



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

7/1991

Juli

DM 12,50

sfr 12,50

öS 97,--

Modellbahn-Ausgabe



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X 17. Jahrgang

Verlag und Redaktion
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/49
Telefax (0 81 41) 4 46 89
Herausgeber: Hermann Merker

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

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Güldenpennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Münz
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. Heidebreder, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidebreder, 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 7,- Portoanteil)

Post girokonto 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 drei 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)



D. Rothenfußer

Vom Vorbild zum Modell

Diesen Weg beschreibt unser Leser Dieter Rothenfußer in seinem Beitrag. Er wählte die "Staudenbahn" mit dem Bahnhof Markt Wald als Thema für seine neue Modulanlage. Lassen Sie sich überraschen – ab Seite 38.

Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung erstmals in Berlin – das Eisenbahn-Journal ist dabei!

Für alle Freunde dieses mit am weitesten verbreiteten Hobbys präsentiert die Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung alles aus der kleinen Welt auf Rädern. Vom 16. bis 20. November 1991 werden in den Messehallen unter dem Funkturm quasi die Weichen für die Fans von Modellbahnen und -anlagen gestellt. Die letztes Jahr in Köln veranstaltete Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung wird in Berlin erstmals zusammen mit der "spielaktiv" durchgeführt. Veranstalter beider Ausstellungen ist die AMK Berlin Ausstellungs-Messe-Kongress-GmbH in Zusammenarbeit mit der Fachgruppe Modelleisenbahn, Stuttgart, und der Industriegruppe Spielausstellung, Stuttgart.

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Ein DT 1 (BR 71.5) der ÖBB von Klein-Modellbahn auf der Fahrt über ein imposantes Brückenbauwerk. Das Vorbild dieser "urigen" Lokomotive wurde 1935 gebaut und war zeitweilig auch in Deutschland (in München) stationiert. Die Besonderheit dieses Fahrzeugs war das hinter dem Kohlekasten angeordnete Gepäckabteil. Foto: J. Guß

19	So baute ich meine Albulabahn	6
20	Die Werkbahn der VR GojH	14
	Ein kleines Behelfsstellwerk	18
	Diorama "Modern Times" (Teil 3)	24
	Ferientage in Ahrensböök	30
21	Die Staudenbahn im Modell	38
	Durch Felslandschaft und über Holzbrücken	52
	Eine "amerikanische" Ausstellungsanlage	52
	Mit Dampf von Wildbad nach Pforzheim	60



D. Rieche

Nur ein Behelf

Wir präsentieren Ihnen eine effektvolle Kleinbastelei, die auf vielen Anlagen Platz finden kann und einen echten Blickpunkt darstellt. Ab Seite 18 können Sie mitverfolgen, wie Stephan Rieche sein Modell eines Behelfsstellwerks entstehen läßt.

Schwindel- erregend

wirken die im amerikanischen Stil gebauten Holzbrücken, die über tief eingeschnittene Canyons führen. Eigens für Ausstellungszwecke wurde diese H0n3-Anlage von Modelleisenbahnern aus den Niederlanden gebaut. Lassen Sie sich mit diesem Beitrag ab Seite 52 in die Bergwelt der Rocky Mountains entführen.

K. Heidreder



Reichsbahnsachsen – selbstgebaut

Sächsische XIII H auf Roco-Piko-Basis **66**

Tips und Tricks

Modellbahnaufnahmen mit einem Pin-hole-Objektiv **70**

Ein Leichttriebwagen à la Sylt **71**

Pennsylvania & Ohio
– in Spur N **72**

Schaufenster der Neuheiten **78**

Fachhändler-Adressenseiten **84**

Mini-Markt **86**

Sonderfahrten und
Veranstaltungen **90**

Erlebnisse in Ahrensböck

Die großen Ferien sind für Schulkinder die schönste Zeit im Jahr. Unser Leser Hans-Harald Kloth erinnert sich und läßt diese Tage aus seiner Jugend in detailreich gestalteten Modellszenen wieder aufleben.



H.-H. Kloth



Meine Albulabahn

Gunther Dachselt ist einer unserer "fleißigsten" Einsender von Anlagenberichten; wir stellen Ihnen heute sein neuestes Werk vor. Innerhalb von nur sechs Jahren schuf Herr Dachselt nicht weniger als drei große Anlagen. Begonnen hatte

alles mit einer in der Nenngröße N. Durch die drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals über die Rhätische Bahn begeisterte sich Herr Dachselt so für Hochgebirgsbahnen, daß die N-Anlage kurzentschlossen abgebrochen und auf

der gleichen Fläche eine Anlage mit dem Thema Rhätische Bahn aufgebaut wurde. Sowohl die N- als auch die erste RhB-Anlage wurde bereits in früheren Ausgaben des Eisenbahn-Journals vorgestellt.

