



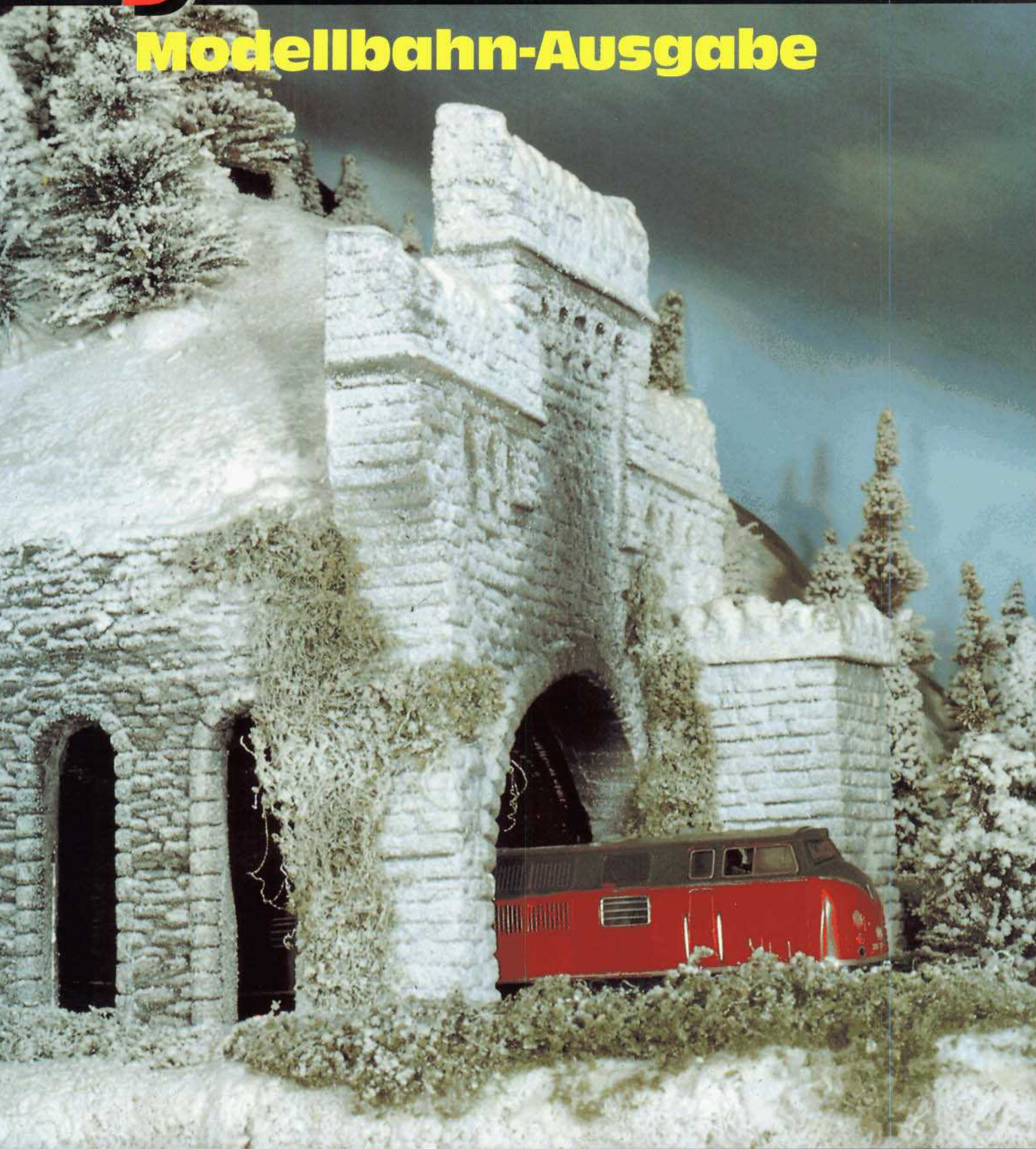
Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

