

Modellbahn JOURNAL

B 14162
ISSN 0720-051X

September

III/1998

DM 14,50

sfr 14,50

S 110,-

hfl 17,40

lfr 312,-

Lit 19000,-



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

Steindorf	6
Wasser und Eisenbahn in Spur 0	
Weihnachtsanlage mit Spitzkehrenbahnhof, Teil 9: Das ist der Gipfel!	14
Roter Renner	18
Micro Metakits 05 001 in 1:87	
Selbstbau-Entladeanlage fürs Bw: Kohlen für Rietlingen	20
41 Nordhessen in Z	24
Geburtstagsfeier in Nürnberg am 27./28. Juni: 30 Jahre LGB	27
Die Apfelbahn	28
Eine Altmark-Anlage nach konkretem Vorbild in TT	
Neue Bausätze: Günthers H0-Turmwagen	32
Daunen von der Wollmilchsau	34
Umbau des Märklin-C-Gleises für Gleichstrom	
42 Auslaufgelegenheit	38
Bäume made by Kaiser	40
Die eigene Baumschule für individuelle Lösungen	
Computer-Gleisplanung (Teil 5)	44
Vorbildbahnhof im Modell	46
Teil 5: Endbahnhof Langenau	
Das erste H0-Modell der Neubau-BR 145: Rocos schöne Unbekannte	50
High Noon	66
H0n3-Neuigkeiten aus Tellwood	
43 Holländische Träume	72
Märklin-Sonderzug zum Starlight Express	75
Sonderfahrt des Insider-Clubs mit der 101 001	
Eine Österreicherin auf deutschen Gleisen	76
Schmalspurlok der Reihe U als DRG- und DR-Version in Oe	
Der lange Weg zur »Endgültigen«: Bf Oberguding, Teil 6: Felsen, Kuhfladen & Co.	78
Vorbild und Modell: Der Bahnhof Beierfeld	82
Mysteriöse Ereignisse in Ettenheim	88
Ein Hopfenfeld im Modell	91
44 Berlins Goldene Zeit	92
Selbstgebaut: 16 004	94
Die österreichische 310 als Eigenbau-Modell	
Die Geburtstagswagen	98

Journal-Rubriken

Unsere Neuheitenschau	4
Bahn-Notizen	52
Neue Bücher	60
Club-Neuigkeiten	99
Schaufenster der Neuheiten	100
Auto-Neuheiten	104
Modellbahn-Notizen	105
Mini-Markt	106
Fachhändler-Adressen	118
Impressum	120
Bahn-Post	121
Sonderfahrten und Veranstaltungen	122

Altes Preußen zur Reichsbahnzeit: das ist das Thema der erstklassig gestalteten Anlage „Steindorf“. Ab S. 6 treffen Sie die BR 91, die 55er, das Fuhrwerk und den Wasserturm wieder – dazu einiges mehr! **Abb.: MV-HS**

Editorial

Bereits im Dezember-Journal vorigen Jahres hatten wir es Ihnen angekündigt, nun ist es soweit: Die Feiern zum 30jährigen Bestehen des Hauses Merker stehen vor der Tür. Vorbote in diesem Journal ist schon das Gewinnspiel auf S. 65. Wer die vier Fragen zur Historie und zum Programm unseres Verlages richtig beantwortet, hat beste Chancen, einen Lokomotiv-, Wagen- oder Bausatz-Preis zu gewinnen.

Doch dies ist nur der Startschuß: Ab Oktober geht es nämlich richtig los. Dann geht es um die Zukunft des Eisenbahn-Journals. Wir werden Sie, unsere Leser, aufrufen, das Gesicht des Eisenbahn-Journals für die kommenden Jahre mit zu gestalten. Aus einer Reihe von Entwürfen für eine neue Titelseite werden Sie denjenigen auswählen können, mit dem Sie ab Januar 1999 Ihr Journal am liebsten sehen würden. Selbstverständlich wird Ihre Mühe belohnt werden: Wieder warten viele wertvolle Preise darauf, unter den Einsendern verlost zu werden. Ihr Engagement zahlt sich also aus!

