

Die grandiose Modellbahnanlage von **Rolf Weinert**

Bahnhof Syke in H0 – ein Lebenswerk

- Mehr Anspruch geht nicht
- Die besondere Geschichte eines Langzeitprojektes
- Basis: ein Plan von Rolf Knipper



Kleinbahn Hoya–Syke–Asendorf



Ladestraße im Bahnhof Syke



Ziegelei mit Feldbahn + Tongrube





H0 39462

UVP 58,95 €

**Güterhalle mit Lademaß
und Freiladerampe**

kibri®
Eine Marke von **Viessmann**



H0 39309

UVP 32,50 €

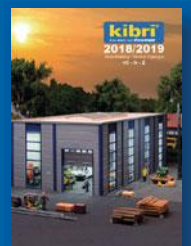
Schrankenwärterhäuschen inkl. Hausbeleuchtung



H0 38332

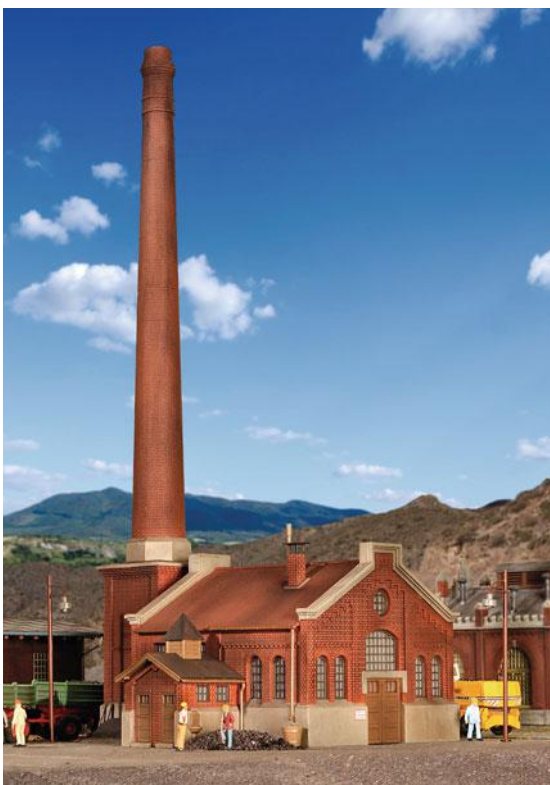
UVP 23,95 €

Landhaus Cloppenburg



99904

**kibri Katalog
2018/19**



H0 39821

UVP 28,50 €

Kesselhaus mit Kamin



5079

UVP 44,50 €

LED-Hausinnenbeleuchtung mit TV-Simulation



8999

**Viessmann Katalog
2019/20/21**



H0 39316

UVP 27,95 €

Überladekran Horb

**JETZT NEWSLETTER
ABONNIEREN!**



Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
info@viessmann-modell.com
www.viessmann-modell.de

Vorwort

Wer träumt nicht von einer großen Modellbahnanlage unter dem Dach seiner eigenen vier Wände, so auch der Perfektionist Rolf Weinert, seit mehr als 40 Jahren bekannt für seine filigranen Kleinserien-Modelle und Zubehörteile.

Bereits 1989 konnte er Rolf Knipper zur Verwirklichung seines Traumes gewinnen, doch erst 2019, also 30 Jahre später, ist der erste Anlagenteil unter der Modellbauregie

von Michael Butkay Wirklichkeit geworden. „Des Chefs sein Gleis“ hat nun genauso ein Zuhause gefunden wie auch die vielen Weinert-Loks, Autos, Signale und vieles mehr.

Dass dieser Anlagenteil sicherlich zu dem Bestgestalteten in Deutschland gehört, zeigen die vielen Anlagenmotive, die ich in den letzten Wochen in Fotos festgehalten habe.

Markus Tiedtke

Inhalt

Die Rollbahn bei Syke	4
Ein Traum wird wahr	14
Bahnhofsleben	22
Bahnhofsarbeiten	28
Bahnhofsstelltechnik	30
Personenzüge auf der Rollbahn	32
Güter auf der Rollbahn	34
Gewerbe mit Gleisanschluss	36
Kohle und Öl am Gleis	46
Stadtleben	48
„Nimm dir Zeit und nicht das Leben!“	56
Markttag in Syke	58
Eine Anlage bekommt ihr Gesicht	60
Tipps zur Begrünung	63
Tipps zum Strassenbau	66
Ein Fotohintergrund entsteht	68
Auf schmaler Spur	70
Fahrzeuge der Kleinbahn HSA	76
Das Heim der Dampfloks	78
Vom Lehm zum Ziegel	80
Ziegelsteine herstellen	84
Auf dem Lande	86
Arbeit auf dem Lande	94
Leben auf dem Lande	96
Kolonieleben	98
Güterumschlag im Bahnhof Syke	100
An der Viehverladerampe	106
Von Normal auf Schmal	109
Die Macher	112

© 2019 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, Fürstentfeldbruck
ISBN 978-3-89610-720-6

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Text: Markus Tiedtke

Fotos und Zeichnungen: Siehe Bildangaben am Ende der Kapitel

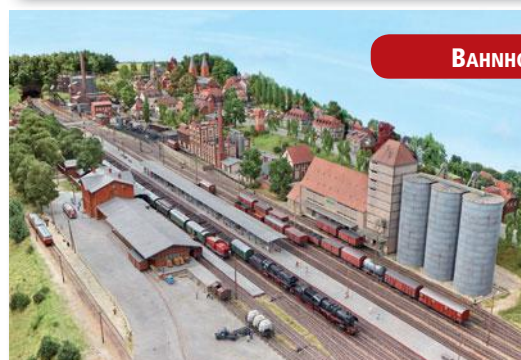
Redaktion: Martin Knaden, Markus Tiedtke

Bildbearbeitung: Markus Tiedtke

Layout und Satz: Kurt Heidebreder

Schlusskorrektur: Eva Littek

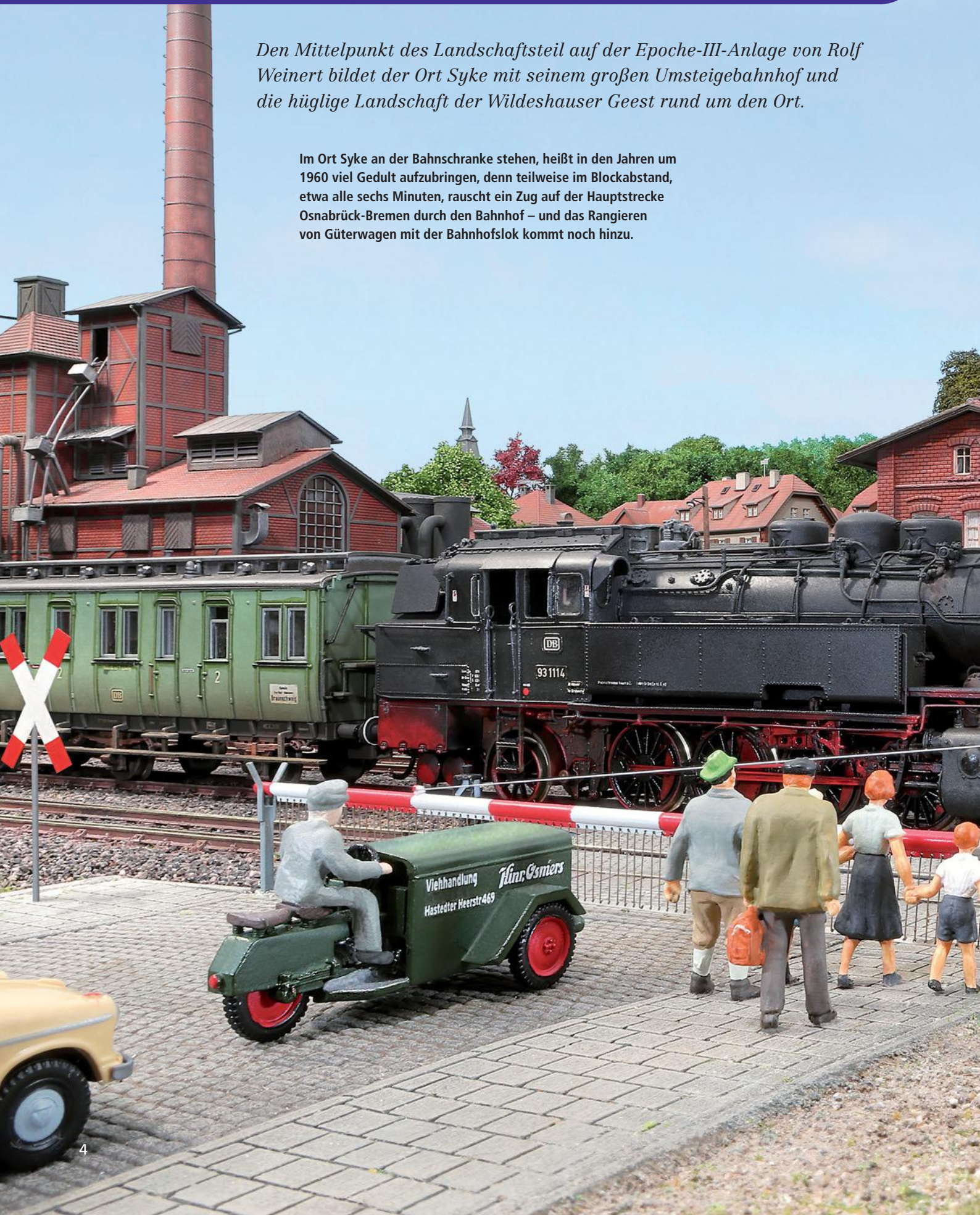
Gesamtherstellung: creo Druck & Medienservice GmbH



DIE ROLLBAHN BEI SYKE

Den Mittelpunkt des Landschaftsteil auf der Epoche-III-Anlage von Rolf Weinert bildet der Ort Syke mit seinem großen Umsteigebahnhof und die hügelige Landschaft der Wildeshauser Geest rund um den Ort.

Im Ort Syke an der Bahnschranke stehen, heißt in den Jahren um 1960 viel Gedult aufzubringen, denn teilweise im Blockabstand, etwa alle sechs Minuten, rauscht ein Zug auf der Hauptstrecke Osnabrück-Bremen durch den Bahnhof – und das Rangieren von Güterwagen mit der Bahnhofslok kommt noch hinzu.





Die Schlange der Autos hält sich am geöffneten Schlagbaum in Grenzen, denn sie haben noch nicht die Straßen erobert. Dafür ist man mehr zu Fuß unterwegs.



Der Bahnhof Syke ist nur für den regionalen Zugverkehr ein Anlaufpunkt. Fernzüge wie der hochmoderne TEE in Form des VT 11.5 rollen jedoch ohne Halt am Bahnsteig vorbei.



Am Hausbahnsteig wird der Nahverkehrszug nach Bremen von zahlreichen Reisenden erwartet. Auf diesem Bahnsteiggleis fährt im Gegensatz zum Mittelbahnsteig kein Fernzug durch, einzig die Nahzüge halten hier.





Das Reisen mit der Bahn ist auch in der ländlichen Region noch alltäglich. Am Kopfgleis vor dem Bahnhofsgebäude endet die Schmalspurstrecke der HSA, die von Hoya kommt.





Die Straßen in der leicht hügeligen Geestlandschaft rund um Syke stammen noch aus der Vorkriegszeit. Dennoch nutzt die Bahn sie seit neuestem für den Personentransport und macht so die Nebenbahnen bald überflüssig.

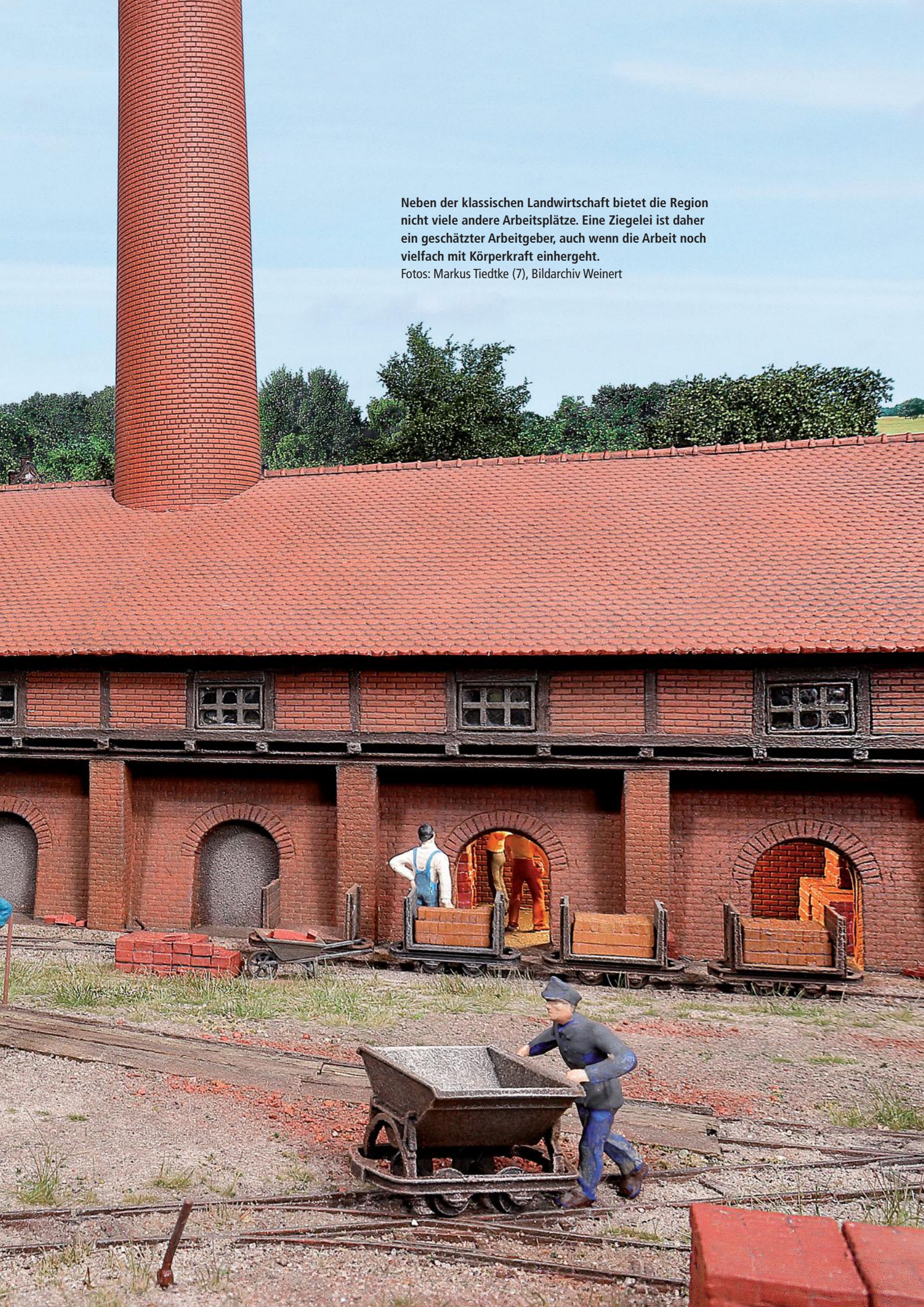


In der Ziegelei steht
der lange Zug mit
zehn leeren Kipploren
zur Fahrt Richtung
Tongrube zum Eimer-
kettenbagger bereit.
Die kleine Feldbahnlok
kann lostuckern.

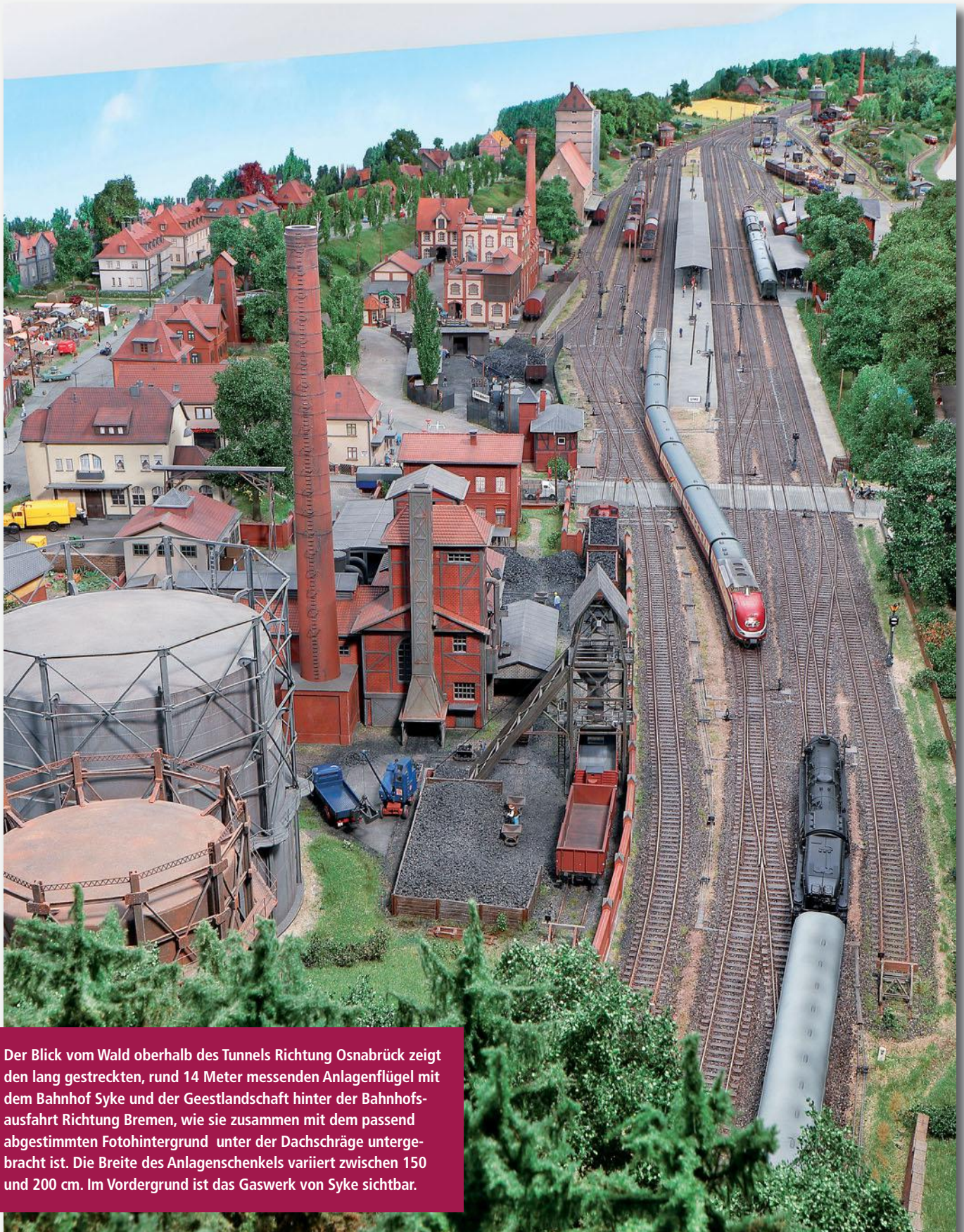


Neben der klassischen Landwirtschaft bietet die Region nicht viele andere Arbeitsplätze. Eine Ziegelei ist daher ein geschätzter Arbeitgeber, auch wenn die Arbeit noch vielfach mit Körperkraft einhergeht.

Fotos: Markus Tiedtke (7), Bildarchiv Weinert



EIN TRAUM WIRD WAHR



Der Blick vom Wald oberhalb des Tunnels Richtung Osnabrück zeigt den lang gestreckten, rund 14 Meter messenden Anlagenflügel mit dem Bahnhof Syke und der Geestlandschaft hinter der Bahnhofsausfahrt Richtung Bremen, wie sie zusammen mit dem passend abgestimmten Fotohintergrund unter der Dachschräge untergebracht ist. Die Breite des Anlagenschenkels variiert zwischen 150 und 200 cm. Im Vordergrund ist das Gaswerk von Syke sichtbar.

