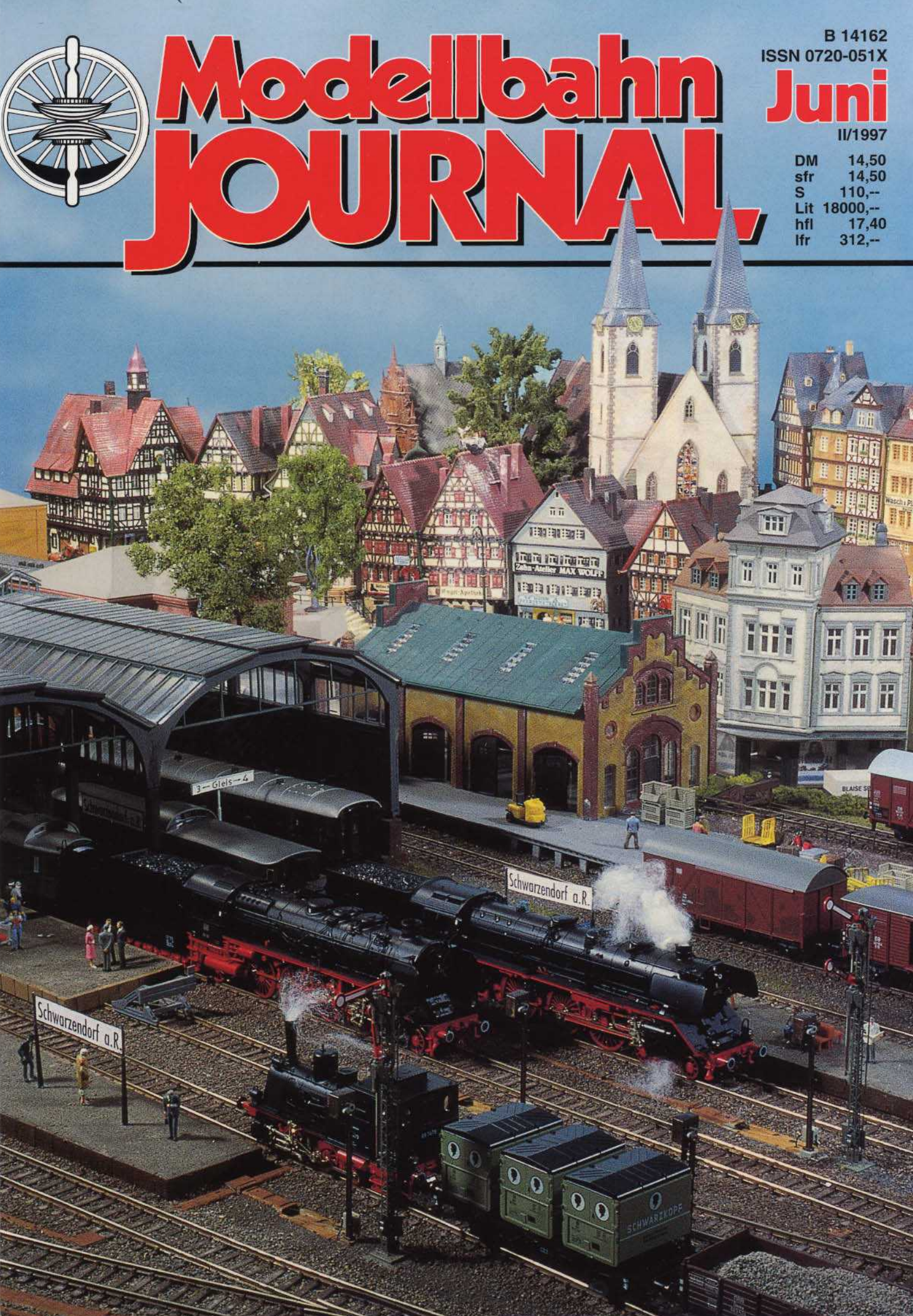
B 14162
ISSN 0720-051X

Modellbahn JOURNAL.

Juni
II/1997

DM	14,50
sfr	14,50
S	110,--
Lit	18000,--
hfl	17,40
lfr	312,--



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

Die STEWA-Bahn 6
Von der Achterbahn zur detailliert geplanten Anlage

Die Dschungelbahn 14
Ein Wismarer auf der Kokosnuß-Insel

Der Bulldog kommt ... 20
Bau einer Kopframpe in Nenngröße 0

1900 Stunden für die 19 020! 22
In über fünf Jahren erstelltes Super-Modell in H0

20 **N-Anlage der Epoche 0** 30
Epoche-I-Kohlensturzbühne auf Pola-Basis:
Kemptener Kohle 34

Patinieren für Fortgeschrittene • Teil 3 40
Vorbildgetreue Verschmutzung an Dampflokmodellen

High-Tech für Arnolds Köf 46

Digitip: ETA 180 mit Selectrix-Decoder 48

Digitip: Keine Probleme mit Kehrschleifen 49

Die Burg Eltz an der Mosel – Made in Italy 66
Schmuckstück für eine Anlage mit deutschem Thema

Die Baureihe 43 im Modell 72
Micro-Metakit fertigt die Einheits-Güterzuglok in 1:87

Quattro Stagioni • 11: Bw und Gepäckbahnsteig 76

»My Home is my Model« 82
Das eigene Haus auf der H0e-Anlage

21 **Lauscha in der Nenngröße N** 84
Gleisplan-Gewinnspiel, Vorschlag 1:
Mein etwas anderer König Ludwig II. 90

