



Großer Messebericht

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1991
März

DM 12,50
sfr 12,50
öS 97,-

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

17. 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. Heibredner, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heibredner, 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

1991 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1991 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)



K.-P. Huschka

Zu unserem Titelbild:

Auch auf der Modell-Nebenbahn unseres Lesers Thomas Mauer "schlendert" gelegentlich eine Schienenbusgarnitur über das Gleis. Mehr über das Entstehen dieses neuen Dioramas – ein Bestandteil ist dieser reich detaillierte Bahndamm – erfahren Sie in einem dreiteiligen Baubericht, dessen Veröffentlichung wir in einem der folgenden Journale starten.

Foto: Th. Mauer



Ch. Buchmüller

Alles Farbe

Der Sieger unseres 2. Internationalen Modellbauwettbewerbs, Herr Christian Buchmüller, verrät auf den Seiten 16 bis 19 seine Kniffe beim Umgang mit Farben für das Patinieren von Anlagenteilen und Fahrzeugen. Mit einfachen Methoden große Effekte zu erzielen, ist seine Devise.

Alles Neuheiten

begegnen Ihnen auf den Seiten 43 bis 58. Für Sie während der 42. Internationalen Nürnberger Spielwarenmesse dabei, haben wir die Top-Modelle 1991 für den ausführlichen Messebericht in dieser Ausgabe fotografiert und beschrieben.



14	Nostalgie im Quadrat 4	Unsere Preisträger des 2. Modellbauwettbewerbs	63
15	Auf K-Gleis nach »Vilsheim«	Mit Bemo in die Berge	66
	Farbspiele – Spiel der Farben	Die »Pfälzer« kommen!	69
	Dem Berg die Zähne zeigen!	Die Familie der bayer. C 1'-Lokomotiven	69
16	Bahnhof Petherick in Cornwall	Sachsen im Jahre 1890	72
	»Sieben kleine Lokomotiven...«	Tips und Tricks	76
	Kölner Messe-Nachlese	Wo gehoben wird, da stehen Kräne	77
	Alles Schrott	Schalten mit Reißzwecken	78
	42. Internationale Nürnberger Spielwarenmesse 1991	Der Bau einer Gleiswendel	78
	Ein gigantisches Projekt	Schaufenster der Neuheiten	83
	Roco-Gleisbauwettbewerb	Fachhändler-Adressenseiten	92
		Mini-Markt	94

Alles Schrott

Besonders Minidioramen sind bestens dazu geeignet, Vorbildsituationen bis ins kleinste Detail nachzugestalten. Ein Beispiel oberster Güte zeigen wir auf den Seiten 40 bis 43. Neben Schrotbergen sehen wir auch noch eine kleinstädtische Tankstelle aus den fünfziger Jahren.





Bild 2: Der aus dem Tunnel "schießende" Zug wird in wenigen Sekunden den Bahnhof von Erztal erreicht haben.

Bild 1: Der Ort Erztal – das sagt schon der Name – ist gekennzeichnet durch ein großes Bergwerk, in dem die meisten der Einwohner arbeiten. Der Förderturm, der die Bergleute in die Tiefe bringt, ist weithin sichtbar.

14 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Nostalgie im Quadrat

Treue Journal-Leser werden sich an unseren Beitrag in der Ausgabe 11/1989 erinnern. Damals war unsere Anlage gerade so weit fortgeschritten, daß wir uns zu einer Veröffentlichung entschlossen. Wir koppelten sie mit einem Erfahrungsbericht über Märklin-Digital. Inzwischen ist die 15-m²-Anlage – aufgebaut in einem trockenen, fast quadratischen Kellerraum – weiter gewachsen. Aber dazu unten mehr.

Zur Erinnerung: Eine großzügig verlaufende zweigleisige Strecke schlängelt sich durch eine Mittelgebirgslandschaft. Der Anschlußbahnhof wird von einer eingleisigen Nebenbahn berührt. Anschlußgleise führen zu einem Industriebetrieb; über "Sägefahrten" gelangen Rangiereinheiten zur Kohleverladung, zu einer Holzverladeanlage mit angeschlossener Sägewerk und zum Güterbahnhof.

