B 7539 E
ISSN 0720-051X

Über 230 Farbfotos

Eisenbahn JOURNAL

11/1987
Dezember

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Modellbahn-Ausgabe

(Füllseite)

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

11/87
ISSN 0720-051X 13. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Anzeigen: Anne Rödel
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Textverarbeitung: H. Merker Verlag
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l. Verona — Via Morgagni, 30

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!

Zu unserem Titelbild: Auf dem vorbildlich gestalteten Diorama von Herrn Deininger überquert eine handgearbeitete bayerische C III mit einem Güterzug am Haken eine Steinbogenbrücke. Das Vorbild dieses prächtigen Modells gehörte zur zahlenmäßig umfangreichsten Lokomotivgattung der Bayerischen Staatseisenbahnen.

Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Eine altbewährte Betriebsanlage	4
19 Mit einem Tunnel fing es an	6
20 Vorhang auf für »Kalden 2«	11
Bauen mit Pappmaché (Teil 2)	19
»Altstadtsanierung« in Baugröße 0	26
Umbau der württembergischen T 4	34
Modelleisenbahn-Ausstellung Köln	40
21 Berliner November	48
Wilhelms Streich am Bahndamm	56
Wie die Eisenbahn nach Eichenholzen kam (Teil 3)	62
Schmalspurbahn im Western-Stil	68
Alles über Modell-Laubbäume (2. Teil)	72
Schaufenster der Neuheiten	80
Mini-Markt	84
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	86

Für das uns auch in diesem Jahr entgegengebrachte Vertrauen bedanken wir uns recht herzlich.
Wir wünschen unseren Lesern ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr.

Ihr Hermann Merker Verlag

Endspurt im Modellbauwettbewerb

Beim Erscheinen dieser Modellbahn-Ausgabe haben Sie, liebe Leser und Modellbahner, noch knapp neun 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

Eine altbewährte Betriebsanlage

Auch in dieser Modellbahn-Ausgabe wollen wir wieder eine ausgesprochene Betriebsanlage vorstellen. Wie die meisten "Spielbahnen" wuchs die Anlage von unserem Leser Walter Weinwurm aus Wien im Laufe von vielen Jahren ohne großartige Vorausplanung und langwierige Konzeption. Bei Miniaturbahnen dieser Art wird in den meisten Fällen auf eine realistisch-weitläufige Landschaftsgestaltung zugunsten eines vielseitigen Fahrbetriebs verzichtet.

Walter Weinwurm bezeichnet sich selber als "Fahrplan-Betriebsfanatiker". Im Gegensatz zu anderen Betriebsanlagen verzichtete er jedoch nicht auf ein ausgeprägtes Landschaftsprofil und verdeckt angelegte Schattenbahnhöfe. Beim schrittweisen Auf- und Ausbau orientierte sich Herr Weinwurm an Vorbildern aus der schweizerischen Bergwelt. Bis knapp unter die Kellerdecke reichen die "Bergriesen" im hinteren Teil der 4x2 m großen Anlage.

Mit ihrem Bau wurde bereits vor fast zwanzig Jahren begonnen. Die Aufnahmen auf diesen beiden Seiten entstanden ebenfalls schon vor einigen Jahren. Seitdem wurden aber nur noch geringe Änderungen und Verbesserungen vorgenommen. Herr Weinwurm möchte nicht mehr allzu viel Zeit und Mühe investieren, da die Anlage kurz vor dem Abbruch steht. Obwohl sich das Konzept für die Bespielbarkeit nach Ansicht des Erbauers über die vielen Jahre hinweg gut bewährt hat, genügt sie inzwischen seinen durch diverse Journal-Beiträge gestiegenen Ansprüchen nicht mehr.