Unsere N-Einsteigeranlage wird aufgerüstet (11) 92

Intermodellbau Dortmund '97 96

Journal-Rubriken

Tips & Tricks: Wendeltreppe 38

Tips & Tricks: Kartongebäude 39

Bahn-Notizen 50

Fotowettbewerb 58

Club-Seite 64

Bücherecke 65

Schaufenster der Neuheiten 98

Auto-Neuheiten 102

Mini-Markt 104

Übersicht über die Verlags-Neuheiten 112

Fachhändler-Adressen 114

Impressum 116

Bahn-Post 117

Sonderfahrten und Veranstaltungen 118

Titelbild: Monat für Monat berichten wir über die Baufortschritte auf unserer Redaktionsanlage. So langsam tasten wir uns nun an den hinteren Anlagenbereich heran. Das Titelbild dieses Modellbahn-Journals greift künftigen Berichten schon etwas voraus. **Abb.: MV-HS**

Editorial

Wer sich das nebenstehende Inhaltsverzeichnis dieser Ausgabe durchliest, wird es zwar kaum glauben – doch der Trend in der Modellbahnszene ist eindeutig: Selberbauen ist out. Wozu auch, so fragen sich viele, wo doch Jahr für Jahr immer mehr und bessere Industrieprodukte auf den Markt geworfen werden?

Und wozu sich auch mit komplizierten Lokbausätzen herumplagen, wenn es doch eine breite Palette hervorragender Großserienmodelle gibt? Wieso auch sich die Mühe machen, ein Vorbild-Gebäude zu vermessen, Maßzeichnungen zu erstellen und ein kleines Abbild zu schaffen, wenn sich ein Kunststoffbausatz in wenigen Stunden zusammenkleben läßt? Oder wieso auch nur eine Stützmauer mit Modelliermasse gestalten, sie gravieren und einfärben, wenn der Markt eine Vielfalt von Hartschaum- oder Kunststoffplatten bereithält?

Wieso? Ganz einfach: Weil Selbstbauten erst das Salz im Modellbahn-Eintopf sind! Weil ein nicht alltägliches Lok- oder Wagenmodell einfach interessanter wirkt als die BR 08[15] von der Stange. Weil ein individuell gebautes, umgebautes oder auch nur kunstvoll patiniertes Modell-Gebäude den Blickfang bilden kann in der Masse der Kunststoff-"Häuschen". Weil eine selbst gestaltete Mauer schlichtweg anders aussieht als eine gekaufte. Und nicht zuletzt, weil Selbstgebasteltes gleich welcher Art Stolz und Zufriedenheit vermittelt sowie das modellbauerische Ego stärkt!

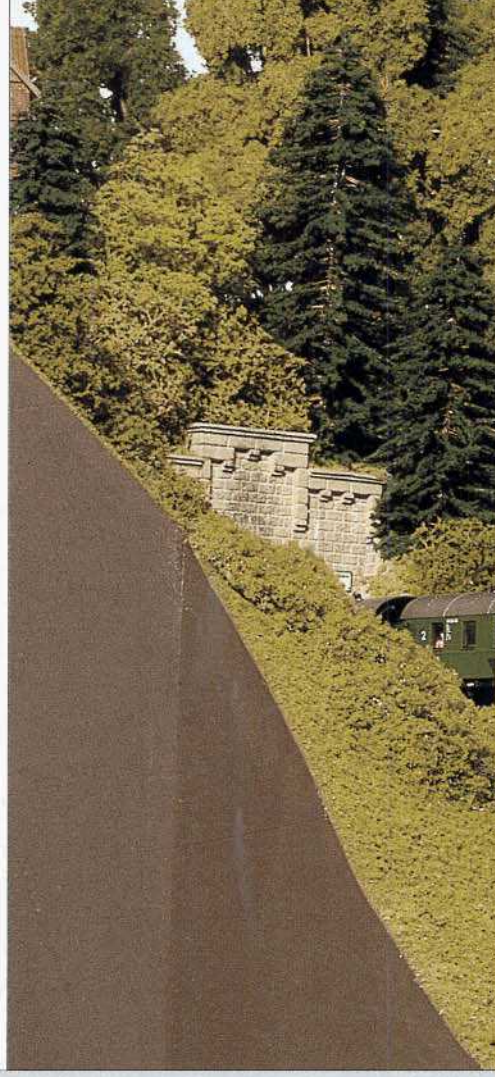
Freilich liegen vor dem Erfolg oft lange Tage der Mühen, viel Schweiß, rauchende Köpfe und Frustration. Nicht jedem gelingt das Werk im ersten Anlauf, und gar mancher würde lieber den ganzen Mist in die Ecke schmeißen, hätte er nicht schon so viel Zeit und Geld darin investiert. Oft entspricht auch das Ergebnis nicht den (zu hoch gesteckten) Erwartungen. Einmal und nie wieder! lautet dann das Resultat.

Damit dieses Schicksal möglichst wenigen unserer Leser widerfährt, versorgen wir Sie Monat für Monat mit einer Vielzahl von Basteltips zu den verschiedensten Themen und in unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden. Sie reichen vom raffinierten Lokbausatz bis hin zu Vorschlägen fürs Gebäudepatinieren und der Gestaltung kleinster Szenen.

