

Großer Messebericht



Eisenbahn JOURNAL

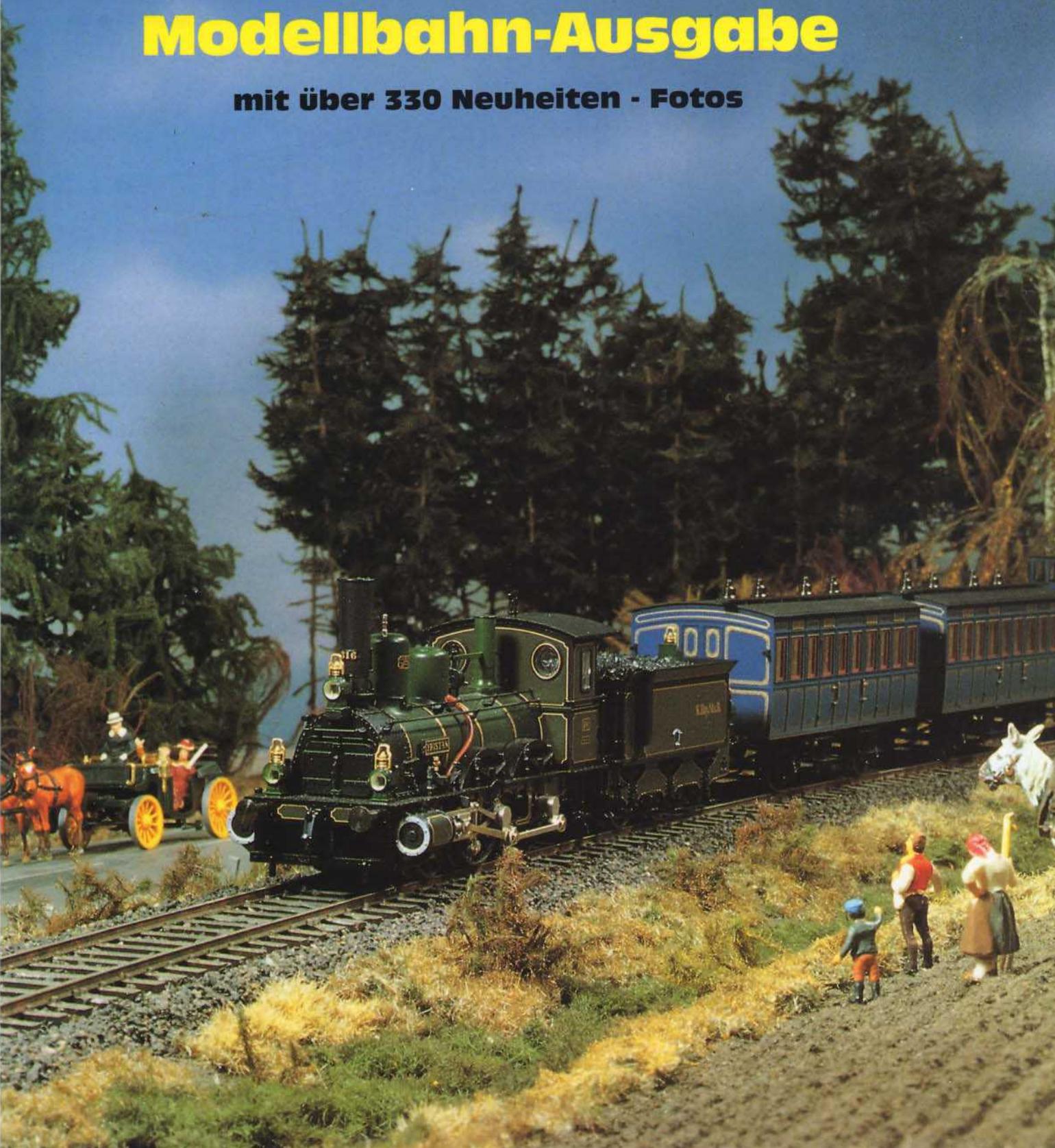
B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1993
März

DM 14,50
sfr 14,50
öS 105,--

Modellbahn-Ausgabe

mit über 330 Neuheiten - Fotos



(Füllseite)

Modellbahn-Journal

| | |
|--|----|
| Blockstelle Kammereck | 6 |
| Umsetzung eines Vorbilds an der linken Rheinstrecke in die Nenngröße H0 | |
| Gesucht wird eine Lokomotive... | 16 |
| Die Entstehungsgeschichte des Trix/Märklin-Modells für den Kgl. bayerischen Hofzug | |
| Erinnerungen im Maßstab 1:87 | 24 |
| Eine Reise zurück in die Vergangenheit | |
| Ein ungewöhnliches Roll-out im Ausbesserungswerk | 84 |
| »Stapellauf« von zwei Museumslokomotiven | |
| 49 Ein Brückendiorama in H0 | 90 |
| Brawa-Signale mit Memory-Antrieb | 93 |
| Neue Technologie – neue Möglichkeiten für Modellbahner | |

Journal-Rubriken

| | |
|---|-----|
| Bahn-Notizen | 28 |
| 44. Internationale Nürnberger Spielwarenmesse 1993 | 36 |
| Mit Eindrücken aus Paris | |
| Schaufenster der Neuheiten | 96 |
| Fachhändler-Adressen | 102 |
| Impressum | 104 |
| Mini-Markt | 106 |
| Sonderfahrten und Veranstaltungen | 112 |

Titelbild: Der Luxuszug des bayerischen Königs mit der Dampflok B VI "Tristan" von Trix/Märklin als Zugmaschine erregt auf seiner Fahrt überall die Bewunderung der Preiser-Bevölkerung. Vorbild und Modell beschreibt unser Beitrag: **Gesucht wird eine Lokomotive ... ab Seite 16. Foto: MV/D. Schubert**

Editorial

Seit Jahrzehnten wird der Modellbahner im Januar von einem sonderbaren Unruhe-Bazillus befallen: Also diesmal müßte doch sein Wunschmodell oder dieses und jenes Zubehör unter den Neuheiten des Nürnberger Messe-Spektakels sein. Schlafen die Hersteller, daß sie nicht auf diese Neuheiten-Entwicklung kommen? Außer ihm würden, so weiß er zuverlässig, mindestens noch... na ja, also drei Gleichgesinnte auf jeden Fall, auf diese Neuheiten warten.

Ach, liebe Modellbahnfreunde, erwartet nicht zuviel!

