

Über 150 Farbfotos

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

4/1988
Mai

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

Zu unserem Titelbild:

Gemütlich zuckelt die D VII von Fuchs mit einem Reichsbahn-Güterzug am Haken über das perfekt durchgestaltete Diorama von D&W (Dietmar Deininger). Im Sägewerk läuft die Holzverarbeitung auf Hochtouren. Mit zwei Pferdestärken wird gerade ein mächtiger Holzstamm aus dem Fluß gezogen.

Foto: Willy Kosak

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Im Jahre 1951 fing es an	4
»Schmankerl« aus der Länderbahnzeit	6
28  Pack die Badehose ein . . .	12
Dampflokomotiv-Prominenz im Eigenbau (Modell der 01 150 auf Roco-Basis)	22
Alles Schrott! Autoverwertung in Baugröße N	28
29  Ein Schweizer auf Abwegen	30
Laubbäume mit maßstäblichen Blättern	36
Müsch – ein Bahnhof in der Eifel	42
Die bayerische C III – Rarität aus Messing	52
30  Vom Gleisoval zur Traumanlage	58
Vorbildlich bis ins Detail	68
Nostalgiefahrt mit der »Elektrischen«	70
Messe-Nachlese	72
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	74
Mini-Markt	76

Endspurt im Modellbauwettbewerb

Beim Erscheinen dieser Modellbahn-Ausgabe haben Sie, liebe Leser und Modellbahner, nur noch wenige Monate Zeit, Ihre Anlage oder Ihr Diorama für unseren großen Modellbahnwettbewerb zu bauen. Einige Arbeiten mußten zurückgeschickt werden, da sich die Erbauer leider in einem zu frühen Baustadium an uns gewandt hatten. Wir können Sie nur immer wieder an den Einsendeschluß, den 08.08.1988, erinnern.

1. Mitmachen darf jeder, ausgenommen sind die ständigen Mitarbeiter des Hermann Merker Verlages. Sie können auch mehrere Arbeiten aus verschiedenen Themenbereichen oder die Weiterführung Ihrer Anlage/Ihres Dioramas vorstellen.

2. Thema und Epoche können frei gewählt werden. (Wenn Epoche – dann aber bitte ohne Stilbruch!)

3. Die Bearbeitung des uns vorgestellten Dioramas oder der Teilstückanlage sollte abgeschlossen sein.

4. Ihr Beitrag muß »exklusiv« für das Eisenbahn-Journal gedacht sein und darf nicht anderweitig angeboten werden oder gar bereits, wenn auch mit anderen Bildern(!), innerhalb der letzten drei Jahre in einer anderen Eisenbahnzeitschrift veröffentlicht worden sein. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, erfolgt unweigerlich die Disqualifikation.

5. Die Leserjury wird nach Abschluß des Wettbewerbes mittels Fragebogens über Sieger und Plazierte neutral entscheiden.

Wie Sie in den letzten Ausgaben sehen konnten, geizen wir nicht mit dem Platz für Ihre Beiträge. Ihre Arbeit wird, je nach Art und Umfang, auf mehreren Seiten in Farbe erscheinen.

Für alle veröffentlichten Beiträge erhalten Sie das entsprechende Honorar sofort nach dem Erscheinen der entsprechenden Ausgabe des Eisenbahn-Journals.

Zusätzlich gibt es zu gewinnen:

Für den ersten Preis	DM 3000,—
Für den zweiten Preis	DM 2000,—
Für den dritten Preis	DM 1000,—

sowie weitere Geld- und Sachgewinne im Wert von über **DM 5000,—!** Also, es bleibt noch genügend Zeit, Ihre Anlage oder Ihr Diorama zu planen, zu bauen und zu fotografieren (ca. 8 – 15 Dias) und mit einem Baubericht und einem Gleisplan an unseren Verlag zu schicken! Allen Bauherren und denen, die es noch werden wollen, wünschen wir jedenfalls viel Spaß bei der Arbeit und gutes Gelingen!

Ihr Hermann Merker Verlag

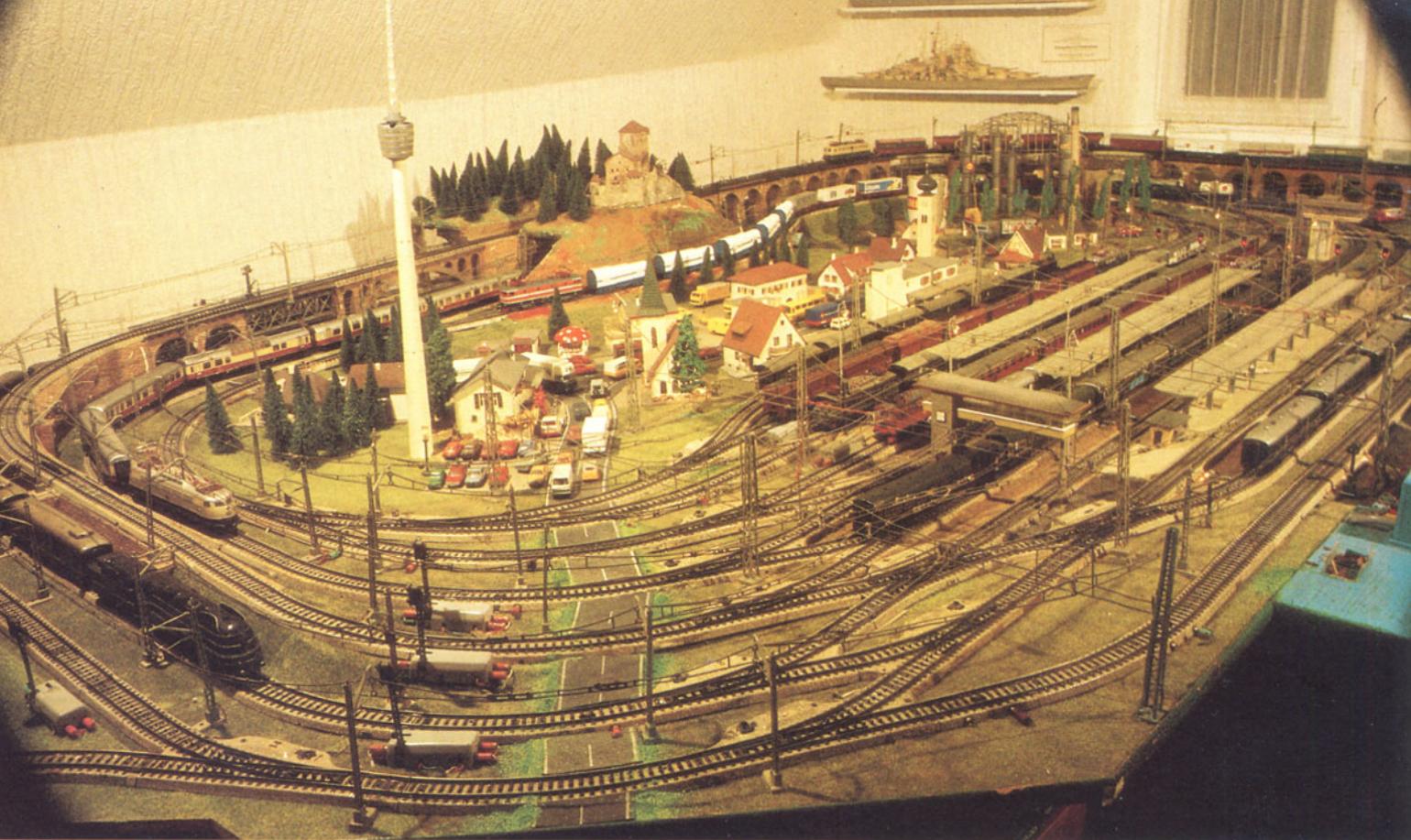


Bild 1: Immer im Kreis herum geht es auf der vielseitigen Spielanlage von Werner Kornfeld. Auf fünf elektrifizierten Parallelkreisen herrscht Hochbetrieb.

Im Jahre 1951 fing es an

Nicht einfach war es, aus den vielen inzwischen eingegangenen Leserarbeiten zum Thema "Spielanlage" die richtige auszuwählen. Schließlich haben wir uns für eine Märklin-Anlage entschieden, die mit den be-

kannten und bewährten Metall-Gleisen aufgebaut worden ist, und das bereits seit den frühen fünfziger Jahren. Sicherlich ist die Geschichte der Anlage von Werner Feldkorn typisch für eine große Zahl unserer Hobby-

Kollegen.

Eines schönen Tages, es wird wohl an Weihnachten gewesen sein, hielt der junge "Eisenbahner" seine erste Anfangspackung in Händen. Eine Dampflok – die Baureihe

Bild 2: Der Ellokschuppen beheimatet eine internationale Fahrzeugpalette aus den verschiedensten Eisenbahnepochen.





Bild 3: Viel Abwechslungsreiches gibt's im Bahnhof. Nebeneinander verkehren ein moderner DB-Schnellzug, eine skandinavische Garnitur und ein Personenzug mit Donnerbüchsen.

war damals nicht so wichtig – und drei aus Blech gefertigte Personenwagen und Gleisstücke, gerade soviel, wie man für ein kleines Oval benötigte. Außerdem war noch ein Trafo dabei. Minuten später, nachdem die Gleise problemlos zusammengesteckt worden waren, kam bereits "Leben" in die Dampflok. Zuerst wurde zögernd der rote Regler auf dem Trafo nach rechts gedreht und dann immer weiter, bis der kurze Personenzug mit rasanter Geschwindigkeit seine Runden drehte. Während vieler Jahre entstand nun auf einer

Holzplatte eine festmontierte Anlage. Viele "Neuheiten" zählen inzwischen zum Einsatzbestand. Fahrzeuge aus einigen europäischen Bahnverwaltungen wunden sich durch die engen Radien und sorgen so für einen sehr abwechslungsreichen Betrieb. Stellvertretend für die DB sind unter anderem Elektrolokomotiven der Baureihen 120, 110 und 140 im Einsatz. Die ÖBB ist mit einer Lok der Reihe 1043 vertreten; die Eidgenossen zeigen stolz ihr berühmtes Krokodil und auch eines ihrer modernsten Triebfahrzeuge, eine Lok der Baureihe Re 4/4^{IV}. Außer-

dem können auch Garnituren aus skandinavischen Ländern beobachtet werden. Es tut sich also einiges auf dieser im Laufe der Zeit gewachsenen Anlage. Sie hat in all den Jahren stets zur vollen Zufriedenheit des Betreibers für störungsfreien Betriebsdienst gesorgt. Auch dann, wenn gelegentlich für einige Monate eine "Ruhepause" eingelegt wurde. Ein Beweis mehr für die enorme Betriebssicherheit des Märklin-Systems!

Klaus Eckert

Bild 4: Diese Gesamtansicht der Betriebsanlage wurde mit einem Fischauge aufgenommen.

Alle Fotos: W. K.





Bild 1: Das Modell der "Saxonia", deren Vorbild von Professor Schubert entworfen wurde, ist mit einem kurzen Zug unterwegs.

»Schmankerl« aus der Länderbahnzeit

Ausgewählte Fahrzeuge von 1837 bis 1904

Einen eisenbahngeschichtlich weit gespannten Bogen stellt dieser Beitrag dar, der uns bis in die dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts zurückführt. Peter Dresselhaus, unseren Lesern bestens bekannt durch seine Beiträge im Rahmen der Serie "Epochgerechtes Zubehör", zeigt einige

seiner Modelle, die aus der Zeit von den Anfängen des Schienenverkehrs bis zur Jahrhundertwende stammen. Natürlich muß auch ein anderes bedeutendes Ereignis erwähnt werden, die Erfindung des Ottomotors und die daraus folgende Entwicklung des ersten "Automobils" im Jahre 1885.

Die ersten deutschen Lokomotiven

Die Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden war die zweite in Deutschland gebaute und die erste im Königreich Sachsen. Am 24. April 1837 konnte das erste Teilstück

Bild 2: Die erste Berliner Eigenentwicklung auf dem Lokomotivsektor wurde bald in eine Bahnmeisterdrainse umgebaut. Dabei erhielt der Tenderteil eine Kabine.

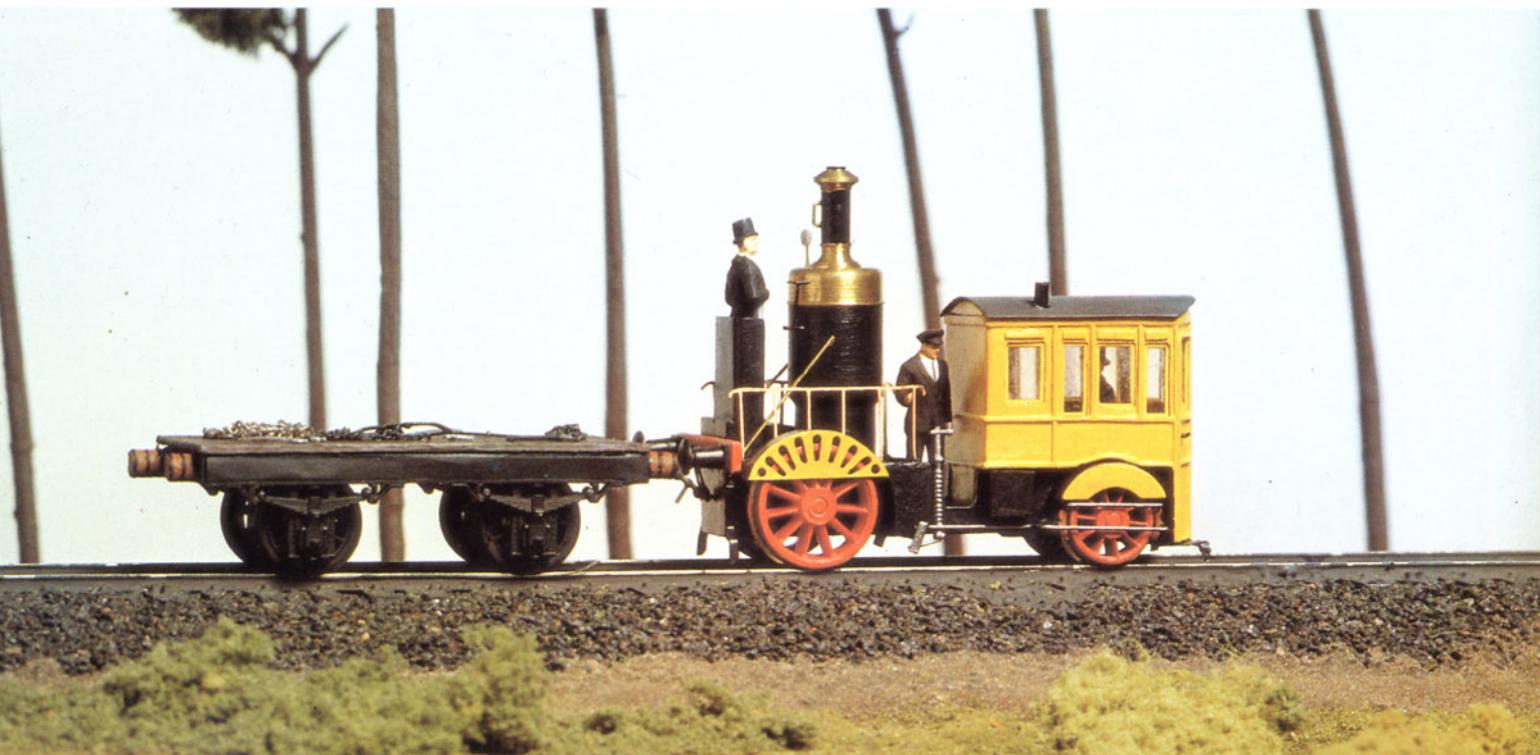




Bild 3: Dieser Zug der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft ist mit einer von der amerikanischen Firma Norris gelieferten Lokomotive bespannt.

Leipzig – Althen eröffnet werden. Am 7. April 1839 war dann die zunächst nur ein-
gleisig ausgeführte Strecke auf der gesamt-
en Länge von 115 km festlich ihrer Bestim-

mung übergeben worden. Im Eröffnungszug,
der von zwei englischen Lokomotiven ("Ste-
phenson" und "Elephant") gezogen wurde,
hatte auch der König von Sachsen höchst

persönlich Platz genommen. In einem re-
spektvollen Abstand folgte dann die erste
deutsche Lokomotive, die von Professor
Schubert entworfene "Saxonia" (Bild 1).

Bild 4: Maschinen des gleichen Typs, mit einem Torftender gekuppelt, wurden bei den Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen eingesetzt.





Bild 5: Im Fotografieranstrich präsentiert sich das Modell einer B-gekuppelten Tenderlokomotive. Sie gehört zur Gattung Ib der Badischen Staatseisenbahnen.

Bild 6: Auf dieser Aufnahme erkennt man sehr gut die Bauartunterschiede der Gattungen Ib (links) und Ic (rechts) der Badischen Staatseisenbahnen.

Bild 7: Während die Tenderlok der Gattung Ic mit einem Bierwagen dahinbummelt, ist auch ein anderes Gefährt unterwegs.





Bild 8: Berta Benz auf ihrer Fernfahrt im Jahre 1888. Ihre beiden Söhne (nicht im Bild) ruhen sich noch vom schweißtreibenden "Nachschieben" aus.



Bild 9: Peter Dresselhaus hat im Modell den ersten Lkw nachgebaut. Das Vorbild wurde von Daimler konstruiert.

Am 29. Oktober 1838 wurde die Strecke Berlin – Potsdam für den Verkehr freigegeben. Eine Berliner Eigenentwicklung auf dem Lokomotivsektor ließ folglich nicht lange auf sich warten. Dr. Kufahl, Dozent an der Berliner Universität, baute in seiner Werkstatt 1839 die erste betriebsfähige Lokomotive. Doch sie tat nicht lange Dienst auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, denn schon bald wurde sie in der Maschinen- und Lokomotiv-Bauanstalt A. Borsig in eine Bahnmeisterdraisine umgebaut. Dabei erhielt der Tenderteil eine Kabine (Bild 2).

Lokomotiven aus Amerika

Für die Berlin-Potsdamer und die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft wurden 1842 von der amerikanischen Firma Norris insgesamt 14 im Jahre 1841 gebaute 2'A n2-

Lokomotiven geliefert. Die Modellfotos (Bilder 3 und 4) zeigen nicht nur einen Zug der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, der von einer der beiden Norris-Lokomotiven gezogen wird, sondern auch eine Maschine gleichen Typs im Bauzugdienst bei den Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, jedoch mit einem anderen Tender und einem Kastenaufbau für Torf. Wie kam es dazu? Nach Übernahme der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft durch die Niederschlesisch - Märkische Eisenbahn - Gesellschaft (NME) 1845 gelangten auch die zwölf Norris-Lokomotiven an die NME. Zwei dieser Maschinen wurden 1866 dort ausgemustert und von der Oldenburgischen Staatseisenbahn erworben. Auf dem Wasserweg trafen die Lokomotiven im Juli 1866 in Oldenburg ein. Da der Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln im Großherzogtum Oldenburg eher

gering war, fand die erste Streckeneröffnung erst im Juli 1867 statt (Oldenburg – Bremen). Beim Bau waren dann die beiden "Amerikanerinnen" im Einsatz, und bis 1871/1872 blieben sie im Dienst. Peter Dresselhaus hat entsprechende Tender geschaffen und auf diese Weise den unterschiedlichen Verwendungszweck der Norris-Lokomotiven überzeugend nachgestellt.

Tenderloks der Badischen Staatsbahn

Wenden wir uns nun zwei Tenderlokomotiven der Badischen Staatseisenbahnen zu. Es handelt sich hierbei um Modelle (Bilder 5 – 7) der badischen Gattung Ib und Ie. Im Zuge einer rationellen Betriebsführung der Zugförderung über die Eisenbahn-Schiffs-

Bild 10: Das von Carl Benz entwickelte Dreirad und der Lkw von Daimler geben sich ein (historisch nicht überliefertes) "Stelldichein" auf einer Brücke.





Bild 11: Aus der amerikanischen Auto-Produktion stammt das Vorbild dieses Oldsmobile. Rechts daneben steht ein Elektro-Lkw aus dem Jahre 1899 (Modell: Pitter's Papp-Kisten). Im Hintergrund erkennt man die württ. T 2.

Bild 12: Modell der Klasse T 2 der Württembergischen Staatseisenbahnen. Die Luftbehälter waren bei der abgebildeten T 1007 auf dem Dach montiert.



brücke in Speyer gab die Pfalzbahn 1878 zwei ihrer "Brückenlokomotiven" an die Badischen Staatseisenbahnen ab, wo sie als Gattung Ib geführt wurden. 1893 wurde eine weitere Maschine für den Schiffsbrückendienst in Speyer geordert, und als Gattung Ib² eingereiht. Alle drei Lokomotiven wurden von der Deutschen Reichsbahn 1920 übernommen und erhielten 1925 die Bau-reihenbezeichnung 88⁷⁵. Das Bw Heidelberg setzte sie bis 1926 vor Zügen über die Schiffsbrücke in Speyer ein.

Für den Nebenbahndienst stellten die Badischen Staatseisenbahnen ab 1878 B n2-Lokomotiven in Dienst. Von der Gattung Ib unterschieden sie sich vor allem in den Kesselaufbauten, durch eine höhere Kessellage und größere Treibräder. Von den zwischen 1878 und 1893 in sechs Lieferungen beschafften 30 Lokomotiven, die als Gattung Ie¹⁻⁶ bezeichnet wurden, sind 25 Exemplare von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden. Ihre Baureihenbezeichnung lautete ab 1925 ebenfalls 88⁷⁵.

Unverwüstlich: Die württembergische T 2

Zwischen 1896 und 1904 lieferte die Maschinenfabrik Heilbronn zehn Lokomotiven der Klasse T 2 an die Württembergischen Staatseisenbahnen. Das Vorbild des von Peter Dresselhaus vorgestellten Modells (Bild 12) wurde 1904 geliefert und hatte die Betriebsnummer 1007. Ein charakteristisches Merkmal dieser Gattung sind die Scheibenräder. Mit Sicherheit waren zwei dieser fast unverwüstlichen Lokomotiven bei Industriebetrieben noch in den sechziger Jahren täglich im Einsatz.



Bild 13: Der Akkumulatorentriebwagen der Württembergischen Staatseisenbahnen, ein Einzelgänger, fiel besonders durch seine Farbgebung auf.

Ein Sonderling: Der Akkutriebwagen AW 1

Ein ganz besonderes Fahrzeug stellt der Akkumulatorentriebwagen der Württembergischen Staatseisenbahnen dar (Bild 13). Er wurde aus einem Personenwagen der Gattung E (Durchgangswagen 3. Klasse) gebaut und mit einem Trieb- und einem Laufdrehgestell ausgestattet. Die Führerstände befanden sich auf den Plattformen. Die Bezeichnung des Fahrzeuges lautete AW 1. Auch sein ungewöhnlicher Anstrich, elfenbein/hellblau, zeigte deutlich, daß es sich hier um ein Einzelstück handelte. Der Triebwagen war zunächst zwischen Stuttgart und Cannstatt, später zwischen Ravensburg und Friedrichshafen eingesetzt. Nach dem Ausbau der Batterien und der Führerstände fand der Wagen im Werkzeug der Hauptwerkstätte Esslingen Verwendung.

Das "Dreirad" von Benz und die ersten Lkws

Dieses Ereignis kann natürlich nicht übergangen werden: Carl Benz entwickelte 1885 das erste Automobil! Peter Dresselhaus hat ein, in kleiner Auflage von der Firma Dannhausen in vergoldeter Ausführung gefertigtes Modell überarbeitet (Bild 8). Am Steuer des Fahrzeuges nahm 1888 eine Frau Platz: Berta Benz. Dieser Dame ist es zu verdanken, daß das Automobil erst so richtig bekannt wurde; denn ihre Fernfahrt von Mannheim nach Pforzheim (180 km) sorgte für Aufsehen. Unterwegs hatte Frau Benz, die von ihren beiden Söhnen begleitet wurde, mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen. In

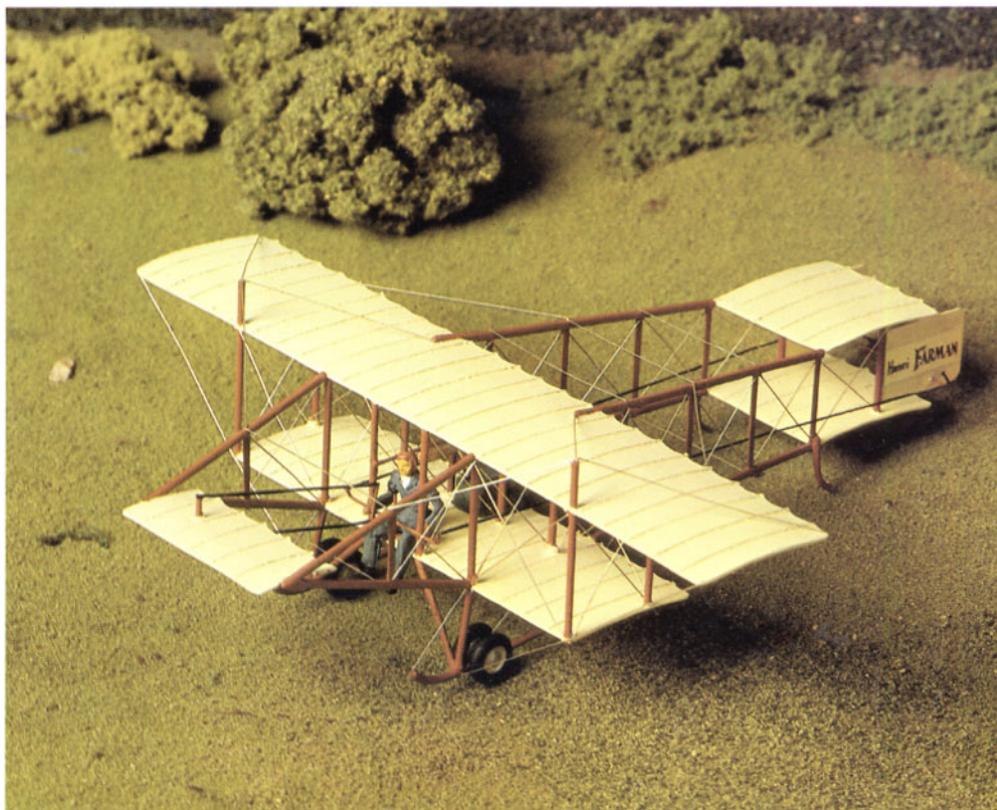
Wiesloch mußte in der dortigen Apotheke das notwendige Benzin erworben werden. Einen gerissenen Antriebsriemen ersetzte Berta Benz durch einen Strumpf! Dieses "Wagnis" führte zu steigender Popularität. Außerdem konnten auch wichtige technische Erkenntnisse gewonnen werden, denn es stellte sich bei den "Bergfahrten" heraus, daß die Getriebeübersetzung unzulänglich war. Deshalb mußten beide Söhne zum "Schiebedienst" herangezogen werden. Den ersten Lkw mit Ottomotor baute Gottlieb Daimler 1896. Jetzt hat Peter Dresselhaus im

Eigenbau ein Modell realisiert (Bild 9). Beim Vergleich mit dem 1899 gebauten Elektro-Lkw (Modell von Pitter's Papp-Kisten) fällt auf, daß der Elektro-Lkw eine fast doppelt so große Ladefläche hatte.

Nun haben wir einige "Schmankerl" aus der Länderbahnzeit präsentiert. Die Abbildungen werden sicher Ihr Interesse für eine bewegte Zeit wecken – obwohl, aus verständlichen Gründen – kaum eines der Modelle jemals in großer Serie gefertigt werden wird.

Klaus Eckert

Bild 14: Als Vorschau ins 20. Jahrhundert zeigt diese Aufnahme das Modell eines Flugzeuges aus dem Jahre 1909. Alle Fotos: M. Franke





2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

28

Pack die Badehose ein...

... und fahr mit dem Zug an den Strand – Großanlage nach LBE-Vorbild

Die 1938 verstaatlichte Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) reizte den Eisenbahn-Journal-Leser Hans-Jörg Windberg eigentlich

schon immer zum Nachbau – nicht zuletzt, weil er gebürtiger Lübecker ist. Die Initialzündung erfolgte dann Anfang der siebziger

Jahre durch die Bekanntschaft mit dem Baurat Mauck, dem "Erfinder" der berühmten Doppelstockwagen. Er half mit seinen





Bild 3: Auch eine Abwrackfirma hat sich am Traveufer niedergelassen. Ein alter Dreibaum erleichtert die Arbeit.

Bild 1: Blick unter der Eisenbahnbrücke hindurch über die Schwartau auf den Einhandsegler Krause, der offenbar gerade vor einem drohenden Unwetter flüchtet. Das dichte Schilf kann man aus Barbaragrass (siehe Eisenbahn-Journal 4/1987, S. 44) oder abgeschnittenen Pinselborsten herstellen.

Erinnerungen, Farbangaben und nicht zuletzt einer umfangreichen Fotosammlung, ein gewaltiges, vorbildorientiertes Anlagenkonzept zu realisieren. In insgesamt zwölfjähriger Bauzeit entstand daraufhin die auf diesen Seiten beschriebene Wettbewerbsanlage. Doch lassen wir den Erbauer selber zu Wort kommen:

Von Anfang an stand für mich fest, daß nicht die eigentliche LBE-Zeit nachgebildet werden sollte, sondern der Zeitraum zwischen

der Verstaatlichung am 1. Januar 1938 und dem Kriegsausbruch. Dabei war mir sehr wohl bewußt, daß es wegen der schon vereinzelt angebrachten "Hoheitszeichen" auf den Loks Probleme beim Nachbau geben würde. Trotzdem: Zum einen mußte nicht jedes Fahrzeug selbst gebaut werden, sondern es können auch schon mal einige Reichsbahn-Lokomotiven über die Modellbahngleise rollen. Zum anderen wurde die bei mir als Tunnelersatz dienende Autobahn-

brücke über die Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE) bei Bad Schwartau erst Anfang 1938 eingebaut. Seitdem bot die als Vorbild dienende Landschaft zwischen dem Travemünder Strandbahnhof und dem Lübecker Schlachthofgebiet – trotz des Krieges – bis etwa 1975 ein weitgehend unverändertes Aussehen. Das ermöglicht später einmal leichter einen Epochewechsel, wofür dann aber noch mehr Bundesbahn-Rollmaterial erforderlich ist.

Bild 4: Das Motiv von Bild 2 im Modell: Die beiden altersschwachen Schiffe haben bereits beachtliche Schlagseite und sind jetzt "reif" zum Abwracken.

Bild 2: Dieses Motiv diente dem Erbauer als Vorbild für die Modellszenen auf diesen Seiten.





Bild 5: An der Travemünder Landstraße überholt gerade ein umgebauter Lima-Doppelstockzug den gleichfalls in Richtung Travemünde fahrenden Bus der Lübecker Stadtwerke.



◀ **Bild 6:** Hinter dem Bahnhof Schwartau-Waldhalle verläuft die nur dreispurig ausgebaute Reichsautobahn von Lübeck-Herrenwyk nach Hamburg.

Natürlich wurde nicht die gesamte, 17 km lange Strecke im Modell nachgebildet. Fünf ausgewählte Abschnitte, zum Teil noch in sich verkürzt, wurden aneinandergesetzt:

- Die Bahnhöfe Travemünde-Strand und Travemünde-Hafen mit der im Modell auf drei Meter verkürzten dreigleisigen Verbindungsstrecke, deren drittes Gleis nach

Bild 7: Die Einfahrt in den Bahnhof Schwartau-Waldhalle, der zwischen der Autobahn und einem Seitenarm der Trave liegt. Im Hintergrund erkennt man auf der linken Seite noch die einmündende Strecke von Kiel – Eutin und Neustadt. Die Autobahnbrücke verdeckt geschickt die Einfahrt in den Schattenbahnhof.





Bild 8: Das Empfangsgebäude des Travemünder Strandbahnhofs mit dem markanten Uhrenturm und dem "Park Hotel" im Hintergrund. Auf der vor dem Seitenflügel der Gepäckannahme angeordneten Drehscheibe wird gerade die schon in Reichsbahn-Farben lackierte 13 001, ex S 5 Nr.79 "Wupper" der LBE, gewendet.



Bild 9: Diese Aufnahme aus dem Jahr 1985 zeigt den inzwischen zum Wohnhaus umgebauten Travemünder Hafenbahnhof.



Bild 10: Das Vorbildfoto des Travemünder Strandbahnhofs beweist, daß der Nachbau dieses markanten Bauwerks im Maßstab 1:87 gut gelungen ist.

Bild 11: Noch nicht ganz fertiggestellt ist das Gelände des Travemünder Hafenbahnhofs. Vor allem am Empfangsgebäude müssen noch einige "Schönheitsreparaturen" vorgenommen werden.





Bild 12: Ein Motiv vom Gewerbegebiet auf der Teerhofinsel: Meierei und Kohlenhandlung in der Mittagssonne.



Bild 13: Etwas weiter im Stadtgebiet kreuzt die Straße "Rose" die Bahnstrecke. Am Ende der "Rose" befindet sich der Ostpreußenkai, den gerade die "Tannenberg", ein Schnelldamper des Seedienstes Ostpreußen, anläuft.

Bild 14: Durch ein Endoskop wurde diese Stadtrandszene aus der "Hundeperspektive" fotografiert.



Niendorf (in den Schattenbahnhof) abzweigt.

- Die "Travemünder Landstraße" in der Nähe des heutigen Skandinavien-Kais, eine markante Baumallee neben der Strecke nach Lübeck.

- Die Einmündung bei Bad Schwartau in die Strecke der Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE) bzw. Deutschen Reichsbahn von Kiel – Eutin und Neustadt/Holstein. Hierzu gehören der Bahnhof Schwartau-Waldhalle, das Fabrikgebäude des bekannten Konfitürenherstellers und das Stichgleis auf die sogenannte Teerhofinsel, deren Gewerbegebiet allerdings sehr frei nachempfunden wurde.