Doch damit soll es nicht genug sein: Um Ihnen Know-how nicht nur zwei- sondern gleich dreidimensional vermitteln zu können, planen wir, in nächster Zeit im Rahmen des neuen EJ-Clubs eine Reihe von Bau-Workshops abzuhalten. Allerdings wollen wir dabei nicht einfach ins Blaue hinein planen. Deswegen bitten wir Sie, uns per Antwortkarte (auf dem vorderen Umhefter) mitzuteilen, wie Sie sich Ihren Ideal-Workshop vorstellen. Sagen Sie uns, welche Themen Sie interessieren und wie lange eine solche Aktion Ihrer Meinung nach dauern sollte. Schreiben Sie, wieviel Geld Sie investieren würden, welche Nenngröße Sie bevorzugen und vieles mehr.

Nur so können wir sinnvoll planen und zielgerechte Angebote erstellen – zu Ihrem Vorteil, um Ihnen noch mehr Spaß am Hobby zu bereiten!

Ihre EJ-Redaktion



Die STEWA-Bahn

Von der Achterbahn zur detailliert geplanten Anlage

Schon seit 1961 beschäftige ich mich mehr oder weniger mit der Modellbahn. In diesen Anfangsjahren entstand auch meine erste H0-Anlage, eine der berühmt-berüchtigten Achterbahn-Anlagen, von der es sogar noch Bilder gibt.

Aus Platzgründen, die den meisten Modellbahnern wohl bekannt sein dürften, wechselte ich im Jahr 1970 zur Spur N und baute in den darauffolgenden Jahren insgesamt vier Anlagen. Während dieser Zeit entstanden auch mehrere Dioramen in den Nenngrößen N und H0, bei denen ich die unterschiedlichsten Modellbahn-Bautechniken ausprobiert habe.

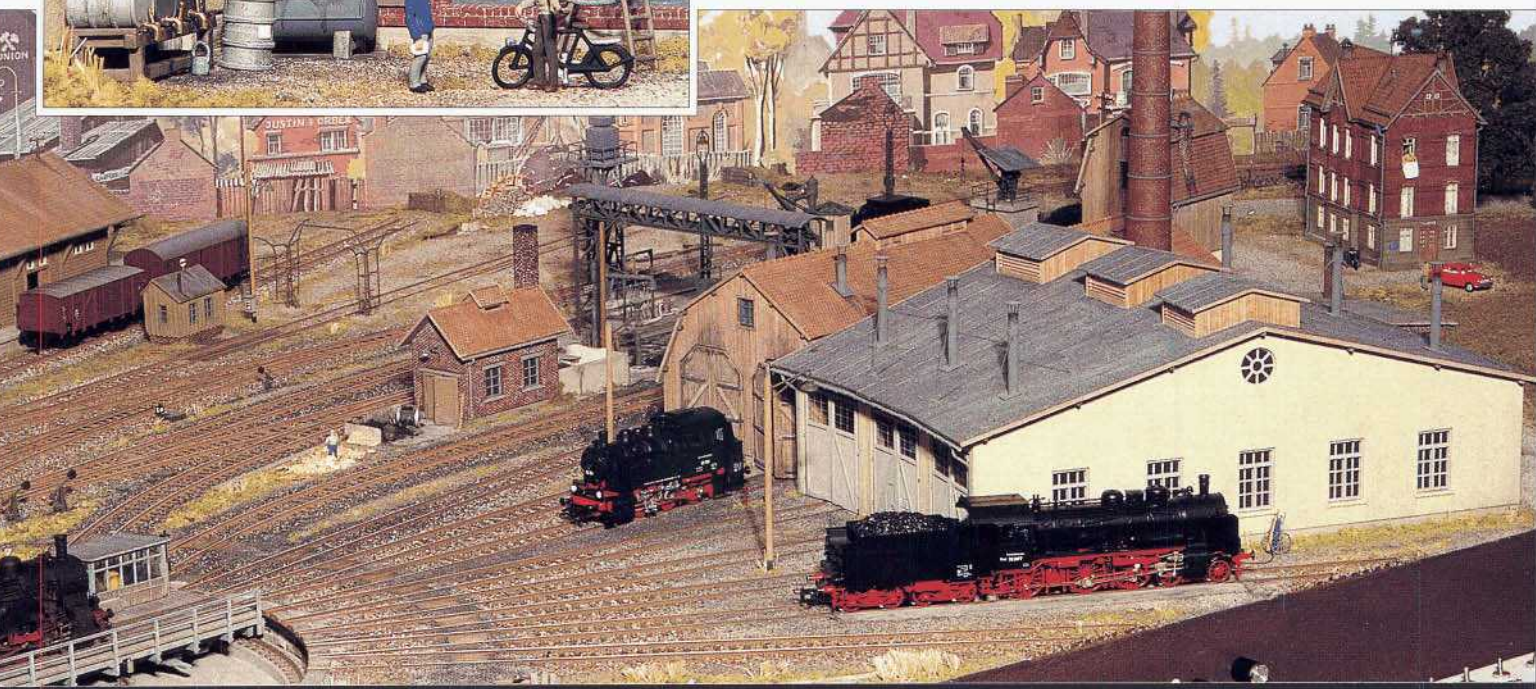
Durch den Bau eines Eigenheims in den Jahren 1977 bis 1979 ergab sich zwangsläufig eine "Modellbahn-Pause". Dafür hatte ich aber ab 1980 einen eigenen Raum für die Modellbahn zur Verfügung, was zu relativ hektischen Modellbahn-Aktivitäten