Aquariumsand als Schotter

Die gesamte Anlage ruht auf einem Unterbau in offener Rahmenbauweise, erstellt aus Kanthöl-

Bild 3: In langsamer Fahrt schiebt eine Lok der Baureihe 50 einige Rungenwagen voller frisch geschlagener Stämme in Richtung Sägewerk.

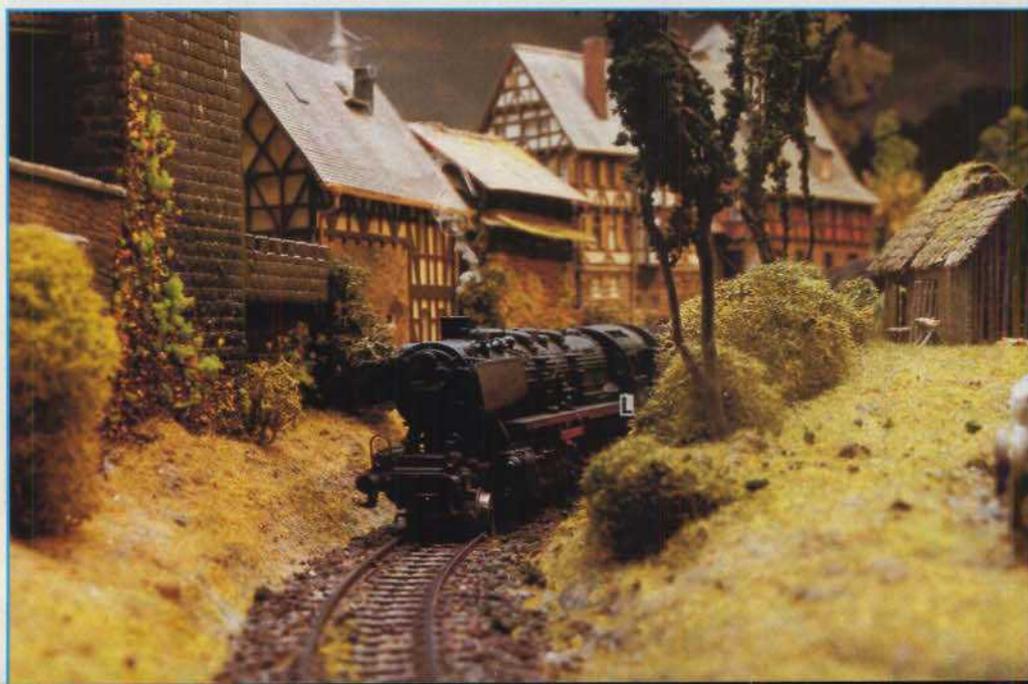




Bild 4: Erztal ist kein riesiger Ort; doch hat er einen altehrwürdigen Stadtkern. Touristen wissen das zu schätzen.