Gerade in diesem Jahr befindet sich das Konjunktur-Barometer in einem Tief. Echte Neuheiten kosten in der Entwicklung viel Geld, das nur über große Verkaufsstückzahlen wieder hereinkommen kann. An diese Verkaufszahlen glaubt man aber allenthalben nicht so recht. Vorsicht und Sparsamkeit sind angesagt.

Letztere wird wahrscheinlich bei verschiedenen Herstellern auch schon längst überfällige, von Modellbahnern aber bereits seit langem erwartete technische Verbesserungen weiter hinauszögern. Wir denken dabei an den Ersatz antiquierter Antriebseinheiten (Motor/Getriebe), polarisierte Herzstücke oder die konsequente Anwendung, zur optimalen Stromsicherheit alle Räder eines Triebfahrzeugs auch zur Stromabnahme heranzuziehen.

Sie als Leser haben es gut: Während wir bei dieser Vorausschau nur auf Gerüchte und allgemeine Aussagen angewiesen waren, finden Sie im gleichen Heft die News dieser Messe. Schwarz auf weiß bzw. farbig in den Abbildungen. Sie können dann leicht überprüfen, ob unsere "trüben" Gedanken wirklich nichts anderes sind als Schnee von gestern.

Nicht nur zum "eventuellen" Trost haben wir uns große Mühe gegeben, Ihnen mit den im Inhaltsverzeichnis vorgestellten Beiträgen eine – wie immer – interessante, weil vielseitige Lektüre zu liefern. Weil Vorfreude eine der schönsten Freuden ist – so sagen jedenfalls viele Leute –, kündigen wir hier die nächsten drei Sondernummern der Report-Reihe an.

Analog zu den Preußen-Publikationen erscheinen im März 1993 der erste Band über die sächsische Eisenbahngeschichte, im Mai 1993 der erste Band über die bayerische Eisenbahngeschichte und im August 1993 der erste Dampflokomotive-Report (DRG, DB und DR).

Nun lassen Sie sich überraschen! Viel Spaß bei der Lektüre dieser Ausgabe wünscht Ihnen

Ihr H. Merker Verlag

SIE HALTEN IMMER NUR DAS MODELL IN DER HAND
WIE WÄR'S MIT DEM ORIGINAL FÜR DIE WAND ?

NUR FÜR SCHNELLENTSCHLOSSENE LIEBHABER

BERÜHMTE BAYERISCHE S 3 / 6 - SERIE

Diese Lok wurde von der Münchner Firma Maffei 1914,
mit der Fabrik Nr.: 3451, gebaut.

Aufwendiger Reliefprägdruck auf Bütten 50x70 cm
streng limitierte, nummerierte Auflage von 250 Stück

DM 210,- zuzügl. Porto und Versand

CRC Verlag

Ganghoferstr. 2 • 8301 Rudelzhausen / Tegernbach • Tel.: 08752 / 95 58

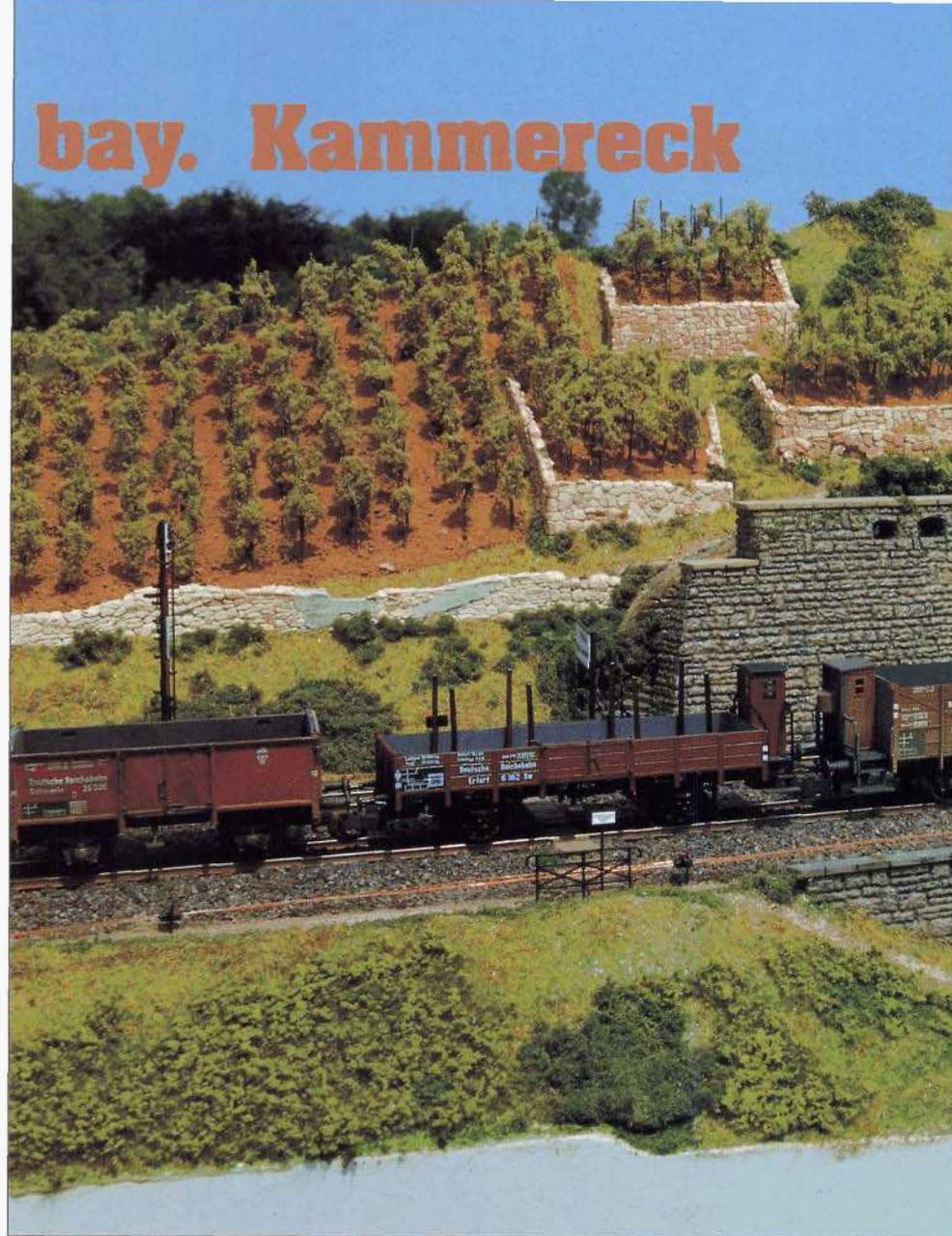


Blockstelle bay. Kammereck

Bereits in früheren Ausgaben des Eisenbahn-Journals wurden von unserem Leser R. K. Casanova aus den Niederlanden mehrere ausgezeichnete Arbeiten veröffentlicht. So wird z.B. die Anlage "Rietlingen II" vielen Lesern ein Begriff geworden sein. Wie so viele Niederländer schwärmt er für die landschaftlichen Schönheiten in Süddeutschland und setzt diese Eindrücke ganz meisterlich in seine Modelllandschaft um.



