

**großer Messebericht**



# **Elektroloahn JOURNAL**

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

**3/1992**  
**März**

DM 14,50  
sfr 14,50  
öS 105,-

**Modellbahn-Ausgabe**



(Füllseite)



# Inhalt

## Modellbahn-Journal

35	4 m lange Züge in H0	4
	Huckepack auf schmalen Gleisen	12
	Das Bw der Tegernsee-Bahn	18
	Eine in 30 Jahren entstandene Großanlage Die Clubanlage des ESV Innsbruck, Sektion Modellbahn	22
	Digital fahren in Nenngröße H0 und N Teil 5: Erst die Technik, dann die Landschaft!	26
	Die BR 71 <sup>3</sup> in der DRG-Variante Ein neues Modell von Gützold	32
	Aktuelle Messeberichte aus Nürnberg, Mailand und Paris	35
	Es war einmal ... Tongrube Kirchröttenbach Die modellbahnerische Renaissance einer vor 25 Jahren aufgelassenen Feldbahn	76
	(K)ein Stiefkind – der Gleisoberbau	80



*(K)ein Stiefkind – der Gleisoberbau (Seite 80): Ganz gleich, ob Eigenbau- oder Industriegleise verwendet werden: Die beschriebenen Arbeitstechniken verleihen dem Oberbau ein "tolles" Finish! Foto: Chr. Buchmüller*

## Eisenbahn-Journal

	Neues Nummernsystem für das Kusbuch beider deutschen Bahnen	51
	Übersichtskarte zum Kursbuch der Deutschen Reichsbahn	52

## Journal-Rubriken

	Jahres-Inhaltsverzeichnis des Eisenbahn-Journals 1991	53
	Schaufenster der Neuheiten	84
	Auto-Bahn	86
	Fachhändler-Adressen	100
	Impressum	102
	Sonderfahrten und Veranstaltungen	103
	Mini-Markt	104



*Huckepack auf schmalen Gleisen (Seite 12): Von den Laufeigenschaften der Liliput/Herpa-Rollwagen und darüber, wie man die Fahreigenschaften verbessern und das Fahrzeugaussehen superm kann, berichtet dieser Beitrag. Foto: R. A. Rutgers*

**Titelbild:** Ein Lokalbahnzug befindet sich auf der Fahrt durch eine ländliche Gegend. Mit sparsamen Mitteln wurde der Charakter der Landschaft überzeugend dargestellt. Foto: K. Heidbreder





