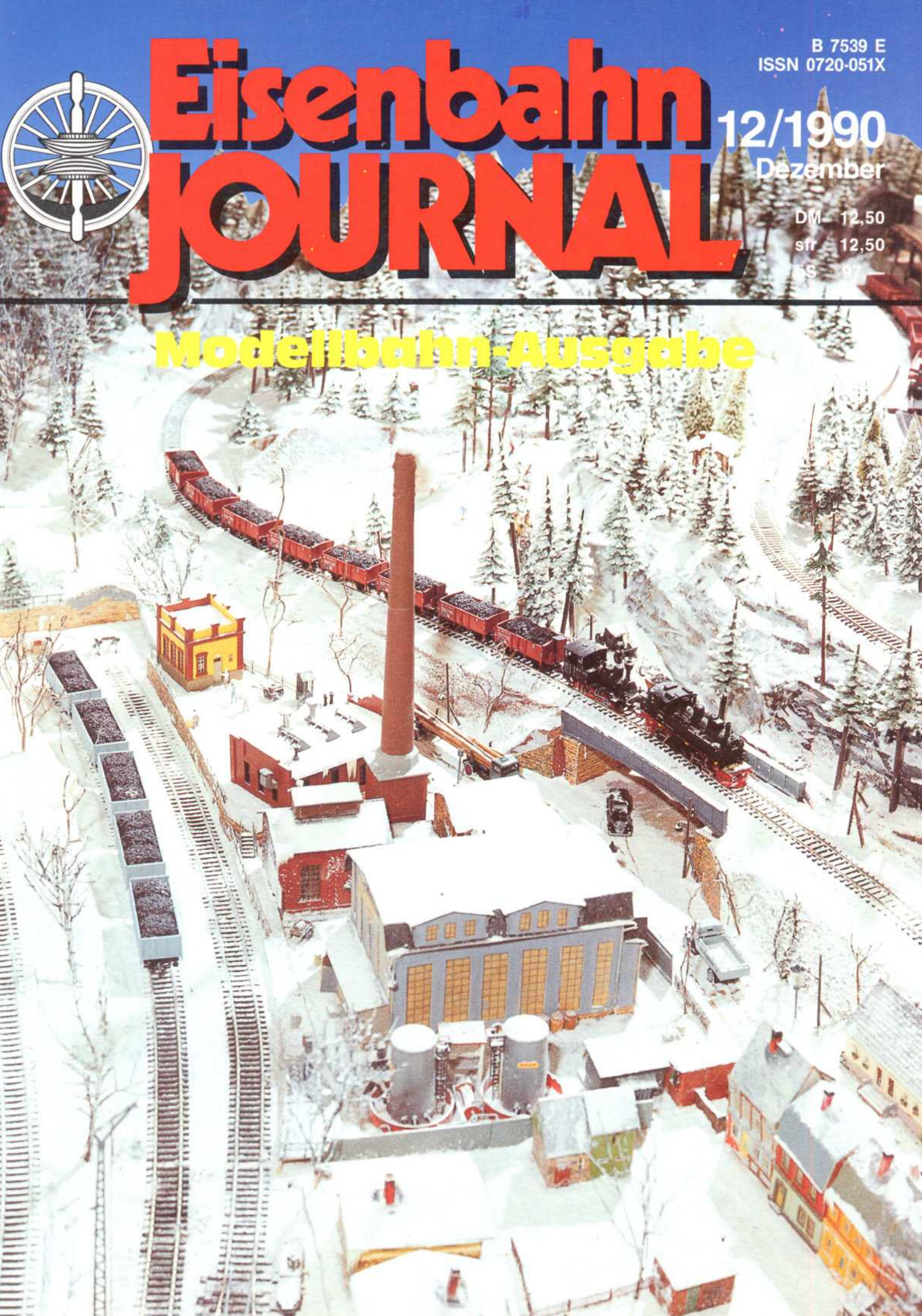
B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

12/1990
Dezember

DM 12,50
sfr 12,50
S 97,–

Modellbahn-Ausgabe



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X **16. Jahrgang**

Verlag und Redaktion
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 5048/49
Telefax (08141) 44689
Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion:	Christiane Bergmann Hermann Merker Horst Obermayer Andreas Ritz Dieter Schubert Peter Wieland
Lektorat:	Manfred Grauer
Anzeigen:	Elke Albrecht
Werbeberatung:	Siegfried Säurle
Layout und Graphik:	Gerhard Gerstberger Jörg Mair

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Güldenpfennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

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

Textverarbeitung: 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 Zeitschriftenvertrieb 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

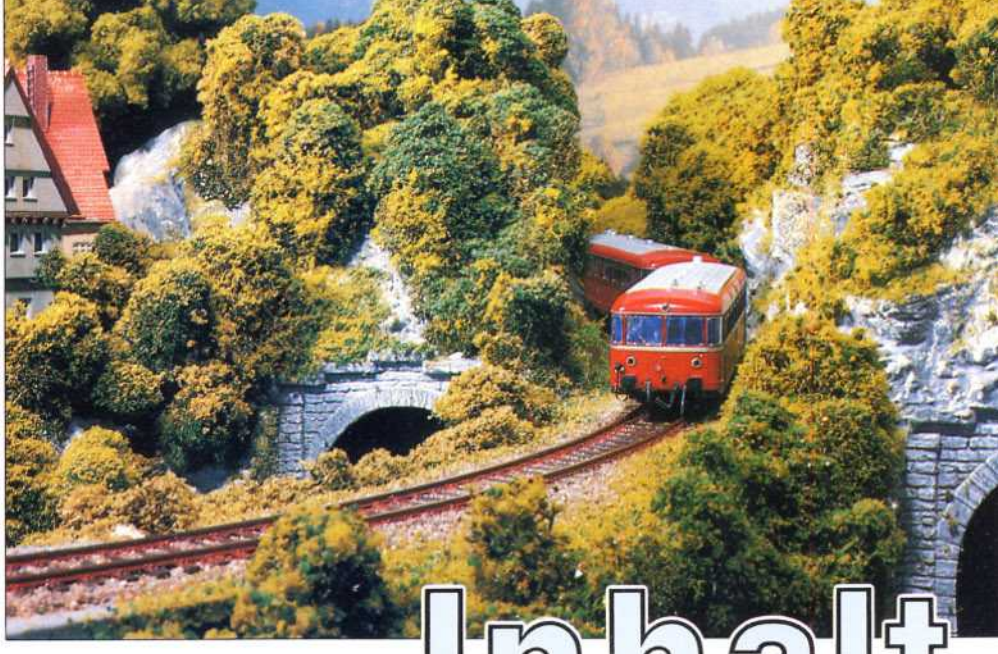
Komplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,--
(Ausland + DM 20,-- Portoanteil)

