



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

12/1991

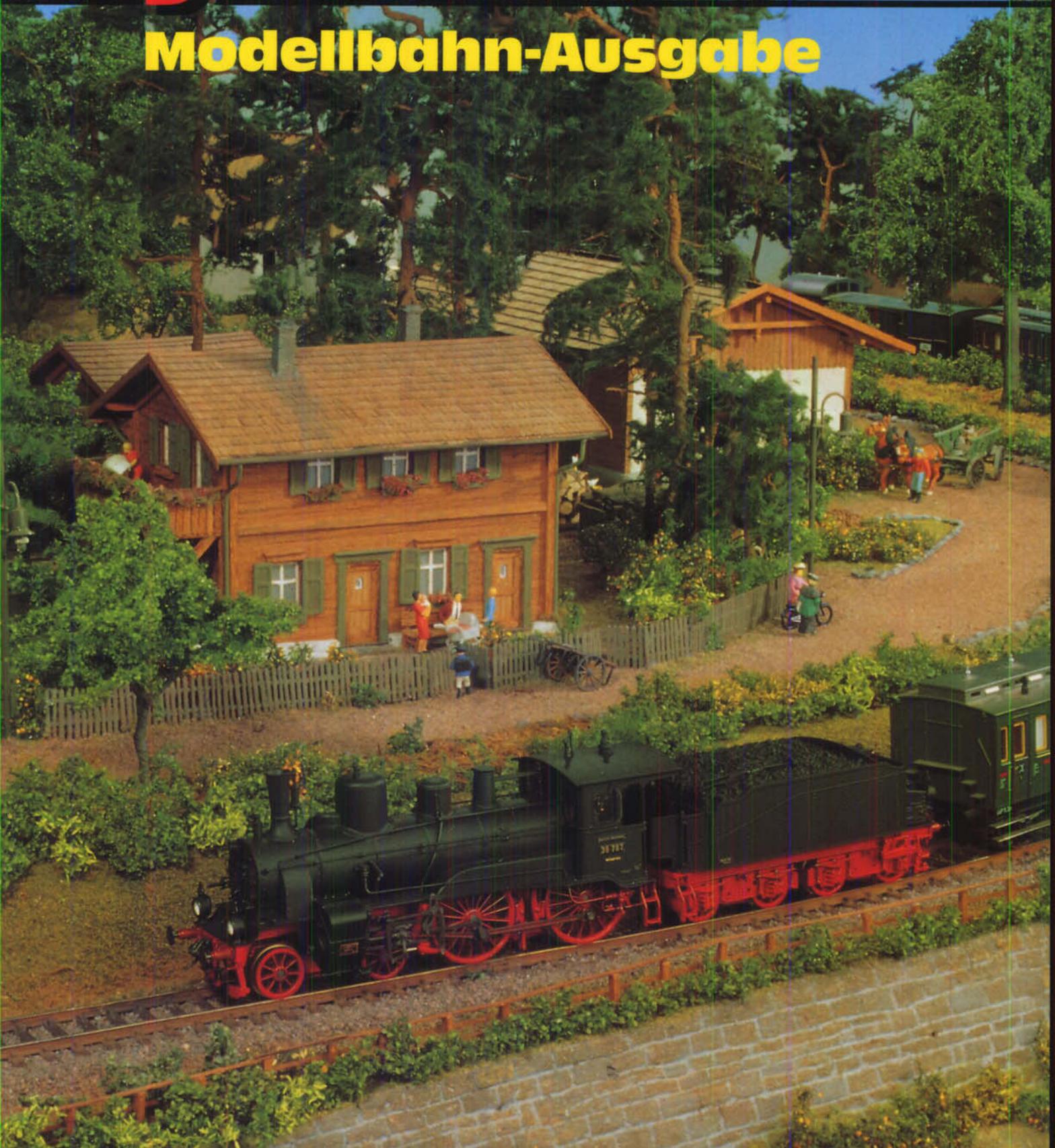
Dezember

DM 14,50

sfr 14,50

öS 105,-

Modellbahn-Ausgabe



Den verehrten
und Lesern des
Magazins, mit denen sich
die Redaktion durch das gemeinsame
Auf der einen und Mo-
dellbahnbau auf der ande-
ren Seite stets sehr verbun-
den fühlen, hoffen wir, mit
dieser etwas anderen Mo-
dellbahnausgabe des Jour-
nals im Hinblick auf die
bevorstehenden Feiertage
eine willkommene Überraschung zu bereiten.



Leserinnen
Eisenbahn-Jour-
Redaktion und Ver-
steckenpferd Eisenbahn
dellbahnbau auf der ande-
ren fühlen, hoffen wir, mit
dellbahnausgabe des Jour-
bevorstehenden Feiertage

Nehmen Sie sich an den Festtagen die Zeit, einmal ganz in Ruhe in dieser
Nummer zu blättern und die Fotos zu studieren! Bestimmt werden Sie
sich eine Menge Anregungen für Ihre persönlichen Modellbaupläne
holen können...

In diesem Sinne: Erholungsreiche, friedvolle Weihnachtstage und
"Glück auf" für 1992 – das wünscht Ihnen Ihr
Hermann Merker Verlag GmbH

Vorwort

Der Autor der Ihnen vorliegenden Nummer 12/1991 des Eisenbahn-Journals, Herr Helmut Brückner, ist langjähriger Leser unserer Zeitschrift. Mit seiner hier vorgestellten Anlage wollte er eigentlich schon vor zwei Jahren am 2. großen internationalen Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals teilnehmen. Er schickte damals so schöne Bilder ein, daß wir zu der Vermutung gelangten: Diese Anlage könnte mehr als einen acht- bis zehnteiligen Bericht im Rahmen des Wettbewerbs verdienen. Einer unserer Redakteure besuchte daher Herr Brückner, um sich dessen Modellbahnanlage genau anzuschauen. Tatsächlich waren auf ihr derart viele Details zu finden, daß beide Seiten übereinkamen, auf die Veröffentlichung unter der Rubrik Modellbauwettbewerb zu verzichten und statt dessen die Anlage in einer ganzen Modellbahnausgabe des Eisenbahn-Journals ausführlich vorzustellen.

Es ist das erste Mal, daß wir einer Anlage eine vollständige Nummer des Journals widmen. Zwar haben wir uns schon in der Ausgabe 12/1989 einem einzelnen Thema ("Die Rhätische Bahn im Modell") zugewandt; die damals gezeigten Dioramen konnten aber nicht das ganze Heft füllen, so daß noch weitere Leserarbeiten zu diesem Thema zur Komplettierung herangezogen wurden.

Auf der Anlage von Herrn Brückner entstand im sichtbaren Bereich nahezu alles aus entsprechendem Rohmaterial im Eigenbau – Gleise, Gebäude, Bäume etc. Lediglich die Figuren wurden nicht eigens angefertigt, selbstverständlich aber in der Regel neu bemalt. Wir haben im

Laufe der Zeit so manche große Anlage aus Leserkreisen präsentiert, aber noch nie eine, die derart weitgehend (sogar Gleise und Weichen!) im Selbstbau entstanden ist!

Herr Brückner, im Nordwesten Deutschlands zu Hause, hat seine Anlage in einer fiktiven bayerisch-schweizerisch-österreichischen Voralpenlandschaft angesiedelt; die auf ihr eingesetzten Fahrzeuge sind jedenfalls in erster Linie bayerische. Eine exakte Festlegung unterblieb absichtlich, um sich bezüglich der Häuser und des rollenden Material keine Beschränkungen auferlegen zu müssen. Seine Gebäude sind nach Urlaubserinnerungen entstanden und oft für ganz spezielle Gegenden typisch; z.B. ist eines nach Graubündener Vorbild erbaut. Derart hübsche Bauwerke sind aus industrieller Fertigung nicht zu bekommen. Freiheiten beim Bauen und Gestalten müssen im Anlagenbau immer "drinsein"; Modellbauer werden sich selten sklavisch an irgendein Vorbild halten, sondern ihre Modellbahnwelt stets mit ganz persönlichen Vorstellungen und Erinnerungen ausschmücken.

Beispielsweise fahren deswegen auf der vorgestellten Anlage auch eine LAG-Lokomotive, ein Kittel-Dampftriebwagen und eine badische Maschine der Baureihe 75. Die südliche Grenze zwischen Bayern und Württemberg bei Lindau verläuft ja durchaus im Alpenvorland, und schon der nächste größere Ort westlich des württembergischen Friedrichshafen, Überlingen, ist badisch, so daß auch die badische 75er im grenznahen bayerischen Bahnhof zumindest im Modell akzeptabel ist.

Bestimmt gibt es unter den vielen Lesern des Eisenbahn-Journals noch eine Menge weiterer, die über eine so große Anlage wie die hier besprochene verfügen oder sich eine solche bauen möchten. Vielleicht ist uns die eine oder andere dieser schon bestehenden bzw. noch zu verwirklichenden Anlagen gleichfalls eine ganze Modellbahnausgabe wert! Wen das interessiert und wer sich erst noch ans Bauen machen wird, der sollte auf jeden Fall sämtliche Bauschritte fotografisch festhalten. Bei der Anlage von Herrn Brückner existieren leider keine Bilder aus der Bauphase; unser Modellbaufreund entschloß sich erst nach Fertigstellung seines Werkes, sich um eine Veröffentlichung zu bemühen.

Übrigens wird natürlich ein ganz ordentliches Autorhonorar fällig für jemanden, dessen Anlage die Redaktion des Eisenbahn-Journals eine eigene Nummer unserer Zeitschrift widmet! Wir sind gespannt auf das Echo hierauf!

Am Schluß dieses Vorworts noch ein Wermutstropfen: Leider kommen wir im Zuge der andauernden Kostenerhöhungen nicht darum herum, den Preis für die in der Herstellung besonders aufwendigen Modellbahnausgaben ab 1992 auf DM 14,50 anzuheben – soviel, wie bereits diese Ausgabe außerhalb des Abonnements kostet. Damit gehören die **Modellbahnausgaben** des Eisenbahn-Journals jedoch nach wie vor zu den preislich sehr günstigen Publikationen auf dem einschlägigen Sektor. – Jetzt aber viel Vergnügen mit der hier praktizierten "hohen Schule des Modellbahnbaus"!

Ihr Hermann Merker Verlag

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung	5
Der Unterbau meiner Anlage	6
Am Anfang war das Sägewerk	11
Der Gebäudebau	20
Landschaftsbau	31
Bäume aus Naturmaterial	42
Landstation Annaberg	46
St. Florian, Abzweigbahnhof im Alpenvorland	54
Straßen und Wege	73
Einfriedigungen	75
Meine Modellbahn-Philosophie	78
Schaufenster der Neuheiten	86
Mini-Markt	90
Fachhändler-Adressen	96
Sonderfahrten und Veranstaltungen	107



Bild 1 (Titel): Ein aus Abteilwagen gebildeter Personenzug ist auf der ausgezeichnet gestalteten Anlage von Herrn Brückner in Richtung Annaberg unterwegs.

IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

17. Jahrgang

Verlag und Redaktion
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/49
Telefax (0 81 41) 4 46 89
Herausgeber: Hermann Merker

Autor dieser Nummer: Helmut Brückner
Objektbetreuung: Manfred Grauer (Texte)
Gerhard Peter (Bilder)
Anzeigen: Elke Albrecht

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

Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH
Printed in Italy by EUROPLANNING srl, via Morgagni 24,
I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG,
D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Die Kündigung des Abonnements ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

Einleitung

Modellbahnbau! Die Begeisterung ist groß. Die Familienangehörigen haben die Zustimmung zu dem räumlichen "Mindestbedarf" erteilt. Jetzt beginnt der Aufbau, und zwar zügig, denn es soll schon bald etwas zu sehen sein. Latten, Schrauben und Sperrholzplatten werden gleich groß eingekauft, damit es eine möglichst raumfüllende Anlage wird...

Wer sich dazu bewegen fühlt, mit einem solchen Blitzstart zu beginnen, der sollte sich von nichts und niemandem aufhalten lassen. Erfahrungsgemäß ändern gute Ratschläge in dieser so "heißen" Phase doch nichts. An den ersten verlegten Gleisen werden sofort Fahrstromkabel angebracht, und die Probefahrt kann beginnen.

Wer nach dem ersten Anlauf allerdings resigniert, wenn das erstellte Werk nicht so recht "hinhaut", wie er sich das vorgestellt hat, der sollte lieber Ball spielen, Zeitung oder besser Eisenbahn-Journal lesen. Nur mit der Bereitschaft, das geschaffene Werk kritisch zu beurteilen und immer wieder zu verbessern, wird man zu einem insgesamt befriedigenden Ergebnis kommen.

Ich spreche aus eigener Erfahrung; ich benötigte sogar einige Anläufe, um meinen gegen-

wärtigen Stand im Modellbahnbau zu erreichen. Inzwischen baue ich mir auch die normalen Gleise selbst. Man kann seine Anlage noch so realistisch und vorbildnah gestalten: Wenn die Gleise nicht "stimmen", war alles vergeblich! Kritische Betrachter richten ihren Blick immer zuerst auf die Modellbahngleise, weil hier die meisten unverzeihlichen Fehler begangen werden. Das "Flair" einer ganzen Anlage steht und fällt mit dem Gleisbau.

Beim Weichenantrieb habe ich mich für den motorischen Antrieb à la Lux-Modellbau entschieden. Er stellt die Weichen mit einem kaum noch wahrnehmbaren Geräusch und absolut sicher. Bei jedem Stellvorgang wird ein Schalter betätigt, der die entsprechende Polarität für das Herzstück steuert und eine Meldung an das Stellpult über den jeweiligen Zustand der Weiche gibt. Der Selbstbau verlangt allerdings einiges an technischer Ausstattung und an feinmechanischen

Kenntnissen. Wer davon absehen möchte, aber doch großen Wert auf einen zuverlässigen und robusten Weichenantrieb legt, dem kann ich jenen von Lux-Modellbau bestens empfehlen. Damit genug der Vorrede. "Glückauf" bei Ihrem Anlagenbau, bei dem Ihnen diese ungewöhnliche, weil spezielle Modellbahnausgabe des Eisenbahn-Journals gerne eine Hilfe sein möchte!

Helmut Brückner



Wegen eines bevorstehenden Umzugs und eines geplanten Anlagenneubaus bietet der Autor dieser Eisenbahn-Journal-Ausgabe, Herr Helmut Brückner, die im folgenden vorgestellte Anlage komplett zum Verkauf an.

Das Rollmaterial ist davon allerdings ausgenommen.

Anfragen und Angebote richten Interessierte im separat beiliegenden verschlossenen Umschlag bitte an das Eisenbahn-Journal, Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, D-8080 Fürstenfeldbruck. Wir leiten die Zuschriften an Herrn Brückner weiter.

Bildautoren:

H. Brückner:

2, 6, 7, 11, 14, 16,
18, 20, 22 - 26, 29,
30, 32 - 41, 44 - 47,
54 - 56, 61 - 66,
70 - 72, 74, 75, 81,
85 - 88, 91 - 97,
101 - 106, 108,
110 - 118,
122 - 132,
134 - 137,
139 - 141, 144,
146, 148 - 153,
155

K. Heidbreder:

1, 5, 7 - 10, 12, 13,
15, 17, 19, 27, 31,
48 - 50, 52, 57, 59,
73, 76 - 80, 82, 84,
89, 90, 99, 100,
107, 109, 119 - 121,
133, 138, 142, 143,
145, 147, 154, 156,
157

G. Placke:

21, 28, 42, 43, 51,
53, 58, 60, 67 - 69,
83, 98

Bild 2: Großzügigkeit der Landschaftsgestaltung hat Vorrang. Die Harmonie der Streckenführung und eine natürliche Farbgebung waren für mich Leitfaden beim Gestalten des Geländes. Besonderer Wert wurde auf weite Bögen, also großzügige Radien gelegt. Die Abbildung und der Gleisplan auf der nächsten Doppelseite erleichtern die Zuordnung der vielen Ausschnittfotos.

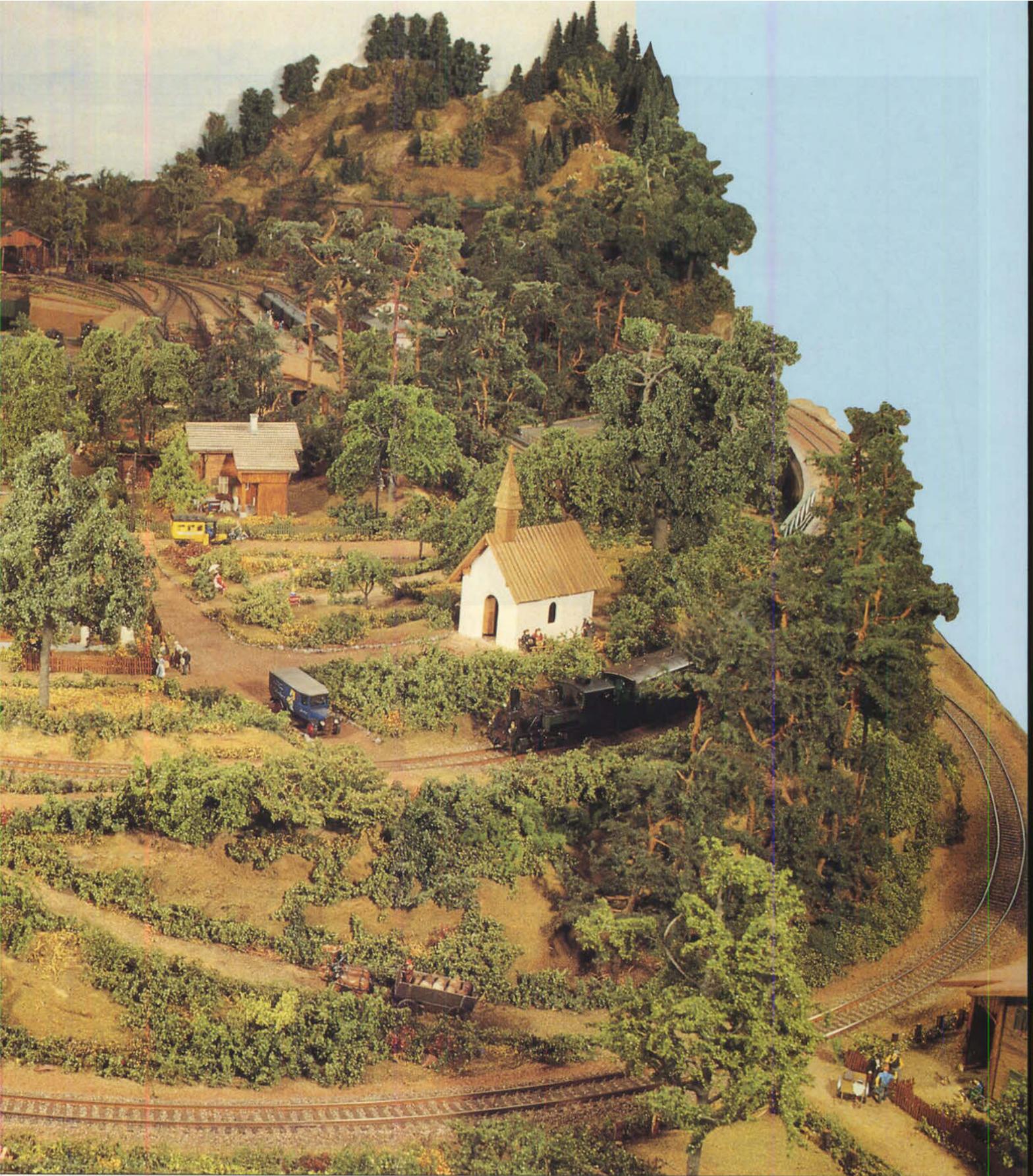


Der Unterbau meiner Anlage

Was für ein Haus die Fundamente bedeuten, ist für eine Modellbahnanlage der Unterbau. In jedem Fall kommt es bei der Planung und Ausführung auf größte Sorgfalt an. Ich habe eingesehen, daß Böcke für eine Anlage meiner Größenordnung nicht geeignet sind.

Meine Entscheidung fiel zugunsten einer Rahmenkonstruktion aus gehobelten Latten von ca. 20 mm x 40 mm Querschnitt. Mit ihnen habe ich den gesamten Rahmen und Trassenunterbau zusammenschraubt – nicht etwa zusammengenagelt. Eine Schraubverbindung ist

wesentlich stabiler als eine Nagelung und läßt sich im Bedarfsfall wieder lösen. Die Ständer bestehen aus zwei zu einem Winkel verschraubten Latten. Der Querträger für die Auflage der Trassenbretter bzw. der Grundplatte des Schattenbahnhofs lassen sich an



jeder beliebigen Stelle des Winkels anschrauben. Es ist egal, ob in dem Winkel oder auf einem Außenschenkel des Winkels eine Verbindung aufgeschraubt wird. Hilfreich sind mehrere kleine Schraubzwingen. Eine tragende Querplatte wird z.B. bei Steigungen direkt unter das Trassenbrett oder die Richtlatte geführt und dann mit der Schraubzwinde zuerst an einem Punkt des Ständers arretiert. Mit Wasserwaage und Winkel muß bei der

gesamten Unterbaukonstruktion alles ausgerichtet werden. Auf schieferm Ständer- und Trägerwerk kann kein exakt verlaufendes Gleisbett verlegt werden. Aufwendige Korrekturen beim Ausrichten der Trassen nehmen später viel mehr Zeit in Anspruch als sauberes und genaues Arbeiten beim Errichten der Rahmenkonstruktion. Vergeblich müht man sich ab, wenn die verwendeten Materialien nicht zweckmäßig oder gar von minderer Qualität sind.

Beste Erfahrungen habe ich mit Holz als Baustoff gemacht – bis hin zu den Hochbauten wie Galerien, Tunnels und Häuser. Neben den Latzen aus Fichte bzw. Tanne habe ich für die Grundplatte des Schattenbahnhofs eine Tischlerplatte (15 mm stark), für die Trassen Sperrholz (10 mm stark) verwendet. Spanplatten kommen hierfür nicht in Betracht. Bei der Verarbeitung und vor allem bei der späteren Handhabung stellen sich schnell die Vorteile der

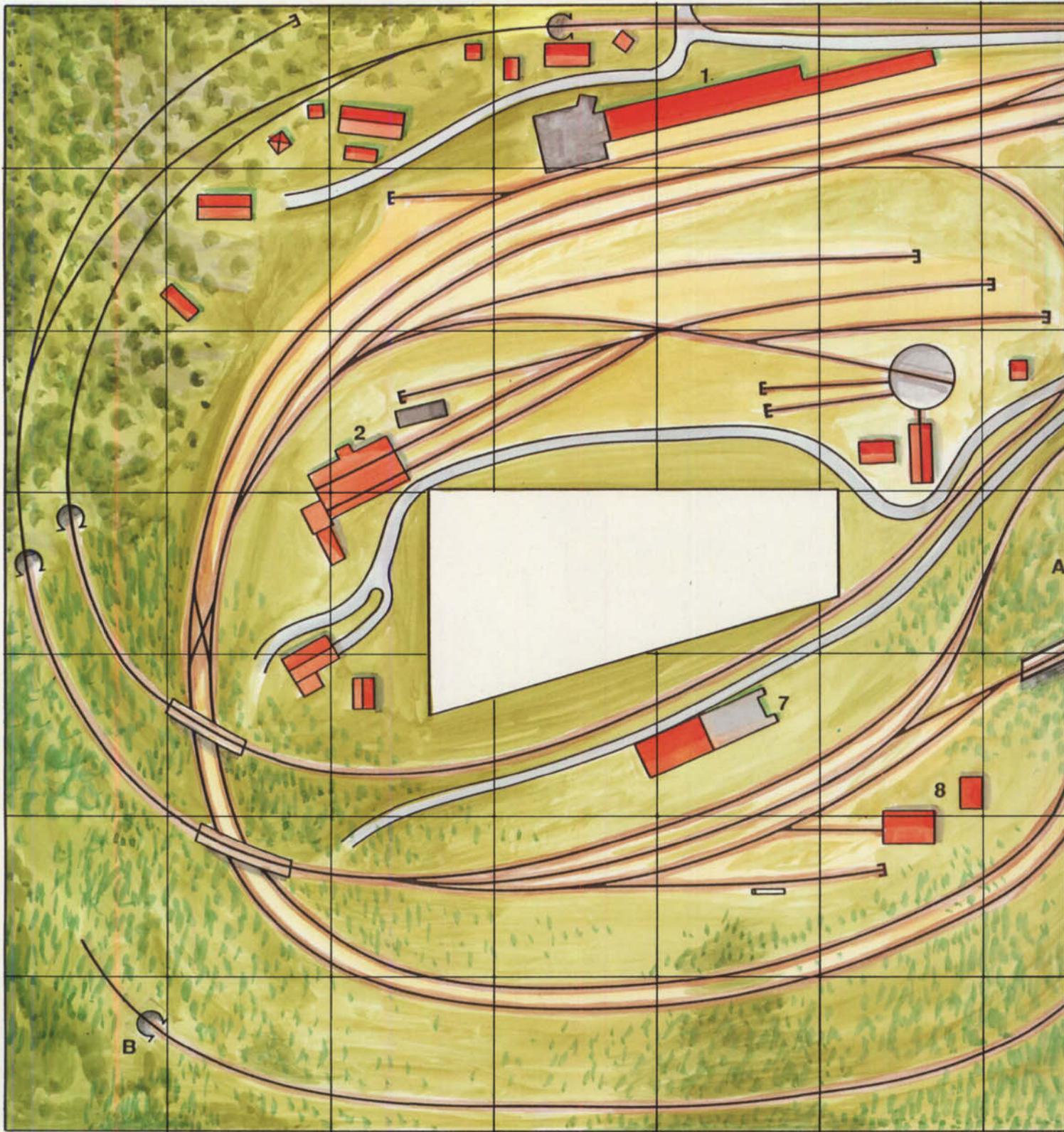


Bild 3: Die Zeichnung gibt den Gleisplan der Modellbahnanlage unmaßstäblich wieder. Wir haben den Gleisplan mit einem 50-cm-Raster hinterlegt, um die Orientierung zu erleichtern. Die Punkte A verbinden den unterirdischen Abstellbahnhof zweigleisig mit dem Bahnhof St. Florian. Durch das Tunnelportal B geht es von St. Florian aus kommend ebenfalls in die Tiefe. Zwischen B und C wird die Strecke zum Abstellbahnhof zweigleisig und verschwindet dann beim Tunnelportal D endgültig unter Tage. **Zeichnung: A. Eble, G. Gerstberger**

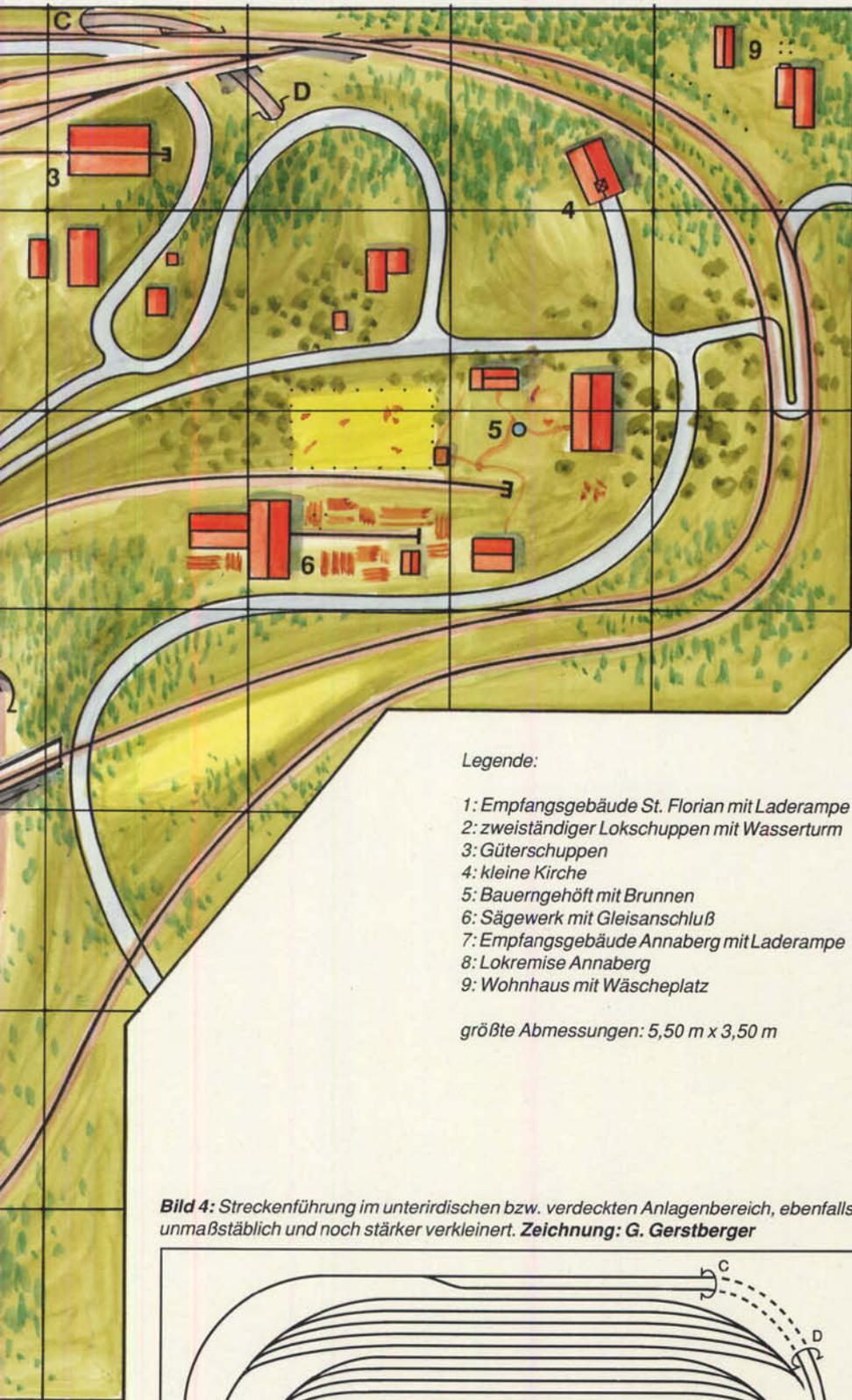
Holzverwendung heraus. Das Material ist einfach zu beschaffen; die Latten gibt es bundweise und in verschiedenen Längen in jedem Holzhandel, meist auch die Tischlerplatten und das Sperrholz. Diese Platten sollte man sich zweckmäßigerweise gleich an Ort und Stelle auf die vorgesehene Größe zuschneiden lassen. So

sind sie leichter transportabel und im Anlagenraum einfacher zu bewegen und unterzubringen.