35

### 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals





# 4 m lange Züge in H0

## Planung und Aufbau

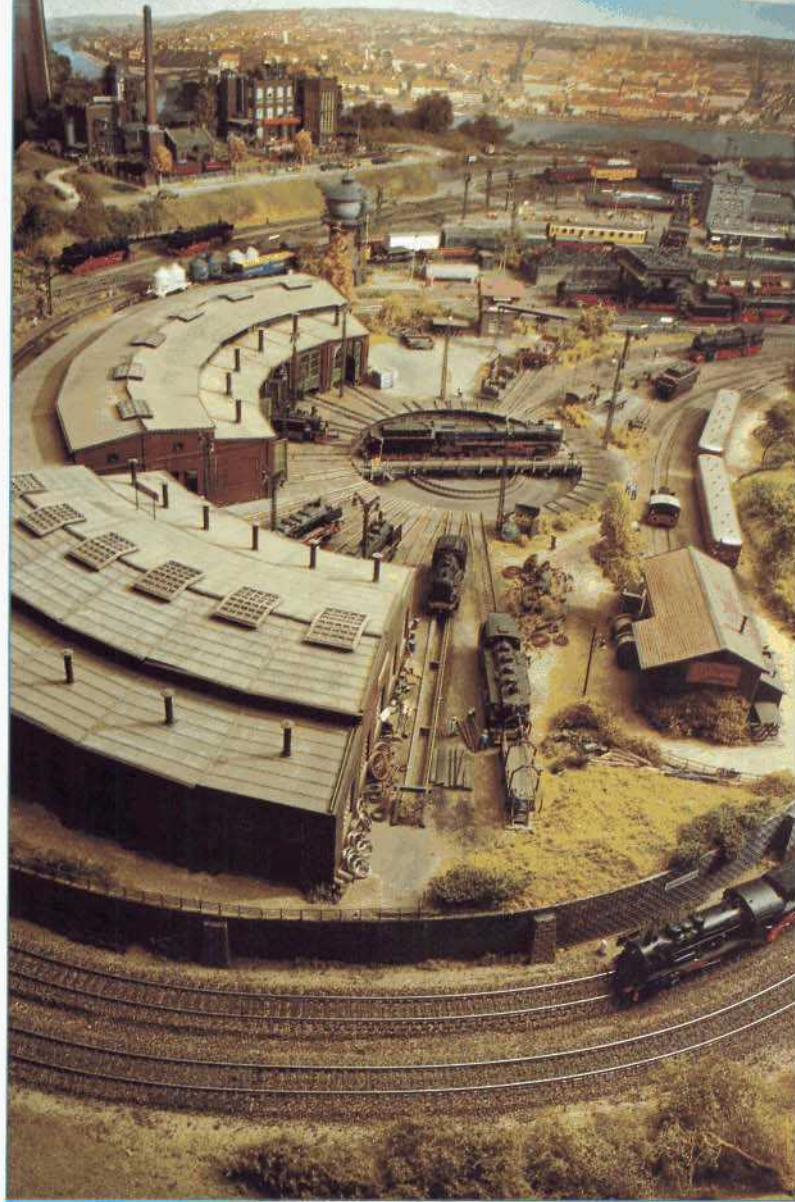
Meinen ersten Kontakt mit dem Hobby Modell-eisenbahn hatte ich Weihnachten 1979, als mein Sohn eine Märklin-Anfangspackung als Geschenk erhielt. Und dann verlief mein Werdegang als angehende Modelleisenbahner in den bekannten Bahnen: Kauf von weiterem Gleis- und Weichenmaterial, Gleisaufbau auf dem Teppich und die nie endenden Planungen von gigantischen Anlagen auf dem Papier. Rollendes Material wurde beschafft und gebaut, gebaut, gebaut! In diesen ersten euphorischen Jahren habe ich eine Menge dazu-gelernt – vor allem, was man alles falsch machen kann.

**Bild 1 (linke Seite oben):** Der weitflächige Hauptbahnhof wurde als Inselbahnhof angelegt, ein auf Modellanlagen nicht alltägliches Motiv.

**Bild 3 (rechts):** Zwölf Standgleise in zwei Ring-schuppen stehen für die Lokomotiven im Bw nach DienstscluB zur Verfügung.

**Bild 2 (linke Seite unten):** Eine Häuserkulisse bildet den hinteren Abschluß der Bahnanlagen und vermittelt den Eindruck einer Großstadt.

**Bild 4 (unten):** Durch eine Arkadenmauer wird der höhergelegene Straßenbereich von den Gleisanlagen getrennt. Rechts hinten befindet sich das Hilfszuggleis.







**Bild 5:** Im Bw finden sich alle notwendigen Anlagen zur Restaurierung von Dampflokomotiven. Ein Stumpfgleis dient zum Rohreblasen der Loks.  
**Bild 6:** Ein Ganzzug, bestehend aus vierachsigen Kesselwagen, hat nach langer Fahrt soeben den Bahnhof erreicht. **Fotos H. Rieck, H. Sailer**







**Bild 7:** Ein Oldtimer-Treffen bietet den stolzen Autobesitzern Gelegenheit, ihre prächtig herausgeputzten "Schnaufer" der Öffentlichkeit zu präsentieren.

**Bild 8:** Die hügelige Landschaft machte die Errichtung der aufwendigen Kunstbauten für die elektrifizierte Strecke notwendig.







Im Oktober 1986 kam dann endlich die "Stunde null" für den Bau meiner jetzigen Anlage. Für den vorhandenen Raum von 42 m<sup>2</sup> hatte ich einen endgültigen Gleisplan entworfen, und die Einwilligung meiner Frau für die zweckentfremdende Nutzung dieses Raumes war auch glücklich eingeholt worden.

