

Modellbahn-Ausgabe



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1995

März

DM 14,50

sfr 14,50

öS 110,--



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

Leipziger Allerlei	
Auf Rundfahrt um den Jakobstein	6
Die H0/H0e-Ausstellungsanlage »Bad Auerhall«	
15 Alles da in »Inningen«	12
Fünf Jahre N-Baumaßnahmen	
H0-Bausatz von Model Loco:	
Neue Neubaulok	18
Baureihe 66 vervollständigt DB-Neubau-Dampflokfamilie	
Mehr muß die 1 nicht kosten	22
Ein Mini-Betriebswerk im Maßstab 1:32 für nur rund 50 Mark Materialkosten	
Unser Zugporträt:	
E 190 – der Heuler	26
Durchgangsverkehr in einer Richtung	30
Ein H0-Modelleisenbahnprojekt	
50 Jahre Rivarossi	86
»Nach Norden!« (Teil 5)	
Mitten auf der grünen Wiese	96
Ein Abzweigbahnhof auf der freien Strecke	
46. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1995	36

Journal-Rubriken

Jahres-Inhaltsverzeichnis 1994	57
Bahn-Notizen	90
Tips & Tricks	102
Hü und Hott in 1:87: Fuhrwerke »gesupert«	
Schaufenster der Neuheiten	104
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Mini-Markt	110
Bahn-Post	117
Sonderfahrten und Veranstaltungen	118

Titelbild: Auf zur 46. Internationalen Spielwarenmesse – mit Volldampf durch das Höllental nach Nürnberg! Wir lassen die fränkischen Besucher mit einem stilechten Dampfzug anreisen, und eine der herausragendsten Messe-Neuheiten ist vorge-spannt: die 93^{er}! Roco kündigte ein H0-Modell an. Ein M+F-Modell der gleichen Baureihe aus früheren Jahren hat sich vorab und stellvertretend zur Verfügung gestellt. **Abb.: MV-HS**

Der Hermann-Merker-Verlag trauert um Winand Perillieux. Er wurde am 2. November 1919 geboren und lebte ein Leben für die Eisenbahn. Seine berufliche Laufbahn beschloß der Diplom-Ingenieur am 30. November 1984 als Leiter des Baubüros der Bundesbahndirektion Köln. Als Experte für die Eisenbahngeschichte des Rheinlands war er Co-Autor der Sonderjournale "Köln I", "Köln II" und "Eisenbahnen zwischen Rhein und Ruhr" aus unserem Hause. Winand Perillieux starb am 21. Januar 1995. Wir werden ihm immer ein ehrendes Gedenken bewahren.

Editorial

Geschafft! – und trotzdem nicht fertig: Als wir am letzten Tag der 46. Internationalen Spielwarenmesse unsere Zelte in Nürnberg abbrechen, hatten wir zwar den ersten Teil des Neuheitenberichts im Kasten. Doch selbst 42 Seiten und über 300 Fotos waren nicht genug, um Ihnen all das berichten zu können, was es auf dem Modellbahnfahrzeug- und -zubehörsektor Interessantes zu sehen gab. Nein, während Sie in unserem auf Seite 36 beginnenden Messe-Report blättern, sind wir schon längst wieder dabei, mittels unserer Aufzeichnungen und mitgebrachter Prospekte den Rest des Zubehör-, Elektronik- und Autoangebots zu beakern. Auch diese Produkte müssen gesichtet und geordnet werden, echte Neuheiten von alten Kamellen getrennt, um Ihnen alles mundgerecht im April servieren zu können. Das Resultat: Nicht der erste, aber mit Sicherheit der zum Erscheinungsdatum ausführlichste Messebericht!

