kupplungsaufhängung. In derselben Ausführung steht jetzt auch die Variante in blutorangefarbener Lackierung zur Verfügung.

Reichlich Zuwachs ist im Wagensortiment zu verzeichnen. An erster Stelle wird man hier die vier bayerischen Lokbahnwagen nennen müssen, die jetzt im Dekor der früheren Deutschen Reichsbahn angeboten und sicherlich viele Käufer finden werden. Technisch blieben die feinen Modelle im

Maßstab 1:87 unverändert. Wohl deshalb hat man es versäumt, in der Montageanleitung auf die Platzierung der beiliegenden Reichsbahn-Schilder hinzuweisen. Mit den hier vorgestellten Fotos der komplett zugestellten Fahrzeuge können wir Hilfestellung geben.

Gute Aufnahme wird auch der zweiachsige Kühlwagen der DB, Epoche III, finden. Das schöne H0-Modell entstand nach einem Vorbild der früheren Deutschen Reichsbahn. Die Wagen der Bauart Tnfs und Tnfs 38 mit einem Kastengerippe aus Walzprofilen und mit holzverschalteten Wänden

waren vor allem zum Transport von Frischfleisch vorgesehen. Inzwischen sind die Fahrzeuge bei der DB ausgemustert. Das exzellent ausgeführte Modell verfügt neben der Nachbildung der Bremsanlage natürlich auch über eine Kurzkupplungskulisse und einen Normschacht.

Mit dem Postwagen der Gattung Uz 1300 entstand für den italienischen Markt ein prächtiges Fahrzeug in eleganter schiefergrauer Lackierung im exakten Maßstab 1:87. Das Modell weist schleierlose Vierpunkt-Stromabnahme für die Innenbeleuchtung auf.

Bild 10: Roco bringt den Seefisch-Kühlwagen Gattung Tnfs 38 für die Nenngröße H0.



Bild 11: Für den italienischen Markt stellt Roco einen Postwagen der italienischen Gattung Uz 1300 in H0 vor.



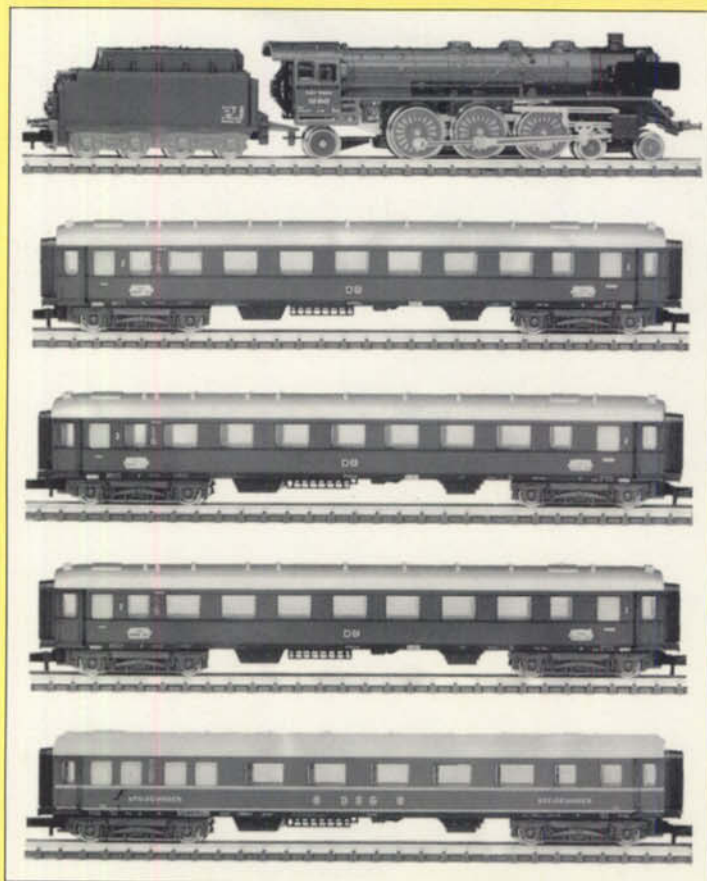


Bild 13: Der von Märklin im Auftrag gefertigte "Europa-Wagen". Foto: J.-P. Laurent

Bild 12: Das Zugset "Dompfeil", bestehend aus Lokomotive und vier Wagen, bietet Märklin den Miniclub-Freunden an.

Bild 14: Eine Ellok in eigenwilligem Design stellt HAG vor.



