



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

7/1990

Juli

DM 12,50

sfr 12,50

DM 97,—

Modellbahn-Ausgabe



7/90

ISSN 0720-051X
Einzelausgabe
DM 12,50
sfr 12,50

16. Jahrgang

öS 97,-

Verlag und Redaktion
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 5048/49
Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Lektorat: Manfred Grauer
Werbeberatung: Siegfried Säurle
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 Güldenpfennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla,
K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel,
F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann,
J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori,
H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber,
P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, 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 + 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: 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 + 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + 3,-, Ausland + 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,- Portoanteil)

Postgirokonto 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 3 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)



Editorial

Gleisbau-Blitzwettbewerb, Internationaler Modellbauwettbewerb, Anlagenthemen, Gleissysteme, "Rückkehr" der Baugröße TT – all das sind Stichpunkte, mit denen sich unser heutiges Editorial befaßt. Lesen Sie die Seite 41!

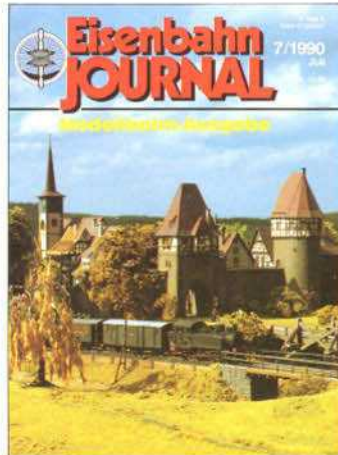
Harmonisch

Während der eine Stunden darauf verwendet, aus dem Kunststoff eines Bahnhofs-Bausatzes ansehnliche Ziegelmauern zu zaubern, widmet sich der andere lieber seinem Fahrzeugdepot. Das Eisenbahn-JOURNAL bietet beiden Anregungen. Die heutige Aufgabe für die Lokomotiv-Fans: Umbau zweier ADh-Schnellzuglokomotiven von Lemaco in die Länderbahn-Version einer AD um die Jahrhundertwende sowie in die Reichsbahn-Ausführung Anfang der dreißiger Jahre. Tips dazu finden Sie ab Seite 76.



W. Hug

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Auch in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals können wir schon Beiträge zum 3. Internationalen Modellbauwettbewerb vorstellen.

Eine besonders gelungene Anlage enthält als zusätzliches Thema eine Schmalspurstrecke, die durch ein idyllisches, mittelalterlich anmutendes Städtchen führt. Lassen Sie sich faszinieren – auf den Seiten 32 bis 40.
Foto: D. Esemann

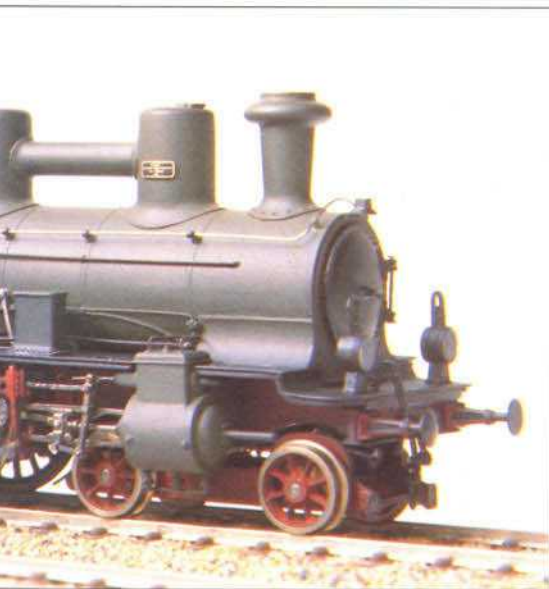
Mit Märklin ins Allgäu der 60er Jahre	4
Der Bahnhof Monheim im Modell, Teil 2	14
Gleisbau-Blitzwettbewerb Ein gelungenes Projekt	20
Die ZOJE als Garten-Eisenbahn Eine Schmalspuranlage	22
2 Diorama "Bahnhof Maienfeld"	28
3 Mit der Schmalspur durchs Land	32
Editorial	41
Ein Stück Südfrankreich Modul H: Pont-en-Royans	42