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)

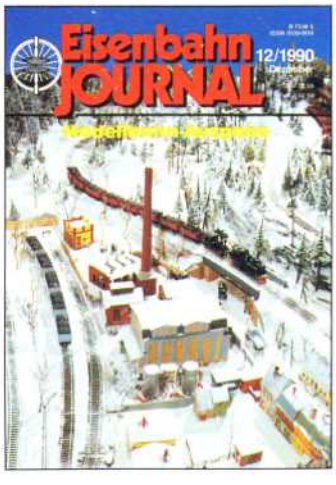
Postgirokonto München Nr. 57199-802, BLZ 70010080
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370
Dresdner Bank Nr. 695918000, BLZ 70080000

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 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.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Weihnachten und Schnee – auf dieses "Pärchen" warten wir schon über Jahre vergeblich. Wenigstens in unserer Modellbahnausgabe zum Fest können Sie die weiße Pracht bewundern, die das Windberggebiet im Sächsischen sanft bedeckt. Durchschnitten wird diese Landschaft von der "Possendorfer Heddel", einer Bahn mit steilen Rampen und engen Gleisbögen, einer Bahn, die einer außergewöhnlichen Lok ein Zuhause gab: der Baureihe 98[0]. Auf den Seiten 48 bis 51 begegnen Sie ihr. **Foto: H.-J. Goethe**

Flug über die Teha-Bahn 6

Durch Roco Line vom Modellsammler zum Modellbahnbauer
Roco-Gleisbauwettbewerb 8

Der Bahnhof Monheim im Modell (Teil 7) 10

Es klappert die Mühle ... 12

Der Lokschuppen von »Eichenholzen« 18

Auswertung des 2. Modellbau-Wettbewerbs 23

Modul-Erfahrungen für die Vereinsanlage angewandt 24

Treppab nach Altenberg Ost 26

Der Kanal ist voll 33

Fast alles aus Messing: Modell der Baureihe 37 34

Alt wie ein Baum 37

Fertiganlage »Wendelstein« von Kibri - modifiziert 38

K. Heidbreder

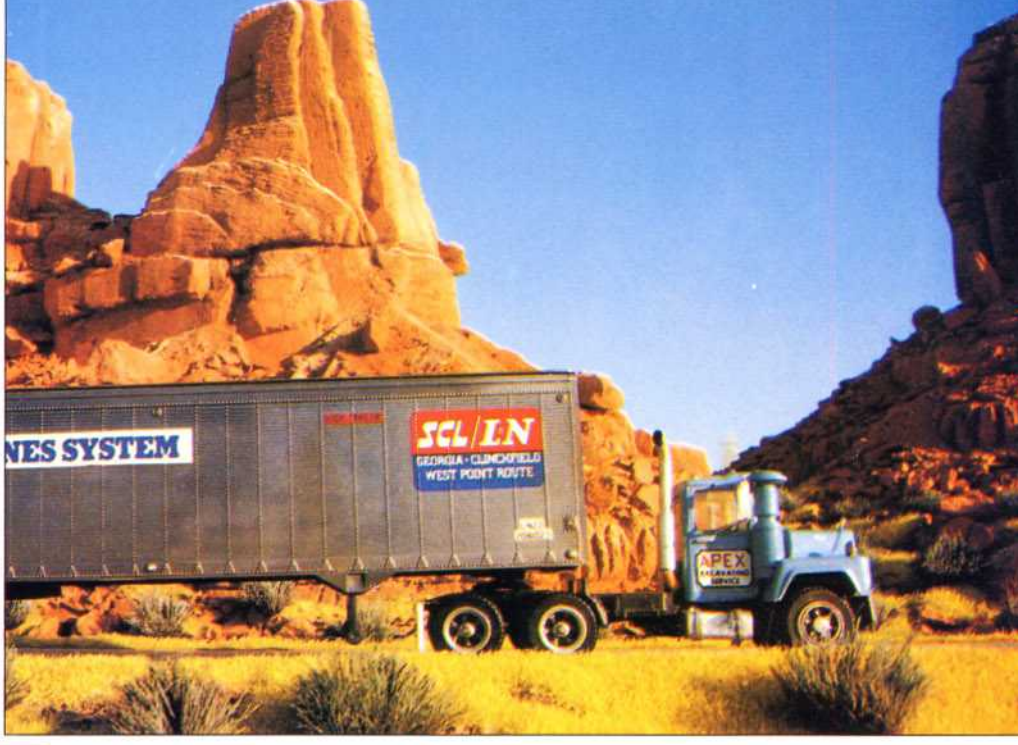
Abgewandeltes

Glauben Sie uns, wenn wir Ihnen sagen: Das, was Sie hier sehen, ist eine Kibri-Fertiganlage? Nein? Doch! Allerdings nicht so, wie sie aus der Verpakkung kommt. Welche Arbeiten nötig sind, um sich diesen Modellbahntraum in kurzer Zeit – vielleicht über die Feiertage – zu erfüllen, verrät Ihnen Peter G. Kling auf den Seiten 38 bis 45.

Felsiges

Auf die Pisten des amerikanischen Westens begeben wir uns auf den Seiten 74 bis 77. Halten Sie sich nicht zu nah an der Fahrbahn auf! Solchen Brummis ist man kein Hindernis! Lucien Wiss berichtet über Baumethoden, mit denen man solch eine "Steinwüste" auf ein Diorama zaubert.