Inzwischen dürften bereits weitere Neuheiten in den Nenngrößen H0 und N zur Auslieferung gelangt sein; der Gang zum Fachhändler könnte sich also lohnen. **H. O.**

Clarel

Im Auftrag von Märklin fertigt die Firma Clarel für Liebhaber exklusiver Sammlermodelle einen "Europa-Wagen" auf der Basis des Märklin-Modells Nr. 4415 an.

HAG

Endlich ist es soweit: Die HAG Re 4/4 Bourret ist ab Mitte Mai im Fachhandel erhältlich. Diese Lokomotive wurde von dem Künstler Daniel Bourret

bemalt und stand im Original von Juli 1983 bis Dezember 1984 im Einsatz. Das Modell wurde in einer einmaligen Sonderserie von nur 3500 Stück hergestellt; es erhielt mit insgesamt 46 Spritz- und Druckvorgängen sein Design. Das Modell ist für das Gleichstrom- (Art.-Nr. 269) und für das Wechselstromsystem (Art.-Nr. 268) erhältlich.

Märklin

Jetzt wird den Liebhabern der kleinsten elektrischen Eisenbahn der Welt eine neue Zugpackung beschert. Es handelt sich hierbei um eine Zuggarnitur des "Dompfeil", bestehend aus einer stahlblau lackierten Schnellzuglokomotive der Baureihe 03, drei ebenfalls stahlblauen Schnellzug-Abteilwagen 2. Klasse und einem Speisewagen. Lokgehäuse und Fahrgestell sind aus Metall, alle

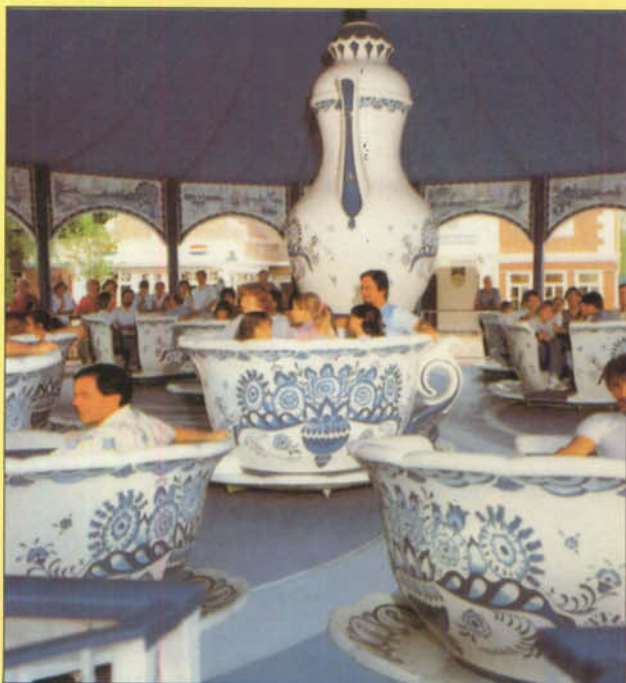
Treibachsen angetrieben. Die Lokomotive besitzt ein beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal. Die Gesamtlänge des Zuges beträgt 550 mm. Dieser hervorragend ausgeführte Schnellzug der Nachkriegszeit wird ab Mai 1991 im Fachhandel vorrätig sein. Einzeln sind Lokomotive und Waggons nicht zu haben.

Modell + Dioramenbau

Eine Bereicherung des Wagensortiments ist der neue Glastransportwagen (3102) für die Nenngröße H0. Er ist exzellent gefertigt, sehr sauber lackiert und beschriftet. Zu den bereits 1990 ausgelieferten belgischen Glastransportwagen 3101 und 3103 (ohne Plane) bildet dieses Modell eine interessante Ergänzung. Neu im Programm auch der Expreßgutwagen "InterCargoExpress" (3153) der Gattung Hbillss der DB für die Epoche V. Die Farbgebung ist blau/weißgrau für den Wagenkasten und mittelgrau für das Dach. Die Beschriftung ist lupenrein und entspricht dem Vorbild. Sechs offene Güterwagen der DB, Epoche III, sind in der Sonderserie "SS03" enthalten. Es sind dies: Omm 52, Omm 52 mit Bremserhaus, Omm 53, Omm 54 und Omm 55 mit Bremserbühne. Aus Platzgründen reichen wir die Bilder aller MD-Neuheiten in der Ausgabe 8/1991 des Eisenbahn-Journals nach.

Bild 15: Eine hübsche Ergänzung der Kirmes-Fahrgeschäfte: das "Kaffeetassen"-Karussell von Faller für H0.