- Die Gemeinschaftsstrecke der ELE, LBE und DRG von Bad Schwartau nach Lübeck.

- Die Schlachthofanlage Lübeck, unter deren Brückenkombination die Züge in die Schattenbahnhöfe abbiegen. Die doppelgleisige Strecke selbst läuft auf die Hintergrundkulisse mit den Lübecker Türmen zu, wobei ein unter einer weiteren Brücke eingepaßter Spiegel eine Weiterführung der Gleise vortäuscht.

Die beiden letztgenannten Strecken und der Abschnitt "Travemünder Landstraße" werden optisch lediglich durch eine Baumallee getrennt (siehe Gleisplan), was jedoch recht gut gelungen ist, da die zweigleisige Hauptstrecke in einem Einschnitt verläuft. Einige Unterschiede zwischen Vorbild und Modell wird der Betrachter der Bilder natürlich immer feststellen können. Eine perfekte Täuschung kann allenfalls bei Dioramen gelingen, nicht jedoch bei betriebsintensiven Anlagen.

Gefahren wird im Zweileiter-Gleichstrom-System, vorwiegend auf Gleis- und Weichenmaterial von Roco. Insgesamt wurden 130 Weichen und Doppelkreuzungsweichen verlegt, die Gesamtlänge aller Gleise beträgt 235 Meter. Die Anlage ist in 16 Abschnitte



Bild 15: Viele Lokmodelle entstanden aus dem Umbau von Industriemodellen: Hier die 88 7002, ex T 1 Nr. 105 der LBE, mit zusätzlichem Tender.

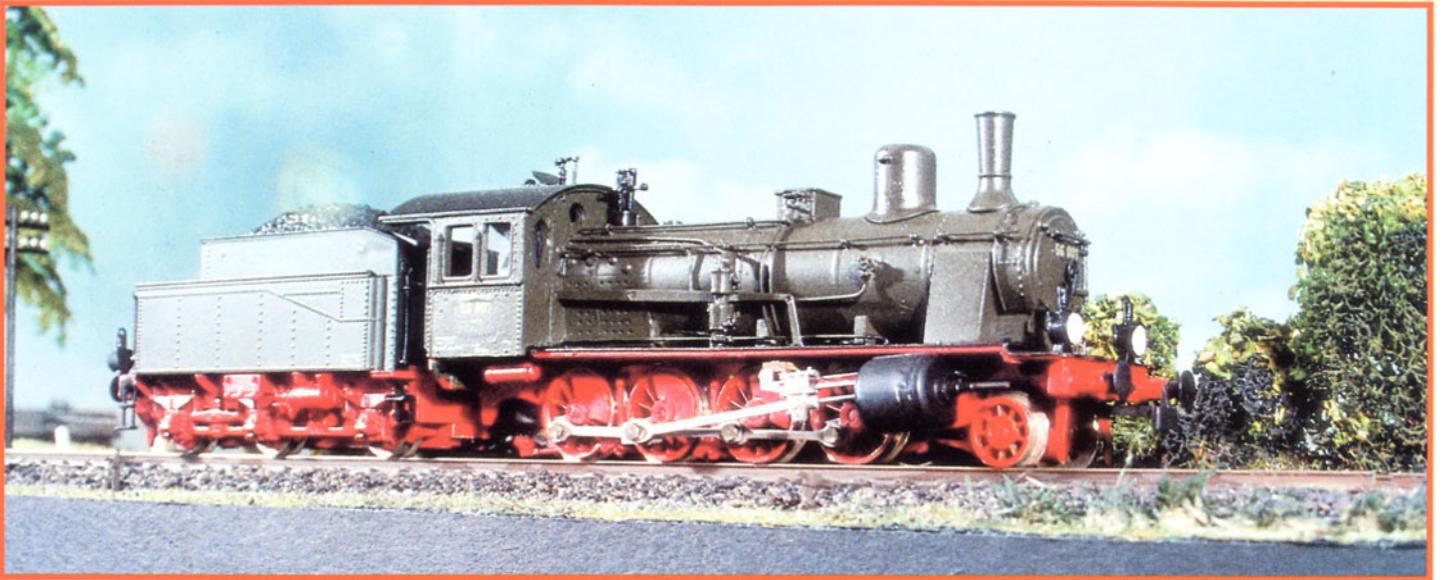


Bild 16: Auf der eingleisigen Strecke kommt die Schönheit der eingesetzten Modelle ausgezeichnet zur Geltung. Die ehemalige G 7.3 Nr.85 der LBE präsentiert sich hier bereits als 56 001 der DRG.

Bild 17: Auf der Teerhofinsel rangiert gerade die 89 901, ex Gt 33.19 Nr.101 der LBE.



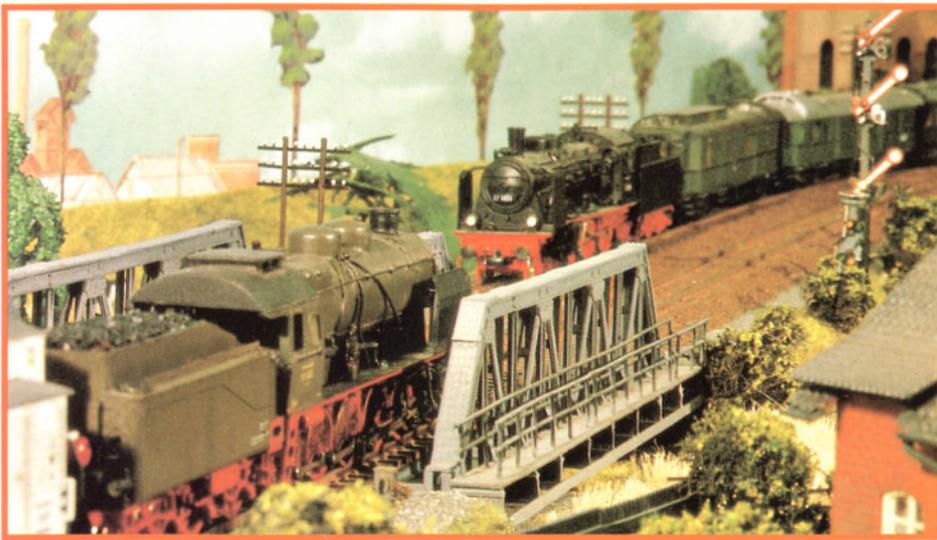


Bild 18: Reger Verkehr herrscht auf der Hauptstrecke vor dem Abzweig. Das Signal zeigt Hp 3, als die 58 601 auf ihrem Weg nach Travemünde dem Schnellzug Kiel – Berlin begegnet. Er wird von einer preuß. S 10.1 gezogen.

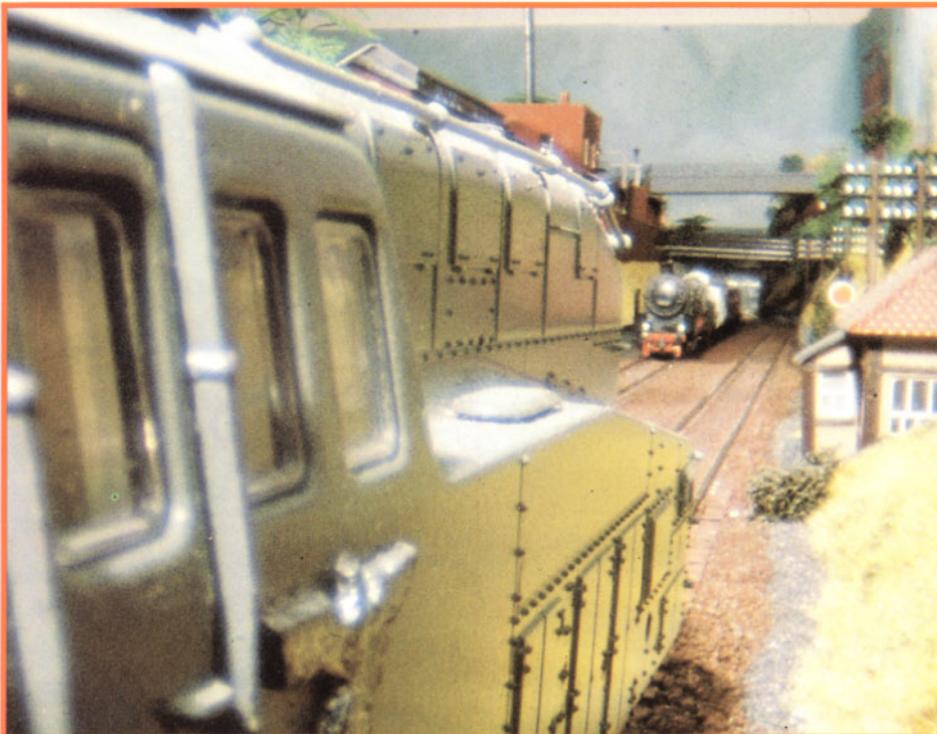


Bild 19 (Mitte links): Blick vom Führerstand der Stromlinien-Tenderlokomotive 60 002. Die Aufnahme entstand mit Hilfe eines Endoskops.

unterteilt, die wahlweise meinen vier Trafos zugeordnet werden können. Zwei selbstgebaute "Walk-Around-Regler" ermöglichen ein Mitgehen mit jedem Zug entlang der etwa 14 Meter langen Paradestrecke zwischen Travemünde-Hafen und dem Lübecker Schlachthof. Diese Handregler sind ebenfalls wahlweise jedem der vier Trafos zuschaltbar, so daß auch mehrere fahrende Züge unter Kontrolle bleiben und "fliegende Wechsel" zwischen verschiedenen "Mitspielern" möglich sind.

In mehreren Schattenbahnhöfen ermöglichen insgesamt 37 Abstellgleise den Einsatz der zahlreichen, vorbildgetreu zusammengestellten Zuggarnituren. Die größten Zuglängen betragen auf der Hauptstrecke zwölf D-Zug-Wagen und 25 bis 30 Güterwagen. Das rollende Material umfaßt 21 DRG-, 19 LBE- und sieben ELE-Lokomotiven und -Triebwagen. Dank der feinmechanischen Fähigkeiten und unermüdlichen Schaffensfreude meines Vaters besteht der LBE- und ELE-Triebfahrzeugpark zu 90 Prozent aus Um- und Eigenbauten allerbesten Qualität. Auch unter den DRG-Fahrzeugen befindet sich so manches, im Handel nicht erhältliche "edle Stück". Diese Vielfalt setzt sich im Wagenpark fort. Allerdings ist hier der Anteil unverändert verwendeter Industriemodelle wesentlich größer, da LBE- und ELE-Fahrzeuge häufig baugleich mit denen der Staatsbahn waren.

Fahrgenuß auf der Paradestrecke

Bei der Geländegestaltung wurde versucht, die typisch holsteinische Landschaft nachzuempfinden. Zur Begrünung der Bäume und Büsche verschiedener Hersteller diente Preiser-Laub, das leider inzwischen nicht mehr im Handel erhältlich ist. Markante Vorbildgebäude wurden im Modell möglichst exakt nachgebaut. Besonders stolz bin ich auf die beiden Travemünder Empfangsgebäude, die nach den alten Bauzeichnungen aus Vollmer-Mauerplatten entstanden. Aber auch weniger auffallende Gebäudemodelle wurden ihren Vorbildern meistens angenähert oder zumindestens im typisch norddeutschen Stil gehalten. Die MZZ-Hintergrundkulisse wurde den Erfordernissen entsprechend angepaßt und teilweise mit zusätzlichen charakteristischen Lübecker und Travemünder Bauten versehen.

Meistens wird derzeit noch ohne Fahrplan, sozusagen "frei" gefahren. Die Betriebsabläufe entsprechen jedoch jenen des Vorbilds. Fahrpläne für "Sommer 1938" bzw. "Sommer 1939" sind in Arbeit, und bei Besuchen von Eisenbahnfreunden wird hieraus auch schon mal ein Stück "vorgespielt". Es gibt keine Modellzeit, jedoch erfolgen die

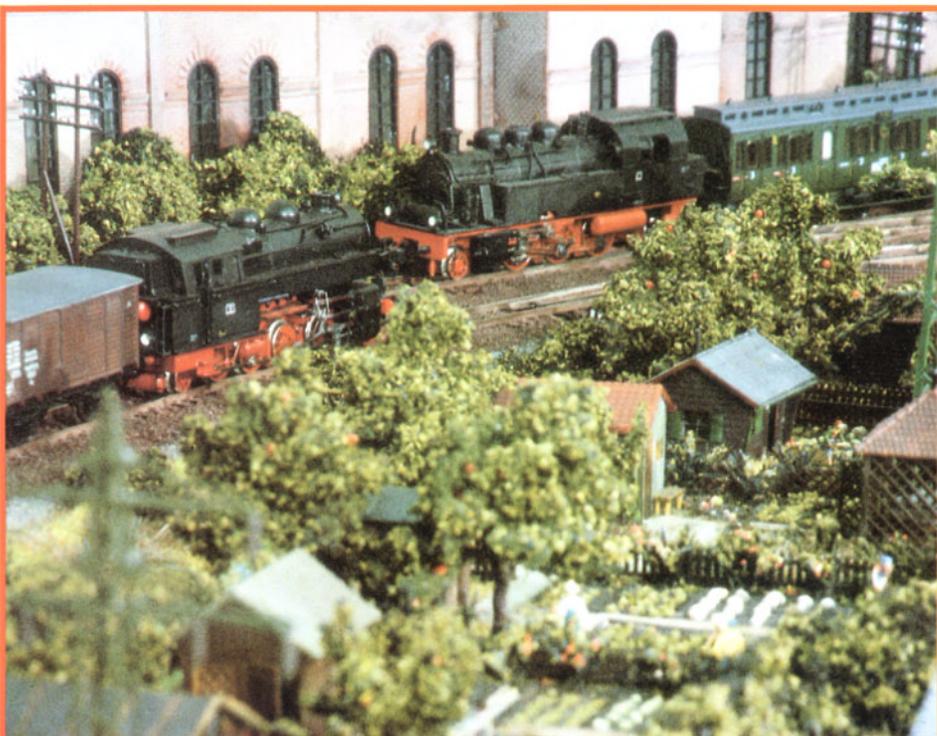


Bild 20: Gepflegte Schrebergärten sind zwischen der Bahnstrecke und dem Traveufer angelegt. Die Gärtner haben zwar Zeit zum "Klonschnack", jedoch kaum Augen für die im Hintergrund vorbeidampfenden "Ungetüme". Beachtung verdient vor allem das Modell einer 1'D1-Rarität. Diese ehemalige Zahnradlokomotive der preuß. Gattung T 28 wurde an die ELE verkauft, wo man das Zahnradtriebwerk ausbaute.



Bild 21: Etwas außerhalb von Travemünde – und schon wirkt alles etwas ländlich und verschlafen. Die Badegäste können auch mit dem Bus der Lübecker Verkehrsbetriebe in die Stadt zurückfahren.

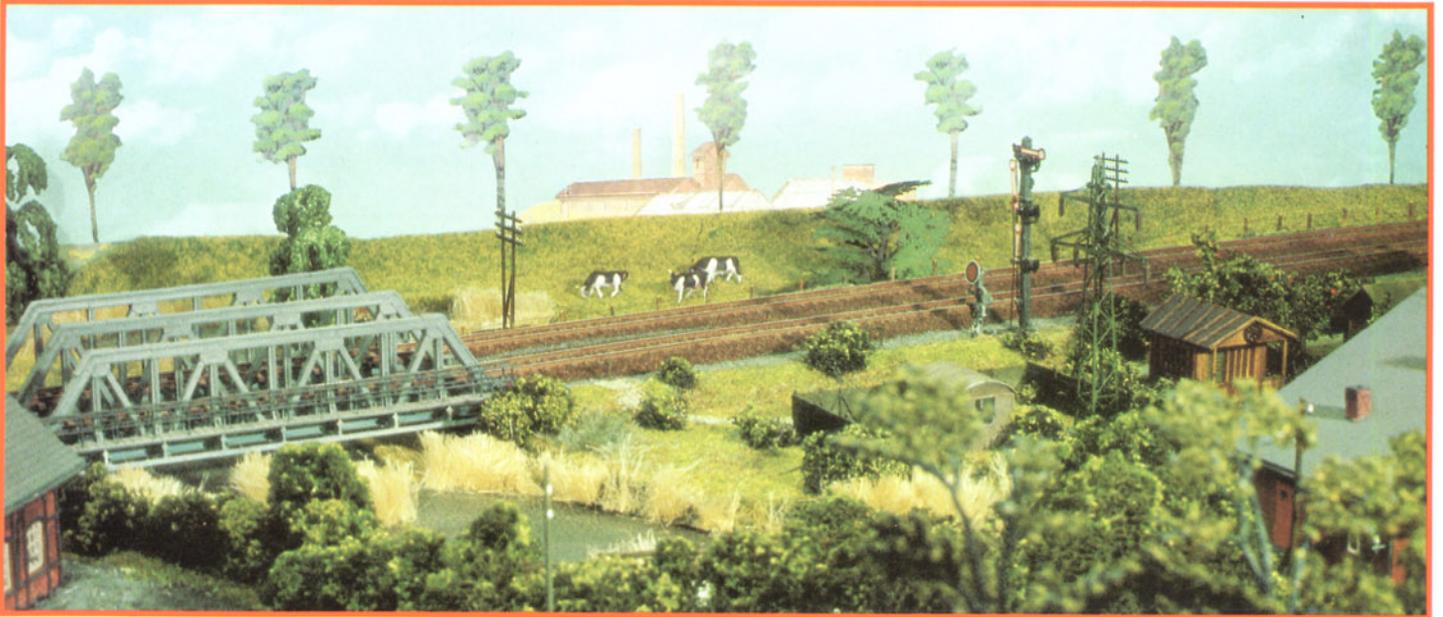
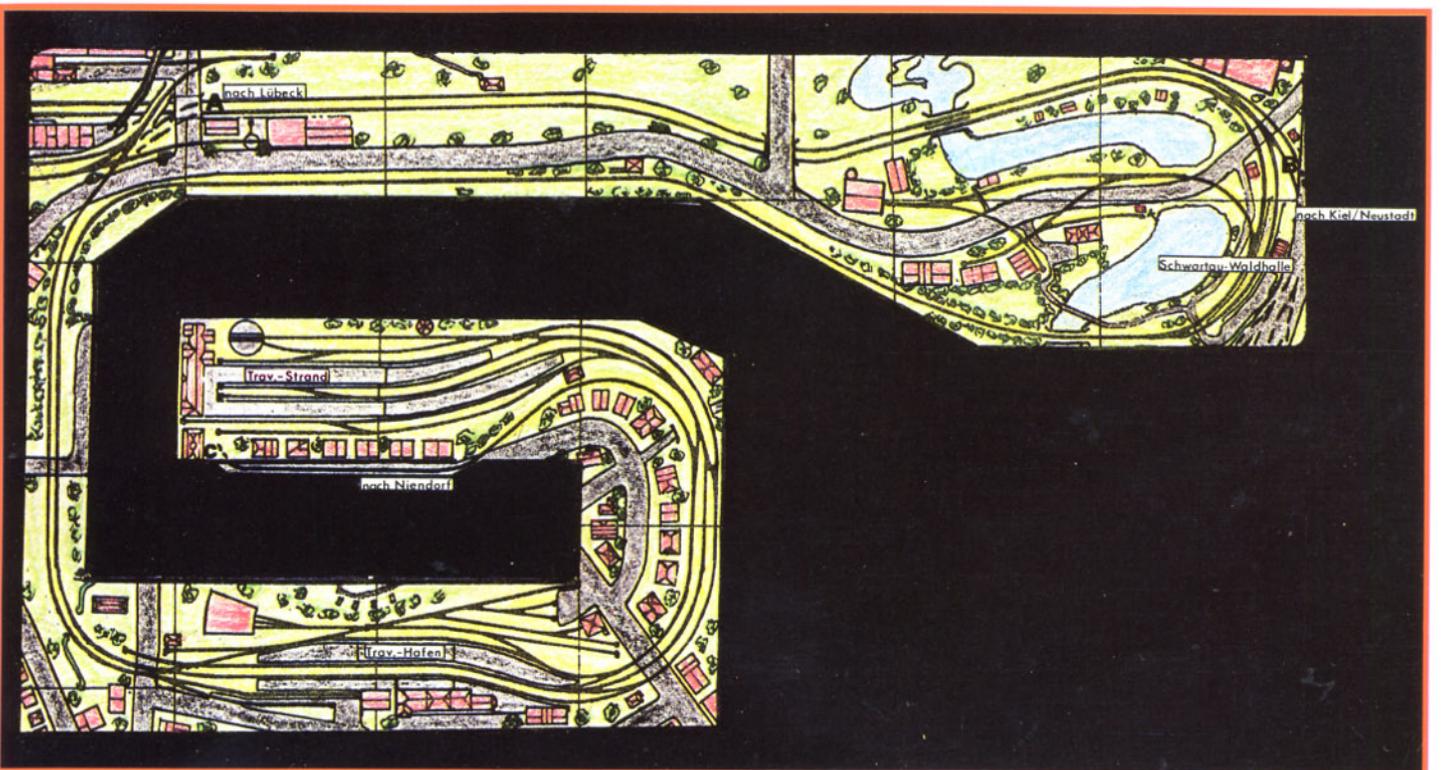


Bild 22: Ländliche Idylle: Die Schwarzbunten auf der Weide zwischen Tremsbach, Schwartauer Landstraße und der doppelgleisigen Bahnstrecke lassen sich auch bei Hochbetrieb nicht von ihrer Lieblingsbeschäftigung abhalten.

Bild 23: Der Gleisplan läßt die Größe dieser Anlage nur erahnen. Die Parodiestrecke vom Travemünder Hafenbahnhof bis zum Lübecker Schlachthof hat eine Gesamtlänge von 14 Metern. Zeichnung: H.-J. Windberg



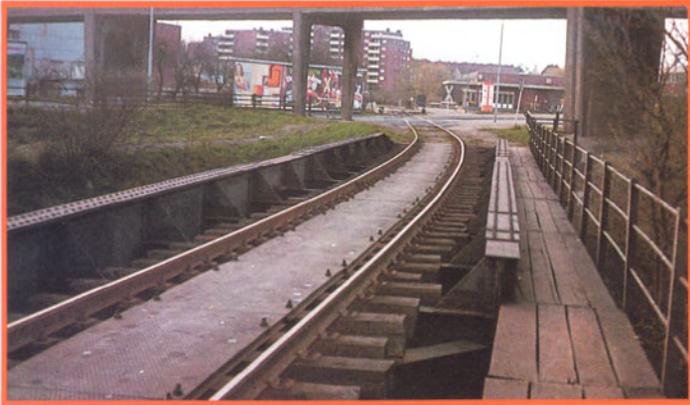


Bild 24 (oben): Das Lübecker Schlachthofviertel ist erreicht. Blick durch das Endoskop über die Brückenkombination auf die Kulisse mit den Schlachthofgebäuden.

Bild 25 (Mitte links): Hier das Vorbild zum Modell, das auf Bild 24 zu sehen ist.

Bild 26 (Mitte rechts): Die Hauptstrecke kurz vor dem Lübecker Hauptbahnhof. Die vordere Straßenbrücke ist bereits vor einigen Jahren abgebrochen worden.

Betriebsabläufe in vorbildgetreuer Reihenfolge. Zugkreuzungen zwischen Travemünde-Hafenbahnhof und Schwartau-Waldhalle müssen allerdings auf einen der beiden Bahnhöfe verlegt werden, da die Strecke im Modell keine Durchgangsbahnhöfe aufweist.

Eine besondere Augenweide ist die Fahrt der Züge auf der eingleisigen Paradestrecke direkt am vorderen Anlagenrand. Hierbei kommt die Schönheit der einzelnen Modelle und Zugkompositionen so richtig zur Geltung und läßt die manchmal doch gewaltigen Mühen der letzten zwölf Jahre beim Nachbau dieses "Stückchens Heimat" schnell vergessen. . . **Hans-Jörg Windberg**

Bild 27: Gleich ist der Lübecker Hauptbahnhof erreicht. Eine beinahe perfekte Illusion vermittelt der auf diesem Bild fast unsichtbare Spiegel, der quer über den Gleisattrappen angebracht worden ist.

Alle Fotos: H.-J. Windberg

(Füllseite)



Bild 1: Voll in Aktion: Die Hofer 001 150-2 am 14.04.1973 bei Breitengüßbach.

Foto: U. Geum

Dampflok-Prominenz im Eigenbau

Modell der 01 150 auf Roco-Basis

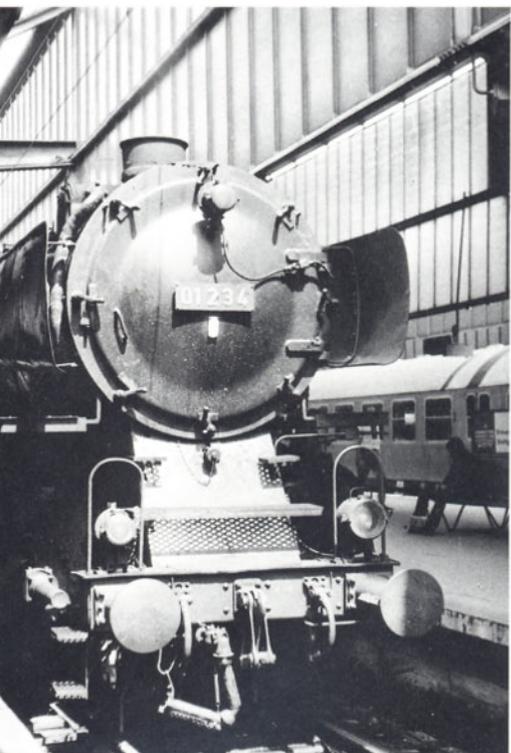
Auf den ersten Blick sieht sie ja aus wie jede andere 01. Dennoch haben drei gute Gründe unseren Leser Werner Braun dazu bewegt,

gerade die 01 150 durch Umbau aus dem hinlänglich bekannten Roco-Modell auf die Räder zu stellen:

- Als einzige ihrer Baureihe war die 01 150 auf zwei großen Eisenbahn-Jubiläen vertreten gewesen. Sie dampfte sowohl 1935 als auch 1985 in Nürnberg an den Besuchertribünen vorbei.

- Die abgenommene Umlaufschräge verleiht der erst 1973 ausgemusterten Maschine ein charakteristisches Äußeres. Die meisten 01-Lokomotiven haben bei der DB ihre Umlaufschräge behalten dürfen.

- Ab Sommer dieses Jahres wird die 01 150 als betriebsfähige Museumsdampflok wieder über DB-Gleise rollen. Davon einmal abgesehen, zählt die Ver-



◀ Bild 2: Auch für diese Lok gilt unser Umbau-Vorschlag: Die 01 234 gleicht – nicht nur in der Stirn-Ansicht – weitgehend der 01 150 (Juni 1967 in Stuttgart Hbf).
Foto: Sammlung Asmus

Bild 3: Das Roco-Modell der 01 202 vor dem Umbau. Das Vorbild dieser Lok hat bei der Bundesbahn seine Frontschräge komplett eingebüßt (siehe Seite 25 oben).



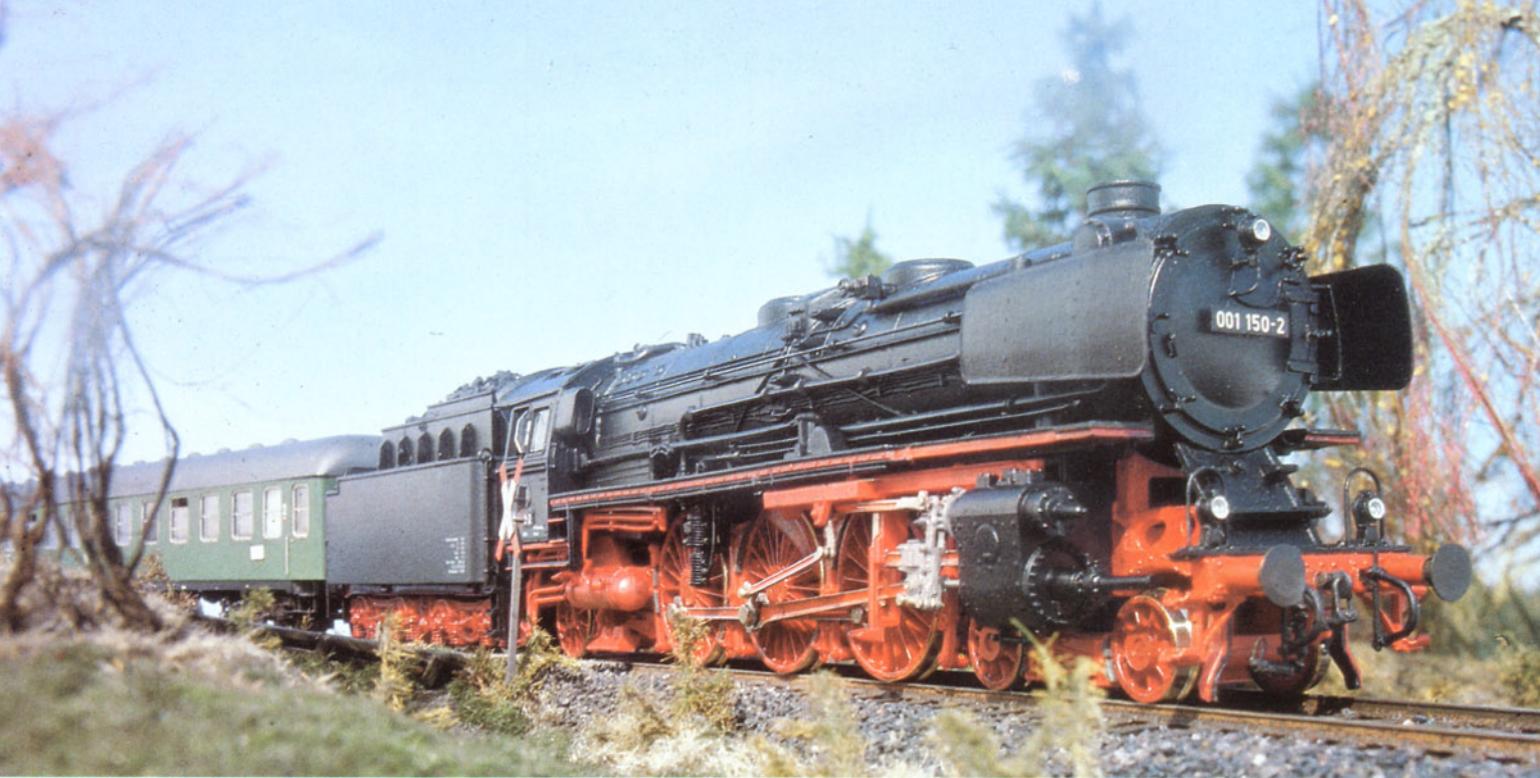


Bild 4: Nach dem Umbau: Die Roco-Lok als 001 150-2 vor einem Ade-Schnellzug auf dem Diorama von Albert Rademacher.

wandlung der Roco-Lok in die 01 150 zu jenen Umbaumaßnahmen, die mit verhältnismäßig bescheidenem Aufwand für Abwechslung im 01-Bestand größerer Modell-Betriebswerke sorgen können. Allein im Bereich der Frontansicht sind dabei größere Eingriffe erforderlich. Nach dem Zerlegen der Maschine (Schraube unter erstem Kuppelradsatz lösen, Leitungen zu den Luftbehältern aus den jeweiligen Paßbohrungen ziehen) fällt zunächst einmal die Originalpufferbohle der Laubsäge zum Opfer. Sie wird später durch ein entsprechendes Kleinserienbauteil (Günther oder Weinert) mit Federpuffern, Rangiertritten, Bremskupplungen, Schraubenkupplungsimitation und DB-Lampen ersetzt. Die in der Rauchkammerauflage untergebrachte Beleuchtung entfällt samt silbriger Abdeckfolie.

Bei der Roco-Originalmaschine verhindert eine rotlackierte, dreieckige Auflage den Durchblick zwischen Rahmen und Frontschräge. Nun muß dieses Bauteil parallel zur Loklängsachse so abgefeilt werden, daß lediglich das Schutzblech des vorderen

Laufwheels samt Nietband erhalten bleibt. Vor der aus schwarzem Kunststoff gespritzten Rauchkammerauflage bleiben allerdings rund 2 mm des roten Materials von der Feile verschont. Die rechteckige Öffnung in der Rauchkammerauflage verschleißt dann ein 11,5 mm breites, 10,3 mm hohes Füllstück aus Messingblech oder 0,5 mm starkem Kunststoff. Die Oberseite dieses Bauteils muß der Kesselrundung angepaßt werden; eine 8,5 mm breite, rund 5 mm hohe Aussparung imitiert dann den Ausschnitt, der beim Vorbild zur Gewichtseinsparung dient.

Von oben betrachtet, zeigt sich nun noch immer die Aussparung für den Lichtleiter zwischen beiden Rahmenwangen. Sie wird kurzerhand durch ein passend zugeschnittenes Stück Kunststoff abgedeckt.

Anschließend folgt der Bau der beiden charakteristischen Rahmenvorderteile aus rund 1 mm starkem Kunststoff oder Messingblech (siehe Zeichnung). Beim Vorbild betrug die Stärke der Rahmenwangen exakt 100 mm; die fehlenden 0,14 mm werden mühelos bei der anschließenden Lackie-

rung ausgeglichen. Zuvor sind aber in den neu gefertigten Rahmenteilchen jeweils zwei Gewichtsbohrungen notwendig. Die vordere – kreisrund ausgeführt – weist einen Durchmesser von etwa 1,8 mm auf; das hintere Langloch erreicht eine Länge von rund 4,5 mm. Die vordere Langloch-Rundung mißt im Durchmesser etwa 1,5 mm, die hintere etwa 2 mm. Der Abstand beider Rahmenwangen zueinander sollte nach dem Einkleben 10 mm betragen. Nach dem Auftragen einer Lackschicht in "Triebwerks-Rot" (beispielsweise von Günther) ist die Umbauaktion im Bereich des Rahmens beendet. Mit der Laubsäge werden anschließend die beiden äußeren Frontschrägen entfernt. Das stärker geneigte Mittelteil bleibt zwar stehen, ist aber bis auf etwa 1 mm Materialstärke planzuschleifen. Die Aufstiegstrittstufen unterhalb der Rauchkammertür erhalten bei dieser Gelegenheit einen Überzug aus Riffelblechfolie.