12/1992
Dezember

DM 14,50
sfr 14,50
öS 105,-

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

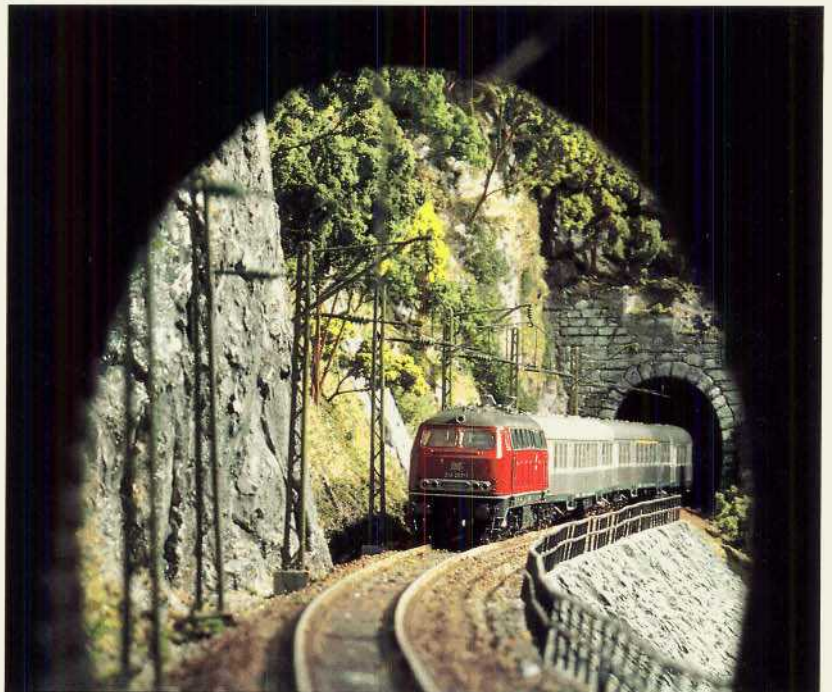
Eisenbahn und Landschaft – bei »Steburg-Ost« kein Problem!	6
Ein H0-Beispiel für gute Raumnutzung	
Mobautech St. Gallen	18
100 Jahre sächsische IV K	22
Rückblick auf ein Jubiläum – Modell in Oe von Henke	
Es weihnachtet sehr ...	28
Winter auf der Clubanlage im Bw München 1	
Neue Bausätze	36
Die 98 ¹⁰ von Reitz in der Nenngröße H0	
»Einmal Hölle und zurück«	40
Die große Selbstbrücke im Maßstab 1:87	
Rail '92 in Herzogenbusch	44
Große Internationale Modellbahn-Ausstellung in den Niederlanden	
Eine legendäre Bahnlinie in 1:87	54
Die Höllentalbahn im Schwarzwald (Teil 2)	
Nadelbäume en miniature	64
Selbstgebastelte Bäume aus Goldregen	
Brücken, Berge und Schluchten (Teil 3)	68
Eine H0-Anlage nach dem Prinzip »Züge bei der Fahrt durch die Landschaft«	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	74
Fachhändler-Adressen	82
Impressum	84
Schaufenster der Neuheiten	86
Bücherecke	94
Mini-Markt	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	107

Titelbild: Der Winter hat Einzug am »Schneebergtunnel« gehalten – auf der Clubanlage der Lokomotivführer des Bw München 1. Näheres darüber erfahren Sie in dem Beitrag **Es weihnachtet sehr ...** (Seite 28). Foto: D. Schubert

Dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals liegt ein Faltprospekt der Firma MC-Modellbahn-Center, Nürnberg, bei. Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.



Herrliche Motive von der Höllentalbahn werden auch im zweiten Teil unseres Beitrags **Eine legendäre Bahnlinie in 1:87** (Seite 54) vorgestellt. Foto: U. Dreizler



Nebenbahnen haben ihre ganz speziellen Reize. In seinem Beitrag **Eisenbahn und Landschaft – bei »Steburg-Ost« kein Problem!** (Seite 6) berichtet Stephan Rieche über die Gestaltung eines derartigen Themas in der Nenngröße H0. Foto: S. Rieche

Allen Freunden des
Eisenbahn-Journals
möchten wir an dieser
Stelle ganz herzlich
für das unseren
Publikationen im Jahre
1992 entgegengebrachte
Interesse danken.
Wir wünschen Ihnen,
verehrte Leserinnen und
Leser, ein gesegnetes
Weihnachtsfest und
nur Gutes für 1993!



