



# Modellbahn JOURNAL

B 14162  
ISSN 0720-051X

September

III/1997

DM 14,50  
sfr 14,50  
S 110,-  
Lit 18000,-  
hfl 17,40  
lfr 312,-



(Füllseite)

# Inhalt

## Modellbahn-Journal

<b>Frühschicht</b>	6
Zu Besuch im Quattro-Bw "Schwarzendorf"	
<b>Quattro Stagiön • 14: Bw-Detaillierung</b>	12
Bruno Kaiser baut weiter	
<b>Die große Bahnsteighalle</b>	16
H0-Anlagenentwurf auf 3,33 m <sup>2</sup>	
<b>Die Rübelandbahn</b>	22
<b>Weinerts dritter Streich</b>	30
H0-Modell der T 12	
<b>23 Die Parsberg-Bahn</b>	32
Weihnachtsanlage in H0 mit Spitzkehrenbahnhof (Teil 2): <b>Tragende Rolle – der Holzrahmen</b>	36
<b>2. Gleisplan-Gewinnspiel</b>	41
<b>Schwarzberg</b>	42
TT-Anlage nach Thüringer Motiven	
Vorbildnahe H0-Bastelei aus einer Käseschachtel	
<b>Das Oberneufnacher Bahnhäusle</b>	66
Fleischmanns BR 24 als Wechselstromlokomotive <b>Mit schwesterlicher Hilfe</b>	71
Modellbahnausstellung in Chatham 1997 <b>Partly British</b>	72
Unser Zugporträt	
<b>Personen- und Güterzüge im Valsugana</b>	74
Das Belade-Gewinnspiel des EJ-Clubs <b>Die Sieger: Ladegut für Clubwagen</b>	79
Mit Rolf Knipper unterwegs im H0-Ruhrgebiet <b>»Marthas Briketts«</b>	80
Schneepflug-Bausatz in H0 von Spieth <b>Auch im Sommer, wenn's nicht schneit ...</b>	85
1. Gleisplan-Gewinnspiel (4): <b>Drei neue H0-Entwürfe</b>	86
<b>24 Hackerbräu München im Modell</b>	88
<b>Neues bei Arnold und Rivarossi</b>	91
Baustellen-Diorama <b>Wer ändern eine Grube gräbt ...</b>	92

## Journal-Rubriken

<b>Bahn-Notizen</b>	48
<b>Übersicht über die Verlags-Neuheiten</b>	56
<b>Bücherecke</b>	65
<b>Tips &amp; Tricks: Heizschlauchständer</b>	70
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	94
<b>Auto-Neuheiten</b>	100
<b>Modellbahn-Notizen</b>	101
<b>Mini-Markt</b>	102
<b>Club-Shop</b>	110
<b>Fachhändler-Adressen</b>	112
<b>Impressum</b>	114
<b>Bahn-Post</b>	116
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	118

**Titelbild:** Hochbetrieb im Bw "Schwarzendorf". Das Bahnbetriebswerk unserer Quattro-Anlage ist fertig. Was dort zu erleben ist und wie wir es gebaut haben, erfahren Sie ab Seite 6. **Abb.: MV-HS**

# Editorial

Wie der Mai so ist auch der September eine Art "Scharniermonat": Die eine Jahreszeit, der Sommer, ist so gut wie bereits vorbei, die andere, der Herbst, hat noch nicht so richtig angefangen. Auch dieses Modellbahn-Journal spiegelt diese Janusköpfigkeit wider: Auf der einen Seite ein ungewöhnlich üppiger Segen von Sommer-Neuheiten, der sich in acht Seiten "Schaufenster" niederschlägt (zum Vergleich: Im Vorjahr war es nur die Hälfte), auf der anderen werkeln wir schon wieder eifrig an unserer diesjährigen Weihnachtsanlage. Auf fünf Seiten (S. 36 bis 40) zeigen wir Ihnen, wie Sie einen Unterbau aus Holz erstellen, der Ihren Schreiner staunen lassen wird! Übrigens werden wir unseren Lesern in diesem Jahr zwei Weihnachtsanlagen mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden vorstellen: die genannte, die technisch wie gestalterisch einige Erfahrung voraussetzt, und eine weitere, mit deren Veröffentlichung wir im nächsten Journal beginnen. Mit ihr schaffen auch technisch unbegabte Eltern ruckzuck ein attraktives Weihnachtsgeschenk für ihre Kinder. Lassen Sie sich überraschen!