Um dem Modell die charakteristischen "Gesichtszüge" der 01 150 zu geben, müssen nun die Umlaufbleche zu beiden Seiten des

Bild 5: Auf den ersten Blick ist die gegenüber dem Basismodell geänderte Stirnansicht der 001 150-2 erkennbar.

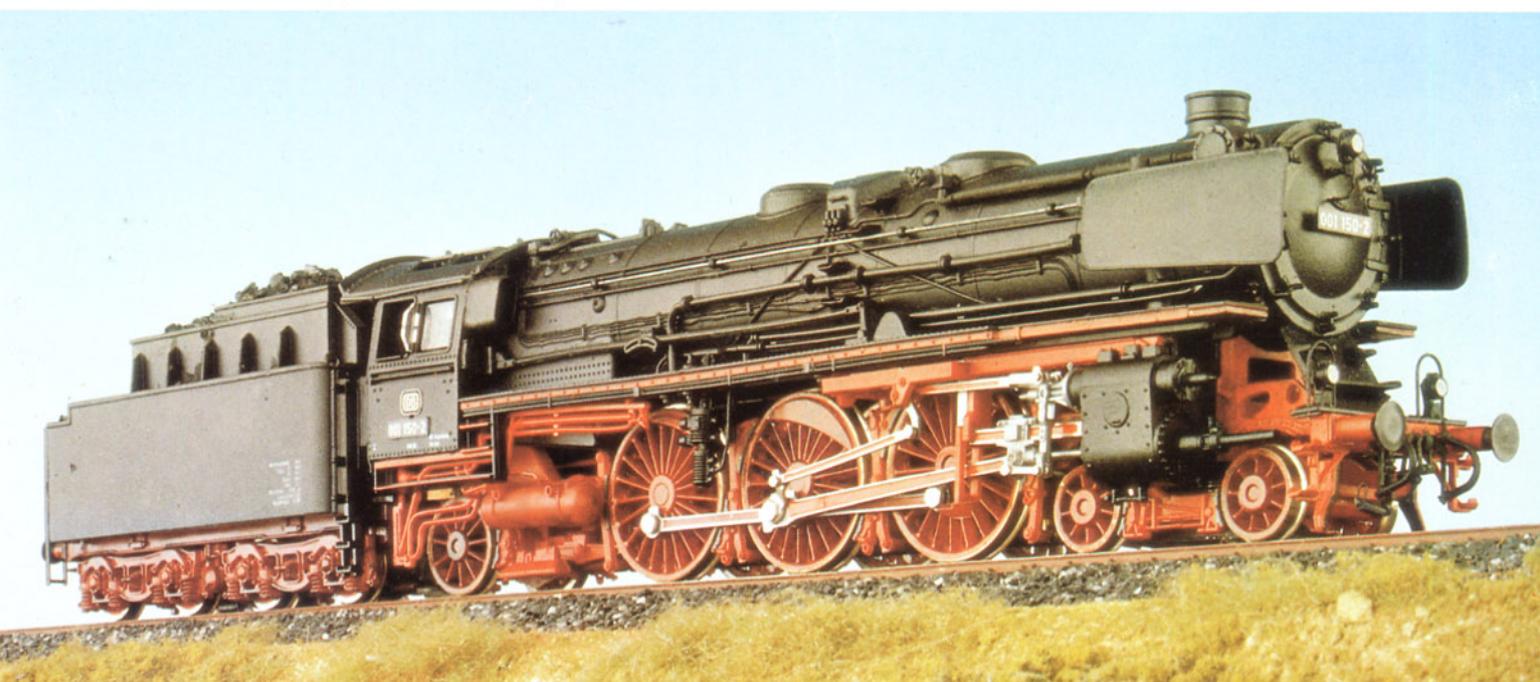




Bild 6: Direkt von vorne betrachtet, wird der Unterschied besonders deutlich: Roco-Originalmodell. . .



Bild 7: . . . und die umgebaute 01 150.

Bild 8: Blick in das Führerhaus vor dem Umbau.

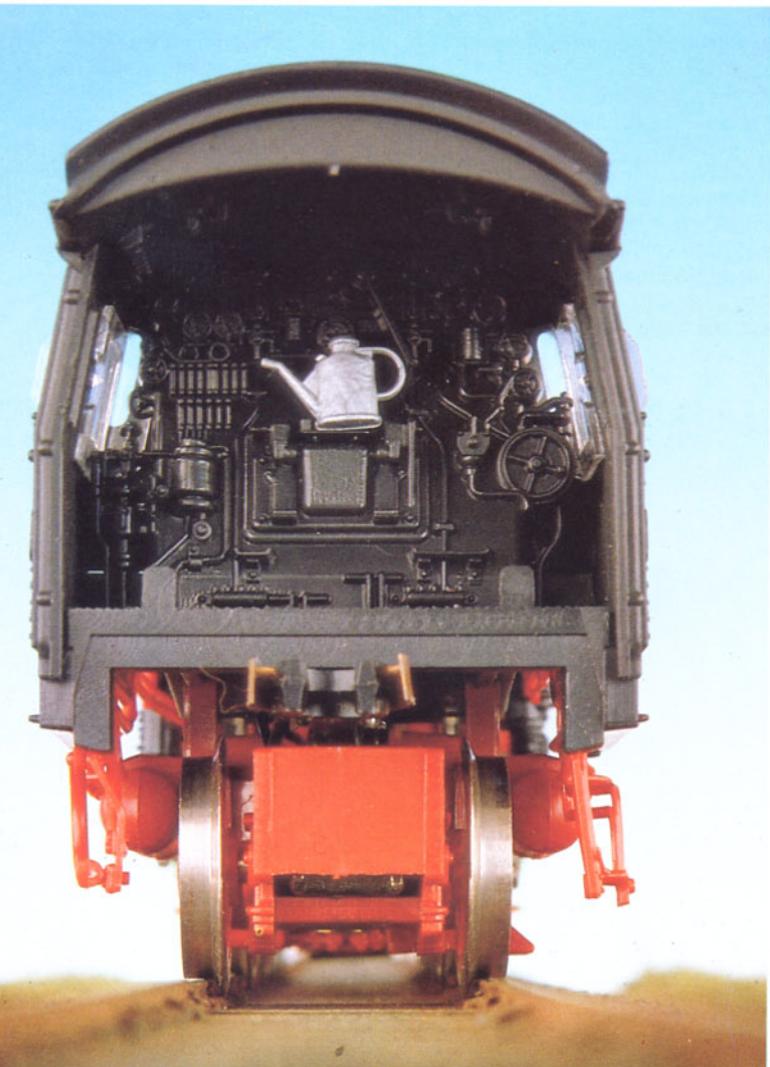
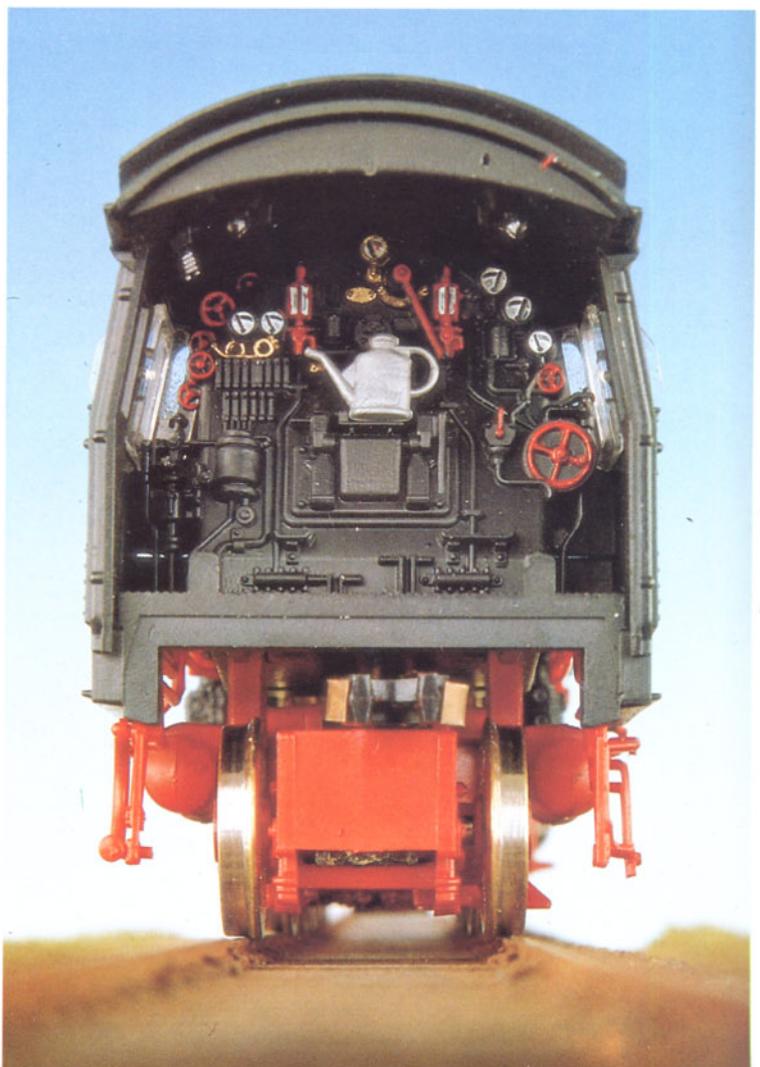


Bild 9: Ein wenig Farbe verhilft der Stehkesselrückwand gleich zu einer wesentlich realistischeren Wirkung.

Fotos 3 – 9: W. Kosak



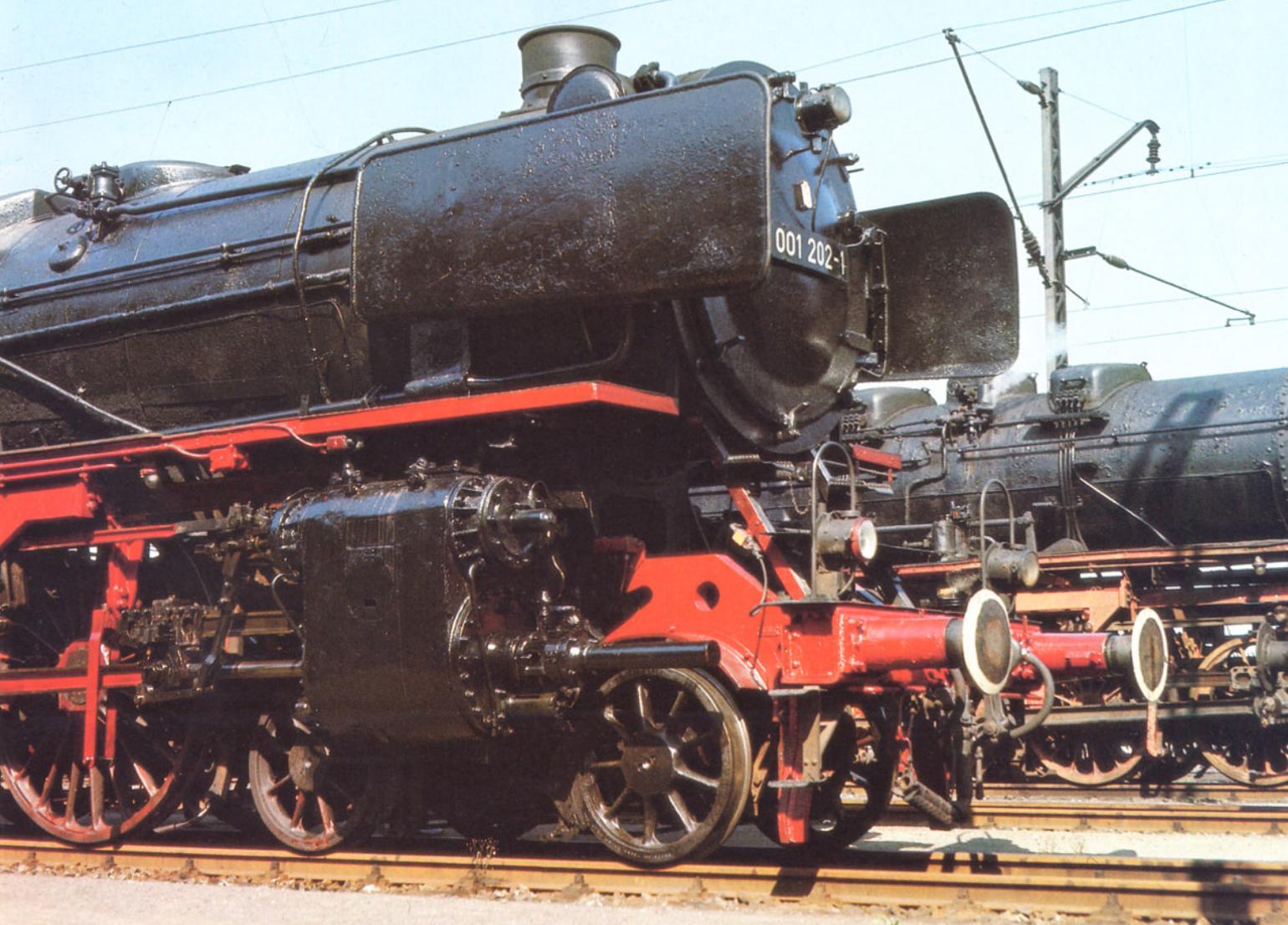


Bild 10: Vorbild der Roco-Lok: Im Gegensatz zur 001 150-2 hat die 001 202-1 auch die schräge Abdeckung unterhalb der Rauchkammer eingebüßt.

Foto: H. Obermayer

Bild 11: Zylinderpartie und Frontschräge vor dem Umbau.

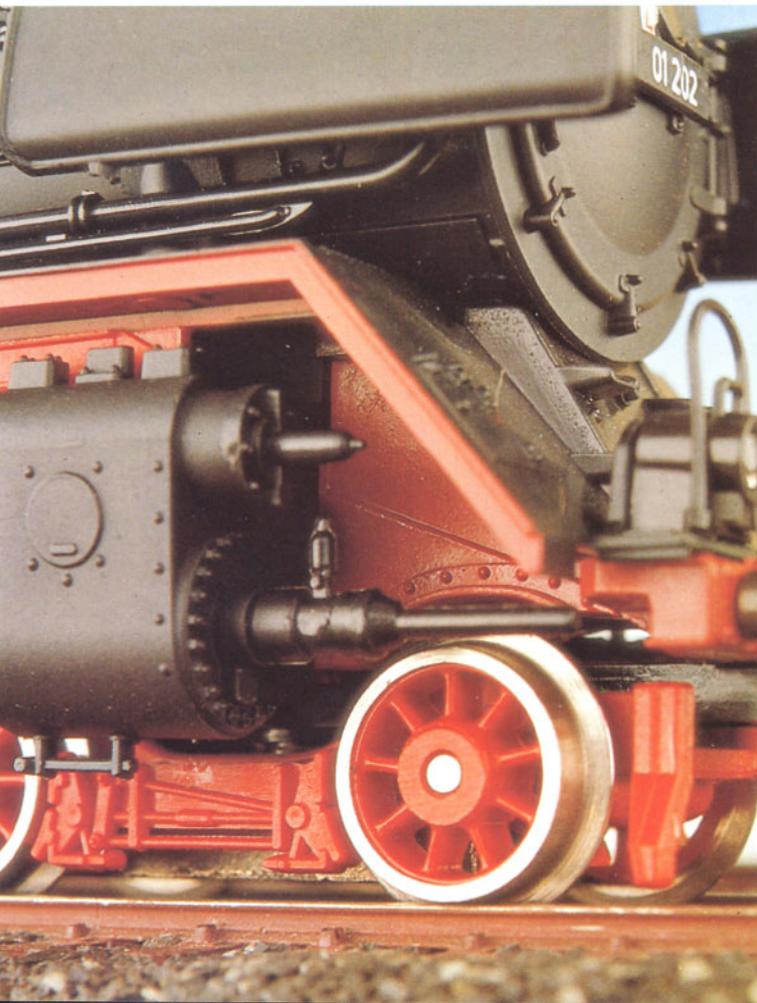


Bild 12: Verlängertes Umlaufblech, fehlende Umlaufschräge und geänderter Rahmenvorschuh am Modell der 001 150-2.

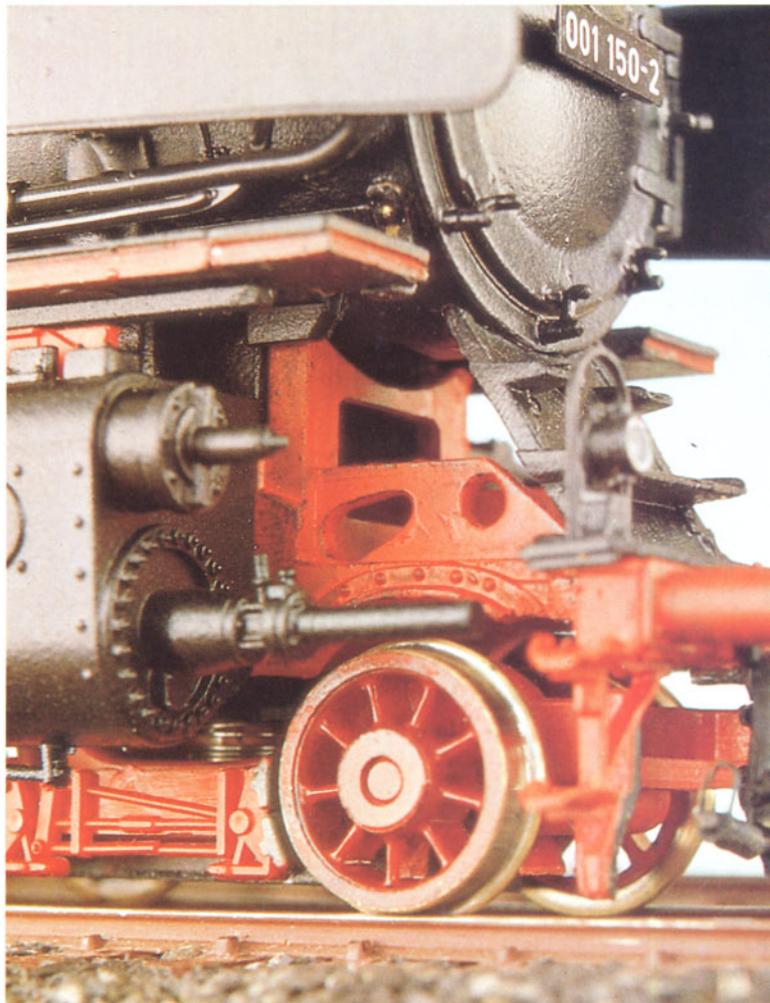




Bild 14: Mit Hahmann-Beschriftung und Günther-Windstauschuten: 001 150-2.

Bild 13 (oben links): Roco-Originalführerhaus am Modell der 01 202.

Bild 15: Das Fleischmann-Modell der 01 164 zeigt die richtige Anordnung der Anschriften auf der Lokführerseite.

Fotos 11 – 15: W. Kosak

Bild 16: Bei allen 01-Lokomotiven der DB waren – wie bei der 01 180 – die Führerhausanschriften wegen des Indusi-Kastens auf der Lokführerseite nicht mittig plaziert.

Foto: D. Kempf

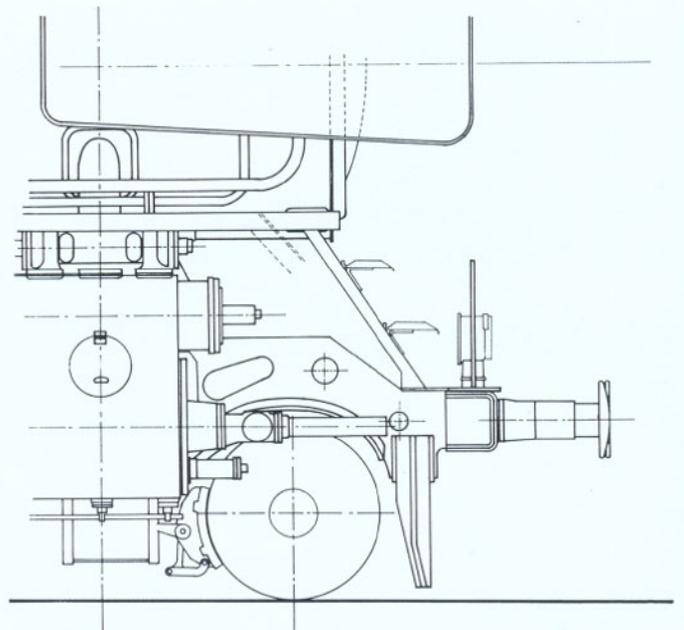
Bild 17: Skizze für die Frontpartie der 001 150-2 in doppelter HO-Größe.

Zeichnung: E. Meier

Kessels verlängert werden. Dazu sind zwei jeweils 5,5 mm lange, 7,5 mm breite Rechtecke aus 0,8 mm starkem Kunststoff oder Messing zu schneiden und anschließend stumpf an die Enden der Roco-Umlaufbleche zu kleben. Als Abdeckung dient an beiden Seiten je ein 6 mm langes, knapp 8 mm breites Stück Riffelblech. Nach dem Ankleben werden die Umlaufblech-Verlängerungen wie folgt lackiert: Seitenkanten rot, Ober- und Unterseite schwarz.

Vor der Jungfernfahrt ist aber noch die Taufe zu vollziehen. Nummernschilder (001 150-2) von Hahmann (Berthelstraße 13, 5758 Frödenberg-Dellwig) werden an Rauchkammertür, Führerhaus-Seitenwänden und Tenderrückwand plaziert. Die werksseitig aufgedruckten Beheimatungsanschriften (BD Regensburg, Bw Hof) treffen für das Vorbild der Maschine zu. Freilich empfiehlt es sich – wenn die Lok schon mal zerlegt ist – das Modell bei dieser Gelegenheit je nach Lust und Laune noch ein wenig zu überarbeiten. Werner Braun hat an seiner Lok eine Reihe weiterer Umbaumaßnahmen durchgeführt, die anhand der Bildtexte erläutert werden.

Willy Kosak



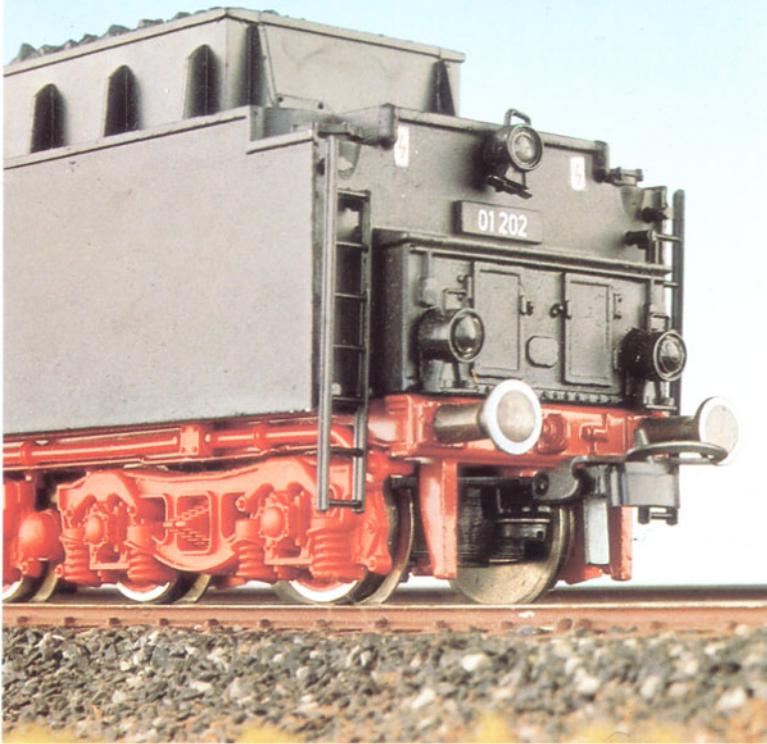


Bild 18: Die Rückseite des Roco-T 34-Tenders. . .

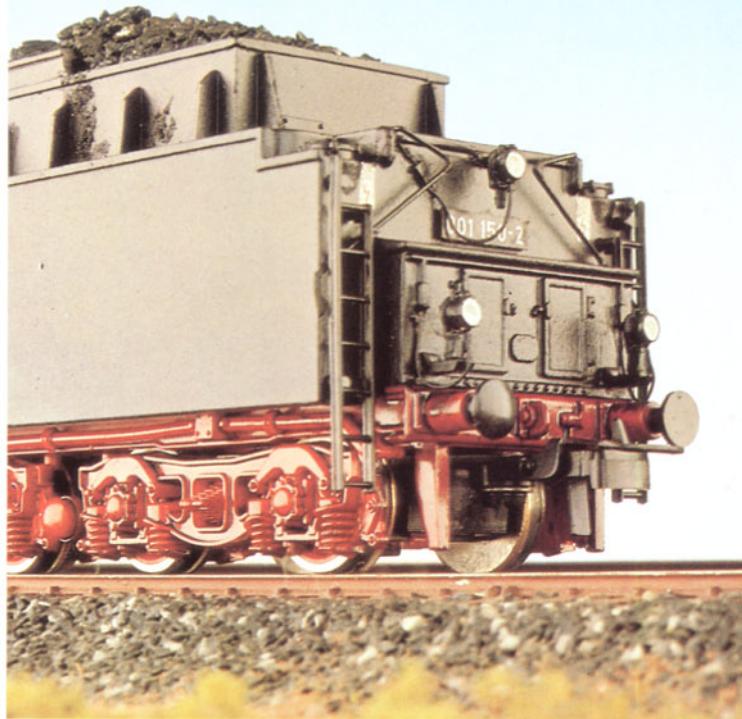


Bild 19: . . . wird durch Weinert-DB-Laternen und nachträglich montierte Klappenzüge gesupert.



Bild 20: Der bewährte Roco-Triebtender mit Kunststoff-Kohleimitation. . .

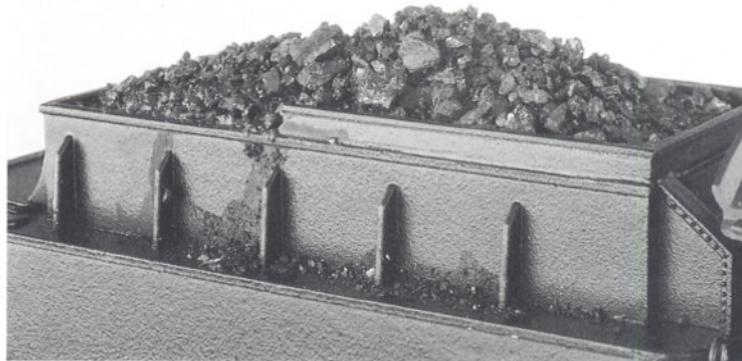


Bild 21: . . . bekommt im Zuge der Umbaumaßnahmen Weinert-Aufsatzbleche und echte Kohle verpaßt.

Bild 22: Windschirme dieser Bauart trugen nur wenige DB-01er.

Bild 23: Die meisten Loks waren mit Stauschuten dieses Typs ausgestattet.

Bild 24: Pumpentausch: Luft- und Speisepumpe unserer Umbaulok stammen von Günther. Fotos 18 – 24: W. Kosak

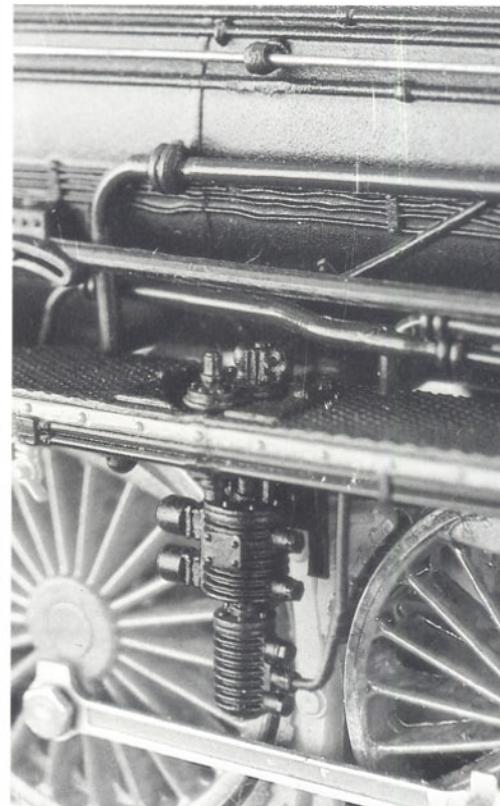
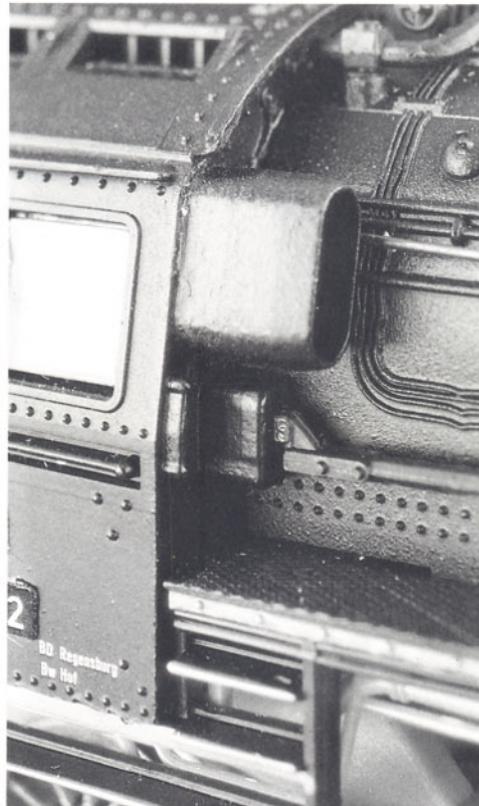
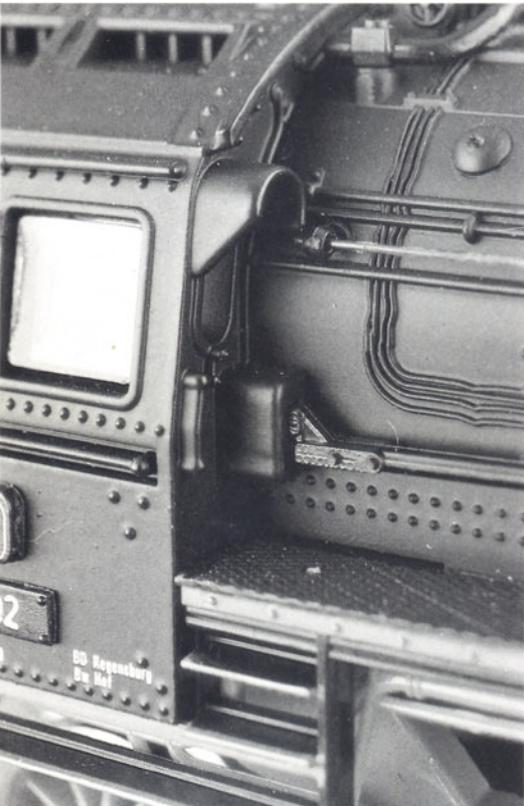


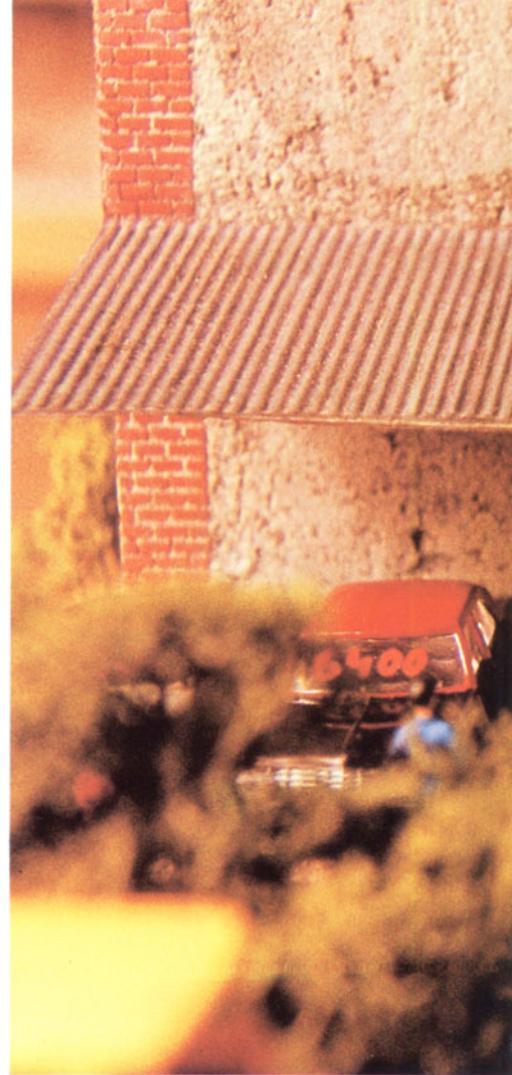


Bild 1: An der Mauer des bereits halb verfallenen Gebäudes lehnt ein Preiser-Fahrrad, das scheinend noch gut in Schuß ist. Die Tür wurde mit einer Vollmer-Plastikplatte "zugemauert".



Bild 2: Nachdem die fahrbereiten Autoveteranen fachmännisch hergerichtet wurden, warten sie jetzt auf Käufer.

Bild 3: Etwas abseits steht das Prachtstück eines BMW 501 – natürlich gehört es dem Gebrauchtwagenhändler. Alle Automodelle stammen von Wiking und wurden einer farblichen Nachbehandlung unterzogen.