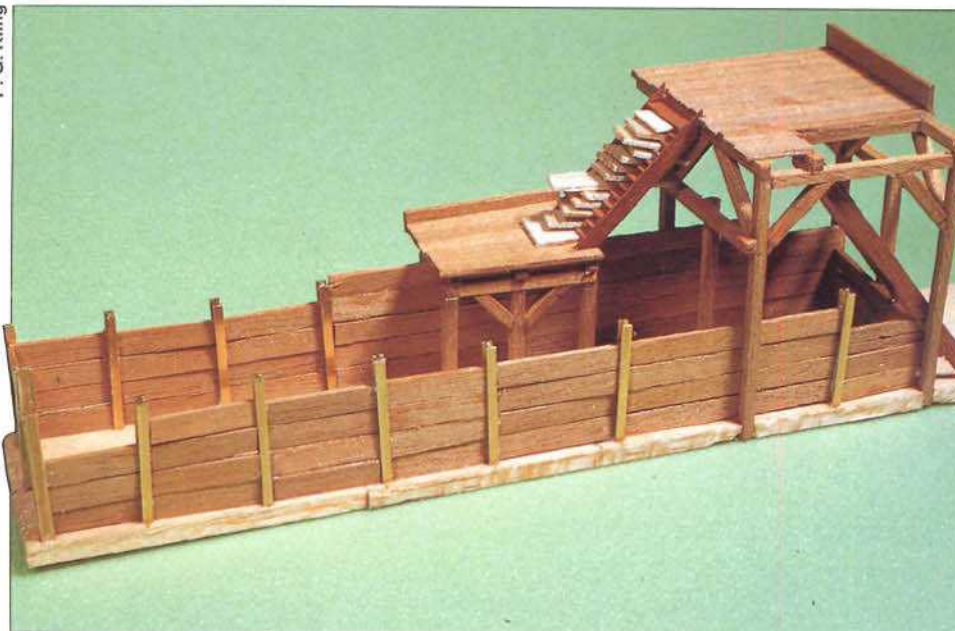
I. Bitter

Hölzern

Ob echtes Holz oder Imitationen aus Kunststoff, ob mit Farbe und Pinsel bearbeitet oder mit Feile und Drahtbürste – nur wenige Grundregeln sind zu beachten, um einen Modellschuppen vollkommen "echt" wirken zu lassen. Der Phantasie sind dabei kaum Grenzen gesetzt. Und wie ab Seite 66 festzustellen ist, gilt dabei manchmal sogar: "Je verfallener, desto schöner."



P. G. Kling



Wirkungsvoll

Eine Bekohlungsanlage ist ohne Zweifel ein beachtenswertes Detail auf jeder Anlage passenden Themas bzw. entsprechender zeitlicher Einordnung. Der Selbstbau des filigranen Gerüsts ist zwar eine Sache für Geduldige, aber sicher nicht so kompliziert, wie mancher vielleicht argwöhnt. Erst recht nicht, wenn Sie Schritt für Schritt unserer Anleitung folgen – ab Seite 14.

4 N auf amerikanisch 50

**Unsere Roco-Line-
Anlage Villmar, Teil 7** 60

Bauen mit Holz 66

**Die württ. Schnellzug-
lokomotive der Klasse AD** 76
Umbauten aus Lemaco-Lokomotiven

Schaufenster der Neuheiten 80

AUTO-BAHN 84

Mini-Markt 92

Fachhändler-Adressseiten 96

**Sonderfahrten und
Veranstaltungen** 99

Ausgefallen

Über die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn haben wir schon ausführlich berichtet (Eisenbahn-JOURNAL 11/1989, 4/1990, 6/1990). Diesmal gilt unser Augenmerk allerdings einer Modelldarstellung nach ZOJE-Vorbild. Zu einem Bummel durch die Anlage laden wir vor allem die LGB-Freunde ein – ab Seite 22.



W. Frey





Bild 3 (rechts oben): Recht eng geht es auf dem Fabrikhof der "Vetterli AG" zu, eine Situation, die recht häufig beim Vorbild anzutreffen war. Die Gebäude erhielten durch entsprechende Farbgebung ihr charakteristisches "altes" Aussehen.

Bild 1 (links oben): Neben der Fabrikanlage "Vetterli AG" verschwinden Haupt- und Nebenstrecke in getrennten Tunnelportalen und erreichen die Schattenbahnhöfe mit fünf bzw. zwölf Gleisen.

Bild 2 (links unten): Eine BR 043 bunkert neues Schweröl. Infolge der beengten Lage des Bw wurde die Ölstation an einem Stumpfgleis angeordnet. Diese Gleisverlegung ermöglicht zusätzliche interessante Fahrten der Loks im Bw.

