



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

12/1993
Dezember

DM 14,50
sfr 14,50
öS 110,--

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

Mit dem Dampfroß in die Hölle Teil 7: Es gilt Abschied zu nehmen	6
Die Baureihe 86 in H0 von Fleischmann	12
Gemündener Schätze, Teil 6: Die Brücke am Main	14
Sächsischer Schmalspur-Traum in H0 Ein Vorschlag für Modellbahner mit viel Platz	22
Aus zwei mach vier... ... oder: Wie man aus je zwei lieferbaren H0e-Bemo-Bausätzen vier verschiedene sächsische Schmal-spurlokomotiven bauen kann	28
Pappstadt im N-Maßstab 1:160	32
Die G 5/5 – das Modell eines bayerischen »Kraftprotzes«	38
Gleisplanung per Computer mit PC-RAIL	40
Bayerische Variation von TMN H0-Modell der S 3/5	44
Jury-Bogen zur Auswertung des 3. Modellbauwettbewerbs	53
Leserumfrage	55
Reihenhaus mit Gartenbahn Eine Spur-I-Freilandanlage	58
1 Ein Bahnhof als Anfang: Ammansbad	64
Württ. K – jetzt lieferbar Serienmodell von Rivarossi	72
Irgendwo in Sachsen »Johannesbad« in 1:87	76
Workshop: Air Brush – à la Amerika	82

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	46
Tips & Tricks Loksand-Transportwagen Langer bayer. G-Wagen in Reichsbahn- und in bayerischer Ausführung	86
Schaufenster der Neuheiten	88
Mini-Markt	96
Fachhändler-Adressen	100
Impressum	102
Bücherecke	103
Bahn-Post	104
Sonderfahrten und Veranstaltungen	107

Titelbild: Winter auf der fränkischen Höllentalbahn. Fleischmanns neues Modell der Museumslokomotive 86 457 fährt mit einem Güterzug aus dem Bahnhof Hölle aus. Weitere reizvolle Motive von unserer Redaktionsanlage, auf der es über Nacht geschneit hat, finden Sie auf den nächsten Seiten. **Abb.: MV-HS**

Editorial: Es weihnachtet sehr!

Ob die Wetterpropheten mit ihrer Vorhersage eines schneereichen Winters richtig liegen, wird sich jetzt allmählich zeigen. Jedenfalls präsentiert sich unsere Redaktionsanlage der fränkischen Höllentalbahn im tiefverschneiten Winterkleid und mit der nagelneuen Baureihe 86 in H0 von Fleischmann. Damit hat die Serie "Hölle" ihren Abschluß gefunden.

Für Ihre modellbahnerischen Aktivitäten können wir Ihnen verschiedene Beiträge vorstellen, die von kompetenten Autoren stammen. In diesem Kreis freuen wir uns, neben Herrn W. Borgas, der ja bereits einige Beiträge – zuletzt in der Jubiläums-Ausgabe 11/93 – beigesteuert hat, auch "Loisl", den "Erfinder" der bekannten MZZ-Hintergrundkulissen, begrüßen zu dürfen. Vielleicht inspiriert auch Sie sein Vorschlag für eine Schmalspuranlage so sehr, daß Sie ein schon länger geplantes Vorhaben in die Tat umsetzen. A propos Jubiläums-Ausgabe: Hoffentlich gehörten Sie nicht zu den wenigen, die die vier Poster in der Heftmitte zunächst nicht als solche erkannten und schon zur Schere greifen wollten...

Ob Borgas oder Loisl – beiden gemeinsam ist, daß sie ihre Beiträge als Vorschläge aufgefaßt wissen möchten, die man keinesfalls sklavisch nachbauen muß. Ebenso ist beiden gemeinsam ihre romantische Grundeinstellung zum Thema "kleine Bahnen". Eisenbahnatmosphäre steht an erster Stelle, und dies ist keine Frage der Modellbahngröße, der Anzahl von Fahrzeugen oder Weichen.