Die Qualität der Weinert-Modelle ist legendär bekannt. Diesen hohen Anspruch stellt auch Rolf Weinert an seine eigene Anlage. Dass er aber keinerlei Erfahrungen in der Gestaltung einer Modellanlage hat, wusste er. Deshalb sprach er 1989 Rolf Knipper an, ob dieser für ihn ein Anlagenkonzept erarbeiten und dieses auch modellbauerisch umsetzen könne. Zusammen mit ihm entwickelte er ein Grundkonzept: Eine durchgehend zweigleisige Hauptbahn, die sogenannte „Rollbahn“ startet in dem großen, unterirdischen und zweigeschossigen Schattenbahnhof ohne Gleiswendel, aber mit langen Rampen für die Höhenüberwindung. Unterhalb einer Straßenbrücke taucht sie in einem städtischen Bahnhof à la Hamburg-Harburg auf, um an einem langgestreckten Güterbahnhof und Hafen vorbei zu führen, dann in den unteren Schenkel eines U einschwenkt und einen großzügig gestalteten Land-

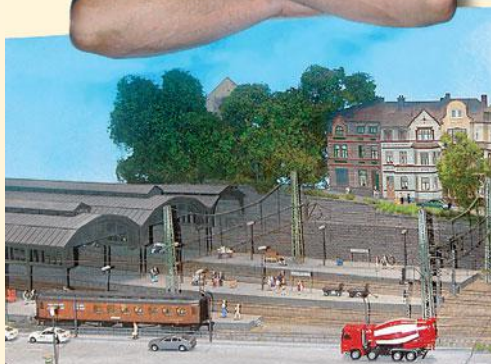
schaftsteil mit einem Kleinstadtbahnhof durchquert, der auch gleichzeitig als Umsteigebahnhof in eine private Meterspurbahn dient, bevor die Hauptbahn wieder in dem Schattenbahnhof verschwindet. Entstanden ist am Ende eine U-förmige Anlage mit einer Schenkellänge von jeweils rund 14 m unter dem Dach der Weinert-Firma.

Einige Wünsche von Rolf Weinert mussten beim Anlagenentwurf des Landschaftsschenkels von Rolf Knipper berücksichtigt werden: Es sollte ein Bahnhof sein, in dem sich die Regelspur- und eine Schmalspur-Meterbahn treffen und gemeinsam die Bahnhofsanlagen und eine Rollbockanlage nutzen. Dieses erfüllte letztendlich der Vorbildbahnhof Syke südwestlich von Bremen und nicht weit weg vom Wohnort von Rolf Weinert. Das war aber Zufall, denn wäre es ein anderer west- oder norddeutscher Bahnhof gewesen, wäre die Wahl auf ihn gefallen. Klar war nur,

es sollte ein norddeutscher sein, denn es war nie geplant, eine Mittelgebirgslandschaft zu kreieren.

Im Bahnhof sollten verschiedene industrielle Einrichtungen mit Gleisanschluss stehen, um genügend Rangierspaß später zu haben. Gleichzeitig sollte aber der Kleinstadtcharakter der Ortschaft rings um den Bahnhof auch auf der Anlage glaubwürdig nachgebildet werden, brauchte aber im Ganzen nicht sklavisch dem Vorbild Syke zu entsprechen. Die leicht hügelige Landschaft rund um die Kleinstadt begründet die notwendigen Tunnels und sollte eine Ziegelei mit Gleisanschluss der Schmalspurbahn beherbergen, die wiederum nur auf diesen Anlagenschenkel ihren Platz neben Schattenbahnhof bekommt. Und auch auf ländliche Szenen als Gegenpool zur industriell und städtisch geprägten Gegenseite auf dem anderen Anlagenschenkel wollte Rolf Weinert natürlich auch nicht verzichten.

Die Erstellung einer so großen Modellbahnanlage wie sie Rolf Weinert vorschwebte, kann nicht ohne Hilfe Dritter gelingen. Das wußte er auch und hatte deshalb nach einem passenden Anlagenbauer gemäß seinen Vorstellungen geschaut, der noch dazu seine Ideen zu einem konkreten Plan umzusetzen in der Lage war.



Bei der Suche nach Vorbildunterlagen konnte vieles in dem Buch „Privatbahnen in der Grafschaft Hoya“ aus dem Verlagshaus Kenning gefunden werden. Zudem stellte Martin Raddatz einige Fotos zur Verfügung. Schemapläne aus dem Jahre 1955 aus der Sammlung betrieblicher Vorschriften des Niedersächsischen Landeseisenbahnamtes für die Kleinbahn HSA waren zudem für die Recherche von größtem Interesse.

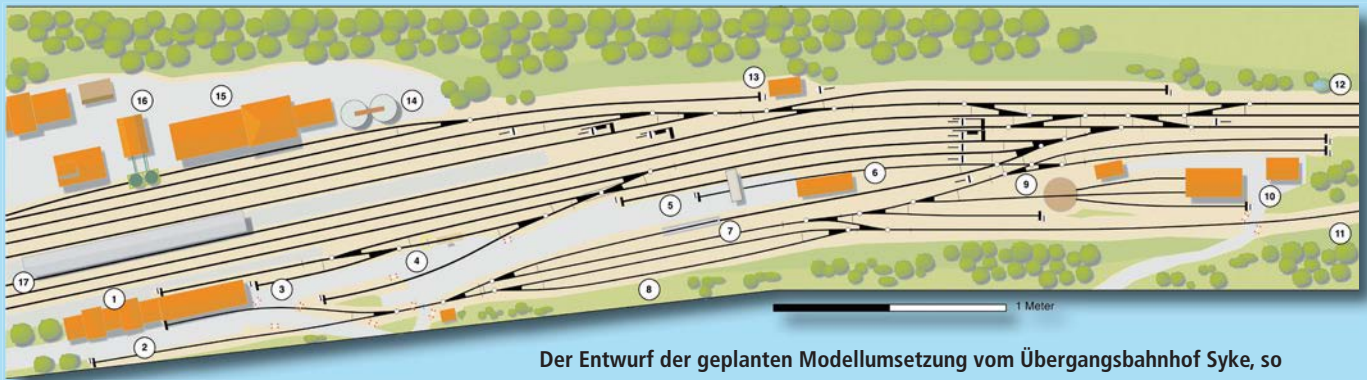


Rolf Knipper, Jahrgang 1955, entwickelte das Anlagenkonzept. Er wuchs seit frühester Jugend mit der Modellbahnleidenschaft seines Vaters auf. Schon bald entdeckte er seine Vorliebe für Zeichnungen rund um das Thema Eisenbahn, vor allem für Gleisplanentwürfe. Seit 1980 war er als ständiger Mitarbeiter für die MIBA tätig. In sein Metier fielen Gleispläne und Anlagenentwürfe, aber auch modellbahnpraktische Themen und Bauprojekte aller Art. Mit zahlreichen Beiträgen in MIBA und MIBA-Spezial sowie mit Broschüren wie „Anlagen planen“, „Große Anlage von Anfang an“ und „Modellbahn-Start leicht gemacht“ hat er sich einen Namen bei den Modellbahnern gemacht – und viele von ihm gebaute und gestaltete Schau- und Clubanlagen waren auf zahlreichen Publikumsausstellungen zu sehen.

BAHNBETRIEB PER DIGITAL

Dass die Anlage digital gesteuert und gefahren werden soll, war von Beginn an klar, denn auf so einer großen Anlage wäre es schade, wenn kein lebendiger Betrieb auf den Strecken wäre. So kann Rolf Weinert nur mal die Anlage genießen oder Kunden seine Fahrzeugmodelle, ohne auf den Lokbetrieb achten zu müssen, vorführen. Die Blockabschnitte sind auf der Strecke und in den Schattenbahnhöfen lang genug, um auch mal 50-teilige Güterzüge fahren lassen zu können. Die Fahrzeuge der Schmalspur fahren ebenfalls digital mit automatischem Lokwechsel auf dem Streckengleis. Gesteuert wird alles mit Train Control von Freiwald. Kontrolliert werden die verschiedenen Gleisblöcke mit Zentralen von Lenz.

Allerdings ist die Programmierung noch nicht abgeschlossen. Wünschenswert ist dabei die Möglichkeit, neben dem abwechslungsreichen Zugverkehr auf dem Hauptgleis auch ein automatischer Lokwechsel im Bahnhof, sowohl bei der Normal- wie auch bei der Schmalspur und die Möglichkeit, trotz Automatikbetrieb unabhängig davon im Bahnhof Syke rangieren zu können.



Der Entwurf der geplanten Modellumsetzung vom Übergangsbahnhof Syke, so wie es Rolf Knipper für die Weinert-Anlage konzipiert hat, zeigt den mittleren Bahnhofsteil mit gemeinsam genutztem Bahnhof der DB und der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf GmbH (HSA) für Personen- und Güterverkehr.

- 1 Empfangsgebäude der DB
- 2 Bahnsteig der Kleinbahn HSA
- 3 Güterschuppen und Kopframpe
- 4 Ladestraße mit Lademaß und Gleiswaage
- 5 Umladegleise mit Bockkran für Regel- und Schmalspur
- 6 Lagerschuppen
- 7 Rollbockgrube
- 8 Abstell-/Umsetzgleise für die Kleinbahn HSA
- 9 Drehscheibe der Kleinbahn HSA
- 10 Lokschuppen der Kleinbahn HSA
- 11 Schmalspurstrecke der HSA nach Hoya
- 12 Regelspurbahn von und nach Bremen (Rollbahn)
- 13 Stellwerk der DB
- 14 Raiffeisen-Silos
- 15 Raiffeisen-Lagerhaus
- 16 Raiffeisen-Siloverladung
- 17 Regelspurbahn von und nach Osnabrück (Rollbahn)



Im Vergleich zur Zeichnung von Rolf Knipper ist der Güterbahnhof rund um den Güterschuppen weitgehend ähnlich ausgefallen. Die Bauwerke der Raiffeisen im Hintergrund sind jedoch wuchtiger. Ein zusätzlich aufgestellter Wasserturm preußischer Bauart (Modell von B&K) bietet den beiden Einheits-Wasserkranen am Mittelbahnsteig genügend Speisewasser für Dampfloks, wird aber mittlerweile wegen leistungsfähigerer Dampfloks von der DB kaum noch genutzt.



DAS ANLAGENKONZEPT

„Statt die zur Verfügung stehende Fläche mit einem Großstadtgebilde zu überziehen, soll auf dem Landschaftskenkel ganz bewusst eine ländliche Szenerie in einer relativ unspektakulären Ausführung entstehen. Damit ist nicht die Bauqualität gemeint, sondern vielmehr das Normale ohne Wasserfall und verschneite Gipfel“, meinte Rolf Knipper im September 2004. „Beim Vorbild sind aufgrund der Geestlandschaft dort leichte Bodenwellen mit Baumgruppen oder kleine Wälder neben Wiesen und Äckern anzutreffen. Ist nun diese ganz normale Landschaft die profane (aber gewünschte) Ausgangsbasis, so soll indes im direkten Gegensatz dazu auf der Schiene etwas geboten werden.“

In der Darstellungszeit (Ende der 1950er- und Anfang der 1960er-Jahre) dominiert auf der sogenannten Rollbahn Richtung Ruhrgebiet vor allem der Durchgangsverkehr. Die drei Hauptgleise im Bahnhof Syke gestatten Überholungen von Nahverkehrs- und Güterzügen. Der Hausbahnsteig und dessen Gleis dienen als Überholungs-

und Ausweichmöglichkeit Richtung Bremen. Das mittlere Gleis ist ein reines Richtungsgleis nach Bremen und kann mit Hp 1 durchfahren werden. Das Nachbargleis am Mittelbahnsteig führt beim Vorbild Richtung Osnabrück, kann aber im Modell auch Personenzüge Richtung Bremen aufnehmen.

Das hintere Bahnsteiggleis dient gelegentlich dem Personen-Nahverkehr Richtung Osnabrück, aber in der Regel als Überholung Richtung Osnabrück. Dahinter gesellt sich ein Gütergleis zur Aufnahme von Übergabe-Güterzügen, denn natürlich kommen regelmäßig Waggons für Güterschuppen und Ladestraße, das Gaswerk, den Kohlehandel, die Brauerei und die Raiffeisen sowie als Übergabe an die Kleinbahn der Hoya-Syke-Asendorf in Syke an.

„Das Ladegleis der meterspurigen Kleinbahn lag beim Vorbild im Straßenplanum. Die Wortbildung Ladestraße bekommt somit fast eine neue Bedeutung!“ so Rolf Knipper. „Die Stückgüter konnten hier per Lkw oder Kleinbahn zum Schuppen angeliefert werden. Von der Staatsbahnseite war der Umschlag wie allgemein üblich mit

Gleisanschluss angeordnet. Somit war die Nutzung des Güterschuppens nicht nur für die Umladung von der Straße zur Schiene, sondern auch von der einen Spurweite zur anderen möglich.

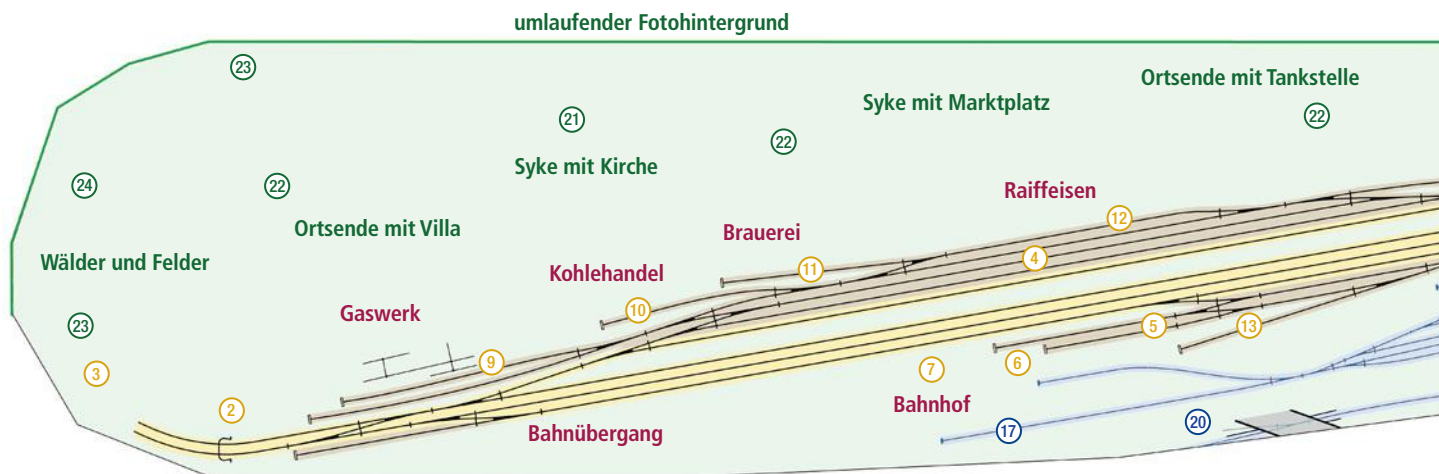
Da hatten es die Reisenden beim Vorbild etwas schwerer. Sie mussten das Empfangsgebäude durchlaufen, die Bahnhofstraße überqueren, um dann den Kleinbahnbahnsteig zu erreichen. Von hier ging es weiter bis nach Hoya oder Eystrup. Zur Einsetzung der Personenzüge steht auf der zukünftigen Anlage“, so Rolf Knipper weiter, „in Höhe der Rollbockgrube ein dreigleisiger Betriebsbahnhof zur Verfügung. Der Gleismittenabstand ist dabei analog der Regelspur ausgeführt, da alle Gleise auch mit aufgebockten Waggons befahren werden.

Zwischen diesen Meterspuranlagen und den Gleisen der Hauptbahn liegt nun das eigentliche Ladezentrum in Syke: die vereinte Ladestraße von Kleinbahn und Normalspur.“

Nach rechts hin schließen sich ein Wendehammer für Lkws und der gemeinsame Bockkran an. Bestens dafür geeignet ist das bekannte Kibri-Modell,

Abweichend vom ursprünglichen Anlagenplan entstand im Bahnhof Syke am ursprünglichen zweiten Freiladegleis der Staatsbahn eine recht große Viehverladerampe für die in Syke beim Vorbild häufig stattfindende Verladung von Schweinen aus der umliegenden Region.





DER ANLAGENSCHENKEL SYKE

Der Gleisplan zeigt den Verlauf der zweigleisigen Hauptbahn, der sogenannten Rollbahn (gelb unterlegt). Von rechts (1) vom noch im Bau befindlichen Anlagenenteil kommend durchläuft sie den Bahnhof Syke und verschwindet in einem Tunnel (2) Richtung ausgedehntem Schattenbahnhof (3), hier nicht dargestellt. Die Gleisanlagen der Staatsbahn zerfallen im Bahnhof

Syke in zwei Teile (braun unterlegt): Güterzugbereitstellungs- und Rangiergleise (4) sowie die öffentlich zugänglichen Güterumschlagplätze (5) mit Güterschuppen (6) neben dem Empfangsgebäude (7) und Überladekran (8) für die Regel- und für die Schmalspurbahn der HSA. Entgegen des Vorbildbahnhofs Syke steht links nahe des Tunnels ein Gaswerk mit Gleisanschluss (9) und Lorengleisen, gefolgt von einer Kohlehandlung (10) mit

Gleis, einer Brauerei (11) und der großen Raiffeisen-Anlage mit eigenem Zustellgleis (12). Abweichend vom Knipper-Entwurf ist noch eine Viehrampe (13) bei den Freiladegleisen hinzugekommen. Auch die Schmalspurbahn (blau unterlegt) der HSA hat Güterumschlaggleise innerhalb ihrer Gleisanlagen (14) mit Rollbockanlage (15) sowie eine Lokstation (16) mit Drehscheibe. Ihr Personenverkehr endet an einem einfachen Bahnsteig (17) vor dem

hier allerdings in der Funktionsausführung von Uhlenbrock. Es können schwere Lasten der beiden Bahnen umgeladen werden. Damit der Lkw davon profitieren kann, hat man das Schmalspurgleis eingepflastert.“

Die Gesamtstruktur der Gleisanlage des Bahnhofs Syke entspricht zwar in

einigen Details nicht der Vorbildsituation in Syke, aber diese gestalterische Freiheit erlaubten sich Rolf Knipper und Rolf Weinert in der Planung, die Jahre später weitgehend so von anderen Modellbauern realisiert wurde. Neu hinzugekommen ist jedoch im Bereich der Güter-Freiladefläche eine

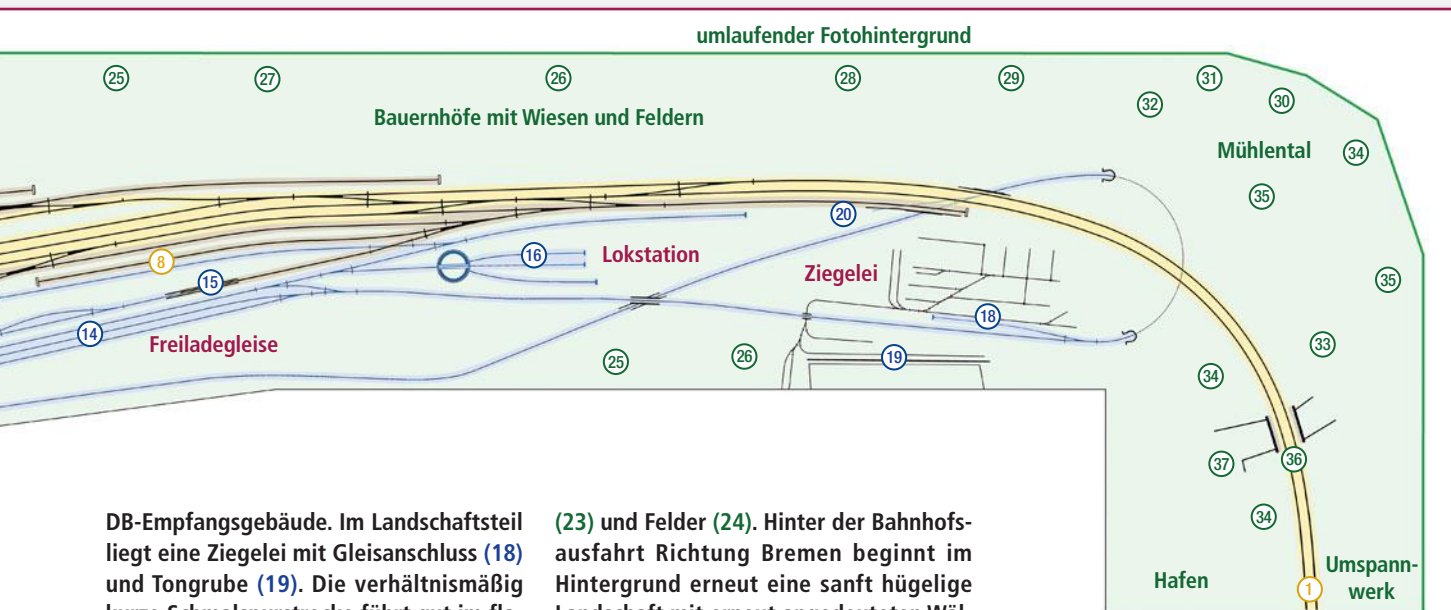
großzügig dimensionierte Viehverladerampe, die es früher auch in Syke gab, jedoch an der Stelle, wo sich heute auf der Anlage der Kohlehandel befindet.