Die hier vorgestellte Blockstelle entstand nach einem Vorbild an der linken Rheinstrecke und wurde nach entsprechender Umgestaltung etwas weiter südlich angesiedelt. Sie könnte aber ebensogut in einer anderen Gegend Deutschlands zu finden sein, vielleicht als Nachbau des Originals "Bk. Kammereck" am Rhein oder mit einer entsprechend anderen Bezeichnung an Mosel oder Lahn.



Weitere eisenbahntypische Gebäude dieser Gegend findet der interessierte Leser in den Sonderausgaben und Specials des Eisenbahn-Journals, z.B. im Sonderjournal III/89 "Lahntalbahn", Sonderjournal II/91 "Eisenbahnen im Moseltal", Special 8/91 "Eisenbahnen im Moseltal II" und Sonderjournal III/92 "Die rechte Rheinstrecke". Doch lassen wir jetzt R. K. Casanova selbst zu Wort kommen.

Zum Bau dieser romantischen Blockstelle regte mich ein Bellingrodt-Foto aus dem Jahre 1932 an. Zur Unterstützung wurde die 1953 in der MIBA veröffentlichte Skizze herangezogen. Das kleine Gebäude auf der Stützmauer gefiel mir ausgesprochen gut, nur paßte die Schiefertäfelung des Originals nicht auf meine nach süddeutschen Motiven gestaltete Anlage. Kurzerhand entschloß ich mich, unter Beibehaltung der Abmessungen die Blockstelle als Fachwerkbau auszuführen.

Modulbau und Gleisverlegung

Ich fertigte die notwendigen Übersichtszeichnungen an und begann mit dem Bau der Module. Für eine bessere Handhabung während des Baus und für einen eventuellen Transport habe ich an den Seiten Versteifungen mit Trageöffnungen vorgesehen, die mit Schrauben und Flügelmuttern befestigt werden.

Als Gleismaterial wurde Roco-Line-Material verwendet. Der Gleisabstand der freien Strecke beträgt 50 mm. Die Gleise habe ich nach dem Ausrichten mit Hilfe eines Lineals und passender Distanzstücke mit

(Fortsetzung Seite 10)

Bild 1 (links oben): Ein Schild weist ausdrücklich auf die geänderte Situation hin: Das Modell von "bay. Kammereck" hat der Erbauer in Bayern angesiedelt.

Bild 2: Eindeutig in Bayern: Unter der Blockstelle fährt die 96 022 an einem bayerischen Formsignal vorbei.





Bild 3 (oben): Die fertige Blockstelle. Nicht ganz unbeabsichtigt ist die Ähnlichkeit mit der Vorbild-Blockstelle "Kammereck" an der linken Rhein-strecke, die leider inzwischen abge-rissen worden ist. Die der dichterischen Freiheit ähn-liche Freiheit des Modellbauers wurde dazu genutzt, die Blockstelle statt in der schieferverklei-deten Bauweise von "Kammereck" als Fachwerkbau zu errichten.

Bild 4: Die Nah-aufnahme macht die ausgezeichnete Ausführung dieses Modellbauwerks deutlich.

