



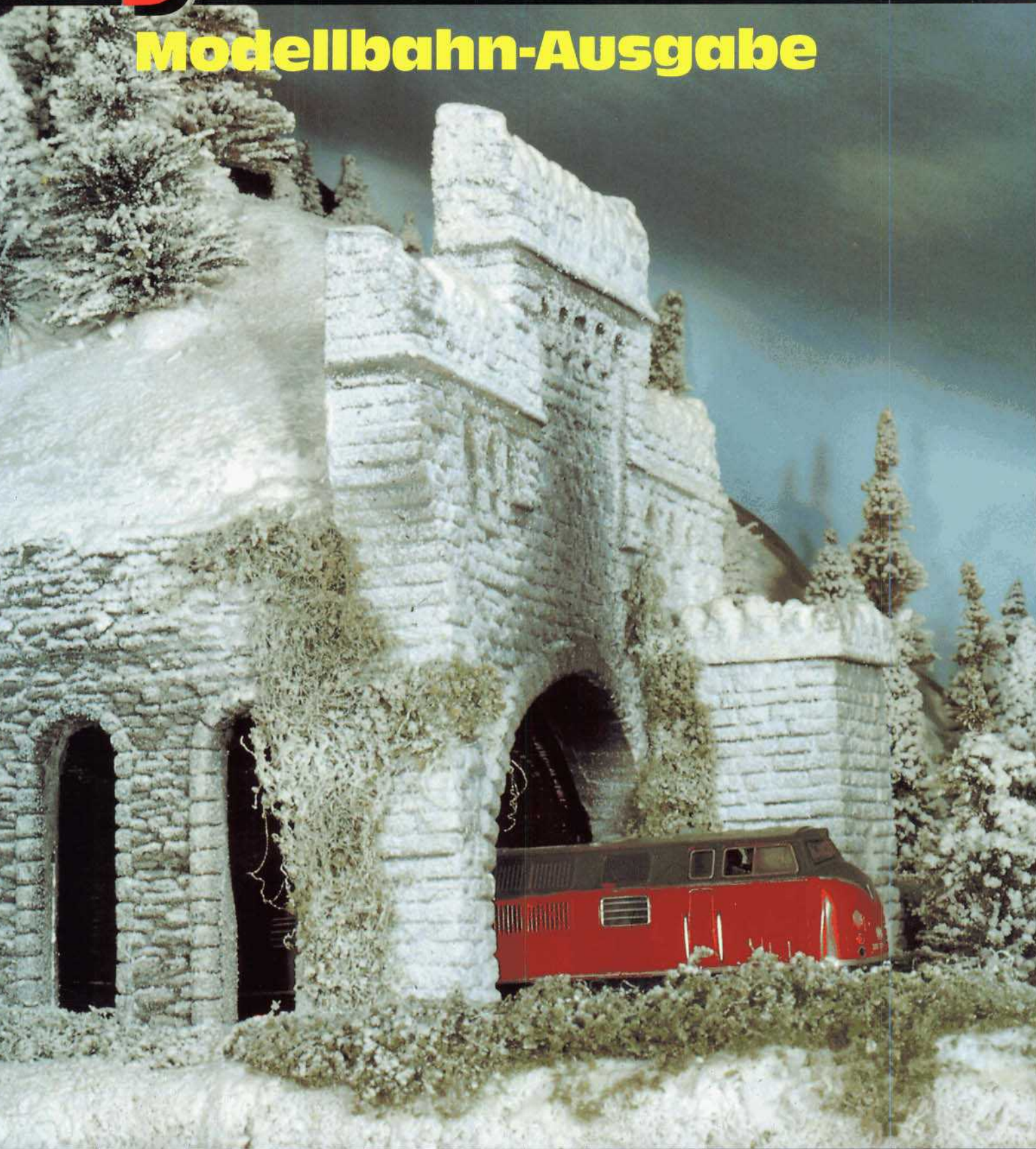
Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

12/1992
Dezember

DM 14,50
sfr 14,50
öS 105,--

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

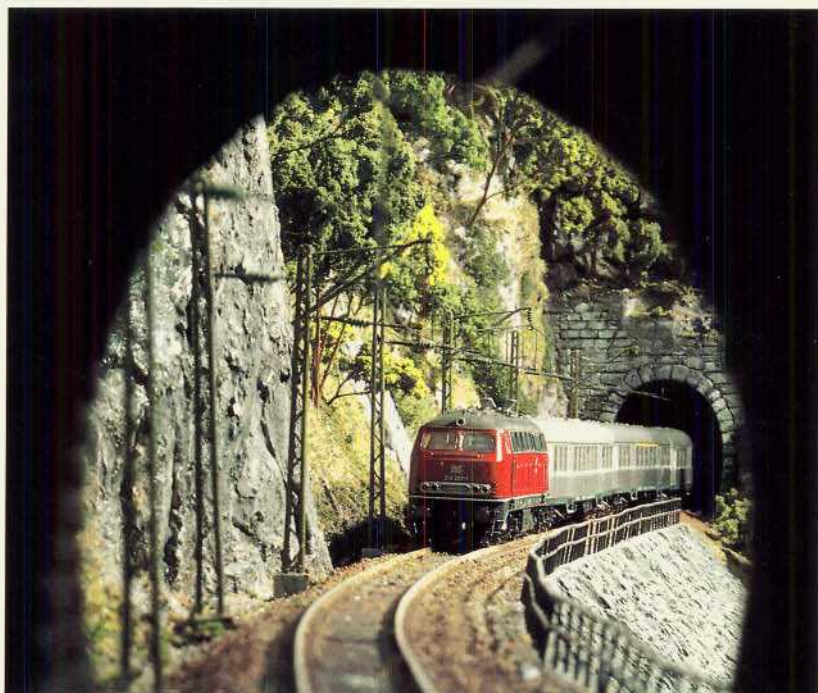
Eisenbahn und Landschaft – bei »Steburg-Ost« kein Problem!	6
Ein H0-Beispiel für gute Raumnutzung	
Mobautech St. Gallen	18
100 Jahre sächsische IV K	22
Rückblick auf ein Jubiläum – Modell in Oe von Henke	
Es weihnachtet sehr ...	28
Winter auf der Clubanlage im Bw München 1	
Neue Bausätze	36
Die 98 ¹⁰ von Reitz in der Nenngröße H0	
»Einmal Hölle und zurück«	40
Die große Selbstzbrücke im Maßstab 1:87	
Rail '92 in Herzogenbusch	44
Große Internationale Modellbahn-Ausstellung in den Niederlanden	
Eine legendäre Bahnlinie in 1:87	54
Die Höllentalbahn im Schwarzwald (Teil 2)	
Nadelbäume en miniature	64
Selbstgebastelte Bäume aus Goldregen	
Brücken, Berge und Schluchten (Teil 3)	68
Eine H0-Anlage nach dem Prinzip	
»Züge bei der Fahrt durch die Landschaft«	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	74
Fachhändler-Adressen	82
Impressum	84
Schaufenster der Neuheiten	86
Bücherecke	94
Mini-Markt	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	107

Titelbild: Der Winter hat Einzug am »Schneebergstunnel« gehalten – auf der Clubanlage der Lokomotivführer des Bw München 1. Näheres darüber erfahren Sie in dem Beitrag **Es weihnachtet sehr ...** (Seite 28). Foto: D. Schubert

Dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals liegt ein Faltprospekt der Firma MC-Modellbahn-Center, Nürnberg, bei. Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.



Herrliche Motive von der Höllentalbahn werden auch im zweiten Teil unseres Beitrags **Eine legendäre Bahnlinie in 1:87 (Seite 54)** vorgestellt. Foto: U. Dreizler



Nebenbahnen haben ihre ganz speziellen Reize. In seinem Beitrag **Eisenbahn und Landschaft – bei »Steburg-Ost« kein Problem!** (Seite 6) berichtet Stephan Rieche über die Gestaltung eines derartigen Themas in der Nenngröße H0. Foto: S. Rieche

Allen Freunden des
Eisenbahn-Journals
möchten wir an dieser
Stelle ganz herzlich
für das unseren
Publikationen im Jahre
1992 entgegengebrachte
Interesse danken.
Wir wünschen Ihnen,
berehrte Leserinnen und
Leser, ein gesegnetes
Weihnachtsfest und
nur Gutes für 1993!



Hermann Merker
Verlag GmbH

Eisenbahn und Landschaft – bei »Steburg-Ost« kein Problem!

Braucht man immer die Fläche eines ganzen Dachbodens, um die harmonische Einbettung einer Eisenbahnstrecke in die Landschaft darzustellen? Und das sogar im Maßstab 1:87, also in H0? Die in diesem Bericht vorgestellte Anlage »Steburg-Ost« soll zeigen, daß ein solches Vorhaben auch bei wenig Platz möglich ist. Sicher ist eine Modellbahn mit einer Länge von 3,9 m keine Kleinanlage mehr, aber eine Großanlage ist sie noch weit weniger.

Das (gedachte) Vorbild

Ein direktes Vorbild für die dargestellte Szenerie gibt es nicht. Die Nachbildung realer Vorbilder führt nämlich m.E. in der Regel zu sehr starken Verkürzungen oder benötigt ein erhebliches Maß an Platz – und eben den hatten wir nicht. Sinnvoll hingegen ist es, sich eine Gegend als Vorbild auszusuchen, deren Landschaftsformen und Baustile auf die Modellszene übertragen werden können. In diesem Sinne könnte die Szenerie von »Steburg-Ost« im Vorharmz angesiedelt sein.

Auf dieser Anlage sollte die Landschaft dominieren. Daher hatten wir uns bei der Planung der Anlage für einen kleinen Bahnhof an einer eingleisigen Bundesbahn-Nebenstrecke entschieden. Dieser Bahnhof soll am Rande einer Ortschaft liegen und eine zweite Station in etwas größerer Entfernung zum Ort aufweisen. Der Ort selbst ist aber auf der Anlage nicht dargestellt. Unser Bahnhof dient in erster Linie dem Personenverkehr und weist recht bescheidene Anlagen für den Güterverkehr auf.

Mit nur drei Weichen ist dieser Bahnhof einfach zu bauen. Trotzdem lassen sich die wesentlichen Betriebsmöglichkeiten nachvollziehen. So ist zum Beispiel ein Kreuzen und Überholen von Zügen möglich, und auch das Enden von (ggf. Sonder-) Zügen mit anschließendem Umsetzen der Lok sowie die Bedienung der kleinen Holzverladerampe (vergleiche Eisenbahn-Journal 4/1992) kann durchgeführt werden. Die Nachbildung dieser Gleisanlagen erfordert aber auch schon deutliche Kompromisse bei der Längenausdehnung, zumindest wenn man durchschnittliche DB-Anlagen zum Vergleich heranzieht. Bei Privatbahnen o.ä. kommt es durchaus vor, daß an einem Bahnsteig nur vier bis fünf Schnellzugwagen Platz haben.

Die Gleisführung verläuft diagonal über die Anlage, was in der Regel besser – weil weniger starr – wirkt als eine Bahnhofsförmigkeit, deren Gleise parallel zur Anlagenkante verlegt sind.

Auf der hinter dem Bahnhof befindlichen Anlagenfläche wurde mit zwei Kibri-Zechengebäuden die Ortszufahrt angedeutet. Das Bahnhofs-Empfangsgebäude selbst stammt ebenfalls von Kibri und wurde wie alle Gebäude mit matten Farben angemalt und dezent gealtert.

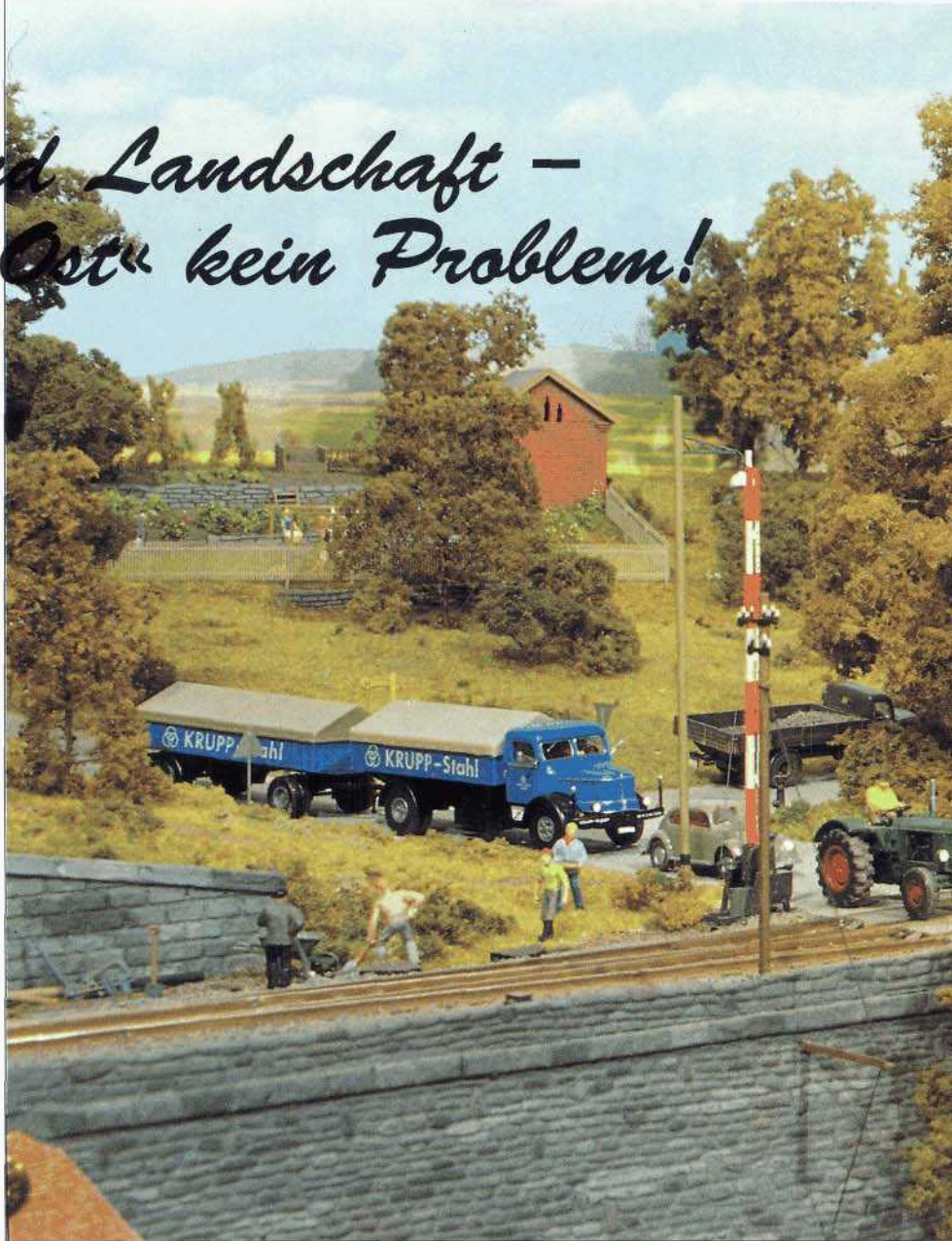


Bild 1: Zwischen hohen Laubbäumen inmitten einer noch unberührten Natur versteckt sich das kleine Empfangsgebäude von »Steburg-Ost«.

Bild 2 (rechte Seite unten): Der Bahnsteigbereich von »Steburg-Ost« ist in seiner Anlage typisch für derartige ländliche Stationen.

Das Anlagenprinzip

Die Anlage besteht vom Gleisprinzip her aus zwei Kehrschleifen, die in zwei Ebenen angeordnet und durch eine Gleiswendel miteinander verbunden sind. In der unteren Schleife befindet sich ein sechsgleisiger Schattenbahnhof, in der oberen der sichtbare Bahnhof.

Dieses Prinzip hat den Vorteil, daß der Schattenbahnhof nur in einer Richtung durchfahren zu werden braucht (was schaltungstechnische Vereinfachungen erlaubt). Der sichtbare Bahnhof hingegen kann von jedem Zug in jedem »Durchlauf« in beliebiger Richtung durchfahren werden. Somit dürfte ein besserer Kompromiß aus Betriebsmöglichkeiten und Gleisbau-Aufwand bei solch kleinen Anlagen wohl kaum zu finden sein.

Die Landschaftsgestaltung

Während im linken Anlagenteil der Übergang zum Ort dargestellt ist, dominiert im rechten Teil die Landschaft, deren Charakteristikum die

(für Modellbahnanlagen) verhältnismäßig weiträumigen Waldflächen mit relativ großen Bäumen sind.

Waren die ersten Bäume noch überwiegend im völligen Selbstbau aus Draht oder mit Hilfe von MZZ-Material entstanden, so wurde in der letzten Zeit überwiegend auf Heki-Material zurückgegriffen, da das Heki-flor-Programm rasch zu wirklich ansprechenden Bäumen führt. Außerdem ist die Laubstruktur des Materials gelungen und wird im Prinzip nur noch durch die an besonders exponierten Stellen »eingepflanzten« Silflor-Bäume übertroffen.

Beim Betrachten der Bilder fällt das Ausbleichen der (Woodland-)Bäume im Bahnhofsbereich auf. Gleiches gilt auch für die Begrasung. Diese Flächen wurden als erstes gebaut und sind mittlerweile sieben Jahre alt. Da die Anlage relativ dicht an einem Fenster steht, ist sie der Sonneneinstrahlung ausgesetzt, was man – so schlau sind wir mittlerweile – tunlichst vermeiden sollte.

Um die Folgen des Ausbleichens wenigstens etwas zu kaschieren, darf man ältere und neue

(Fortsetzung Seite 10)





Bild 3: Es bedurfte schon einiger Mühe, ehe der Bahnübergang und seine Umgebung den Vorstellungen des Erbauers entsprachen.

Bild 5 (rechte Seite): Um die im Bogen zurückführende Strecke zu kaschieren, wurde am Anlagenrand eine leichte Erhebung mit einem Tunnel vorgesehen.

Bild 4: Für die sehr realistisch wirkenden Laubbäume wurden Stämme aus Drähten gedreht. Die Belaubung entstand aus Heki-flor-Material in verschiedenen Grüntönen.





Materialien nicht zu dicht nebeneinander einbauen. Zu alte Anlagenteile müssen gegebenenfalls noch einmal überarbeitet werden.

Ähnliches gilt für den Einsatz verschiedener Beflockungsmaterialien: Auch hier sollte man zu starke Farbabweichungen bei den verwendeten Materialien (Bäume von Heki, Silflor, Woodland, Gras von Preiser und Busch) vermeiden. Als Faustregel gilt: Von vornherein keine zu hellen, zu dunklen oder zu grellen Farbtöne verwenden, sondern vielmehr die sogenannten mittelgrünen Farbtöne.

Das Material für die Wiesen ist eine Mischung aus Woodland-Coarse-Turf und herkömmlichen Grasfasern. Aus echter, natürlicher Erde dagegen bestehen die nicht bewachsenen Flächen. Hierzu wurde Gartenerde getrocknet und gesiebt, um sie von allzu grobem Material zu reinigen, und dann auf dem Untergrund mit einem Leim-Wasser-Gemisch festgeklebt.

Dann wurde der Bach in das Gelände einmodelliert. Besonderer Wert wurde dabei auf die Ufergestaltung gelegt, wozu die teilweise "unterspülten" Ufer in mehreren Arbeitsgängen aus Gips modelliert und dann mit getrockneter und gesiebter Gartenerde beklebt wurden. Das Bachbett selbst wurde mit echtem Flußkies aus einem Bach im Oberharz ausgelegt und mit einem Leim-Wasser-Gemisch festgeklebt. Anschließend ist das fertige Bachbett mit Polyester-Gießharz ausgegossen worden.

Die Kopfsteinpflasterstraße entstand aus Verpackungstyropor. Es wurde über der Herdplatte vorsichtig erhitzt, um die typische Struktur zu erreichen, und anschließend mit Plakafarben angemalt. Die Bahnsteigkanten wurden aus Mauerplatten von Merkur hergestellt, die Bahnsteigoberfläche aus feinem Quarzsand, der ge-



nauso wie der Schotter geklebt wurde. Im Bereich des Empfangsgebäudes besteht die Bahnsteigoberfläche aus dünnen Styroporplatten als Asphaltimitation. Gestrichen wurden die Bahnsteige abschließend mit Plakafarben.

Die Brücke

Häufig findet man am Rand von Modellbahnanlagen Brücken, denen man das Problem ansieht, daß der Erbauer vor der Frage stand: Verzichten oder mit "Ach und Krach" gerade noch einpassen? Eine mögliche Antwort auf diese Frage lautet: Kappen! Es bietet sich nämlich geradezu an, auf einen Brückenpfeiler zu verzichten und die Brücke selbst am Anlagenrand einfach abzuschneiden.

Da man an die Brücke schlecht noch etwas

"dranschneiden" kann, wenn man erst einmal etwas abgesägt hat, sollte man sich über die Einbauposition der Brücke vor dem ersten Schnitt genau im klaren sein.

Probeweises Hin- und Herschieben ist hierzu sehr sinnvoll, und erst dann, wenn man genau weiß, wo der Sägeschnitt zu verlaufen hat, kann er mit einer geeigneten Säge ausgeführt werden. Eine angeschnittene Brücke sieht häufig besser aus als eine komplette, die unter Aufbietung aller Platzkompromisse in eine Anlage hineingequetscht wird.

Die hier gezeigte Brücke und die seitlichen Stützmauern entstanden übrigens aus Merkur-Styroplast-Platten, die mit Plakafarben gestrichen wurden, wobei teilweise die "Steine" einzeln angemalt wurden.

Anschließend wurden die Fugen mit einem feinen braunen Folienschreiber nachgezogen. Das Brückengeländer stammt aus dem Angebot von Gerard, der eine Vielzahl wirklich feinstdetailierter Zäune und Geländer in seinem "Wiener Miniaturen"-Programm führt. Der geneigte Latenzaun am hinteren Anlagenrand gehört auch dazu.

Gerade bei so nahe am Anlagenrand angesiedelten Objekten wie dieser Brücke sollte man sich mit der Detaillierung schon ein wenig Mühe geben. Saubere Arbeit und das gezielte Einstreuen von belebenden Details gehören zusammen, wenn man hier ein befriedigendes Ergebnis erzielen will.

Details, Details, Details ...

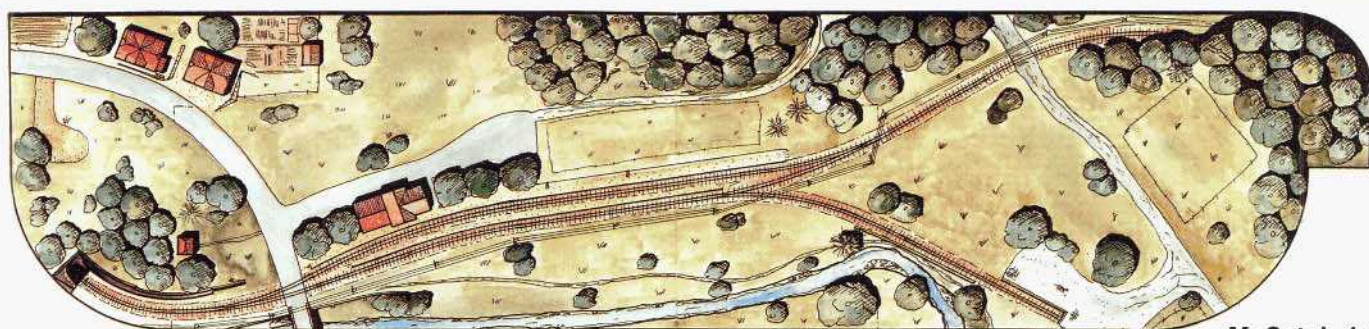
Die Frage, warum manche Anlagen einfach lebendiger wirken als andere, läßt sich oft ganz einfach beantworten: Neben sauberer handwerklicher Arbeit, die keine "Brüche" in der Vorspiegelung einer überzeugenden Optik bewirkt, verfügen derartige Anlagen und Dioramen über eine gute Auswahl an Zubehörteilen, die das Flair einer guten Modellbahnanlage erst ausmachen.

Nun hilft es aber nicht viel, die erstandenen Details nach dem Gießkannenprinzip zu verteilen: Selbst bei der Verwendung feinstdetailierter Messingbausätze aus der Wiener Detailschmiede Gerard oder ähnlicher Hersteller muß man auch der Positionierung der Teile das richtige Maß an Aufmerksamkeit widmen. Das A und O ist nämlich das Arrangieren lebendiger Gegebenheiten, die mehr oder weniger wirken, als seien sie "wie aus dem Leben" gegriffen. Die



Bild 6 (oben): Die Umsetzung des Themas "Eisenbahn und Landschaft" ist den Erbauern der Anlage überzeugend gelungen. Weite Wiesen- und Weideflächen, in denen sich einzelne Gruppen von Laubbäumen finden, dominieren.

Bild 7 (links): Ausgangs des Bahnhofs führt ein Stumpfgleis zu einem Umschlagplatz für die Holzverladung. Die im Eigenbau entstandene Laderampe stellt eine kombinierte Kopf-/Seitenrampe dar, wie sie früher in vielen Bahnhöfen anzutreffen war.



Maßstab 1:22

Bild 8: Der Gleisplan zeigt eine zwar einfache, aber in ihrer Gesamtdarstellung überzeugend dem Vorbild angepaßte Streckenführung. Rechts zweigt das Ladegleis zur Holzverladerampe ab.

Bild 9: Das in Ziegelsteinmanier ausgeführte Empfangsgebäude wurde farblich noch etwas nachbehandelt. So sind z.B. die in einem dunkleren Farbton abgesetzten Ziersteine damit hervorgehoben worden.



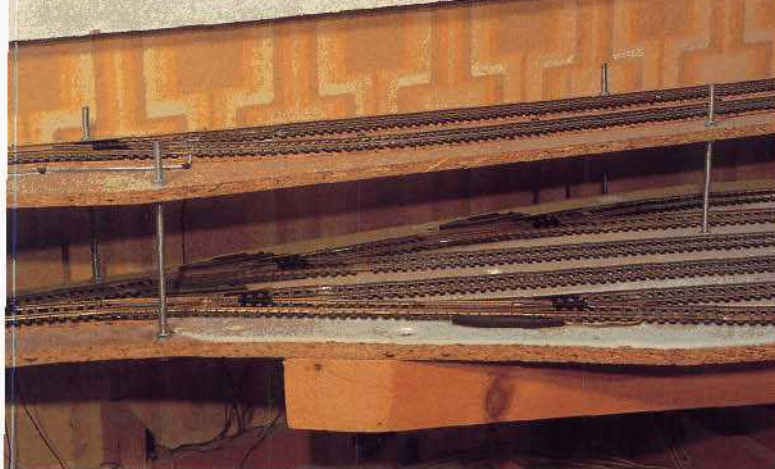


Bild 10: Gewindestangen für die Aufständiger der Trassen helfen insbesondere in engen Gleisbereichen Platz zu sparen.



Bild 11: Die Bestandteile des solide ausgeführten Unterbaus: Längs- und Querträger sowie Auflageträger für den Bahnhofsbereich.



Bild 12: Der linke Anlagenbogen wurde ebenfalls in der Gewindestangen-Bauweise ausgeführt und erhielt spezielle Stützen für das Landschaftsteil.

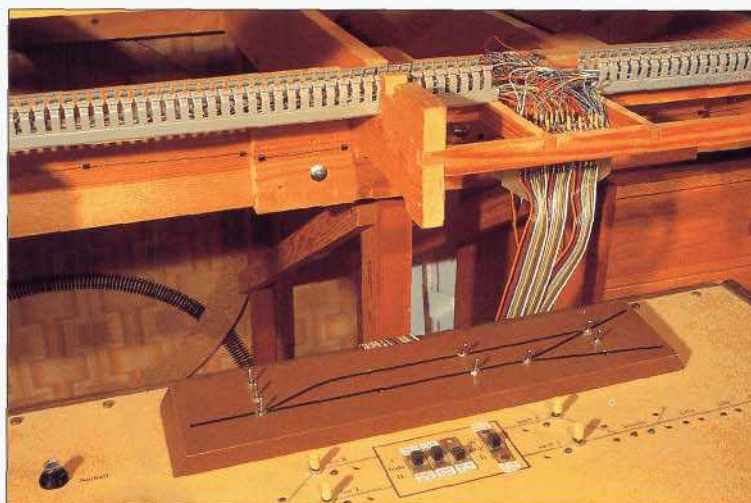


Bild 13: Vom Stellpult kommend, verlaufen die Kabel in einem Kabelkanal. Die Verbindung wird mit Vielfachsteckern hergestellt.

gestalteten Szenarien sollten ferner in sich einen Sinn ergeben.

Ein paar Beispiele mögen dies illustrieren. Deutlich besser als einige gleichmäßig verteilte Figuren (damit "überall ein wenig Leben ist") wirken zu Gruppen zusammengefaßte Figuren, die zu- und untereinander in Beziehung stehen, die einander beispielsweise begrüßen, gemeinsam etwas tun oder sich ganz einfach nur unterhalten.

Dieser simple Grundsatz läßt sich auch bei anderen Motiven anwenden, wie Gerümpel, Einrichtungsteilen und dergleichen.

Soviel zum Konzept und zur Optik von "Steurgang-Ost". Nun wollen wir ein wenig auf die Entstehungsgeschichte der Anlage, die installierte Technik und die unterirdischen Bereiche eingehen.

Ob man es der Anlage nun ansieht oder nicht – fünf Jahre echte Bauzeit stecken in ihr. Dazu kommen einige "baulose" Jahre, so daß die Entstehungsgeschichte der Anlage bis ins Jahr 1983 zurückreicht.

Zuerst entstand sie als konventionelle stationäre Anlage, bei deren Erstellung aber im Laufe der Zeit gewisse "Ermüdungserscheinungen" auftraten.

Vor der "Kür" des Anlagenbaues – der Gestaltung der Landschaft etc. – kommt zunächst einmal die "Pflicht", also der Aufbau des Unterbaus, die Verkabelung u.ä.

Mittlerweile hatte auch die Modul-Idee an Verbreitung gewonnen, deren Grundgedanke ja nicht nur das Lösen von Platzproblemen ist, sondern auch das Fördern von Kontakten zu anderen Modellbahnen. Nur: Wie läßt sich die

Idee der Module mit einer schon sehr weit gediehenen stationären Anlage verbinden?

Aus diesen Überlegungen reifte der Entschluß, einfach mal einen möglichst repräsentativen Ausschnitt aus der Anlage fertigzustellen, der einerseits in der Anlage einen festen Platz bekommen sollte, andererseits aber auch – aus dieser herausgenommen – mit Übergangsstücken in Modulanlagen zum Einsatz kommen könnte.

Ein weiterer Punkt, der für eine gewisse Zerlegbarkeit einer Modellbahn-Anlage spricht, soll an dieser Stelle noch erwähnt werden: Ist man aus irgendwelchen Gründen gezwungen, seine Anlage auseinanderzunehmen, sei es aufgrund eines Wohnungswechsels oder wegen des Aufbaus einer neuen Anlage, hat man immer noch die Möglichkeit, ein wesentliches Stück der

Bild 14: Das Stellpult der Anlage kann zu Montage- und Kontrollzwecken aufgeklappt werden. Die übersichtliche Anordnung der Kabel und ...

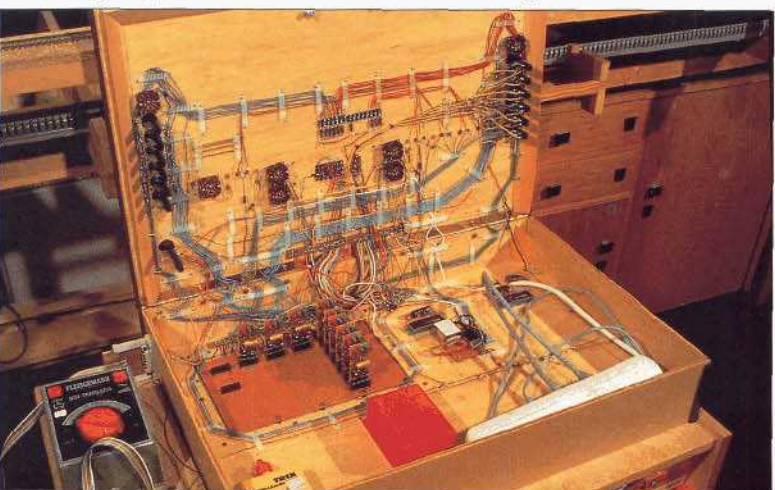
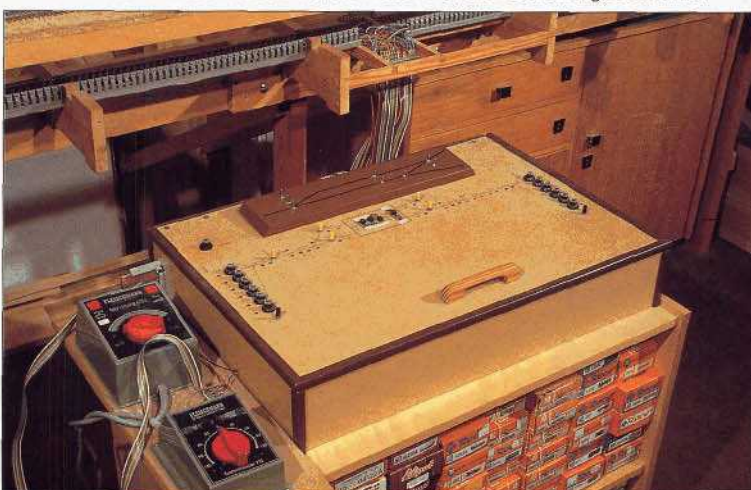


Bild 15: ... Schaltelemente erleichtert eine eventuell notwendige Fehlersuche. Auf der Oberseite des Deckels finden sich die Bedienungselemente.



Anlage zu "retten" und anderweitig weiterzuverwenden oder es einfach nur zur Erinnerung aufzubewahren.

Zusammenfassend gesagt bietet ein separates (Kern-)Stück also selbst innerhalb einer konventionellen stationären Anlage eine Reihe von Vorteilen, die den Einbau eines solchen Moduls durchaus sinnvoll erscheinen lassen.

Der Unterbau von "Steburg-Ost" wurde im wesentlichen in offener Rahmenbauweise erstellt. Will man ihn später wiederverwenden, dann sollte natürlich auch er modular aufgebaut sein.

Baugruppenweiser Unterbau

Die Basis des Unterbaues bilden zwei lang durchlaufende Längsträger, in die drei Hilfs-träger eingesetzt wurden. Diese dienen dazu, das Gestell zu stabilisieren, damit man es auf die Beine stellen kann. Anschließend wurden in die Längsträger die Querträger eingesetzt – im Mittel alle 50 cm. Rückblickend muß hierzu gesagt werden, daß der "Holzverhau" aus heutiger Sicht etwas zu dicht ausgefallen ist; beim nächsten Aufbau könnte die Anzahl der Quer-träger reduziert werden. Einige Querträger sind nämlich ohne Stützen geblieben, so daß sie am Ende entfernt werden konnten, um den Zugang zur Anlage zu verbessern. Am Ende einer Anlage, wo in der Regel die Kurvenradien liegen, ist ein Querträgerabstand von 50 cm sinnvoll. In der Mitte hingegen kann man mit deutlich größeren Abständen auskommen, wenn man die Trassen in sich verwindungssteif ausführt; da-zu gleich mehr.

An das oben beschriebene Leistenraster wurden dann die Stützen angeschraubt, die die Trassenbretter tragen. Charakteristisch für "Steburg-Ost" ist dabei, daß die Gleistrassen zu selbsttragenden Baugruppen zusammengefaßt wurden, die wenig Stützen erfordern. So wurde unter die langen Geraden eine durchlaufende Versteifungsleiste geschraubt, die mit dem Trassenbrett ein L-Profil ergibt. Das erfordert nur maximal zwei senkrechte Stützen, was den Zugang wiederum verbessert.

Außerdem können diese Teile gegebenenfalls "recycelt" und in andere Anlagen eingebaut werden. Am Beispiel der Gleiswendel, die übrigens auch als erstes Trassenelement eingebaut wurde, läßt sich das gut illustrieren: Sie wurde zunächst komplett auf einer eigenen Grundplatte mit eigenem Rahmen montiert. Die Grundplatte nimmt im folgenden auch die unterste Trasse und die 16 Gewindestangen auf, die die weiteren Trassen tragen. Mit Hilfe von vier Stützen wurde die komplett mit Gleisen versehene Wendel dann auf den Anlagen-Unterbau aufgeschraubt. Sie kann nach Abriß dieser Anlage weitgehend unbeschädigt ausgebaut und neu eingebaut werden.

Natürlich erfordert die Erstellung einer solchen Baugruppe zunächst einmal mehr Aufwand als ein direktes Aufschrauben der Elemente auf den Unterbau. Für hochspezielle Elemente ist dieser Aufwand denn auch nicht gerechtfertigt. Doch lohnt sich das Ganze durchaus schon bei einer Wiederverwendung. Als weitere Baugruppen wurden bei "Steburg-Ost" der Schattenbahnhof, der Ausweichbahnhof am hinteren Anlagenrand und der Doppelbogen am linken Anlagenrand ausgeführt – alles gewissermaßen Standardelemente, die bei einer weiteren Anlage wieder verwendet werden können.