Für die Schraubverbindungen haben sich die mit Kreuzschlitz versehenen, sich selbst in das Material hineinschneidenden Spaxschrauben bestens bewährt. Ein elektrischer Schrauber

oder eine Bohrmaschine, möglichst mit Geschwindigkeitsregelung, ist bei einer größeren Anlage fast unentbehrlich. Wer auf Handbetrieb angewiesen ist, dem empfehle ich vorzubohren.

Es ist eine feine Sache, aus den Holzresten leicht jede beliebige Stütze für den Trassen-

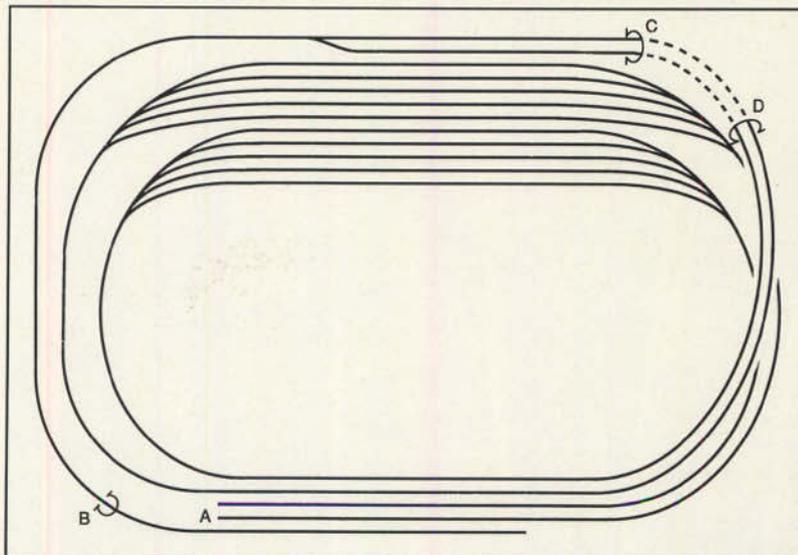


Legende:

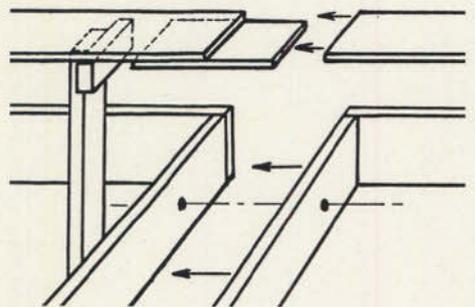
- 1: Empfangsgebäude St. Florian mit Laderampe
- 2: zweistöndiger Lokschuppen mit Wasserturm
- 3: Güterschuppen
- 4: kleine Kirche
- 5: Bauerngehöft mit Brunnen
- 6: Sägewerk mit Gleisanschluß
- 7: Empfangsgebäude Annaberg mit Laderampe
- 8: Lokremise Annaberg
- 9: Wohnhaus mit Wäscheplatz

größte Abmessungen: 5,50 m x 3,50 m

Bild 4: Streckenführung im unterirdischen bzw. verdeckten Anlagenbereich, ebenfalls unmaßstäblich und noch stärker verkleinert. **Zeichnung: G. Gerstberger**



verlauf herzustellen und, wenn es sein muß, auch nachträglich problemlos einzubauen. Nach der Befestigung der Trassenbretter, beispielsweise bei der recht langen Auffahrt aus dem Schattenbahnhof heraus in den oberen Anlagenteil, haben sich bei Messungen mit Lineal und Winkel immer wieder kleine Unebenheiten gezeigt. Mußte etwa eine Wölbung abgesenkt werden, habe ich einfach die Auflagestütze gelöst und etwas tiefer wieder neu angeschraubt. Beim Ausgleich einer Senke werden vor und nach dem auszugleichenden Bereich die Schrauben gelöst und unter der Senkung eine weitere Stütze eingebaut. Hierbei sollte nicht durch das Trassenbrett geschraubt, sondern nur geleimt werden. Bei Verschraubungen besteht die Gefahr erneuter Verformung. Wo es sich einrichten ließ, habe ich das Trassenbrett in der gesamten Länge auf eine hochkantgerichtete Latte aufgeschraubt. Diese Bauweise ist so stabil, daß die Anlage begehbar wird. Ich habe das ausprobiert und die Begehbarkeit auch schon nötig gehabt. Die Brettstöße und der Ansatz von Bögen sind kein Problem.



Diese Verbindungen habe ich mit den im Querschnitt gleichen Brettchen aus Sperrholz großzügig unterlegt, mit Schraubzwingen befestigt, ausgerichtet und einfach verschraubt. Es empfiehlt sich, an den Nahtstellen eine Stütze zu setzen.

Für die Bogenteile habe ich aus Pappe eine Schablone angefertigt und in die Anlage eingepaßt. Mit Stoßnadeln wird die Pappschablone auf der Sperrholzplatte befestigt, übertragen und mit der Stichsäge ausgeschnitten. Im nicht sichtbaren Bereich entschied ich mich für einen 600-mm-Radius. So gilt die einmal angefertigte Schablone für den gesamten Unterbau.

Die an der Raumwand verlaufenden Anlagenseiten wurden gleich mit mehreren Stützen an die Wand gedübelt. Das Fußbleistenprofil muß an der Stütze natürlich ausgeklinkt werden.

Je nach Bauart der Anlage ist die Zugänglichkeit zu den einzelnen Streckenabschnitten unterschiedlich gut. Solange die Strecke und der Schattenbahnhof von oben her zugänglich sind, sollte man unbedingt mit der Gleisverlegung beginnen. Vor allen Dingen müssen die Weichenstraßen von und zum Schattenbahnhof in allen möglichen Formen einer Funktionskontrolle unterzogen werden.

Über die Gleisverlegung mag man schon bald nicht mehr reden. Das Thema scheint "ausgereizt" zu sein. Nach jahrelangen Versuchen auf diesem Gebiet glaube ich, mitreden zu können. Da ich auf Holz gebaut habe, ist die Sache ganz einfach. Im nicht einsehbaren Bereich werden die Schienen – ausschließlich Roco-Flexgleise – unmittelbar auf die Holzunterlage geschraubt. Auch hier ist Schrauben



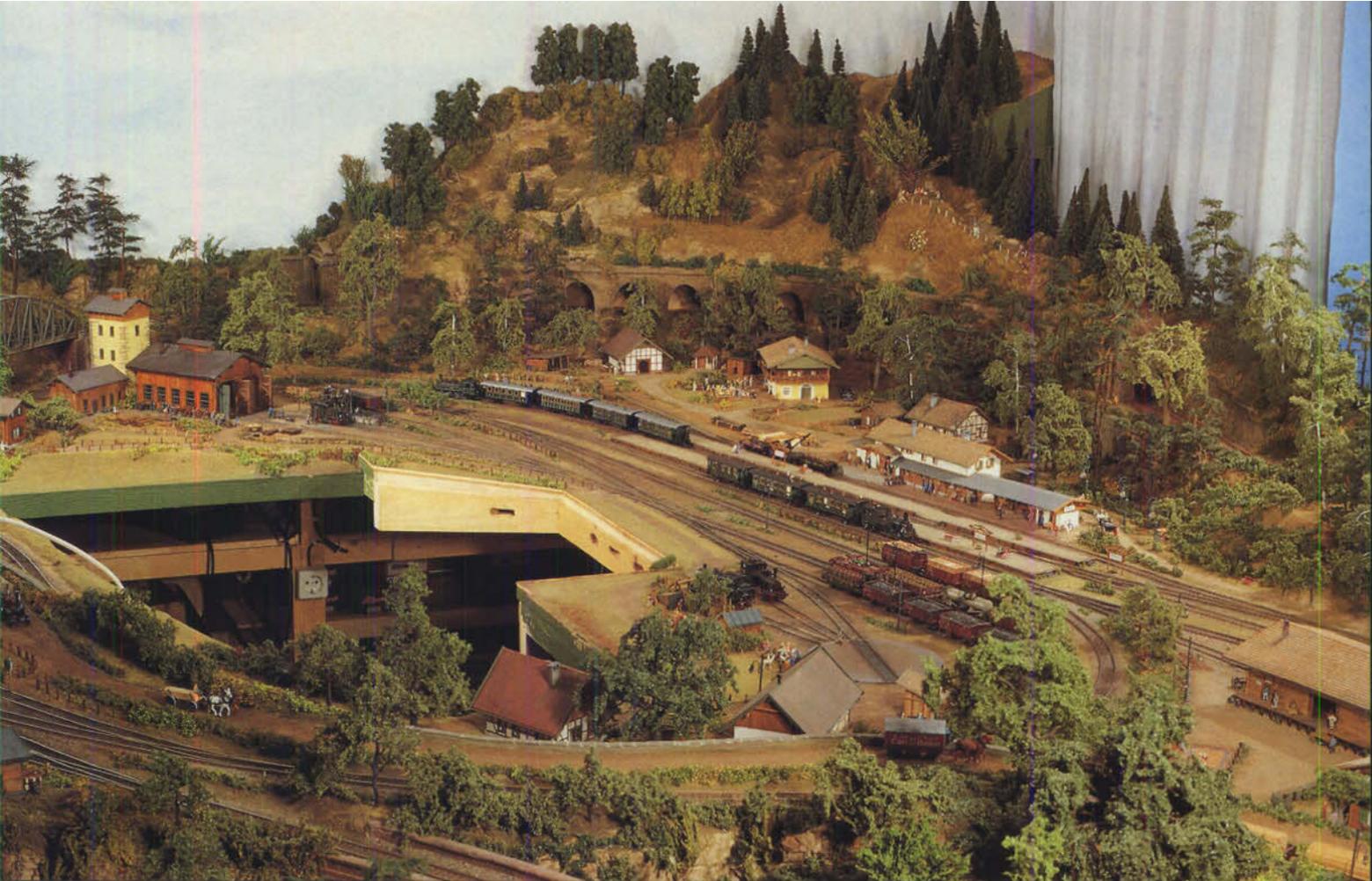


Bild 6: Um die Zugänglichkeit zu allen Anlagenbereichen zu erleichtern, wurde eine großzügige Aussparung in der Unterkonstruktion vorgesehen, von der aus die Anlage auch bedient werden kann. Im Hintergrund erkennt man den Bahnhof St. Florian und das Betriebswerk.

die "sauberste" Sache, denn jeder schief eingedrückte oder genagelte Stift verschiebt unweigerlich die Schwellen und somit die gerade ausgerichtete Schiene. Mit gefühlvollem Anziehen der Schraube sind sogar kleine Korrekturen möglich.

Es soll ja schon vorgekommen sein, daß im Schattenbahnhof mal eine ganze Weiche ausgewechselt werden mußte. Es macht dann richtig Spaß, wenn man einfach zwei bis drei kleine Schraubchen löst, die Schienenverbinder zur

Seite schiebt und die Weiche aufnimmt. Wer fummelt in einer meist unbequemen Lage schon gern mit einem Nagelheber herum? Ich denke da an ein Weichenausbau-Erlebnis an äußerst ungünstiger Stelle meiner Anlage. Den Grund bildete ein winziger Tropfen Leim, der exakt in die Öffnung des Antriebs gefallen war. Da mir bei der "Untertagehandhabung" auch noch die Verbindung zur Weichenzunge kaputtging, mußte gleich alles raus.

Bei einer weichen Holzart (z.B. Pappel) erüb-

rigt sich übrigens des Vorstechen oder Vorbohren beim Ansetzen der Schrauben. Die vielgepriesenen Gleisbettunterlagen von Kork bis hin zu Zellkautschuk verbergen nur Fehlerquellen und bringen für den Betrieb keinerlei Vorteile, schon gar keine Schalldämmung. An diese geht es erst nach der Verarbeitung großer Mengen Gips o.ä. im Oberbau, also kurz vor der Fertigstellung der Anlage.

Am Anfang war das Sägewerk

Um die Jahrhundertwende eröffneten die Herren Stamm und Nagel unweit der Gemarkung St. Florian eine kleine Schreinerei. Ihre tadellosen Qualitätsprodukte genossen in der näheren Umgebung bald einen außergewöhnlich guten Ruf. Der anhaltende Erfolg ihrer Holzwaren machte schon nach wenigen Jahren eine Erweiterung des Zweimannbetriebs notwendig. Es entstand binnen weniger Monate ein für die damalige Zeit hochmodernes Säge-

werk, das nicht mit Wind- oder Wasserkraft arbeitete, sondern bereits mit elektrischem Strom betrieben wurde.

In dem Sägewerk sollte nicht nur Bauholz geschnitten werden; man wollte in der Hauptsache Holzkisten für die in der Nähe ansässige

Maschinenfabrik "Schraube & Sohn" herstellen. Ein langfristiger Vertrag sollte die Auslastung der Fabrikationsanlagen für die Zukunft sichern. In der Abhängigkeit von der Schraubenfabrik sah man damals keinen Nachteil, weil "Schraube & Sohn" Geschäftsbe-

Bild 5 (links): Solch eine elegante und individuelle Gleisführung ist nur unter Verwendung von Flexgleisen und Selbstbauweichen zu erreichen. Ein besonderes Schmuckstück ist die ebenfalls in Eigenbauweise entstandene asymmetrische Dreiwegweiche.

Bild 7 (rechts): Der Bub nutzt die Pause der Sägewerk-Arbeiter, um ein paar "wichtige" Fragen "an den Mann zu bringen". Vielleicht möchte er einmal Sägewerks-Meister werden.







Bild 9: Nur noch selten verläßt der Urglaskasten den Bahnhof Annaberg. Heute ist er mit einer Bretterfuhr unterwegs. Wir haben ihn beim Passieren des bayerischen Formsignals gesichtet.

Bild 8 (linke Seite): Die Ochsen freuen sich über die "Zwangspause". Die badische Tenderlokomotive hat es wie immer ziemlich eilig und bahnt sich pfeifend ihren Weg.

Bild 10: Im Sägewerk herrscht Hochbetrieb. Auf dem Anschlußgleis stehen die beladenen Waggons zum Abholen bereit. Holz war und ist ein beliebter Baustoff.





ziehungen in alle Welt unterhielten und einen florierenden Betrieb führten.

Schon bald reichte der bestehende Feldbahnanschluß zur Verladestelle am Bahnhof Annaberg für die gestiegenen Transportmengen nicht mehr aus. Die königlich bayerische Bahnverwaltung "witterte" ein gutes Geschäft und stimmte rasch und unbürokratisch der Errichtung eines Regelspuranschlusses zu. Bereits kurze Zeit nach der feierlichen Inbetriebnahme des Anschlußgleises wurde die nun überflüssige Feldbahnstrecke abgebaut; das gebrauchte Material bot man zum Verkauf an. Das Schotterwerk "Knirsch & Knack" nahm das günstige Angebot wahr und kaufte die Fahrzeuge und Schienen zur Erweiterung des eigenen Betriebs. Auf Rungenwagen sowie Nieder- und Hochbordwagen verladen, transportierte die Bayerische Staatsbahn das Feldbahnmaterial ab und überstellte es dem neuen Besitzer. Selbstverständlich wurden für die Massenproduktion der Kisten bei "Stamm & Nagel" weitere Arbeitskräfte benötigt; auch brauchten die neuen Mitarbeiter Wohnungen. Man baute deshalb in unmittelbarer Nähe des Sägewerks ein Mehrfamilienhaus in der für die Gegend typischen Holzbauweise. Holz war ja auch reichlich vorhanden.

Nachdem er bereits früher Teile seines Weide- und Ackerlands an die Firma "Stamm & Nagel" abgegeben hatte, stellte ein benachbarter Land-

Bild 11 (oben): Innerhalb des Sägewerks werden die schweren Stämme auf Feldbahnloren bewegt. Das Signal sichert die Einfahrt in den Bahnhof Annaberg.

Bild 12 (Mitte): Die Kistenfabrik "Stamm und Nagel" verfügt ebenfalls über eine komplette Inneneinrichtung. Um diese zeigen zu können, ist das Dach abnehmbar.

Bild 13 (unten): Auf die vorbildgerechte Stapelung von Schnittholz wurde großer Wert gelegt.



Bild 14: Das Sägewerk liegt in idyllischer Umgebung. Noch sind die umstehenden Bäume dem Sägewerk nicht zum Opfer gefallen. Trotz der vielen Holzbauten auf meiner Anlage gibt es noch Bäume in Hülle und Fülle.

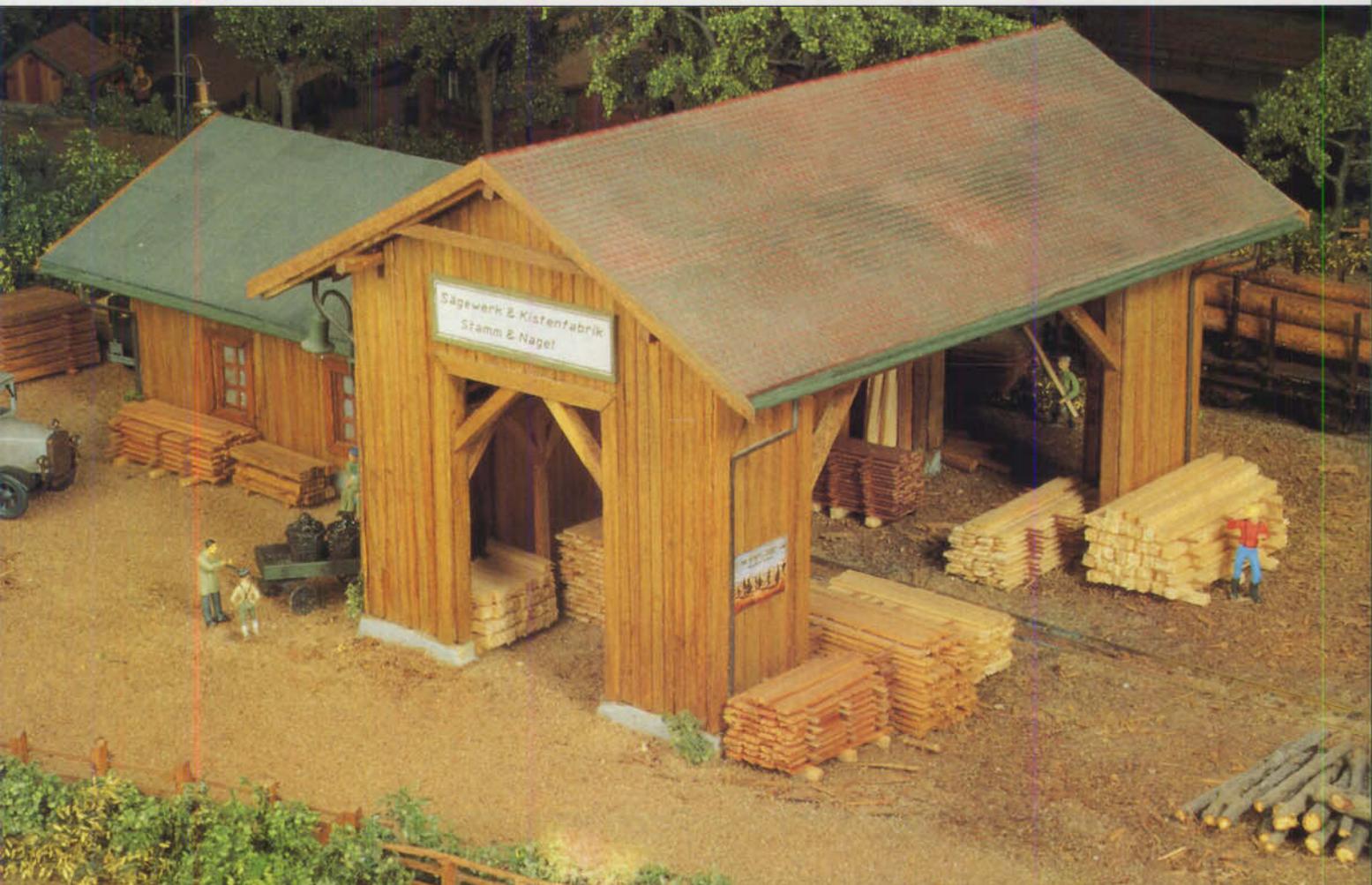
wirt nunmehr eine brachliegende Wiese für diesen Hausbau zur Verfügung. Der Bauer tat sich schon seit längerer Zeit schwer, auf dem kargen Boden einen ausreichenden Ertrag zu erzielen; da kam ihm der Hausbau wegen der

neuen Arbeitsplätze in der Kistenfabrik gerade recht.

Aufgrund seines großen Entgegenkommens war die Beschäftigung des Landwirts sowie mehrerer seiner Familienmitglieder im Säge-

werk eine Selbstverständlichkeit. Die Gebäude des Bauernhofs wurden nun fast nur noch zu Wohnzwecken genutzt. Die alten Stallungen ermöglichten die Kleintierhaltung für den Eigenbedarf. Die expandierende Holzindustrie

Bild 15: Für die Dacheindeckung des Hauptgebäudes verwendete ich ausnahmsweise handelsübliche Kunststoffplatten. Mit ein wenig Farbe wurde dem Dach der Kunststoffglanz genommen.



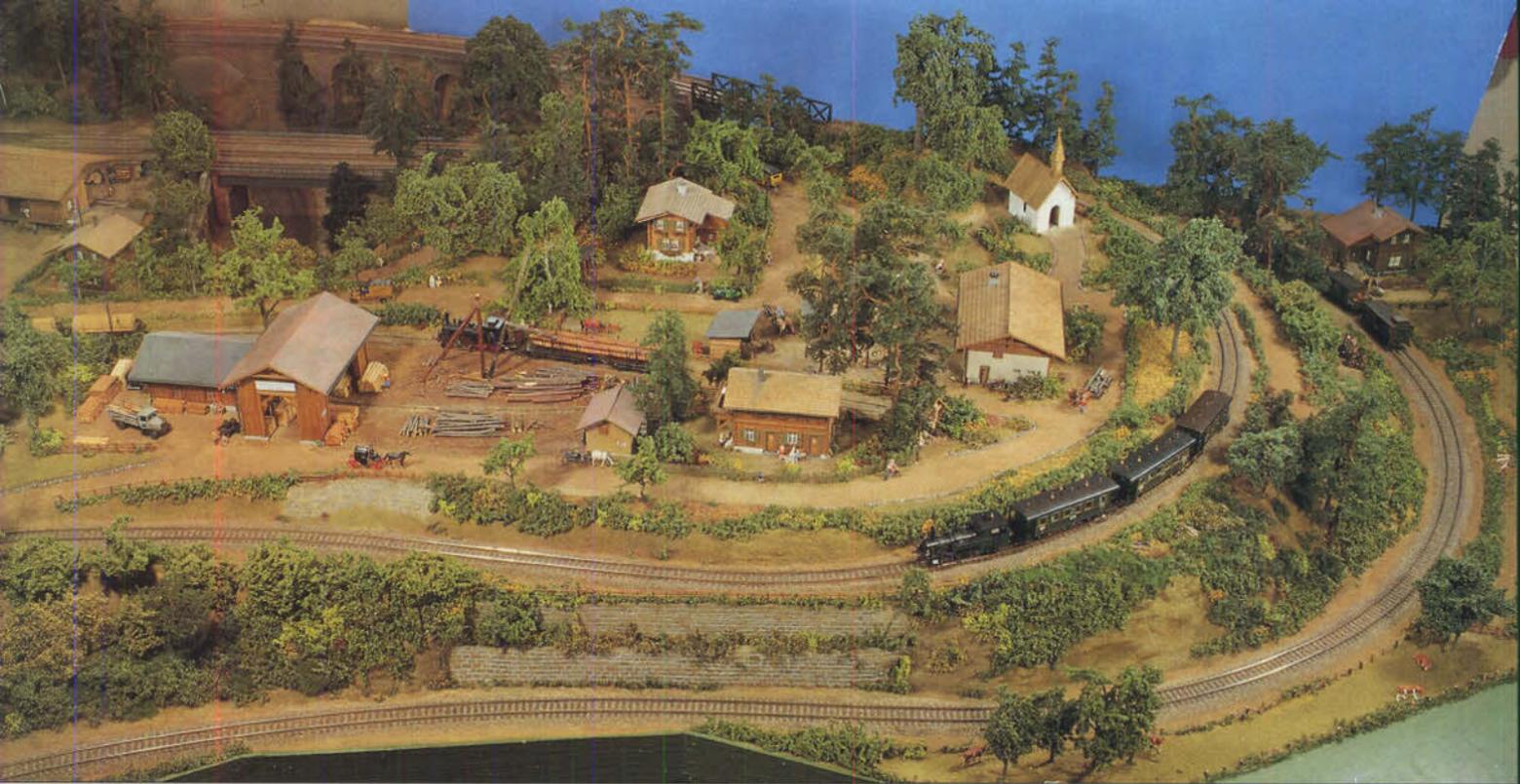


Bild 16 (oben): Sägewerk und Ansiedlung. Ein kurzer bayerischer Personenzug fährt nach Annaberg.



Bild 17 (Mitte): Die ehemalige Feldbahn des Sägewerks wird über die Regelspurbahn abgefahren. Feldbahnlok und -gleise sind sicher auf Niederbord- und Rungenwagen verladen.

Bild 18 (unten): Mit Baumstämmen für das Sägewerk befährt der kleine Zweikuppler das Anschlußgleis.



sicherte das Auskommen mehrerer Generationen der bäuerlichen Großfamilie und verhinderte auch, daß die Jugend des Ortes in städtische Betriebe abwanderte.

Auch der Chef der Firma "Stamm & Nagel" hat sich in der Nähe des Werks ein schickes Häuschen am Waldrand gebaut – selbstverständlich in Holzbauweise. Die "Handschrift" des ansässigen Zimmermanns ist auch bei diesem Gebäude deutlich erkennbar. Die Großzügigkeit des Unternehmeranwesens spiegelt den Wohlstand der Familie wider. Ganz offensichtlich "wirft die Holzkistenfabrik etwas ab". Das kommt auch dem kleinen ländlichen Gemeinwesen Annaberg zugute. Erst kürzlich wurde die alte Kapelle fachmännisch renoviert. Baumaterial und Arbeitskräfte stellte der Fabrikant unentgeltlich zur Verfügung; über die Höhe der Spende rätselt man in der Dorfgemeinschaft seit Wochen.

Im Laufe der Zeit ist die Infrastruktur des kleinen Dorfs in vielen Bereichen deutlich verbessert worden. Die Befestigung der Wege trug der beginnenden Motorisierung Rechnung; auch sind die anliegenden Orte allesamt über Straßen erreichbar. Der Fabrikbesitzer kann der staunenden Bevölkerung seinen "Opel Laubfrosch" nun auch auf größeren Überlandausflügen vorführen.

Bei Dunkelheit kann er sein bestes Stück sogar schon unter Straßenlaternen parken. Straßenbeleuchtung gibt es noch längst nicht überall. Eine der neuen Straßen verläuft parallel zum Anschlußgleis zur Laderampe des Bahnhofs Annaberg.



Bild 19: Mit einem flotten Einspänner kommt der Prokurist zum Dienst. Pferd und Kutscher warten auf den nächsten Fahrauftrag.

Bild 20: Ein typisches Stallgebäude mit angesetzter Wagenremise. Im Hintergrund zwei Drehschemelwagen auf dem Ladegleis des Sägewerks.





Bild 21: Auch die Geistlichkeit bedient sich der weltlichen Verkehrsmittel. Gemütlich zuckelt der Einwagenzug durch den gesunden Kiefernbestand seinem Ziel entgegen. Den beiden Mönchen gefällt offenbar die Aussicht von der offenen Plattform sehr.

Der Gebäudebau

Für meine Modellbahnanlage sollten nicht die handelsüblichen Kunststoffbausätze verwendet werden. Ich entschloß mich, alle Gebäude in Holzbauweise herzustellen. Für den Anfang kamen vorgefertigte Bausätze in Betracht. Die Beschaffung stellte sich jedoch sehr bald als schwierig heraus. Einige Firmen lieferten die Ware – nach umgehender Bezahlung der

Vorausrechnung – nur sehr zögernd, ja sogar nach über einem Jahr Wartezeit habe ich noch nicht alle Lieferungen erhalten!

Um beim Häuserbau voranzukommen, übernahm ich Entwurf und Bauausführung selbst. Mit wenigen Grundmaßen, umgerechnet auf 1:87, läßt sich schon vieles bewerkstelligen. Die wesentlichen Maße habe ich immer an

Originalen abgenommen. Diese waren für mich aber stets nur wichtige Anhaltspunkte. Es gibt ja für Modellhäuser glücklicherweise noch keine verbindliche Norm – und das ist es eben, was den Selbstbau so faszinierend macht. Manchmal wußte ich nicht einmal, wie mein begonnenes Bauwerk am Ende im Detail aussehen sollte.



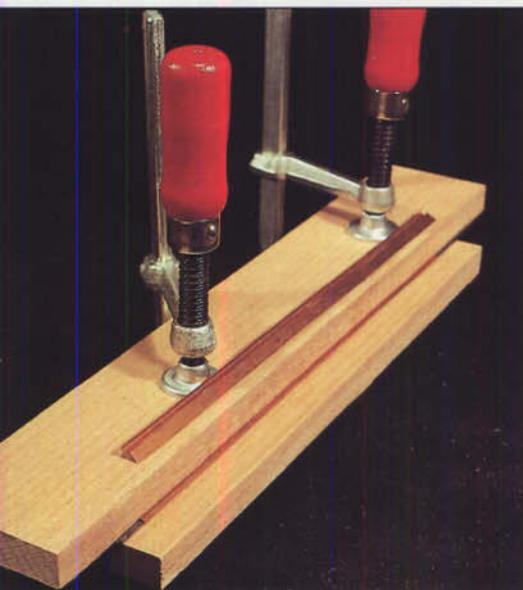
Bild 22: Die Familie, die das alte Wärterhaus bewohnt, geht der täglich anfallenden Arbeit nach. Die vorbeifahrenden Züge werden schon lange nicht mehr beachtet. Überhören kann man das laute Kreischen der zweiachsigen Waggons in der Kurve allerdings nicht.