Fast die ganze Modellbahnredaktion war eine Woche lang täglich von 9 bis 18 Uhr im Einsatz, um auch den letzten Schmalspurwagen-Kleinstserien-Zurüstsatz-Handmusterrohling aufzuspüren. Über 40 Filme mit rund 1600 Aufnahmen hat unser Fototeam verschossen – gerade genug, um Ihnen das Neuheitengeschehen in guten und aussagekräftigen Abbildungen präsentieren zu können. Wo unsere Sprachkenntnisse nicht ausreichten, standen Kollegen der italienischen und französischen Schwesterredaktionen hilfreich zur Seite. Trotzdem kann es natürlich vorkommen, daß wir im Eifer des Gefechts die eine oder andere Neuheit übersehen oder falsch beschrieben haben. Für diesen Fall bitten wir Sie, liebe Leser (und auch betroffene Hersteller), herzlich um Verzeihung!

Während Sie sich noch vom Messezauber umgarnen lassen können, hat uns die Normalität mit ihren Widrigkeiten schon wieder eingeholt – und die heißt in diesem Falle Deutsche Telekom: Der hat es gefallen, kurzfristig die Telefonnummer unseres Verlages zu ändern. Sie wurde um zwei Stellen erweitert (vermutlich war es ja gar nicht reine Willkür, die die Telekom zu diesem Schritt veranlaßt hat, sondern die einfache Tatsache, daß für die x-hunderttausend Anschlüsse im Landkreis Fürstentum vier Stellen einfach zu wenig waren). Wie wir erfahren haben, hat die Telefonauskunft vielen Lesern, die uns erreichen wollten, eine falsche Nummer mitgeteilt. Daher an dieser Stelle noch einmal und ganz langsam zum Mitschreiben: Zwischen der ersten und der zweiten Ziffer der alten 5048 und 5049 ist nun eine 12 einzufügen. Die neuen Nummern lauten:

(0 81 41) **51 20 48** und **51 20 49**

Gleich geblieben ist dagegen unsere Faxnummer (0 81 41) 4 46 89. Vielen von Ihnen wird auch entgangen sein, daß seit Ende letzten Jahres die Club-Hotline zur Verfügung steht. Auf Nummer (0 81 41) 4 20 35 erhalten Sie über eine automatische Ansage Tag und Nacht Auskunft über alle Neuerscheinungen und demnächst lieferbaren Produkte des Hermann-Merker-Verlages. Die Hotline steht selbstverständlich auch Nicht-Clubmitgliedern offen. Informieren Sie sich! **Ihr Team vom Eisenbahn-Journal**



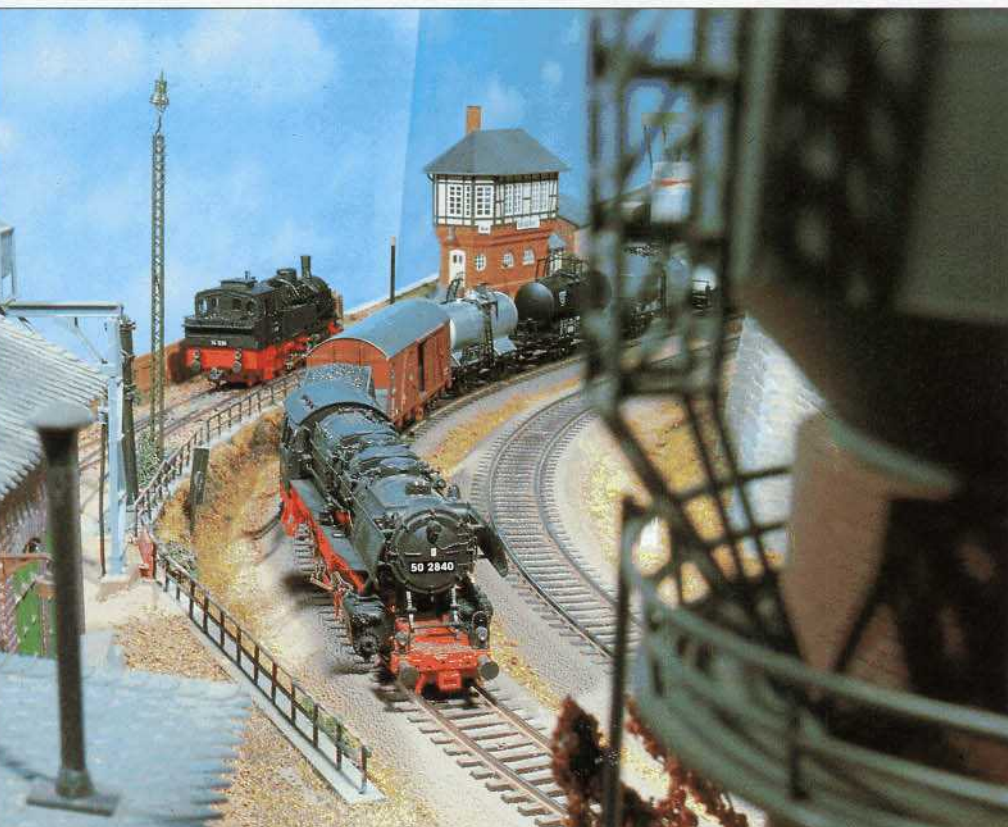
Bild 1: In dem kleinen Bw werden die Dampflokomotiven der Nebenstrecke nach Jakobstein unterhalten.

