

Großer Messebericht

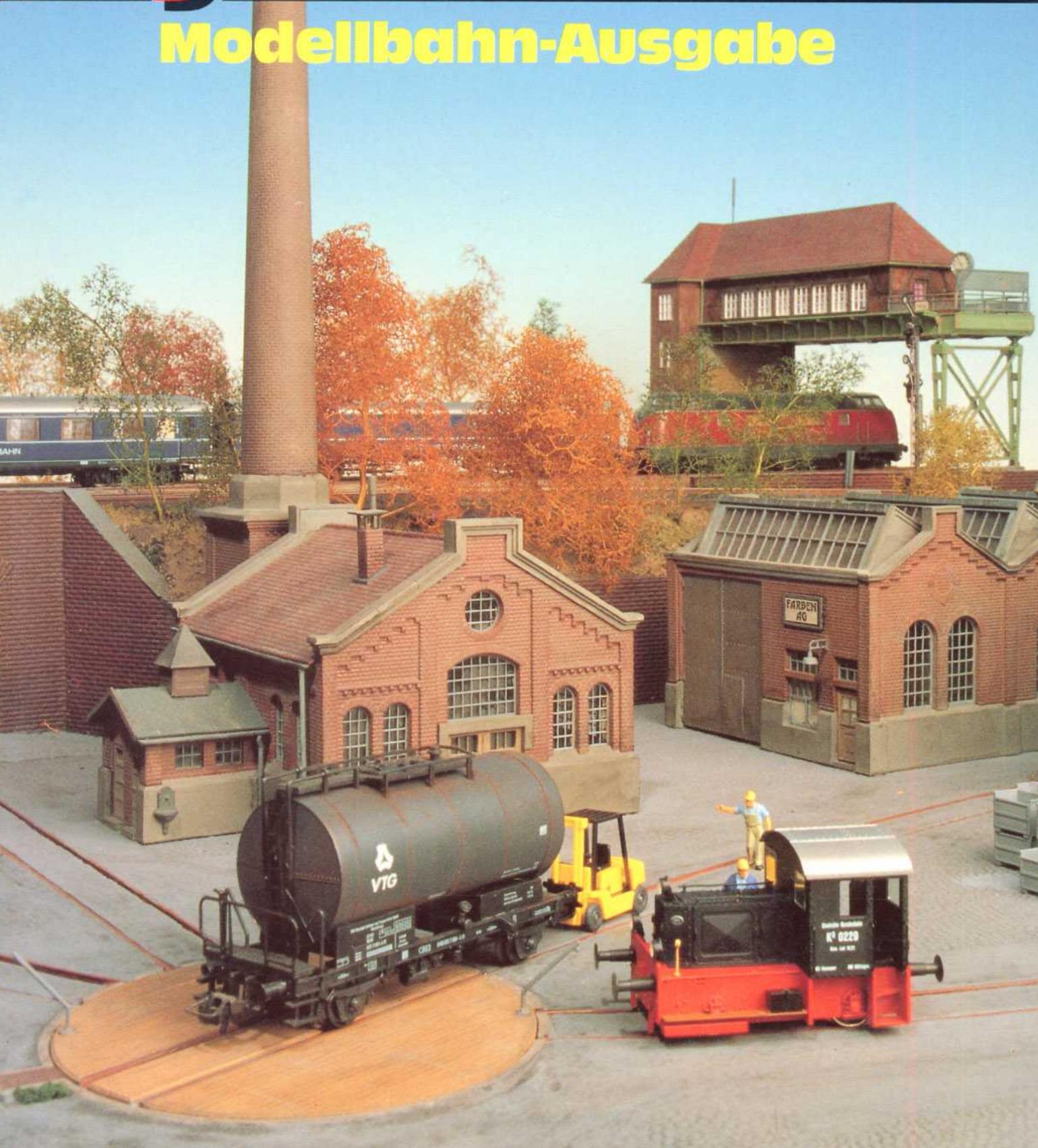
B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1990
März

DM 12,50
sfr 12,50
öS 97,—

Elektroloahn **JOURNAL**

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

Editorial

Liebe Leser!

Jetzt wird's spannend! Mit den in dieser Ausgabe veröffentlichten Beiträgen ist unser 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb abgeschlossen.

Wie Sie feststellen werden, handelt es sich bei diesem "Endspurt" vorwiegend um Modellbauwettbewerbs-Einsendungen unserer ausländischen Leser, die wir hier als Block zusammengefaßt haben. Zauberhafte Szenarien und interessante Ideen werden – bei allen nationalen Unterschieden – sicherlich auch Ihnen wieder neue Blickwinkel bieten. Die Grundbegriffe der Modellbahnerei sind schließlich überall gleich. Bemerkenswert bei den ausländischen Arbeiten ist vor allem das oft im Eigenbau entstandene Zubehör, kann man doch dort meist nicht auf so reichhaltige Herstellerangebote zurückgreifen wie in der Bundesrepublik Deutschland.

Ein Wort an die N-Bahner, aus deren Reihen wir hin und wieder Klagen hören, daß wir so wenig speziell für sie veröffentlichen. Diese Situation stellt sich natürlich genauso beim Modellbauwettbewerb dar. Wir versichern Ihnen: Wir haben garantiert keinen N-Spur-Beitrag zurückgewiesen. Es sind einfach nicht mehr eingetroffen. Bei weniger als einem Fünftel N-Enthusiasten unter allen Modellbahnern ist auch nicht mit mehr zu rechnen. Lassen Sie uns betonen, daß wir Anlagen bzw. Dioramen im Maßstab 1:160 als die Lösung schlechthin für Modellfreunde mit wenig verfügbarem Platz betrachten. Gleichwohl soll an dieser wie schon an anderen Stellen darauf hingewiesen werden, daß Sie sich neue Impulse und Arbeitsanregungen auch aus H0-Beiträgen holen können.

