

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

7/1989
August

DM 10,80
sfr 10,80
öS 85,—

Modellbahn-Ausgabe



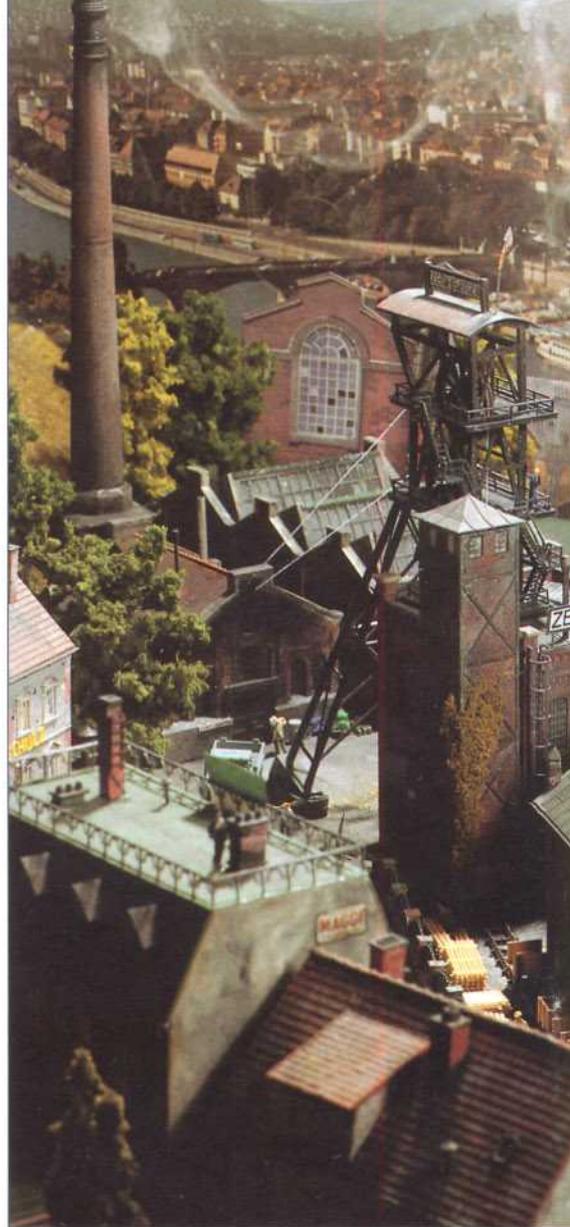


Gespentisch

Ob es auf der Burgruine "Gipsenstein" spukt oder nicht, war nicht in Erfahrung zu bringen. Wie die Burgruine gebaut wurde, hingegen schon. Ab Seite 36.

Staubig

Ein Bergwerksbetrieb verursacht viel Schmutz. Leider. Auf der Modellbahnanlage schaut alles viel freundlicher aus. "Zwischen Förderturm und Kinospaß" führt sie auf das Gelände einer alten Zeche. Ab Seite 8.



Titelbild:

Bis auf wenige Einzelteile – Luftpumpe, Laternen und Puffer – entstand das Messingmodell einer bayerischen E I völlig in Handarbeit. Dieser urigen, exakt in der Baugröße H0 nachgebauten Dampflokomotive haben wir einen größeren Beitrag gewidmet. Lesen Sie bitte ab Seite 46.

Foto: Peter Schiebel



**Eisenbahn
JOURNAL**

Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

ISSN 0720-051X 15. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 10,80 öS 85,—

sfr 10,80

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 - 49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Hermann Merker
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 24

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

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 10 vom 1. Januar 1989.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt!

Inhalt

Die Kaktusbahn	6
Zwischen Förderturm und Kinospaß	8
Eine Bergmannssiedlung im Grünen	12
68 Brief an einen Modellbahnfreund	16
69 Der Bahnhof Schopfloch (Mfr) um 1910	22
H0/H0m-Anlage »Anschlußbahnhof«	27
70 Eine Reise durch ein Märchenland	30
71 Burgruine »Gipsenstein«	36
Mini-Markt	42
Ein Schmuckstück aus Meisterhand	46
Die bayerische E I	46
Der Lokschuppen: ein Thema mit Variationen	56