Bild 23: Die Proportionen der im Eigenbau erstellten Eiche stimmen! Welches Schicksal einen solch stattlichen Baum ereilen kann, zeigt die Ladung des Güterzugs.

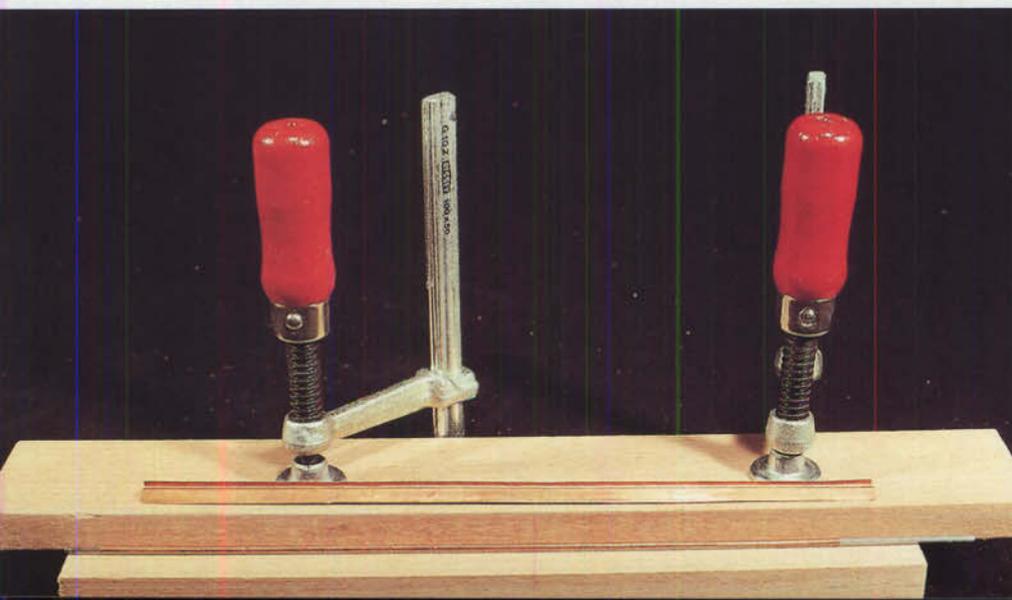




Bild 24: An der Laderampe des Lagerhauses der Firma "Nobel und Latte" wird gerade ein gedeckter Güterwagen entladen. Damit die Verladung empfindlicher Güter auch bei widriger Witterung stattfinden kann, wurde das Ladegleis im Rampenbereich überdacht.



Bilder 25 und (unten) 26: Mit Hilfe der hier gezeigten Vorrichtung wurde auch die Dachrinne für das Lagerhaus aus Kupferfolie selbst hergestellt. Zwischen zwei Hölzern fixiert, wird die Folie über einen ca. 2 bis 3 mm starken Draht zu einer Rinne gebogen. Auf dem oberen Holz liegt eine schon fertige Rinne.



Wie beim echten "Häuslebauen" habe ich erst einmal das "Grundstück" vermessen. Die Umgebung und das Bauwerk lassen sich auf der Anlage aneinander anpassen, wogegen beim Vorbild die Umgebung natürlich eine feste Größe ist.

Die nächste Überlegung gilt dem Verwendungszweck. Dieser wiederum läßt sich aus dem gestellten Gesamthema ableiten. Als Kernstück meines ersten Anlagenteils nahm ich zuerst ein Sägewerk mit Kistenfabrik in Angriff. Der Platz ergab sich durch den Verlauf des Gleisanschlusses. Auf Pappe habe ich den Grundriß aufgezeichnet, ausgeschnitten und auf den vorgesehenen Bauplatz gelegt. In Verbindung mit dem lose verlegten Anschlußgleis versuchte ich mir ein Bild vom endgültigen Aussehen der Szenerie zu machen.

Da es sich um einen im Vordergrund gelegenen

höheren Anlagenteil handelt, mußte der Blickwinkel zu dem dahinterliegenden Anlagenteil in die Planung mit einbezogen werden. Sowohl die Höhe des Sägewerks als auch der Dachverlauf (First) wurde in diesem Stadium festgelegt. Den Holzlagerplatz und die Zufahrtswege habe ich durch weitere Papierstreifen gekennzeichnet.

Im Verlauf der Planung stellte sich natürlich die Frage nach der künftigen Verwendung der "Nachbargrundstücke". Zu einem Sägewerk gehören nicht nur ein Büro, sondern auch Wohnungen für Arbeitskräfte. So entstand gedanklich das Doppelwohnhaus. Aber zunächst einmal mußte das Sägewerk verwirklicht werden. Als Baumaterial kam auch hier wieder überwiegend Holz zur Anwendung.

Allgemeine Baugrundsätze

Die nun folgende Baubeschreibung gilt im Grundsatz sinngemäß für alle weiteren Häuser, bezieht sich also keineswegs allein auf das Sägewerk. Die benützten Materialien, wie z.B. die Vierkanthölzer, das Sperrholz und die Furnierstreifen, weisen alle dieselben Grundabmessungen und Querschnitte auf. Das wirkt sich nicht nur hinsichtlich der Beschaffung der Baustoffe günstig aus, sondern auch beim Zuschnitt und bei der Verarbeitung. Es ist ratsam, sich zunächst auf zwei Holzarten, und zwar auf Teak und Fichte/Tanne, zu beschränken. In Ausnahmefällen kommt noch Eiche in Betracht. Holz- und Furnierreste habe ich mir beim Tischler beschafft.

Das Furnier schneidet man an einer Heimwerker-Kreissäge in Streifen von 1, 2 und ca. 3 mm Breite. Allerdings ist das nicht jedermanns Sache. Wer das Glück hat, jemanden mit speziellem Werkzeug zu kennen, läßt sich Furnier mit einer Furnierschere schneiden. Sie funktioniert ähnlich wie eine Papierschnidemaschine in

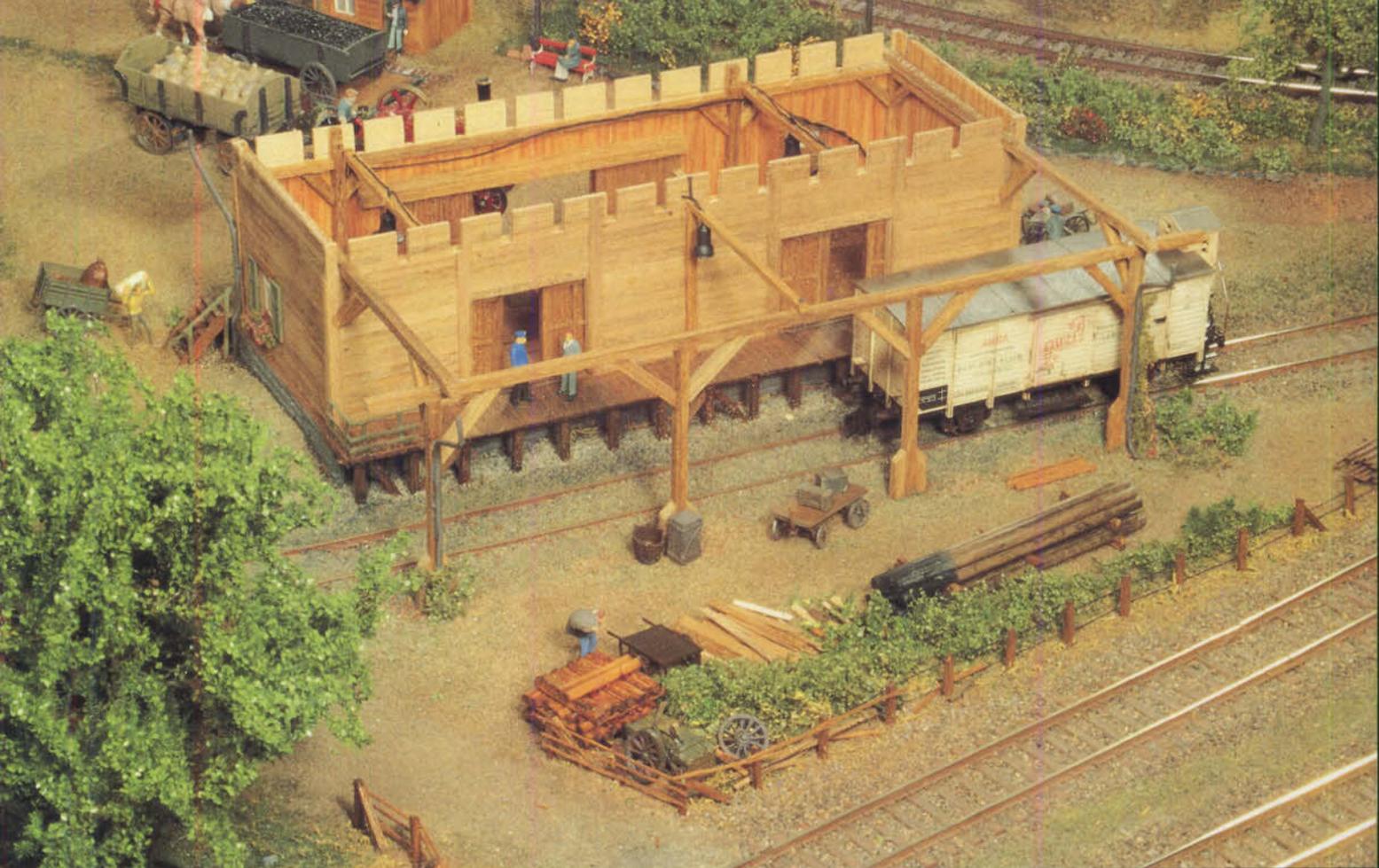


Bild 27: Für einen Einblick ins Innere des Lagerhauses und zum besseren Erkennen der angewendeten Holzbauweise ist das Dach abgenommen. Die am oberen Rand der Hauswände zu sehenden Aussparungen dienen zur Aufnahme des Dachstuhls.

Druckereien. Dieses Vorgehen ist die schnellste und sauberste Lösung. Vor allem kann man auf jene Weise sehr schnell Vorräte für Jahre im voraus schneiden lassen. Der einmalige Aufwand lohnt sich allemal. Kurze Streifen lassen sich natürlich auch mit einem sehr scharfen Bastelmesser entlang eines Lineals oder mit einer Schere schneiden.

Die Vierkanthölzer von 1 mm x 1 mm bis etwa 3 mm x 3 mm habe ich mit einem besonders fein gezahnten scharfen Sägeblatt an der Kreissäge geschnitten. Ist die Säge erst einmal auf diese spezielle Arbeit eingestellt, sollte man sich auch hier gleich einen größeren Vorrat zulegen. Das Sperrholz von 1 und 2 mm Stärke gibt es im Fachhandel. Das dünne Sperrholz läßt sich mit einer normalen Schere schneiden.

Auf der Kreissäge ist das aber genauer und einfacher möglich. Nachdem Planung und Materialbeschaffung abgeschlossen sind, kann's mit dem Bau losgehen.

Rahmen- oder Plattenbauweise

Beim Errichten eines Gebäudes beginne ich mit der Grundplatte aus Sperrholz von mindestens 2 mm Stärke. Ich zeichne den Grundriß des zu erstellenden Hauses auf und gebe rundherum ca. 5 mm Materialstärke zu. Die Platte wird nun ausgeschnitten; die Kanten werden etwas geschliffen. Je nach Haustyp arbeite ich entweder in Rahmen- oder in Plattenbauweise. Die Rahmenbauweise kommt vorzugsweise bei kleinen Schuppen, Unterständen, Remisen usw.

in Betracht. Das Verfahren ist recht einfach und zudem aus optischen Gründen manchmal notwendig. Beispielsweise ist eine Wagenremise zumindest an der Vorderseite völlig offen, so daß der Innenbereich einsehbar bleibt. Das verlangt innen wie außen saubere Verarbeitung und naturgetreue Bauweise. Das Ständerwerk und die Dachunterseite müssen nähere Betrachtung geradezu herausfordern.

Das Prinzip der Rahmenbauweise unterscheidet sich kaum vom Fachwerkbau. Je nach Gebäudegröße wird das Gerippe aus Leisten mit quadratischem Querschnitt von ca. 1,5 bis 3 mm zusammengesetzt. Die senkrechten Stützen, beginnend an den Hausecken und -winkeln, setzt man zuerst. Dazu wird auf einer Grundlinie der ausgeschnittenen "Fundamentplatte" die

Bild 28: Hier sind zwei Arten der Dachkonstruktion erkennbar. Bei dem Dach des Lagerschuppens (links im Bild) ist der Giebel in das Dach integriert.



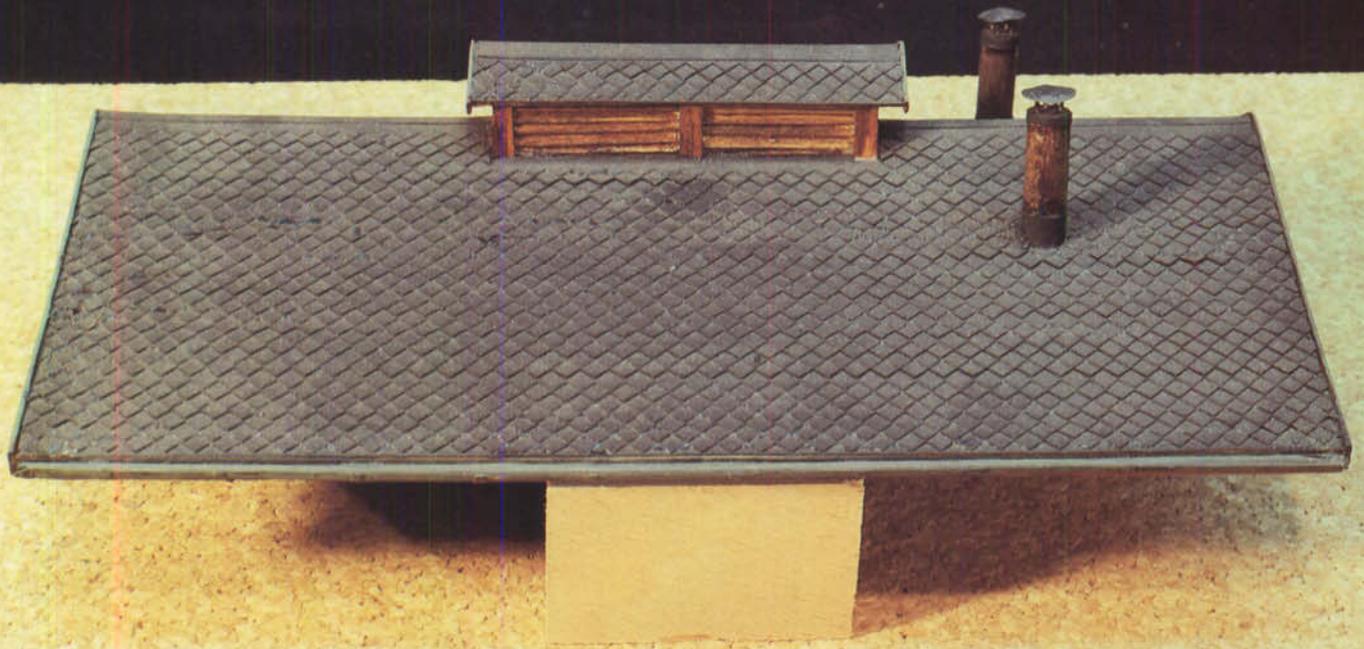


Bild 29: Auf dem Dach des Lokschuppens befinden sich die typischen Rauchabzüge. Die Nachbildung der Schieferabdeckung wirkt überzeugend. Der Staub der Jahre ergibt eine Patina besonders realistischen Aussehens.

Einteilung der Stützen aufgerissen, gekörnert und ein Loch im Querschnitt der Stützen gebohrt. Die Abstände der Fenster und Türen sind bei der Einteilung zu berücksichtigen. An einem Abfallstück sollte durch Probebohrungen die Paßgenauigkeit geprüft werden. Die Ständer müssen stramm in der Bohrung sitzen; sie lassen sich dann leichter mit Winkel und Lineal ausrichten. Ein Tropfen Leim in jede Steckverbindung sorgt für sicheren Halt.

Die ausgerichteten Stützen werden am oberen Teil längs der Gebäudefront mit einer etwas dickeren Leiste und Wäscheklammern gehalten, bis der Leim angetrocknet ist. In der Zwischenzeit bereitet man die Riegel für die Gefache, Kopfbänder und Sockelleisten vor. Je nach Bauwerk kommt oft nur das eine oder andere in Betracht.

Bei einer Wagenremise werden z.B. keine Gefache und kein Sockel eingebaut, dafür aber (fast) an jeder Stütze Kopfbänder. Diese schneide ich an einer selbst gebastelten Gehrungssäge auf passende Länge und die Enden auf

45°-Winkel.

Alle Holzverbindungen werden geleimt. Gewichte und Wäscheklammern verleihen den nötigen Druck. Als Unterlage für die Leimarbeiten hat sich eine kunststoffbeschichtete Spanplatte oder ein Stück Marmor (Fensterbank) bewährt. Auf diesen Unterlagen klebt nichts fest. Angetrockneter Leim läßt sich wie ein Film wieder abziehen. Jedoch sollte man im Umgang mit Leim sehr sparsam sein. Jeder angetrocknete Leimrest auf dem Holz hinterläßt einen Fleck, der bei der Oberflächenbehandlung (z.B. beim Beizen) besonders stark hervortritt. Wurde trotz großer Vorsicht doch einmal "gekleckst", läßt sich der Fleck mit einem scharfen Stecheisen oder einer scharfen Klinge abschaben.

Es gibt auch Stellen, an denen die Leimverbindung weder durch ein Gewicht noch durch Klammern unter Druck gesetzt werden kann. So verhält es sich z.B. bei der Dreiecksverbindung mit dem Kopfband. Es genügt hier einfaches Andrücken mit den Fingern oder mit

einer Pinzette. Die Verbindung sollte dann freilich möglichst paßgenau sein. Den überschüssigen Leim entfernt man in solchen Fällen erst nach dem völligen Abbinden. Für die Verarbeitung von Holz eignet sich Kaltleim am besten. Von anderen Klebern rate ich bei diesen Arbeiten ab.

Steht das Gerippe eines Gebäudes, geht es an die Verkleidung der Wände. Das Dach wird später aufgesetzt. Bei einem Ständerwerk kommen die Furnierstreifen als "Verbretterung" zum Einsatz. Für fast alle Bauten habe ich Teakholz bevorzugt – sowohl für den Innenausbau als auch für die Außenwände. Diese Holz sieht nicht nur gut aus, sondern läßt sich mit scharfen Werkzeugen auch ausgezeichnet verarbeiten. Es gibt farbliche Varianten dieser Holzart, und ferner hat Teak speziell für unseren Anwendungsbereich genau die richtige Oberflächenstruktur (Maserung).

Bei dem nun folgenden Anbringen der Verkleidung kann jeder seinen eigenen Vorstellungen und Gestaltungswünschen freien Lauf lassen. Die Brettverkleidung für einen Viehunderstand auf der Weide wird sicherlich anders zu gestalten sein als der Giebel eines Wohnhauses. Alle Vorbildunterschiede können mit dieser Methode nachempfunden werden. Ich möchte nicht auf jede Variante näher eingehen. Bastler, die ihre Modelle auf diese Art und Weise bauen, haben ihre eigenen Vorstellungen.

Behutsam patinieren!

Obwohl es allgemeine Ansicht ist, daß immer und überall Gebrauchs- und Verwitterungsspuren zu sehen sein müssen, habe ich einige Gebäude nicht nachbehandelt. Das schöne Holz spricht für sich. Bei der Patinierung geschieht oft zuviel des Guten. Nicht jedes Gebäude ist unmittelbar vom Einsturz bedroht. Unterschiede ergeben sich schon beim Zuschnitt und der Auswahl des Holzes. Bei einem Güterschuppen und Lagerhaus werden die Ansprüche an die

Bild 30: Mit einer Zackenschere aus dem Schneiderhandwerk wird das feinkörnige Schleifpapier in Schieferdachkonturen geschnitten.

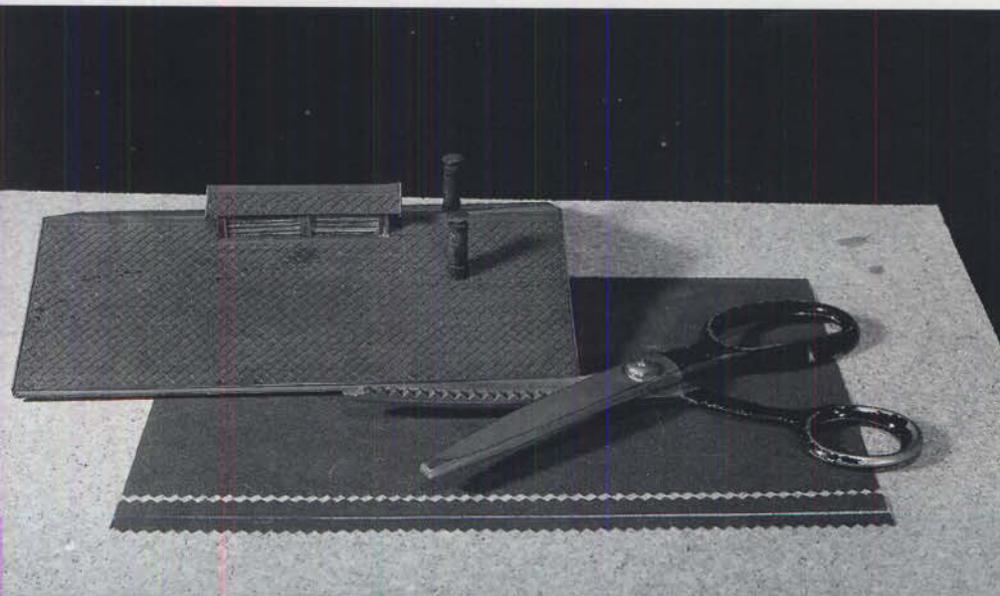




Bild 31: Ein echtes Kleinod in der Ansiedlung um das Sägewerk stellt die kleine Kapelle dar. Als Besonderheit weist dieses Bauwerk ein Bretterdach auf.

Außenverkleidung höher einzustufen sein als bei einer Feldscheune. Für eine Scheune sind "luftige" Wände wichtig, wogegen ein Lagerhaus doch massive Wände benötigt. Also werden in solch einem Fall die Bretter nach sauberen Schnittkanten ausgesucht und lückenlos aneinandergesetzt.

Wie anfangs erwähnt, sollten beim Erstellen des Gerippes die Ausschnitte für Türen und Fenster vorgesehen werden. Die Leistenstärke ergibt die Fenstereinfassungstiefe (Laibung). Die vorgesehenen Öffnungen für Fenster und Türen werden von außen mit den Furnierbrettchen von Hausecke zu Hausecke mit ei-

nem Streifen ganz überklebt. An den Hausecken können die Fensterstreifen ganz überstehen. Es ist nicht nur einfacher, sondern auch genauer, nach Trocknen des Leims die überstehenden Enden auf einer Holzunterlage mit einem scharfen Stecheisen abzutrennen. Auch die Aussparungen für Fenster und Türen werden so von innen her wieder ausgeschnitten.

Ungenauigkeiten am Rahmenholz lassen sich leicht mit einer kleinen Feile oder Schleifpapier nacharbeiten und beseitigen. Besonders ist darauf zu achten, daß bei der Verkleidung gerade an den Hausecken und um die Fenster und Türen der Leim gleichmäßig aufgetragen

wird. Eine feste Verbindung der Verkleidung mit dem Unterbau macht das spätere Ablängen der Leisten einfacher.

Auch wenn beim Bau eines richtigen Hauses jetzt das Dach an der Reihe wäre – bei unserem Modell gibt es zuvor am Rohbau noch einiges zu tun.

Haussockel und Fenster

Viele Häuser haben einen Sockel aus Stein, mit oder ohne Putz. Bei unserem Modell läßt sich der Sockel mit einer Leiste und etwas Spachtelmasse leicht herstellen. Es ist ratsam, den

Bild 33 (rechts): Das kleine Glockentürmchen wurde in mühseliger Kleinarbeit mit einzelnen Schindeln gedeckt. Selbst die Schallöffnungen im Turmschaft sind nachgebildet. Den krönenden Abschluß bildet das kleine Holzkreuz.

Bild 32: Selbst die Unterseite des abnehmbaren Kapellendachs ist vorbildgerecht detailliert. Das Gebälk wurde in allen Einzelheiten durchgebildet.

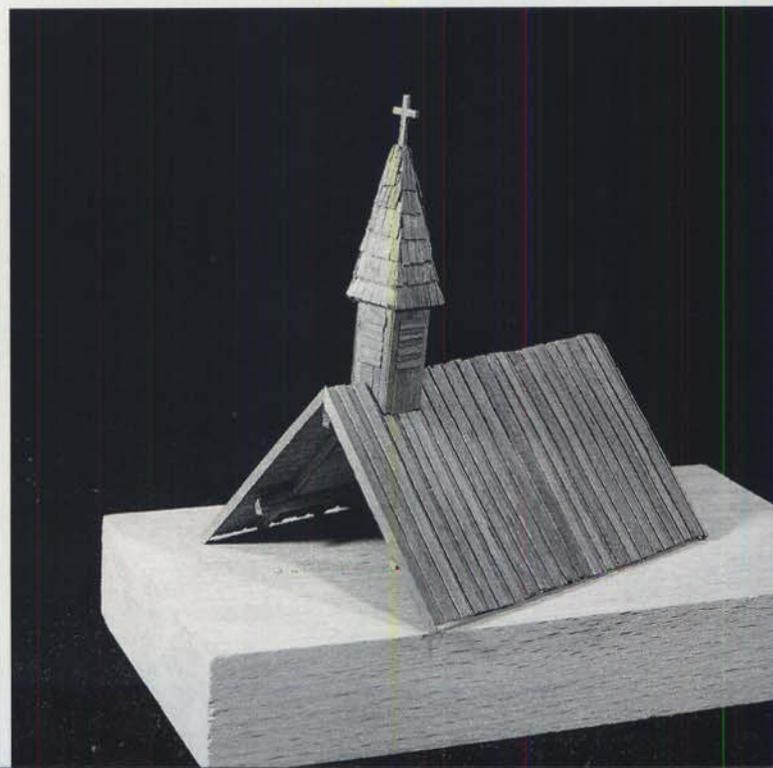
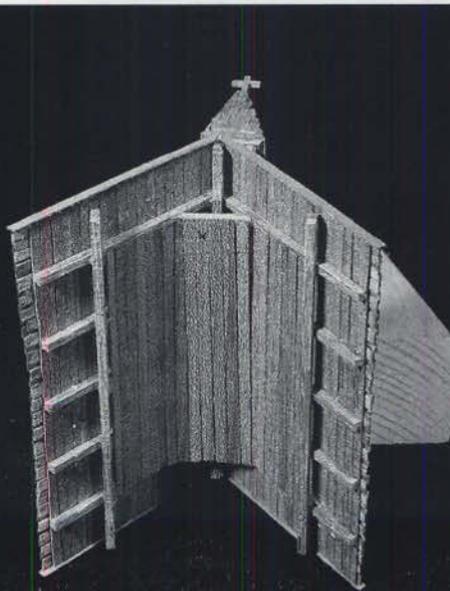




Bild 34: Geschäftiges Treiben um das kleine Wärterhäuschen. Damals gab man sich mit solch profanen Zweckbauten noch große Mühe...

Gebäudesockel schon vor der Verkleidung mit den Furnierstreifen fertigzustellen. Der fertige Sockel ist ca. 1 mm breiter als die Hauswände. Eine Leiste wird an das Gerüst bzw. die Hauswand (gilt für die Plattenbauweise) und die Fundamentplatte geleimt. Je nach beabsichtigter Oberfläche (Mauerwerk oder Putz) rührt man eine entsprechend kleine Menge Spachtelmasse mit Farbzusatz und einigen Tropfen Leim an.

Damit die Spachtelmasse nicht so leicht von dem Untergrund abplatzt, habe ich die Flächen dünn mit Leim eingepinselt und etwas anziehen

lassen. Mit Spachtel oder Pinsel wird die vorbereitete Masse aufgetragen. Soll es sich um Putz handeln, kann man der Spachtelmasse in einer alten Kaffeemühle fein gemahlene Sand zugeben. Beim Glattstreichen der Sockeloberfläche mit einem weichen Pinsel und etwas mit Spüli durchsetztem Wasser kommt jetzt eine schöne Putzstruktur zum Vorschein. Daher ist es gut, wenn die Farbe (z.B. Grau) schon vor der Verarbeitung im "Putz" enthalten ist und durch erneuten Farbauftrag die feinen Konturen nicht wieder verlorengehen. Der Mauersockel kommt ohne Sandmischung aus. Es

ist leichter, die Steine einzuritzen, bevor die Wände fertig beplankt sind und die Spachtelmasse völlig durchgehärtet ist. Falls in dem Bauwerk Fenster und Türen vorgesehen sind, werden diese jetzt in die vorhandenen Öffnungen eingebaut.