Oder wollen Sie gar keine Anlage bauen, weil Sie schon eine haben? Dann lassen Sie sich doch von uns dazu inspirieren, z.B. Ihren Bahnhof mit einer Bahnsteighalle zu versehen (S. 16 bis 21) oder einen langweiligen Gleisanschluss im hinteren Anlageneck mit einer Fabrik in Halbkulissentechnik zum Blickfang aufzuwerten (S. 80 bis 84). Fahrzeug-Umbauten sind übrigens auch keine schlechte Beschäftigung für länger werdende Abende. Wie wäre es also mit Ideen für Wagenladungen (S. 79)? Wechselstromer könnten sich die Zeit auch damit vertreiben, Fleischmanns BR 24 mit Schleifer und Umschalter zu versehen – eine überraschend einfache Bastelei, wenn man weiß, wie's geht. Auf Seite 71 erfahren Sie es. Links daneben, auf Seite 70, beschäftigt sich unsere Rubrik Tips & Tricks mit einfacherem Löten mittels Lötlehre, und auf Seite 85 berichten wir von unseren Erfahrungen mit einem neuen Schneepflug-Bausatz.

Sollten Sie noch keine Anlage besitzen und gerade noch am Gleisplanzeichnen sein, so könnte Ihnen vielleicht unser Vorschlag nach Vorbild der Rübelandbahn (S. 22 bis 29) weiterhelfen. Wem er zu ausgefeilt ist und zu viel Selbstbau verlangt, der findet auf den Seiten 86 und 87 leichter zu realisierende Ideen unserer Leser aus dem 1. Gleisplan-Gewinnspiel.

Apropos: Die Einsendefrist zum 2. Gleisplan-Gewinnspiel läuft aus! Noch haben Sie Zeit, zu planen und zu tüfteln, aber am 1. Oktober ist Schluß. Es heißt also, sich dranzuhalten, wollen Sie einen der vielen wertvollen Preise gewinnen.

**Ihre EJ-Redaktion**

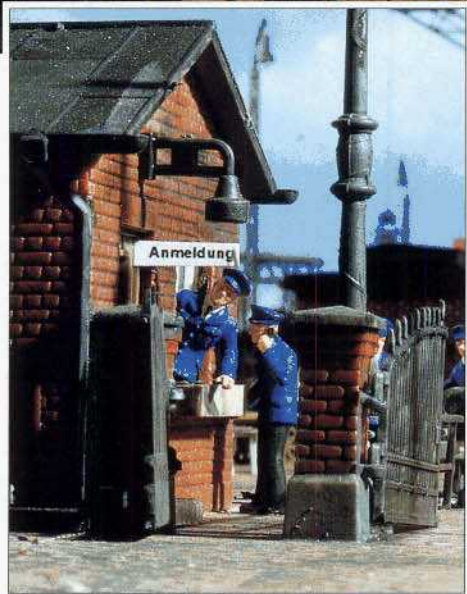
# Frühschicht

So heißt das Zauberwort für Rudi und Kurt, zwei Lokschlosser des Bw Schwarzen-  
dorf. Die beiden sind gute alte Freunde und schon einige Jahre im Bw beschäftigt.  
Nein, die Lokführerkarriere wollten sie nie einschlagen. Womöglich noch im Winter  
frieren, oben auf dem offenen Führerstand einer 24er, besonders, da die Kollegen  
doch einige "Rückwärtsdienste" im Plan haben! Ihre kleine Welt war und ist die  
Werkstatt, und Frühschicht ist besonders schön. Nachmittags geht's dann zu Mut-  
tern zum Kaffee oder im Sommer in den Garten. Rudi und Kurt liefen uns gerade  
als erste über den Weg zum Bw. Sie sollen ihr Tagwerk beginnen, und wir schauen  
uns ein wenig um in diesem Dampflok-Bw, in dem der Chef schon als Lehrbub auf  
der Lohnliste stand.



