



Über 190 Farbfotos

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

10/1986
Dezember

DM 10,80
sfr 10,80
öS 85,—

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

Liebe Leser,

mit dem vorliegenden Journal 10/86 bieten wir Ihnen zur Weihnachtszeit erneut eine umfassende Modellbahn-Ausgabe und hoffen, daß sie Ihnen wieder ebenso gut gefällt wie schon die vorausgegangenen Nummern 9/85 und 7/86.

Daß unsere ersten reinen Modellbahn-Journale großen Anklang gefunden haben, ließen die parallel dazu gestarteten Antwortkarten-Aktionen zweifelsfrei erkennen. Die Auswertung aus Journal 7/86 ergab, daß 90 % der an der Umfrage teilnehmenden Leser mindestens zwei Modellbahn-Journale pro Jahr, rund 80 % sogar drei und mehr Ausgaben sehr begrüßen würden. Dieses Ergebnis ist für uns natürlich Ansporn, im kommenden Jahr nun insgesamt drei gute "Modellbahn-Extras" zu schaffen. Gelingen kann dieses Vorhaben aber nur, wenn die lebhafteste Unterstützung aus dem Leserkreis weiterhin so anhält wie bisher.

In einem Modellbahn-Wettbewerb (siehe unten) mit interessanten Prämien werden wir die Leserbemühungen noch zusätzlich honorieren.

Als Modellbahn-Ausgaben sind für 1987 die Journale Nummer 4, 7 und 11 vorgesehen. Damit wird das Eisenbahn-Journal wie versprochen (Sonderjournale nicht mit eingerechnet) im kommenden Jahr 11 x erscheinen. Für 1988 hoffen wir dann, unser Ziel von insgesamt 12 Ausgaben im Jahr zu erreichen. Berechtigterweise könnte man jetzt fragen, ob es denn so schwierig ist, von 11 auf 12 Journale zu erweitern. Zugegeben: einfach ist es

nicht, wenn man keinen Qualitätsverlust des Inhaltes in Kauf nehmen möchte. Zu berücksichtigen ist vor allem, daß wir – so ganz nebenbei – auch noch unsere Lizenzausgaben für Italien ("mondo ferroviario") und Holland/Belgien ("Sporweg Journaal") gut betreuen wollen. Weitere Lizenzgründungen sind ins Auge gefaßt.

Ein Ergebnis herausgegriffen

Eines unserer Umfrageergebnisse zeigt deutlich, daß in die Modellbahnerlei Bewegung gekommen ist. Die Devise heißt: Endlich weg von der reinen Polemik und wieder hin zur "Handarbeit" des Landschaftsbaues und der Landschaftsgestaltung. 71,6 % aller unserer Leser wünschen sich in dieser Richtung Orientierungshilfen und fordern Anleitungen und Beispiele anhand von gut bebilderten Beschreibungen. Verständlich, – denn wer wünschte sich nicht seine eigene kleine heile Welt ohne Hetze, Streß oder Gehässigkeiten! Dieser Wunsch kann für jeden erfüllbar sein, denn eine solche Modellwelt muß nicht unbedingt nur von Perfektionismus geprägt sein. Damit es unseren Lesern dabei nicht an Anregungen fehlt, müssen wir als Redaktion uns trotz allem bemühen, den jeweils höchsten Bau- und Ausführungsstandard zu beschreiben und aufzuzeigen. Aus den Leserreaktionen können wir entnehmen, daß alte, jahrelang eingefahrene Gleise allmählich verlassen werden, d.h. die Bereitwilligkeit, neue, andere Wege einzuschlagen, ist in letzter Zeit größer als je zuvor. Bestätigt fanden wir die

sen begrüßenswerten Trend durch das unerwartet lebhaftes Echo auf unseren Aufruf, alte Anlagen um- und neu zu dekorieren bzw. zu bepflanzen. Die damit verbundenen Anfragen nach geeignetem "Pflanzmaterial" wollen wir deshalb hier, beginnend mit der Fertigung von Nadelbäumen und weiteren Fortsetzungen zur Fertigung von Laubbäumen dem Leser ausführlich nahebringen.