L. Wiss



Erinnerungen an die Possendorfer »Heddel« 48

Kit-bashing aus Pola-Bausätzen
Die bayerische Agentur »Hellengerst« als H0-Modell 52

Der »Heidelberger« auf der Modellstraße 55

11 **Alt-Berlin in N** 56

Leipziger Herbstmesse 1990 64

Tips & Tricks:
Seilzugantriebe für Weichen 68
Licht an! 69

Gelungene Reminiszenz an die bayerische Lokalbahnzeit 72

Trucks go west 74

Schaufenster der Neuheiten 78

Auto-Bahn 82

Fachhändler-Adressenseiten 84

Mini-Markt 94

Sonderfahrten und Veranstaltungen 99

Allen Freunden des

EISENBAHN-JOURNALS

wünschen wir
ein friedvolles Weihnachtsfest
und alles Gute für das Jahr 1991

Hermann Merker Verlag GmbH

Berlinerisches

Berlin ist wieder eine einzige Stadt! Wie sie sich heute gibt, können wir live erleben. Wie sich die Metropole früher gab, sehen Sie auf den Seiten 56 bis 63: Alt-Berlin im Maßstab 1:160.

Lokales

Eichenholzen feiert ein Fest. Dafür rollt das Bier an. In der Remise beschauliche Ruhe – Gelegenheit für Sie, sich dort ausgiebig umzuschauen. Denn der Lokschuppen – das werden Sie ab Seite 18 feststellen – hat viele interessante Perspektiven.

K.-H. Hengfoß

Bild 1: *Das Bahnbetriebswerk aus luftiger Höhe – so könnte es nur ein Hubschrauberpilot sehen. Da unserem Autor das Fotografieren aufgrund eines körperlichen Handikaps nur aus dieser Perspektive möglich ist, haben wir den Beitrag entsprechend betitelt.*

Flug über die Teha-Bahn

In den siebziger Jahren besuchten mein Sohn und ich das Bw Rheine. Wir waren begeistert von den Dampflokomotiven der Baureihen 012, 41, 43, 44 und besonders von den schlanken 50ern mit Kasten- und Kabinentendern. Viel belichtetes Fotomaterial brachten wir mit nach Hause.

Zu dieser Zeit begann bei mir auch das Modellbahnfieber. Einige Modelloks waren bereits mein eigen. Als wir von Rheine zurückkehrten, sollten es nur noch Dampflokomotiven sein. Ich kaufte mir die Drehscheibe von Rivarossi, erweiterte deren Abgangsgleise auf 21 und legte mir die verschiedenen 50er-Modelle zu. In Vollmers Rundlokschuppen hatten Sie eine ordentliche Bleibe. Nur auf die Behandlungsanlagen wie Untersuchungs- und Ausschlackgrube, Kohlebansen, Besandung und Wasserkräne mußten sie vorerst verzichten.

Nun kribbelte es in mir, denn die ruhenden Dampfrösser sollten auch fahren. Ein glücklicher Umstand war es da, daß meine Tochter das Elternhaus verließ. Das von ihr bislang bewohnte Dachbodenzimmer wurde sogleich

Bild 2: *Den dreiständigen Lokschuppen mit "Tele" herangeholt – schon erkennt man, welche Dampfrösser hier eine Pause einlegen.*

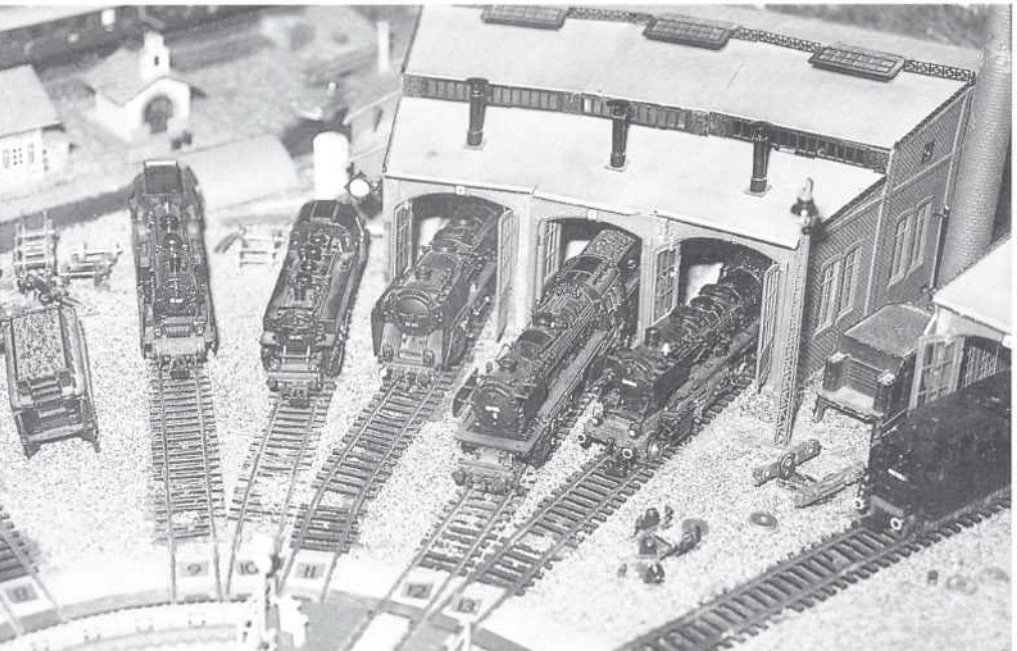


Bild 4: *Diese 57er wartet geduldig auf dem Abstellgleis, bis ihr Nahgüterzug zusammenge-*

Bild 3: *Gedränge an der Bahnhofsausfahrt: Drei 50er warten auf ihr Signal.*

"beschlagnahmt" – endlich Platz für eine Bahn an der Wand entlang. Zwei Gleisovale entstanden, wobei das innere eine Verbindung zum höherliegenden Bw und zu einer Shell-Tankstation hat. So richtig "verwirklichen" konnte ich mich nun bei unserem schönen Hobby.

Leider währte die Freude nicht lange: Völlig unerwartet – für die Ärzte ein Rätsel – bekam ich 1978 einen Schlaganfall, der meine linke Körperhälfte lähmte. Modellbahn adieu! dachte ich. Doch viele Freunde kamen auf mich zu und bauten mir die Bahnanlagen so um, daß ich alles erreichen kann. Ein Elektrotechniker installierte mir eine Automatik für Mehrzugbetrieb. Die Anlage mißt jetzt 2,80 m x 1,50 m. Ihr Zentrum bildet eine Fleischmann-Drehscheibe. Die übrigen Bw-Teile und auch die früher gebaute Altstadtszenerie konnten vom alten Projekt übernommen werden.