Ein Umzug in eine größere Wohnung sowie der Start unseres 3. Internationalen Modellbauwettbewerbs waren für Herrn Dachselt der Anlaß, sich erneut mit dem Thema RhB zu befassen. Er besitzt mittlerweile alles an RhB-Rollmaterial aus dem Programm von Bemo. Seinen Entschluß, zur Nenngröße H0m überzuwechseln, hat er nie bereut; mit der derzeitigen Anlage ist er sehr zufrieden. Der Kauf der Bemo-Neuheiten läßt sich auch finanziell relativ gut realisieren, da Bemo seine Neuheiten kontinuierlich über das ganze Jahr verteilt und so das Modellbahnbudget immer wieder aufgefüllt werden kann. Damit ist auch das Sammeln von Modellen sehr erleichtert, und die vorhandene Freizeit kann voll zum Anlagenbau und Austüfeln neuer Schaltungen unter Zuhilfenahme elektronischer Bauelemente genutzt werden. Diesmal hat Herr Dachselt auch die einzelnen Baustadien beim Grundaufbau fotogra-



Bild 2: Gut erkennbar ist hier die Konstruktion des Anlagenunterbaus. Die Rippen für die aufgeständerte Trasse wurden entsprechend der späteren Geländeform ausgesägt.



Bild 3: Ein Blick über die im Bau befindliche Anlage in der Gegenrichtung. Im Hintergrund erkennt man die Häuser von Bergün. Die Gleisanlagen des Bahnhofs sind bereits provisorisch verlegt.

Bild 1 (linke Seite oben): Ein bunt gemischter Güterzug befährt den Lehnenviadukt. Die Frage, wo die Anlage endet und der Hintergrund beginnt, ist nur sehr schwer zu entscheiden.

Bild 4: Probeweise wurde das in völligem Eigenbau entstandene Empfangsgebäude des Bahnhofs Bergün auf der Anlagerplatte plaziert.

fisch festgehalten, was den Wünschen vieler Modellbahnfreunde entgegenkommt. Der Gleisplan wurde "durchsichtiger", also besser erkennbar. Auch so manche Bautechnik ist damit dokumentiert und kann in den eigenen Anlagenbau übernommen werden.

Mittlerweile hat Herr Dachsel seine besondere Liebe für den Graubündener Ort Bergün entdeckt, den er in der freien Zeit oft mit seiner Familie besucht. Er selbst ist dann mit Metermaß und Kamera unermüdlich unterwegs. Viele Einheimische kennen ihn inzwischen und haben großes Verständnis für sein Tun, denn die Bergüner bauen in ihrem Heimatmuseum auch an einer großen Bemo-Anlage, um nach Fertigstellung den vielen Besuchern die Streckenentwicklung der Bahn um ihren Ort herum als zeitgeschichtliches Dokument vorführen zu können. So manches Bauwerk in Bergün hat Herr Dachsel inzwischen im Eigenbau auf seiner Anlage nachgestaltet, z.B. den alten Römerturm und ein paar typische Bauernhäuser samt Nebengebäuden. Leider mußte das Dorf auf der Anlage an einem ungünstigen Standort plaziert werden, so daß das fotografische Einfangen von Detailszenen nicht mehr möglich ist. Herr Dachsel will beim Bau der nächsten (?) Anlage darauf Rücksicht nehmen und derartige Anlagenstücke herausnehmbar gestalten.

Redaktion

Bild 5: Der rechte Teil der 4,0 m langen Anlage mit dem bereits eingesetzten Lehnenviadukt. Die Tunnelportale wurden ebenfalls schon aufgestellt.