Für den Fensterbau habe ich mir zwei Methoden ausgesucht: die mit dem hinterlegten Rahmen und die mit dem eingesetzten Rahmen. Der hinterlegte Rahmen wird wie folgt ausgeführt: Von innen werden am Rand der Fensteröffnung vier Furnierstreifen in der Farbe der zukünftigen Fensterrahmen so angeklebt,

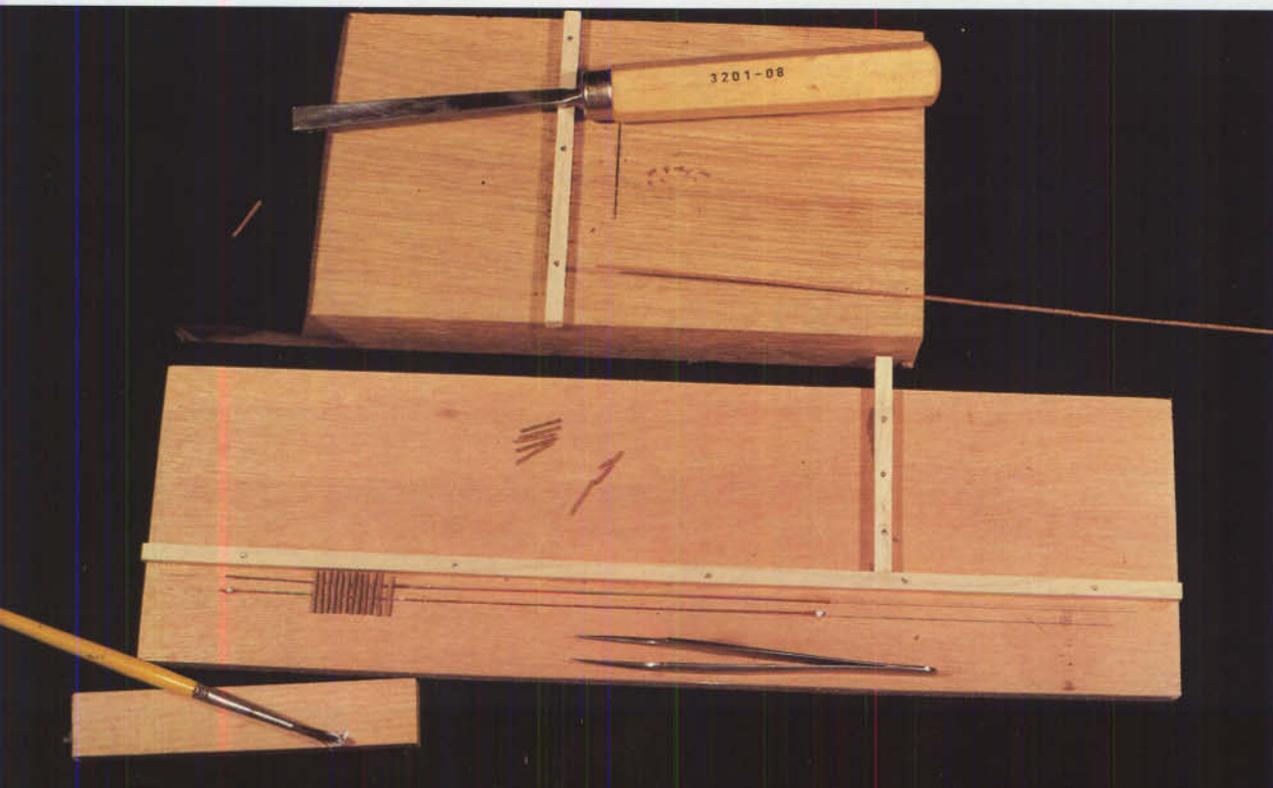


Bild 35: Eine nützliche und unverzichtbare Hilfe ist solch ein Brettchen als Montagelehre. Mit ihrer Hilfe lassen sich Zäune und ähnlich filigrane Teile für die Häuser bauen.

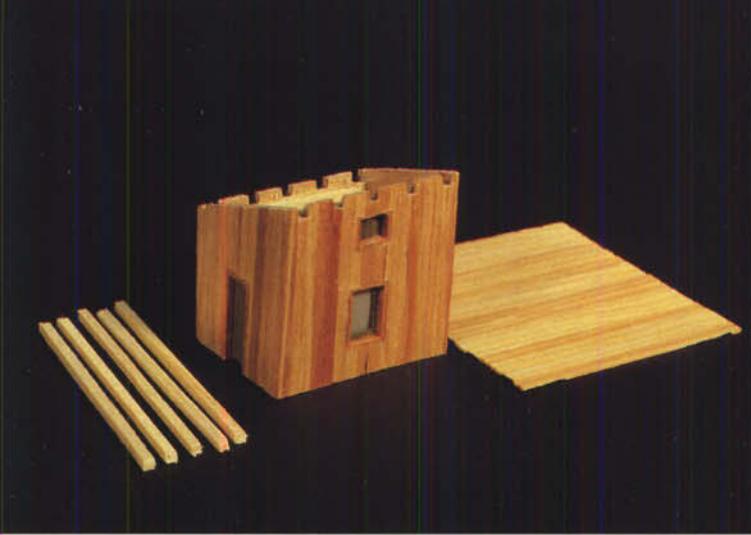


Bild 36 (oben links): Die vier Wände des Wälderhauses sind zum Rohbau zusammengefügt, und der Aufbau des Dachs kann beginnen. Dachsparren und die Bretter für die Verschalung sind schon vorbereitet.



Bild 37 (oben rechts): Die Dachsparren wurden in die Aussparungen der Wände gelegt. Die "Verglasung" der Fenster mit Pergamentpapier ist bereits vorgenommen worden.

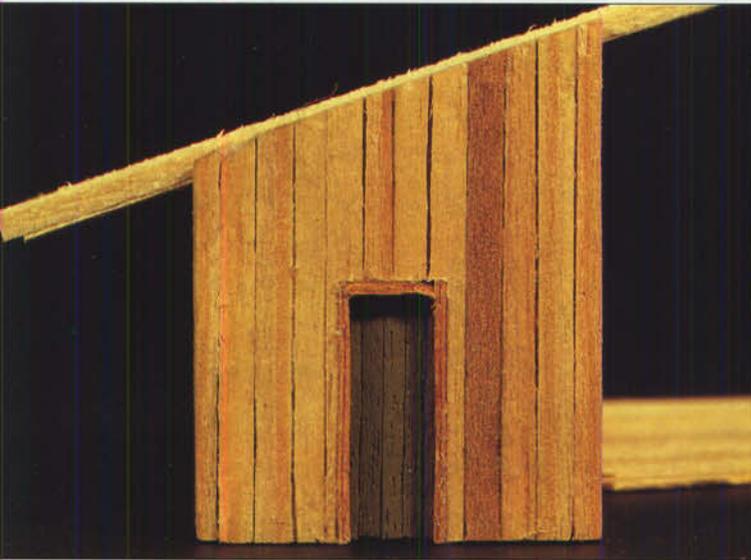


Bild 38: Auf dieser Seitenansicht ist neben der Türeinfassung der doch ganz erhebliche Überstand der Dacheindeckung gut zu erkennen.



Bild 39: Die feinziselierte Schmuckleiste unter dem kleinen Dachboden wurde mit einem 0,5-mm-Halbrundstecheisen aus einem schmalen Furnierstreifen geschnitten (mit Uhrmacherlupe).

daß sie von außen an der Fensterlaibung ca. 1 mm lang sichtbar sind. Auf den so entstandenen Rahmen klebe ich von innen mit Technicoll ein Stück stärkeres Pergamentpapier, das das Fensterglas darstellt. So sieht ein modernes Fenster aus. Bei älteren Ausführungen klebe ich von außen auf das Pergamentpapier ein

Fensterkreuz aus etwa 1 mm breitem Furnierstreifen, der vorher ebenfalls in der Fensterrahmenfarbe lackiert wurde.

Die Methode mit dem eingesetzten Rahmen weicht nur geringfügig von der eben beschriebenen Bauweise ab. Hier beginne ich mit dem Hinterkleben des Pergamentpapiers. Als Fen-

sterrahmen und Fensterkreuz werden rund 1 mm breite vorlackierte Furnierstreifen von außen auf das Pergament in die Fensteröffnung geklebt.

Da die Rahmenbauweise der Gebäude tiefere Fensteröffnungen zur Folge hat, entscheide ich mich hier für die eingesetzten Fenster. So

Bild 40: Die charakteristische Pultdachform zeigt die Seitenansicht. Die aus mehreren Leisten bestehende Dacheinfassung ist bereits montiert. Das gleiche gilt für die Türeinfassung.

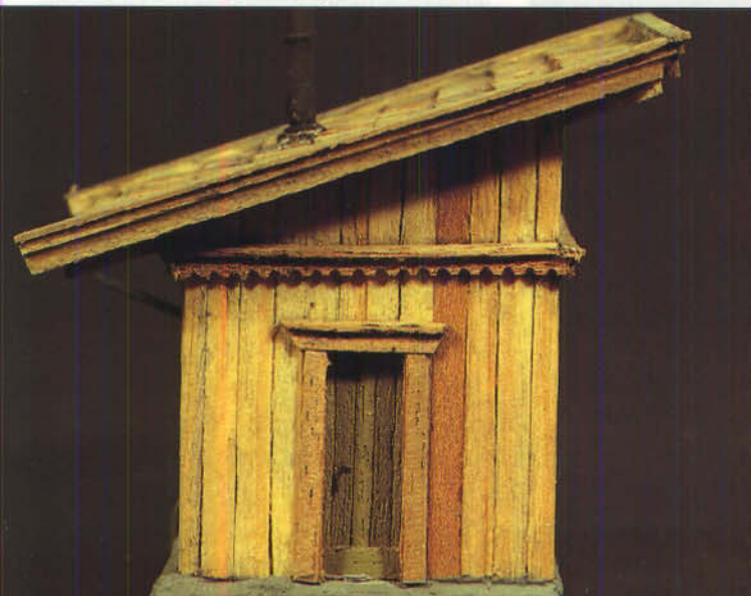


Bild 41: Dachrinnen, Fallrohr und Steinsockel komplettieren das Gebäude. Dank der sorgfältigen Auswahl der verwendeten Hölzer erübrigt sich eine farbliche Nachbehandlung.

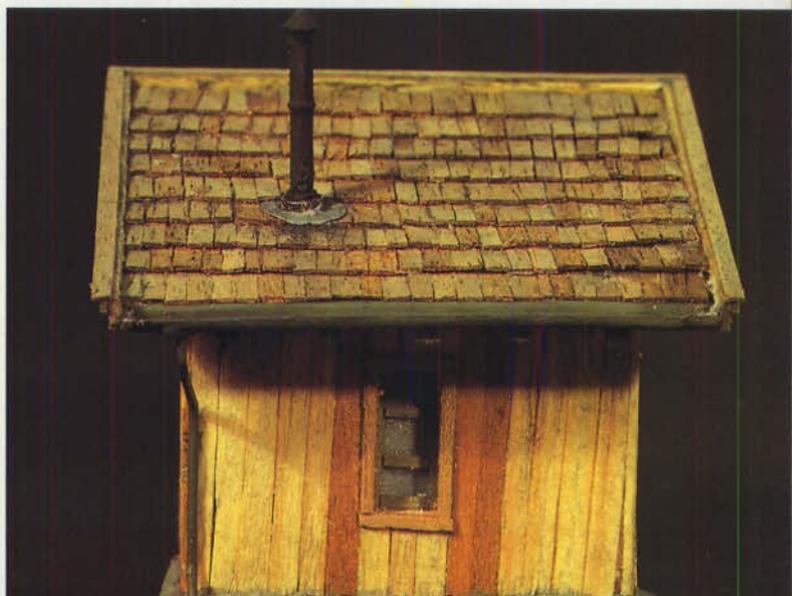




Bild 42: Das Ablängen der Schindeln geschieht auf der selbstgebauten Lehre mit einem scharfen Stecheisen.

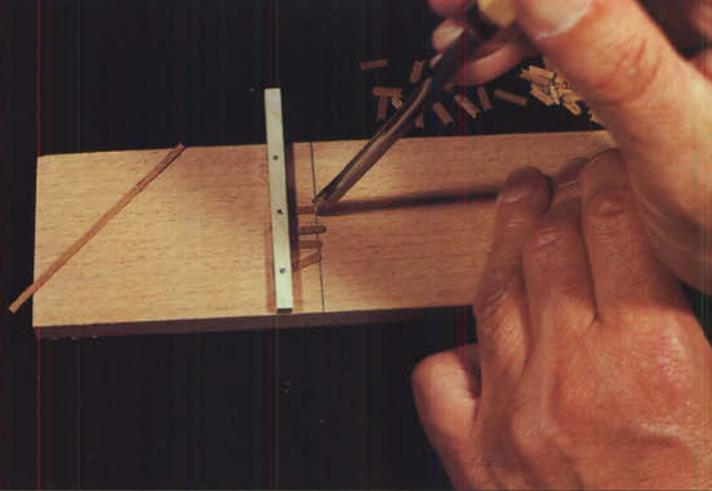


Bild 43: Die "Biberschwanzschindeln" werden auf die gleiche Weise "gestanzt", nur benutze ich hier ein Halbrundstecheisen.



Bild 44: Nach dem Eindecken des Dachs mit Holzschindeln wird am Sockel des Rauchabzugs für den Kanonenofen eine feuersichere Einfassung gebaut. Hierzu findet dünnes Walzblei Verwendung.



Bild 45: Das fertige Dach aus der Vogelperspektive. Unterschiedliche Form und Farbe der Schindeln erzeugen eine frappierende Lebendigkeit. Eine künstliche Alterung ist nicht mehr erforderlich.

kommt die Tiefe der Fensteröffnung dem Original näher. Bei der Plattenbauweise bevorzuge ich die hinterlegten Fensterrahmen. Türen werden in Anlehnung an die hinterlegten Fensterrahmen gebaut.

Einen besonderen Blickfang bieten die bunten Fenster der Kapelle. Sie wurden so bemessen,

das ein Kleinbild in Höhe oder Breite gerade die Fensteröffnung ausfüllt (24 mm x 36 mm). Nun ging ich auf die Suche nach einem geeigneten Vorbild. Mehrere von der Größe her geeignete Fenster wurden bei bestem Sonnenlicht vom Inneren der Kirche aus auf einen Farbfilm gebannt. Nach dem Entwickeln traf ich meine

endgültige Wahl und hinterlegte jedes Fenster mit einem Dia. Erst bei eingeschalteter Innenbeleuchtung der Kapelle kommen die Fenster so richtig zur Geltung. Ein vertretbarer Aufwand für einen verblüffenden Effekt!

Verschiedene Dacharten

Nachdem die Häuserwände rundherum fertig sind, wird zum Abschluß das Dach erstellt. Am einfachsten ist es, zwei Dachplatten aus Kunststoff passend zuzuschneiden, auf die Giebel aufzusetzen und am First zusammenzukleben. Wer es vorbildgerechter haben möchte, der baut sich einen richtigen Dachstuhl. Ich verwende zu diesem Zweck Holzleisten von ungefähr 2 mm x 2 mm Querschnitt. An den Giebeln werden jeweils an der Traufe und am First Aussparungen in der Größe des Balkenquerschnitts (ca. 2 mm x 2 mm) eingesägt. Von Giebel zu Giebel legt man nun die auf Dachlänge zugeschnittenen Balken in die Aussparungen. Auf den Balken werden die Abstände für die Sparren angezeichnet. Mit Hilfe einer Schneidelehre muß man sich die Sparren passend zuschneiden. Entsprechend dem Neigungswinkel des Dachs werden die Sparren am First auf Gehrung geschnitten.

Mit viel Fingerspitzengefühl und einem Tropfen Leim müssen die Sparren jetzt an den gekenn-

Bild 46: Das am Schornstein herabgelaufene Regenwasser hinterläßt auf dem Dach typische Spuren. Das Zündholz dient lediglich als Größenvergleich.

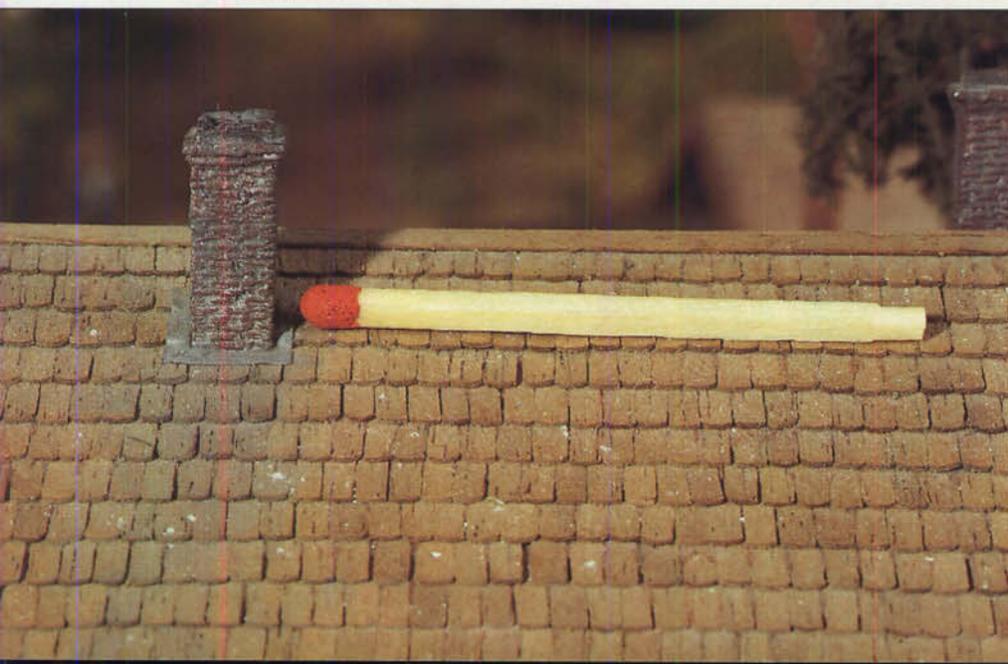




Bild 47: Auch dieser Schuppen entstand, wie alle Gebäude der Anlage, im kompletten Eigenbau. Bei der Nachbildung von Holzhäusern wirkt das Baumaterial Holz am besten.

Bild 48 (rechts): Das benötigte Werkzeug samt Baumaterial. Die vier Wände des Holzschuppens sind bereits mit Furnierstreifen verleimt. Die ausgeschnittenen Sperrholzplatten mit den Fenstern und der Türöffnung sind vorbereitet.

zeichneten Stellen der Dachbalken aufgeklebt werden. Hierbei ist es ratsam, jeweils die gegenüberliegenden Sparren in einem Arbeitsgang zu fixieren, damit eine bündige Verklebung am First gewährleistet ist. Nach dem Aushär-

Bild 50 (unten rechts): Um eine gleichmäßige Überlappung der Schindeln zu gewährleisten, habe ich mir eine Anschlaglehre gefertigt. An der Traufe beginnend, werden die Schindeln aufgebracht.

Bild 49: Die fertig bearbeiteten Wände sind an den Ecken verleimt. Die Aussparungen für den Dachstuhl sind vorbereitet.







Bild 52: Bei geringem Fahrgastaufkommen bietet der Kittel-Dampftriebwagen den Reisenden genügend Platz. Häufiger ersetzt er lokbespannte Personenzüge.

Bild 51 (linke Seite): In der leichten Steigung hat die Tenderlok mit dem schweren Kohlenzug ihre liebe Mühe. Nachschub ist heute angesagt.

ten des Leims wird die Unterlage für die möglichen Eindeckungsarten gebaut. Das geschieht in der Weise, daß von Giebel zu Giebel auf die Sparren ca. 2 bis 3 mm breite Furnierstreifen geleimt werden. Die Schalung bildet eine solide Unterlage für Schindeln, Schiefer- und Tonpfannen sowie Dachpappe.

Die Schindeln stelle ich aus Furnierstreifen her. Hierzu habe ich mir eine kleine Schneidelehre aus Hartholz mit einem Anschlag gefertigt. Die Furnierstreifen werden mittels der Lehre auf etwa 9 mm Länge zurechtgeschnitten. Bevor man die erste Reihe Schindeln auf das Dach aufklebt, muß an den Traufenseiten noch die aus Kupferfolie hergestellte Dachrinne befestigt werden. Anschließend kann oberhalb der Dachrinne die erste Reihe Schindeln aufgeklebt werden. Mit Hilfe einer aufgelegten schmalen

Anschlagleiste wird das Dach nun Reihe für Reihe mit Schindeln eingedeckt. Die Schindeln überlappen sich um etwa 4 mm.

Weit weniger aufwendig ist die Eindeckung mit Schiefer. Hierzu benütze ich anthrazitfarbiges Schleifpapier mit 600er-Körnung (oder feiner). Mit einer Schneider-Zackenschere schneide ich mir aus dem Schleifpapier Streifen von etwa 9 mm Breite. Von Reihe zu Reihe um jeweils einen Zacken versetzt, klebe ich die Streifen auf das Dach. So entsteht eine für Schieferdächer typische Struktur.

Ein Pfannendach wird mit handelsüblichen Polystyrolplatten gedeckt. Die Oberfläche ist in jedem Fall farblich nachzubehandeln. Zwecks Nachbildung der Dachpappe klebe ich zunächst ein Stück Papierhandtuch oder Haushaltsrolle über die gesamte Dachfläche. Um die Umrisse

der Dachpappenlagen darzustellen, werden dünne Zwirnfäden auf die Papierlage geklebt. Nach ausreichender Trocknungszeit streiche ich das ganze Dach mit stark verdünntem Weißleim ein und bringe eine abschließende Schicht aus Haushaltsrollenpapier auf. Das Papier wird durch erneuten Leim-Wasser-Überzug aufgeweicht und mit einem festen Pinsel angedrückt. Nachdem die Oberfläche über Nacht vollkommen durchgetrocknet ist, zeigt sich die typische Struktur eines mit Teerpappe gedeckten Daches. Zum Abschluß erhält es mit einer wasserlöslichen Farbe noch die charakteristische graue Farbe. Bei allen Eindeckungen werden die Dächer an den Giebelseiten mit einer Blende aus Holz versehen.

Landschaftsbau

Der Landschaftsbau ist für jeden Modellbahner eine große Herausforderung, weil mit der mehr oder weniger gelungenen Geländegestaltung die Qualität seiner Anlage steht und fällt. Außerdem lassen sich hierbei die eigenen Vorstellungen am besten verwirklichen. Falls man überwiegend Naturmaterialien verwendet, ist der Geländebau übrigens noch relativ preisgünstig.

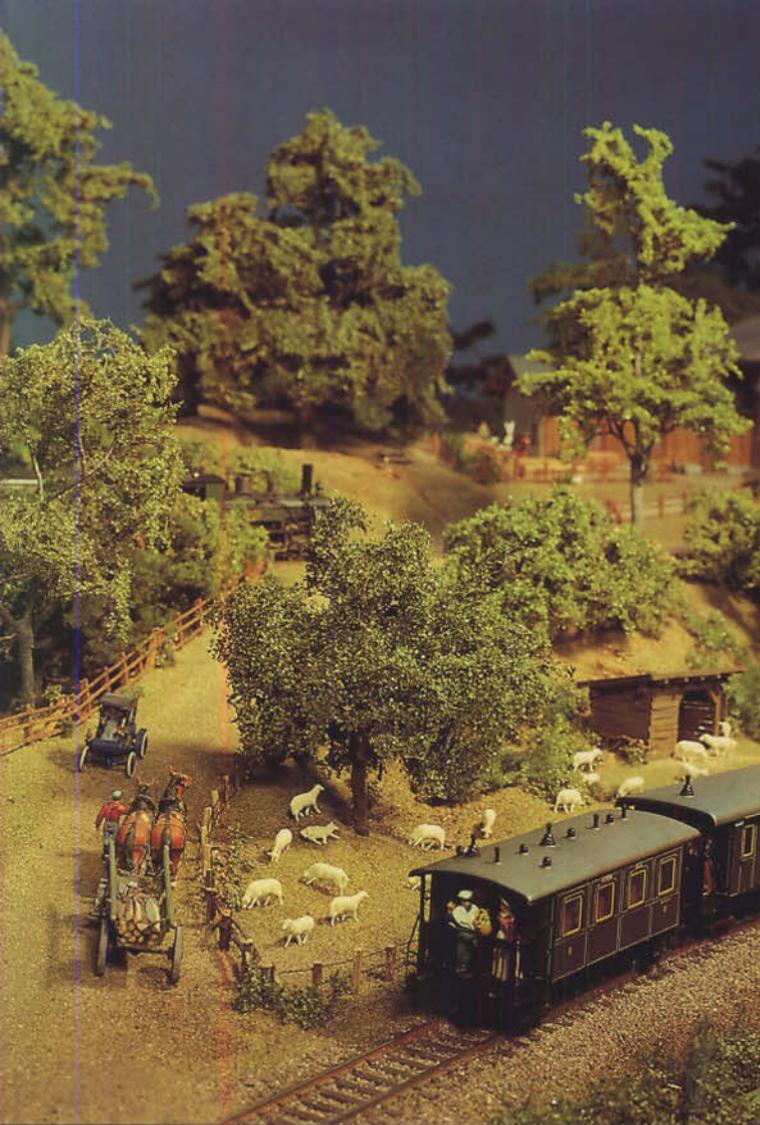
Nachdem ich die Streckenführung auf meiner Modellbahnanlage gedanklich festgelegt hatte, begann ich mit dem Bau der Trassen. Die

Roco-Flexgleise und Schullern-Weichen wurden provisorisch mit Schrauben auf den Trassenbrettchen aus Pappelsperholz (10 mm Stärke) befestigt. Nach ersten Probeläufen mit Fahrzeugen unterschiedlicher Fabrikate wurden letzte Korrekturen vorgenommen. Auf das Einschottern zu diesem Zeitpunkt habe ich bewußt verzichtet, weil man das mühsam angelegte Schotterbett beim Geländebau durch Baumaterial nicht selten wieder in Mitleidenschaft zieht. Geschottert wird also später.

Die ungefähre Landschaftsform und die not-

wendigen Kunstbauten sind bis zu einem gewissen Grad durch die Trassenführung vorgegeben. Dank der offenen Rahmenbauweise sind auf verschiedenen Ebenen angelegte Trassen problemlos möglich. Erst Trassees auf deutlich unterschiedlichem Niveau ermöglichen eine abwechslungsreiche Modelltopographie.

Den Geländeunterbau habe ich mit diversen Materialien auf verschiedene Art und Weise hergestellt. Bei einigen steilen Geländeabschnitten bot sich die Bauweise mit Polystyrolplatten an. Gebrochene Styroporstücke wer-



den mit Blick auf die gewünschte Geländeform mit Weißleim aufeinandergeklebt. Durch Entfernen bzw. Hinzufügen einzelner Stücke lassen sich leicht Veränderungen vornehmen. Nach dem Trocknen des Leims ist bereits eine ausreichende Festigkeit erreicht, so daß mit der Modellierung begonnen werden kann. Gute Erfahrungen habe ich hier mit handelsüblichen

Bild 53: Erste Vorböten der beginnenden Motorisierung. Doch die Pferdefuhrwerke haben noch lange nicht ausgedient!

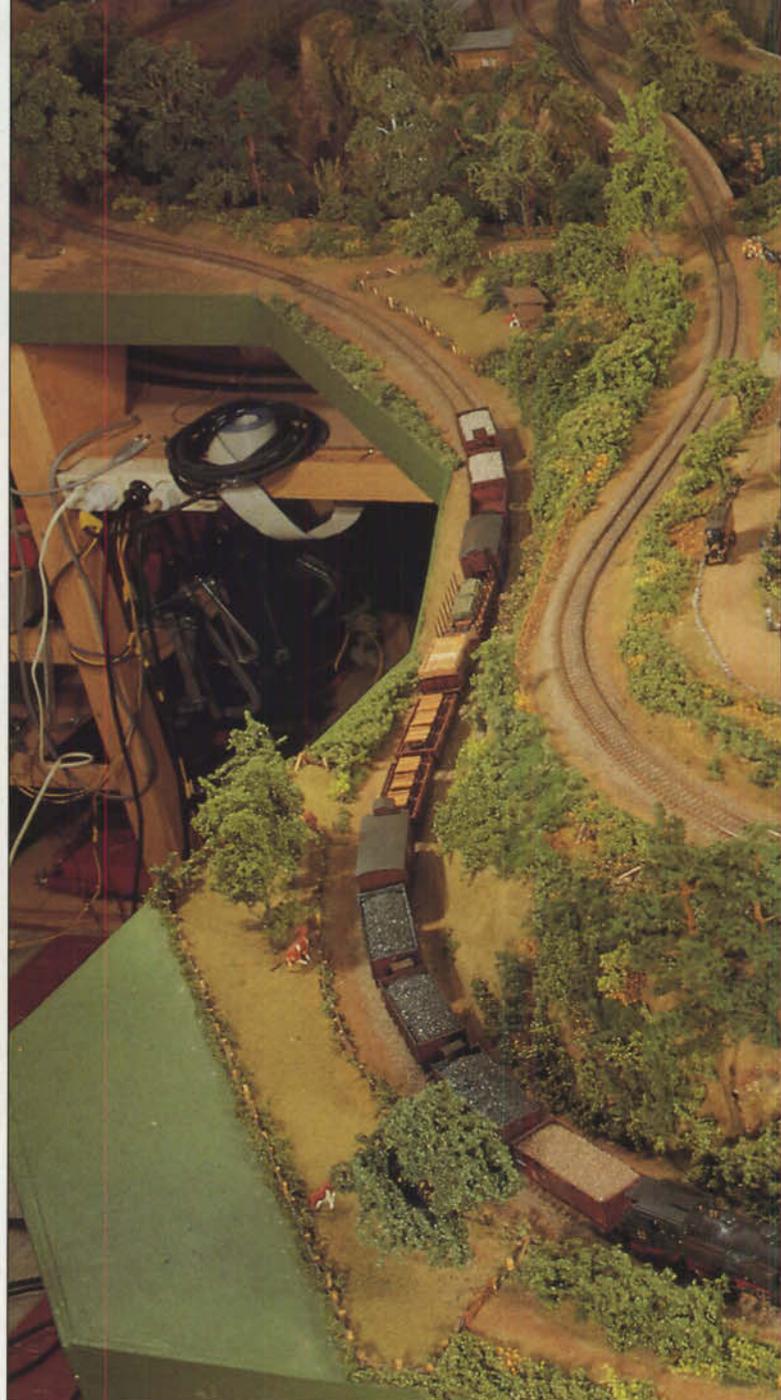


Bild 55 (oben): Ein schwerer Güterzug nähert sich in einer langgestreckten Linkskurve der Landstation St. Florian.