Nun ist Ihre Meinung gefragt. Wie die Auswertung vor sich geht, erfahren Sie auf dem Bewertungsbogen in diesem Eisenbahn-Journal. Einsendeschluß, das sei schon an dieser Stelle gesagt, ist der

21. Mai 1990 (Datum des Poststempels).

Wir bitten Sie auch, den ebenfalls beigehefteten Fragebogen auszufüllen und ihn zusammen mit dem Bewertungsbogen und der Eisenbahn-

Journal-Auswertungskarte zurückzusenden. Sie können damit ganz wesentlich dazu beitragen, daß das Eisenbahn-Journal ihren Wünschen noch besser gerecht wird. Bereits bei unserer Frageaktion im Zusammenhang mit dem 1. großen Modellbauwettbewerb im Jahre 1984 haben wir viele gute Hinweise erhalten, die wir nach und nach in die Tat umsetzen konnten. Lassen Sie uns deshalb diese Tradition gemeinsam fortführen!

Unter allen Einsendern des Jury-Bogens werden – das wollen wir hier nicht vergessen – zahlreiche Modellbahn- und Zubehörprodukte verschiedener Modellbahnhersteller verlost. Des weiteren stiftet der Verlag zur Verlosung 350 Großbroschüren "150 Jahre Eisenbahn in Bayern". Wegen der längeren Postwege sind 100 Stück davon speziell für die ersten Einsender aus dem Ausland reserviert. Das Mitmachen lohnt sich also auch aus diesem Grund.

Wer sich an diesem Wettbewerb z. B. aus Zeitmangel nicht beteiligen konnte, braucht übrigens nicht zu resignieren. Der nächste Wettbewerb geht schon heute los! (Siehe Aufruf weiter unten auf dieser Seite.)

Zum Schluß noch ein wichtiger Hinweis zu unserem Gleisbau-Blitzwettbewerb (siehe Seite 71). Da die Roco-Line-Gleise aufgrund der großen Nachfrage anfangs nicht in ausreichender Zahl beim Händler vorrätig waren, hat sich der Baubeginn bei vielen sicherlich verzögert. Wir verlängern deshalb die Wettbewerbsdauer um zwei Monate, damit jeder, der teilnehmen möchte, eine reelle Chance hat. Neuer Einsendeschluß: 30. Juni 1990. Jetzt wünschen wir Ihnen jedoch erst einmal viel Freude mit dem vorliegenden, aufgrund der Messeberichte gleich als Modellbahn-Ausgabe angelegten Journal!

Ihre Redaktion

PS.: Bitte beachten Sie in der Anzeige rechts, daß nicht der Merker Verlag, sondern die Manfred Mayer GmbH in Stuttgart die Journale bindet.

Und schon geht's weiter:

Wir rufen auf zur Teilnahme am

3. internationalen Modellbauwettbewerb!

Es winken insgesamt 8000 Mark in bar und viele Sachpreise für die Sieger. Im Falle der Veröffentlichung wird Ihr Beitrag natürlich zusätzlich honoriert.

Einsendebeginn: sofort! Wir freuen uns darauf, schon bald einige Arbeiten veröffentlichen zu können, die vielleicht schon bei Ihnen parat stehen.

Einsendeschuß: 30. Juni 1991!

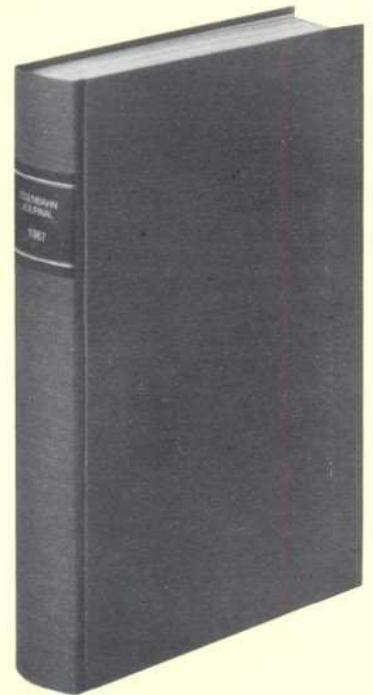
Es gelten die bekannten Bedingungen. Neu ist allerdings, daß Anlagen und Dioramen diesmal getrennt nach den Maßstäben H0 und N bewertet werden! Genaues über die Preisaufteilung zwischen den H0- und N-Arbeiten erfahren Sie in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals.

Wir wünschen allen Teilnehmern viel Spaß und natürlich guten Erfolg!

Ein schönes Buch

binden wir aus Ihrem

Eisenbahn JOURNAL



Wenn Sie Ihre 12 Hefte mit dem Jahreshaltsverzeichnis an unser Postfach schicken, erhalten Sie 4 Wochen später ein gut gebundenes Buch zurück.

Es hat eine grauen Einband, eine Goldprägung auf dem Rücken und kostet DM 35,80 pro Band.

Ältere Jahrgänge binden wir auch, es sind sämtliche Einbanddecken vorrätig.

Außerdem erledigen wir alle Buchbinderarbeiten vom individuell gestalteten Gästebuch oder Fotoalbum bis zum feinsten Lederband für Ihre Bibliothek.

Unsere Dokumentation gibt auf die anstehenden Fragen Auskunft. Wir schicken es Ihnen gerne.

