



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

8/1995

98
Sussmann's GmbH
Pressen & Buch
DM 7.00
SH 14,50
öS 110,--

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

Auf der Schwäb'sche Eisebahne – in H0, N und Z	6
Ein betriebsintensives Anlagen-Teilstück Bw Nordhausen	14
Eine Freilandanlage im Bauernhof Sommerzeit – Gartenbahnzeit	18
Workshop: Weichenbau	22
Baumheide Hauptbahnhof	26
Eine Zimmeranlage in Nenngröße G•3. Teil	
Reichsbahn-Preußen – selbstgebaut	36
Die preußische G 8 in H0	
Ein Fluß-Diorama als »Verlegenheitslösung« Alles fließt	40
Sommer der E 17	44
Neue H0-Ellok von Roco	
Mit der Spreewaldguste auf großer Fahrt	66
Die Schweiz in einer Stunde Swissminiatur	74
Im Zug zum Flug	78
Rocos Flughafen-S-Bahn in H0	
20 Görlitzer Bahnhof – eine H0-Variante	80
Anregungen aus dem Zittauer Gebirge Oybin – Bertsdorf und zurück	84
Im schönen Elsaß	90
Gebäudebau nach einem Vorbild aus dem 18. Jahrhundert	
Wie im Schlaf	94
Die Modellbahn im Klappbett (4. Teil)	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	50
Tips & Tricks	97
Kanonenofen – Komfort im Güterzug	
Tips & Tricks	98
Anlagenbau – aus Joop Bollands Nähkästchen	
Schaufenster der Neuheiten	100
Mini-Markt	106
Fachhändler-Adressen	110
Impressum	112
Bücherecke	113
Bahn-Post	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	115

Titelbild: Wegen eines Defekts mußte die württembergische C (Modell von Märklin) kalt abgestellt werden. Jetzt schleppt sie die Kittel-Kleinlok KL 2 (Bausatz von Model Loco, s. S. 12/13) ins Ausbesserungswerk. **Abb.: MV-HS**

Editorial

Nach all den anderen Jubiläen deutscher Bahnen kann im Oktober nun auch der 150. Jahrestag der ersten Streckeneröffnung in Württemberg gefeiert werden. Die Königlich Württembergischen zählten zu den Kleineren der ehemaligen Länderbahnen. Der Fahrzeugpark wies jedoch zahlreiche Bauarten von Lokomotiven und Wagen auf, die weit über die Landesgrenzen hinaus große Beachtung fanden. Sehr lange hat es gedauert, bis dies einen Niederschlag im Angebot der Modellbahnindustrie fand. Als die "Großen" der Branche noch im Schatten dieser Marktlücke friedlich ruhten, war es M+F in den frühen siebziger Jahren vorbehalten, die ersten Bausätze und Fertigmodelle nach württembergischen Vorbildern zu schaffen. Den eleganten Lokomotiven der Klassen C und K folgten die T 5, später die T 3 und dazu auch noch die kleine Kittel-Lok KL 2.

Ansonsten blieb es ruhig auf diesem Marktsektor, bis Lemaco die Kostbarkeiten der Baureihen 18¹ und 13¹⁷ in der Nenngröße H0 präsentierte. Nun endlich wurden auch Märklin und Roco aktiv, zuletzt auch noch Rivarossi. Ausgerechnet in Italien entstand der einzige deutsche Sechskuppler als Miniatur im Maßstab 1:87. Weitere Modelle, nur in Kleinserien, kommen aus England.

Wer nun zum Jubiläum große Erwartungen hegte, wird nicht auf seine Kosten kommen. Offen gestanden – von einzelnen Ausnahmen abgesehen – ist das aktuelle Angebot im Jubiläumjahr eher ernüchternd. Manches entpuppt sich beim genauen Besehen als mehr oder weniger glückliche Farbvariante bereits vorhandener Produkte, von denen einige sogar preußischen Ursprungs sind. Nach den guten Ansätzen in den vergangenen Jahren hätte man eigentlich mehr erwarten dürfen.

In einer Bestandsaufnahme zeigen wir auf, was der Markt derzeit und in den nächsten Monaten bietet. Leider sind sehr große Lücken geblieben, es ist also noch viel zu tun. Dies kann und soll nicht allein Aufgabe des Selbstbaus sein, dem wir aber auch in Zukunft noch manche Anregung geben wollen.