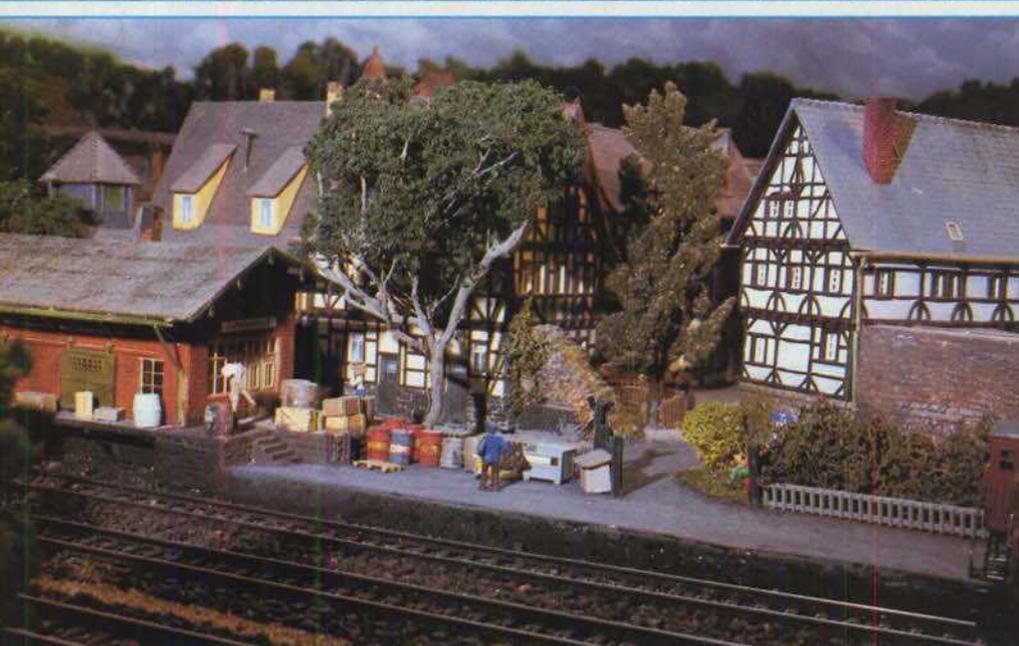
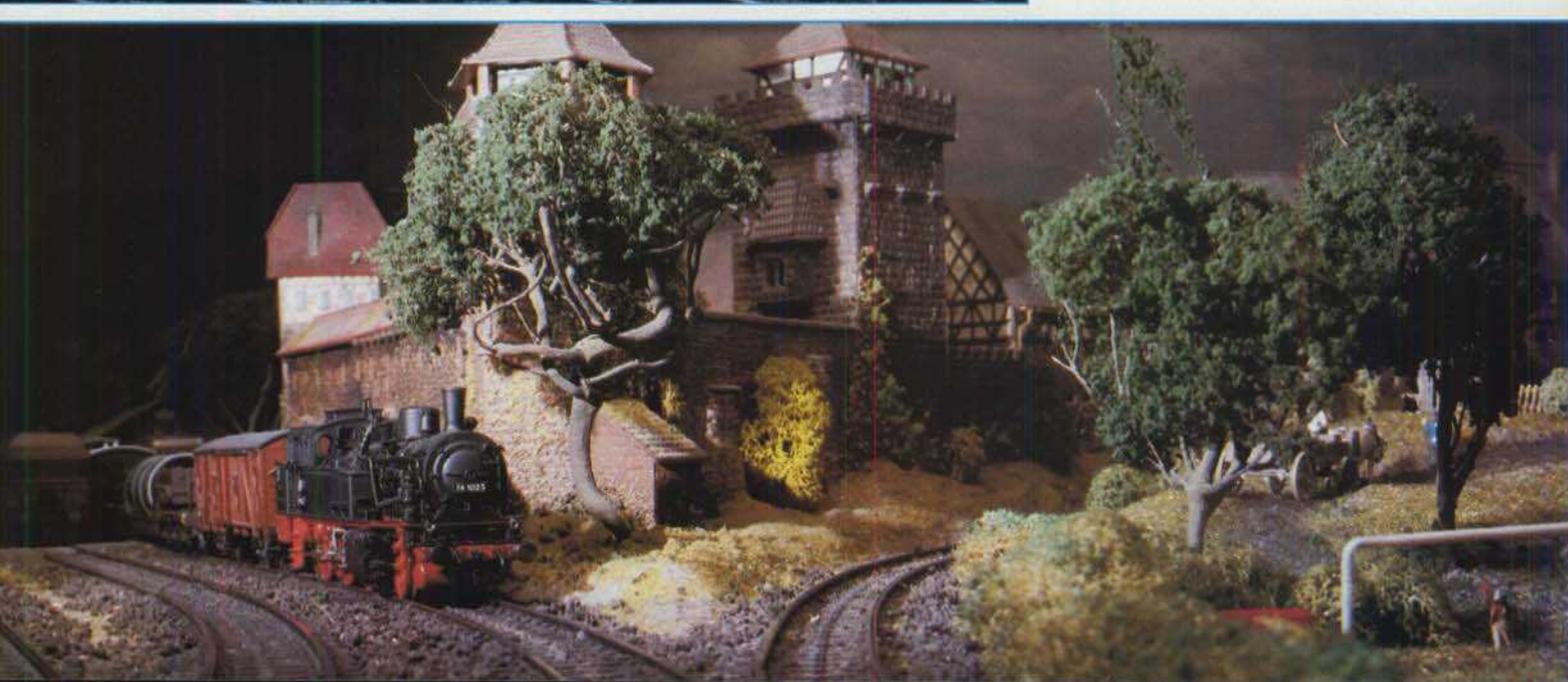