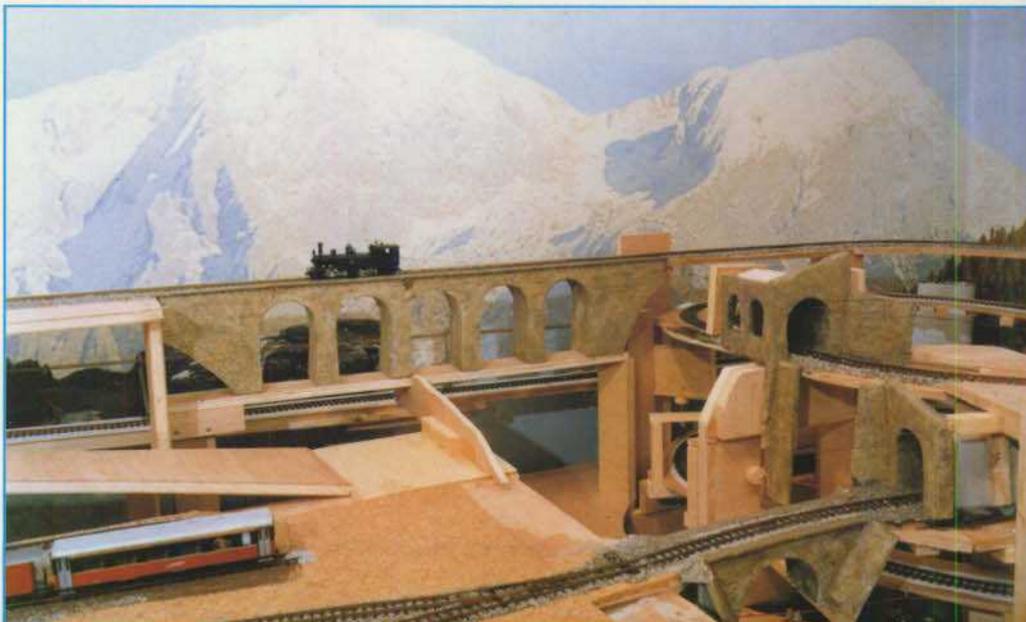
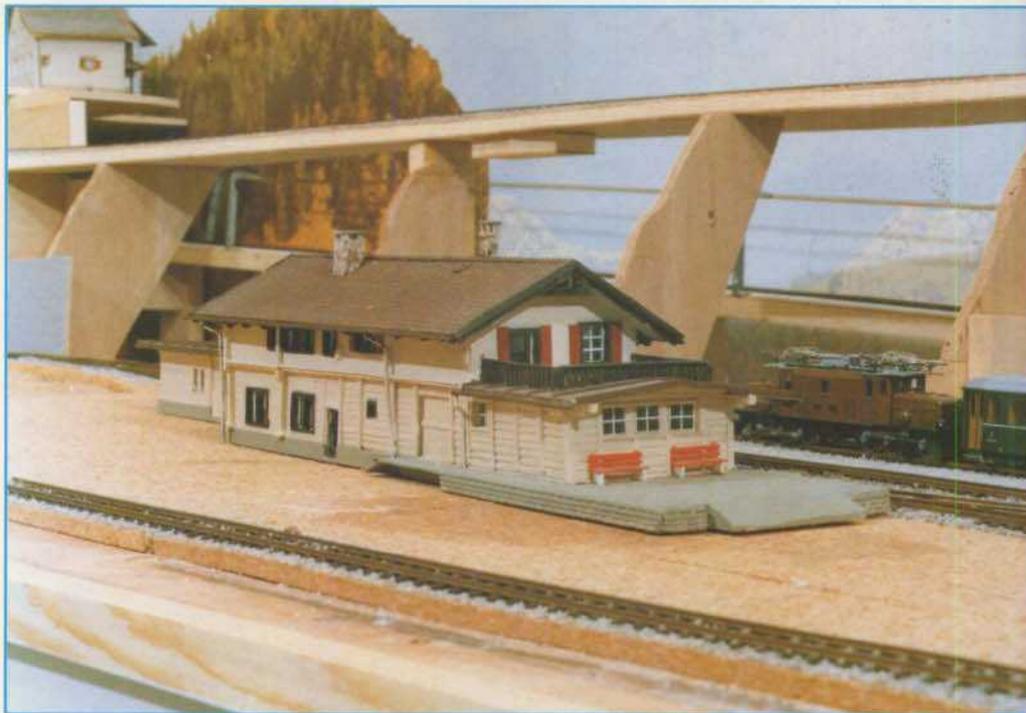




Bild 6: Die Bahnhofseinfahrt von Bergün mit dem Lehnenviadukt im Hintergrund. In der Ferne die schneebedeckten Berggipfel.