DIE UMSETZUNG

Als Rolf Knipper im Februar nach langer Krankheit 2008 starb, stand Rolf Weinert zunächst ohne einen professionellen Anlagenbauer da. Gebaut war bis dato noch kein bisschen, obwohl nach dem ersten Kontakt zwischen Rolf Knipper und Rolf Weinert mittlerweile knapp zehn Jahre ins Land gezogen waren. „Also in die Hände spucken und selbst die Initiative ergreifen!“ Das blieb auch Rolf Weinert nicht erspart, denn nachdem der beauftragte Unterbau nach Vorgaben des Knipper-Entwurfes wegen Insolvenz des Wuppertaler Kleinbetriebes nicht erfolgt war, nahm Rolf Weinert die Säge selbst in die Hand und werkelte so lange, bis der komplette Unterbau auf Stahlrahmen für beide Anlagenschänkel fertig war. Anschließend wurden auch gleich die gesamten Gleise einschließlich Schattenbahnhof gemäß dem Rolf Knipper-Plan verlegt. Das neue „Mein Gleis“ von Weinert, extra für die Anlagenansprüche von Weinert entwickelt, liegt im sichtbaren Bereich. Im Schattenbahn-

In der Bahnhofsausfahrt Richtung Osnabrück ist der Bahnübergang mit seiner zierlichen und funktionsfähigen Schrankenanlage mit Gitterbehang (Modell von Weinert) ein echter Hingucker auf der Anlage. Im Hintergrund sieht man die evangelische Kirche (Modell von Kibri) des Ortes, vor der die lange Querstraße hinter den Bahnanlagen die leicht ansteigende Ortsstraße kreuzt.





DB-Empfangsgebäude. Im Landschaftsteil liegt eine Ziegelei mit Gleisanschluss (18) und Tongrube (19). Die verhältnismäßig kurze Schmalspurstrecke führt gut im flachen Gelände getarnt in einen Schatten-Durchgangsbahnhof (20).

Im Hintergrund des Bahnhofs Syke ist ein Teil des Ortes mit Kirche (21) und einer parallel verlaufenden Querstraße (22) nachgebildet worden. Oberhalb des Hauptbahntunnels liegen angedeutete Wälder

(23) und Felder (24). Hinter der Bahnhofsausfahrt Richtung Bremen beginnt im Hintergrund erneut eine sanft hügelige Landschaft mit erneut angedeuteten Wäldern (25) und Feldern (26). Dort stehen auch kleine Bauernhöfe (27-30) und eine Wassermühle (31). Eine kleine Landstraße (32) führt durch ein recht enges Mühlentälchen (33), eingefasst von kleinen Wäldern (34) und bäuerlichen Feldern (35) unter der Hauptstrecke hindurch (36) hin-

ab zum Anlagenvorderrand, an dem eine Straße zum zukünftigen Hafen abzweigt (37). Hier liegt hinter der Hauptstrecke auch das im Bau befindliche Elektrizitäts-Umspannwerk mit Fernleitung.

hof rollen die Züge auf Code 75-Gleisen von Peco mit Gummiunterlage zur Geräuschkämpfung. Auch die Verdrahtung bewerkstelligte er selbst.

Doch als er mit dem Rohbau 2014 fertig war, war ihm klar, beim Landschaftsbau braucht er wieder professionelle Hilfe. Die suchte er durch Besuche verschiedener Ausstellungsanlagen und Vergleiche verschiedener Anlagenberichte, um die gestalterische Qualität eines potentialen Anlagenbauers besser einschätzen zu können. Seine

Wahl fiel schließlich im Frühjahr 2015 auf Michael Butkay. Der konnte Markus Tiedtke und Jörg Spremberg als Hilfen für dieses anspruchsvolle Projekt gewinnen. Damit war im Herbst des selben Jahres der Startschuss gegeben. Auch die Rollen waren von Beginn an klar definiert: Michael Butkay war der verantwortliche Modellbauer für fast alle Arbeiten, wurde in den folgenden vier Jahren reichlich mit Arbeit eingedeckt und konnte dabei seine Stärke im Landschaftsbau voll ausspielen.

Markus Tiedtke stand ihm beratend und, soweit seine Zeit es ihm ermöglichte, öfters auch modellbauerisch zur Seite. Das Knipper-Konzept hat er modifiziert und der leicht geschwungenen Landschaft ihre glaubwürdige Grundform und ihren späteren Charakter gegeben. Gemeinsam mit den anderen entstand nach und nach die sehr weitläufige Kleinstadt mit Bahnhof und die bäuerliche Landschaft. Jörg Spremberg war für die Farbgebung der Gebäude, Straßen und Gleise und in der Schlussphase auch für die Alterung einiger Bahnfahrzeuge zuständig. Rolf Weinert wuchs im Laufe der Jahre immer mehr in den Anlagenbau hinein und übernahm die meist kniffligen Arbeiten.

Da es inzwischen eine beachtliche Auswahl an kleinstädtischen Gebäuden mit norddeutschem Einschlag gibt, konnte man auf zahlreiche Kibri-Bausätze zurückgreifen. Aber auch Modelle von Auhagen, Faller und Revell haben ihren Platz gefunden. Die Gebäude rund um den Bahnhof hat Rolf Weinert von Thomas Oswald (MBZ) nach Originalzeichnungen konstruieren lassen

Am Ende der Bahnhofsausfahrt Richtung Bremen liegt die kleine Lokstation der HSA mit Drehscheibe. Der ländliche Teil dieser Anlage im Kurvenbereich ist geprägt durch Felder, Wälder und kleine Bauernhöfe.





Die Strecke der Meterspurbahn führt an einer Ziegelei vorbei. Sie wird von der Schmalspur bedient. Im Hintergrund verlässt eine V 200 mit dem Schnellzug „Merkur“ am Haken den Bahnhof Syke Richtung Bremen. Auf dem lang gestreckten Ausziehgleis wartet derweil die Bahnhofsrangier-Köf auf die Freigabe zur Überquerung der Hauptbahn Richtung Güter-Bereitstellungsgleise auf der anderen Bahnseite.

gestellt (siehe letztes Kapitel), sodass die Rollbahn im Bahnhof Syke mit zahlreichen authentischen Lokomotiven und Zügen belebt werden konnte. In Zukunft werden aber die zahlreichen Weinert-Loks und Wagenmodelle den Platz der Leihloks einnehmen, auch wenn es nicht immer die vorbildgerecht richtigen Fahrzeuge der norddeutschen „Rollbahn“ rund um Syke und Hamburg-Harburg sein werden – am Ende heißt es in unserem Hobby eben doch: „Es rollt, was gefällt“.

und als fertig zusammengesetzte und lackierte Lasercutmodelle von ihm erhalten, die nur noch optisch etwas den anderen Gebäuden angepasst werden mussten und nun einen Blickfang am Anlagenvordergrund bilden.

Da bekanntlich eine Modellbahn nie wirklich fertig wird, wurde entschieden, nach vierjähriger Bauzeit einen Schnitt zu machen, um auch noch Zeit für den anderen Anlagenteil zu finden. Dennoch ist der erste Anlagenflügel weitgehend als fertig zu betrachten und die noch fehlenden Kleinstdetails werden nach und nach ergänzt.

In der Detaillierung wurde viel Wert darauf gelegt, den Charme der Epoche III zu treffen. Oft gab es Recherchen in zahlreichen Büchern, Heften und im Internet, um bestimmte Ideen und deren Umsetzung mit Bildern belegen zu können. Da zum Zeitpunkt der für diese Zeitschrift zu erstellenden Fotos (Oktober 2019) nicht genügend gealterte Fahrzeuge zur Verfügung standen, haben verschiedene Modellbahnfreunde passende Lokmodelle zur Verfügung

Die aus dem Hintergrund kommende Bundesstraße schlängelt sich durch das recht enge Mühlenbachtal hinab Richtung Syke und unterquert dabei die „Rollbahn“. Auf der zieht gerade eine ölgefeuerte BR 41 einen beladenen Erzzug Richtung Syke und weiter Richtung Osnabrück mit dem Ziel Ruhrgebiet.

Fotos: Kurt Heidbreder (1), Markus Tiedtke (6),
Zeichnungen: Michael Butkay (1), Rolf Knipper (2);
Bildarchiv Weinert (8) und Archiv VG-Bahn (4)



Ihre Vorteile bei uns:

- attraktives Bonussystem
- über 100.000 Artikel im Sortiment
- über 30.000 unterschiedliche Artikel immer auf Lager
- Vorbestellmöglichkeit für Neuheiten
- schneller & sicherer Versand per DHL
- bequeme Zahlungsarten per PayPal, Kreditkarte oder Rechnungsbau

Wir führen weit über 100 namhafte Hersteller wie z.B.:



VERSANDKOSTENFREI
ab 100 € innerhalb Deutschlands

MBZ Modell
Bahn
Zubehör
Thomas Oswald

**Ihr Spezialist für Gebäudemodelle
in Museumsqualität**

Modell
Bahn
Zubehör
MBZ
Thomas Oswald

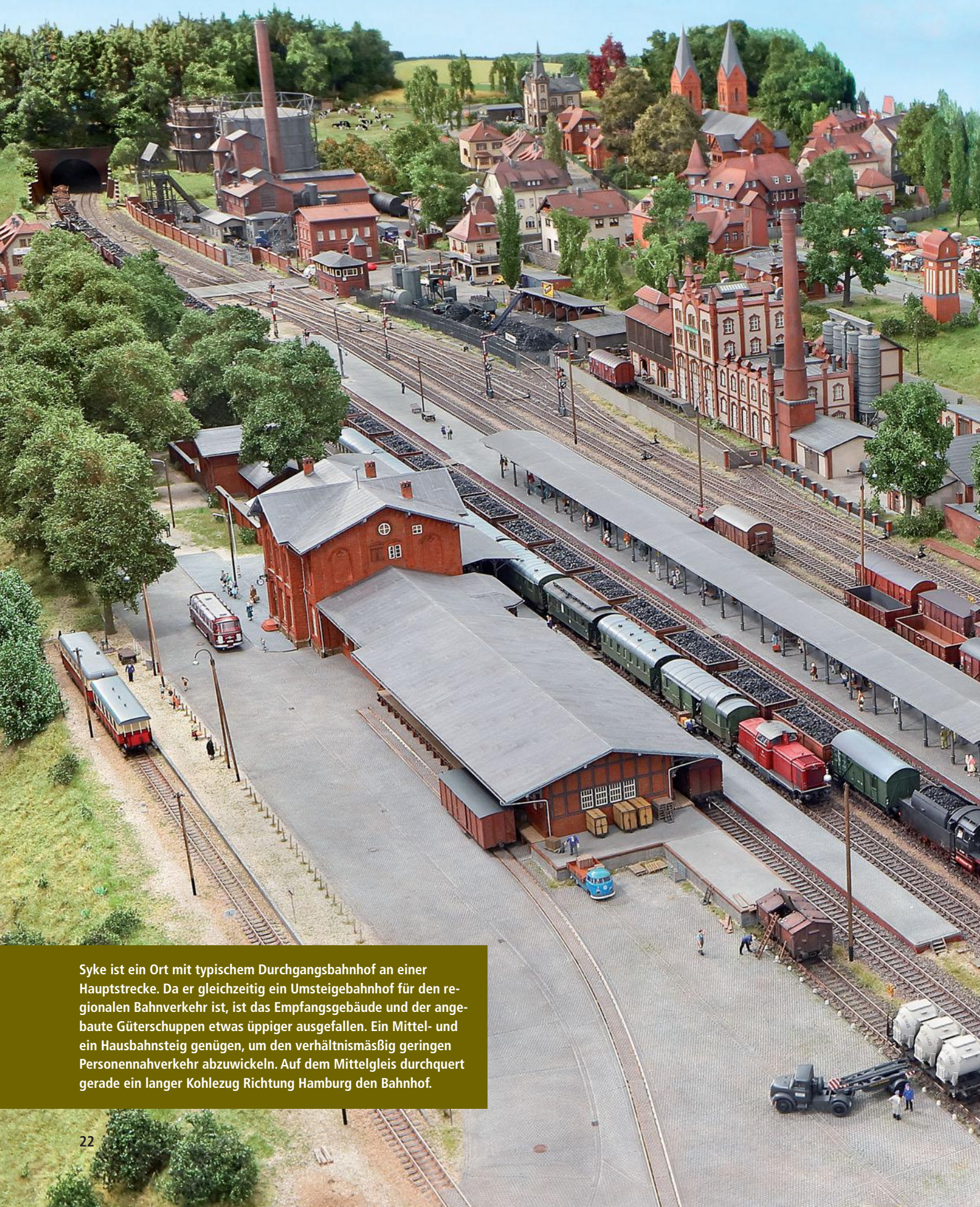


Über 2500 Artikel • 590 Gebäude erhältlich in den Spurweiten H0, TT, N und Z • 300 Ausschmückungsartikel

Weltmarktführer bei Gebäudemodellen in N und Z

Bahnhofstraße 14 • D-96465 Neustadt/Coburg • Tel.: 0049 (0) 9568 / 891 895 3 • info@mbz-katalog.de • www.mbz-katalog.de

BAHNHOFSLEBEN



Syke ist ein Ort mit typischem Durchgangsbahnhof an einer Hauptstrecke. Da er gleichzeitig ein Umsteigebahnhof für den regionalen Bahnverkehr ist, ist das Empfangsgebäude und der angebaute Güterschuppen etwas üppiger ausgefallen. Ein Mittel- und ein Hausbahnsteig genügen, um den verhältnismäßig geringen Personennahverkehr abzuwickeln. Auf dem Mittelgleis durchquert gerade ein langer Kohlezug Richtung Hamburg den Bahnhof.

*Der Bahnhof Syke liegt im Landkreis Diepholz/
Niedersachsen an der Bahnstrecke Wanne-Ei-
ckel/Ruhrgebiet – Hamburg, die auch „Rollbahn“
genannt wird. Er wurde am 15. Mai 1873 zu-
sammen mit der Strecke eröffnet.*



Nach Osnabrück hin endet der Bahnhof auf der Weinert-Anlage an einem Tunnel. Der ist erforderlich, damit die Modellzüge in den Schattenbahnhof verschwinden können oder wie hier die V 200 aus ihm auftauchen. Der Tunnel (Modell von MBZ) passt sich der hügli-
gen Landschaft an und könnte so beim Vorbild stehen.





Alle Bahnhofsgebäude sind nach Vorbildplänen von Thomas Oswald/MBZ maßstäblich hergestellt worden. Die Bahnhofsstraße entspricht im Modell ebenfalls dem Vorbild in Syke.

Syke hat als Umsteigebahnhof von Beginn an ein recht großes Empfangsgebäude erhalten. Auch der angrenzende Güterschuppen ist in seinen Dimensionen üppig ausgefallen. Ursprünglich sollten nach dem Entwurf von Rolf Knipper Modelle von Auhagen das Bahnhofsgebäude nebst Güterschuppen imitieren, doch nach Aufnahme des Anlagenbaus zeigte sich, dass die Modelle zu mickrig für das großzügige Gleisumfeld wirken würden. Daher fragte Rolf Weinert bei Thomas Oswald/MBZ an, ob er nach Vorbildun-

terlagen für seine Anlage ein vorbildgerechtes Modell konstruieren könnte.

So steht heute ein aus Karton gelassertes, maßstäbliches Gebäudemodell auf der Anlage und bildet mit dem ebenfalls nach Vorbild gestalteten Vorplatz einen Blickfang ersten Ranges.

Obwohl Empfangsgebäude und Güterschuppen für normale H0-Verhältnisse gewaltig ausfallen, erschlagen sie keinesfalls die Anlage, denn die Gleisanlagen und der breite Mittelbahnsteig sind enorm lang und die anderen Gebäude auf der anderen Bahnseite ha-

ben genug Abstand, um nicht erdrückt zu werden. Außerdem bildet die Raiffeisen mit ihren hohen Bauten einen optischen Gegenpool.

Die Überdachung des Hausbahnsteiges ist aus den zierlichen Bauteilen des noch jungen Auhagen-Modells einer Bahnsteigüberdachung entstanden, das dem Vorbilddach sehr nahekommt. Auch der Mittelbahnsteig hat entgegen dem Vorbild Syke eine im gleichen Baustil passende Überdachung aus dem Auhagen-Modell erhalten. Hier stellte sich jedoch die zierliche Modellausführung bei der durch das Aneinandersetzen mehrerer Bausätze zu einem über 1 m langem Dach als Problem heraus, denn die zahlreichen Plastikstützen brachen beim Aufsetzen wegen mangelnder Klebeflächen am Dachträger immer wieder weg.

Typisch für die Epoche III ist auch die Bahnsteigssperre, die ein öffentliches Betreten der Bahnsteige verhindert. Im Jahre 1893 bei der preußischen Staatsbahn eingeführt verschwand sie erst ab Ende 1965 nach und nach bei der DB. Direkt beim Schaffnerhäuschen am Bahnsteigzugang am Ende der Hausbahnsteigüberdachung befindet sich auch der Treppenabgang zum Mittelbahnsteig, der im Modell mit feiner Messingzaunsicherung ebenfalls nachgebildet worden ist.

Die Ausführung des Mittelbahnsteigs entspricht in der Plattformhöhe dem

Unter den Schatten spendenden Alleeebäumen (Modelle von MBR) findet auf dem Gehweg der langen Bahnhofsstraße ersatzweise der Wochenmarkt von Syke statt, wenn der eigentliche Marktplatz im Ort durch eine andere Veranstaltungen vorübergehend besetzt ist.



An beiden Bahnsteigenden stehen jeweils ein Messing-Wasserkran von Weirner mit einfachem Ausleger, da hier in der Anfangszeit nur Personennahzüge mit kleinen Dampfoks anhielten und diese nur in seltenen Fällen ihre Wasservorräte ergänzten. Auf Gelenkwasserkräne für Schnellzugloks mit langen Personenzügen konnte damals verzichtet werden, da planmäßig niemals welche in Syke hielten, sondern alle durchfahren.

Das Empfangsgebäude aus der Anfangszeit ist noch heute vorhanden, wird aber nicht mehr betrieblich, sondern anderweitig benutzt. Es ist im architektonischen Stil der Preußischen Staatsbahn gehalten und bildet zusammen mit dem langen Güterschuppen heute ein Baudenkmal. Seit 1899 endete die meterspurige Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf (HSA) in einem Kopfgleis vor dem Empfangsgebäude. Ein Gleis führte auf die Straßenseite des Güterschuppens des Empfangsgebäudes. 1966 wurde die Strecke der Kleinbahn im Bahnhof auf Normalspur umgespurt. Mit der Erneuerung der Gleise wurde 2005 die Bahnhofs-einfahrt der heutigen Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya geändert, sodass nun eine direkte Einfahrt in den Bahnhof der DB möglich wurde. Die beiden Gleise vor dem Bahnhof und Güterschuppen sind inzwischen entfernt worden.



MIBA-Anlagen 1/2020



Das Gerätehaus der Bahn (Modell von Thomas Oswald/MBZ) am Bahnhof stammt aus der Zeit der Bahnhofsrückführung und ist bis Anfang der 1960er-Jahre im Gebrauch der Deutschen Bundesbahn. Zwei Hunde beginnen sich am Tor des Innenhofes dort zu mögen ...





Während der Hausbahnsteig von Syke vorbildgerecht eine kurze Überdachung hat, erhielt im Modell der Mittelbahnsteig entgegen dem Vorbild des schöneren Aussehens wegen ebenfalls eine Überdachung (Modelle von Auhagen). Da am Hausbahnsteig in der Regel nur kurze Nahverkehrszüge Richtung Bremen halten, ist die Verlängerung Richtung Bahnübergang nicht gepflastert, sondern mit hellem Splitt bedeckt.



Am Ende der Bahnsteigüberdachung und ganz nah am Treppenabgang zum Mittelbahnsteig befinden sich am Bildrand die ehemaligen Bahnhofstoiletten, die jetzt im Empfangsgebäude untergebracht sind.



Der Bahnhofsvorsteher, hier mit erhobener Abfahrtskelle, hat im Anbau neben ihm seinen Arbeitsplatz und überwacht den Bahnhofsbetrieb. Der Güterschuppen schließt sich unmittelbar am Empfangsgebäude an.



Der alte Zugzielanzeiger (Modell von Auhagen) hat die für Syke richtigen Zugziele erhalten. Die Bahnsteigkante ist vorbildgerecht geziegelt (Bauteile von Brawa) und die Bahnsteighöhe, wie damals üblich, niedrig.



Der Übergang für die Gepäckkarren vom Mittelbahnsteig zum Hausbahnsteig darf natürlich im Modell nicht fehlen. Elektrokarren sind in Syke nicht üblich, da das Gepäckaufkommen recht bescheiden ist.