Alles Schrott Autoverwertung

Viel Schrott auf wenig Raum? Im Maßstab 1:160 sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt. Journal-Leser Andreas Göpfert gestaltete auf einer Fläche von nur 15 x 30 cm ein Schrottplatz-Diorama in Baugröße N, bei dessen Anblick dem Normalsterblichen unter den Autobesitzern das Herz blutet. Zerbeulte Daimler und verstümmelte Rolls-Royce sind achtlos übereinander gestapelt; auf einem schwarzen "Chevy" rostet ein NSU Ro 80 – das "Auto des Jahres" aus den späten Sechzigern und Vorläufer aller modernen "Keilform-Einheitslimousinen" – vor sich hin. Einigen Veteranen blieb jedoch die Schrotthalde erspart. Sie warten jetzt – nach fachmännischer Restaurierung – auf Käufer, die bereit sind, für einen Opel Admiral DM 6400,- oder für einen Citroen mit der bekannten Superfederung DM 4900,- zu "blechen". Das beste Stück hat sich allerdings der Schrottplatzbesitzer und Gebrauchtwagenhändler selbst gesichert. Etwas abseits steht das unverkäufliche, blitzblank polierte Prachtexemplar eines BMW 501. Ebenso wie viele Vorbilder der Wiking-Automodelle wurde auch das Kleindiorama von Andreas Göpfert inzwischen "verschrottet". Lediglich das Gebäude soll einmal in eine Modellbahn-Anlage integriert werden. Für



Schrott!

in Baugröße N

den Verputz des abbruchreifen Modellhauses wurde übrigens Fliesenkleber verwendet, der nicht nur länger verarbeitet werden kann als Gips, sondern auch eine natürlichere Farbe aufweist. Die Autos verdanken ihr schrottreifes Aussehen der Anwendung von Brachialgewalt. Die teilweise aufgesägten Gehäuse der Viking-Modelle wurden vorsichtig erhitzt (Achtung: Blasenbildung!) und dann mit einem Schraubenzieher "in Form" gebracht.

Thomas Hilge



Bild 4 (oben): Trotz offensichtlicher Altersschwäche blieb einigen alten "Blechkutschen" die Schrotthalde erspart. Zu beachtlichen Preisen werden sie jetzt als Liebhaberstücke angeboten.

Bild 5 (Mitte rechts): Achtlos wurden hier Nobelkarossen von Mercedes und Rolls-Royce übereinandergestapelt.

Bild 6: Mißtrauen ist hier angebracht! DM 7300,- für den weißen Opel Rekord scheint doch eher ein Phantasiepreis zu sein. **Alle Fotos:** A. Göpfert





Bild 1: Nach Motiven aus den dreißiger Jahren hat Roland Baur seine Anlage gestaltet. Dabei darf die "Farben AG" von Kibri natürlich nicht fehlen.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

29

Ein Schweizer auf Abwegen

Oder wie ein Eidgenosse zur Deutschen Reichsbahn kommt

Was liegt für einen Schweizer Modelleisenbahner näher, als sich Anregungen für sein Hobby in der heimatlichen, gebirgigen Umgebung zu holen? Und was es da für herrliche Motive zu bewundern gibt! Neben den Strecken der SBB sind natürlich auch die zahlreichen Privatbahnen einen Besuch wert. Für unseren Schweizer Leser, Roland Baur, sind in seiner Heimat Berge und Täler, Flüsse und Seen offenbar zu reichlich vorhanden. Zudem waren ihm auf den Schweizer Strecken – wegen der raschen Elektrifizierung – immer schon zu wenig Lokmänner dabei, die mit Regler und Kohlenschau-

fel eine ordentliche Dampffahne in den Himmel schickten. Also schnell der schweizerischen Idylle – selbstverständlich nur bei modellbauerischen Unternehmungen – die kalte Schulter gezeigt und hinüber nach Deutschland, in die dreißiger Jahre, in die Reichsbahnzeit!

So ist eine zimmergroße Anlage mit den Abmessungen von ungefähr 420 x 450 cm im Entstehen. Um bei dieser Größe dann auch später gute Zugriffsmöglichkeiten zu haben, sind zwei Einstiegsbereiche vorgesehen. Das Modell der "Farben AG" von Kibri kann deshalb auch abgenommen werden. Eine

Vielzahl der verwendeten Gebäude stammt aus den Sortimenten der bekannten Hersteller. Durch Austausch und Kombination einzelner Bauteile entstanden einige völlig neue Gebäude nach individuellen Vorgaben. Diese Arbeitsmethode, das "kit bashing", erfreut sich vor allem in den USA einer enormen Popularität, findet aber erfreulicherweise auch in unseren Breiten mehr und mehr Freunde. Auf der Anlage von Roland Baur entstand auf diese Weise unter anderem auch der Kohleumlad und zwar aus der Zechenanlage von Fallner und Bausätzen von Woodland Scenics. Zahlreiche Kleinteile aus den Zubehörprogrammen einiger US-Hersteller (u. a. Woodland Scenics, Chooch, Wheel Work, Jordan) ermöglichen eine epochengerechte Gestaltung.

Noch ist die Anlage in vielen Teilen nur auf dem Papier vollendet. Fertiggestellt ist jedoch das umfangreiche Bw mit seinen Gleisanlagen und Versorgungseinrichtungen sowie eine zweigleisige Hauptbahn, die als Paradedecke dienen wird. Hier können die zugkräftigen Güterzuglokomotiven und elegante, stromlinienförmige Schnellzuglokomotiven zeigen, was in ihnen steckt. Die Paradedecke ist für zwei verschiedene Stromsysteme eingerichtet. Während das eine Richtungsgleis von Gleichstromfahrzeugen befahren wird, erkennt man auf dem anderen die Punktkontakte auf den Schwellen; hier wird mit Wechselstrom gefahren. Im Einsatz befinden sich Fahrzeuge vieler Hersteller; einige Fahrzeuge von Märklin sind entweder für das Gleichstromsystem oder für das Gleichstromsystem mit Mittelleiter umgebaut worden, weil im Bw-Bereich mit diesem Stromsystem gefahren wird. Zahlreiche Lokomotiven und Wagen wurden für die gewählte Epoche, die frühen dreißi-

Bild 2: Von Jordan stammt dieser Lkw, den Roland Baur farblich überarbeitet hat.



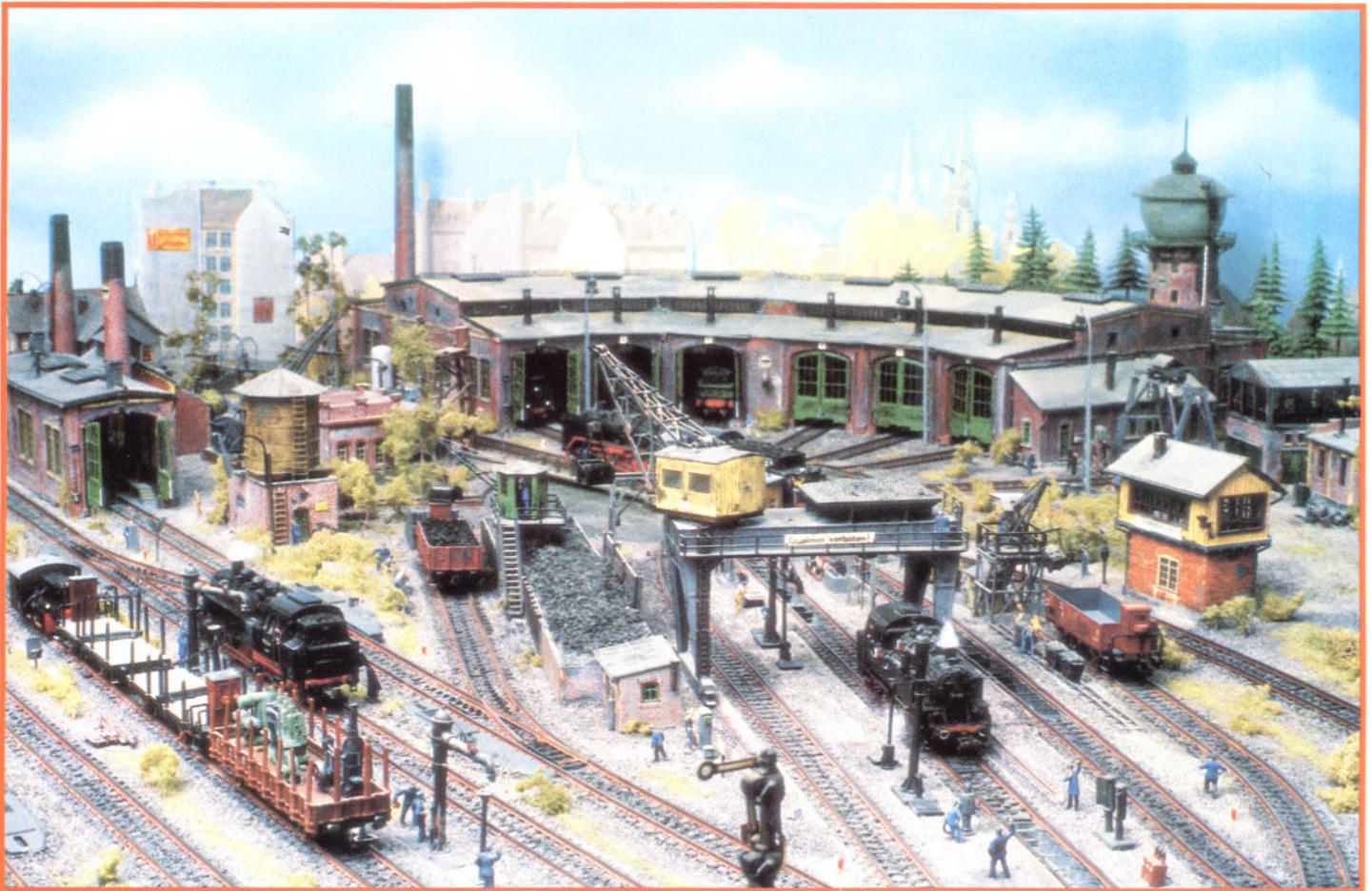


Bild 3: Im Bahnbetriebswerk mittlerer Größe sind alle zur Versorgung der Dampflokomotiven notwendigen Einrichtungen vorhanden und sinnvoll angeordnet.

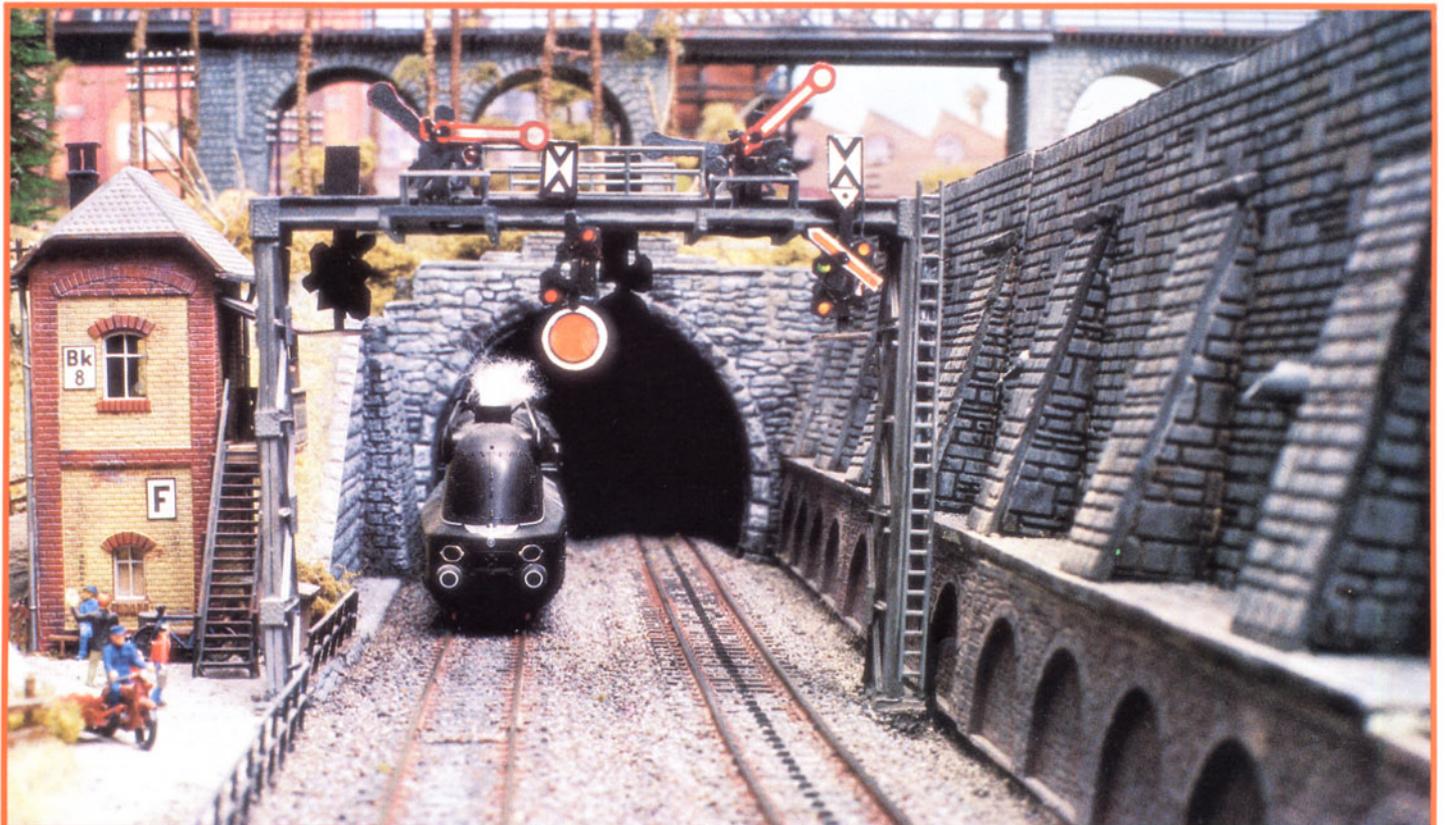
ger Jahre, umgebaut, umbeschriftet und teilweise auch umlackiert, da sie nur in der Ausführung und Farbgebung einer Länderbahn erhältlich sind. Zurüstteile von Weinert, Günther und Gerard machten aus einigen schon betagten Lokmodellen zwar keine

Supermodelle nach heutigen Maßstäben, ein optischer Gewinn ließ sich aber allemal erzielen. Beschriftungssätze von Gassner und Spieth sorgen für recht exakte Beschriftung von Lokomotiven und Wagen. Mit Farben von Humbrol ging es dem allzu schönen

„Neulack“ der Fahrzeuge an den Kragen; vorbildgerechte Betriebsspuren wirken nun eben realistischer.

Daß die Drehscheibe von Märklin keineswegs zum alten Eisen gehört, hat Roland Baur nachdrücklich bewiesen. Ohne Fleiß

Bild 4: Die stromlinienförmige 03.10 von Fleischmann eilt an einer Blockstelle vorbei. Im Eigenbau entstand die Signalbrücke. Auf dieser Aufnahme kann man sehr gut die unterschiedlichen Betriebsarten erkennen.



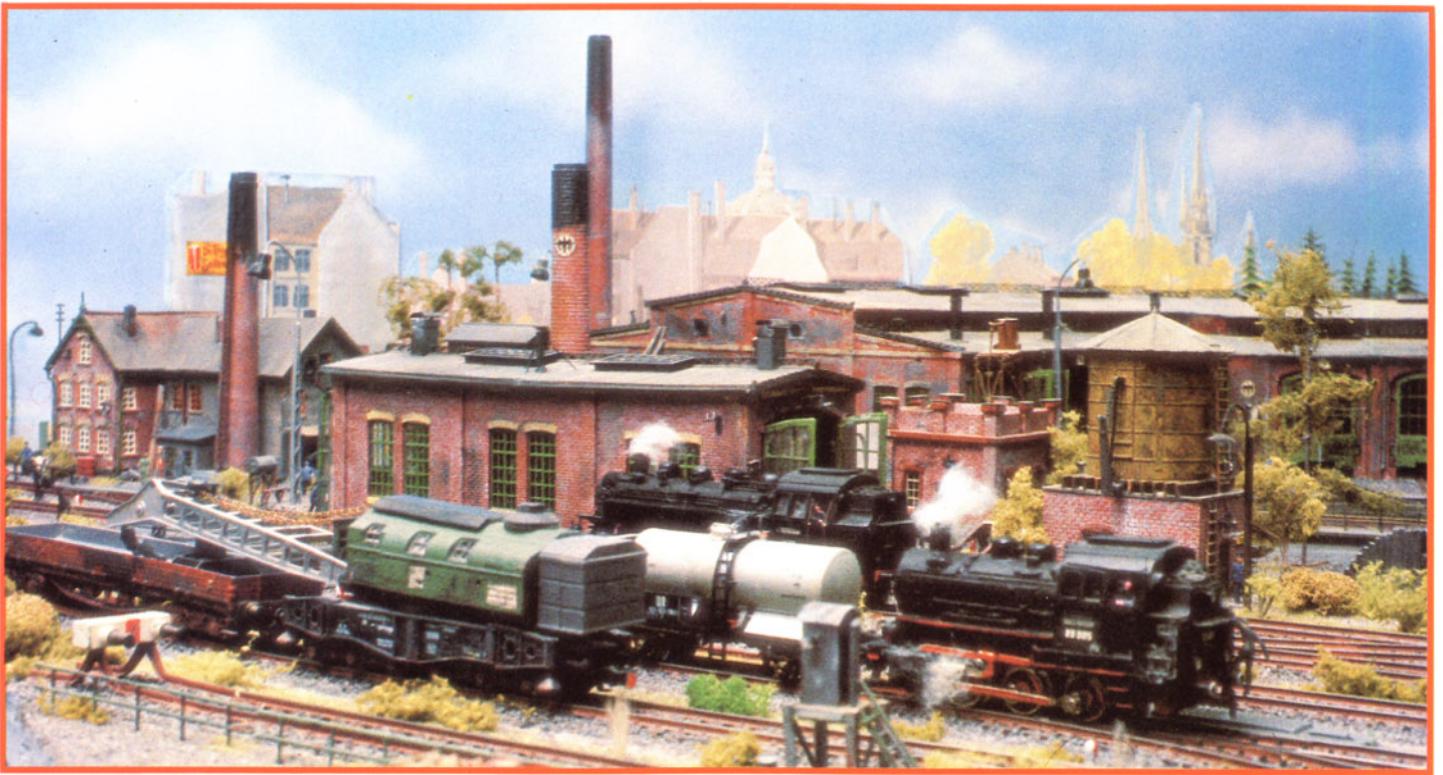


Bild 5: Zur Bewältigung der umfangreichen Rangieraufgaben stehen einige Tenderlokomotiven der Baureihen 86 und 89 zur Verfügung.

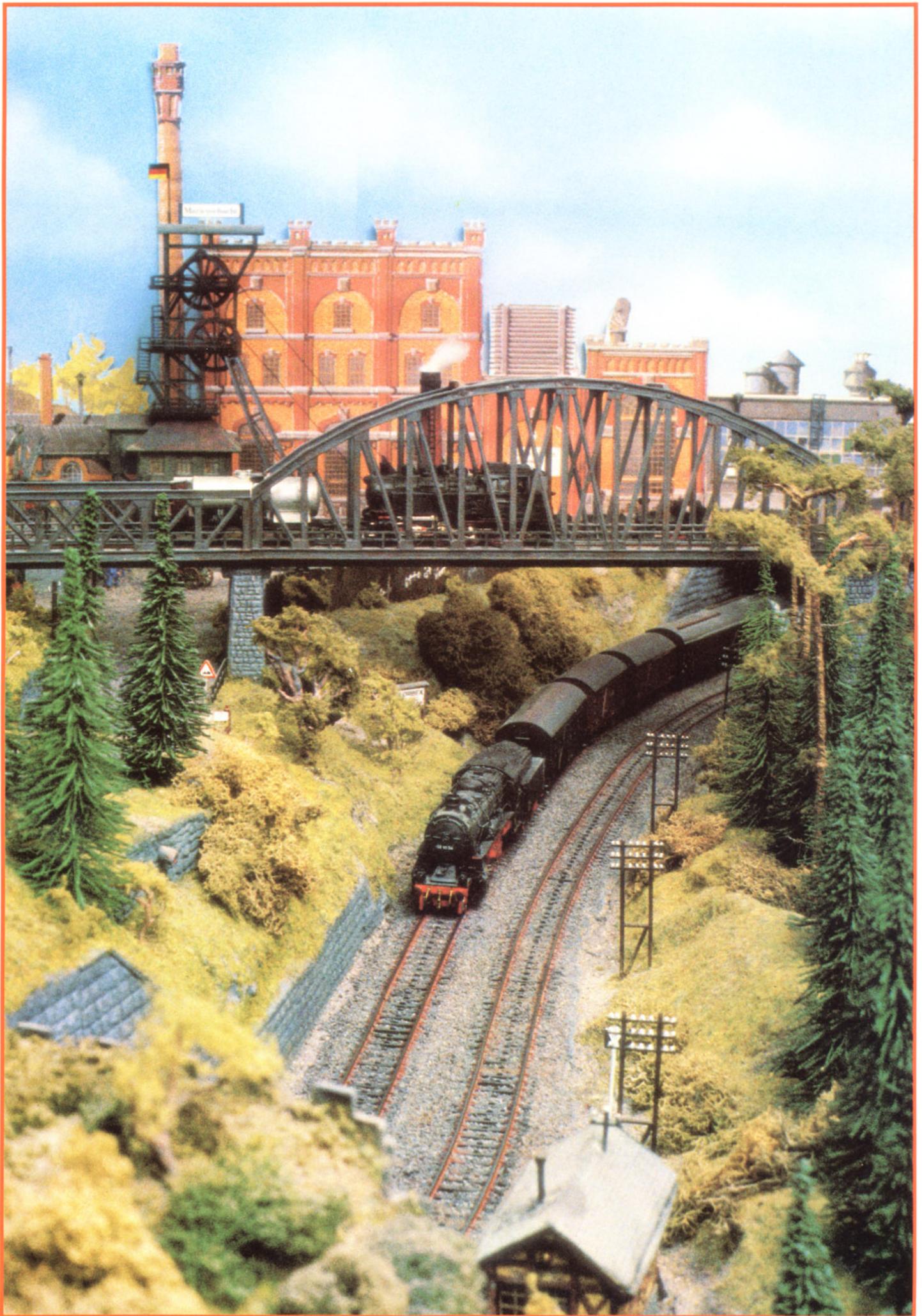
Bild 8 (rechte Seite): Eine Lokomotive der Baureihe 58 ist mit einem schweren Güterzug auf der Parodiestrecke unterwegs.



Bild 6: Handarbeit ist Trumpf! Auf dem Firmengelände der "Ruhrkohle AG" arbeiten muskulöse Figuren.

Bild 7: Mit Fahrzeugen von Jordan und Brekina sind die Niederbordwagen beladen. Offensichtlich erhält die lokale Feuerwehr neue Fahrzeuge.





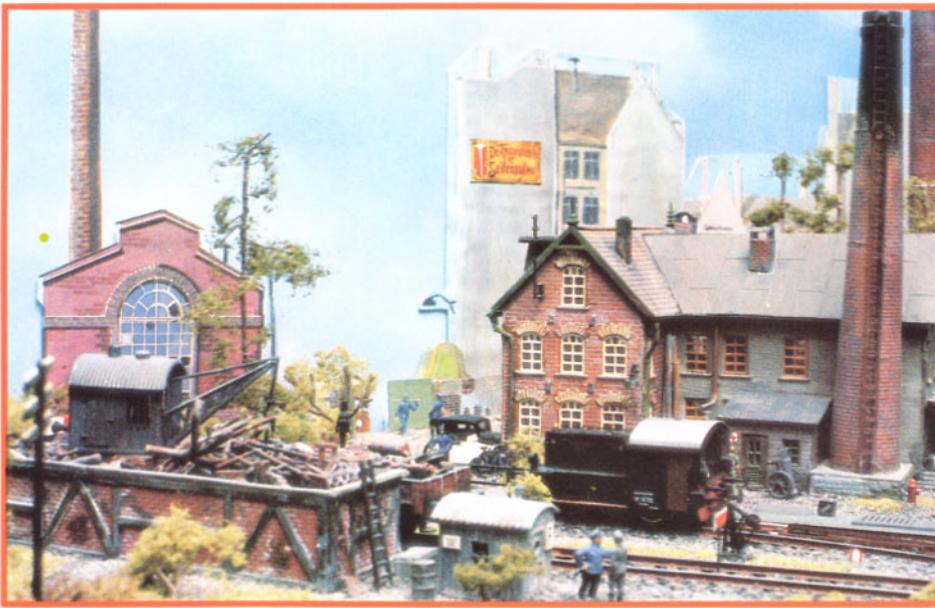
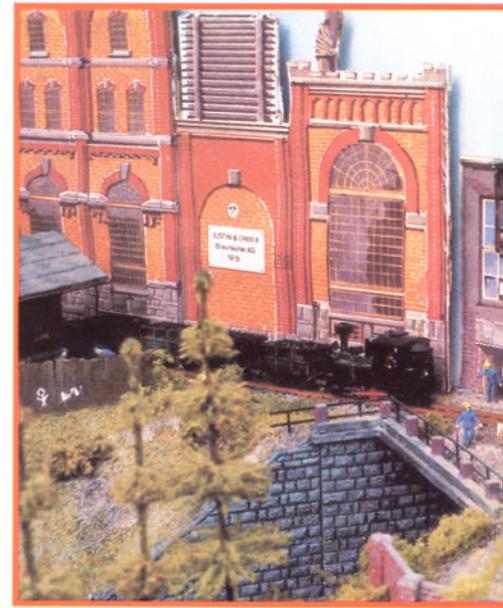


Bild 9: Farblich überarbeitet wurde das Fabrikgebäude von Faller, das als mechanische Werkstatt dient.



gibt es aber auch hier keinen Preis, denn es steckt doch eine Menge Arbeit dahinter, bis das antiquierte Stück zu einem ansehnlichen Äußeren kommt. Auch das Innenleben muß verändert werden. "Grundkenntnisse der Metallbearbeitung wie Anreißen, Bohren und Feilen", hält Roland Baur für den zum Umbau Entschlossenen erforderlich. Da auch weitere Gleisanschlüsse vorgesehen sind, sollten diese zweckmäßigerweise dort angeordnet werden, wo bereits Vierkantaus-

Bild 14: Gleisplan des bereits durchgestalteten Anlagenteils.

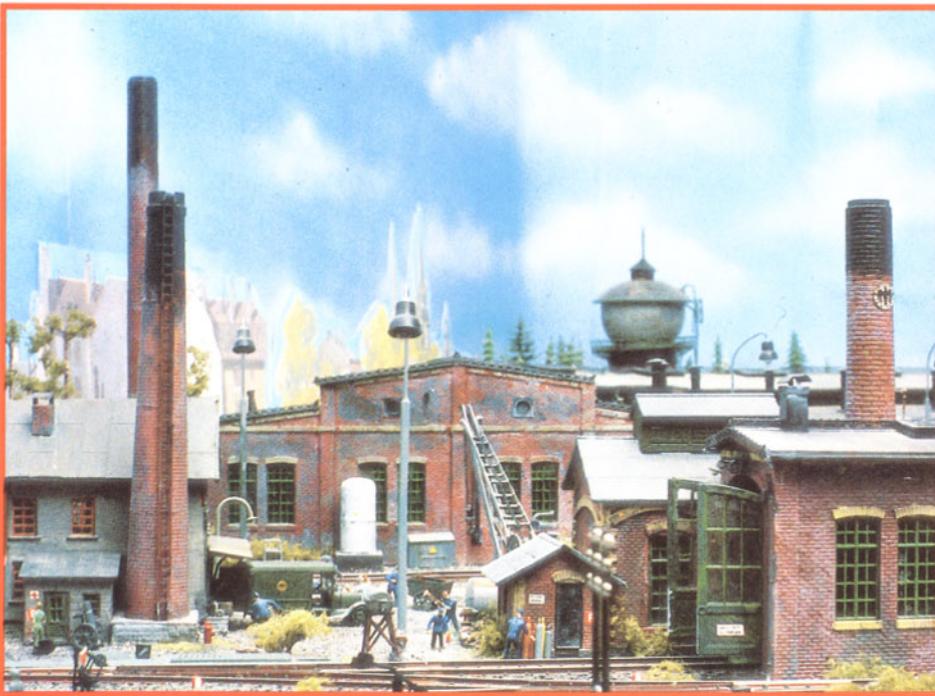


Bild 11: Die Lokwerkstatt entstand im Selbstbau aus Pola- und Vollmerteilen.

Bild 12: Eine Dampflokomotive der Baureihe 81 rangiert einen offenen Güterwagen mit Bremserhaus.

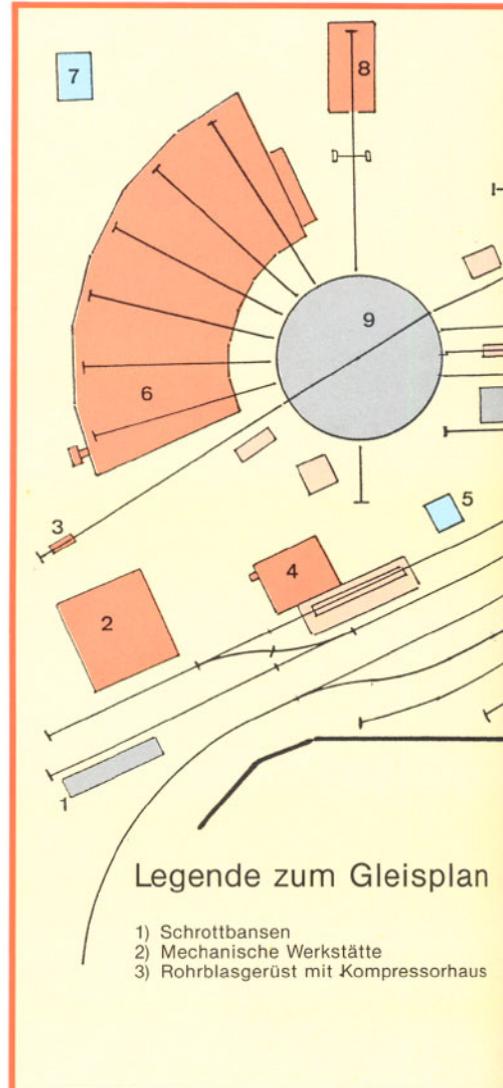




Bild 10: Von MZZ stammen die Hintergrundelemente. Vor dem Fabrikgebäude erkennt man eine Lorenbahn.

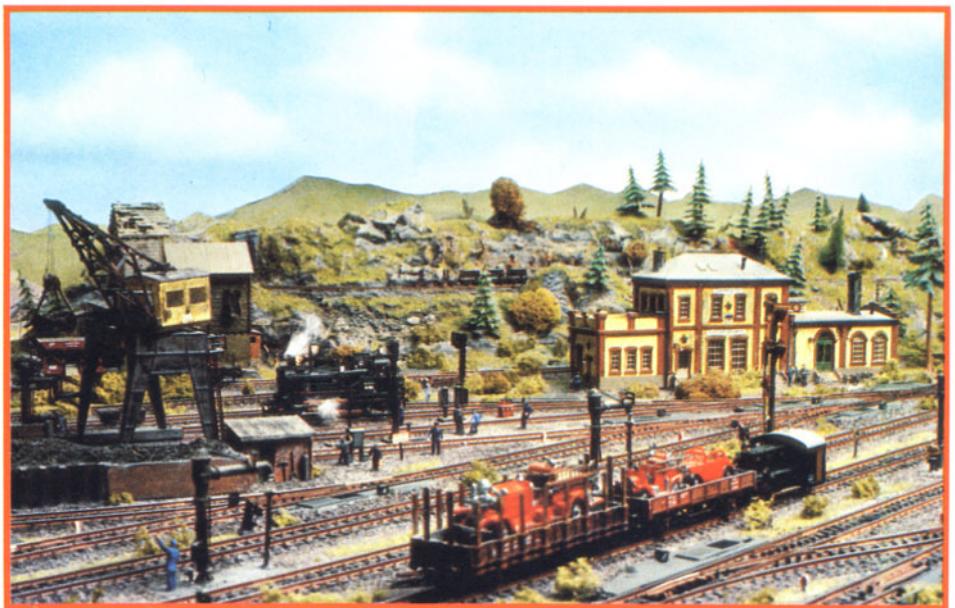


Bild 13: Eingeschottert und farblich behandelt wirkt das Märklin-Gleis recht ansprechend. Einige Weichenantriebe konnten aus technischen Gründen nicht unter der Platte montiert werden.

sparungen für den Stift des Entriegelungsmagneten vorhanden sind. Nach dem Umbau ist auch die direkte Gleisvorwahl möglich. Der Antrieb ist für Gleichstrombetrieb eingerichtet worden, damit konnte auch das störende Schnarren der Schaltanker der Entriegelungsmagneten behoben werden. Riffelblech ersetzt hier den Mittelleiter. Optisch

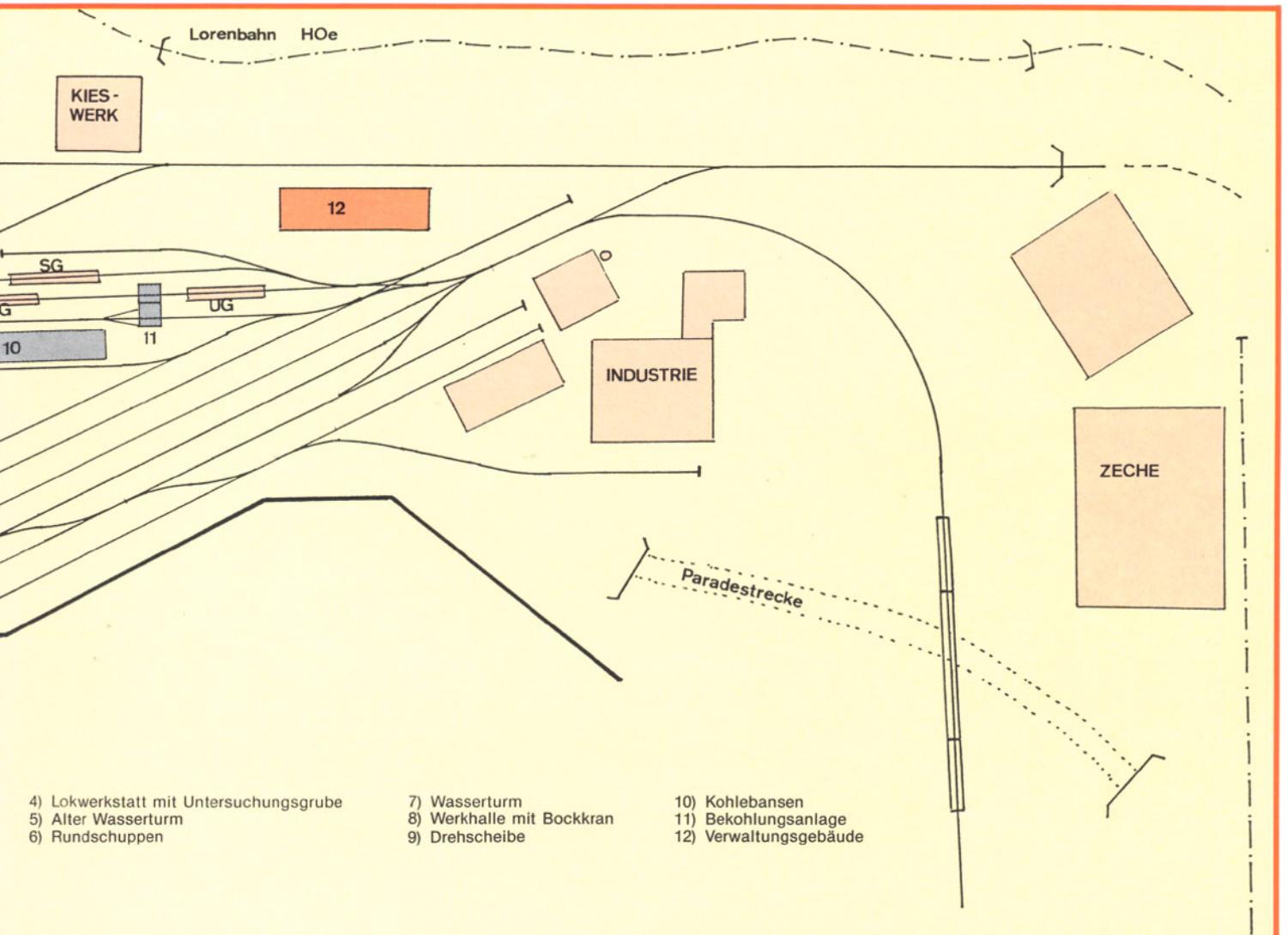
aufgemöbelt wurde auch das Drehscheibenhäuschen. Aus feinkörnigem Schleifpapier erhielt es eine neue Eindeckung; die Seitenwände sind mit Holz verkleidet. Zur Vollendung des Umbaus trägt eine entsprechende farbliche Nachbehandlung entscheidend bei.