Daß wir auch an dieser Ausgabe mit (fast 200) Farbabbildungen nicht gespart haben, werden Sie sicherlich angenehm vermerkt haben. Das setzt unsererseits die Erstellung vieler technisch hochwertiger Fotos zu unseren haus-eigenen Artikeln voraus. Gerade die Modellfotografie gibt immer wieder Anlaß zu Leser-anfragen, wie wir es anstellen, so fantastische, vorbildnahe Ergebnisse zu erzielen. So mancher möchte etwas zur Verbesserung des eigenen Könnens "abgucken" - ein ganz natürliches Begehren. Dies war auch Anlaß für den Beginn unserer Fotografierserie. Daß der eine oder andere dabei etwas erschreckt feststellte, welch enormer Aufwand an Kameras, Objektiven und Beleuchtungskörpern zu betreiben ist, überrascht uns nicht. Es wird klar, daß ein hoher Standard nur unter intensivem Materialaufwand, verbunden mit den entsprechenden Geldmitteln, erreicht werden kann. Die Vorarbeit in Form des Dioramenbaues und der Kulissenherstellung ist ebenfalls recht aufwendig.

Mit diesem Journal sowie mit der in wenigen Tagen erscheinenden Sonderausgabe verabschieden wir uns für das Jahr 1986.

Wir wünschen Ihnen ein frohes Weihnachtsfest und viel Glück im Neuen Jahr.

Ihr Hermann Merker Verlag

Modellbahn-Wettbewerb.

Wir wünschen uns von unseren Lesern Bildberichte von noch nicht veröffentlichten Dioramen und Anlagen, die nach neuesten Detaillierungskriterien gestaltet wurden. Über einen Zeitraum von 2 Jahren hinweg wollen wir diese dann unseren Lesern ausführlich vorstellen.

Wir wählen absichtlich eine lange Zeitspanne, damit sich möglichst viele Modellbahner daran beteiligen können. Wer sich in der nächsten Zeit den Bau von Dioramen oder Anlagen vorgenommen hatte, der sollte bald damit beginnen, um die Möglichkeit zur Veröffentlichung im Eisenbahn-Journal nicht zu versäumen. Für Veröffentlichungen gibt es ein Honorar, außerdem sind wertvolle Sach- und Geldpreise zu gewinnen. Es müssen nicht unbedingt komplette Anlagen sein, es genügen auch fertiggestellte Teilabschnitte. Nach zwei Jahren werden dann wieder unsere Leser, vertreten durch die Leser-Jury, in der bereits bekannten Art entscheiden, was am besten gefiel.

Also: viele schöne Sach- und Geldpreise sind wieder zu gewinnen (auch die Jury der Leser geht nicht leer aus). Doch hierüber mehr in den nächsten Journalen.

Die Redaktion

Titelbild: Roco BR 93 (preuß. T 14) an der Entschlackungsgrube. Auf der Modellbahnanlage von Herrn Elsner (siehe auch Beitrag "Vorstadt-Atmosphäre" auf Seite 4) ist sehr realistisch das glühende Ausschlackgut in der Schlackengrube imitiert.

ISSN 0720-051X 12. Jahrgang
Einzelausgabe DM 10,80 öS 85,-
sfr 10,80

Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
PR-Werbung, Anzeigen: Anne Rödel
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Schlußredaktion: U. Bauer
Textverarbeitung: Merker Verlag
Druck: Printed in Italy
EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 30

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Aus dem Inhalt . . .	Seite
Vorstadt-Atmosphäre	4
»Z« macht's möglich! Gebirgsmassiv für die Regalwand	10
Minidioramen als lehrreiche Geduldsspiele	14
Königl. Bayerische Waggon-Reparaturhalle	22
Modellbau-Meisterstück für 4 Hände: Großanlage für das Dreileiter-Wechselstromsystem	26
Württ. Nebenbahnfahrzeuge im Modell (die württembergische T 9)	38
Modellbahn-Anlage der Superlative	48
Bauanleitung für Nadelbäume	60
Fichten und Tannen aus Bausätzen	66
Fotokurs für Fortgeschrittene (Teil II)	73
Vorbildgerechte Felsgestaltung	78
Schaufenster der Neuheiten	82
MINI-MARKT	86
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	88



Bild 1: Perfekte Großstadt-Atmosphäre auf 3 qm Grundfläche. Seit rund 10 Jahren arbeitet der Berliner Studiendirektor Rudolf Eisner an diesem bis ins kleinste Detail ausgefeilten H0-Anlagenteilstück.