Sowohl das Alter als auch die thematische Einordnung bringen es mit sich, daß das ver-

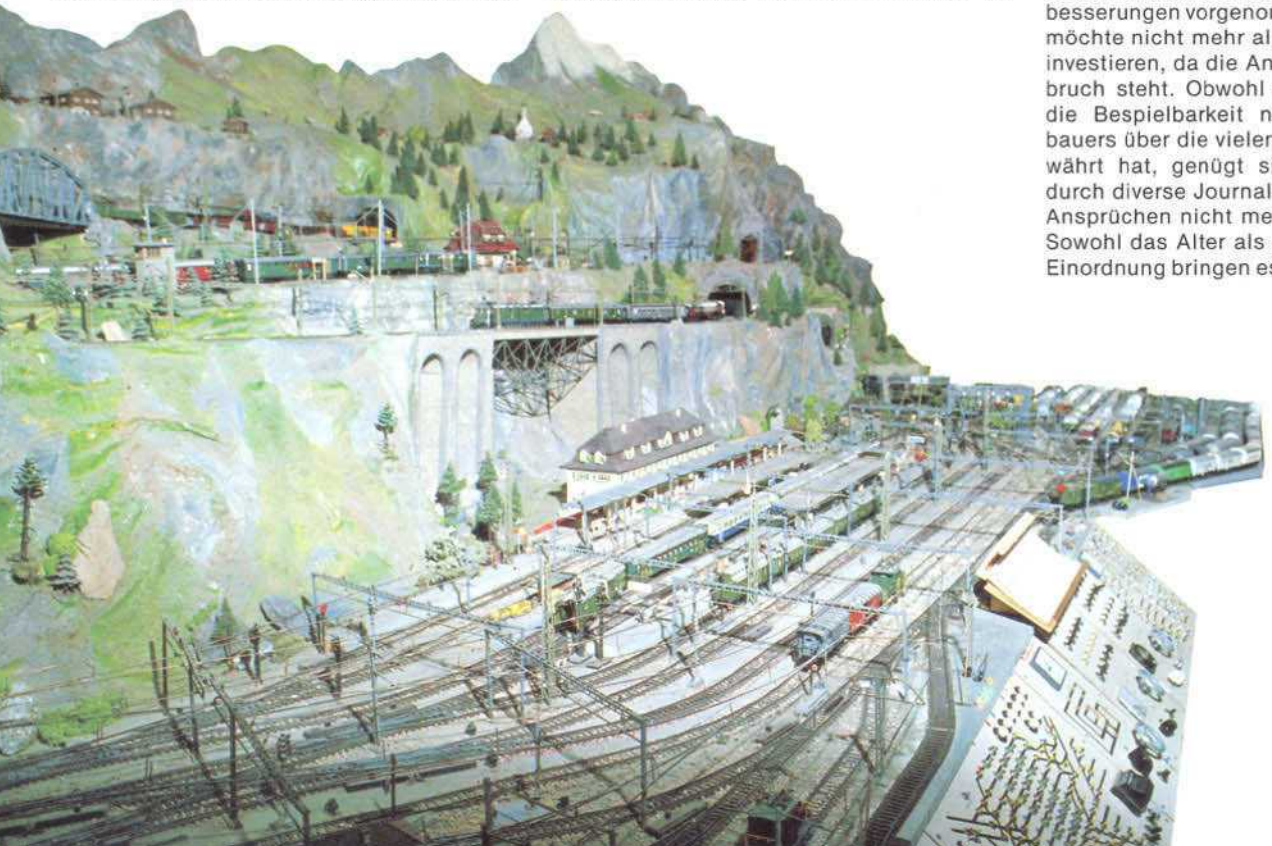
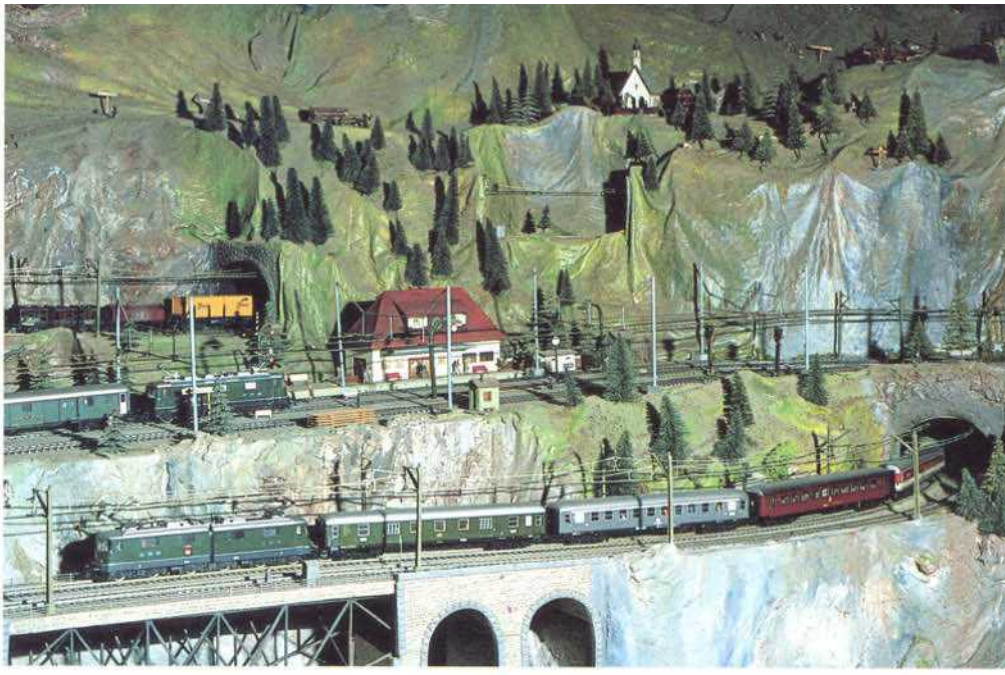