Sozusagen ein Kontrastprogramm bilden die exakten Bau- bzw. Umbauvorschläge, z.B. der sächsischen VI K- und VII K-Modelle von Bemo in H0e oder des Loksandwagens, eines wenig bekannten Fahrzeugs, das Herr H. Reiß, ein weiterer neuer Autor und Fachmann für N, gebaut hat.

Soweit unsere Vorinformation für das Ihnen vorliegende Heft. Wie immer hoffen wir, daß es Ihren Beifall findet und daß Sie uns auch weiterhin sagen, wo Ihre "Vorlieben" liegen oder wo das EJ Ihrer Meinung nach ein Defizit hat; denn unsere Zeitschrift machen wir einzig und allein für Sie!

Um Ihnen die Kommunikation mit unserem Verlag so bequem wie nur irgend möglich zu machen, haben wir neben dem Jury-Bogen zur Ermittlung des Siegers unseres 3. Modellbauwettbewerbs einen Umfragebogen aufgenommen. Nutzen Sie die Möglichkeit, auf die Gestaltung Ihres EJ Einfluß zu nehmen! Bedenken Sie auch, daß niemand gern im "luftleeren Raum" oder, anders ausgedrückt, im "abgeschlossenen Kämmerlein" vor sich hinwerkelt, also ohne eine Reaktion auf seine Arbeit bleibt. Ihre Zuschrift ist uns der größte Lohn für unsere Bemühungen – gleich ob Lob oder Tadel.

In diesem Sinne der Verbundenheit wünschen wir Ihnen heute schon ein besinnliches und friedliches Weihnachtsfest und für das neue Jahr alles erdenklich Gute und Schöne.

Ihr Merker-Verlag



Allen Lesern des Eisenbahn-Journals möchten wir an dieser Stelle für das unseren Publikationen im Jahre 1993 entgegengebrachte große Interesse herzlich danken. Wir wünschen Ihnen, liebe Journal-Freunde, ein ruhiges und besinnliches Weihnachtsfest sowie alles Gute für 1994!

Ihr Hermann Merker Verlag GmbH



Bild 2 (oben): Schnappschuß von der Rückfahrt der Einheit nach Hof. Der Schienenbus verläßt gerade das Südportal des Kesselstunnels in Richtung Hölle. Im Hintergrund ist ein letztes Mal der Hirschsprung zu sehen, eine freistehende Felssäule im Selbitzthal mit einem aufgesetzten Hirschen aus Bronze.



Bild 1 (links oben): Mit Schrittgeschwindigkeit passiert die VT 98er-Garnitur die verschneite Selbitzbrücke zwischen den beiden Tunnels im Höllental. Es ist die letzte Fahrt eines zur Personenbeförderung genutzten Schienenfahrzeugs nach Lichtenberg. Die ganze Fahrt ist nur deshalb möglich, weil die Strecke noch zum Betrieb zugelassen ist.

Bild 3 (links): Der Triebwagen verabschiedet sich vom unteren Höllental. Laut brummend verschwindet er in der Tunnelröhre des kurzen Kesselstunnels. Für immer vorbei sind die Zeiten, als Dampfzüge Ausflügler ins Tal brachten und dem Schäfer am Tunnel zuwinkten. Sein alter Karren steht noch immer an derselben Stelle.



Mit dem Dampfroß in die Hölle

Teil 7: Es gilt Abschied zu nehmen

Dezember 1967. Über Nacht hat es geschneit, und das Höllental hat sich wie jedes Jahr um diese Zeit in einen reizenden Märchenwald verwandelt. Mit den ersten Sonnenstrahlen erwacht das Leben im scheinbar verzauberten Gehölz. Krachend bricht eine morsche Tanne unter der Last der weißen Pracht in sich zusammen.