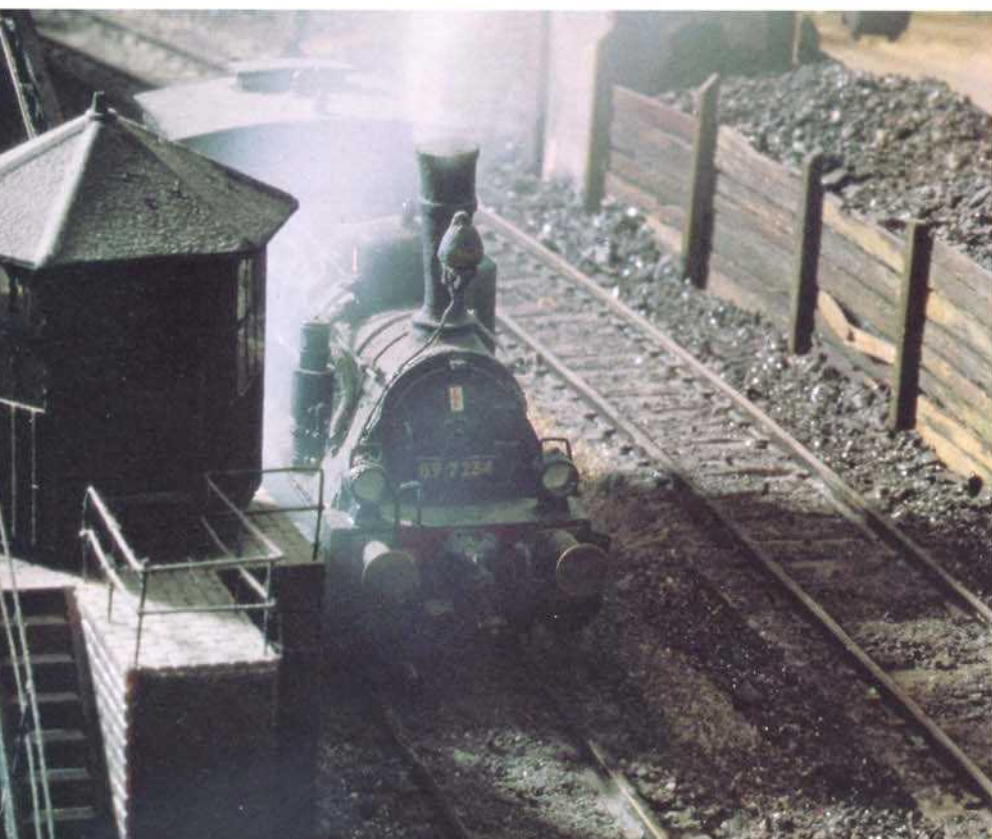


Bild 2: Der "Rangierbock" rollt an die Bekohlung. Sämtliche Behandlungsanlagen des Betriebswerkes sind im Eigenbau erstellt. Natürlich fällt echte Kohle den aus Furnierholz und Profilen erstellten Bansen.

Vorstadt-A

Naßkalter Wind fegt über den menschenleeren Bahnsteig und treibt weiße Wolkenfetzen über den grauverhangenen Novemberhimmel.

Sonntags früh um sieben liegt die Vorstadt wie ausgestorben da; nur vereinzelt fällt ein Lichtschein durch die Fenster der hohen, grauen Mietshäuser hinter dem Bahngelände: Eine Handvoll notorischer Frühaufsteher ist offenbar schon auf den Beinen. Mit leisem Auspuffschlag poltert eine 93er zur Bekohlungsanlage "des nahen Bahnbetriebswerkes". "Is jut, Meister", ruft der Arbeiter dem Lokführer vom Kohlenkran aus



Bild 3: Volles Haus am Sonntagmorgen. Auf der komplett im Selbstbau erstellten Drehscheibe wird gerade die fabrikneue 23 105 gewendet. Der 20ständige Ringlokschuppen entstand aus modifizierten Vollmer-Bauteilen. Am Hügel hinter dem Schuppen zu erkennen: die Wasserstandsanzeige der Speisewasserversorgung.

voll betriebsfähigen Großstadt-Diorama gebaut. "Eigentlich", räumt Rudolf Elsner ein, "hätte daraus ja in der Zwischenzeit eine ganze Anlage entstehen sollen". Daß es bislang bei einem Teilstück geblieben ist, grämt ihn dennoch wenig, denn die Freude über einen gut platzierten Baum, ein perfekt verwittertes Gebäude oder eine von den Spuren jahrzehntelangen Betriebsdienstes gezeichnete Dampflokomotive geht ihm vor. Natürlich hat Rudolf Elsner nicht zehn Jahre lang ununterbrochen an seinem sehenswerten Teilstück gebaut: "Das Hobby soll schließlich Spaß bereiten, " so seine Philosophie, "und nicht in Arbeit ausarten".

