



Modellbahn JOURNAL

B 14162
ISSN 0720-051X

II/1996
Juni

DM 14,50
sfr 14,50
öS 110,--



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

29	Mit rauchenden Schloten durchs Altmühltal	6
Im Verein zur H0-»Traumanlage«		
»Nach Norden«!		
	Umschlagbahnhof Puddemin	12
Bremsen für den Fleischmann-»Halle«		
	Sicher bergab	18
Die neue EJ-Verlagsanlage aus vier Teilen		
	Quattro • Station 1	20
TT-Modellbahn in der Schrankwand:		
	Dresden Wettiner Straße	26
	An der Selbongener Weiche	34
Eine Reise nach Masuren zu K.P.E.V.-Zeiten		
	Landschaftsgestaltung – einmal anders	36
Bauen mit Rainershagener Naturals		
	Hafenbahn in 1:32	40
Kleines Wunderwerk aus Frankreich in Nenngröße I		
	Intermodellbau Dortmund '96	48
	Jurybogen zum 4. großen Modellbauwettbewerb	57
	EJ/MJ-Umfragebogen	63
	Aufruf zum 6. großen Modellbauwettbewerb	65
Module, Module, soweit das Auge reicht:		
	Auf Schienen durch Frankreich	66
	Vielfältige 44er	74
Teil 2: Epoche-II-Lok und BR 043		
	Häuser der Großstadt	78
Besonders schöne Eigenkonstruktionen in 1:87		
30	0,6 m² Florida	84
Ein Basis-Modul in H0		
	Fahren mit Sound und Raffinesse	85
	Ein H0-Großprojekt	86
... bei dem die Landschaft fast zu kurz gekommen wäre		
Neue Bausätze:		
	Die Kriegslokomotive BR 52 von EMA in Spur 0	92

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	50
Schaufenster der Neuheiten	96
Modellbahn-Notizen	100
Mini-Markt	103
Fachhändler-Adressen	112
Impressum	114
Bahn-Post	116
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117

Titelbild: Gemütlich zuckelt die T 9³ (Weinert-Modell) durch die weite ostpreußische Landschaft. Die Reise geht durch Wiesen und Weiden. Im Moment passiert der Zug die Selbongener Weiche, den Abzweig eines aufgelassenen Anschlußgleises. Orientierungshalber haben die Eisenbahner diese "interne Betriebsstelle" so bezeichnet. Wie das Diorama entstanden ist, lesen Sie ab Seite 36. **Abb.: MV-HS**

Editorial

"Wettbewerb" heißt das Schwerpunktthema dieses Modellbahn-Journals – und nicht ohne Grund: Zum einen endet in dieser Ausgabe der 4. Modellbauwettbewerb des Journals. Die beiden Abschlußbeiträge veröffentlichen wir auf den Seiten 6 und 84. Auf Seite 57 befindet sich der Jurybogen, mit dessen Hilfe Sie Ihrer Lieblingsanlage und / oder Ihrem Lieblingsdiorama zu einem der begehrten Preise verhelfen können.

Zum zweiten beginnen wir im nächsten Monat mit der Veröffentlichung der Beiträge zum 5. Wettbewerb. Die enorm rege Beteiligung unserer Leser an dieser Runde hat uns sehr gefreut, ebenso die hohe Qualität der eingesandten Arbeiten. Das beweist überzeugend die unveränderte Attraktivität des Hobbys Modelleisenbahn!

Zum dritten gibt dieses Journal den Startschuß zum nächsten, zum 6. EJ- / MJ-Modellbauwettbewerb (siehe auch Seite 65)! Bis zum 30. April 1998 – also zwei Winter lang – haben Sie Zeit, zu planen, zu basteln, zu fotografieren und Ihr(e) Werk(e) einzusenden. Preise im Wert von zusammen fast 10 000 Mark warten auf Sie!

Erfahrungsgemäß beteiligen sich weitaus mehr H0-Bahner am Wettbewerb als Anhänger anderer Nenngrößen. Daher haben wir diesmal die Preise anders gewichtet: Nun warten zehn auf die Sieger der Kategorie "1:87 und größer", fünf auf die Freunde der kleineren Maßstäbe TT, N und Z.

Leider müssen wir gerade beim Wettbewerb immer wieder feststellen, daß bei vielen die psychologische Hemmschwelle sehr hoch ist, sich mit ihrer Anlage an die Öffentlichkeit zu wagen. So sind insbesondere die Modellbahner aus den neuen Bundesländern eindeutig unterrepräsentiert – trotz des z.B. von Clubanlagen her bekannten hohen gestalterischen Niveaus (siehe u.a. unsere Serie "Leipziger Allerlei").