Bild 16: Die Anlage mit abgenommenem Landschafts- und Bahnhofsteil. Deutlich sichtbar der unter diesen Teilen diagonal verlaufende sechsgleisige Schattenbahnhof.

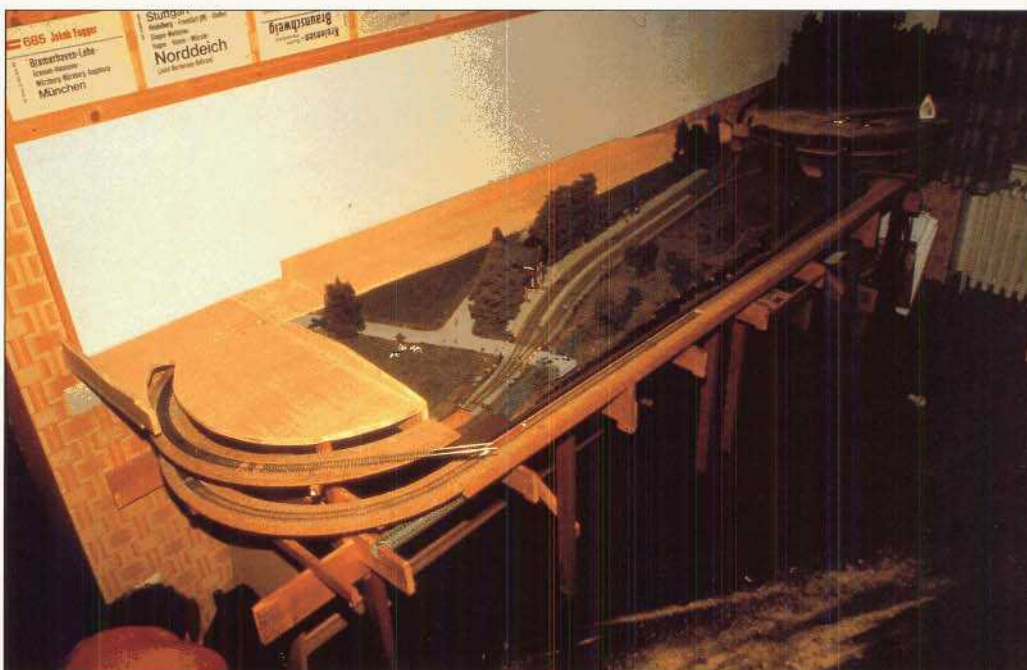


Bild 17: Das Bild zeigt die Anlage mit dem fertiggestalteten Bahnhofsteil. Über dem Bogenstück im Vordergrund sind die stufenweise Anordnung der Trassen sowie die Geländeplatte zu erkennen.

Bild 18: Zur besseren Verdeutlichung der angewendeten Bautechniken und Technologien wurde das Bahnhofsteil herausgehoben.

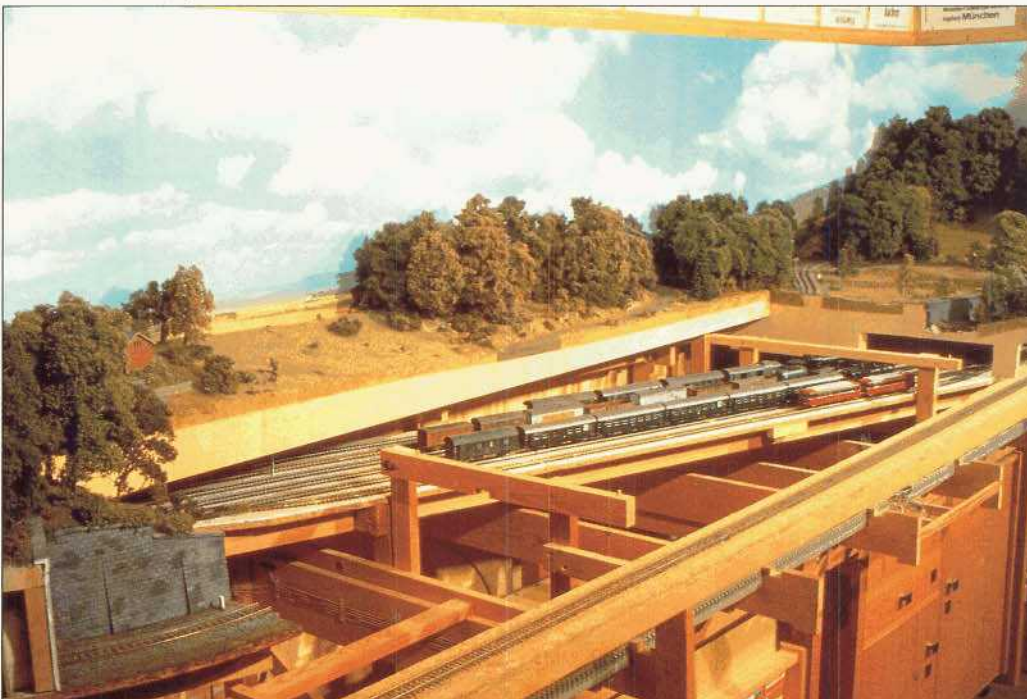




Bild 19: Über die Möglichkeiten des Brückeneinbaus bei beschränkten Platzverhältnissen berichtet dieser Beitrag.



Bild 20: Der aus Gießharz geformte Wasserlauf erhielt durch unterschiedlich kleine Steine sein realistisches Aussehen.

Segmentweise Landschaftsgestaltung

Um den eingangs schon angesprochenen Zugang zu den betrieblich etwas problematischen Anlagenbereichen weiter zu verbessern, wurden die darüberliegenden Anlagenteile abnehmbar ausgeführt. Das betrifft weniger kurzfristige Störungen wie Entgleisungen oder dergleichen als vielmehr aufwendigere Wartungsarbeiten wie das Auswechseln defekter Weichenantriebe oder nachträgliche Einbauten, beispielsweise steuerungstechnischer Art. Außerdem können schlecht zugängliche Landschaftsteile in herausgenommenem Zustand ohne große Verrenkungen weiter detailliert werden.

Erleichtert wurden diese Überlegungen durch die Tatsache, daß durch den Bahnhof ohnehin

schon ein in sich abgeschlossener Landschaftsteil vorlag. Somit galt es nur noch, diesen in den Unterbau vernünftig einzupassen und auch die Bereiche, die den Bahnhof hinten und links umfassen, abnehmbar auszuführen.

Der Bahnhof wurde somit auf zwei waagrechte Träger gelegt, die mit Holzdübeln zur horizontalen Festsetzung des Bahnhofs versehen wurden. Rechts und links wird er überdies durch die Gleistrassen fixiert. Diese Anschlüsse sind zur Vermeidung einer sogenannten Doppelpassung, die beim Einsetzen unter Umständen zum Verklemmen des Bahnhofs führen könnte, mit ca. 2 mm Seitenspiel ausgeführt.

Außer dem Bahnhof ist auch das L-förmige Landschaftsstück hinter bzw. links vom Bahnhof abnehmbar ausgeführt. Dieses Teil hätte man noch einmal teilen können, da es mit einer maximalen Länge von knapp 2,7 m schon ein

sehr schlecht zu handhabendes Teil darstellt, das von einer Person allein auf keinen Fall aus der Anlage herauszunehmen ist. Das Dilemma bei einer Teilbarkeit besteht darin, daß man entweder sehr handliche Teilstücke erhält und die Anlage dann in sehr viele Teile zerfällt, oder man arbeitet mit relativ großen, jedoch unhandlichen Teilstücken, erspart sich aber viele der unschönen Fugen. Wir haben uns für die zweite Möglichkeit entschieden, da die Demontage der Anlage bei uns eigentlich nur im Ausnahmefall vorkommt. Für eine Anlage, die häufiger demontiert und gegebenenfalls transportiert werden muß, empfiehlt es sich sicherlich eher, kleinere Teile vorzusehen.

Das L-Teil wird nun nicht durch waagrechte Träger in seiner Position gehalten, sondern nur durch drei Stützen, was in diesem Fall völlig ausreicht. Wie beim Bahnhof wurde auch bei diesem Teil auf eine ebene Bodenfläche geachtet. Diese erleichtert das Abstellen außerhalb der Anlage außerordentlich und bietet gerade für Basteleien an diesem Stück in ausgebautem Zustand einen sicheren Stand.

Sämtliche Landschaftsteile besitzen einen in sich weitgehend verwindungssteifen Kastenrahmen aus einer 16 mm starken Tischlerplatte, einem Material, das unserer Ansicht nach einen vernünftigen Kompromiß aus Leichtigkeit und Steifigkeit darstellt. In diese Kästen wurden dann Styropor- bzw. Hartschaumplatten eingelegt, die die Grundlage für die Modellierung der Landschaft bilden. Die Grasnarbe wurde übrigens noch etwas in die Kanten der Kästen

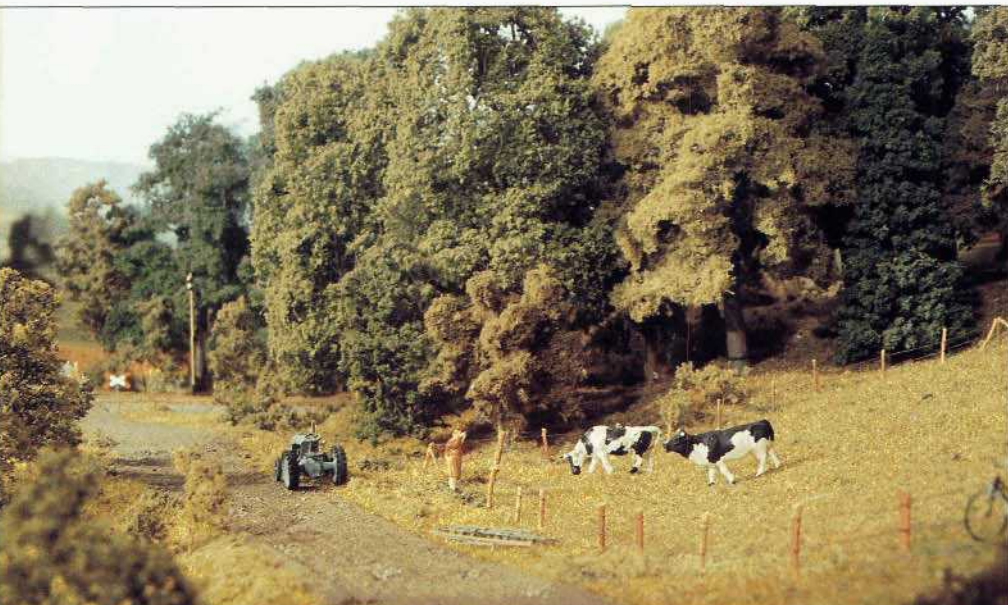


Bild 21: Coarse-Turf von Woodland, Grasfasern und echte Erde waren das Ausgangsmaterial zur Gestaltung der Wiesen und Wege.



Bild 22: Die hohe Stützmauer zwischen der Bahnstrecke und dem tieferliegenden Wasserlauf schafft zusätzliche Blickpunkte.

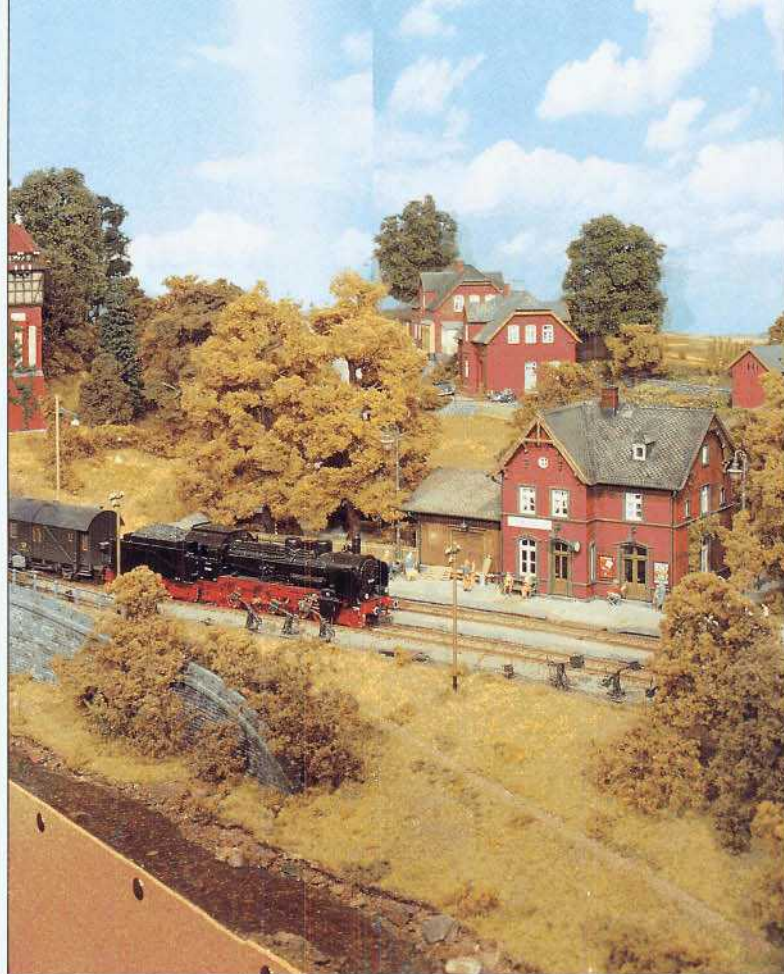


Bild 23: Mit einigen stilistisch zum Empfangsgebäude passenden Wohnhäusern wurde die nahegelegene Ortschaft angedeutet.

hineingezogen, damit die oben erwähnten Fugen zwischen den einzelnen Landschaftsteilen weniger auffallen.

Übersichtliche Verkabelung

Abschließend noch einige Worte zu Verkabelung: Eine saubere und durchdachte Verkabelung ist vor allem für das Beheben auftretender Störungen immens wichtig. Weil eine übersichtliche Kabelführung nun aber ein erhebliches Maß an Zeit erfordern kann, wird sie häufig doch vernachlässigt. Als Folge entsteht ein "Kabelverhau", der leicht zu Chaos bei Kurzschlüssen oder ähnlichem führen kann.

Wir haben bei "Steburg-Ost" eine Mischung aus genauer und "chaotischer" Kabelführung angewandt, die sich unserer Ansicht nach bewährt hat. Begünstigt wurde die Planung unserer Verkabelung durch die Teilbarkeit der Anlage; diese zwang dazu, die Leitungen möglichst konzentriert zu verlegen, um die Anzahl der Steckverbindungen möglichst gering zu halten. Ausgangspunkt aller Kabel ist das Stellpult, das getrennt von der Anlage ausgeführt ist. Die Leitungsführung innerhalb des Pultes soll an dieser Stelle nicht interessieren; wir beginnen bei der Führung der Flachbandkabel aus dem Pult heraus. Diese enden an Vielfachsteckern, die die Verbindung zur Anlage darstellen. Die eingesetzten Flachstecker sind sicher nicht "das Gelbe vom Ei", da sie keine mechanische Verriegelung der Steckverbindung besitzen. Aber, wie das eben so ist mit Provisorien, man-

che halten ewig ... Für diese Stecker existieren übrigens wie für alle Lötleisten Belegungspläne, auf denen genau festgehalten ist, welcher Pin wohin führt. Das erleichtert die Fehlersuche ganz beträchtlich.

Von diesen Steckerbuchsen laufen die Kabel dann in den sich über die gesamte vordere Anlagenkante ziehenden Kabelkanal, in dem sie mehr oder weniger "chaotisch" herumliegen. Hier, wie im Stellpult übrigens auch, ist jeder "Stromart" eine bestimmte Kabelfarbe zugeordnet – beispielsweise Gelb und Braun für Weichen, Rot für Fahrstromleitungen, Weiß für Reedkontakt-Zuleitungen und Schwarz für Masse-Zuleitungen.

Die Masseleitung – ein 1,5 mm starker blanker Kupferdraht, an den jederzeit Kabel angelötet werden können – läuft übrigens einmal rings um die Anlage.

Um wieder zu den Kabelkanälen zurückzukommen: Sie sind erhältlich in durchgehender Ausführung und mit Aussparungen an den Seiten. Diese ermöglichen an jeder Stelle des Kanals ein Herausführen der Kabel, um sie zu den Verbrauchern leiten zu können. Das geschieht sehr übersichtlich mit Kabelleisten und Kabelkrampen entlang der Querträger und der Stützen. Um Gewindestangen oder ähnliche mit Leisten und Krampen nicht überbrückbare Stellen können die Kabel flach herumgewickelt werden. Vermeiden sollte man in jedem Fall frei herumhängende Kabel, insbesondere in Zonen, in die man ab und zu einsteigen muß.

Mit diesem Nebeneinander von "chaotischer" Kabelführung in Kabelkanälen und genauer Verlegung mit Kabelleisten läßt sich eine übersichtliche Kabelführung schnell realisieren, die sich auch für andere Anlagen anbietet.

Bild 24: Die altertümliche Bank am Bahnsteig sowie die alte Bahnstahleuchte verstärken die nostalgische Stimmung dieser Bahnhofsszene.





Bild 25: Über eine sehr schlank wirkende Außenbogenweiche führt das Stumpfgleis zur Laderampe für die Holzverladung.

Bild 26: Die Wiese mit blühendem Löwenzahn umrahmt die Begegnung von zwei Dampflokvetenranen im Bahnhof "Steburg-Ost".



Ausblick

Mittlerweile existiert die Anlage "Steburg-Ost" in der Form, wie wir sie hier vorgestellt haben, nicht mehr: Aufgrund eines Umzugs waren wir gezwungen, die Anlage abzubauen. Die geschilderten Prinzipien des baugruppenweisen

Unterbaus und der segmentweisen Landschaftsgestaltung erlaubten allerdings einen fast zerstörungsfreien Ausbau wesentlicher Anlagenteile.

So ließen sich die abnehmbaren Landschaftsteile komplett "retten". Der Schattenbahnhof und die Gleiswendel konnten mit geringen Be-

schädigungen (im wesentlichen durchtrennte Kabel und abgetrennte Trassenbretter) demon- tiert werden. Ebenfalls weitgehend intakt blieb der Leistenunterbau.

Diese Teile können nun alle in einer neuen Anlage wieder Verwendung finden, was deren Aufbau beschleunigt.

Stephan Rieche

Bild 27: Während der Personenzug im Bahnhof "Steburg-Ost" auf den Abfahrtsauftrag wartet, erledigt die Köf die anfallenden Rangierarbeiten. Durch die in einer leichten Krümmung verlegten Bahnhofsgleise wird eine überzeugende Tiefenwirkung erreicht.

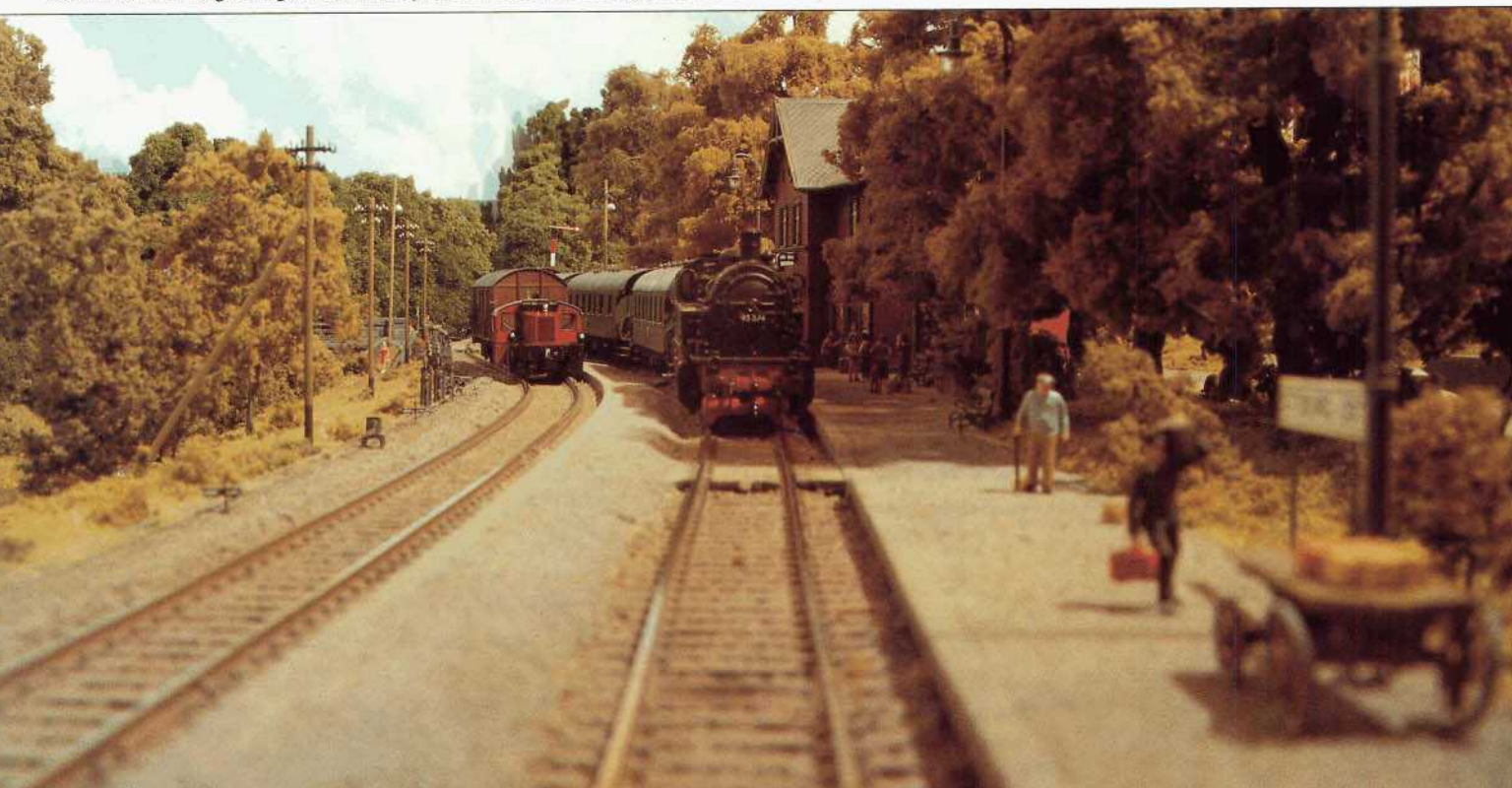
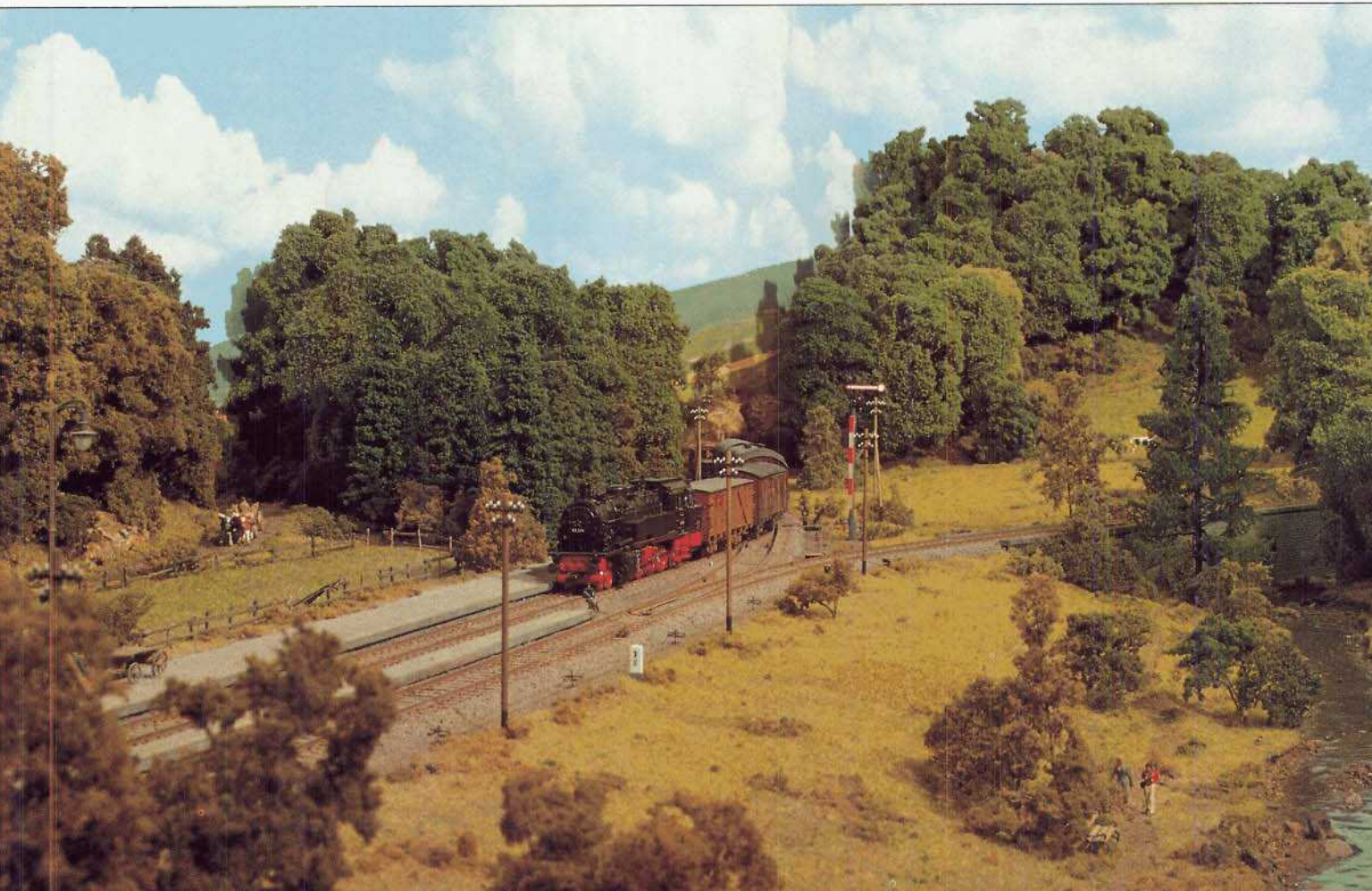




Bild 28: Die geschwungene Gleisführung zeigt eine deutlich bessere optische Wirkung als die so oft zu findende starre Gleisverlegung parallel zur Anlagen- oder Dioramakante.

Bild 29: Während ein weiterer Zug dem Bahnhof zustrebt, müssen wir uns jetzt von dieser so überzeugend gestalteten Anlage und ihren Erbauern leider verabschieden. **Fotos: St. und B. Rieche**



Mobautech

St. Gallen

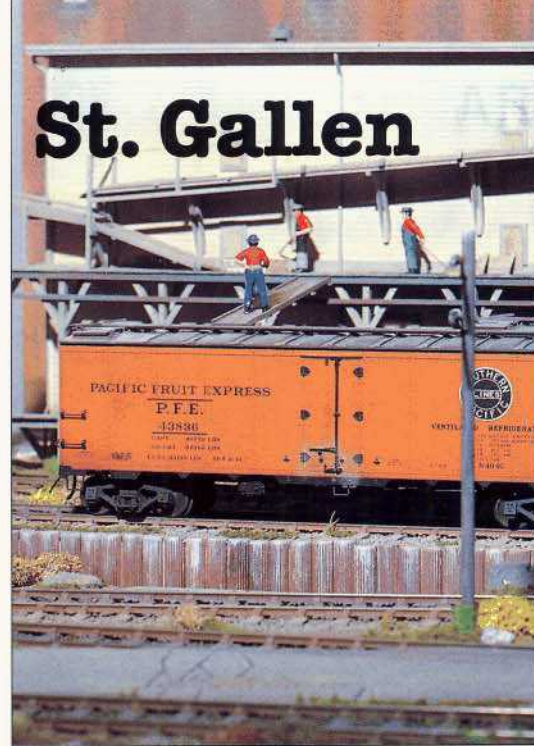
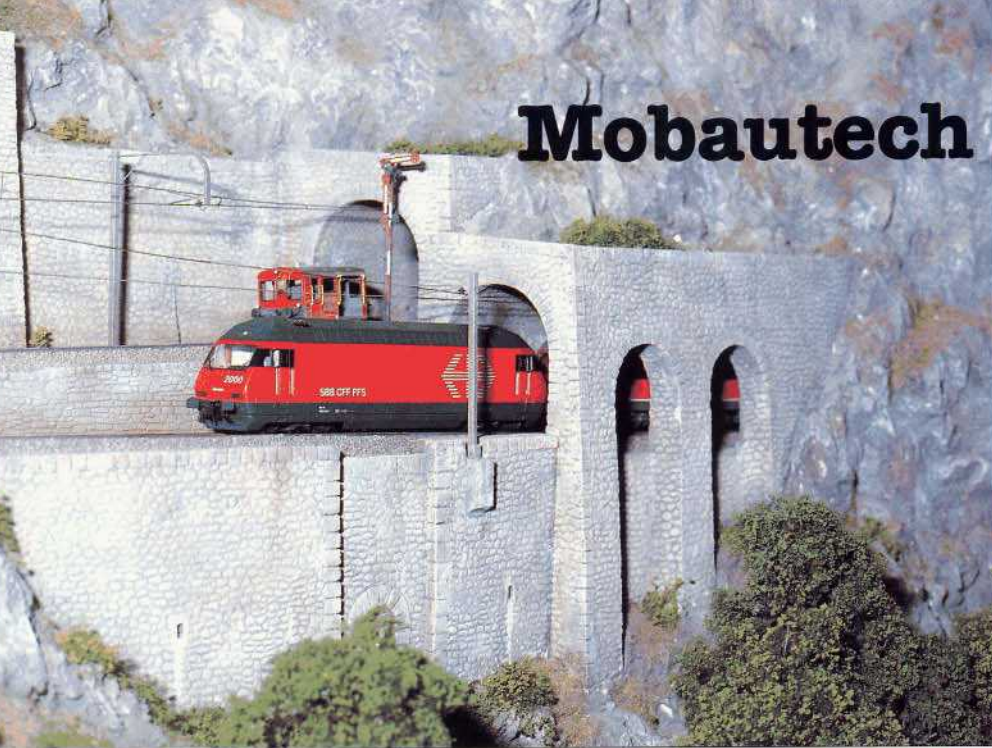


Bild 3 (links):
Eine Arbeit aus dem Jugendwettbewerb "Der schönste Bauernhof". Die Nachgestaltung des Weinbergs zeugt von einer guten Beobachtungsgabe des Erbauers.

Bild 4 (unten):
Auch dieses kleine Schaustück wurde von Jugendlichen gebastelt.

Bild 1 (links oben): Ausschnitt aus einer nach Schweizer Motiven gebauten Modellbahnanlage.

Vom 9. bis 13. September 1992 fand in St. Gallen die Mobautech statt. Schweizer Eisenbahn- und Modellbahnfreunde sind schon seit Jahren "hin- und hergerissen": Fast zehn Jahre lang konnten sie im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern Anfang Oktober die Neuheiten der kleinen und großen Modellbahnhersteller begutachten und sich gleichzeitig orientieren, was in den verschiedenen Modellbahnclubs an Aktivitäten geboten wird.

I-Tüpfelchen der dortigen Veranstaltungen waren stets die Exponate des jährlichen Modellbahnwettbewerbs vom Rollmaterial bis hin zu



Bilder 5 und 6 (links und unten): Besonders hervorzuheben ist, daß die jugendlichen Modellbauer ihre Bauernhof-Ideen nicht einfach auf einem flachen Brett darstellten, sondern sie in ein dem Vorbild recht nahekommendes Umfeld plazierten.

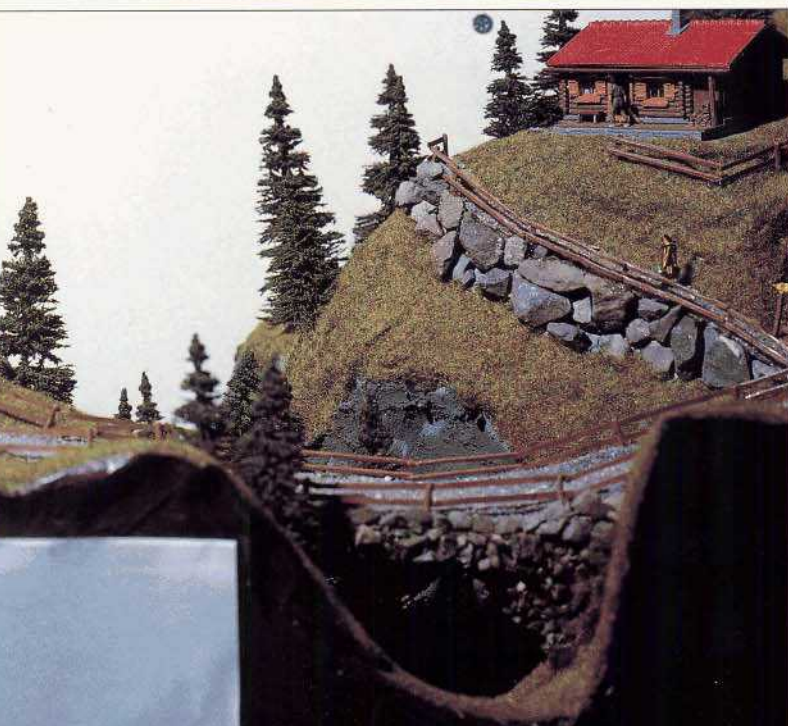




Bild 2: In der Nenngröße 0 wurden die Anlagen zur Bestückung der Kühlwagen mit Stangeneis nachgestellt. Diese Modellbahnanlage...



Bild 7: ...nach Motiven einer US-amerikanischen Bahngesellschaft zeigte noch weitere gestalterische Höhepunkte wie z. B. diese Verladeanlage...

liebevoll gestalteten Dioramen. Diese beiden Kategorien gab es speziell auch für den Modellbahner Nachwuchs, und manche originelle Lösung stammte von einer ganzen Schulklasse. Dieses vielfältige Angebot wurde ergänzt durch ausgewählte Themen aus dem Vorbildbereich, wie z.B. "Westerneisenbahnen aus den USA". Und alles war eingebettet in ein unvergleichliches Ambiente, wie es eben nur das Verkehrshaus in Luzern zu bieten hat.

Als das Verkehrshaus den Entschluß faßte, für diese Veranstaltung einen Zweijahres-Rhythmus einzuführen, gab es damit konkurrierenden Veranstaltungen einen Freiraum, den diese gern nutzten. Die Hersteller möchten ihre Neuheiten nach Möglichkeiten jedes Jahr einem breiten Publikum präsentieren und nicht warten, bis sich im Verkehrshaus alle zwei Jahre diese Möglichkeit bietet. Daher blieben 1991 die meisten Hersteller den Modellbautagen in Luzern fern, um fast zur gleichen Zeit

in Bern "ihre" Neuheitenschau zu veranstalten. In diesem Jahr konkurrierte als weiterer Ausstellungsort St. Gallen, nachdem Bern recht überraschend von der Ausrichtung der Veranstaltung zurückgetreten war. Das wollten jedoch die meisten Herstellerfirmen und deren Vertreter nicht akzeptieren und kamen nicht nach St. Gallen. Leidtragende des Gerangels sind, wie schon erwähnt, die interessierten Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner.

Die diesjährige Mobautech ist, wie schon der Name sagt, nicht als reine Modellbahnveranstaltung konzipiert. Die räumlich gesehen erste Abteilung war der Modellbahn vorbehalten. In einer zweiten und dritten Abteilung stellten Hersteller, Importeure und Händler der Hobbybereiche Flugzeuge, Schiffe und Automobile ihre Erzeugnisse vor. Unser Besuch galt natürlich in erster Linie der Modelleisenbahn. Da hier die meisten Hersteller und Importeure durch Abwesenheit "glänzten", war der Informationswert

gering. Dafür rückten die Modellbahnclubs mit ihren Anlagen in den Vordergrund des Interesses, und die Eisenbahnfreunde München oder die EMF St. Gallen boten wirklich etwas fürs Auge.

Wahre Schmuckstücke waren die ausgestellten Teile der Modellanlage "Frankline & South Manchester Railroad". Über diese Anlage gibt es eine sehr instruktive Broschüre bei dem Zürcher Händler "Feathers 100% US-Modellbahn Shop", Hermetschlostr. 75.

Eine ausgezeichnete Resonanz fand der vom St. Gallerer Tageblatt gesponserte Kinder-Wettbewerb "Der schönste Bauernhof". Die Gebäude mußten dabei ganz aus Karton gebastelt sein. Es wurden zahlreiche interessante und auch sauber gearbeitete Modelle abgegeben. Lag es am wunderschönen Wetter oder am Boykott der Modellbahnfirmen – keinesfalls herrschte bei meinem Besuch am 11. September besonderer Andrang. **bar**

Bild 8: ...und eine funktionsfähige Klappbrücke über einen Flußarm. Der Antrieb ist in einem aus Holzleisten gebastelten Portal untergebracht.