**Bild 1:** Im Bahnbetriebswerk gibt es keine ausgesprochene Nachtruhe. Die Schuppenheizer haben die Ruhefeuer unterhalten und pünktlich zum Dienstbeginn der Personale die entsprechenden Maschinen auf Spitzendruck gebracht. Heizer mit Reglerberechtigung durften dann die dampfenden Maschinen ins Freie fahren. Nach dem Fahrauftrag des Scheibenwärters geht es zuerst auf die Drehscheibe. In der Mitte der Bühne wird angehalten, und der Schwenk zum Standgleis kann beginnen. Eine 24er hat die Prozedur schon hinter sich und ist am Schlackengleis abgestellt. Der Heizer ist dort bereits tätig und hat die Hähne geöffnet. Bald wird der Fahrdienst beginnen.





Dank unserer persönlichen Einladung des Lokleiters konnten wir an Erwin, dem Pförtner, ohne große Probleme vorbeikommen. Ein Rangierunfall hat Erwin einst sein linkes Bein gekostet, und nach seiner Genesung hat er vor Jahren seinen Posten am Bw-Eingang bezogen. Hier ist er natürlich genauso pflichtbewußt bei der Sache wie damals draußen im Gleis. Die wenigen auftauchenden Eisenbahnfotografen der ersten Stunde haben bei ihm keine Chance. Seinem aufmerksamen Blick entgeht nichts. Selbst vom schon aus den

Angeln hängenden Eingangstor vertreibt er die Neugierigen: Das ist Bahngelände! Weg hier, sonst informiere ich die Bahnpolizei! Tja, der Tag im Bau hätte sich nicht gelohnt, denn nicht mal vom Tor läßt es sich bis zur Drehscheibe hin fotografieren. Doch was kümmern uns anderer Leute Probleme, wir haben das große Los gezogen und können durchs Bw schlendern. Rudi und Kurt hetzen mit einem Gruß auf dem "Borneosteg" um die Scheibe. Warum der so heißt? Na, auf einem Steg geht's für gewöhnlich zum Schiff in den Urlaub, und



**Bild 2 (linke Seite oben):** Im Morgenlicht erstrahlt das Gebäude der Lokleitung. Hier müssen wir uns vor unserem Rundgang melden. Am Tor herrscht ein ständiges Kommen und Gehen. Obendrein arbeitet noch eine Baufirma auf dem Gelände.

**Bilder 3 (linke Seite Mitte) und 4 (linke Seite unten):** Der Pförtner erwartet uns schon mit eisiger Miene. Besucher im Bw werden von ihm argwöhnisch gemustert. Rudi und Kurt sind unterdessen auf dem Weg zu einer schadhaften Maschine. Erst mal schauen, was da so ansteht.

**Bild 5 (linke Seite unten rechts):** Der Kohlekran am Bansen ist mit Nachschub für seine "Vielfresser" beschäftigt.

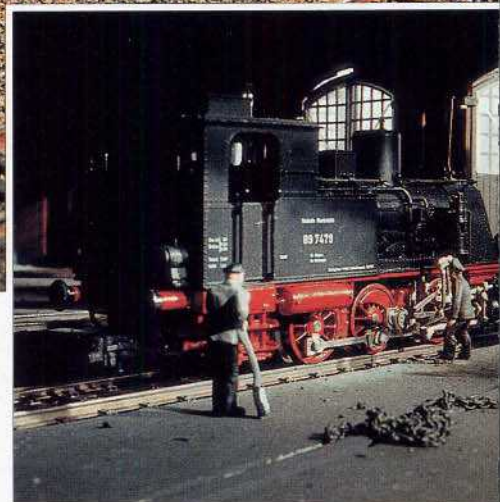
**Bild 6:** Dampf pur am Kohlebansen! Endlich ist das Personal der 86 457 an der Reihe und kann den Tender der Lokomotive füllen.