Hermann Merker
Verlag GmbH

Eisenbahn und Landschaft – bei »Steburg-Ost« kein Problem!

Braucht man immer die Fläche eines ganzen Dachbodens, um die harmonische Einbettung einer Eisenbahnstrecke in die Landschaft darzustellen? Und das sogar im Maßstab 1:87, also in H0? Die in diesem Bericht vorgestellte Anlage »Steburg-Ost« soll zeigen, daß ein solches Vorhaben auch bei wenig Platz möglich ist. Sicher ist eine Modellbahn mit einer Länge von 3,9 m keine Kleinanlage mehr, aber eine Großanlage ist sie noch weit weniger.

Das (gedachte) Vorbild

Ein direktes Vorbild für die dargestellte Szenerie gibt es nicht. Die Nachbildung realer Vorbilder führt nämlich m.E. in der Regel zu sehr starken Verkürzungen oder benötigt ein erhebliches Maß an Platz – und eben den hatten wir nicht. Sinnvoll hingegen ist es, sich eine Gegend als Vorbild auszusuchen, deren Landschaftsformen und Baustile auf die Modellszene übertragen werden können. In diesem Sinne könnte die Szenerie von »Steburg-Ost« im Vorhartz angesiedelt sein.

Auf dieser Anlage sollte die Landschaft dominieren. Daher hatten wir uns bei der Planung der Anlage für einen kleinen Bahnhof an einer eingleisigen Bundesbahn-Nebenstrecke entschieden. Dieser Bahnhof soll am Rande einer Ortschaft liegen und eine zweite Station in etwas größerer Entfernung zum Ort aufweisen. Der Ort selbst ist aber auf der Anlage nicht dargestellt. Unser Bahnhof dient in erster Linie dem Personenverkehr und weist recht bescheidene Anlagen für den Güterverkehr auf.

Mit nur drei Weichen ist dieser Bahnhof einfach zu bauen. Trotzdem lassen sich die wesentlichen Betriebsmöglichkeiten nachvollziehen. So ist zum Beispiel ein Kreuzen und Überholen von Zügen möglich, und auch das Enden von (ggf. Sonder-) Zügen mit anschließendem Umsetzen der Lok sowie die Bedienung der kleinen Holzverladerampe (vergleiche Eisenbahn-Journal 4/1992) kann durchgeführt werden. Die Nachbildung dieser Gleisanlagen erfordert aber auch schon deutliche Kompromisse bei der Längenausdehnung, zumindest wenn man durchschnittliche DB-Anlagen zum Vergleich heranzieht. Bei Privatbahnen o.ä. kommt es durchaus vor, daß an einem Bahnsteig nur vier bis fünf Schnellzugwagen Platz haben.

Die Gleisführung verläuft diagonal über die Anlage, was in der Regel besser – weil weniger starr – wirkt als eine Bahnhofform, deren Gleise parallel zur Anlagenkante verlegt sind.

Auf der hinter dem Bahnhof befindlichen Anlagenfläche wurde mit zwei Kibri-Zechengebäuden die Ortszufahrt angedeutet. Das Bahnhofs-Empfangsgebäude selbst stammt ebenfalls von Kibri und wurde wie alle Gebäude mit matten Farben angemalt und dezent gealtert.