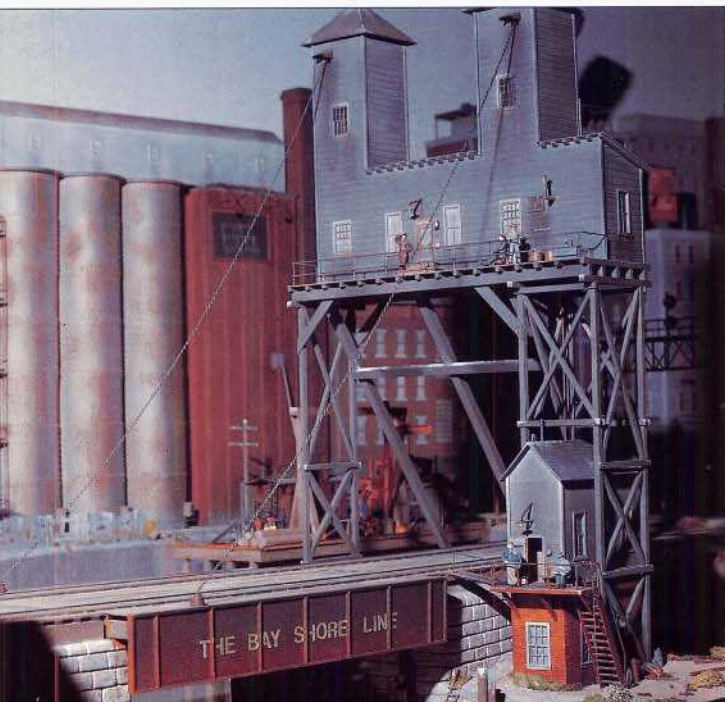


Bild 9: Mit zierlichen Ketten wird der Hubvorgang bewerkstelligt. Eine Holzbalkenkonstruktion verbindet die stählernen Seitenteile. **Fotos: bar**





Steinbach
bei Jöhstadt

Bild 1 (großes Foto): Schmalspurromantik pur im Erzgebirge: IV K 99 1606 im ersten Schnee des Jahres 1982 im Bahnhof Steinbach.
Foto: K. Fader

Bild 2: DRG-Ausführung der 99 599 als Vorbild für unser 0e-Modell.
Foto: Slg. Hesselink



100 Jahre sächsische IV K

Rückblick auf ein Jubiläum – Modell in 0e von Henke

Kaum zu glauben: Vor 100 Jahren gebaut und heute immer noch im Plandienst – die sächsische IV K. Dieser reizvollen Maschine widmen sich zwei Special-Ausgaben des Eisenbahn-Journals. Teil 1, das Special 8/92, ist seit einigen Wochen lieferbar.

Einem Modell in Nenngröße 0e soll dieser Baubericht gewidmet sein.



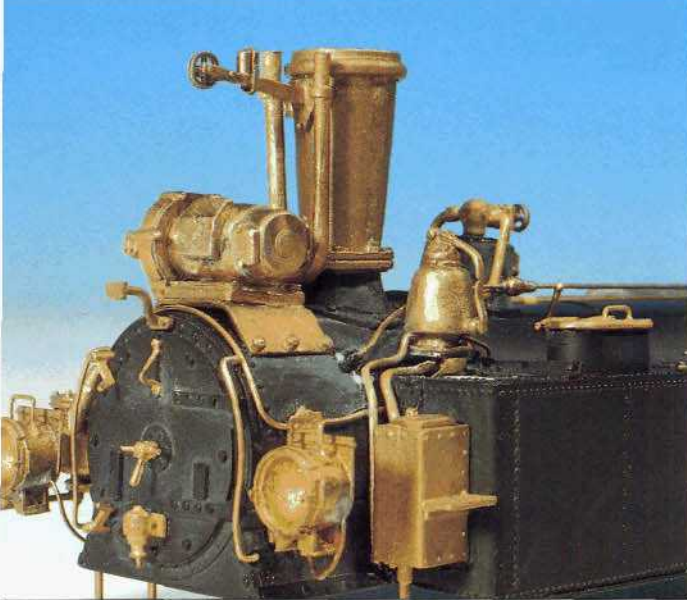


Bild 3: Keine Schwierigkeiten bereitet das Anbringen der Messing-gußteile. Neu sind der Glockenfuß und die Haltegriffe.

Bild 4: Die Rückseite besticht durch eine Unmenge von Kleinteilen und steht dem Vorbild in nichts nach.



Ein Rückblick aufs Vorbild

Als im Jahre 1892 mit dem Bau der insgesamt 96 Maschinen der Baureihe IV K begonnen wurde, ahnte wohl niemand, daß 100 Jahre später immer noch Lokomotiven dieses Typs im Einsatz sein würden. Dabei hatte doch alles ganz harmlos angefangen.

Die Sächsischen Staatsbahnen mußten Ende des vergangenen Jahrhunderts eine genügend starke Lokomotive für die immer schwerer werdenden Lasten ihrer 750-mm-Schmalspurbahnen finden. Zusätzlich sollten diese Maschinen

50-m-Halbmesser problemlos durchfahren können. Die bisherigen, zu schwach gewordenen Maschinen hatten mit ihren drei gekuppelten Achsen dabei nur wenig Probleme. Die eigentlichen Ersatzmaschinen waren zwar leistungsmäßig durchaus in der Lage, die gewünschten Zuglasten zu befördern, erwiesen sich jedoch wegen ihrer komplizierten Triebwerkskonstruktion als ziemlich unbrauchbar und blieben Splittergattungen.

Zuerst schien es, als wenn die mit einem Meyer-Triebwerk konstruierte Maschine der Baureihe IV K auch keine befriedigenden Ergebnisse im

Betriebsalltag bringen würde. Eine besondere Schwierigkeit stellte hierbei die Dampfrohrverbindung zwischen den beiden beweglichen Triebgestellen dar.

Doch mit der Zeit gewöhnten sich die Personale an diese Lokomotive und taten schließlich gern Dienst auf ihr. So kam es zur Beschaffung der schon erwähnten, für eine Schmalspurlokomotive recht hohen Stückzahl.

Die Lokomotiven erfuhren im Laufe ihrer Herstellung eine Reihe konstruktiver Änderungen. Aber auch nach Raw-Aufenthalt ergaben sich immer wieder Unterschiede zur ursprünglichen Ausführung bis hin zur Ausrüstung mit Dampfheizung und Lichtmaschine. Nach dem Krieg wurden einige Lokomotiven einer eingehenden Generalreparatur unterzogen – wohl mit einer Voraussetzung für ihr hohes Dienstalter.

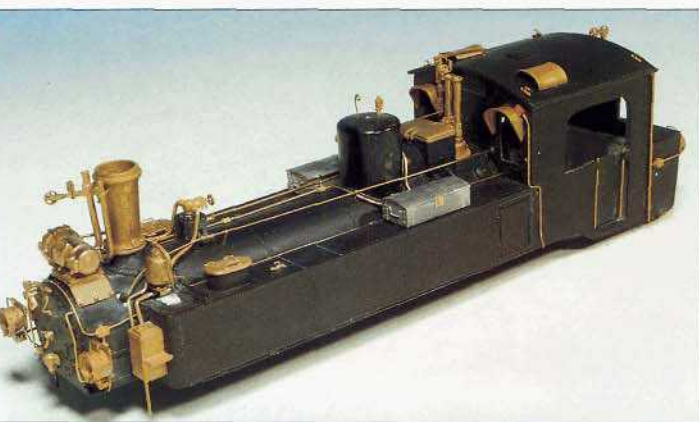
Heute kann man die IV K auf verschiedenen Schmalspurstrecken nicht nur in Sachsen erleben. Sie stellt mit ihren komplizierten geteilten Verbund-Triebwerken zweifelsohne ein Stück Technikgeschichte "zum Anfassen" dar und ist mit ihrem urwüchsigen Aussehen schon fast eine kleine Attraktion geworden.

IN



Bild 6 (großes Foto): Traum in 0e: Vor den Höhen des Erzgebirges rollt die 99 596 über eine Behelfsbrücke talwärts. Das Diorama erhielten wir freundlicherweise von Micro-Metakit.

Bild 5: Ein Foto wie im Henke-Bauplan – alle Bauteile sind gut zu erkennen.
Fotos 3 bis 5: R. Neidhardt





Zum Modell

Rechtzeitig zum 100jährigen Jubiläum der sächsischen IV K brachte die Firma Henke aus Berlin in diesem Frühjahr das 0e-Modell der Maschine auf den Markt. Die Lokomotive ist als Bausatz und als Fertigmodell erhältlich. Die sicherlich für viele Modellbahnfreunde ungewöhnliche Baugröße 0e gestattet es dem Hersteller, die auch im Vorbild besonders im Triebwerksbereich sehr gedrungene Maschine äußerst detailliert wiederzugeben. Das Fertigmodell ist sowohl mit Möller-Antrieb als auch mit einem von der Firma Henke entwickelten Antrieb mit Faulhaber-Motor lieferbar. Beim Bausatz kann man zwischen dem Grundbausatz und einem Komfortbausatz wählen. Bausatzanfängern ist sicherlich der Komfortbausatz zu empfehlen, da bei diesem alle Bohrungen zum Bestücken des Gehäuses eingebracht sind und das Getriebe im Fahrwerk bereits eingebaut ist. Die Steuerung ist bei diesem Bausatz schon zusammengebaut. Zu beiden Bausatzarten kann man selbstverständlich den Möller-Antrieb dazubestellen.

Das Gehäuse

Der Grundkörper des Gehäuses besteht aus verwindungssteifem und gut zu bearbeitendem Kunststoff. Er wird als Fertigteil geliefert, und es muß lediglich an verschiedenen Stellen nachgearbeitet werden. Das geschieht am besten mit einer kleinen Flachfeile; für die Fensteröffnungen empfiehlt sich eine Rundfeile. Mit feinem Schmirgelpapier lassen sich eventuelle Unebenheiten der Gehäuse-Oberfläche rasch beseitigen.

Nun kann das Bestücken des Gehäuses mit den Einzelteilen beginnen. Von der Länderbahnmaschine über die Ausführung der Reichsbahnzeit bis hin zur Nachkriegs-Variante, jedoch mit genieteten Wasserkästen, kann mit den Bausätzen von Henke jede Ausführung gebaut werden. Wir wollen hier auf dieses Thema nicht näher eingehen; es glich kaum eine Maschine der anderen. Interessierten Modellbahnern sei hier nochmals die Special-Ausgabe 8/92 zum Thema IV K (Teil 1) empfohlen, die sich unter anderem mit den verschiedenen Ausführungsvarianten befaßt.

Bild 7: Faszination ohne große Worte: Lackierung, Beschriftung, Steuerung und Inneneinrichtung. **Fotos 6 und 7: H. Scholz**





Bild 8: Bis ins kleinste Detail ist das Fahrwerk der Henke-0e-IV K nachgebildet. **Foto: H. Scholz**

Bild 9: Zylinder und Grundplatten samt Radsatzklötzchen mit der im Text beschriebenen Änderung.



sehr zierlich gegossen und müssen nur noch wenig nachbearbeitet werden, damit sie sich in die bereits eingebrachten Bohrungen des Komfortbausatzes einkleben lassen. Wie bei Metallgehäuse-Bausätzen empfiehlt sich die Verwendung von Cyanolit-Kleber. Größere Bauteile, z. B. Schornstein oder Sicherheitsventil, sollten unbedingt mit Henkel-Stabilit eingeklebt werden. Schließlich handelt es sich hier um Bausatz-Einzelteile in Nenngröße 0 mit schon einer gewissen "Dimension".

Einige Teile und Leitungen haben wir vor dem Anbringen der gewählten DRG-Version entsprechend modifiziert. So erhielt die Maschine rechts auf dem Kessel eine Griffstange, die Glocke einen Untersatz, damit wir sie am Kessel anbringen konnten. Die Abdampfleitungen der Lichtmaschine und des Sauglufttopfs wurden ebenso wie viele andere Dampfzuleitungen und die elektrischen Leitungen entsprechend unseren Konstruktionsunterlagen anders als im Bausatz vorgesehenen verlegt. Die neue Lage der Leitungen läßt sich am besten im nicht-lackierten Zustand aus unseren Fotos ersehen.

Was die Maschine – unabhängig von der Epochenvariante – erhalten sollte, sind ein zweiter, kürzerer Werkzeugkasten auf der linken Seite und ein hinterer Lampenhalter. Diese Teile können bei der Firma Henke nachbestellt und nach leichter Modifizierung angebracht werden.

Das Fahrwerk

Es dürfte wohl einer der größten Wünsche jedes Modellbahnbauers sein, ein so interessantes Fahrwerk wie das der Meyer-Bauart IV K zum Laufen zu bringen.

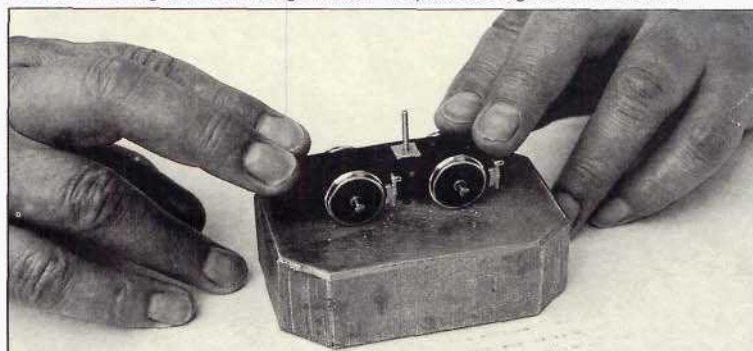
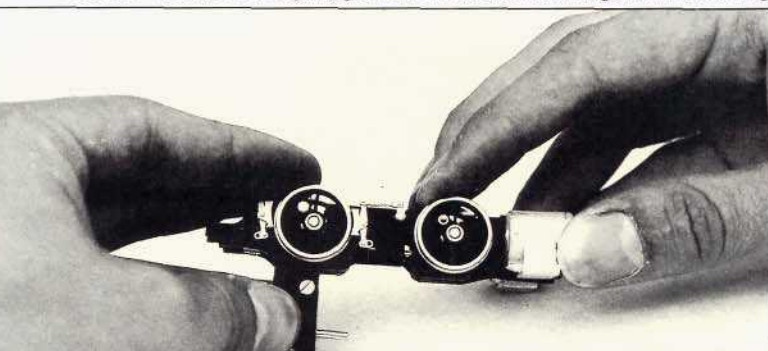
Grundsätzliche Probleme gibt es beim Zusammenbau der teilweise in Kunststoff und Messing beiliegenden Teile nicht. Auch hier gilt wieder: Wer sich an die ausführlich geschriebene Bauanleitung hält, hat keine Schwierigkeiten. Im besonderen gilt das für die unumgängliche Montage und Demontage, wenn etwas klemmt! Wie immer, wollen wir keineswegs die einzelnen Arbeitsschritte in ihrer richtigen Reihenfolge auflisten, sondern vielmehr auf die Schwierigkeiten und Probleme bei deren Umsetzung hinweisen.

Vor dem Zusammenbau des hinteren Triebgestells muß absolut sicher sein, daß sich sowohl die Radsätze als auch die Schneckenwelle leicht drehen lassen, wobei alles einzeln zu prüfen ist. Der zusammengebaute Kunststoff-Grundkörper ist eventuell durch Abschleifen zu verschmälern. Probleme mit der Schneckenwelle kann man mit einer Erweiterung der Lageraufnahmen beheben. Ein mit Schleifpapier umwickelter Bohrer in passender Größe leistet hier gute Dienste. Wenn alles läuft, stellen Sie das fertige Triebgestell auf eine plane Fläche (geschliffener Körper oder Glasplatte)

Wir haben uns für das Baulos von 1914 entschieden. Diese Loks erhielten in den dreißiger Jahren eine Lichtmaschine, eine Dampfheizung und eine elektrische Zugbeleuchtung. Mit der bereits vorhandenen Saugluftbremse der Bauart Körting sowie der Heberlein-Bremse besitzt solch eine Lokomotive so ziemlich alles, was an Zusatzeinrichtungen für sie entwickelt wurde, und entspricht damit in etwa der in Bild 2 gezeigten Maschine.

Geht man bei der Bestückung des Kunststoffgehäuses nach der sehr ausführlich geschriebenen Bauanleitung vor, so kann man eigentlich nichts falsch machen. Schon in wenigen Stunden macht die Arbeit große Fortschritte. Die aus Messing bestehenden Einzelteile sind

Bild 10: Prüfen der Leichtgängigkeit der Räder und der richtigen Kurbelstellung. **Bild 11:** Wichtig für einen ruhigen Lauf: Vierpunktauflage aller Radsätze.



und prüfen es durch Aufdrücken beider Radsätze mit den Fingern auf Kippeln. Gegebenenfalls muß so lange an den Radsatzaufnahmen nachgefeilt werden, bis eine "Vierpunktauf-
lage" den ruhigen Lauf gewährleistet. Für die Bremsbacken müssen die Bohrungen des Kunststoffteils auf 0,8 mm aufgedehnt werden. Der Messing-Außenrahmen wird nun mit jeweils gleichem Abstand zu allen Radscheiben und richtig positionierten Lageraussparungen auf das Kunststoffgrundteil aufgepaßt und dies für die Befestigungsschrauben gekörnt. Eine 1,4-mm-Bohrung und ein M 1,7-Gewinde nehmen die Schrauben dann auf. Sorgfältige Feilarbeit muß auch hier ein Kippeln der beiden Teile zueinander verhindern.

Wichtig, aber in der Bauanleitung nicht erwähnt ist eine "kippelfreie" Verbindung zwischen Gehäuse und Fahrwerk. Die Messingteile für die Drehpunktanlenkung sitzen zu locker in den Kunststoffrahmenteilen. Es empfiehlt sich, die hintere Messing-Drehpunktanlenkung neu in den Kunststoffrahmen einzupassen. Dazu gießt man die etwas zu großen Löcher mit Stabililit aus und bohrt sie nach Aushärten des Klebers erneut, diesmal jedoch in einer Größe, bei der sich das Messing-Drehpunktteil nur straff bewegen läßt.

Die Arbeiten am vorderen Triebwerk entsprechen weitgehend denen am hinteren Triebwerk, wobei hier natürlich die Arbeiten in Verbindung mit dem Außenrahmen entfallen. Etwas knifflig sind die vier Zahnräder im vorderen Triebwerk. Sie müssen mit den beiliegenden Scheiben so justiert werden, daß sie sich kaum auf der Achse verschieben lassen, aber gleichzeitig einwandfrei laufen. Wenn z.B. das unterste Zahnrad zu straff am Zahnrad der Schneckenwelle anliegt, muß die Welle etwas nach unten ausgeschabt werden, bis alle Zahnräder wieder klemmfrei laufen.

Wenn das geschafft ist, kann man an die Nivellierung des gesamten Triebwerks gehen. Der aufgesetzte Brückenrahmen muß unbedingt waagrecht auf den beiden Triebgestellen aufliegen. Notfalls muß am hinteren Triebgestell durch Unterlegen einer Scheibe nachgeholfen werden.

Eine Neuerung, die vielleicht auch für den Hersteller interessant sein dürfte, haben wir uns für die Bodenplatten einfallen lassen. Die beiliegenden acht Festhalteklötzchen für die Radsätze haben wir fest mit den beiden Grundplatten verklebt. Dazu feilt man vorher Aussparungen in die Grundplatte, bis sich die eingebauten Klötzchen auf die Radsätze drücken lassen. Jetzt werden die jeweils vier Klötzchen vorsichtig mit Cyanolit-Kleber an die zugehörige Bodenplatte geheftet. Nach dem Abbinden baut man alles aus und vergießt es mit Stabililit. Im Gegensatz zu den vorgegebenen, einzeln eingebauten Klötzchen läßt sich bei unserer Lösung die Radsatzgruppe auch später noch demonstrieren.

Bild 14: Das vollständig gekapselte Stirnradgetriebe im vorderen Triebgestell.

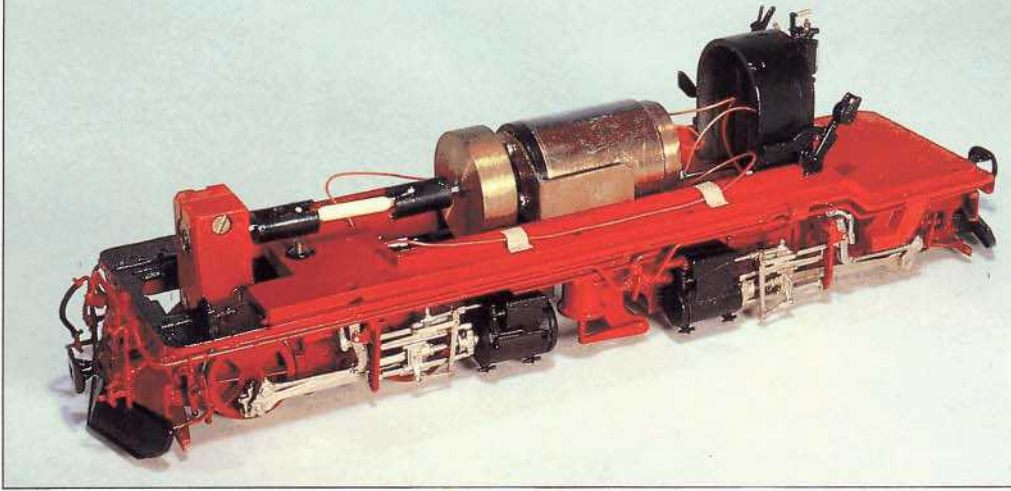
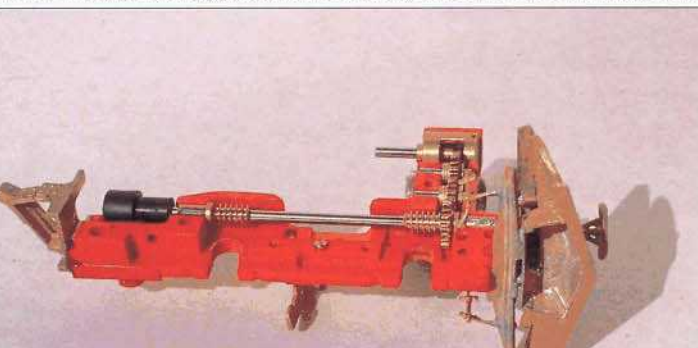


Bild 13: Fertig zum Lackieren und noch ohne Steuerung präsentiert sich das Fahrwerk der Henke-IV K.
Bild 12 (ganz oben): Von uns mit Schwungmasse und Kardanwelle ausgerüsteter Grundbausatz.

Das Finish

Bei Lackierung und Montage der Triebgestelle und des gesamten Fahrwerks ist man wieder gut beraten, wenn man sich an die in der Bauanleitung beschriebenen Abfolge hält. Nur beim endgültigen Zusammenbau ist technisches Know-how gefragt, wenn es darum geht, die Lokomotive auch um eine Kurve zu bekommen! Wer die Maschine nicht nur als Standmodell benutzen will, sollte sich an unseren Erfahrungen orientieren:

Am vorderen Triebgestell feilt man die an den Brückenrahmen stoßenden Schraubenköpfe der Schwingenbefestigung entweder fast ganz weg, oder man ersetzt sie gleich durch 1-mm-Nieten. Das gleiche gilt für hinten, weil sich die Schrauben aus Platzgründen nicht von hinten eindrehen lassen. Der Öler hinten rechts muß etwas abgefeilt werden, da er an das querliegende Dampfrohr stößt. Das gilt auch für die Öler an den hinteren Treibstangen (wenn nicht herstellenseitig schon erfolgt), da sie bei Kurvenfahrt mit der Trittstufe kollidieren. Zusätzlich kann man die Trittstufe etwas abfeilen. Eine etwas verkleinerte Außenfläche verhindert, daß die Schwingstangen bei eingeschwenktem Triebgestell anstoßen. Mit Feile oder Fräser abgerundete Innenkanten der Trittstufe verschaffen Treib- und Kuppelstange zusätzlichen Platz. Ist auch das geschafft, dann

ist der endgültige Zusammenbau nur noch ein Kinderspiel.

Bei der Farbgebung wurden wir freundlicherweise von der Firma Micro-Metakit unterstützt. Die seidenmatte schwarze und rote Farbe läßt bei ordnungsgemäßem, sauberem Arbeiten mit einer Spritzpistole keine Wünsche offen. Zur Beschriftung hier nur die kurze Anmerkung, daß die beiliegende Messingbeschilderung und die Abziehbilder nach dem Anbringen mit einem klaren Seidenmattlack überzogen wurden, um ein Abgreifen zu verhindern. Die Wirkung der Beschriftung ist optimal. Detaillierte Informationen über das Anbringen einer Messingbeschilderung wollen wir einem späteren Artikel vorbehalten.

Alles in allem kann man sagen, daß man nach der Montage oder mit dem Erwerb eines Fertigmodells eine Lokomotive der Spitzenklasse in Händen hält. Das Kunststoffgehäuse bringt keinerlei Nachteile, im Gegenteil. Wer sich zum Bau des Modells nicht entschließen kann, dem sei der Komfortbausatz empfohlen. Bei montiertem Getriebe, genieteter Steuerung und vorgefertigtem Gehäuse hätten wir unsere Ausführungen auf wenige Zeilen beschränken können! Wollen wir hoffen, daß dem mutigen Schritt der Firma Henke, Modelle in Nenngröße 0e zu fertigen, weitere folgen werden und somit die liebenswerten Lokomotiven der schmalen Spur auch im Modell in Erinnerung bleiben. **Ronei**

Bild 15: Montierfertiger hinterer Außenrahmen. **Fotos 9 bis 15: R. Neidhardt**

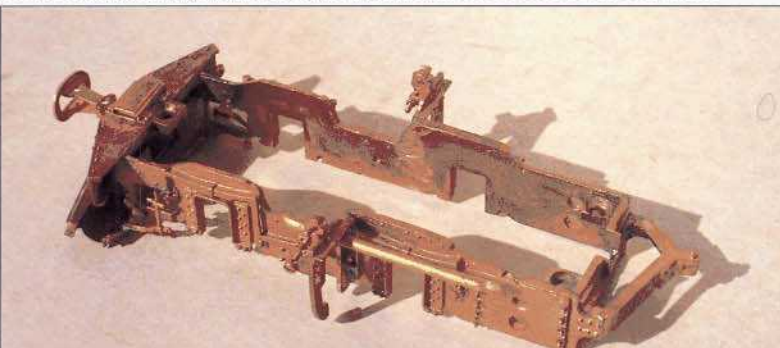




Bild 1: Die Köf II ist nicht nur für Rangierarbeiten zuständig, sondern muß bei Wintereinbruch auch die anfallenden Schneemassen wegräumen.

Es weihnachtet sehr...

Das war vielleicht eine Überraschung! Während bei der Abfahrt des Schmalspurzugs im Talbahnhof ein recht trister und grauer Dezemberhimmel über der Landschaft hing, änderte sich dies mehr und mehr während der Fahrt in die Berge, und am Zielbahnhof angekommen

verschwanden Häuser, Bäume und Straßen unter einer dicken Schneedecke. Die Endstation der Schmalspurbahn trug ihren Spitznamen "Schneebahnhof" also zu Recht!

Das Personal der kleinen Bahnstation war an diese Wetterverhältnisse natürlich gewöhnt, und

trotz der relativ frühen Tageszeit fanden die aussteigenden Reisenden die Bahnsteige schon vom Schnee geräumt, der in einem hohen Wall an der Seite aufgehäuft war.

Während die meisten Fahrgäste eilig ihren Zielen entgegenstrebten, verweilte "unser" Rei-

Bild 2: Vor der Hauptbahnstrecke sind die Ausfahrleise der Schmalspurbahn gerade noch im frisch gefallenem (Modell-)Schnee sichtbar.





Bild 3: Dampf-Nostalgie im Winter – auf der großen Clubanlage der Lokführer vom Bw München 1. Eine GtL 4/5 hat mit ihrem Lokbahnzug Einfahrt.

sender noch eine Zeitlang auf dem Bahnsteig. So klein, wie das unter dem Schnee geduckte Empfangsgebäude dies glauben machen wollte, war die Station gar nicht, denn neben der hier endenden Schmalspurstrecke führte noch eine eingleisige Hauptlinie durch den Bahnhof. Der "Schneebahnhof", wie er von den meisten Einwohnern und Touristen genannt wurde, mit der dazugehörigen Ortschaft "Schneeberg" war Touren-Ausgangspunkt für viele Urlauber, die hier erholsame Skiferien erleben wollten. Aber nicht nur für die "Schneehasen", auch für

Eisenbahn-Narren bot der Bahnhof manch Interessantes. Dies hatte unser Reisender im Gespräch erfahren und sich deshalb auf den Weg gemacht, um das so gepriesene Dampflok-Eldorado zu erkunden. Leider spielte ihm gleich nach der ersten Aufnahme seine Kamera einen Streich. Die notwendige Reparatur, die ein freundlicher Fachhändler des nahegelegenen Ortes zwar gewissenhaft, aber auch recht zeitaufwendig ausführte, brachte sein geplantes Fotoprogramm völlig durcheinander. Sein Rückweg zu den Gleisanlagen führte ihn

oberhalb des "Schneebergtunnels" vorbei, und hier gelang ihm die Aufnahme einer Veteranin des Schienenstrangs, der legendären Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰. Sie verließ mit ihrem Zug gerade den Tunnel und rollte mit schon geschlossenem Regler zum Bahnhof. Schräg gegenüber, auf den Gleisen der Schmalspurbahn, fesselten den Betrachter die dort abgestellten Wagen älterer und neuerer Bauart. Kaum waren die Aufnahmen "geschossen", erschien ein mit einer Diesellok bespannter Schmalspurzug im Gleiseinschnitt.

Bild 4: Mit viel Liebe, Mühe – und Traubenzucker wurde auch in der kleinen Ortschaft eine glaubhafte winterliche Stimmung geschaffen.





Bild 5: Ein seltener Anblick auf Modellbahnanlagen: das Empfangsgebäude "Kottenforst", erbaut aus dem Kibri-Bausatz, präsentiert sich tief verschneit.

Dann interessierte sich der eifrige Fotograf für die Ortsgüteranlage, wo einige mit Schneepflügen ausgerüstete Lkws auf ihren nächsten Einsatz warteten. Am Schuppen ging es gemächlich zu, denn nur wenige Waggonen waren zur Entladung bereitgestellt worden.

Das typische Geräusch einer schweren Diesellokomotive ließ unseren Eisenbahnfotografen aufhorchen, und schon rollte eine Maschine der

Baureihe 221 mit einem Meßwagen und einem als Bremslok fungierenden "Dampfer" in den Bahnhof. Die rote Diesellok und der gelbe Meßwagen bildeten einen wirksamen Kontrast zu den weißen Schneeflächen.

Das Tageslicht ließ nun merklich nach, und so war es reine Glückssache, daß der Lokalbahnzug, der sich mit einem gellenden Pfeifsignal schon von weiten bemerkbar machte, noch auf

den Film gebannt werden konnte. Unser Reisender war darüber recht glücklich, denn der mit einer Dampflokomotive bespannte PmG (Personenzug mit Güterbeförderung) hatte eine ehemals bayerische GtL 4/5 als Zuglok. Auch die Aufnahme der letzten Schmalspurleistung gelang noch, und zufrieden trat der reisende Fotograf mit dem nächsten planmäßigen Zug die Rückfahrt an.

Bild 6: Die nostalgischen Brawa-Straßenleuchten zwischen den verschneiten Häusern sind funktionsfähig und können abendliche Stimmung hervorrufen.





Bild 7: Einfahrt eines Schmalspur-Triebwagens mit beige gestelltem Güterwagen in den Bahnhof. Die Gleise sind fast völlig verschneit.

Viel zu selten: Winter-Anlagen

Der Bahnhof "Schneeberg" ist ein weiterer Teil der Clubanlage im Bw München 1, die im Eisenbahn-Journal 7/92 vorgestellt wurde. Der Bahnhof bildet den Endpunkt der Schmalspurbahn und wird von fast allen Zügen der normalspurigen Hauptbahn auf ihrem Weg zu oder von der großen Wendel durchfahren. Im Gegensatz zum Hauptbahnhof im Tal wurde dieser bescheidene Durchgangsbahnhof in einer winterlichen Umgebung gestaltet.

Nach der großzügig geplanten Verlegung der Normal- und Schmalspurgleise blieb nur wenig Platz für die Gestaltung einer Ortschaft und der zum Bahnhof führenden Straße. So wurde das Dorf lediglich durch einige Häuser neben dem linken Tunnel angedeutet. Für das Empfangsgebäude fand der Bausatz "Bahnhof Kottenforst" von Kibri Verwendung.

Die Gleisverlegung wurde mit Roco-Line ohne Böschungskörper vorgenommen. Der Triebfahrzeug- und Wagenpark setzt sich größtenteils aus Roco-Material zusammen. Ihr realistisches Aussehen erhalten die Fahrzeuge teilweise durch Alterungs- und Betriebsspuren.

Die winterliche Szenerie entstand aus Sprüh-schnee, der in mehreren Schichten aufgetragen wurde. Damit ließ sich eine gleichmäßige Schneelage auch zwischen und in den Gleisen erzielen.

Die gewünschte Wirkung einer dem Vorbild möglichst nahekommenden Schneedecke war damit aber noch nicht erreicht. Für die Erbauer bedeutete das eine echte Herausforderung, und nach vielen Versuchen mit den verschiedensten Materialien hatten sie eine effektvolle und befriedigende Methode gefunden:



Bild 8: Eine 38er ist Zuglok für einen Urlauberzug. Durch den mit einem Teesieb aufgestreuten Schnee (Traubenzucker)-Belag kommen selbst die "Flaschenputzer-Tannen" gut zur Geltung.

Bild 9: Der "Schneebahnhof" wurde in seinen Dimensionen sehr großzügig gestaltet. Links vorn befindet sich die Rollbockgrube, von der soeben mehrere Güterwagen abgezogen werden.





Bild 10 (oben): Ein Fußgängersteg dient als Zugang zum Bahnsteig der Schmalspurbahn mit seiner bescheidenen Wartehalle.

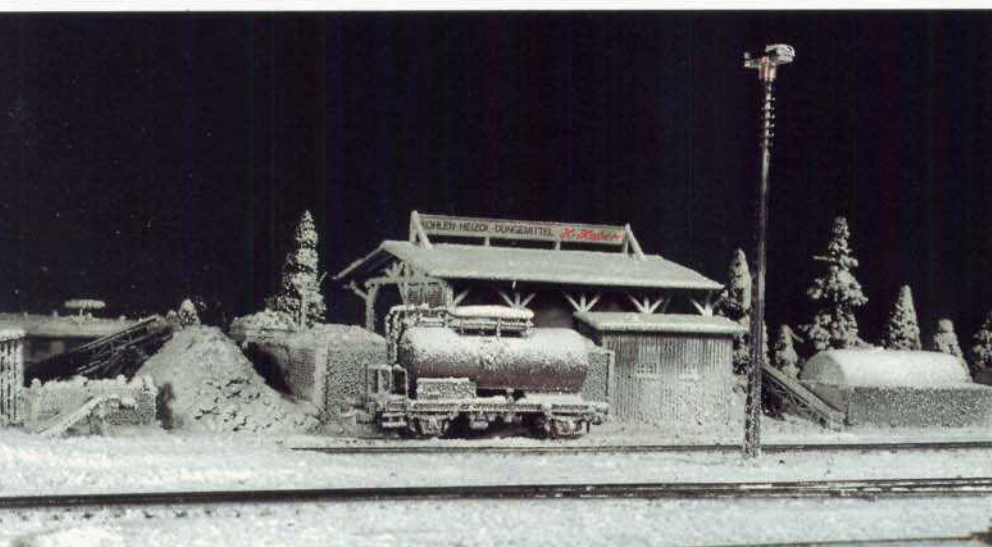


Mit einem feinmaschigen Sieb wurde in einer dünnen Schicht Traubenzucker (!) auf Fahrzeuge, Gebäude und Landschaft gestreut. Diese Methode hat den Vorteil, daß vor allem Fahrzeuge einfach durch vorsichtiges Abblasen vom "Schnee" gereinigt werden können und

Bild 11 (links): Die tiefstehende Wintersonne zaubert stimmungsvolle Licht-Schatten-Reflexe in die Schneefläche vor dem Güterboden.

Bild 12 (links unten): Daß eine winterliche Landschaft bei entsprechender Gestaltung durchaus nicht langweilig wirken muß, beweist diese Szene am Lagerschuppen.

Bild 13 (unten): Für die Lokalbahnlokomotiven wurde am Tunnelportal ein kleiner einständiger Lokschuppen errichtet.