Manfred Mayer

Sortimentsbuchbinderei GmbH

Hasenbergstraße 95 A

Postfach 10 31 31

7000 Stuttgart 10

Telefon (07 11) 6 36 62 85

Telekopierer (07 11) 63 41 92

3/90

ISSN 0720-051X

16. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 12,50

öS 97,-

sfr 12,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstfeldbruck

Telefon (08141) 5048/49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Klaus Bochmann

Christiane Bothner

Hermann Merker

Horst Obermayer

Andreas Ritz

Lektorat: Manfred Grauer

Anzeigen: Elke Albrecht

Layout und Grafik:

Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Ständige Mitarbeiter:

G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,

O. Constant, M. Delle, E. Ganzerla,

K. Heidebreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel,

F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann,

J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori,

H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber,

P. Schiebel, D. Schubert,

Modellaufnahmen:

K. Heidebreder, W. Kosak, J.-P. Laurent,

Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH

Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl

via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG

Breslauer Straße 5, 8057 Eching

Telefon 089/319006 - 0, Telex 5-22656

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x

Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto

Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto

1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x

Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte

(inkl. Portoanteil): DM 199,-

(Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:

9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben

(inkl. Portoanteil): DM 136,50

(Ausland + DM 18,- Portoanteil)

9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-

(Ausland + DM 12,- Portoanteil)

3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50

(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)

4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20

(Ausland + DM 6,- Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 10080)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 63370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 700 80000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck. 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.

Mitglied der Fer press

(Internationale Eisenbahn-Pressvereinigung)



M. Diotallevi



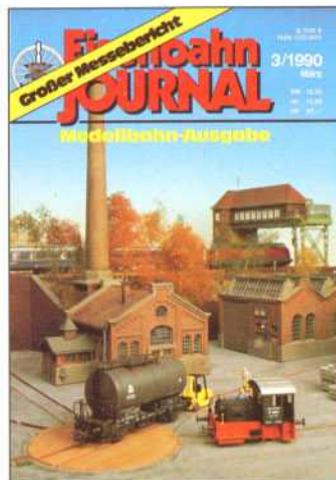
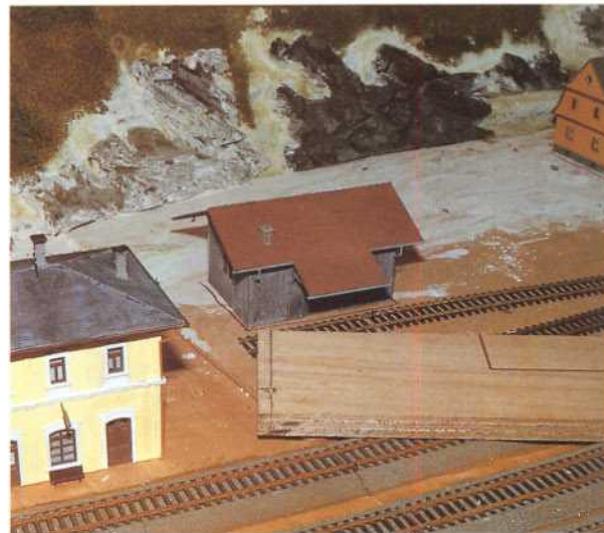
Unter südlicher Sonne...

...spielt das H0-Diorama "Italien in den dreißiger Jahren". Auch wenn das Angebot an rollendem Material und an Zubehör in Italien recht bescheiden ist, lassen sich doch mit Fleiß und einer gehörigen Portion modellbauerischen Könnens durch entsprechende Um- und Selbstbauten hervorragende Ergebnisse erzielen. Dafür ist das ab Seite 92 vorgestellte Diorama unseres italienischen Modellbau-Kollegen Massimo Rossini ein sehr schönes Beispiel

K. Heidebreder

Fortschritte

Unsere Osteranlage, die eigentlich als Weihnachtsanlage geplant war, wird zügig weitergebaut. Diesmal geht es, ab Seite 72, um den Landschaftsbau, beispielsweise die möglichst vorbildgerechte Gestaltung der Felspartien, sowie um die Gebäudeaufstellung, die Einschotterung und farbliche Nachbehandlung des neuen Roco-Line-Gleises. – Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang auch, daß der Einsendeschluß für den Gleisbau-Blitzwettbewerb bis zum 30. Juni 1990 verlängert wurde.



Zu unserem Titelbild

Ein Kesselwagen wird zugestellt und muß auf der Wagendrehscheibe in die richtige Position gebracht werden. Um den Waggon auf dem Werksgelände zu rangieren, wird der Gabelstapler eingesetzt. Ab Seite 22 stellen wir Ihnen unter dem Titel "Eisenbahn im Revier" das hervorragend gestaltete H0-Diorama unseres Lesers Thomas Mauer vor, das Anfang der sechziger Jahre angesiedelt ist und so hinsichtlich der Fahrzeug- und Gebäudeauswahl die besten Kombinationsmöglichkeiten von alt und neu bietet. Foto: Th. Mauer

Inhalt

96	In den Schweizer Bergen	
	H0m-Anlage nach Motiven der Rhätischen Bahn	6
90	H0-Anlage »In der Provence«	12
91	H0-Diorama »Ein Bahnwärterhaus in Flandern«	18
	H0-Diorama »Eisenbahn im Revier«	22
	Leserbriefe	34
	Der Bahnhof Villmar im Modell Umbauanleitung	36
	H0-Anlagenvorschlag »Inselbahnhof«	42
	41. Internationale Nürnberger Spielwarenmesse 1990	47
	Bewertungsbogen für den Modellbauwettbewerb	55