Bild 16: Ebenfalls für die Nenngröße H0 steht nun ein Windkraftwerk von Faller zur Verfügung.



SES

Für die Nenngröße TT stehen nunmehr Austauschpuffer zur Verfügung. Es handelt sich um eine maßstäbliche Nachbildung der DB-Hülsenpuffer. Die Puffer sind brüniert und mit flachem sowie gewölbtem Pufferteller erhältlich. Die Puffer eignen sich für den problemlosen Austausch bei Wagen und Lokomotiven sowie für Bausätze und Selbstbauten. Eine weitere Neuheit sind Tauschradsätze in drei Varianten, und zwar für Rokal-Waggons einseitig isoliert, für Rokal-Waggons zweiseitig isoliert und für Waggons von BTTB. Die Radscheiben sind aus Neusilber gedreht und brüniert. Ihr Durchmesser beträgt 7,9 mm. Das Rad-



Bild 17: So läßt sich aus den Niedersachsen-Fachwerkhäusern von Kibri ein typischer Marktplatz gestalten.



Bild 18: Ganz unterschiedliche Straßenzüge lassen sich aus den einzelnen Kibri-Häusern aufbauen.

profil entspricht der NEM und erlaubt einen Einsatz auf 1,8-mm-Profilen. Die Radsätze laufen sowohl auf den alten Gleissystemen von Rokal und Zeuke als auch auf den neuesten von Krüger und Pilz ohne Probleme.

Faller

Eine Fahrt in einer Kaffeetasse – Faller macht's möglich mit dem neuen Kirmes-Fahrgeschäft Art.-Nr. 326 Karussell "Kaffeetasse", das seinem Vorbild im Europapark von Rust nachempfunden wurde. Ein besonderer Blickpunkt auf der Modellbahnanlage läßt sich mit der neuen Windkraftanlage (Art.-Nr. 166) für die Nenngröße H0 schaffen. Weiter wurden die "Luftsprungburg" (Art.-Nr. 327), eine Gleiswaage mit Lademaß (Art.-Nr. 134) sowie drei verschiedene Baumpackungen (Art.-Nr. 1405, 1461 und 1462) an den Fachhandel ausgeliefert.

Kibri

In Goslar und Einbeck befinden sich die Vorbildbauten für das Gebäude-Set "Niedersächsische Fachwerkhäuser". Zwei Wohn- und Geschäftshäuser (Art.-Nr. 8444), das Haus am Markt (Art.-Nr. 8440), das Gasthaus "Gilde Hof" (Art.-Nr. 8442) und das Haus am Kirchplatz (Art.-Nr. 8446) lassen neue Modellstraßenzüge entstehen. Die Modelle sind sehr variabel einsetzbar; durch Hinzufügen weiterer Bausätze entstehen interessante, vorbildgerechte Kombinationen. Auch als einzelne Bauten sind diese mit sehr viel Liebe und Können exakt maßstäblich gestalteten Bausätze nach authentischen Vorbildern Blickpunkt jeder Anlage und jedes Dioramas.

Pola

Sommerzeit – LGB-Zeit! So könnte man beim Betrachten der vielen gelungenen Neuheiten im Maßstab 1:22,5 ausrufen. Für den bereits erhältlichen Bauernhof gibt es nun eine dazu passende Holzscheune (Art.-Nr. 985) mit beweglichem Tor. Dazu kommt für die Versorgung des lieben Viehs ein Futtermittelsilo (Art.-Nr. 986), der besonders durch sein realistisches Äußeres besticht. Mehrere Ladeluken und eine lange Leiter dienen der Beladung des Silos. Die vielen kleinen Dinge auf einem Bauernhof sind im Set "Bauernhof-Zubehör" (Art.-Nr. 987) enthalten. Zwei Hasenställe (mit Inhalt), Hofhund "Bello", angekettet an seine Hütte, Fässer, Räder, Werkzeuge, Amboß, Schleifstein, Sack- und Schubkarre sowie vieles andere beleben den Hof von Bauer Weismüller. Auch einen Weidezaun (Art.-Nr. 988) gibt es jetzt von Pola. An dem 1,6 m langen Zaun

Bild 19: Neben der Hundehütte mit Hofhund enthält das Pola-Set noch viele weitere Kleinigkeiten.



Bild 21: Der neue Weidezaun im Maßstab 1:22,5 von Pola läßt kaum noch Wünsche offen.



Bild 20: Die hölzerne Scheune von Pola für LGB ist eine gelungene Ergänzung des Bauernhofs.



Bild 22: Realistisch läßt sich mit den Pola-Bausätzen das Leben auf einem Bauernhof im Maßstab 1:22,5 nachgestalten.