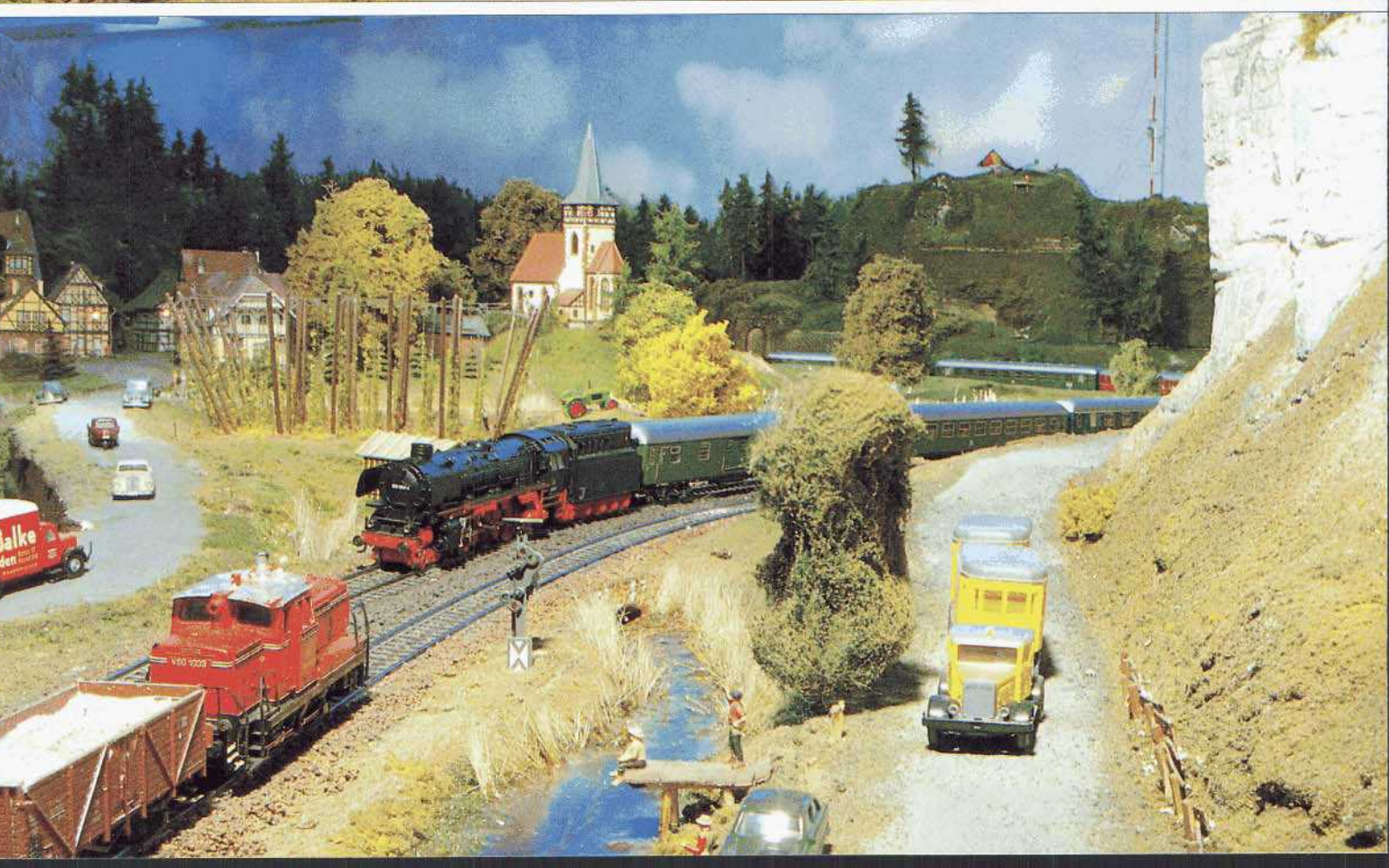
Von der im Osten so weit verbreiteten Nenngröße TT etwa findet sich im 5. Wettbewerb gerade mal eine Anlage. Doch hat sich eben bei TT seit der Wende in puncto Zubehör und Detaillierung einiges getan. Mancher wird seine Anlage also "nachgerüstet" und entsprechend verschönert oder gar eine neue gebaut haben. Also, TT-Fans: Der 6. Wettbewerb ruft!

Gleiches gilt für Vitrinensammler: Gar mancher hat ein hübsches Diorama gebaut, um seine Schätze besser zur Schau stellen zu können. Wie wär's mal mit einem Bericht im Eisenbahn- / Modellbahn-Journal?

Viele Leser sind übrigens offenbar der Meinung, sie könnten bei uns nur komplette Anlagen- oder Fahrzeugumbau-Berichte veröffentlichen. Leidtragende dieses Irrtums ist unsere Rubrik "Tips & Tricks", die besonders von den Ideen und der Kreativität unserer Leser lebt. Haben Sie eine interessante Detaillösung, eine ungewöhnliche Bastelei auf Lager? Schreiben Sie einen kurzen Text, schießen Sie zwei Fotos und / oder zeichnen Sie eine Skizze, und schon sind Sie um 100 Mark Veröffentlichungshonorar pro Seite reicher!

Hinweisen möchten wir Sie auf unsere neue Rubrik "Modellbahn-Notizen" (Seite 100). Hier finden Sie analog zu den bekannten "Bahn-Notizen" Kurznachrichten aus der Modellbahnwelt, z.B. Firmenmeldungen, Veranstaltungsberichte u.ä., Wissenswertes eben, das über die Vorstellung der neuesten Produkte hinausgeht.

Ihre EJ-Redaktion



Mit rauchenden Schloten durchs Altmühltal

Nachdem der Modelleisenbahnclub Altmühltal von der Gemeinde Solnhofen Räume zur Verfügung gestellt bekommen hatte, begannen die rund 30 Mitglieder des Vereins damit, ihre "Traumanlage" zu verwirklichen.