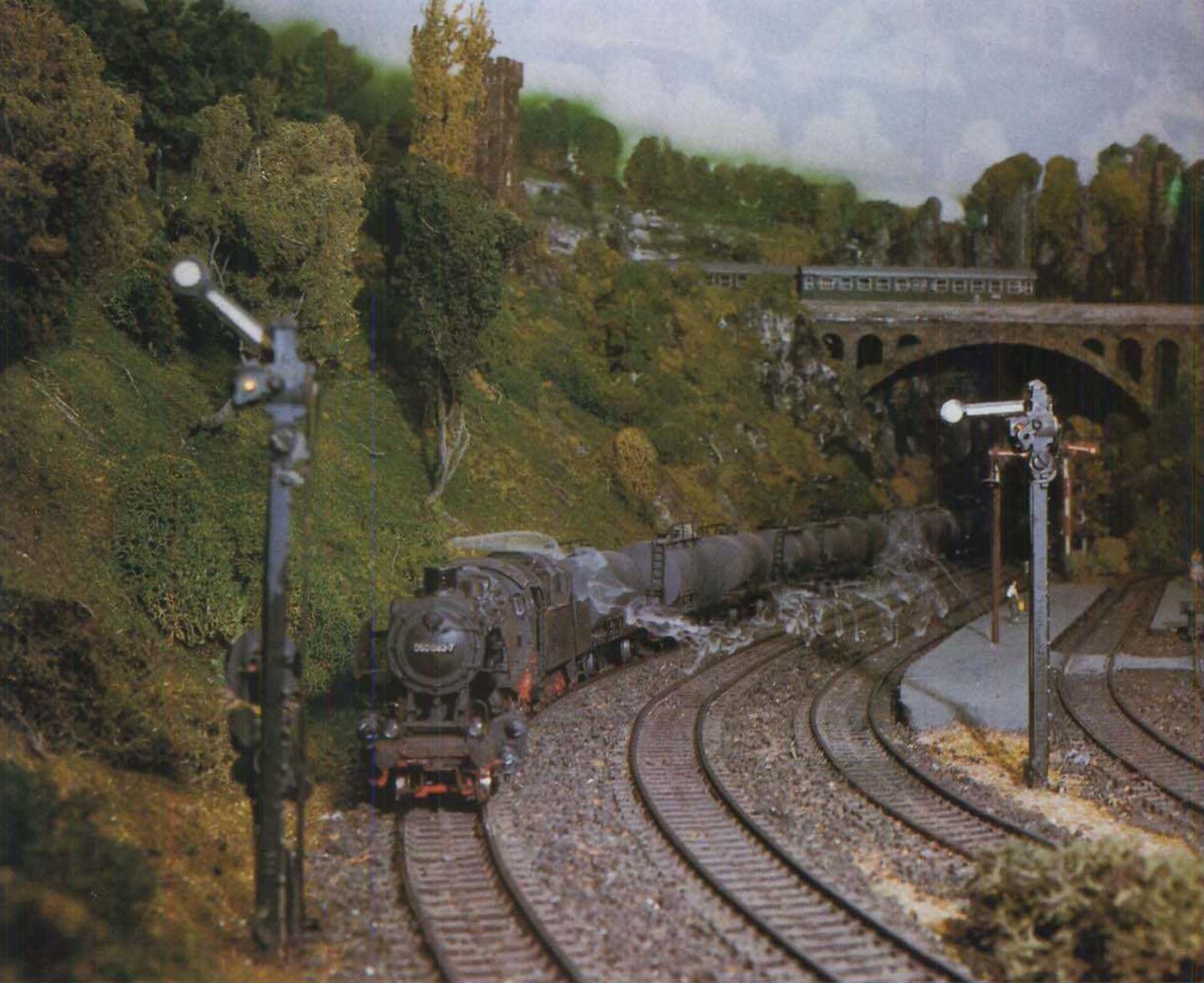
Bild 5: Viele der hier ansässigen Handwerker und Händler lassen sich die benötigten Produkte per Bahn bringen. So herrscht am Güterschuppen ständig Betrieb.