An beiden Enden des Mittelbahnsteigs steht ein preußischer Standard-Wasserkran mit einfachem Ausleger (Modell von Weinert) und seiner erforderlichen Signalisierung, damit der versehentlich über das Gleis herausgeschwenkte Arm vom Lokführer rechtzeitig erkannt wird. Die Wasserkräne werden aber nur noch selten genutzt.

Fotos: Kurt Heidbreder (1), Markus Tiedtke (12); alle Bildarchiv Weinert



BAHNHOFSARBEITEN

Jeder Bahnhof ist auch ein Anlaufpunkt für den Güterverkehr. Nahgüterzüge bringen und holen die im Bahnhof gewünschten Wagen. Innerhalb Sykes sorgt die im Bahnhof stationierte kleine Rangierlok der Deutschen Bundesbahn, eine Diesellok vom Typ Köf 2, für deren Verteilung an verschiedenen Umschlagplätzen und Privatbetrieben.



Für die im Bahnhof Syke anfallenden Rangierarbeiten steht eine Köf 2 (Modell von Lenz) zur Verfügung. Sie benötigt eine auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Infrastruktur, ...

... die besteht aus einem kleinen Lokschuppen (Modell von Artitec), einem Materialschuppen (Modell von Kibri) und einer Dieseltankstelle mit kleinem Kessel und Zapfsäule (umgebaute Modelle von Busch).



Das Rangieren der Regelspurwagen erledigt die Köf 2 der DB. Auf den Meterspurgleisen der HSA übernimmt eine der vier Dampflokomotiven (Modell von Weinert) den Rangierdienst.



Auch das Zustellen und Abholen der Güterwagen bei den privaten Betrieben liegt im Aufgabenbereich der kleinen DB-Köf.

Auf dem Güterwagenaufstellgleis stellt die Köf den Nahgüterzug zusammen, der anschließend, wie hier von einer BR 56 (gesupertes Modell von Fleischmann), abgeholt wird.
Fotos: Markus Tiedtke (5),
Bildarchiv Weinert



BAHNHOFSTELLTECHNIK

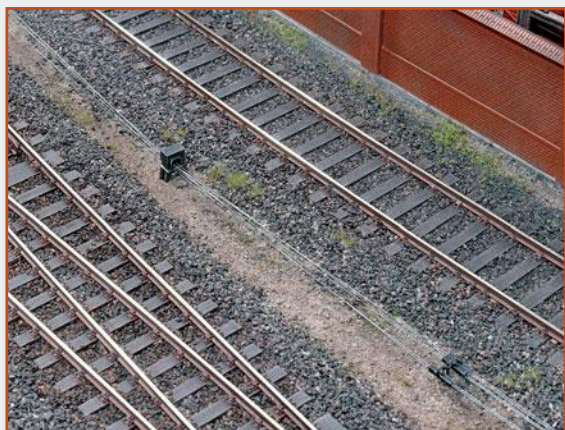
Die alte Signal- und Weichentechnik mit Seilzugsteuerung aus der Zeit der Jahrhundertwende gehört natürlich zu einem Bahnhof der Epoche III. Weinert Modellbau hat ein sehr umfangreiches Angebot an mechanischen Signalen und deren Steuerungstechnik per Seilzüge für die Nenngröße H0, das auf dieser Anlage in seiner ganzen Vielfalt montiert wurde.

Außerhalb der Laufwege befinden sich am Gleisrand viele Rollenhalter für die Drahtseile, mit denen man Weichen zusammen mit ihre Weichelaternen sowie die verschiedenen mechanischen Signale mittels Hebelbänken im Bahnhofstellwerk verstellen kann. Auch die damals noch gebräuchlichen Telegrafmasten für die Bahnkommunikation gehören zu einer authentischen Epoche-III-Anlage.

Rolf Weinert machte sich die Mühe und verspannte die vielen Rollenhalter mit hauchdünnem Draht, um die Drahtseilzüge wie beim Vorbild auch im Modell sichtbar zu machen. Die in Kurven erforderlichen Umlenkkästen, auch Druckrollenkasten genannt, stehen ebenso.



An den Weichen führen die Seilzüge in Blechanäle und durch geschlossene Umlenkrollenkästen weiter zu den Kästen mit der Weichenstellmechanik.



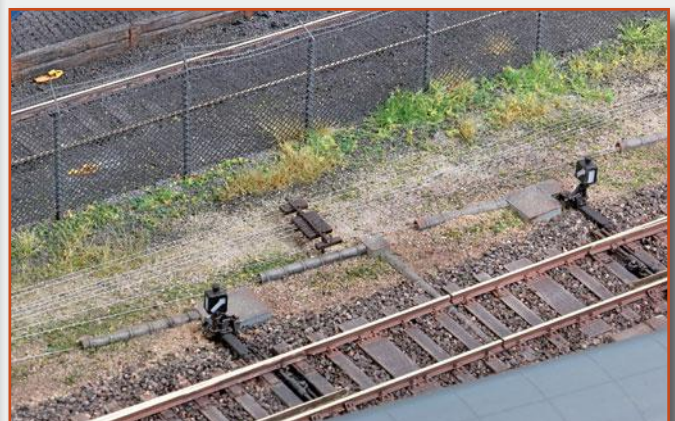


Der Gleisanschluss der Kohlenhandlung ist nicht nur mit einem Tor geschützt, auch eine Gleissperre sichert das benachbarte Rangiergleis vor unbeabsichtigtem Losrollen eines Güterwagens.

Links: Das Verlegen der Kabelblechkanäle ist eine Wissenschaft für sich. Die einschlägige Fachliteratur erklärt die Zusammenhänge leider nur global. So hat Rolf Weinert viel recherchiert, um auf seiner Anlage die zahlreichen Kanäle und Rollenkästen unterschiedlicher Breiten vorbildgerecht verlegen zu können.

Im hinteren Bereich des Bahnhofs, den der Betrachter mit einem Abstand von mehr als einen Meter sieht, hat Rolf Weinert auf die mühselige Darstellung der Doppelzüge verzichtet und nur einen Zug pro Weiche und Signal dargestellt. Das genügt für das Auge. Beleuchtete Weichenlaternen gehören ebenfalls zur Anlagenausstattung.

Fotos: Kurt Heidbreder (2), Markus Tiedtke (4); Bildarchiv Weinert



PERSONENZÜGE AUF DER ROLLBAHN

Auf der Magistrale vom Norden in den Westen durchqueren viele Züge den Bahnhof Syke. Vor allem die Schnellzüge mit bulligen Loks sind es, die immer wieder die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Im Modell bilden aber auch die bunt zusammengewürfelten Personenzüge mit altem und neuem Wagenmaterial und oft noch alten Dampfloks einen Hingucker. Um 1960 hält jedoch die moderne Dieseltraktion zunehmend Einzug im Personenverkehr.



Schnellzugleistungen zwischen Köln und Hamburg sind das Aufgabengebiet der BR 01.10. Die ölgefeuerte 01 1088 passiert den Bahnübergang bei Syke Richtung Norden (Weinert-Modell, Besitzer Heino Schweers).

Im Personennahverkehr versieht die 24 058 ihren Dienst. Viele Vorkriegs- und Länderbahnwagen sind noch bei der DB im Einsatz und bilden das Rückgrad im Personenverkehr (mit Weinert-Teilen gesupertes Roco-Modell, Besitzer Heino Schweers).

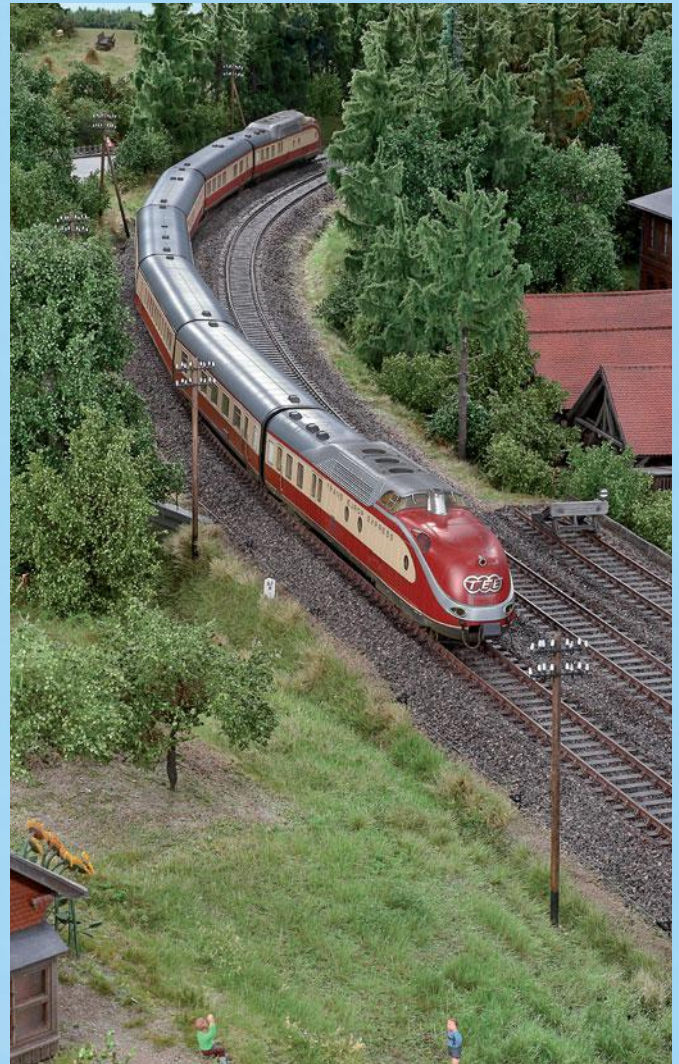




Die V 100 hält im Personennahverkehr auf der „Rollbahn“ zunehmend Einzug und steht mit einem aus Altbau- und Dreiachser-Umbauwagen gebildeten Zug am Hausbahnsteig von Syke Richtung Bremen (Roco-Modell, Besitzer Rolf Weinert).



Im Nahverkehr zeigt sich auf der „Rollbahn“ der Vorserien-Schienenbus VT 95 (Brekina-Modell) außer der Reihe, denn es sollen auch andere Fahrzeugmodelle auf der Anlage zum Zuge kommen, um so die vorhandene Sammlung von Rolf Weinert mit Leben zu füllen. Die moderne V 200 kommt mit dem Schnellzug „Grambinus“ dem Mittagzug entgegen (Roco-Modelle, Besitzer Heino Schweers).



Mit dem Sommerfahrplan 1956 wurde europaweit der Trans Europa Express als internationaler Schnellzug der Sonderklasse eingeführt. Der nagelneue VT 11.5 (Modell von Trix, Besitzer Rolf Weinert) hat inzwischen den TEE-Parsival des VT 08 auf der „Rollbahn“ Richtung Paris übernommen und durchquert bald den Bahnhof Syke. Fotos: Markus Tiedtke (6); Bildarchiv Weinert

Die 74 585 ist trotz ihres Alters immer noch im Nahverkehr mit Güter- und Personenzügen im Bahnhof Syke anzutreffen. Hier steht sie auf dem Lok-Wartegleis nahe am Bahnübergang (Weinert-Modell, Besitzer Heino Schweers).



GÜTER AUF DER ROLLBAHN

Als Zugmaschinen für Güterzüge sind bis zur Elektrifizierung der Strecke ausschließlich Dampflokomotiven im Einsatz. Je nach Zugleistung werden verschiedene Loktypen verwendet. Im Bahnhof Syke können die normalerweise durchfahrenden Güterfernzüge bei Bedarf von Personenschnellzügen überholt werden.



Für gewöhnliche Güterzüge genügen Dampflokomotiven der Baureihe 50 (mit Weinert-Teilen gesupertes Roco-Modell, Besitzer Heino Schweers).

Eine Domäne der in der Masse 1958 in Betrieb genommenen und kohlesparenden Franco-Crosti Loks 50.40 des Bw Kirchweyhe ist die „Rollbahn“. Daher durchquert 50 4029 mit einem sehr langen Kohlezug den Bahnhof Syke Richtung Hamburg. Doch bereits 1961 müssen diese Loks wegen Korrosionsschäden an den Vorwärmertrommeln vorübergehend stillgelegt werden (mit Weinert-Bausatz umgebautes Roco-Modell, Besitzer Dieter Bollinger).



Der in Bremerhaven angelandete Erz aus Übersee wird per Bahn Richtung Ruhrgebiet transportiert. Für die schweren Erzzüge mit 20 Großraumwagen benötigt die DB oft zwei starke Lokomotiven, daher bilden die beiden ölgefeuerten 44er ein leistungsstarkes Duo (Weinert-Modelle, Besitzer Heino Schweers).





Der Fisch aus Hamburg wird in schnellen Kühlwagenzügen Richtung Ruhrgebiet transportiert. Diese Zugleistung übernimmt die Personenlok 38 1548 (mit Weinert-Teilen gesupertes Fleischmann-Modell, Besitzer Heino Schweers).

Im Güternahverkehr kommen häufig ältere Dampflokomotiven der Länderbauarten zum Einsatz. Hier kommt es nicht auf hohe Zugkraft und Schnelligkeit an. Die 55 5604 verlässt Syke mit ihrem recht kurzen Zug in Richtung Bremen (mit Weinert-Teilen gesupertes Fleischmann-Modell, Besitzer Heino Schweers.)

Die universell einsetzbare 86 versieht ihren Dienst auch auf der „Rollbahn“ und ist als recht schnelle Lok gerade mit einem Nahgüterzug unterwegs. Hinter der Lok hängt ein Güterzug-Begleitwagen PwgPr 14 mit Flachdach (Weinert-Modelle, Besitzer Joachim Reinhard). Fotos: Markus Tiedtke (6); Bildarchiv Weinert



GEWERBE MIT GLEISANSCHLUSS

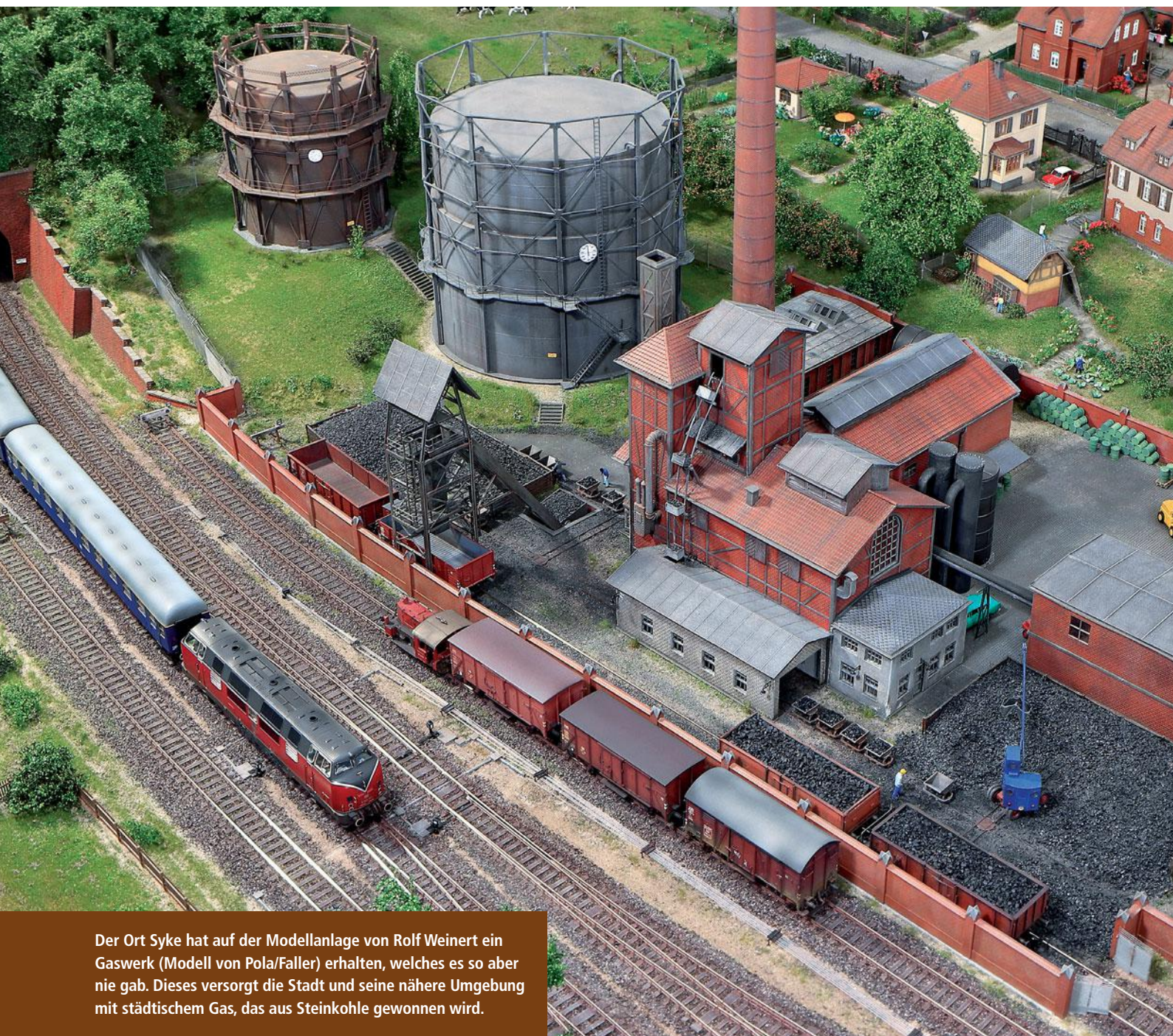
Die gut ausgebaute Infrastruktur der Bahn wollen natürlich auch einige Betriebe in Syke als Transportmöglichkeit für sich nutzen und haben sich im Industriegebiet rund um den Bahnhof angesiedelt.

Betriebe mit Gleisanschluss sorgen für zusätzliche Rangieraufgaben und sind deshalb auf Modellbahnanlagen beliebt. In Syke gibt es gleich vier Betriebe unterschiedlicher Arten, die die Bahn für ihren Warentransport nut-

zen, die wie im Modell so aber niemals in Syke gestanden haben.

Beginnen wir mit dem Gaswerk, früher auch Gasanstalt genannt. Es steht am Stadtrand direkt am Tunnel und setzt sich auf der Weinert-Anlage aus

einem ehemaligen Pola-, jetzt Faller-Bausatz, zusammen. Der ist weitgehend unverändert übernommen worden. Lediglich das Gelände mit zwei unterschiedlich großen Gaskesseln ist den Platzverhältnissen auf der Anlage



Der Ort Syke hat auf der Modellanlage von Rolf Weinert ein Gaswerk (Modell von Pola/Faller) erhalten, welches es so aber nie gab. Dieses versorgte die Stadt und seine nähere Umgebung mit städtischem Gas, das aus Steinkohle gewonnen wird.

angepasst worden. Obwohl im realen Ort Syke dort niemals ein Gaswerk gestanden hat, war dieser Betrieb von Beginn an ein ausdrücklicher Wunsch von Rolf Weinert, den Rolf Knipper in seinem Anlagenkonzept mitberücksichtigen musste.

Das nun zu sehende Gelände des Gaswerks verdeutlicht mit seinen unterschiedlichen Bereichen den Ablauf bei der Gasgewinnung und dessen Nebenprodukte. Vom Kohlelager, das neben dem Verwaltungsgebäude am Eisenbahntor liegt, schiebt man mittels Loren die unterschiedlichen Kohlesorten zur Ofenbefüllanlage vorne am



Über ein Werkstor gelangt man mit dem Auto oder Lkw (Modell von Weinert) in das eingezäunte bzw. eingemauerte Gelände des Gaswerkes. Eine Werkstatt (Modell von Pola/Faller) zur Reparatur der Werksanlagen gehört natürlich zur Werksausstattung.

Hauptgebäude. Vor der Verwendung im Gasofen werden die verschiedenen Sorten gemahlen und gemischt. Die Kohle gelangt dann mittels eines Becherwerkes an die Spitze des hohen Ofens und wird dort in mehreren Kammern eingefüllt. Unter Luftabschluss auf etwa 1000 °C von außen in einem gesonderten Ofen erhitzt, wird in etwa zwanzig Stunden aus der Steinkohle Koks. Das dabei aus der Kohle entweichende Gas zieht man mit einem Gassauger

aus den Ofenkammern heraus, kühlt es und reinigt es dann. Übrig bleibt in den Ofenkammern glühender Koks. Damit er nicht verbrennt, öffnet man die Ofenkammern und verlädt sofort den glühenden Koks in Kipploren und schiebt ihn unter den Löschtrunk, um ihn dort schlagartig mit Wasser abzukühlen. Dann lagert man den hochwertigen Brennstoff Koks in ein links vom Gebäude liegendes Freilager ein, um ihn später per Bahn abzutransportieren

Die mit der Bahn herangeschaffte Steinkohle wird in einem Bansen (Wandteile von Weinert) zwischengelagert. Dieser dient als Puffer für eventuelle Transportausfälle. Der zu seiner Zeit moderne Fuchs-Bagger (Modell von Weinert) sorgt für Erleichterung beim Kohleumschlag.