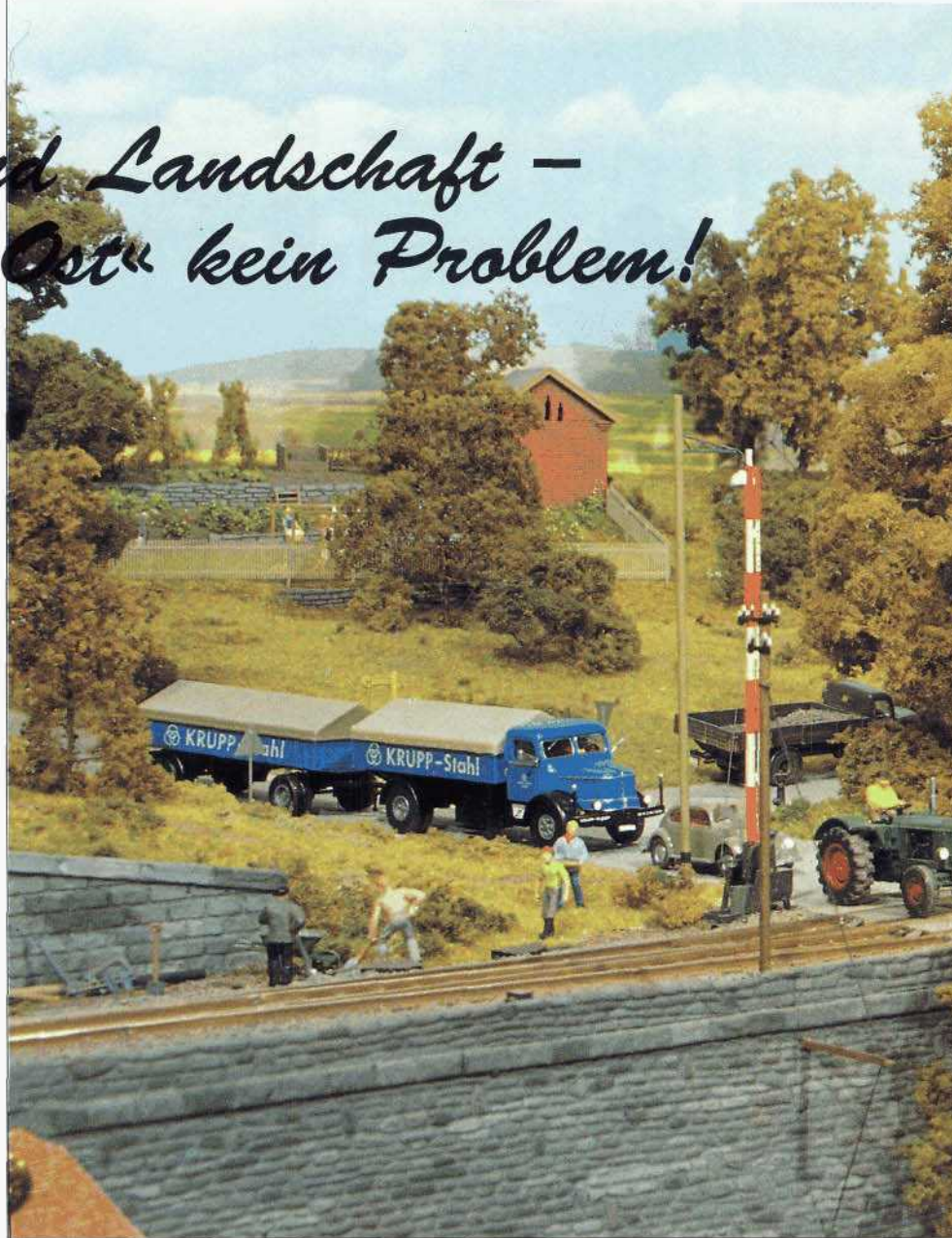


Bild 1: Zwischen hohen Laubbäumen inmitten einer noch unberührten Natur versteckt sich das kleine Empfangsgebäude von »Steburg-Ost«.

Bild 2 (rechte Seite unten): Der Bahnsteigbereich von »Steburg-Ost« ist in seiner Anlage typisch für derartige ländliche Stationen.

Das Anlagenprinzip

Die Anlage besteht vom Gleisprinzip her aus zwei Kehrschleifen, die in zwei Ebenen angeordnet und durch eine Gleiswendel miteinander verbunden sind. In der unteren Schleife befindet sich ein sechsgleisiger Schattenbahnhof, in der oberen der sichtbare Bahnhof.

Dieses Prinzip hat den Vorteil, daß der Schattenbahnhof nur in einer Richtung durchfahren zu werden braucht (was schaltungstechnische Vereinfachungen erlaubt). Der sichtbare Bahnhof hingegen kann von jedem Zug in jedem »Durchlauf« in beliebiger Richtung durchfahren werden. Somit dürfte ein besserer Kompromiß aus Betriebsmöglichkeiten und Gleisbau-Aufwand bei solch kleinen Anlagen wohl kaum zu finden sein.

Die Landschaftsgestaltung

Während im linken Anlagenteil der Übergang zum Ort dargestellt ist, dominiert im rechten Teil die Landschaft, deren Charakteristikum die

(für Modellbahnanlagen) verhältnismäßig weiträumigen Waldflächen mit relativ großen Bäumen sind.