Bild 7: Freie Fahrt für den Ölzug, der hier kurz halten mußte. Die Anfahrt bringt eine fotogene Rauchfahne mit sich. ▶

zern und Dachlatten. Spanplatten und Korkauflage bilden den Gleisbettunterbau. Im sichtbaren Bereich sind 90 cm lange Märklin-K-Gleisstücke verlegt. Eingeschottert wurden sie mit eingefärbtem Aquariumsand. Im unterirdischen Bereich haben wir gebrauchtes M-Gleis von früheren Anlagen verwendet.

In puncto Geländebau erfanden wir nichts Neues. Kunststoffummantelter Maschendraht wurde mit Stoff bespannt und eine Schicht Fertig-





putz bzw. an manchen Stellen Gips aufgetragen. Felsen aus Baumrinde und Styropor, ein Bachbett aus Gips und Steinchen, aufgefüllt mit Gießharz, sind weitere Landschaftsdetails. Wohnhäuser und Empfangsgebäude sind aus Bausätzen erstellt, wogegen die Industriebauten stark verändert wurden. Die Wälder bestehen aus Rainfarn und Islandmoos; die Bäume an herausragenden Stellen

der Anlage sind "Marke Eigenbau". Das mittelalterliche Städtchen Erztal nimmt mehrere Bauernhöfe in seinen Mauern auf, weiterhin eine Kirche, zwei Gaststätten, die Feuerwehr und einige Fachwerkhäuser. Außerhalb liegen Friedhof, Sportplatz und Gärtnerei. Die zweigleisige Parodiestrecke ist eine reine Fahrstrecke. Lange Züge mit angemessener Geschwindigkeit auf Geraden und in Kurven mit

großzügigen Radien vorzuführen – darin liegt die Grundidee. Diese Hauptstrecke mißt 11,5 m in jeder Richtung; sie ist in elf Blockabschnitte unterteilt. Jeweils der letzte Wagen eines Zuges meldet über Permanent-Magnet und Reed-Kontakt den Block frei, so daß der nächste Zug folgen kann. "Unterirdische" Schattenbahnhöfe in den Wendeschleifen bieten Zügen auf zwölf bzw. sechs Gleisen Platz. Manche Gleise sind

◀ **Bild 6:** Die 74er hat heute den Rangierdienst zu bewältigen. Momentan stellt sie einige Güterwagen bei der Güterabfertigung ab.

Bild 8: Aufgetankt und somit voller Energie fährt die Grubenlok zur Schicht.

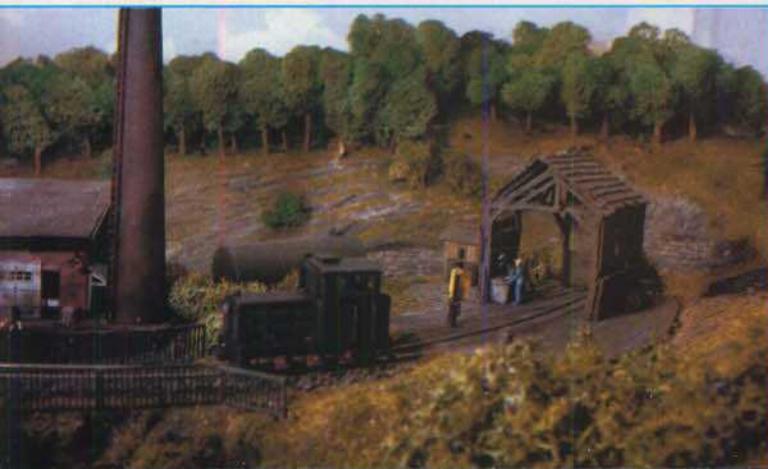


Bild 9: Großreinemachen ist heute bei der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr angesagt. Die Ausbesserung des Daches wird gleich mit erledigt.