Arbeitszeit steckt dennoch zur Genüge in diesem Diorama: Sämtliche Gebäude sind aus abgewandelten, sorgsam verwitterten Kibri- und Vollmer-Bausätzen entstanden. Der große Vollmer-Ringlokschuppen wurde auf 20 Stände erweitert, die Drehscheibe komplett im Eigenbau erstellt. Ebenfalls im Do-it-yourself-Verfahren sind Bekohlungsanlage (Furnierholz, echte Kohle), Besandung (aus Schullern-Profilen) und Untersuchungsgruben gebaut worden. Besonders trickreich ist die Gestaltung der Gruben ausgeführt: Sie weisen je eine motorisch bewegte Seitenwand auf, die bei Bedarf in Grubenmitte gefahren werden kann. Des Rätsels Lösung: Diese Wand trägt den Mittelleiter (gefahren wird nämlich mit Mittelleiter und Gleichstrom), der nach einer Lokdurchfahrt auf diese Weise elegant wieder verschwindet.

Die früher im Bw-Bereich aufgestellten Selbstbau-Wasserkräne mußten mittlerweile den zuvor sorgsam verwitterten Wasserkränen von Bochmann und Kochendörfer weichen. Auf einen Wasserturm wurde bewußt verzichtet; die gedachte Speisewas-



atmosphäre

zu. Bremsluft zischt, die betagte preußische T 14 kommt mit sanftem Ruck zum Stehen. Dieses Stimmungsbild zum Thema "Eisenbahn in der Großstadt Ende der 50er Jahre", könnte aus der Feder eines "Preiser"-H0-Journalisten stammen, der seine Eindrücke von einem Rundgang auf dem drei Quadratmeter großen Anlagenteilstück von Rudolf Elsner, Berlin, wiedergibt.

Derart überzeugende Eisenbahnatmosphäre im H0-Maßstab zu schaffen, geht freilich nicht von heute auf morgen. Exakt zehn Jahre lang hat der Berliner Modellbahner und Fotograf aus Leidenschaft an seinem