Waren die ersten Bäume noch überwiegend im völligen Selbstbau aus Draht oder mit Hilfe von MZZ-Material entstanden, so wurde in der letzten Zeit überwiegend auf Heki-Material zurückgegriffen, da das Heki-flor-Programm rasch zu wirklich ansprechenden Bäumen führt. Außerdem ist die Laubstruktur des Materials gelungen und wird im Prinzip nur noch durch die an besonders exponierten Stellen »eingepflanzten« Silflor-Bäume übertroffen.

Beim Betrachten der Bilder fällt das Ausbleichen der (Woodland-)Bäume im Bahnhofsbereich auf. Gleiches gilt auch für die Begrasung. Diese Flächen wurden als erstes gebaut und sind mittlerweile sieben Jahre alt. Da die Anlage relativ dicht an einem Fenster steht, ist sie der Sonneneinstrahlung ausgesetzt, was man – so schlau sind wir mittlerweile – tunlichst vermeiden sollte.

Um die Folgen des Ausbleichens wenigstens etwas zu kaschieren, darf man ältere und neue

(Fortsetzung Seite 10)





Bild 3: Es bedurfte schon einiger Mühe, ehe der Bahnübergang und seine Umgebung den Vorstellungen des Erbauers entsprachen.

Bild 5 (rechte Seite): Um die im Bogen zurückführende Strecke zu kaschieren, wurde am Anlagenrand eine leichte Erhebung mit einem Tunnel vorgesehen.

Bild 4: Für die sehr realistisch wirkenden Laubbäume wurden Stämme aus Drähten gedreht. Die Belaubung entstand aus Heki-flor-Material in verschiedenen Grüntönen.





Materialien nicht zu dicht nebeneinander einbauen. Zu alte Anlagenteile müssen gegebenenfalls noch einmal überarbeitet werden.

Ähnliches gilt für den Einsatz verschiedener Beflockungsmaterialien: Auch hier sollte man zu starke Farbabweichungen bei den verwendeten Materialien (Bäume von Heki, Silflor, Woodland, Gras von Preiser und Busch) vermeiden. Als Faustregel gilt: Von vornherein keine zu hellen, zu dunklen oder zu grellen Farbtöne verwenden, sondern vielmehr die sogenannten mittelgrünen Farbtöne.

Das Material für die Wiesen ist eine Mischung aus Woodland-Coarse-Turf und herkömmlichen Grasfasern. Aus echter, natürlicher Erde dagegen bestehen die nicht bewachsenen Flächen. Hierzu wurde Gartenerde getrocknet und gesiebt, um sie von allzu grobem Material zu reinigen, und dann auf dem Untergrund mit einem Leim-Wasser-Gemisch festgeklebt.

Dann wurde der Bach in das Gelände einmodelliert. Besonderer Wert wurde dabei auf die Ufergestaltung gelegt, wozu die teilweise "unterspülten" Ufer in mehreren Arbeitsgängen aus Gips modelliert und dann mit getrockneter und gesiebter Gartenerde beklebt wurden. Das Bachbett selbst wurde mit echtem Flußkies aus einem Bach im Oberharz ausgelegt und mit einem Leim-Wasser-Gemisch festgeklebt. Anschließend ist das fertige Bachbett mit Polyester-Gießharz ausgegossen worden.

Die Kopfsteinpflasterstraße entstand aus Verpackungstyropor. Es wurde über der Herdplatte vorsichtig erhitzt, um die typische Struktur zu erreichen, und anschließend mit Plakafarben angemalt. Die Bahnsteigkanten wurden aus Mauerplatten von Merkur hergestellt, die Bahnsteigoberfläche aus feinem Quarzsand, der ge-



nauso wie der Schotter geklebt wurde. Im Bereich des Empfangsgebäudes besteht die Bahnsteigoberfläche aus dünnen Styroporplatten als Asphaltimitation. Gestrichen wurden die Bahnsteige abschließend mit Plakafarben.

Die Brücke

Häufig findet man am Rand von Modellbahnanlagen Brücken, denen man das Problem ansieht, daß der Erbauer vor der Frage stand: Verzichten oder mit "Ach und Krach" gerade noch einpassen? Eine mögliche Antwort auf diese Frage lautet: Kappen! Es bietet sich nämlich geradezu an, auf einen Brückenpfeiler zu verzichten und die Brücke selbst am Anlagenrand einfach abzuschneiden.