Ihre EJ-Redaktion

Schwabenstolz: Die württembergische K war Deutschlands stärkste Dampflokomotive, bis die BR 43/44 kam. Dank Rivarossi kann sie auch in H0 ihre Kräfte entfalten.
Abb.: MV-HS



Auf der Schwäb'sche Eisenbahn

– in H0, N und Z

Fahrzeuge nach württembergischem Vorbild waren lange Zeit nur als Kleinserienmodelle erhältlich. Seit etwa zehn Jahren hat sich die Situation etwas gebessert. Wichtige Lokbaureihen wie die Klasse C und die K sowie verschiedene Wagentypen sind nun als H0-Großserienmodelle auf dem Markt. Zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn im "Ländle" sind weitere angekündigt. Was tut sich heute auf der "Schwäb'sche (Modell-)Eisenbahn", wo sind noch Lücken? Das EJ hat sich für Sie umgesehen.

Bild 1: 1911, irgendwo auf der Schwäbischen Alb: T 5 1205 rollt mit einem Nahgüterzug flott dahin. Bis auf den zweiten Wagen (Fleischmann) stammt die ganze Garnitur von Märklin.

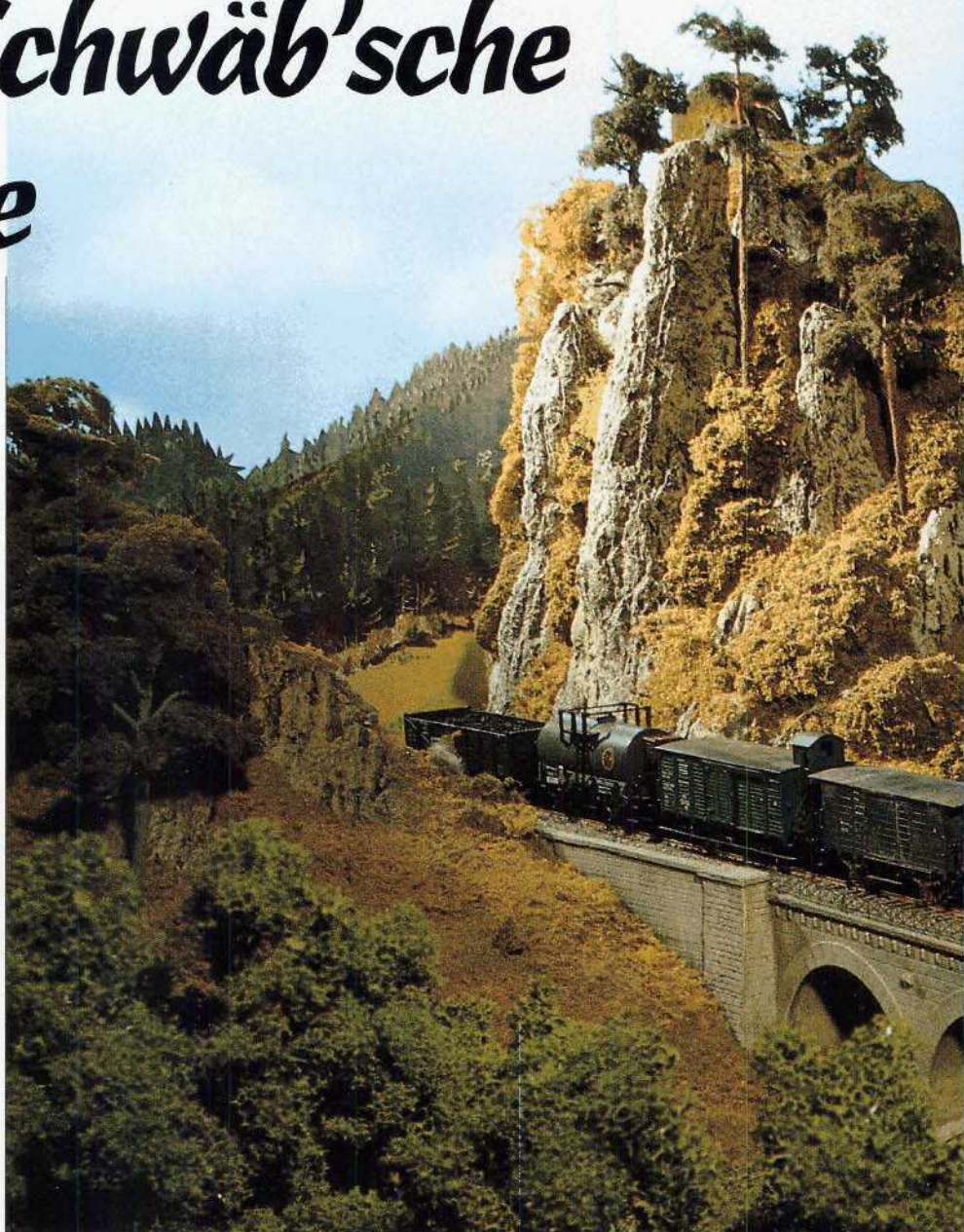


Bild 2: In Gegenrichtung hat die Schwesterlok 1206 einen Personenzug (Raimo) mit eingestelltem Bierwagen (Märklin) am Haken. Der recht alte Personenwagen müßte allerdings korrekterweise der 1906 eingeführten 4. Klasse zugeordnet und rostbraun gestrichen sein. Der Pw ist vorbildentsprechend grün.



Schnell fährt gut

Um es gleich vorwegzunehmen: Auch nach dem Jubiläum wird die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn (K.W.St.E.) den Modellbahnherstellern ein weites Betätigungsfeld bei der Vorbildsuche bieten. Halbwegs zufriedenstellend ist derzeit nur der Schnellzugdienst abgedeckt:

So legt Roco zur Feier die "Schöne Württembergerin" der Klasse C mit 31,5-m³-Tender in grauer Länderbahnlackierung auf. Wer sich beeilt, kann sicher noch irgendwo die grüne Version ergattern, die sich einige Jahre im Programm der Salz-