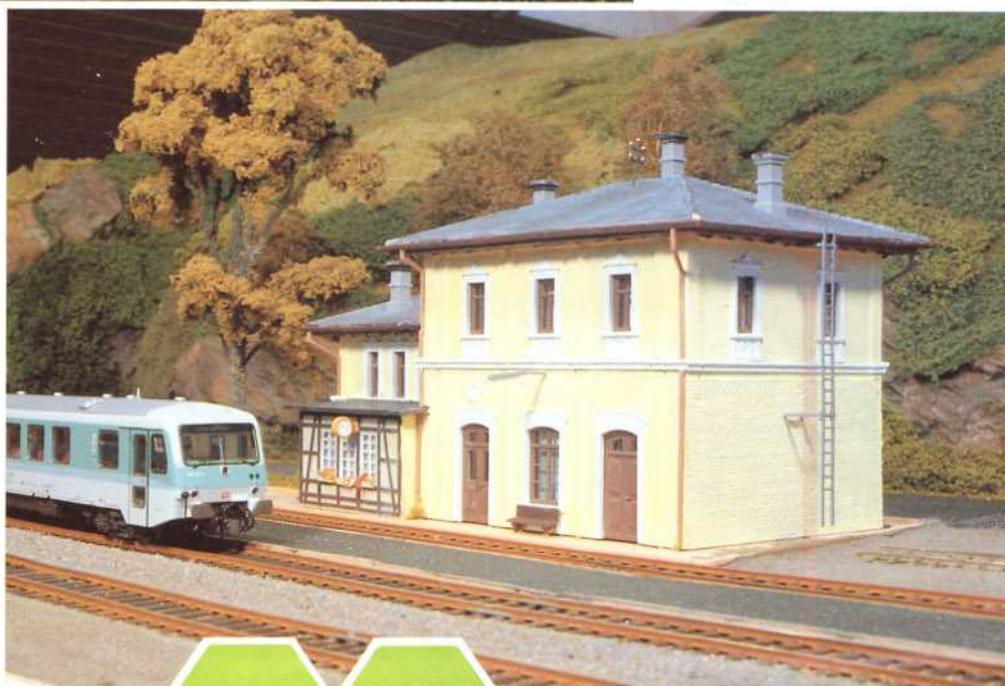
h. Mauer

Im "Revier"

Beispielsweise im Ruhrgebiet finden sich Eisenbahn und Industrie auf engstem Raum beieinander. Diese Konzentration bietet für Modellbahner interessante Möglichkeiten. Wer bereits an ein solches Motiv für seine zukünftige Anlage gedacht hat, findet ab S. 22 eine Vielzahl von Anregungen.

Aus zwei mach eins...

Sind sie es leid, Ihren Bahnhof, Ihr Stellwerk, Ihren Lokschuppen und viele andere Ausstattungsteile ständig auch auf anderen Anlagen – sei es auf denen Ihrer Hobby-Kollegen oder auf denen, die im Eisenbahn-Journal vorgestellt werden – wiederzufinden? Wenn ja, hier, ab Seite 36, eine Lösung für all jene Leser, die den kompletten Gebäudeselbstbau – sei es aus Zeitgründen oder wegen fehlender Werkzeuge – nicht praktizieren können: "Kit-bashing". Dieser aus dem Amerikanischen stammende Begriff bedeutet, daß man Teile aus handelsüblichen Bausätzen verwendet und sie nach entsprechender Änderung zu einem individuellen Bauwerk zusammenfügt. Am Beispiel des Bahnhofs Villmar, der für unsere Osteranlage benötigt wird, wollen wir Ihnen dies demonstrieren.



K. Heibredner

Jahresinhaltsverzeichnis 1989	57
Leserumfrage	61
Von der Weihnachts- zur Osteranlage (Teil 3)	72
Eine Klosteranlage in »0« als besonderer Blickfang	80
92  »Dorfspaziergang«	86
Detailmotiv einer H0-Anlage	
93  H0-Anlage	88
»In der Provinz Antwerpen«	
94  H0-Diorama	92
»Italien in den dreißiger Jahren«	
95  H0m/H0e-Anlage	100
»Hauptsache Schmalspur«	
Auto-Bahn	102
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	104



Was gibt's Neues in Nürnberg?

Jedes Jahr zur gleichen Zeit wieder findet ein für Modellbahner äußerst wichtiges Ereignis statt: die Nürnberger Spielwarenmesse. Da sie eine reine Veranstaltung für Fachhändler ist, bleiben Privatleute als Besucher ausgeschlossen. Umso wichtiger ist es daher, daß das Eisenbahn-Journal seine Leser schnell und umfassend über die aktuellen Neuheiten unterrichtet. Unser großer Messebericht beginnt auf Seite 47. Übrigens: Wir waren genauso gespannt auf die Neuheiten, wie Sie es bestimmt sind!

Bild 1 (linke Seite): Gewaltige Kunstbauten bestimmen das Bild der Rhätischen Bahn auch im Modell.

Bild 2: Sehr eindrucksvoll wurde der Albulaviadukt 3 ins Modell umgesetzt – eine beachtliche Leistung.

Bild 3: Das "steinerner" Brückenbauwerk entstand in der Hauptsache aus Sperrholz und Heki-Platten.