Da man an die Brücke schlecht noch etwas

"dranschneiden" kann, wenn man erst einmal etwas abgesägt hat, sollte man sich über die Einbauposition der Brücke vor dem ersten Schnitt genau im klaren sein.

Probeweises Hin- und Herschieben ist hierzu sehr sinnvoll, und erst dann, wenn man genau weiß, wo der Sägeschnitt zu verlaufen hat, kann er mit einer geeigneten Säge ausgeführt werden. Eine angeschnittene Brücke sieht häufig besser aus als eine komplette, die unter Aufbietung aller Platzkompromisse in eine Anlage hineingequetscht wird.

Die hier gezeigte Brücke und die seitlichen Stützmauern entstanden übrigens aus Merkur-Styroplast-Platten, die mit Plakafarben gestrichen wurden, wobei teilweise die "Steine" einzeln angemalt wurden.

Anschließend wurden die Fugen mit einem feinen braunen Folienschreiber nachgezogen. Das Brückengeländer stammt aus dem Angebot von Gerard, der eine Vielzahl wirklich feinstdetailierter Zäune und Geländer in seinem "Wiener Miniaturen"-Programm führt. Der geneigte Latenzaun am hinteren Anlagenrand gehört auch dazu.

Gerade bei so nahe am Anlagenrand angesiedelten Objekten wie dieser Brücke sollte man sich mit der Detaillierung schon ein wenig Mühe geben. Saubere Arbeit und das gezielte Einstreuen von belebenden Details gehören zusammen, wenn man hier ein befriedigendes Ergebnis erzielen will.

Details, Details, Details ...

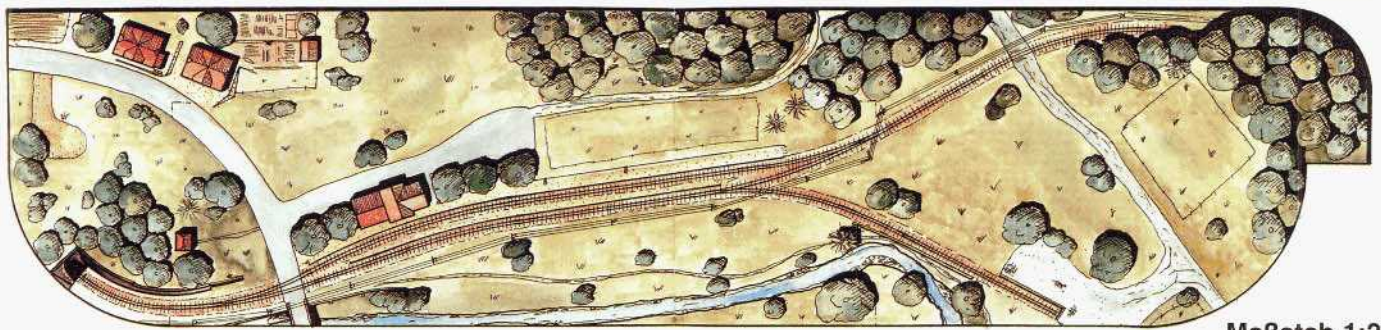
Die Frage, warum manche Anlagen einfach lebendiger wirken als andere, läßt sich oft ganz einfach beantworten: Neben sauberer handwerklicher Arbeit, die keine "Brüche" in der Vorspiegelung einer überzeugenden Optik bewirkt, verfügen derartige Anlagen und Dioramen über eine gute Auswahl an Zubehörteilen, die das Flair einer guten Modellbahnanlage erst ausmachen.

Nun hilft es aber nicht viel, die erstandenen Details nach dem Gießkannenprinzip zu verteilen: Selbst bei der Verwendung feinstdetailierter Messingbausätze aus der Wiener Detailschmiede Gerard oder ähnlicher Hersteller muß man auch der Positionierung der Teile das richtige Maß an Aufmerksamkeit widmen. Das A und O ist nämlich das Arrangieren lebendiger Gegebenheiten, die mehr oder weniger wirken, als seien sie "wie aus dem Leben" gegriffen. Die



Bild 6 (oben): Die Umsetzung des Themas "Eisenbahn und Landschaft" ist den Erbauern der Anlage überzeugend gelungen. Weite Wiesen- und Weidelflächen, in denen sich einzelne Gruppen von Laubbäumen finden, dominieren.