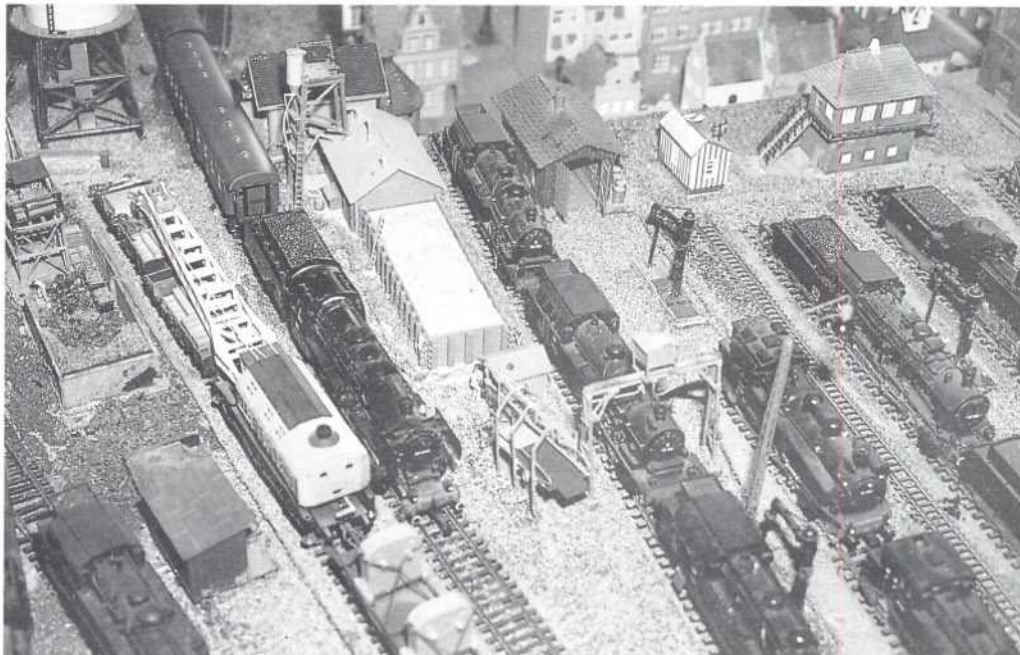
Die hier zu sehenden Fotos habe ich selbst angefertigt. Mit Brust-Schulter-Stativ und moderner Autofokus-Kamera ist mir das möglich. Zu schwierig ist es allerdings in meiner Lage, Details aufzunehmen. Seien Sie deswegen bitte zufrieden mit den "Luftaufnahmen", die ja den regen Betrieb auf meiner Teha-Bahn recht anschaulich zeigen.

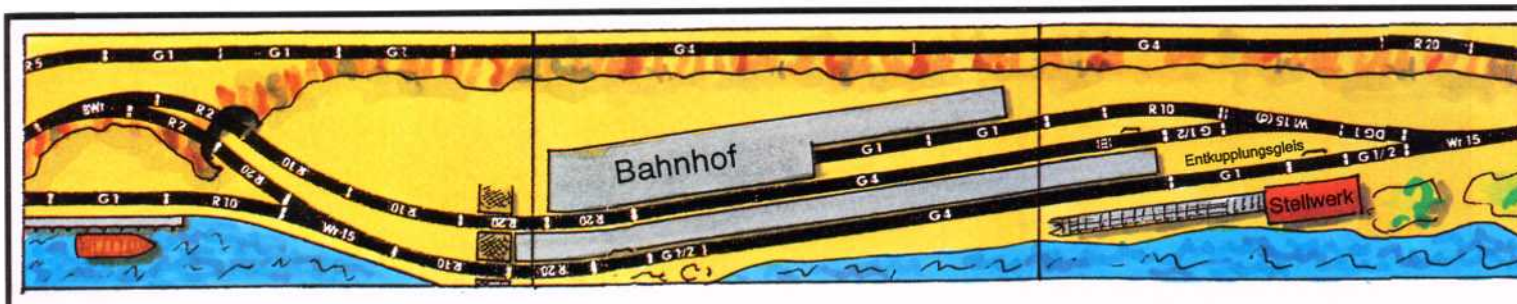
Über meine Modellbahn habe ich in den Niederlanden ein Buch geschrieben: "Dampfnostalgie" heißt es. Darin enthalten sind fast alle Modell-"Dampfer", die es gibt. Neben zahlreichen Abbildungen sind auch Angaben zum Einsatz der Loks beim Vorbild sowie technische Daten aufgeführt. Die Dampflokomotive erlebt im Modell wahrlich ihre Renaissance."

T. L. Hameeteman

stellt ist. Inzwischen nimmt das Personal ein zünftiges Bauernfrühstück ein.

Bild 5: *Lokparade an den Behandlungsanlagen. Die Vorliebe des Autors für Dampflokomotiven resultiert aus einem Besuch des Bw Rheine in den siebziger Jahren.* ***Fotos: T.L. Hameeteman***





Gleisbau-Blitzwettbewerb

Durch Roco Line vom Modellsammler zum Modellbahnbauer

Als weitere Einsendung zu unserem Gleisbau-Blitzwettbewerb wollen wir Ihnen, liebe Leser, die Arbeit des niederländischen Modellbauers F. J. Suiker vorstellen. Sie beweist, daß sowohl das Eisenbahn-Journal als auch Roco Line über die Grenzen Deutschlands und Österreichs hinaus bekannt sind. Welche Erfahrungen Herr Suiker machte, lesen Sie in dem nachfolgenden Baubericht.

Erst im Februar las ich im Eisenbahn-Journal von der Wettbewerbsausschreibung zu Roco Line. Somit mußte ich mich beeilen. Die Ideen zu meinem Anlagenkonzept entnahm ich der Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe "Lahntalbahn" und den Journal-Veröffentlichungen zur Weihnachts-, später dann Osteranlage Villmar. Ich konzentrierte mich auf eine eingleisige Hauptbahn mit Ausweichmöglichkeiten (Überholgleisen) und Gütergleisen sowie auf einen unterirdischen Schattenbahnhof. Obwohl ich die linke Bahnhofseinfahrt in einen Bogen verlegte, mußte ich das Gleisfeld verkürzen, um noch genügend Platz für die freie Strecke zu haben.