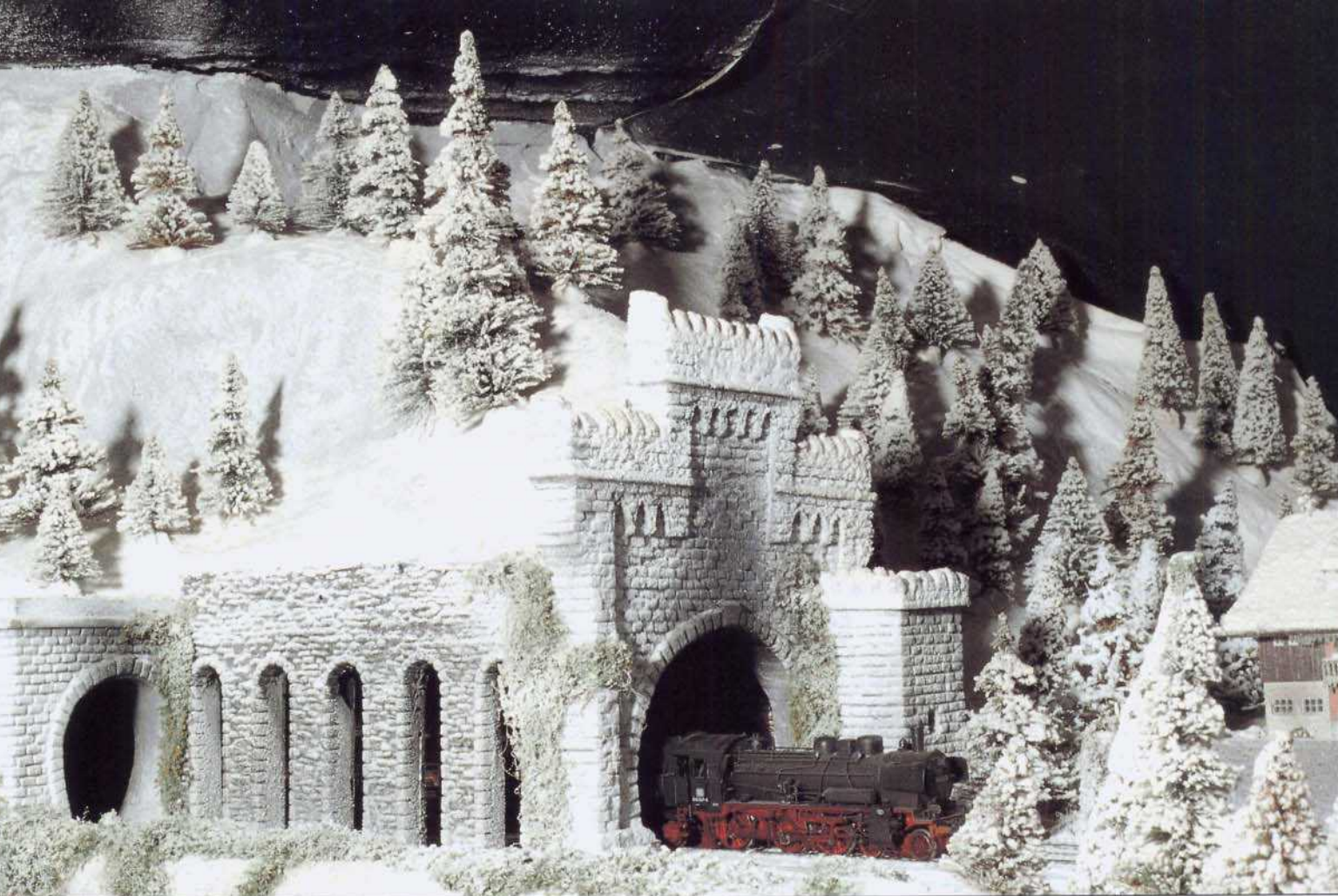


Bild 14 (oben): Soeben verläßt eine Dampflokomotive mit ihrem Zug den "Schneebergtunnel". Vorn links beginnt die Tunnelstrecke der Schmalspurbahn.

damit wieder ihr ursprüngliches Aussehen erhalten.

Die Bilder zeigen, daß auch eine winterliche Modellbahnlandschaft durchaus ihre Reize haben kann und keineswegs so steril wirkt, wie das vielfach angenommen wird. **ds**

Bild 15 (rechts): Am anderen Ende des Bahnhofsgeländes verschwindet die Strecke wiederum in einem Tunnel. Auf Gleis 2 steht ein aus Roco-Modellen zusammengesetzter Lokomotivzug.

Bild 16 (rechts unten): Im Bereich der Rollbockgrube finden Rangierarbeiten statt.

Fotos: D. Schubert



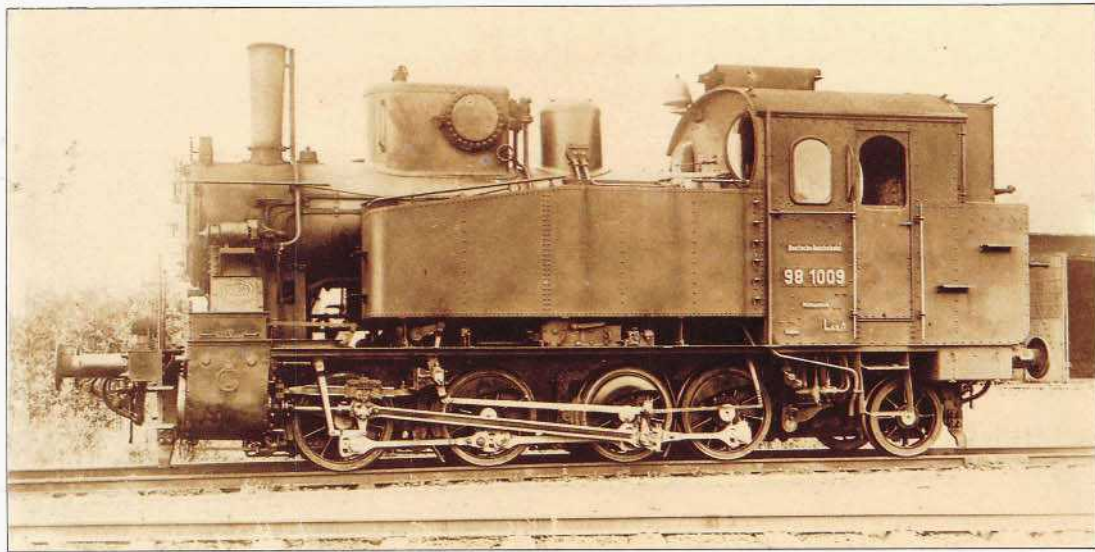


Bild 1: Die von 1929 bis 1931 bei Krauss in München gebauten Maschinen der Baureihe 98. 10 sind Vorbild für den von Reitz lieferbaren Bausatz in Nenngröße H0. Foto: Sammlung Obermayer

Neue Bausätze

Die 98¹⁰ von Reitz in der Nenngröße H0

Unter der Rubrik "Neue Bausätze" wollen wir künftig zum einen Leser, die sich bisher noch nicht an eine Superung, einen Lokumbau oder einen Bausatz herangewagt haben, zum anderen aber auch die "alten Hasen" ansprechen. Letzteren soll die Möglichkeit gegeben werden, neue Bausatztechniken, neue Firmen und neue Bausätze möglichst rasch nach dem Erscheinen kennenzulernen. Dabei wollen wir weniger auf die allgemeinen und aus der Bauanleitung ohnehin ersichtlichen Bauschritte als vielmehr auf die Eigenarten und besonders zu beachtenden "Ecken und Kanten" der jeweiligen Bausätze eingehen. Ein erfahrener Lokomotiv-Modellbauer steht uns dafür mit Rat und Tat zur Seite.

Zum Vorbild

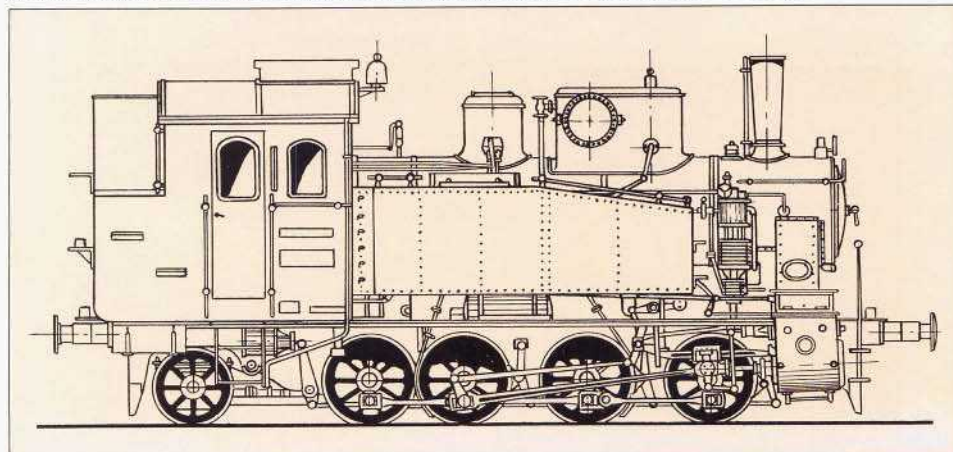
Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h genügten die Lokalbahnlokomotiven der Gattung GtL 4/4 Ende der zwanziger Jahre nicht

mehr den gewachsenen Anforderungen. Auf Verlangen der Gruppenverwaltung Bayern ließ die Deutsche Reichsbahn eine schnellere Variante als GtL 4/5 bei Krauss in München entwickeln. Kessel und Triebwerk wurden unverändert von der GtL 4/4 übernommen, der Kessel um 350 mm höher gelegt und der hintere Überhang durch eine Laufachse abgestützt. Diese Schleppachse bildete mit der letzten Kuppelachse ein Krauss-Helmholtz-Gestell. In den Jahren 1929, 1930 und 1931 schuf Krauss die Maschinen 98 1001 bis 1021. Die nächsten Fahrzeuge bis zur Betriebsnummer 98 1045 lieferte Krauss-Maffei nach der 1931 vollzogenen Fusion beider Firmen. Die Lokomotiven 98 1001 bis 1033 hatten als besonderes Baumerkmal einen querliegenden Speisewasserreiniger erhalten, der zusammen mit dem Dampfdom unter einer gemeinsamen Verkleidung auf dem Kessel angeordnet war. Ab Mai 1938 wurden die Speisewasserreiniger ausgebaut und die Maschinen den anderen Fahr-



zeugen angeglichen. Die Laufeigenschaften der Baureihe 98¹⁰ entsprachen nicht den Erwartungen; die zulässige Höchstgeschwindigkeit mußte deshalb auf bescheidene 45 km/h begrenzt werden. 1966 schieden die letzten fünf Lokomotiven im Bw Schwandorf aus. HO

Bild 2: Wer die stimmende Maßhaltigkeit des von Reitz angebotenen Bausatzes der 98¹⁰ überprüfen will, dem sei diese Zeichnung im Maßstab 1:87 empfohlen. Zeichnung: H. Obermayer



Das Modell

Den Weißmetall-Bausatz von Reitz kann man durchaus zwischen den Kategorien 1 und 2 (leicht bis mittelschwer) der von den Bausatzherstellern vorgegebenen Bausatzbewertungen ansiedeln. Es wird vom Hersteller nicht zuviel versprochen, wenn er in der Baubeschreibung auf eine gute Passung der vorhandenen Gußteile in die bereits eingebrachten Bohrungen im

Bild 3 (oben rechts): Etwas ungehalten wartet das Gespann der "Merker-Brauerei" am Bahnübergang, als die GtL 4/5 mit ihrem typischen Lokalbahn-Güterzug unterwegs ist.

Bild 4 (rechts): Besondere Leckerbissen in der Loksammlung erhält man nur mit etwas Fleiß, bietet doch der Reitz-Bausatz die Möglichkeit für ein solches Modell. Fotos 3 und 4: H. Scholz





Bild 5: Die 98¹⁰ von Reitz ist die richtige Maschine für ländliche Gegenden. Der Bierwagen rundet das Bild ab, auch wenn er zeitlich nicht ganz stimmig ist.

Gehäuse hinweist. Es macht großen Spaß, die absolut genau gegossenen Gehäuseteile aneinanderzukleben. Bereits nach kurzer Zeit hat man, fast ohne Nacharbeit, das fertige Grundgehäuse in der Hand.

Große Vorsicht ist allerdings beim Arbeiten an der Grundplatte geboten. Aufgrund der instabilen schmalen Verbindungsstege am hinteren Ende der Platte muß man diese bei der Bestückung immer wieder neu plan richten.

Am Füllstück des Gehäuses wird die Aussparung für die Trittleitern so lange eingefüllt, bis die Trittleitern plan an der Seitenwand anliegen. Erst dann können sie angeklebt werden. Beim Kleben verwendet man, auch zum Heften des Gehäuses, am besten Cyanolit-Kleber. Die Klebekanten werden an der später nicht mehr sichtbaren Innenseite mit Zweikomponentenkleber verstärkt. Die Verstärkung mit Zweikomponentenkleber ist aus mehreren Gründen notwendig. Zum einen läßt die Klebefähigkeit des Cyanolit-Klebers mit der Zeit nach, und zum anderen ist die Festigkeit von Gehäuseteilen, die nur mit Sekundenkleber verbunden wurden, zu gering. Beim Arbeiten mit Cyanolit-Kleber sollte man nicht mit dem Klebergefaß

direkt an die Klebestelle herangehen, sondern mit einem 0,5-mm-Draht immer wieder neu in das geöffnete Gefäß eintauchen und damit ein winziges Tröpfchen Leim an die Klebestelle bringen.

Ein Verlöten der Gehäuseteile wird wegen der Zierlichkeit und der damit verbundenen sehr geringen Materialdicke auch Könnern Schwierigkeiten bereiten.

Probleme bei den Federpuffern

Im Gegensatz zu dem recht einfach zu bewerkstellenden Aufbau des Gehäuses und dessen Bestückung mit Gußteilen erweist sich der Umbau der Maschine auf Federpuffer als das eigentliche Problem. Nicht so versierten Modellbauern raten wir von diesem Arbeitsgang ab, wenigstens bei der vorderen Pufferbohle. Die Kunststoffpufferbohle von Fleischmann, deren GtL 4/4-Fahrwerk ja als Grundlage für die Reitz-Maschine dient, ist mit seinen Kunststoffwandungen sehr zierlich ausgeführt. Das Material reißt beim Bohren der erforderlichen 2,2 mm für die Federpuffer sehr schnell ein. Die einzige Lösung besteht darin, die Bohrungen kleiner

auszuführen (z.B. 1,5 mm) und diese dann mit einer Rundfeile auszufeilen, bis die Federpuffer "saugend" hineinpassen. Besser wäre es natürlich, wenn die Firma Reitz eine Pufferbohle aus Messing beilegen würde.

Beim Wechsel der Puffer an der hinteren Bohle treten keine Schwierigkeiten auf.

Leichte Fahrwerkmontage

Das für den Einbau des beiliegenden Faulhaber-motors vorbereitete Fahrwerk läßt nichts zu wünschen übrig. Die auf RP 25 abgedrehten und um 90° versetzten Radsätze sind bereits fertig im abgefrästen Rahmen eingelegt. Die Steuerung ist komplett genietet und läßt sich nach der Lackierung des Fahrwerks mit Leichtigkeit anbringen. Hier verdient noch einmal die präzise Fertigung der Firma Reitz lobende Erwähnung. Lediglich in der Bodenabdeckplatte muß Platz für ein zusätzliches, aber bereits eingebautes Zahnrad für den Faulhaberantrieb geschaffen werden. Dies geschieht entweder mit einer Laubsäge, oder es wird gefräst.

Für die Lokbefestigung führt im Vorderteil der Maschine eine Schraube direkt durch die

Bild 6: Der Zusammenbau des Gehäuses sowie das Anbringen der Messingteile bereiten auch Bausatz-Neulingen keine Probleme.

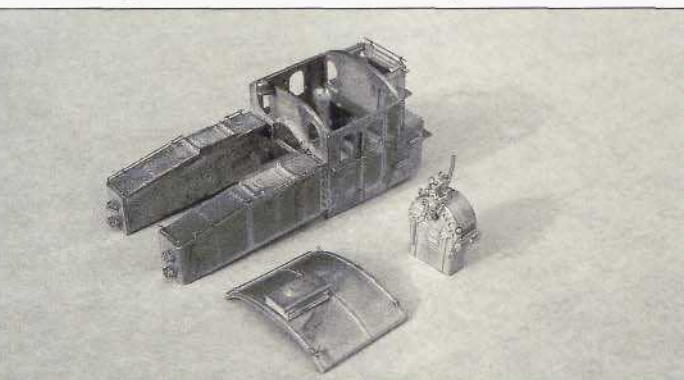


Bild 7: Lokschieme vom Feinsten: Paßgenaue Weißmetall-Teile und feinstgegossene Ansatzteile sind bei Reitz nicht außergewöhnlich.

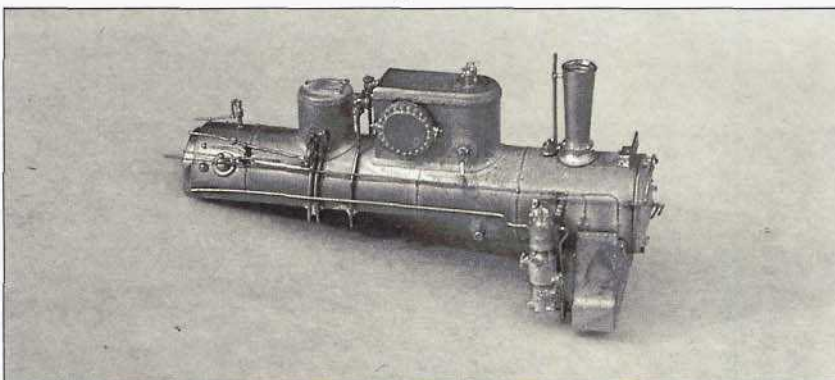




Bild 8: Bei sauberem Arbeiten läßt das Modell der 98¹⁰ von Reitz, das es demnächst als Fertigmodell gibt, keine Wünsche offen. **Fotos 5 und 8: H. Scholz**

Kurzkupplungskulisse des Fleischmann-Fahrwerks. Dazu legt man die vordere Kurzkupplungskulisse ein und bohrt sie für die Befestigungsschraube mit durch. Leider läßt sie sich nach dem Befestigen der Maschine kaum noch seitlich ausschwenken, aber wenigstens mit einer Kurzkupplung versehen. Hinten ist noch etwas Seitenspiel vorhanden. Dieses wie auch das der Schleppachse läßt sich mit etwas Fräsarbeit noch erweitern.

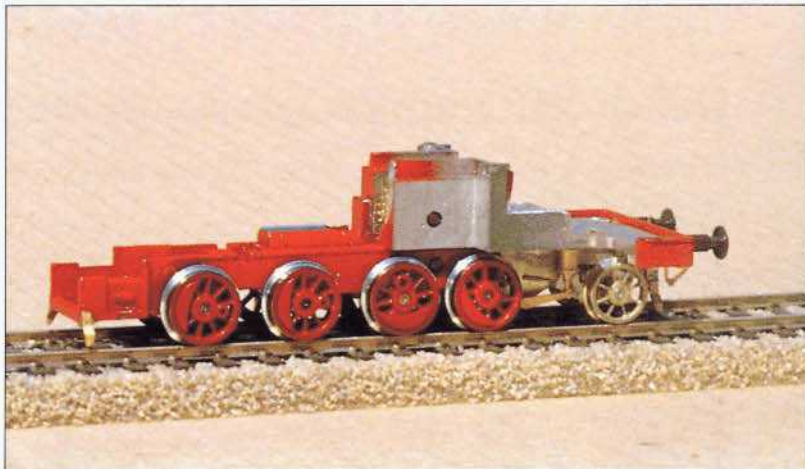
Die Lackierung des Modells erfolgte mit Günther Seidenglanz Mattschwarz als zweimaliger Auftrag. Das Hantieren mit der Spraydose ist sicherlich nicht allzu schwer, jedoch ergibt eine Spritzpistole, beispielsweise von Fohrmann mit einer 0,3-mm-Düse, noch bessere Ergebnisse. Mit seidenmattem Schwarz von Revell oder der von Reitz lieferbaren M+F-Farbe auf Spiritusbasis haben wir hierbei sehr gute Resultate erzielt.

Keine Schwierigkeit bereitet die Verglasung der Maschine. Das dafür beiliegende Material läßt sich leicht in die Vertiefungen hinter den Fensteröffnungen kleben. Als Kleber kommt hierbei keinesfalls Cyanolit-Kleber in Betracht, da dieser beim Trocknen weißliche Dämpfe

Bild 9: Aufbauend auf dem Fleischmann-GtL 4/4-Fahrwerk geht die Montage des Fahrwerks für die 98¹⁰ ohne größere Problem rasch voran. Reiz liefert das Fahrwerk für den Faulhaberantrieb ausgefräst und auf RP 25 "gesupert" gemeinsam mit dem Gehäusebausatz aus.

abgibt und die Fensterfolie mit einem weißen Schimmer überziehen könnte. Wir schlagen die Verwendung von schwarzer Farbe oder herkömmlichen Kunststoffklebern vor.

Die als Bauhilfe beigegefügt Farbvergrößerungen sind etwas dürrig, dennoch findet man auch auf ihnen bei etwas Tüftelei den richtigen Platz für jedes Bauteil.



Alles in allem ist der Preis des überaus gelungenen Reitz-Modells sicher bei der hohen Fertigungsgenauigkeit und den sehr fein detaillierten Zurüstteilen gerechtfertigt. Der Modellbahner wird nach Fertigstellung des Modells ein Fahrzeug von gehobenem Standard in seine Sammlung aufnehmen können.

Ronei

Bild 10: Für den Einbau der hinteren Schleppachse wurde das Fleischmann-Fahrwerk von Reitz ebenfalls vorbereitet.

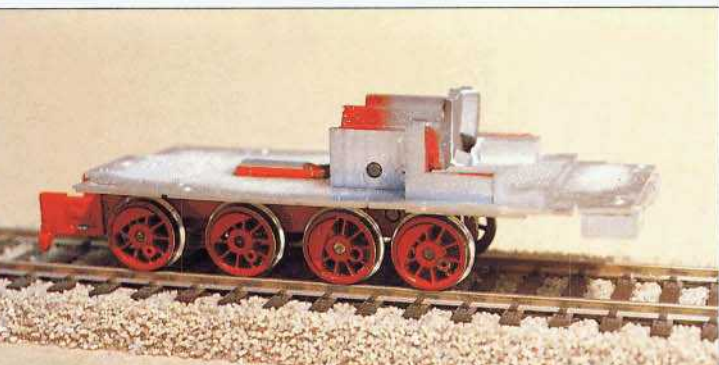


Bild 11: Größte Vorsicht ist beim Arbeiten an der sehr feinen und daher dünnen Bodenplatte vonnöten! **Fotos 6, 7, 9 bis 11: R. Neidhardt**

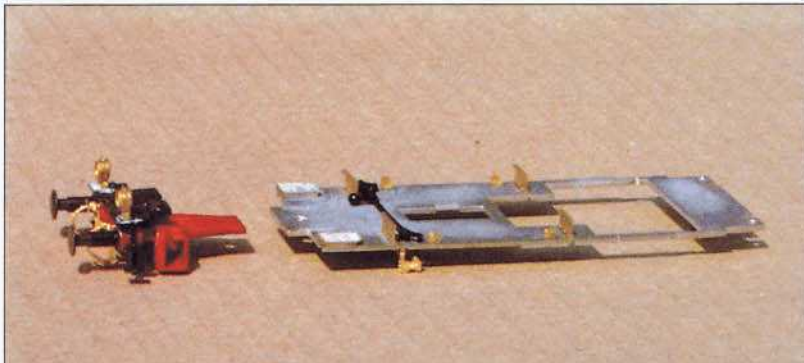




Bild 1: Das Brückenmodell ist schon in das passende Modul unserer Redaktionsanlage eingebaut. Obwohl die Landschaft "drumherum" noch nicht fertiggestellt ist, kommt schon etwas "Höllen-Atmosphäre" auf, und man glaubt die Selbitz rauschen zu hören.

»EINMAL HÖLLE UND ZURÜCK«

Die große Selbitzbrücke im Maßstab 1:87

Eines der markantesten Bauwerke der ehemaligen oberfränkischen Höllentalbahn zwischen dem Bahnhof Hölle und Lichtenberg ist die Brücke über die Selbitz. Sie überspannt diesen Flußlauf als Verbindung zwischen dem Kanzelfels- und dem Kesselfelstunnel. Leider ist diese romantische Bahnlinie längst stillgelegt und abgebaut worden; nur die inzwischen in halber Höhe vermauerten Tunnelportale und die Selbitzbrücke künden noch von längst vergangener Dampflokomotiv-Romantik.

Auf unserer H0-Modulanlage sollte diese Brücke als Modell in ihrer ganzen Schönheit wiedererstehen. Als Grundlage für den Bau dienten zahlreiche Abbildungen aus früheren Jahrzehnten. Der Versuch, das Brückenbauwerk in seinem derzeitigen Zustand zu fotografieren, gelang nur unvollkommen, da die alten Fotostandpunkte im Laufe der Jahre wieder von der üppig

wuchernden Vegetation zurückerobert worden sind.

Anhand der Fotos fertigten wir eine Schablone der Brückenseitenteile aus ziemlich starkem Papier an. Gemäß deren Abmessungen wurden zwei passende, 10 mm dicke Sperrholzplatten mit Schraubzwingen übereinandergespannt und die Seitenteile mit der Schablone angerissen. Nach dem Aussägen und Versäubern wurden Distanzbretter zwischen die zwei Teile eingesetzt und verschraubt. Bei der Festlegung der Breite für diese Teile war die Stärke der beidseitig anzubringenden Verblendung mit behauenen Steinen ausschlaggebend. Für diese Abdeckung wählten wir selbstgefertigte Gipsplatten.

Vor Anfertigung der Platten mußte noch ein durchgehendes Stück Sperrholz als Fahrbahnt Träger zwischen die Seitenteile eingefügt wer-

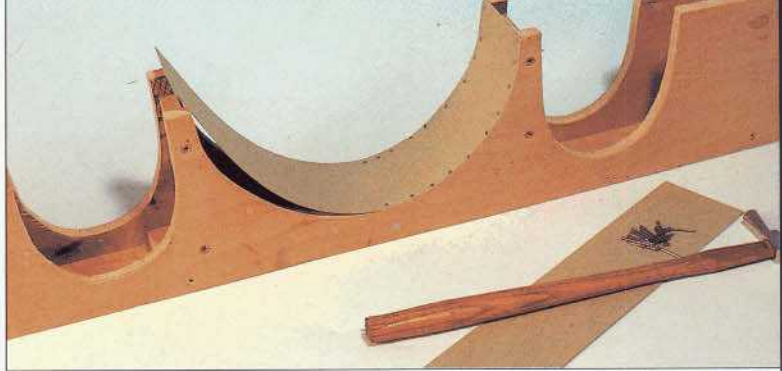
den. Dieses Bauteil wurde etwa 5 mm unterhalb der Seitenteil-Oberkante eingesetzt, so daß die Oberkanten von Schienenprofil und Seitenteilen auf gleicher Höhe lagen. Nach diesen Vorarbeiten konnte das vorbereitete Gleisstück aus dem Roco-Line-Sortiment aufgeklebt und eingeschottert werden. Nun erfolgte das Verkleiden der Brückenbögen. Dafür wurden Pappstücke in der Breite des Brückenrohlings zugeschnitten, in die einzelnen Bogen eingeklebt und zusätzlich mit kleinen Nägeln gesichert.

Als nächster Arbeitsgang stand die Herstellung der Gipsplatten an. Als Urmodell diente eine entsprechend strukturierte Kunststoff-Mauerplatte aus dem Programm der Firma Walthers/USA, von der Silikonformen abgegossen wurden. Nach dem Erstarren des Silikons legten wir die Formen waagrecht auf eine feste Un-

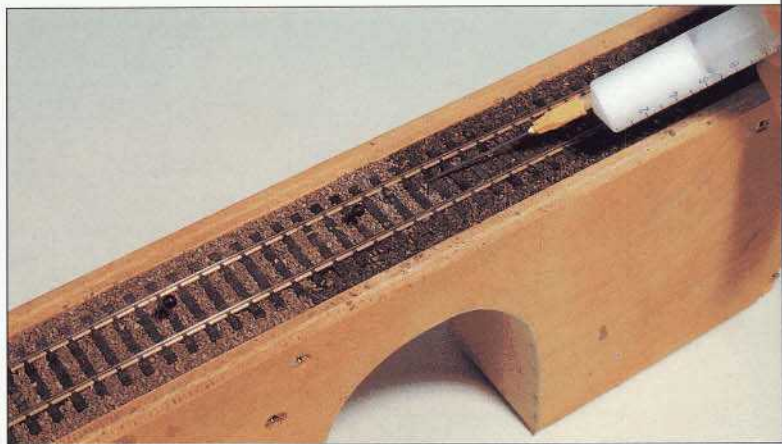
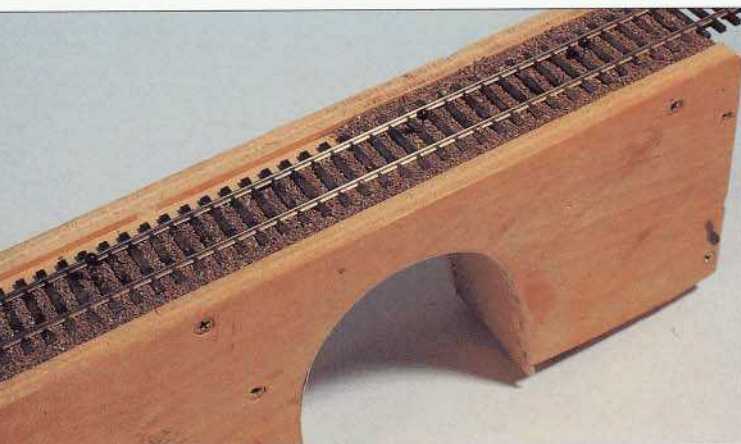
Bild 3 (rechts unten): Die von einer Schablone abgenommene Seitenansicht wird vor dem Aussägen zur besseren Erkennbarkeit verstärkt.

Bild 2: Die schwebenden Brückenpfeiler werden im Zuge der weiteren Landschaftsgestaltung mit Pur-Schaum und Pappmaché an das Gelände angeglichen.





Bilder 4 und 5: Der zusammengeschraubte Grundkörper aus 10 mm starkem Sperrholz bildet eine solide Grundlage für die weiteren Bauschritte, die absolute Verwindungssteifheit verlangen. Die innere Bogenverkleidung entsteht aus aufgenagelten Pappstreifen.



Bilder 6 und 7: Das Brückengleis wird gestaltet. Alle dazu notwendigen Tips und Hinweise finden Sie in unserem Beitrag "Gleisunterbau und Einschotterung" in den Ausgaben 7 und 8/1992, die auch hier zutreffend sind. Man sollte jedoch bei Holzuntergrund sparsam mit dem Wasser-Weißleim-Gemisch hantieren!

terlage. Als Gießmaterial wählten wir Modellgips, der sehr dünn – etwa im Verhältnis 2 Eßlöffel Gips auf 400 ml Wasser – angesetzt und sehr sorgfältig durchgerührt wurde. Anschließend wurde das Gipsgemisch vorsichtig in die Formen gefüllt. Das sich an der Oberfläche sammelnde Wasser läßt sich mit einem Stück saugfähigen Papier (z.B. Küchenkrepp, Toilettenpapier) abtupfen, um das Austrocknen zu beschleunigen.

Die Formen können nach dem Herauslösen der ausgetrockneten Gipstafeln immer wieder neu mit Gipsbrei gefüllt werden, bis die Anzahl der hergestellten Platten ausreichend erscheint. Da bei Gipsplatten immer eine gewisse Bruchgefahr besteht, sollten auf alle Fälle lieber einige Plat-

ten mehr als zu wenig gegossen werden.

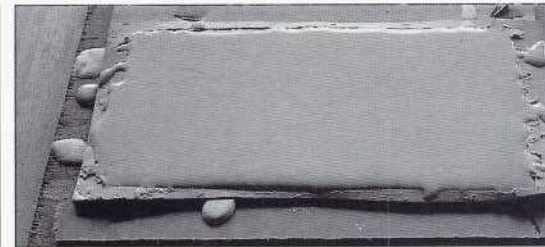
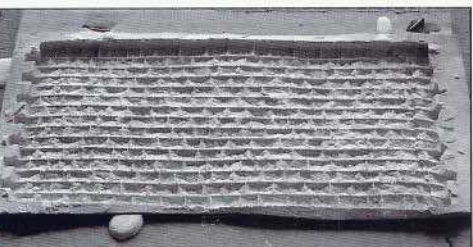
Die Platten wurden dann an die Brückenseiten- teile angepaßt und die Bogenführung von hinten mit einem Bleistift markiert. Anschließend lie- ßen sich die Konturen mit Hilfe einer Laubsäge mit feinem Blatt vorsichtig aussägen. Die fertig- gesägten Mauerteile wurden auf der Rückseite angefeuchtet und mit UHU-coll an die ent- sprechenden Stellen der Brückenseiten geklebt. Nachdem alle Plattenteile ihren Platz gefunden hatten, ließen wir sie gut durchtrocknen.

An das Trocknen schloß sich die Gravur der Abschlußsteine und der Rosetten an. Mit einem Bleistift wurden Lage und Länge der Ab- schlußsteine über den Bögen markiert. Die mittig in den Pfeilern eingelassenen Rosetten haben

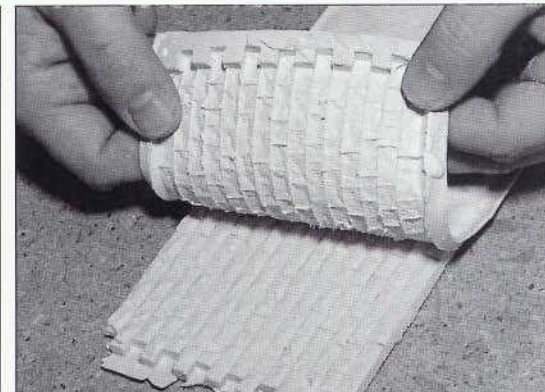
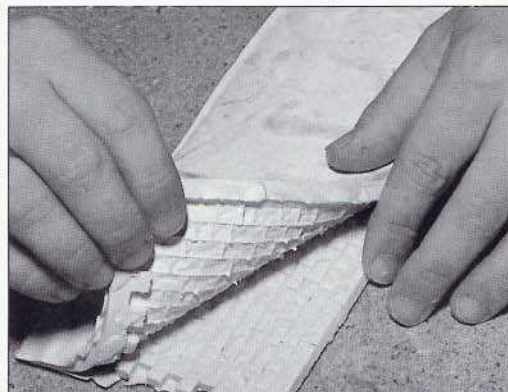
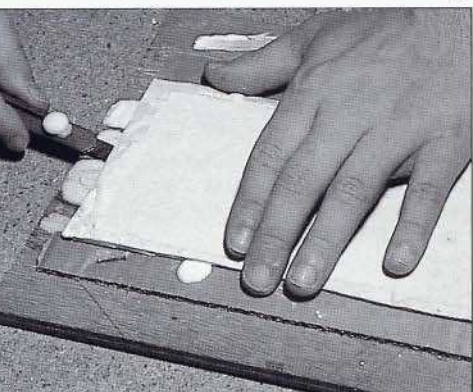
wir mit einem Zirkel angerissen. Nach dem Ausschaben der Rosettenfläche auf eine Tiefe von ca. 3 mm mit Hilfe von Stechbeitel und Bastelmesser mußten die dort sichtbaren Stein- strukturen neu graviert werden.

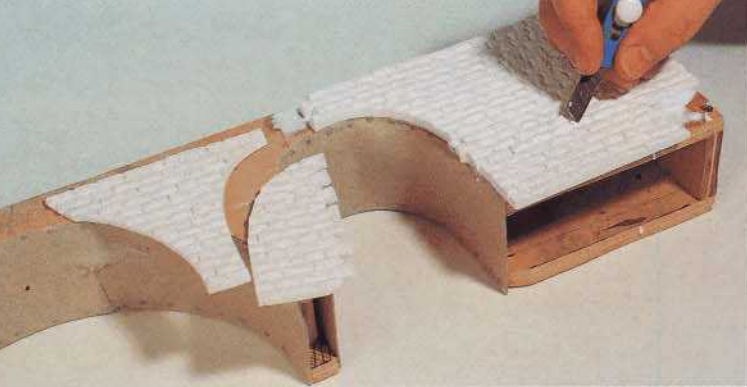
Mit den gleichen Werkzeugen wurde die Stein- struktur im markierten Bereich der Abschluß- steine abgeschabt. Die Tiefe mußte der Stärke einer Merkur-Schaumstoffplatte entsprechen. Als Anschlag am Bogenverlauf diente dabei der Daumen, der gleichzeitig die Führung des Werk- zeugs übernahm. Aus der Merkur-Platte schnit- ten wir so einen Streifen in der Breite der Aus- arbeitung zuzüglich 2 mm Zugabe heraus. Ge- nau mußte man dabei auf den senkrechten Verlauf der Mauersteine achten. Im Abstand

Bilder 8 bis 10: Diese Abbildungen zeigen das Eingießen des dünnflüssigen Gipses in die Silikonform. Um nicht eine absolut ebene Oberfläche zu erzielen, sind unter die Form winzige Papierkügelchen gelegt worden. Der erzielte Effekt lohnt sich und verleiht der Brückenfront gutes Aussehen!