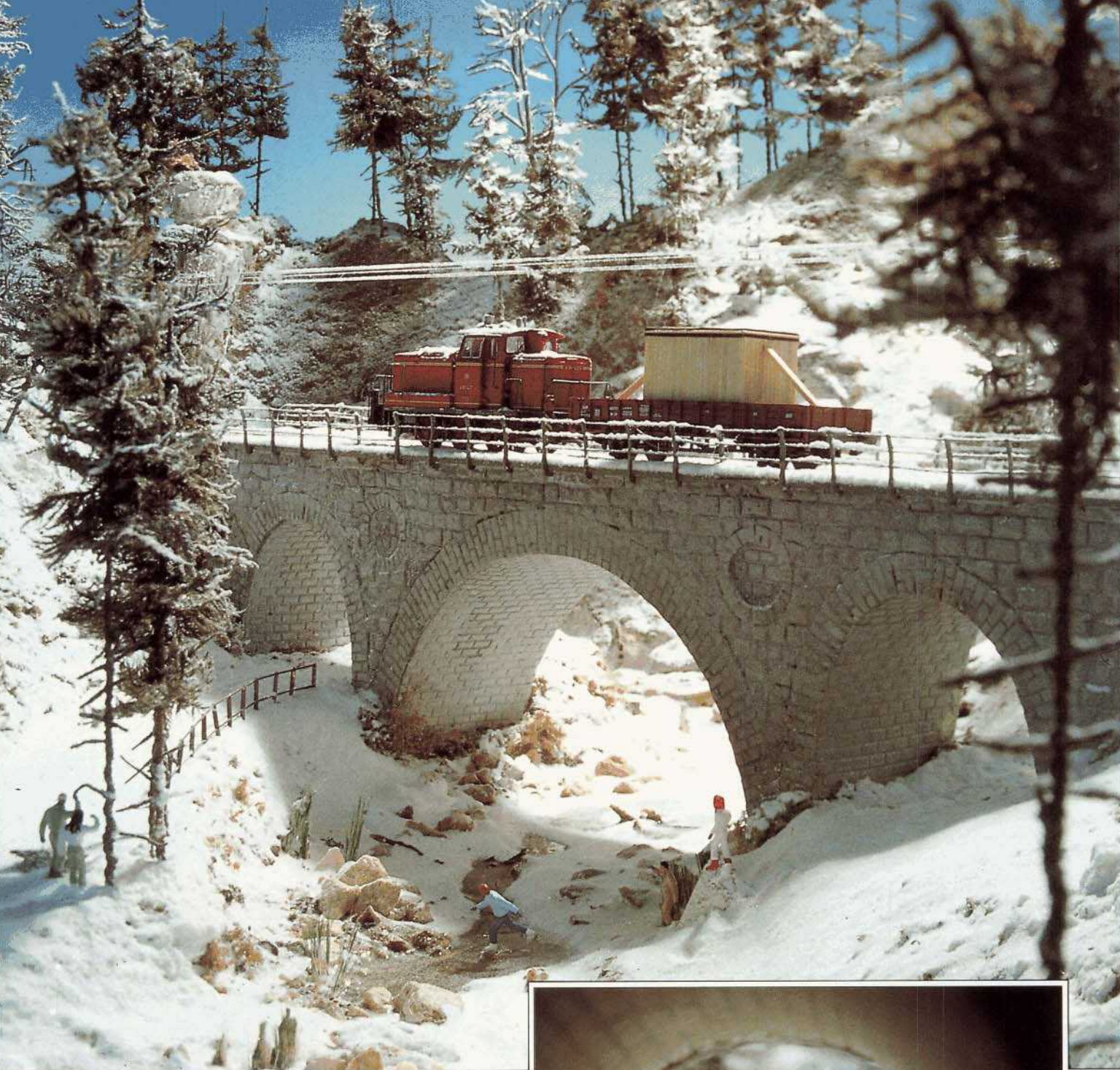
Leise knirscht der Schnee unter den Stiefeln des Lichtenberger Försters, als er bei seinem allmorgendlichen Rundgang am Kesselfelsen ankommt. „Ja, was treibt euch denn bei dem Wetter in den Wald?“ Auf einer kleinen Lichtung stehen drei scheinbar eingefrorene „Gestalten“ mit Fotoapparaten „bewaffnet“; der großen zertrampelten Fläche nach zu urteilen warten sie hier schon eine ganze Weile. Die drei grüßen