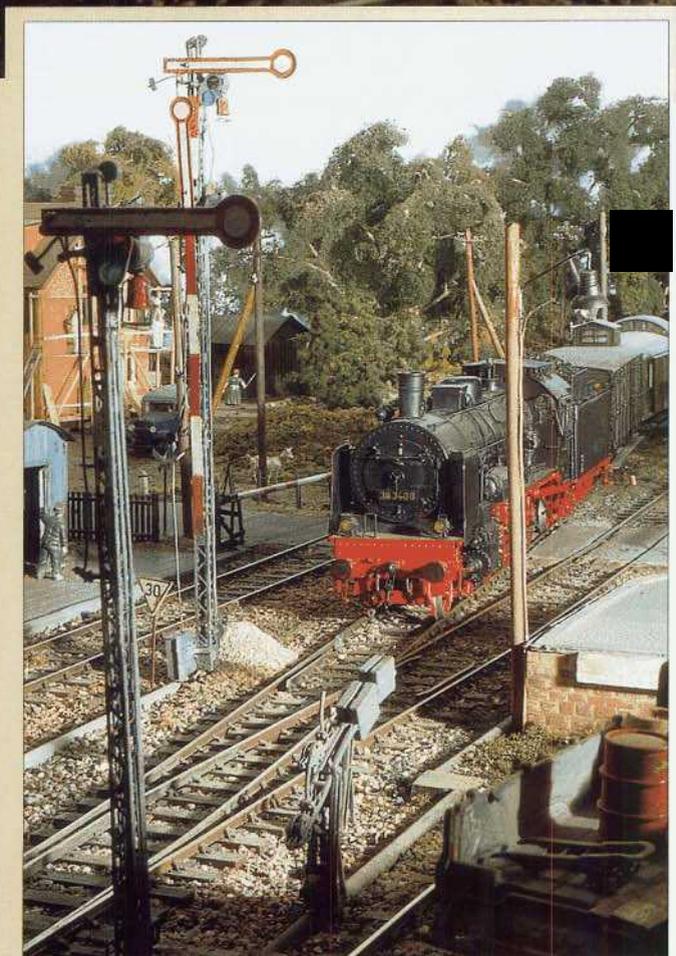
Im November folgt dann der Höhepunkt: Satte 16 Seiten mehr wird das Geburtstags-Journal enthalten, dazu eine Überraschung, die es in sich hat. Was dies sein wird? Pssst ...

Zum neuen Jahr wird sich das Januar-Journal übrigens nicht nur in frischem Gewand präsentieren: Außer einer neuen Titelseite wird das EJ – und das ist das Wichtigste – von da an mindestens acht Seiten mehr Umfang ausweisen. Acht Seiten mehr zum selben Preis, die Ihnen ab Januar ein kräftiges Plus an Informationen und Unterhaltung bieten werden, ein Plus an Vorbild-Eisenbahn ebenso wie ein Plus an Modell-Eisenbahn.

Die Januar-Ausgabe wird aber nicht nur ein neues Kapitel in Erscheinungsbild und Umfang des Journals einläuten, sondern auch ein weiteres Geburtstagsjahr mit vielen weiteren Überraschungen. In ihr fällt auch der Startschuß zum 7. Internationalen Modellbau-Wettbewerb des Eisenbahn-Journals. Dies bedeutet, daß am 31.12.1998 die verlängerte Einsendefrist zum 6. Wettbewerb abläuft. Wer noch teilnehmen und einen der Preise im Wert von zusammen gut 10 000 Mark gewinnen will, sollte sich daher ins Zeug legen – Nachsendefristen werden diesmal nicht gewährt!

Zu guter Letzt: Auch dieses Modellbahn-Journal ist acht Seiten stärker als die Normal-Ausgaben. Doch das haben Sie ja sicher schon gemerkt.