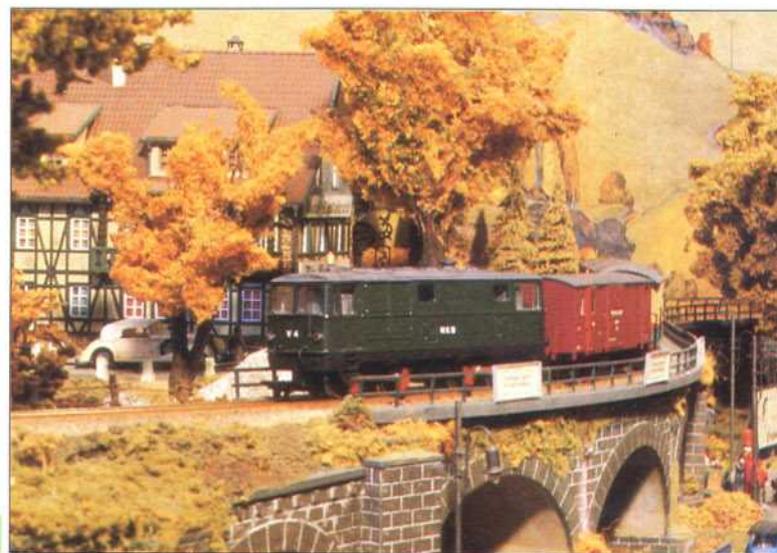


K. Eckert

Eigenwillig

Schon vor zehn Jahren wurde der Lokschuppen Volkach dem Erdboden gleich gemacht. Ein Kleinod aus der Dampflokzeit weniger. Ab Seite 68 fordern wir zum kompromißlosen Nachbau auf.

B. Schmid



K. Heitbreder

Märchenhaft

Verklärte Kindheitserinnerungen und die Märchen der Gebrüder Grimm standen Pate, als Jean Isaac sein "Drachenstein" gestaltete. Ab Seite 30 bieten wir Ihnen "Eine Reise durch ein Märchenland".

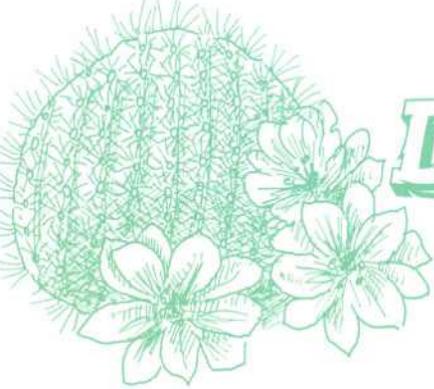


A. Franke

Ein echter Bayer: der Lokschuppen Volkach	58
Die E 10 von Liliput	64
Tips und Tricks: Brücken für die Modellbahnanlage	65
Eine Sorge weniger	69
Fenster-Gardinen	72
Neueröffnung	73
Spalter Kleinbekohlungsanlage H0-Modell von Brawa	77
Güterwagen von gestern	80
Auto-Bahn	86
Schaufenster der Neuheiten	88
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	92
Sonderfahrten und Veranstaltungen	95

Romantisch

Heute ein verschlafener Ort – um 1910 sah dies völlig anders aus: Der Bahnhof Schopfloch (Mfr) wurde auf einem Diorama von Peter Dresselhaus in Szene gesetzt. Lassen Sie sich ab Seite 22 von dieser Romantik einfangen.



Die Kaktusbahn

Die verzauberte Modelleisenbahn

Wer nach Sinn und Zweck einer Modellbahnanlage fragt, gibt sich den eingefleischten Enthusiasten rasch als Ignorant zu erkennen. Spaß, Freude und Zeitvertreib sind sicherlich Begründungen, die nur der nachvollziehen kann, der in der Materie steckt und weiß, wovon geredet wird. Aber auch nüchterner denkenden Zeitgenossen kann über Umwege das Thema nahegebracht werden. Das Zauberwort Marketing – sicherlich bisweilen etwas überstrapaziert – hat einen guten Klang auch bei denen, die funktional denken und am wirtschaftlichen Erfolg ausgerichtet sind.