Das Syker Gaswerk hat sich seit seinem Bau um 1900 technisch nicht großartig verändert. Die Kohle wird mit einfachen Kipploren (Modelle von Auhagen) per Hand zu der Beschickungsanlage der Brennkammern innerhalb des Gebäudeanbaus geschoben.

oder Kleinkunden per Lkw mitzugeben. Das gewonnene Rohgas enthält einige Nebenprodukte, die man im Werk in mehreren Stufen herausfiltert bzw.

herauswäscht. Die so gewonnenen Nebenprodukte Teer, Ammoniak, Benzol, Naphthalin und Schwefel werden später weiterverkauft. Das von den Nebenpro-

dukten gereinigte Gas speist man über den Stadtdruckregler in das örtliche Gasnetz oder lagert es in den beiden Gaskesseln als Zwischenpuffer ein.

Der aus Steinkohle durch Kohlevergasung gewonnene Koks ist ein hochwertiger Brennstoff und wird einmal am Ende des täglich stattfindenden Vergasungsprozesses aus den Öfen geleert. Nach dem Ablöschen des glühenden Kokes mit Wasser lagert man ihn in einem Bansen (Wände von Weinert) ein, um ihn weiterzuverkaufen. Der kleine Löschurm steht rechts neben dem Schornstein (Modell von Auhagen).



Den hochwertigen Koks nutzt entweder die Gasanstalt selbst als Brennstoff in seinen Anheizöfen oder verkauft ihn. Als Transportmittel steht die Bahn oder der Lkw zur Verfügung. Zum Beladen der Eisenbahnwagen hat die Gasanstalt einen Schrägaufzug (Modell von Pola/Faller) aufgestellt. Im Hintergrund stehen die beiden unterschiedlich großen Gasbehälter. Den älteren im Hintergrund (Modell von Piko) ergänzt ein deutlich größerer aus späterer Bauzeit (Modell von Walthers).





Ein weiterer wichtiger Arbeitgeber seit der Jahrhundertwende ist in Syke eine Brauerei. Zunehmend bedeutender wird der Transport der Flaschen über die Straße. Eine repräsentative Werkszufahrt mit Pförtnerhaus (Modell von MBZ) gehört damit zur Brauerei.

Links: Das im Rahmen der Kohlevergasung entstandene Rohgas wird im Syker Gaswerk abgekühlt und im Waschhaus einer Gaswäsche unterzogen, um die unerwünschten Anteile wie Teer, Ammoniakwasser und Naphthalin abzutrennen. Diese an sich wertvollen Stoffe lagert man zum Verkauf auf dem Werkshof in Fässern und Tanks.



DIE BRAUEREI

Direkt gegenüber dem Bahnhofs-Empfangsgebäude steht auf der anderen Bahnhofseite eine Brauerei, die sich auf regionale Biersorten spezialisiert hat. Im Herbst gesellen sich noch Säfte von ausgepresstem Obst aus der Region dazu. Die etwas verspielte Architektur der Gebäude stammt aus dem

ausgehenden 19. Jahrhundert, die Faller sehr hübsch im Modell umgesetzt hat. Da die Brauerei als Faller-Originalmodell zu klein wirkt gegenüber der benachbarten Raiffeisen und dem Bahnhofsgebäude, entstanden aus drei Bausätzen nicht nur ein vergrößertes Kerngebäude, sondern auch die zusätzlichen Nebengebäude wie Wohnhaus

mit Pferdestall, Wagenschuppen und Werkstatt. Als Ausgestaltung des Hofes stehen zahlreiche Fässer und Flaschenkästen aus dem umfangreichen Preiser-Sortiment. Das Pferdefuhrwerk ist noch ein Überbleibsel aus der Hafermotor-Zeit und wird für die Auslieferung von Bier und im Herbst von Obstsäften innerhalb Sykes genutzt.

Die Brauerei liegt genau gegenüber dem Empfangsgebäude des Bahnhofs auf der anderen Seite der Gleise und hat einen Gleisanschluss für den Transport von Flaschen und Fässern mit der Bahn. Straßenseitig ist sie an der Industriestraße angeschlossen.





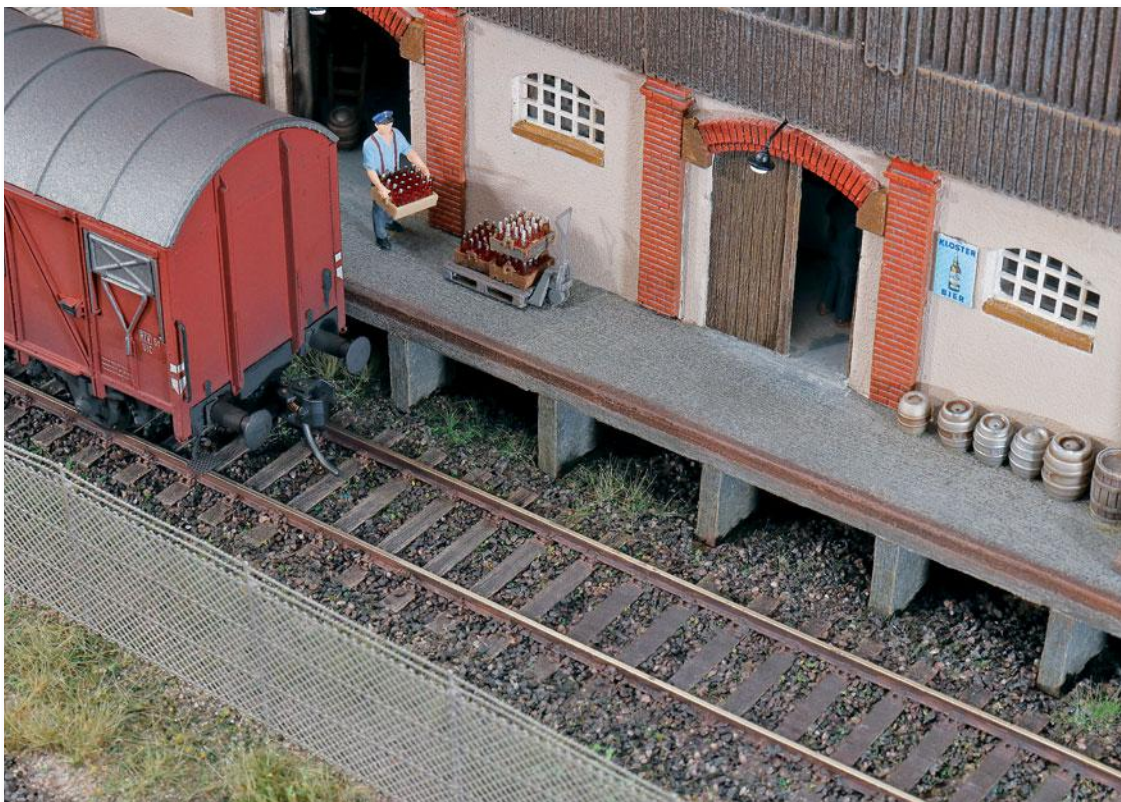
Die zahlreichen Fässer und Transportkisten für Flaschen beleben den geflasterten Hof und die Laderampen der Brauerei. Das Pferdefuhrwerk ist ein Überbleibsel aus der „guten alten Zeit“ und wird wohl bald durch einen weiteren Lkw abgelöst (alle Modelle von Preiser).

Die Kerngebäude der Brauerei werden von Faller angeboten. Die anderen Bauten wie Pferdestall, Schuppen und Kleinbauten entstanden mit weiteren Faller-Teilen in Kitbashing von Jörg Spremberg. Insgesamt drei Bausätze der Brauerei wurden benötigt, um die gewünschte Größe zu erreichen.





Da heute die Bahnhofs-Köf wegen einer Revision nicht arbeitet, übernimmt vorübergehend eine Dampflok der BR 89 (Modell von Weinert) die Rangierarbeiten. Tore und Maschendrahtzaun, aber auch der filigrane, gusseiserne Zaun für die Kibri-Mauer sind Produkte von Weinert.



Die Bahn spielt für die Brauerei beim Transport ihrer Ware nach Bremen und Richtung Osnabrück eine wichtige Rolle. Trotz neu eingeführter Europalette ist noch viel Handarbeit beim Verladen nötig.



Dem Lagerhaus der Raiffeisen spendierte man im Erdgeschoss eine Inneneinrichtung, damit bei geöffneten Toren der Blick nicht ins Leere fällt.

Die Bauten der Raiffeisen setzen sich zusammen aus dem Lagerhaus und Turm von MBZ, drei angepassten Kesseln aus zwei Cornerstone-Bausätzen (USA) und einer kleinen Verwaltung, die aus Auhagenplatten und Fenstern aus der Bastelkiste selbst zusammengebaut worden ist.

DIE RAIFFEISEN

Der Leitspruch: „Einer für alle, alle für einen“ wurde für die landwirtschaftlichen Genossenschaften im 19. Jahrhundert die Basis des Handels, ebenso wie der Name des Erfinders „Raiffeisen“ Namensbestandteil und Marke wurde. Mit dem regionalen Zusammenschluss von Bauern und Investoren und Banken sind zahlreiche

Raiffeisen-Lager und Verkaufsstellen entlang der Bahn entstanden, da die Produkte wie damals üblich, mit der Bahn transportiert wurden. Auch Bankfilialen entstanden. In Syke als wichtiger Umsteigebahnhof durfte natürlich Lager und Verkaufsstelle nicht fehlen. Die steht auf der Weinert-Anlage gegenüber dem Bahnhof. Das Modell sollte ursprünglich von Kibri auf-

gestellt werden, doch die Dimensionen konnten nicht überzeugen, sodass nun das Lagergebäude und der Turm als maßstäbliches Modell von MBZ sowie die drei Silotürme vom amerikanischen Anbieter Cornerstone stammen. Während die Gelände des Gaswerks, des Brennstoffhändlers und der Brauerei hermetisch eingezäunt sind, bleibt das Gelände der Raiffeisen frei begehbar.



Für die Ausgestaltung der Inneneinrichtung kamen Preiser-Kleinteile zum Zuge. Eine LED-Innenbeleuchtung sorgt für genügend Ausleuchtung des sonst dunklen Raumes und läßt so die Inneneinrichtung auch am Tage sichtbar werden.



Auf der Hofseite befinden sich die Laderampen für Lkws. Auch an eine Fahrzeugwaage (Modell von Wills/Vertrieb Weinert) wurde beim Modellbau gedacht.

Zwischen Raiffeisen und Brauerei hat sich eine kleine Klempnerei niedergelassen. Die langen Rohre und Profile lagern auf dem Firmengelände im Freien.
Fotos: Markus Tiedtke (18);
alle Bildarchiv Weinert



KOHLE UND ÖL AM GLEIS

Kohle war lange Zeit der Hauptbrennstoff zum Heizen privater Haushalte und vieler Betriebe in Deutschland. Heizöl tritt jedoch ab der Epoche III zunehmend als Konkurrenzprodukt auf. Den Transport der Heizprodukte zum gewerblichen Händler übernahm damals in der Regel die Bahn, so auch auf der Weinert-Anlage.



Das Gelände des Brennstoffhändlers Fritz Matern ist recht groß. Hohe Haufen von Eier- und Stückkohle liegen am Gleis, während Briquets im länglichen Holzschuppen gestapelt eingelagert sind. Eine Fahrzeugwaage (links hinten) gehört genauso zur Ausstattung wie die beiden modernen Heizöltanks.

Per Lkw mit Kipppritsche (Modell von Weinert) transportiert der Kohlehändler seine lose schwarze Ware zu einem Großkunden. Das Gelände ist mit Maschendrahtzaun und Stacheldraht sowie mit Toren (Modelle von Weinert) hermetisch abgeriegelt.





Das Heizöl für private Haushalte und Kleinbetriebe holt ein Kleinlaster ab. Beachtenswert ist die gesuperte Tankanlage des Kibri-Modells.



Mit neu entwickelten Rohrleitungen und Pumpen und der Verladeanlage von Weimann ist ein sehenswertes Heizöllager entstanden.

Rechts neben dem Bahnübergang und Stellwerk hat sich schon früh ein Kohlehändler niedergelassen. Er bietet verschiedene Sorten Kohle für den Hausbrand an, so unter anderem Stein- und Braunkohle, aber auch Briketts und Eierkohle, die allesamt per

Bahn angeliefert werden. Mit seinen eigenen Straßenfahrzeugen verteilt er die oft in Jutesäcken abgepackte Kohle an die verschiedenen Haushalte und Kleinbetriebe rund um Syke. Inzwischen hat er auch zwei Tanks für das seit neuestem gebräuchliche Heizöl

installiert und erhält diesen Brennstoff ebenfalls per Bahn. Die einfachen Holzbaracken und Lagerschuppen sind gelaserte Modelle von MKB. Die verschiedenen Kohlesorten stammen vom Anbieter Juweela, die das charakteristische Aussehen bieten.



Der Fuchsbagger vom Typ 300 (Modell von Weinert) ist eine Neuanschaffung des Kohlehändlers und erleichtert das Umladen der Kohle ungemein.

Das gesamte Zubehör wie Förderband, Kohlenwaage zum Abfüllen der losen Kohle in Säcke, Schaufeln und Säcke stammt aus dem Weinert-Sortiment, ebenso die unterschiedlichen Fahrzeuge des Kohlehändlers.

Fotos: Kurt Heidbreder (1), Markus Tiedtke (5); Bildarchiv Weinert

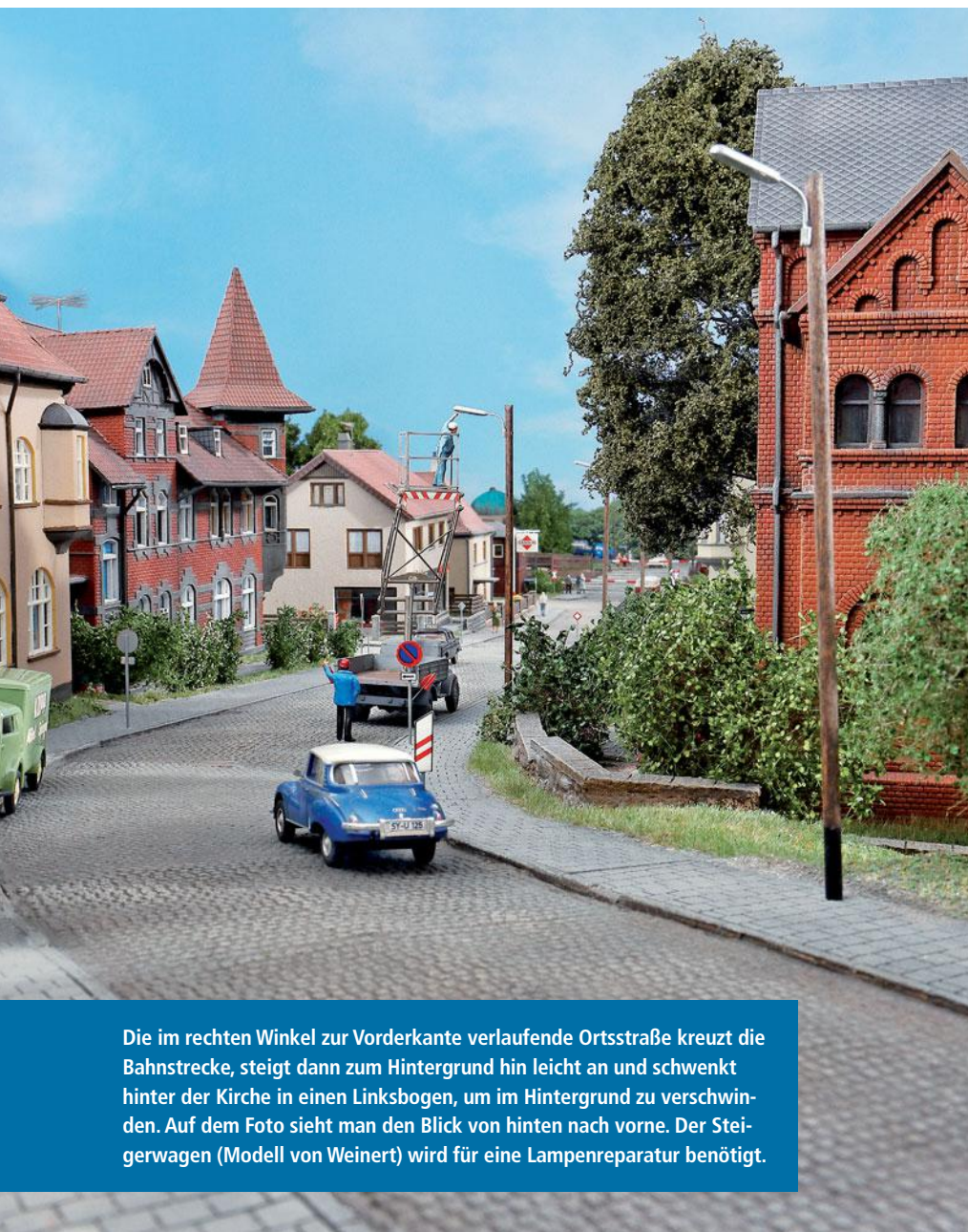


STADTLIBEN

Auf der Anlage von Rolf Weinert versprüht der Modellort Syke durch und durch das Flair der Epoche III. Er ist mit Häusern und Gärten aus dem Angebot der Modellbahn-Zubehörindustrie entstanden, die allesamt dem norddeutschen Stil der Region rund um den Vorbildort Syke entsprechen.

Rolf Weinert stand zu Beginn seiner Anlagenplanung nach der Wahl des Vorbildbahnhofes Syke der Bahnanlagen wegen vor der Frage, wie weit er auch den Originalort auf seiner Anlage nachbilden soll. Diesem Gedanken stan-

den aber verschiedene Gründe im Wege. Da war zuerst einmal sein Wunsch nach einer Gasanstalt in der Nähe des Bahnhofes. Zum zweiten verfügte er über kein Modellhaus, das dem eines aus Syke entsprach. Stattdessen bietet die



Die im rechten Winkel zur Vorderkante verlaufende Ortsstraße kreuzt die Bahnstrecke, steigt dann zum Hintergrund hin leicht an und schwenkt hinter der Kirche in einen Linksbogen, um im Hintergrund zu verschwinden. Auf dem Foto sieht man den Blick von hinten nach vorne. Der Steigerwagen (Modell von Weinert) wird für eine Lampenreparatur benötigt.



Industrie alle möglichen Modellhäuser aus unterschiedlichen Regionen Deutschlands und Maßstäblichkeiten an. Also musste entschieden werden, ob die Originalhäuser von Syke und ihr Umfeld akribisch nachzubilden wären oder ob auf das Angebot der Industrie zurückgegriffen werden sollte. Schließlich gaben zwei gewichtige Argumente den Ausschlag: Jedes Syke-Haus wäre eine kostspielige Einzelanfertigung und der Anlagenbau hätte sich deshalb deutlich in die Länge gezogen. So fiel die Wahl auf das Industrieangebot.

Obwohl seit 2004 bis heute inzwischen zahlreiche neue Gebäudemodelle, ob aus Plastik, Karton oder Gießharz, erschienen sind, hat sich die Auswahl an regional typischen Kleinstadthäusern des norddeutschen Raumes in den letzten 15 Jahren nicht verändert. Kleine Städte wie Syke ha-



ben in der Regel einen nur sehr kleinen Ortskern mit Stadthäusern Seite an Seite. In der Regel sind es eher Einzelhäuser mit Vorgärten und oder kleinem Ladengeschäft auf der Straßenseite. Um den Vorstadtcharakter rund um den Bahnhof zu erzielen, fiel die Wahl auf das recht umfangreiche Gebäudeangebot von Kibri. Unter der Serie „Ruhrgebiet“ gibt es sehr unterschiedliche Häuser, die allesamt so für Syke verwendet werden konnten. Lediglich geringfügige Abwandlungen wurden vorgenommen, um eventuelle Dubletten zu vermeiden. Auch die recht große Stadtkirche aus Ziegelsteinen stammt aus dem Kibri-Angebot und fügt sich harmonisch in das Stadtbild hinein.

Der ursprüngliche Knipper-Plan wurde mit Beginn des Anlagenbaus aufgegriffen und die wie beim Vorbild vom Anlagenvordergrund im rech-



Der komplette Platz hinter dem Bahnhof Syke ist dem Ortsteil Syke gewidmet. Die Kleinstadthäuser stehen typischerweise einzeln und haben passende Gärten erhalten. Markante Punkte sind die Stadtkirche und der Festplatz mit Wochenmarkt.