Bild 54 (links): Eine nicht alltägliche Idee ist der selbstgebaute Kaninchenstall. Im Gegensatz zum Hühnerstall ist er noch unbewohnt. Die Familie Preiserlein konnte sich wohl über die geeignete Rasse noch nicht einigen.



Füllstoffen aus dem Heimwerkermarkt gesammelt. Es empfiehlt sich, gleich eine größere Menge der Spachtelmasse vorzubereiten, um einen zusammenhängenden Geländeabschnitt in einem Arbeitsgang formen zu können. Das Mischen der Modelliermasse geschieht folgendermaßen: In einem nicht zu kleinen Plastikbehälter wird erdbraune Dispersionsfarbe mit Wasser verrührt. Dazu gibt man dann den Füllstoff und fein gesiebten Sand. Ein exaktes Mengenverhältnis der Bestandteile läßt sich nicht nennen. Die zubereitete Masse muß so beschaffen sein, daß man sie mühelos mit einem Spachtel aufzutragen vermag. Der Farbzusatz läßt die Masse nach der Verarbeitung sehr viel plastischer wirken; der Sand verleiht die gewünschte raue Oberfläche. Die noch feuchte Masse wird in einem weiteren Arbeitsgang mit einem wassergetränkten Pinsel verstrichen. So lassen sich feine Strukturen und nahtlose Übergänge zu anderen Gelände-

teilen erzielen. Spätestens hier zählt es sich aus, daß der Gleisunterbau noch nicht beschottert wurde. Zu dem weitgehend fertigen Gelände läßt sich aufgrund des späteren Einschotterns ein sauberer und vorbildgetreuer Übergang schaffen.

Die »Fliegendraht-Methode«

Nicht immer kann man den Styroporunterbau verwenden. Auf nicht abgedeckten Rahmenteil des Anlagenskeletts benütze ich feinen Fliegendraht. Auf der einen Seite wird die Drahtfläche mit einem Tacker am Rahmen befestigt. Der Draht muß nun entsprechend der gewünschten Geländeoberfläche in Form gebracht werden. Jetzt stelle ich zum ersten Halt dünne Leisten unter das Drahtgerippe. Anschließend werden alle Seiten des Drahtgeflechts endgültig am Rahmen befestigt. Überstehende Drahtfläche schneidet man mit einer kräftigen Sche-

re ab, um Verletzungen auszuschließen. Vor den weiteren Arbeitsgängen ist es ratsam, den Bereich unter dem Drahtgeflecht mit Zeitungspapier abzudecken, um Verschmutzungen zu verhindern. Zur Oberflächengestaltung findet die gleiche Masse wie bei der Styropormethode Anwendung. Zusätzlich wird noch etwas Kaltleim beigegeben; das erhöht die Zähigkeit. Das Drahtgeflecht wird nun mit der Masse dünn bestrichen und danach mit verdünntem Kaltleim überzogen. Darauf lege ich eine Schicht dünner Zellstofftücher und drücke sie mit einem leimgetränkten Pinsel an. Am nächsten Tag weist die Konstruktion schon beachtliche Stabilität auf. Jetzt kann mit dem endgültigen Modellieren begonnen werden. Hierzu trage ich wiederum die schon bekannte Spachtelmasse in einer nicht zu dünnen Schicht auf. Feinheiten werden auch diesmal mit Pinsel und Wasser herausgearbeitet. In diesem Stadium kann man sowohl bei der Styropor- als auch



Bild 56: Ein paar Jahre später, zur Reichsbahnzeit, entstand diese Aufnahme. Jetzt werden auch "ehemalige Preußen" eingesetzt. Hier eine T 3 mit kurzen Hochbordwagen.

Bild 57 (links): Der Handwerker bringt ein neues Waschbecken, das er samt Werkzeugkiste auf seinem Handkarren transportiert. Der Hausbesitzer hat den Installateur schon sehnlichst erwartet.



bei der Drahtmethode die feuchte Oberfläche in geeigneter Farbe abstreuen. Man erspart sich so einen erneuten Leimauftrag.

Zur Darstellung von Waldboden habe ich trockene Tannennadeln benutzt, die in einer Kaffeemühle zu Pulver zermahlen worden sind. Nach dem Aussieben des Bodenbelags bleibt noch genügend grobes Material zurück, das sich hervorragend als Unterholz eignet. Durch Beimischen von etwas Woodland-T 49 entsteht ein idealer "Waldbodenbelag".



Bild 58 (rechts oben): Der kurze Güterzug bummelt an der Kapelle vorbei. Die langsame Fahrt erlaubt sogar einen knappen Wortwechsel mit dem Förster.

Bild 59 (rechts): Auf dem kleinen Anwesen gibt es immer etwas zu tun. Die Hühner sind gesund und "stramm", denn bei mir haben sie noch freien Auslauf.

Mit Steinen und Kork

Zur Felsgestaltung können an passenden Stellen Steinstücke oder Korkreste in die weiche Masse eingedrückt werden. Die Übergänge müssen mit einem kleinen Pinsel geglättet werden. Die Steinstücke bekam ich kostenlos bei einem Steinmetz, für den sie Abfall bildeten. Kork ist in Zoohandlungen erhältlich. In tieferen Einschnitten wird beim Vorbild die Gleisstrasse oft durch Stützmauern gesichert. Auch auf Modellbahnanlagen wirken solche





Bild 60: Ein Vorarbeiter des Sägewerks wohnt mit seiner Familie in diesem schönen Holzhaus. Der Lkw paßt nicht ganz in meine Epoche.

Bauwerke attraktiv. Bei der Nachbildung sollte man darauf achten, daß die Mauern selten gerade und senkrecht stehen, sondern häufig dem Geländeverlauf folgen. Meistens sind sie auch zum Hang hin geneigt.

An den Stellen, an denen eine Stützmauer gebaut werden sollte, habe ich bei der Modellierung des Hangs gleich die Umrisse der Mauer mit eingearbeitet. Vor dem Aushärten der Mauerfläche habe ich das Einritzen der Steine erledigt. Als Werkzeug diente mir dabei eine Gra-

viernadel. Ein Rundholz mit einem eingeschlagenen angespitzten Nagel tut es auch. Mit einer kleinen Messing- oder Kupferbürste habe ich die Mauerfläche abgebürstet, um eine naturgetreue Oberflächenstruktur zu erhalten. Auch die beim Gravieren entstehenden Grate verschwinden auf diese Weise. Die ganze Mauerfläche wurde anschließend mit mittelgrauer Farbe gestrichen und sofort mit einem Lappen wieder abgewischt. So entstand die Farbtonung der Fugen. Der Farbzusatz in der Spachtel-

masse ergibt bereits die Grundfarbe der Mauersteine.

Mit viel Geduld und realistischen Farbtönen wurden fast alle Steine nachbehandelt. Von mir künstlich eingearbeitete Risse und Zerfallsanzeichen werden durch dezenten Moos- und Pflanzenbewuchs besonders hervorgehoben. Auch am Mauersockel habe ich einiges Kraut wachsen lassen. Um die "Preiserlejn" vor dem Absturz zu bewahren, wurde an der Mauerkrone ein Schutzgeländer angebracht.



Bild 61: Den holzbeplankten Balkon hat die fleißige Hausfrau mit Geranien geschmückt; gleich wird sie ihr Kissen ausschüteln.



Bild 62: Das sportliche Ehepaar fragt nach dem Weg. Der freundliche Ortsgendarm, der zum Kaffe eingeladen war, hilft fachmännisch beim Kartenlesen.
Bild 63: Haus, Bäume, Zaun und Bildstock – alles Marke Eigenbau. Der Nistkasten ist momentan verwaist und wartet auf interessierte Mieter.





Bild 64: Auch Sägebock und Hauklotz entstanden im Selbstbau.



Bild 65 (links): Zu zweit läßt sich die Wäsche bei einem kleinen "Klön" viel angenehmer aufhängen.

Bild 66 (links unten): Im Schatten des Baumes wird die Sense für die nächste Arbeit geschärft.

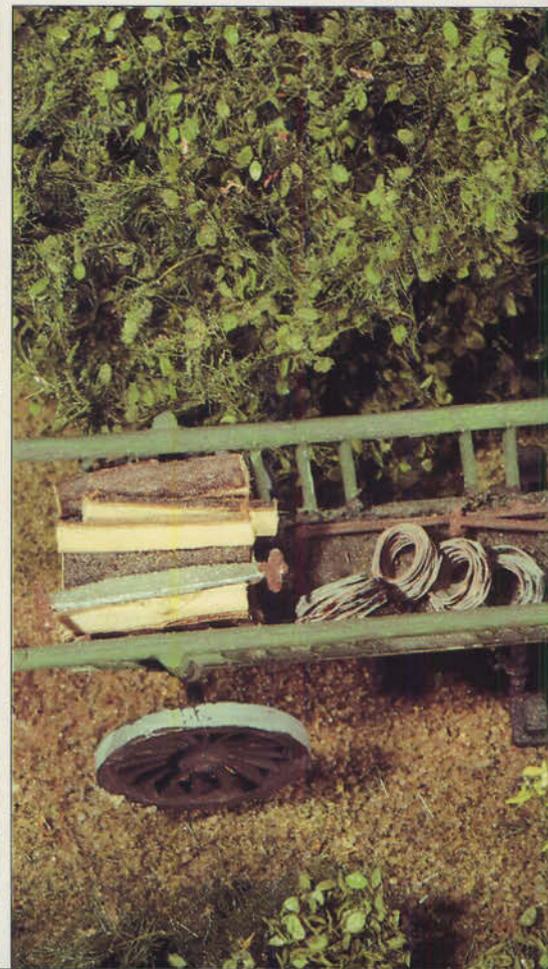




Bild 67: Nadel- und Laubbäume stehen hier in enger Nachbarschaft beisammen.

Bild 69: Auf dem Weg zur Reparatur des Weidezauns.



Bild 68: Noch haben die "Benzinkutschen" der Eisenbahn nicht "das Wasser abgegraben".

Bild 70: Das Rehwild wagt sich nahe an die Menschen heran. Es hat noch keine schlechte Erfahrung mit ihnen gemacht.



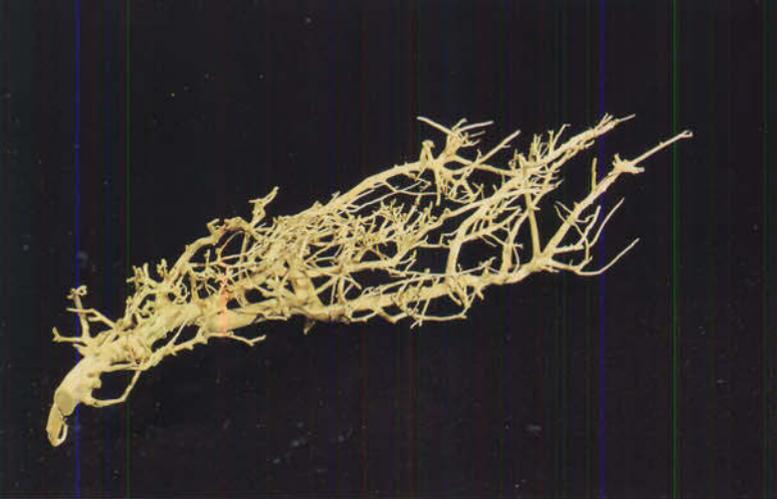


Bild 71: Der Stoff, aus dem die Bäume sind. Ein afrikanisches Gewächs aus dem Floristenbedarf.



Bild 72: Die überschüssigen Zweige werden entfernt.

Bäume aus Naturmaterial

Bäume können Blickfang sein; sie können aber auch als Massendekorationsmittel auf einer Anlage "untergehen". Auf jeden Fall gibt es auch bei Modellbäumen mehr oder weniger gelungene Produkte. Die Industrie bietet von der Kunststoff-Etagentanne über die "Pfeifenputzer" bis hin zum überzeugenden Superbaum für jeden Geschmack etwas.

Während die einfachen Bäume bestenfalls noch in dichter Anhäufung oder am Anlagenhintergrund einigermaßen befriedigen können – weil man sie dann nicht so genau betrachten kann –, sind die wirklich gelungenen Baummodelle zwar ihren Preis wert, doch für den Normalverbraucher in größeren Mengen einfach unerschwinglich. Auch hier hilft wieder einmal der komplette Selbstbau aus der Bredouille.

Gute Bäume zu angemessenen Preisen heißt das Ziel. Es gibt eine Vielzahl von Methoden und Varianten, um es zu erreichen. Viel Papier ist auch schon bedruckt worden mit den unterschiedlichsten Vorschlägen zum Eigenbau schöner Bäume. Ich will das nicht wieder aufwärmen und präsentiere im folgenden eine vielleicht noch nicht so bekannte Art und Weise, kostengünstig zu anständigen Bäumen zu ge-

langen. Es geht hierbei ausschließlich um die Herstellung von breitkronigen Laubbäumen aus natürlichen Materialien; Nadelbäume sind in der Bauweise eher unproblematisch.

Als Grundgerippe der zukünftigen Modellbäume finden bei mir fein verästelte Zweige eines afrikanischen Steppenstrauchs Verwendung. Ich habe die Pflanze im Floristenfachhandel entdeckt, wo sie als Zierschmuck angeboten wird. Den Namen des Strauchs konnte mir leider auch der Fachmann in meiner Gärtnerei nicht nennen; vielleicht hilft uns da ein versierter Leser. Ganz billig sind die Zweige nicht; aber aus einem Armvoll kann man schon einige Bäume gewinnen. Die Zweige sind von ebenfalls nicht zu ermittelnden Tieren bis in die feinen Verästelungen ihrer Rinde entledigt worden. Da müssen nicht nur Feinschmecker am Werk gewesen sein, sondern auch geschickte und behutsame Lebewesen.

Zuerst schneide ich die geeigneten Teile in der Grobform des späteren Baums aus dem Geäst heraus und entferne mit dem Saitenschneider die überzähligen Verästelungen nach Gutdünken. Die so entstandenen Rohlinge weiche ich in Wasser ein, am besten über Nacht und für mindestens 24 Stunden. Diese Prozedur macht

die Zweige so geschmeidig, daß ich sie, im Schraubstock eingespannt, mit Hilfe von angehängten Gewichten in die endgültige Form bringen kann. Das alles dient der wirklichkeitsnahen Formgebung der Baumkrone. Hierbei orientiere ich mich an Vorbildfotos, die ich für mehrere Baumarten geschossen habe.

Die Zweige müssen bis zum vollständigen Trocknen mit den Gewichten belastet bleiben, weil sie sonst mit Urgewalt dazu neigen, sich in ihre anfängliche Form zurückzubewegen. Wenn sie einmal getrocknet sind, verharren sie in dem gewünschten Aussehen. Noch ein Wort zu den Ausmaßen der Bäume: Eine ausgewachsene Kastanie zum Beispiel sollte im H0-Maßstab schon eine Höhe von 25 bis 30 cm haben.

Jetzt bohre ich von unten senkrecht ein kleines Loch in den Hauptstamm. Anschließend schraube ich eine ungefähr fünfmarkstückgroße Sperrholzscheibe an den Fuß des Baums. Die Befestigungsschraube wird so in den Stamm gedreht, daß noch 1 bis 2 cm herausragen. Den Schraubenkopf kneift man anschließend mit einer Zange ab.

Auf der kleinen Holzscheibe läßt sich das oberirdige Wurzelwerk des späteren Baums be-

Bild 73: Äste und Zweige werden nach und nach mit Silflor-Belaubung versehen.



Bild 74: Ein fertiger Laubbaum.

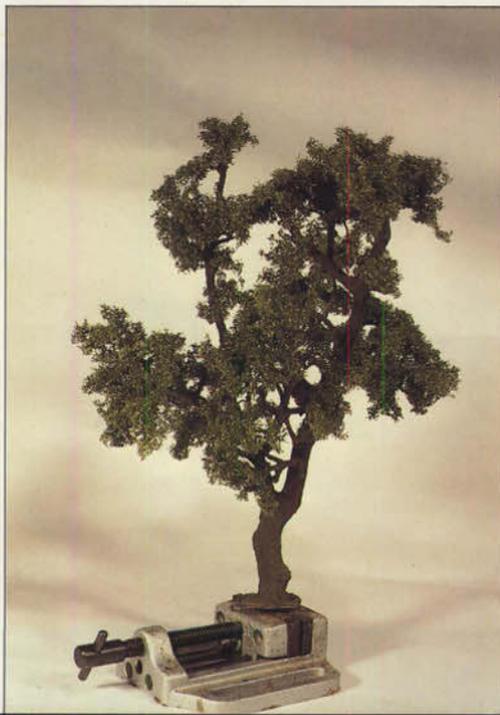


Bild 75: Ein knorriger Ast in der Detailaufnahme.

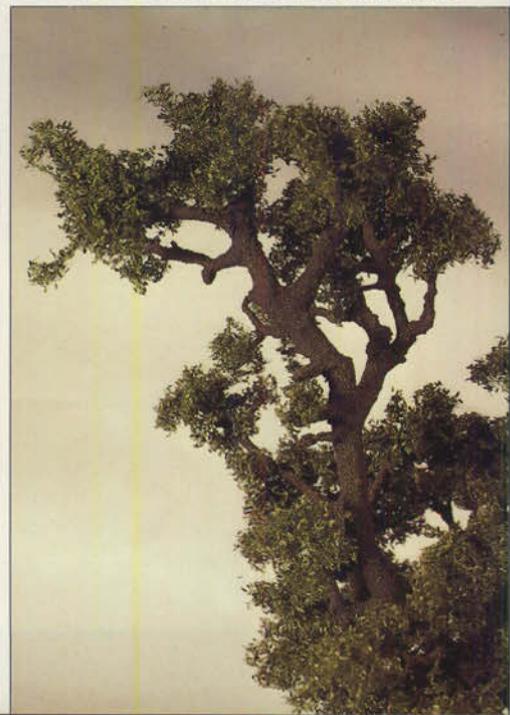




Bild 76: Das abschließende Ausdünnen der Äste.

sterns modellieren. Die herausragende Schraube erlaubt gefahrloses Befestigen des Rohlings während der Bauphase und verleiht dem Baum auch später auf der Anlage sicheren Halt. Der fertige Baum wird dann nur in ein vorgebohrtes Loch gesteckt; er kann ohne Mühe jederzeit wieder entfernt werden.

Um eine dichte und harmonische Baumkrone zu erhalten, können etwas "lichte" Stellen des Rohlings durch einen zusätzlich angebrachten Ast aus Draht "repariert" werden. Hierzu wird

Bild 78: Hier mußte zwecks einer breiten Baumkrone ein Hauptast durch gedrehten Draht ergänzt werden.



ein ca. 3 mm dünnes Loch schräg durch den Hauptstamm gebohrt, und zwar an der Stelle, an der der Ast "wachsen" soll. Dann werden sechs Drähte von 0,9 mm Stärke und rund 20 cm Länge so durch das Loch gesteckt, daß sie an der Seite, an der das Loch nach unten weist, etwa 5 cm aus dem Stamm heraus-schauen. Der längere Teil der Drähte (ca. 15 cm) ragt auf der anderen Seite nach oben gerichtet heraus.

Zu beiden Seiten werden die Drähte nun mit

Bild 79: Der Stamm ist wie im Text beschrieben modelliert worden.

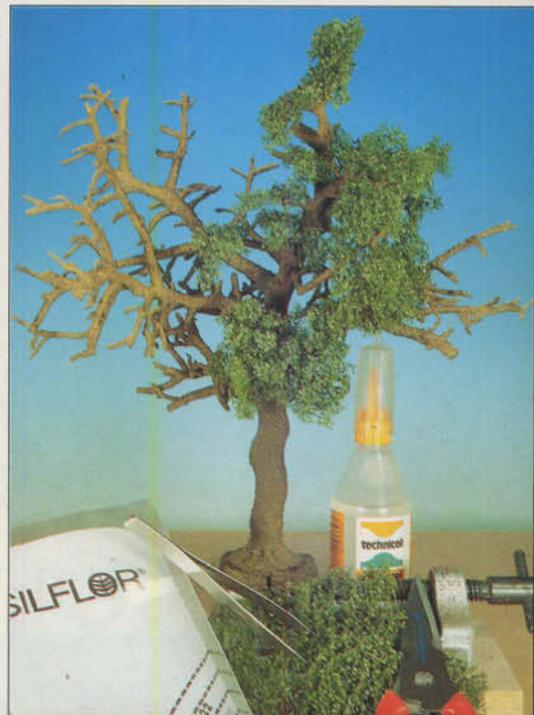


Bild 77: Das mit Wasser getränkte Rohmaterial wird mit Gewichten in Form gebracht.

einer Zange verdrillt und zu einer Verästelung geformt. Mit weiteren, dünneren Drähten (0,5 mm), die mit dem Drahtast verbunden werden, bildet man die feine Verästelung entsprechend dem Rest des Baums nach. Der Ansatz der Drähte am hölzernen Hauptast wird mit Wolle umwickelt.

Die eigentliche Modelliermasse für Stamm und Hauptäste ist ein Gemisch aus Wasser, Gips, Leim und Sand. Den idealen Flüssigkeitsgrad der Masse muß man selbst herausfinden; durch

Bild 80: Der Baum ist bereits teilweise mit Silflor belaubt.



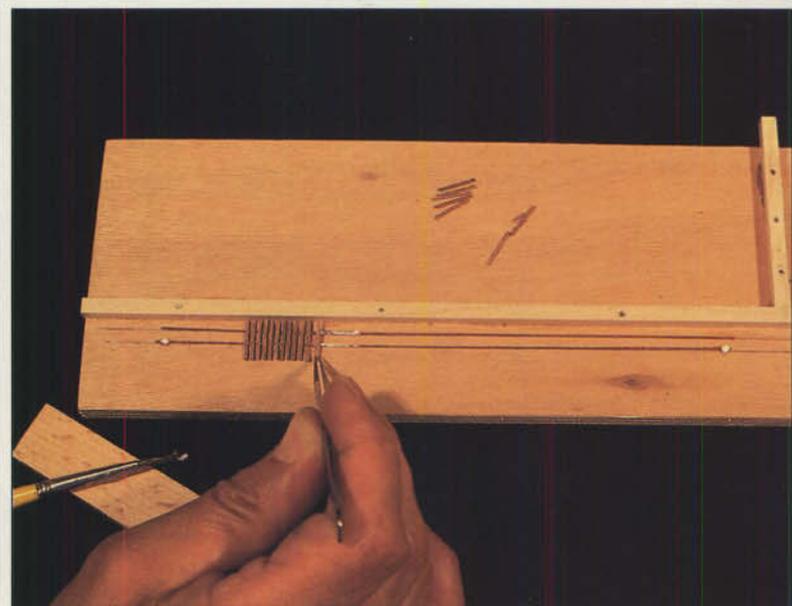
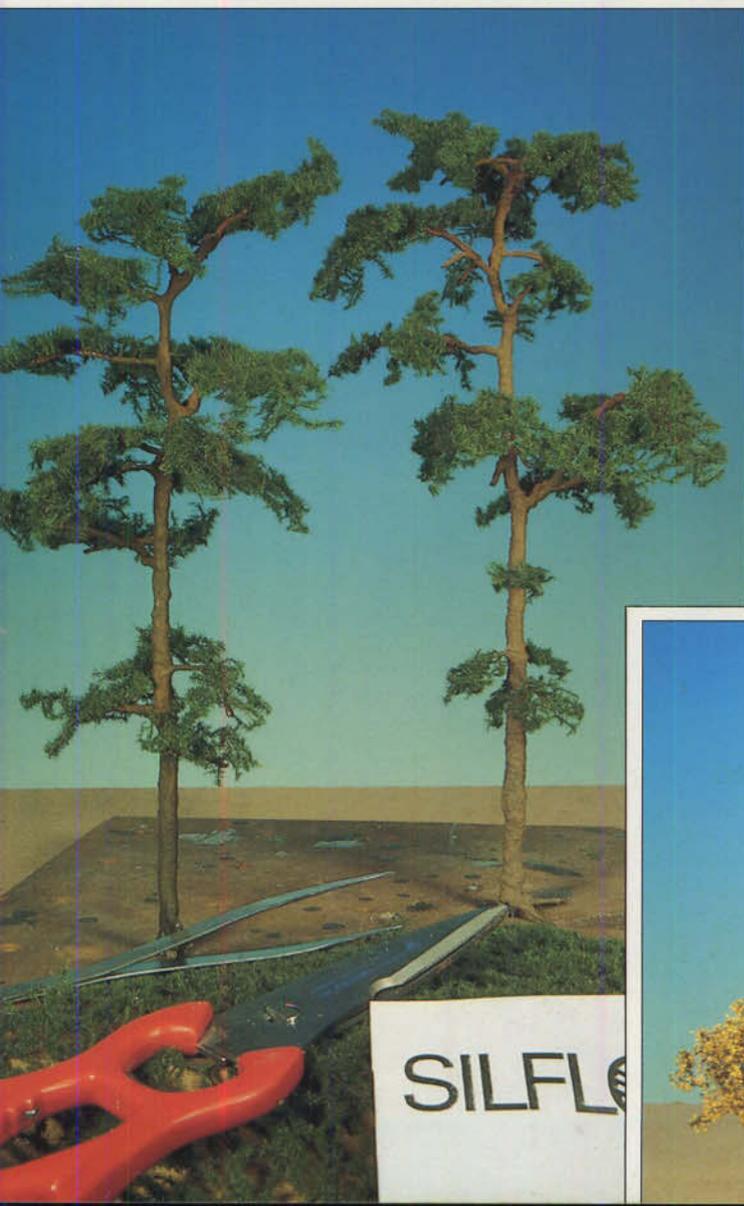


Bild 81 (linke Seite oben): So fügt sich ein Laubbaum in die Landschaft ein.

Bild 85 (rechts): Die Natur hat sich ihren Platz zurückeroberet. Anspruchsloses Kraut wächst aus den Fugen der Stützmauer.

Bild 86 (rechts Mitte): Der filigrane Zaun spricht für sich.



Änderung des Mischungsverhältnisses läßt er sich leicht der eigenen Vorliebe anpassen. Stamm und Hauptäste werden mit einem Wollfaden dicht und fest umwickelt und dann mit Weißleim bestrichen. Der leimgetränkte Wollfaden muß gut trocknen. Danach werden das Wurzelwerk geformt und der Stamm sowie die Hauptäste mit dem beschriebenen Gemisch überzogen und anschließend modelliert. Nach diesem Arbeitsgang muß der Baum wiederum gut durchtrocknen.

Im nächsten Arbeitsgang wird das ganze Baumgerippe in stark verdünnten Weißleim getaucht und durch ein feines Sieb hindurch mit einer Mischung aus feinkörnigem Sand, Schleifstaub und Farbpulver abgestäubt. Jetzt muß alles wiederum gut trocknen. Anschließend wiederholt man den ganzen Vorgang und nimmt mit Pulverfarbe Farbkorrekturen vor. Zum Schluß wird staubfeines Woodland-Material in die noch feuchte Oberfläche des Baums gepudert.

Die krönende Vollendung erhält der getrocknete Baum durch eine Belaubung mit dem einmaligen Silflor. Dichte und Farbgebung sollte man entsprechend einer Fotovorlage festlegen. Hier spielt die Jahreszeit natürlich eine große Rolle. Silflor gibt es für die gängigsten Baumarten.

Auf die beschriebene Weise können großvolumige Bäume wie Eichen, Buchen und Kastanien in ansprechender Form wiedergegeben werden. Für schlankere Bäume wie Pappeln, Weiden und Birken eignen sich die afrikanischen Sträucher nicht. Hier müßte man auf entsprechend gewachsene Natursträucher zurückgreifen. Ansonsten ist die Methode jedoch ohne weiteres übertragbar.

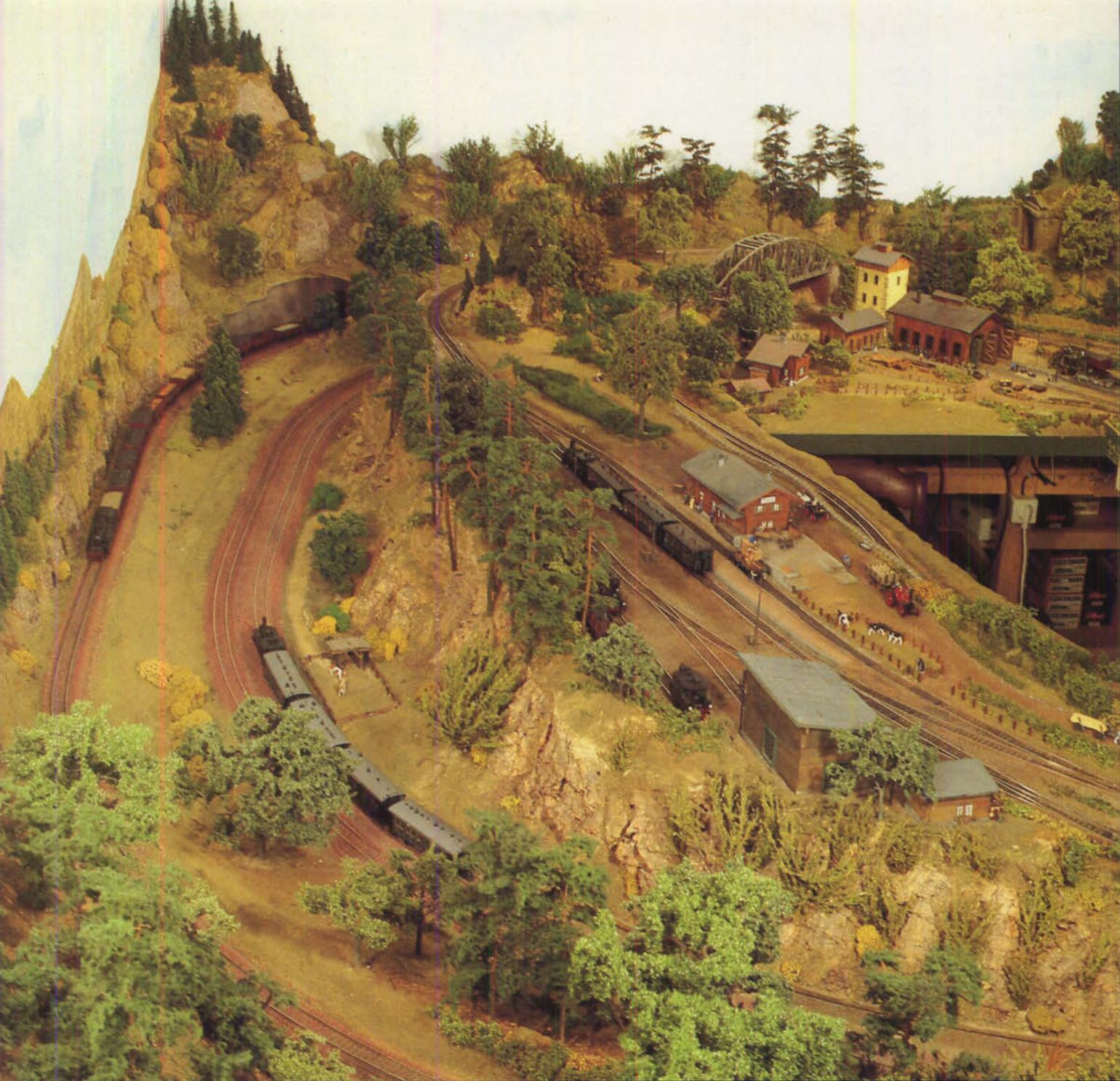
Bild 82 (linke Seite links unten): Auch Kiefern werden mit Silflor "belaubt".