Mit Märklin ins Allgäu der 60er Jahre

Einleitung

Es freut uns, mit diesem Beitrag nach langer Zeit wieder einmal eine Betriebsanlage im Eisenbahn-Journal vorstellen zu können – eine äußerst interessante und ausgedehnte noch dazu. Sein Ziel, möglichst viele Zuggarnituren in einer gut detaillierten, jedoch nicht absolut vorbildtreuen Landschaft in einem sinnvollen Fahrverkehr zu kombinieren, hat der Erbauer zweifellos erreicht. Schon ein erster Blick auf diese Seiten vermittelt einen nachhaltigen Eindruck von der Vielseitigkeit der Darstellungen. Neben den Strecken gehört dazu auch ein interessantes Bw für Dampf- und E-Loks. Da sich Herr Gräf jedoch nicht nur beim Bau der Anlage, sondern auch mit ihrer Beschreibung in seinem Bericht an uns viel Mühe gemacht hat, wollen wir ihn hier gleich selbst zu Wort kommen lassen:

Die Anlage an sich

Entstanden ist diese H0-Anlage in offener Rahmenbauweise unter Verwendung von Span- und Tischlerplatten sowie einfachen und in jedem Bau- oder Verbrauchermarkt erhältlichen L-Profilen. In modifizierter U-Form (siehe Skizze) erstreckt sie sich über zwei Räume und eine Gesamtfläche von ca. 20 m². Davon entfallen auf die gelb gekennzeichnete landschaftlich gestaltete Fläche mit z. T. darunterliegenden Schattenbahnhöfen ca. 13 m²; die restliche, grün gekennzeichnete Fläche besteht ausschließlich aus Schattenbahnhöfen. Verlegt wurden Märklin-K-Gleise (Wechselstrom).

Vorgeschichte

Nachdem ich ("Baureihe" 1950) in jungen Jahren sehr viel mit meiner Märklin-Bahn gespielt und auch schon damals viel "herumgebaut" hatte, kam dann im Alter von ca. 16 Jahren eine deutliche Verlagerung meiner Interessen hin zu weniger "kindlichen" Beschäftigungen. Das Thema Eisenbahn begann für mich erst wieder im Jahre 1983. Als Marketing-Direktor eines führenden Spirituosen-Importhauses gab ich im Sommer dieses Jahres einem Spielwa-

ren-Einzelhändler die Genehmigung zur Verwendung einiger unserer Marken-Logos für eine geplante Auflage von Märklin-Werbemodellen. Ich hatte die Sache fast vergessen, als eines Tages das Muster eines solchen Wagens vor mir auf dem Schreibtisch lag. Ich packte ihn aus, ließ ihn über den Schreibtisch rollen... und da packte es mich auch. Der Rest ist schnell erzählt: Kauf einiger Wagen, Loks, Schienen und Bau einer kleinen, 2 m² großen Anlage. Nach einem Umzug in ein Haus wurde diese stufenweise ausgebaut, d. h.

Bild 4 (rechts unten): Ein nicht alltägliches Motiv stellt der "Von Haus zu Haus"-Verkehr dar, wobei verschiedene Behältertypen im Einsatz sind. Für den starken Güterumschlag der Fabrik wurden vier Anschlussgleise nötig.





Bild 5: Polternd rollt ein Triebwagen über den Viadukt am "Weißbach-Wasserfall". Die kühne Bogenkonstruktion läßt erkennen, daß die Talsöhle tief in das Gelände eingeschnitten ist.

Bild 6: Das gesamte Bahnhofsgelände von "Schönblick" mit Bw auf einen Blick. Reger Betrieb herrscht im Bahnhof. Der Lokalbahnzug in Bildmitte wurde extra für das Foto auf diesem Gleis postiert; deshalb stimmt die Signalstellung im Hintergrund nicht.