Beim Bau der Anlage versuchte ich mich in verschiedenen Methoden. Sie müssen wissen: Über Jahre hinweg habe ich lediglich Modellfahrzeuge gesammelt. Roco Line begeisterte mich dann so sehr, daß ich spontan an die Modellbahn-Bauarbeiten ging. Meine Modulanlage ruht auf sechs Schränkchen, die hintereinander angeordnet 6 m Länge ergeben. 50 cm sind die Module jeweils tief. Als Trägermaterial wurden 18 mm starke Spanplatten auf Maß geschnitten. Sie sind miteinander durch Dübel formschlüssig verbunden. Die Gleise ruhen auf 30 mm dicken Styroporstreifen bzw. -platten.

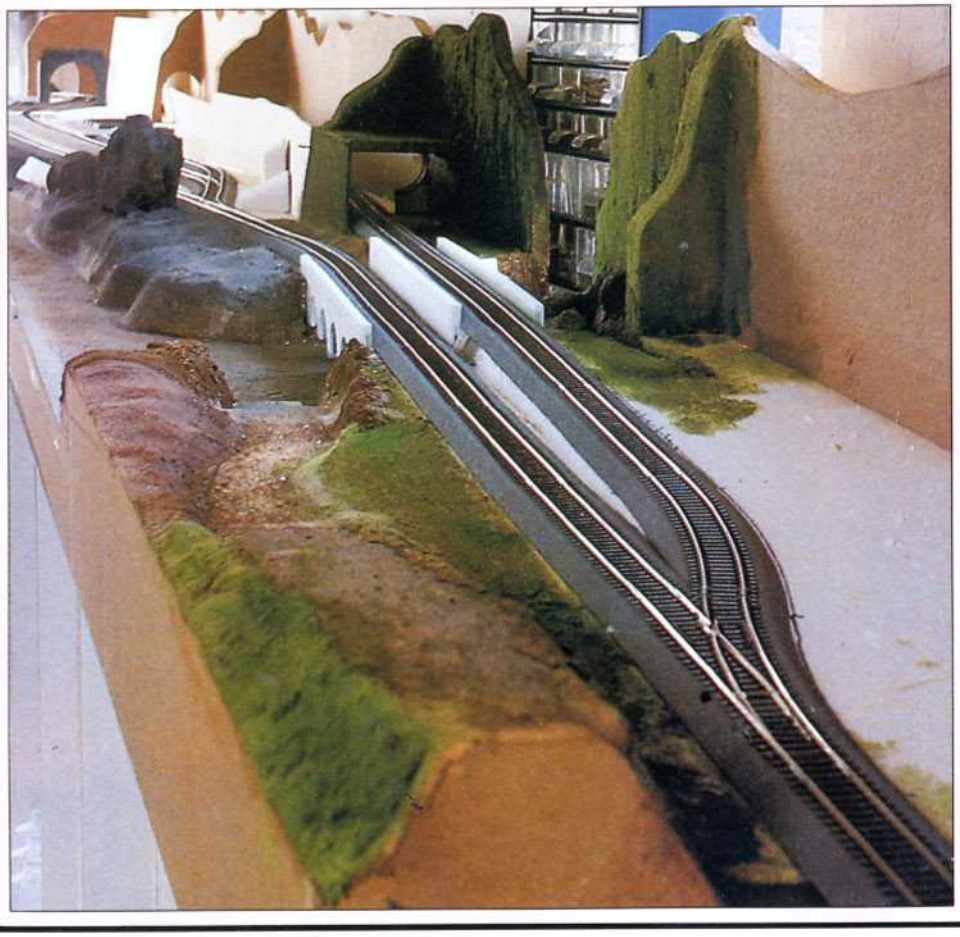
Auch die Hügel habe ich mit diesem Material grob geformt. Mit Gips überzogen, ergab sich schließlich das endgültige Geländeprofil. Mit doppelseitig beschichtetem Klebeband habe ich das Bettungsgleis und den Unterbau verbunden. So sind Gleisauswechslungen später leicht möglich. Problemlos und zügig ging die Gleisverlegung vonstatten. Nur die Einfahrt über die Bogenweiche mißfällt mir noch. Bestimmt werde ich hier noch einen "milderen" Bogen einbauen.

Die wenigen Gebäude, die für die Modellarchitektur geplant sind, werden aus Kibri-Bausätzen abgeleitet und nach der Montage patiniert. Eine schöne Klappbrücke und ein Flußschlepper sollen die Szenerie bereichern, denn was ist die Lahn ohne Schiffahrt? Zur Gewässernachbildung habe ich eine eigene Technik entwickelt: Der Flußgrund wurde aus Moltofill geformt und in verschiedenen Schichten grünbraun gefärbt. Darauf ließ ich 2 mm hoch Gießharz laufen. Noch vor dessen Aushärten deckte ich abschließend eine dunkelbraune bzw. rauchfarbene Lexan-Polykarbonat-Scheibe, Typ ST 5000, darüber. Sie weist eine wasseroberflächenartige Struktur auf. Mit UHU-Plast und grauer Farbe habe ich dann Strömungs- und Schiffsschrauben-"Spuren" aufgebracht, sprich: gekräuselte Wellen nachgebildet.

Die Fotos dieser Seiten zeigen lediglich einen bestimmten Arbeitsstand; denn fertig wird man mit solch einer Riesenanlage, die obendrein links und rechts noch erweitert werden soll, nie. Was Sie sehen, ist das Produkt von Wochenenden und Abenden der letzten Monate. Aufgehalten hat mich nicht zuletzt die Planungsarbeit mit dem Roco-Line-Gleissymbolsatz. Das Justieren der Elemente ist nämlich ähnlich einem Puzzlespiel; das Resultat befriedigt aber.