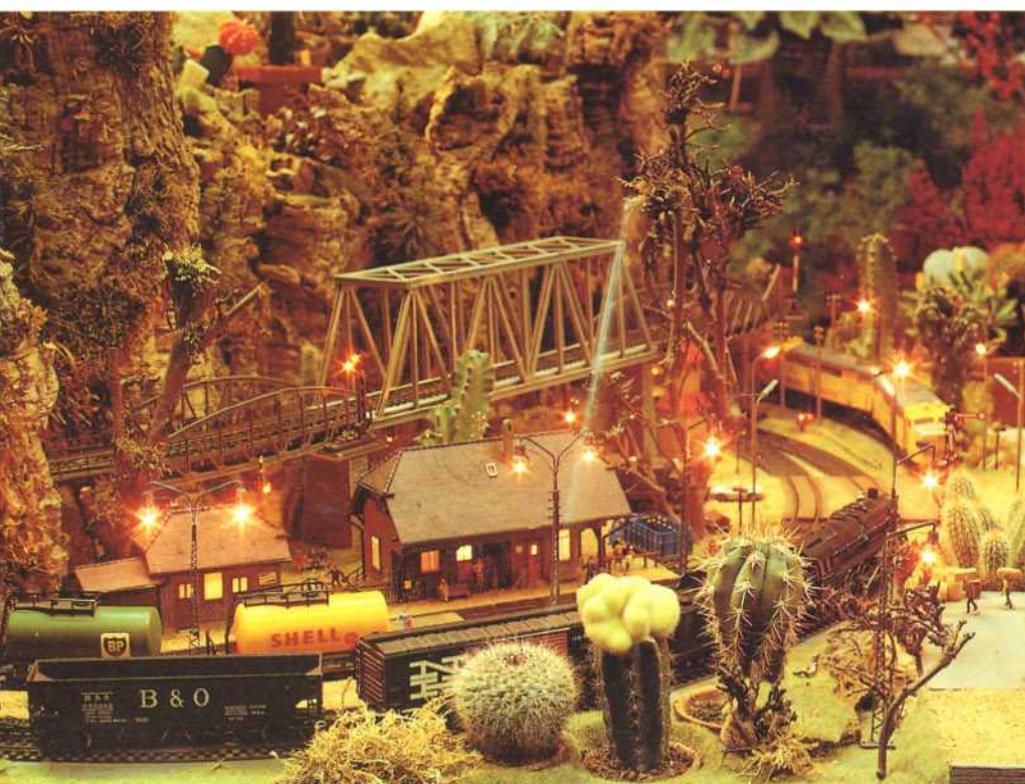
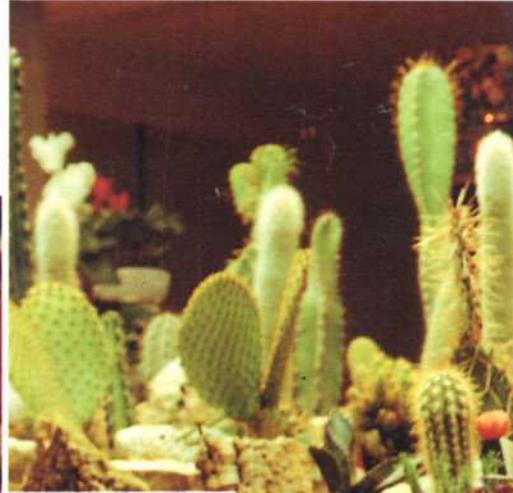
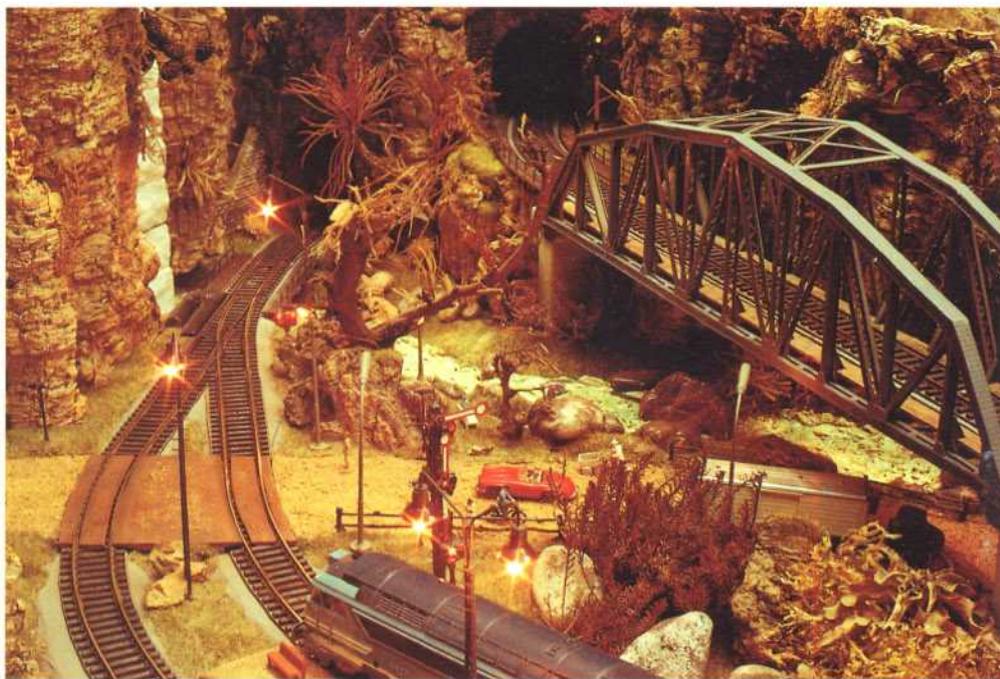
Unser Leser Kurt Kufner hat schon im Jahre 1966 das "Angenehme" mit dem "Nützlichen" verbunden und eine an sich zweckfreie Modellbahn werbewirksam in Szene gesetzt. Zur Belebung seines damaligen Blumen-Einzelhandelsgeschäfts im allgemeinen sowie zur Präsentation seines Kakteengebotes im besonderen kreierte er eine Synthese aus Beruf und Steckenpferd. Seine Fleischmann-Anlage dekorierte er nicht mit handelsüblichem Geländebauzubehör, sondern mit lebenden Pflanzen. So entstand eine an nordamerikanische Gegebenheiten erinnernde Landschaft, die ihren eigenen Reiz hat und weit vom Üblichen abweicht. Die fremdartige Stimmung verfehlt ihre Wirkung auf den Betrachter nicht und verführt zumindest zu näherem Hinschauen. Nicht nur der vorwiegend "pflanzlich" angehauchte Kunde entdeckt vielleicht sein Herz für die Eisenbahn en miniature; auch der "Eisenbahner" wird eventuell dazu ge-