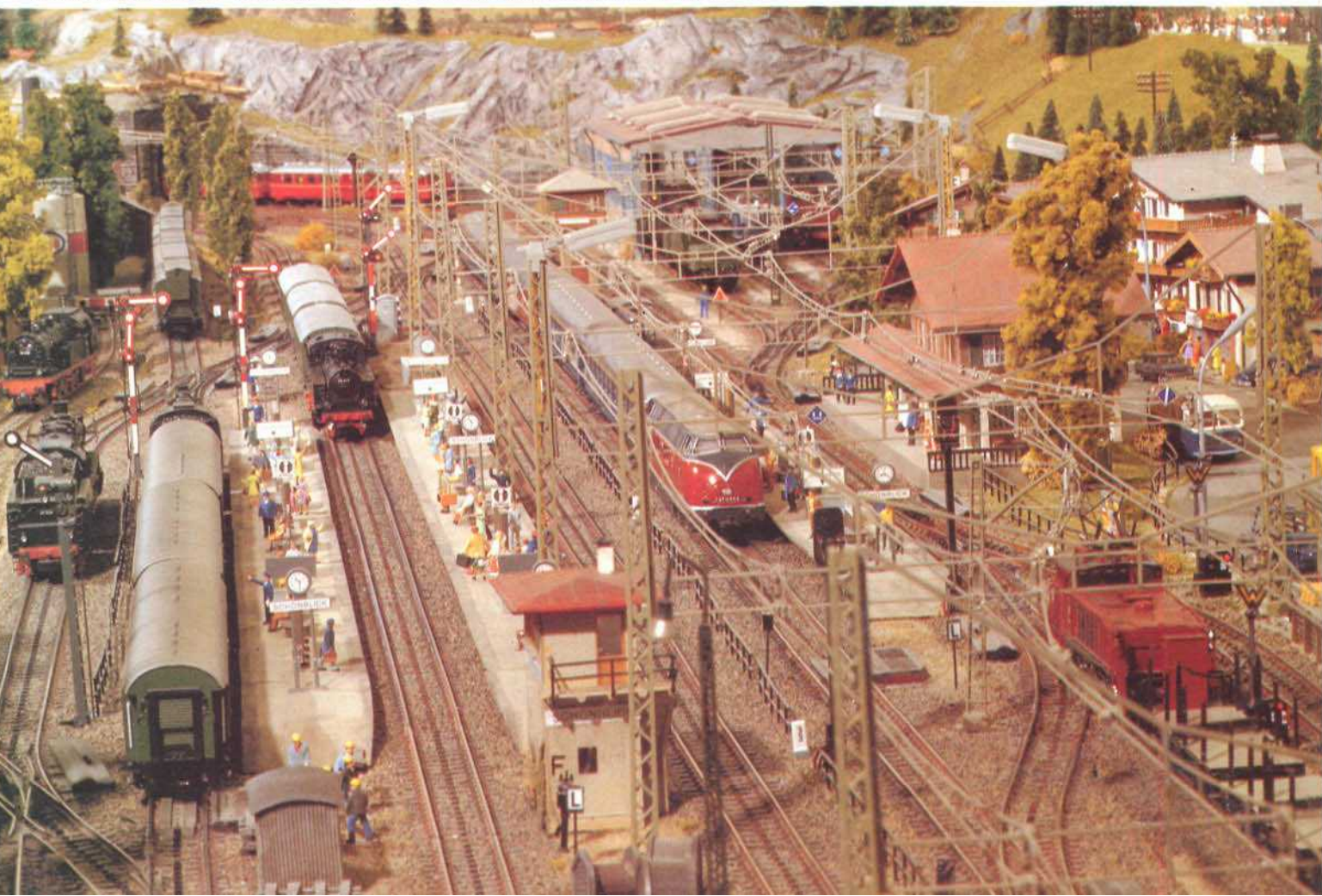
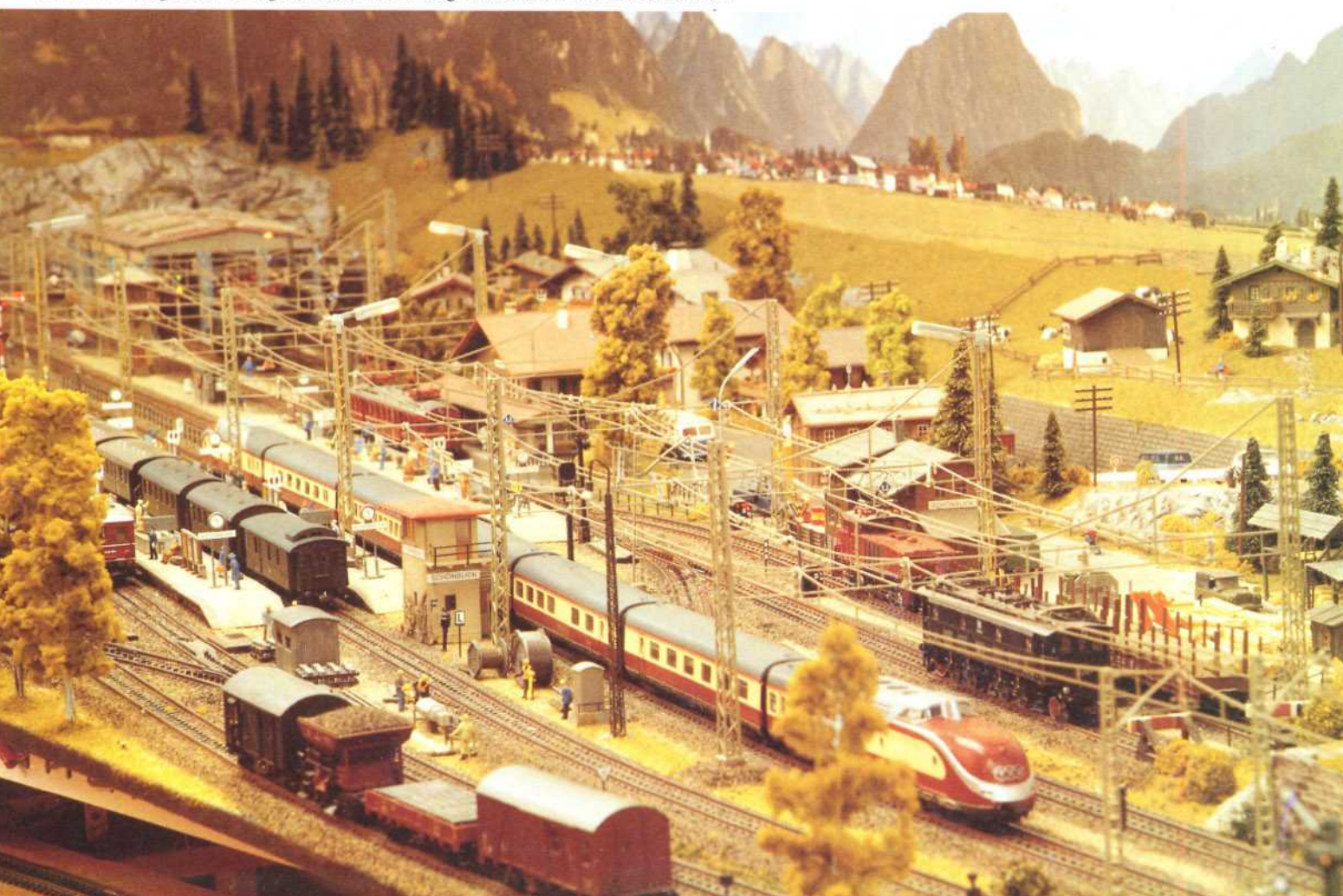