burger befand. Geeignetes Wagenmaterial findet sich in der Garnitur seinerzeit hochmoderner D-Zug-Wagen aus gleichem Hause. Die Fahrzeuge 1./2., 1./2./3., 2./3. und 3. Klasse waren zusammen mit einem königlichen Hofzugwagen schon einmal als Fünferpack im Handel. In DRG-Version gehören sie und die C (als BR 18¹) zum Roco-Standardprogramm. 1995 erscheinen die vier zusammen mit einem Packwagen (Pw 3ü wü 13) wieder in Sonderausgabe als Zugpackung. Auch ein Ergänzungswagen 3. Klasse ist angekündigt.

Bei der Roco-Garnitur konnte der fehlende K.W.St.E.-Packwagen auch bisher schon

durch ein Fahrzeug bayerischer (Trix) oder badischer (Liliput) Herkunft ersetzt werden, da diese Parade-Wagen vor allem im Verkehr zwischen den deutschen Staaten liefen. Bei den vierachsigen Durchgangswagen mit offenen Bühnen von Märklin ist dies nicht möglich. Sie waren nur im Binnenverkehr eingesetzt. Zwar gehört auch bei Märklin neben Wagen 2./3., 3. und 4. Klasse sowie einem Postwagen auch ein Packwagen Pwi wü 09 zur Garnitur. Als Zweiachser ist er in schnell fahrenden Zügen leider fehl am Platze (dafür eignet er sich vorzüglich für Personen- und Güterzüge). Württemberg-Fans sind also auf



Selbstbau angewiesen oder müssen eben ein Auge zudrücken.

Entschädigt werden die Märklinisten durch gleich zwei verschiedene Lokbaureihen, die sie vor ihren Zug spannen können: Die C mit 20-m³-Tender der Ursprungsausführung und die T 18. Erstere ist zwar nur noch im schwarzen Lack der Übergangszeit zur DRG im Katalog zu finden, trägt aber K.W.St.E.-Beschriftung. Doch einerseits paßt sie auch so zur Garnitur, andererseits hat sicher der eine oder andere Händler noch ein Exemplar im eleganten grauen Kleid der Friedenszeit vor dem Ersten Weltkrieg im Vorrat. Epoche-III-Freunde bekommen 1995 die C als DB-Reihe 18' mit großem Tender. Bei der T 18 handelt es sich um einen Nachbau der gleichnamigen preußischen Type.