Auf der Anlage sollte nicht ein "Schweizer Käse" entstehen, sondern die Landschaft dominieren. Natürlich brauchte man nicht in die Ferne zu schweifen, um Anregungen und Vorbilder für den Bau der Anlage zu

finden: Im schönen Altmühltal gibt es genügend Motive, die sich für den Nachbau im Modell hervorragend eignen – z.B. die Felsengruppe "Zwölf Apostel", die sich bei Solnhofen bewundern lässt. Ebenso wurde ein für Solnhofen typischer Kalksteinbruch, aus denen die berühmten Solnhofener Platten stammen, im Modell nachgebildet. Natürlich sollte auf der Anlage auch der Fahrbetrieb nicht zu kurz kommen. So plante man einen großen Kreuzungsbahnhof

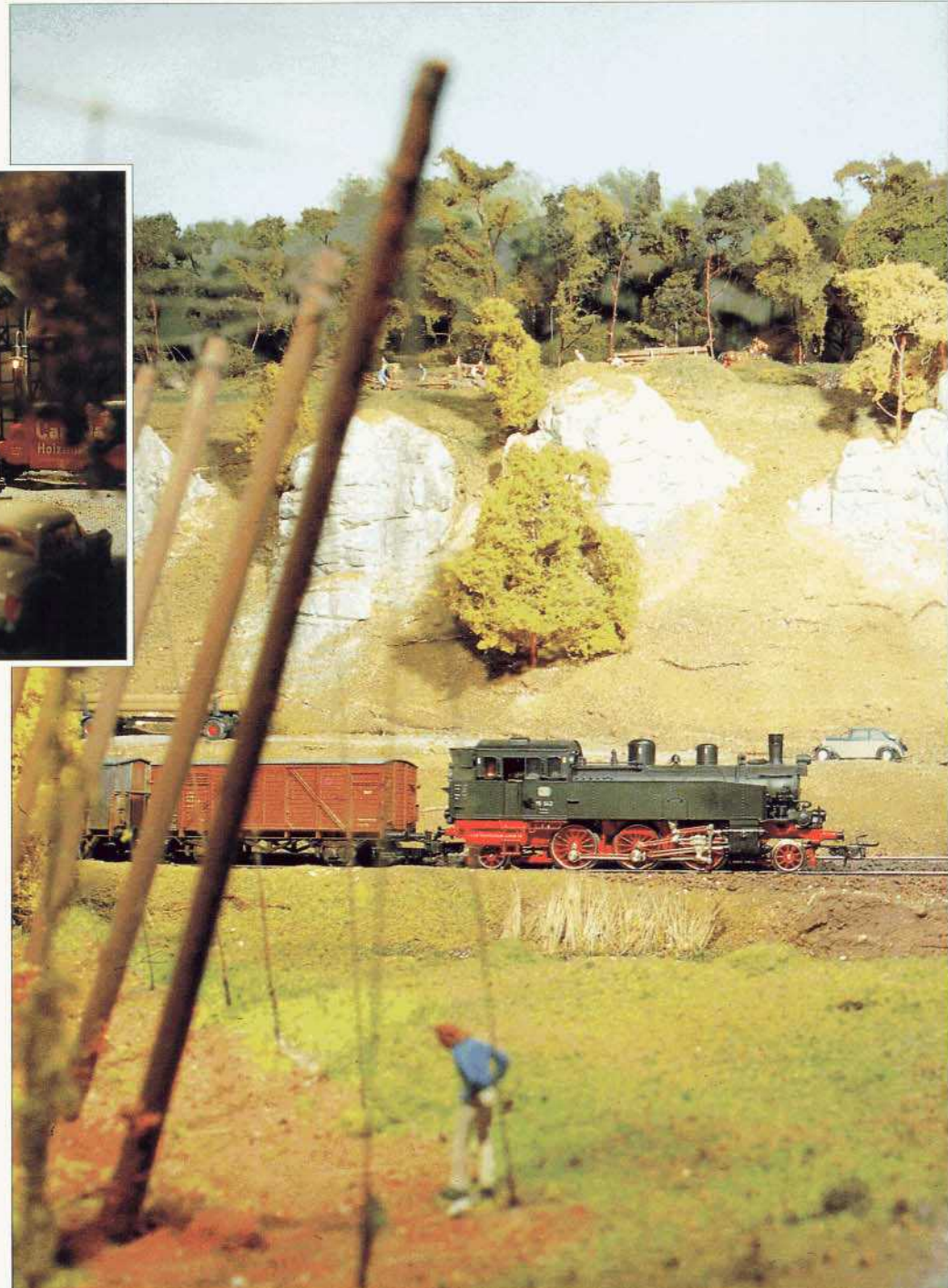


Bild 3: Bis in die Abendstunden kracht und scheppert es in der Dorfschmiede. Der Besitzer kann sich über sein Geschäft wahrlich nicht beklagen!

Bild 1 (links oben): Majestätisch erhebt sich am nördlichen Hang des (Modell-)Altmühltals die Felsengruppe "Zwölf Apostel". Unterhalb zieht auf der Strecke eine G8 von Dollnstein her ihre Bahn. Ansonsten sind noch andere interessante Dinge im Gang. So ist z.B. die Kriminalpolizei am Fließchen in Aktion. Dort liegt ein Ertrunkener im Schilf.

Bild 2: Ständig lockt die Strecke bei Solnhofen Eisenbahnfotografen an. Selbst der kleine Christoph aus dem südlichen Oberbayern wollte sich die 012-Maschinen hier nicht entgehen lassen und hatte Erfolg. Im besten Fotolicht kommt obendrein noch eine V 60 entgegen.

Bild 4: Bauer Frohrieb freut sich über das freundliche Wetter. Sein Hopfen gedeiht prächtig. Der Lokführer der 75 042 verfolgt die Reife aus anderem Interesse.



mit Nutzlängen bis zu 3,5 m, ein entsprechend groß dimensioniertes Bahnbetriebswerk sowie eine eingleisige Nebenstrecke. Als Zeitraum wurden die fünfziger und sechziger Jahre, also die Epoche IIIa und IIIb, gewählt. Dementsprechend kommen auf den nicht elektrifizierten Strecken Fahrzeuge aus diesem Zeitraum zum Einsatz. Der überwiegende Teil von ihnen wurde farblich gealtert.