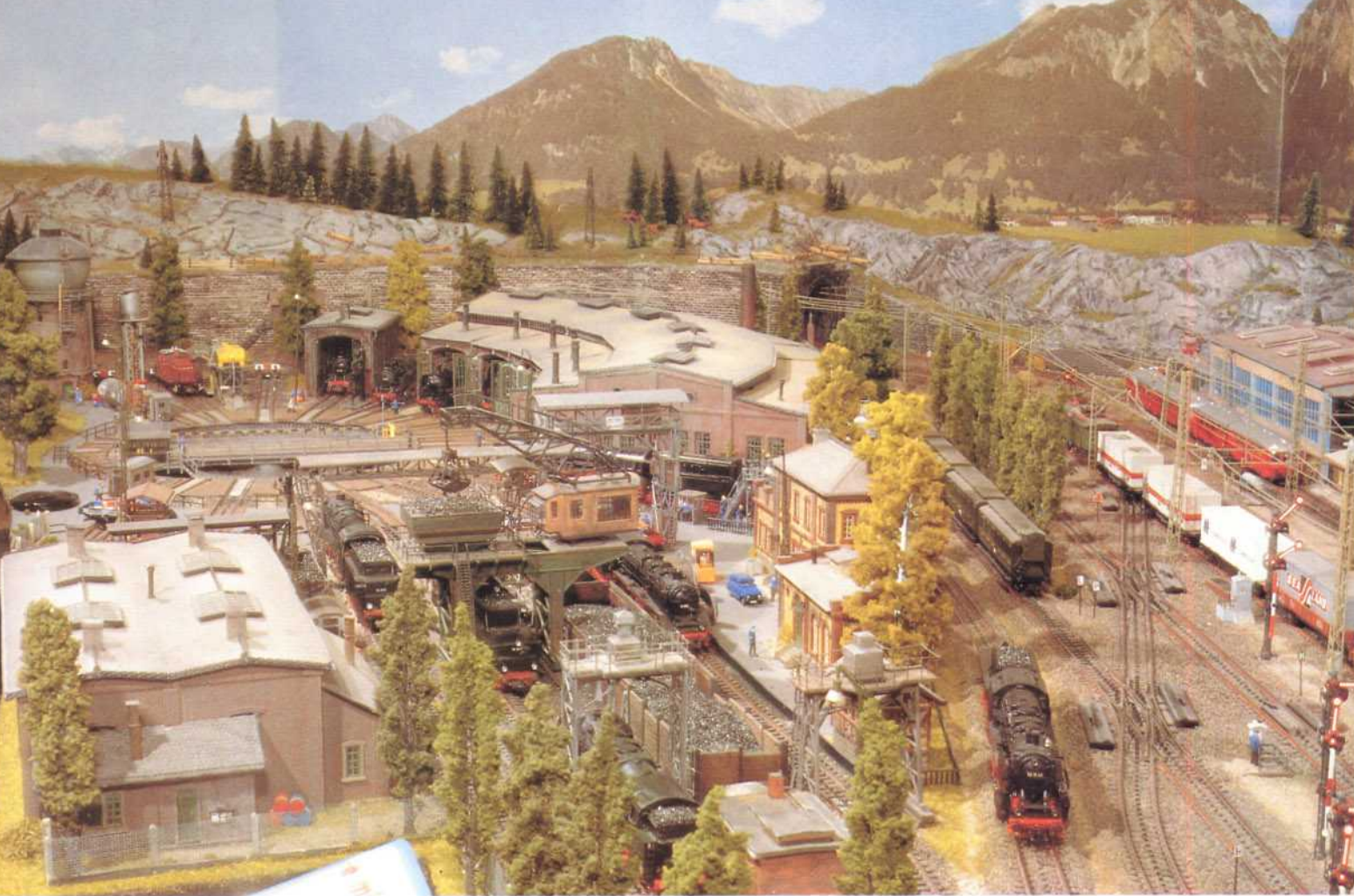