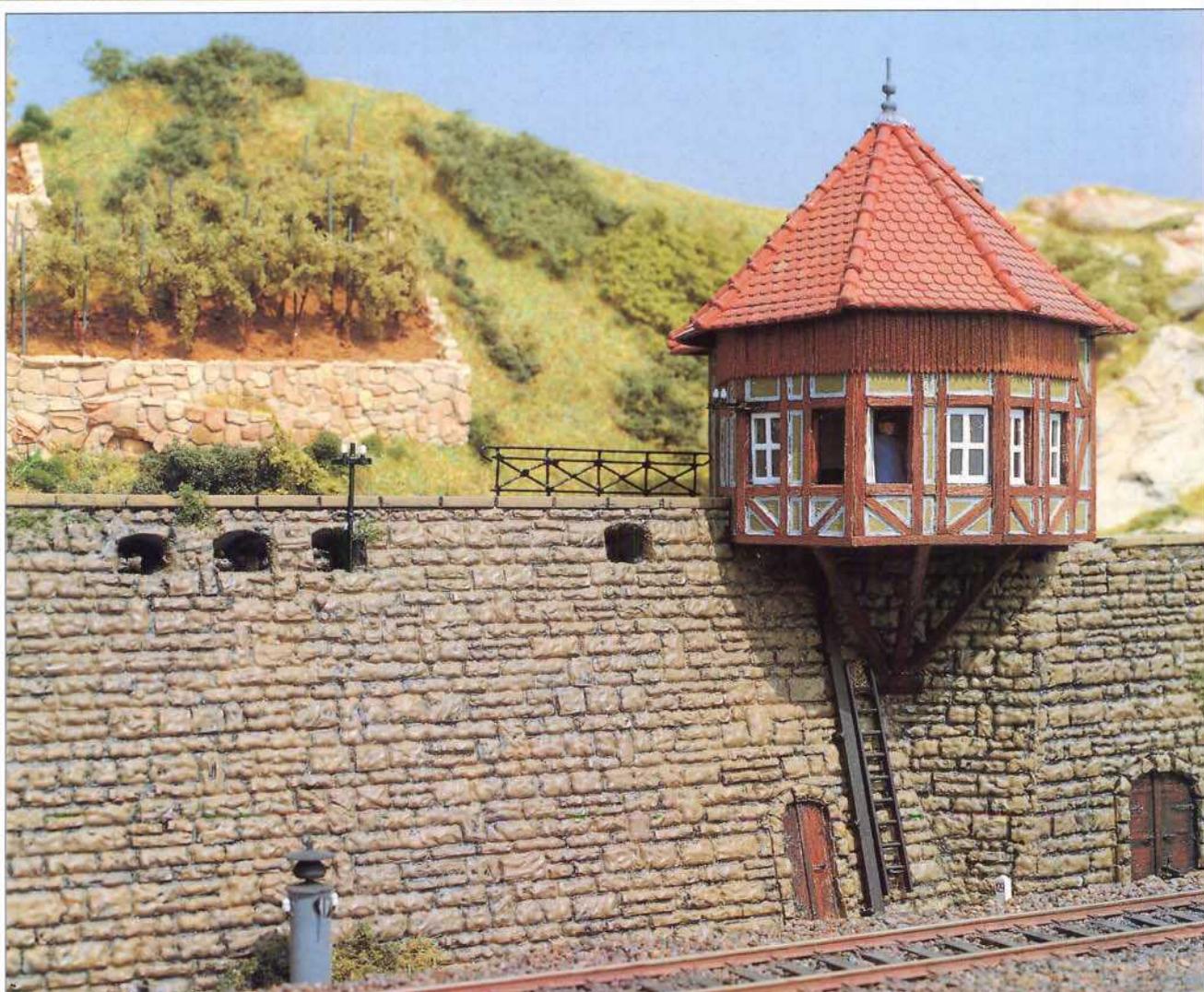




Bild 5: Wie sein Vorbild "Kammereck" thront die Blockstelle Bayrisch Kammereck auf einer hohen Stützmauer aus Naturbruchsteinen. Lediglich der Streckenverlauf, der im Modell erst hinter der Blockstelle eine leichte Biegung aufweist, ist nicht der Vorbildsituation entsprechend gestaltet.

Bilder 6 bis 12: Der Unterbau der Blockstelle wurde aus 4 mm starkem Sperrholz in Spantenbauweise erstellt. Anschließend wurde der Unterbau mit Vollmer-Mauersteinplatten verkleidet und auf den Rahmen gesetzt.