2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals



In den Schweizer Bergen



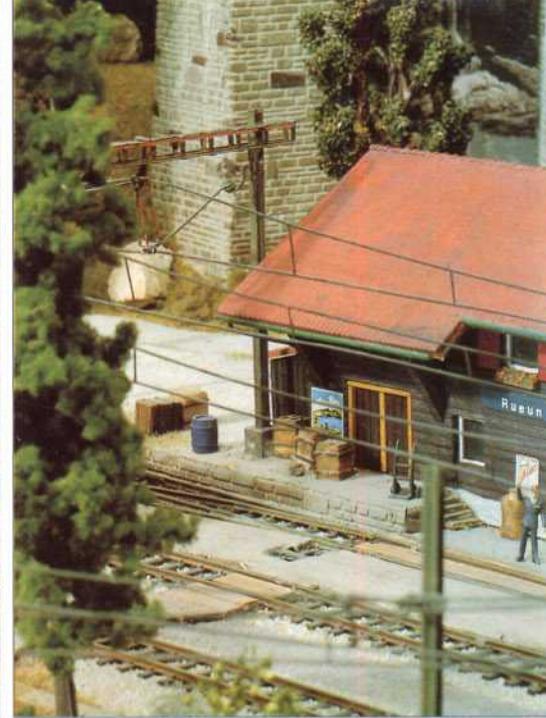
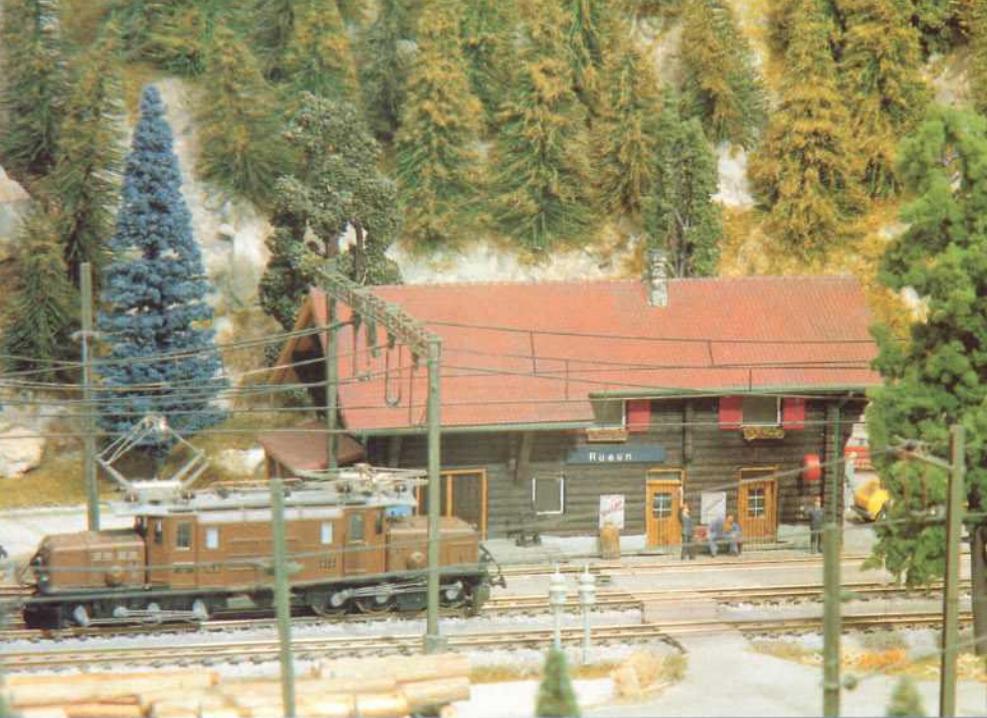
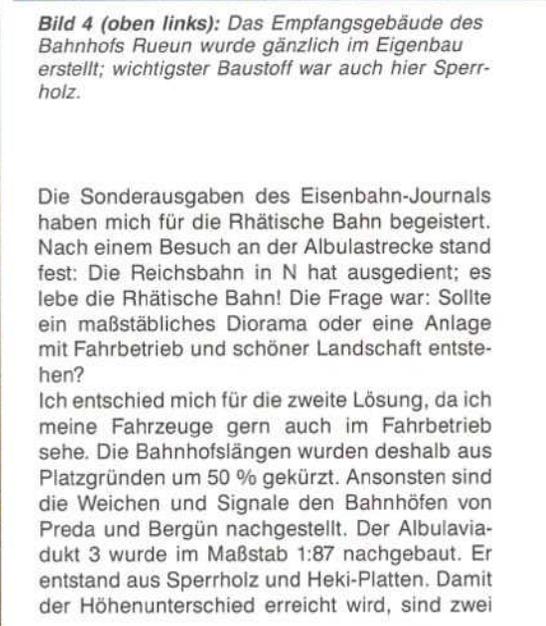
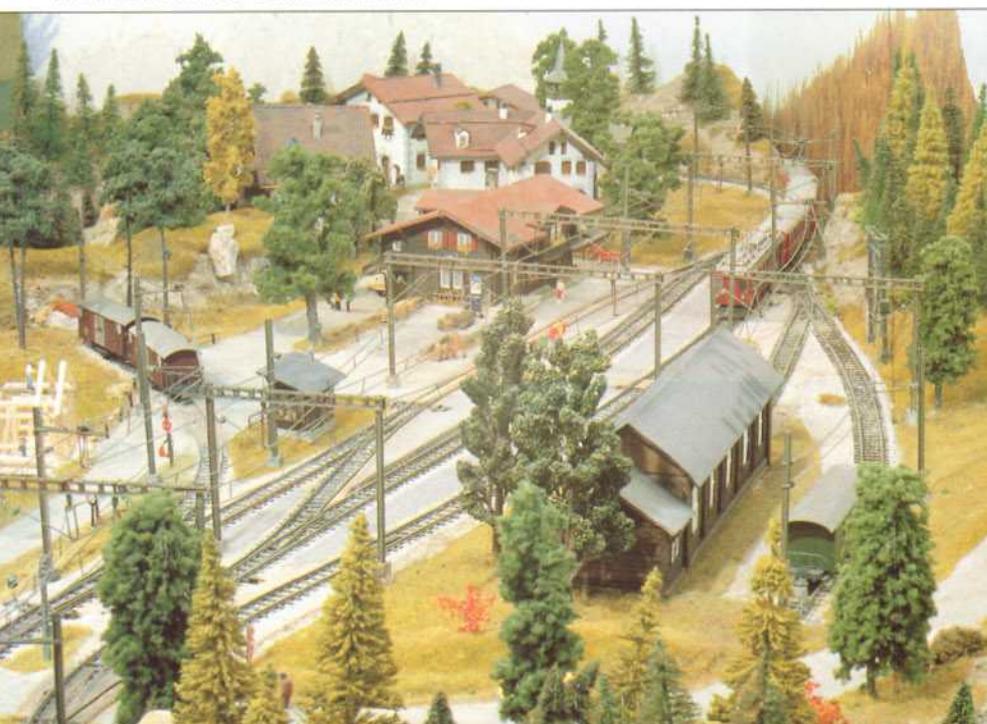


Bild 4 (oben links): Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Rueun wurde gänzlich im Eigenbau erstellt; wichtigster Baustoff war auch hier Sperrholz.