F. J. Suiker

Bild 2: *Das erste Grün umgibt das sauber verlegte Böschungsgleis.*



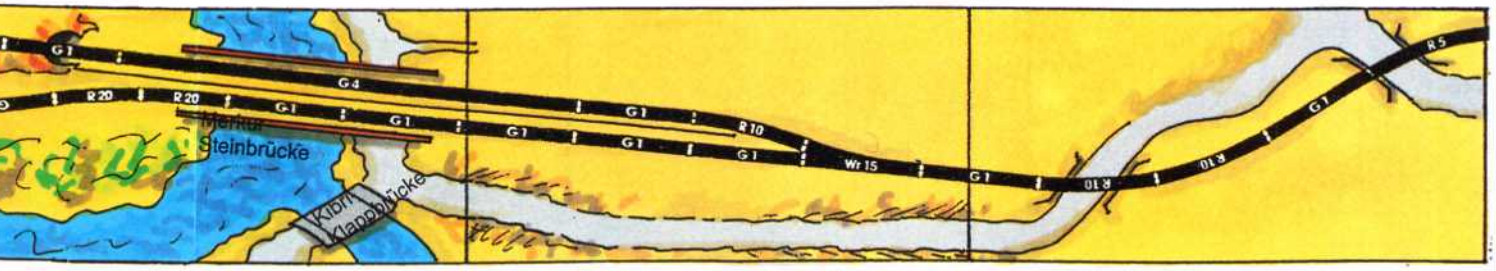


Bild 1: *Mit dem Roco-Line-Gleissymbolsatz plante unser niederländischer Wettbewerbsteilnehmer aufs genaueste.* **Zeichnung F. J. Suiker**

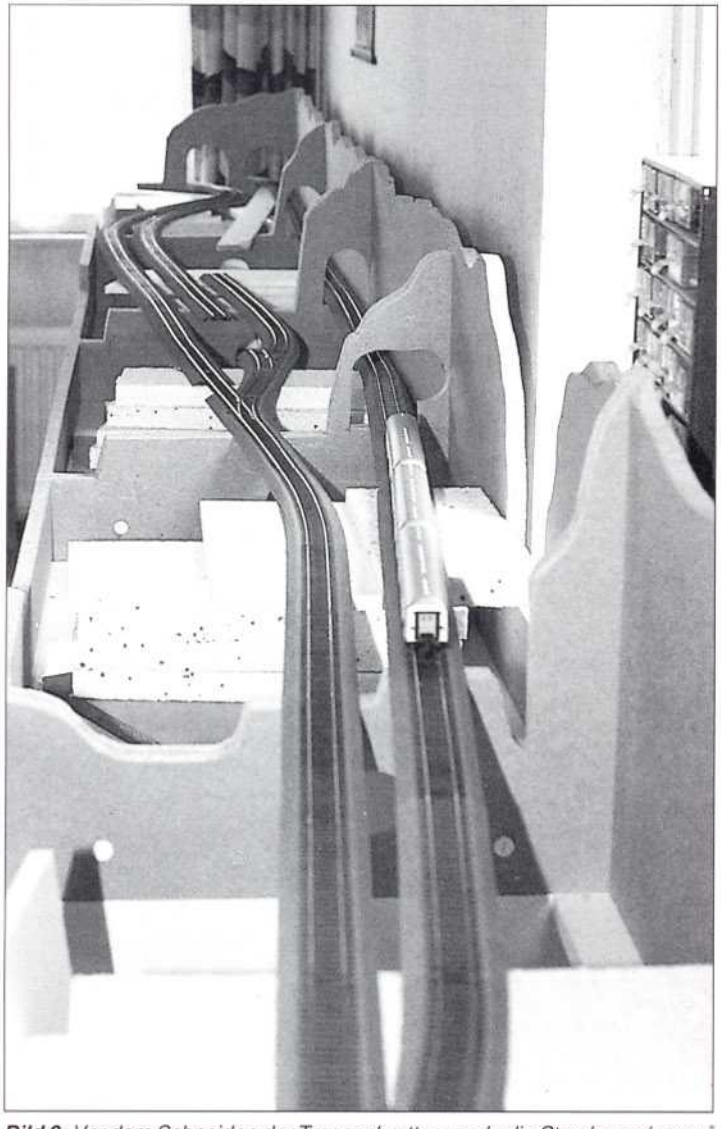


Bild 3: *Vor dem Schneiden der Trassenbretter wurde die Strecke probeverlegt.*

Bild 4: *Der Bahnhof ist oberbauseitig fertig. Sogar das "Fundament" des Empfangsgebäudes ist schon "gegossen".*

Bild 5: *Eine Brücke über die Lahn...*

Bild 6: *Zweckmäßig sind die als Anlagenträger aufgestellten Schränke.* **Fotos: F. J. Suiker**

Der Bahnhof Monheim im Modell

Teil 7

Die Laderampe

Eine Laderampe gehört eigentlich zu jedem Bahnhof, der über ein Freiladegleis verfügt. Meist bildet diese Baulichkeit gleichzeitig den Gleisabschluß. Das birgt den Vorteil, daß ein Güterwagen längsseits, aber auch über seine Stirnseite entladen werden kann. Die Monheimer Laderampe ist solch ein winklig gebauter Typ. Die Erdaufschüttung wird gleisseitig durch eine Stützmauer abgeschlossen. Zur Befestigung des Fahrwegs wurde die Rampe gepflastert. Einfach gehalten ist der Prellbock: eine Holzschwelle, in Pufferhöhe an der Stützmauer angebracht, bildet den Gleisabschluß.

Für die Nachgestaltung des Modells benötigt man Polystyrolplatten, 4 mm und 6 mm stark. Der Grundriß der Rampe wird auf die Platten übertragen; die Konturen werden mit dem Bastelmesser ausgeschnitten. Mittels Uhu-coll klebt man die Platten aufeinander. Gegenüber dem Vorbild ist die Rampe um einige Zentimeter kürzer. Optisch gewinnt dadurch der Bereich um die Ladestraße, der ebenfalls kleinere Maße aufweist als das Original.