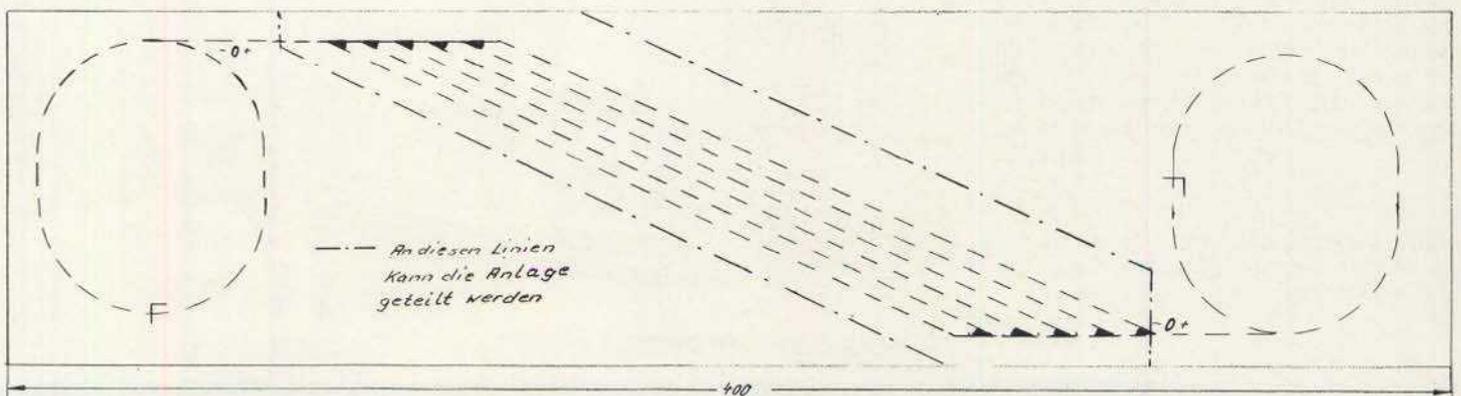
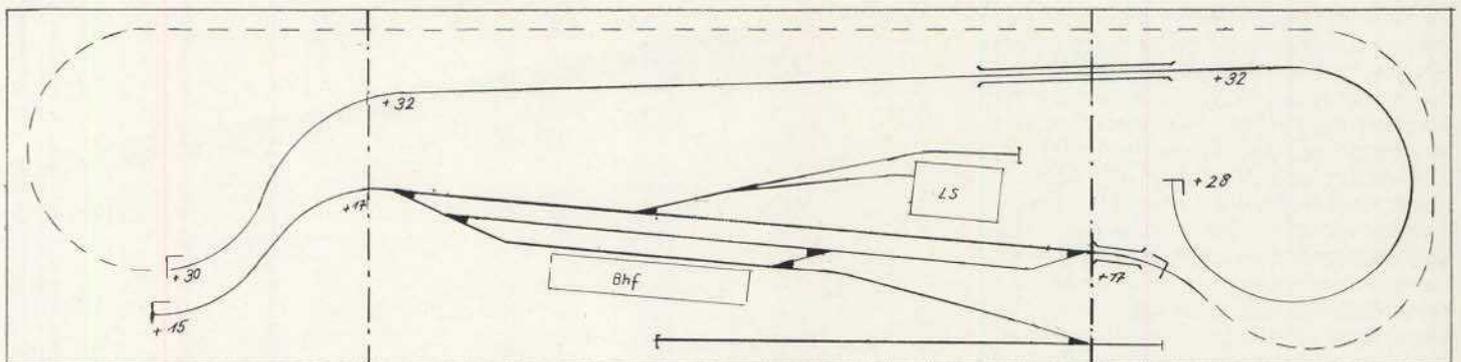
Bild 8 (rechte Seite oben links): An dieser Stelle der Strecke war eine Lawenschutzgalerie unumgänglich.

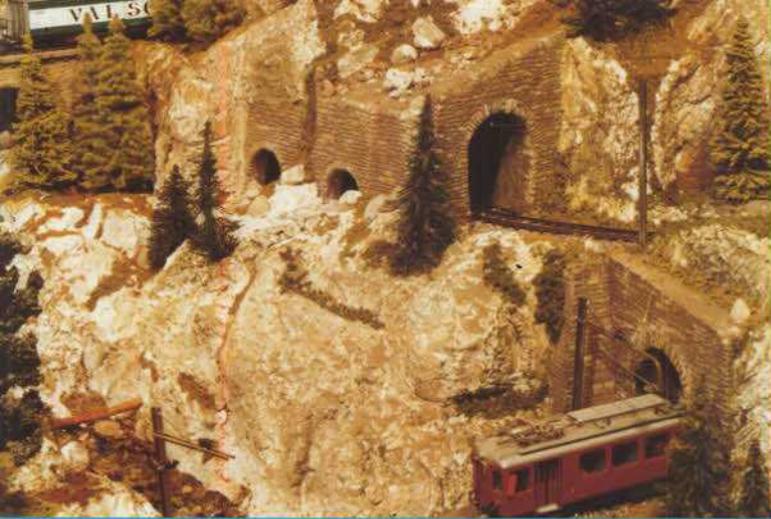
Bild 9 (rechte Seite oben rechts): Die Trasse liegt im Bereich der Gleiswendel auf beweglich mit den Stützen verbundenen Trägern, wodurch eine wesentlich bessere Justierung der Trassenbretter erreicht wird.