Nur vier Tage anstrengender Abendarbeit sowie ein ausgefüllter Sonntag waren erforderlich, um den Unterbau in offener Rahmenbauweise aus Brettern 100 mm x 16 mm fertigzustellen. Dann folgten das Verlegen der Gleise im Schattenbahnhof "A" und die zweigleisige Strecke zum Schattenbahnhof "B". Schon nach kurzer Zeit konnten 14 Züge automatisch, über Reed-Kontakte gesteuert, zwischen den beiden Schattenbahnhöfen verkehren.

Als nächste Arbeit stand der Bau einer Gleiswendel zum Schattenbahnhof "C" an. Anschließend wurden die Gleisanlagen des Bahnhofs im sichtbaren Bereich in Angriff genommen. Insgesamt 61 Weichen mußten für sechs Durchgangsgleise, drei Kopfgleise der Nebenbahn, die Abstellgruppen sowie die Zufahrten zu den einzelnen Behandlungsanlagen verlegt und verkabelt werden. Die letzteren wurden in

**Bild 9 (oben):** Gleisanlagen unterschiedlichen Charakters: im Vordergrund die zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke; dahinter die Nebenbahn, auf der soeben ein Triebwagen sichtbar wird.

**Bild 10 (links Mitte):** Das "Überleben" dieses alten Personenwagens scheint gesichert.

**Bild 11 (links unten):** Wohin man auch schaut: überall lebhafter Verkehr!

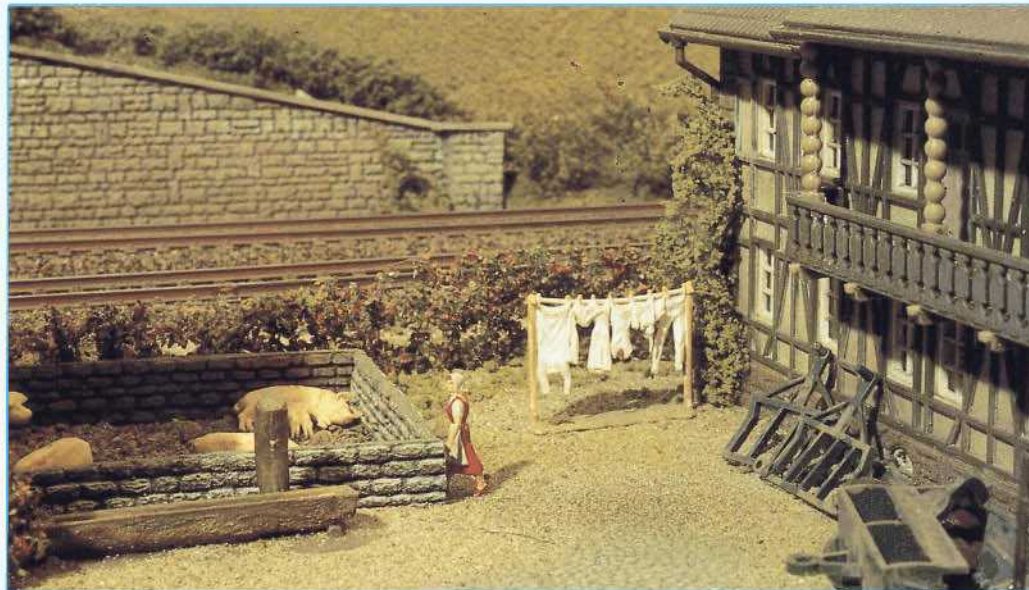




mehrere Abschnitte unterteilt. Außerdem waren 34 Abschnitte für die Bereitstellung von Lokomotiven und für andere Funktionen elektrisch zu trennen. Weiterhin wurden insgesamt 32 Entkupppler eingebaut.

Nach reiflicher Überlegung zog ich Märklin-Signale den unbestritten schöneren Weinert-Signalen vor, und dies hat sich im nachhinein als durchaus richtig erwiesen, denn so manches filigrane Signal von Weinert hätte wohl die weitere Bautätigkeit nicht unbeschadet überstanden.