Prinzip und Bau

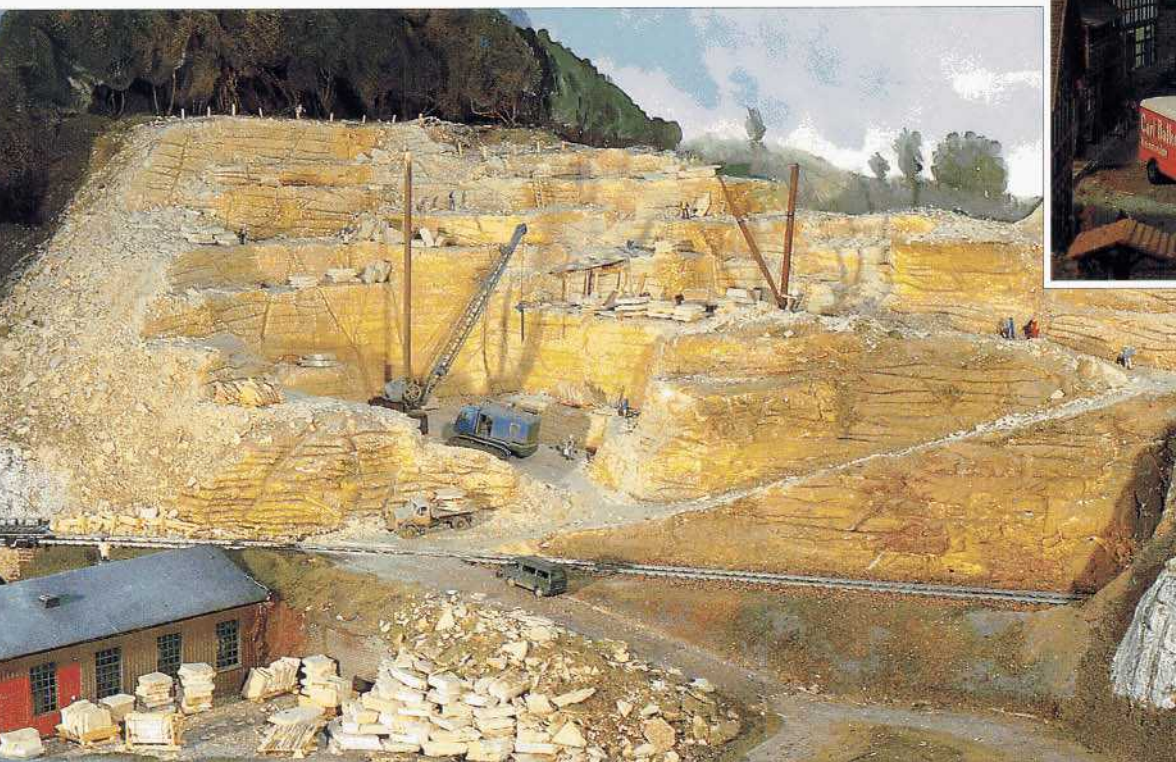
Die Anlage besteht vom Gleisprinzip her aus einer großen Acht, deren Schleifen sich über drei Räume erstrecken. Im Knotenpunkt liegt der zwölfgleisige Bahnhof. Er kann von jedem Zug in jeder beliebigen Richtung durchfahren werden. Somit läßt sich ein abwechslungsreicher Betrieb darstellen.

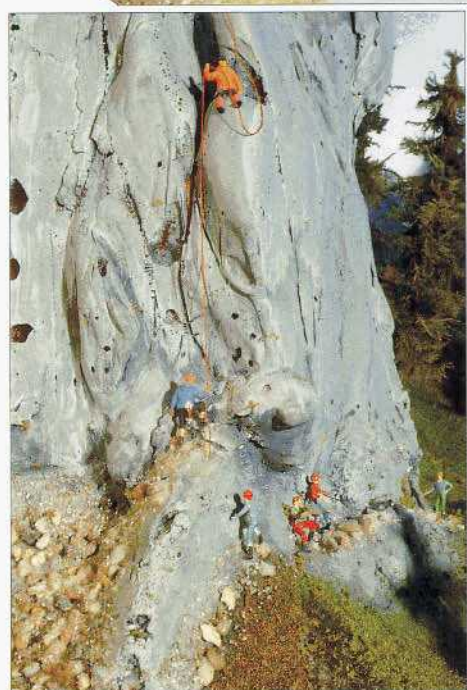


Bild 6: Ein kurzer Abstecher auf den Dorfplatz. Auf einem kleinen Hügel ist die Dorfkirche errichtet worden.