Bilder 11 bis 13: Oberstes Gebot beim Abziehen der Form: eine ebene Auflage der Gußplatte. Der Abguß trennt sich sehr gut von der Form, wenn diese vorher mit Talkum bestäubt wurde. Diesen feinen Belag erreicht man, indem ein mit Talkum gefüllter Leinenbeutel leicht auf die leere Form geschlagen wird.





Bilder 14 und 15: Aus den Abgüssen werden mit einem feinen Laubsägeblatt die Verkleidungsteile herausgearbeitet. Die Klebestellen sind sofort zu verputzen. Nachdem alles fest verklebt ist, erfolgt das Gravieren der Bögen. Genauerer zu diesem Arbeitsgang ist dem Text zu entnehmen.



Bilder 16 und 17: Größere Stellen kann man durchaus auch mit dem Stechbeißel bearbeiten. Zum Schutz der Gipsstruktur ist es ratsam, auf einer Schaumgummiunterlage zu arbeiten. Sind alle Gravuren geschafft, erfolgt die Ausfüllung mit Merkur-Platten. Diese sind sehr flexibel und passen sich gut an.

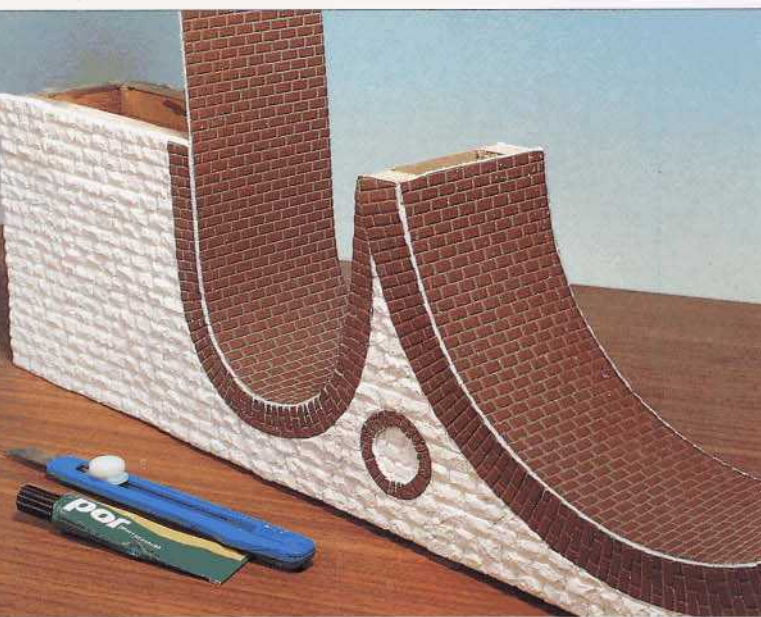


Bild 18: UHU-por ist ein brauchbarer Klebstoff für die Merkur-Strukturplatten. Besonders sorgsam sollte die Verklebung zwischen Innen- und Außenverkleidung sein.

Bild 19 (unten): Die letzte große Arbeit vor der Farbgebung ist das Löten des Brückengeländers. Über der Rosette eine der vier Ausbuchtungen.

Fotos 1 bis 7 und 14 bis 19: H. Scholz; **8 bis 13:** D. Schubert

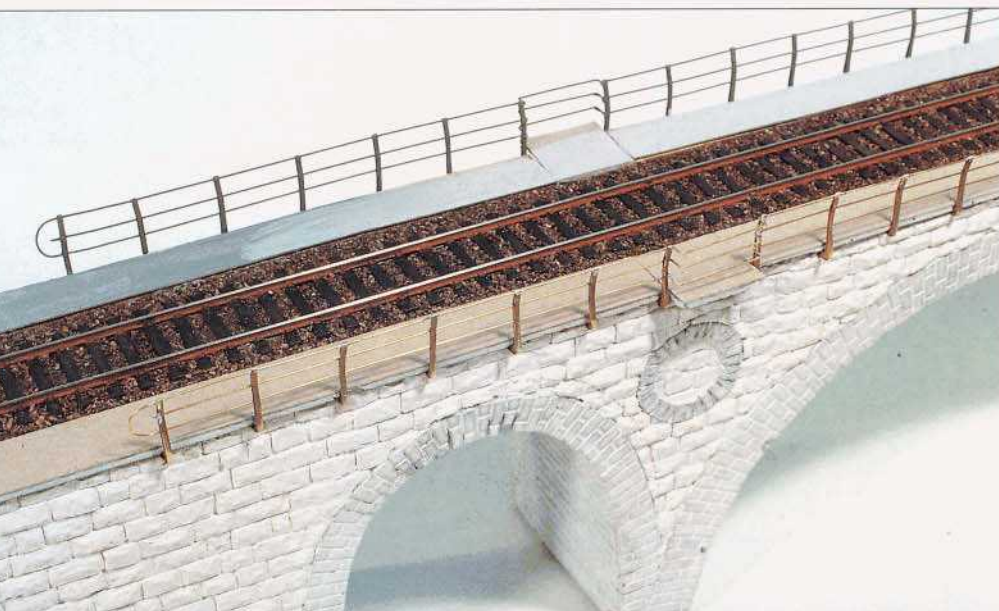
von jeweils zwei Steinen erhielt der Streifen einen keilförmigen Einschnitt. Der Streifen wurde der Bogenführung angepaßt und mit UHU-por aufgeklebt. Achtung: Keine lösemittelhaltigen Kleber verwenden!

Eine paßgerecht zugeschnittene Abdeckung aus Merkur-Strukturplatten deckt die Innenseiten der Bogen ab. Die Betonsteinabdeckung auf den Brüstungen haben wir mit einem passend zugeschnittenen Kartonstreifen dargestellt. Zur Darstellung der zwei Auskragungen in Brückenmitte haben wir in diesem Bereich den Kartonstreifen nach außen versetzt. Das Kartonband erhielt eine betongraue Einfärbung. Zur Imitation der Platten haben wir den Streifen alle 22 mm mit Fugen versehen. Für die Geländerstützen wurden ebenfalls alle 22 mm Löcher unterhalb der Kartonabdeckung in die Seitenteile gebohrt. In diesen wurden die Stützen mit Sekundenkleber befestigt.

Die Geländerstützen sind als Gußteil (vier Stützen pro Gießast) im Hermann Merker Verlag GmbH erhältlich. Der Preis für vier Geländerstützen beträgt DM 8,- + Porto. Bei der Bestellung ist die gewünschte Stückzahl anzugeben. In die Bohrungen der Geländerstützen konnten drei übereinanderliegende Messingdrähte (0,5 mm) eingefädelt werden. Am Geländerende wurde der oberste Draht bogenförmig zum untersten Draht geführt und dort verlötet.

Beim Einfärben haben wir die Gipsflächen der Brücke vorsichtig befeuchtet und mit stark verdünnter schwarzbrauner Beize bestrichen. Dieser Vorgang mußte mehrfach wiederholt werden, bis die gewünschte Farbe und der erforderliche Sättigungsgrad erreicht waren. Alle aus Merkur-Strukturfläche gestalteten Partien wurden mit Plakafarbe im gleichen Farbton behandelt. Anschließend erhielt das Geländer einen Anstrich mit Revellfarben in Dunkelgrau und Rostfarben.

Helge Scholz



(Füllseite)



Rail '92 in Herzogenbusch

Internationale Modellbahn-Ausstellung in den Niederlanden



Vom 25. bis 27. September 1992 fand im niederländischen 's-Hertogenbosch die nunmehr vierte "Rail"-Modelleisenbahn-Ausstellung statt. Die Hauptstadt der Provinz Noord-Brabant hatte nach 1985, 1987 und 1990 wieder international eingeladen. In den neuen, repräsentativen Räumen des Brabant-Hallen-Ausstellungs-Centers zeigten über 130 Hersteller und Modellbahnclubs auf ca. 10 000 m² Hallenfläche Modelleisenbahn pur!

Die Veranstaltung will nicht als kommerzielle Messe verstanden werden, sondern hat sich in erster Linie dem Schauen und Informieren ver-

Bild 2 (links): Die meist geschlossenen Schrankenbäume rufen bei den Autofahrern in den Niederlanden den gleichen Frust wie bei denen in Deutschland hervor.



Bilder 1, 3 bis 5: Die Modellbahnfreunde der Hollandsch Spoor Modelspoorgroep stellten eine ausgezeichnet gestaltete Anlage in der Nenngröße H0 vor. Die begeisterten Zuschauer entdeckten immer wieder neue und anregende Motive auf der in Modulbauweise errichteten Anlage. Einen Eindruck davon sollen die Bilder auf dieser Doppelseite vermitteln.





Bild 6 (oben): Auf einem langgestreckten Schenkel der Anlage vom Modelspoorclub Veenendaal fanden wir die Nachbildung einer Düne. Was es damit auf sich hat, erfahren Sie bei Bild 10.



Bild 7 (links): Ein Motiv von der Modulanlage der Modellbahnfreunde der Three Millimetre Society. Der Name entspricht der Normung ihrer Anlage, die im Maßstab von annähernd 1:100 erbaut und betrieben wird.

schrieben. Das spiegelt sich auch im 80:20-Verhältnis zwischen Modellbahnclubs und Herstellern bzw. Händlern wider. Die Besucher dankten es dem Veranstalter mit 40 000 verkauften Eintrittskarten.

Lediglich für das Foto-/Stand-Team des Eisenbahn-Journals brachte dies einige Probleme mit sich, denn die Fragen der zahlreichen Wissensdurstigen am Stand des Hermann Merker Verlags ließen so manchen vorgesehenen Fototermin "platzen". So kann unsere Bildaus-



Bild 8 (links): Auf der gleichen Anlage entdeckten wir diese liebevoll gestaltete Szene, der die vielen Ausschmückungsteile ein besonderes Flair verleihen.

Bild 12 (rechte Seite unten): Die Nachbildung dieses Kieswerks fanden wir ebenfalls auf der Anlage der Mitglieder der Three Millimetre Society. Dieser Maßstab ist besonders in Großbritannien weit verbreitet und stellt eine Alternative zur Nenngröße H0 und TT dar.



Bild 9: Die fast unbelebte Wasserfläche und die bekleideten Strandbesucher lassen Rückschlüsse auf die herrschende Temperatur zu.

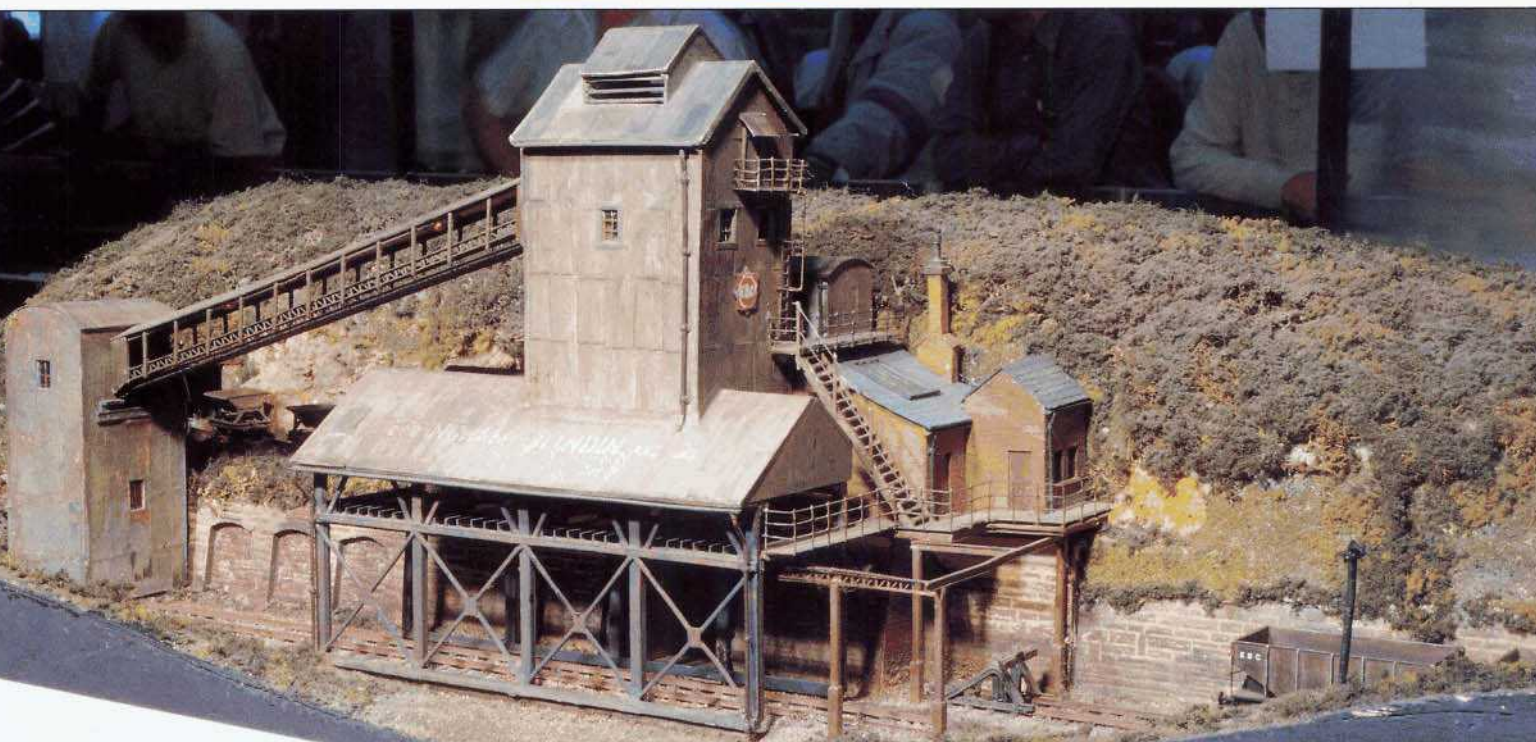
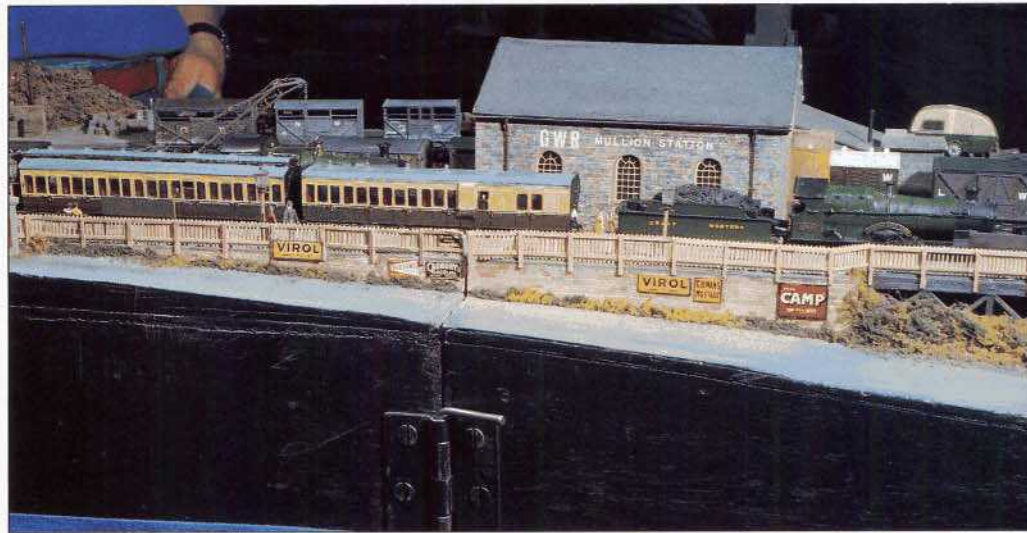
Bild 10: Des Rätsels Lösung: Die Düne dient zur Kaschierung des Kehrbogens einer im Flachland angesiedelten Gleisführung nach dem Motto: Ideen muß man haben!



wahl in keiner Weise den vielen, zum Teil hervorragend gestalteten Anlagen und Dioramen gerecht werden, die die uneingeschränkte Bewunderung der Besucher fanden. Hier sollen lediglich einige Streiflichter von einer wirklich beeindruckenden Schau wiedergegeben werden.

Viele nach einheimischen Eindrücken gestaltete Anlagen und Dioramen stellten Motive aus den Niederlanden, der Schweiz, England, Frankreich und Deutschland vor. Man konnte Anlagen in fast allen Nenngrößen finden, selbst die in Deutschland vielleicht weniger bekannte "3-mm-Spur". Deren Spurweite beträgt allerdings nicht 3 mm, sondern die Bezeichnung erklärt sich aus dem Umrechnungsfaktor zum englischen Zoll und stellt einen Maßstab von etwa 1:100 dar. Eine in U-Form aufgestellte Modulanlage der Three Millimetre Society war zu bewundern. Besonderen Eindruck hinterließ auch eine 20 m lange Anlage mit einer 0-gauge-

Bild 11 (unten): Ein weiterer interessanter Ausschnitt mit dem Bahnbetriebswerk der nach englischen Motiven gestalteten Anlage der Three Millimetre Society. Für Transportzwecke lassen sich einzelne Modulteile mittels Scharnieren nochmals zusammenklappen.





Bahn, die Tony Sparks aus Stamford East vorstellte.

Nicht im Maßstab 1:120, sondern live konnte ein besonderes Ereignis gefeiert werden: der "TT-Niederlande-Verband" beging 1992 sein zehnjähriges Bestehen.

An zahlreichen Ständen gewährten Clubs Einblicke in ihre Arbeit und zeigten Tricks und Kniffe. So konnte der interessierte Betrachter den Selbstbau einer Weiche ebenso live miter-

Bild 13 (oben): Diese mit entzückenden Details ausgestattete Häuserzeile erbauten Mitglieder des Modelspoorwegclub Spijkspoor. Das vorn links sichtbare Café...

Bild 14 (rechts): ... zeigt nach Abnehmen des Daches eine komplette Inneneinrichtung. Die Gäste müssen weder auf Kerzen auf den Tischen noch auf das Spiel des Pianisten verzichten.



leben wie den Werdegang eines Gebäudes, das fast ausschließlich aus Architektenkarton entstand. Die Besucher konnten die Herstellung von Nadelbäumen nach dem Prinzip "Flaschenputzer" verfolgen oder geschickten Frauenhänden beim Bemalen von Modellfiguren im Maßstab 1:87 zuschauen. Auch für die nachwachsende Modellbahnergeneration war gesorgt, denn bei Arnold, Fleischmann, Märklin, Roco und Trix luden einfache gestaltete Gleisanlagen zum Spielen und Probieren ein – ein Angebot, das von den Jüngsten begeistert genutzt wurde. So manches Elternpaar stand bei Hallenschluß vor gewissen Problemen mit ihren diensteifrigen "Lokführern". Bezeichnend für die Verbundenheit der Modell-

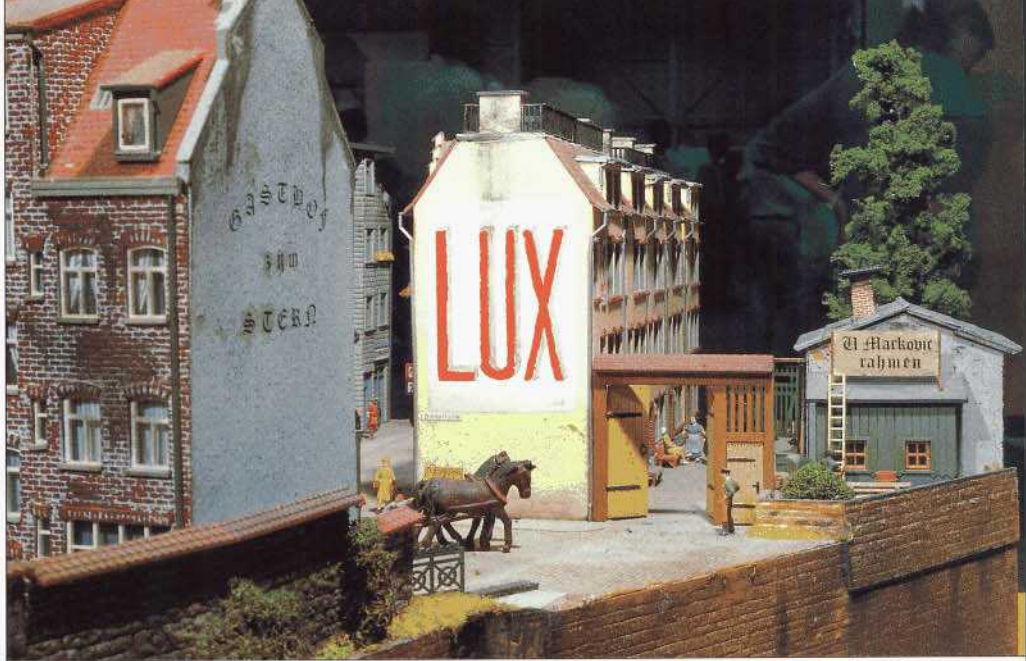


Bild 17: Aus dem bekannten Bausatz des Fallers Lokschuppens entstand unter den geschickten Händen von Modellbahnfreunden des Modelspoorwegclub Spijkspoor eine interessant gestaltete Fabrik für Kesselbau.

Bild 16 (ganz oben): Die einzelnen Gebäude strahlen eine unverwechselbare Atmosphäre aus, wozu die mit Akribie nachgestellten Details, wie z. B. das Hoftor oder die Figurengruppe im Hof, wesentlich beitragen.

Bild 18 (links): Dieser kleine Endbahnhof, der einstmals wirklich existiert hat, wird durch die Mitglieder des Modelspoorwegclub Spijkspoor als Anlage in der Nenngröße H0 wiederaufgestehen.

Bild 15 (linke Seite): So zeigt sich die Häuserzeile mit dem hübschen Café von der Straßenseite. Die Bausätze stammen von Kibri und wurden ihrem jeweiligen Standort entsprechend umgestaltet sowie farblich nachbehandelt.



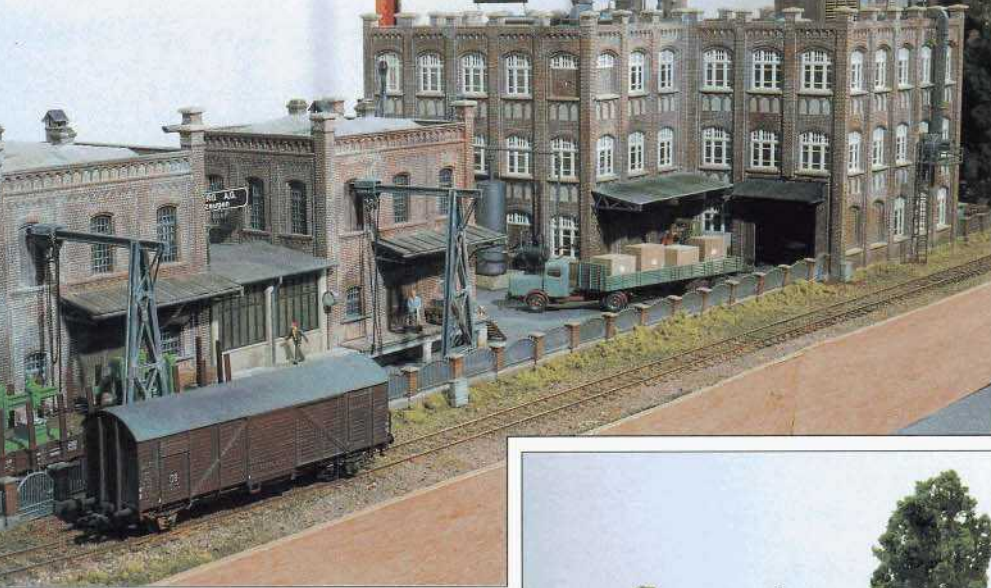


Bild 20 (links): Die Umbaumöglichkeiten der Lackfabrik von Kibri scheinen unerschöpflich zu sein. Ein sehr detailliert gestaltetes Ensemble stellte der Modelspoorwegclub Spijkspoor vor.

Bild 25 (rechte Seite oben): Die kleine Werkstatt am Ufer eines Kanals wurde mit einer kompletten Inneneinrichtung ausgestattet. Bauherr ist die Hollandsch Spoor Modelspoorgroep.

Bild 21 (unten): Diese Kombination zweier Kibri-Fabrikbauten mit den entsprechenden Details gehört zu der auf Bild 20 vorgestellten Fabrikanlage.

Bild 22 (unten): Auch dieser Ausschnitt aus einer Arbeit des Modelspoorwegclub Spijkspoor zeigt die Lust zur Nachbildung sogar unscheinbarer Kleinigkeiten.

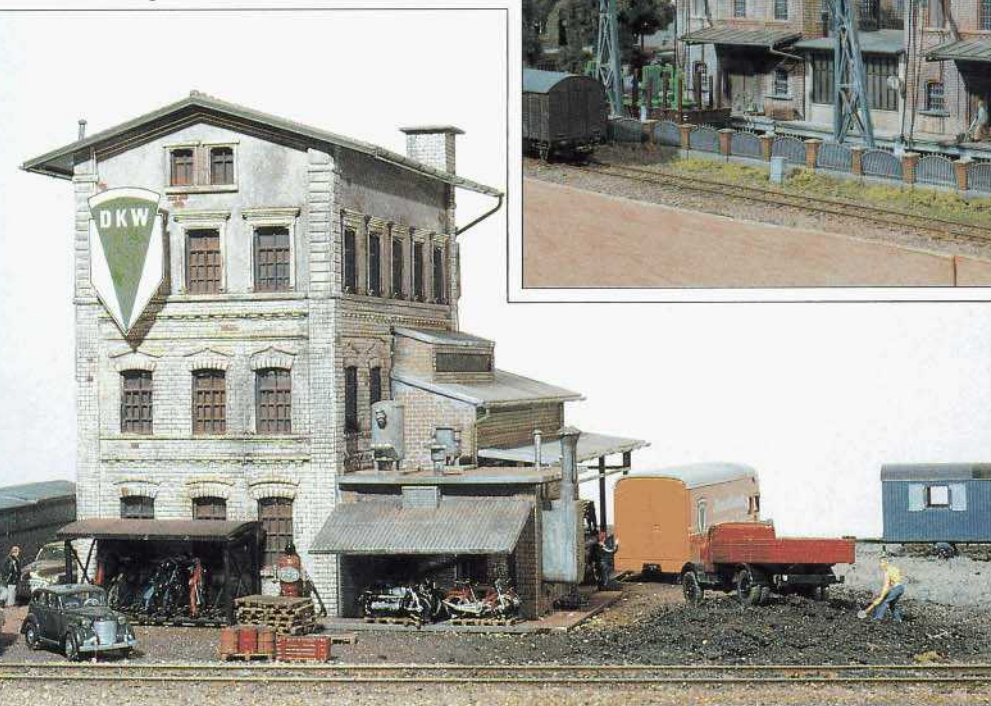
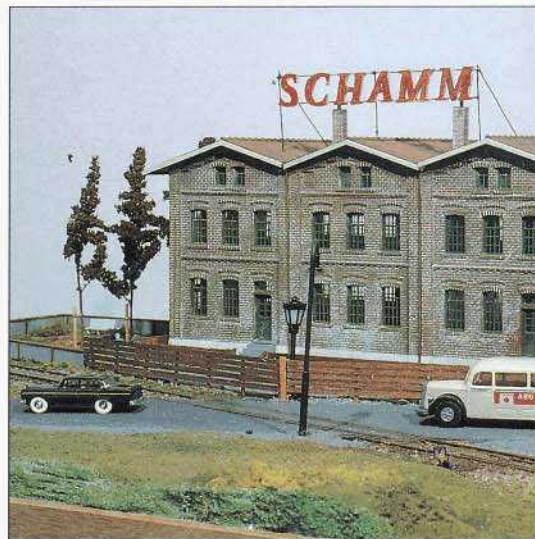


Bild 23 (rechts): Unter dem Motto "Aus drei mach eins" entwarfen und bauten die Mitglieder des Modelspoorwegclub Spijkspoor dieses imposante Gebäude.

Bild 24 (unten): Eisenbahn, Straße und Schifffahrt vereinen sich auf der Modulanlage der Hollandsch Spoor Modelspoorgroep zu einer gelungenen Komposition.



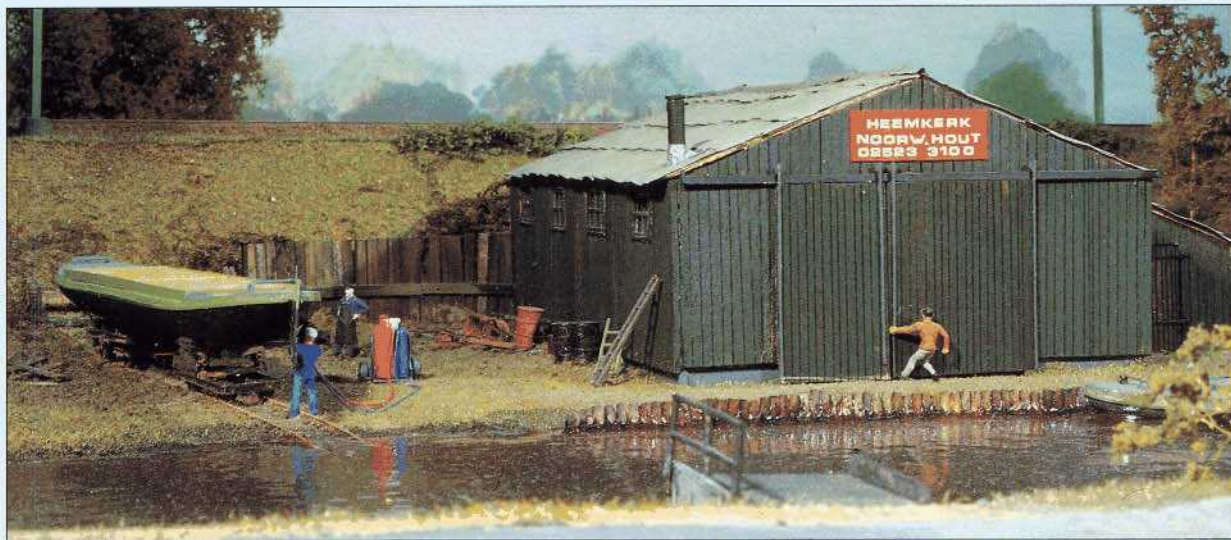
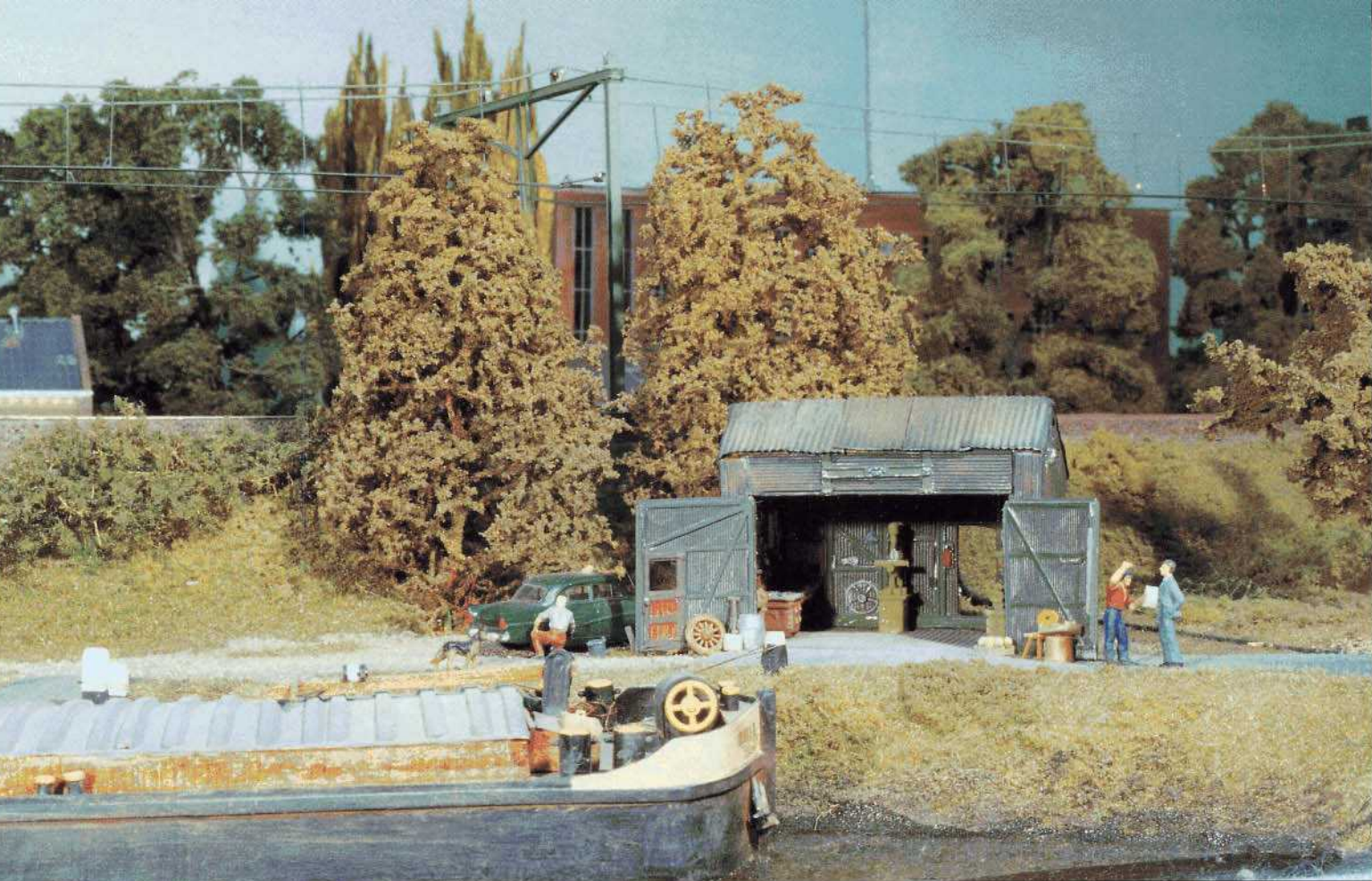


Bild 26 (rechts Mitte): Selbst komplizierte und aufwendige Reparaturen werden von den Mitarbeitern der kleinen Bootswerft gewissenhaft ausgeführt. Im Augenblick sind Schweißarbeiten an der Ruderanlage eines Kanalschiffs auszuführen.

Bild 28 (unten rechts): Nach dem Aufhängen der Wäsche haben die Hausfrauen Zeit für einen gemütlichen "Klönssnack". Kleine Bootshäuser und Anglerunterkünfte säumen das Kanalufer.

Bild 27: Für deutsche Betrachter ungewohnt ist die Ausführung der Oberleitungsmasten und der Fahrdrahtaufhängung der elektrifizierten Hauptbahn.





Bild 29: Die mit Fahrleitung ausgestattete Hauptbahn wird durch den kleinen Kanal von den Gleisanlagen der Endstation einer Überlandbahn getrennt.

eisenbahner war auch die Bewältigung von Sprachschwierigkeiten, die mit Hilfe der praktischen Anschauung "spielend" überwunden wurden. Abschließend seien noch die perfekte Vor-

bereitung und die überlegene Organisation durch den Veranstalter ganz besonders hervorgehoben. Pannen waren von vornherein ausgeschlossen!

ds



Bild 30: Die an der Haltestelle auf die straßenbahnähnliche Überlandbahn wartenden Fahrgäste sehen, wie am anderen Kanalufer ein vierteiliger Triebwagenzug der NS vorbeifährt.





Bild 31: Der Triebwagenzug der NS aus anderer Sicht. Auf einem der neben dem Bahndamm angelegten Felder haben die Erntearbeiten begonnen.

Bild 32: Ein nur selten nachgestelltes Motiv setzten die Freunde der Hollandsch Spoor Modelspoorgroep mit der stillgelegten, einstmals die Hauptbahn überquerenden Bahnstrecke auf ihrer Anlage in Szene. **Fotos: 3 bis 5, 7, 8, 10 bis 13, 17, 24, 29, 31 und 32: D. Schubert; alle anderen: P. Schiebel**





Eine legendäre Bahnlinie in 1:87

Die Höllentalbahn im Schwarzwald • Teil 2

Die Vielzahl der sehenswerten Motive machte eine Teilung dieses Beitrags über die Höllentalbahn unumgänglich. Eine weitere Fotoauswahl

ergänzt nun also den bereits im EJ 11/92 erschienenen ersten Teil über das Vorhaben der Modelleisenbahnfreunde Köln.

Der Gleisplan zeigt, daß die Anlage aus neun Landschaftsmodulen besteht. Wegen der Höhe der Landschaft (bis zu 190 cm) mußte die Anla-

Bild 2: Das Empfangsgebäude des Bahnhofs entstand aus Polystyrolplatten, die Fenstereinsätze aus weißem Karton. Die Vorderfront wurde vorbildgerecht mit einer Schieferplatte von Vollmer verkleidet.