Eine für den Märklinischen Epoche-I-Inter-Regio ebenfalls taugliche Zuglok ist die T 5. Sie befand sich in Epoche-I- und DB-Version (BR 75⁰) längere Zeit im Programm der Göppinger. Als DRG-Variante wurde

sie mit drei Vierachsern in einer Zugpackung angeboten. Auch heute ist diese vielfältig einsetzbare 1'C1'-Tenderlok in grün-schwarzer K.W.St.E.-Ausführung immer wieder auf Modellbahnmärkten zu ergattern (auch in Gleichstrom). 1995 erscheint die T 5 in grau-schwarzer Werkslackierung mit verfeinerter Steuerung neu.

Auf Schusters Rappen ...

... gehen müssen die schwäbischen Epoche-I-Preiserlein, sofern sie keinen Schnellzugbahnhof am Ort haben und nicht per Pferd, Postkutsche, Fahrrad oder einer der raren Benzinkutschen vorwärtskommen können. Beim Nahverkehr auf Schienen gähnt nämlich ein riesiges Loch im Angebot sämtlicher Hersteller.

Weder in H0 noch in N können Pendler in typisch württembergischen Doppelwagen-Einheiten zur Arbeit nach Stuttgart oder Esslingen fahren, zuckelt kein "Ziegle" mit den so charakteristischen "Latten"-Zwei-

achsern über die Alb oder durchs Hohenloher Land.

Wenigstens der kleine Kittel-Triebwagen wird bald H0-Fahrgäste über Nebenstrecken transportieren können. Dieses urwürttembergische Fahrzeug erscheint 1995 in Zusammenarbeit der Firmen Märklin und Trix. Ansonsten endet der hinter der T 5 oder der 1995 wiederaufgelegten Liliput-T 9 (alias preußische T 9³) daherrollende württembergische H0-Personenzug abrupt mit dem bereits erwähnten Märklin-Packwagen. Glücklicherweise, wer da noch eine Garnitur Personenwagen aus längst vergangenen Raimo-Tagen sein eigen nennt.

Aus der Patsche helfen kann den Ha-Nullern übrigens auch nicht Fleischmanns hübsche Jubiläums-Packung. Sie kommt zwar mit zwei Personen- und drei Güterwagen als "Gemischter Württembergischer Nebenbahnzug" daher und ist auch einer – allerdings der Württembergischen Nebenbahn AG (WN), nicht der K.W.St.E. Weder Lok noch Personenwagen (beide preußi-



Bild 3 (oben): Raimos T 3 stellt ein paar Güterwagen (Raimo, Märklin) für den "Sammeler" bereit.

Bild 4: Württembergischer Nahgüterzug ganz edel: Diese Liliput-T 9 wurde von Superdetailierungs-Spezialist Wolfgang Hug verfeinert und umlackiert. Gleiches geschah mit den von Raimo stammenden Wagen. Wieviel Mühe sich W. Hug mit dieser Garnitur gegeben hat, können Sie im EJ 10/1986 nachlesen.

Bild 5: Die originelle Kleinlok KL 2 mit Kittel-Kessel von Model Loco (Bau-Bericht ab Seite 12) hat eine dringende Übergabe zu der kleinen Landstation gebracht. Nun rollt sie zum Wasserfassen. Im Hintergrund ist die T 3 immer noch mit Rangieren beschäftigt.





Bild 7 (unten):
Aus einer früheren Produktion von Panier stammt die DB-99 633 der Klasse Tssd. Eine Epoche-I-Version fehlte leider.

scher Herkunft) durften auf Staatsbahngleisen verkehren. Allein die Güterwagen der WN sind frei einsetzbar. Das bringt insbesondere N-Bahner in Gewissensnöte. Für sie schaut's beim Thema "Württemberg" nach dem Arnold-Konkurs zappenduster aus. Beim N-Pionier waren wenigstens noch der Kittel-Triebwagen (allerdings nur in DRG- und DB-Version) sowie Schnellzugwagen (DRG, Epoche I nur als Sonderserie 1994) im Angebot. Allein Fleischmann hält 1995 mit der Sonder-Set "Württembergischen Nebenbahnzug" in 1:160 ein Lichtlein bereit.