◀ **Bild 23:** Ein Futtermittelsilo rundet das Bauernhof-Ensemble ab.
Fotos 1 bis 11: H. Obermayer; Fotos 12, 14 bis 29: Werkfotos

◀ **Bild 24:** Im Maßstab 1:87 kann der Spielteufel zuschlagen – in der neuen Pola-Spielothek.

wurden selbst die Nägel, mit denen die Latten an den Pfählen befestigt sind, nachgebildet. In der Nenngröße H0 kann nun gespielt werden, und zwar in der neuen Spielothek "Pin-Ball" (Art.-

Nr. 193). Die Spielothek ist ein Wohnhaus, in dem sich im Erdgeschoß ein Ladenlokal befindet. Hier hat sich die "Spielhölle eingenistet". Eine reiche Innenausstattung einschließlich Spielautomaten,

Billardtisch und Theke bietet ungezählte gestalterische Möglichkeiten beim Aufbau dieses Modells. Mit einem Dioden-Set (Art.-Nr. 82) kann zusätzlich ein toller Lichteffekt erzielt werden.

Viessmann Modellbau

Lichtpunkte auf allen Modellbahnanlagen der Nenngrößen H0, TT und N setzt Viessmann Modellbau mit seinen diesjährigen Neuheiten. Die Palette reicht von Straßen- und Bahnhofslampen in verschiedenen Ausführungen über beleuchtete Straßenfahrzeuge bis hin zu einem recht gut sortierten Einzelteilsortiment für den Bastler. **ds**



Bild 25: Der Wiener Gelenktriebwagen E mit dem neuen Beiwagen C 3, der von Modellbahn Hödl vertrieben wird.

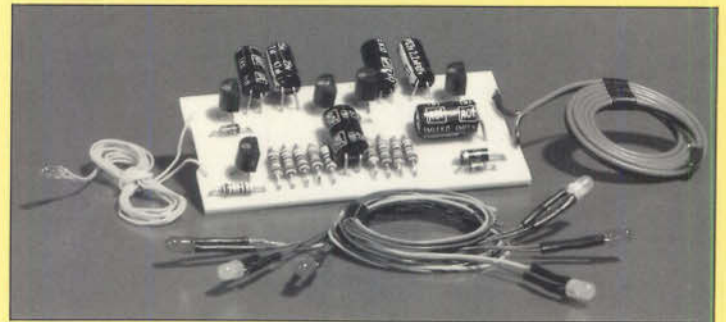
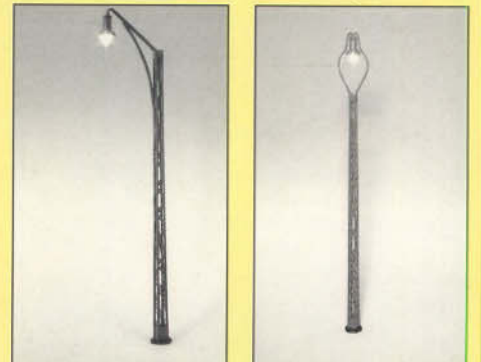


Bild 26 (rechts oben): Ein spezielles LED-Set läßt die Nacht in der Spielothek zum Tage werden.

Bild 27: Sehr effektiv wirkt die Beleuchtung an Autos, die Viessmann für viele verschiedene Typen herstellt.



Bilder 28 und 29: Bahnhofslampen in verschiedenen Ausführungen werden von Viessmann angeboten.



Modellbahn Hödl

Modellbahn-Fachgeschäft • Kleinserienhersteller
Otto-Wagner-Straße 4
8034 Germering, Tel. 089/8 41 53 57

Import und Vertrieb der Wiener Straßenbahnmodelle, Sedlacek-Zurüstteile und -modelle, Modelle, Beschriftungen und Zubehör aus eigener Herstellung; Informationen bei Ihrem Fachhändler oder gegen Rückporto.

NEU: Beiwagen C3 zum Wiener Gelenktriebwagen E DM 29,95
Tatra KT 4D, Berlin, von WILKEN DM 28,95

G. Höfer

Vertrieb von Nahverkehrsmodellen und Zubehör
Postfach 50 02 12
4600 Dortmund 50, Tel. 0231/77 80 96
Importeur der Wiener Straßenbahnmodelle

Im Programm: Wiener Straßenbahnmodelle, Straßenbahnmodelle von Hamann, Prefo, Philotrains, Fairfield; die ausführliche Angebots- und Preisliste erhalten Sie gegen Rückporto.