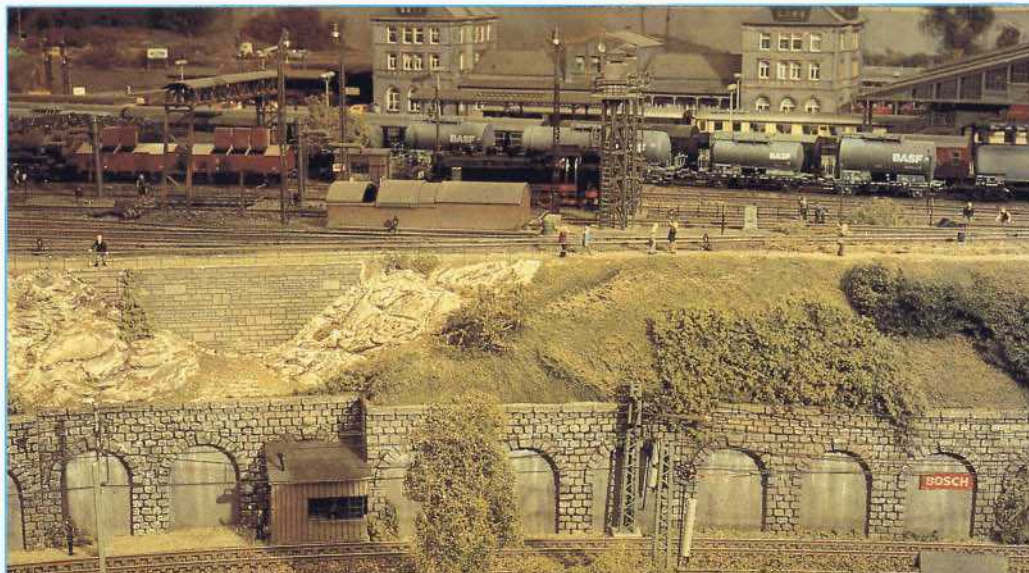
Die Gleise und Weichen wurden auf 6 mm dickem Schaumstoff (zur Fußbodenisolation) verlegt. Alle Weichen erhielten Märklin-Antriebe. Dabei ging ich folgendermaßen vor: Der Handstellhebel des Weichenantriebs wurde um ca. 1,5 mm gekürzt. Dann habe ich aus der Schaumstoffunterlage ein Rechteck in der Größe des Antriebs ausgeschnitten und den Weichenantrieb um 180° gedreht, so daß der Handstellhebel nach unten zeigte. In dieser Stellung wurde der Antrieb in die Weiche eingeschoben. Zum Schluß unterlegte ich die Antriebe rechts und links mit ungefähr 2,5 mm dicken Holzleistchen. Die Antriebe erhielten eine Abdek-