Allerdings kein allzu helles: Die Nürnberger Preußen-Spezialisten haben nämlich in den Fundus gegriffen und ihrer Garnitur als Zuglok eine T 9 beschert. So weit, so gut – doch dahinter hängen die Fleischmänner zwei WN-Personenwagen sowie einige Güterwagen. Ein Zug also, der so nie gefahren sein kann. Es heißt wieder einmal: ein Auge zudrücken! Dies gilt auch für Freunde der Nenngröße Z. Zwar können sie sich als einzige über die charakteristischen "Latten"-Zweiachser (in Epoche I und III) freuen, doch bei Lokomotiven herrscht bislang Fehlanzeige. Zum

Jubiläum ist lediglich eine als T 9 "kostümierte" preußische T 12 als Sondermodell der Märklin-Händler-Initiative (MHI) angekündigt. Bleibt zu hoffen, daß sich Märklin entschließt, die gleichfalls in Nürnberg avisierte versilberte Klasse C auch in vorbildgetreuer Ausführung zu präsentieren – mit passenden Wagen natürlich.

Güter-Glanz

"Güter gehören auf die Bahn" – dieser etwas optimistische Werbespruch unserer Tage trifft in besonderem Maße auf die





Bild 6:

Württemberg-Dampf vom Feinsten: Märklins elegante Klasse C vor Rocos nicht minder schönen Schnellzugwagen. Nur Puristen wird da das DRG-Signal im Hintergrund stören. Ihnen bietet Weinert aber in diesem Jahr als Sonderserie ein passendes Produkt nach K.W.St.E.-Vorbild an.