Ihre EJ-Redaktion

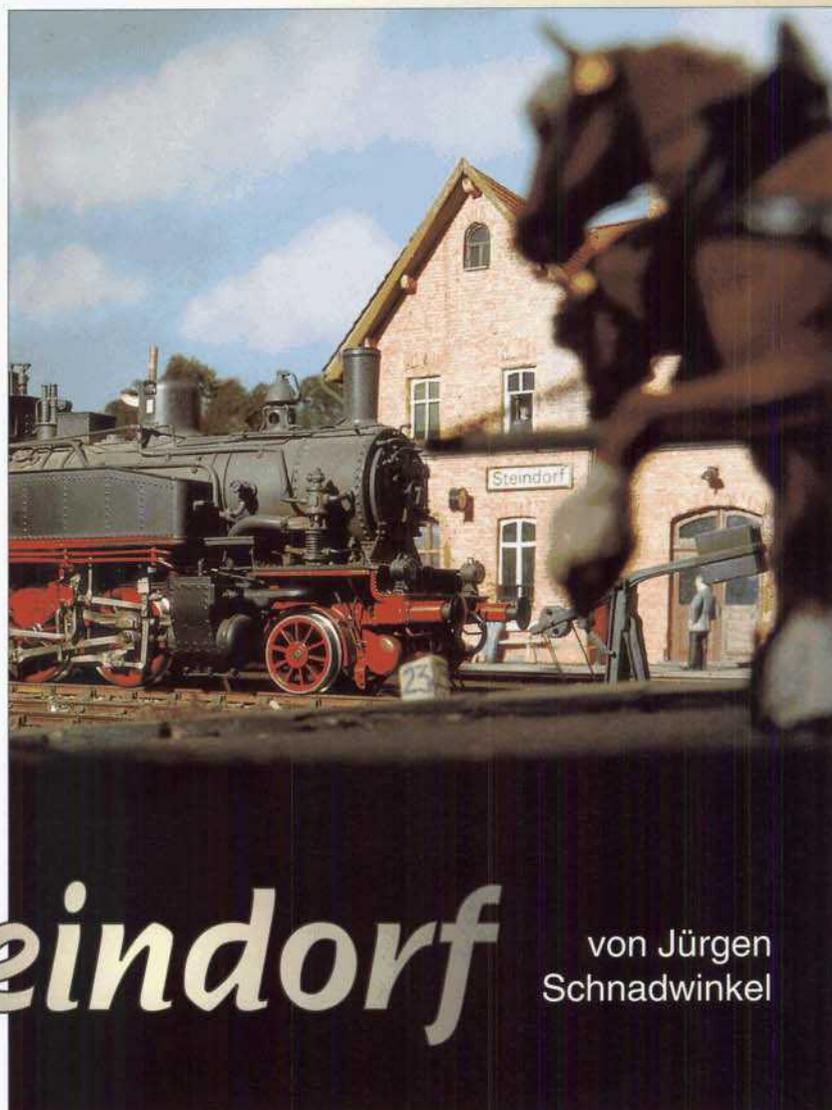


Willkommen in Steindorf! Zischend steht 91 1394 am Güterschuppen und wird abgekuppelt. Ohne große Pfeifsignale rollt die Maschine dann durch den frühen Morgen zu den anderen Rangiereinheiten weiter. Schnell muß die Sache trotzdem abgewickelt werden, denn in wenigen Minuten wird die P 8 den Bahnhof erreichen und den Arbeiterzug in die Stadt führen. Schnell die beiden Wagen an den Zug, und anschließend wird umgesetzt. Der Tag kann beginnen, und langsam füllen sich die Abteile der Wagen.





Rechts oben: Während die Schlepptenderlok das Geschehen auf den Steindorfer Gleisen beherrscht, wartet die Rangierlok treu und brav an der Ladestraße. Dort stellt sich auch schon die erste Kundschaft ein.



Steindorf

von Jürgen Schnadwinkel

Wasser und Eisenbahn – eines der schönsten Themen für Modellbahnanlagen! Nur sollte das flüssige Element mit Gießharz in sein Bett gebracht werden und nicht literweise in natura durch den Modellkeller strömen. Das war das Ende von Langenthal und die Geburtsstunde von Steindorf!

Steindorf erwacht aus einer friedlichen Nacht. Erste Pferdefuhrwerke klappern über die lange Bahnhofstraße in Richtung Bahnübergang und weiter zur Ladestraße. Eisenbahner haben ja bekanntlich jedes Gefühl für die Tageszeit verloren, und das trifft auch für Paul Spitzner zu. Er rangiert schon seit einigen Stunden mit seinem Heizer Kuno Köhler und dem Rangierer Stremmler bedächtig über die Bahnhofsgleise von Steindorf.

Hier im Westfälischen geht es geruhsam zu – die gewaltigen Rbd-Oberer sind weit weg. Wegen des friedlichen Einvernehmens haben die drei schon seit Jahren einen Pakt mit den Bewohnern des Ortes: Beim aufwendigen Rangiergeschäft weit vor dem ersten Hahnenschrei traktieren sie die Lokpfeife nur recht selten.