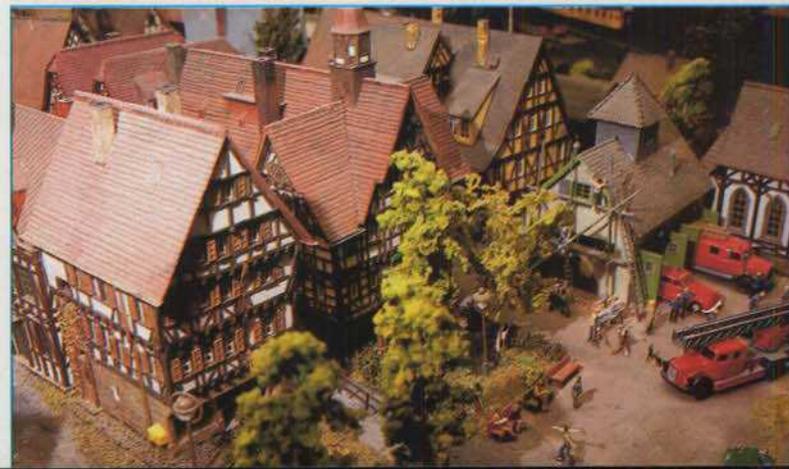




Bild 10: Der große Portalkran versorgt die Kunden, die die Kohlen mit Lastkraftwagen holen.

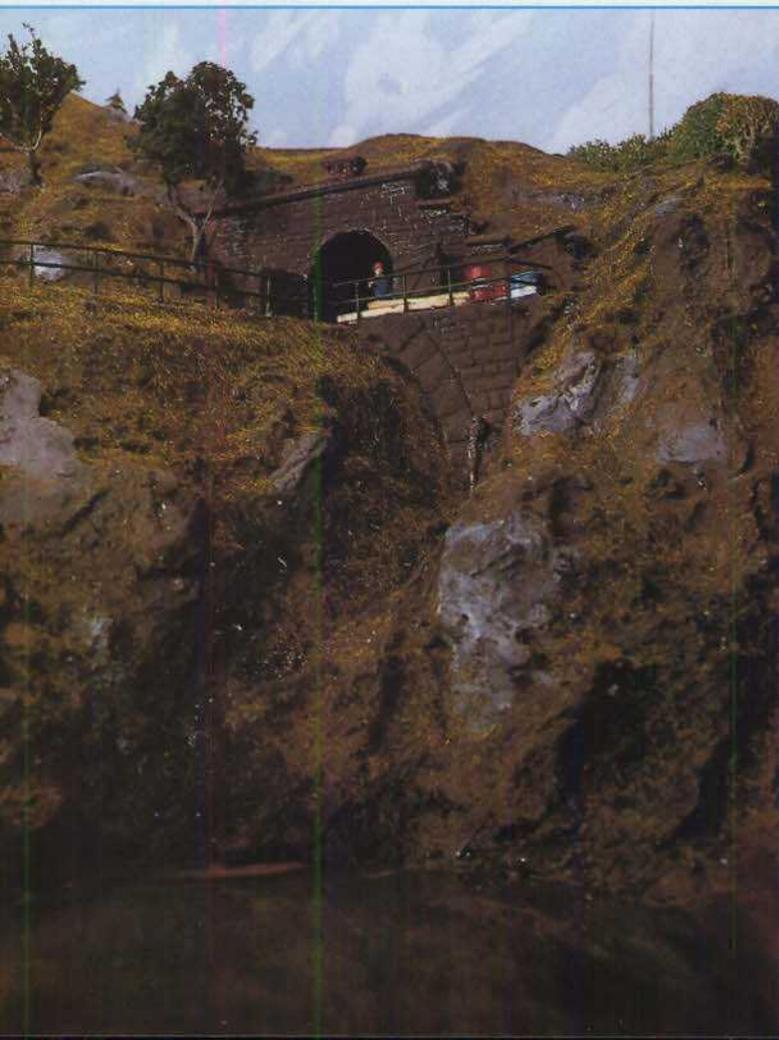
so geschaltet, daß auf ihnen zwei Kurzzüge hintereinander stehen können. Eine abfahrende Garnitur braucht bis zur Ankunft an der gleichen Stelle 8 1/2 Minuten.