Am Bahnübergang steht die gut besuchte Gaststätte „Hansa-Haus“. Die Schrifttafeln des Hotels entsprechen genau der eines Vorbildes, allerdings ist das Gebäude ein Kibri-Serienmodell.



Die Stadtkirche von Kibri passt mit ihrem Mauerwerk und gut getroffenen Proportionen ideal zu einer norddeutschen Kleinstadt. Auch die sogenannten Ruhrgebiets-Häuser, ebenfalls von Kibri, fügen sich hervorragend in die norddeutsche Anlage ein.

ten Winkel zum Hintergrund laufende Stadtstraße blieb. Die an der Kirche kreuzende und querlaufende zweite Stadtstraße wurde jedoch hinter dem Bahnhof deutlich verlängert, um schließlich bei einer Aral-Tankstelle die Anlage in einem Waldstück zu verlassen. An dieser Straße reihen sich wie auf einer Perlenschnur aufgezogen zahlreiche Wohnhäuser auf, allesamt typisch für diese Region. Obwohl mit einem Sichtabstand von der Vorderkante der Anlage bis nach hinten von deutlich mehr als einem Meter wurde die Gestaltung rund um die Häuser am Anlagenende nicht vereinfacht dargestellt. Geplant ist nämlich, über eine fahrbare Videokamera auch diese Bereiche der Anlage im Detail ansehen zu können. Zudem sollen die zahlreichen Motive als schöne Kulissen für spätere Prospekttaufnahmen im Weinert-Katalog oder für die Internetseiten erhalten.

Das Gelände der Anlage sollte von Beginn an nicht platt ausfallen, denn die Gegend um Syke ist leicht hügelig. Außerdem ist es für die Optik einer Modellbahnanlage von Vorteil, wenn der vordere Anlagenteil sich weitgehend auf dem gleichen Niveau bewegt wie die Bahnanlagen, damit möglichst wenig durch Berge bzw. Hügel verdeckt oder eingezwängt wird. Dagegen sollte der Hintergrund etwas ansteigen, um eine räumliche Staffelung zu erzielen. Da die Anlage genügend Spielraum hinter den Bahnanlagen zur Verfügung stellt, konnte eine sanft ansteigende Landschaft geschaffen werden, deren Höhenprofil nicht zu sehr schwankt, um die Sanftheit der Syke-Landschaft nicht zu konterkarieren. So mussten nicht allzu viele Häuser in einer schrägen Hanglage eingearbeitet werden.

Alle Häuser wurden mit matten Farben bemalt und anschließend patiniert. Da jedoch eine Stadt auf einer Anlage nur dann als dicht bebaut gesehen wird, wenn möglichst viele Häuser stehen, entstand der Gedanke, die glei-



Für das menschliche Auge vom Anlagenrand aus kaum wahrnehmbar sind die Tauben rund um die Kirche. Eine alte Frau auf der Friedhofsbank füttert sie am Boden.



Die Post (Modell von Kibri) hat, wie es lange Zeit üblich war, ein eigenes Gebäude und steht direkt an der Kreuzung der beiden Ortsstraßen. Der Schriftzug „Post“ besteht aus erhabenen Buchstaben (Zubehör von Weinert), wie sie damals in fast allen Orten anzutreffen waren.



Von der Kreuzung an der Post und Kirche kommend steigt die lange Querstraße leicht an und verlässt den Ort Richtung Felder und Landschaft und verschwindet gut kaschiert im Hintergrund. Unter dem Hügel befindet sich die Zufahrt der Hauptstrecke zum Schattenbahnhof.

chen, bereits fertig bemalten und gealterten Gebäudemodelle als Foto auf den noch zu gestaltenden Hintergrund zusätzlich sichtbar zu machen, und wenn es teilweise nur die Dächer wären. Tatsächlich wurde diese Idee später auf dem speziell für diese Anlage angefertigten Fotohintergrund umgesetzt, sodass heute der Anlagenbetreiber im Modellort Syke nicht sofort das Anlage-

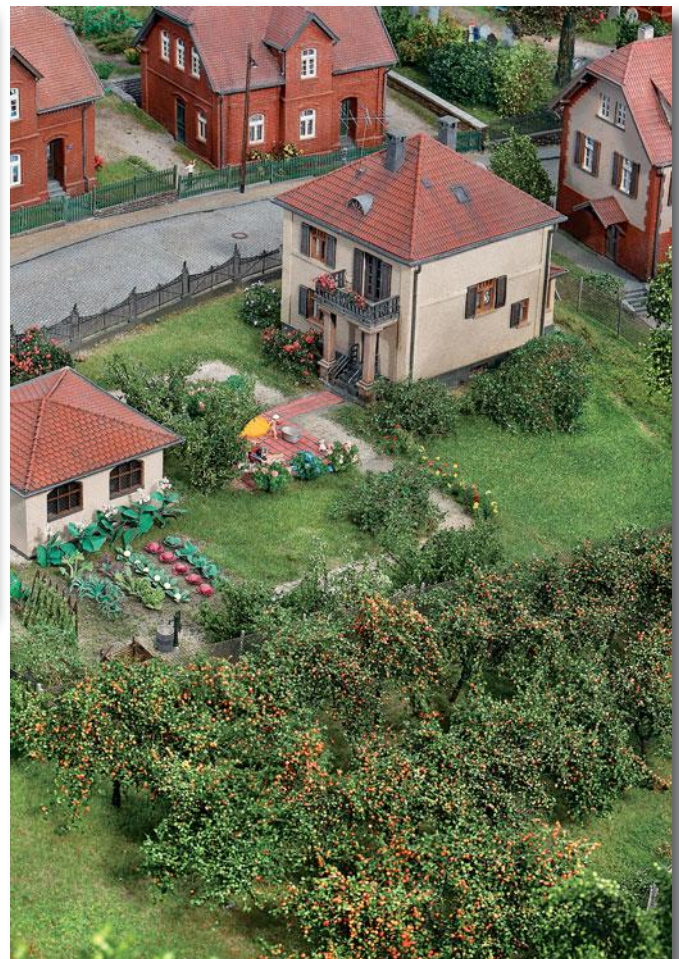
nende im Hintergrund erkennen kann. Die meisten Häuser auf der Anlage dienen in erster Linie als Platzfüller. Aber Gebäude wie die Kirche, die Post und die Feuerwehr waren ausdrückliche Wünsche von Rolf Weinert. Auch ein Jahrmarkt soll später einmal seinen Platz auf der Anlage finden, jedoch nur ein kleiner, wie es früher häufiger der Fall war, denn ein großer Rummelplatz

würde die sonst so gut getroffene Stimmung einer ländlichen Kleinstadt der Epoche III erschlagen. Den Festplatz für die spätere Kirmes gibt es schon. Der liegt gegenüber der kleinen Ortsfeuerwehr und beherbergt zur Zeit einen Wochenmarkt. Sobald der Jahrmarkt Einzug gehalten hat, wandert der Syker Wochenmarkt vom Gemeindeplatz in die Bahnhofsstraße am Anlagenvor-



Auf vielen Grundstücken der Kleinstadthäuser stehen zusätzliche Kleinschuppen (Modell von Kibri). Auch ein Kaninchenkäfig (Modell von Preiser) fehlt bei diesem Schuppen nicht, denn die zukünftigen Sonntagsbraten müssen zuerst angefuttert werden.

Die Vororthäuser besitzen große Grundstücke. Darauf haben die Bewohner unterschiedlich dimensionierte Nutzgärten mit Gemüsepflanzen zur Selbstversorgung angelegt. Im Vordergrund steht eine Obstplantage mit Apfelbäumen (alle Bäume und Büsche von MBR).

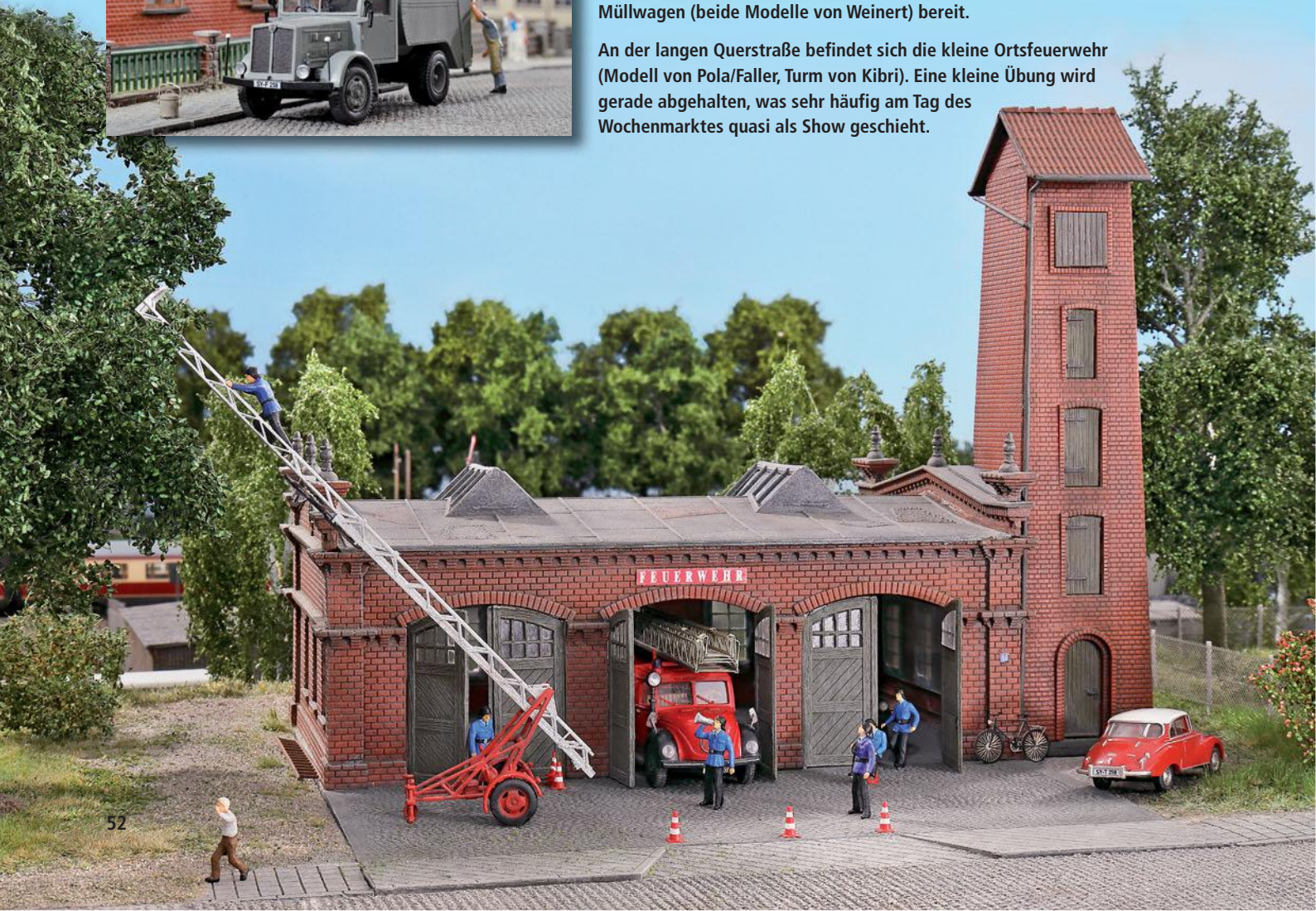




Die lange Querstraße führt von der Kreuzung an der Kirche kommend an einer Baustelle mit zwei neuen Wohnhäusern vorbei (Modelle von Faller) weiter Richtung Aral-Tankstelle und gleitet dann in einem Waldstück in den Hintergrund über.

In Syke ist gerade Müllabfuhr. Die um 1960 damals im Raum Syke üblichen kleinen Mülltonnen aus Blech stehen zum Entleeren vom Müllwagen (beide Modelle von Weinert) bereit.

An der langen Querstraße befindet sich die kleine Ortsfeuerwehr (Modell von Pola/Faller, Turm von Kibri). Eine kleine Übung wird gerade abgehalten, was sehr häufig am Tag des Wochenmarktes quasi als Show geschieht.





Noch ist die Baugrube nicht verfüllt. Trotzdem werden die Wände der ersten Etage hochgezogen. Beachtenswert ist der Wasserschlauch.

Gerade die kleinen Dinge rings um das Bauwerk beleben eine Baustelle. Den Zementmischer gibt es von Preiser und er wurde mit Farbe merklich gealtert. Zu einer Baustelle gehört natürlich auch eine Tischkreissäge mit Stromanschluss per Kabel und für den Dachstuhl gibt es Holzbalken.





Kleine Alltagsszenen gehören zu einem lebendigen Stadtbild (Wohnhaus von Kibri), auch wenn sie am hinteren Anlagenrand sind.



Die Garage (Modell von Artitec) belebt den Hinterhof und steht direkt vor dem Fotohintergrund mit abfotografierten Anlagenelementen.

dergrund. Hier stehen dann dieselben Marktstände auf dem breiten Gehweg unter den mächtigen Allee-bäumen, die im Sommer kühlen Schatten spenden. Eine Testphase hat zwischenzeitlich schon stattgefunden.

Viele Häuser in Kleinstädten hatten zu jener Zeit recht große Gärten mit Gemüsebeeten zur Selbstversorgung. Auch Obstbäume gehörten zur Eigenversorgung dazu. Diese Motive sind auf der Anlage zahlreich umgesetzt worden

und sorgen für viel Abwechslung im Ort Syke. Überhaupt ist der Ort recht grün durch die vielen Gärten.

Jedes Grundstück ist wie in Deutschland üblich eingezäunt. Garagen und Hinterhöfe bereichern die zum Teil recht großen Grundstücke. Betrachtet man jedoch den Grund und Boden näher, fällt auf, dass kaum Autos dort parken. Überhaupt ist auf den Straßen wenig Autoverkehr – eben ganz so wie es in der „guten, alten Zeit“ war.



Der kleine Modeladen (Modell von Piko) hat eine Inneneinrichtung erhalten.

Fotos: Markus Tiedtke (17); Bildarchiv Weinert

WAGENWERK

Feine Details und Eisenbahnmodelle.

Vor 31 Jahren begann es ...

... mein erster Weinert Bausatz

Die Kaelble Z6 W2AL 30 Zugmaschine war der Beginn einer Leidenschaft.

Was ist Ihr erster Weinert-Bausatz?

wagenwerk.de

WAGENWERK - Feine Details und Eisenbahnmodelle.



Weinert 4324



Schmidt Roco Fachgeschäft • Modellbahnen • Modellautos



... und mehr!

Mein Gleis ist auch Dein Gleis!

Wir sind immer gut sortiert, kompetent und günstig!

Am Biesem 15 57537 Wissen 02742/930515-16 www.schmidt-wissen.de info@schmidt-wissen.de



Profitipps für die Praxis

Mit viel Einfühlungsvermögen hat Thomas Mauer „das Ländliche“ in all seinen Ausprägungen eingefangen und – oft mit einem kleinen Augenzwinkern versehen – ins Modell umgesetzt. Entstanden sind Gebäude und Szenen, deren Darstellung sich von der Epoche III bis in die Moderne zieht. Der thematische Bogen spannt sich von Scheunen und Ställen über Zäune und Fahrzeuge bis hin zu Wiesen, Weiden und Feldern. In eigenen Kapiteln zeigt der Autor, wie ein Misthaufen oder ein Güllegrube entsteht oder wie die lebendige Szene einer Kartoffelernte im Modell aussieht. Dabei verwendet er ausschließlich Arbeitstechniken, die auch für (Wieder-) Einsteiger gut beherrschbar sind, und Materialien, die leicht zu beschaffen sind. Eine Praxis-Ausgabe, die in keiner Modellbahn-Werkstatt fehlen darf!

84 Seiten im DIN-A4-Format 210 x 297 mm, mehr als 250 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 15087458 | € 12,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 081 41/534 810, Fax 081 41/534 81-100,
bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de



„NIMM DIR ZEIT – UND NICHT DAS LEBEN!“

Dieser bekannte Slogan stammt von der deutschen Mineralölgesellschaft Gasolin und war bis weit in die 1950er-Jahre ihr Werbespruch. Auch wenn der Autoverkehr noch spärlich ist, Tankstellen zur Versorgung der Autos sind auch in Syke notwendig. Davon gibt es gleich zwei im Ort.



Typisch für die 1950er-Jahre: Im Wohnhaus des Tankstellenbesitzers befindet sich auch das Kassenhäuschen und die Werkstatt (Modell von Kibri).

Gasolin hatte Ende der 1950er-Jahre in Westdeutschland rund 2800 Tank- und Zapfstellen. Die markanten Zapfsäulen für Benzin und Diesel sind gesuperte Busch-Säulen. Die schlanken Zapfsäulen für Zweitakter hat Rolf Weinert als Messingmodell selbst kreiert, ebenso die typischen, ebenfalls rot lackierten Lampen.

Das offene und einfach ausgestattete Gelände der kleinstädtischen Tankstelle ist typisch für die damalige Zeit. Die drei Garagen (Modell von Artitec) rechts im Bild gehören ebenfalls zu ihr. Beachtenswert ist die Scheibenreinigung durch den Tankwart an dem Auto. Sie gehörte damals mit zum Service während des Betankens.



Zu einer Autowerkstatt gehört auch eine Untersuchungsgrube. Die befindet sich allerdings rechts neben der Werkstatt im Freien. Hier wird vor allem der Ölwechsel am Auto vorgenommen.



Obwohl im gleichen Firmenkonsortium wie Gasolin bietet in der Epoche III die B.V. Aral AG ihren eigenen Kraftstoff an. 1952 entstand das in seiner Grundform heute noch verwendete Aral-Logo in dunkelblauer Färbung, jedoch bis 1971 mit dem alten Logo von 1927 links oben als Zusatz. Das Pola-Modell steht leicht schräg angeschnitten direkt am Foto-Hintergrund der Anlage.

Dieses Foto zeigt, in welcher einfachen Ausführung um 1960 noch die Straßen und die Tankstelle am Stadtrand waren.

Fotos: Markus Tiedtke (6), Bildarchiv Weinert

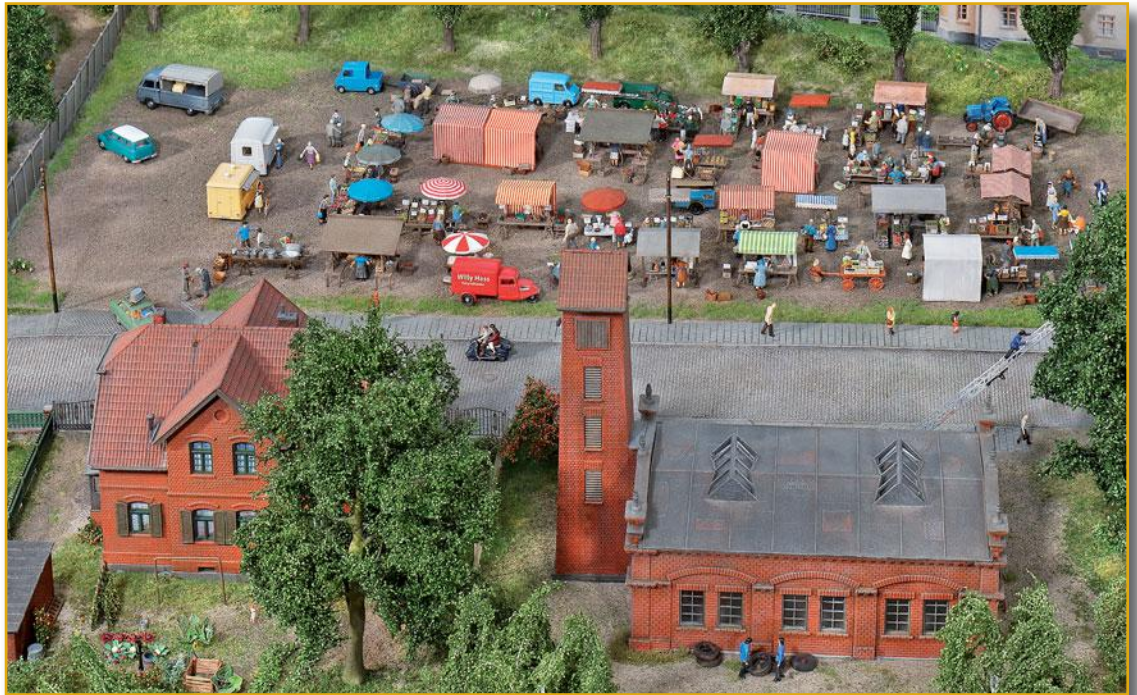


MARKTTAG IN SYKE

An einem Markttag ist immer etwas los im Ort. Früher hat man nicht nur Frisches eingekauft, Sehen und Gesehenwerden war in einer Kleinstadt ebenso wichtig. Auch traf man sich, um zu tratschen und tauschte natürlich wichtige Neuigkeiten aus – was im heutigen Zeitalter der allgegenwärtigen Handys so kaum noch vorstellbar ist.