Bild 10 (rechte Seite Mitte links): Hier ist der im Gleisplan nur schematisch dargestellte Streckenverlauf im Bereich der rechten Wendel gut zu erkennen.

Bild 11 (rechte Seite Mitte rechts): Im Vergleich dazu die linke Gleiswendel mit der Streckenführung zur höhergelegenen Paradestrecke.

Bild 7: Der Gleisplan mit dem großzügig geplanten Schattenbahnhof. Rechts und links werden die Gleise jeweils durch eine Wendel auf die erforderliche Höhe gebracht.





Nachdem mir der 2. Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals viel Anerkennung gebracht hatte, gab es für mich nur eine Devise: den Bau einer neuen Anlage. Bei der Planung legte ich mein Hauptaugenmerk auf einen ausreichend groß dimensionierten Schattenbahnhof, eine lange Paradestrecke und einen interessanten Durchgangsbahnhof. Als Vorbild bot sich der Bahnhof Bergün an der Albulastrecke an, in dem so bekannte Züge wie der Bernina- und Glacier-Express zu sehen sind und in dem auch der Güterverkehr nicht zu kurz kommt. Im Gleisplan versuchte ich, alle meine Wünsche und Vorstellungen einigermaßen "unter

einen Hut" zu bringen, was trotz der zur Verfügung stehenden Länge von 4,0 m gar nicht so einfach war. Neben dem Bau des Grundrahmens und der Verlegung der Trassen machte ich mich an den Selbstbau des Empfangsgebäudes, des Lokschuppens und eines Bahnwärterhauses. Sie entstanden aus Sperrholz. Bei meiner Vorliebe für den Selbstbau von Gebäuden durften natürlich einige markante Bauten aus Bergün nicht fehlen. Die Schweizer Modellbahnfreunde mögen mir verzeihen, daß ich das Dorf Bergün aus Platzmangel auf einen Berg verlegen mußte; doch das Wahrzeichen des Ortes, den Richterturm, wollte ich auf der

Anlage auf keinen Fall missen. Was ist eine Bergbahn ohne Viadukte? Also schnürte ich mein "Ränzeli" und wanderte die Strecke von Preda nach Bergün entlang, um nach einem passenden (und vor allem machbaren) Viadukt Ausschau zu halten. Schließlich fand ich mein Vorbild im Lehnenviadukt. Ich baute ihn aus Sperrholz, das mit Heki-dur-Mauerplatten verkleidet wurde. Das gleiche Material verwendete ich auch für die Tunnelportale und die Lawinenschutzgalerie. Eine große Hilfe beim Auswählen von Motiven gab mir das Eisenbahn-Journal 12/1989 ("Die Rhätische Bahn im Modell").

Bild 12: Ein Teilstück des mit langen Gleisnutzlängen ausgestatteten Schattenbahnhofs. Insgesamt sechs Gleise erlauben einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb.



Bild 13: Die wenigen darstellbaren Gebäude des Ortes Bergün mußten aus Platzgründen oberhalb des Bahnhofs angeordnet werden.





Bild 14: Der Bahnhofsvorplatz von Bergün. Die zahlreichen Passanten lassen von einem eben eingefahrenen Zug schließen.

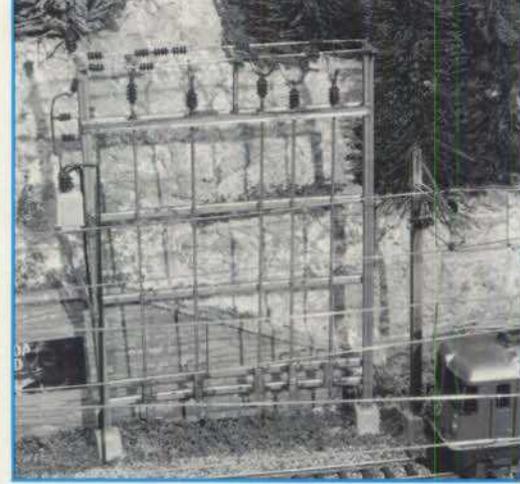


Bild 15: Diese Umspannanlage im Bahnhof Bergün ist Voraussetzung für die einwandfreie Stromversorgung der Bahnstrecke.