**Bild 7:** Das Personal der 24 067 ist inzwischen auf dem Führerstand und beginnt seinen Dienst. Auch 86 457 hat gewendet und erwartet die Abfahrt. Im Schuppen werden die nächsten Maschinen auf Betriebsdruck "gebläsert".

**Bilder 8 bis 12:** Im Schuppen und in seiner Umgebung bekommen die neugierigen Eisenbahnfans einiges geboten. Die 92 555, die Schwarzendorfer "Hofdame", beginnt mit ihrer Schicht. Sie soll die T 3 89 7479 aus dem Haus ziehen, die einer außerplanmäßigen Bremsuntersuchung unterzogen werden muß. 78 198 und 95 008 haben heute frei; es wird ausgewaschen. 41 018 rollt zu kurzer Rast in Stand 5. Rudi und Kurt haben ihre Schweißgeräte in Position gebracht und bessern an 39 161 und 64 389 kleine Beulen und Blessuren aus. Am Rohrblasgerüst hat ein Lehrling seine "Rußtaufe". **Alle Abb.: MV-HS**

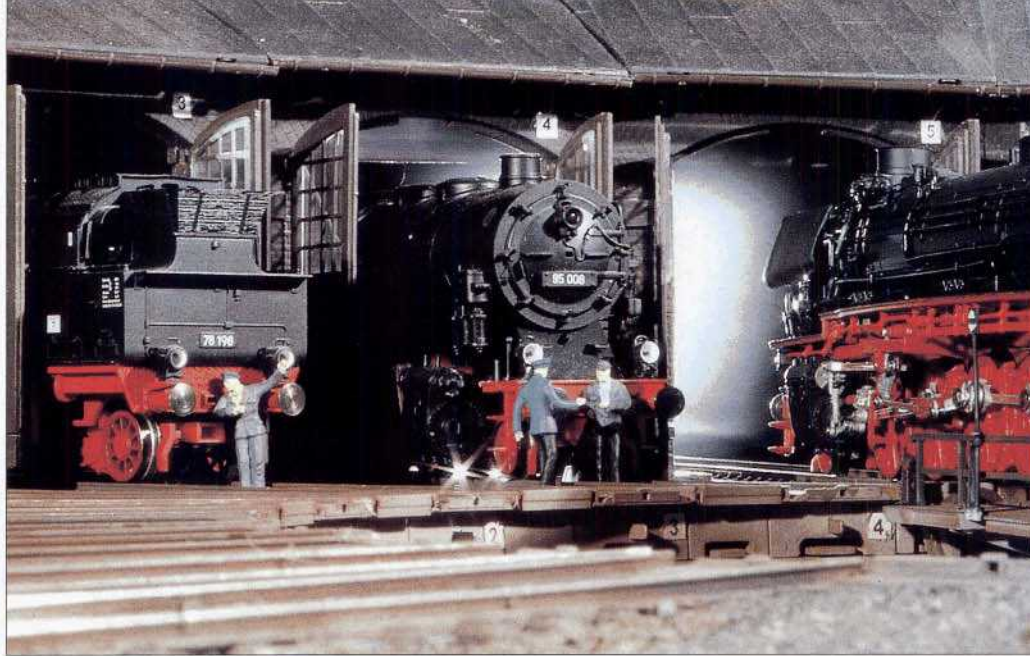


Borneo wäre da halt etwas ganz anderes als die Drehscheibe hier.