den Förster freundlich und klären ihn auf, daß sie einem „Ereignis“ auf der Bahnlinie entgegenfieberten und nicht etwa einen kostenlosen wohlgeformten Weihnachtsbaum im Sinne haben. Da wendet sich der Weber-Förster beruhigt ab. Aber so recht geheuer scheint ihm die Sache doch nicht zu sein, und so fragt er sicherheitshalber nochmals genauer nach: „Na, was soll denn heute so Besonderes hier passieren? Seit Jahren fährt doch kaum noch ein Zug!“ Geduldig geben die drei ihr Wissen weiter: „Heute, am 20. Dezember 1967, absolviert ein Hofer Lokführer seine letzte Fahrt vor seiner Pensionierung, und seine Kollegen vom Bw Hof wollen ihm ein ganz besonderes Abschiedsgeschenk überreichen. Der Leisner Fritz schwärmte ihnen seit Jahren

bei den Schichtwechselln immer wieder vor, wie schön es damals war, als er noch mit der 86 einige wenige Kohlenwagen nach Lichtenberg fahren konnte. Die täglichen Fahren mit der Diesellok nach Bad Steben seien längst nicht mehr so erlebnisreich. Dem Fritz kann geholfen werden, dachte sich die Hofer Lokleitung und legte die Probefahrt einer VT 98er-Garnitur genau auf den heutigen Dezembertag. Mit Blasmusik vom Tonband und einem großen Blumenstrauß, dekoriert mit Schleifenband, will man ihn begrüßen und ihm seinen letzten Fahrauftrag überreichen – Probefahrt nach Lichtenberg!

Tja, und wir Eisenbahnfans warten hier, um diese seltene Fahrt im Bild festzuhalten. Eine wirklich unwiederbringliche Gelegenheit!“





“Ah..., ah ja!” Mit diesen Worten verabschiedet sich der Förster und verschwindet kopfschüttelnd im Wald.

Mit etwas Verspätung und in sehr verhaltener Fahrt kommt die Garnitur schließlich auch dahergefahren. Die drei Fans warten noch die Rückfahrt ab, denn einen Schienenbus werden sie auf der Strecke nicht mehr zu Gesicht bekommen; für den Mai folgenden Jahres ist die Streckenstilllegung angekündigt.

Mit einigen netten Motiven im Kasten wandern die Eisenbahnfotografen anschließend in die nächste Wirtschaft, den Blechschmidtenhammer, um sich etwas aufzuwärmen und Quartier für die nächsten zwei Tage zu nehmen. Auch die letzten Züge der DB wollen sie auf der Rumpfstrecke nach Lichtenberg im Bild festhalten.

Viel Eisenbahnbetrieb war nicht mehr zu erleben. Seit dem Krieg gab es ohnehin

Bild 5: Winterzeit im Höllental. Auf der zugefrorenen Selbstitz tummeln sich einige Schlittschuhläufer und schenken der V 60 mit ihrer Übergabe keinerlei Beachtung.

Bild 4 (linke Seite): Eine V 100 mit einem Güterzug schiebt sich über die verschneite Strecke in Richtung Lichtenberg.

Bild 6 (rechts): V 60 423 auf der Rückfahrt nach Marxgrün. Soeben hat sie den Kesselfelstunnel verlassen.