Bild 16: Die neue Museumslokomotive von Ferro-Suisse wird von den Eisenbahnfans gebührend bestaunt. Wer von ihnen keinen Fotoapparat dabei hat, ärgert sich maßlos.

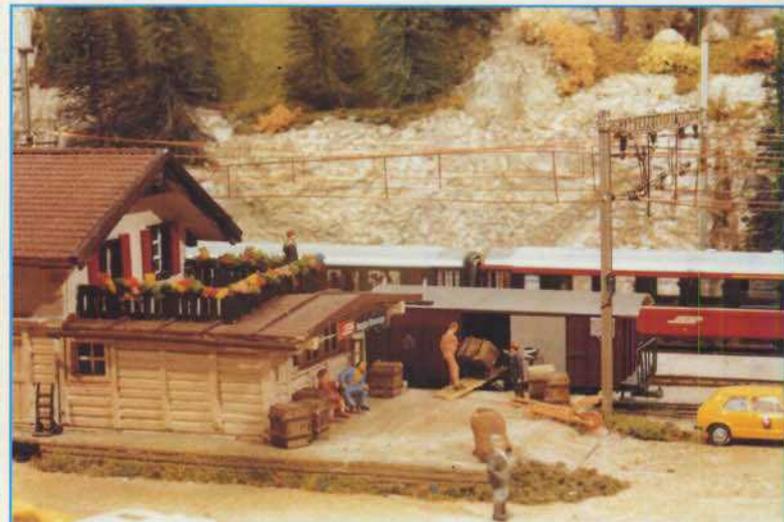


Bild 17: Beim Entladen eines Stückgut-Waggons sind weitaus mehr Zuschauer als Arbeiter zugegen. Im Hintergrund sieht man die Wagen eines abfahrtsfertigen Reisezugs.

Bild 18: Das im Eigenbau entstandene Empfangsgebäude des Bahnhofs Bergün weist alle wesentlichen Merkmale seines großen Vorbilds auf.