Über Nacht war der Personenzug auf Gleis 1 abgestellt, und in einer Stunde werden die ersten Pendler die Abteile besetzen. Schnell noch mal quer über den Bahnhof gezischt und einen Wagen am Güterschup-

pen bereitgestellt. Kurz vor 6 Uhr ist dann die Ruhe vorbei – die Ankunft der P 8 steht bevor. Sie kommt aus der Stadt und hat einen Pack- und einen Postwagen im Schlepp. Klipp, klapp, klipp, klapp – ächzend fallen die Schrankenbäume hinter Armin Klobers Fuhrwerk in die Gabeln. Swisch, swisch, swisch – mit den letzten Dampfstößen rollt 38 3408 in den Endbahnhof hinein. Post- und Packwagen werden an den Zug gestellt und die Maschine umgesetzt. Heute ist er mit der Normalbelastung unterwegs. Am Wochenende werden einige Verstärkungswagen beige stellt. Werktags stehen diese Vehikel auf einem Abstellgleis, damit sie den Verkehr nicht behindern.

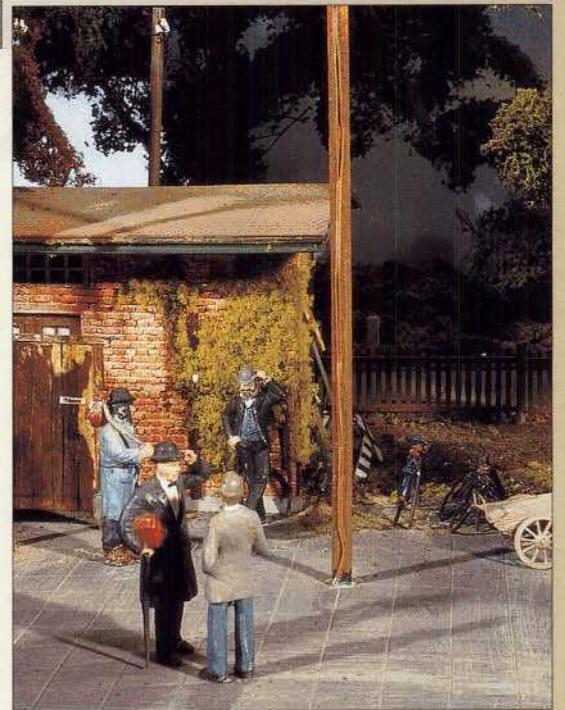
Mit einem gekonnten Kellenschwung gibt der Vorstand dem Personenzug die Ausfahrt frei. Laut klappernd rollt der Arbeiterzug pünktlich um 6.23 Uhr aus Steindorf hinaus und verschwindet hinter dem großen Lagerhaus in einem Einschnitt. Noch in die letzten Rauchfähnchen hinein zischt

Vom Dach des Lagerhauses ergibt sich dieser Blick über den gesamten Bahnhofsbereich. Vor der baldigen Abfahrt des Personenzuges nimmt die Mannschaft noch schnell Wasser, und eine letzte Kontrolle des Triebwerkes steht an. Hinten erkennt man die abgestellten Verstärkungswagen für den Wochenendverkehr.





Die Frühstückspause der Malersleute steht bevor. Oben rangiert unterdessen die 91er in Richtung Lagerhaus, und auch der Landstreicher ist auf den Beinen. Rundherum erwacht der Tag.



91 1394 mit einem G 10 über den Bahnübergang in Richtung Anschlussgleis Lagerhaus. Dort wartet man schon auf die Fracht. Landwirtschaftliche Geräte, Dünger und Saatgut werden dringend erwartet. Armin Klobner hat inzwischen noch seine Not mit dem kleinen Schnadwinkel, denn der Lauser hat es auf seinen Klepper abgesehen und beschießt dessen nicht zu verfehlendes Hinterteil mit seiner Steinschleuder. Es ist halt Sommer und die Schule zum Glück recht weit! Der ortsansässige Zimmermann ist mit seinem Gesellen auch schon vor dem Lagerhausgebäude am Schwitzen. Einige Bretter müssen ausgetauscht werden, und der Leiter begutachtet die Arbeiten „fachmännisch“.

Gegenüber dem Lagerhaus befindet sich das Gasthaus „Zum Fetten Ochsen“. Auch dort ist man am Werkeln, sprich streichen. Eine Malertruppe verleiht dem Giebel neu-

en Glanz. War das ein Streit um diese Arbeit! Zwei Maler des Handwerksbetriebes mußten in die Nachbarstadt und büßten deshalb den kräftigen Frühschoppen ein. Der Wirt kann das Tablett kaum tragen, und in einer Pause ist das fast nicht hinter die Binde zu bekommen.