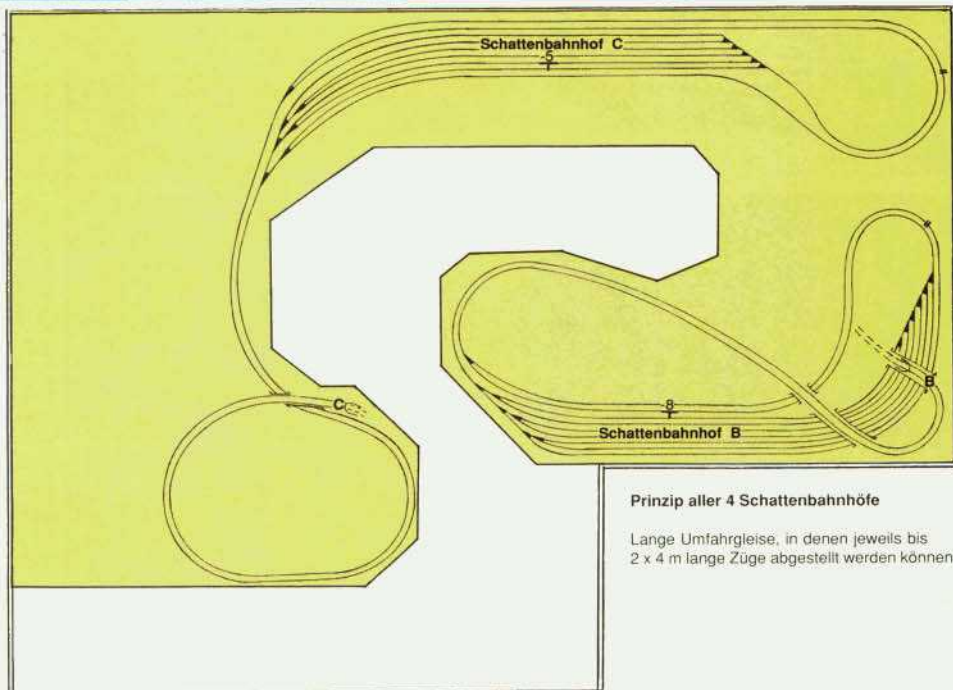
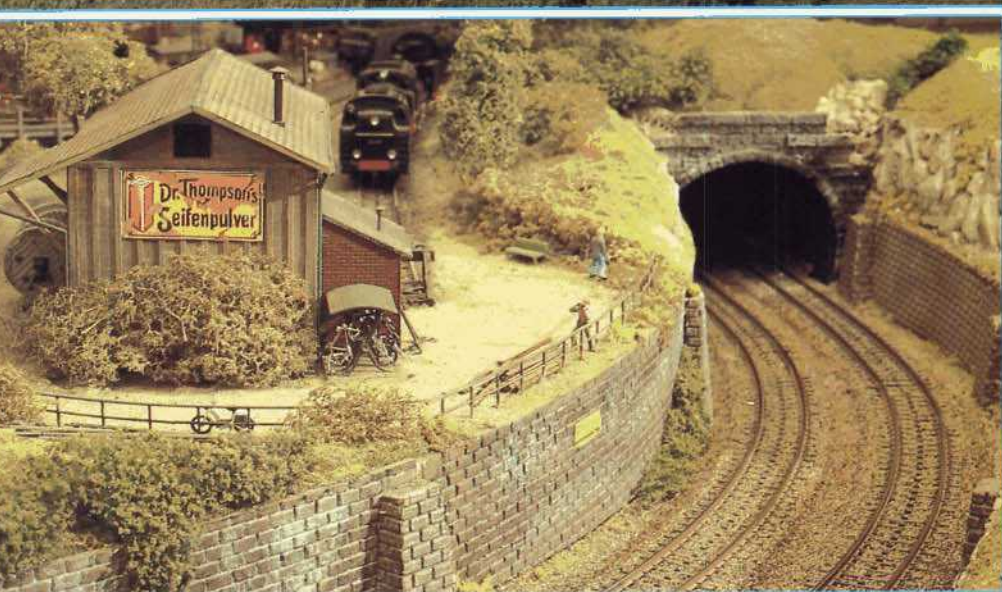
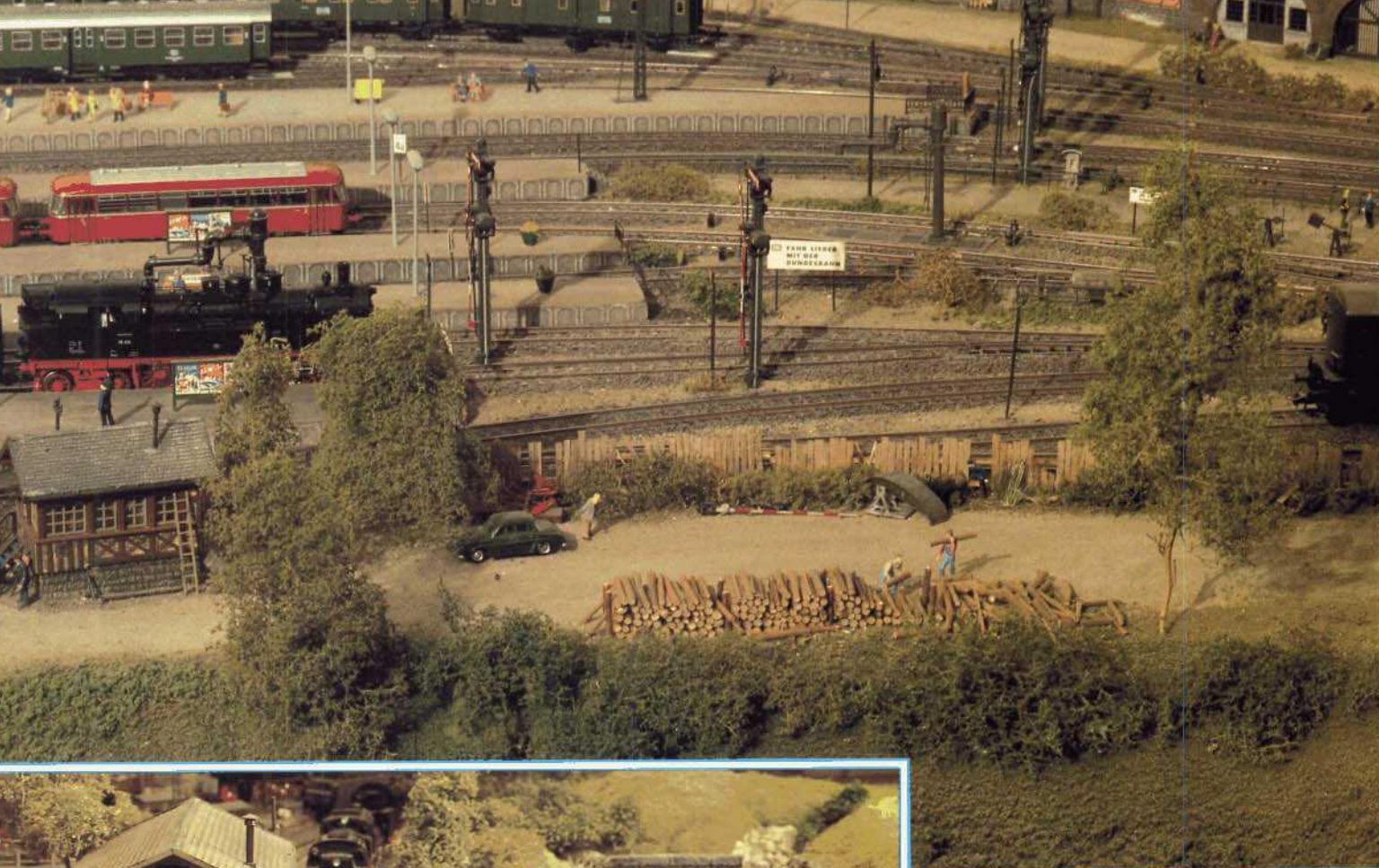
**Bild 12 (oben):** Die umfangreichen Fabrikanlagen am Rande der Großstadt entstanden aus Teilen der Kibri-Fabrik.