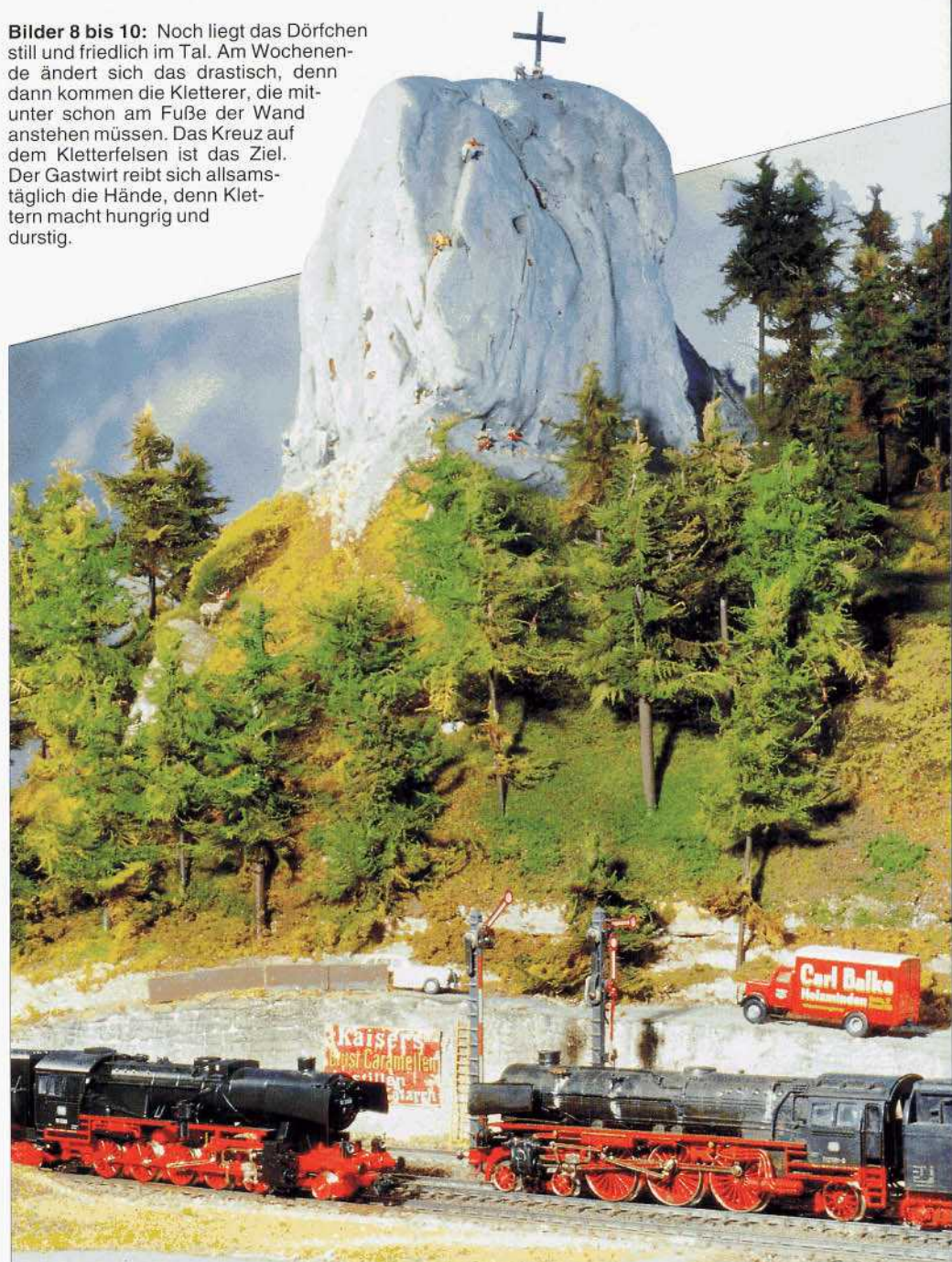
Bild 5 (oben): Mit einem TEE kommen Urlauber in das Wander- und Erholungsparadies Altmühltal.

Bild 7: Hier werden Solnhofener Platten gewonnen. Der weitläufige Steinbruch füllt eine Ecke der beeindruckenden Großanlage.