Bild 4: Der Vergleich mit dem Original des Empfangsgebäudes Hirschsprung zeigt, daß selbst

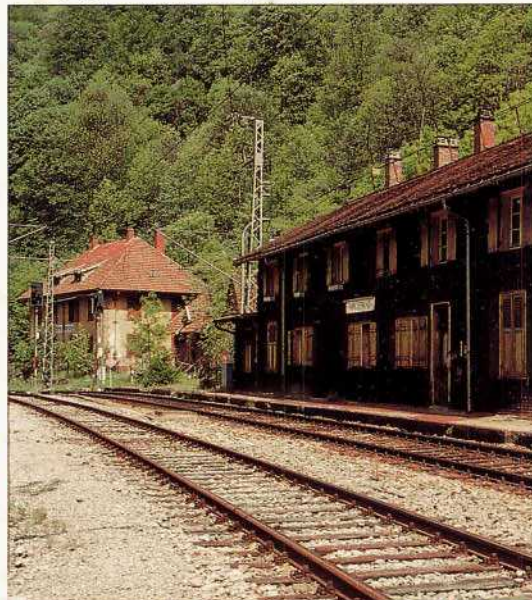
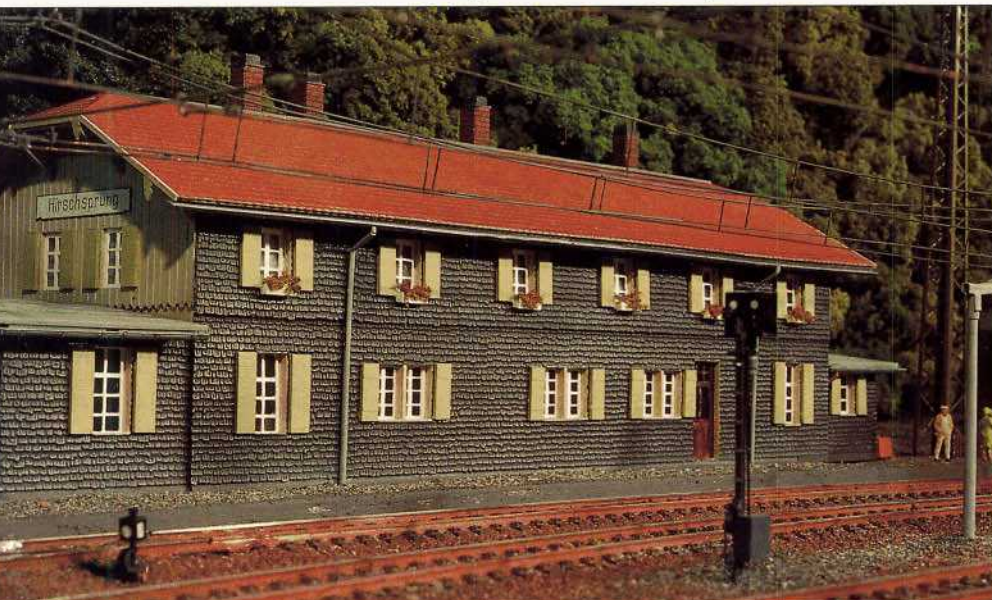




Bild 3: Eine Zugkreuzung im Bahnhof Hirschsprung. Hinter der Dampflokom der Baureihe 85 läuft ein blauer 1.-Klasse-Schürzenwagen als Kurswagen.

Bild 1 (linke Seite oben): Das Wagenmaterial der beiden Züge mit Elloks der Baureihe 145 soll den Wandel der Zeit im Fahrzeugeinsatz verdeutlichen.

ge zu Transportzwecken in derart viele Module aufgeteilt werden. Die zwei Wendeln konnten von der 1990 vorgestellten "Trisanna"-Anlage übernommen werden. Die Wendeln entsprechen im Prinzip einer langgezogenen Kehrschleife mit außen ansteigender und innen abfallender Strecke. Zusätzlich steht innerhalb

kleine Details einschließlich der jeweiligen Farbgebung absolut korrekt nachgebildet wurden.

der Wendel noch ein kurzes Gleis für Triebwagen- und Lz-Lokfahrten zur Verfügung. Die maximale Zuglänge beträgt 4 m. Die vorhandenen sieben Gebäude und drei Brücken entstanden nach Fotos und genauen Skizzen der Vorbildsituation. Lediglich für den Nachbau der Fußgängerbrücke über die Gleis-

anlagen des Bahnhofs "Hirschsprung" mußte auf die nur recht spärlich vorhandenen Fotos in Büchern und in Zeitschriften zurückgegriffen werden.

Beim genauen Nachbau von Vorbildgebäuden sind Industriemodelle nur sehr selten verwendbar. So mußten auch für die Häuser dieser

(Fortsetzung Seite 60)

Bild 5: An der Ausfahrt in Richtung Freiburg steht dieses Wohnhaus mit Nebengebäude. Interessant ist, daß alle Gebäude des Bahnhofs Hirschsprung eine unterschiedliche Architektur aufweisen.







Bild 8: Im Modell wurde die Zeit des Systemwechsels von 50 Hz auf 16 2/3 Hz dargestellt. Nun konnten schon die ersten E 39 zum Einsatz kommen.

Bild 6 (linke Seite oben): Ausfahrt einer E 44 in Richtung Freiburg. Links im Bild sind die Reste des ehemaligen Lokschuppens zu sehen, die noch heute stehen.

Bild 7 (linke Seite unten): Ein Zug aus Richtung Titisee hat Einfahrt. Im Hintergrund ist noch die Straßenbrücke über die obere Bahnhofsausfahrt zu erkennen.

Bild 9 (rechts): Ein typisches Attribut des Bahnhofs war die Fußgängerbrücke. Sie entstand aus Polystyrol im Eigenbau mit Brawa-Geländer und Vollmer-Treppen.





Bild 10: Alt und neu treffen sich! Zugbegegnung mit E 39 und E 44. Die Weinert-Signale machen zwar etwas Arbeit, doch das fertige Modell überzeugt!



Bild 12 (unten): Das ausgezeichnet gelungene Modell des ET 255.01 verläßt den Bahnhof Hirschsprung. Ein solches Eigenbaumodell läßt keine Wünsche mehr offen, wenn auch der Arbeitsaufwand hoch ist.





Bild 13: Der Triebwagen ET 255.01 wartet auf seine Weiterfahrt. Rechts im Bild ist der heute als Wohnhaus dienende Gasthof Hirschsprung sichtbar.

Bild 11 (linke Seite Mitte): Die Bahnhofsausfahrt ist mit Weinert-Formsignalen bestückt. Soeben hat eine E 39 mit ihrem Zug Einfahrt.

Bild 14 (rechts): Ein Blick in das Wageninnere des noch im Baustadium befindlichen ET 255.01. Gut erkennbar ist der Versatz in den Dachteilen.

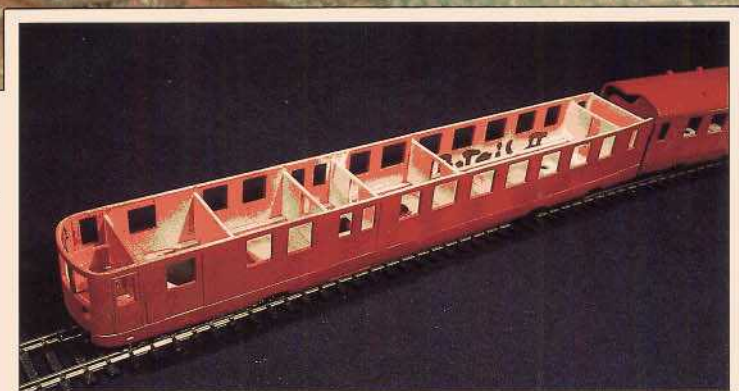


Bild 15 (unten): Ein Blick von der Strecke in Richtung Bahnhof zeigt eine BR 85 mit ihrem Zug, die in Richtung Titisee aus Hirschsprung ausfährt.



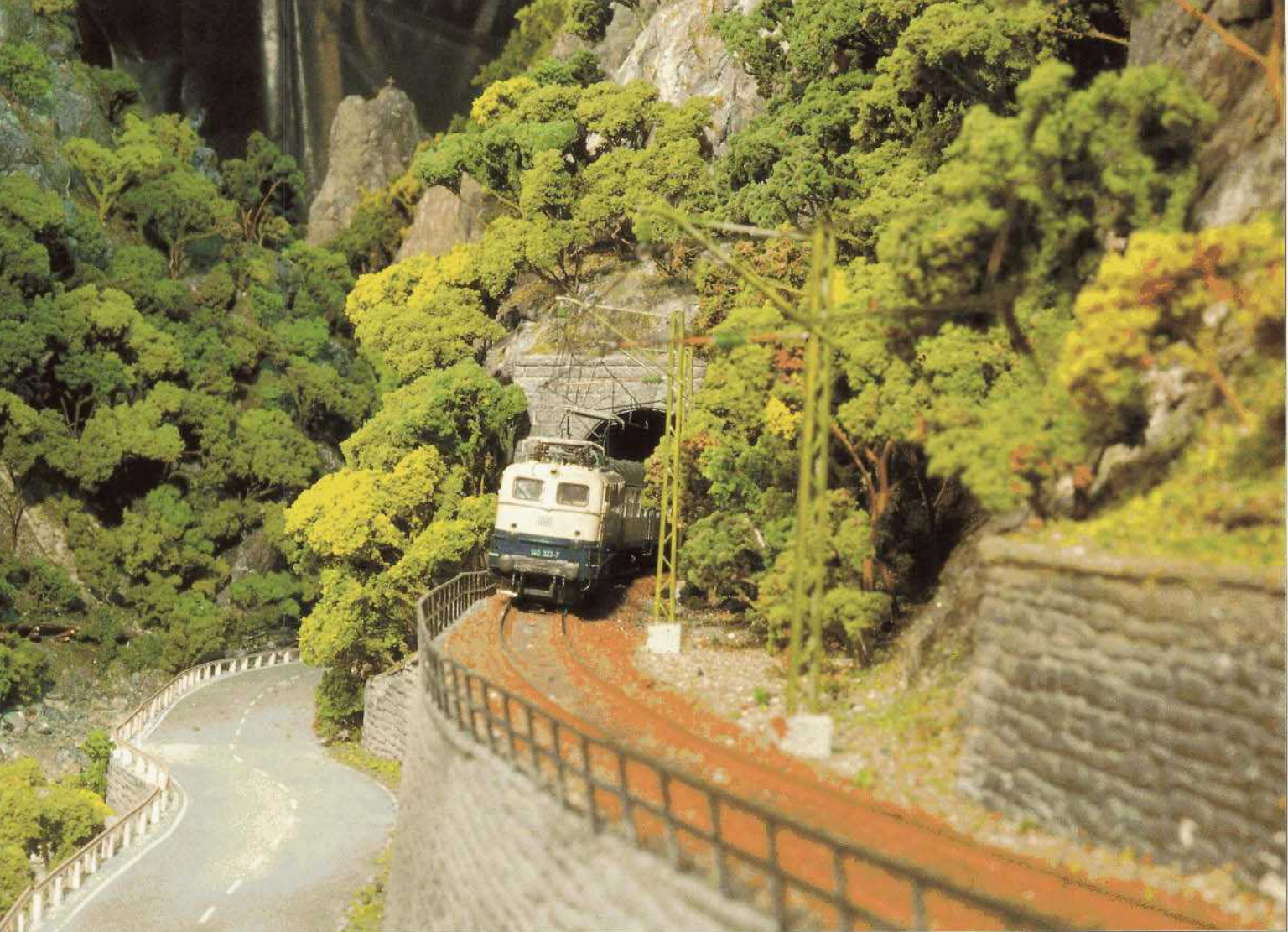


Bild 16: Von dieser Stelle der Strecke ist noch nicht zu erkennen, wie sich 100 m weiter die Schlucht verengt.

Anlage wieder sämtliche Fenster sorgfältig mit dem Skalpell aus Karton ausgeschnitten werden. Nur für die Wandteile konnten Mauerplatten verschiedener Hersteller Verwendung finden. Beim Ausschneiden der einzelnen Fenster- und Türöffnungen wünscht man sich allerdings manchmal Mauerplatten von nur 0,5 mm Dicke, zumal die übliche Plattenstärke von 1,5 mm für Darstellungen im Maßstab 1:87 ohnehin nicht ganz stimmig ist. Aus Zeitmangel wurde in Köln auch für die Regenrinnen und Fallrohre Industriematerial verwendet, obwohl dies in der Regel überdimensioniert ist.

Die Bäume entstanden aus entsprechend zu-rechtgestutztem Naturmaterial. Der Grundbelag dieser Rohlinge bestand aus FCKW-freiem Sprühkleber und relativ groben Schaumflocken. Anschließend wurden die Bäumchen nochmals besprüht und mit feinerem Streumaterial ver-

sehen. Gute Effekte erzielte man mit einem etwas helleren Grünton dieser zweiten Schicht. Auch derart behandeltes Islandmoos sah durch-aus realistisch aus. Die verschiedenen Her-steller bieten zwar mittlerweile immer schönere Laubbäume an, aus Preisgründen kam aber für die inzwischen "gepflanzten" 10 000 Bäume nur der Eigenbau in Frage.

Thema unserer Anlage ist die "Eisenbahn in der Landschaft", und so bilden die vorbildgetreu gebauten und gesuperten Fahrzeuge wirklich das berühmte "Tüpfelchen auf dem i". Zum dargestellten Zeitpunkt Frühjahr 1960 paßte nur die Märklin-Baureihe 85; alle anderen Trieb-fahrzeuge der Höllentalbahn entstanden wie-der im Selbstbau.

Der ET 255.01 ist ein Gemeinschaftswerk von Karl F. Riese und Klaus Adam vom MFK. Lei-der hat sich bis jetzt noch niemand gefunden,

der die Höllental-E 44 baut. Für die Entwick-lung und Fertigung der Seitenteile in Ätztechnik konnte aber bereits Herr Buschardt gewonnen werden. Interessenten für den Bau dieses Ellok-Modells können sich telefonisch mit Herrn Buschardt (02 21/32 83 19) in Verbindung set-zen. Das Modell läßt sich auf der Basis der 144 und der 144.5 von Roco realisieren. Unsere Höllental-E 44 waren leider zum Redaktions-schluß dieses Beitrags noch nicht so weit, daß sie im Bild vorgestellt werden können.

Die Anlage demonstriert, daß sich Landschaft und Eisenbahn vorbildgerecht in Modultechnik gestalten lassen und dabei einen entsprechen- den Fahrbetrieb erlauben. Viele EJ-Leser ha-ben sich inzwischen bei der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln davon überzeu-gen können. **U. Dreizler/H. Groll/B. Jordan**

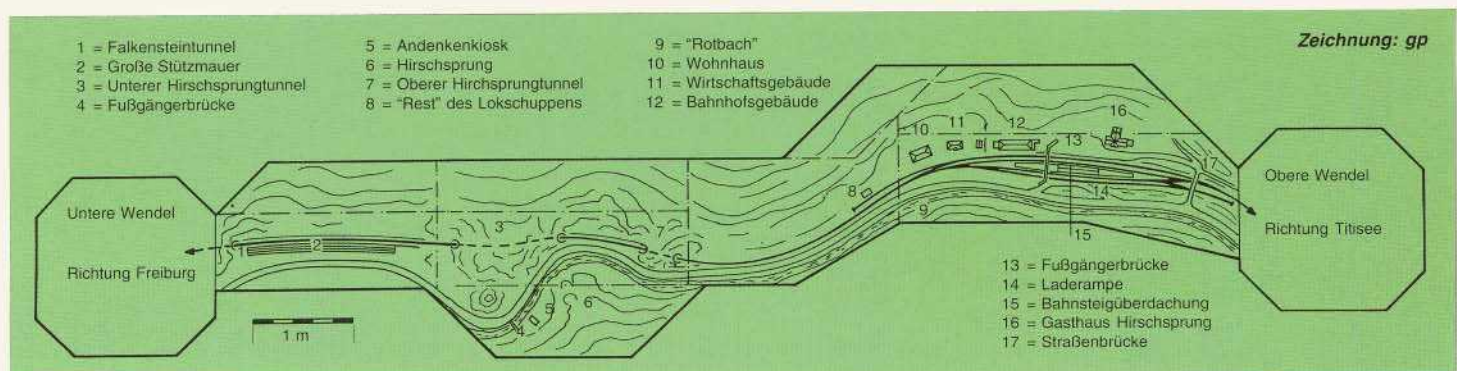




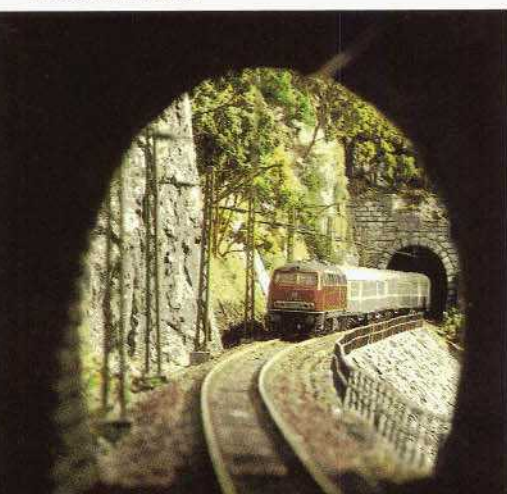
Bild 18 (oben): Der reiche Baumbestand, der den Charakter dieser Gegend bestimmt, wurde auch im Modell nachgestellt. Insgesamt stehen gut 10 000 Bäume auf der knapp 10 m langen Anlage.

Bild 19 (rechts): Bach, Straße und Bahnstrecke müssen sich den wenigen vorhandenen Platz entsprechend der Vorbildsituation auch im Modell teilen.

Bild 17 (linke Seite unten): Der Gleisplan ist an das Vorbild angelehnt und einfach gehalten.

Bild 21 (nächste Seite): Von diesem Fotostandpunkt aus wird die Tiefe der Schlucht sichtbar, deren Nachbildung den Erbauern überzeugend gelungen ist.

Bild 20 (unten): In wenigen Sekunden wird die 218 in den Tunnel donnern. Solche beeindruckende Modellaufnahmen sind nur möglich, wenn die Tunnelröhre lang genug ist.
Fotos: U. Dreizler





(Füllseite)

Nadelbäume



Bild 1: Zwei selbstgefertigte Nadelbäume am Rande der Strecke beleben den ansonsten nüchteren Bahndamm, auf dem soeben ein Nahgüterzug seinem Ziel entgegenrollt.

Bild 2: Die selbstgebastelten Bäume wirken auch aus der Nähe recht realistisch.



Herbstzeit ist Bastelzeit, für Liebhaber naturgetreuer Bäume auf der Modellbahnanlage (oder dem Diorama) allerdings auch Erntezeit. Das Ausgangsmaterial für den zukünftigen Forstbestand bildet die kanadische Goldrute, in unseren Breiten wohl besser als Goldregen bekannt. Diese Pflanze wächst bevorzugt an Bahndämmen, so daß die Fotopause zwischen zwei Zügen zweckmäßigerweise gleich zum Ernten genutzt werden kann.

Im Hochsommer erblüht die Goldrute in leuchtendem Gelb. Ab September schwindet mit den absterbenden Blüten auch die Farbenpracht, und die Stengel färben sich braun. Sobald die Pflanze vollständig ausgetrocknet ist, kann sie bündelweise geerntet werden. Um die ausgetrockneten Blütenstände zu entfernen, klopft man jedes Bündel Pflanzen gegen eine Mauer oder dergleichen. Wer mag, kann den zukünftigen Wald zuhause noch zum weiteren Trocknen aufhängen.

Dann folgt das Zerlegen und Aussortieren – nicht alle Ästchen sind gleichmäßig gewachsen. Diese Arbeit sollte nach Möglichkeit auf dem Balkon oder im Keller ausgeführt werden,

en miniature



Bild 3 (rechts oben): Vorbildaufnahmen können sehr gut als Vorlage bei der Fertigung von Modellbäumen dienen, wie diese gleichmäßige Solitärtaanne.

Bild 4 (rechts): Mit den fertiggestellten Tannen und einigen Laubbäumen wurde das Diorama dekoriert.





Bild 5: Aussortierte Ästchen, die man nach dem Abbrechen von den Blütenstauden gewinnt.



Bild 6: Nach dem Aussortieren der Ästchen folgt der nächste Arbeitssgang – das Bohren der Löcher für die Äste in den "Stamm".



denn es ist geradezu unwahrscheinlich, wie sich die Überreste der Goldrute überallhin verstreuen.

Die langen Stengel dienen als Stämme. Mit einer Mini-Bohrmaschine bohrt man um den Stamm herum Löcher, in die anschließend mit Ponal oder Uhu-Alleskleber die schon vorbereiteten Äste geklebt werden. Aufnahmen von Nadelbäumen in der freien Natur leisten dabei gute Dienste. So arbeitet man sich Zentimeter um Zentimeter den Stamm empor bis zum Wipfel. Das Innere der Stengel ist mit einem weißen, schaumstoffartigen Mark gefüllt, in das ein oder mehrere gut geformte Ästchen zur Nachbildung der Baumspitze gesteckt werden. Der so entstandene Baumrohling macht schon einen recht "natürlichen" Eindruck.

Mit der Spritzpistole erfolgt nun ein braungrüner Farbüberzug, der dem Baum etwas mehr Festigkeit verleiht. Soll der Baum nicht weiter beflockt werden, genügt etwas mehr Grün in der Farbe – und ein erstes Exemplar ist fertig zum Einpflanzen.



Bild 7: Der "Stoff, aus dem die Bäume sind" – die ausgetrockneten und damit erntereifen Stengel der Goldrute im Herbst.

Bild 8: Das im Rohbau fertige Baummodell erhält nun den gewünschten Grundfarbton. Auf diese Weise kann auch die Nordseite eines Baumes durch etwas mehr grüne Farbe (als Imitation des dort manchmal vorhandenen Moosbewuchses) dargestellt werden.



Bild 9: Es ist zwar zeitaufwendig, Nadelbäume selbst zu fertigen, das Ergebnis spricht aber für sich.

Für die Benadelung habe ich Kunststofffasern von der Firma Noch verwendet, die einen besonders echt wirkenden Farbton in ihrem Programm hat. Die Verwendung von Woodland Turf ist gleichfalls denkbar. Zur Befestigung des Streumaterials wird jeder Ast einzeln mit verdünntem Ponal bestrichen und mit dem ausgewählten Material vorsichtig bestreut. Ein Tauchbad wäre zwar rationeller, doch würde dabei zwangsläufig auch der Stamm benadelt, was dem Vorbild widersprechen würde. Dieses zeitsparende Verfahren eignet sich wohl besser für die innen stehenden Bäume einer Gruppe oder eines Waldes, da hier die Stämme nicht einzeln in Erscheinung treten.

Das Ergebnis, das man nach dem Austrocknen des Leims voller Stolz in den Händen hält, braucht einen Vergleich mit den Nadelbäumen mancher Hersteller durchaus nicht zu scheuen. Außerdem bereitet das Anfertigen des "eigenen" Forstbestandes nicht nur viel Spaß, sondern läßt die Anlage oder das Diorama noch vorbildgetreuer und individueller wirken. Für die Herstellung solcher Tannen, Lärchen oder Fichten wird nicht mehr Zeit benötigt als zur Anfertigung eines gut aussehenden Laubbaums.

Sagen Sie also auch Ihren "Flaschenputzern" den Kampf an und verbannen Sie sie weit in den Hintergrund!

Dieter Rothenfußer

Bild 10 (rechts oben): Die aus Naturmaterial hergestellten Modelltannen haben neben dem sehr realistischen Aussehen noch den Vorteil der Kosteneinsparung, der besonders bei einer größeren Anzahl von Bäumen stark ins Gewicht fällt.

Bild 11 (rechts): Diese Aufnahme eines Hochwalds läßt Rückschlüsse auf Größe und Form der Bäume für die Modelldarstellung zu.

Fotos:
D. Rothenfußer





Bild 1: Ein Blick durch einen der fünf Kurztunnels zeigt, daß sie ein aus Mauerplatten bestehendes, durchgehendes Tunnelgewölbe aufweisen.

Brücken, Berge und Schluchten

3. Teil

Im sichtbaren Bereich meiner Anlage finden sich lediglich drei Weichen. Zwei weitere wurden verdeckt unterhalb des großen Bergmas-

sivs verlegt. Während der sichtbare Teil der Anlage nur recht spartanisch mit Weichen ausgestattet wurde, sind im Schattenbahnhof, der 24 komplette Züge aufnehmen kann, 32 Weichen verlegt worden.

Um vom Schattenbahnhof aus den sichtbaren

Anlagenbereich auf der Ebene ± 0 zu erreichen, muß jeder Zug eine Strecke von ca. 12 m mit einer Steigung von $2,5\text{‰}$ bewältigen. Die Ebene des Schattenbahnhofs befindet sich in einer Höhe von 86 cm über dem Fußboden.

Damit der Arbeitsaufwand beim Verdrahten des Schattenbahnhofs möglichst gering blieb, habe ich sämtliche Kabel zur Stromzuführung im Schattenbahnhof auf der Grundplatte "oberirdisch" neben den Gleisen und zwischen den Schwellen verlegt. Das verwendete Gleis- und Weichenmaterial für die gesamte Anlage stammt von Roco und Fleischmann.

Vom Schattenbahnhof kommend, durchfährt der Zug das große Felsmassiv und erreicht



Bild 2: Auch wenn der erste Eindruck an eine Alm erinnert, ist diese nette Szene mit dem Schäfer und seiner Herde auf der Bergkuppe eines Mittelgebirges angesiedelt.

Bild 3 (rechte Seite): Aus der oberen Kehrschleife kommend durchfährt die 74er mit einem Personenzug einen Felseinschnitt wieder zurück in Richtung Schattenbahnhof.





Bild 4: Die Trassenbretter sind in einfacher Weise auf die Grundplatte aufgeständert, die wiederum auf einem Grundrahmen aufliegt.



Bild 5: Gleich vier Brücken überspannen die kleine Schlucht, auf deren Grund sich ein Fluß schlängelt. Er besteht aus Strukturfolie von Faller.



Bild 6: Die Landschaft entstand aus Styroporplatten, die – zurechtgeschnitten und bearbeitet – einen Überzug aus Moltotfill erhielten.



Bild 7: Da Moltotfill eine Stunde zum Abbinden benötigt, verbleibt nach dem Auftragen genügend Zeit, die Felsen zu modellieren.

nach Verlassen des Tunnels den sichtbaren Bereich. Das äußere Oval ist als Ringstrecke ausgebildet und kann von einer Zugarnitur beliebig oft durchfahren werden. Über die hinter der Tunneleinfahrt angeordnete Weiche wird das mittlere Oval erreicht. Von diesem zweigt eine sichtbare Kehrschleife ab, über die der Zug, seine Fahrtrichtung wechselnd, den inne-

ren Schienenkreis mit dem dort befindlichen Haltepunkt befahren kann. Über das mittlere und äußere Oval wird dann wieder die Zufahrt zum Schattenbahnhof erreicht. In den Grundrahmen wurde in der Mitte eine Öffnung eingearbeitet, um Raum für die Bedienung zu schaffen. Ich kann somit, bequem in einem Drehstuhl sitzend, das Geschehen um

mich herum verfolgen und die Fahrt der Züge durch die Landschaft genießen.

Sämtliche Reisezugwagen habe ich mit sitzenden Fahrgästen bestückt, so daß der Eindruck von "Geisterzügen", die mit stets unbesetzten Waggons über die Strecke rollen, vermieden wird. Die benötigten Figuren stammen von Preiser und Merten. Die unbemalten "Preiserlinge" habe ich mit einer Mischung aus farblosem Spirituslack und Pigmentfarben angemalt. Dabei wurde reichlich Spiritus beigemischt, um einen matten Farbton zu erzielen. Eine derartige Farbmischung trocknet schnell, so daß zügig gearbeitet werden kann.

Das vorgesehene lösbare Anlagenteil für einen problemlosen Zugang zur Mitte hätte mir mit der vielfachen Trennung von Gleisen, Weichen und Oberbauten zu große Schwierigkeiten bereitet und mußte deshalb entfallen. So kann ich (als einzigen Nachteil) den Zugang zum mittleren Bedienpult nur "auf allen Vieren" erreichen. Als Alternative wurden zusätzlich zwei Fahrtregler mit Impulsbreitenmodulation von Uhlenbrock an der Außenseite der Anlage installiert, so daß ich auch von hier meine Züge steuern und sie aus einer anderen Perspektive betrachten kann.

Ein besonderes Kapitel war die Nachbildung der Laubbäume. Ich beschaffte mir entsprechende Bausätze von Haberl & Partner. Da nach dem Aufbau dieser Bäume noch reichlich

Bild 8: Der rechte Anlagenteil wird von vielen Gestaltungsmerkmalen geprägt, unter anderem von einem vorstehenden Felsrücken mit zwei Kurtunnels.

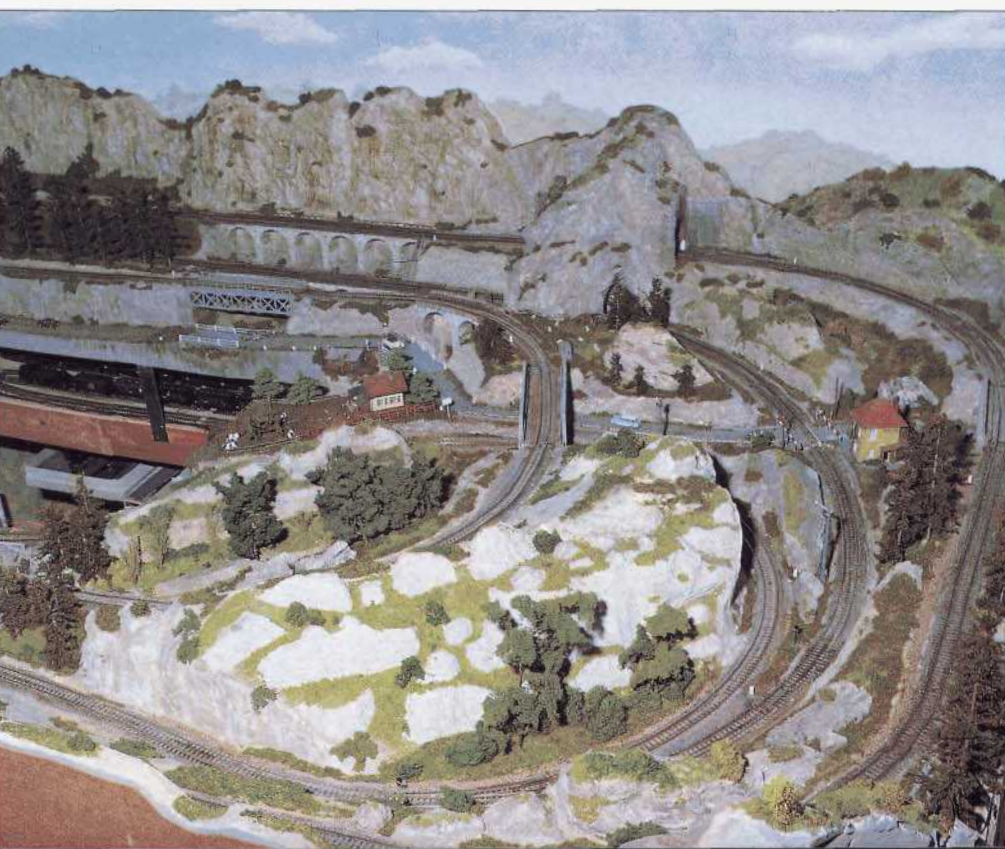




Bild 9: Die Felsformationen hinterlassen einen realistischen Eindruck. Die Bäume entstanden teils aus Bausätzen, teils aus eigener Fertigung unter Verwendung von Beflockungsmaterialresten aus Bausätzen von Haberl & Partner.

Bild 10: Die Felseinschnitte kaschieren gekonnt die Gleisbögen in der Anlagenecke.





Beflockungsmoos übrigblieb, bastelte ich im Eigenbau Stämme aus dünnen Rundleisten, die ringsum mit feinen Bohrungen versehen wurden. In diese Löcher habe ich dünne Drahtstücke eingeklebt, die nach dem völligen Austrocknen des Bindemittels zu Zweigen geformt wurden. Auf sie klebte ich anschließend das Beflockungsmaterial von Haberl & Partner als Laubimitation.

Leider verfärbte sich durch Lichteinwirkung das Moos recht schnell und nahm einen braunen Farbton an. Durch das Aufsprühen eines entsprechenden Farbüberzugs mit der Spritzpistole erhielten die Laubkronen wieder ihr natürliches Grün. Die Nadelbäume bastelte ich ebenfalls aus verschiedenen Bausätzen.

Als Material für die notwendige Hintergrundkulisse verwendete ich eine 5 mm dicke Rollenbahn, deren Pappe mit Styropor kaschiert ist und die ursprünglich als Wärmedämmschutz unter Tapeten bestimmt war. Diese Bahn gründierte ich lasierend mit einem blauen Farbauftrag als Himmel und bemalte diesen anschließend mit einigen Wolken.

Die von mir hier vorgestellte Anlage mag manchem Modelleisenbahner ob der fehlenden Bahnhofsanlage mit Bw, Ladegleisen und Industrieanschlüssen vielleicht ein geringschätziges Lächeln abnötigen; doch habe ich mir damit konsequent den eingangs erwähnten Wunsch erfüllt: das Betrachten fahrender Züge in der Landschaft!

Werner Volmerhaus

Bild 11 (oben): Felsformationen und Eisenbahn bilden eine harmonische Einheit. Die Felsen wirken zwar groß, aber nicht überdimensioniert.

Bild 12: Eine "50er Kab" fährt auf dem mittleren Oval der Anlage an einer Blockstelle vorbei.
Fotos: W. Volmerhaus

(Füllseite)

Von Bundesbahn- auf Stadtbahngleise

Seit Eröffnung der Zwei-System-Stadtbahnstrecke von Karlsruhe nach Bretten am 25. September können die Fahrgäste hier erstmals ohne Umsteigen aus der Region in das Herz einer Stadt fahren. Die neuartigen, eigens für diese Situation entwickelten Stadtbahnwagen benutzen sowohl die Gleise der Bundesbahn als auch die Straßenbahnstrecken der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) in der Karlsruher Innenstadt, die über eine einheitliche Spurweite, aber unterschiedliche Stromsysteme verfügen. Das bisher nötige Umsteigen am Bahnhof entfällt, was auch die Attraktivität des Nahverkehrs deutlich steigert.

Während der Hauptverkehrszeiten verkehren die von ABB Henschel und DUEWAG entwickelten Zwei-System-Triebwagen im 30-Minuten-Takt auf der vor 113 Jahren eröffneten Kraichgaubahn. Gegenüber dem bisher gemischten Verkehr mit Nahverkehrszügen der DB und der anschließenden Tram-Fahrt werden 15 Minuten eingespart.

Die modernen Fahrzeuge, die 215 Fahrgästen Platz bieten, sind das eigentliche Herzstück des neuen Ver-



Richtung Karlsruhe verläßt ein Stadtbahn-Zug den neu errichteten Haltepunkt Jöhlingen-West. Foto: St. Czarnecki

kehrssystems. Die neuentwickelte Technik erlaubt den parallelen Betrieb auf elektrifizierten Bundesbahnstrecken mit 15 kV Wechselstrom und im Stadtbahnverkehr mit den dort üb-

lichen 705 V Gleichstrom. Als erste Stadtbahnwagen verfügen die Karlsruher Fahrzeuge zudem über DB-Zugsicherung sowie zwei unterschiedliche Funkanlagen.