Bild 1 (oben): Den Betrieb auf seiner Anlage steuert Walter Weinwurm über ein selbstgebautes Stellpult mit zwei Gleisbildstellwerken.

Bild 2: Eine Anlage mit "Alpenpanorama": Unter dem bis knapp unter die Kellerdecke reichenden "Gebirgsmassiv" verbirgt sich ein großer Schattenbahnhof.

Bild 6 (rechts): Auf Dampflokbetrieb wurde verzichtet. Wie beim schweizerischen Vorbild sind alle Strecken durchgehend elektrifiziert.
Alle Fotos: W. Weinwurm



schiedenartigste Rollmaterial zu finden ist. Neben einer großen Zahl von Lokomotiven nach schweizerischen Vorbildern aus mehreren Epochen wird auch "grenzüberschreitendes" DB-Rollmaterial eingesetzt. Da alle Strecken durchgehend elektrifiziert sind, wird auf Dampflokbetrieb verzichtet.

Der Modellbahnbetrieb auf den langen freien Strecken und in den Bahnhöfen wird über ein großes, selbstgebautes Steuerpult geregelt. Zwei umfangreiche Gleisbildstellwerke erlauben vor allem die Kontrolle über die drei nicht einsehbaren Schattenbahnhöfe, aus denen insgesamt 33 Zuggarnituren abgerufen werden können. Da dieses Steuerpult, aber auch der Rest der Anlage nach Ansicht ihres Erbauers inzwischen deutliche Abnützungserscheinungen zeigen, befindet sich ein Neubau bereits in der Planung.

T. Hilge

Bild 3: Auch im Modell zwei der stärksten Schweizer Lokomotiven: Das Krokodil und die Ae 8/8 der BLS.