Mit Ausnahme der Paradestrecke wird auf

einen automatischen Betriebsablauf verzichtet. Die Bedienung der Signale und Weichen im Bereich des Bahnbetriebwerkes erfolgt über Drucktasten. Ein GBS wird voraussichtlich nicht gebaut werden.

Auch für die Zukunft wünschen wir unserem Leser Roland Baur weiterhin reichlich (Modell)-Dampf.

Klaus Eckert





Laubbäume mit maßstäblichen Blättern

Perfekte Modell-Vegetation des Münchner Herstellers Silhouette



Bild 1 (oben): Mit zwei bayerischen Lokalbahn-güterwagen im Schlepp rollt die D VII von Fuchs an Frühherbsteichen aus dem neuen Silhouette-Programm vorbei.
Foto: W. Kosak

Bild 2: Besonders fein wirkt das Astwerk dieser herbstlichen Silhouette-Buchen im Gegenlicht.

Bild 3 (rechte Seite, oben): Der Zauber des Herbstes läßt sich bei diesen Laubbäumen in den frühherbstlichen Farben bereits erahnen. Eine Anregung für ein besonders reizvolles Dioramenmotiv!

Bild 4 (rechte Seite, unten): Die Trauerweide mit ihrem typischen Blattwerk wird auch im Silhouette-Programm lieferbar sein.
Werkfotos Silhouette (W. Kosak)

Für anspruchsvolle Anlagen- und Dioramengestalter ist der Münchner Designer und Modellbaum-Hersteller Albert Rademacher längst kein unbeschriebenes Blatt mehr. Seit rund fünf Jahren vertreibt er unter dem Firmennamen Silhouette, vorwiegend in der Baugröße H0, Super-Modellbäume, die alle charakteristischen Merkmale ihrer natürlich gewachsenen Vorbilder aufweisen. Entsprechend unterscheiden sich also auch Birken, Buchen, Eichen, Trauerweiden und Pappeln aus dem Silhouette-Programm in Rindenstruktur, Farbgebung, Wuchs, Stammhöhe und Kronenbildung voneinander.

Nun hat der Münchner seine Modell-Vegetation weiter perfektioniert. Maßstäbliche Blätter in arttypischer Form und Farbe zieren seit kurzem anstelle der bislang üblichen Schaumstoff-Flocken die Laubbäume aus dem Hause Silhouette. Der feine Unterschied läßt Modellbahner- und Fotografenherzen höherschlagen. Vor allem beim Betrachten aus allernächster Nähe ist zu erkennen, daß beispielsweise Eichenblätter – in absolut maßstäblicher Größe, wohlgeformt – die typischen, gelappten Umrisse des Vorbildlaubs aufweisen. Im Gegensatz dazu zeigen die wesentlich kleineren Birken- und Pappelblätter ihre typische, abgerundete Dreiecksform. Natürlich trägt auch die Rotbuche von Silhouette ihr eigenes Laub. Die Buchenblätter haben einen ellipsenförmigen Umriss. Die Blattsorte Nummer 4 – schmal, länglich, mit abgerundeten Enden – „wächst“ an der Trauerweide des gleichen Herstellers.



Zudem unterscheiden sich die Modellblätter nicht nur in Form und Größe voneinander, sondern weisen auch die jeweils passende Farbgebung auf. Dabei hängt der Eindruck wiederum vom Lichteinfall ab; gegen den

Himmel betrachtet, erscheint das Laub transparenter als im Auflicht. Natürlich dürfen bei soviel Vorbildnähe auch die Jahreszeiten nicht vergessen werden. Frühherbst-Birken und -Pappeln tragen

einen Teil ihres Laubs bereits im typischen Gelbton, während welke Blätter an herbstlichen Eichen und Buchen eher eine Braunfärbung aufweisen. Für die Gestaltung winterlicher Motive sind sämtliche Silhouette-





Bild 5: Unbelaubte Silhouette-Buchen sorgen auf diesem Diorama für eine spätherbstliche Stimmung.

Werkfoto Silhouette (W. Kosak)

Bild 8: Auch im Herbst gibt es schöne Tage. Im Schatten einer Birkenallee döst eine Preiser-Kuh in der Nachmittagssonne.

Bild 6: Nahaufnahmen bringen die exzellente Wirkung des maßstäblichen H0-Laubs von Silhouette voll zur Geltung. An einer mächtigen Eiche vorbei rollt die D VII von Fuchs talwärts.

Bild 7: Unter zwei Frühherbstpappeln am Ufer eines Weihers labt sich ein H0-Rindvieh an dem saftigen Grün.







Bild 9: Den Vergleich mit der Natur brauchen die Silhouette-Laubbäume wahrlich nicht zu scheuen (siehe Foto auf der rechten Seite).

Bild 10: Auch die Umgebung muß stimmen! Selbst das schönste Fahrzeugmodell wirkt erst in naturgetreuer Landschaft wirklich "echt".
Fotos 6 – 10: W. Kosak



Laubbäume auch kahl erhältlich. Umgekehrt können Selbstbau-Spezialisten unter den H0-Förstern das neue Silhouette-Laub – Markenname "Silflor" – demnächst auch einzeln kaufen.

Grundsätzlich gibt es die Laubbäume von Silhouette im Erscheinungsbild fünf unterschiedlicher Jahreszeiten. Winter, Frühjahr, Sommer, Frühherbst und Spätherbst stehen zur Auswahl. Birken, Buchen, Eichen und Pappeln enthält das Programm in drei unterschiedlichen Wuchshöhen. Größe 2 entspricht dabei einem Vorbildbaum von 9 bis 11 Metern, Größe 2 einer Höhe von 13 bis 17 Metern, während die Modellbäume der Größe 3 schon ausgewachsene Stämme von 20 bis 25 Meter Höhe zum Vorbild haben. Die H0-Trauerweiden ragen – wie ihre Vorbilder – nicht ganz so weit in den Himmel: Sie werden nur in den Größen 1 und 2 angeboten.

Natürlich wachsen mit den Stämmen auch die Preise für die in aufwendigem Kleinserien-Verfahren hergestellten Superbäume. Während beispielsweise zwei Frühherbst-Eichen in Wuchshöhe 2 bereits für 63 Mark zu haben sind, schlägt ein stattliches Exemplar der gleichen Jahreszeit in Größe 3 mit etwa 80 Mark zu Buche.

Trotzdem: Eine Gruppe weniger, dafür aber perfekt gestalteter Bäume erfreut das Auge allemal mehr als ein ganzer Wald aus undefinierbaren Pseudo-Pflanzen. Naturverbundenen Modellförstern bieten nun die neuen Silhouette-Laubbäume die Möglichkeit, landschaftstypische Baumarten mit bis jetzt unübertroffen realistischer Wirkung zu pflanzen.

Willy Kosak



Bild 11: Bei Parsberg steht diese Baumgruppe auf freiem Feld. Dieses Foto hat Albert Rademacher zur Nachbildung der Szenerie inspiriert (siehe Foto auf der linken Seite). **Foto: A. Ritz**

Bild 12: So schön kann Modellbahn sein! Eine Fuchs-D VII mit dem abendlichen Übergabezug vor einer mächtigen Eiche aus dem Silhouette-Programm.

Bild 13: Herbstliche Lokalbahnidylle im Jahre 1963. Eine Buche und eine Pappel – beide schon mit neuem H0-Laub – bilden die Kulisse für den mit einer GtL 4/4 von M+F bespannten Güterzug. **Fotos 12 und 13: W. Kosak**



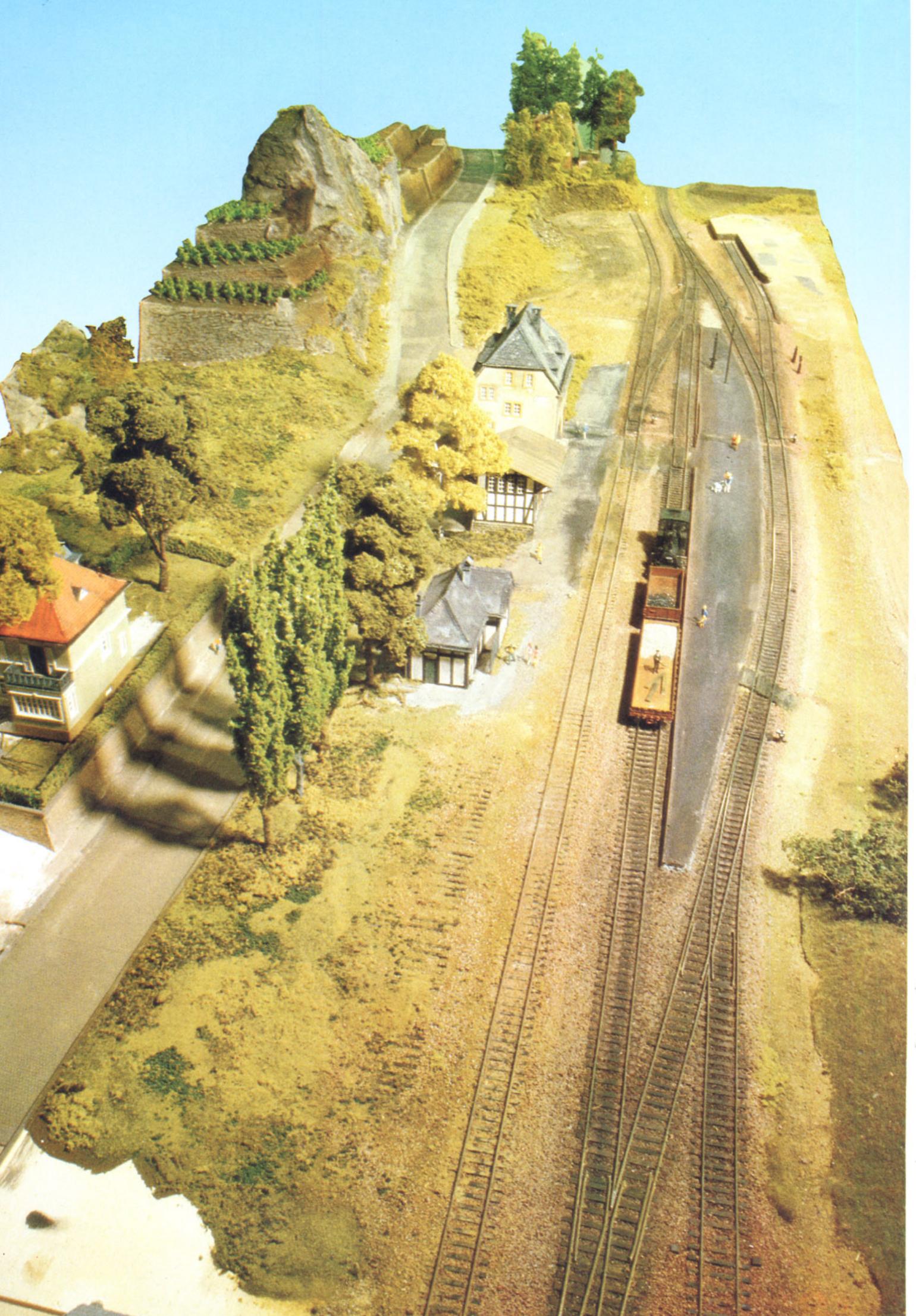




Bild 2: Der Eifelbahnhof "Müsch" als Modell im exakten Maßstab 1:87 auf unserem noch nicht ganz fertiggestellten Redaktionsdiorama.

Müsch – ein Bahnhof in der Eifel

Bahnhofselbstbau in H0 – Baufortschritte bei unserem Redaktionsdiorama

Als es noch keinen deutsch-französischen Freundschaftsvertrag gab und man statt dessen mit einiger Regelmäßigkeit gegeneinander zu Felde zog, war die (verkehrstechnisch) ziemlich gottverlassene Eifel mit ihren engen Tälern für die Feldherren ein schwer überwindbares Hindernis. Schließlich mußten sich die Armeen, um ihre Schar-

mützen austragen zu können, erst einmal gegenüberstehen. Dazu wiederum war ihr Transport von hier nach da, sprich vom Vaterland zum gegnerischen Gebiet unumgänglich. Und eben diesem Unterfangen stellte sich die Eifel in ihrer Unwegsamkeit als natürliche Barriere in die Quere. Es waren durchaus nicht nur wirtschaftliche

oder bevölkerungspolitische, sondern insgeheim eher strategisch-militärische Erwägungen, die bereits um 1870 die Planungen für die Erschließung der Eifel durch die Eisenbahn in Gang setzten. Stück für Stück entstand das Netz der Ahrtalbahnen einschließlich mehrerer Stichbahnen, die in ihrer Linienführung allerdings nur wenig Zu-

Bild 1: Trotz des verkürzten Aufbaus hat der Modellbahnhof noch eine beachtliche Längenausdehnung. Verlegt wurden Code-83-Gleise von Schumacher und selbstgebaute Weichen.

Bild 3: Noch herrscht Ruhe im Kopfbahnhof. Auch das Personal der 94 1343 gönnt sich eine kurze Pause. Wenige Reisende warten auf den Mittagzug.



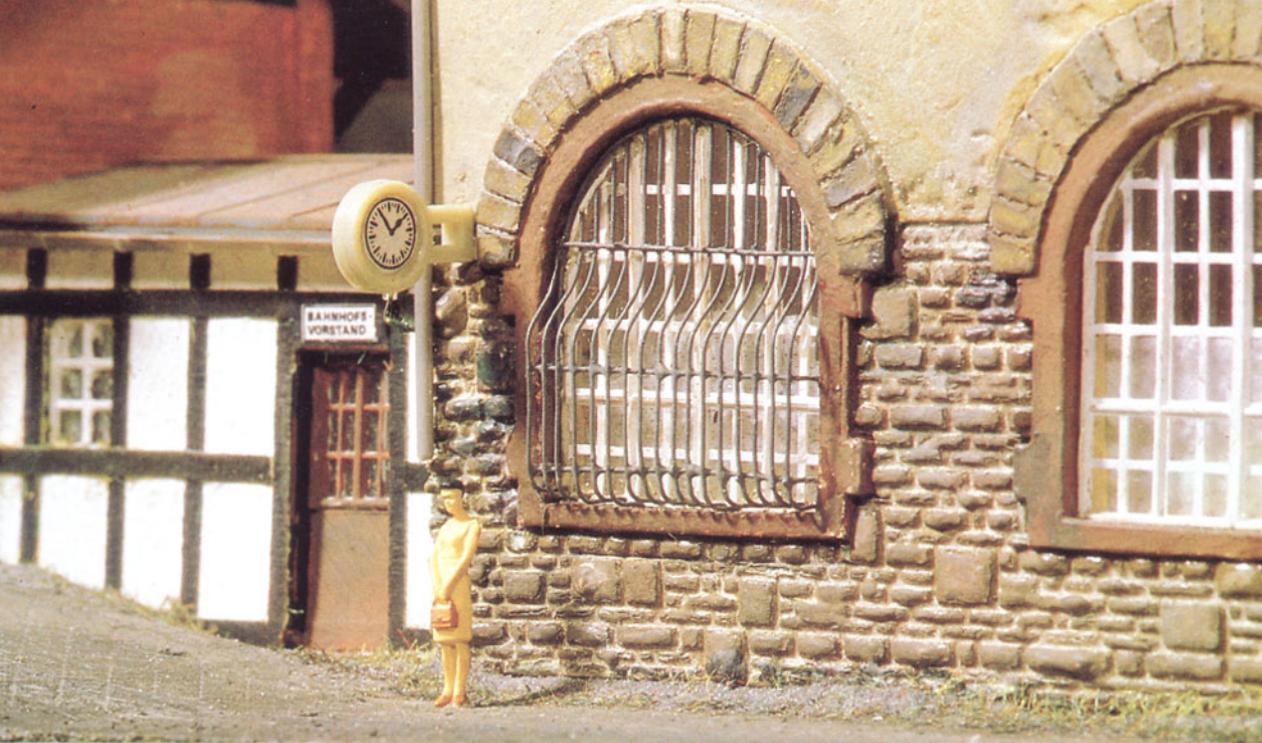


Bild 4: Bestellt und nicht abgeholt? Den Bastler interessiert wohl weniger die wartende Preiser-Dame als vielmehr das fein "geschmiedete" Rundbogen-Fenstergitter.
Fotos 1 – 4:
K. Heidbreder

Bild 5 (Mitte links): Unser Vorbild: Das Bahnhofsgebäude von Müsch bei km 20,9 zwischen Dümpelfeld und Jünkerath.



Bild 6: Die Südseite des Müscher Bahnhofs. Interessant ist die unsymmetrische Fenster-einteilung.
Fotos 5 und 6: B. Theisen

sammenhang erkennen ließen. Dies war zum Teil wiederum den natürlichen Gegebenheiten anzulasten.

An einer der Strecken, bei km 20,9 zwischen Dümpelfeld und Jünkerath, befand sich der Bahnhof Müsch mit seinen schmucken, schiefergedeckten Gebäuden. Viele Jahrzehnte hindurch waren Güter-, Personen- und Militärzüge über seine Gleisanlagen gerollt, bis schließlich die Ausflügler nach der Währungsreform für einen kleinen Aufschwung sorgten. Von der touristischen Attraktion, den Autorennen auf dem Nürburgring, konnte die Ahrtalbahn nur wenig profitieren. Es war nicht mehr zu übersehen, daß der Zahn der Zeit mittlerweile heftig an ihr genagt hatte. So ereilte sie in weiten Bereichen das Schicksal vieler Nebenbahnen – die Stilllegung. Eine Bahnfahrt durch das landschaftlich reizvolle Ahrtal kann man heute nur noch bis Kreuzberg genießen; der Streckenabschnitt von hier bis Adenau wurde zum 2. Juni 1985 für den Personenverkehr stillgelegt.

Dennoch sind die stillgelegten Strecken – zumindest in Modellbahner-Kreisen – keineswegs in Vergessenheit geraten. Dafür

Bild 7: Die gleiche Seite bei dem 1:87-Modell von Franz Jerusalem. Die Fenster in den verschiedenen Größen stammen aus der Restekiste.





Bild 8: Gleisseite des fertiggestellten Bahnhofmodells. Das Mauerwerk sowie die Rundbögen über den Fenstern entstanden aus Heki-dur-Platten.

Bild 9: Als Vorlage für den Nachbau dienten Fotos vom Original. Für den Selbstbau sind dann – neben bastlerischem Geschick – nur noch wenige Werkzeuge und Materialien erforderlich. **Fotos 7 – 9: F. Jerusalem**

Bild 10: Auf dem früher ansehnlichen Netz der Ahrtalbahnen wurde die Bahn seit dem Ende der fünfziger Jahre immer mehr von Bussen abgelöst. Heute findet nur noch auf der Strecke von Remagen nach Kreuzberg Personenverkehr statt. **Zeichnung: T. Hilge**

boten und bieten die interessanten Bauten mancher inzwischen aufgelassener Bahnhöfe zu viele Anregungen. Bereits vor knapp drei Jahren hatten wir schon einmal einen Ausflug in die entdeckungswürdige Eifel unternommen. Damals hatte unser Zeichner Reinhold Barkhoff in seiner Phantasie ein Diorama entworfen und es zu Papier gebracht. Dieser Entwurf war für die Bahnhöfe "Mülheim" oder "Müsch" gleichermaßen geeignet, denn die Fülle reizvoller Einzelheiten war – in geballter Form – durchaus dem Vorbild "Ahrtalbahn" abgeschaut. Franz Jerusalem hat diese gestalterische Herausforderung angenommen und das Empfangsgebäude von "Müsch" so originalgetreu wie möglich nachgebaut. Wie, das erfahren Sie hier.

Als eine der schwierigsten Vorarbeiten, die zugleich einen Vorgesmack auf die bevorstehenden "Kunstgriffe" boten, stellte sich das "Maßnehmen" an einem alten Schwarzweiß-Foto heraus. Um die richtigen Abmessungen für die Baugröße H0 zu errechnen, war der Umweg über ein annähernd größengleiches Vorbildgebäude unumgänglich. Die Fotomaße abnehmen, in Relation zu einem entsprechenden Vorbildobjekt setzen und schließlich auf den gewünschten 1:87-Maßstab übertragen... ein mühsames Unterfangen! Im Vergleich dazu nahmen sich die ersten Grobarbeiten fast wie ein erholender Spaziergang aus. Daß auf vorgefertigte Teile größtenteils verzichtet werden mußte und statt dessen vornehmlich Handarbeit bevorstand – darüber herrschte wenig Zweifel. Für die eigenwillige Architektur des Empfangsgebäudes mit seinem schiefergedeckten Krüppelwalmdach, den vielen Gauben und unterschiedlichen Fen-

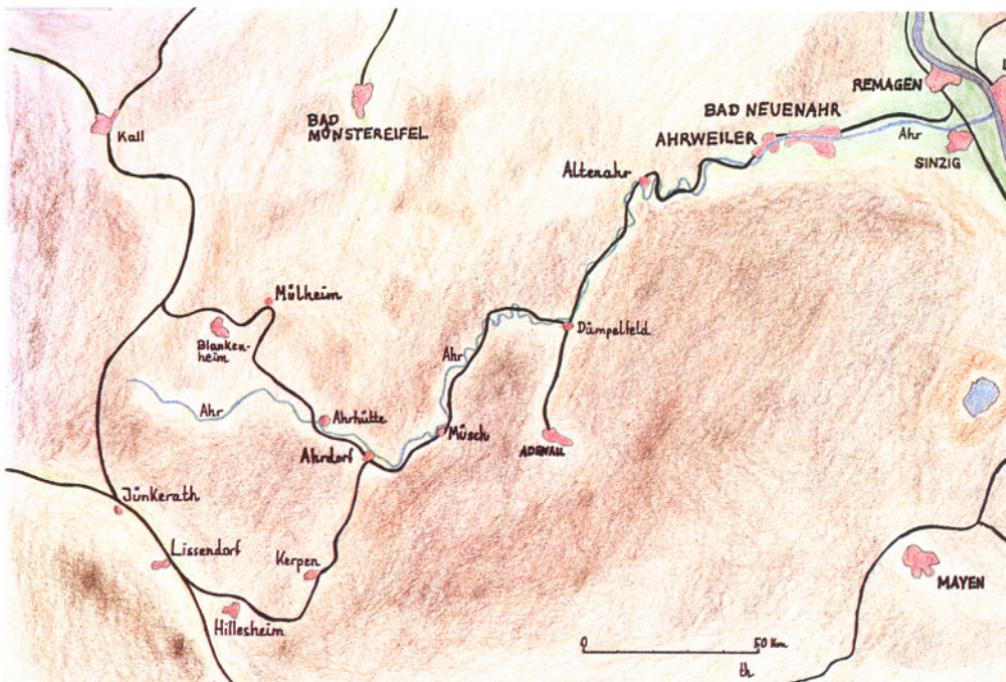
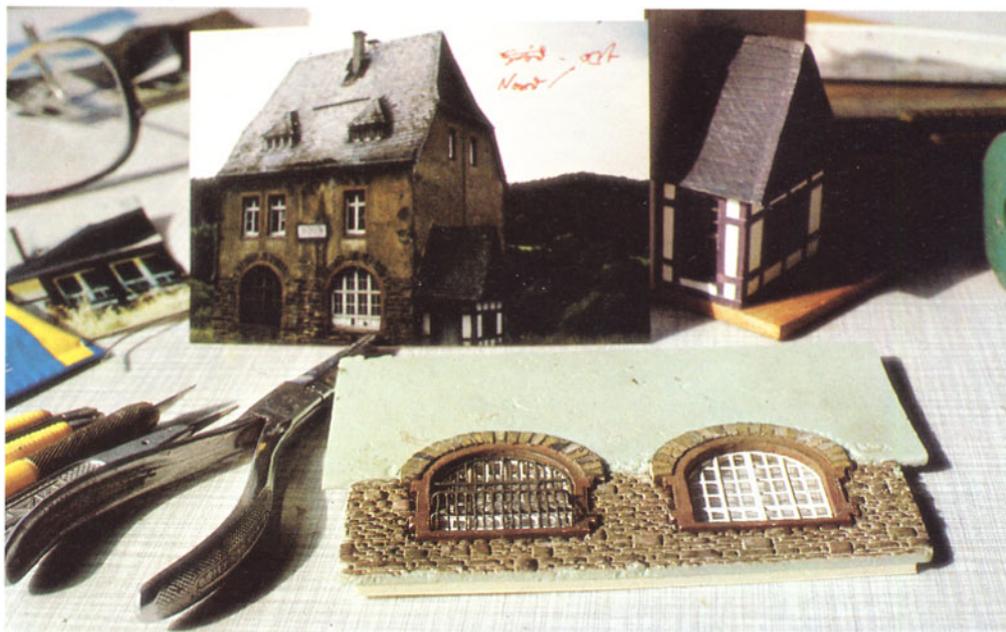
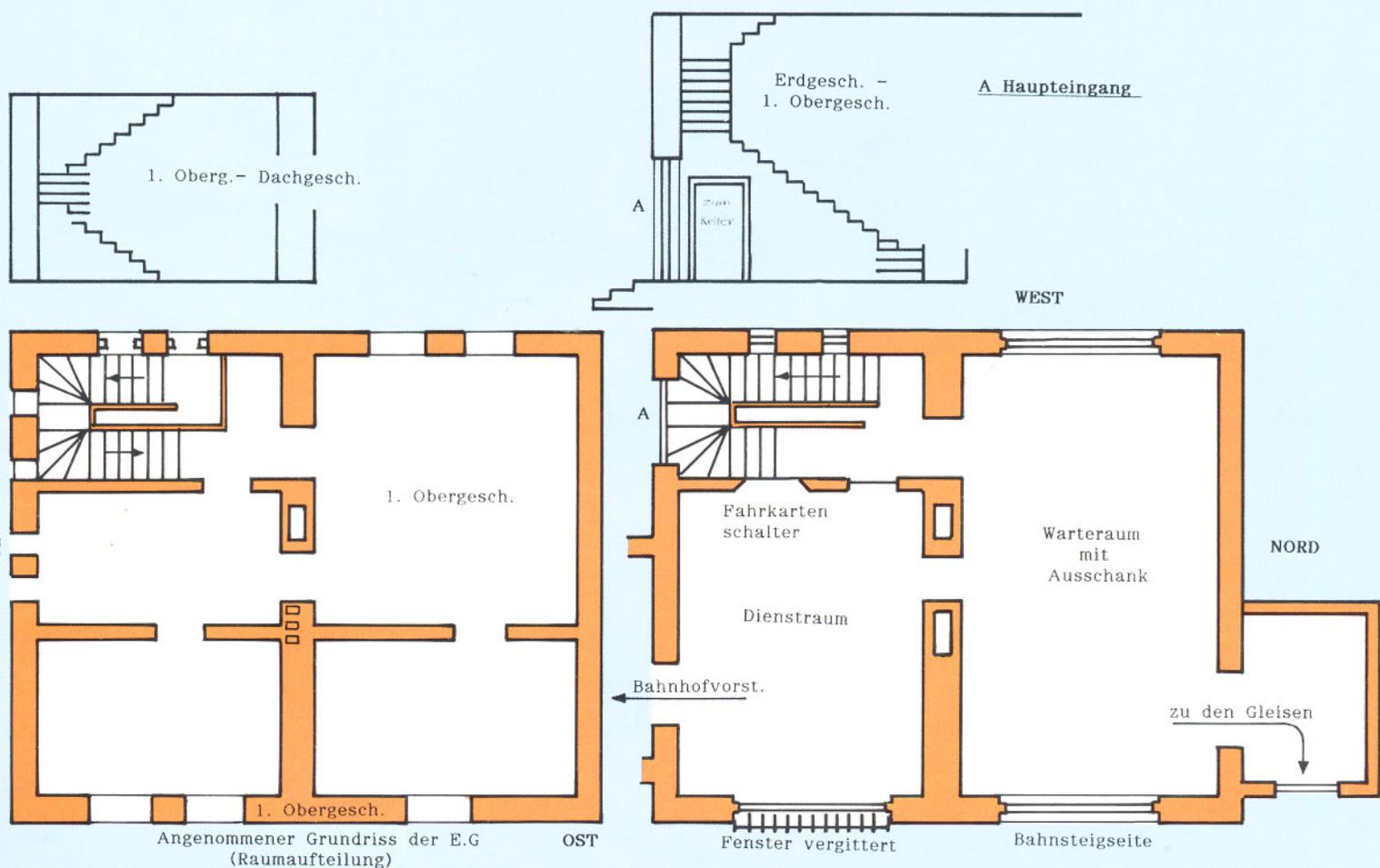




Bild 11: Diese Skizzen im Maßstab 1:120 dienen als Arbeitsvorlage für den Bau der West- und Südfront des Bahnhofsmodells.

Bild 12: Grundriß im Maßstab 1:120 vom Erdgeschoß und ersten Obergeschoß des Bahnhofsgebäudes.



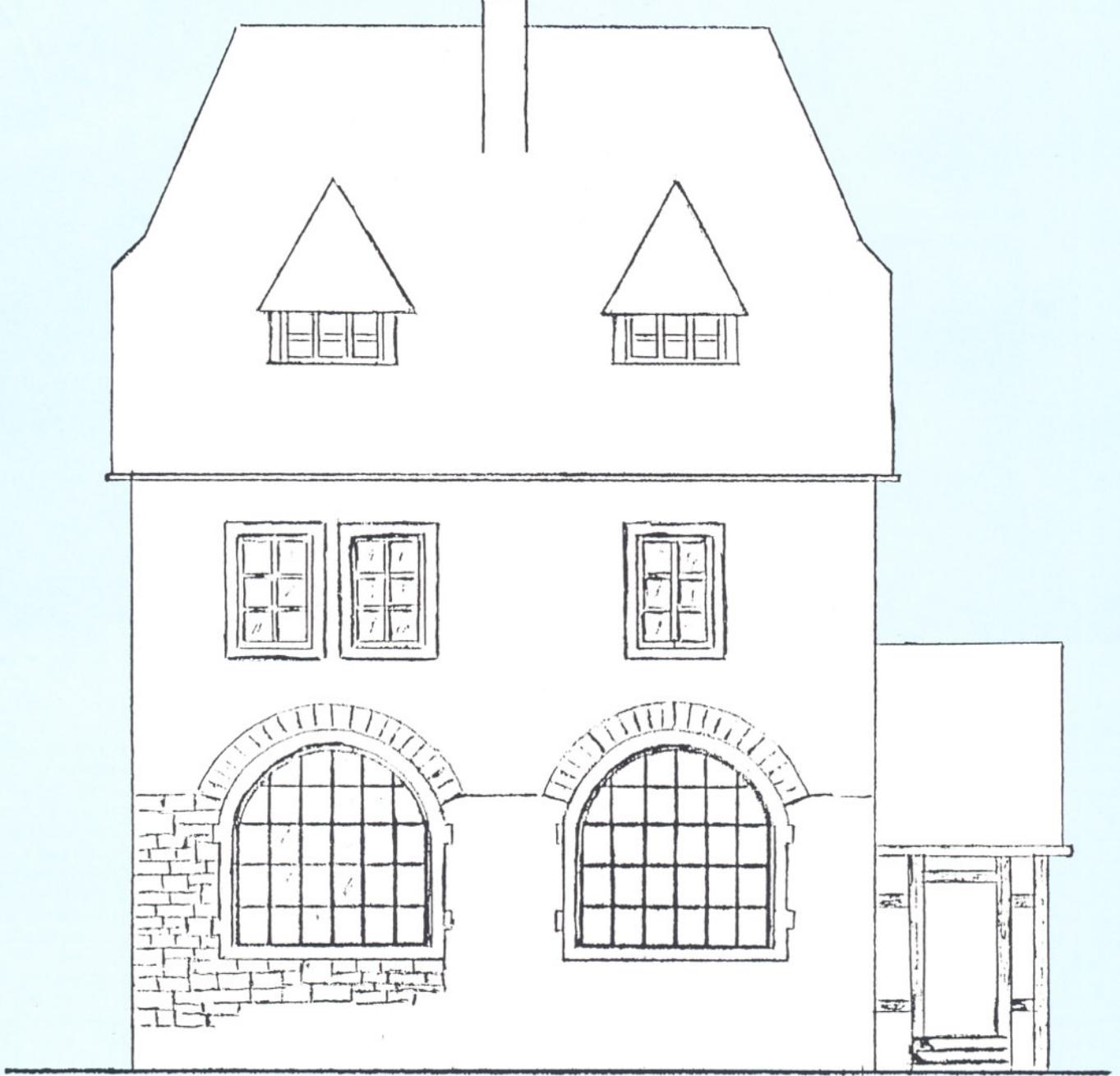


Bild 13: Skizze der Gleisseite des Bahnhofsgebäudes im Maßstab 1:87.