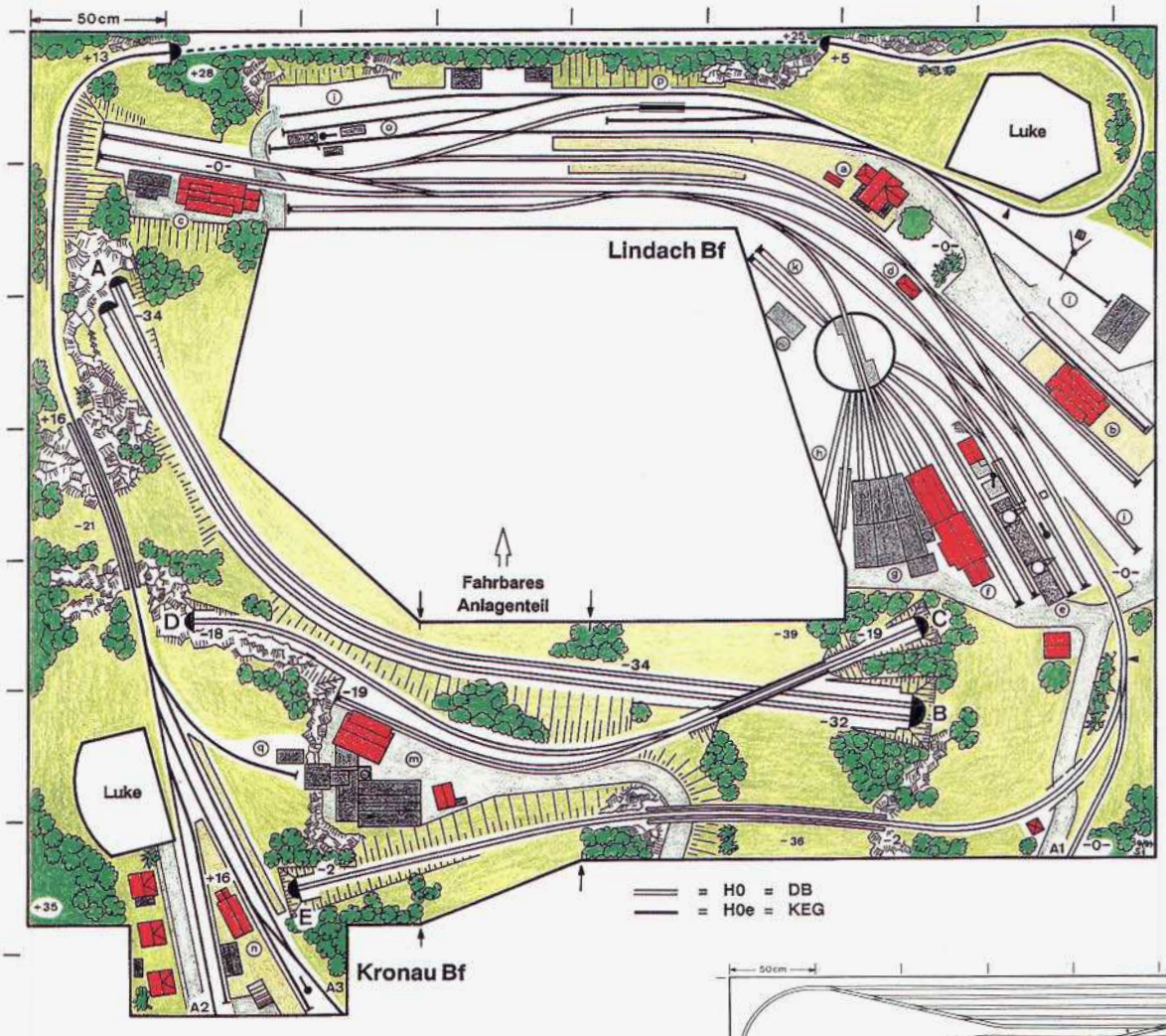
Bilder 1 bis 4: Die vier Motive auf dieser Seite sollen Sie erst einmal mit der STEWA-Bahn bekannt machen. Auf dieser weiträumigen Rundumanlage führen die Strecken durch eine romantische und zugleich gigantisch geformte Landschaft. Versteckt liegt der Bahnhof Lindach. Von dort aus führt eine Schmalspurstrecke nach Kronau. Unterwegs wird mittels eines Steinviaduktes ein Seitental überspannt. Unten im Tal donnern davon unbeeindruckt die Güterzüge vorbei. Auch diese haben so manch interessantes Bauwerk unter den Rädern. Zum Besuch der fotogensten Streckenabschnitte seien Sie eingeladen. Auf geht's nach Lindach und Umgebung!

führte. Es wurde eine große N-Anlage geplant und auch sofort mit deren Bau begonnen. Doch in den darauffolgenden Jahren klangen diese Aktivitäten immer mehr ab, unter anderem, weil mir die Kosten für eine so große N-Anlage regelrecht davonliefen. Das Ganze hatte zur Folge, daß 1985 die komplette N-Anlage abgerissen und sämtliches N-Material auf Modellbahnbörsen verkauft wurde.