Bild 7: Nachdem der "Oppeln" an die Ladestraße rangiert worden ist, bekommt die Lokmannschaft wärmenden Tee gereicht.

keinen Reiseverkehr mehr auf der Strecke, und das Städtchen Lichtenberg hatte keine nennenswerte Industrie aufzuweisen, die einen Eisenbahnanschluß erfordert hätte. Einzelne Güterwagen mit Kohle erreichten hin und wieder noch die Lichtenberger Ladestraße, und von Zeit zu Zeit kamen einige gedeckte Güterwagen mit Maschinenteilen oder Betriebsstoffen für das Wasserkraftwerk an der Selbitz über die verlassene Nebenstrecke.

Auch das Bild des Triebfahrzeugparks hatte sich entscheidend geändert. Nur noch selten bespannten Dampflokomotiven der Baureihe 86 vom Bw Hof die kurzen Güterzüge. Diesellokomotiven eroberten sich die spärlichen Leistungen auf der "sterbenden" Strecke. Es gehörte schon viel Glück dazu, hier einige Züge innerhalb weniger Tage zu Gesicht zu bekommen.

Die Eisenbahnbegeisterten hatten ihre Stippvisite bei der Höllentalbahn gut organi-

siert und trafen bei ihren Aufnahmen auch eine der letzten Hofer 86er an. Auf der Linie nach Lichtenberg machte sich nämlich über die letzten Dezembertage Lok 86 095 zu schaffen. Nur noch drei Maschinen dieser Baureihe waren zum Jahreswechsel 1967/68 ohne direkten Plan im Bw Hof stationiert. 86 171 und 86 346 waren kalt abgestellt, also mußte irgendwo die dritte "herumgeistern". Von Hölle bis Lichtenberg verfolgten die Fotografen die Maschine, als diese mit einem "Oppeln" und einem Güterzugbegleitwagen durch die weiße Pracht dampfte.

Im Bahnhof Lichtenberg mußte ab 1947, dem Jahr der Wiederinbetriebnahme der Strecke, umgesetzt werden. In aller Ruhe ließen sich Aufnahmen von der Lok machen. Auf Bitten der Eisenbahnfreunde war das Lokomotivpersonal auch so nett und fuhr die Maschine an den Prellbock, der die Strecke und damals Welten trennte. Dahin-



ter fehlte auf 10 m das Gleis zur einstigen Thüringer Streckenfortsetzung.

"Das war es, was ich euch zu berichten hatte", schloß der Wirt des Bleichschmidtenhammers seine lange Erzählung von der Geschichte der fränkischen Höllentalbahn, die er im EJ 5/93 begonnen hatte. "Züge fahren nun schon lange Zeit nicht mehr. Draußen stehen drei Museumswagen und harren der Dinge, die da kommen werden. Im rekonstruierten Bahnhofsgebäude ist eine Ausstellung zur Heimatgeschichte zu sehen. Mehr ist von der Bahn nicht übriggeblieben. Die Trasse ist noch begehbar, und Betrieb könnte auf der neuerrichteten Linie durchaus herrschen. Gründe waren ein schon einmal ins Auge gefaßter Museumsverkehr und die (gewaltigen) Holzanliefer-



Bild 8: Die Lok am Streckenende. Um den sich langsam neigenden Telegrafmasten kümmert sich keiner mehr – er steht schon im "Niemandland", jenseits der innerdeutschen Grenze.