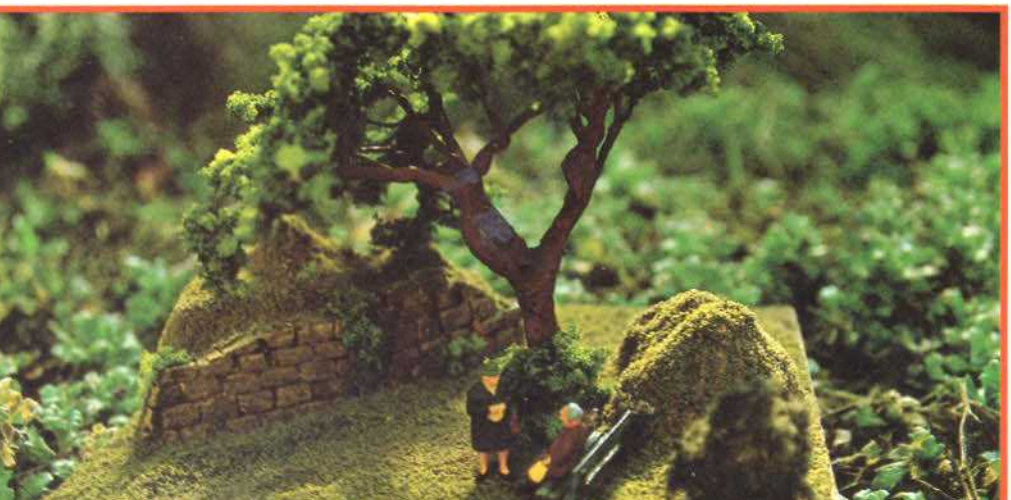
Bild 4 (oben): Das Thema "Schweiz" erlaubt internationale Zuggarnituren: Die Re 6/6 hat u. a. DB- und ÖBB-Wagen am Haken.

Bild 5: Die Ae 8/8 der BLS verläßt gerade mit einem schweren Güterzug einen der zahlreichen Tunnels.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

19

Mit einem Tunnel fing es an



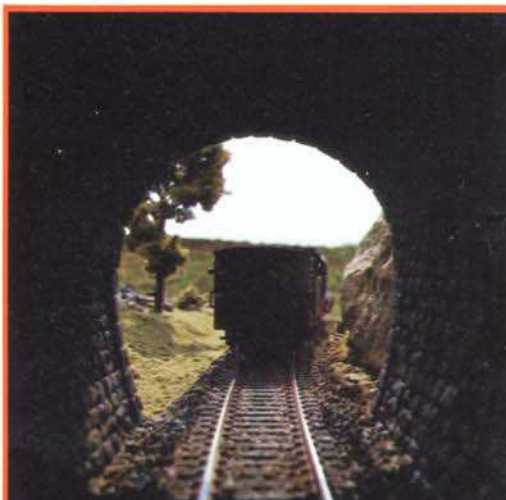


Bild 1 (links): In aufwendiger Arbeit wurden Steine und Felssplitter gesammelt und zersägt. Das Ergebnis ist ein kunstvolles Arrangement aus Tunnelportal, Stützmauer und Felspartien.

Wie hieß es da unlängst im Eisenbahn-Journal im Zusammenhang mit der Herstellung von Bäumen: "Bevor man sich ans Werk macht, ist die Entscheidung über das für die Herstellung geeignete Grundmaterial zu treffen. Fangen wir deshalb mit einem Material an, das wir kostenlos bekommen können, – und zwar von Mutter Natur selbst!" Diese Aussage bezog sich damals auf die Herstellung von Laubbäumen. Doch gilt sie, wie das hier vorgestellte Diorama beweist, durchaus auch für andere Gestaltungselemente. Im vorliegenden Falle handelt es sich um Steine und Felssplitter, die der Erbauer in einem Steinbruch gesammelt und in mühevoller Kleinarbeit in geeignete Stücke zersägt hat.