Bild 14: Zum Zeitpunkt der Aufnahme machte unser Vorbild einen recht verwahrlosten Eindruck.



Bild 15: Typisch für die Bahnhofsgebäude an der Ahrtalbahn war die schützende Schiefertäfelung der Fassade auf der "Wetterseite".
Fotos 14 und 15: B. Theisen





Bild 16: Die Straßenseite des Bahnmodells. Für die Schiefertäfelung der Gebäudefassade wurden kleine Plättchen aus Pappe zurechtgeschnitten.

Foto: K. Heidbreder

stergößen bietet der Handel kaum geeignetes Material an, oder haben Sie schon mal ein vorgefertigtes Rundbogen-Blumenkasten-Fenstergitter entdeckt!?

Nachdem die errechneten und vorskizzierten Abmessungen auf Depafit (Architektenpappe) übertragen und sämtliche Wände einschließlich Tür- und Fensteröffnungen zurechtgeschnitten waren, wurden nach provisorischer Montage die vorbereiteten Dachteile aufgesetzt. Nach diesen Arbeiten waren dann die Dachdecker gefragt, um die "wind- und wetterfeste" Schiefereindeckung vorzunehmen. Es war kaum vorherzusehen, daß man ausgerechnet dabei auf die ersten größeren Schwierigkeiten stoßen würde. Die 3 x 4 mm großen Schieferplatten (insgesamt rund 1500) aus grauem Karton lagen bereit und sollten fachgerecht, nämlich überlap-

pend und schräg von oben nach unten verlaufend, verlegt werden. Spätestens bei den Dachgauben scheiterte das Vorhaben, weil die Verleimung nicht recht mithalten wollte. Für Abhilfe wurde dadurch gesorgt, daß in die ganze Dachfläche aus 2 mm starkem Hartkarton mit einem kleinen Eckstecheisen (Linschneidmesser) die Schindelkonturen eingeritzt wurden. Um den Karton auch in den Krümmungen der Dachgauben "gefügt" zu machen, wurde die Oberfläche angefeuchtet. Jetzt ließ sich die oberste Schicht abheben, so daß die Gaubendächer darunter geschoben werden konnten.

Immerhin war die Arbeit mit den zurechtgeschnittenen (Papp-)Schieferplättchen nicht ganz vergebens gewesen. Die Gebäudefassade zur Straßenseite hin war – um den "widrigen Winden" besser trotzen zu kön-

nen – ebenfalls mit einer schützenden Schiefertäfelung zu versehen. Außerdem ließen sich auch die Dächer der Nebengebäude problemlos damit eindecken.

Zur Fertigstellung des Rohbaues fehlten nun noch der Mauersockel aus grob gehauenen Steinen sowie die Steinbögen über den Fenstern. Um die Struktur dieses Mauerwerkes noch besser hervortreten zu lassen, wurden die aus Heki-dur geschnittenen Steine einzeln mit Leim betupft und aufgesetzt. Die Steinbögen entstanden aus passend geformten Kartonstreifen.

Damit war der erste schwierige Bauabschnitt abgeschlossen. Noch fehlten die Fenster und Türen, für die einige Sonderanfertigungen unvermeidbar waren. Einigermaßen geeignete Fenster- und Türelemente aus der Restekiste wurden zu diesem Zweck entsprechend zurechtgeschnitten und neu zusammengefügt. Als brauchbar erwiesen sich u. a. alte Fabrikfenster (von Vollmer) sowie die Fenster aus dem Pola-Bausatz des Finanzamtes. Zu einem wahren Kunst(schmiede)stück entwickelte sich dann schließlich noch das bereits erwähnte Rundbogen-Blumenkasten-Fenstergitter, hinter dem sich früher vermutlich der Kasensraum verborgen hatte.

Nachdem der erste, freihändig gestartete Nachbau nicht den gewünschten Erfolg oder – besser gesagt – die gleichmäßige Form des Gitters ergab, mußte der Umweg über eine feste Schablone genommen werden, um die Stäbe (aus 0,4 mm starkem Silberdraht) dem Vorbild entsprechend zurechtzubiegen. Der Fensterrahmen erhielt als Futter einen eingepreßten Drahtrahmen, auf den die Silberstäbe angelötet wurden.

Um sich an den schwierigen Nachbau eines so typischen Empfangsgebäudes wie das von Müsch heranzuwagen, bedarf es schon einiger Geduld, modellbauerischen Einfallsreichtums und Erfahrung. Gelingt der Versuch – so wie hier, dann ist allerdings das Ergebnis in vielerlei Hinsicht "einmalig", und allein dieses Ergebnis war die mühevoll-

Bild 17: Hohe Ansprüche an die Modell-Dachdecker stellten die Dachgauben.

Foto: F. Jerusalem





Bild 18: Ebenfalls im Eigenbau entstand das freistehende Toilettenhäuschen unseres Bahnhofmodells.

le Handarbeit wert. Die Nebengebäude mit dem Fachwerk, den Zelluloidfenstern und den geraden Dächern sind – was den Nachbau anbelangt – einigermaßen problemlos, weshalb wir hier nicht näher darauf eingehen. Wer das Empfangsgebäude „geschafft“ hat, dürfte an der Erstellung der Nebengebäude wohl kaum scheitern. Bei geringeren Ansprüchen an die Vorbildtreue findet man selbstverständlich auch in den Sortimenten von Pola und Kibri Bahnhofsgebäude, die zur Nebenbahnthematik passen. Auch Abwandlungen lassen sich damit zu schmucken Gebäuden und somit ebenfalls zu „Unikaten“ zusammenfügen.

Was Sie bei der Handarbeit unseres Modells des Bahnhofs „Müsch“ an Material benötigen, sei hier kurz zusammengefaßt: Depafit (Architektenpappe), Heki-dur-Platten, Karton in unterschiedlichen Stärken, geeignete Fenster, Türen und Dachrinnen aus den verschiedensten Bausätzen (hier empfiehlt sich in jedem Fall ein Blick in die Restekiste), diverse Kleber wie Uhu-Coll und Uhu-Plast sowie Plakafarben.

Über die erforderlichen Werkzeuge wie 16-Watt-LötKolben, Messer, Lineal (aus Metall), Winkelstechbeitel 2,5 x 2,5 mm und Schere verfügen Sie vermutlich bereits. Wenn nicht, dann lohnt sich die Anschaffung! Es könnte ja sein, daß Sie nicht nur das Empfangsgebäude, sondern das ganze Diorama unseres Zeichners Reinhold Barkhoff nachbauen wollen.

Franz Jerusalem/Uli Bauer

Modellbahnprojekt: Von der Eifel zur Ahr

Wie schon gesagt: Die Idee, Teile der Ahrtalbahn im Modell nachzubauen, stammte von Reinhold Barkhoff, dessen großflächige Zeichnungen wir bereits in der ersten Modellbahn-Ausgabe des Eisenbahn-Journals (9/1985) vorgestellt haben. Schon vorher hatte er uns durch mehrere Zeichnungsse-

rien über Dümpelfeld auf die romantischen Strecken in der Eifel „Appetit“ gemacht. Für Modellbahner mit wenig Platz haben wir bereits in den Journalen 1 – 7/1985 Bauvorschläge nach Motiven der fränkischen Höllentalbahn gemacht. Nach dieser kleinen und doch recht untergeordneten Bahnstrecke hatten wir uns entschlossen, auch einmal Strecken mit Hauptbahncharakter zum Nachbau vorzuschlagen. Nicht jeder hat jedoch Platz für eine zweigleisige Paradenstrecke mit vielleicht zusätzlicher abzweigender Nebenbahn. Deshalb wurde nach einer eingleisigen Hauptbahn gesucht. Sicher gab und gibt es davon noch viele. Aber es sollte eine besonders reizvolle Landschaft für die Modellgestaltung als Vorbild dienen, und so kamen wir auf die Eifelbahn.

Auf einer Streckenlänge von 8 bis 10 Metern (Winkelanlage mit jeweils 4 m Schenkellänge) versuchte Reinhold Barkhoff, die reizvollsten Gegenden des Ahrtals „nachzuzeichnen“. In Wirklichkeit ist Müsch natür-

lich nie ein Endbahnhof gewesen, aber irgendwo mußte unsere Modell-Ahrtalbahn ja ein Ende finden. Für unsere Kopfbahnhofs-Szenerie diente das Empfangsgebäude von Müsch als Vorbild, weil es in der Feneinteilung und auch in den anderen Maßen weit weniger symmetrisch (und damit für den Modell-Nachbau interessanter) ist als die übrigen typengleichen Unterwegsstationen dieser Strecken. Franz Jerusalem hat sich beim Bau des Bahnhofsgebäudes natürlich weniger an der im Eisenbahn-Journal 9/1985 auf Seite 37 veröffentlichten Barkhoff-Zeichnung orientiert, sondern wie schon beschrieben, an Originalfotos.

Obwohl es sich bei unserer „Müsch-Zeichnung“ keinesfalls um einen Bahnhof mit großen Gleisanlagen handelt, ist für den von Reinhold Barkhoff vorgeschlagenen Gleisplan bei Verwendung von Standardgleissystemen (Märklin, Fleischmann oder Roco) mit schlanken Weichen eine Bahnhofsge-
samtlänge von mindestens 2,50 m erforderlich. Bei gedrängtem Aufbau und unter Ver-

Bild 19: Der Nachbau der Nebengebäude – hier das Toilettenhäuschen – gestaltet sich einigermaßen problemlos.



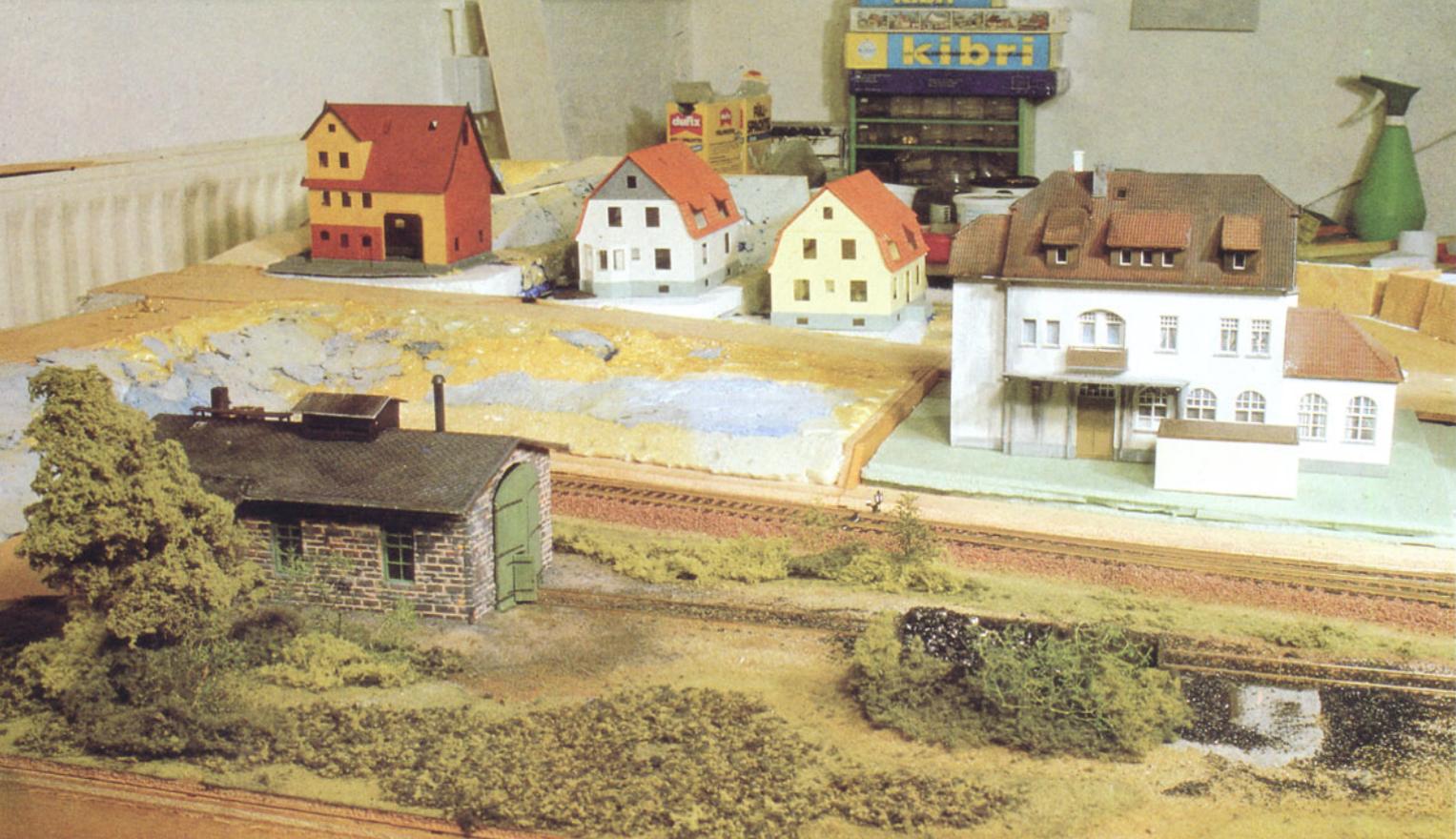


Bild 20: Teile unserer Redaktionsanlage befinden sich noch im Bau. Der stillechte einständige Lokschuppen entstand vollständig im Eigenbau.

wendung entsprechender Weichen müßte eine Länge von 1,80 bis 2 Metern ausreichen. Wir hatten uns aber vorgenommen, nach modellbahnerischen Grundsätzen einen großzügigen Streckenplan mit vorbildlichen Weichen-Abzweigwinkeln und selbstgebaurem Code-83-Gleismaterial von Schumacher auszulegen und kamen hierbei auf eine Mindestbahnhofsgröße von 5,60 Me-

tern. Trotz der weitgehenden Vorbildtreue wäre der optische Eindruck wegen der unnatürlich wirkenden Längsstreckung des Dioramas eher schlecht. Auch die Gebäude selbst – exakt im Maßstab 1:87 – hätten ihre Wirkung eingebüßt, da sie buchstäblich "verloren" in der Gegend herumgestanden wären. Wir verkürzten also die Gleisanlage auf eine Länge von 4,20 m. Jetzt sind die Ab-

messungen immer noch beachtlich, obwohl zwischen den Ein- und Ausfahrweichen nur noch relativ kurze Züge Platz finden. Für unseren Kopfbahnhof mußte dann noch ein Lokschuppen gefunden werden, der dem Baustil der Gegend angepaßt wurde. In ihm haben nur Tenderlokomotiven Platz, die dem Charakter dieser Nebenstrecke am besten entsprechen. Für eine Drehscheibe war

Bild 21: Auch das Klein-Betriebswerk unseres Nebenbahn-Kopfbahnhofs ist noch nicht bis ins Detail durchgestaltet. Der Lokschuppen wurde aus Heki-dur-Mauerplatten angefertigt.

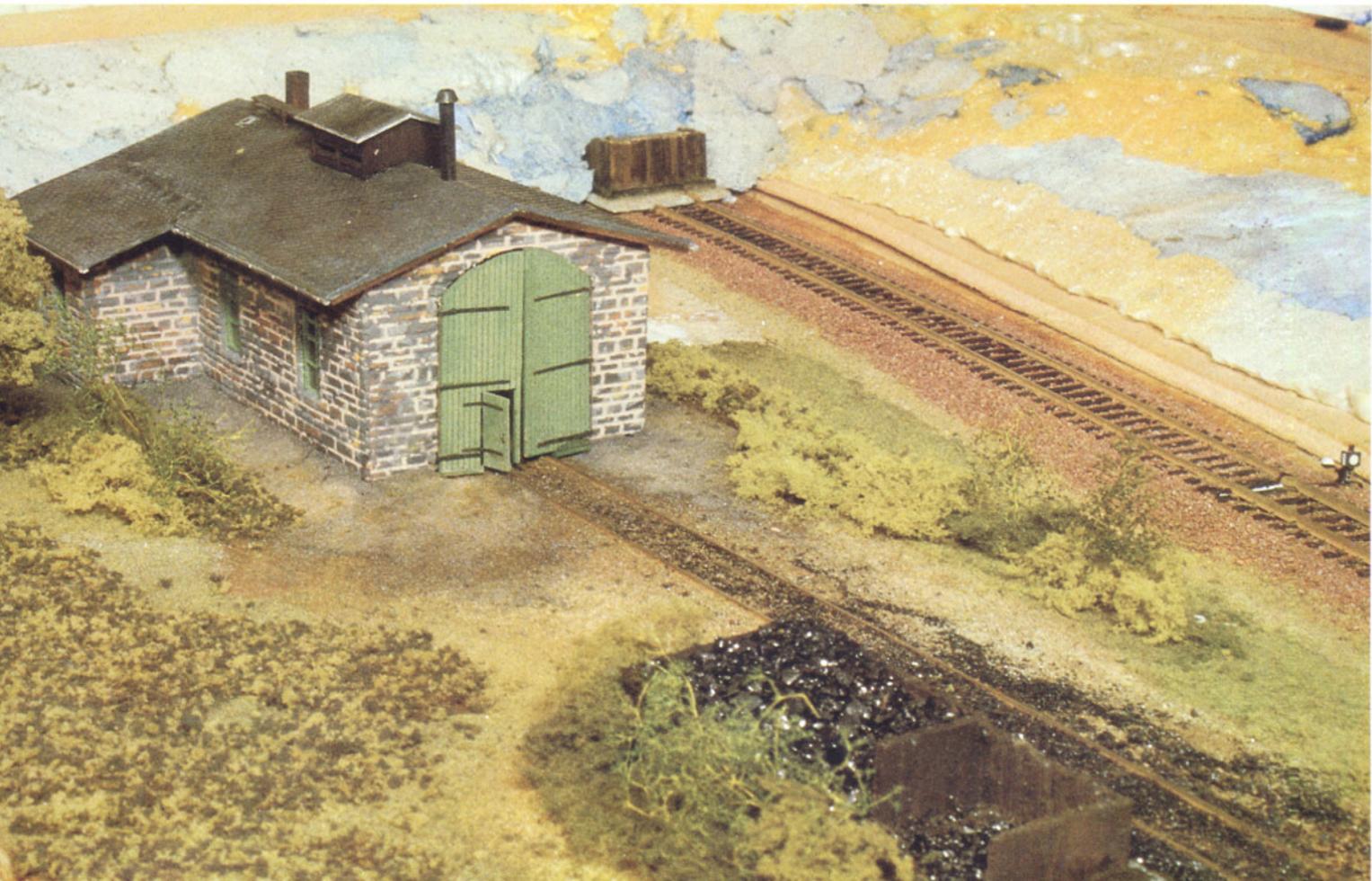




Bild 22: Gesamtansicht unseres Großdioramas. Unübertroffen ist die Wirkung des großzügigen Streckenplans mit den vorbildlichen Weichen-Abzweigwinkeln.

Fotos 18 – 22: K. Heidbreder

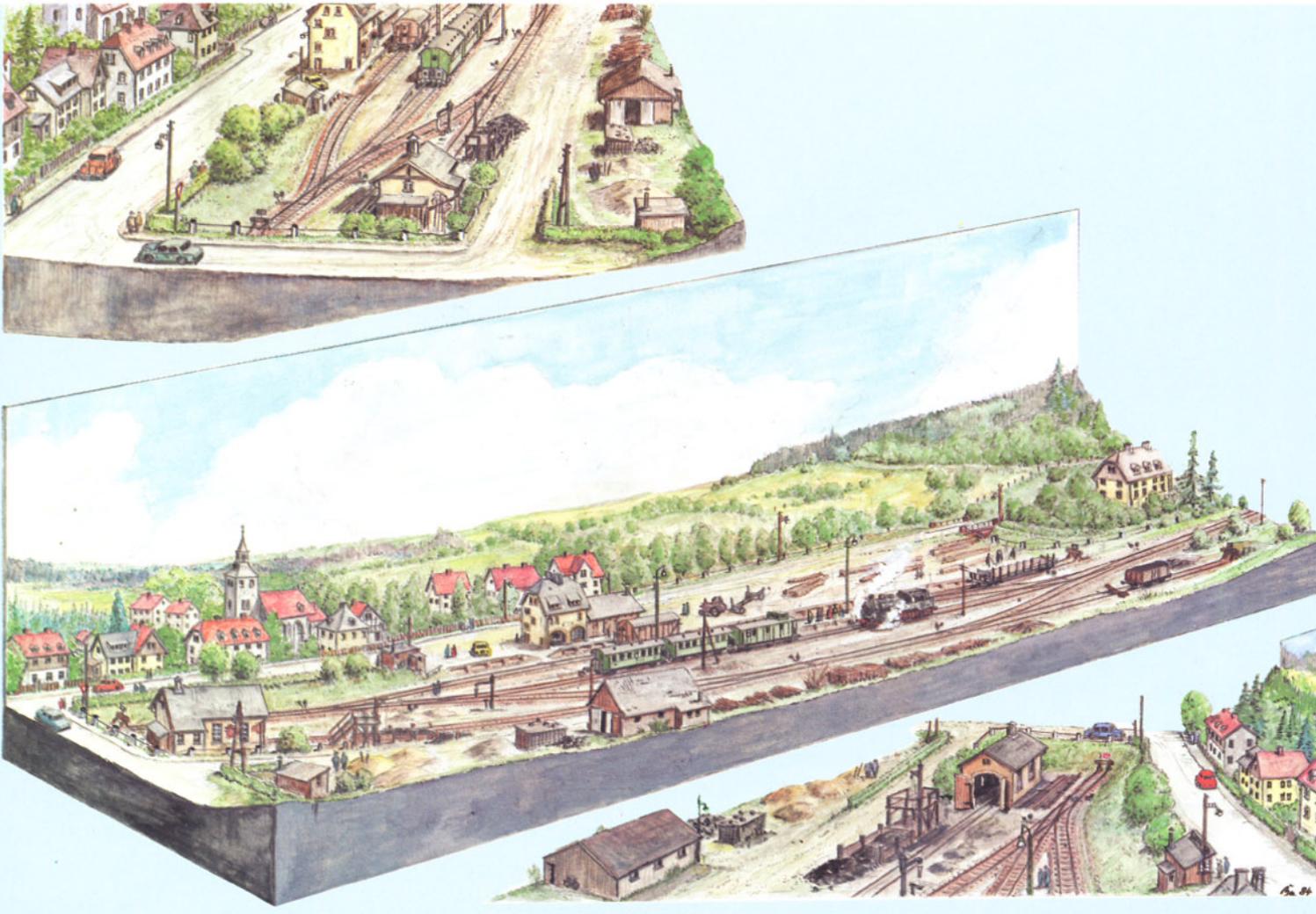
allerdings kein Platz mehr vorhanden, so daß Schleptenderlokomotiven nicht gewendet werden können. Auch ein zweistöckiger Lokschuppen wäre unter Umständen noch denkbar; doch darüber werden wir zu einem späteren Zeitpunkt berichten. Auch

den Lokschuppen mußten wir selbst herstellen, da in den Programmen einschlägiger Hersteller passende Bauten nicht angeboten werden. Den Bauplan des Lokschuppens, der aus Heki-dur-Natursteinplatten entstand, werden wir demnächst veröffentli-

chen. Die Arbeiten an dem Großdiorama als Teil der zukünftigen Anlage sind noch nicht beendet. Aber wir hoffen, unseren Lesern bald einen großen Bericht über die Fertigstellung des Modellbahnhofs "Müsch" liefern zu können. HM

Bild 23: Die Anregung für unser Großdiorama mit dem Bahnhof Müsch gab diese Zeichnung eines kleinen ländlichen Kopfbahnhofs.

Zeichnung: R. Barkhoff





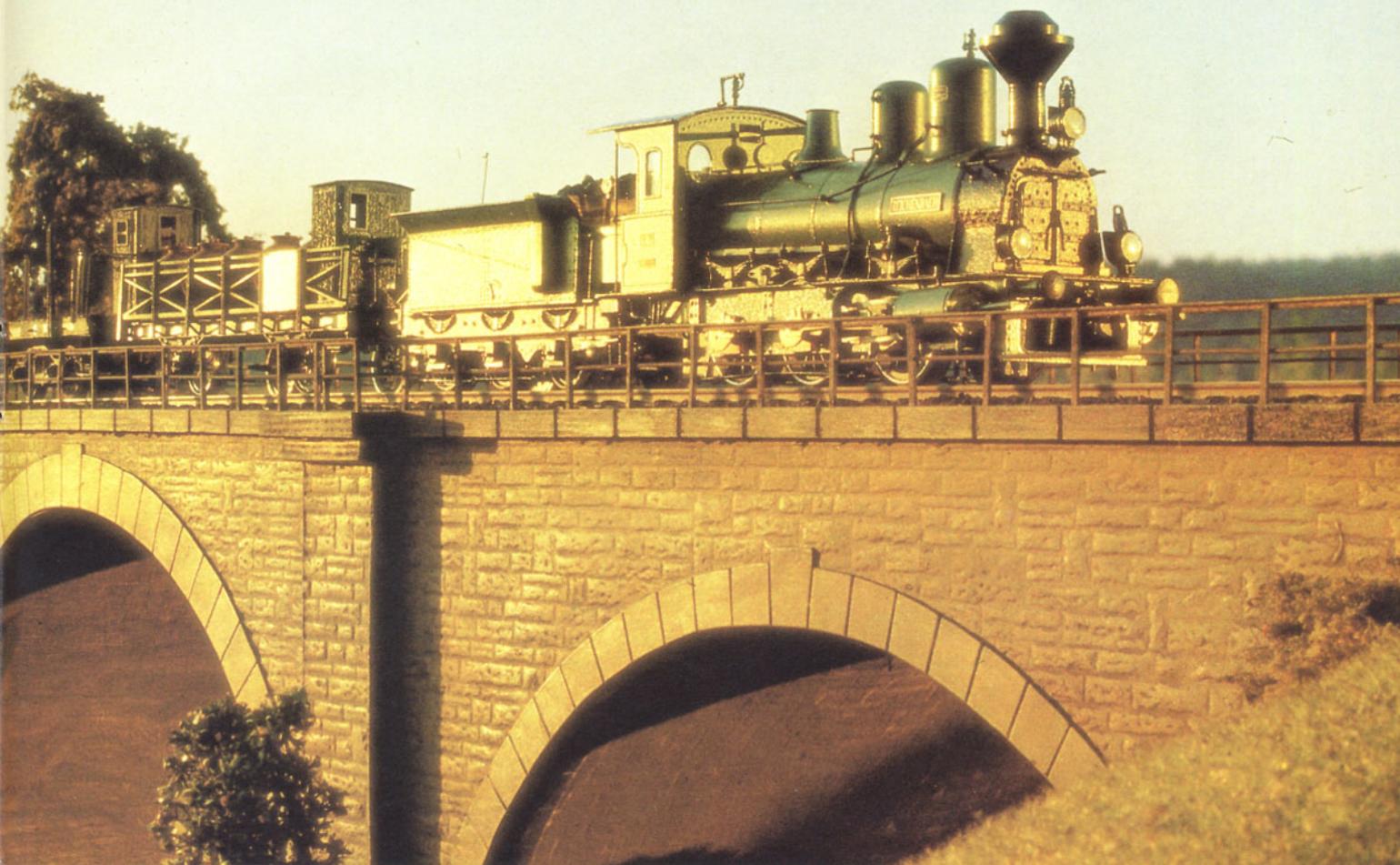


Bild 2: Im ersten Licht der aufgehenden Sonne überfährt die bayerische C III mit einem Länderbahn-Güterzug am Haken eine imposante Steinbogenbrücke.

Die bayerische C III: Rarität aus Messing

Handarbeitsmodell des interessanten Dampflok-Oldtimers

Die dreifach gekuppelten Güterzuglokomotiven der bayerischen Gattung C III waren die am meisten gebauten Maschinen der

Bayerischen Staatseisenbahnen. Wir haben über sie im Rahmen der Serie "Bayern-Journal" im Eisenbahn-Journal 1/1984 aus-

fürlich berichtet.

Der Beginn der Beschaffung geht auf das Jahr 1868 zurück. Bis 1872 wurden 78 Loko-

◀ **Bild 1:** Sonnenaufgangs-Szenerie: Die Umrissse unserer Modell-C III zeichnen sich sehr schön im Gegenlicht ab.

Bild 3: Vorbild oder Modell? Dank der aufgehenden Sonne konnte unser Fotograf Willy Kosak wieder einmal dramatische Effekte auf die Platte bannen.





Bild 4: Heizerseite unseres handgearbeiteten Messingmodells der C III. Es handelt sich um ein Produktionsmuster aus alten M+F-Zeiten.

motiven gebaut, 54 von Maffei und 24 von Krauss. Ab 1873 verließen weitere 119 Exemplare der Gattung C III die beiden Münchener Lokomotivfabriken. 1877/78 wurden nochmals 42 Stück in Dienst gestellt. Damit wurden bei Maffei und Krauss insgesamt 239 Lokomotiven der Gattung C III für die Bayerischen Staatseisenbahnen gebaut. Dazu kam noch ein Gelegenheitskauf von 14 ähnlichen Maschinen bei der Lokomotivfabrik Sigl in Wien und – nicht zu vergessen – die 52 Güterzuglokomotiven der ehemaligen Bayerischen Ostbahn, die sie zwischen 1867 und 1875 beschafft hatte. Die Gesamtanzahl von Lokomotiven der Gattung C III betrug also 305 Stück. Ab 1903 waren zwar einige Abgänge zu verzeichnen, doch man hatte für die robusten und unverwüstlichen Maschinen weiterhin

Verwendung. Beim Übergang der Bayerischen Staatseisenbahnen auf das Deutsche Reich im Jahre 1920 war noch die stattliche Anzahl von 277 Exemplaren der Gattung C III vorhanden. Jede von ihnen hatte inzwischen durchschnittlich 45 Dienstjahre auf dem Buckel!

-rab-

Die C III als H0-Modell

Einige Leser des Eisenbahn-Journals sind offenbar auf den Geschmack gekommen: Willy Kosaks meisterhaftes Titelfoto von einem handgearbeiteten Messingmodell der bayerischen C III (Eisenbahn-Journal 11/1987) löste eine Welle von Leserfragen aus. Auch nördlich des "Weißwurst-Äqua-

tors" ließ die Aufnahme der "unbekannten Schönheit" manchen Länderbahn-Freund zur Feder greifen. Schließlich häuften sich in der Redaktion die Anfragen nach Hersteller und Bezugsmöglichkeit der urigen Außenrahmenmaschine.

Wir konnten natürlich nicht ahnen, daß wir mit unserem Foto des C III-Modells auch einen Kleinserienhersteller in Angst und Schrecken versetzt haben. Bei Bavaria, einem Spezialisten für exklusive Messingmodelle im fränkischen Roth, hatte man als wohlgehütetes Geheimnis die C III zur Handmusterfertigung ausgewählt und in Nürnberg als Messeknüller vorgestellt. Außer dem gemeinsamen Vorbild gibt es jedoch keinen Zusammenhang zwischen diesem Kleinserienprodukt und der im Journal abgebildeten C III. Bei unserem "Fotomodell"

Bild 5: Die Lokführerseite des C III-Modells. Das Außenrahmen-Fahrgestell war für bayerische Hauptbahnmaschinen der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts charakteristisch.