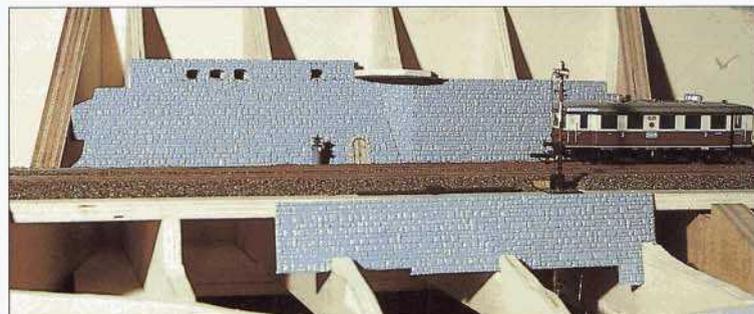
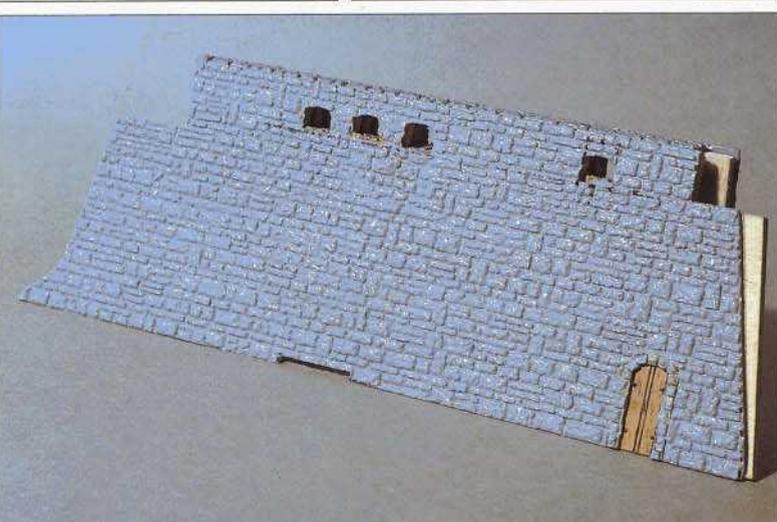
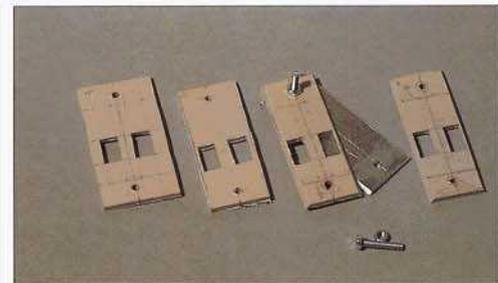
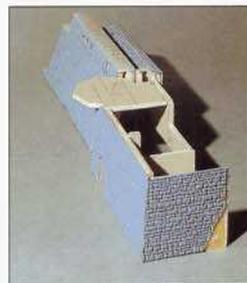
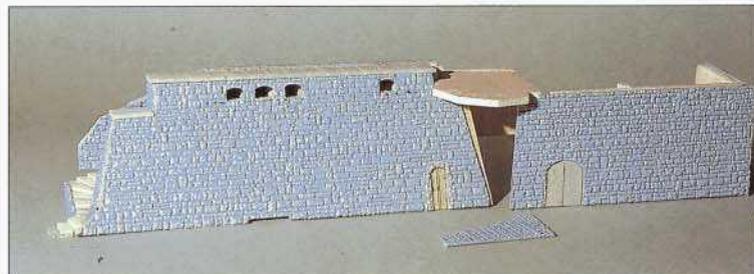
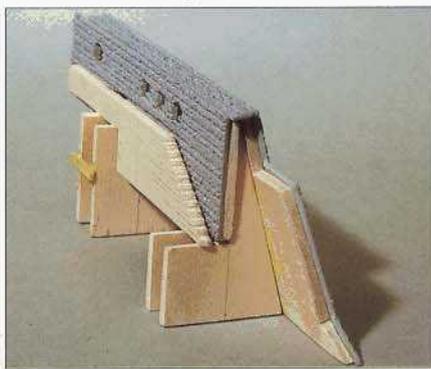
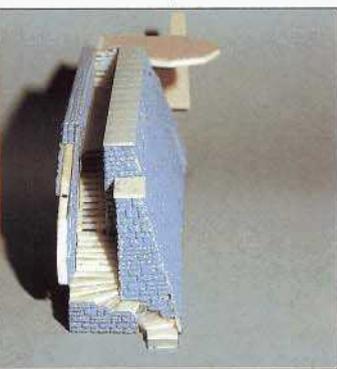
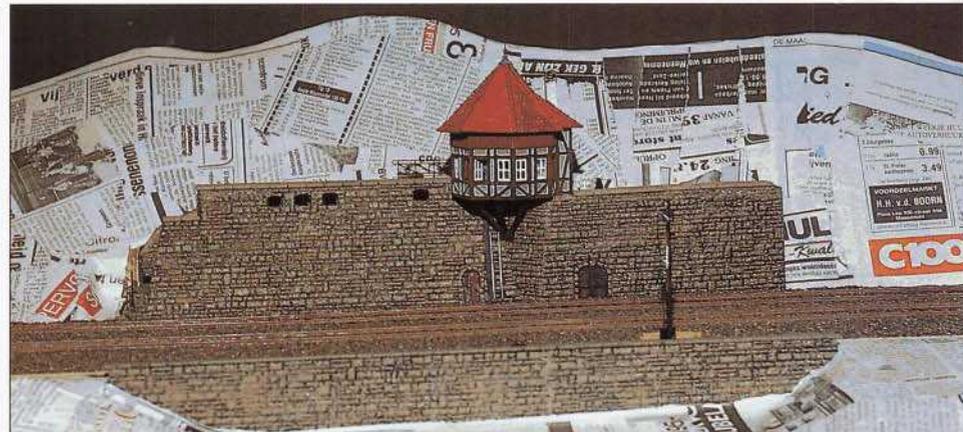
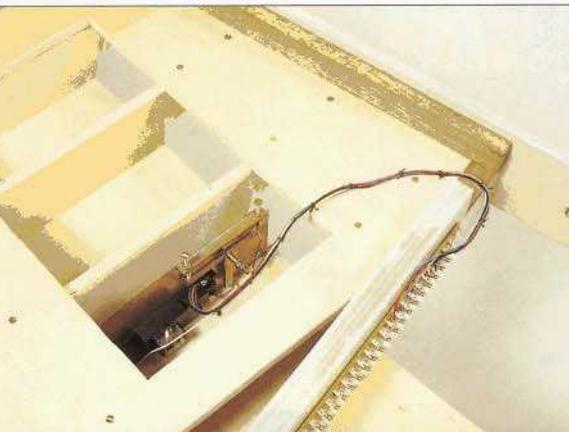
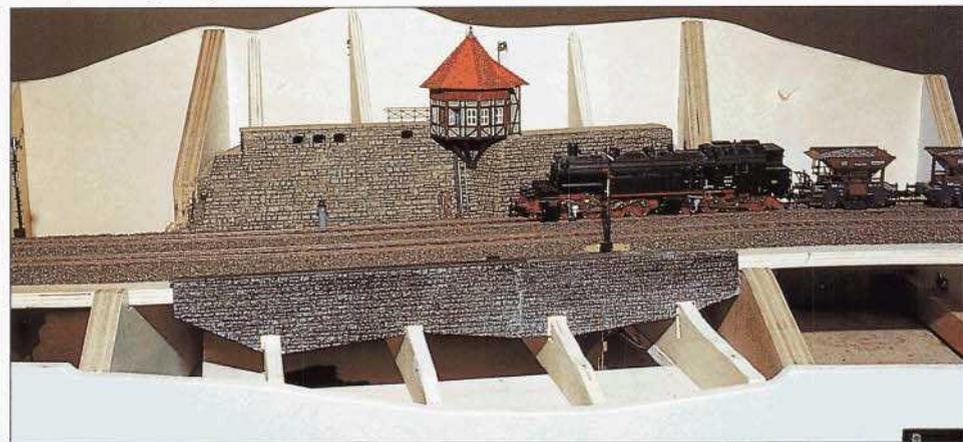
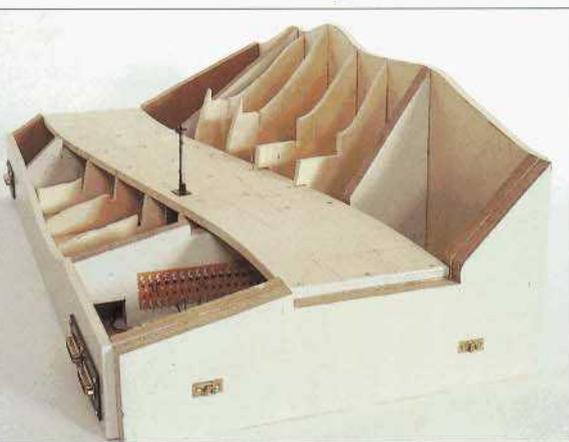
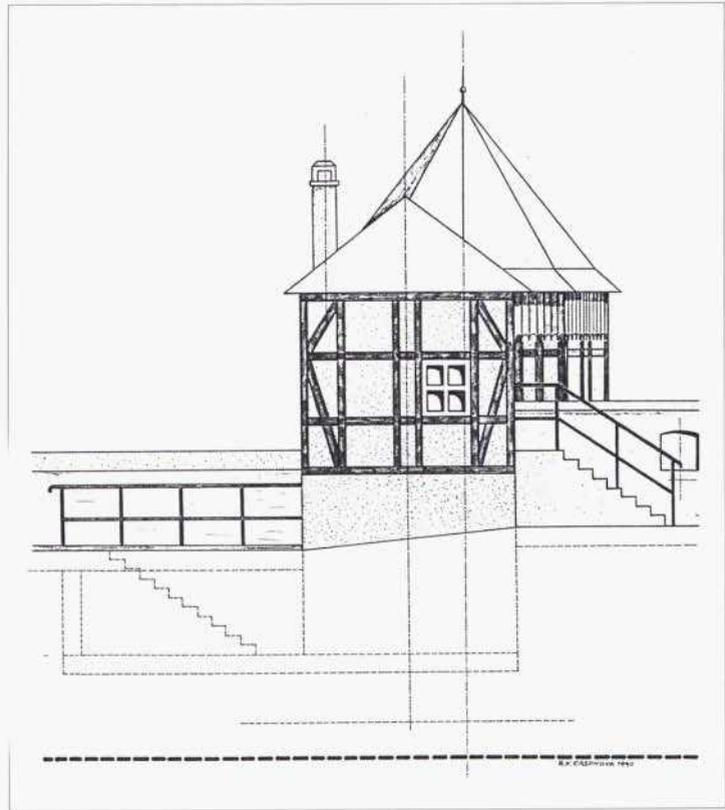
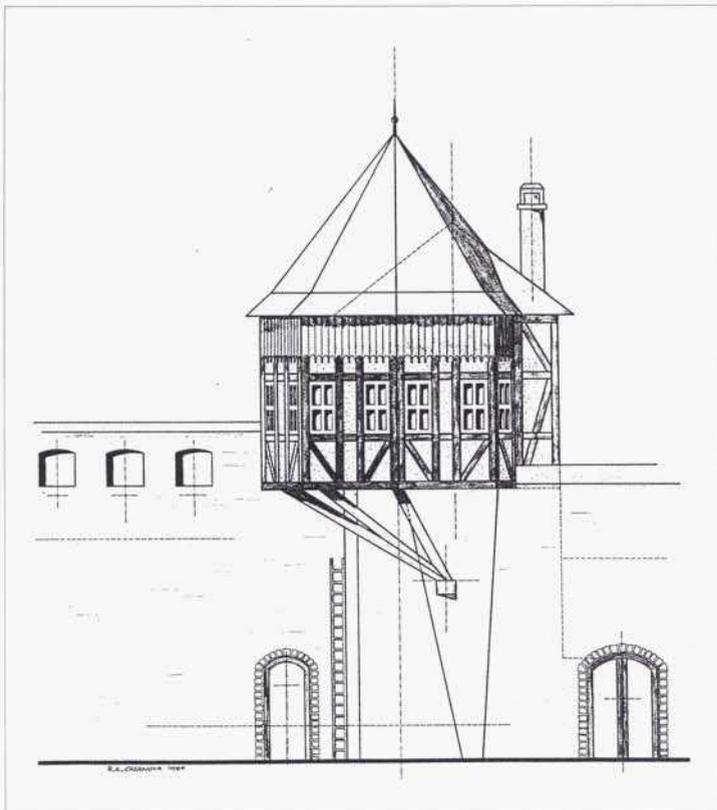