Wie es dazu kam, ist eine kleine Geschichte für sich. Vor knapp einem Jahr hatte die Modellbahnanlage eines Freundes bei Herrn Wendtland das Interesse für dieses Hobby geweckt, und er begann, sich intensiv damit zu beschäftigen. Was lag für einen Neuling wie ihn näher, als in einen Modellbahn-Club einzutreten und sich dort von den "alten Hasen" einiges abzuschauen. Auch an passender Lektüre mangelte es nicht. Eines Tages "stolperte" er förmlich über ein Eisenbahn-Journal (Ausgabe 9/1985), in dem der Bau eines Tunnels beschrieben wurde. Ein Tunnel – das sollte sein erstes eigenes Übungsstück werden! Und es gelang!

Aber was sind ein Tunnelportal und eine Tunnelröhre ohne passende Umgebung? Sie sind nackt. Also kleidete er seine Erstlingswerke auf einer 12 x 12 cm großen Grundplatte ein wenig ein. Diese "Handvoll" eines Dioramas gefiel ihm zwar schon recht gut (und seinen Freunden übrigens auch), aber nun war sein modellbauerischer Ehrgeiz erst so richtig erwacht. Das Diorama sollte größer und vollständiger werden. Das Kernstück bildete dabei nach wie vor der bereits entstandene Tunnel.

Auf ein 40 x 50 cm großes Sperrholzbrett klebte Herr Wendtland mit Pattex eine Korkbettung und Flexgleise von Roco. Zum Einschottern fand sich in einem nahegelege-

Bild 2 (Seite 6, links unten): Mit einem Kleinstdiorama auf 12x12 cm Grundfläche hat alles angefangen.

Bild 3 (Seite 6, rechts unten): Ein Güterzug verläßt gerade den Tunnel, das Kernstück des liebevoll gestalteten Dioramas.

Bild 5 (unten): Das herrliche Wetter lädt zum Wandern ein. Zwei selbstbemalte Preiser-Figuren genießen die Aussicht über die Hügellandschaft.