Geruhsamer geht es da schon auf der Bahnhofstraße zu. Gelegentlich scheppert ein Lastwagen über die Kopfsteinpflasterstraße, und einige Passanten eilen zum Bahnhof. Am Bahnhof ist es zwischen den Zugfahrten recht ruhig. Jeder der wenigen hier beschäftigten Eisenbahner geht routinemäßig seinen Aufgaben nach. Frachtzettel schreiben, Bahnsteig kehren, Weichen schmieren, Signallampen putzen usw. Neben dem Bahnmeisterschuppen hat sich ein Landstreicher niedergelassen. Solange er keine Schwierigkeiten macht, läßt man den armen Kerl gewähren.

Bis in die Abendstunden hinein ist mal mehr, mal weniger auf den Steindorfer Gleisen zu erleben. Um 20.40 Uhr kommt dann der Arbeiterzug wieder hier an. Die Menschen strömen aus den Wagen, und derweil hängt Schrankenwärter August Bogdan Lok, Pack- und Postwagen ab. Der Personenwagenzug wird angebremsst und mit Hemmschuhen gesichert. Die P 8 setzt um und fährt mit den beiden Wagen wieder zur Stadt zurück. Na dann, bis Morgen! Man verabschiedet sich mit einem Handzeichen – auch dieser Tag ist schon wieder vorbei.

Wie „Langenthal“ ist auch „Steindorf“ als Nebenbahn Ende der zwanziger Jahre konzipiert. Die Handlung wurde aus der Mark Brandenburg nach Westfalen verlegt, und die Geschichte auf der Anlage trägt autobiographische Züge des Erbauers. So findet man in der Nähe des Lokschuppens ein



Ein seltener Gast trifft in Steindorf ein. Eine 55er bringt einige Güterwagen, auf die man im Lagerhaus schon lange wartet.

Einige Stufen an der Rampe sind schadhaf, und bevor etwas Schlimmes passiert, läßt man sie vom Zimmermeister auswechseln.

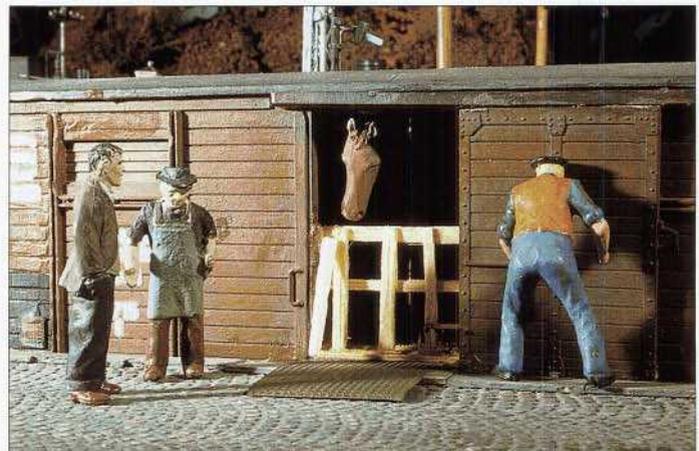
August Bogdan hat die Schranken wieder heraufgekurbelt, und der Fuhrunternehmer kommt ein weiteres Mal zur Ladestraße gezuckelt. Mit strengem Blick hat er den kleinen „Sch.“ im Visier, dem der Schabernack auf die Stirn geschrieben zu sein scheint.



An der Ladestraße ist ein G 10 angekommen. Rumpelnd wird die Tür aufgeschoben, und schon lugt da jemand heraus. Dem Vernehmen nach soll es in Steindorf keinen Roßschlächter geben.

Baumhaus, in dem Jürgen Schnadwinkel eine fröhliche Burschenzeit erlebt hat. Die verfeindete Clique hat es nicht hinnehmen wollen und es eines Tages zerstört. Auch der Eisenbahnbetrieb ist der Realität nachempfunden. Die dem Vorbild nachgebauten Gleise finden sich in der näheren Umgebung im „Verrostungsprozeß“, der Güterschuppen steht ebenfalls an dieser Strecke. Bei sämtlichen Gebäuden handelt es sich um Eigenbauten aus Sperrholz. Strukturplatten der verschiedensten Zubehörhersteller konnten zur Verkleidung benutzt werden. Mit einer „Investition“ von knapp 50 Mark ist auf diese Art und Weise ein Gebäude entstanden.