Bild 7: Der zentrale Punkt fast aller Bahnbetriebswerke: die Drehscheibe. Klar erkennbar ist der Typ des Bw: ein Bw für Dampf- und Diesellokbetrieb, warten doch auf den Aufstellgleisen Lokomotiven aller drei Traktionsarten.

Bild 8: Ein Roco-TEE hat einen kurzen Halt im Bahnhof "Schönblick". Trotz Überspannung der Gleisanlagen mit Fahrdrabt wird die Übersichtlichkeit kaum behindert. Ausgezeichnet fügt sich auch die Hintergrundkulisse in das Gesamtbild ein.





mehr Loks, Wagen, Schienen, Fläche, Wünsche. Erst reichte ein Kellerraum, dann wucherte die Anlage auch noch in einen zweiten Raum hinein. Die Baustelle und die Unzulänglichkeiten wurden immer größer und damit meine Unzufriedenheit. Nach verstärktem Lesen von Modellbahn-Magazinen und Betrachten einiger von Herrn Bernhard Stein erstellten Messeanlagen auf der Modellbahnausstellung in Frankfurt wurde mir langsam klar, was ich wollte. Und das ließ

sich nur mit einem Totalabriss und einem Neuanfang erreichen. Das geschah im März 1986, und hier beginnt die Fertigstellung meiner heutigen Anlage.