Die Größe des Gemeindeplatzes gegenüber der Feuerwehr ist ideal für den Wochenmarkt in Syke. Er liegt mitten im Ort und ist fußläufig gut zu erreichen.

Obwohl Markttag ist, sind die Straßen vom Autoverkehr nicht überfüllt. Man läuft halt zu Fuß oder nutzt einen Motorroller – ein Zweitwagen für die Ehefrau ist noch reiner Luxus.





Ist der städtische Festplatz durch einen Jahrmarkt bzw. Kirmes besetzt oder hat ein kleiner Wanderzirkus seine Zelte darauf aufgeschlagen, weichen die Marktleute auf die lange Bahnhofstraße aus. Dann stehen die Stände auf dem Bürgersteig unter den Bäumen.



Das Warenangebot ist aufgrund der vielen Marktstände recht groß. Im Modell wurde auf die epochengerechte Ausstattung und Darstellung besonders geachtet, sodass die vielen Details begeistern.

Die zahlreichen Kisten und ihre Einsätze mit Obst und Gemüse stammen von Preiser, während die Stände sowohl von Preiser wie auch Faller sind. Die Preisschilder wurden selbst angefertigt und geben die D-Mark-Preise jener Zeit in etwa wieder.

Fotos: Markus Tiedtke (6), Bildarchiv Weinert

Wird der normale Wochenmarkt in der Bahnhofstraße zu einem Straßenmarkt, zieht er sich dann in die Länge. Für den Betrachter der Anlage hat es den Vorteil, dass er die zahlreichen Details der Marktstände am Anlagenrand natürlich viel besser erkennen kann.



EINE ANLAGE BEKOMMT IHR GESICHT



Bis zum Endergebnis einer städtischen Landschaft ist ein langer Weg.

Der Wohnort von Rolf Weinert, Weyhe, liegt nicht weit weg von Syke. Da die Topografie der Geestlandschaft von der Eiszeit geprägt ist, boten sich für den Untergrund der leicht welligen Landschaft große Styrodur-Schaumplatten an. Es kam jedoch nur hochwertiger Kunststoff infrage, der nicht im Laufe der Zeit schrumpft. Mit Maschinen und Raspel formten sich langsam die sanften Hügel. Eventuelle Nachbesserungen konnten schnell erfolgen, da das Material sich leicht bearbeiten und schnell ergänzen lässt. Für die erforderlichen Segmenttrennungen schob man hauchdünnes und leicht eingeölte Messingbleche zwischen die Stoßkanten, damit sich die Platten beim Verkleben nicht verbinden konnten. Damit ist gewährleistet, dass bei einer eventuellen Zerlegung der in mehreren Segmenten aufgebauten Gesamtanlagen keine größeren Schäden entstehen können.



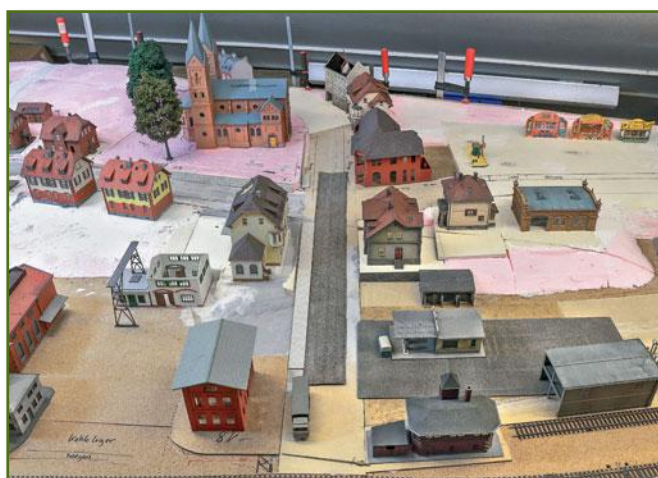
Alles fängt einmal klein an, so auch die weitläufige Landschaft der Weinert-Anlage. Erste Stellproben der bereits vorhandenen Häuser helfen bei der Festlegung der Stadtstruktur. Noch lehnt sich die Aufstellung dicht an das Konzept von Rolf Knipper an.

Das Aussehen einer Modellanlage steht und fällt mit ihrer dargestellten Landschaft. Inzwischen bieten die Industrie und zahlreiche Kleinserienhersteller ein enormes Spektrum an Materialien und Bäumen an, sodass jeder nach seinen Vorstellungen seine Anlage gestalten und auf recht realistisch aussehende Produkte zurückgreifen kann.

DIE NATUR ENTSTEHT

Der Boden am Waldrand ist oft mit vertrocknetem bräunlichem Laub bedeckt, das schon bald im Spätfrühjahr von Grasbüscheln überdeckt ist. Büsche, Bäume und Gräser gehen förmlich ineinander über. Viele Wildblumen finden sich zudem in diesem Grünstreifen ein. Oft bilden die Gräser und Büsche einen undurchdringbaren Waldrand. Im Waldinneren hingegen dominiert ein eher kahler Boden mit spärlichem, niedrigem Unterholz und wenig Gras.

Für diese Modellnachbildung kommt es auf eine gute Mischung des Waldgrundes an. Michael Butkay mischte sich den Boden in einer größeren Menge aus verschiedenen feinen Schaumstofflocken als Trockenlaub- und Moosimitat und echtem Mutterboden selbst zusammen. Den streute er als Basis auf den mit Klebstoff vorbereiteten Untergrund auf, ließ ihn gut antrocknen und verfestigte den noch leicht porösen Grund in zwei weiteren Klebevorgängen mittels sehr flüssigen, mit Fließverbesserer angemischten Klebers. Dazu musste aber der trockene Boden zuvor genässt werden, damit der Kleber tief in die Bodenporen eindringen konnte. Gegebenenfalls wiederholte er den



Bereits einige Tage später taucht die markante Stadtkirche von Kibri an ihrem späteren Platz auf. Auch das Stellwerk am Bahnübergang hat die Straßenseite gewechselt.



Als Untergrund für die Errichtung der flach ansteigenden Landschaft wurde Styrodur verwendet, das sich leicht bearbeiten und modellieren lässt und die sanft verlaufende Oberflächenkontur ermöglicht.



Nach und nach entwickelt sich die Hügellandschaft am rechten Anlagenrand. Darunter befindet sich am Anlagenrand die Zufahrt der Hauptstrecke zum Schattenbahnhof.

tat schleudert immer mehr Fasern aus seinem Becher, als bei diesen Einzelbüschen benötigt werden.

Zusätzlich aufgetragene, feine Turf-Schaumstofflocken bildeten Moospolster oder imitieren feines Laub. Damit auch die Begrünung einen stabilen Untergrund bilden konnte, wurde zum Schluss alles erneut mit einem Wasser-Fließverbesserergemisch befeuchtet und anschließend mit flüssigem Klebstoff, z. B. wasserfester Weißleim, ausreichend getränkt.

Die grüne, verwilderte Bodenvegetation wird in der Natur mit vielen blühenden Kräutern und Pflanzen bereichert. Kräuterwiesen sind so ein Beispiel. Doch diese Gestaltung geschah erst am Ende der Naturnachbildung, nachdem die eigentliche Modelllandschaft einschließlich Büschen und Bäumen, allesamt von MBR, stand. Nun setzte Markus Tiedtke weitere charakteristische Pflanzennachbildungen von Faller und Busch, meistens aus Plastik, oder gelaserte, farbig bedruckte Pflanzen aus dünnem Karton von Noch. Eine Mischung beider Arten

Klebevorgang, bis ein wirklich stabiler Untergrund entstanden war, der problemlos auch einer späteren, intensiven Staubsaugerattacke zwecks Reinigung standhalten kann.

Am Waldrand legte er zusammen mit Markus Tiedtke die Positionen der Büsche und Bäume fest, damit in der bereits bekannten Art mit einem Elektros-taten eine fasrige Begrünung entstehen konnte, die den fließenden Übergang von Wiesen und Feldern in den Wald ermöglichte, wie es in der Natur üblich ist. Unterhalb der gedachten Büsche

verzichtet man auf eine dichte Faser-textur. Hier blieb der Boden karg oder erhielt vereinzelte Grasbüschel.

Die Kombination mit unterschiedlichen Farben und Längen der Grasfasern, die Michael Butkay sich als Sonderanfertigung von der Industrie herstellen ließ, ergaben letztendlich das gewünschte lebendige Bild, was aber nur in mehreren Arbeitsgängen erzielt werden konnte. Auf kargen Böden wurden auch zuvor vorbereitete kleine Grasbüschel einzeln aufgeklebt. Das sparte Material ein, denn der Elektro-

Auf die nackte Fläche des Styrodur-Untergrundes wird eine Schicht aus Sand, Gips und Leim aufgespachtelt, die den Naturboden imitiert. Darauf baut sich die Bodenbegrünung, bestehend aus verschiedenen langen, farbigen Fasern und Schaumstofflocken, in mehreren Schichten auf.





Unten: Das Waldbodengemisch trägt man auf den mit Weißbleim eingestrichenen, sandigen Untergrund auf. Anschließend wird die Schicht mehrmals mit dünnflüssigem Kleber getränkt, damit ein sehr fester, möglichst abriebfreier Boden als Basis entsteht.



Die lebendige Nachbildung eines Waldbodens setzt zuerst einmal die genaue Beobachtung der Natur voraus, um die richtigen Modellmaterialien aussuchen und glaubwürdig kombinieren zu können. Die Hochstammfichten stammen vom polnischen Anbieter MBR und haben mit rotbrauner Farbe vertrocknete Nadeln erhalten.

Den Waldboden hat Michael Butkay selbst angemischt. Er besteht aus feinen Schaumstofflocken, einem Sammelsurium aus feinsten zerhackselten Ästchen und echtem Mutterboden.

TIPPS ZUR BEGRÜNUNG

Eine erste gestaltete Schicht mit kleinen Ästen und Wurzeln sowie mit einigen Schaumstofflocken bildet die Grundlage des späteren bewachsenen Waldbodens. Auch diese Schicht muss gut verklebt werden.





Nachdem die ersten Grasfaserbüschel auf den Boden aufgebracht worden sind, werden stellenweise die Spitzen mit Klebstoff bestreichen, um die nächsten Fasern darauf aufzutragen.



Die nächste Grasfaserschicht besteht aus hellen, kurzen Fasern. Auch sie werden wieder mit einem kräftigen Elektrostaten aus einem kleinen Becher mit feinem Sieb aufgeschossen.

sollte weitgehend vermieden werden, da sie nicht harmonisiert.

Das weitaus größere Angebot an unterschiedlichen Blumen, Pflanzen und Gemüsesorten hat Busch. Hier baute man allerdings die Pflanzen erst zusammen und entfernte dann mit etwas Farbe ihren Plastikglanz, bevor sie an Waldränder, auf verwilderten Flächen und in den Nutz- und Schrebergärten Platz fanden.

Zum Setzen der Pflanzen mussten bei Busch die benötigten Bodensockel ringsum beschnitten werden, damit sie in der späteren Naturwelt nicht mehr auffallen. Zum Setzen drückten die Landschaftsbauer ein passend großes Loch in den Styrodurboden und klebten sie mit Haftkleber satt fest. Die Kombination der Faller- und Busch-Farne sorgte für noch mehr Abwechslung am Waldesrand. Blumen, z. B. Lupi-

nen, und die Farne stehen in der Natur stets in kleinen Gruppen, was auf der Anlage berücksichtigt wurde. Weitere zierliche Blumen bildeten auf Grasfa-

nerspitzen aufgeklebte feine, farbige Schaumstoffflocken. Die Mohn- und Kornblumen auf den Getreidefeldern entstanden beispielsweise so.



Gründliches Absaugen der losen Fasern ist ein unbedingtes Muss, damit sie beim nächsten Klebevorgang nicht im Wege sind oder versehentlich mit verklebt werden.

Erst nachdem der komplette Waldboden fertiggestellt ist, beginnt man mit dem Platzieren der Büsche und Bäume. Vor dem Begrasen bereits aufgestellte Markierungsnadeln der zum Arbeiten weggenommenen Bäume helfen bei deren richtiger Wiederplatzierung.

Kleine Grasbüschel kann man auf einer Küchenfrischhaltefolie herstellen und sie dann einzeln auf der Anlage aufkleben, wo der Einsatz eines Elektrostaten nicht sinnvoll ist. Die Küchenfolie hat den Vorteil, dass sich die fertigen Büschel gut abziehen lassen.





Die Umsetzung einer Modelllandschaft ist sehr stark von der ausführenden Person abhängig. Michael Butkay zum Beispiel arbeitet sehr intuitiv und das macht in der Regel einen Künstler aus. Gibt man einer anderen Person das gleiche Werkzeug und Material in die Hand, kommt trotzdem immer ein anderes Ergebnis zustande. Das Foto zeigt den Mühlenbach kurz vor der Einmündung in das zukünftige Hafenbecken.

Die auf der Anlage an vielen Stellen platzierten Lupinen stammen von Busch und müssen vorab zusammengesetzt und mit etwas Farbe aufgepeppt werden. Dann sorgen sie für eine echte Belebung des sich ansonsten aus Grasfasern, Schaumstoffflocken und Büschen von MBR zusammensetzenden Untergrundes der Landschaft.

Da die Einzelelemente der Lupinen in einen dicken Sockel gesteckt werden, sollte man diesen seitlich beschneiden. Doch zuvor fixiert man die Elemente zusätzlich mit reichlich Sekundenkleber am Sockel.



TIPPS ZUM STRAßENBAU



Auf den Untergrund der Landstraßen klebt man zur Erzielung der Fahrbahnwölbung die Schaumstoffstreifen von Weinert, wie sie normalerweise für eine Gleiserhöhung in einer Kurve empfohlen werden.

Oben rechts: Mit einer kleinen Tapetenandruckrolle drückt man vorsichtig die Streifen in den Montagekleber. Zusätzlich werden die Ritzen mit dem gleichen Kleber verschmiert.



Die länglichen Straßenelemente, hier aus Karton gelasertes Kopfsteinpflaster von MBZ, drückt man nach dem Aushärten der Wölbung in die neu aufgetragene Kleberschicht. In Kurven muss man gelegentlich die Straße in schmale, V-förmige Segmente unterteilen, damit man eine glaubwürdige Kurve mit Kopfsteinpflaster erreicht.



Die tiefen Steinfugen eignen sich hervorragend, um sie mit feinstem Sand oder eingefärbtem Gips zuzuschmieren. Mit einem nassen Schwamm reibt man kreisend die erhabenen Kopfsteine wieder frei. Auf diese Weise verschliessen sich auch die Kanten der zugeschnittenen Straßensegmente.

Hat man Gips oder Moltofil zum Verschluss der Fugen verwendet, kann man eventuell zu stark zugeschmierte Fugen wieder frei kratzen und an den Segmentübergängen fehlende Fugen nachgravieren.



STRASSEN DER EPOCHE III

Das Straßenbild auf der Anlage sollte der Epoche III entsprechen. Damals gab es noch viel Kopfsteinpflaster und kaum geteerte Straßen. Nach einigen Versuchen in puncto Verarbeitung und Aussehen mit diversen Straßenplatten unterschiedlicher Anbieter fiel die Wahl auf das Straßensystem von CH-Kreativ mit leicht flexiblem Untergrund.

Um eine typische Straßenwölbung bei den flachen Straßenelementen zu imitieren, wurden die von Weinert angebotenen Überhöhungstreifen für Gleise in Kurven verwendet. Diese Streifen sind in der Regel 5 cm breit und wurden mithilfe einer 3,5cm breiten, selbst angefertigten Schablone auf richtige Breite geschnitten. Dabei entfiel die dickste Seite, da sonst die Straße eine zu starke Wölbung erhalten hätte.

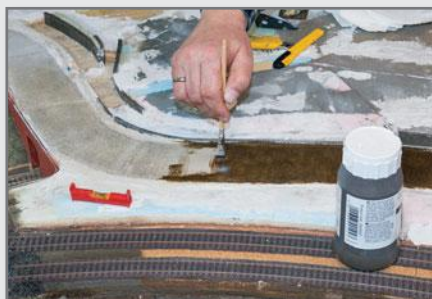
Für das Verlegen in Kurven wurde mit einer Schere je nach Radius in bestimmten Abständen kleinere Keile herausgeschnitten. Dann richtete man die mit Kleber bestrichenen Überhöhungstreifen an der Mittellinie sauber aus und drückte sie mit einer Tapeten-Anpressrolle vorsichtig an.

Nachdem diese verlegt und durchgetrocknet waren, wurde das Straßenpflaster ebenfalls mit Montagekleber verklebt. Da die CH-Kreativ-Straße im Vorfeld auf der Rückseite mit Montagekleber dünn bestrichen wurden, um die Poren des Trägermaterials von hinten zu verschließen, drückte sich beim Verkleben kein Kleber mehr durch die Straßenfugen nach oben durch.

Das Verfüllen der Fugen wollte Michael Butkay selbst in die Hand nehmen, da diese auf den ersten Blick etwas zu tief seitens des Herstellers geraten sind und so nicht dem Vorbild entsprechen. Dazu rührten die Anlagenbauer in einem Gipsbecher leicht flüssigen Moltofil an, dem zuvor graue Straßenfarbe zugesetzt wurde, um zu verhindern, dass sich eventuell weiße Gipsstellen später blicken lassen. Mit einem groben Pinsel und einem anschließend kreisenden Küchenschwamm arbeitete man den Gipsbrei in die Straßenfugen ein. Nachdem der Gips etwas angezogen hatte, begann man mit einem nassen Schwamm die Fugen auszuwaschen, sodass der Gips unterhalb vom Kopfsteinpflaster stehen blieb. Wichtig hierbei war, immer wieder mit frischem Wasser nachzuarbeiten. Je sorgfältiger man das tat, desto besser fiel das Ergebnis aus.

Als Nächstes konnten die Bordsteinkanten gesetzt werden. An den Grundstückseinfahrten liegen sie tiefer, was auch im Modell berücksichtigt wurde. Nachdem alles durchgetrocknet war, erhielt die Straße mit Tiefengrund eine matte Oberflächenversiegelung. Danach konnte Jörg Spremberg die Straßenfugen und Bordsteine mit Mittel- und Dunkelbraun fleckig bemalen. Damit die Fugen ihren dunklen Farbton behielten, granierte er im nächsten Arbeitsschritt mit einem fast trockenen Borstenpinsel das Kopfsteinpflaster dunkelgrau. In einem weiteren Graniervorgang kam helles Grau hinzu, um Lichter zu setzen. Zu guter Letzt wurde wieder mit einem fast trockenen Pinsel und mit einem staubähnlichen Farbton, Dreck, Fahrspuren und einige Verschmutzungen dargestellt.

Nachdem alles gut durchgetrocknet war, kam als Schutzschicht gegen Fingerabdrücke, Staub und Feuchtigkeit ein Fixaktiv auf die Straßenflächen. Anschließend konnten die Weinert-Kanal- und Gullydeckel als Ausschmückungsdetails gesetzt werden. Straßenschilder rundeten ganz am Ende des Anlagenbaus schließlich das Straßenbild ab!



Nachdem alles gut getrocknet und zusätzlich mit einem Tiefengrund versiegelt worden ist, kann die Bemalung der Straße beginnen.

Das Material der CH-Kreativ-Straßen ist zum Glück dünn genug, dass die Oberfläche beim Anlegen an die Code 75-Gleisprofile unterhalb des Schienenkopfes bleibt. Jedoch müssen die Schraubenimitate der Weinert-Gleise auf der Aussenseite entfernt werden.



Da die Straßenelemente von CH-Kreativ keine Bordsteine besitzen, werden sie vor dem Besanden aus Polystyrolstreifen angefertigt.

Der Bahnhofsvorplatz am Güterschuppen entstand bei der Weinert-Anlage aus zugeschnittenen Kibri-Kopfsteinpflasterplatten, da die von CH-Kreativ angebotenen Straßenelemente zu schmal sind und so zu einer unschönen Stückelung geführt hätten.



Straße und Mauern sind auf fast die gleiche Art bearbeitet worden und ergeben auf der fertigen Anlage ein realistisches Aussehen.





Im Landschaftsteil bei der Wassermühle verschwindet die Landstraße im Fotohintergrund. Dazu musste die passende Straßenform auf dem Hintergrund gefunden werden. Auch der Rest der Anlage ist eine Mischung aus realer Landschaft aus der Umgebung von Syke und darin hinein montierten Modellmotiven.

Damit die zu setzenden Modellmotive ihre genaue Position auf dem späteren Fotohintergrund finden, wurden zuerst die Konturen der Anlagenkante auf eine Pergamentpapierrolle nachgezeichnet.