bracht, sich mit "Stachelgewächsen" auseinanderzusetzen.

Das friedliche Miteinander von Natur und Technik zeigt, daß etwas ursprünglich Gegensätzliches durchaus zu einer harmonischen Einheit zusammengefügt werden kann. Wenn auch nicht als Anregung für jeden Modellbahner, so kann Kurt Kufners Werk doch ein Gedankenstoß für jene sein, die ihr Hobby allzu verkniffen sehen. Nicht verschwiegen werden soll aber dieser

Gruppe, daß auch Kurt Kufners Anlage einen Schattenbahnhof hat und auf ihr automatischer Mehrzugbetrieb stattfindet, der über die Jahre klaglos funktionierte. Der ausgesprochene Freiland- oder Gartenbahner kann vielleicht die Idee des Kakteengeländes aufgreifen und für seine Belange umsetzen. So oder so – das Vergnügen an der Beschäftigung mit der Liebhaberei sollte als Konsens im Vordergrund rangieren.

Thomas Kohnen



Alle Fotos:
K. Kufner





Bild 1: Eine kleine Maschinenfabrik hat sich vor vielen Jahren am Rande der Großstadt neben dem Bergwerksbetrieb niedergelassen.

Zwischen Förderturm und Kinospaß

Ein Tag im Erzbergwerk-Gelände

Nahe der alten Stadt, die von einem Fluß durchzogen wird und alle Merkmale eines stetig wachsenden Ortes aufweist, liegt ein kleines Bergwerk. Man fördert dort Erz, das teils auf spezielle Transportwagen der Bahn, teils auf Lastschiffe verladen wird.

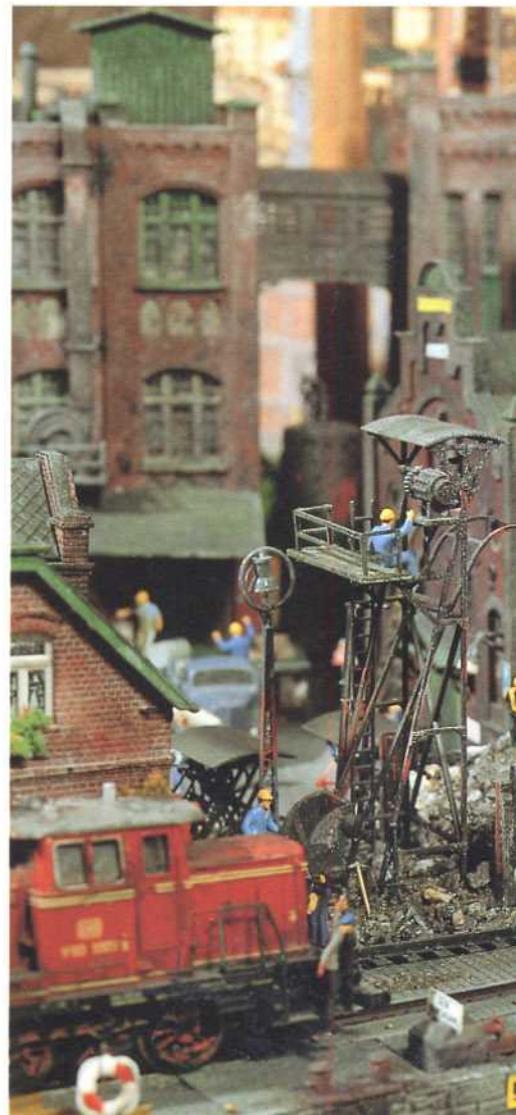
Es ist ein trüber Tag, irgendwann zwischen 1950 und 1960. Neubauten sind kaum zu sehen; an den Fabrikanlagen ist in vielen Jahrzehnten so gut wie nichts verändert worden. Die Spuren der Zeit sind nicht zu übersehen, zumal ein Bergwerksbetrieb viel Schmutz verursacht. Die Zeche wird von einem Förderturm beherrscht. Über eine Materialseilbahn befördert man das Erz direkt in die große Wasch- und Sortierhalle. Von dort gelangt es auf altmodischen Kipploren zum Vorratsbansen. Eine betriebseigene Werkstätte darf ebensowenig fehlen wie ein bescheidenes Verwaltungsgebäude.