Ein Geburtstagsgeschenk meiner Frau im Jahre 1986 – die P 8 in H0 von Fleischmann – brachte dann die entscheidende Wende. Ich war wieder bei H0 angelangt! Diesmal machte ich es aber ganz anders. Die H0-Anlage, die jetzt entstehen sollte, wurde detailliert geplant. Dazu sammelte ich alle meine ganz persönlichen Vorstellungen und Wünsche; sie wurden dann in dem Gleisplan der STEWA-Bahn, dessen Entstehung über ein Jahr dauerte, weitge-

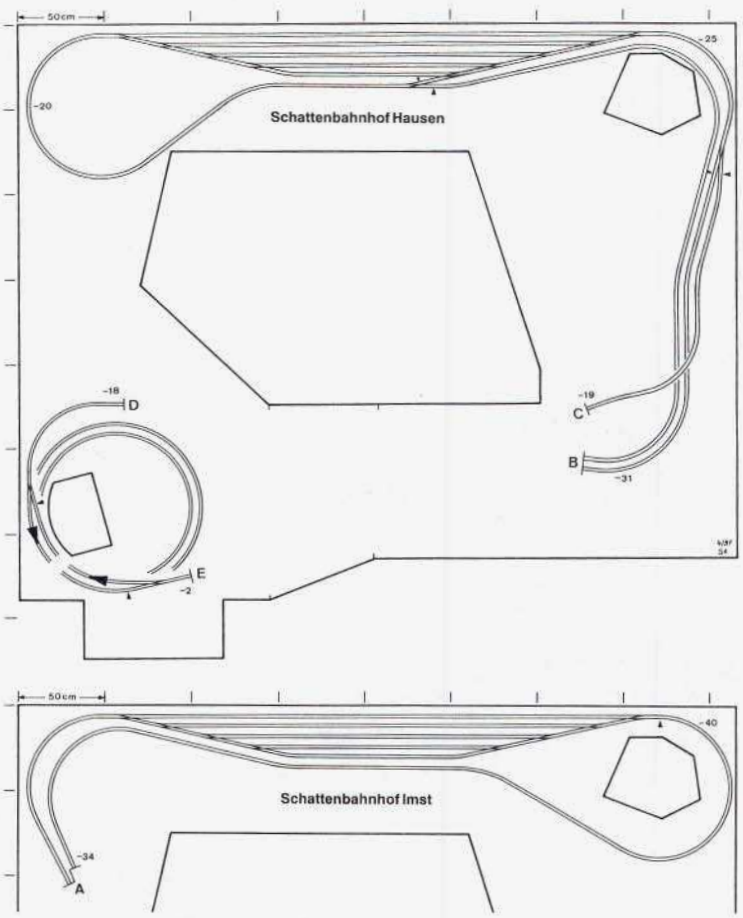
Bilder 5 bis 9 und 11: Im Endbahnhof befindet sich ein mittelgroßes Bahnbetriebswerk. Vorrangig werden Dampflokomotiven unterhalten, aber auch eine Dieseltankstelle ist vorhanden. Rund um den Lokschuppen wurde das Flair der Epoche III mit vielen Details gekonnt eingefangen.





a = EG - Lindach DB
b = Güterschuppen
c = Lagerhaus mit Kohlenhandlung
d = Stellwerk
e = Bekohlung, Entschlackung, Sandaufbereitung
f = Lokschuppen mit Stofflager und Wasserturm
g = Ringlokschuppen
h = Untersuchungsgrube
i = Freiladegleis
k = Dieseltankstelle
l = Sägewerk mit Holzlagerplatz
m = Schotterwerk
n = EG - Kronau KEG
o = Bekohlung und Dieseltankstelle
p = Rollbockumsetzanlage
q = Schotterentladestelle
► = Trennstellen der Stromkreise

A1 = Anschluß Modulanlage H0
A2 = Anschluß Modul Steinbruch
A3 = Anschluß Modulanlage H0e