Bild 2: Hochbetrieb im Bahnhof Bad Auerhall. Im Hintergrund überspannt (ganz nach guter alter Tradition des Leipziger Modelleisenbahnvereins) eine riesige Stahlbrücke die Weichenstraße.

Auf Rundfahrt um den Jakobstein



Unter diesem Motto werden wir Ihnen in loser Folge einige "Schmeckerchen", sprich wunderschöne Gemeinschaftsanlagen des Modelleisenbahnvereins "Friedrich List" e.V. Leipzig vorstellen. Zutaten dieses vortrefflichen Menüs sind gekonnt umgesetzte Vorbildsituationen und mit viel Liebe und handwerklichem Können erbaute Phantasie-Anlagen, kurz: für jeden Geschmack etwas.



Die heute vorgestellte Ausstellungsanlage entstand mit maßgeblicher Unterstützung der Firma Roco.

Grundgedanke für Konzeption und Gestaltung war der Wunsch, ungezwungenen Betrieb ohne Einengung durch ein starres Epochen-Korsett machen zu wollen. Darüber hinaus sollten die in Jahrzehnten gesammelten Ausstellungs-Erfahrungen der Leipziger Modelleisenbahner genutzt und eingebracht werden.

So sind auf der Anlage Motive zu entdecken, die heute wie schon vor 20 Jahren die Betrachter magisch anziehen. Stellvertretend sei hier die große Brücke quer über die Bahnhofsausfahrt von Bad Auerhall erwähnt, wie sie ähnlich auf einer mittlerweile zerlegten Anlage zu finden war.

Bild 3: 50 2840 verläßt den Bahnhof und entschwindet auf der zweigleisigen Strecke.

Bild 4 (rechts): In den nächsten zwei Wochen wird es auf der Festwiese hoch hergehen. Der Circus Krone hat mit seinem Material die gesamte Ladestraße vereinnahmt!