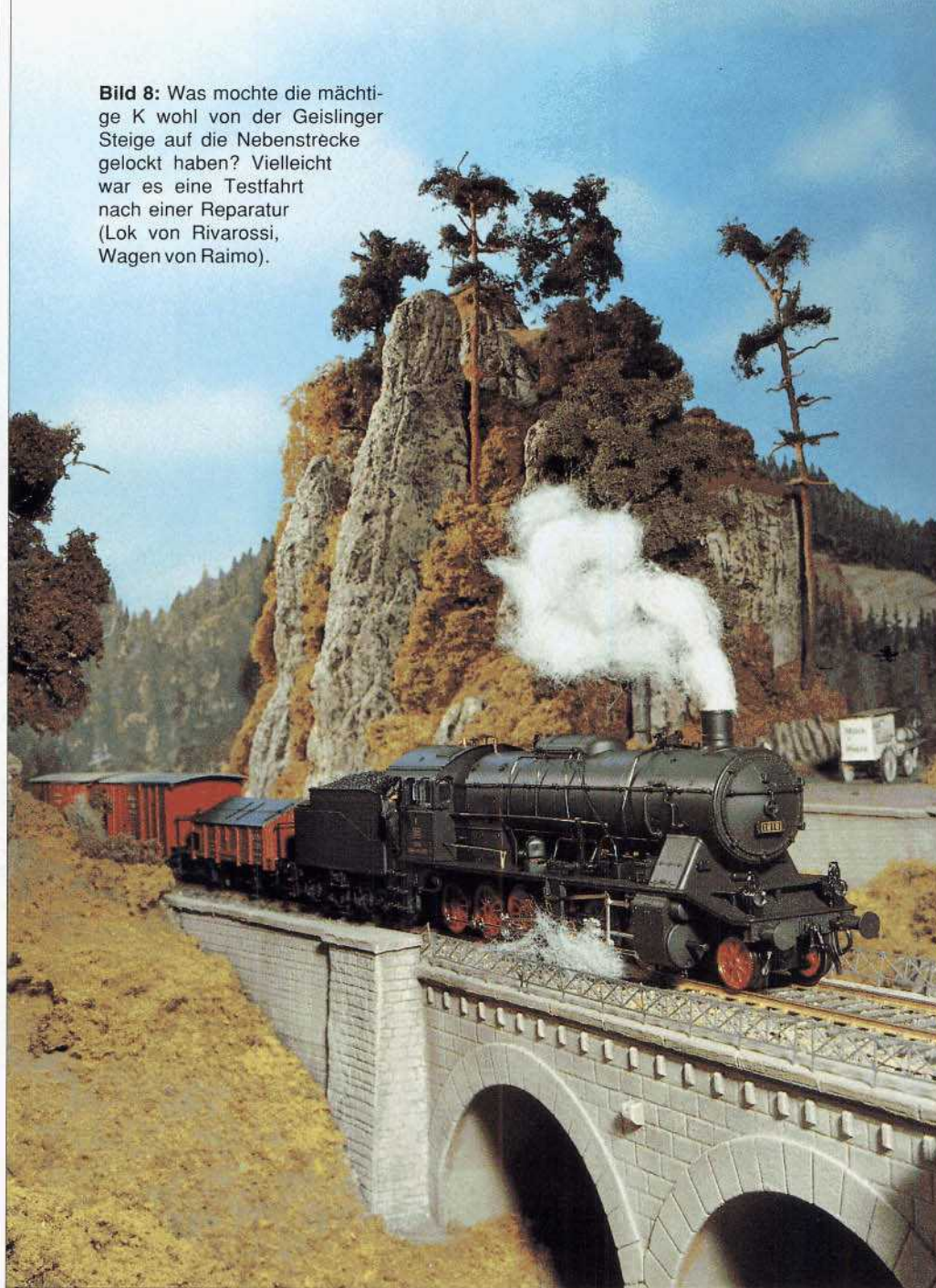


Bild 8: Was mochte die mächtige K wohl von der Geislinger Steige auf die Nebenstrecke gelockt haben? Vielleicht war es eine Testfahrt nach einer Reparatur (Lok von Rivarossi, Wagen von Raimo).

Epoche I zu. Sie konnte als einziges Verkehrsmittel Waren praktisch jeder Art und jeden Umfangs über Land transportieren. Entsprechend wichtig ist der Güterverkehr auch auf der Modellbahn.

Erfreulicherweise läßt sich hier einiges auf die H0-Achsen stellen. Bei Rivarossi ist sogar die württembergische Güterzuglok schlechthin, die mächtige Klasse K (BR 59), im Programm. Dank der Variationsfreude der Lombarden wird sie in den Epochen I bis III mit kurzem, mittlerem und langem Dom sowie verschiedenen Betriebsnummern für Wechsel- und Gleichstrombahner angeboten. So ist es z.B. möglich, in der Epoche I vier unterschiedliche K-Maschinen nebeneinander einzusetzen. N- und Z-Bahner müssen auf eine K.W.St.E.-Güterzuglok leider verzichten.

Für Ha-Nuller hört der Spaß freilich auch am Zughaken der K nicht auf: Vor allem Märklin hat seit einiger Zeit wechselnde Modelle württembergischer Güterwagen im Programm. 1995 erscheint zudem ein fünfteiliges Wagen-Set. Von Fleischmann gab es in den letzten Jahren ebenfalls einige K.W.St.E.-Güterwagen als Sonderserien zu kaufen. Heuer rollen wieder vier als Bestandteil des erwähnten "Nebenbahnzugs" aufs Gleis. Zum Jubiläum präsentieren zudem Trix und Sachsenmodelle jeweils ein Dreierpack Württembergisches. Einige hübsche Wagen hatte früher auch Raimo im Angebot. Gemeinsam mit Wagen anderer inner- und außerdeutscher Bahnverwaltungen läßt sich so ein stattlicher Epoche-I-Güterzug zusammenstellen. An Stelle des fehlenden Güterzug-Packwagens eignet sich gut der Märklin-Pw. Er unterscheidet sich von seinen PwGi wü 09-, 09a- und 09b-Brüdern nur durch Anschrift und Inneneinrichtung.

Freunde der Nenngrößen N und Z haben wesentlich weniger Material zur Verfügung. Nach dem Ende von Arnold (hatte in Nürnberg aber auch nur ein Zweierset Güterwagen angekündigt) sind sie auf die sechs Fleischmann-Wagen beschränkt. Wenigstens läßt sich damit hinter der T 9 ein hübscher Nahgüterzug bilden. In Z kann man sich einen gedeckten Güterwagen und ein fünfteiliges K.W.St.E.-Wagenset der MHI hinter die Pseudo-T 9 hängen.