Eine Besonderheit ist der Wasserturm. Hier sollte auch eine Originalnachbildung stehen, nur fanden sich keine Unterlagen vom inzwischen abgerissenen Dissener Wasserturm. Verwendung fand dann schließlich der Wasserturm der Firma Stipp, die Ausschneidebögen liefert. Mit einigen Lei-





sten und Drähten aufgemotzt macht sich der Turm nicht schlecht und ist zu einem Blickfang geworden. Neben den Gebäuden entstand auch eine tolle Landschaft. Die Bäume im Hintergrund stammen von der Industrie, bei den Bäumen im Vordergrund wurde selbst Hand angelegt. Zweige aus Naturmaterial in Verbindung mit Woodland Foliage und Hekiflor heißt die Zauberformel. Also ganz einfach! Und – sagen Sie selbst, ist das nicht ein Stück heile Natur? Zur Aufstellung der Anlage. Um eine maxi-

Eine Impression von der Bahnhofstraße. Bei Rangierbewegungen müssen die Züge mehrfach bis zum Lagerhaus aus dem Bahnhof herausziehen. Hier wird gerade ein Säuretopfwagen verschoben. Gegen Mittag ist die P 8 mit dem Personenzug zurückgekehrt.





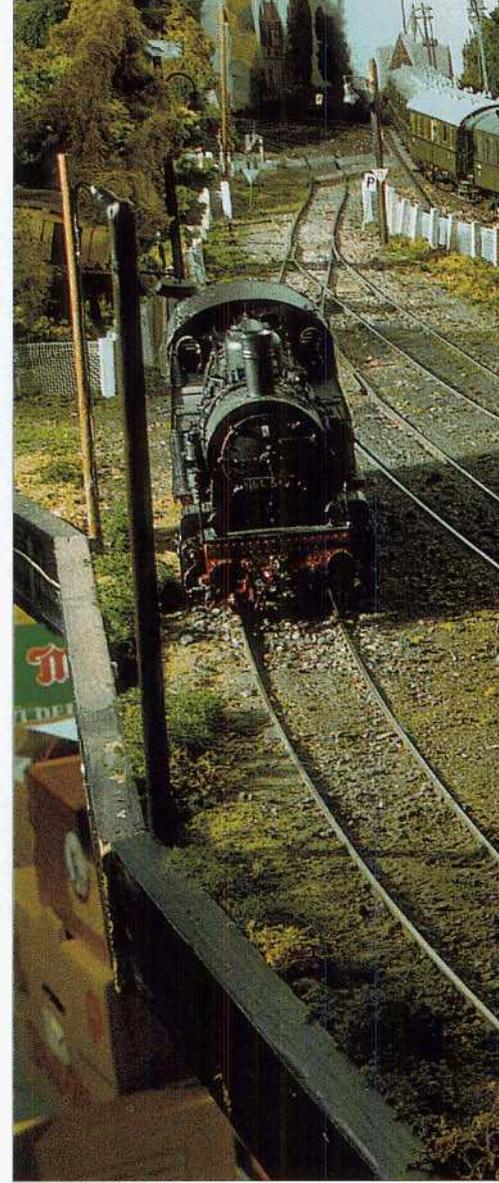
Erneut muß die 38 3408 umsetzen. Am hinteren Anlagenrand tarnt eine Straßenbrücke gekonnt die Gleisenden.

Rechts: Auf dem zweiten Anlagenteil haben ein kleines Bw und ein Abschnitt der Strecke zur Stadt ihren Platz gefunden. Dort werden die Maschinen bestens versorgt. **Abb.: H. Scholz**

male Längenentwicklung zu erreichen, ist der Rahmen diagonal in einen Kellerraum gebaut worden. Auf Grund schlechter Erfahrungen ruhen alle Holzfüße auf Betonsteinen. Im Ernstfall, der hoffentlich nicht noch einmal eintritt, steckt die Anlage 10 cm Wasserstand im Keller weg. Immerhin steht das ehrwürdige Altbauhaus über einer unterirdischen Wasserader! In der Regel

herrscht im Keller eine Luftfeuchtigkeit von 60%. Schienenbrüche durch das Arbeiten des Anlagengrundrahmens sind daher nie auszuschließen.

Nach der sommerlichen Betriebsruhe geht es dann im Herbst erst einmal an die Testfahrten. Je nach Lust und Laune wird dann ein Fahrplan durchgespielt. Ein Segen, wenn der reibungslose Betrieb aufgenom-



Unten und rechts: Kohlenberge und Schlackehaufen widerspiegeln den Reiz der alten Dampfeisenbahn. In der Nähe der Gleisanlagen haben die Burschen ihr Baumhaus errichtet und verfolgen den Bahnbetrieb.