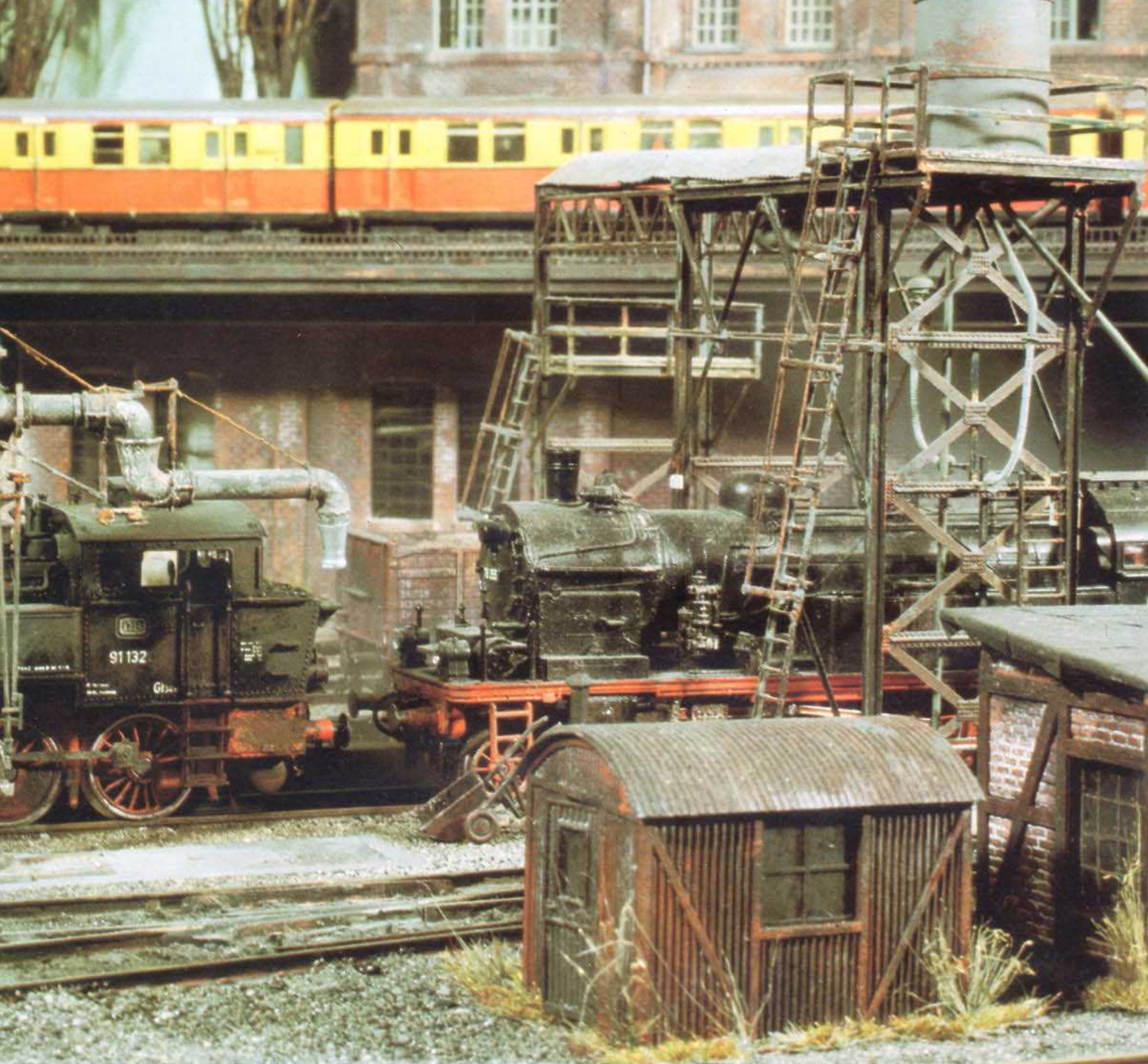


Bild 4: Während die filigrane Besandungsanlage komplett aus Schullern-Profilen entstand, stammt der Wasserkran von Bochmann & Kochendörfer. Der S-Bahn-Zug im Hintergrund ist ein Kleinserienzeugnis japanischer Herkunft.

◀ **Bild 5:** Hinter den Behandlungsanlagen liegt der Nebenbahn-Endbahnhof "Böckelsphul-West". Als Empfangsgebäude wurde der frühere Berliner S-Bahn-Eingang "Spandau-West" originalgetreu nachgebaut.

Bild 6: Von Roco, Peco, Märklin und Shinohara stammt ein Teil des Gleis- und Weichenmaterials. Einige Weichen und Streckengleise sind allerdings im Eigenbau entstanden. Ebenfalls komplett selbstgebaut: die Besandungsanlage, unter der gerade eine preußische T 18 ihre Vorräte ergängt.



serversorgung übernehmen Wassertanks, die im (Preiser)-fichtenbestandenen Hügel hinter dem Lokschuppen liegen. Wasserstandsanzeiger sind in Bild 3 deutlich zu erkennen.

Hinter den Lokbehandlungsanlagen liegt der Nebenbahn-Endbahnhof "Böckelsphul-West", dessen bahnsteigseitiges Emp-





fangsgebäude teilweise dem früheren S-Bahn-Eingang "Spandau-West" vor der Haustür des Erbauers entspricht. Ein Übergang verbindet die Nebenbahn-Endstation mit der S-Bahn-Haltstelle und der Stadt.

Während die S-Bahnzüge — Kleinserienmodelle japanischer Herkunft — über Shinohara-Code-70-Profile rollen, stammt das restliche Gleismaterial von Roco, Peko und Märklin. Einige Weichen und Streckengleise sind allerdings im Eigenbau unter Verwendung von Roco- und Nemecei-Teilen (auf Holzschwellen genagelt) erstellt worden.

Die Weichenantriebe von Repa und Roco liegen unter dem Grundbrett. Alle Weichenlaternen — teils Eigenbau, teils dem NMW-Programm entnommen — werden indirekt beleuchtet.

◀ **Bild 7:** Sämtliche Gebäude sind entweder im Eigenbau oder aus stark überarbeiteten Bausätzen geschaffen. Beachtenswert: die sorgsame Patinierung der Häuserfassaden.

Bild 8: Sorgsame Verwitterung der Gebäude- und Fahrzeugmodelle trägt viel zu der äußerst realistischen Wirkung dieses Anlagenteilstücks bei. Der unkrautüberwucherte Schüttprellbock mag als Beispiel dafür gelten, mit welcher Akribie der Erbauer beim Bepflanzen dieses Teilstücks zu Werke gegangen ist.