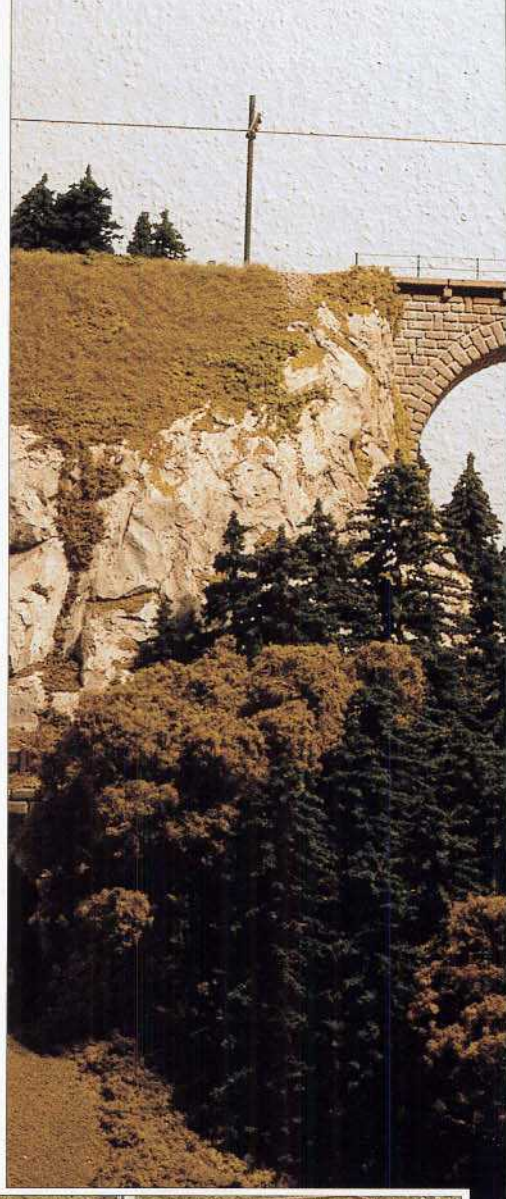


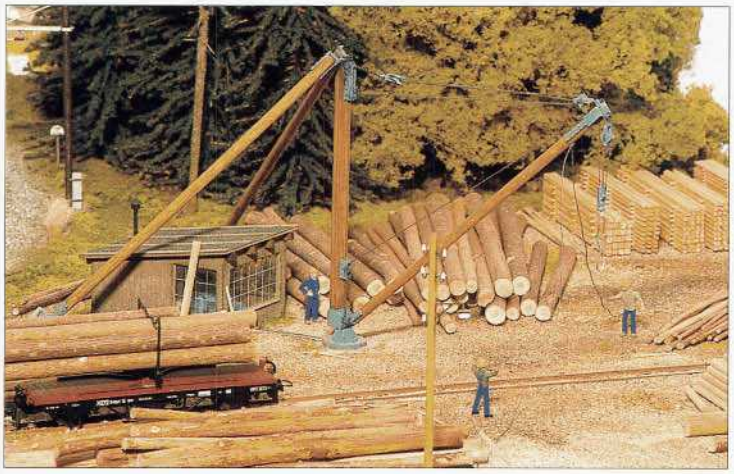
Bilder 10, 12 und 13: Der Gleisplan der STEWA-Bahn zur Orientierung beim Betrachten der Fotos. Darunter die Gleislage im verdeckten Bereich. Wichtig bei der Analyse des Trassenverlaufs sind die Höhenangaben!

hend verwirklicht. Der Bau der STEWA-Bahn gliedert sich in drei Teile; seit 1988 wird an Teil 1 gebaut. Er ist mittlerweile zu rund zwei Dritteln fertiggestellt.

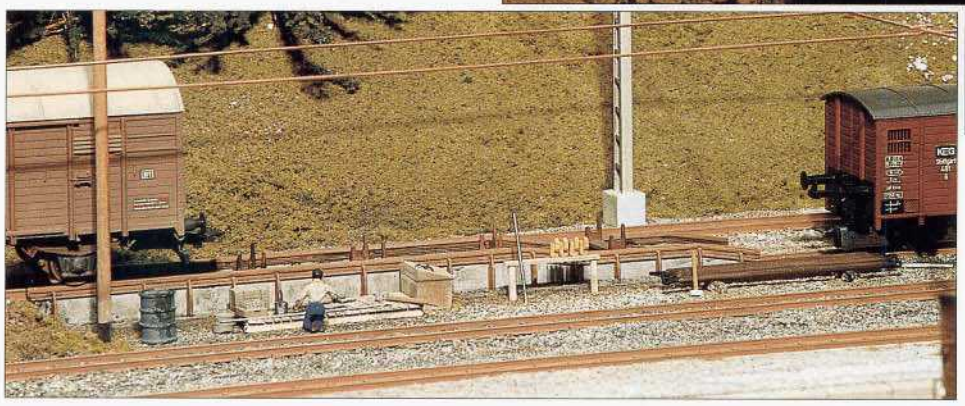
Die Gesamtanlage

Die Thematik beinhaltet den Zeitraum ungefähr um 1960, also Epoche III, und umfaßt zwei DB-Linien sowie eine private Schmalspurbahn. Das Ganze spielt sich in einem waldreichen Mittelgebirge ab.
Auf die Nachbildung eines konkreten Vorbilds wurde verzichtet. Allerdings habe ich es andersherum gemacht und mir ein Vorbild erdacht, das den vorhandenen Zustand der Bahn rechtfertigt und von dem es sogar eine geschichtliche Chronik gibt.
Der im Bau befindliche Teil 1 ist eine Rundumanlage mit den Hauptabmessungen 4,16 x 3,40 m und einer Anlagenfläche von ca. 11 m². Sie ist als Basisanlage fest im Raum eingebaut und für sich allein betreibbar.
Der Innenraum, in dem sich die Bedieneinrichtungen befinden, ist dank eines fahrbaren Anlagenteils begehbar.
Der in Planung befindliche Teil 2 ist eine Erweiterung des H0-Teils. Er besteht aus einer ca. 3,00 x 1,60 m großen Rechteck-





Bilder 14 bis 19: Eine privat betriebene Schmalspurstrecke windet sich zum Bahnhof Kronau hinauf. Im Talbahnhof gibt's für die letzte Dampflokomotive auf der Strecke eine Restaurationsmöglichkeit. Ferner besteht in Lindach noch reger Güterverkehr zu einem Sägewerk, und es existiert eine Rollbockgrube. Nachdem alle Reisenden eingestiegen sind, geht die Fahrt los.



anlage, die ebenfalls fest im Raum eingebaut ist. Als Verbindung zur Rundumanlage dienen zwei ca. 1,00 x 0,60 m große abnehmbare Module.

Teil 3, ebenfalls in Planung, ist die Erweiterung des H0e-Teils; er besteht aus vier ca. 1,0 x 0,5 m großen Modulen. Diese Modulanlage kann am Bahnhof Kronau angebracht werden, wodurch dieser zum Durchgangsbahnhof wird.

Der in Betrieb befindliche erste Bauabschnitt

Die Anlage besteht aus einer zweigleisigen Hauptstrecke zwischen den jeweils fünf-

gleisigen Schattenbahnhöfen Hausen und Imst. Sie ist als geschlossene Ringstrecke nach dem sogenannten Hundeknochen-Prinzip ausgeführt.

In Hausen zweigt die eingleisige Hauptstrecke nach Lindach ab. Lindach ist ein Kopfbahnhof mit Bw und Drehscheibe. Von dort aus geht es weiter mit der KEG (Kronauer Eisenbahn-Gesellschaft) nach Kronau. Die KEG ist eine 750-mm-Schmalspurbahn und mit einer Einfachfahrleitung elektrifiziert. Die 750 mm entsprechen in der Nenngröße H0e ungefähr 9 mm.