Computer als Fahrdienstleiter

Gleisbesetzmeldung, Rückmeldung der Weichen sowie Angaben über Signalstellungen

erfolgen über 73 Leuchtdioden am Gleisbildstellpult. Die Ein- und Ausfahrt der Züge läuft automatisch ab. Jeder Zug sucht sich sein freies Gleis – die Elektronik macht's möglich. Die eingleisige Nebenbahn ist für intensiven Rangierbetrieb gedacht. Der Bahnhof Erzthal hat drei Bahnsteige und einen Bedarfsabzweig zur Hauptstrecke. Klein-Bw und Güterbahnhof ergänzen das Gleisfeld. Der Fahrbetrieb wird per Computer gesteuert. Die Eingabe der Fahrstraße geschieht über die Tastatur oder ein zweites Gleisbildstellpult. Auf dem Monitor werden die Fahrstraßen und der Standort der Züge grafisch dargestellt. In Planung befindet sich das Fahren nach Fahrplan, gesteuert durch den Computer.

Bild 11: Der Eingang zum Stollen liegt oberhalb eines kleinen Sees. Zum Stollen bzw. in ihn hinein führt eine Schmalspurbahn, die das "Schwarze Gold" ans Tageslicht befördert.
Fotos: R. Pabst



Schmalspurige Ergänzung

Ein neues Thema verkörpert das Kohlebergwerk mit Gleisanschluß. Ein Portalkran übernimmt die Verladung auf Lastwagen. Die Kohlewaggons werden direkt über eine Schütthanlage bedient. Den Transport der Kohle aus dem Bergwerk besorgt eine Schmalspurbahn. Im Wechselzugbetrieb verläßt jeweils ein beladener Zug das Bergwerk, fährt zur Schüttverladung, kommt entladen wieder heraus und fährt zurück ins Bergwerk. Auch diese Fahrmanöver laufen über ausgeklügelte Schaltungen ab. 186 m Gleis und 61 Weichen wollen geschaltet sein. Dazu haben sich 185 Postrelais gut bewährt. Nun könnte jemand sagen, die Automatik sorgt nach kurzer Zeit sicher für Langeweile. Diese kommt bei unserer Bahn aber kaum auf, denn wir verbinden das Hobby Modellbahn mit einem zweiten: der Elektronik und Computertechnik. Immer neue Zugabläufe zu finden, hält das Interesse wach.

Rolf und René Pabst

(Füllseite)



Bild 1: Den Schwerpunkt dieser großen H0-Heimanlage unseres Wettbewerbsteilnehmers Herrn Brandt bildet ein Kopfbahnhof mit angeschlossenem Bahnbetriebswerk.

15 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Auf K-Gleis nach »Vilsheim«

Meine Anlage ist zur Zeit noch eine riesige Baustelle. Aus diesem Grund zeigen die Abbildungen dieser Seite auch nur kleine Ausschnitte. Kahle Wände und unbebaute Flächen sollen die Illusion einer heilen Modellbahnwelt nicht zerstören!

Mit der Planung begonnen habe ich 1980. Von der die Anlage füllenden Achterbahn über die Geisterbahn gelangte ich zu dem Gleisplan, den ich seit 1985/86 – inzwischen waren auch die räumlichen Voraussetzungen geschaffen – in die Tat umsetzte.

Als Zeitraum habe ich die fünfziger und sechziger Jahre bei der DB gewählt. Eine Trennung in die Epochen 3a und 3b habe ich bewußt

unterlassen, da sonst ein großer Teil meiner Triebfahrzeuge in der Vitrine »verkümmern« müßte.