Bild 9: Gefahren wird mit dem betriebssicheren Dreileiter-Gleichstrom-System. Dabei übernehmen geschickt getarnte "Nemec" (heute Schullern)-Stifte die Funktion des Mittelleiters.
Alle Fotos: R. Elsner

So zuverlässig die Stromversorgung der Triebfahrzeuge durch das in diesem Fall verwendete Dreileiter-Gleichstromsystem auch funktioniert – zwei Schienen "Masse", Stromzuführung über die Punktkontakte des Mittelleiters –, hat es jedoch für anspruchsvollere Dioramenbauer immer denselben Haken: Es gilt, die Mittelleiter möglichst unauffällig zu plazieren. Rudolf Elsner hat das Problem elegant gelöst: der Mittelleiter ist durch unauffällig im Schotter zwischen den Schwellen angebrachte "Nemec"-Stifte ausgeführt worden.

Viel Liebe zum Detail zeigen auf diesem Anlagenteilstück nicht nur die Fahrzeuge, Gebäude und Betriebsanlagen; auch die gesamte Modellvegetation verrät die gleiche,

sorgsame Handschrift des Erbauers. Fein verästelte Endstücke von Baumwurzeln stellen größere Bäume dar. Allenthalben wuchern überlegt gepflanzte Grasbüschel und Sträucher. Hohes Gras ist übrigens aus den eingefärbten Haaren eines Tierfelles nachgebildet worden.

Für die perfekt realistische Wirkung des Anlagenteilstücks zeichnet vor allem Rudolf Elsners zweites Hobby, die Modellbahnfotografie, verantwortlich. Kleine Unstimmigkeiten, die das menschliche Auge gerne übersieht, zeigt die Kamera nämlich gnadenlos auf.

Für seine ausgezeichneten Modellaufnahmen verwendet Rudolf Elsner eine Kameraausrüstung, die durchaus Profi-Ansprüchen

genügt; eine Mittelformatkamera vom Typ "Rolleiflex SL 66 E, kombiniert mit einem Rodenstock-Vergrößerungsobjektiv Rodagon 1:5,6 mit 135 mm Brennweite. Weitreichende Schärfentiefe auch bei Nahaufnahmen gewährleistet eine 2-mm-Lochblende. Die meist indirekte Beleuchtung der Motive übernehmen zwei bis drei 500-Watt-"Nitraphot"-Lampen, notfalls unterstützt durch einen Aufhell-Blitz. Die Belichtungszeit (mit Filmmaterial "Kodak Ektachrome Professional" 50 ISO/18 DIN) lag bei etwa 10 Sekunden.

Übrigens: Für die Lochblendentechnik sollten ausschließlich Vergrößerungsobjektive Verwendung finden.

W. Kosak



»Z« macht's möglich: Gebirgsmassiv für die Regalwand

Auf 1,30 m Länge, rund 60 cm Höhe und 30 cm Breite hatte sich der Münchener Modellbauer Wolfgang Besenhart ein Stück typisch schweizerische Hochgebirgslandschaft vorgestellt. Und dazu gehörte für ihn als Gestal-

tungselement eine eingleisige Strecke, die – an steilen, nadelholzbestandenen Hängen entlang – über spektakuläre Brückenkonstruktionen bergwärts führt. Natürlich darf in solcher Umgebung auch ein Tunnel-

abschnitt nicht fehlen. Zudem muß das ganze Diorama – weil Schweizer Eisenbahn ohne "Krokodil" kaum denkbar scheint – genügend Streckenlänge aufweisen, um solch ein "Ellok-Urviech" samt grenzlast-



Bild 1 (oben): Einen beachtlich langen Güterzug schleppt das Märklin "Mini-club"-Krokodil auf diesem Z-Diorama von Wolfgang Besenhart bergwärts. Der imposante Eindruck des Gebirgsmassivs täuscht über die wahren Abmessungen des Dioramas hinweg: es gibt sich mit 1,30 m Länge und 60 cm Höhe zufrieden.

Bild 2: Aus dem "Railex"-Programm stammen die filigranen Messing-Schleuderguß-Masten der Oberleitung, die Fahrleitung selbst ist dagegen im Eigenbau entstanden.

Bild 3: Morgendunst liegt noch über der Schlucht, als die "Mini-club"-Ae 6/6 mit ihrem Schnellzug über die Steinbrücke donnert. Der Nebel-effekt ist übrigens nichts für empfindliche Lungen: Für diese Aufnahme wurde der Rauch einer "Boyard Mais"-Zigarette in die Schlucht geblasen.