Bild 83 (linke Seite Mitte): Anfertigung eines Lattenzauns auf der Klebevorrichtung.

Bild 84 (linke Seite rechts unten): Baum- und Strauchvarianten aus Draht und Silflor.

Bild 87 (rechts): Der alte Holzpflug hat ausgedient.





Landstation Annaberg

Der Bahnhof Annaberg führt ein beschauliches Dasein. Er liegt an der eingleisigen Nebens Strecke von St. Florian nach Schattenfeld, dem Endpunkt der Zweigstrecke. Annaberg ist erster und einziger Zwischenhalt und erst seit dem Bau des Anschlußgleises zum Sägewerk von einiger Bedeutung. Das Güterwagenaufkommen hat sich durch die Kistentransporte mehr als verdoppelt. Die Gleisanlagen sehen seither auch gepflegter aus.

Im Personenverkehr wird Annaberg immerhin von vier Zugpaaren bedient, da die Bevölkerung der Umgegend den lieblichen Ort bei Ausflügen besucht. Die Hälfte der Züge macht bereits in Annaberg kopf und fährt nicht weiter bis Schattenfeld; der Güterverkehr endet ohnehin in Annaberg. Einmal werktags wird der

Anschluß zum Sägewerk bedient; bedarfsweise werden ein oder zwei Güterwagen am Freiladegleis bereitgestellt.

An der Laderampe werden hauptsächlich landwirtschaftliche Güter verladen. Bei den angelieferten Produkten handelt es sich vorwiegend um Saatgut und Düngemittel, gelegentlich auch mal um eine Landmaschine. Aus "besseren Zeiten" stammen die behelfsmäßige Bekohlungsanlage und die Lokomotivremise mit eingebautem Wasserbehälter. Früher "übernachtete" hier fallweise eine zweigekuppelte Tenderlokomotive für den Personenzug am frühen Morgen und den von Zeit zu Zeit anfallenden Verschiebedienst. Aus diesen Zeiten könnte uns der hier abgestellte "Urglaskasten" berichten. Im zweigeschoßigen Empfangsgebäude

sind Diensträume, der Güterschuppen und Wohnungen für das Bahnpersonal untergebracht. Verlassen wir Annaberg nun mit dem abendlichen Personenzug in Richtung St. Florian. Es ist noch hell genug, um die herrliche Landschaft genießen zu können. Auf der linken Seite kommt nach kurzer Fahrt das Sägewerk in Sicht. In einem weiten Linksbogen umfahren wir jetzt die kleine Ansiedlung. Vorbei an der alten Kapelle geht es auf einer Stahlträgerbrücke über die nahe Hauptstrecke. Nach Passieren eines Viadukts taucht der Zug mit einem kurzen Achtungspfeiff in einen Tunnel ein. Vom Tal aus ist der Zug bald darauf innerhalb einer Galerie zu erkennen.

Nach Verlassen des letzten Tunnelabschnitts führt die Trasse über eine Bogenbrücke, die die



Bild 89: Der aus St. Florian kommende Personenzug fährt in den Bahnhof Annaberg ein. Der Zug besteht stilgerecht aus nur drei bayerischen Personenwagen. Um diese Tageszeit herrscht wenig Personenverkehr.

Bild 88 (linke Seite): Oberhalb der Hauptstrecke liegt der Bahnhof Annaberg auf einer kleinen Hochebene. Er verfügt über einen einständigen Lokschuppen mit Wasserkran und kleinem Kohlebanen.

Bild 90: Der Glaskasten umfährt den Zug auf dem Überholgleis. Nach dem Kopfmachen und der Aufnahme von Vorräten am Lokschuppen wird er die Garnitur von Annaberg nach St. Florian zurückbringen.





Bild 91: Maffei ML 2/2, die auf meiner Nebenbahn ständig im Einsatz ist, gab die letzten Male nur noch einen heiseren Pfeifton von sich. Alfons Regler hat wegen des kleinen Schadens an der Pfeife "seiner" Lok zur Reparatur die Behelfswerkstatt angefahren.

Bild 92: An der Laderampe des Bahnhofs Annaberg, die sich gleich hinter dem urigen Lokschuppen befindet, werden des öfteren Landmaschinen abgeladen. Hier ist es eine Dreschmaschine, die per Bahn angeliefert wurde.





Bild 93: Der Urglaskasten kommt nur noch ganz selten zum Einsatz. Ab und zu bedient er bei Ausfall der Rangierlokomotive das Sägewerk und bringt Waggons zum Bahnhof..

Bild 94: Nach erfolgreicher Reparatur an der Lokomotive verläßt Alfons Regler mit dem kleinen Zweikuppler die Werkstatt wieder. Er wird die Güterwagen vom Sägewerk und der Laderampe einsammeln, um dann seinen kleinen Güterzug nach St. Florian zu bringen.





Bild 95: Hochbetrieb auf dem Güterboden der Station Annaberg. Die unterschiedlichsten Waren werden hier umgeschlagen.

Bild 97: In Annaberg müssen die kleinen Dampflokomotiven hier ihre Kohlevorräte ergänzen.



Bild 96: Annabergs kleines Bahnhofsgebäude besitzt einen hüsch geschmückten Balkon.

Ausfahrleise des Bahnhofs St. Florian überspannt. Danach schlängelt sich der Zug am Hang unterhalb des Bahnhofs Annaberg entlang und erreicht in einer 90°-Kurve den Bahnhof St. Florian. Hier endet der Personenzug der Nebenbahn. Die Reisenden verlassen die Wagons über die offenen Bühnen. Lokomotive und Personal des Abendzugs sehen nach einem arbeitsreichen Tag der wohlverdienten Ruhe entgegen.

Bild 98: Leichtsinnig hat der eilige Radfahrer den Bahnübergang noch vor dem Güterzug überquert.





Bild 99: Zum Bewegen des zum Teil sehr schweren Ladeguts benutzt das Ladepersonal ein- und zweiachsige Handkarren. Heute sind nur wenige Kleingüter zu bewältigen.

Bild 100: Dafür ist aber eine fabrikneue Dreschmaschine für das landwirtschaftliche Gut in der Nähe von Annaberg angekommen. Dies wird eine schweißtreibende Arbeit für die Lader werden und einige Liter Bier kosten.



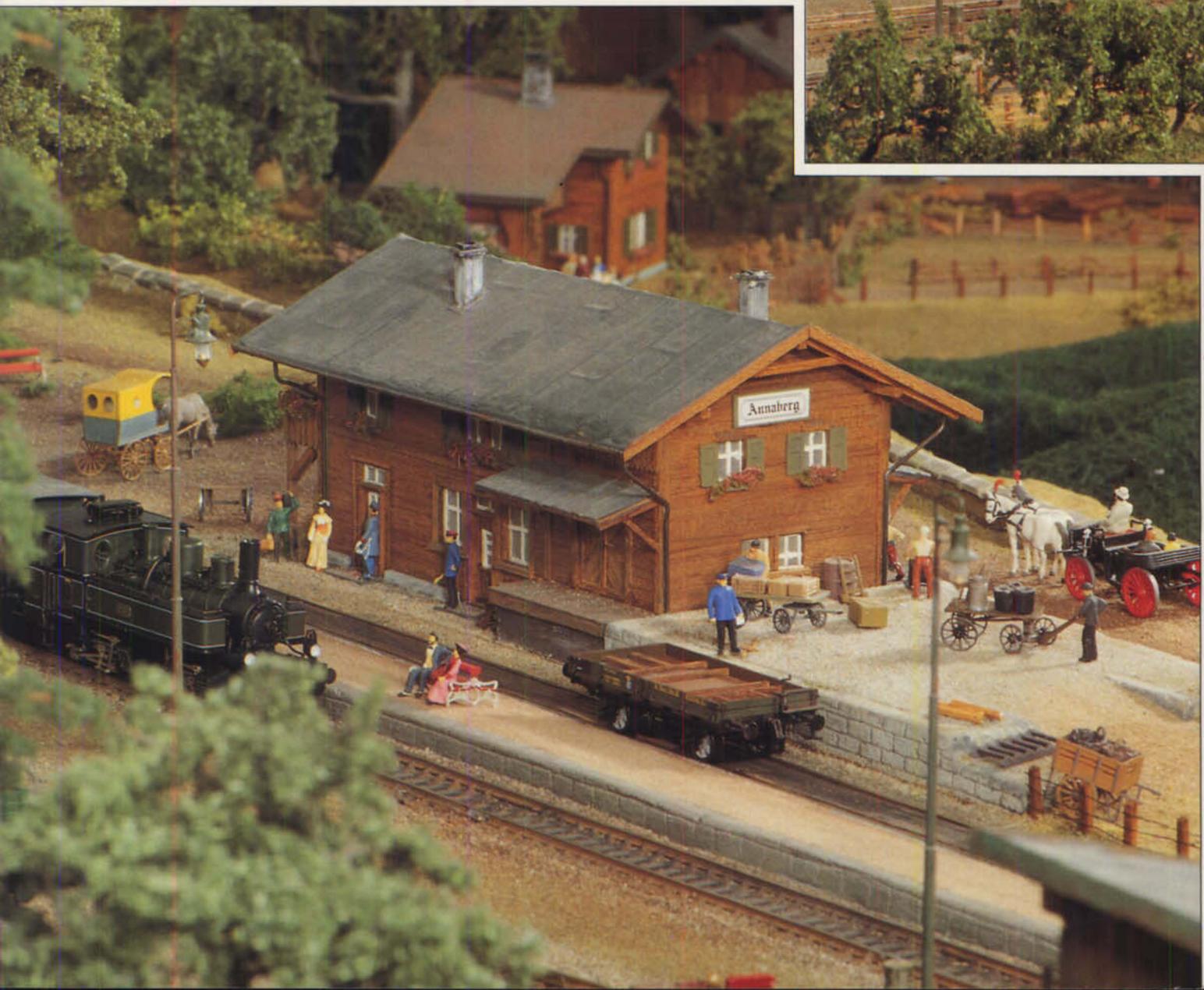


Bild 101: Eine frischlackierte Reichsbahn-94er nähert sich mit ihrem Kurzzug, bestehend aus G 10, dem Bahnhof Annaberg.

Bild 102: Annaberg von der Bahnsteigseite. Zu Hauptverkehrszeiten – in der Frühe und am Abend – kommt die BB II-Mallet die kurvenreiche Strecke nach Annaberg.

Bild 103 (rechts): Zwischen dem idyllisch liegenden Bahnhof Annaberg und dem reliefartigen Hintergrund verlaufen die tieferliegenden Streckengleise. Das verleiht der Szene eine frappierende Tiefenwirkung.

Bild 104 (rechts unten): Vorbei am Lagerhaus von Nagel & Latte führt die Nebenbahnstrecke aus dem Ortsgebiet hinaus. Wenn man die Kurve sieht, weiß man, warum hier nur B-Kuppler und Mallets fahren.



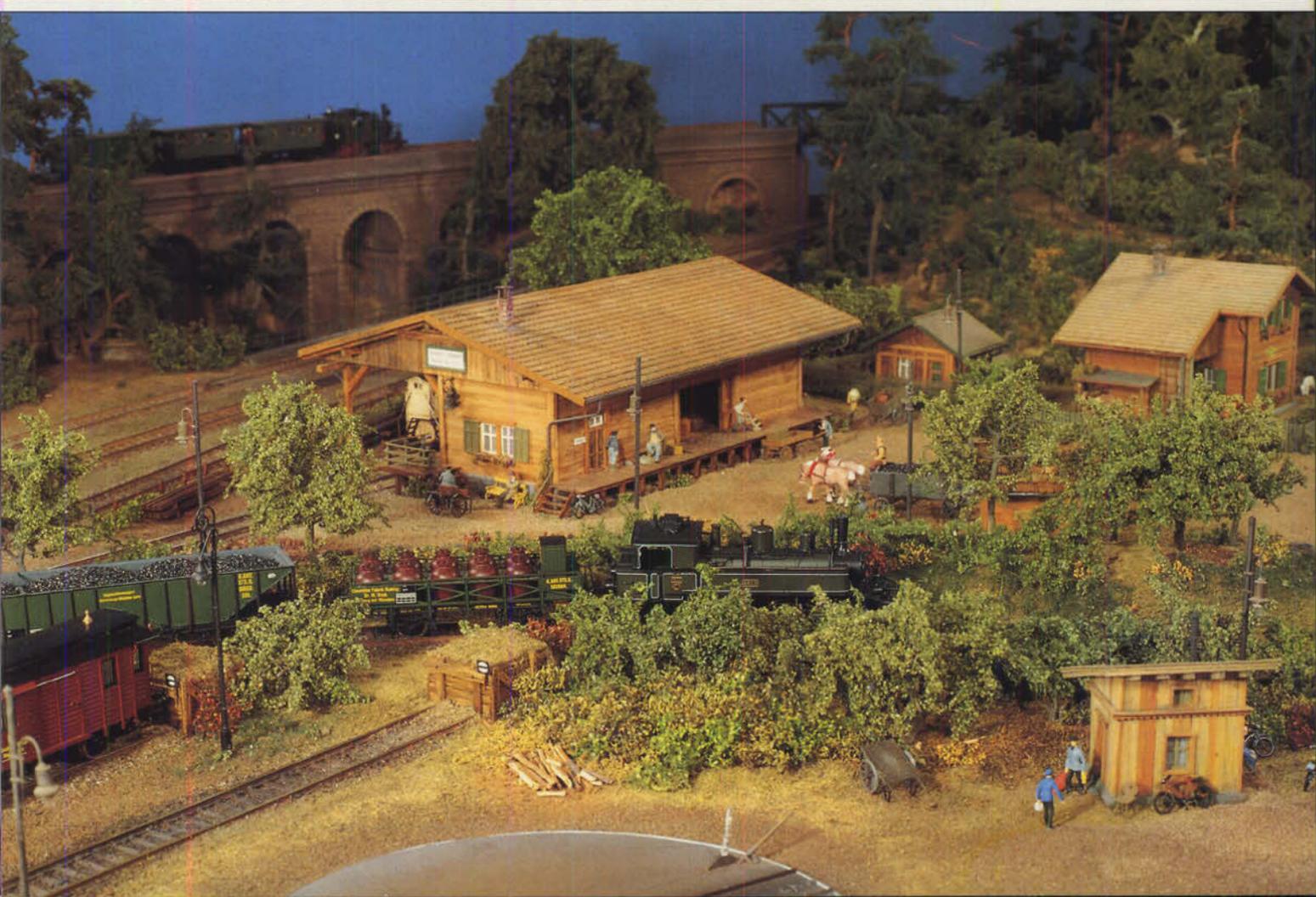
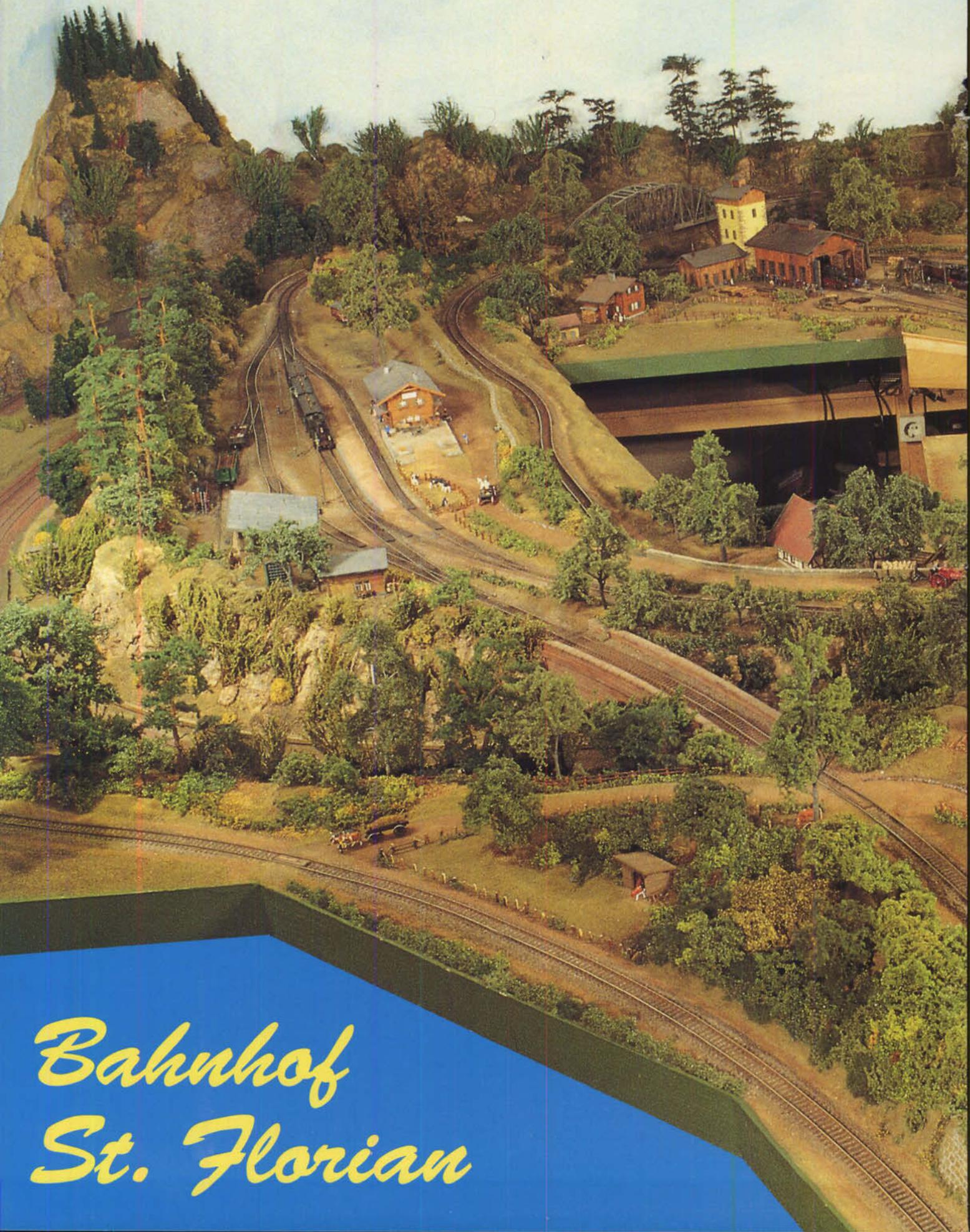
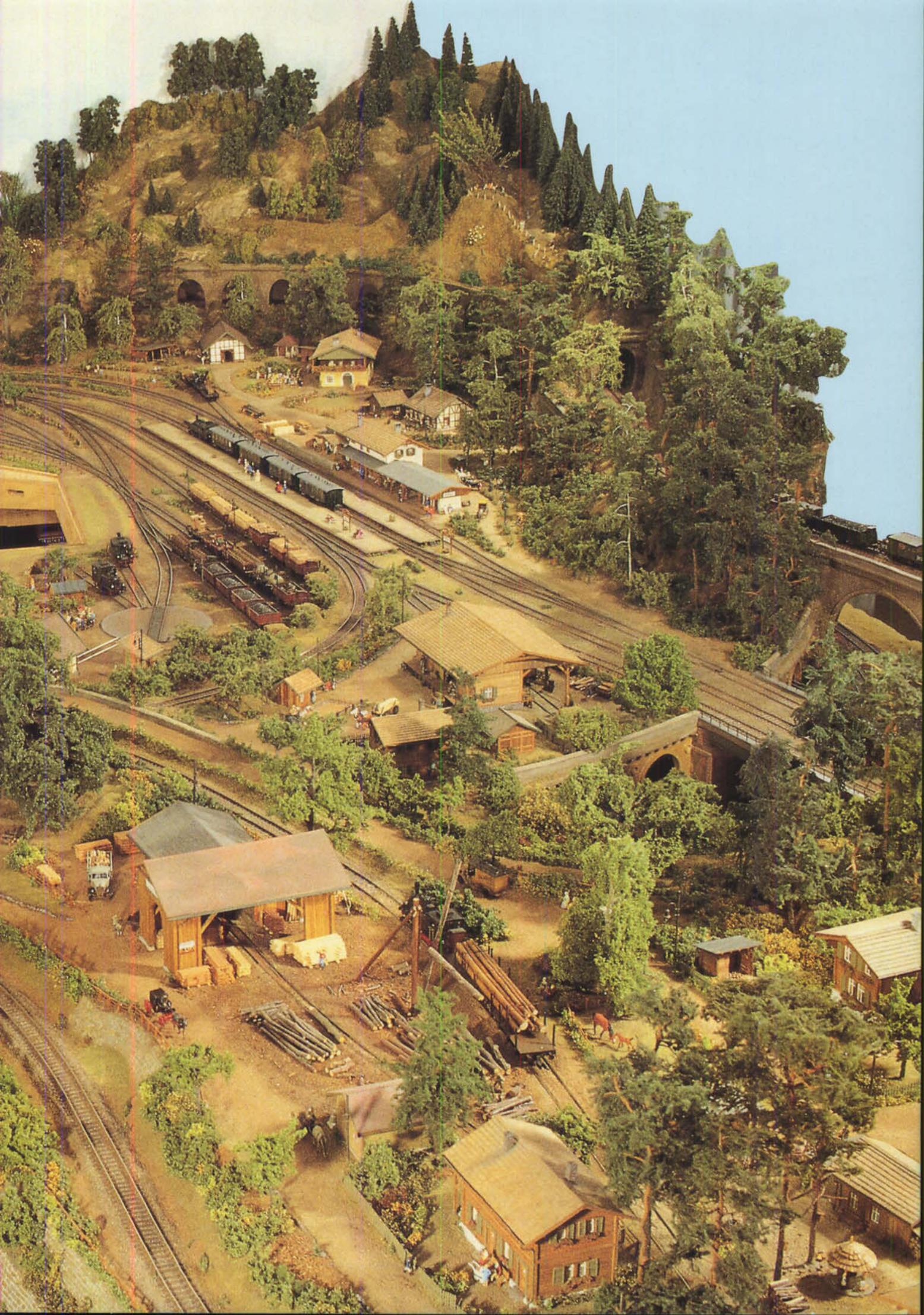


Bild 105: Anhand dieser Gesamtansicht kann sich der Leser ein Bild von der Position der einzeln beschriebenen Teilbereiche machen. Der Übergang vom Gelände zum Hintergrund ist im Halbr relief gestaltet.



Bahnhof St. Florian





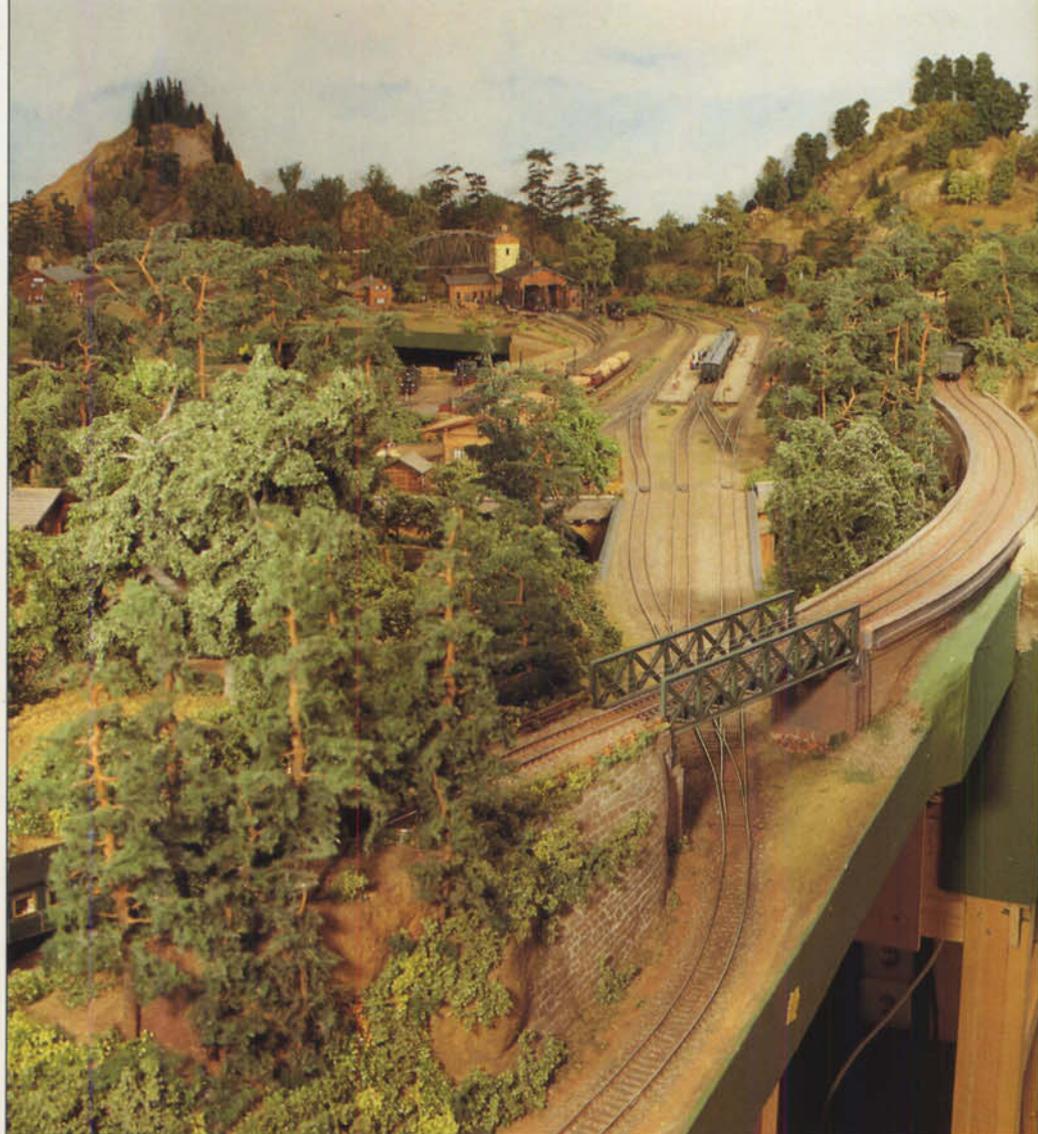
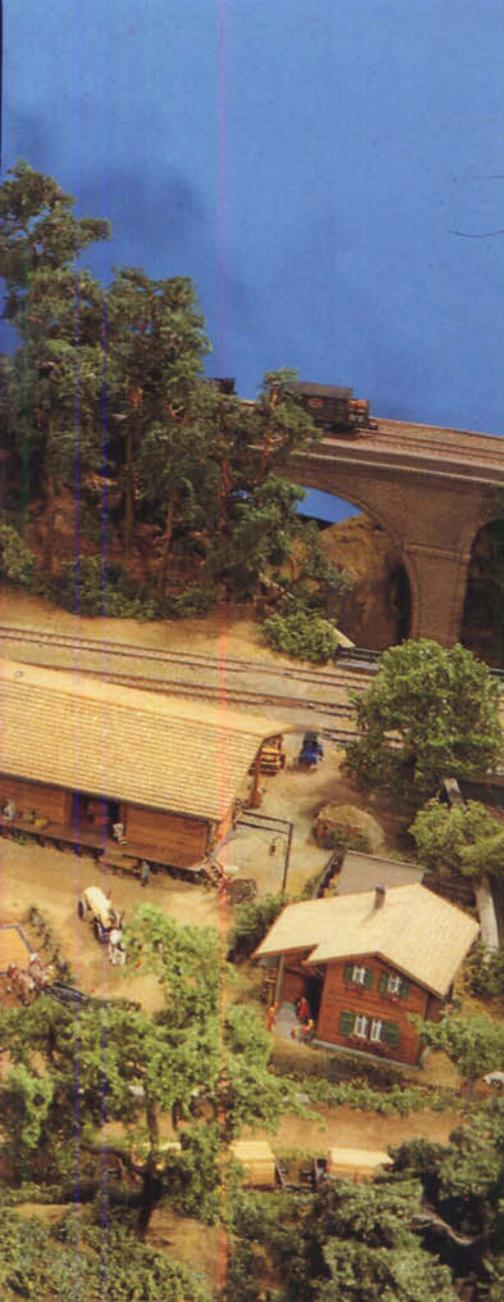


Bild 108: Vom rechten Anlagenrand geht der Blick entlang der Gleise zu den Bahnsteigen von St. Florian. Im Hintergrund ist noch das Bahnbetriebswerk zu erkennen.

Bild 106 (links): Im Mittelgrund dieser Aufnahme sieht man die Abstellgruppe des Bahnhofs St. Florian. Ein Personenzug nach Annaberg hat soeben den Bahnsteig verlassen.

Bild 107 (linke Seite unten): Beide Tore des Lokschuppens von St. Florian sind geöffnet. Am Wasserkran und an der Bekohlungsanlage herrscht ein Kommen und Gehen.