Bild 13: Hinter der großen Stützmauer verbirgt sich eine schmale Treppe, die aus Epoxy-Leiterplatten-Material hergestellt wurde. Die Signale stammen aus dem Weinert-Programm. Statt einer Landstraße wurde ein Fluß angedeutet, der aus Kunstharz gegossen worden ist.

Bilder 14 bis 17: Der Unterbau ist mit einer vielpoligen Lötleiste ausgestattet, von der die elektrischen Verbindungen zu 25poligen SUB-D-Steckern führen. Nach dem Einsetzen der Blockstelle erfolgte die landschaftliche Gestaltung der Umgebung.





Bilder 18 und 19: Die Zeichnungen zeigen die Blockstelle von der Front- und der Rückseite.

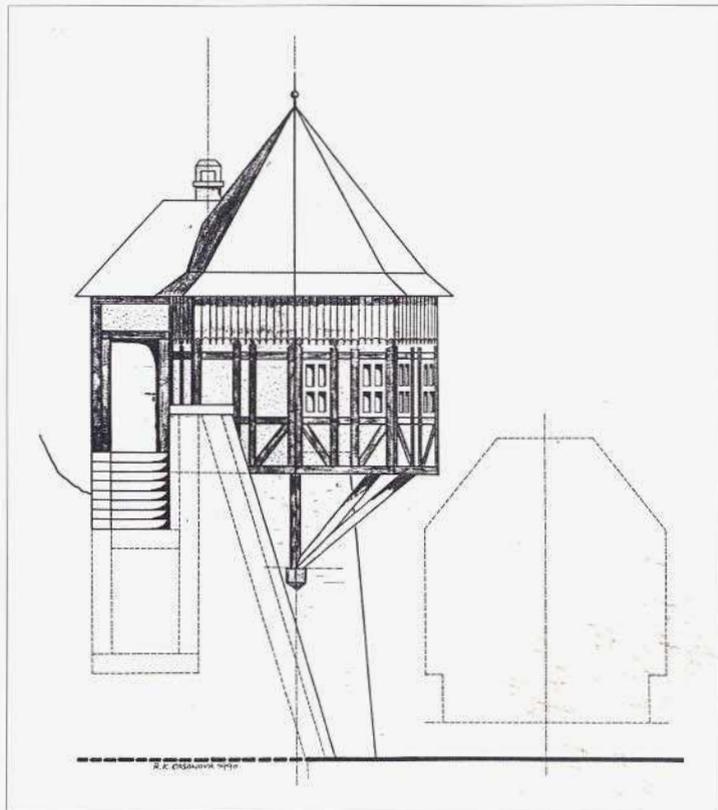
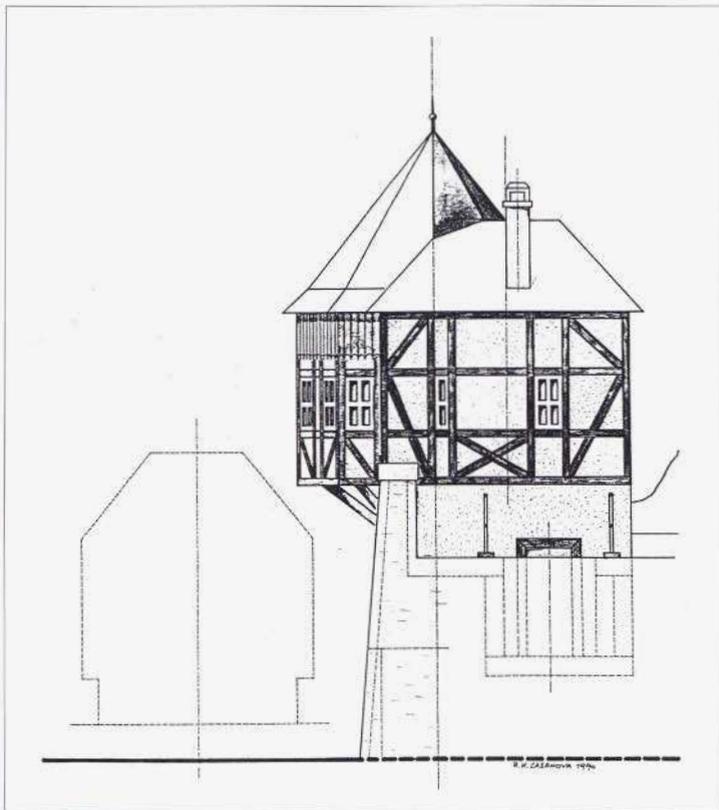
Klammern auf der Grundplatte befestigt. Dann wurde sehr sorgfältig eingeschottert. Verwendet habe ich Heki-porphyr Nr. 3172.