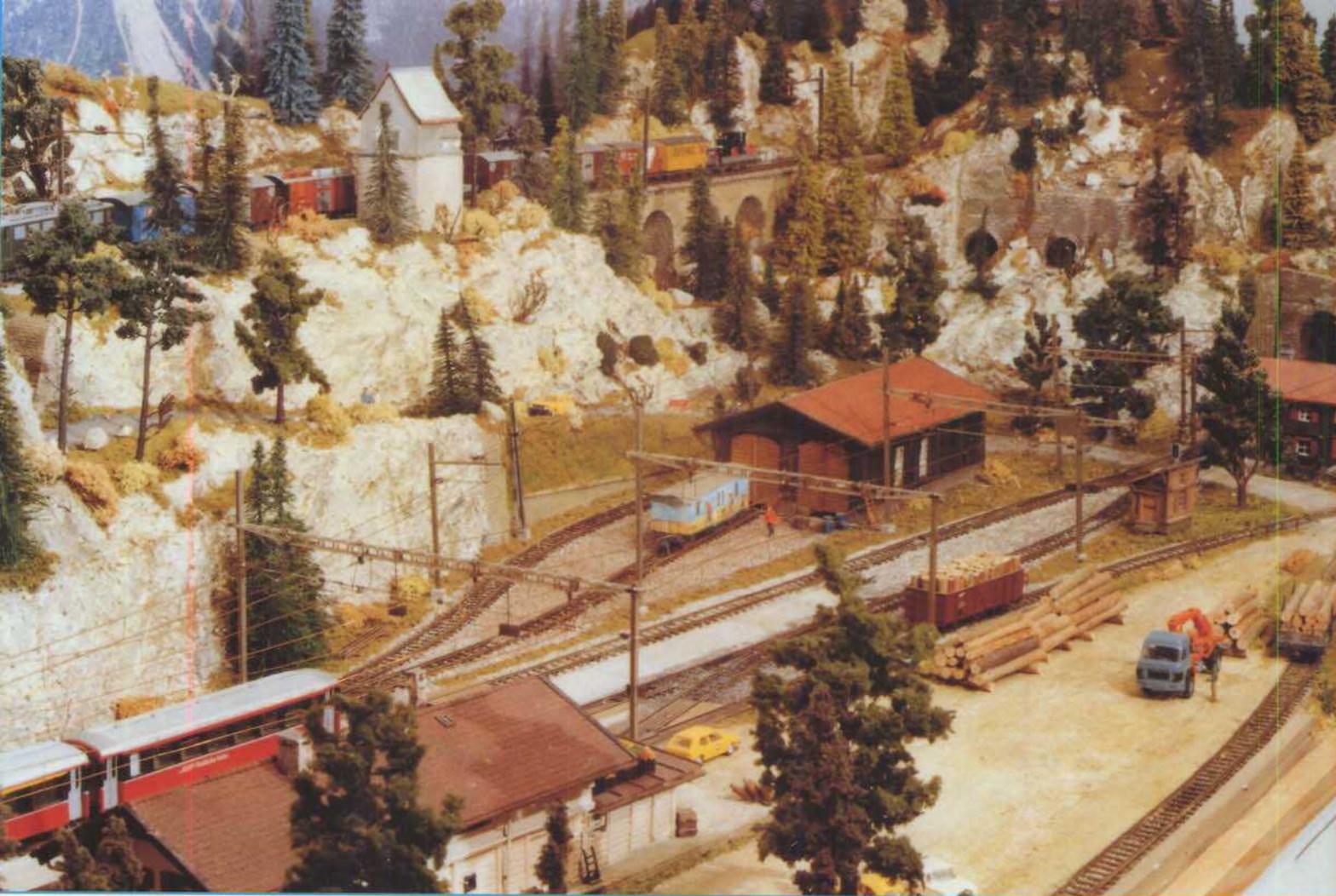


Bild 19: An der Ladestraße von Bergün mit dem dahinterliegenden zweistöckigen Lokomotivschuppen herrscht reger Güterumschlag.

Bild 20: Dem Lehnenviadukt sieht man seine Baumaterialien Sperrholz und Merkur-Platten wahrlich nicht mehr an.

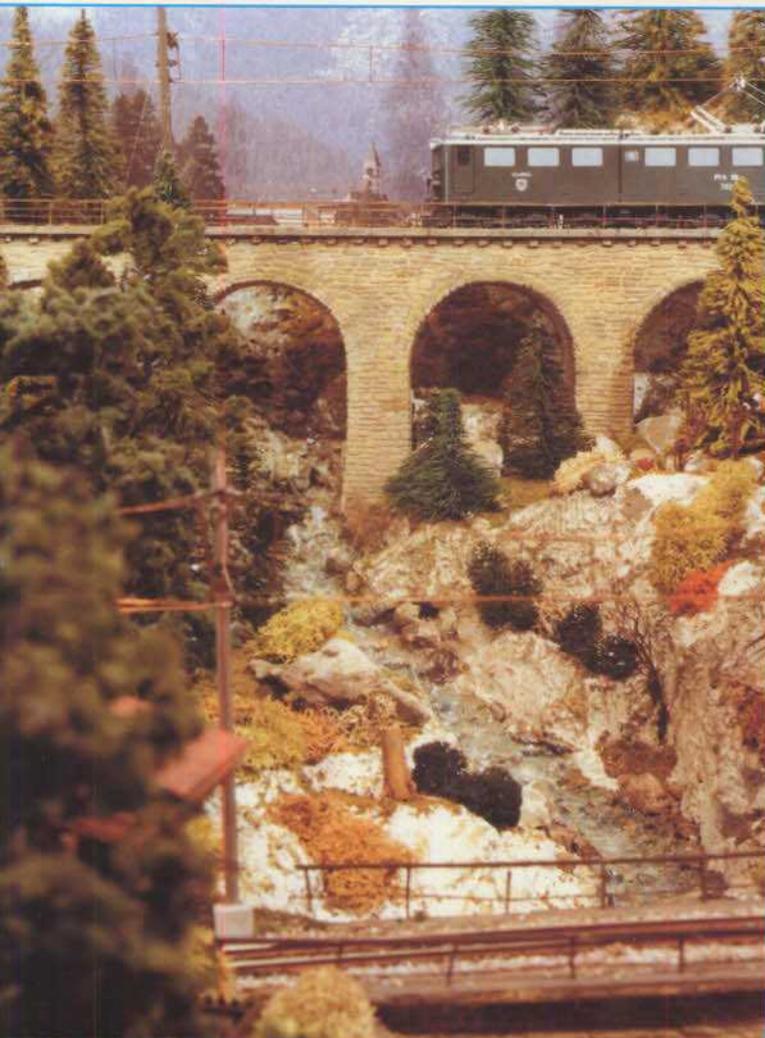
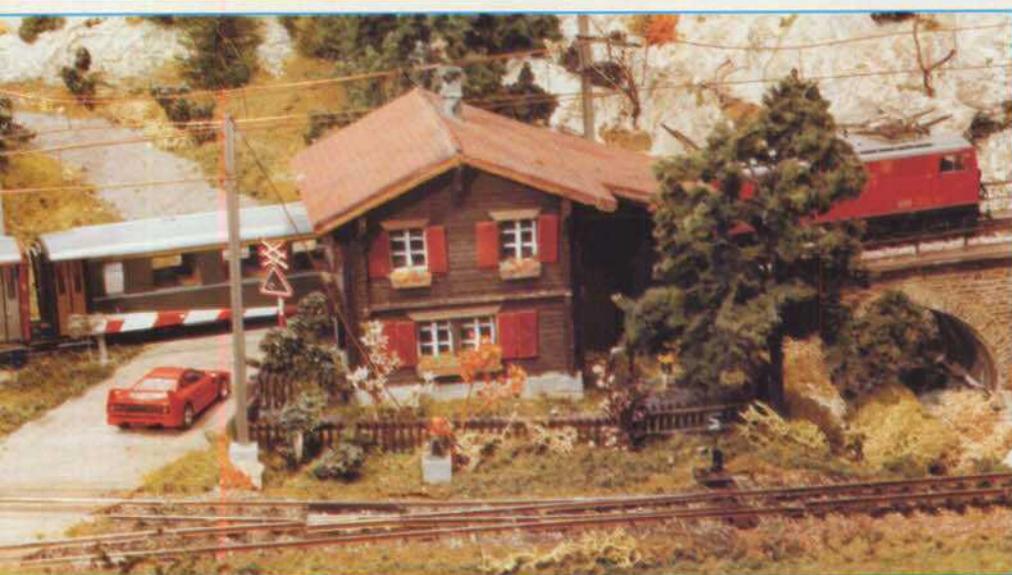