In nächster Nachbarschaft hat sich eine kleine Maschinenfabrik niedergelassen, und seit vielen Jahren befindet sich auch eine Pumpenfabrik auf dem Gelände. Wo sich der Kanal unter einer Bahnbrücke hindurch in Richtung Stadt fortsetzt, stehen ein paar auch nicht mehr ganz neue Vorstadthäuser: Im Kino und in der Kneipe finden die müden Arbeiter abends Erholung. Schließ-

lich arbeitete man zu jener Zeit noch 48 Stunden am Tag, und der Dienst nahm auch noch den Samstag in Anspruch.

Im Morgengrauen – es mag 5.00 Uhr sein – geht die Fröhschicht zur Arbeit. Ein schmutziger Dunst aus Dampf und Rauch liegt über dem Werk. Für einen kurzen Disput mit dem Kollegen von der Maschinenfabrik ist dennoch Zeit. Bald gelangt die Arbeitergruppe zur Waschkaue, wo die Grubenkleidung angelegt wird. Nicht mehr lange, und die Kumpels werden in den Schacht einfahren. Irgend etwas scheint am Förderturm nicht in Ordnung zu sein. Wozu stände sonst der Mechaniker auf dem Umgang? Und auf dem Dach der Washhalle muß offenbar abgedichtet werden; in gefährlicher Höhe hantieren die Bauarbeiter. Ein Tag wie jeder andere; für alle Beschäftigten bringt er nichts Neues, immer nur den täglichen Trott und das Einerlei der schweren Arbeit.

An der Laderampe herrscht emsiger Betrieb. Es gibt eine Vielzahl von Gütern, die angeliefert und abtransportiert werden. Fleißige Männer, die wohl alle auf den Namen "Preiser" hören, hieven Ölfässer zum Schmieren der vielen Maschinen auf die Rampe. Paletten, die zu jener Zeit gerade in Gebrauch kamen, liegen bereit, um kleinere Dinge verladen zu können. Wohin der Mann mit dem Sack auf dem Rücken will, ließ sich nicht ergründen. Die Kohleladung auf dem Lkw soll



wohl Heizzwecken dienen, denn wenn die Kumpels nach getaner Arbeit mit schwarzen Gesichtern aus dem Schacht steigen, brauchen sie viel heißes Badewasser.

Industriebähnchen

Gerade schiebt eine schmalspurige Diesellokomotive – sie wurde in der Eggerschen Lokfabrik gebaut – ein paar erzgefüllte Loren zur Verladung. Man sieht es dem Material an, daß es sich um echtes Erz handelt; es gleißt und glitzert.

Auch in der Maschinenfabrik ist man nicht untätig. Was im Inneren gearbeitet wird, kann man nicht sehen. Der kleine Ladekran und die vielen herumliegenden Teile lassen jedoch erkennen, daß hier keine sehr bedeutenden Maschinen gefertigt werden, auch wenn der Lastwagen offensichtlich Rohmaterial zur Aufarbeitung antransportiert. Der Fabrikamin deutet darauf hin, daß hier auch einiges zum Glühen und Schmelzen gebracht wird. Kohle schaufelt man per Hand in das kleine Heizhaus. Große Zahnräder liegen offensichtlich schon lange im Freien; der Rost verrät es. Und beim Lkw scheint man sich noch nicht ganz im klaren darüber zu sein, wie man die angelieferten Rohre am besten mit der Laufkatze herunterbefördert.

Bild 2: Das geförderte Erz wird direkt auf Spezialgüterwagen verladen. Eine V 60 holt einen beladenen Wagen ab.

Bild 3: Der große Förderurm prägt das Bild der Zeche, die über einen Gleisanschluß verfügt.