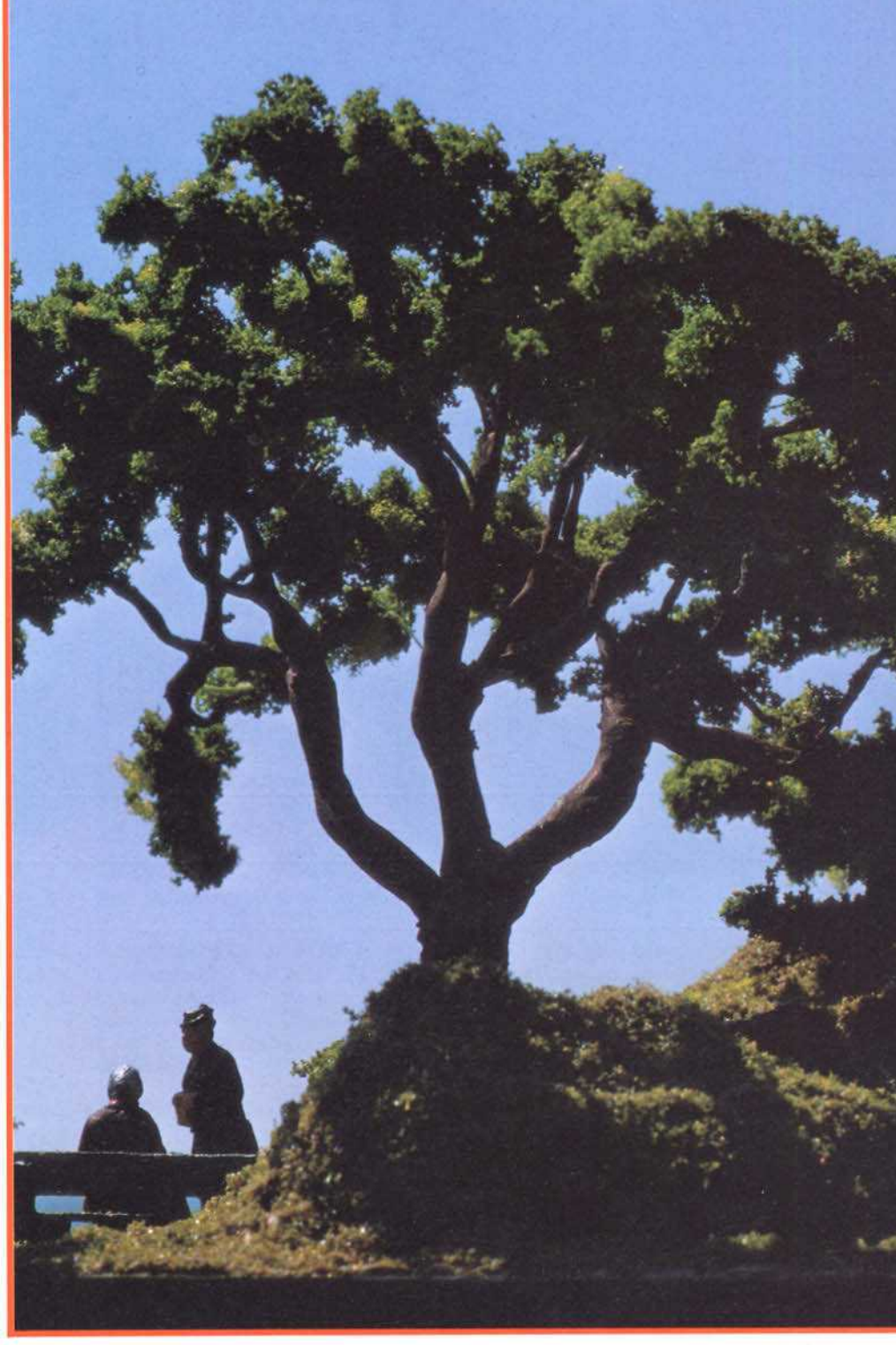


Bild 4: Nach der bekannten Draht-Drill-Methode (vgl. auch Seiten 72-79 in dieser Ausgabe) entstand dieser mächtige Baum, der hier wirkungsvoll im Gegenlicht fotografiert wurde.

Bild 6: Auch im Detail ist das Diorama sehr fein durchgestaltet. Der naturgetreue Bodenbewuchs wurde durch den Einsatz von Woodland-Scenics-Streumaterial erzielt.

Bild 7: Nur durch perfekte Gestaltung auch im Detail erhält man einen hervorragenden Gesamteindruck. Die Bierwagen von Roco wurden mit Humbrol, Acrylfarben und Pastellkreiden künstlich gealtert.

nen Steinbruch geeignetes Material, aus dem durch mehrmaliges Sieben die richtige Schottergröße ausgesondert wurde. Da der Erbauer mit dem weiteren Arbeitsgang selbst noch nicht recht vertraut war, bediente er sich auch hier der im Eisenbahn-Journal beschriebenen Methode. Anschließend wurden Schienen und Gleisschotter von ihm mit einer Mischung aus rostroten, braunen und schwarzen Plakafarben patiniert und darauf dann die schon vorhandene Tunnelröhre samt Tunnelportal gesetzt.

So weit, so gut. Doch die Hauptarbeit stand noch bevor. Tagelang hat Herr Wendlandt in seiner Freizeit nichts anderes getan als stundenlang Steine und Felssplitter zersägt und zu mustergültigen Kunstbauten verarbeitet. So entstanden schließlich die Urmodelle für je zwei Tunnelportale sowie eine kleine (8 x 14 cm) und eine große Stützmauer (11 x 18 cm) aus Naturstein für die Tunnelröhre, die mit Silikon-Kautschuk RTV-M-533 von Wacker abgeformt wurden. Zur Bearbeitung der Steine hatte der Dioramenbauer vorsorglich 12 cm lange, feine PUK-Metallsägeblätter eingespannt, weil sie gegenüber den normalerweise verwendeten Laubsägeblättern eine höhere Verschleißfestigkeit aufweisen.