Anschließend erfolgte das Beträufeln des Schotterbetts mit verdünntem Holzleim, dem etwas Spülmittel zugesetzt war.

Nach dem Trocknen konnte ich die Klammern wieder entfernen. Mit einem feinen Marderhaarpinsel und Humbrol Nr. 113

Bild 20: Das Vorbild: Die Blockstelle "Kammereck" an der linken Rheinstrecke war schieferverkleidet. Foto: Sammlung Nothbaum





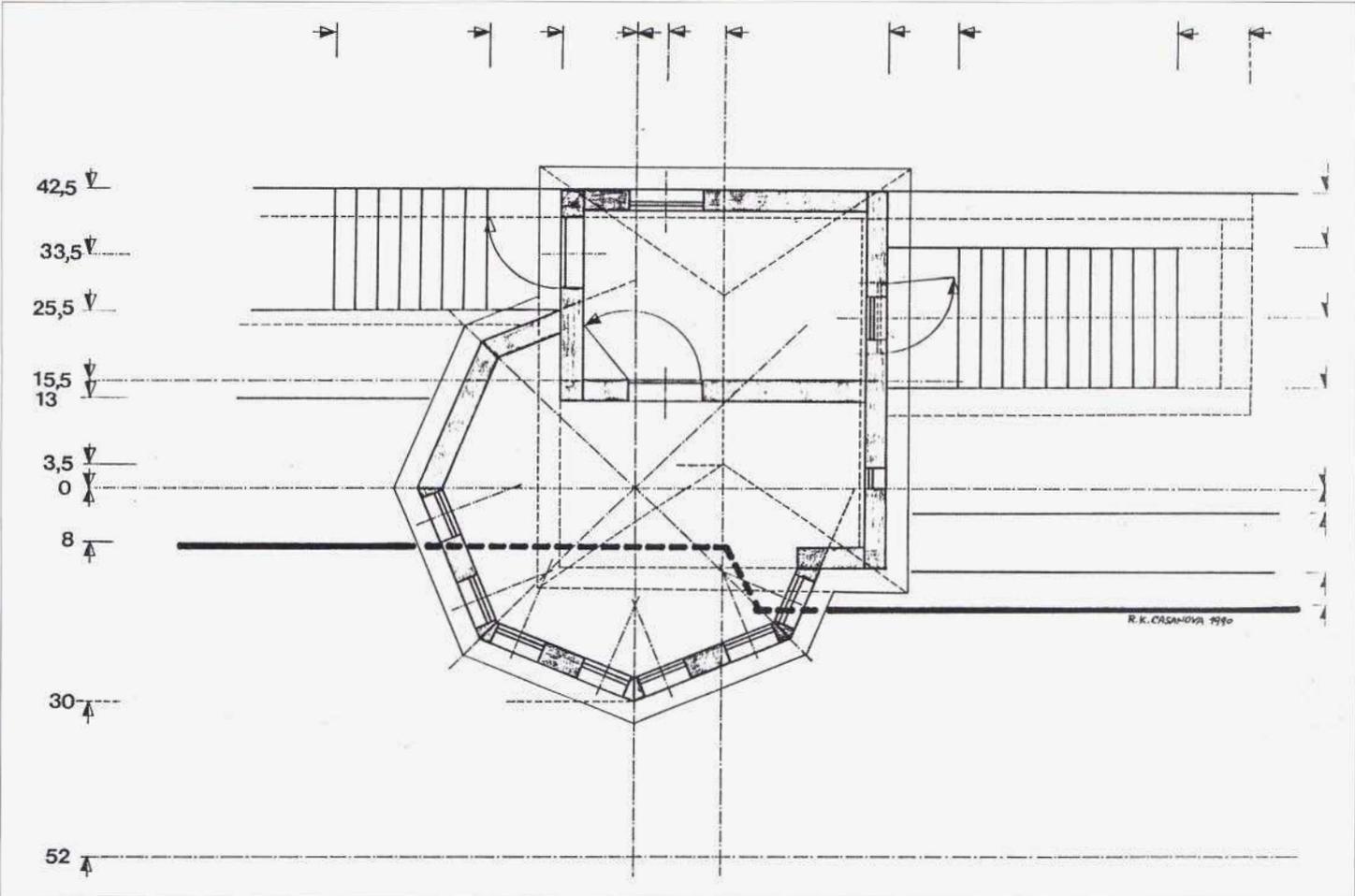
Bilder 21 und 22: Diese Zeichnungen zeigen die Blockstelle von der rechten bzw. linken Seite.