Für die Betriebe ist es von Vorteil, daß die Kanalmauer so dicht an den Gebäuden liegt. So können die Unternehmen ihre Waren auf dem billigen Wasserweg versenden. Da macht es nichts aus, daß in dem Kanal eine brakige, stinkende Brühe ist, auf deren Grund so mancher Unrat liegt.

Es qualmt heftig aus dem Kamin der kleinen Fabrik. Man steckt dort mitten in der Arbeit. Die aus der Werkstätte dringenden Geräusche mischen sich mit dem Lärm der Förderanlagen. Regelmäßig ist die "Anschlag"-Glocke zu hören. Abwechselnd drehen sich die großen Räder, über die dicke Seile laufen, in den verschiedenen Richtungen. Die Materialseilbahn bewegt sich ununterbrochen vom Förderhaus zur Sortieranlage. Eingezwängt zwischen verschachtelten Gebäuden bemerkt man den ausgedehnten Holzplatz. Jede Grube benötigt schließlich vielerlei Balken und Stempel zum Abteufen. Holzwagen werden per Muskelkraft zum Förderurm geschoben, von wo aus das Material in die Tiefe befördert wird.

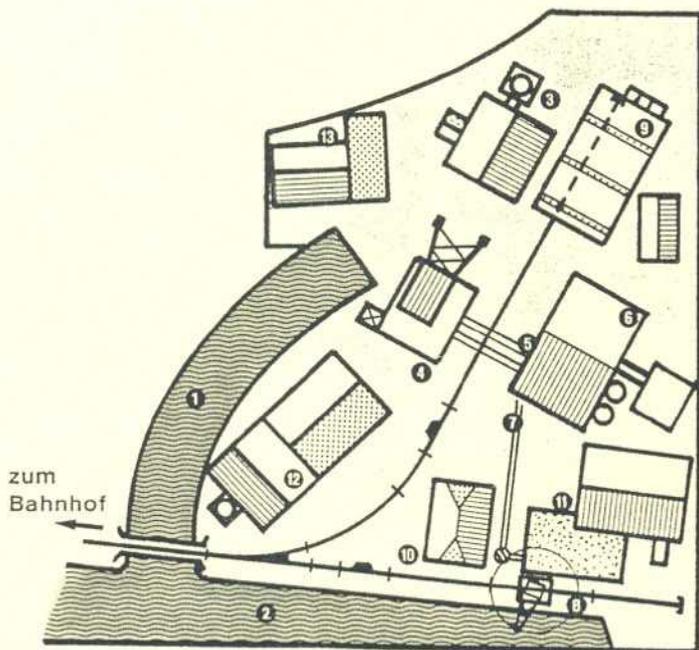
Wir beobachten die rege Tätigkeit bei der Erzverladung. Mit einem einfachen Hebe- mechanismus befördert man hier das von der Lorenbahn herangekarrte Roherz in den Vorratsbans. Hier nimmt es der Greifbag-



Bild 4: Aus allen Schloten qualmt es kräftig (Dampfgeneratoren von Seuthe).

Bild 5: Die Skizze zeigt die Anordnung der Gebäude im Industriegebiet zwischen "Förderturm und Kinospaß".

Zeichnung: B. Schmid



Lageplan des Industriegebietes am Hafen

- ① Kanal an der Vorstadtstraße mit Kino
- ② Hafenbecken (angedeutet)
- ③ Fördermaschinenhaus mit gedachtem „Dampfantrieb“ (KIBRI)
- ④ Fördergebäude (KIBRI/FALLER)
- ⑤ Materialeilbahn mit Roherztransport (FALLER)
- ⑥ Wasch- und Sortierhalle mit Trockenturm (KIBRI)
- ⑦ Lorenbahn zur Erzbeförderung zum Vorratsbansen (EGGER)
- ⑧ Ladekran (fahrbar) mit Gleisanschluß (KIBRI)
- ⑨ Betriebswerkstätte mit Gleisanschluß (KIBRI)
- ⑩ Verwaltungsgebäude (KIBRI)
- ⑪ Pumpenfabrik Schwengel (FALLER)
- ⑫ Maschinenfabrik Eisenreich (FALLER)
- ⑬ KFZ-Werkstätte (POLA)

ger auf und läßt die Last in die bereitstehenden Spezialwaggons fallen. Der Rangiermeister fordert die kleine Verschiebelok an, denn soeben ist ein Wagen voll geworden. Noch ein weiterer Kleinbetrieb hat hier seinen Platz: die Pumpenfabrik "Schwengel" – ein beziehungsreicher Name, genau wie die Maschinenfabrik "Eisenreich". Die Bezeichnung "ERZ III" läßt darauf schließen, daß in dieser Gegend noch weitere Bergwerke arbeiten, sicherlich ebenso kleine Betriebe wie hier.