Der Unterbau der Anlage ist in offener Rahmenbauweise aus 23 mm dicken Tischlerplattenstreifen von 100 mm Breite ausgeführt und steht auf 50 x 50 mm starken Kanthölzern mit einstellbaren "Waschmaschinenfüßen". Für die Trassen wurden 16 mm, im Bahnhofsbereich 10 mm dicke Spanplatten verwendet.

Auf saubere Verlegung der Trassen und Gleise wurde größter Wert gelegt, was durch sehr gute Fahreigenschaften der Fahrzeuge belohnt wird. Die kleinsten Radien betragen im unsichtbaren Bereich 420 mm, im sichtbaren Bereich 700 mm. Der Gleisplan ist so angelegt, daß die Steigungen, die maximal rund 2,7% betragen, fast ausschließlich im Tunnel verlaufen. Das hat zur Folge, daß trotz großer Höhenunterschiede die sichtbaren Strecken überwiegend eben sind.

Bedingt durch diese Höhenunterschiede konnten auch drei große Brücken eingebaut werden. Alle Tunneleingänge liegen in geraden Gleisabschnitten, was die maßstäbliche Ausführung der Tunnelportale ermöglichte.

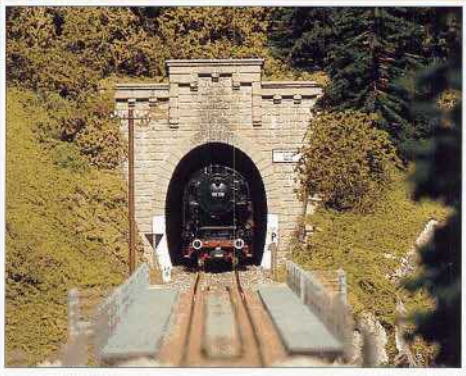
Die Gleise sind im Bahnhofsbereich direkt auf den Trassen verlegt. Auf den Strecken liegen sie auf 5 mm, bei H0e auf 3 mm dicken Korkstreifen zur Darstellung des Schotterbetts. Sämtliche H0-Gleise sind Roco-Standard-Flexgleise. Die sichtbaren H0-Weichen (bis auf eine Ausnahme) und die H0-/H0e-Kreuzung sind Eigenbau. Die H0e-Weichen stammen von Bemo und die H0e-Gleise ebenfalls von Roco. Die Weichenantriebe der Schattenbahnhöfe sind umgebaute Postrelais, alle anderen Bemo-Motorantriebe.

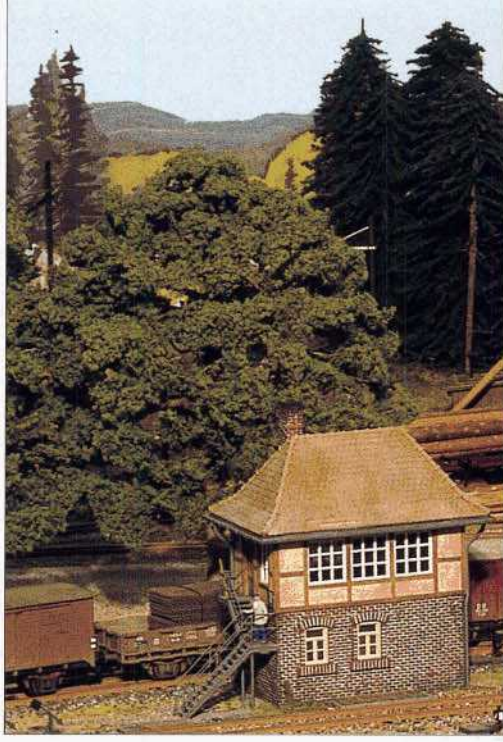
Nach bewährter Relaistechnik

Die elektrische Ausrüstung der Anlage ist totaler Eigenbau in bewährter Relaistechnik. Das entspricht zwar nicht unbedingt dem heutigem Stand der Technik, ist aber äußerst funktionssicher. Ich hatte bis jetzt nicht eine einzige Störung, die aus dieser Technik resultierte.

Es gibt insgesamt sechs Fahrregler: je einen pro Streckengleis der zweigleisigen Hauptbahn mit je einem Schattenbahnhof, einen für die eingleisige Hauptstrecke und einen für den Bahnhof Lindach. Für die KEG (H0e) gibt es je einen Regler für den Bahnhof Lindach und den Bahnhof Kronau mit der Strecke. Die Steuerung der Schattenbahnhöfe ist halbautomatisch. Die Meldungen der Züge erfolgen über Reed-Kontakte zwischen den Gleisen und Magnete an den Lokomotiven.

Mit einem Steuerschalter pro Gleis kann ein Zug abgerufen oder aber für eine einfahrende Garnitur ein leeres Gleis vorgewählt werden. Wird kein Gleis vorgewählt, dann fährt der Zug auf dem äußeren Gleis





Bilder 20 und 21: Achtung, Fotografen im Gleis! Der Schock eines jeden Lokführers. Aber tolle Motive ergeben sich schon.

entlang am Schattenbahnhof vorbei.
Die "Gleis-belegt-Meldungen" werden mit bistabilen Relais (Haftrelais) ausgeführt. Somit bleiben die Meldungen auch nach Abschalten der Anlage erhalten. Alle übrigen Funktionen haben "Handsteuerung". Damit an den Gleisverbindungen kein Spannungsverlust auftritt, wurden die Gleisverbinder mit Draht überbrückt bzw. sind die einzelnen Gleise jeweils separat angeschlossen. Dies ist zwar relativ aufwendig (bei der STEWA-Bahn sind das im ersten Bauteil immerhin 194 Gleisanschlüsse), lohnt sich aber auf jeden Fall!
Der Landschaftsunterbau besteht aus unterschiedlich dicken Hartschaumplatten, die in Schichtbauweise verleimt sind, was eine erstaunliche Festigkeit ergibt. Die Feinmodellierung habe ich mit Gips durchgeführt, wobei auch die Felsen geformt wurden.