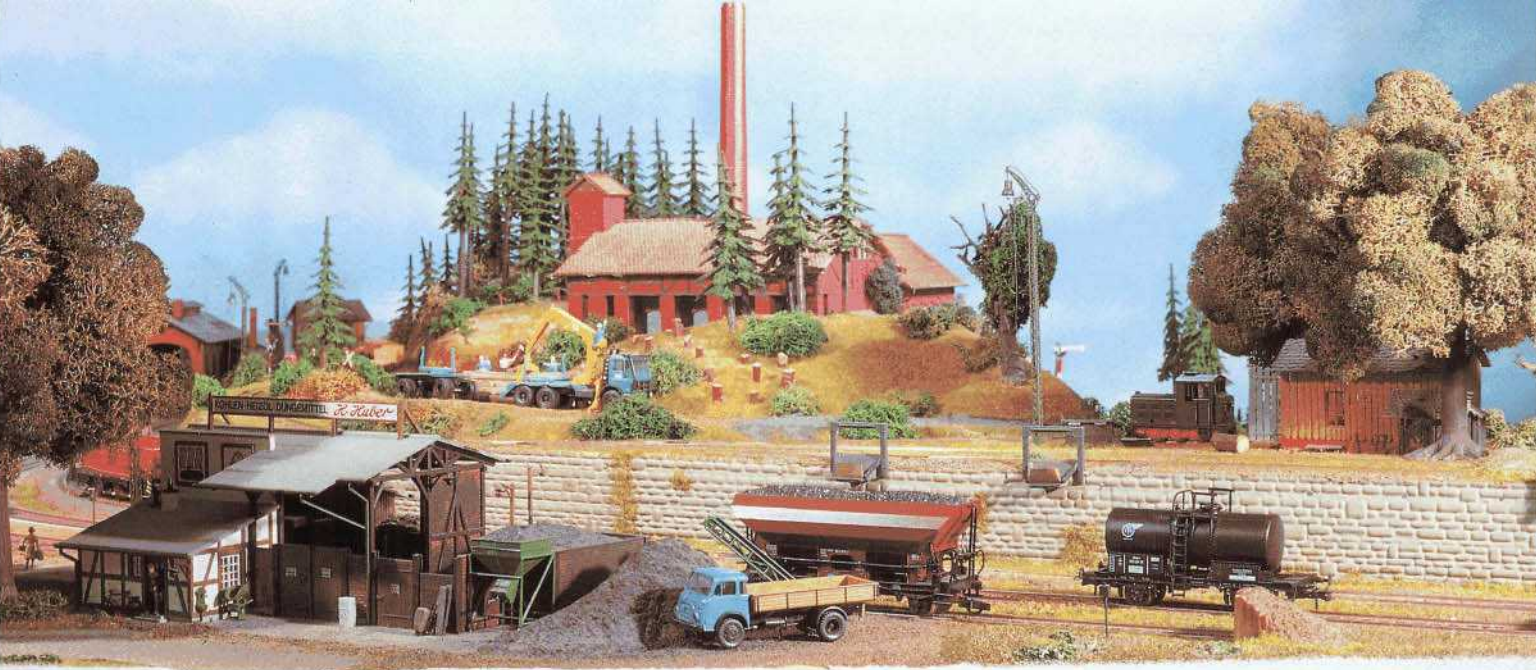
Details, Details, Details – davon lebt eine Modelleisenbahnanlage erst so richtig. Die Leipziger "Listianer" haben nicht daran gespart, die notwendigen Blickfänge gekonnt auf der Anlage zu verteilen, und dadurch so manchem Modellbahner Anregungen mit nach Hause gegeben. Dabei ist wichtig, sich vor Übertreibungen zu hüten.

Auf Ausstellungen läßt sich beobachten, wie besonders "gebildete" Exemplare der Spezies Homo sapiens modellbahniensis, Untergruppe perfectionistis, besserwisserisch auf den Epochen-Wirwar hinweisen; aber da stehen die Erbauer darüber. Model Railroad is fun – Modellbahn macht Spaß, so heißt seit mehr als 60 Jahren das Motto in den Vereinigten Staaten. Warum nicht auch hierzulande? **red.**

Thema für "Bad Auerhall" ist die berühmte zweigleisige Hauptbahn mit Abzweigbahnhof samt dort beginnender eingleisiger Regelspur-Nebenlinie. Im Anschlußbahnhof berührt eine elektrifizierte Schmalspurstrecke die Hauptbahn. In Jakobstein, dem Endpunkt der Normalspur-Nebenbahn, "werkelt" zudem eine feldbahnähnliche Industriebahn für eine Ziegelei.

Der Abzweigbahnhof verfügt über eine recht großzügige Güterverkehrsanlage und ein kleines Bw zum Behandeln der Nebenbahn- und Rangierlokomotiven.

Fahrzeugübergänge zwischen Haupt- und Nebenbahn sind möglich, Zugüberholungen und -kreuzungen schaltungstechnisch vorbereitet. Im unsichtbaren Anlagenteil ist ein Schattenbahnhof untergebracht.