Am frühen Nachmittag gibt es einen Zwischenfall: Ein Arbeiter muß zur Sanitätsstation gebracht werden. In der Grube ist der Unfall wohl nicht passiert; dafür ist der Mann zu sauber. Wo ständig Maschinen und Materialien gebraucht werden, fällt einem halt leicht einmal etwas auf den Fuß. Soeben trifft auch die Mittagsschicht ein, und wenn die Uhr immer noch kurz nach fünf anzeigt, so muß sie defekt sein. Aber in solch einem alten Betrieb kann das schon vorkommen.

Dampflok-Denkmal

Früher wurden die Erzloren mit einer kleinen, schmalspurigen Dampflok befördert. Man hat diese inzwischen als Denkmal vor dem Verwaltungsgebäude aufgestellt. Heute hat sich ein Filmteam angesagt, das einige Szenen für einen Spielfilm drehen möchte. Die alte Lok gibt dazu die Kulisse ab. An der Kamera ist man noch etwas ratlos. Der Regisseur, mit Helm bewehrt, versucht energisch, seine Ansicht durchzusetzen. Auf dem Ladegleis geht indessen der normale Betrieb weiter, sehr zur "Freude" der Filmfritzen, denn störende Geräusche kann man nun gar nicht gebrauchen. Inzwischen ist es Abend geworden. Nicht gerade üppig ist die Beleuchtung der Arbeitsplätze; aus den Gebäuden dringt nur schwaches Licht. Die Arbeiter sind nicht mehr dieselben wie am Vormittag. In einem Betrieb wie diesem muß vielfach durchgearbeitet werden, sonst lohnt sich die Förderung nicht. Und ebenso müssen Spezialisten für etwaige Reparaturen bereitstehen. Die vielen beleuchteten Fenster, die rangie-



rende Diesellok und der anhaltende Lärm lassen darauf schließen, daß immer noch genug Leute fleißig arbeiten. Wer tagsüber – oder in der Nacht – voll im Einsatz steht, hat nach Feierabend auch Anspruch auf etwas Unterhaltung. Die findet der Bergmann in der nahen Kneipe "Zum

blauen Anker" oder im Lichtspielhaus "Drei Eulen". Es bleibt zu hoffen, daß keiner der späten Gäste der Wirtschaft in angesäuseltem Zustand in den nahen Kanal fällt. Die spärlichen Laternen spiegeln sich im Wasser. Aus der Kneipe dringt heftiges Stimmengewirr. Für die wenigen Autos gibt es

noch genügend Parkplätze. Der Tageskreislauf zwischen Förderturm und Kino schließt sich. Wer die Bilder von Zeche, Fabriken und Vergnügungsviertel genau betrachtet, wird erkennen, daß alles nur ein verkleinertes Abbild der Wirklichkeit ist – im Maßstab 1:87! **Bernd Schmid**

Bild 6: Auch eine eher graue, trübe Ansammlung von Industrieanlagen hat bei schummrigen Licht ihr Flair.