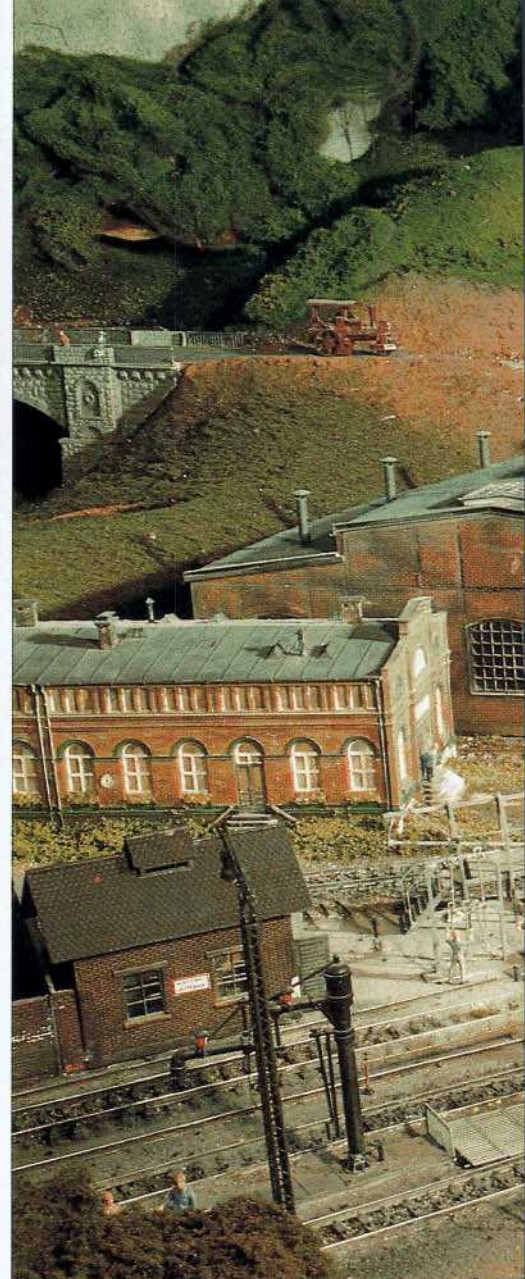
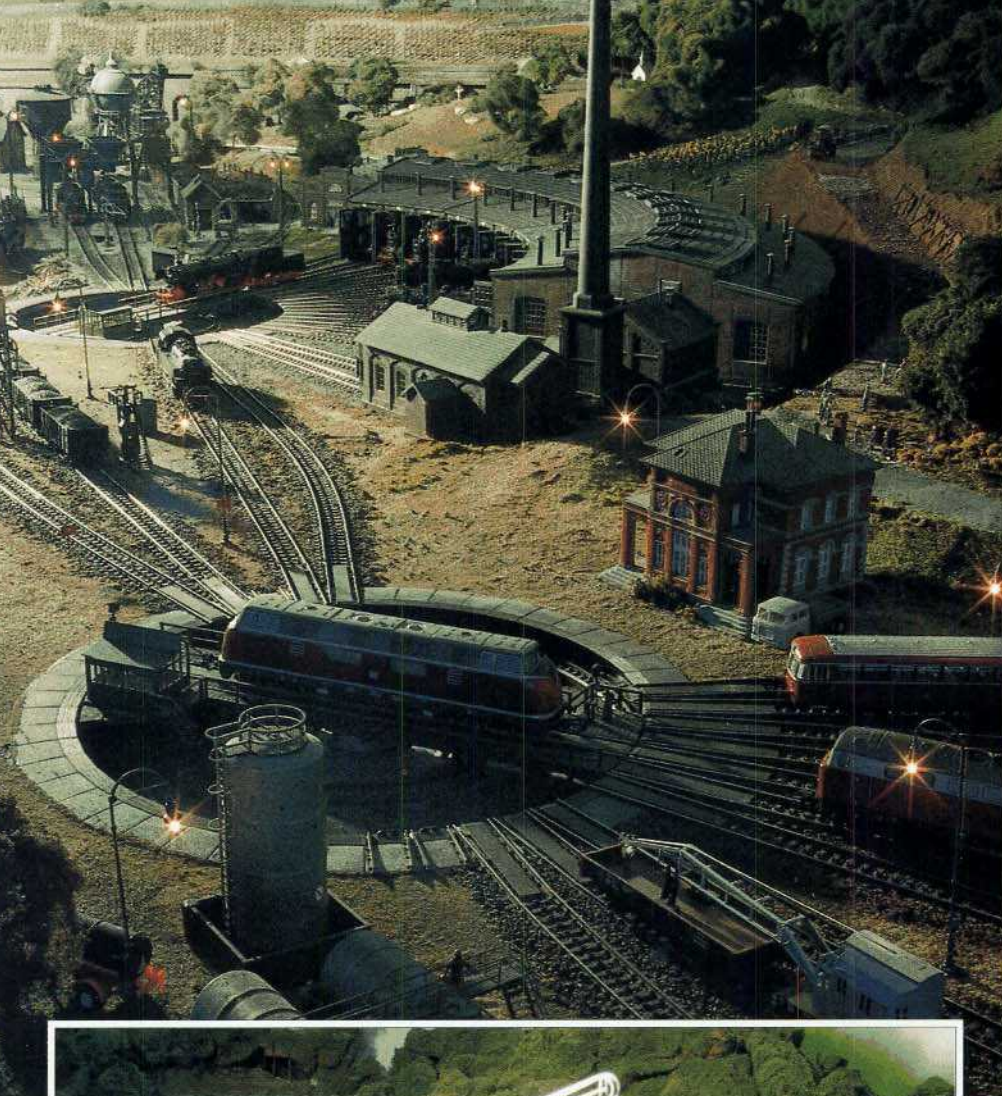
Bilder 8 bis 10: Noch liegt das Dörfchen still und friedlich im Tal. Am Wochenende ändert sich das drastisch, denn dann kommen die Kletterer, die mitunter schon am Fuße der Wand anstehen müssen. Das Kreuz auf dem Kletterfelsen ist das Ziel. Der Gastwirt reibt sich allsamtäglich die Hände, denn Klettern macht hungrig und durstig.



Die gesamte Anlage ruht auf 2 x 1 m großen geschweißten Metallrahmen, auf die dann die Tischlerplatten geschraubt wurden. Diese aufwendige Methode hat den Vorteil, daß man auch mal auf die Anlage steigen kann, um beispielsweise "Zughaufen" problemlos entwirren zu können. Als Gleismaterial wurde das K-Gleis von Märklin verwendet. Es hat den Vorteil, daß die Gleise dank ihrer robusten Bauweise den Anforderungen eines harten Dauerbetriebs absolut gewachsen sind.

Elektrik

Die gesamte Elektrik wurde wegen der Störanfälligkeit sowie aus Kostengründen so einfach wie möglich gehalten, sofern man dies bei größeren Anlagen überhaupt noch glaubhaft behaupten kann. Die Anlage wird von einem Eigenbaustellpult zentral gesteuert. Der Fahrbetrieb auf der freien Strecke wird dagegen durch jeweils vier Blockstellen je Gleis automatisch geregelt.



Geländebau und Landschaftsgestaltung

Das Gelände entstand in der herkömmlichen Weise vollständig aus Styropor. Nach dem Herausarbeiten der groben Geländeformen erhielt das Styropor einen Überzug aus Gips. Dieser wurde nach dem Austrocknen mit erdbrauner Dispersionsfarbe bestrichen und anschließend mit handelsüblichem Streumaterial, vor allem aus dem Woodland-Sortiment, begrünt.

Für Bäume, die im Vordergrund stehen, verwendeten die Clubmitglieder überwiegend Woodland-Foliage. Dagegen stellte man die Baumgruppen im Hintergrund kostengünstiger und schneller aus Stahlwolle her.