Bild 7 (links): Ausgangs des Bahnhofs führt ein Stumpfgleis zu einem Umschlagplatz für die Holzverladung. Die im Eigenbau entstandene Laderampe stellt eine kombinierte Kopf-/Seitenrampe dar, wie sie früher in vielen Bahnhöfen anzutreffen war.



Maßstab 1:22

Bild 8: Der Gleisplan zeigt eine zwar einfache, aber in ihrer Gesamtdarstellung überzeugend dem Vorbild angepaßte Streckenführung. Rechts zweigt das Ladegleis zur Holzverladerampe ab.

Bild 9: Das in Ziegelsteinmanier ausgeführte Empfangsgebäude wurde farblich noch etwas nachbehandelt. So sind z.B. die in einem dunkleren Farbton abgesetzten Ziersteine damit hervorgehoben worden.



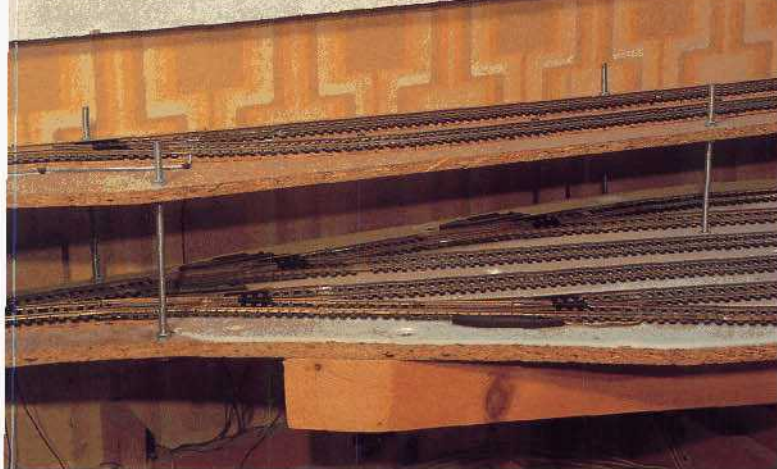


Bild 10: Gewindestangen für die Aufständigung der Trassen helfen insbesondere in engen Gleisbereichen Platz zu sparen.



Bild 11: Die Bestandteile des solide ausgeführten Unterbaus: Längs- und Querträger sowie Auflagerträger für den Bahnhofsbereich.



Bild 12: Der linke Anlagenbogen wurde ebenfalls in der Gewindestangen-Bauweise ausgeführt und erhielt spezielle Stützen für das Landschaftsteil.

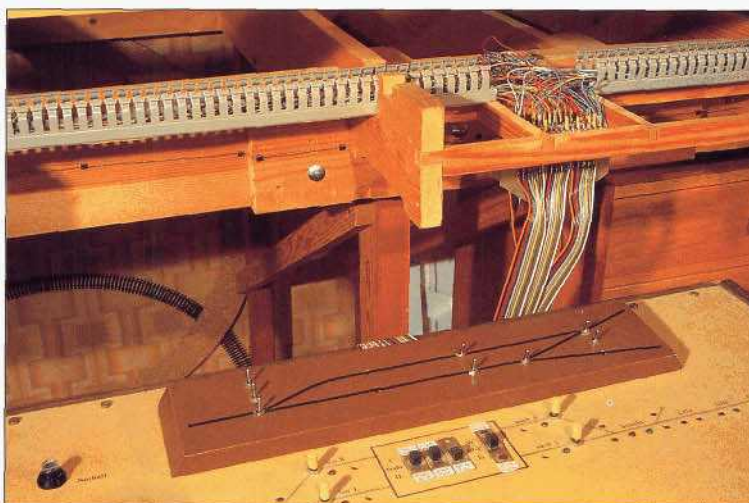


Bild 13: Vom Stellpult kommend, verlaufen die Kabel in einem Kabelkanal. Die Verbindung wird mit Vielfachsteckern hergestellt.

gestalteten Szenarien sollten ferner in sich einen Sinn ergeben.