Sind die Klebestellen ausgehärtet, werden die Schrägen mit dem Bastelmesser zurechtgeschnitten. Man kann auch die beiden unteren Platten im Bereich der Auffahrt verkürzt einkleben und die obere Platte mit einem leichten Schnitt nach unten biegen. Die Stützmauer kann betoniert werden. Mit Dufix-Spachtel ist das schnell geschehen. Ich habe allerdings Mauerwerk vorgezogen. Mit Kibri-Mauerwerk-

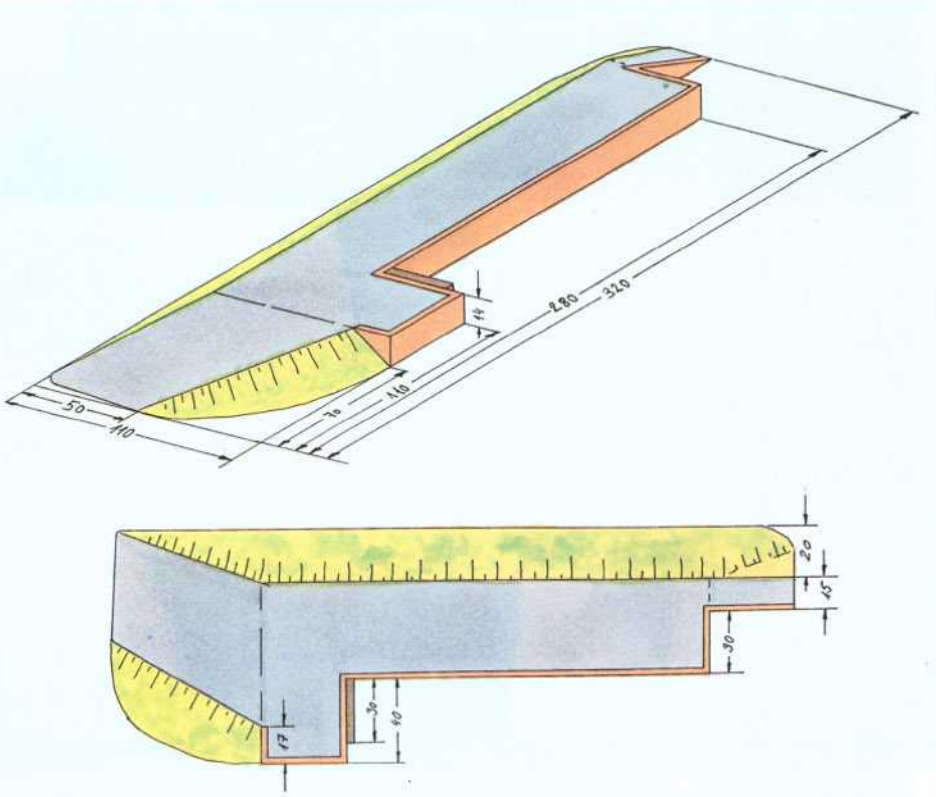


Bild 2: *Die Rampenlänge ist gegenüber dem Vorbildmaß leicht gestaucht.*
Zeichnung: P. G. Kling

Bild 3: *Das fertige Produkt unserer Bastelstunde: Laderampe Monheim.*

Bild 1: *Ein Element dieser Ladestraße stellen wir Ihnen im heutigen Monheim-Baubericht vor.*

platten dauert die Arbeit auch nicht viel länger als die Ausspachtelung. Oben sollte die Mauer mit Decksteinen abgeschlossen werden. Eine Kibri-Pflasterplatte bringt Festigkeit, denn die Rampe wird später von "schweren" Traktoren und Lkws befahren, hin und wieder sicher auch unter Pferdehufen "stöhnen".

Das Modell ist nun so weit fertig, daß es in die Anlage eingepaßt werden kann. Die Auflageränder werden verspachtelt und mit Grün versehen. Zwischen den Pflastersteinen sollte man einige Quecken wuchern lassen. Um den Platten den Kunststoffeindruck zu nehmen, streicht man sie mit Mattfarben. Die Böschung zur Ladestraße hin ist zu "beflocken". Auch niedrig wachsende Büsche zu "pflanzen", wäre hier möglich.

Peter G. Kling

(wird fortgesetzt)

Bild 4: *Nach dem Ausschneiden werden die Polystyrolplatten miteinander verleimt.*

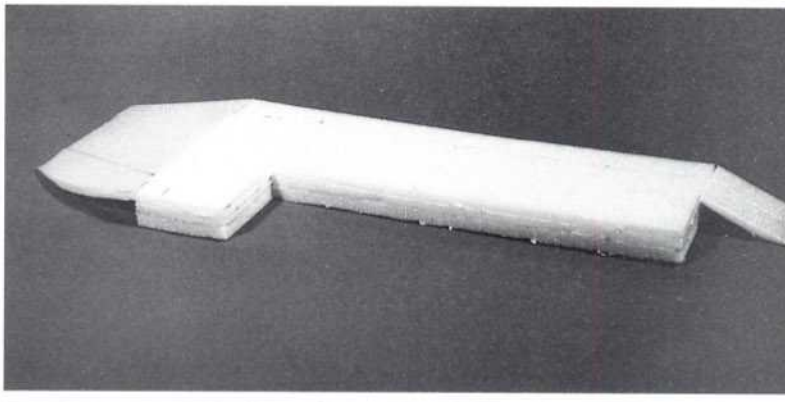


Bild 5: *Straßenpflasterfolie und Mauerwerkplatten von Kibri bilden den Fahrbahnbelag und die Stützmauer gleisseitig.*

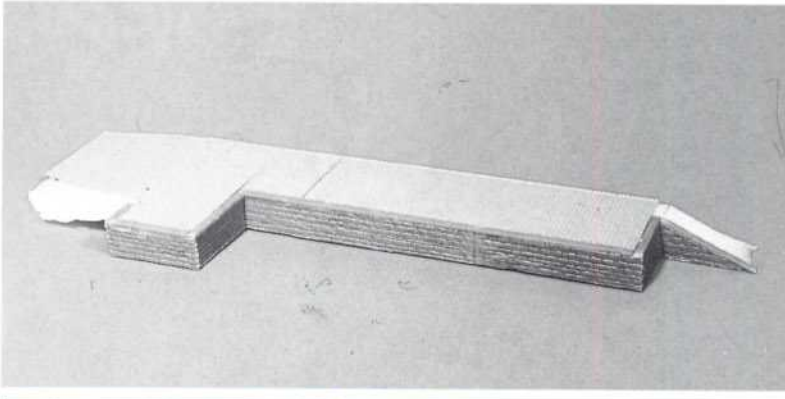


Bild 7: *Ein kleiner Vorgeschmack auf Künftiges zum Thema Monheim: Nach dem Bahnhof werden noch einige Streckenszenen entstehen. Eingespannte dünne Folie schafft einen "nahtlosen" Übergang von Modul zu Modul.*