Epoche

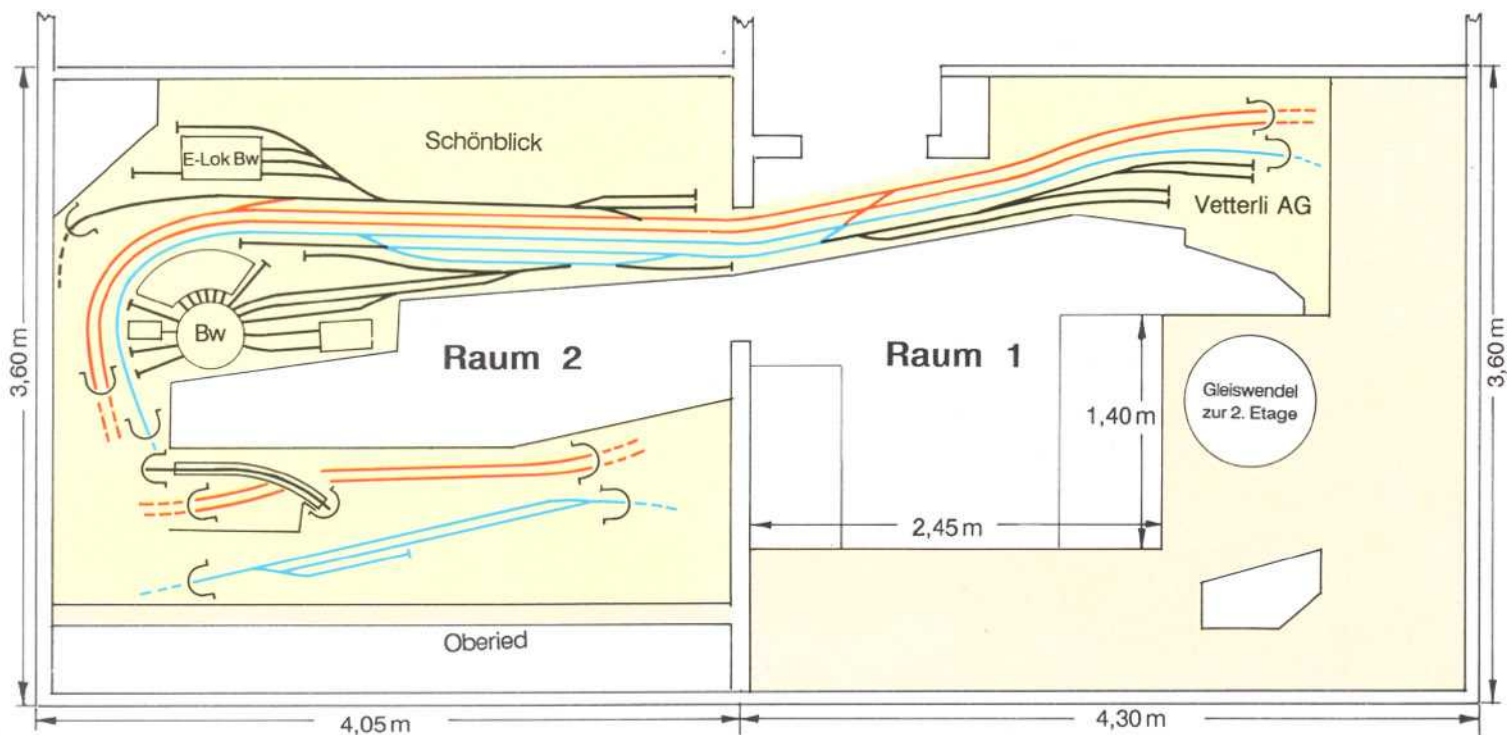
Ich wählte den Zeitraum "um 1960", also Epoche IIIb. Schließlich gab es in dieser Zeit die größte Vielfalt an Lokomotiven bei der DB.

Andererseits wurden die insgesamt sehr kapitalintensiven Ausgaben für den Fuhrpark für die Zukunft etwas limitiert, denn mittlerweile ist die Zahl der schönen und verlockenden Modelle ja gewaltig groß.

Thema und Gestaltung

Zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke und

Bild 10: Schema der Märklin-Anlage, die sich durch zwei Räume erstreckt. Große Schattenbahnhöfe gestatten das Abstellen zahlreicher Zuggarnituren.