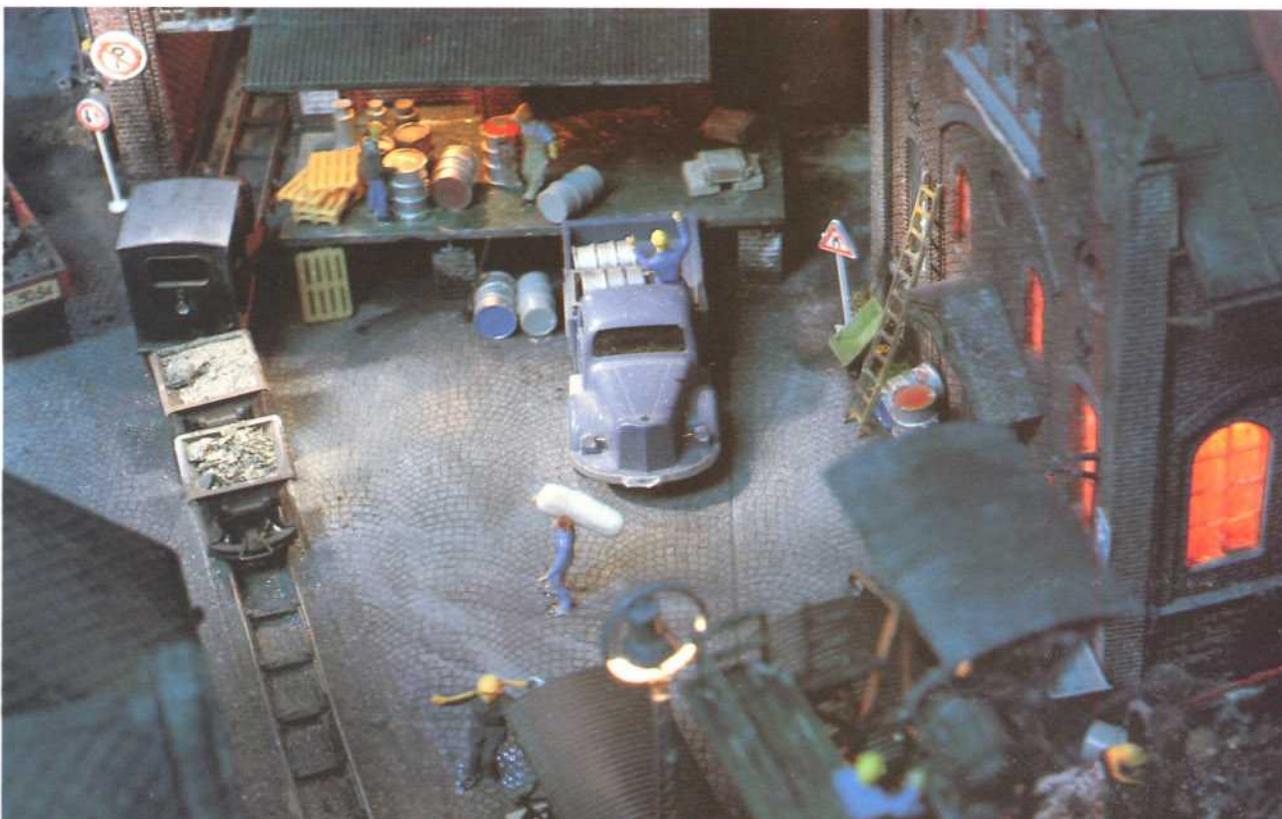


Bild 7: An der Laderampe herrscht emsiges Treiben. Zahlreiche Güter müssen angeliefert oder abtransportiert werden. **Alle Fotos: B. Schmid**



Bild 1: Die Bewohner der Bergmannssiedlung sind mit Haus- und Gartenarbeit beschäftigt.

Foto: P. Schiebel

Eine Bergmannssiedlung im Grünen

Wo immer Bergbau betrieben wurde, da entstanden Werkssiedlungen; sie waren eine notwendige Fürsorgemaßnahme der Zechen und Industrieunternehmen, um den Bedarf an Arbeitskräften zu sichern. Die von den Bergbaugesellschaften errichteten Häuser – meist uniform und nüchtern in ihrer Bauweise – erhielten nach der Privatisierung

der Siedlungen in den sechziger Jahren häufig ein schmuckes Erscheinungsbild. Die neuen Besitzer, die zum Teil vorher die Mieter der Wohnungen gewesen waren, legten doch sehr viel Wert auf ihr Eigentum. So ist es kaum verwunderlich, daß vor allem den Gärten der Häuser besonderes Augenmerk geschenkt wurde – dienten sie doch als Er-

holungsstätte nach der schweren Arbeit unter Tage. Als Treffpunkt für einen kurzen Plausch über eines der beliebten Hobbys wie Tauben, Kaninchen oder, natürlich, Fußball dienten sie auch dem sozialen Kontakt der Bewohner untereinander.

Viele dieser Siedlungen existieren heute noch – nicht nur im Ruhrgebiet, sondern z. B. auch im Aachener Steinkohlerevier. Thema meines hier in Wort und Bild vorgestellten Dioramas ist solch eine Siedlung. Die Idee zum Bau dieses Schaustücks entstand nach einer älteren perspektivischen Skizze aus der Fachliteratur, die eine Blockstelle an einer zweigleisigen Strecke zeigt. Zu dieser Szenerie bot es sich geradezu an, eine Wohnsiedlung im gleichen Baustil an einer parallel zur Eisenbahnlinie gelegenen Straße zu errichten.

Natürlich begann der Bau dieses Dioramas mit dem Entwurf der oben genannten Blockstelle, die im Eigenbau aus Heki-Dur-Platten entstand. Der Gebäudebau erwies sich als schwierig, da der außenliegende Treppenkomplex zum Teil in einem Bogen verläuft und sich außerdem über mehrere Etagen erstreckt. So mußte jede einzelne Stufe aus Polystyrolplatten ausgeschnitten, angepaßt und schließlich eingeklebt werden. Die Fenster entstammen dem Kibri-Artikel "Bastlers Fundgrube" Nr. 4100/10; das Dach hingegen ist eine Konstruktion aus Pappe, Balsaholz

Bild 2: Frau Holle beim Bettenmachen.