Als nächster Schritt entstand dann aus Styropor und Gips der Berg um den Tunnel. Die Stützmauern, die Felsen und die (selbst geformten) Baumstümpfe wurden gleich in den noch feuchten Gips eingesetzt, so daß sie nach dem vollständigen Abbinden sehr fest saßen.

Auch für die übrige Landschaftsgestaltung hat sich der Erbauer noch ein paar Kniffe einfallen lassen. Bei seinen ersten Übungsstücken hatte er seine Vorliebe für die Verarbeitung von lufthärtender Modelliermasse (Keramiplast von Faber Castell) und "Keramin" als Gießmasse entdeckt. Mit diesen Materialien formte er auf einem Stück Sperrholz eine größere Anzahl von Baumstümpfen, die mit Kautschuk abgeformt und anschließend mit Keramin ausgegossen wurden. Dieses Material ist zwar um einiges teurer als Gips, verspricht aber bei richtiger Verarbeitung ausgezeichnete Ergebnisse, weil es sich u. a. sehr gut bemalen läßt. Für

Bild 8: Gesamtansicht des 40x50 cm großen Dioramas. Der Tunnel rechts war eigentlich nur das erste Übungsstück des Erbauers.

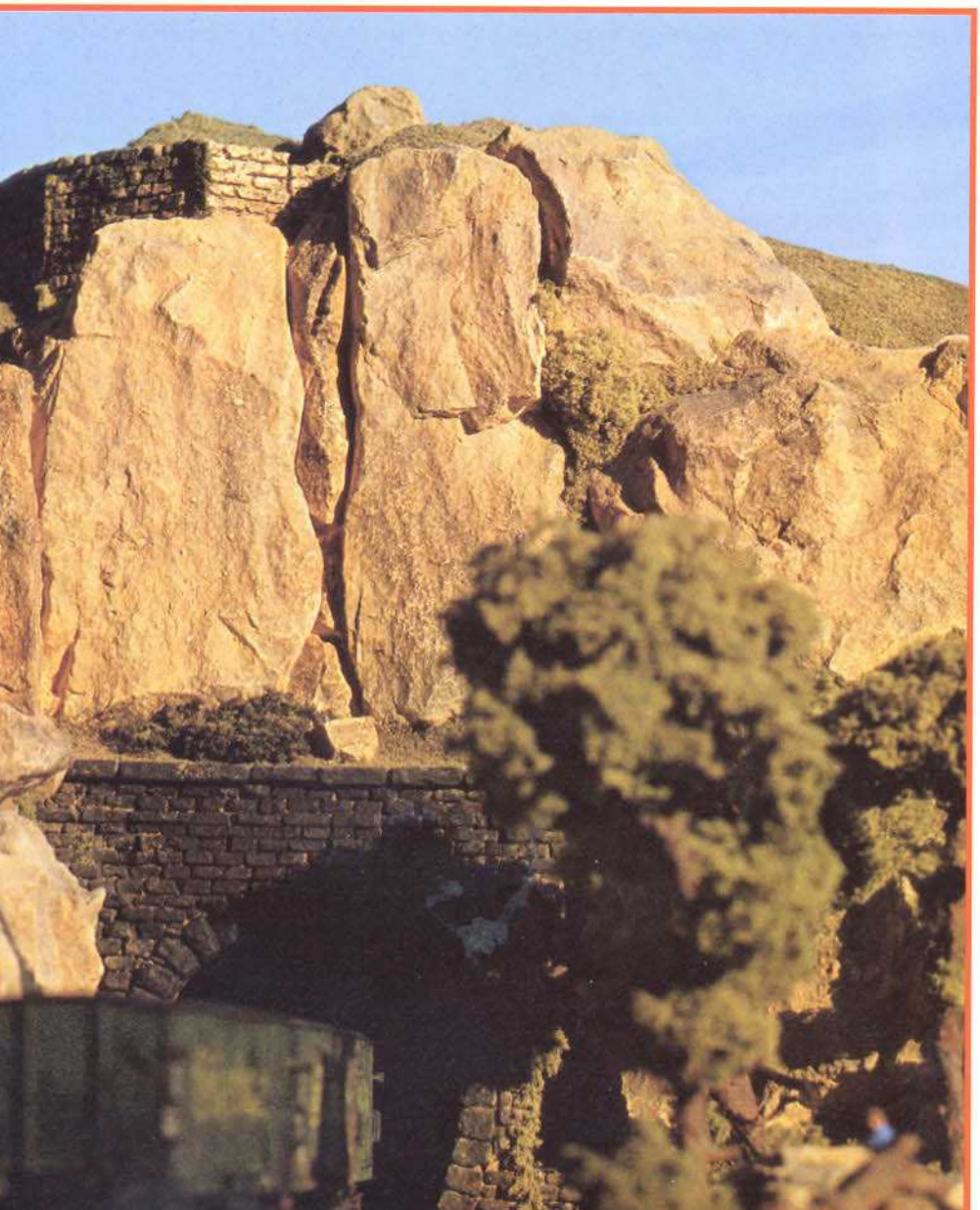
Bild 9: Auch ein kleines Diorama bietet viel Platz für reizvolle Motive.