Ausweg Kleinserie

Deutlich umfangreicher als das Großserienangebot ist die Palette der Kleinserienmodelle von Model Loco nach württembergischem Vorbild. Als Bausätze dürften sie jedoch nicht jedermanns Sache sein: 1995 sind Schnell- und Personenzugmaschinen der Klassen Ac (BR 34⁸²) und Adh (BR 13¹⁷) im Programm, dazu die Güterzugloks Hh (BR 57⁴), Fc (BR 53⁸) und K. Abgerun-

det wird das K.W.St.E.-Angebot von der Insel durch die Tenderlok T 4 (92¹) und die Kittel-Kleinlok KL 2. Fertigmodelle sind dagegen die 1995 von Bilger in Zusammenarbeit mit Deki angekündigten Loks Klasse C und G 12 (beide auf Roco-Basis) und die T 9 (Liliput-Modell). Mit viel Glück dürfte sich vielleicht auch noch ein Raimo-Bausatz der wü. T 3 auftreiben lassen.

Schwäbisch-schmal

Württemberg war neben Sachsen das klassische Land der 750-mm-Schmalspurbahnen. 99 633, eine Mallet-Tenderlok der Klasse Tssd, wurde als letzte Württembergerin der DB erst 1969 ausgemustert. Zum Jubiläum präsentiert Bemo eine H0e-Nachbildung dieser Lok. Sie ist sowohl als Bausatz wie als Fertigmodell angekündigt (Epoche III). Dazu passende Personen- und Güterwagen sind bereits seit längerem im Katalog zu finden.

Ku.

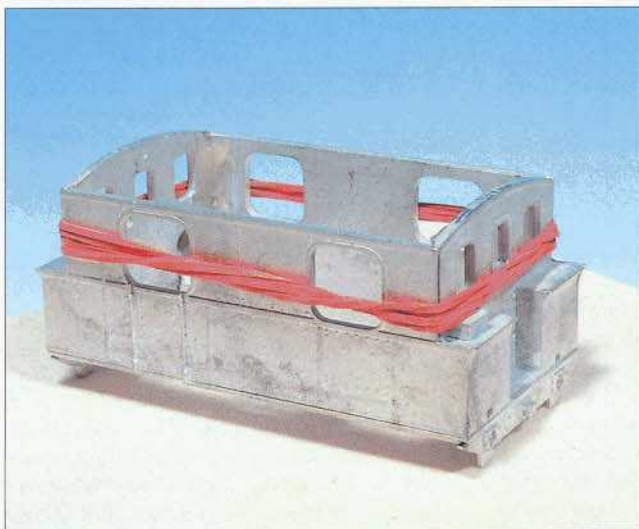


Bild 11: Die Gehäuseteile werden zuerst mit Sekundenkleber fixiert.

Bild 10 (links oben): Am Dach ist ein Grat wegzufilen.

Bild 12: Ein Gummiband hält die Teile, während Stabilit Express aushärtet.

Bild 9 (ganz oben): Das fertig lackierte Modell der KL 2.

Bilder 13 und 14 (rechte Seite oben): Innenrahmen und Detaillierungsbleche – erst löten, dann kleben.

Bild 15 (darunter): Lackierfertigtes Gehäuse und das probemontierte Fahrwerk.
Abb. 1 – 3 und 5 – 15: MV-HS; Abb. 4: Wolfgang Hug

Für Einsteiger: KL 2-Bausatz

Schon bei M+F war ein Modell der KL 2 als Bausatz im Programm. Formen und Ätzfilme wurden nach dem Ende der M+F-Produktion an Model Loco in England verkauft. Zur Spielwarenmesse 1995 kündigte Model Loco einen Bausatz der KL 2 als Neuheit an. Passend zum 150jährigen Jubiläum der Württembergischen Eisenbahn erschien er im Fachhandel. Durch den relativ einfachen Aufbau des Fahrzeugs eignet sich der Bausatz recht gut für Anfänger in diesem Metier.

Die wenigen Teile des Gehäuses sind recht schnell montiert. Allerdings müssen sie vor dem Verkleben sorgfältig bearbeitet werden, da die Formen schon einige Jahre auf dem Buckel bzw. Gummi haben. Auf dem Dach sind zwei Grate mit einer sehr feinen Feile zu entfernen. Außerdem müssen Sie das Dach durch vorsichtiges Biegen der Rundung der Stirnseiten anpassen.

Die vier Gehäuseteile sollten zunächst mit etwas Sekundenkleber fixiert werden. Durch Auflegen des Daches können Sie seinen spaltenfreien Sitz und die Rechtwinkligkeit des Gehäuses überprüfen. Anschließend werden die Seitenwände mit Stabilit Express in den Ecken belastbar verklebt. Dabei muß zu den Fenstern hin