Wir begeben uns zuerst zur Bekohlung. Einer 86er werden hier gerade die Kohlevorräte ergänzt. Hinter ihr warten schon die nächsten Maschinen, bis sie an der Reihe sind. Rundherum ist ein ständiges Säuseln und Japsen der Pumpen zu hören. Das Gepolter der Kohlen, manch lautes Wort zwischen Personal und Bw-Arbeitern mischt sich in die Symphonie der Dampfrosser. Rund um den Schuppen und in den Randbereichen des Bw pulsiert das Geschäft ebenso hektisch wie am Wartegleis vor dem Bansen. So sieht man, wie eine der letzten Maschinen der Reihe 62 gerade ausgeblasen und am Öllager ein Güterwagen mit neuen Betriebsstoffen für das Stofflager heranrangiert wird.







Zu früher Stunde kommt auch der große Kohlekrum zum Einsatz. Alle zwei Tage muß der Kohlevorrat ergänzt werden. Was nicht in den Bansen paßt, wird seitlich als Reserve abgelagert.

Bevor wir das Bw-Gelände wieder verlassen, wenden wir uns noch den Schuppengleisen zu. Dort stehen einige Maschinen für die nächsten Dienste bereit oder rücken zur Untersuchung ein. Andere sehen schon ihrer Zerlegung entgegen. Auch ein Blick aus dem Schuppen hinaus auf die Scheibe soll uns noch vergönnt sein.

Soviel für heute vom ersten Streifzug durch unser "Quattro-Bw"; weitere Berichte werden folgen! Es gilt erst einmal Abschied zu nehmen. Auf den folgenden Seiten lesen Sie noch, wie das Schwarzendorfer Bw den letzten Schliff erhalten hat. **HS**



**Bilder 1 bis 4:** Der Aufbau des Achslagers. Zuerst wird das separat liegende Gleisjoch mit den beiden zusätzlichen Schienen bestückt. Nach der erfolgreichen Laufprobe werden die Zwischenräume mit Noch-Bastelplatten ausgefüllt. Die Nachbildung der Betonfüllung wird wie bei dem Gelände vor der Lokleitung mit aufgeschachtelter Modelliermasse erreicht.

## Die EJ-Verlagsanlage

# QUATTRO

## Stagioni

Folge 14

Das Dampflokbw – Inbegriff "rustikaler" Eisenbahn-Atmosphäre und Ziel aller Dampflokb-Narren. Schmutz, Kohle und Staub. Rauch, Qualm und Schlacke in fast jeder Ecke. Eine Reise in eine in dieser Form leider kaum mehr existierende Eisenbahnwelt. Ob es uns möglich war, diese Illusion auf der Quattro wiederzugeben? Das Urteil darüber liegt bei Ihnen, liebe Leser! Unser mit viel Eifer vorgenommener Versuch soll hier ausführlich beschrieben werden.

**Bild 5:** Hier das Glatziehen der Modelliermasse innerhalb der Gleise zur Gestaltung einer Betonfläche.



## Ein Lagerplatz für Radsätze

In beinahe jedem Bahnbetriebswerk, in dem Reparaturen an den Fahrzeugen vorgenommen werden, befinden sich auch Einrichtungen, die die Voraussetzungen für solche Arbeiten schaffen. Ein Beispiel dafür ist – sofern das Bw über eine Achssen verfügt – ein Lagerplatz für abgefahrene bzw. neue Radsätze. Besonders in Betriebswagenwerken findet man derartige Anlagen. Das Interessante daran ist, daß hier vier Schienen in den Asphalt eingelassen sind, was versetzte Lagerung der Radsätze ermöglicht und damit eine Ersparnis an benötigter Fläche mit sich bringt.

Zur Realisierung im Modell sind nur wenige Handgriffe erforderlich: Man klebt ein Stück Gleis auf die vorgesehene Stelle, außerdem zwei einzelne, gleich lange Schienen auf die Schwellen. Damit die Spurweite auch exakt eingehalten wird, empfiehlt es sich, den Schienenfuß seitlich an die Kleisen zu rücken. Zum Ausfüllen der Zwischenräume zwischen den Schienen fertig

**Bild 6:** In die ausgehärtete Masse lassen sich mit Reißnadel und Skalpell u.a. auch die Wasserkräne perfekt und bündig einarbeiten.