Bild 10: Perfekter Modellbau: Angerostete Schienenprofile, sorgfältig ausgesiebter Schotter, selbstgebaute Bäume und ein in Silikon-Kautschuk abgeformtes Tunnelportal stellen Vorbildatmosphäre her.

das Einfärben der Landschaft wurde Latex-Farbe verwendet, die Wetterseite an den Felsen, Stützmauern und Baumstümpfen erhielt einen Anstrich mit Wacofin.
Als Streumaterial kamen ausschließlich Produkte von Woodland Scenics (Turf und Coarse Turf in verschiedenen Farben) zum Einsatz, die zur besseren Haltbarkeit mit einem Wasser-Pril-Weißleim-Gemisch übersprüht wurden.
Sehr harmonisch fügen sich in die Dioramen-Landschaft auch die aus verdrillter Kupferdrahtlitze hergestellten Bäume ein. Um abgesägte Äste darzustellen, wurden mehrere Drähte verdrillt und an den Stamm angelötet. Für das "naturgemäße" Aussehen der Stämme sorgte die Verwendung von Latex-Farbe, der vorher noch ein wenig feinstes Sägemehl beigemischt worden war. Dadurch wurde die rauhe Rindenstruktur erzielt, die Beflockung erfolgte mit Woodland Scenics Foliage und einem "Hauch" von Green Grass (ebenfalls von Woodland Scenics).

Bild 11: Zwei müde Wanderer lassen sich bei ihrer Rast auch durch vorbeiratternde Züge nicht stören.

Bilder 12 und 13: Stützmauern und Tunnelportale entstanden in einem aufwendigen und zeitraubenden Verfahren: Steine und Felssplitter wurden mit einer Metallsäge bearbeitet und anschließend mit Silikon-Kautschuk abgeformt, von dem dann naturgetreue Abgüsse hergestellt wurden.



Um der Szene noch etwas Lebendigkeit zu vermitteln, fanden sich hier und da schließlich noch ein paar selbstbemalte Preiser-Figuren zum Picknick ein. Sie lassen sich durch die Auspuffschläge der Roco-Lokomotiven und die mit Humbrol, Acrylfarben und Pastellkreiden gealterten Güterwagen nicht in ihrer Ruhe stören. Wieso auch? Schließlich meinte es Petrus besonders gut mit ihnen an diesem Tag, denn der Himmel war strahlend blau, und die herrliche Aussicht über die sanften Hügel verleitete so recht zum Träumen. **T. Wendlandt**

Bild 14: Zwei Wanderer auf dem Weg zum Gipfel, der – wegen der guten Aussicht – ein beliebtes Ausflugsziel ist.
Alle Fotos: T. Wendlandt