Ein paar Beispiele mögen dies illustrieren. Deutlich besser als einige gleichmäßig verteilte Figuren (damit "überall ein wenig Leben ist") wirken zu Gruppen zusammengefaßte Figuren, die zu- und untereinander in Beziehung stehen, die einander beispielsweise begrüßen, gemeinsam etwas tun oder sich ganz einfach nur unterhalten.

Dieser simple Grundsatz läßt sich auch bei anderen Motiven anwenden, wie Gerümpel, Einrichtungsteilen und dergleichen.

Soviel zum Konzept und zur Optik von "Steurg-Ost". Nun wollen wir ein wenig auf die Entstehungsgeschichte der Anlage, die installierte Technik und die unterirdischen Bereiche eingehen.

Ob man es der Anlage nun ansieht oder nicht – fünf Jahre echte Bauzeit stecken in ihr. Dazu kommen einige "baulose" Jahre, so daß die Entstehungsgeschichte der Anlage bis ins Jahr 1983 zurückreicht.

Zuerst entstand sie als konventionelle stationäre Anlage, bei deren Erstellung aber im Laufe der Zeit gewisse "Ermüdungserscheinungen" auftraten.

Vor der "Kür" des Anlagenbaues – der Gestaltung der Landschaft etc. – kommt zunächst einmal die "Pflicht", also der Aufbau des Unterbaues, die Verkabelung u.ä.

Mittlerweile hatte auch die Modul-Idee an Verbreitung gewonnen, deren Grundgedanke ja nicht nur das Lösen von Platzproblemen ist, sondern auch das Fördern von Kontakten zu anderen Modellbahnen. Nur: Wie läßt sich die

Idee der Module mit einer schon sehr weit gediehenen stationären Anlage verbinden?

Aus diesen Überlegungen reifte der Entschluß, einfach mal einen möglichst repräsentativen Ausschnitt aus der Anlage fertigzustellen, der einerseits in der Anlage einen festen Platz bekommen sollte, andererseits aber auch – aus dieser herausgenommen – mit Übergangsstücken in Modulanlagen zum Einsatz kommen könnte.

Ein weiterer Punkt, der für eine gewisse Zerlegbarkeit einer Modellbahn-Anlage spricht, soll an dieser Stelle noch erwähnt werden: Ist man aus irgendwelchen Gründen gezwungen, seine Anlage auseinanderzunehmen, sei es aufgrund eines Wohnungswechsels oder wegen des Aufbaus einer neuen Anlage, hat man immer noch die Möglichkeit, ein wesentliches Stück der

Bild 14: Das Stellpult der Anlage kann zu Montage- und Kontrollzwecken aufgeklappt werden. Die übersichtliche Anordnung der Kabel und ...

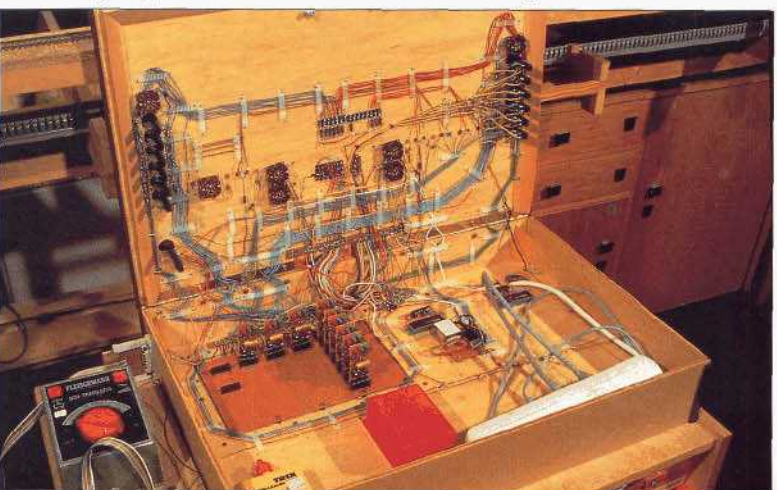


Bild 15: ... Schaltelemente erleichtert eine eventuell notwendige Fehlersuche. Auf der Oberseite des Deckels finden sich die Bedienungselemente.