Der Unterbau der U-förmigen Anlage besteht aus Metall-Winkelprofilen. Bahnhofsplatten und Gleistrassen sind aus 10 mm dickem Sperrholz gefertigt. Zur Abstützung der Gleisspiralen und -trassen habe ich M6-Gewindestäbe verwendet. Höhenkorrekturen lassen sich so auch später noch leicht ausführen. Zwei Schattenbahnhöfe mit zehn bzw. sechs Gleisen sorgen für genügend Abstellmöglichkeiten. Genügend? Es könnten ruhig noch zehn Abstellgleise mehr sein, und der Bahnhof würde auch noch mindestens 3 m Länge mehr

vertragen usw. usw. Es trifft wohl zu, daß ein Modellbahner, dem eine Turnhalle für sein Hobby zur Verfügung steht, früher oder später auch noch um die Überdachung des angrenzenden Sportplatzes bittet ...

Auf der linken Anlagenhälfte sollen der Kopfbahnhof einer größeren Stadt, ein kleiner Teil dieses Ortes sowie ein mittelgroßes Bw mit allen Behandlungsanlagen für Dampf- und Dieselloks dargestellt werden. Aus dem Kopfbahnhof »Vilsheim« führt eine zweigleisige Hauptstrecke überwiegend verdeckt zum rechten Anlagenteil und dort, nunmehr sichtbar, vom Burgberg am vorderen Anlagenrand entlang. Dieser Teil der Hauptstrecke ist elektrifi-

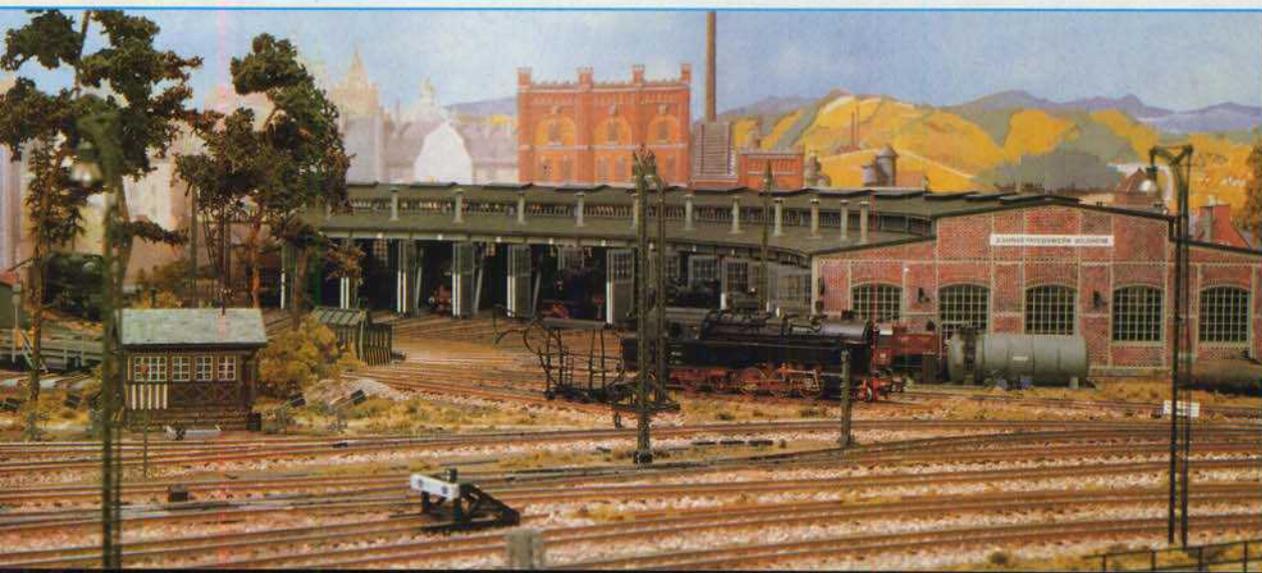


Bild 2: Der zwölfständige Lokschuppen nimmt hauptsächlich Dampflokomotiven auf, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten bei der Deutschen Bundesbahn liefen.