St. Florian, Abzweigbahnhof im Alpenvorland

Heute ist Sonntag. Die Einwohner von St. Florian feiern ein bedeutendes Jubiläum: Vor 50 Jahren rollte in den damals neuen Bahnhof von St. Florian der erste Dampfzug ein. Was zu jener Zeit eine Sensation war, wird auch heute noch gebührend gefeiert. Ein eigens für diese Veranstaltung restaurierter Jubiläumzug aus den Anfängen des Eisenbahnzeitalters brachte an diesem Sonntag Bürger und Ehrengäste in den Ort.

Im nahen Biergarten, wo die eigentliche Feier stattfindet, spielt eine bayerische Blaskapelle. Die Gäste sprechen dem frischen Bier zu und sind ausgelassen. Bevor es in St. Florian die Eisenbahn gab, waren Biergarten und Gasthaus ein Gehöft. Aus dieser Zeit stammen auch die typischen Nebengebäude. In dem kleinen Backhaus wird heute wie eh und je das knusprige Brot gebacken, das im Biergarten zu den Schweinswürsteln gereicht wird. Scheune und Wagenremise erfüllen noch immer ihren Zweck.

In dem alten Tagelöhnerhaus neben dem Gast-

haus wohnt seit kurzem der Lokomotivführer Alfons Regler mit seiner Familie. "Meister" Regler, nebenher sogenannter Mondscheinlandwirt, hat heute dienstfrei; er versorgt gerade seine Pferde und seinen Esel, mit dem er oft seine liebe Mühe hat. Die laute Blasmusik hat das Grautier wohl irritiert und noch störrischer als sonst gemacht. Gasthaus und Tagelöhnerhaus liegen an der schmalen Landstraße, die die Nebenbahn nach Annaberg unterquert und zum nächsten Dorf führt.

Die gegenwärtige Betriebsruhe erlaubt dem Bahnhofsvorsteher eine Partie Schafkopf auf dem Balkon des Empfangsgebäudes. Für zusätzliche Unterhaltung sorgt die Blaskapelle in dem gegenüberliegenden Biergarten, die hier noch gut zu hören ist.

An Werktagen bietet der Bahnhof St. Florian ein ganz anderes Bild. Wochentags werden an der Laderampe des angebauten Güterschuppens die unterschiedlichsten Güter umgeschlagen. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs hat sich die Firma "Nobel & Latte – Import/Export"

mit einem Lagerhaus angesiedelt. Hier werden besonders wertvolle oder nässeempfindliche Güter gelagert und somit vor Diebstahl und ungünstiger Witterung geschützt. Im Bereich der Laderampe ist das Anschlußgleis überdacht, so daß der Be- und Entladevorgang nicht im Freien vor sich gehen muß. Auf dem offenen Vorplatz des Lagerhauses befindet sich noch die alte Fuhrwerkswaage, die nach wie vor benutzt wird. Der Besitzer des Lagerhauses wohnt gleich nebenan in einem schmucken Einfamilienhaus.

Im Bahnhof St. Florian sind zwei Dampflokomotiven beheimatet, die für den Nachschubdienst auf der Steilrampe Richtung Hauptstadt benötigt werden. Die beiden Maschinen machen sich auch im Rangierbetrieb nützlich und kommen vor Nahgüterzügen sowie Übergabefahrten zum Einsatz. Zur Versorgung der Loks mit den nötigen Betriebsstoffen gibt es selbstverständlich ein kleines Bahnbetriebswerk. Zu diesem gehören der zweistöckige Lokschuppen mit Werkstatt und angebautem Wasserturm sowie



Bild 109: Die Ausfahrgruppe des Bahnhofs St. Florian ist in einem weiten Bogen angelegt. Einfahrt hat soeben ein kurzer Güterzug mit Säuretopf-, Heiz- und Dienstkohlenwagen. Zuglokomotive ist eine bayerische C III.





Bild 110: Auch Lokalbahnloks und ein Heizwagen für den Winter werden in dem kleinen Betriebswerk gewartet.

Bild 111: Obwohl die Kleinbekohlungsanlage einen ziemlich heruntergekommenen Eindruck macht, erfüllt sie noch täglich ihren Zweck.

Bild 113 (rechte Seite): Eine bayerische Schlepptenderlokomotive der Gattung C III ergänzt Wasser- und Kohlevorräte.

Bild 112: Alfons Regler hält beim Wasserkran einen kleinen Schwatz mit dem Bedienungspersonal der Bekohlungsanlage.





eine Kleinbekohlungsanlage. Über eine Spitzkehre gelangen die Lokomotiven vom Bahnhofsbereich zum Betriebswerk. An der dreigleisigen Abstellgruppe vorbei führt ein Gleis über eine doppelte Kreuzungsweiche zu einer handbetriebenen 15-m-Drehscheibe.

Hier werden die Tenderloks gedreht, damit sie stets mit der Rauchkammertür voraus ihre Bergfahrt antreten können. Ein Gleisstützen führt in einen einständigen Lokschuppen, in dem ab und zu ein Dreikuppler "übernachtet". In einem kleinen Fachwerkhaus unweit der Remise wohnt

eine Eisenbahnerfamilie. Wie man sieht, bieten die Gleisanlagen von St. Florian alles, was zu einem zünftigen Bahnhof gehört. Eisenbahnbegeisterte Fremde ertappt man hier des öfteren beim Träumen...



Bild 114: Der Wasserturm am Lokschuppengebäude weist an den Ecken eine Verzierung durch hervorstehendes Ziegelmauerwerk auf.

Bild 116 (rechts oben): Der zweistöckige Lokschuppen mit angebautem Wasserturm und Nebengebäude in voller Pracht.

Bild 115: Auftragsgemäß schafft der Arbeiter Norbert Nimmermüd Ordnung auf dem Bw-Gelände.

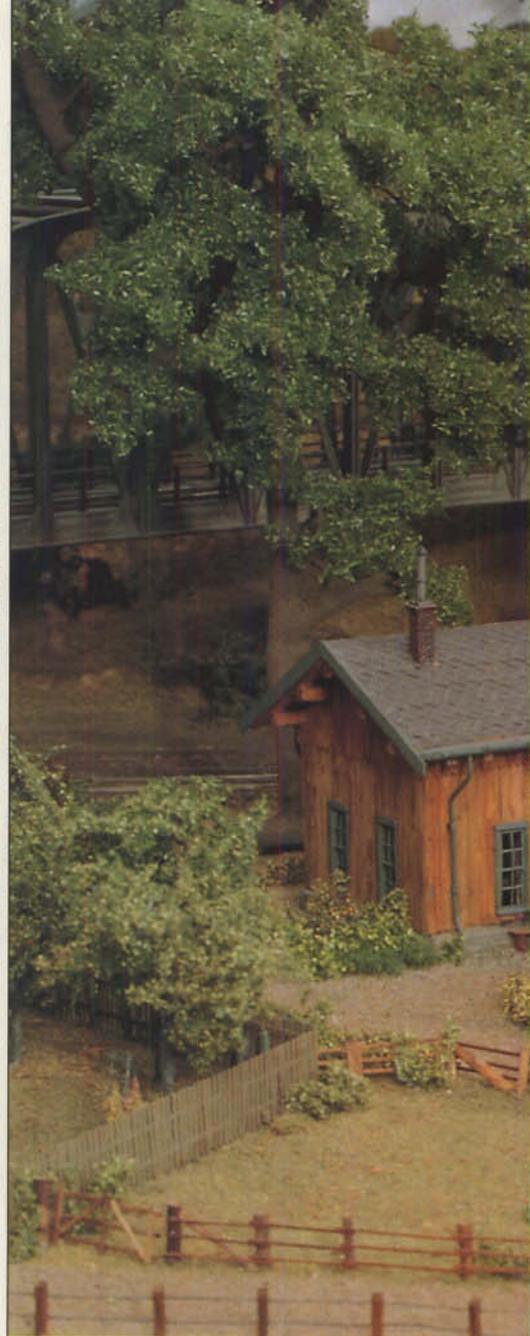


Bild 117: Im Laufe der Zeit hat sich am Lokschuppen allerlei Schrott angesammelt.

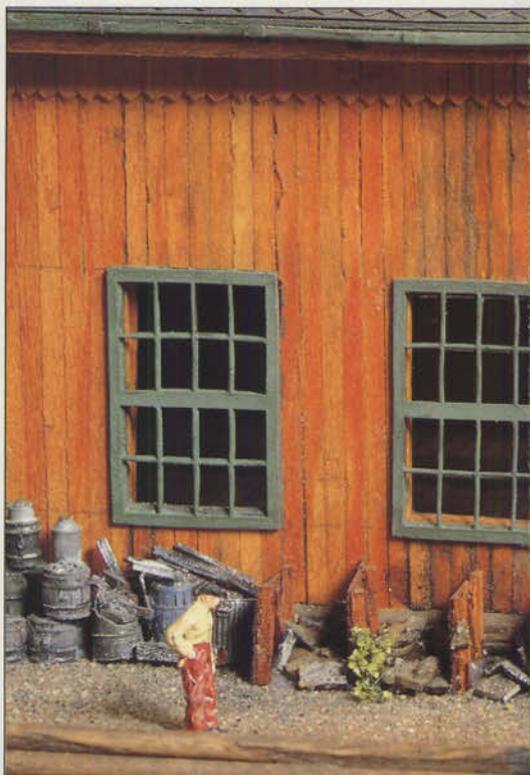




Bild 118 (rechts): An den Bretterwänden des Kohlebansens hat "der Zahn der Zeit genagt".

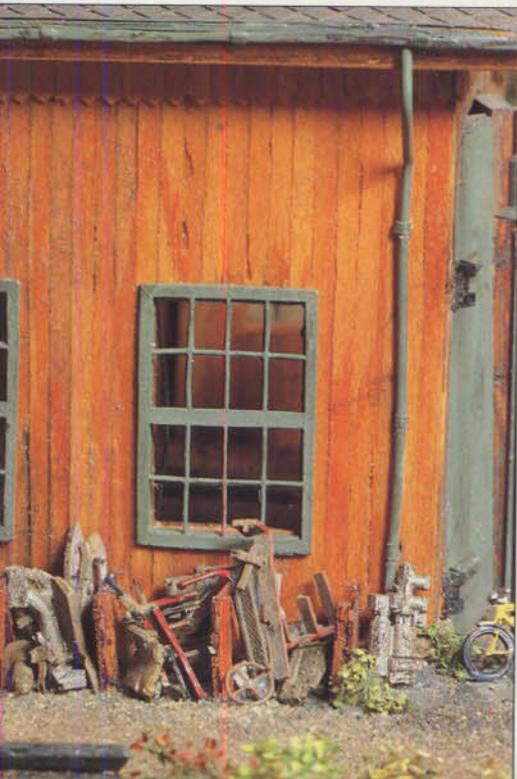






Bild 119 (linke Seite): In unmittelbarer Nähe der kleinen Handdrehscheibe haben sich die Bahnarbeiter einen Schrebergarten eingerichtet.

Bild 120 (oben): Das ist das Übernachtungshaus der "Kleinen". Die "Fachleute" begutachten gerade die Qualität der angelieferten Kohlen.

Bild 121 (unten): Die offensichtlich sehr lebhafteste Diskussion auf diesem Bild dreht sich darum, ob der Lokomotivschuppen in nächster Zeit nicht erweitert werden muß.





Bild 123 (oben): Ein Blick auf die Gefache des einständigen Nebenbahlokschuppens mit kleinem Abfallplatz und Gerümpel.

Bild 122 (links oben): Das kleine Bahnwärterhäuschen, dessen Bau weiter vorne beschrieben ist, hat nun seinen endgültigen Platz erhalten.

Bild 124 (Mitte): Eines der wenigen Fachwerkhäuser in der Umgebung.

Bild 127 (rechts oben): Gemeinsam macht die Arbeit Spaß! Man pflegt den Garten und jätet Unkraut.

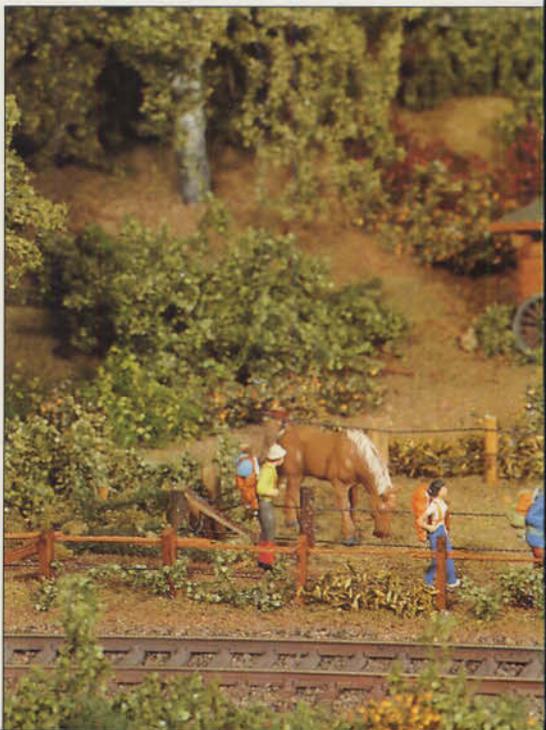
Bild 128 (rechts): Der nächste Winter kommt bestimmt! Aus diesem Grund sollte man rechtzeitig Vorsorge treffen.

Bild 129 (rechts außen): Es muß nicht immer Grün sein! Hier "Sifflor" in voller Blüte.

Bild 130 (rechts unten): Nach anstrengender Katzenjagd schaut Bello voller Stolz aus der Scheune.

Bild 125 (links unten): Mit dem Bau von Gartenhäuschen und der Anlage von Heimgärten haben sich die Bahnarbeiter große Mühe gegeben.

Bild 126: An den Gleisen entlang führt eine kleine Landstraße, die auch zum Wandern am Bahndamm einlädt.



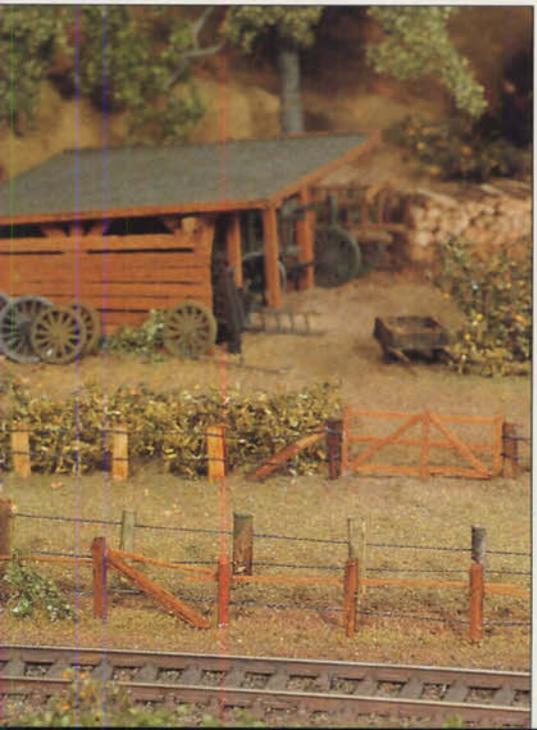
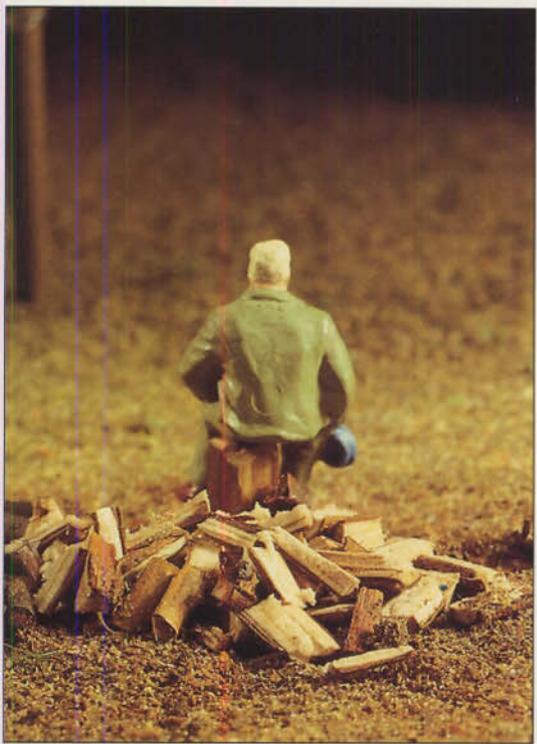




Bild 131: Das Bahnhofsgebäude von St. Florian in seiner gesamten Ausdehnung von der Bahnsteigseite her. Zur ruhigen Vormittagsstunde steht der Lokalbahnzug nach Annaberg abfahrbereit.

Bild 132: Besonderes Augenmerk verdient die reich verzierte Überdachung des Güterschuppentors.

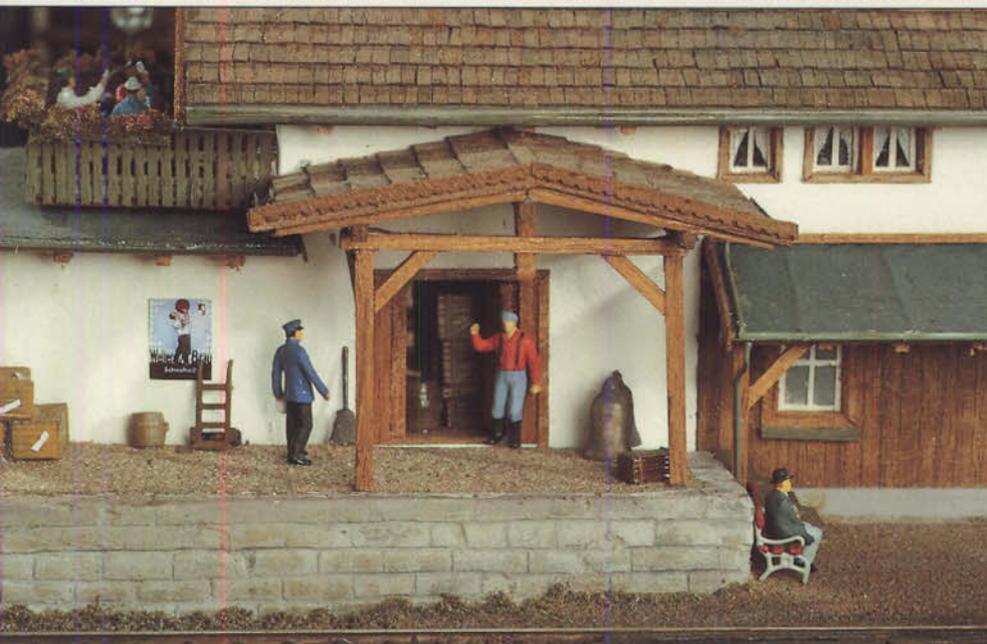




Bild 134 (rechts unten): Auf der Dachterrasse des Empfangsgebäudes geht es lustig zu. In fröhlicher Runde frönt man dem Schafkopfspiel.

Bild 133: Auf Initiative des Bahnhofsvorstehers entstand dieses außergewöhnliche Bahnhofsschild.





Bild 135 (oben):
 Während die einen sich in fröhlicher Runde vergnügen, müssen die anderen ihrem Broterwerb nachgehen.

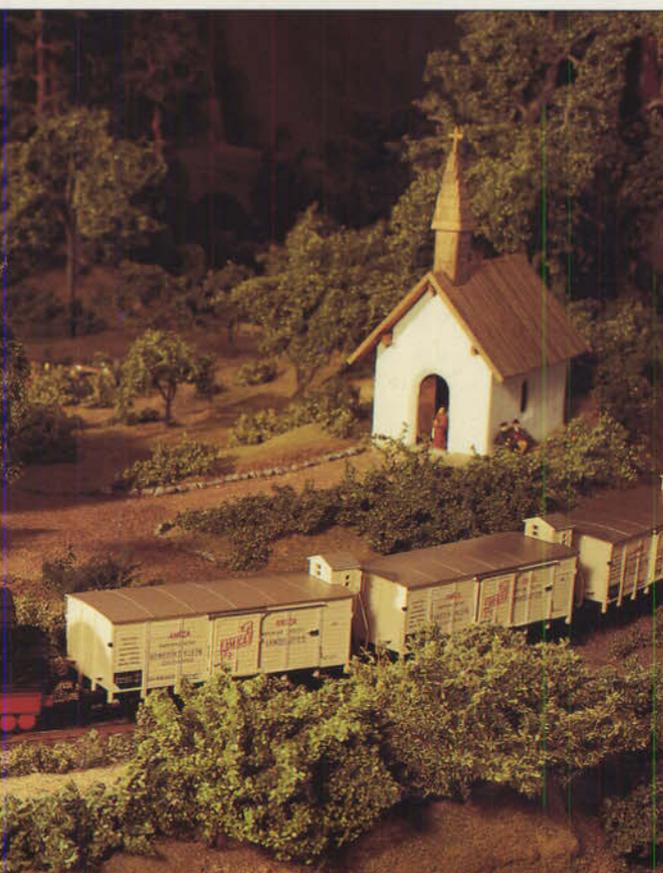
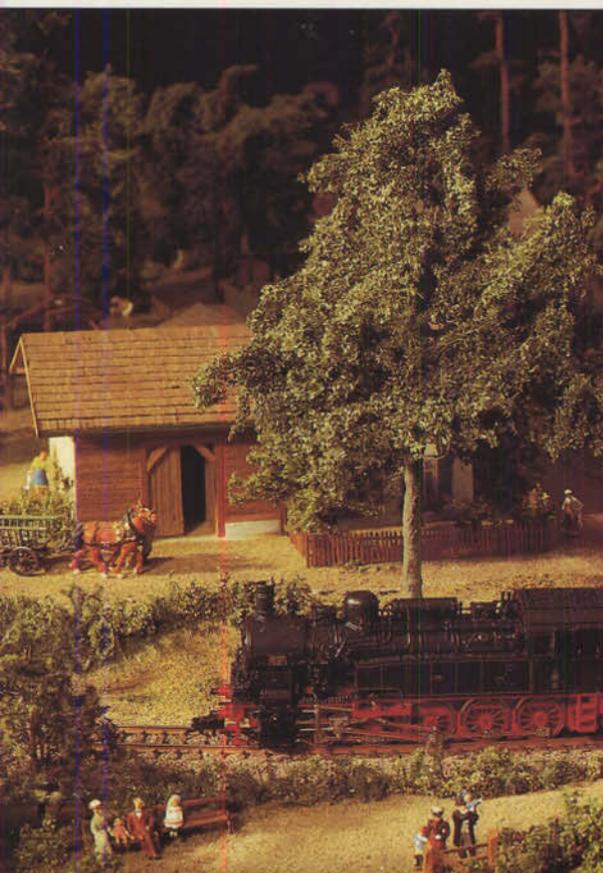


Bild 136 (links):
 Die Ausflügler lassen sich von dem im Hintergrund vorbeiziehenden Güterzug nicht stören.

Bild 138 (rechts):
 Die ausgelassene Festgesellschaft zecht im Biergarten des repräsentativen Gasthofs, der nach Graubündener Vorbild in meiner Werkstatt entstand.



Bild 137: Bei schweren Straßentransporten macht sich das Lokomobil nützlich.

Straßen und Wege

Dem Straßen- und Wegenetz auf meiner Modellbahnanlage habe ich besondere Beachtung geschenkt. Sämtliche Gebäude wurden angebunden. Auch hier galt es, zum Teil beachtliche Höhenunterschiede zu überbrücken. Straßenbreite und Straßenbelag passen allgemein in die ländliche Umgebung sowie speziell in die dargestellte Zeit. Als Unterbau fand auch

für die Straßen wieder die Spachtelmasse Verwendung. Entsprechend dem Verlauf der Straßen und Wege habe ich sie auf die Grundfläche aufgetragen und mit einem nassen Pinsel glattgestrichen. Nach dem Trocknen habe ich die Straßenfläche dann mit verdünntem Leim bestrichen und mit sehr fein gesiebt Sand bestreut. Hierbei konnte ich kleine Unebenheiten





Bild 139: Ein überdachter Gleisanschluß ist eine feine Sache. So lassen sich die Güterwaggons bei schlechtem Wetter be- und entladen, ohne daß die Ladung naß wird. Recht selten dürfte der Besuch einer Dame in einem so schicken blauen Automobil sein.

in der Fahrbahn ausgleichen und die Straßenbreite genau festlegen. Nach dem erneuten Durtrocknen brachte ich mit einem Pinsel eine Schicht verdünnten Weißleim auf, auf die abschließend der Straßenbelag

gestreut wurde. Er besteht aus staubfein gemahlenem Sand, vermischt mit schwarzer und rotbrauner Pulverfarbe. Das Auftragen der Mischung geschah mit einem sehr feinen Teesieb. Die Straßenränder hatte ich dabei mit

Pappe abgedeckt, um einen sauberen seitlichen Abschluß zu bekommen. Dort, wo es mir angebracht erschien, habe ich die Straßenränder Stück für Stück mit kleinsten Steinchen eingefafßt.

Bild 140: Es wird wohl gerade keine Arbeit anliegen, denn man hat sich zu einem kleinen Schwätzchen zusammengefunden. Die beiden auf der Laderampe scheinen die Arbeit auch nicht erfunden zu haben.





Bild 141: Wieder hat im Dorf ein neuer Arbeitstag begonnen. Die Menschen gehen ihren gewohnten Beschäftigungen nach.

Bild 142: Backhaus und Lattenschuppen mit Holzvorrat.

Einfriedungen

Meine Zäune und Geländer entstehen vorwiegend aus Holz. Der Zaunbau beginnt mit dem Setzen der Pfähle. In einem Abstand von ca. 20 mm bohre ich ein Loch im Querschnitt des Pfahls. Die Pfähle für Lattenzaun und Geländer sind abgelängte Leisten mit 1,5 mm x 1,5 mm Querschnitt. Beim Setzen der Pfähle muß darauf geachtet werden, daß alle die gleiche Höhe haben und senkrecht stehen.

Der Lattenzaun wird außerhalb der Anlage vorgefertigt. Auf einem Holzbrett mit Anschlagleiste wird in einem Abstand von 3 mm zu dieser Leiste der erste Riegel (horizontale Lattung) an den Enden mit einem Leimpunkt angeheftet. In einem Abstand von weiteren 4 mm folgt der zweite und letzte Riegel. Die auf Länge (13 mm) gebrachte und angespitzte Zaunlatte klebe ich nun mit Lattenabstand so auf die Riegel, daß die Spitzen auf die Anschlagleiste stoßen. Mit einem scharfen Bastelmesser durchtrenne ich nach dem Trocknen die Riegel innerhalb der Klebepunkte – und fertig ist der Lattenzaun. Er braucht jetzt nur noch in entsprechender Länge an die gesetzten Zaunpfähle geheftet zu werden. Je nach Geschmack wird der Zaun vorher gestrichen oder nicht.

Bild 143: Im Bahnhof St. Florian wird der Reisende von hübschen Schildern begrüßt.





Bild 144: Variation eines Gleisabschlusses. Der aus alten Holzschwellen zusammengezimmerter Prellbock wurde aus Stabilitätsgründen mit Erdrich aufgefllt.

Beim Geländer klebe ich zwei oder drei Holzleisten in unterschiedlicher Länge übereinander – direkt an die Pfähle. In entsprechender Abwandlung kann diese Konstruktion auch als schlichter Weidezaun Verwendung finden. Die gebräuchlichste Form der Umfriedung von Weideflächen ist die mit Holzpählen und Draht. Als Pfähle werden wie beim Vorbild Rundhölzer geviertelt und in vorgebohrte Löcher gesetzt.

Als Draht kommt dünnes Nähgarn zur Anwendung. An einem Eckpfahl beginnend wird an der Innenseite des Zauns das Nähgarn mit Weißleim angeklebt. Der Klebevorgang wird nun von Pfahl zu Pfahl wiederholt. Es sollten etwa drei Drähte übereinander gespannt werden. Je nach Standort wird der Boden längs des Zauns nun noch mit niedrigem Strauchwerk oder Wildkräutern aus Silflor bepflanzt.

Im Bereich der Bahnanlagen habe ich eine besonders typische Art von Zäunen verwendet. Die Zaunpfähle bestehen hier aus abgelängten N-Schienen-Profilen, in die zwei Löcher mit 0,5 mm Durchmesser gebohrt wurden. Durch diese habe ich einen dünnen Litzendraht gezogen. Am Anfang und Ende einer Zaunreihe wurde der Draht angelötet.

Bild 145: Der örtliche Kohlenhändler verläßt mit seinem Gespann gerade die Fuhrwerkswaage. Der Wiegemeister notiert das Gewicht.



(Füllseite)



Bild 146: In diesem netten Landhaus residiert der Besitzer des Sägewerks. Augenfälliges Statussymbol ist sein nagelneues Benzinehikel.

Meine Modellbahn-Philosophie

Das heutzutage riesige Angebot an wunderschönem Modellbahnmaterial verführt viel zu oft zum Kauf. Längst nicht alles, was im Laufe der Zeit angeschafft wurde, kann auch dem Anlagenthema entsprechend eingesetzt wer-

den und wird ein Leben lang in Vitrinen vor Staub und Berührung geschützt. Eine vorbildgerechte Vegetation und eine realistische Modellanlagenbevölkerung strapazieren die Finanzen ebenfalls zur Genüge.

Sorgfältige Auswahl und ein kritischer Blick für das, was man braucht, sind also unbedingt nötig, ganz zu schweigen von den oft kümmerlichen Fahreigenschaften mancher bis ins kleinste Detail nachgebildeter und meisterhaft be-

Bild 147: Zu jedem Gehöft gehört der eigene Ziehbrunnen. Hier eine besonders schicke Variante aus Naturstein mit Schindeldach. Auch die Abstützung des Holzstapels habe ich dem Vorbild nachempfunden.



Bild 148 (rechts oben): Besonders hübsch ist der Giebel dieses Bauernhauses. Die Holzverkleidung zeigt viel Zierrat.

Bild 149 (rechts): Ein kleiner Park strahlt Ruhe und Beschaulichkeit aus. Der Spielplatz erfreut sich immer großer Beliebtheit.