Bilder 5 bis 9: Im Bahnhof Jakobstein endet die Nebenbahn. Dort sind der Kohlenhändler und vor allem die Grube mit ihrer Feldbahn zur Schüttrampe die bedeutendsten Frachtkunden. Zur Expreßgutverladung wird der Gepäckwagen über eine interessante Gleisverbindung zum etwas abseits stehenden EG rangiert. Der eigentliche Blickfang ist aber die kleine Werkbahn. Sie umkurvt in kühnem Schwung das Grubenfeld und eine kleine Bergkuppe. Im unterhalb des Werkes liegenden Bahnanschluß endet sie, und dort hat auch die Lok ihre Bleibe und so mancher alter Wagen seine letzte Ruhestätte, sehr zum Ärger des örtlichen Betriebsleiters.

Die vier Anlagenteile sind nach einem vorgegebenen Größenraster gebaut. Jedes Teil mißt 175 x 105 cm. Dies ermöglicht den Transport in Bahnmietbehältern.

Der Grundwerkstoff für die Anlagenteile ist Holz. Die Außenzargen sind durch Längs- und Querrippen verbunden. Alle Eck- und Rippenschnittpunkte sind mit aussteifenden Verstärkungen stabilisiert. Diese Rippen sind so profiliert, daß sie die Fixpunkte für die Steigungen der Gleistrassierung vorgeben. Auf Rippen und Zargen sind die Trassenauflagen befestigt.

Paßschrauben und -bolzen sorgen für exakte Verbindungen der Gleisstöße zwischen den Anlagenteilen. Jedes Teil ruht auf abnehmbaren, durch Stellschrauben höhenjustierbaren Rohrfüßen.

Auf Haupt- und Nebenbahn sind Roco-Line-Gleise verlegt, und zwar mit Bettung im sichtbaren, ohne Bettung im unsichtbaren Anlagenbereich. Großzügige Bögen entstanden aus Flexmaterial; ansonsten wurden "Fertigteile" verbaut. Roco-H0e-Gleis dient als Schmalspur-Fahrweg.

Strecken- und Bahnhofsblokstellen erhalten ihre Regelimpulse von Roco-Schalt-schwellen mit eingebautem Reed-Relais. Sämtliche Leitungen für die Fahrstromversorgung der Anlage, die Sicherungstechnik und die erforderlichen Roco-Magnetartikel sind unterhalb der Trassenauflagen verlegt und montiert. Die gemäß Schaltplan zusammengehörenden Anschlüsse und Leitungen sind auf Lötleisten zusammengeführt, die markierten Steckverbindern zugeordnet sind. Für diese Teile ist in jedem Fall