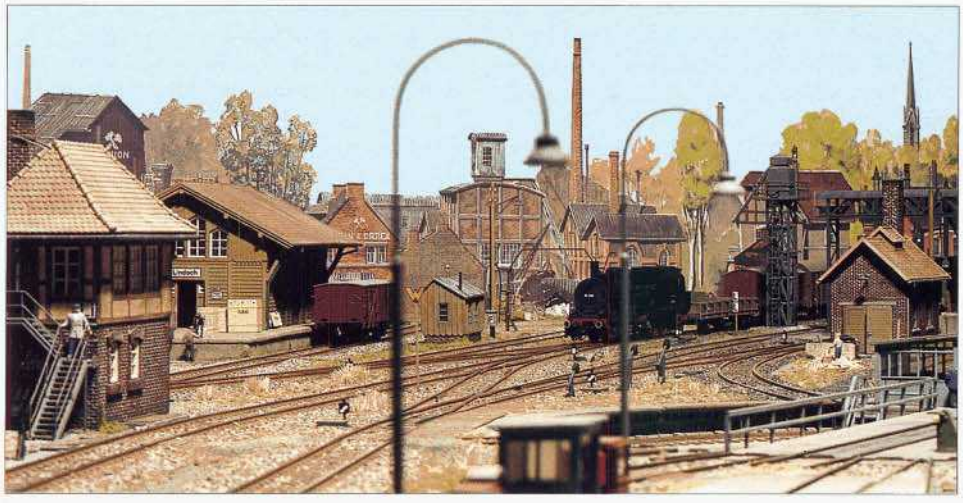
Für die Ausgestaltung der Anlage fanden Produkte der Firmen Woodland und Heki sowie Materialien wie Sand, Torf, Erde, Ästchen usw. Verwendung. Bäume und Büsche entstanden und entstehen allesamt im Eigenbau; der Bedarf an Nadelbäumen für den ersten Bauabschnitt der STEWA-Bahn liegt bei ca. 500, der an Laubbäumen bei ca. 150. Die Gebäude sind totale Eigenbauten und zum Teil gesuperte Bausätze. Die beiden Natursteinviadukte sowie die Tunnelportale und Mauern sind aus Sperrholz und Hartschaumplatten von Heki; die Gitterbrücke ist ein Brawa-Bausatz.

Viele Betriebsmöglichkeiten

Betriebsmäßig ist die STEWA-Bahn Teil 1 eine eigenständige Anlage und hat einiges zu bieten. So sorgen für genügend Betriebsmöglichkeiten der Bahnhof Lindach mit seinem Bw und den verschiedenen Gleisanschlüssen, der Gleisanschluß des Schotterwerks an der Strecke Hausen – Lindach, die KEG im Bahnhof Lindach mit der Rollbockumsetzanlage und mehreren Gleisanschlüssen sowie die Schotterzufuhr für das am Bahnhof Kronau gelegene Schotterwerk.
Dies alles zusammen ist von einem Bediener allein kaum zu schaffen, und so können bis zu drei Modellbahner gleichzeitig ihrem Hobby frönen. Eine fahrplanmäßige Abwicklung des Zugverkehrs ist für später geplant; die zweigleisige Hauptstrecke wird dann automatisch betrieben.
Der Fahrzeugeinsatz ist aufgrund des gewählten Themas DB und Privatbahn überaus vielfältig. Auf den DB-Strecken kommen fast sämtliche Dampf- und Dieselloks sowie die entsprechenden Wagen der Epoche III zum Einsatz. Aber auch ein paar vorhandene Reichsbahn-Garnituren (Epoche II) werden hin und weder eingesetzt, allerdings separat, d.h. die Epochen werden nicht vermischt. Auf der Privatbahn verkehren Dampf-, Diesel- und Elektroloks sowie eine bunte Mischung Wagen verschiedener Gattungen.

Fazit

Die STEWA-Bahn ist und wird ein Kompromiß, nicht nur in bezug auf das Vorbild Bahn, sondern auch in bezug auf die heutigen Möglichkeiten des Modellbahnbaus. Aufgrund der Erfahrungen beim Bau meiner bisherigen Anlagen und Dioramen habe ich auf die Anwendung aufwendiger Bautechniken ganz bewußt verzichtet. Diese können von mir bei einer Anlage mit den Ausmaßen der STEWA-Bahn nicht in einem halbwegs vernünftigen Zeitraum realisiert werden. **Friedrich Steuerwald**



Bilder 22: Der Blick geht quer durch den Güterbahnhof von Lindach, der direkt am Bahnhofsvorfeld liegt. Dort macht sich eine 94er zu schaffen.

Bilder 23 (rechte Seite oben): Wenige Augenblicke vorher brachte die Maschine einen Kohlenzug in den Bergbahnhof. Behutsam rangiert sie hier ihre schwere Last auf die einzelnen Gleise. Im Vordergrund ist die Drehscheibe zu sehen. **Alle Abb.: F. Steuerwald**