Die hohe Akzeptanz des neuen Systems bei den Bürgern wurde bereits durch einen einjährigen Probebetrieb zwischen Karlsruhe und Pforzheim bewiesen. **stc/pm**



Erste 181 in Neurot

Als erste ihrer Baureihe erhielt kürzlich die 181 208 eine neurote Lackierung. Am 27. September wartet die Lok mit dem D 2537 in Trier Hbf auf die Abfahrt. Foto: E. Elzer

54 Doppelstockwagen für Hotelzug

Als Federführer der internationalen Arbeitsgemeinschaft "ARGE Hotelzug" hat Schindler Waggon von der "DACH Hotelzug AG" den Auftrag für den Bau und die Lieferung von 54 doppelstöckigen Nachtwagen im Wert von rund 200 Millionen Schweizer Franken erhalten. Die von SBB, ÖBB und DB gegründete Hotelzug-Gesellschaft wird ab Sommer 1995 sechs Züge auf den Linien Basel – Zürich – Wien, Wien – Frankfurt – Köln/Dortmund und Zürich – Frankfurt – Hamburg betreiben. **EJ**

»Eurosprinter« in den Startlöchern

Umwittet von Geheimniskrämerei seitens der Hersteller und der DB hat der "Eurosprinter", ein von Krauss-Maffei und Siemens entwickeltes und von der Spanien-Lok S 252 abgeleitetes Hochleistungsfahrzeug mit modernster Drehstromantriebstechnik, im Oktober seine ersten "Gehversuche" auf dem Münchner Nördling unternommen. Noch in Grundlackierung wurde die Lokomotive

anschließend zum BZA Minden überführt. Nach ersten Untersuchungen kam der als 127 001 in den DB-Fahrzeugbestand eingereihte Prototyp erneut zurück nach München, wo er bei Krauss-Maffei seine endgültige, ans DB-Farbschema angelehnte Lackierung erhielt. Bis Mitte November standen die weitere Inbetriebsetzung sowie Meßfahrten, u.a. an der Saar, auf dem Programm. Bereits im Dezember soll die Lokomotive – sofern alles glatt verläuft – im IC-Plandienst eingesetzt werden. **GZ**

Der "Eurosprinter" im Grundierungslack während der Inbetriebnahme auf dem Werksgelände von Krauss-Maffei. Foto: H. Hufschläger



Ausschreibung für ICE-Halbzüge

Die Ausschreibung für weitere ICE-Garnituren, die sogenannten Halbzüge mit antriebslosem Steuerwagen anstelle des bisherigen zweiten Triebkopfs, kommt in Gang. Angefragt sind 60 dieser kuppelbaren Einheiten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h. Während Triebköpfe und Zwischenwagen weitgehend an die bisherige Konstruktion angelehnt sind, muß der Steuerwagen völlig neu entwickelt werden. Bis diese zur Verfügung stehen, sollen aus den neuen Fahrzeugen zunächst lange Züge mit – wie bisher – zwei Triebköpfen an der Spitze und am Schluß gebildet werden. Damit kann voraussichtlich 1997 die neue ICE-Verbindung Köln – Hannover – Berlin bedient werden. **EJ**

Konzepte für weitere Pendolino-Strecken?

Entgegen der bisherigen Aussage der DB, daß weitere Einsatzgebiete für den Pendolino nicht zur Debatte stünden, wurde nun bekannt, daß Projektgruppen bereits an Konzepten für Strecken (in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Thüringen) arbeiten. Weitere Triebzüge der Baureihe 610 könnten allerdings nicht vor 1996 zur Verfügung stehen. **EJ**

628.4-»Roll-out«

Am 4. November wurde bei DUE-WAG das "Roll-out" des von den bisherigen 628-Bauserien in puncto Leistung und Raumaufteilung abweichenden neuen Nahverkehrs-Triebwagens der Baureihe 628.4/928.4 gefeiert (Näheres folgt). **EJ**

Haltinger 218-Umlauf bis München

Bereits seit dem Fahrplanwechsel 1992/93 kommen Haltinger 218 werktags einmal bis nach München. Zur Vermeidung von Standzeiten wird die Haltinger Maschine nachmittags in Lindau einer Kemptener Schwesterlok vorgespannt, um den planmäßig mit 218-Doppeltraktion verkehrenden EC 97 "Gottfried Keller" nach München zu befördern. Mit dem EC 98 "Bavaria" geht es dann abends wieder zurück. Neben der 218 285 mit sehenswertem Schneepflug im gestreiften "Werkbahn-Look" kommt aufgrund dieser Umlaufverlängerung mit der 218 301 auch wieder eine altrote Lok dieser Baureihe auf die Allgäubahn. Interessant sind dabei auch die sich mitunter ergebenden 218-Doppel in Altrot/Neurot. **GZ**

ICE 2000: Neue Wege braucht die Bahn

Reisen in vielen Nord-Süd-Verbindungen gehen dank der Neubausrecken schon heute schneller. Der ICE bietet zudem bisher ungekannten Komfort. Doch müssen diesen ersten Schritten bald weitere folgen, um der Bahn zu den nötigen Kapazitäten für die Zukunft zu verhelfen. Die Visionen für neue ICE-Relationen reichen dabei schon bis zum Jahr 2010 und weiter.

Am weitesten fortgeschritten sind Planung und erste Bauarbeiten zwischen Karlsruhe und Basel, wobei der Schwerpunkt zunächst in dem nördlichen Bereich bis Offenburg liegt. Ebenso bedeutend und bereits seit den sechziger Jahren ins Auge gefaßt ist die Verbindung zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet mit Anschluß von Frankfurt (Main), Mainz und Wiesbaden. Diese Neubaustrecke steht auch im Zusammenhang mit dem ersten europaweiten Schnellbahnprojekt Paris – Brüssel (– Amsterdam) – Köln – Frankfurt (Main).

Hannover und Berlin wird schon 1997 eine im östlichen Teil neu trassierte, im westlichen leistungsfähig ausgebaut Schnellbahn verbinden. Sie verläuft von der niedersächsischen Landeshauptstadt im Zuge der bestehenden Strecke über Wolfburg bis Oebisfelde und von dort an Stendal vorbei zur Hauptstadt. Damit entsteht zum ersten Mal eine Hochleistungsstrecke in West-Ost-Richtung, die sich eines Tages nach Osten fortsetzen könnte. Nachgedacht wird auch über eine neue Achse von Dresden über Prag nach Wien.

Seit der Wiedervereinigung kommt der östlichen Nord-Süd-Strecke von Berlin nach München wieder große Bedeutung zu. Nun ist zwischen Nürnberg und Leipzig eine neue Strecke geplant, die sich nur im südlichen Teil an die bestehende Linienführung anlehnt. Auch zwischen Nürnberg und München sind neue Gleise geplant, wobei sich im südlichen Abschnitt ebenfalls ein Streckenausbau als ausreichend erwiesen hat.

Die Achse Mannheim/Karlsruhe – Stuttgart – München ist Bestandteil der europäischen West-Ost-Magistrale Paris – Wien, deren westliche Flügel zwischen Frankreich und Deutschland bereits vereinbart sind. Auf der Landkarte beginnen sich somit die Schlagadern des künftigen deutschen Schnellbahnnetzes abzuzeichnen: Aachen – Köln – Frankfurt (Main) und weiter von Mannheim über Stuttgart nach München; (Hamburg –) Hannover – Würzburg und von Nürnberg nach München; (Berlin –) Leipzig – Nürnberg (– München) und Hannover – Berlin. Gleichzeitig werden bestimmte Abschnitte auf Hauptstrecken, für die eine neue Trasse nicht in Frage kommt, kontinuierlich ausgebaut. **dbp**



BahnCard erweist sich als »Renner«

Ein Jahr "Halbpreis" auf allen deutschen Eisenbahnstrecken ist offenbar ein verlockendes Angebot. Der Schlüssel dazu, die ab 1. Oktober gültige BahnCard, ist jedenfalls bisher schon 100 000mal verkauft worden. Weitere 100 000 Bestellungen liegen bereits vor. Die BahnCard kostet 220 Mark; für die Hälfte bekommen sie Familien oder Alleinerziehende mit einem oder zwei Kindern unter 18 Jahren für gemeinsame Reisen, die Ehepartner von BahnCard-Inhabern, Senioren ab 60 Jahren, Junioren zwischen 18 und 22 Jahren sowie Schüler und Studenten bis zum 26. Lebensjahr. Für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre kostet die BahnCard 60 Mark; für nur 10 Mark erhalten sie bis Ende des Jahres Jugendliche bis 17 Jahre mit ständigem Wohnsitz in den neuen Bundesländern. Für Familien mit drei und mehr Kindern gibt es wie bisher einen kostenlosen Familienpaß für Halbpreis-Fahrten. **dbp**

»Kraftprotz« 120 004 auf Meßfahrten an der Saar

Mehrere Meßfahrten mit der zur Komponentenreprobung u.a. mit neuen Fahrmotoren und einem im Drehgestell integrierten Gesamtantrieb von 6400 kW (!) ausgerüsteten 120 004 führte das BZA Minden Mitte Oktober zwischen Trier und Dillingen durch. Am 15. Oktober 1992 entstand diese Aufnahme in Trier Hbf.

Foto: E. Elzer

Aus Bingerbrück wird Bingen Hbf

Zum Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993 wird der Bahnhof Bingerbrück in Bingen (Rh) Hbf umbenannt. Der stadtnahe Bahnhof mit der bisherigen Bezeichnung Bingen (Rh) wird dann Bingen (Rh) Stadt heißen. Bingen liegt auf der linken Rheinseite oberhalb, Bingerbrück unterhalb der Nahemündung. Während der Bahnhof Bingen (Rh) nur Durchgangstation auf der linken Rheinseite ist, zweigen in Bingerbrück die Nahtalbahn nach Saarbrücken und die Aalsenstrecke ab. **R.R.**

PRO BAHN gibt Tips zur Regionalisierung

Wie verhindert man weitere Streckenstillegungen? Wie sorgt man für einen zeitgemäßen Schienen-Personennahverkehr "in der Fläche"? Die Lösung dieser Probleme könnte "Regionalisierung" heißen. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat sich dieser Thematik angenommen: Unter dem Titel "Regionalisierung – eine Chance für den Nahverkehr auf der Schiene" wurde ein Leitfadens für Kommunalpolitiker und verkehrspolitisch engagierte Bürger erstellt.

Die Druckschrift ist jetzt in der dritten, aktualisierten Ausgabe erschienen; die Autoren erläutern darin die rechtlichen Rahmenbedingungen, stellen mögliche Organisationsmodelle für den Nahverkehr der Zukunft vor, geben Hinweise für Marketing und Werbung und weisen auf Finanzierungsmöglichkeiten hin. Das Papier "Regionalisierung" ist für DM 7,- inklusive Porto erhältlich bei PRO BAHN e.V., Landesverband Bayern, Schwanthalerstr. 74, 8000 München 2. **EJ**



Plandampf in Thüringen

Vom 8. bis 11. Oktober veranstaltete der VSE e.V. eine Plandampfaktion mit zwei Maschinen der Baureihe 95 auf ihren ehemaligen Heimatstrecken im Thüringer Wald. Dabei ließ die 95 1027 zusammen mit der eigens aus der Lausitz herangefahrenen 95 1016 noch einmal das Steinachtal "erzittern". Ausführlich in Wort und Bild werden wir im EJ 1/93 über die sonnenreiche, "ehrliche" Dampf-Aktion berichten. Foto: H. Scholz

Raw Görlitz sucht Aufträge

Das Raw Görlitz hat noch heute neben den Schmalspurwagen der sächsischen Strecken alle 83 Schmalspurlokomotiven der DR instandzuhalten. Wie lange das so bleibt, hängt vor allem von der Zukunft der ost-deutschen Schmalspurbahnen selbst ab. Doch noch ist nichts entschieden. So bemühen sich die Görlitzer Eisenbahner inzwischen, mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit auf ihr Werk aufmerksam zu machen (Deutsche Reichsbahn, Raw Görlitz, Friedrich-List-Str.20, O-8903 Görlitz, Telefon 03581/668390, Fax 668543) und weitere Auftraggeber außer der Reichsbahn zu finden.

Mit Erfolg: Schon lassen mehrere westdeutsche Museumsbahnen und Privatbesitzer von Dampflokomotiven zu ihrer vollen Zufriedenheit in Görlitz arbeiten.

R.R.

InterCity-Premiere der »Taigatrommel«!

Obwohl bereits fast zum alten Eisen gehörend, kam es unlängst zu einer, wenn auch nur kurzen Renaissance der aus der ehemaligen Sowjetunion stammenden und bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzten Lokomotive der Baureihe 220 (ex 120) – und dies sogar im InterCity-Verkehr.

Aufgrund von Baumaßnahmen an der elektrischen Fahrleitung kam es am 29. September 1992 zwischen Dresden Hbf und Dresden Mitte zu dem Umstand, daß mit der Baureihe 143 bespannte IC-Züge auf diesem Streckenabschnitt mit Diesellokomotiven "durchgeschleppt" werden mußten. Da keine andere Maschinen im Bw Dresden Mitte zur Verfügung standen, mußte man auf die etwas altersschwachen Lokomotiven zurückgreifen, die so zu ihrer Premiere im IC-Dienst kamen.

J.S.

DFB-Loks in Meiningen

Im Raw Meiningen (Thüringen) befinden sich z.Z. zwei Zahnrad-Dampflokomotiven der schweizerischen "Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG" zur Ausbesserung. Die fast 80 Jahre alten Dampflokomotiven ex-FO 1

(= DFB 1) und ex-FO 2 (= DFB 2) sollen im Sommer nächsten Jahres nach ihrer Instandsetzung wieder auf der alten Route des "Glacier-Express" an der Furka rollen. Die in der Schweiz gebauten Veteranen dampften zwischen 1947 und 1990 in Vietnam.

DR-s



220 136 mit IC nach Frankfurt am 29. September 1992 in Dresden Hbf. Foto: J. Schilbach



52er-Einsatz beendet

Zum kleinen Fahrplanwechsel am 27. September endete vorerst die vom Bw Wustermark seit 1. Mai an Wochenenden nahezu regelmäßig initiierte Bespannung des Eilzugpaares E 3007/3008 Nauen – Berlin – Lützen mit der 52 8075 (siehe EJ 11/92). Ob es zum 1. Mai 1993 wieder zum vielgeschätzten 52er-Einsatz vor diesen Eilzügen kommt, ist momentan noch ungewiß.

J.S.

Ausfahrt von 52 8075 in Lützen am vorletzten Plantag neben Museums-triebzug 613 603. Foto: J. Sieger

Raumordnungsverfahren für Nürnberg – Erfurt

Für den geplanten Neubauabschnitt Lichtenfels – Erfurt der Strecke Nürnberg – Erfurt (– Halle/Leipzig – Berlin) haben die Vorstände von DB und DR jetzt grünes Licht zur landesplanerischen Abstimmung gegeben. Mit der Ausarbeitung der Vorlagen wurde die PBDE (Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH), eine Tochter beider Bahnen, beauftragt. Die Abstimmung umfaßt drei Planungsvarianten. Sowohl Bundes- als auch Reichsbahn favorisieren die Variante mit östlicher Umfahrung von Coburg und direkter Trassierung durch den Thüringer Wald als die wirtschaftlichste Lösung favorisieren. Diese Trasse, in die Coburg durch einen Abzweig einbezogen wird, erlaubt die kürzesten Fahrzeiten. Bayern und Thüringen können nun das Raumordnungsverfahren einleiten. **R.R.**



DR-Plandampf allerorten

Auch in der Oberlausitz wurde am 18./19. Oktober wieder mächtig "Dampf gemacht": Um eine Verspätung aufzuholen, donnert 52 8148 mit dem Güterzug 64013 durch Reichenbach. **Foto: J. Sieger**

Museumslok E 44 046 mit Indusi-Magnet in besonders kurzer Ausführung zwischen den Drehgestellen (Fahrzeugschau im Bw Engelsdorf am 19. September; dahinter E 04 001). **Foto: D. Bätzold**

99 715 nach Überführung vor das ehemalige Heizhaus in Wilsdruff am 29. September 1992. **Foto: J. Schilbach**

E 44 046 mit Indusi

Die Museumslok E 44 046 verließ am 12. September 1991 das Raw Dessau, ausgerüstet mit Indusi, Bauart E 60 von Siemens. Die Abnahme erfolgte jedoch erst am 9. April 1992. Zudem wurde die Lok für den Zugfunk (System IKESA) vorbereitet. Die E 18 19 der AEG erhielt vom Raw Dessau die gleichen Ausrüstungen anlässlich ihrer E 6 von März bis August 1992. Die Museumslokomotiven E 18 31 und E 04 01 sollen noch folgen. **bä**

Brockenbahn mit Traumergebnis

Die Schmalspurbahn auf den Brocken im Harz, die seit 1. Juli wieder in Betrieb ist, hat in den ersten zwei Monaten zwei Millionen Mark eingefahren – mehr als der Leipziger Hauptbahnhof in dieser Zeit an Fahrgeldeinnahmen erzielen konnte. Das Spitzenergebnis wird dem ungebrochenen Ansturm auf den jahrelang "verbotenen" Symbol-Berg zugeschrieben. Dennoch entfällt auf die Bahn nur etwa 8 bis 10% des Brocken-Tourismus. **R.R.**



99 715 wieder in Wilsdruff

Die Interessengemeinschaft "99 715" im VSE übernahmen im Sommer diesen Jahres die lange als nicht betriebsfähig in Radebeul abgestellte Museumslokomotive der sächsischen Schmalspur-Baureihe VI K. Sie soll nach Möglichkeit nach vorbereitenden Arbeiten im Bw Wilsdruff durch das Raw Rörslitz wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden, womit dann eine zweite Lok dieser Baureihe betriebsfähig wäre. Sie soll als Museumslok des VSE bei Sonderfahrten eingesetzt werden. **I.N.**

Schmalspurbahnen im Harz verkauft

Der Verkauf des 131,24 km umfassenden Harzer Schmalspurnetzes mitsamt Personal, Rollmaterial und Immobilien zum Symbolpreis von einer Mark an die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) ist perfekt. Weil aber rote Zahlen eingefahren werden, sieht der mit der Reichsbahn geschlossene Vertrag vor, daß die DR als Verkäufer ganze 20 Mio DM zuschießen muß. **EJ**

Baureihe 155 nun doch mit »Lätzchen«

Nach längerem Hin und Her zwischen dem BZA München und der Verwaltung der DR in Berlin bekommt nun die BR 155 ihr endgültiges neues Farbkonzept mit dem weißen "Lätzchen". Nachdem die Querbalken an der Stirnfront verworfen wurden, verzichtete man auch auf das DR-Logo im Brustlatz und schuf so Platz für das mögliche Logo der privatisierten deutschen Eisenbahnen. **bä**

So sieht das endgültige Farbkonzept für die Baureihe 155 nunmehr aus: Lediglich die Griffstangen über den Frontfenstern werden künftig auch rot lackiert. **Foto: D. Bätzold**



CSD: Schmalspurbahn weiter in Betrieb

Verfrüht waren die Meldungen über die bevorstehende Einstellung der Schmalspurbahn Jindřichov Hradec – Nova Bystrice in Südböhmen (KBS 206 der CSD). Die Hauptverwaltung in Prag hatte lange gezögert, Mittel für die Streckensanierung freizugeben. Selbst die Eisenbahner vor Ort befürchteten das Schlimmste. Um so erfreuter war man dann, als es Mitte des Jahres positive Signale aus Prag gab. Schon im Juni begann man mit der Streckensanierung im Abschnitt des Bahnhofs Kunzak Lomy. Dort wurde mit Hilfe der vorhandenen Gleisstopfmaschine das Gleis neu verdichtet. Der Planzugverkehr lief fast uneingeschränkt weiter. Zu beobachten waren auch wieder gemischte Güter- und Personenzüge. Die GmP bestanden aus zwei Güterzugbegleitwagen, vier bis sechs Rollwagen, auf denen sich offene, beladene Güterwagen befanden, und am Zugschluß zwei Personenwagen. Rege Rangieraktivitäten im Bahnhof Nova Bystrice gehen einer solchen Zugzusammenstellung voraus. Die leistungsstarken CSD-Lokomotiven der Reihe 709 (ex T 47) haben trotz der anspruchsvollen topographischen Verhältnisse keine Probleme mit einer solchen Zuglast. **gh**

Pendolino für Portugal

Um die Fahrzeit auf der portugiesischen Nord-Süd-Magistrale Porto – Lissabon von gegenwärtig drei auf zwei Stunden und zehn Minuten zu verkürzen, wollen die Portugiesischen Staatsbahnen (CP) zehn Neigezüge für 25 000 V/50 Hz beschaffen. Angebote haben kürzlich Fiat Ferroviaria zusammen mit Siemens für einen Pendolino und ABB für den schwedischen X 2000 abgegeben. Während für den sechsteiligen Pendolino zwei identische dreiteilige Halbzüge vorgesehen sind, wobei als Option ein siebenter Wagen eingefügt werden kann, würde der X 2000 aus fünf Wagen mit einem Triebkopf und einem Steuerwagen bestehen. **R.R.**



Die ex DB-211 130 im neuen Outfit als ML 25 der Lemvigbanen in Lemvig. Foto: Chr. Fricke

Am schönsten Streckenpunkt der CSD-Schmalspurbahn: Diesellok der Reihe 709 mit GmP 88113 hält im Bahnhof Hurky. Foto: G. Hahn

Ex-V 100 als »Gastarbeiter« im Norden

Die deutschen Diesellokomotiven der Baureihe V 100 der DB, die nach 1969 zu den Reihen 211 und 212 wurden, sind als Gebrauchtfahrzeuge ein beliebtes Objekt. So rollen Fahrzeuge dieses Typs einer leichten Streckendiesellok z.B. in Österreich und Frankreich bei Staats- und Privatbahnen. Auch in Deutschland ist der V-100-Typ nicht nur bei der DB in Gebrauch, sondern auch bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen. In den Norden hat es die ex 211 230 "verschlagen", die seit 1989 im Güterzugdienst der Privatbahn LVTJ steht. Die Maschine wurde nach dem Verkauf durch das BZA München bei den Werkstätten der Regental-Bahn AG Viechtach generalüberholt und in den Nordwesten Jütlands überführt. Aus der 211 130 wurde die LVTJ ML 25. **cf**

Fahrplan-Perioden: »Eckdaten« stehen fest

Bis Sommer 1995 stehen schon jetzt die Fahrplan-Perioden der europäischen Eisenbahnen fest: Der Jahresfahrplan 1993/94 dauert vom 23. Mai 1993 bis 28. Mai 1994, der folgende Jahresabschnitt 1994/95 vom 29. Mai 1994 bis 27. Mai 1995. Die Termine wurden kürzlich von der Europäischen Reisezug-Fahrplankonferenz in Lüttich festgelegt. Der Winterabschnitt innerhalb der Jahresfahrpläne beginnt am 26. September 1993 und am 25. September 1994. Die nächste Europäische Reisezug-Fahrplankonferenz wird nach dem üblichen Zwei-Jahres-Turnus im September 1994 von den Polnischen Staatsbahnen in Warschau durchgeführt; für zwischenzeitlich nötige Anpassungen findet im Herbst 1993 eine fachtechnische Fahrplantagung in Paris statt. **dbp**

Vor Entscheidung über Brennertunnel

Für den Brenner-Basistunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste (Fortezza) in Südtirol werden Anfang 1993 alle Grundlagen für die längst überfällige politische Entscheidung in den drei beteiligten Ländern Deutschland, Österreich und Italien geschaffen sein.

Gegenwärtig werden noch zwei Studien für die Nordzufahrt München – Innsbruck sowie den südlichen Anschluß erarbeitet. Daneben liegt gut ein Dutzend privater Projektstudien mit zum Teil noch längeren Tunnelabschnitten vor.

Obwohl sich die Stimmen mehrten, die dem Tunnel nur noch geringe Chancen einräumen, zeigen sich die Befürworter, unter ihnen der ÖBB-Generaldirektor, optimistisch. **EJ**

Gleisumbau-Projekte in Schweden

Das großangelegte Gleisumbau-Programm in Schweden begann in den fünfziger Jahren. Dadurch sollten die Hauptstrecken auf schwerere Schienen, bessere Schwellen, bessere Schienenbefestigungen umgerüstet und mehr und besserer Schotter verwendet werden. Von Anfang an lag die Umbauleistung bei etwa 200 bis 250 km pro Jahr.

1985 wurde der Umbauzug SMD 80 der Firma Plasser und Theurer angeschafft. Ausschlaggebend für den Kauf waren die hohe Produktionsleistung der Maschine, die geringe Auf- und Abrüstzeit, der geringe Personalbedarf, die hohe Zuverlässigkeit und die Möglichkeit, auch bei seitlichen Hindernissen zu arbeiten. Die Jahresleistung der schwedischen SMD 80 beläuft sich heute auf rund 100 km Gleis, wobei erst vor kurzem auf einer Strecke ein Rekord aufgestellt wurde: 2020 m Gleisaustausch während einer effektiven Arbeitszeit von sechs Stunden. Mit dem Umbauzug SMD 80 senkten die Schwedischen Staatsbahnen die Umbaukosten um rund 30%. Für kleinere, zusätzlich anfallende Umbaukosten setzen die Schwedischen Staatsbahnen den Portalkran PK1-20 ES ein – fallweise aber auch für den Gleisbau auf Neubaustrecken. **EJ**

British Rail legt IC 250 auf Eis

Finanzielle Gründe haben den Ausschlag dafür gegeben, daß British Rail sein IC-250-Projekt vorerst auf Eis gelegt hat. Vorgesehen waren Ausbau und Begradigung der Westküstenhauptstrecke (WCML) sowie die Beschaffung von 32 Triebzügen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 250 km/h. **EJ**



AVG-Zug auf Schweiz-Tour

Zu Vorführungsfahrten weilt Mitte September ein Zweisystem-Doppelzug der Karlsruher Stadtbahn in der Schweiz. Die Aufnahme entstand bei St. Saphorin am Genfer See.

Foto: P. Pfeiffer

Vereinattunnel: Arbeiten planmäßig

Die Arbeiten an dem künftigen, fast 20 km langen Eisenbahntunnel zwischen Klosters und Lavin im Schweizer Kanton Graubünden kommen planmäßig voran. Auf der Nordseite sind rund 400 m voll, weitere 200 m teilweise und auf der Südseite etwa 600 m im Vollprofil aufgeföhren. Vor dem Südportal werden noch 78 m Rechteckprofil in offener Bauweise angefügt. Das Gesamtprojekt, mit dem zur Jahrhundertwende Klosters im Prättigau und Lavin/Susch im Engadin durch die Bahn verbunden sein sollen, umfaßt 21,5 km Neubaustrecke mit zwei Autoverladeanlagen in Selfranga und Sagliains.

R.R.

Furkatunnel heizt Walliser Gemeinde ein

Neben seiner Aufgabe als wintersicherer Schienenweg zwischen West- und Zentralschweiz nimmt der Furka-Basistunnel jetzt auch die Funktion eines kostenlosen und umweltfreundlichen Energielieferanten wahr. Etwa in der Mitte des über 15 km langen Tunnels sprudelt aus warmen Quellen Wasser, das ohne nennenswerte Abkühlung in der Tunnelentwässerung abläuft und östlich der Gemeinde Oberwald mit etwa 16 °C zutage tritt.

Die Gemeinde Oberwald ist nun dabei, dieses Geschenk von Natur und Technik zu nutzen. Etwa die Hälfte der anfallenden Wassermenge von rund 90 l in der Sekunde ist bereits gefaßt und im Dorf ein gut isoliertes Rohrleitungssystem von 1300 m Gesamtlänge verlegt. Mit Hilfe von Wärmepumpen wird die Wassertemperatur für die Heiznutzung von 16 auf 50 bis 55 °C erhöht.

R.R.

Design-Erfolg für Schweizer Industrie

Internationale Anerkennung für die Lok 2000 und den Panoramawagen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB): Beide Konstruktionen der Schweizer Rollmaterialindustrie haben Mitte September in Madrid je einen "Brunel Award" erhalten. Diese Auszeichnung wird von zwölf europäischen Eisenbahngesellschaften für moderne und zweckmäßige Gestaltungslösungen gemeinsam verliehen.

Die internationale Jury bescheinigt der Lok 2000 – einem Gemeinschaftsprodukt der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM und der ABB Verkehrssysteme AG – "gute technische Kennzahlen, attraktive Gestaltung und Benutzerfreundlichkeit".

Der Panoramawagen – für die SBB gebaut von Schindler Waggon (Wagenkasten und Innenausstattung), ABB Verkehrssysteme AG (Bord-elektrotechnik und -elektronik) und SIG Schweizerische Industrie-Gesellschaft (Drehgestelle) – bietet dank des erhöhten Wagenbodens und der großflächigen, gebogenen Fenster eine um 90% verbesserte Aussicht und eröffnet damit laut Jury "neue Möglichkeiten des Bahnreisens". pm

Vierstrom-TEE-Triebzüge als EC nach Stuttgart

Die europäische Fahrplankonferenz in Lüttich hat beschlossen, zwei "extraschnelle" EC-Zugpaare mit den Namen "Killesberg" und "Uetliberg" zwischen Zürich und Stuttgart als Ergänzung zum bisherigen Angebot einzuföhren und diese Leistungen von den Schweizer Vierstrom-TEE-Triebzügen RABe 1051 bis 1055 fahren zu lassen. Die Züge werden für die Fahrt, die auf DB-Seite längere eingleisige Abschnitte aufweist, 2 Std. 46 Min. bzw. 2 Std. 58 Min. benötigen.

EJ

Schweiz: Tunnelbau beginnt 1995

Mit dem Bau der beiden neuen Alpen-tunnel in der Schweiz wird 1995 begonnen. Bis dahin dauern die noch nötigen Vorarbeiten. Deren Ablauf wurde nach der Volksabstimmung vom 27. September, in der sich die Schweizer mit großer Mehrheit für die neuen Alpenbahnen ausgesprochen hatten, umgehend zwischen dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und den betroffenen Kantonen Schwyz, Uri, Graubünden und Tessin sowie den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) abgestimmt. Bis 1993 dauern demnach das Prozedere für die Inkraftsetzung des Alpentransitbeschlusses und der Anschlußverordnungen, die Grundlagenbeschaffung und Planungsvorbereitung sowie der Abschluß der Variantenbewertung. Gebaut werden zwei neue Tunnel in relativ geringer Höhe und mit entsprechend flachen Zufahrten, auf der Lötschberg-Simplon-Achse etwa zwischen Kandergrund im Norden und Gampel im Rhonetal im Süden sowie auf der Gotthardlinie etwa zwischen Amsteg und Biasca mit einem weiteren Tunnel unter dem Monte Ceneri zwischen Bellinzona und Lugano. Für den Lötschberg-Basistunnel sind acht, für den Gotthard-Basistunnel 15 Jahre Bauzeit veranschlagt.

R.R.

Neue Centovalli-Züge

Erste "Gehversuche" unternahm der ABe 4/6 51, der erste von zwölf neuen Triebwagen für die Centovalli-Bahn, kürzlich auf der ASD-Strecke. Die zweiteiligen Drehstrom-Züge, die von Vevey, DUEWAG, SIG und ABB gebaut werden, leisten 690 kW und sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt.

R.R.



Dokumentation über historische SBB-Loks

Die SBB realisieren zur Zeit einen Dokumentarfilm über ihre historischen Lokomotiven, der 1993 als Video in den Handel gelangen soll. EJ-Mitarbeiter hatten Gelegenheit, das Filmteam zu begleiten. Hier bereits eine "Kostprobe", die Ce 6/8 II 14253 und Ce 6/8 III 13305 mit Güterzug bei Göschenen zeigt (Näheres im EJ 1/93).

Foto: P. Pfeiffer



Bild 1: Rocos Meistermodell – die Dampflokomotive der Baureihe 50 in der Nenngröße H0.

★ Schaufenster der Neuheiten ★



Bild 2: Eine aufwendige Bedruckung zeigt das Roco-Modell eines Eurofima-Wagens der SNCB-NMBS.



Bild 3: Roco stellt einen Steuerwagen in der neuen CityBahn-Lackierung vor.

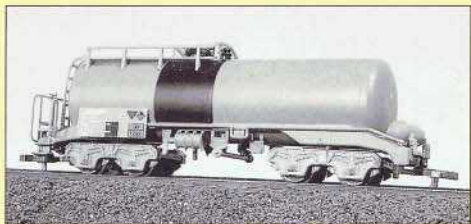


Bild 5: D+R präsentiert einen freitragenden Kesselwagen, Gattung Uah, der Rhätischen Bahn in der Nenngröße H0m.

Bild 4 (links oben): Auch in deutsche Güterzüge kann der Weinaßwagen der SNCF im Maßstab 1:87 von Sachsenmodelle eingestellt werden.

Bild 6 (links): Lupenreine Beschriftung und exakte Nachbildung aller Details weist der 1.-Klasse-Bernina-Wagen von Bemo auf.

Bild 7 (unten): Das Wagenangebot der RhB von Bemo in der Nenngröße H0m wird durch Bernina-Express-Wagen 1. und 2. Klasse erweitert.



Roco

Dem neuesten "Parade Pferd" aus dem Hause Roco, der Mehrzweck-Schleppender-Dampflokomotive der Baureihe 50 (Art.-Nr. 43288), wurde bereits in der Ausgabe 11/92 des Eisenbahn-Journals ein besonderer Beitrag gewidmet.

Die Wagenfamilie der modernisierten "Silberlinge" in der neuen CityBahn-Lackierung wird durch einen dazu passenden Steuerwagen (Art.-Nr. 44245) ergänzt. Der EC "Memling", der dreimal täglich die Verbindung Köln – Aachen – Lüttich – Brüssel – Ostende und zurück bedient, führt besonders hergerichtete Eurofima-Wagen der SNCB-NMBS, die nach dem neuen Farbkonzept der Belgischen Staatsbahnen lackiert sind. Diesen attraktiven Zug nahm sich Roco als Vorbild für die Modelle eines 1.-Klasse-Eurocity-Schnellzugwagens (Art.-Nr. 44350) sowie eines gleichartigen 2.-Klasse-Wagons (Art.-Nr. 44351), die durch ihre besonders aufwendige und ansprechende Sonderlackierung auch auf deutschen Modellbahn-Anlagen eine Bereicherung darstellen dürften.

Von **Sachsenmodelle** kommt mit dem Weinaß-Privatwagen der Firma "Cassagne" in Charenton bei Paris ein geradezu "klassischer" französischer Güterwagen auf den Modellbahnmarkt (Art.-Nr. 16020). Dem Modell liegt ein Fahrzeugtyp zugrunde, den die elsässische Waggonbauirma De Dietrich etwa 1912 gebaut hat und der mit dem gleichen Verbandsfahrwerk wie der O Halle ausgerüstet ist. Die Tatsache, daß der deutsch-französische Grenzbahnhof Saargemünd bis heute auf die Abfertigung französischer Weinkesselwagen im Verkehr mit Deutschland und weiter nach Norden spezialisiert ist, illustriert deutlich, daß diese Weinaßwagen auch sehr gut deutsche Epoche-3-Güterzüge beleben können.

Bemo

Das Schmalspurprogramm der Schweizer Bahnen wird kontinuierlich ausgebaut. Technisches Neuland beschreitet Bemo mit den Modellen der Bernina-Express-Wagen. Um eine optimale Tren-



nung zwischen den roten Wagenkästen und dem dunklen Fensterband zu erreichen, wurde der Wagenkasten dreiteilig ausgeführt: oben und unten rot, in der Mitte anthrazit. Lieferbar sind der Einheitswagen EW III A 1272 (Art.-Nr. 3281 102) sowie die Wagen EW III B 2465 (Art.-Nr. 3282 105) und EW III B 2467 (Art.-Nr. 3282 107). Die Modelle zeigen das typische dunkle Fensterband der Bernina-Express-Wagen sowie eine authentische und absolut lupenreine Beschriftung. Der 1.-Klasse-Wagen hebt sich durch den durchlaufenden gelben Zierstreifen zwischen Oberkante Fenster und Dach im Zugverband besonders ab. Technische Ausführung und Detaillierung zeigen die inzwischen schon zum Standard gewordene hohe Bemo-Qualität. Die LÜP der Wagen beträgt einheitlich 189 mm.

D+R

Nach dem Gepäckwagen der Chur-Arosa-Linie und dem offenen Aussichtswagen der RhB gelangte nun ein Tankwagen Uah der RhB mit drei unterschiedlichen Wagennummern (Art.-Nr. 28173, 28176 und 28180) in den Fachhandel. Das Modell zeigt die rahmenlose Ausführung mit freitragendem Kessel. Der Wagen wurde wiederum mit dem bewährten D+R-Kurzkupplungskopf ausgestattet, womit ein nahezu vorbildgerechter Wagenabstand erreicht wird. Die Bremsschläuche liegen als Zurüstteile bei.

Fleischmann

Für den H0-Lufthansa Airport Express stehen die Ellok der Baureihe 103 (Art.-Nr. 4378), der Fernreise-Abteilwagen der Bauart Avmz¹⁰⁶ (Art.-Nr. 5677) und zwei Fernreise-Großraumwagen der Bauart Bpmz²⁹⁶ (Art.-Nr. 5678 und 5679) zur Verfügung. Neue H0-Wagenmodelle der DB für Epoche 5 sind der ICE-Wagen 2. Klasse/Nichtraucher der Bauart Bvmz 802.0 (Art.-Nr. 4447) und 2. Klasse/Raucher der Bauart 802.6 (Art.-Nr. 4449), ein FD-Abteilwagen 1. Klasse der Bauart Avmz¹⁰⁷ (Art.-Nr. 5671) und 2. Klasse der Bauart Bpmz²⁹³⁻² (Art.-Nr. 5673) sowie ein gedeckter Schiebewagen "IKEA" der Bauart Hbis²⁹⁹ mit zwei beweglichen Schiebetüren (Art.-Nr. 5337). Die Personenzugwagen 3. Klasse mit Traglastenabteil Bauart CCitr pr. 05 (Art.-Nr. 5766) und 3. Klasse Bauart Ci pr. 05 (Art.-Nr. 5769) der ehemaligen DRG zeigen das Outfit der Epoche 2. Alle Wagen sind mit Kulissenmechanik für echten Kurzkupplungsbetrieb ausgestattet. Der "Schoko-Expreß", bestehend aus fünf Waggons mit unterschiedlichen Werbeaufschriften, ist in den Nenngrößen H0 (Art.-Nr. 5804) und N (Art.-Nr. 8804) erhältlich. Weitere N-Neuheiten sind die Schleptenderlok Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (preuß. P 8) der DB für Epoche 3 mit Lüfteraufsatz, beidseitiger Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, Witte-Windleitblechen und veränderter Loknummer; ein ICE-2.-Klasse-Wagen/Nichtraucher (Art.-Nr. 7447) und Raucher (Art.-Nr. 7449); ein DB-Schnellzug-Gepäckwagen Bauart Pw4üe (Art.-Nr. 8630); ein DB-Schnellzugwagen 1. Klasse Bauart A4üe (Art.-Nr. 8631) und ein 2.-Klasse-Wagen Bauart B4üe (Art.-Nr. 8632) sowie schließlich der Güterzug-Begleitwagen Bauart Pwg (Art.-Nr. 8303) der Epoche 3 der DB. Alle Modelle mit Ausnahme des Pwg besitzen die Kulissenmechanik für einen echten Kurzkupplungsbetrieb. Der Zubehörsektor wird durch eine Innenbeleuchtung (Art.-Nr. 9457) für die ICE-Mittelwagen Art.-Nr. 7441 bis 7449 erweitert.