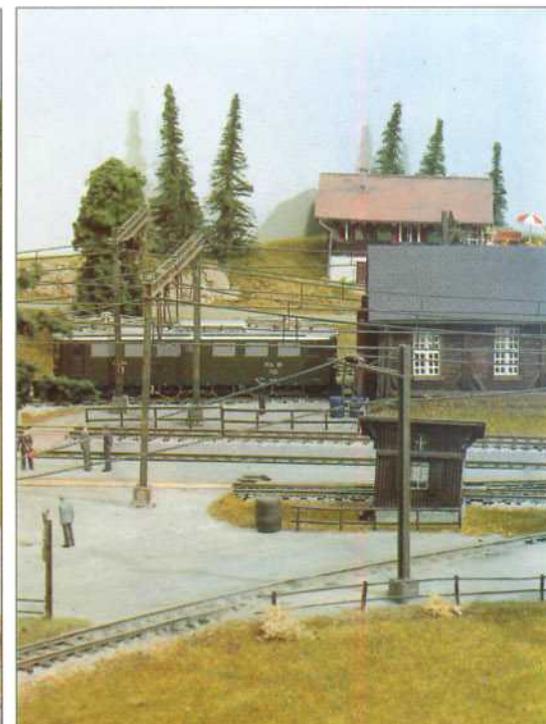
Bild 5: Sehr gut macht sich die selbstgefertigte Hintergrundkulisse aus einer Fototapete und Kalendermotiven.

Bild 6: Realistisch gestaltete Bahnhoofanlagen sind immer wieder ein Vergnügen für den Betrachter; hier lassen sich viele Details ausmachen.



Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals haben mich für die Rhätische Bahn begeistert. Nach einem Besuch an der Albulastrecke stand fest: Die Reichsbahn in N hat ausgedient; es lebe die Rhätische Bahn! Die Frage war: Sollte ein maßstäbliches Diorama oder eine Anlage mit Fahrbetrieb und schöner Landschaft entstehen? Ich entschied mich für die zweite Lösung, da ich meine Fahrzeuge gern auch im Fahrbetrieb sehe. Die Bahnhoofslängen wurden deshalb aus Platzgründen um 50 % gekürzt. Ansonsten sind die Weichen und Signale den Bahnhoofen von Preda und Bergün nachgestellt. Der Albulaviadukt 3 wurde im Maßstab 1:87 nachgebaut. Er entstand aus Sperrholz und Heki-Platten. Damit der Höhenunterschied erreicht wird, sind zwei

▼ **Bild 8 (unten Mitte):** Nicht nur der Lokschuppen im Hintergrund, auch das Häuschen im Bau ziehen den Blick auf sich.





▲ **Bild 7 (oben Mitte):** Noch einmal das Empfangsgebäude Rueun in seiner ganzen Schönheit.

Bild 9 (oben rechts): Das Anschlußgleis zur Holzverladung.

Gleiswendel notwendig. Der untere Bahnhof liegt unter dem Viadukt, was Kennern der Albulabahn die Haare zu Berge stehen läßt, doch aus Platzgründen erforderlich war. Ein Abstellbahnhof befindet sich im unteren, unsichtbaren Teil der Anlage. Der Fahrbetrieb erfolgt ohne Automatik.

Vergnügen bereitete mir auch der Nachbau von Bahngebäuden aus Holz nach Fotovorlagen. Der obere Bahnhof stammt aus dem Sortiment der Schweizer Firma Sopa. Die Anlage wurde in der offenen Rahmenbauweise erstellt. Die Fels-