Bild 21: Das Wahrzeichen von Bergün, der Römerturm, durfte keinesfalls im Ortsensemble fehlen. Er wurde ebenfalls nach Originalfotos im Modell nachgestaltet.





Bild 22: Fast eine Gesamtübersicht über die Anlage bietet dieses Foto; lediglich die linke Wendel mit dem Ort Bergün ist nicht mehr sichtbar.



◀ **Bild 23:** Die im Vordergrund verlaufenden Gleise dienen nur dem Vershub und sind deshalb nicht mit einer Schranke gesichert. Im Bedarfsfall stoppt ein Rangierer mit einer Warnflagge den Kraftfahrzeugverkehr.

Die beeindruckende Felslandschaft wurde aus Styropor geschaffen. Dieses Material überzog ich mit Haftputz, aus dem die Feinheiten gut herausmodelliert werden konnten. Das Gleismaterial stammt von Bemo; es wurde auf Korkstreifen verlegt und danach eingeschottert. Die Weichen im sichtbaren Bereich erhielten einen motorischen Unterflurantrieb. Für die Oberleitung verwendete ich Material der Firma Sommerfeldt. Bahnschranke nebst Blinklicht mußten im Eigenbau hergestellt werden. Hierfür sollte sich ein Hersteller interessieren. Dies sei als Wunsch an die Modellbahnindustrie weitergeleitet.

Für einen demnächst anstehenden Umzug wurde bereits Vorsorge getroffen: Die rechte und die linke Gleiswendel habe ich auf eine jeweils 1,0 m x 1,0 m messende separate Grundplatte montiert; ebenso erhielten der Schattenbahnhof und der Bahnhofsbereich Bergün einen speziellen demontierbaren Unterbau. Bei einer eventuell notwendig werdenden Neuplanung lassen sich alle diese Elemente ohne Schwierigkeiten übernehmen. **Gunther Dachse**



Bild 24: Das Fotografieren ist in Bergün zwar nicht verboten, aber hier im Modell ergaben sich durch die ungünstige Platzierung oberhalb der linken Wendel kaum Möglichkeiten, die nett gestalteten Szenen im Ort auf den Film zu bannen. So blieb es nur bei diesem Schnappschuß am Römerturm, der auch noch seiner Spitze beraubt wurde.