Ebenfalls an den Fachhandel ausgeliefert wurden die Magic Train Start-Sets Güterzug "Billy" (Art.-Nr. 2000) und Personenzug "Zilly" (Art.-Nr. 2020), eine Eisenbahn für Kinder ab fünf Jahren, die auf den handelsüblichen Fleischmann-Profi-Gleisen verkehren können. Jede Packung enthält eine Lokomotive mit Licht, zwei entsprechende Waggons, ein großes Gleisoval R 2 (420 mm Radius) mit Anschlußgleis und Aufgleisstück sowie einen

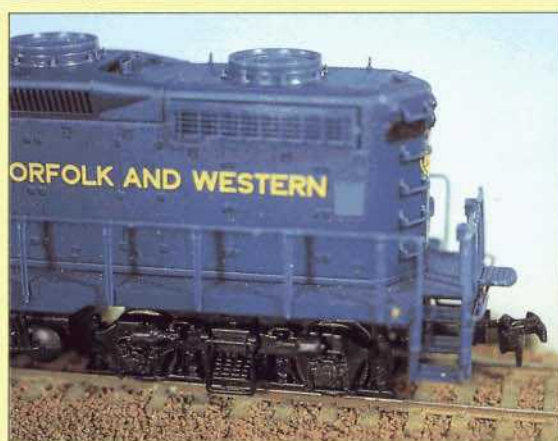


Bild 9: Für US-Bahnen unentbehrlich ist ein Caboose, der mit einer kompletten Inneneinrichtung und Beleuchtung im Brawa-Vertrieb angeboten wird.

Bild 8 (ganz oben): Ein neues Outfit zeigt das Modell der Baureihe 38 von Fleischmann in der Nenngröße N.

Bild 10 (oben rechts): Brawas neue US-Diesellok der Reihe GP 18 in H0 mit zahlreichen Details.

Bild 11 (rechts): Klappbare Übergangsbleche sind nur eines der Extras der neuen H0-Diesellokomotive im Vertrieb von Brawa.



leistungsstarken Trafo. Weitere Fahrzeuge und Gleis-Sets werden folgen.

Eine Gesamtübersicht über das Fleischmann-Programm bieten die neuen Kataloge 1992/1993 für die Nenngrößen H0 und N. 139 bzw. 99 Seiten mit zahlreichen interessanten Abbildungen sagen dem Modelleisenbahner alles Wissenswerte über Triebfahrzeuge, Wagen, Gleissystem und Zubehör.

Brawa

Brawa setzt seine Palette US-amerikanischer Lok- und Wagenmodelle kontinuierlich fort. Die neue GP 18 besitzt Türen zum Öffnen, verschiebbare Sonnenblenden, bewegliche Übergangsbleche und weist zahlreiche Details auf. Das Modell in der Version "Front hoch" ist in der Farbgebung und



Bild 12: Diese kleine Motordraisine in der Nenngröße H0 stellt Hapo vor.

Bild 13 (oben rechts): Der "Winzling" aus dem Hause Hapo besitzt zwei angetriebene Achsen.

Bild 14: Lemaco liefert jetzt die elegante Baureihe 36⁴ im Maßstab 1:87.





Bild 15: In der Nenngröße 0 präsentiert Lemaco eine Be 4/6 und eine Be 6/8.



Bild 16 (links): Das H0m-Modell der Ellok ABe 4/4 Nr. 37 der RhB von Lemaco.



Bild 17 (Mitte links): Weinert bietet die neue Innenbogenweiche in der Nenngröße H0 von Peco an.

dem Dekor von zwölf amerikanischen Bahngesellschaften sowie undekoriert lieferbar; die Version "Front tief" gibt es in der Ausführung von zwei Gesellschaften und ebenfalls undekoriert (Art.-Nr. 0850 bis 0866). Das Fahrverhalten vom langsamsten Rangiergang bis hin zur Höchstgeschwindigkeit ist ausgezeichnet, alles in allem ein Modell vom Feinsten zu einem sehr günstigen Preis. Ein Mindestradius von 360 mm sollte allerdings nicht unterschritten werden.

Eine weitere Neuheit ist das Modell des typisch amerikanischen Caboose. Das Vorbild dieses Mannschaftswagens wird in den USA von zahlreichen Bahngesellschaften eingesetzt. Das Modell ist in Dekor und Lackierung rot, dunkelrot, blau, braun, gelb, orange und schwarz entsprechend der jeweiligen Farbgebung von zwölf Gesellschaften erhältlich (Art.-Nr. 0980 bis 0992). Die Modelle



verfügen über eine komplette Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung.

Hapo

Ein neues Modell für die Nenngröße H0 ist die Motordraisine Typ Klv 12. Das Vorbild dieses Fahrzeugs existiert noch in insgesamt 31 Exemplaren, wovon sechs Draisinen im aktiven Fahrdienst der DB stehen; die übrigen sind Eigentum von Vereinen und Privatpersonen. Das Hapo-Modell wurde aus Weißmetall-Schleuderguß gefertigt und ist mit Messingguß-Zurüstteilen ausgestattet. Die motorisierte Draisine zeigt ein gutes Fahrverhalten.

Baumann

Die auf der Nürnberger Spielwarenmesse vorgestellte Deutz-Diesellokomotive OMZ 122 (Art.-Nr. 02/2520) ist ab sofort im Fachhandel erhältlich. Dieses originalgetreue handgearbeitete Messingmodell im Maßstab 1:22,5 stellt eine weitere Bereicherung des Feldbahnprogramms dar. Besonderer Wert wurde auf eine detaillierte Innenausstattung gelegt. Die Lok ist in der Farbgebung Lok/Fahrgestell grün/rot, hellgrau/rot oder rot/schwarz lieferbar.

Fulgurex

Als Kleinserie zu je 50 Exemplaren wurden jetzt der Pullman-Salonwagen CIWL braun/creme (Art.-Nr. 2646) und der CIWL blau/creme (Art.-Nr. 2624/1) als Messing-Handarbeitsmodelle im Maßstab 1:43,5 ausgeliefert.

Lemaco

Lemaco präsentiert für die Nenngröße H0 die Dampflokomotive Baureihe 36⁰⁻⁴ (preuß. P 4²) der DRG (Art.-Nr. H0-034). Das Messing-Handarbeitsmodell setzt sich aus über 550 Einzelteilen zusammen. Eine Länderbahnversion ist für 1993 vorgesehen. In der Nenngröße H0m ist die Ellok ABe 4/4 Nr. 37 der RhB in der Version ab 1965 (Art.-Nr. H0m-012) erhältlich. Beide Modelle bestechen durch ihre solide Ausführung und das gelungene Finish. Weitere Neuheiten in der Nenngröße 0 sind die beiden Schweizer Elloks Be 4/6 (Art.-Nr. 0-027) und die Be 6/88^{III} "Krokodil" (Art.-Nr. 0-028/1). Die Ellok Be 4/6 stellt in brauner Farbgebung eine Museumslokomotive der SBB dar.

Märklin

Im Rahmen der Märklin-Händler-Initiative wurde ein Set mit der legendären Elektrolokomotive E 18 (Art.-Nr. 3667) ausgeliefert. Der Inhalt besteht aus einer 118 013-2 der DB in ozeanblau/beiger Lackierung sowie einer E 18 mit schutzlackiertem Metallgehäuse. Über das gleiche Programm kamen die Diesellok V 200 139 der DB in der Originalfarbgebung Rot-Grau (Art.-Nr. 3382), ein Niederflurwagen mit verschiedenen Wiking-Modellen (Art.-Nr. 4742 und 4743) sowie in der Baugröße 1:32 die Baureihe 89 (preuß. T 3) als Museumslok 02 (Art.-Nr. 85509) in den Fachhandel.

Das miniclub-Programm wird durch die Dampflokomotive der Baureihe 78 aus massivem Sterling-Silber (925) und ein miniclub-Museum als Startanlage in der kleinsten Nenngröße erweitert. Für Freunde der Blech-Replika bietet Märklin das Modell des Mercedes-Benz 300 SL im Stil der in den dreißiger Jahren geschaffenen Blechauto-Baukästen an.

Bild 18 (oberhalb außen): Nicht ganz lupenrein ist die Beschriftung der oceanblau-beigen E 18.

Bild 19: (oberhalb innen): Eine der im Zweier-Set von Märklin angebotenen Elloks der Baureihe E 19 im "Silber-Look".

Bild 20 (links): Märklins E 18 in komplett überarbeiteter Ausführung.

Der neue Katalog 1992/1993 stellt auf 368 Seiten mit zahlreichen farbigen Abbildungen das gesamte Märklin-Programm vor.

M+D

Anlässlich der Internationalen Modellbahnausstellung Köln präsentierte M+D die Sonderserie KBE (Köln-Bonner Eisenbahn). Sie enthält sechs E-Wagen der KBE im Maßstab 1:87 nach authentischen Vorbildern. Die Modelle sind mit Kurzkupplungskinematik und NEM-Schacht ausgerüstet und mit unterschiedlichen Betriebsnummern und Logos bedruckt.

Perlmodell AB

Vom schwedischen Hersteller Perlmodell wird der CPostid 21/34 der DRG als Messingbausatz angeboten. Durch die neue Fahrgestellkonstruktion verbesserten sich die Fahreigenschaften wesentlich, so daß dieser relativ lange Wagen auch weniger sorgfältig verlegte Gleise sicher befahren kann. Weiterhin wurde der vierachsige Schnellzugwagen BC4ü der Bern-Neuenburg-Bahn (Art.-Nr.080) an den Fachhandel ausgeliefert.

Weinert

Das Peco-Fine-Scale-Gleissystem der Nenngröße H0 wurde durch eine 12°-Bogenweiche, Einbaulänge 256 mm, erweitert. Der Weichen-Außenbogen hat ein Maß von 2100 mm, der Innenbogen mißt 762 mm. Die Herzstücke (Herzstückwinkel 10°) können sowohl mit RP-25-Rädern als auch mit Radsätzen nach NEM anstandslos befahren werden. Die Weiche ist als Rechts- (Art.-Nr. SL-E 186) und als Linksweiche (Art.-Nr. SL-E 187) lieferbar. Mit diesem neuen Produkt wurde das Code-75-Gleisprogramm um eine wichtige Weiche bereichert.

Eisenbahn-Modellbau

Dieser Kleinserienhersteller aus Berlin bietet einen Gelenkwagen zum Transport von Containern an. Der Wagen der Gattung Sggmrs 715 ist mit drei zweiachsigen Drehgestellen ausgerüstet und kann dadurch auch enge Gleisradien problemlos durchfahren. Das Vorbild dieses Modells wurde auf der Hannover-Messe gezeigt. Die beiden Waggonhälften sind mit einer Kurzkupplungskinematik ausgestattet. Die Arretierungsnoppen lassen sich vorbildentsprechend abklappen. Die Puffer wurden exakt den beim Vorbild verwendeten Hochleistungspuffern nachgebildet.

Auhagen

Die letzten zur Nürnberger Messe 1992 angekündigten Neuheiten gelangen jetzt zur Auslieferung. Im Fachhandel erhältlich sind Bausätze für Laderampen in der Nenngröße H0 (Art.-Nr. 10348) und TT (Art.-Nr. 30271), schneebedeckte Tannen (Art.-Nr. 58919) sowie die Dekor-Kunststoffplatten Bretterwand grün (Art.-Nr. 55519) und Bretterwand braun (Art.-Nr. 55520). Für die Nachahmung einer Winterszene ist das Streumaterial "Winterzauber"

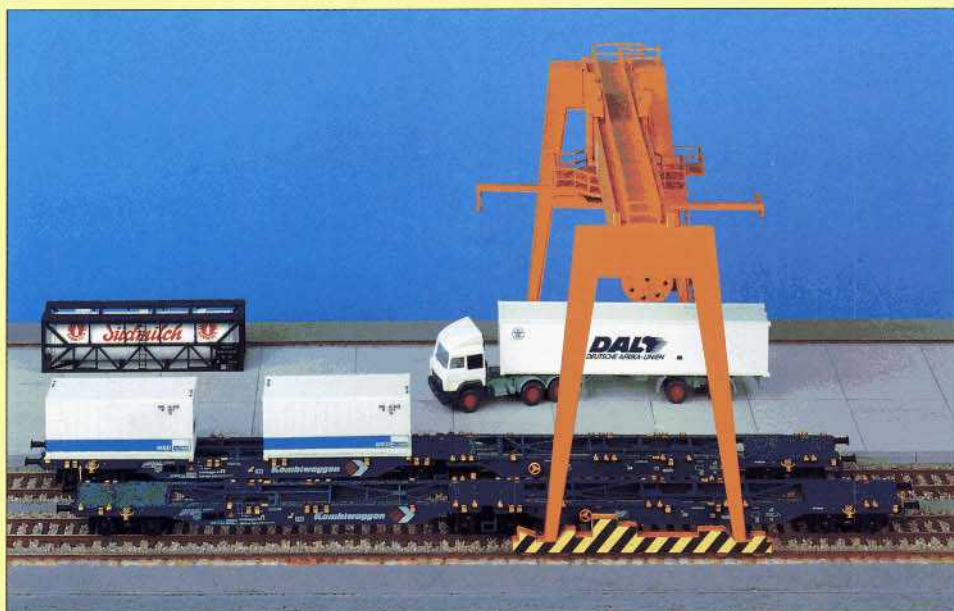


Bild 22: Für Lokalbahnfreunde offeriert Falter den Bahnhof "Posthalde" in der Nenngröße H0.

Bild 21 (ganz oben): Einen Gelenkwagen der Gattung Sggmrs 715 zum Transport von Containern bietet Eisenbahn-Modellbau in Nenngröße H0 an.

Bild 23 (rechts): Das Stadt-Rathaus "Freiburg" in 1:87 von Falter als Exquisit-Modell 1992.

Bild 25 (rechts unten): Für Freunde der LGB-Bahn ist der Werkstattwagen von MO-Miniatur bestimmt.

Bild 24: Nützliches Werkzeug für die Nenngröße "G" (Maßstab 1:22,5) von MO-Miniatur.





Bild 26: Interessantes Zubehör in Form eines Flachwagens mit Dampfseilwinde von MO-Miniatur in 1:87.

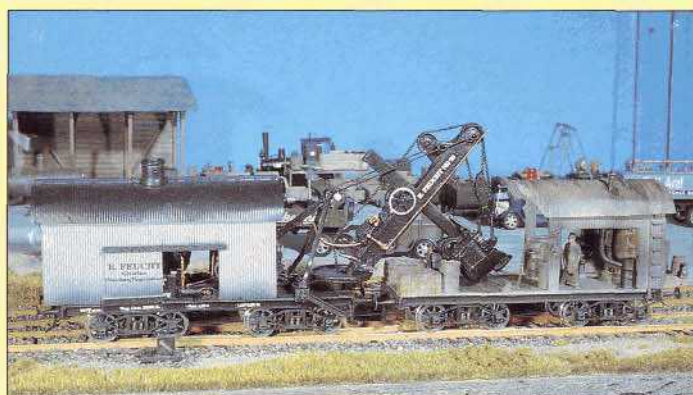


Bild 27: Von MO-Miniatur kommt für den Dampfbagger ein Begleitwagen in der Nenngröße H0.



Bild 28: Ein nettes Zubehör ist die Krauss-Maffei-Zugmaschine mit zwei Oldtimer-Tankwagen, ebenfalls für H0 von MO-Miniatur.

(Art.-Nr. 59033) gedacht. Lieferbar sind auch das "kleine Gehöft" (Art.-Nr. 12350), der "Bahnhof Goyatz" nach einem Vorbild der Spreewaldbahn (Art.-Nr. 10347), eine Bahnmeisterei (Art.-Nr. 10349), eine ländliche Handelseinrichtung mit zahlreichen Ausstattungsteilen (Art.-Nr. 12402) und ein Stadthaus in Renovierung (Art.-Nr. 23270). Der Bahnhof Hohendorf, Haus Elke und ein Haus mit Garage sind ab sofort auch als Fertigmodelle erhältlich.

Faller

Wieder kommen neue Bausätze aus dem Hause Faller. Das Exklusivmodell 1992 ist das herrlich ausgeführte Rathaus (Art.-Nr. 400), das in Anlehnung an das Vorbild in Freiburg gestaltet wurde. Wie alle seit 1984 eingeführten Exklusivmodelle ist es wiederum mit vielen interessanten Details ausgeschmückt. Abweichend vom Vorbild hat das Glockenspiel einen motorbetriebenen, integrierten Figurenlauf.

Unter Verwendung der wichtigsten Stilelemente des Rathauses, jedoch in einer völlig anderen Farbgebung entstand das Faller-Modell "Amtsgericht" (Art.-Nr. 420). Stilistisch paßt dieses wunderschöne Modell in jedes Stadtbild, wirkt aber besonders eindrucksvoll inmitten einer parkähnlich gestalteten Umgebung.

Bild 29: Fernsehserien im Modell! Pola macht's mit seinen Bausätzen im Maßstab 1:87 möglich.



Der Bahnsteig (Art.-Nr. 189) ist eine nostalgische Holzkonstruktion, wie sie früher häufig anzutreffen war. Eigenheim-Liebhaber werden mit den Häusern "Flair" (Art.-Nr. 392) und "Rustica" (Art.-Nr. 393) verwöhnt. Das Mercedes-Autohaus (Art.-Nr. 344) ist mit einer kompletten Inneneinrichtung ausgestattet und kann zusätzlich beleuchtet werden. Die Reihe der Fertigmodelle wird mit dem Kleinstadt-Bahnhof "Thalbach" (Art.-Nr. 1212) erweitert. Das Junior-Kit-Programm in der praktischen Steckbauweise wird mit der Station "Posthalde" (Art.-Nr. 1252) fortgesetzt. Eine Erweiterung erfährt auch das Faller-Car-System mit den beiden Kleintransportern als Rettungswagen (Art.-Nr. 1621) und "Mercedes-Benz-Service" (Art.-Nr. 1623). Die neue, reichbebilderte Faller-Broschüre "Wie baut man eine Car-System-Anlage?" behandelt sehr informativ die Planung und den Aufbau einschließlich der Themen Fahrzeugtechnik, Straßenbau, Verkehrsregelung, Betrieb und Wartung.

MO-Miniatur

Ein dickes Neuheitenpaket kommt aus dem Hause MO-Miniatur. Für die Nenngröße H0 ist die Maffei-Zugmaschine mit zwei Aral-Tankanhängern als Fertigmodell (Art.-Nr. 92100) sowie die Neuaufgabe des Caterpillar-D8-Bulldozers Baujahr 1968 in drei verschiedenen Versionen mit und ohne Räum-

Bild 30: Haus "Geßner", das Pola ebenfalls der Serie "Der Marienhof" nachempfunden hat.



schild (Art.-Nr. 92200, 92201, 92204) lieferbar. Für den Dampfbagger steht nun der Begleitwagen als Bausatz (Art.-Nr. 92106) zur Verfügung. Weiterhin gibt es einen vierachsigen Flachwagen mit Dampfseilwinde und einem bzw. zwei Druckkesseln (Art.-Nr. 92107 bzw. 92108). Das Programm der Modelle im Maßstab 1:22,5 wird durch das Fertigmodell eines Werkstattwagens auf einem LGB-Fahrgestell (Art.-Nr. 90000) sowie einer 13-teiligen Lokomotivausstattung, bestehend aus Petroleumlampe, Ölkannen, Schürhaken und diversen Werkzeugen (Art.-Nr. 92603), erweitert.

Noch

Schwerpunkt der Neuheiten bilden die phantastischen Modellbäume mit ihrer naturalistischen Belaubung. Die Strukturamen "Gartenweiher" und "Trauchburg" sowie das in superrealistischer Gestaltung ausgeführte Schichtgestein dürften ebenfalls das ungeteilte Interesse der Modelleisenbahner finden. Das Sortiment an flexiblen Straßen wird durch einen Radweg, einen Schotterweg, einen Gartenplatz in Baugröße 1:87 und durch eine Bundesstraße mit Radweg für die Nenngröße N erweitert. Weiterhin gibt es Ausschmückungsteile für neue Szenarien: "Große Wäsche", "Auf dem Bauernhof" und "Speditionsarbeiter". Für die Gestaltung von Wintermotiven bietet Noch eine neue Schneematte an. Für die Freunde der Nenngröße Z ist der Modellbahnkoffer "Winterberg" bestimmt. Für die Liebhaber der LGB werden ein Ziehbrunnen, Wacholdersträucher und drei verschiedene Bäume angeboten.

Pola

Nach Motiven der neuen ARD-Fernsehserie "Der Marienhof" präsentiert Pola die H0-Gebäudebausätze "Haus Gessner" (Art.-Nr. 120) und "Haus Pritzwalk" (Art.-Nr. 121). "Haus Gessner", das Domizil des Architekten gleichen Namens, zeigt die renovierte und verspiegelte Fassade seines Vorbilds mit einem kleinen Juweliergeschäft im Erdgeschoß. Kleine zusätzliche Verzierungen, Säulen am Eingang und ein Dachkerker machen das Gebäude besonders interessant. "Haus Pritzwalk" wurde den "Bausünden" der fünfziger Jahre nachempfunden und stellt die exakte Kopie der damals typischen Mietskaserne dar. In der Erdgeschoßzone wurde eine bescheidene Steuerkanzlei eingerichtet.

I.M.U.

Von dem Berliner Modellauto-Hersteller werden im Rahmen der Replika-Serie weitere Neuheiten vorgestellt. Der Magirus-Lkw S 3500 mit Pritsche und Plane wird in blauer Farbgebung als Einsatzfahrzeug des THW Berlin-Steglitz (Art.-Nr. 20036) ausgeliefert. Das gleiche Fahrzeug mit einem Anhänger gibt es als Pritschen-Zug mit der Beschriftung "DB-Stückgut" (Art.-Nr. 20034). Die Serie der Kleinwagen aus der Wirtschaftswunderzeit wird mit

dem vierrädrigen Kabinenroller FMR Tg 500 "Renn-tiger" fortgesetzt.

Vollmer

Drei Neuheiten stehen bei Vollmer auf dem Programm. Die Altweibermühle "Tripsdrill" (Art.-Nr. 3628), die Windmühle (Art.-Nr. 3630) und das "Winzerfest" (Art.-Nr. 3680) stellen interessante Modellbausätze im Baumaßstab 1:87 nach existierenden Vorbildern dar und lassen sich sowohl auf den Modellbahnanlagen als auch als selbständige Dioramenthemen vielfältig verwenden.

Roskopf

Mit zwei Oldtimern setzt Roskopf seine Modellserie im Maßstab 1:87 fort. In zwei verschiedenen Lackierungen wird das Mercedes-Benz Cabrio "Stuttgart" vorgestellt (Art.-Nr. 212 bzw. 213). Weitere Neuheiten sind ein MB-Holztransporter mit Ladekran (Art.-Nr. 452) und ein Veteran der Lüfte, der "Udet Flamingo" (Art.-Nr. 981).

Wiking

Die diesjährige Neuheitenpalette wird mit dem VW Vento in weinroter (Art.-Nr. 05501) und schwarzer Lackierung (Art.-Nr. 05502) fortgesetzt. Der Mercedes 500 SL Cabriolet ist in roter und in dunkelblauer Farbgebung erhältlich (Art.-Nr. 14201 bzw. 14202). Rot lackiert in geschlossener (Art.-Nr. 18901) und gelb in offener Version (Art.-Nr. 18902) präsentiert sich der Ferrari 348 ts. Weitere Neuheiten sind ein MAN F 90-Wechselkoffer-Zentralachs-Hängerzug (Art.-Nr. 59901), der Reisebus MB O 404 RH (Art.-Nr. 71301) und der Pritschen-Lkw MB L 6600 (Art.-Nr. 85901).

Faulhaber

Der neue Faulhaber-DC-Motor 2342 C zeichnet sich durch eine höhere Lebensdauer (etwa 5000 Stunden) und einen wesentlich kleineren Wärmeübergangswiderstand aus. Die Abmessungen des Motors betragen 42 mm x 23 mm. Standardmäßig lieferbar sind Motorversionen mit 4,5 V, 6 V, 9 V, 12 V, 18 V und 24 V.

Fohrmann

Aus dem reichhaltigen Werkzeugsortiment sind besonders zwei Artikel für den Modelleisenbahner interessant. Zum einen wird eine Hängebohrma-



Bild 31 (oben): Nach einem schönen Vorbild läßt sich die "Altweibermühle" in H0 von Vollmer bauen.

Bild 32 (rechts): Ein reizvoller Blickfang ist das Winzerfest in H0 von Vollmer.

Fotos 1 bis 4:
H. Obermayer;
5 bis 9, 11 bis 13, 18 und 19: D. Schubert;
10, 14 und 20:
P. Schiebel; alle übrigen: Werkfotos



schine angeboten, die entweder auf dem Tisch liegend oder ohne zusätzlichen Galgen an der Wand hängend betrieben werden kann. Die in Frankreich produzierte Maschine für 220 V hat einen über Fußschalter regelbaren Drehzahlbereich von 1000 bis 20 000 Upm. Das Gerät wird mit einer 1,20 m langen flexiblen Welle und einem

Bohrfutter mit 0,3 mm bis 6,5 mm Spannbereich geliefert.

Zum anderen ist eine nur 140 mm lange Abisolierpinzette erhältlich, die, mit Einstellschraube und Feststellmutter versehen, hervorragend zum mühelosen Abisolieren von Litzen und Drähten geeignet ist.

ds

Bild 33 (rechts): Ein Bild aus längst vergangener Zeit vermittelt der Pritschen-Lkw MB L 6600 von Wiking.

Bild 34 (rechts außen): Ein Fahrzeug für den vielfältigen (Modell-)Einsatz: der MB-Holztransporter mit Ladekran von Roskopf.

Bild 36 (unten Mitte): Eine Wiking-Neuheit ist auch der VW Vento, der in weinroter und schwarzer Lackierung angeboten wird.

Bild 37 (rechts unten): Der Ferrari 348 ts in der offenen Version von Wiking.

Bild 35 (unten): Die beiden Mercedes-Benz-Cabrios von Roskopf: ein Muß nicht nur für Oldtimer-Freunde.



BÜCHERECKE

Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 43/1992

Die diesjährige 43. Folge des "Jahrbuch des Eisenbahnwesens" steht ganz unter dem Leitthema "Die Bahnen Europas". Nach mehreren Beiträgen unter dem Stichwort "Europas Bahnen wachsen zusammen" präsentieren sich auf 120 Seiten die einzelnen europäischen Bahnen. Ein interessanter Beitrag über die chinesischen Staatsbahnen, die bewährte "Chronik des Eisenbahnwesens" und die Beiträge über Neuentwicklungen bei Fahrzeugen und Geräten runden das Jahrbuch ab.

Anhand des Jahrbuchs kann jeder Leser sich einen ersten Überblick über die Bahnen Europas verschaffen und er erfährt, welche Möglichkeiten und Chancen sich für die Verwirklichung eines leistungsfähigen europäischen Verkehrssystems bieten.

Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 43/1992. 224 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, gebunden, Format DIN A4. Hestra-Verlag, Darmstadt, 1992. ISBN 3-7771-0242-3

DM 42,00
- rab -

Eisenbahn in Rheinhessen – Der Rheinhessen-Kalender 1993

Einen ungewöhnlichen Eisenbahnkalender bringt der Graphiker Erhard Hütz aus Alzey heraus. Keine Fotos, sondern Federzeichnungen und aquarellierte Bleistiftzeichnungen lassen in einem Titel- und zwölf Monatsblättern eisenbahntypische Szenen und Details aus verschiedenen Eisenbahnstrecken in Rheinhessen am Betrachter vorbeiziehen. Die meisterhaften Graphiken vermitteln streckenweise leichte Melancholie und sanfte Resignation – durchaus treffend für weite Teile des Eisenbahnnetzes in Rheinhessen.

Erhard Hütz: Eisenbahn in Rheinhessen. Zwölf Monatsblätter, ein Titelblatt sowie zwei Blatt Einführung und Bilderläuterungen, Spiralheftung; Format 45 x 31 cm.

Eigenverlag E. Hütz, 6508 Alzey-Heimersheim ISBN 3-927769-14-2

DM 30,00
- rab -

Alba-Kalender

Die beiden großen Alba-Kalender für Eisenbahnfreunde werden wieder in einer Schwarzweiß- und einer farbigen Version herausgegeben.

Der große Eisenbahnkalender 1993 im Format 45 cm x 29 cm enthält 13 Farbaufnahmen (29 cm x 21 cm) und ein Blatt Bilderläuterungen sowie Klemmleiste und Frontfolie.

Der große Lokomotivkalender 1993, ebenfalls im Format 45 cm x 29 cm, umfaßt 13 Schwarzweiß-Aufnahmen im selben Format von Lokomotiven und Triebwagen sowie ein Blatt Bilderläuterungen, Klemmleiste und Frontfolie.

Der große Eisenbahnkalender 1993. Alba Publikation, Düsseldorf, 1992.

ISBN 3-87094-147

DM 22,00

Der große Lokomotivkalender 1993. Alba Publikation, Düsseldorf, 1992.

ISBN 3-87094-146

DM 16,80

- rab -

Die Eisenbahn nach Rodach

Zum 100. Geburtstag der Nebenbahn Coburg – Rodach im Juni 1992 haben die rührigen Steinachtalbahn-Staffelsteiner Eisenbahnfreunde e.V. eine umfassende Dokumentation über die älteste Nebenbahn im Coburger Land herausgegeben. Die Autoren Wolfgang Bleiweis und Bernd Schmitt haben alles noch erreichbare Material zusammengetragen und zu einem informativen Band verarbeitet. Einige gute Farbfotos ergänzen die zahlreichen Schwarzweißabbildungen unterschiedlicher Qualität.

Wolfgang Bleiweis, Bernd Schmitt: Die Eisenbahn nach Rodach. 112 Seiten mit zahlreichen Schwarzweiß- und 12 Farbfotos, Gleisplänen und Skizzen, gebunden; Format 21,5 x 20,5 cm. Herausgeber: Steinachtalbahn-Staffelsteiner Eisenbahnfreunde e.V., Coburg, 1992. ISBN 3-9802748-1-0

DM 39,80
- rab -

Ganz ohne Eile – Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn (G.O.E.) 1867 – 1920

Oldenburg trat erst im Sommer 1867 mit der Eröffnung der Strecke Oldenburg-Bremen in den Kreis der deutschen Ländereisenbahnen ein. Aus Anlaß des 125jährigen Gründungsjubiläums wurde zu einer Ausstellung im Stadtmuseum Oldenburg eine kurzgefaßte Geschichte der ehemaligen Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn herausgegeben. Der Schwerpunkt der Broschüre liegt in der Darstellung der Ausgangslage und der Anfänge der oldenburgischen Eisenbahn sowie der sozialen Lage der Eisenbahner.

Der Inhalt enthält leider eine Reihe von Unrichtigkeiten, so etwa die Behauptung, daß sich Baden 1902 an die preußisch-hessische Eisenbahngesellschaft angeschlossen habe. Auf Seite 39 wird kühn behauptet, die erste Lokomotive "Landwürden" sei 1868 von der Firma "Krauss-Maffei" gebaut worden. Es sollte sich inzwischen auch bis Oldenburg herumgesprochen haben, daß beide Firmen erst 1932 fusionierten, daß man "Krauss" mit "ss" schreibt und "Maffei" mit "ei".

Lioba Meyer: Ganz ohne Eile – Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn, 112 Seiten mit 91 Schwarzweißabbildungen, broschiert, Format 17 x 24 cm.

Isensee Verlag Oldenburg, 1992.

ISBN 3-89442-127-4

DM 15,00
- rab -

Furka Bergstrecke – Steffenbachbrücke

Anlaßlich der Inbetriebnahme des ersten Teilstücks der Furka-Bergstrecke (Realp – Tiefenbach) sind zwei Broschüren über die Steffenbachbrücke erschienen; die erste ist mehr allgemein gehalten, die zweite ein Reprint der Montageanleitung aus dem Jahre 1926.

Hans Hofmann: Furka-Bergstrecke – Steffenbachbrücke. Zwei Broschüren zu je 16 Seiten mit mehreren Schwarzweißabbildungen, Format DIN A 4, geheftet.

Calanda Verlag, Chur, 1992.

zusammen

sFr. 15,00
- rab -

Elektronische Schaltungen für den Modellbau

In der Elektor-Buchreihe "Elektronische Schaltungen für ..." erschien ein Buch für den Modellbaubereich. Es werden elektronische Schaltungen für den Eisenbahn-, Auto-, Schiffs- und Flugzeugmodellbau vorgestellt. Für den Modellbauer werden unter anderem so interessante Schaltungen wie eine automatische Kehrschleifensteuerung für Zweileiterbahnen, ein Pulsbreitenfahrgregler zum sanften Anfahren und Anhalten, digitale Steuerung für eine "Stadt der tausend Lichter" und eine Dauerzugbeleuchtung vorgestellt. Weitere Schaltungen für andere Modellbaubereiche sind Großdieseltongenerator, Notlander für den Modellflug, Automatischer Akkulader und ein digitaler Fahrgregler für Funkfernsteueranlagen. Insgesamt werden dreißig Schaltungen vorgestellt.

Die vorgestellten Schaltungen kann auch der Nicht-Elektroniker mit Erfolg aufbauen, da auf den ersten Seiten des Buchs die elektronischen Bauteile mit Bildern, Zeichnungen, Schaltsymbolen und textlicher Erläuterung vorgestellt werden. Die Schaltungen werden von der Problemstellung bis zur Lösung beschrieben. Die Lösungen werden mit Text und Schaltbild genau beschrieben. Zusätzlich zum Schaltbild bekommt der interessierte Leser noch einen sogenannten Platinenplan angeboten, anhand dessen die Schaltung aufgebaut werden kann. Für einige Schaltungen sind auf den letzten Seiten Platinenlayouts zum Selberätzen von Platinen abgedruckt.

Elektor: Elektronische Schaltungen für den Modellbau. 226 Seiten mit 58 Abbildungen, 30 Schaltplänen, Platinenplänen und Stücklisten für elektronische Bauteile, 7 Platinenlayouts, Paperback; Format 21 x 14 cm.

Elektor Verlag GmbH, Aachen, 1992

ISBN 3-928051-28-8

DM 19,80
- gp -

Richtung Bretten-Richtung Zukunft

Zwischen Karlsruhe und Bretten entstand die erste deutsche Gemeinschaftsstrecke, die von einer Stadtbahn und der DB gemeinsam betrieben wird. Anlaßlich der Eröffnung ist eine gut aufgemachte Broschüre erschienen, die das Konzept dieser Stadtbahn unter verschiedenen Gesichtspunkten beleuchtet.

Für den Betrieb wurden eigens Zweisystem-Fahrzeuge entwickelt, die zunächst von Bretten auf den Gleisen der Kraichgaubahn nach Grötzingen fahren. Von dort geht es Richtung Karlsruhe über eine drei Kilometer lange Neubaustrecke parallel zur Bundesbahn. Schließlich erreicht die Bahn auf den Schienen der Straßenbahn vom Bahnhof Durlach über die Karlsruher Fußgängerzone den Marktplatz. Hauptbahnhof und Altbahnhof bilden die Endpunkte der Strecke.

Wenn sich dieses Modell bewährt, wird es sicher auch in anderen Verdichtungsräumen zum Tragen kommen.

Verschiedene Autoren: Richtung Bretten-Richtung Zukunft. Die Stadtbahn fährt Bundesbahn. 56 Seiten mit zahlreichen meist farbigen Abbildungen, broschiert; Format 30 cm x 17 cm. Herausgeber: Bürgermeisteramt Bretten und Albtal-Verkehrs-Gesellschaft, Karlsruhe, 1992. ISBN 3-928029-17-7

DM 10,00