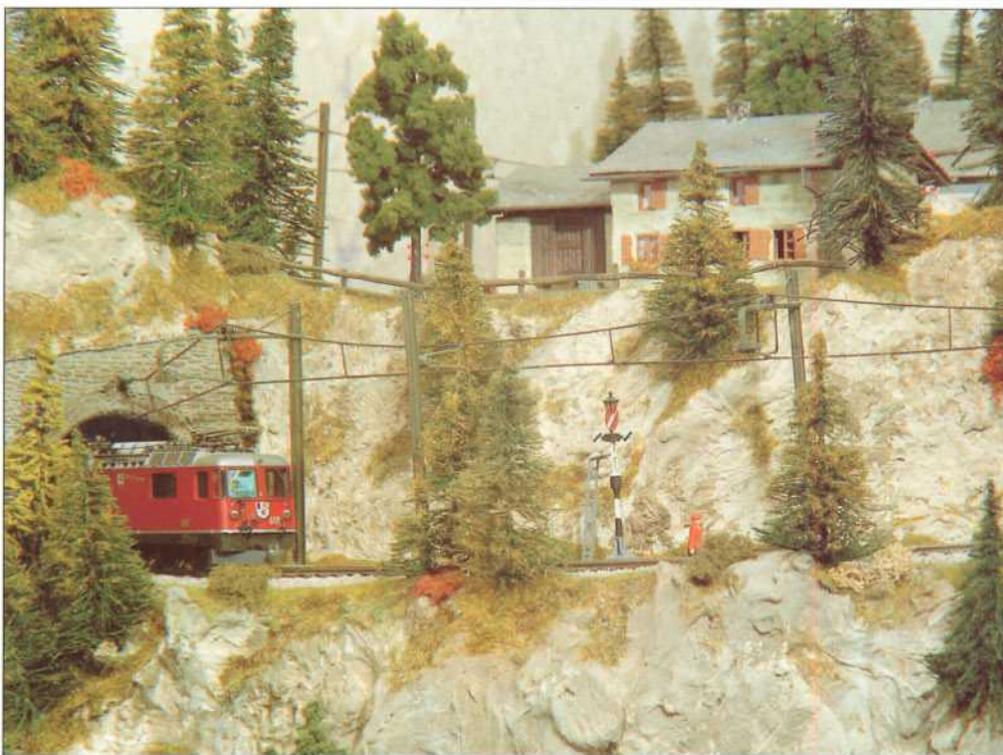
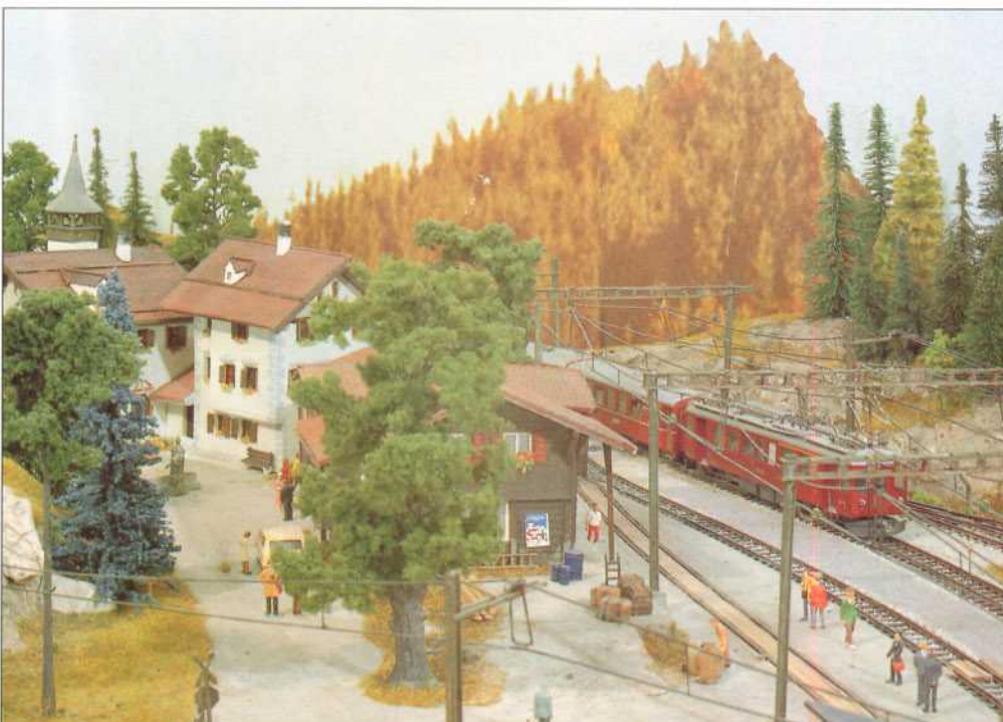


Bild 10: An Felsen vorbei oder durch sie hindurch. Trassierung im Gebirge ist oft eine schwierige Angelegenheit. ▶

Bild 11 (unten rechts): Der von einem Triebwagen geführte Reisezug fährt auf die Minute pünktlich in die Station ein.



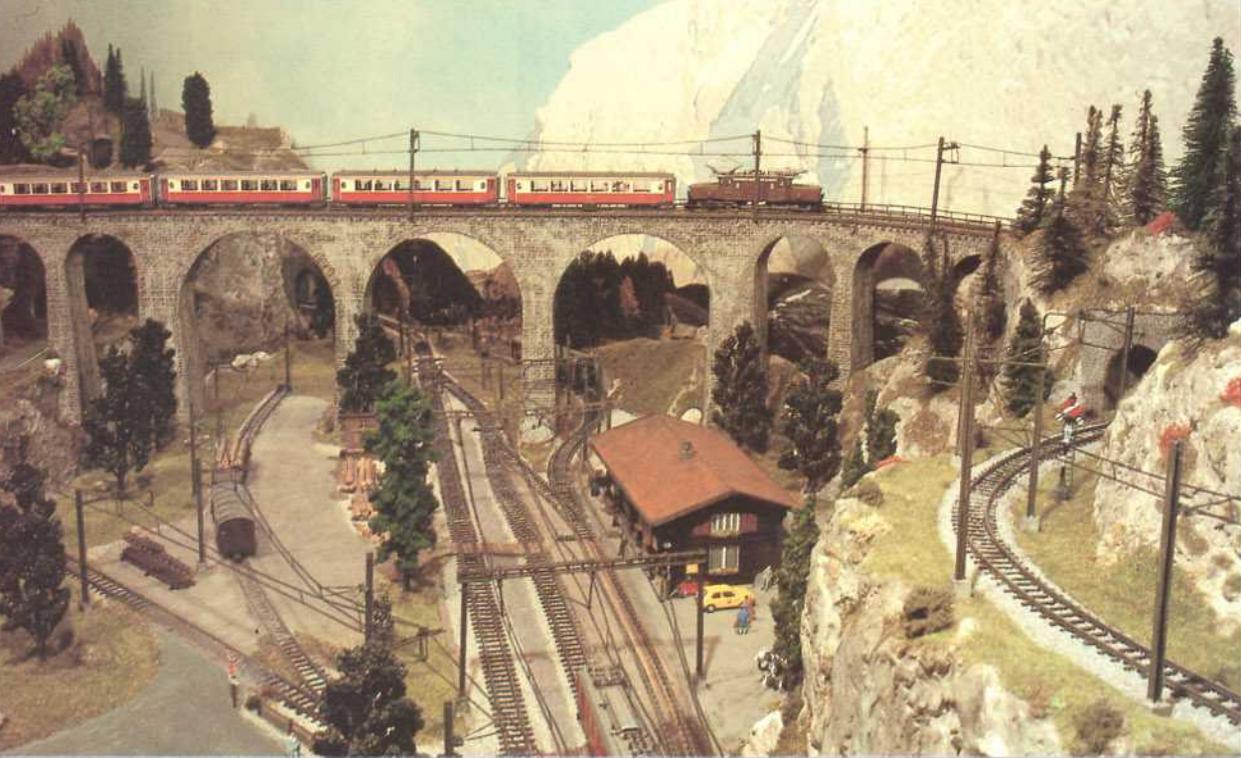


Bild 12: Anders als beim Vorbild führt der Viadukt hier nicht nur über ein Tal, sondern auch über den tiefergelegenen Bahnhof.