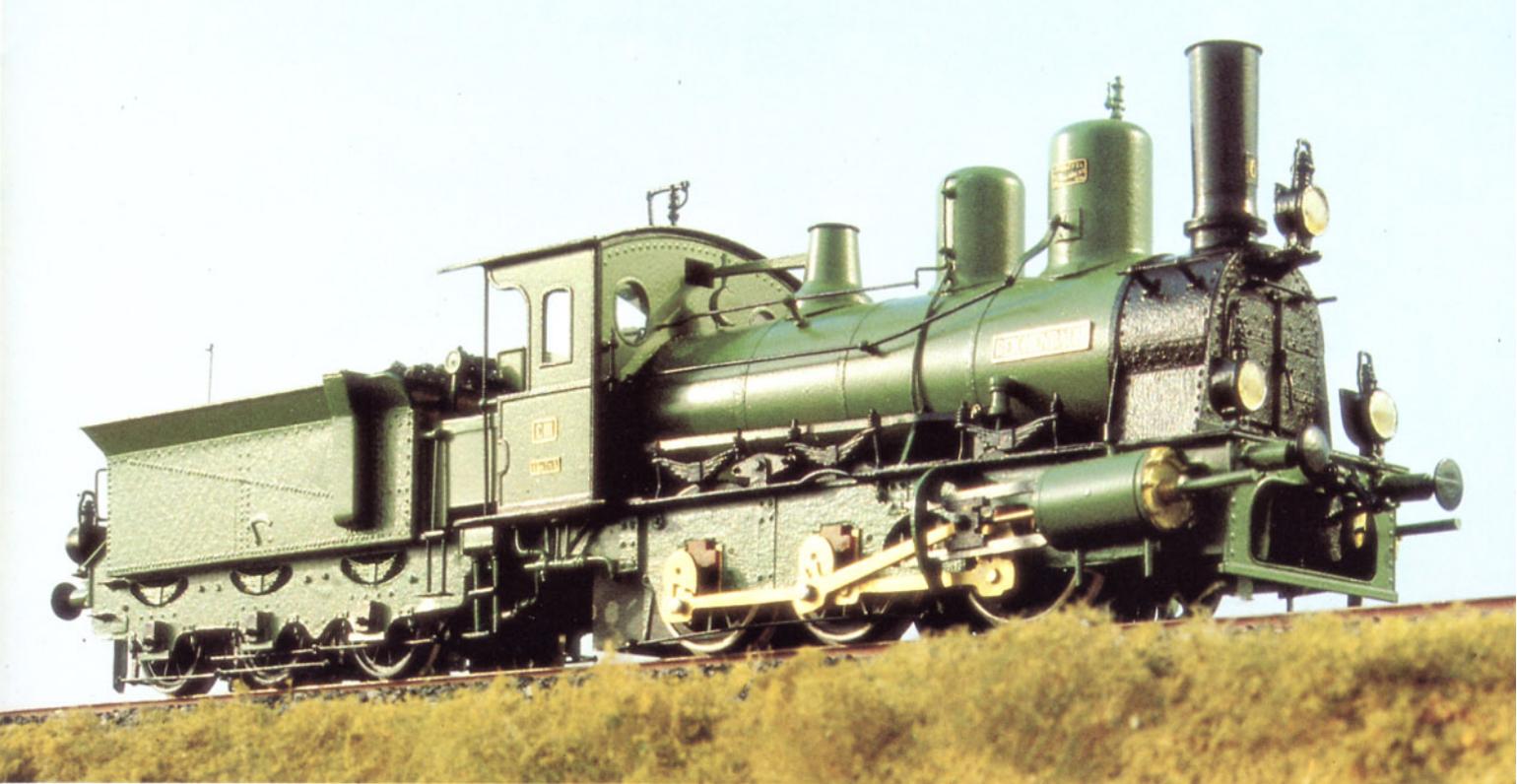


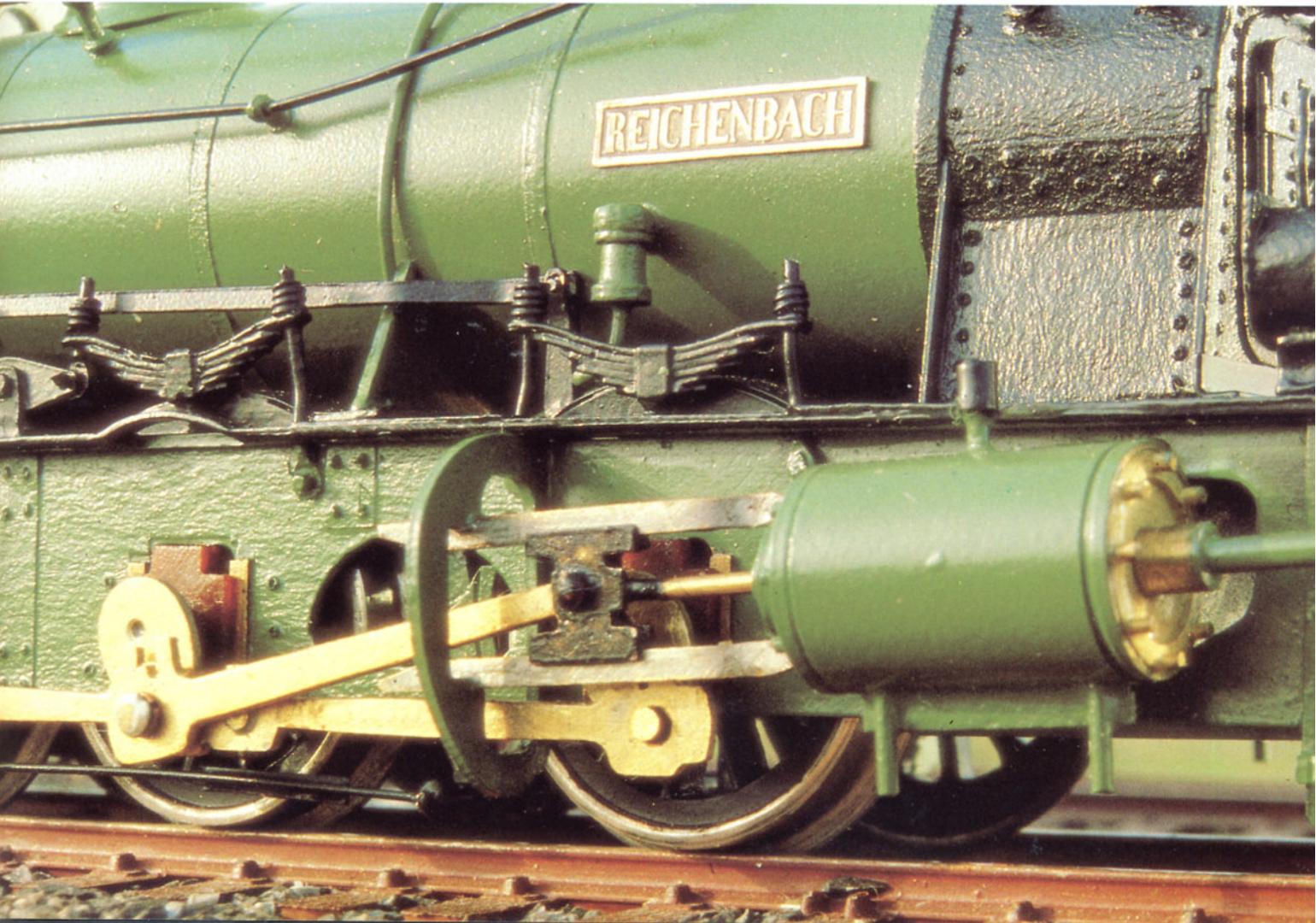
Bild 6: Beim Vorbild gab es die C III auch für die in Bayern recht häufige Torffeuerung. Unser Modell – hier die Version mit Kohletender – kann mit einigen Handgriffen (neuer Kamin mit Funkenfänger, Torftender) umgerüstet werden.

handelte es sich vielmehr um ein ehemaliges Produktionsmuster aus längst vergangenen M + F-Zeiten. Es war – wie seine Schwester, die B VI, die wir schon in den Journalen 4/1985, 6/1985 und 8/1986 vorstellten – noch anfangs der achtziger Jahre als Produktionsstudienobjekt entstanden. In loser Folge haben wir bereits in den letzten

Jahren unseren Lesern solche M + F-Vorserienhandmuster von preußischen und bayerischen Lokmodellen vorgestellt. Auch in Zukunft wollen wir noch einige interessante Lokmodelle zeigen, die sicher manchem Kleinserienhersteller als Anregung für die Produktionspalette dienen können. Die C III verfügt wie die B VI über ein

Außenrahmen-Fahrgestell, das für bayerische Hauptbahnmaschinen der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts charakteristisch war. Erst ab der B X wurde mit dieser Tradition gebrochen und auf den Innenrahmen übergegangen. Höherliegende Lokomotivkessel und Feuerbüchsen erlaubten jetzt den Einbau von Innenrahmen-Fahr-

Bild 7: Das fein gearbeitete Triebwerk des Messingmodells. Für höchsten Fahrgeuß ist also gesorgt.



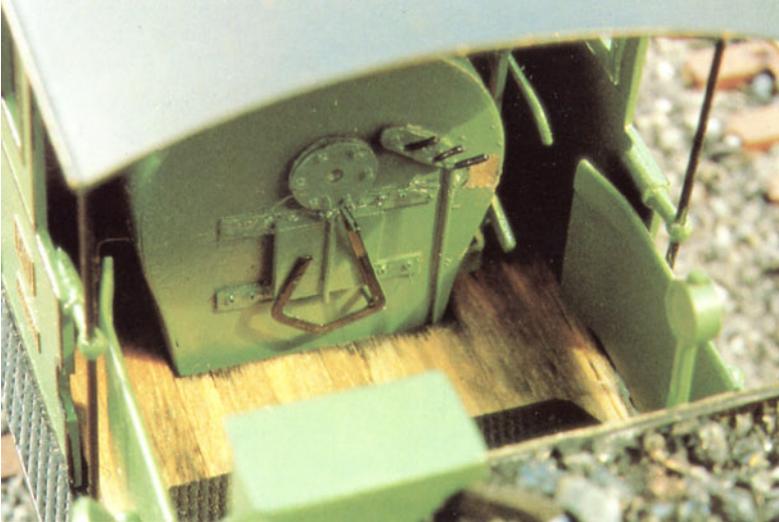


Bild 8: Der Führerstand mit detaillierter Stehkesselrückwand und Fußboden aus echtem Holz.

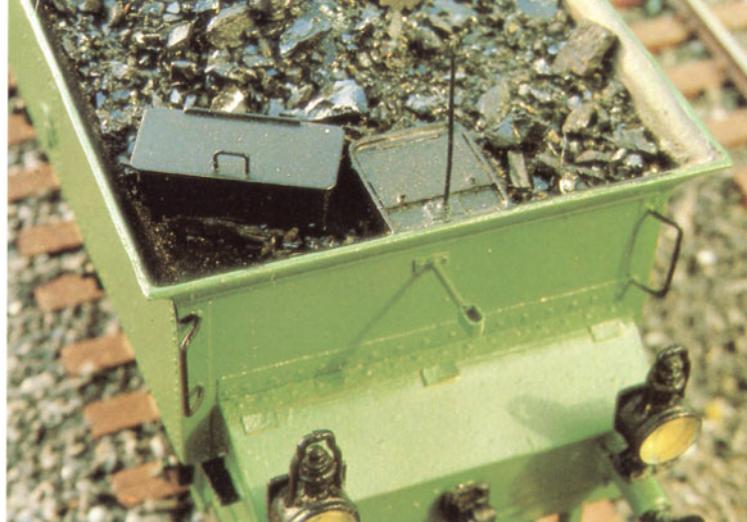


Bild 9: Diese Nahaufnahme des Tenderrückteils zeigt, daß auch Details mit großer Genauigkeit nachgebildet wurden.

gestellen, die zudem eine wesentlich einfachere Wartung des Triebwerks ermöglichen. Die C III gab es sowohl für die damals in Bayern recht häufige Torffeuerung (mit Torfmunitionswagen und Schornstein mit Funkenfänger) als auch für Kohlefeuerung. Unsere Lok verfügt über Austauschteile und kann daher entsprechend umgerüstet werden. Im Eisenbahn-Journal 1/1984 (S. 34 ff.) sind neben kohlegefeuerten Lokomotiven auch zwei C III-Vorbildfotos von Maschinen mit Torftender abgebildet. Unser Handarbeitsmodell dieses Dampflok-

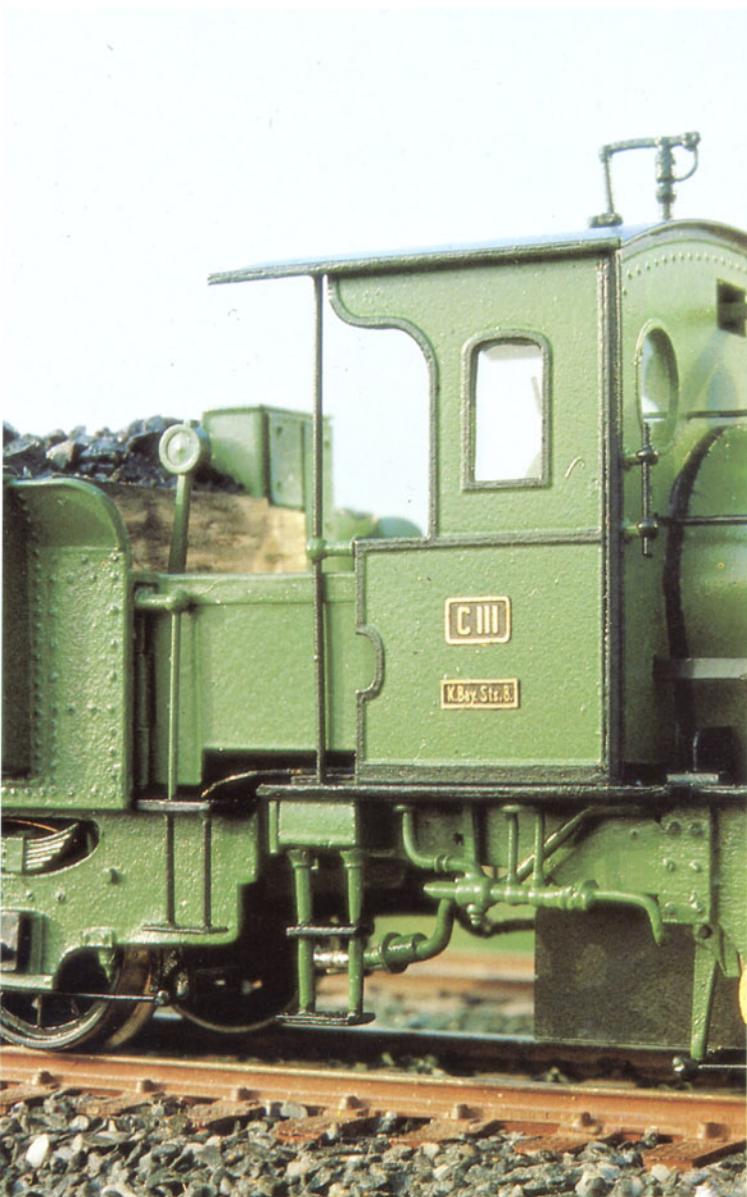
Oldtimers verfügt über einen Tenderantrieb. Ein Faulhaber-Motor treibt alle drei Tenderachsen an. Wegen der geringen Abmessungen kann der Kohletender nur mit relativ wenig Ballast ausgerüstet werden. Die Zugleistung hält sich daher in Grenzen. Dagegen bietet der Torftender beträchtlich mehr Platz für Ballastgewichte und verleiht dem Modell eine beachtliche Zugkraft. Die Musterlokomotive wurde weitgehend aus Messing (unter Verwendung von M + F-Messinggußteilen) gefertigt. Die Räder bestehen aus dem damals bei M + F üblichen

Hartzinn und sind durch Isolierbuchsen gegeneinander isoliert. Die Stromzuführung erfolgt über alle zwölf Räder; Lok und Tender sind fest miteinander gekuppelt. Modelle von Außenrahmenlokomotiven bieten im Fahrbetrieb dem Betrachter einen besonderen Genuß. Die Bewegung der an den Exzenterkurbeln aufgehängten Treib- und Kuppelstangen vermittelt überzeugend das Gefühl, daß die Kraft – wie beim großen Vorbild – vom Zylinder über Kolben-, Treib- und Kuppelstangen auf die Lokomotivräder übertragen wird. Uns freut es, daß wir unse-

Bild 10: Aufsicht auf das C III-Messingmodell. Unübertroffen ist die Wirkung der echten Kohle im Tender.



Bild 11: Detailansicht des Führerhauses. Man beachte die exakte Nachbildung zahlreicher Einzelheiten.



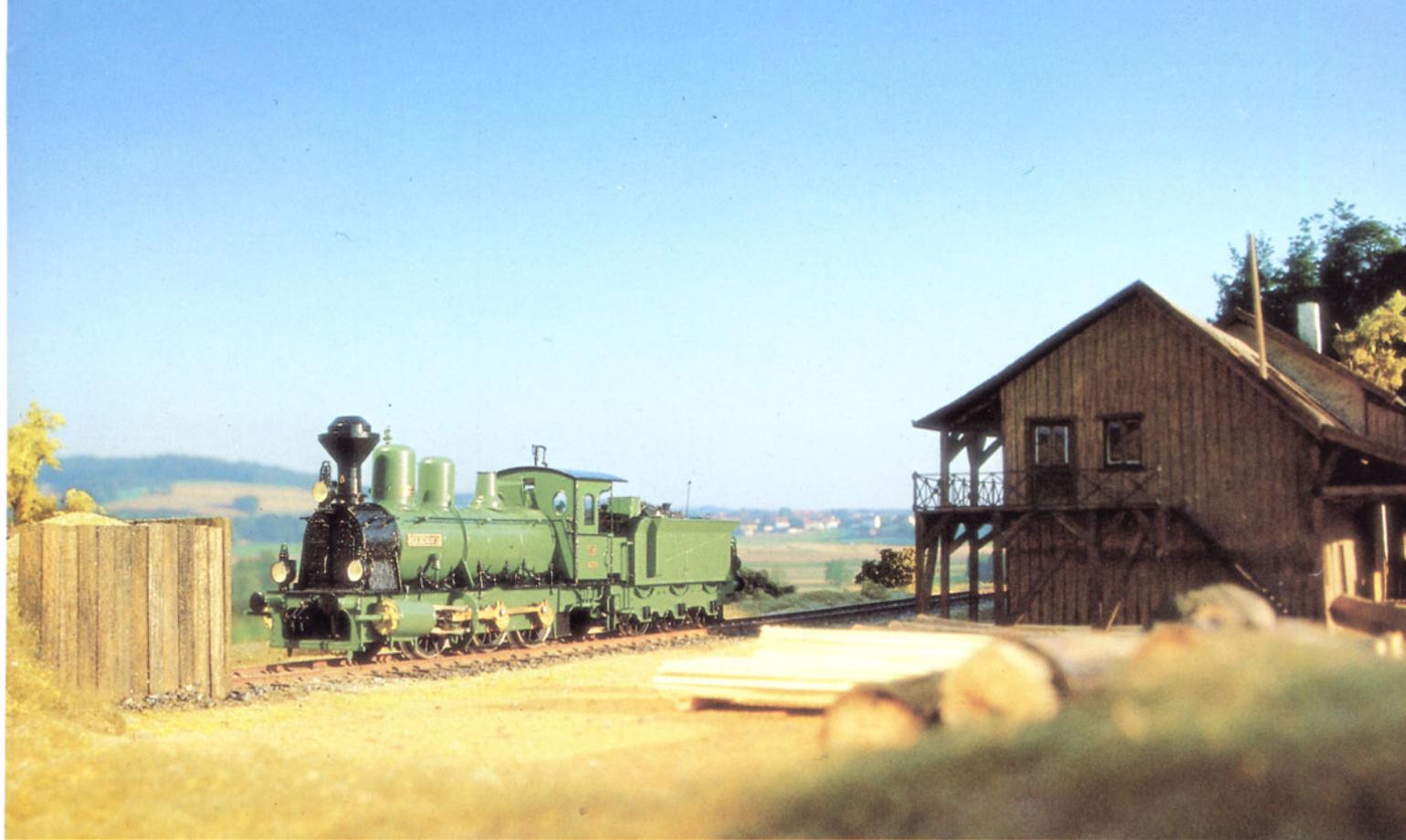


Bild 12: Stillecht in Szene gesetzt: Hier wurde die C III unter freiem Himmel fotografiert. Das Sägewerk in Holzbauweise stammt von Fides.

ren Lesern neben Modell-Raritäten nach Vorbildern anderer Länderbahnen hin und wieder solche Spezialitäten vorstellen können,

zumal sich die bayerische Länderbahn bei Herstellern und Käufern wachsender Beliebtheit erfreut. Eine schöne Belohnung für

die in diese Richtung gehenden, langjährigen Bemühungen unseres Journals.

HM

Bild 13: Der im Tender untergebrachte Faulhaber-Motor sorgt für ruhigen und gleichmäßigen Lauf.

Alle Fotos: W. Kosak





2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

30

Vom Gleisoval zur Traumanlage

Bild 2: Im großzügig angelegten Dampflokb-W herrscht ständig Hochbetrieb. Etwas außerhalb wartet das Lilliput-Modell eines Gleisbauzuges auf seinen nächsten Einsatz.





Bild 3: Zwei Triebwagen-Schmuckstücke im Einsatz auf der Paradestrecke: Während der ET 87 von Trix in gemächlicher Fahrt dahinzuckelt, eilt das Liliput-Modell des Schnelltriebwagens VT 06 mit hoher Geschwindigkeit seinem nächsten Ziel entgegen.

▼ **Bild 1:** Neben dem imposanten Dampflokbetriebswerk und dem 24ständigen Ringlokschuppen entdeckt der Betrachter die zweigleisige Paradestrecke im Hintergrund, auf der gerade ein Ganzzug mit zwanzig Selbstentladewagen die Mittelgebirgslandschaft durchfährt.

Eigentlich existieren solche Anlagen nur in den kühnsten Träumen des gewöhnlichen Modellbahners! Zweigleisige Paradestrecke

mit großzügigen Kurvenradien und einer Gesamtlänge von einigen Dutzend Metern! Aus dem Schattenbahnhof mit 16 Gleisen –

jedes einzelne mit einer Länge von neun Metern – können insgesamt 32 vorbildgerecht zusammengestellte Zuggarnituren ab-

Bild 4: In dem mittelalterlichen Städtchen mit den Fachwerkbauten herrscht beschauliche Ruhe. Für die auf der nahegelegenen Strecke vorbeirauschenden Dampf- und E-Lokspezialitäten interessiert man sich in den auf der Anlage dargestellten fünfziger Jahren sowieso noch nicht.





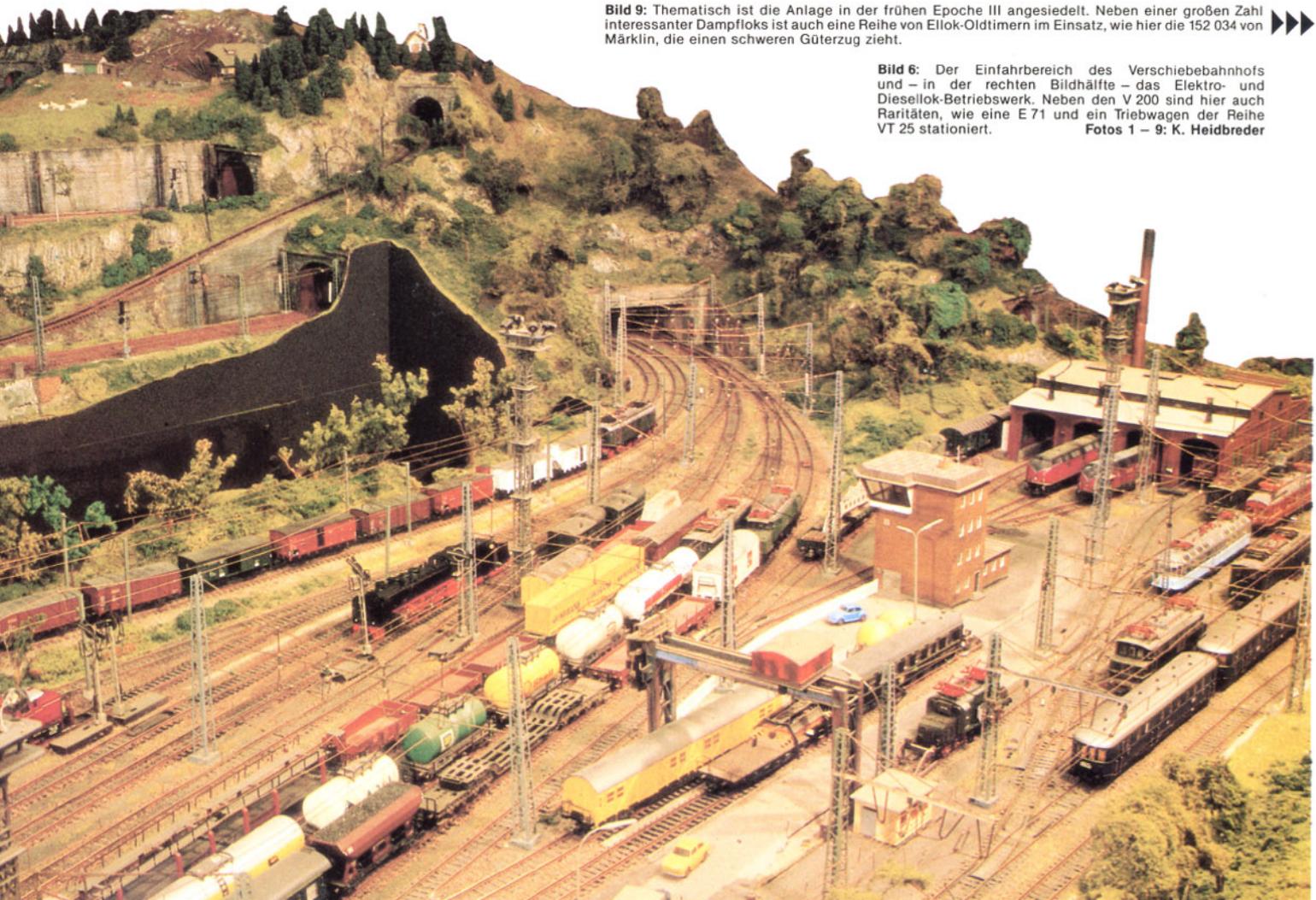
Bild 5: Die "Kriegslokomotive" 42 1893 (Liliput) hat einen Güterzug am Haken. Viel Sorgfalt wurde auch auf die Landschaftsgestaltung verwendet. Das Ergebnis: Die Bahn fügt sich harmonisch in die Landschaft ein.

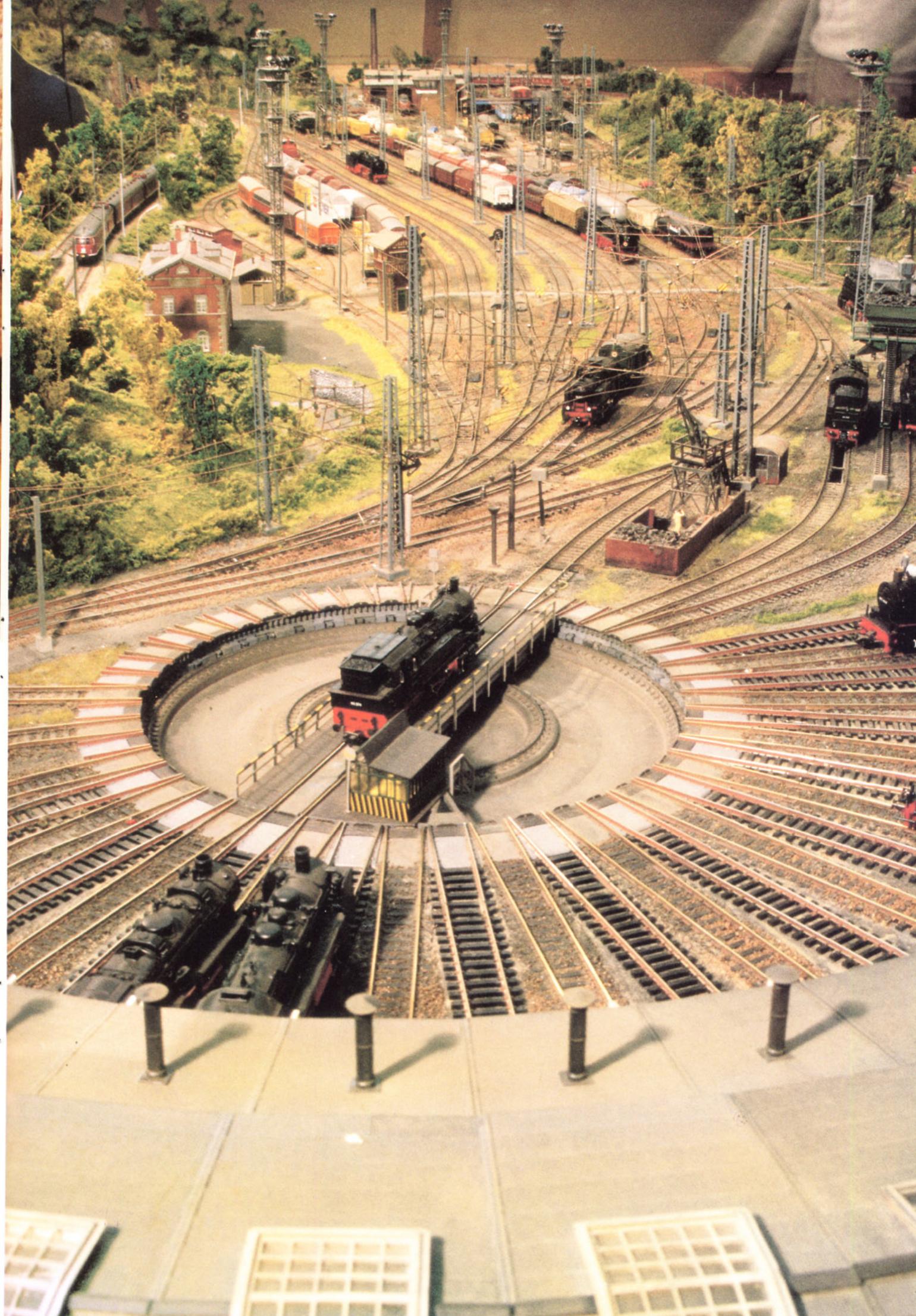
Bild 7: Blick über den Ringlokschuppen auf den Verschiebebahnhof. Auf der Drehscheibe wird gerade das Roco-Modell 93 374 für den nächsten Einsatz bereitgestellt.

Bild 8: Limas ET 30 begegnet der 42er, die auf ebener Strecke kaum Mühe mit dem nur aus zehn Wagen bestehenden gemischten Güterzug hat. Die frühherbstliche Vegetation entstand überwiegend im Eigenbau.

Bild 9: Thematisch ist die Anlage in der frühen Epoche III angesiedelt. Neben einer großen Zahl interessanter Dampfloks ist auch eine Reihe von Ellok-Oldtimern im Einsatz, wie hier die 152 034 von Märklin, die einen schweren Güterzug zieht.

Bild 6: Der Einfahrbereich des Verschiebebahnhofs und – in der rechten Bildhälfte – das Elektro- und Diesellok-Betriebswerk. Neben den V 200 sind hier auch Raritäten, wie eine E 71 und ein Triebwagen der Reihe VT 25 stationiert.
Fotos 1 – 9: K. Heidbreder









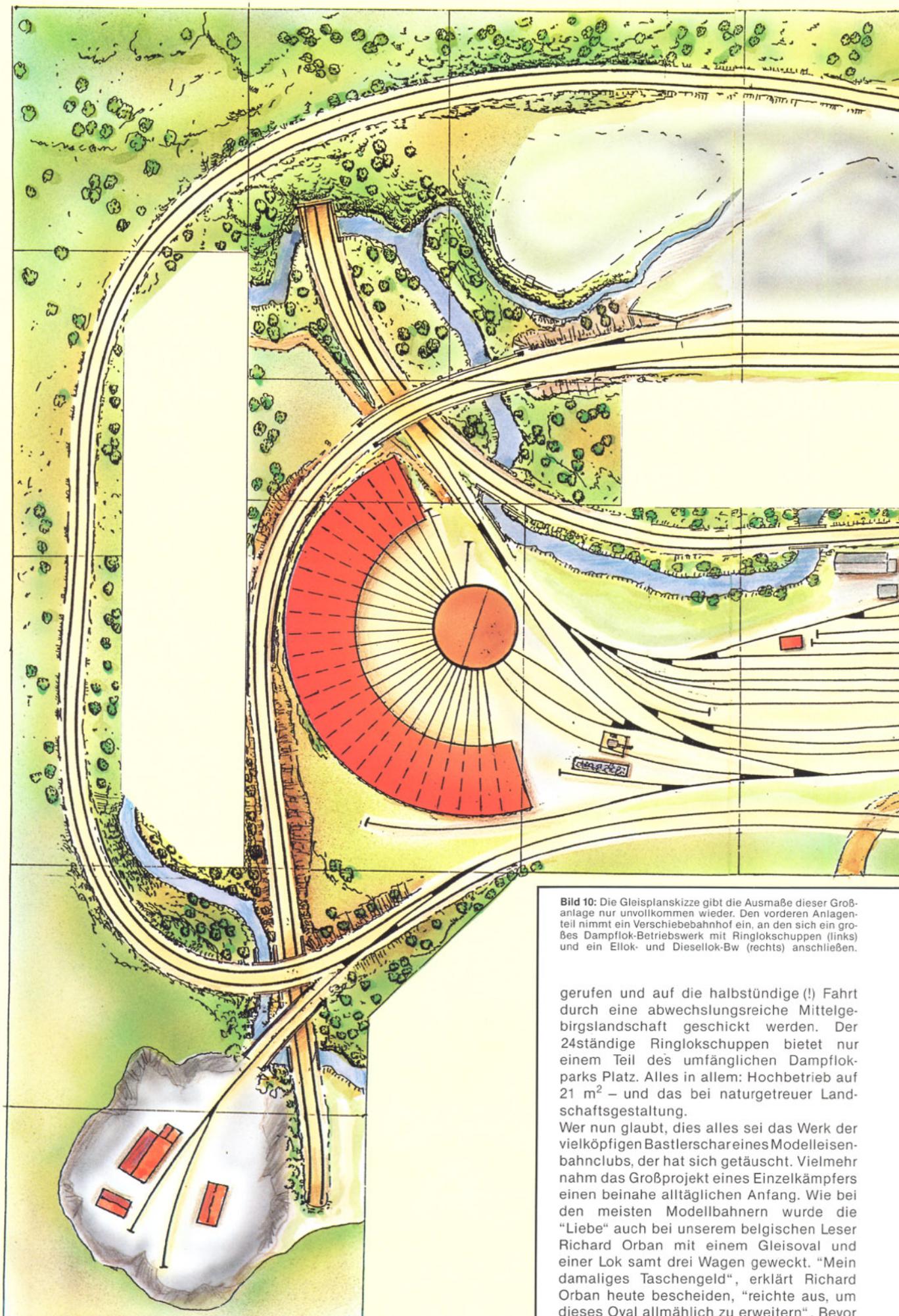


Bild 10: Die Gleisplanskizze gibt die Ausmaße dieser Großanlage nur unvollkommen wieder. Den vorderen Anlagen teil nimmt ein Verschiebebahnhof ein, an den sich ein großes Dampflok-Betriebswerk mit Ringlokschuppen (links) und ein Ellok- und Diesellok-Bw (rechts) anschließen.

gerufen und auf die halbstündige (!) Fahrt durch eine abwechslungsreiche Mittelgebirgslandschaft geschickt werden. Der 24stündige Ringlokschuppen bietet nur einem Teil des umfänglichen Dampflok-parks Platz. Alles in allem: Hochbetrieb auf 21 m² – und das bei naturgetreuer Landschaftsgestaltung.