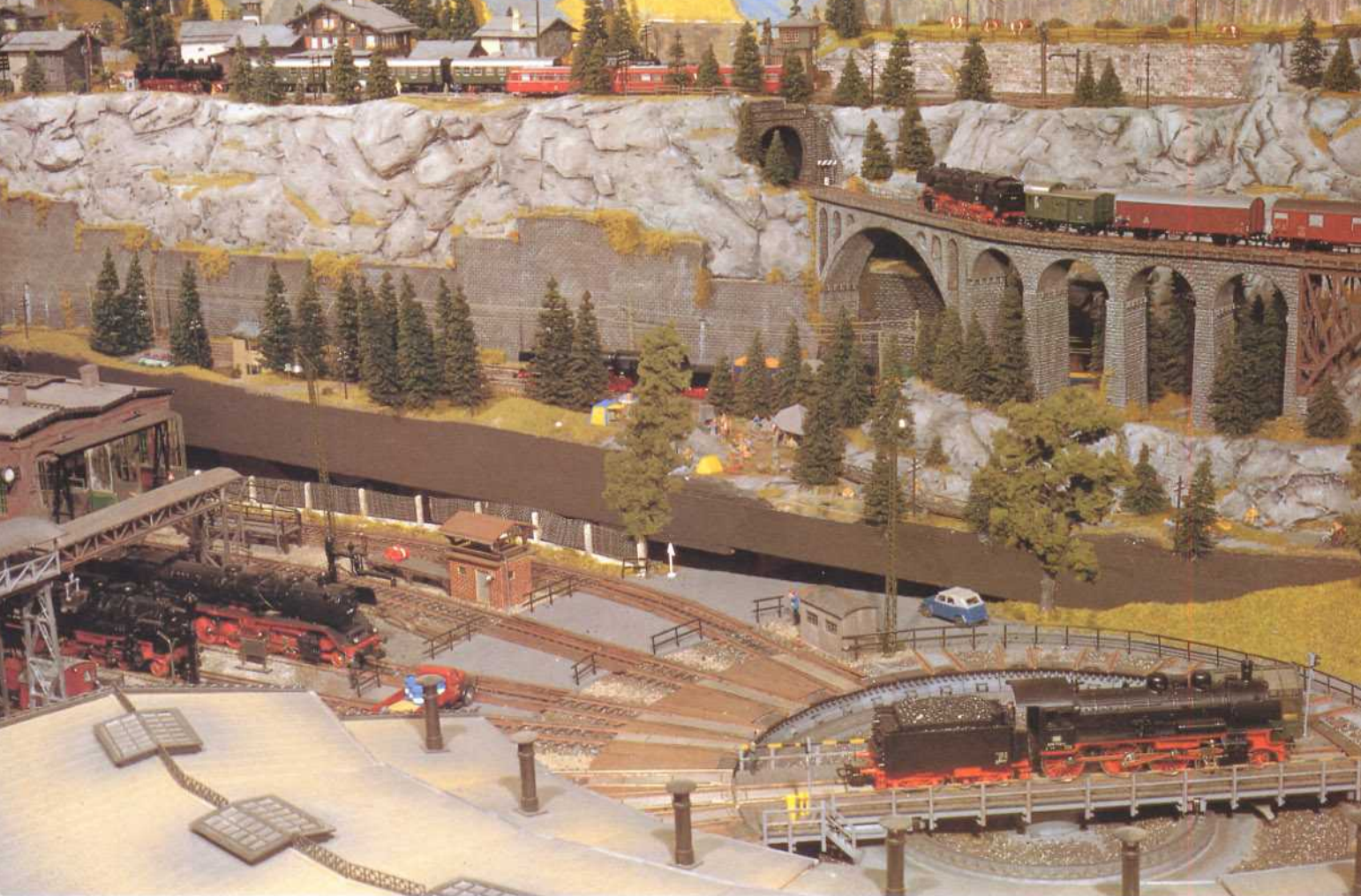


Bild 11: Optisch durch einen Gang getrennt wurden das Dampflok-Bw und der Viadukt sowie der Endbahnhof im Hintergrund. Damit gelang der Eindruck räumlicher Tiefe recht gut.

Bild 9 (links oben): Ein Gesamtüberblick über das Dampflok-Bw-Gelände mit Verwaltung, Behandlungsanlagen, Drehscheibe und Ringlokschuppen.

Bild 12: Empfangsgebäude und Bahnsteige des Bahnhofs "Schönblick". Trotz der vielen Preisertiguren wirkt das Ganze keinesfalls überladen. Nahtlos gehen Anlage und Hintergrundkulisse ineinander über.





Bild 13: Über einen gemauerten, weitgeschwungenen Viadukt führt die Nebenbahn über die elektrifizierte Strecke hinweg.

Bild 15 (rechts oben): Am Rande der Anlage ein kleiner Durchgangsbahnhof. Hier können Zugüberholungen oder auch -kreuzungen stattfinden.

Bild 16 (rechts unten): Das Empfangsgebäude von "Oberied" ist in einem alpinen Baustil gehalten. Auch hier bilden Anlage und Hintergrund eine Einheit. Die falsche Signalstellung ist, wie schon erwähnt, auf das Aufstellen der Fahrzeuge rein für Fotozwecke zurückzuführen.

Bild 14: Gleich hinter dem Bw verschwinden die Strecken wieder im Gebirge. Tunnel und Viadukte prägen das Bild dieser felsigen Landschaft.