Fotos: P. G. Kling

Bild 6: *Die Laderampe wird am vorgesehenen Ort plaziert und anschließend eingespachtelt.*

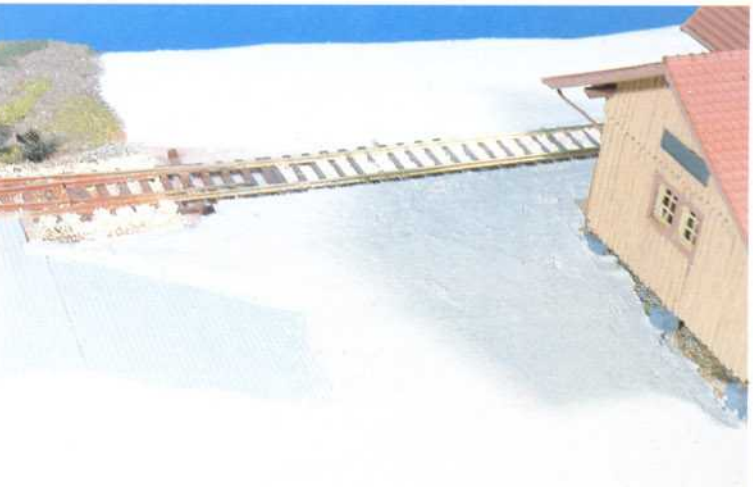


Bild 1: *Die Sägemühle bildet eine harmonische Einheit mit der Landschaft. Gebäude und Gelände – eine Augenweide.*

Bild 3 (rechte Seite): *In wildromantischer Gegend liegt sie, die auf steinernem Fundament ruhende Sägemühle.*

Es klappert die Mühle . . .

Das Thema dieses Dioramas ist die Holzgewinnung in den Vogesen Ende des 19. Jahrhunderts. Das geschlagene Holz wurde zunächst mittels Schlitten auf einen Lagerplatz gebracht und dann von mit Pferden oder Ochsen bespannten Fuhrwerken zum Sägewerk transportiert.

Das Diorama mißt 1,50 m x 1 m und ist etwa 0,80 m hoch. Es besteht aus zwei Modulen (je 0,75 m x 1 m), deren Gerüst gehobelte Dachlatten bilden. Daran sind auch die Holzprofile (Geländeeinschnitte) befestigt. Verbunden sind beide Module mittels Führungsstiften und drei Holzschrauben mit Flügelmuttern.

Der Unterbau des Geländes besteht aus aufeinandergeklebten 4 cm starken Styroporplatten. Es wurde bewußt kompaktes Material gewählt, um eine solide Geländestruktur zu erhalten. Mit einer großen und groben Holzraspel wurde das Styropor in die gewünschte (Gelände-)Form geraspelt. Der Staubsauger war hier unentbehrlich.

Danach wurde das Gelände mit feinem Baugips geglättet. Auf alle Steilhänge ist eine 2 bis 3 cm dicke Gipsschicht aufgetragen worden. Mit Stechbeitel, Drahtbürste und diversem anderem Werkzeug galt es nun, in den zwar schon angehärteten, aber noch feuchten Gips die Felsenstruktur einzuarbeiten.

Nach Beendigung dieser Arbeiten und einer intensiven Reinigung wurden die Felsen eingefärbt. Zunächst sollte man die vorher wieder angenäßten Felsen mit einer Mischung aus stark verdünnter Tusche besprühen. Die am besten geeignete Lösung besteht aus Tusche, Wasser und ein bis zwei Tropfen Spülmittel; sie wird mittels einer Blumenspritze zerstäubt. Alle Kerben, Risse und Vertiefungen werden wesentlich dunkler. So wirken die vorher weißen Felsen schon viel besser.

Nun werden sie braunrot (ebenfalls Tusche) eingefärbt, denn der Sandsteinfels im Zorntal (Vogesen) hat diesen rötlichen Ton. Am besten geeignet ist dazu ein Pinsel mit langen Borsten. Bei Verwendung von Farbe

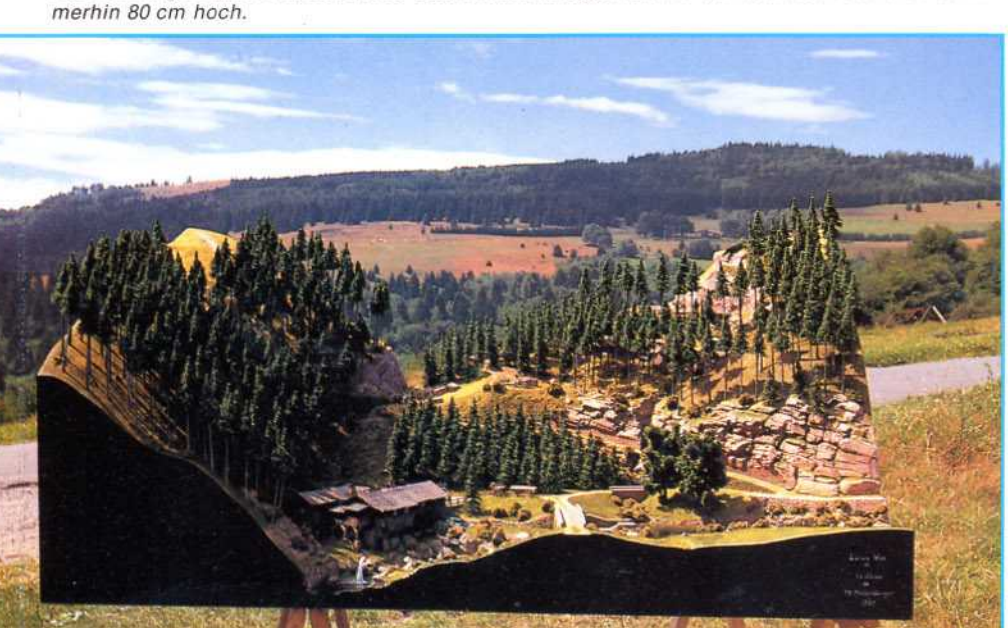



Bild 2: *Das gesamte Diorama in der freien Natur fotografiert. An der höchsten Stelle ist es immerhin 80 cm hoch.*