Bild 150: Ein geruhsames Plätzchen unter der Sifflor-Birke. Mensch und Tier freuen sich über ihren Nachwuchs.

druckter Modelle. Ich könnte gut mit etwas weniger Detailreichtum auskommen, wenn mir dafür Modelle angeboten würden, mit denen nicht nur Fahrten im ICE-Tempo möglich sind. Zum Glück zeigt das jahrelange "Meckern" allmählich Wirkung. Eine Reihe von Großserienfahrzeugen weist zum Teil beachtliche Laufqualitäten auf; einige Modelle älterer Produktion verfügen schon immer über sie.

Auch wenn es manche nicht so gern hören – ich stehe dazu: Nicht das Bauen der Anlage, sondern in erster Linie das "Spielen" auf ihr ist so

reizvoll. Züge trennen und neu zusammenstellen, Lokomotiven wechseln, Zustellfahrten durchführen – all das macht riesigen Spaß. Schwierige Rangierprobleme sind das "Salz in der Modellbahnsuppe".

Damit diese möglich sind, müssen die Triebfahrzeuge "stotterfrei" laufen und sich die Waggon sicher an- und abkuppeln lassen. Funktion und Kompatibilität der unterschiedlichen Kupplungssysteme lassen aber zu wünschen übrig. Die Austauschbarkeit von Fahrzeugen verschiedener Hersteller findet trotz Zweileiter-

Gleistromsystem schnell ihre Grenzen. Auch der Aufnahmeschacht nach NEM-Norm nützt dann wenig, wenn er von der Höhe her gegenüber anderen Fabrikaten abweicht.

Bei allen Neuerungen auf dem Modellbahnmarkt habe ich die besten Erfahrungen mit den althergebrachten Bügelkupplungen System Märklin gemacht. Auch mit der alten Hakenkupplung von Fleischmann ist sanftes Ankuppeln möglich. Die Märklin-Kurzkupplungen sind in Verbindung mit Märklin-Fahrzeugen eindeutig "Spitze", bereiten jedoch bei Fremdfabrikaten aufgrund ihrer breiten Bauform Probleme.

Auf alle Fälle sollte man sich für ein Kupplungssystem entscheiden und nur Modelle anschaffen, bei denen der Einbau dieses Systems ohne weiteres möglich ist. Nichts ist schlimmer als ein "Kupplungssalat".

Inzwischen entsteht in Gedanken bereits meine nächste Anlage. Nicht, daß die gegenwärtige für mich an Attraktivität verloren hätte. Nein, mich reizt das Thema Schmalspurbahn (in H0) – selbstverständlich in alpiner Landschaft. Ich möchte mich auch erstmalig mit dem Modell-Zahnstangengleis auseinandersetzen (Furka-Oberalp-Bahn) und mich an einer filigranen Oberleitung versuchen.

Mit der vorgestellten Anlage habe ich insofern "abgeschlossen", als ich sie aus Platzmangel und nicht zuletzt der Notwendigkeit, neues Baukapital zu bekommen, zum Kauf anbiete.



Bild 151: Das schöne Landhaus lädt zum Besuch ein. Bruder Kreuzkopf wußte den leckeren Kuchen der Familie Förster schon immer zu schätzen.



Bild 152: Der Winter könnte kommen. Genügend Brennholz ist jedenfalls eingelagert. In der Bauausführung der Front ist dieses Haus mit dem von Abbildung 146 weitgehend identisch. Der Anbau mit der Eingangstüre ist jedoch spiegelbildlich auf der linken Seite angebracht.

Bild 153: Ein sonniger Tag neigt sich dem Ende zu. Nach getaner Arbeit wird noch ein Plausch am Gartenzaun gehalten. Benzin- und Pferdekutsche "leben" friedlich nebeneinander. Auch im dahinter befindlichen Sägewerk ruht die Arbeit. Alle Grundstücke sind von "echten" Holzzäunen umgeben.

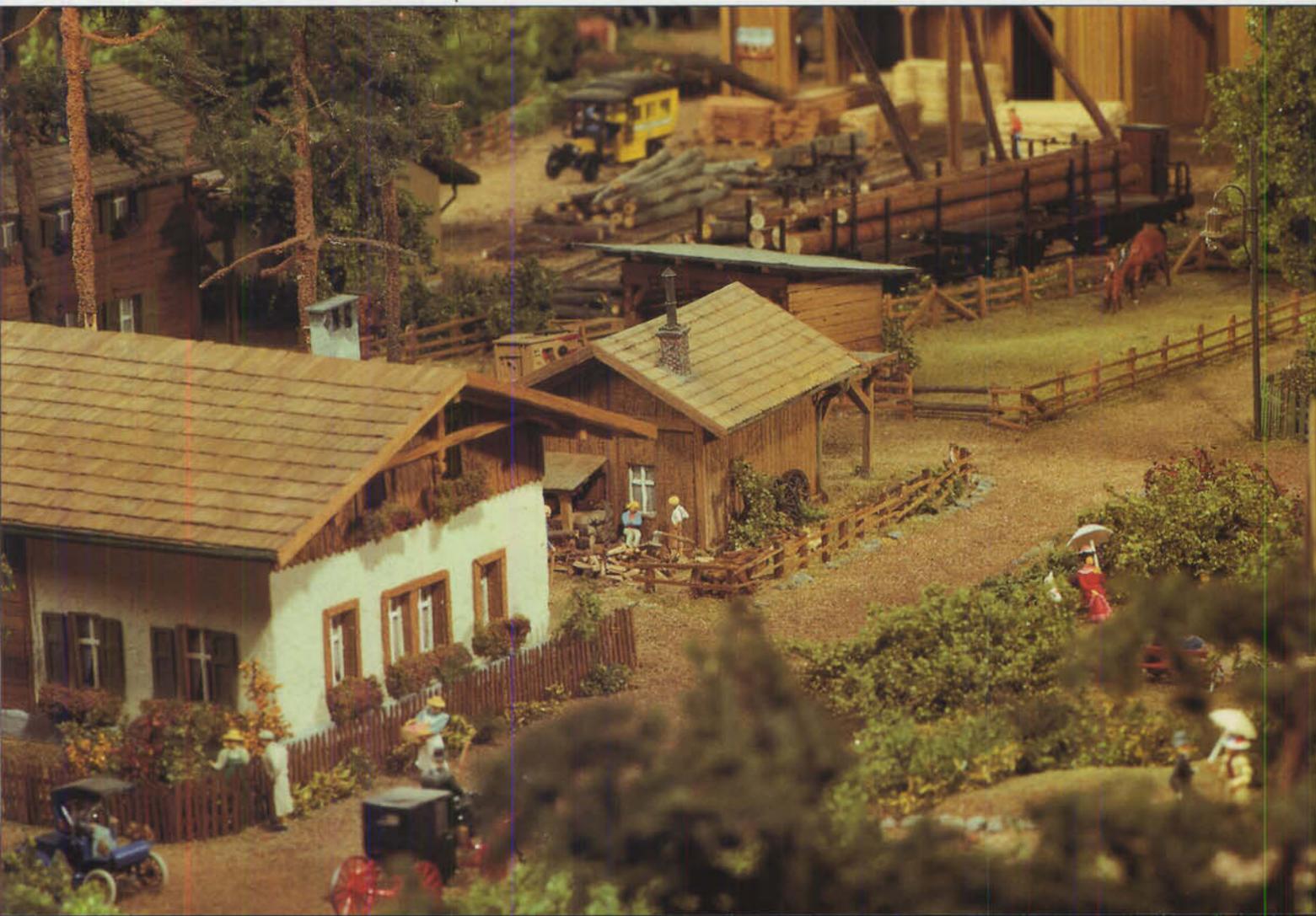




Bild 154: Die neugierige Frau Schnatter schließt sich dem Plausch an, damit sie beim nächsten Kaffeekränzchen wieder etwas zu berichten hat. Wie oft in ländlichen bayerischen Gegenden ist der Wohntrakt gemauert, die angebaute Stallung jedoch in Holzbauweise ausgeführt.

Bild 155: Der Hahn Kasimir ist uneingeschränkter Herrscher im Misthaufen-Revier. Er verteidigt es bis zur letzten Schwanzfeder. Auch die Rückseiten von Gebäuden können interessant und liebevoll durchgestaltet werden.





Bild 156: "Preisfrage": Wieviel Schindeln sind in etwa auf dem Dach des Bauernhauses? – Ich habe sie selbst nicht gezählt! Besondere Aufmerksamkeit wurde der Vorderfront und dem Vorgarten in puncto Detailausstattung gewidmet. Ich finde die Büsche und Blumensträucher recht vorbildnah in ihrer Wirkung.

Bild 157: Die dörfliche Umgebung bot genügend Möglichkeiten für Abenteuerspiele der Kinder, vor allem wenn so eine gemütliche kleine Parkanlage vorhanden war. Mit diesem Bild möchte sich der Autor und Erbauer dieser Anlage von ihnen verabschieden. Ihr **Helmut Brückner**





Bild 1: Das umfassend überarbeitete Modell der legendären Ellok der DR, die E 18 von Roco in der Nenngröße H0.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Roco

Das neue H0-Modell der E 18 in der Ausführung der Epoche 3 (Art.-Nr. 43659) stimmt mit dem 1976 zum ersten Mal gefertigten Modell dieser bekannten Ellok der DR nur in der Typenbezeichnung überein. Roco hat die Maschine sowohl innen als auch außen völlig überarbeitet und damit ein Modellfahrzeug geschaffen, das höchsten Ansprüchen genügt.

Zu der bereits ausgelieferten Rc 5 der SJ (Schwedische Staatsbahn) folgen nun die zugehörigen IC- und Schnellzugwagen im gleichen Epoche-5-Design. Technisch entsprechen diese neuen Wagen vollständig den schon bisher bekannten SJ-Schnellzug- und IC-Waggons in der klassischen braunen Farbgebung. Die Modelle verfügen vorbildentsprechend über die in Skandinavien üblichen überbrei-

ten Wagenkästen. Diese neuen Roco-Wagenmodelle sind wirklich vom Feinsten und stellen ein Höchstmaß an Präzision und Vorbildtreue dar.

Roco bietet in der Nenngröße H0 weiterhin ein Rotkreuz-Hilfszug-Set der DB für Epoche 4 (Art.-Nr. 44022); ein Bauzug-Set der DB, Epoche 4 (Art.-Nr. 44023); ein Eilzugwagen-Set mit Ergänzungswagen der DR, Epoche 4 (Art.-Nr. 44027 und 44028); den Einheitstaschenwagen der HUPAC, Epoche 4/5, der SBB sowie einen SBB-Schiebewandwagen der Epoche 4 an.

Mit dem offenen Güterwagen der Bauart "Halle" stellt die Firma Sachsenmodelle ihre erste ureigene Neuentwicklung vor. Das Modell zeigt äußerst feine Gravuren der äußeren Sichtseiten, des Fahrwerks und eine vollständige und detaillierte Gravur des gesamten Innenraumes des (offenen) Wagen-

kastens, wobei auch die vollständige Innennietung der Türen und die kreuzförmigen Diagonalprägungen der nachgebildeten Blechtüren nicht vergessen wurden. Der Wagen besitzt eine Kupplungskinematik und NEM-Normschächte für die Aufnahme von Normkupplungsköpfen. Auch das Farbfinish und die Beschriftung lassen nichts zu wünschen übrig, was sich besonders an der vollständigen Längsträgerbeschriftung des Fahrgestells erkennen läßt. Zur Auslieferung stehen jetzt die DB- (Art.-Nr. 15001) und die DR-Version (Art.-Nr. 16002), beide nach Epoche 3, bereit.

Weiterhin kommt in der Reihe der Sachsenmodelle-Kesselwagen das völlig authentisch gestaltete Modell eines privaten Kesselwagens für den Teeröltransport der Gas- und Wasserwerke Nürnberg, eingestellt im Wagenpark der DRG, in den Fach-

Bild 2: Sachsenmodelle schuf diesen entzückenden Güterwagen der Nenngröße H0 als Fahrzeug der Epoche 3.



Bild 4: Ein Sachsenmodell ist auch dieser Kesselwagen der Epoche 3, der als Privatwagen der Gas- und Wasserwerke Nürnberg fuhr.



Bild 3: Eine wahre Meisterleistung in Detaillierung und Farbgebung ist dieser schwedische Reisezugwagen von Roco im Maßstab 1:87.

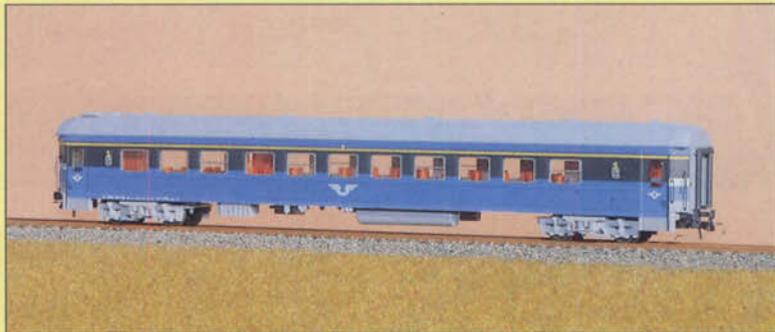


Bild 5: Zwei der vier neuen Hechtwagen in der Nenngröße N, die als DR-Fahrzeuge auch in der Nenngröße H0 angeboten werden.





Bild 6: Das Modell der dieselelektrischen DB-Hochleistungslokomotive der Baureihe 240 stellte Arnold auf die N-Gleise.

Bild 7: Die neue Tenderlokomotive der Baureihe 75 von Arnold.

handel (Art.-Nr. 16005). Dieses Modell setzt die von dem Kesselwagen-Set (14101) bekannten Qualitätsmaßstäbe optimal fort. Der Wagen zeigt die Beschriftung der Epoche 2.

In Zusammenarbeit mit Roco entwickelte die Firma Sachsenmodelle einen vollständigen Hechtwagen-Schnellzug der DR aus der Zeit der sechziger Jahre. Alle Waggon (Packwagen, 1.-Klasse-, 1./2.-Klasse-, 2.-Klasse-Waggon; Art.-Nr. 14002), Ergänzungswagen 2.Klasse (Art.-Nr. 14202), Mitropa-Schlafwagen (Art.-Nr. 14203) und Postwagen (Art.-Nr. 14215) besitzen die vollständige feine DR-Beschriftung nach Epoche 3b.

Die gleiche Garnitur erscheint jetzt von Roco für die Nenngröße N (Art.-Nrn. 24004, 24005, 24006).

Arnold

Ein auf den Modellbahnanlagen universell einsetzbares Triebfahrzeug schuf Arnold mit der neuen

Bild 8: Nicht neu, aber als Variante interessant: Arnolds E 16 der DRG.

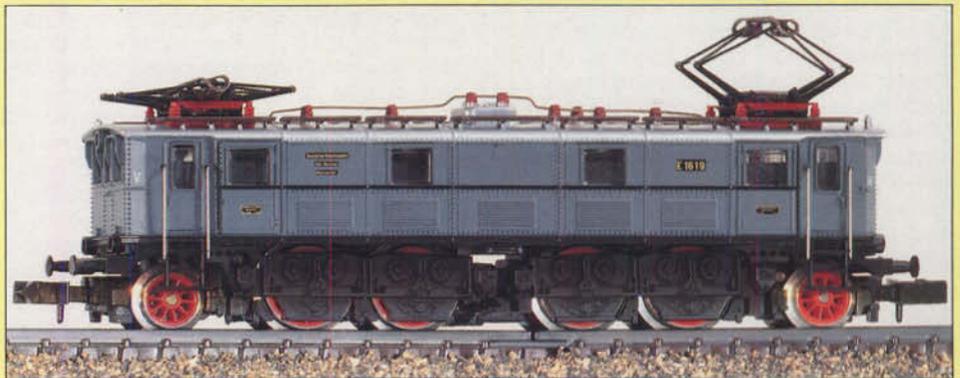
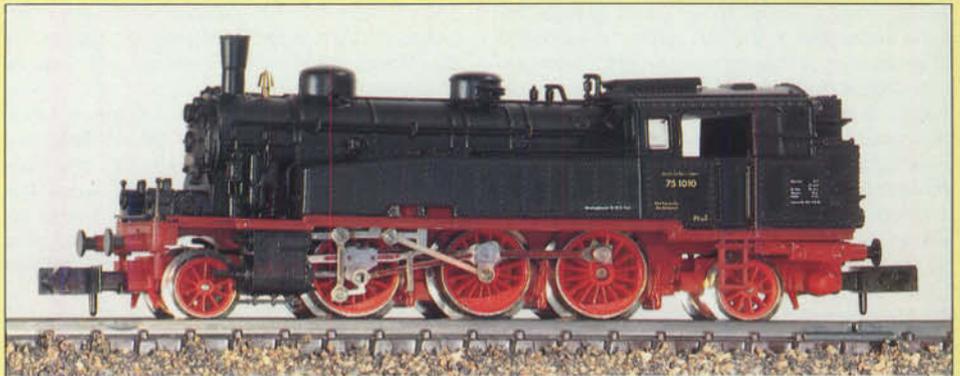


Bild 9: Den Wagenpark bereichert Arnold durch einen Klappdeckelwagen...

Bild 11: Kesselwagen in grüner Lackierung mit der Aufschrift "B.f.B."



Bild 10: ...sowie einen Bierwagen mit der Aufschrift "Spatenbräu München".

Bild 12: Der alte Lokalbahnwagen kommt ebenfalls von Arnold.



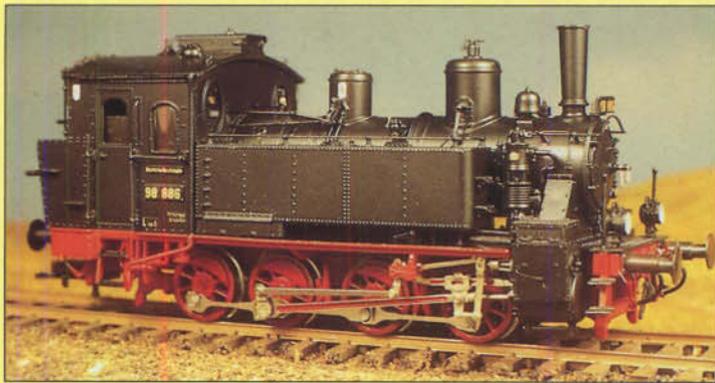


Bild 13: Auf dem H0-Fahrwerk von Fleischmann gestaltete die Berliner Firma Reitz eine wunderschöne GtL 4/4 als 98 886 der DRG.



Bild 14: Auf der gleichen Basis entwickelte Reitz die interessante Lokomotive der LAG mit der Nummer 98 1602.

dieselektrischen DB-Hochleistungslok der Baureihe 240 (Art.-Nr. 2035 bzw. als Digitallok Art.-Nr. 82035). Das Modell erhält seinen Antrieb auf alle sechs Achsen; die Stromaufnahme erfolgt über zehn Räder. Zwei Haftreifen sorgen für die nötige Zugkraft. Der Rahmen besteht aus Metalldruckguß. Dadurch bringt die Maschine mit einer LÜP von 131 mm insgesamt 135 g auf die Schienen. Die Spitzenbeleuchtung wechselt abhängig von der Fahrtrichtung.

Dampflokfreunde werden über die Personenzug-Tenderlokomotive der Baureihe 75 (ex bad. VI^o) erfreut sein. Der Antrieb erfolgt über drei Achsen; für die Stromaufnahme werden alle zehn Räder herangezogen. Mit einer LÜP von 79,3 mm läßt sich die Maschine (Art.-Nr. 2214) auch auf kleineren Anlagen gut einsetzen. Das Modell ist für eine Digitalsteuerung nachrüstbar.

Die bereits im Arnold-Programm enthaltene bayerische Ellok ES 1 mit ihrem interessanten Buchli-Antrieb bringt Arnold nun auch als E 16 der DRG (Art.-Nr. 2449) in grüner Farbgebung heraus. Das Wagenprogramm von Arnold wird durch einen DRG-Post-/Packwagen (Art.-Nr. 3048), einen Klappdeckelwagen mit Bremserhaus der DRG (Art.-Nr. 4243), den bekannten G 10 ohne Bremserhaus als Bierwagen mit der Aufschrift "Spatenbräu" (Art.-Nr. 4253) und einen Kesselwagen der DB (Art.-Nr. 4353) mit Aufdruck "B. f. B." erweitert.

Märklin

Nun ist auch auf Märklinanlagen der Zubringerdienst zum Flughafen gesichert. Der neue Luftansa Airport Express ist für die Nenngröße H0 sowohl in der gewohnten "klassischen" Form (Art. Nr. 2867) als auch in Digitalausführung (Art.-Nr. 2667) erhältlich. Das mini-club-Modell in der Baugröße 1:220 trägt die Art.-Nr. 8155.

Drei historische Feuerwehrgesellen aus der Zeit nach 1900 im Maßstab 1:87 als Set (Art.-Nr. 1893)

ergänzen die Märklin-Straßenfahrzeugmodelle. Auch die in den dreißiger Jahren von Märklin gefertigten Autobaukästen erleben eine Wiedergeburt. Nach dem Paketauto anlässlich des Postjubiläums folgt auf der Basis eines Originalmusters das Modell der Märklin-Werksfeuerwehr in einer limitierten Auflage.

Zum ersten Mal seit 1984 gibt es wieder einen Märklin-Gesamtkatalog, in dem auf 336 Seiten alle Märklin-Produktgruppen (Märklin-H0, mini-club, Märklin-1 und der Metallbaukasten) vorgestellt werden. Um noch besser über die einzelnen Erzeugnisse zu informieren, verwendet Märklin neue Piktogramme, die auf einer Ausklappseite am Ende des Katalogs zusammengestellt sind.

Berliner TT-Bahnen Zeuke

Für die "Spur der Mitte" werden folgende Varianten angekündigt: die Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 als 01.122, die Güterzuglokomotive der Baureihe 56 als Baureihe 31 im grau-schwarzen Fotografieranstrich, DEA-, VTG- und EVA-Kesselwagen sowie Containerwagen mit unterschiedlichen Bedruckungen. Eilzugwagen mit Kurzkupplungsmechanik und Innenbeleuchtung, Anfänger- und Hobbysets, die V 36 der DB in schwarzer Farbgebung und die Ellok der Baureihe 94 als DB-Version sollen folgen. Das von Berliner TT-Bahn Zeuke GmbH und der Firma Pils entwickelte 12-mm-Modellbahngleissystem wurde weiter vervollständigt.

Modellbahn-Edelschmiede Reitz

Drei neue Varianten der Dampflokbaureihe 98 kommen wieder aus Berlin. Zum ersten gibt es die Lokomotive 98 886 der DRG, weiterhin die 98 1602 der LAG München und schließlich die Lok Nr. 6 der Tegernseebahn. Die drei mit sehr viel Liebe und Aufwand gefertigten Modelle entstanden auf der Basis des Fleischmann-Fahrwerks.

Auch das ist jetzt auf Modellbahnanlagen und

Dioramen möglich: Berlin bei Nacht! Originalgetreue Berliner Straßenlaternen werden als filigrane Messing-Komplettbausätze für die Nenngrößen H0, 0 und 1 vorgestellt.

KH-Modellbahnbau

Lieferbar ist der Umbausatz für die Baureihe 42⁹⁰ auf der Basis der Baureihe 52 von Minitrix. Zu dem Umbausatz gehören Rauchkammer, Rauchkammertür, Vorwärmertrömmeln, Seitenschlote sowie die Pumpen, Kolbenstangenschutzrohre und der Generator aus Ms-Feinguß. Weiterhin wird ein neues Umlaufblech mit der vorderen Schürze aus Kunststoff mitgeliefert. Der Superzurüstungsset beinhaltet Ventile, Ms-Lampen und Pufferbohlenzurüsteile. Ebenfalls erhältlich ist ein Schiebbild-Beschriftungssatz. Auf Anfrage ist dieses Dampflokmodell auch als Fertigmodell lieferbar.

Faller

Der Autoscooter (Art.-Nr. 328), mit echt fahrenden Fahrzeugen und Antriebseinheit ausgestattet, bringt weiteres Leben auf die Modell-Rummelplätze der Baugröße 1:87. Das Doppelsilo (Art.-Nr. 167) für Schüttgut stellt eine hervorragende Szenerie für die verschiedenen Spezialwaggons in der Nenngröße H0 dar. Zwei weitere H0-Gebäude aus der "Staufen-Serie" von Faller sind die Burgapotheke (Art.-Nr. 417) und das Gasthaus "Krone" (Art.-Nr. 415) mit einer aufwendigen Wandbemalung und angebautem Biergarten. Ein vielseitig einsetzbares H0-Bauwerk ist auch das Bauernhaus (Art.-Nr. 371) mit Stallungen und Vorratsräumen im Hauptgebäude. Zur weiteren Ausgestaltung ist die Packung "Lattenzaun" (Art.-Nr. 528) bestimmt. Inzwischen lieferte Faller den neuen Taschenkalender für Modelleisenbahner 1992 aus. Dieser Kalender, der seit nunmehr elf Jahren regelmäßig erscheint, ist nicht nur sehr handlich, sondern auch

Bild 15: Das Modell der Lokomotive Nr. 6 der Tegernseebahn stammt ebenfalls aus dem Hause Reitz.



Bild 16: Einen Umbausatz für eine Baureihe 42.90 auf der Basis der Minitrix-BR 52 bietet KH-Modellbau an.





Bild 17: Neue Fahrzeugvarianten stellt Berliner TT-Bahnen Zeuke vor. Das neue Modellgleissystem wurde ebenfalls weiter ergänzt.



Bild 18: Der Bauernhof von Faller in der Baugröße 1:87. **Fotos: 1 bis 5: H. Obermeyer; 6 bis 23: Werkfoto**

als interessante Lektüre ein nützlicher und vielgelesener Begleiter für ein ganzes Jahr.

Pola

Mit dem neuen Exklusivmodell 1991 "Café Journal" in der Nenngröße H0 (Art.-Nr. 824) setzt Pola wieder neue Maßstäbe im Gebäudemodellbau. Das stattliche Bauwerk aus der Gründerzeit wurde als Eckhaus erstellt. Der besondere Clou dieses Modells ist die Möglichkeit, das Gebäude in verschiedenen Grundrißwinkeln aufzubauen. Durch die Konstruktion der Seitenteile, die in verschiedenen Winkeln von ca. 75° bis 135° wahlweise aufgebaut werden können, erhält die Stadthauszeile eine neue Richtung, und die langweiligen rechtwink-

ligen Straßenzüge gehören der Vergangenheit an. Für das Café im Erdgeschoß wurde eine aufwendige Inneneinrichtung mit Stühlen, Tischen, Bartresen, Tapeten, Bildern und Parkettfußboden nachgebildet. Markisen, Fenstersimse, Brauereiwappen, Reklameschilder, Schneefanggitter und Kaminabdeckungen sind für die äußere Ausgestaltung bestimmt. Als zusätzliches "Bonbon" werden dem Bausatz 824 ein Figurenset von Preiser mit dem Thema "Hochzeit" sowie eine dazu passende Kutsche mit zwei Schimmeln beigelegt. Dieses Zubehör ist einzeln nicht im Handel erhältlich und unterstreicht die Exklusivität dieses limitierten Gebäudemodells. Zwei weitere Gebäudebausätze sind für die Nenn-

größe N bestimmt. In einem dreigeschoßigen Stadthaus, aus der Jahrhundertwende stammend, befindet sich im Erdgeschoß ein Laden, in dem ein Copy Shop seine Dienste anbietet (Art.-Nr. 3226). Neben dem Ladengeschäft führt eine Durchfahrt zum Hinterhof des Gebäudes. Den besonderen Charme erhält "Winnies Copy Shop" durch seine Fassade mit stuckverzierten Fenstersimsen und angebautem Erker mit Balkon. Das zweite Stadtwohnhaus "Immobilien O. A. Schrüfer" (Art.-Nr. 327) wird durch seine verzierten Fenstersimse und das hohe, spitze Dach mit einer aufwendig stuckverzierten Dachgaube geprägt. An der Hausrückseite befindet sich ein kleiner Erker. **ds**

Bild 19: Faller-Bausatz "Doppelsilo" in H0.

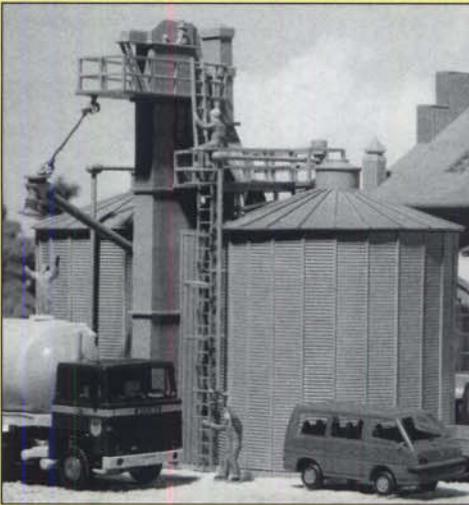


Bild 20: Ebenfalls von Faller: Gasthof "Krone".



Bild 21: Die neue Apotheke in H0 von Faller.

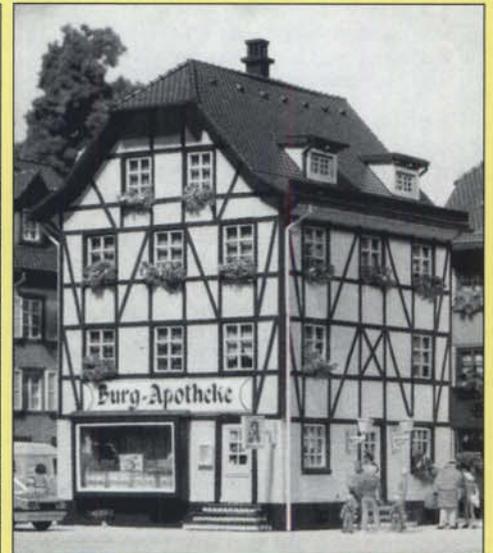


Bild 22: Das Exklusivmodell 1991 von Pola: das Café "Journal".



Bild 23: Gleichfalls von Pola in der Nenngröße H0 kommt "Winnies Copy Shop".