Wer nun glaubt, dies alles sei das Werk der vielköpfigen Bastlerschare eines Modelleisenbahnclubs, der hat sich getäuscht. Vielmehr nahm das Großprojekt eines Einzelkämpfers einen beinahe alltäglichen Anfang. Wie bei den meisten Modellbahnen wurde die "Liebe" auch bei unserem belgischen Leser Richard Orban mit einem Gleisoval und einer Lok samt drei Wagen geweckt. "Mein damaliges Taschengeld", erklärt Richard Orban heute bescheiden, "reichte aus, um dieses Oval allmählich zu erweitern". Bevor sich jetzt so mancher Betrachter der Bilder auf diesen Seiten den Kopf über die Höhe des Taschengelds zerbricht, sei hinzugefügt, daß seitdem neunzehn Jahre vergan-

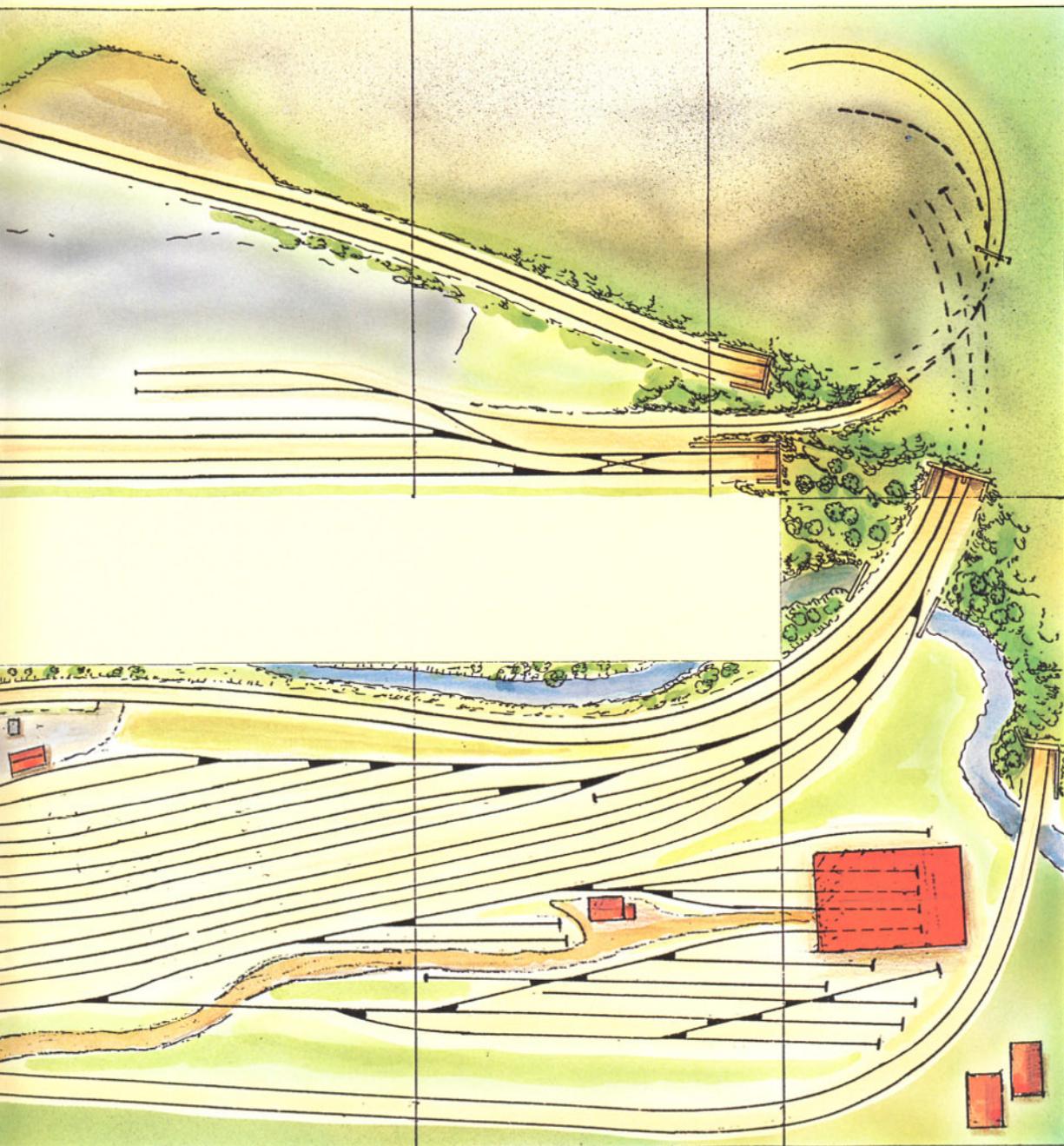


Bild 1f: Skizze des Hauptstreckenverlaufs. Ein großer Teil der doppelgleisigen Paradedecke verläuft unterirdisch in nicht einsehbaren Anlagenteilen. Die gesamte Streckenlänge von 208 Metern ermöglicht der Wirklichkeit entsprechende Fahrzeiten. **Zeichnungen:** A. Saenen/G. Voigt

gen sind und sich natürlich auch bei Richard Orban einiges geändert hat.

Für den Schritt vom Spielbahner zum Modellbahner war schließlich der Eintritt in einen Modelleisenbahnclub maßgebend. Von der Leidenschaft und dem Enthusiasmus der anderen Mitglieder wurde Richard Orban unheilbar angesteckt. Nebenbei erhielt er natürlich noch eine Fülle von Tips und Kniffen mit auf den Weg zum Modellbahn-Paradies auf seinem Dachboden.

„Ohne Fleiß kein Preis“ lautete die Devise beim Bau dieser Superanlage. Doch bevor es ans Basteln und Bauen ging, mußte noch das Thema festgelegt und der Gleisplan zu Papier gebracht werden. Ersteres war schnell erledigt. Die frühe Epoche III der Deutschen Bundesbahn sollte im Modell nachgestellt werden, weil sie, so Richard Orban, „den gleichzeitigen Einsatz von Altbau-Eloks mit ihren schönen Stangenantrieben und urigen Kastenaufbauten und das Betreiben eines großen Dampflokbetriebswerks ermöglicht“.

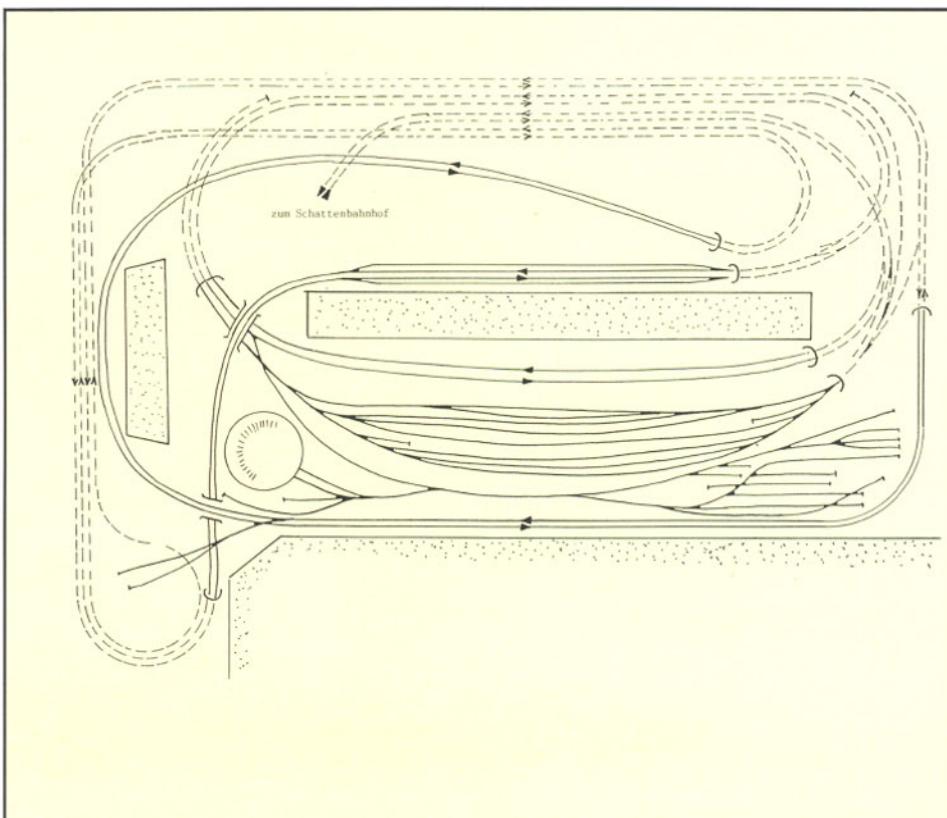




Bild 12: Die Roco-41er – die Neuheit des vergangenen Jahres – ist nur eine der Dampflok-Attraktionen dieser riesigen Epoche-III-Anlage.

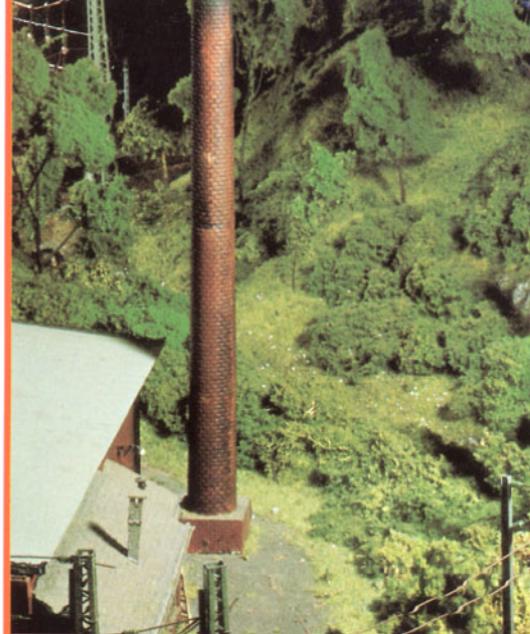


Bild 15: Die E 04 mit ihrer aus einigen Hechtwagen bestehenden Anhängelast bei der Tunnelausfahrt. Die Gleise wurden auf einer Styroporunterlage verlegt. Als Schotter



Bild 13: Die Wiederkäuer auf der herbstlich eingefärbten Weide geben sich gelangweilt. Jeder Eisenbahn-Fotograf wäre jedoch für diesen Standpunkt dankbar, um die mit schwerer Last vorbeidampfende 44er auf die Platte bannen zu können.

Bild 14: Alle Hauptstrecken sind mit einer vorbildgerecht verlegten Fahrleitung überspannt.



Problematischer gestaltete sich dann aber die Festlegung eines Gleisplans. Hauptbedingung des Erbauers: "Mein größtes Vergnügen besteht darin, lange Züge eine weitläufig gestaltete Landschaftskulisse durchfahren zu lassen". Was schließlich nach mehreren Fehlversuchen mit dem Zeichnstift zu Papier gebracht wurde, hätte bei der Verwirklichung sicherlich die meisten Modellbahner vor unlösbare Probleme gestellt. Doch für Richard Orban als gutsituierten Junggesellen waren Zeit- und Platzmangel offenbar Fremdworte. Für das neue Hobby konnte er ohne Schwierigkeiten über den gesamten Dachboden verfügen.

Für einige Jahre wurde dann das oberste Stockwerk des Orban'schen Hauses in eine Großbaustelle verwandelt. Das Ergebnis jagt den Normalsterblichen unter den Modellbahnern wohlige Schauer über den Rücken. Auf beinahe zwei Dutzend Quadratmetern entstand eine doppelgleisige, durchgehend elektrifizierte "Panoramastrecke" mit einer Gesamtlänge von 208 Metern. Fast erleichtert stellt man fest, daß knapp zwei Drittel der Strecke "unterirdisch" verlaufen. Von dem großzügig angelegten Schattenbahnhof war bereits die Rede; im sichtbaren Bereich der Anlage sorgen ein viergleisiger Durchgangsbahnhof sowie ein Verschiebebahnhof mit angrenzenden Betriebswerken für alle Lokomotivgattungen für ständigen Fahr- und Rangierbetrieb. Güterzüge werden im Verschiebebahnhof zusammengestellt und anschließend auf die Strecke gebracht. Hinzu kommen Personenzüge, die auf Abruf im Schattenbahnhof bereitstehen.

Ein selbstgebautes automatisches Blocksystem sorgt dafür, daß der Modell-Fahrdienstleister niemals den Überblick verliert, auch wenn wieder einmal ein Dutzend Züge gleichzeitig über die Parodiestrecke donnern. Die gesamte Strecke ist in 16 Blocks mit elektronischer Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung aufgeteilt. Für unfallfreien Fahrgenuß ist sogar bei Hochbetrieb gesorgt, denn die Elektronik überwacht die bis zu vier Meter langen Züge bis zum letzten Wagen. Selbst wenn dieser einmal verlorengeht, wird der Verlust über sensible Kontakte dem Mann am Steuerpult gemeldet.

Trotzdem kommt bei soviel Technik die vorbildgetreue Anlagengestaltung nicht zu



diente Sand von einer Baustelle, der fein ausgesiebt und anschließend abgetönt wurde.



Bild 16: Auch das neue Supermodell der 39er von Fleischmann hat auf der Anlage von Richard Orban schon seinen Dienst angetreten. Das Landschaftsrelief und die Felsen entstanden übrigens nach der im Eisenbahn-Journal beschriebenen Pappmaché-Methode.

kurz. Flexible Metergleise von Roco wurden auf festem Styropor verlegt, mit sorgfältig ausgesiebt Sand von einer Baustelle eingeschottert und abschließend rostbraun getönt. Von den insgesamt 74 Weichen und drei Doppelkreuzungsweichen wurde eine ganze Reihe nach Maß selbstgebaut, die restlichen stammen vorwiegend aus dem Programm des englischen Herstellers Peco. Fast alle Gleise werden von einer vorbildgerecht verlegten elektrischen Fahrleitung überspannt, die allerdings nur im Bereich des Verschiebebahnhofs betriebsfähig ausgeführt ist.

Großen Wert legte Richard Orban auf eine naturgetreue Landschaftsgestaltung. Das Geländere relief und die Felsen entstanden nach der im Eisenbahn-Journal beschriebenen Pappmaché-Methode (siehe die Modellbahn-Ausgaben 7/1987 und 11/1987), die der Erbauer jedoch schon seit über zehn Jahren erfolgreich anwendet. Im Gegensatz zur üblichen Bauweise paßte er jedoch den Verlauf der Bahntrassen dem vorher festgelegten Landschaftsrelief an, damit nicht "zuerst wahllos die Gleise verlegt und anschließend die letzten gleisfreien Ecken mit Landschaft zugeschustert werden". Gelungen wie selten ist deshalb die Harmonie von Bahn und Landschaft. Der die ganze Modellbahn-Landschaft prägende Bach scheint sich tatsächlich sein Bett im Laufe der Jahre selber gegraben zu haben.

Trotz sorgfältiger Ausgestaltung auch im Detail ist der rastlose Modellbauer noch nicht zufrieden: "Vieles ist nicht ganz perfekt, aber eine große Anlage so auszuschnücken wie ein kleines Diorama, ist fast unmöglich". Bei so viel Hang zur Perfektion muß man eigentlich kaum erwähnen, daß ein Teil der Triebfahrzeuge (Richard Orban: "Ich verwende alles, was im Handel zu bekommen ist") durch den Einbau von Faulhaber-Motoren "getunt" wurde. Für die nahe Zukunft stehen vornehmlich zwei Projekte ins Haus. Zunächst soll durch das Anbringen einer Hintergrundkulisse für einen angemessenen Anlagenabschluß gesorgt werden, der zudem den Blick auf die störenden Deckenbalken verhindert. Schließlich gilt es, die leeren Straßen und Wege dieser Traumanlage mit einer bunten Schar von "Preiserlingen" zu beleben.

Thomas Hilge

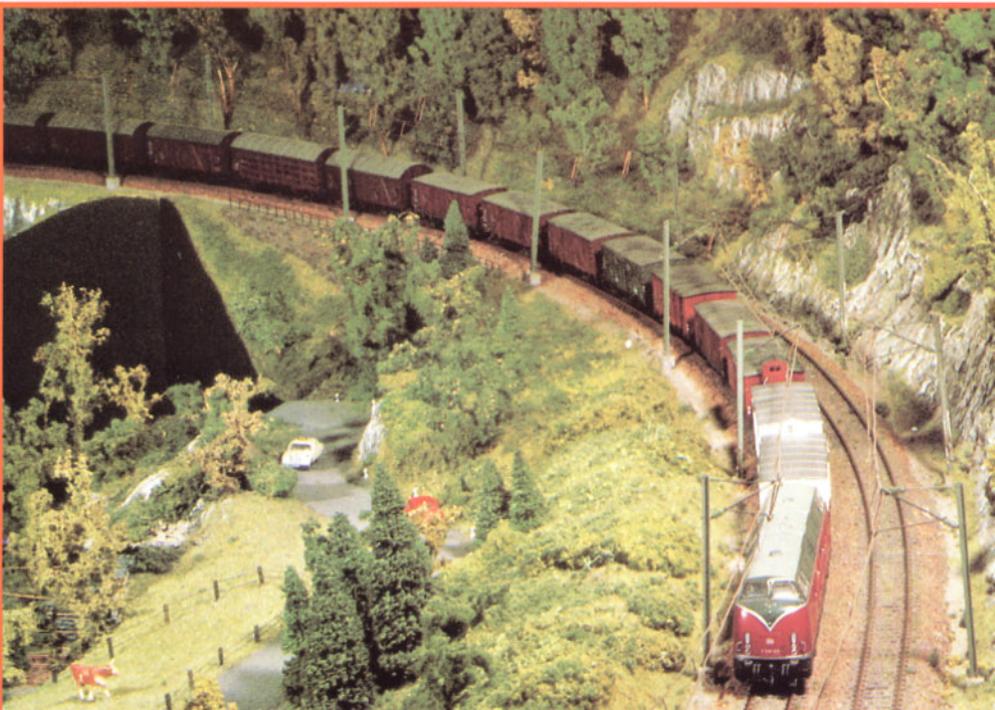


Bild 17: Die V 200 legt sich mit einem langen Güterzug in die Kurve.

Bild 18: Richard Orban hat nach eigener Aussage eine Vorliebe für "Altbau-Eloks mit Stangenantrieb und urigem, kastenförmigen Aufbau". Hier ist eine ehemalige bayerische EP 5 mit einem Güterzug unterwegs.

Fotos 12 – 18: Richard Orban

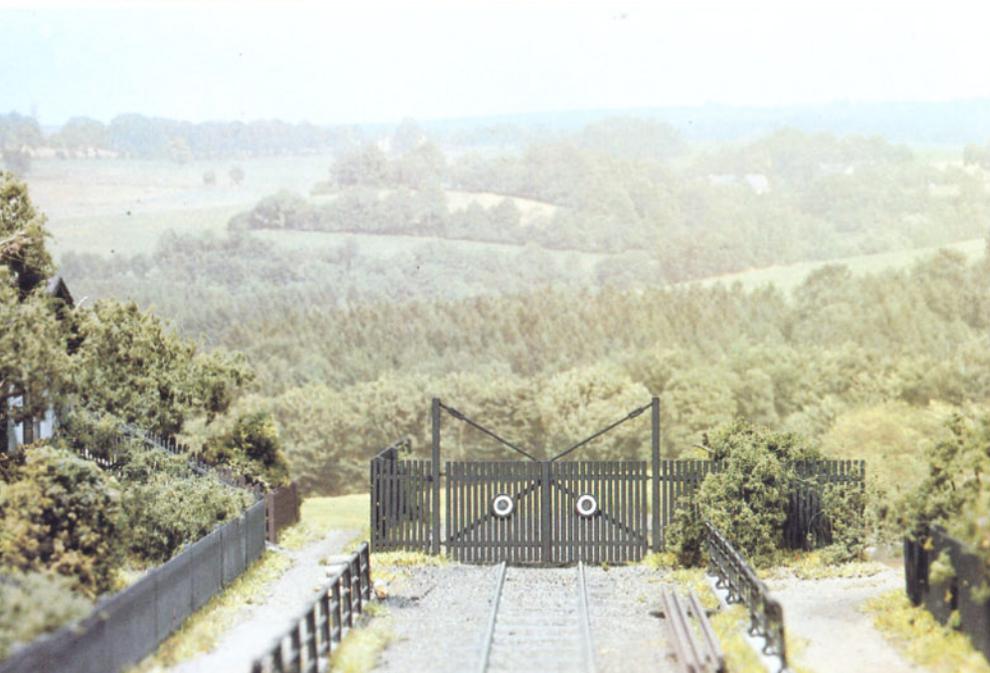




Bild 1: Die D VII von Fuchs – das passende Schmuckstück eines perfekt gestalteten Dioramas von Gerard.

Vorbildlich bis ins Detail

Bild 2: Auf dem Diorama präsentierte Gerard eine Auswahl aus seinem umfangreichen Sortiment an kunstvoll geätzten Messingzäunen und -geländern.



Klein, aber fein: Auf einem winzigen, jedoch perfekt gestalteten Diorama präsentierte der Wiener Kleinserienhersteller Gerard dem staunenden Nürnberger Messepublikum eine Auswahl aus seinem umfangreichen Angebot an Modellzäunen in der Baugröße H0. Da nur eine Grundfläche von knapp 30 x 20 cm zur Verfügung stand, kann die Gestaltung dieses "Dioramen-Zwergs" ohne Übertreibung als vorbildlich bezeichnet werden. Zwar kam es bei diesem Schaustück in erster Linie darauf an, die feinen Messingzäune und -geländer wirksam in Szene zu setzen. Es ist dem Dioramenbauer jedoch gelungen, einen Landschaftsausschnitt so darzustellen, daß man beim Betrachten der Fotos schon genau hinschauen muß, um das Ganze als Modell zu erkennen. Es zeigt sich hier wieder einmal, daß auch auf kleinstem Raum ein "Stückchen" unserer Umwelt auf naturgetreue Weise nachgebildet werden kann.

Peter Schiebel



Bild 3: Vorbild oder Modell? Die Antwort fällt nicht nur wegen der geschickt ausgewählten Hintergrundkulisse schwer.

Bild 4: Auf dem nur 20 x 30 cm großen Diorama wurden die fein gearbeiteten Zäune von Gerard äußerst wirkungsvoll in die Umgebung eingefügt.

Alle Fotos: P. Schiebel





Bild 1: Auf einem ansprechend gestalteten Diorama präsentierte Günther sein H0-Modell eines Triebwagens der Baureihe ET 184.0 mit den dazugehörigen Beiwagen.

Nostalgiefahrt mit der »Elektrischen« Messe-Dioramen von Günther und Gerard

Bild 2: Die meisten Fahrgäste auf der Strecke Berchtesgaden – Salzburg sind offensichtlich Wanderer, welche die Landschaft auf Schusters Rappen erleben wollen.





Bild 3: Auf dem Diorama von Gerard wurde auch die kunstvolle Nachbildung eines schmiedeeisernen Zaunes in Messinggätzausführung gezeigt.

Auf der Nürnberger Spielwarenmesse stellte die Firma Günther aus Veringerstadt eine ihrer Neuheiten 1988 auf einem ansprechend gestalteten Diorama vor. In epoche-gerechter Umgebung wurde das H0-Modell eines Triebwagens der Baureihe ET 184.0 der Deutschen Reichsbahn samt den zugehörigen Beiwagen EB 184 12 und EB 184 24 (offener Sommerwagen) präsentiert.

Vom Vorbild des zweiachsigen Triebwagens für den 1000-V-Gleichstrombetrieb beschafften die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1908 und 1909 insgesamt neun Stück für den Verkehr auf den Strecken Berchtesgaden – Königsee und Berchtesgaden – Salzburg. Die ursprünglich mit je zwei Lyra-Dachstromabnehmern ausgestatteten Fahrzeuge wurden von der DRG mit Scherenstromabnehmern ausgerüstet und mit den Betriebsnummern ET 184 01 bis ET 184 09 in den Bestand eingereiht. Nach der Umstellung der Königsee-Bahn auf Wechselstrom und der Stilllegung der Strecke Berchtesgaden – Salzburg wurden die Triebwagen in den Jahren 1942 und 1943 verkauft. Das Modell in DRG-Ausführung machte ebenso wie die passenden Beiwagen einen hervorragenden Eindruck, der durch eine makellose weinrot/cremefarbene Lackierung noch gesteigert wurde. Alle drei Modelle sollen nach Auskunft der Firma Günther noch in diesem Jahr in der bei diesem Hersteller üblichen Bausatzform ausgeliefert werden.

Für Wiener Vorstadtatmosphäre sorgte ein Diorama, das der Kleinserienhersteller Gerard aus der Donaumetropole auf der Messe vorstellte. Eine detailgetreu gestaltete Straßenbahnhaltestelle bildete den Rahmen für die Präsentation einer Vielzahl von feinen Ausstattungsteilen in Messingguß- und Messinggätzausführung. Bemerkenswert waren überaus filigrane Nachbildungen von schmiedeeisernen Zäunen und hölzernen Lattenzäunen, Geländern, verschiedenen Handkarren, Fahrrädern und Spielplatzgeräten. Für anspruchsvolle Anlagen- und Dioramenbauer lohnt es sich, das inzwischen recht umfangreiche Angebot von Gerard an diesen Teilen zu beachten.

Interesse verdient auch der Straßenbahntriebwagen der Serie M der Wiener Verkehrsbetriebe mit vielen feinen Messingteilen wie Lyrabügel, Linienschildern, Kupplungen, Griffstangen sowie der komplett aus Messinggätzteilen bestehenden Inneneinrichtung.

Peter Schiebel



Bild 4: Straßenbahntriebwagen der Serie M. Die gesamte Inneneinrichtung besteht aus Messinggätzteilen.

Bild 5: Gesamtansicht des Straßenbahn-Dioramas von Gerard. Die Oberleitung wurde während des hektischen Messebetriebs beschädigt.





Bild 1: Das Falter-Exklusivmodell 1988 "Bahnbetriebswerk" enthält alle Ausstattungsteile für ein komplettes Dampflokbw.

Werkfoto Falter

Messe-Nachlese

Versucht man, wenige Wochen nachdem die Tore der Internationalen Spielwarenmesse 1988 in Nürnberg geschlossen wurden, den Bereich des Modellbahn-Zubehörs kurz zu analysieren, so ergibt sich ein deutlicher Trend. Ganz im Gegensatz zur Bundesbahn, die sich aus der Fläche stetig verabschiedet und eindeutig auf "Tempo" setzt, fahren unsere Zubehörhersteller nach wie vor mehrgleisig. Für eine frische Brise sorgte zunächst Kibri mit einer Reihe von Ausstattungsteilen für Hafen- und Küstenszenen.

Knappbrücke, Krabbenkutter, Anlegestelle, Leuchtturm, Windmühle und ein Sortiment von Reetdachhäusern erfüllen endlich den vielfach geäußerten Wunsch nach typisch norddeutschem Zubehör.

Darüber hinaus werden natürlich auch eine Reihe eher nostalgischer Neuheiten auf den Markt kommen, die an längst vergangene Tage erinnern. In unserem Messebericht (Eisenbahn-Journal 2/1988) haben wir eine Vielzahl der geplanten Neuheiten in Wort und Bild vorgestellt. Aus Platzgründen konn-

ten wir leider nicht über alle interessanten Novitäten ausführlich berichten; auch der "Nachschlag" auf diesen Seiten kann natürlich nur eine kleine Auswahl bringen. Wir werden uns jedoch bemühen, in unserem "Schaufenster der Neuheiten" stets aktuell nach der Auslieferung auch jene Neuerscheinungen vorzustellen, die in unserer Messeberichterstattung nicht berücksichtigt worden sind.

Lokomotivschuppen und die wohl einmalige Atmosphäre eines Dampf-Bahnbetriebswer-

Bild 2: Bringt Leben auf die LGB-Anlage: Polas funktionsfähige Großbekehlungsanlage in Holzbauweise.

Werkfoto Pola



Bild 3: Eine hübsche Bereicherung für Landschaftsanlagen: Kleindiorama "Birkenhof" mit Silo und Scheune von Noch.

Werkfoto Noch

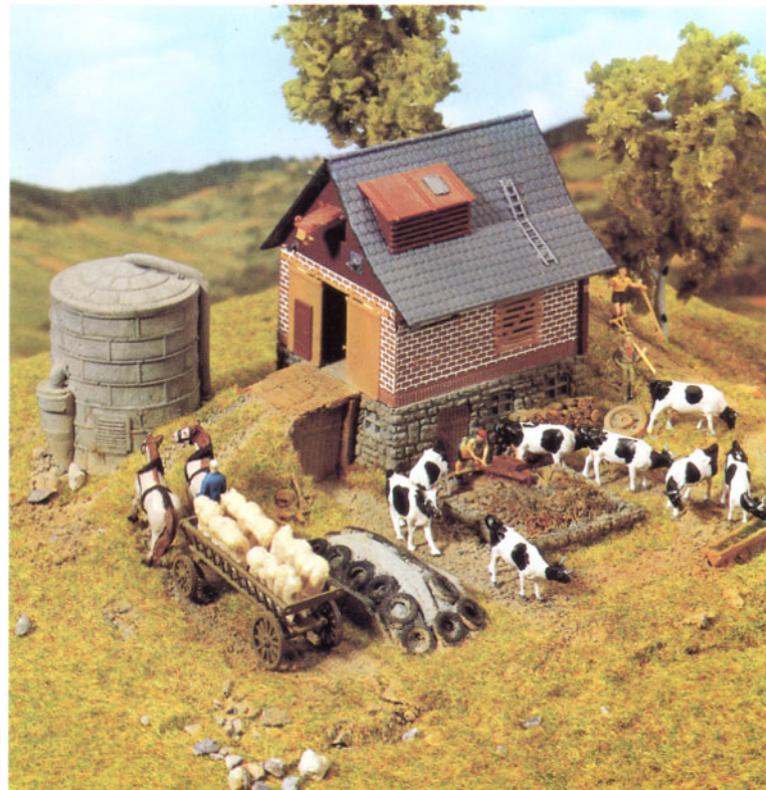




Bild 4: H0-Bausatzmodell des Stadt-Eckhauses "Antiquitäten König" von Pola. Die Ladenräume der beiden Geschäfte im Erdgeschoß verfügen jeweils über eine Inneneinrichtung.

kes inspirieren unsere Hersteller in erfreulicher Weise immer wieder aufs neue. Kibri stellte den Wasserturm aus dem legendären Bw Ottbergen als H0-Bausatz vor, MZZ kündigte einen schmucken alten Lokschuppen als dreidimensionalen Papierbausatz mit zahlreichen zusätzlichen Kunststoffteilen an. Auch vom Bw-Spezialisten Bochmann & Kochendörfer ist einiges Interessante angekündigt worden, so eine Bekohlungsanlage nach dem Vorbild des Bw Rosenheim. Für die LGB wird Pola als "Exklusiv-Modell" des Jahres 1988 eine Großbekohlungsanlage fertigen, die als Funktionsmodell sicherlich viele "Großbahner" erfreuen wird.

Voll Spannung werden die Modellbahner auf das Faller-Exklusivmodell 1988 "Bahnbetriebswerk" warten, dessen Auslieferung für September angekündigt ist. Neben dem dreistöckigen Lokschuppen mit eingebauter Tormechanik und Motorantrieb besteht der Bausatz aus einer Kleinbekohlungsanlage, Untersuchungs- und Ausschlackgrube, einem Bockkran, zwei Wasserkränen und vielen kleinen, für Bahnbetriebswerke typischen Ausstattungsteilen. Beigepackt ist auch ein in einmaliger Auflage gefertigtes Nebenfahrzeug vom Typ Klv 20 (VW-Draisine). Dieses Fahrzeug entsteht in Zusammenarbeit mit der Firma Brekina, die den bedruckten Kastenaufbau beisteuert.

Zwei neue H0-Meistermodelle von Pola sollten noch erwähnt werden: das Eckhaus "Antiquitäten König", das hervorragend zu den bereits bekannten Stadthäusern paßt und die "Apotheke Burghausen". Während das eher zeitlose Eckhaus von vielen Modellbahnern epochegerecht verwendet werden kann, dürfte die liebevoll restaurierte Apotheke eher in unsere Zeit passen. Wer es hingegen gern ländlich mag, für den hat der Allgäuer Hersteller Noch den "Birkenhof" als Klein-Diorama mit Futtersilo und Scheune angekündigt.

Kurzum, es sind also einige interessante Neuheiten auf dem Zubehörsektor zu erwarten, die alle eher Nostalgie und Beschaulichkeit vermitteln. Wir dürfen der Auslieferung gespannt entgegen sehen.

Klaus Eckert



Bild 5: Die "Apotheke Burghausen" aus dem Pola-H0-Programm mit typischen Rokoko-Ornamenten. Bemerkenswerte Details: teilweise bewegliche Fenster und Türen sowie ein hölzerner Erker an der Rückseite.

Bild 6: Für die Gartenbahn-Freunde ist gleich zu Saisonbeginn der schmucke Nebenbahn-Haltepunkt "Oberndorf" im Maßstab 1:22,5 im Handel erhältlich.

Werkfotos Pola