Auf schön verästelte Zweige wurde die fein zerrupfte Stahlwolle gespannt. Der Baumrohling wurde dann mit mattbraunem Lack-spray eingesprüht und gleich anschließend, noch vor dem Trocknen der Farbe, mit Woodland-Turf bestreut.

Die ungefähr 1000 Rebstöcke sind aus feinen Metallstiften, die mit brauner Farbe



bestrichen und dann mit Beflockungsmaterial begrünt wurden.

Eine besonders schwierige und aufwendige Arbeit war die Nachbildung der Felsengruppe "Zwölf Apostel". Mittels Gips, der in mehreren Arbeitsschritten schichtweise aufgetragen wurde, stellte man die Felsrohlinge her. Nach vollständigem Austrocknen des Gipses wurden anhand von Vorbildaufnahmen in etwa die Felsstrukturen eingeritzt. Die vorbildliche Farbgebung läßt sich durch sehr stark verdünnte Dispersionsfarbe erzielen.

Blick in die Zukunft

Bis sämtliche Bauvorhaben realisiert sind, wird noch einige Zeit vergehen, denn neben dem zeitlichen Aufwand müssen ja auch die zu erwartenden finanziellen Aufwendungen abgesichert sein. So steht als nächstes größeres Projekt der Bau der ungefähr 6 m² großen Stadt an. Hier soll eine Nachbildung der Nürnberger Burg alles überragen.

Modelleisenbahnclub Altmühltal e.V.

Bild 13: In einem gigantischen Bahnbetriebswerk haben die Dampflokomotiven ihre Bleibe und werden bestens versorgt. Eine Maschine der Baureihe 52 fährt zum nächsten Einsatz aus dem Schuppen.

Bild 11 (linke Seite oben): Eine eigene Drehscheibe benutzen die Diesellokomotiven, um zu ihren Ständen zu gelangen.

Bild 12 (linke Seite unten): Die Großbeflockungsanlage füllt die Tender der hungrigen Loks.

Bild 14: Ausblick auf die kommende Bauphase. Die Strecke durchquert eine größere Stadt.

Alle Abb.:
H. Scholz

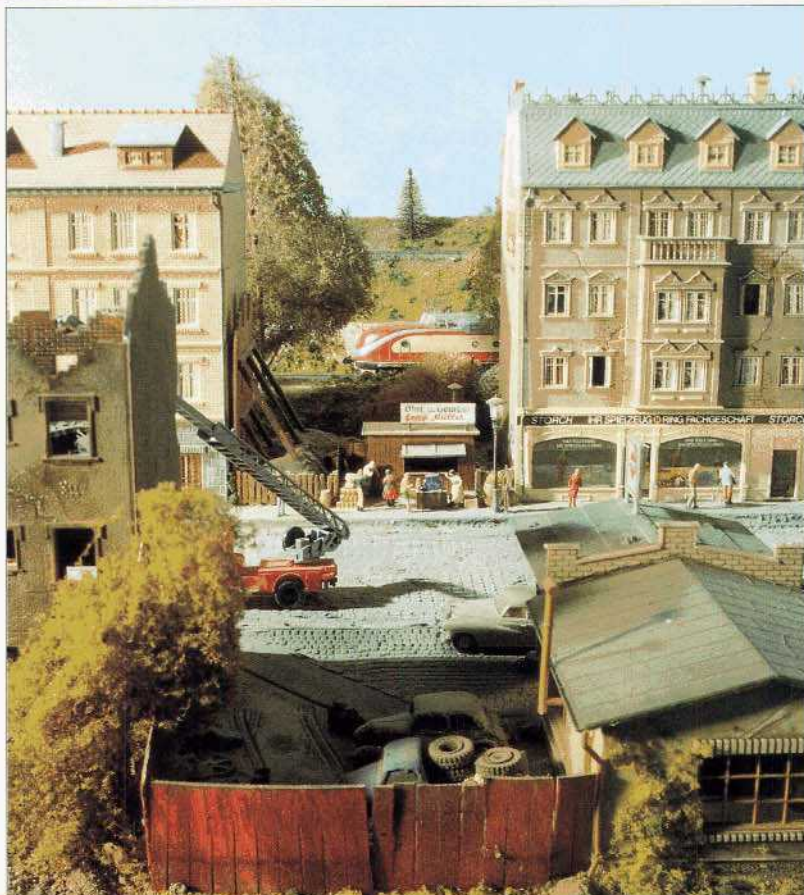




Bild 1: Obwohl der Kreideumschlag bald eingestellt wird, reparieren zwei Garzer Zimmermannsge-
sellen nochmals die Bohlenauflage. Möwe Lisa verfolgt mit Neugier das Geschehen.

Bild 2: Hochbetrieb im Umschlagbahnhof. Vorn die Kreidebahn, und am Bahnsteig rollt der
"Putbusser" gerade herein.

Bild 3 (unten): Der Gleisplan dieses tollen Betriebspunktes am Puddeminer Wiek.

Bild 4 (rechte Seite unten): Auf den Kaigleisen rangiert 99 4653 einige offene Wagen auseinander.
Viel zu tun gibt es hier vorn nicht mehr. An der Kreidebrücke hat hingegen schon ein Lastkahn
festgemacht und wartet auf die weiße Last.