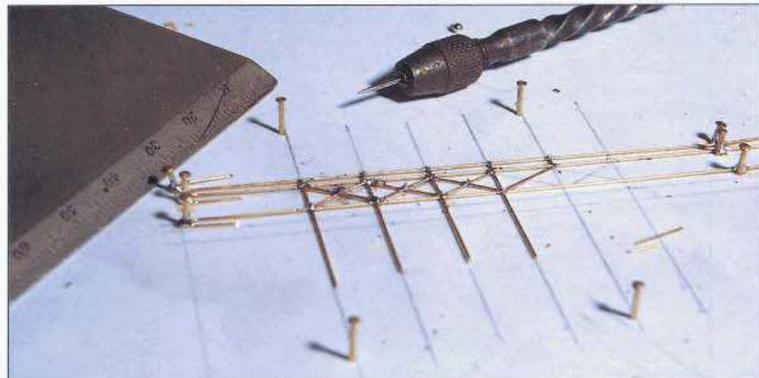
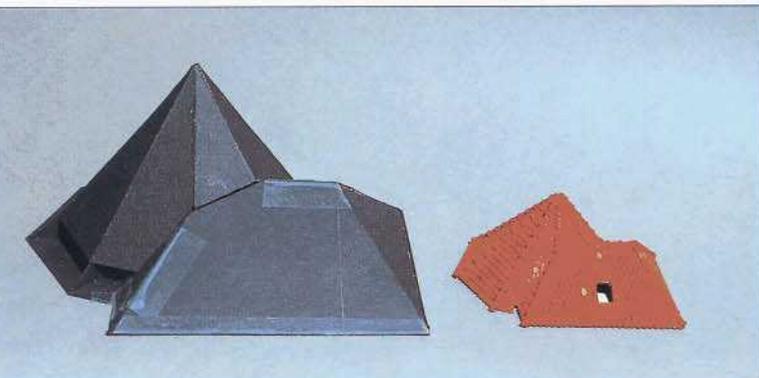
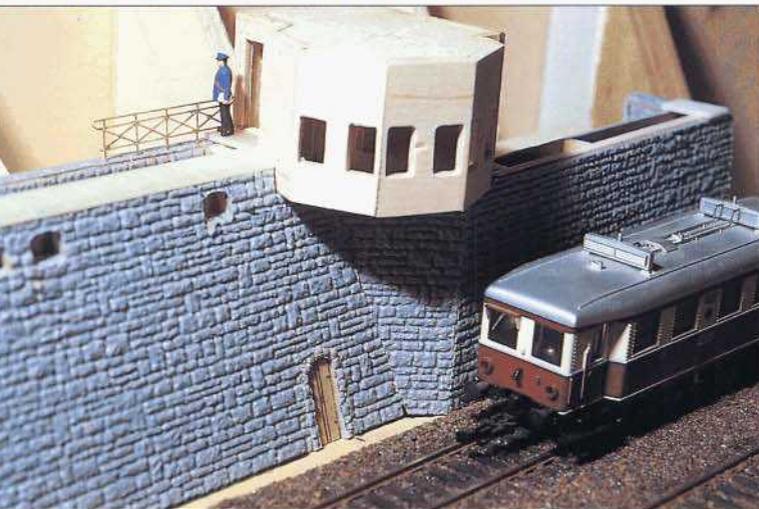
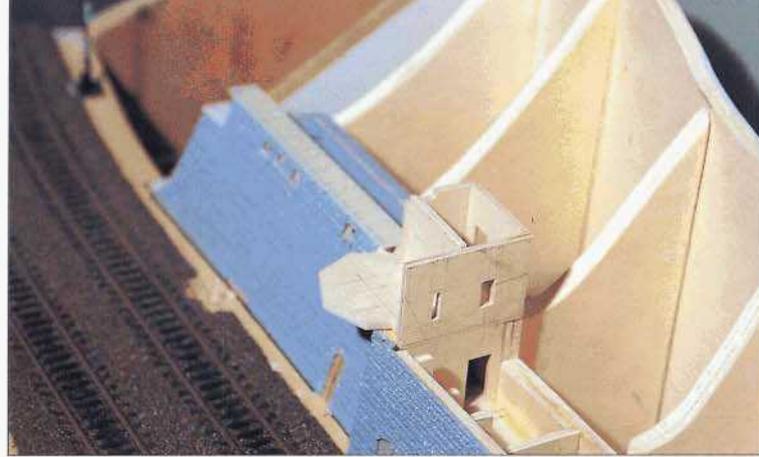
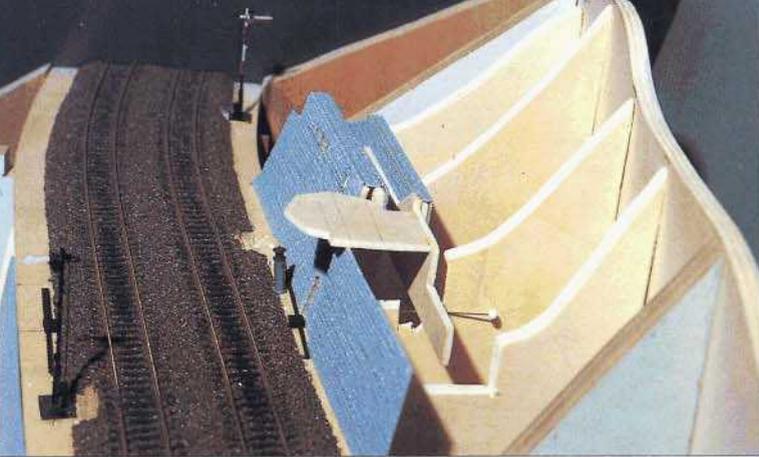
Rostfarben färbte ich die Schienenprofile und Kleineisen ein. Die Schwellen wurden mit verdünntem Mattschwarz gealtert.

Neben der Strecke wurde ein Weinert-Signal aufgestellt. Es wird über einen Bemo-Antrieb bewegt. Die elektrischen Verbindungen für Fahrstrom, Antrieb und Be-

leuchtungen werden mit 25poligen SUB-D-Steckern hergestellt.

Bild 23: Die bemaßte Draufsichtszeichnung.





Bilder 24 bis 29: Der Einbau der Blockstelle in verschiedenen Stufen. Das Dach wurde zuerst in einer Probeausführung aus Pappe im Maßstab 2:1 vorgefertigt. Anschließend wurden die Geländer in einer Lötlehre verlötet.

Als nächstes baute ich die Stützmauer mit dem Podest für das Blockstellengebäude. Sie entstand aus 4 mm dicken Sperrholzteilen, die zusammengesetzt und mit Vollmer-Mauerplatten Nr. 6031 verkleidet wurden. Die Treppen entstanden aus 2 mm starkem Epoxy-Printplatten-Material. Nun konnte die Stützmauer auf dem Modul platziert werden.

Das Blockstellengebäude

Für die Seitenwände der Blockstelle verwendete ich ebenfalls 4 mm dickes Sperrholz. Die Wandteile des achteckigen Dienstraums wurden aus dem gleichen Material mit Übermaß ausgesägt und die Phasen mit Hilfe einer Alu-Schablone auf feinem Schmirgelpapier paßgenau geschlif-

fen. Nach dem Zusammenbau erhielt der Rohbau des Gebäudes einen Auftrag mit Moltfill als Putzimitation, der anschließend mit feinstem Schmirgelpapier verschliffen wurde. Das Fachwerk besteht aus Furnierholz, das mit dem Cutter in Streifen und auf Maß geschnitten wurde. Die einzelnen "Balken" habe ich anschließend auf die verputzten Wandteile geklebt.

Bilder 30 und 31: Die Inneneinrichtung und ein Stellwerkstisch nach bayerischem Vorbild wurden aus Messing gefertigt und in matten Farben lackiert.