Bild 15: Der Viadukt erfüllt gleich mehrere Funktionen: Er überspannt ein Tal, eine Straße und eine Eisenbahnstrecke.

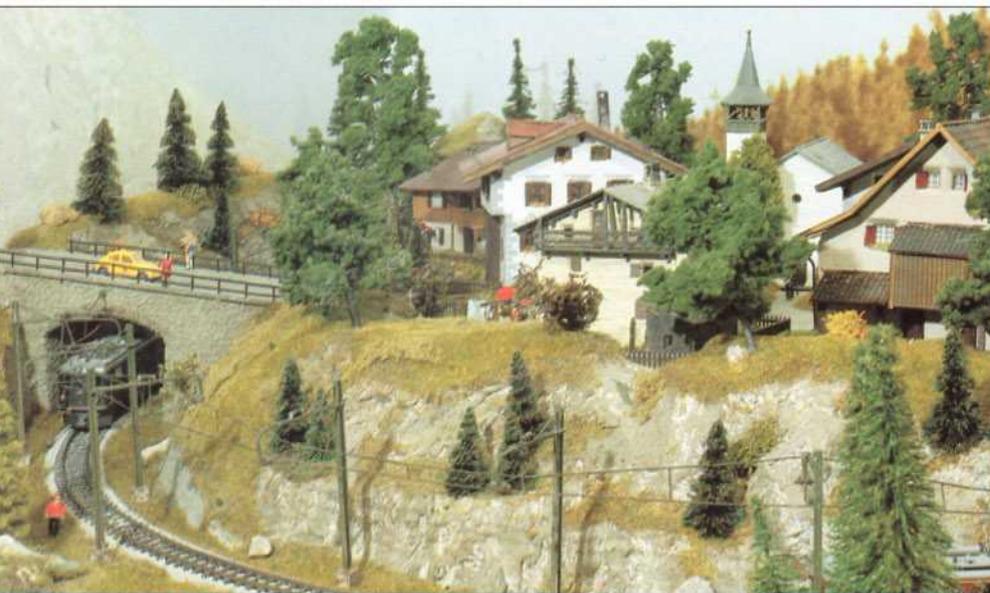


Bild 13: Auch hier wird wieder die Harmonie zwischen gekonnt gestalteter Landschaft und Fotohintergrund deutlich.

Bild 14: Bei der Ansiedlung des kleinen "Dörfli" hat man den zur Verfügung stehenden Platz optimal ausgenutzt.



partien entstanden nach der bekannten Methode mit Montageschaum plus Moltotfill, gemischt mit echten Steinen (aus dem Bachbett der Albulia). Die Hintergrundkulisse besteht aus einer Fototapete mit aufgeklebten Motiven aus einem Bergkalender. Gleise und Rollmaterial stammen von Bemo, ebenso die Weichenantriebe. Die Oberleitung, farblich nachbehandelt, ist von Sommerfeldt.

An dieser Stelle geht der Wunsch nach Modellen aus der Dampflokzeit der Rhätischen Bahn an die Firma Bemo. Ferro-Suisse hat diese Modelle zwar; aber hier macht mein "weiblicher Finanzminister" nicht mit.

Später wurden dann neue Bahngebäude im Maßstab 1:87 erbaut; sie entstanden aus Sperrholz (Firma Graupner). Die Balkenabstände habe ich selbst eingeritzt – eine mühselige Sache; aber das Ergebnis (siehe Bahnhof Rueun) rechtfertigt den Eigenbau. Die Bauzeichnung stammt aus einem Buch der Firma Bemo. Auch die Bahnwärterhäuschen kamen auf diese Weise zustande. Einige Engadiner Häuser wurden aus Architektenpappe erstellt. Die Vorbilder stehen in Bergün. Aus Platzgründen wurde hier der Maßstab 1:100 gewählt, was den Gesamteindruck aber nicht negativ beeinflusst.

Die Personenwagen erhielten Preiser-Figuren als Fahrgäste; sie wirken dadurch viel natürlicher. Der Wagen mit offener Plattform entstand aus Messing nach einer Bauzeichnung aus einem Band über die Furka-Oberalp-Bahn. Schade, daß Bemo diese Wagen nicht im Sortiment hat, obwohl sie heute noch eingesetzt werden (z. B. im Schlittelzug Preda – Bergün).

Die Experten werden auch die Schaltstation Preda erkennen; es handelt sich um einen Bausatz der Firma Sopa. Das Doppelhaus Wiesen stammt ebenfalls aus einem Sopa-Bausatz. Die Schweizer Fans mögen mir verzeihen, daß nicht alle genannten Häuser entsprechend dem Vorbild aufgestellt sind; aber mir ging es beim Aufbau der Anlage um die Atmosphäre von Bahn und Landschaft. In den Bahnhöfen habe ich Repa-Entkuppler eingebaut, so daß ein reger Rangierbetrieb möglich ist. Die Ein- und Ausfahrten sind durch Signale von Bemo gesichert. Gesteuert wird die Anlage über ein selbstgestelltes Gleisbildstellwerk. **Gunther Dachsett**