»Nach Norden!«

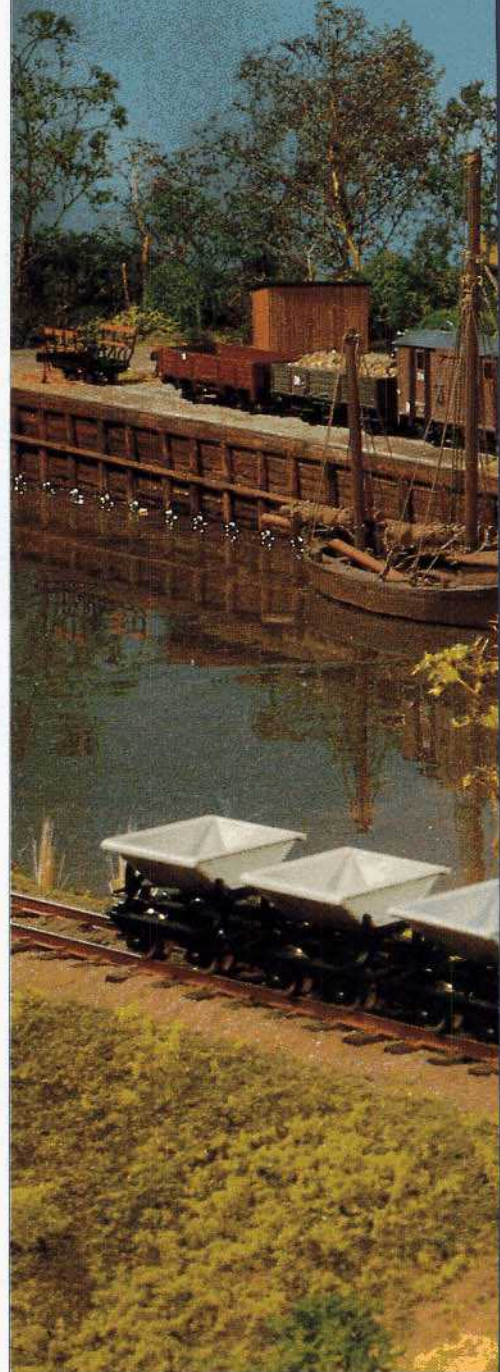
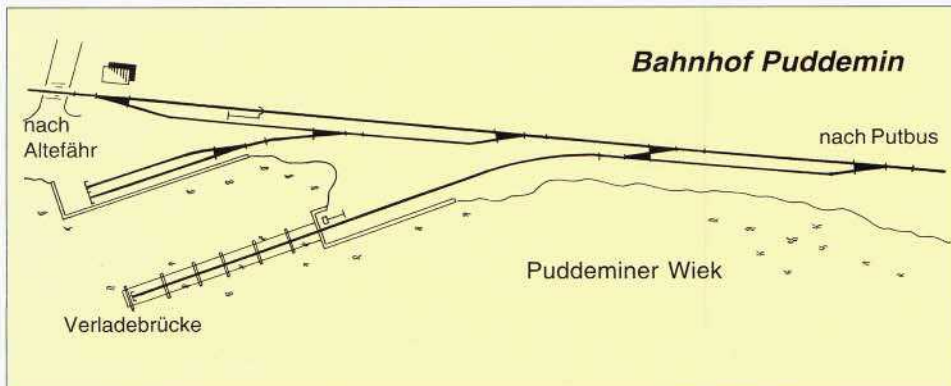
Umschlagbahnhof Puddemin

Einsteigen, es geht wieder an die Küste! Im letzten Jahr "verführten" wir Sie zu einer Reise auf Deutschlands größte Insel, nach Rügen in der Ostsee, und stellten Teile schon abgebauter Strecken der RüKB vor. Torsten Berg, Mitglied in der IG Mecklenburgische Eisenbahnfreunde, hat sein neuestes H0e-Modul Puddemin fertiggestellt und in Betrieb. Verfolgen wir den Kreideumschlag in die Lastkähne und besuchen die Gleisanlagen dieses interessanten Bahnhofs an der Südstrecke der RüKB!

Das Vorbild

Das Vorbild des hier gezeigten Bahnhofs Puddemin lag an der ehemaligen Südstrecke der Rügenschon Kleinbahnen bei Kilometer 17,06. Der Verkehr auf diesem Streckenabschnitt von Altefähr nach Putbus wurde am 4. Juli 1896 eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt bestand der Bahnhof Puddemin

nur aus dem durchgehenden Hauptgleis mit beidseitig angeschlossenen Ladegleisen. Um 1900 wurden in der Nähe von Garz größere Kreidevorkommen entdeckt, die es nun abzubauen und abzutransportieren galt. Dieser Kreidebruch gehörte der Firma Stern, Finkenwalde, die die Rohkreide in einer Zementfabrik in der Nähe von Stettin weiterverarbeiten wollte.



Man entschied sich für den Transport der Kreide vom Bruch zum neu anzulegenden Hafen in Puddemin mittels kippbarer, feldbahnähnlicher Kastenloren und für den Weitertransport via Schiff. Zum damaligen Zeitpunkt gab es keine feste Verbindung der Insel mit dem Festland; der Rügendamm wurde erst 1936 gebaut. Es entstand also die ungefähr 50 m lange Kreidebrücke. Gleichzeitig verlegte man die zwei Kaigleise. Diese waren vorwiegend zur Versorgung der Insel mit Kohle und zum Abtransport der Erntegüter gedacht. 1902 erfolgten die polizeiliche Abnahme des neugebauten Hafenanschlusses und dessen Inbetriebnahme.

Den Transport der Kreideloren übernahmen RüKB-Lokomotiven. Der Kreideverkehr entwickelte sich in der Blütezeit der Kleinbahnen sehr gut. So sind für 1913 täglich 24 Kreidezüge angegeben.

Der Hafenbetrieb wurde 1952 eingestellt, alle dazu nötigen Gleise entfernt. Somit präsentierte sich der Bahnhof in den letz-