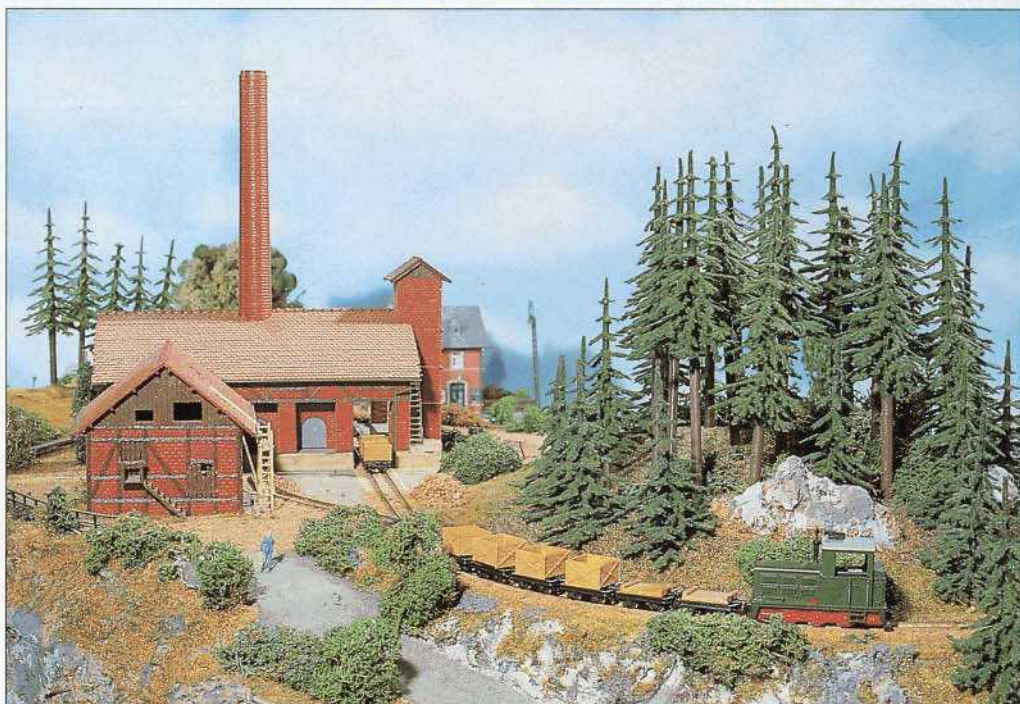
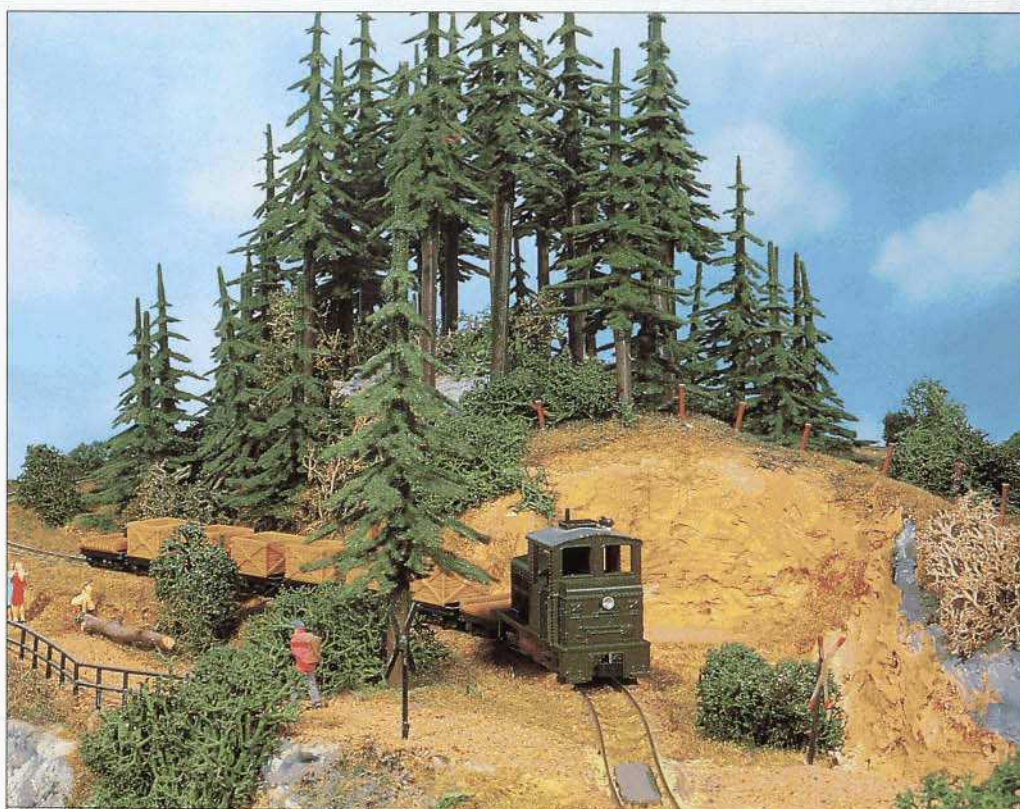




Bild 11 (links): In wenigen Augenblicken wird der Personenzug die große Bahnbrücke erreichen.

Bild 12 (unten): Die Haltestelle Auerberg wird beim Passieren der Wendeschleife durchfahren.



eine gute Zugänglichkeit und Baufreiheit gewährleistet.

Nachdem all die bisher beschriebenen Bauabschnitte abgeschlossen, geprüft und genehmigt waren, ging es an die landschaftliche Ausgestaltung. Sie erfolgte mit handelsüblichem Material und Zubehör unterschiedlicher Anbieter.