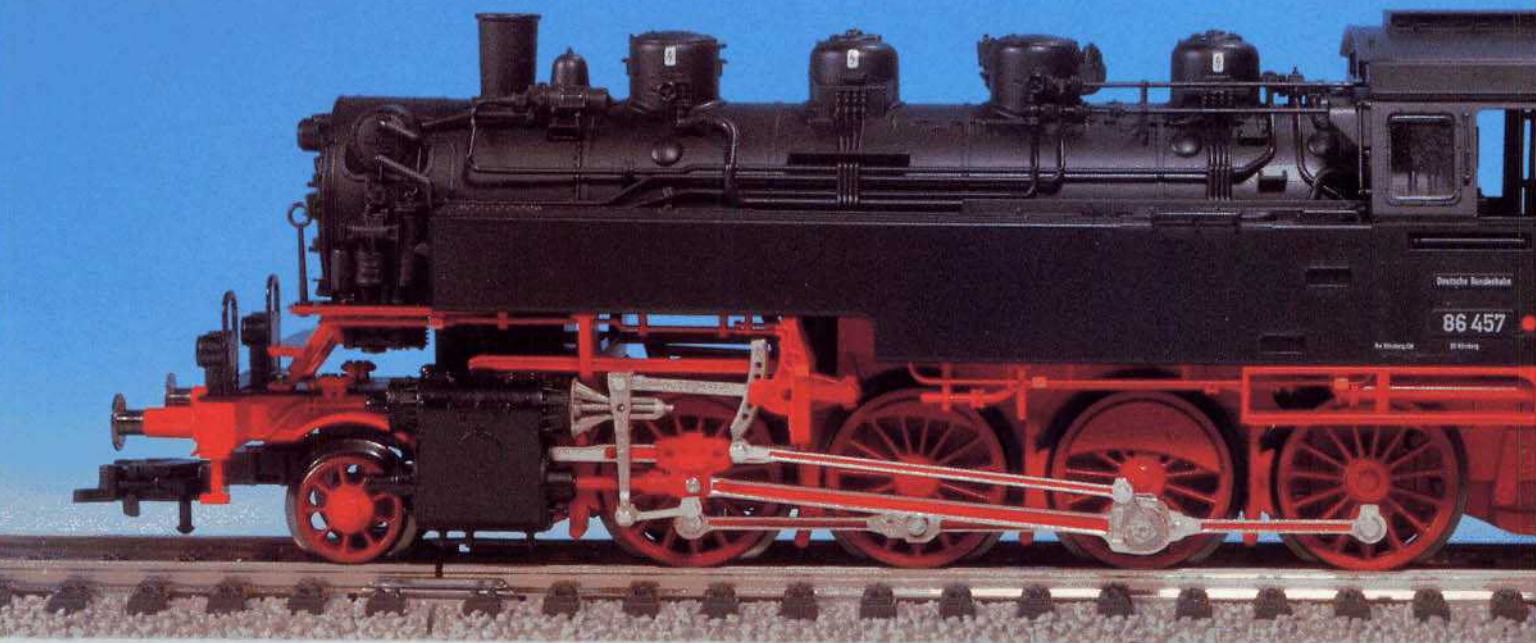
Bild 9: Nur mit einem einzigen zuzustellenden Wagen kommt die Hofer 86 095 nach Lichtenberg gerollt. Weil eine V 60 ausgefallen ist, wurde die in Dauerreserve stehende Maschine kurzfristig angeheizt und zur Planleistung herangezogen.

rungen der Blankensteiner Zellulosefabrik, die gegenwärtig über sehr schlechte Landstraßen erfolgen."

Bedächtig schloß der Wirt sein altes Album und löste sich von seinen Erinnerungen. Wir wollen es ihm gleich tun und uns hiermit von der Höllentalbahn verabschieden, nicht ohne den Eisenbahnfans noch einmal einen Besuch in diesem Tal zu empfehlen. Im Modell wird die Strecke in Form unserer Redaktionsanlage weiterleben. Wie diese mit freundlicher Unterstützung der Firmen Roco, Fleischmann, Gützold, Weinert, Falter, Haberl & Partner, Heki, Noch und resintec erschaffen wurde, ist das Thema der in Vorbereitung befindlichen Broschüre "Anlagenbau für Fortgeschrittene". **HS**

Bild 10: Unter lautem Ächzen und Knarren schiebt sich die 86 457 aus dem Bahnhof Hölle. Vor der Abfahrt hat ein Bahnhofsarbeiter noch schnell die Schienen auf dem Bahnübergang freigelegt. **Alle Abb.: MV-HS**





Die Baureihe 86 in H0 von Fleischmann

Mit der Ankündigung der Einheitslokomotive der Baureihe 86 in den Baugrößen H0 und N erfüllte Fleischmann nahezu allen Modellbahner einen langgehegten Wunsch. Im Rahmen einer Dampflok-Sonderfahrt mit der Museumsmaschine 86 457 der DB wurden beide Loks vorgestellt. Wir präsentieren hier das H0-Modell, das auf den vorhergehenden Seiten bereits im Einsatz zu sehen war.