**Bild 13 (rechts Mitte):** Die Schweine lassen sich vom Bahnbetrieb offensichtlich nicht in ihrer Ruhe stören. Ob aber weiße Wäsche und Dampflokbetrieb zusammenpassen?

**Bild 14 (rechts unten):** Die vorspringenden Arkaden boten noch Platz für eine Wärterbude.







kung mit Papierklebeband und wurden in der üblichen Weise eingeschottert.

Diese Methode des Umbaus hat den Vorteil, daß man auf kostspielige Unterflur-Zurüstsätze verzichten und jeden Weichenantrieb bei einem eventuellen Defekt von oben her aus- und einbauen kann.

Der nächste Bauabschnitt waren der Schattenbahnhof "C" und seine ebenfalls zweigleisige Zufahrtsstrecke. Parallel zu diesen Arbeiten wurde das komplette Verkabeln der Anlage erledigt. Danach waren nur noch die Gleise der Nebenbahn zu verlegen.

## Nach zwei Jahren zur »Kür«

Für die beschriebenen Arbeiten habe ich fast zwei Jahre benötigt. Täglich wendete ich zwei bis drei, an Sonn- und Feiertagen bis zu zwölf Stunden für den Bau der Anlage auf. Nun konnte ich mich der "Kür" widmen. Die Gebäude wurden zusammengebaut, die Tunnelportale und Arkaden eingepaßt, Wege und Straßen angelegt.

Die Begrünung entstand in der Hauptsache aus Filtern für Dunstabzugshauben. Diese Filter habe ich mittig geteilt; dadurch ergab sich ein etwas "wilderer" Bewuchs. Die Oberflächen

**Bild 15 (oben):** Am Zaun neben der Gleisanlage hat der "Zahn der Zeit" schon kräftig genagt.

**Bild 16 (links Mitte):** Vom Umweltbewußtsein der Bw-Arbeiter zeugt der stark frequentierte Fahrradständer.

**Bild 17 (links):** Die Gleisanlagen und Schattenbahnhöfe des verdeckten Anlagenteils wurden sehr großzügig geplant, um auch lange Zuggarnituren problemlos abstellen zu können.