Bild 10, 13, 14 (oben und rechts): Mitten durch die Bergwelt schlängelt sich die Mariazellerbahn. Zu großen Teilen verläuft die Trasse der elektrischen Nebenbahn an dem "Nordhang" über dem Bahnhof Bad Auerhall. **Alle Abb.: H. Scholz**



Mit Hilfe einer Relaissteuerung läuft der Fahrbetrieb auf Haupt-, Neben-, Schmalspur- und Industriebahn nach Eingabe der Ausgangswerte in separate Steuerungseinrichtungen teilautomatisch ab.

Eingriffe "von Hand" erlauben jederzeit Änderungen in laufenden Programmen. Störungsfreien Betrieb garantieren Roco-Transformatoren. Sie erhalten über Spannungs-konstanthalter "veredelte" Netzspannung. Hochflexible mehradrige Kabel und Vielfachstecker verbinden Steuergeräte und Anlage ebenso wie die einzelnen Anlagenteile untereinander.

Die hier dokumentierte Modelleisenbahn-anlage "Bad Auerhall" wurde von den Mitgliedern der Gruppe Zentrum des Modelleisenbahnvereins "Friedrich List" e.V., Leipzig, in einjähriger Bauzeit im Auftrag der Firma Roco Modellspielwaren, Salzburg, erstellt.

Der abwechslungsreiche Zugbetrieb auf allen drei Ebenen und mit zwei unterschiedlichen Nenngrößen erlaubt es, auf Messen und Ausstellungen die vielen wunderschönen Modelle aus der Roco-Produktion optimal zu präsentieren.

Werner Rothe





Bild 1: Im Bahnhof Innings begegnen sich IC und ICE, während auf einem Nebengleis eine 194 auf ihren nächsten Einsatz wartet.

15 4. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Alles da in »Inningen«

Nach fünf Jahren Bauzeit stellt Walter Raufer seine nach langer und gründlicher Vorbereitung entstandene N-Modellbahn erstmals der Öffentlichkeit vor. Begleiten wir ihn auf dem Rundgang über seine Anlage "Inningen"!

In meinem Haus gibt es heute ein eigenes Eisenbahnzimmer. Von den Anfängen bis zu diesem Glücksfall war es jedoch ein langer Weg.

Versehen mit den allgemein bekannten Merkmalen des Normal-Modellbauers, bekam ich vom eisenbahnbegeisterten Vater im zarten Alter von drei Jahren die erste

Bild 2: Inningen ist stolz auf seinen historischen Dorfkern mit dem Brunnenheiligen als Treffpunkt.



elektrische Eisenbahn geschenkt. Sie drehte fortan alljährlich unter dem Weihnachtsbaum und an verregneten Ferientagen ihre Runden auf dem Boden. Eine Erweiterung war im Krieg unmöglich. Die Teile wurden also sehr sorgfältig behandelt, hin und wieder auch stationär aufgebaut.

Die nachfolgenden Schuljahre brachten andere Prioritäten. Knappes Taschengeld tat das Seine, den "schlummernden" Modellbahnvirus bis zum Erreichen eines stabilen beruflichen und privaten Alltags wirksam unter Kontrolle zu halten.

Es muß in den Geburtsjahren der Baugröße N gewesen sein: Irgendwann kurvte eine zierliche T3 auf dem 9-mm-Gleis herum. Die folgenden Jahre sahen eine Anzahl N-Anlagen, die jeweils den Weg aller schwachen Modelle gingen: Ungenügende Planung oder mangelnde Betriebssicherheit zwangen zu Demontage mit nachfolgendem Neubeginn.

Zufällig fiel mir eine Modellbahnzeitschrift in die Hände. Nun begann ich, meine bislang mehr auf das Handwerkliche gerichteten Interessen auch theoretisch zu unterfüttern; das fortwährende Studium auch des Eisenbahn-Journals wurde bald zur gern absolvierten Pflicht.

Es kam, wie es kommen mußte: Der Wunsch-Streckenplan las sich wie das Inhaltsverzeichnis einer Modellbahn-Enzyklopädie: lange Bahnsteige, großes Betriebswerk, Güterabfertigung, Paradestrecke, Schattenbahnhöfe, schmalspurige Nebenbahn, Gleisbildstellwerk und und und ... Die Planung schritt voran, wurde durch eigene und aus dem Journal übernommene