Nicht zum ersten Mal erscheint ein Modell der Baureihe 86 in der Baugröße H0. Das nun vorgestellte Fleischmann-Modell präsentiert sich aber als erstes seiner Baureihe auf dem aktuellen Stand der Formbaukunst. Die H0-Lok gibt detailgetreu die Museumsmaschine 86 457 im Zustand von 1985 wieder. Die exakte Maßstäblichkeit erstreckt sich dabei nicht nur auf die Hauptmaße wie Länge über Puffer sowie Breite und Höhe, sondern auch auf die Detailmaße.

Am Kessel sind praktisch alle Leitungen freistehend verlegt. Auch die Armaturen und Aggregate sind extra angesetzt. Durch sehr geschickte Teilungen der Spritzformen mit mehreren Schiebern konnten die meisten Griffstangen freistehend ausgeführt werden, ohne daß sie mit lohnintensiver Handarbeit nachträglich angesetzt werden müßten. Fleischmann legt großen Wert darauf, daß die Modelle fertig detailliert den Modellbahner erreichen.

Bild 1 (oben): Der neue Star auf H0-Nebenstrecken und Hauptbahnen: die Fleischmann-BR 86.

Bild 2: Wer gut schmiert, der gut fährt. Eine derart drastische Ölung, wie sie der Heizer der Museums-86er hier an den beiden Fleischmann-Modellen in H0 und N vornehmen möchte, ist angesichts der hervorragenden Fahreigenschaften beider Loks allerdings völlig unnötig! **Abb.: M. Knaden**



Gesondert angesteckt ist dagegen der Kohlenkastenaufsatz. Hier kündigen sich bereits kommende Versionen mit Kohlenkastenklappen an. Aus sehr flexiblem Kunststoff wurden die rückwärtigen Leitern angesetzt, die somit nicht bruchgefährdet sind. Dies gilt auch für die Pfeife, deren Flansch nicht überdimensioniert wurde.

Einzig die weißen Einsätze, die die hervorstechend sauberen Reflexionsbleche in den Lampen der Museumslok darstellen sollen, wirken zu groß. Eine Umrüstung auf die Lampengläser mit geriffelter Streuscheibe (aus dem Günther-Satz 1219, einzeln lieferbar) sei hier empfohlen, wenn die Lok als Maschine der Epoche 3 (vergl. Vorbildartikel in EJ 11/93) eingesetzt werden soll.

Die Beschriftung erfolgt in silberner Schrift genau nach den Vorgaben der Museumslok; selbstverständlich stimmen Größe und Position der Anschriften. Eigentumsanschrift und Betriebsnummer sind dabei auf erhabenen Schildern gedruckt. Die Heimatanschriften befinden sich dagegen direkt auf der Führerhauswand. Dies ermöglicht es, andere Beschriftungen ohne zusätzliche Formänderung zu produzieren. Als Untersuchungsdatum ist der 15.3.1985 angegeben.

Unterhalb der Wasserkästen bis hin zum Werkzeugkasten finden sich die rot gefärbten Details als gesondert angestecktes Bauteil. Dadurch werden Unsauberkeiten bei der Lackierung vermieden. Ebenso beeindruckt die Filigranität dieses Ansteckteils. Das Fahrwerk zeigt hervorragend gestaltete Räder. Nicht nur die von Fleischmann-Modellen bisher schon gewohnten filigranen Speichen tragen hier zur vorbildgetreuen Wirkung bei; auch die speichenverstärkenden "Schwimmhäute" wurden absolut perfekt wiedergegeben!