Ein Fotohintergrund entsteht

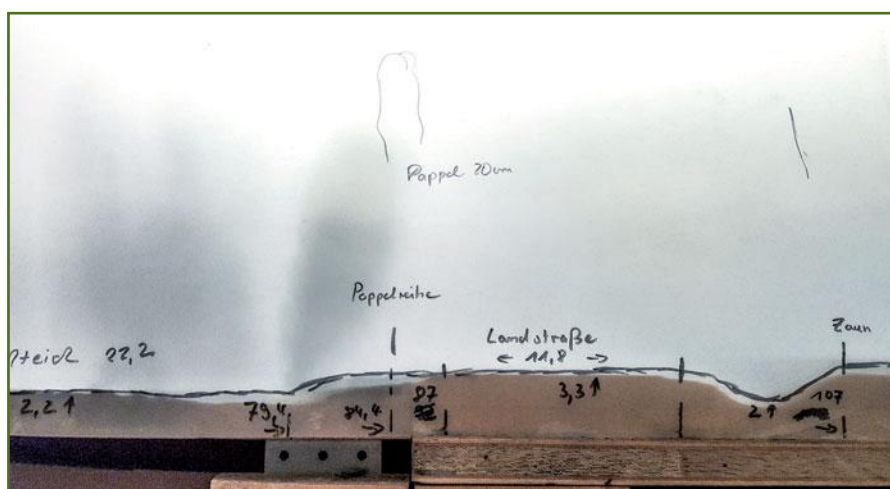
Zu einer Modellanlage gehört neben einer guten Ausleuchtung auch ein passender Hintergrund, da waren sich alle Beteiligten während des Anlagenbaus einig. Rolf Weinert wünschte sich einen Fotohintergrund mit passenden Landschaftsmotiven aus seiner Region rund um Syke. Auf einer gemeinsamen Autotour wurden die passenden Motive von Markus Tiedtke auf einer Autokarte notiert, die Uhrzeit wurde für den passenden Sonnenstand ermittelt und eine erneute Tour zum Fotografieren festgelegt. Doch die durfte nur in der Zeit zwischen Mitte Juni und Anfang Juli sein, denn genau diese Jahreszeit ist auf der Modellanlage von Rolf Weinert dargestellt worden. In diesem recht kurzen Fotozeitraum musste natürlich



das Wetter mitspielen. Aber dank einer inzwischen guten Wettervorhersage konnte schließlich ein kleiner Zeitraum ermittelt werden. Mit einer Mittelformatkamera von Phase One, kombiniert

mit einem modernen Sensor mit 100 Millionen Pixel und einem Stativ ging Markus Tiedtke auf die Fotopirsch. Aus mehreren nebeneinander geschossenen Fotos setzte sich später am Computer jeweils ein langes Panoramabild zusammen, bei dem wie auch auf den anderen Panoramamotiven die Sonne immer aus dem gleichen Blickwinkel rücklings einstrahlte; aus der Sicht des Fotografen immer leicht schräg von links hinten.

Auch wenn die hochauflösenden, langen Fotos schon einen guten Eindruck als optische Tiefenverlängerung für die Modellanlage machten, fehlte bei dieser eher flachen Modelllandschaft eigentlich der passende Übergang zwi-



Auf dem Pergament sind auch Maße und Bezeichnungen aufgetragen, damit man sich später daran orientieren und im Computerbild die Konturen übertragen kann.

Der kritische Übergang von Landstraße, Mühlenteich und Pappelreihe auf dem bislang geschaffenen Hintergrund wird direkt am Anlagenrand mittels eines Monitors mit maßstabsgetreuer Bilddarstellung überprüft.

schen Anlagen-und Fotohintergrund. Dem konnte nur Abhilfe geschaffen werden, indem im unmittelbaren Übergang auch Modellbäume und Gebäude, wie sie auf der Anlage stehen, in den Fotohintergrund einmontiert werden.

Eine Auswahl an Gebäuden, Autos und Bäumen kamen auf den Fototisch. Auch bereits fertiggestaltete Anlagenbereiche wie Wiesen oder Busch- und Baumgruppen wurden mit immer dem gleichen Fotolicht wie bei den Vorbildfotos hochauflösend und aus verschiedenem, jedoch standardisiertem Blickwinkel fotografiert, um eine recht umfangreiche Bibliothek zu haben, aus der Markus Tiedtke schöpfen konnte.

Parallel wurden von ihm auf einem langen Transparentpapier die Anlagenkonturen aufgemalt und wichtige Maße notiert, um später im Computer die Modellelemente auf den insgesamt vier Fotos richtig platzieren zu können.

Die eigentliche Arbeit am insgesamt 16,5 m langen Hintergrund begann nun am Computer. Die im Blue Screen-Verfahren fotografierten Modelle mussten komplett freigestellt werden. Dann konnten sie auf den Vorbildhintergrund montiert und die Proportionen passend skaliert werden. Nach und nach ergab sich ein vollkommen anderer Hintergrund, dessen Vorbildfoto vor allem im Bereich von Syke zunehmend durch Häuser, Bäume und Büsche zugedeckt wurde. Im Landschaftsbereich hingegen platzierte Markus Tiedtke die Bäume und Büsche so, dass ein fließender Übergang entstand. Auch die auf der Anlage stehenden Wälder erhielten durch diese Methode deutlich mehr Volumen.

Zwischenzeitlich wurden immer wieder die Proportionen, die Positionen und die Perspektiven an kritischen Stellen wie Straßenübergängen oder Wald-rändern an einem großen Monitor oder Probeausdruck direkt am Anlagenrand kontrolliert und nachgebessert.

Schaut man sich den fertigen Hintergrund in Verbindung mit der Anlage an, hat die Anlage enorm an Tiefe gewonnen und selbst bei dem normalen Blick des stehenden Betrachters frontal auf die Anlage kann man in den kritischen Übergängen so gut wie keine perspektivische Verzerrungen erblicken. Das setzt aber voraus, das die Perspekti-



Mit einem Fernglas oder Opernglas kann man vom Anlagenrand die Details an der hinteren Anlagen und auf dem Monitor hervorragend erkennen und eventuelle Unstimmigkeiten benennen.

ve der Modellmotive dem festgelegten Blickwinkel des Betrachters gleicht. Schaut man dagegen stark seitlich auf den Hintergrund, stimmen die Perspektiven der unmittelbaren Motive auf dem Hintergrund nicht mehr und alles

wirkt eher plakativ. Das ist aber ein optisches und kein konzeptionelles Problem, das man niemals lösen kann – der Anlage aber „keinen Abbruch tut“, denn man steht beim Betrachten in der Regel vor und nicht neben der Anlage.

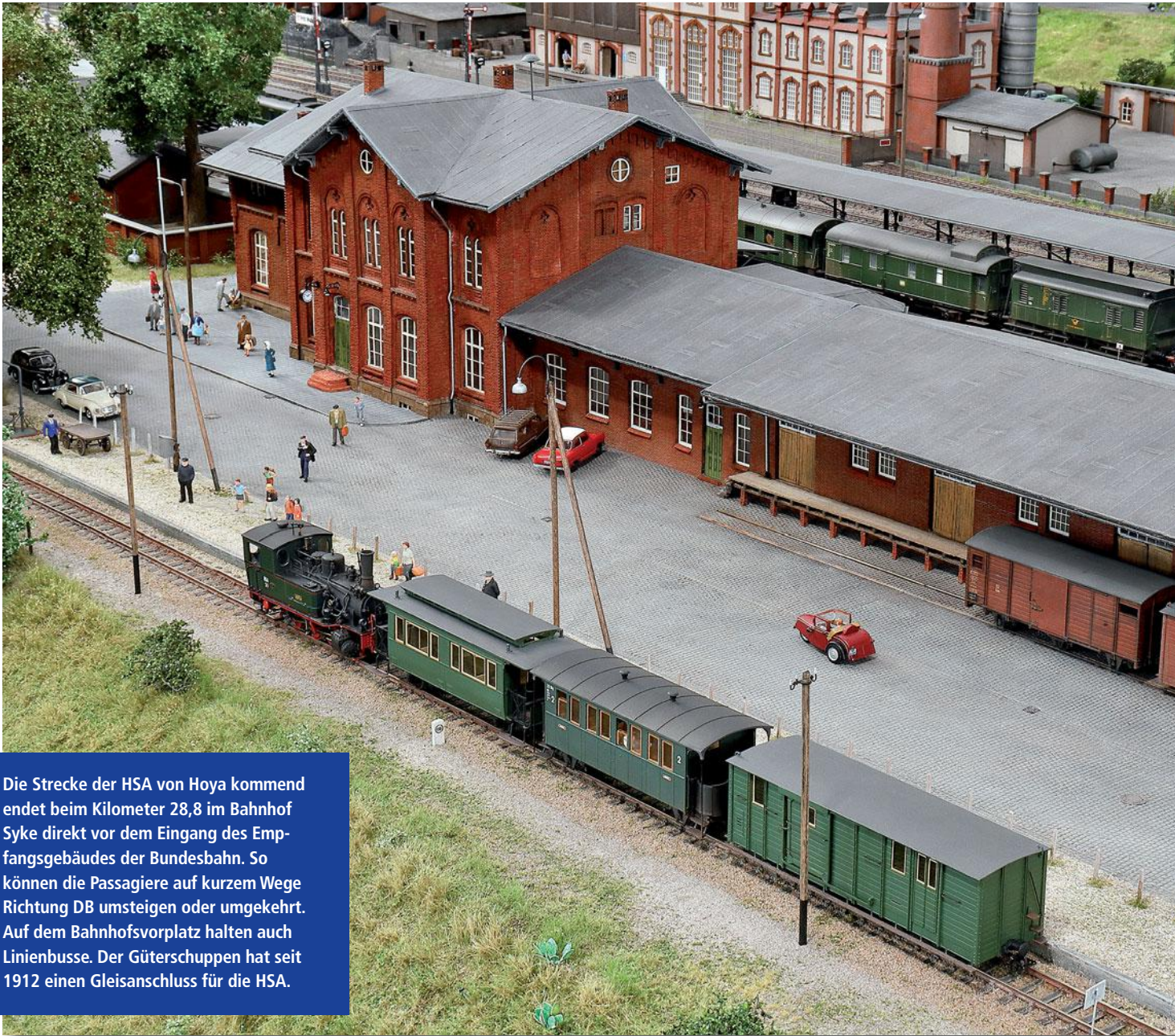


Die erforderlichen Änderungen am Hintergrundausschnitt nimmt Markus Tiedtke direkt im Computer vor und kann sie sofort vergleichen.

Fotos: Markus Tiedtke (17); Bildarchiv Weinert

AUF SCHMALER SPUR

Das klassische Thema Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke kommt bei Rolf Weinerts Anlage nicht vor. Stattdessen gibt es eine Hauptbahn mit Anschlussbahnhof und dem Streckenende der Schmalspur-Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf.

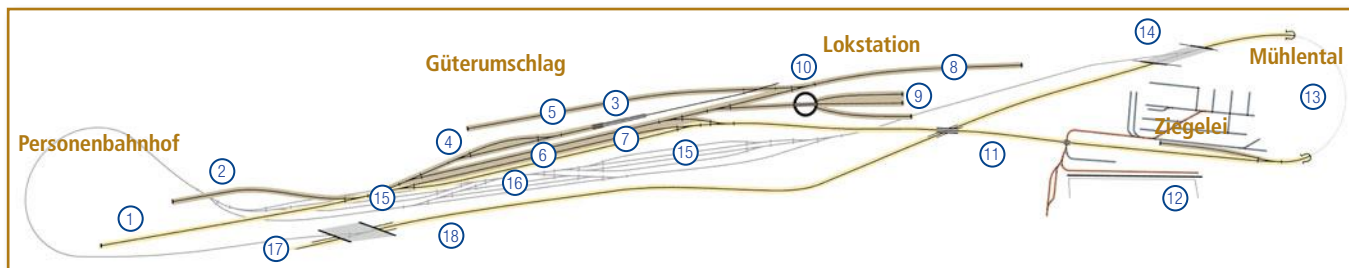


Die Strecke der HSA von Hoya kommt endet beim Kilometer 28,8 im Bahnhof Syke direkt vor dem Eingang des Empfangsgebäudes der Bundesbahn. So können die Passagiere auf kurzem Wege Richtung DB umsteigen oder umgekehrt. Auf dem Bahnhofsvorplatz halten auch Linienbusse. Der Güterschuppen hat seit 1912 einen Gleisanschluss für die HSA.

Auf die Romantik einer Schmalspur-Bahn wollte Rolf Weinert auf seiner Anlage nicht verzichten. Nachdem die Wahl beim Vorbildbahnhof auf Syke fiel, stand fest, dass dieser mit seinem interessanten Gleisbild weitgehend authentisch im Zustand der Epoche III umgesetzt werden sollte. Gleiches galt auch für die Schmalspur. Da beim Vorbild die Schmalspur von Fahrzeu-

gen der HSA auf Metergleisen befahren wird, orientierte er sich weitgehend an dem Fuhrpark der HSA. Die benötigten Loks und Triebwagen in H0m deckt weitgehend sein Verkaufslager ab. Mangels passender Wagen muss Rolf Weinert hier jedoch beide Augen zu-drücken und in vielen Fällen württembergische Modelle von Bemo den nur wenigen Modellen aus seinem Bestand

den Vortritt geben. Diesen Mangel will er aber in Zukunft beheben und bei seinen Neuentwicklungen berücksichtigen. Auch werden gelegentlich Loks und Wagen andere Bahngesellschaften die Strecke befahren, denn schließlich hat Weinert ein großes Fahrzeugsortiment im Angebot, deren Modell-dasein nicht nur in einem Vitrinenleben bestehen soll.



Die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf im Modell

Die Schmalspurbahn ist ganz auf den Bahnhof Syke als betriebliches Zentrum ausgelegt. Der Personenbahnsteig (1) befindet sich auf dem Bahnhofsvorplatz. Der Güterschuppen der DB (2) hat einen Gleisanschluss. Den Kern im Güterverkehr bildet die Rollbockanlage (3) mit Rollbockabstellgleis (4) und das Freiladegleis am Überladekran (5). Der Abstellbahnhof (6) dient in erster Linie zum Abstellen und Rangieren von Güterwagen. Dafür liegen zwei Gleise zum Ab- und Aufstellen der Güterwagen, während das untere Gleis (7) für Rangierfahrten und als Durchgang zum Bahnhof dient. Da aber auch die Loks der Personenzüge umsetzen müssen und dazu der Zug vom Bahnsteig zum Abstellbahnhof gedrückt werden muss, sind stets zwei Gleise während der Ankunft der Personenzüge vom Rangierpersonal freizuhalten. Für die Rangierfahrten zur Rollbockanlage und zum Überladekran nutzt man das lange Ausziehgleis (8) oberhalb der kleinen Lokstation (9), die einen vierständigen Rechteckschuppen und ein zusätzliches Abstellgleis mit Dieseltankstelle hat. Auf der Drehscheibe (10) werden die Dampfloks gewendet.

Das Streckengleis (11) bildet eine Acht und beginnt auf Höhe der Lokstation. Es führt an einer Ziegelei mit Gleisanschluss (12) vorbei, passiert einen Tunnel (13) und führt unter dem Hauptgleis der Bundesbahnstrecke (14) über eine Weiche für den Betrachter kaum wahrnehmbar in den Schattenbahnhof (15). Hier liegen drei Gleisgruppen zum Abstellen für neun bis zwölf Zügeinheiten. Alternativ kann man auch mit einem Zug durchfahren (16). Unter der tarnenden Straßenbrücke (17) am Bahnhof Syke geht es per Weiche wieder aus dem Schattenbahnhof auf das lange Streckengleis (18) am Anlagenrand und zurück zum Bahnhof Syke.

durchqueren kann. Soll dagegen ein Zug losfahren, während der andere reinfährt, können bis zu zwölf Zügeinheiten Platz finden. Damit ist für viel Zugabwechslung auf der kurzen Meterspurstrecke gesorgt.

Das Gleismaterial stammt komplett von Peco, was bei Weinert im Vertrieb ist. Gesteuert wird die Schmalspur digital mit Train Control. Im Schattenbahnhof überwachen Gleisbesetzmelder die Abstellgleise und über eine zusätzliche Videoüberwachung wird nachgedacht. Dazu soll dann der Schattenbahnhof mit hellen LEDs beleuchtet werden.

WISSENSWERTES ÜBER DAS VORBILD

Beim Vorbild wurde am 6. Juni 1900 die 28,8 Kilometer lange Kleinbahnstrecke von Syke über Heiligenfelde und Bruchhausen-Vilsen bis Hoya eröffnet. Betreiber war die 1897 gegründete Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf (GmbH). Gleichzeitig entstand eine acht Kilometer lange Zweigbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf und am 1. Juni 1905 eine drei Kilometer lange Verbindung Hoya-Bücken, so dass das Meterspurnetz 1928 knapp

40 Km umfasste. Da mit nur wenig Bahnverkehr gerechnet wurde, fielen die Bahnanlagen spärlich aus. Im Bahnhof Syke verzichtete man ab 1929 auf das eigene Empfangsgebäude und nutzt nun auch, wie bereits seit 1912 den Güterschuppen, das Empfangsgebäude der Staatsbahn. Die Kleinbahn der HSA entwickelte sich in der Tat nicht zu einer Goldgrube, half aber mit seinen zahlreichen Haltepunkten dem Wachstum der regionalen Landwirtschaft rund um die Bahn.

Ab 1940 konnte man in Syke und in Hoya normalspurige Güterwagen auf Rollböcken umsetzen und auf der Schmalspur weiterbefördern. Der Personenverkehr wanderte dagegen schon vor dem Krieg beginnend nach und nach auf die Straße ab. Daher eröffnete die HSA am 24. Juli 1950 einen eigenen Omnibusbetrieb, mit der Folge, dass der Personenverkehr auf den Schienen zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf am 31. Mai 1959 und zwischen Hoya und Bücken am 1. August 1960 endete, während er zwischen Bruchhausen-Vilsen und Syke weiterhin bestehen blieb.

Die Schmalspur ist auf der Anlage von Rolf Weinert ein in sich geschlossenes Anlagenthema und kommt nur im Anlagenteil rund um Syke vor. Die Strecke bildet eine Acht mit langgestrecktem Schattenbahnhof unterhalb dem Bahnhofsvorplatz. Drei Gleisharfen mit vier Gleisen bieten neun Zügen Abstellplatz, während derweil ein Zug den Schattenbahnhof ohne Halt



Der Güterverkehr der HSA wird viel mit Regelspurwagen auf Rollböcken abgewickelt. Auf der Hauptstrecke ist ein Seefischzug mit einer BR 86 an der Spitze Richtung Osnabrück unterwegs. Die Gleisbereiche der DB und der HSA bleiben getrennt. Lediglich eine Kreuzung ist im Rangierbereich der HSA nötig, um Wagen zum Überladekran zu bringen. Vorfahrt hat hier stets die DB; die Wartesignale werden entsprechend vom Stellwerk geschaltet.

1963 fusionierte die HSA mit der HEG (Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft) zum VGH (Verkehrsbetrieb Grafschaft Hoya), die bis heute existiert, und man

begann mit der Umspurung auf Normalspurgleise durch Pioniere der Bundeswehr aus dem nahegelegenen Barne, die schließlich 1965 in Syke endet.

Heute sind viele Schmalspurfahrzeuge der ehemaligen HSA auf den Gleisen der Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen untergekommen.

Die kleinen Lokstation der HSA im Bahnhof Syke ist im Gegensatz zum Vorbild hier auf der Anklage nötig, um die Dampflokomotiven mit Kohle und Wasser versorgen zu können und deren Entschlackung durchführen zu können. Außerdem ist sie ein Blickfang auf der Anlage.





An einer recht großen Ziegelei führt die Strecke Richtung Hoya vorbei. Diese hat ein Anschlussgleis und wird von der HSA bedient. Nach der Ziegelei folgt ein Tunnel, in dem die Schmalspurbahn eine Schleife unterhalb der Hauptstrecke mit Landschaft rund um ein Bachtal bildet ...

... um im Landschaftsteil am Mühlental wieder in einer Senke aus dem Kurventunnel aufzutauchen. Hier unterquert die Schmalspurbahn die Hauptstrecke im schrägen Winkel. Unter diesem breiten Brückenbauwerk befindet sich versteckt die Einfahrweiche zum Schattenbahnhof.





Der Personenverkehr der HSA wird in der Zeit um 1960 in erster Linie mit unterschiedlichen Dieseltriebwagen abgewickelt. Mittags nutzen die Schulkinder den Zug Richtung Bruchhausen-Vilsen und Hoya. Ein Kopfgleis genügt als Haltepunkt vor dem Syker Empfangsgebäude.

Für die Streckensicherung nutzt aus Kostengründen die HSA keine mechanischen Signale. Einfache Signaltafeln wie die Trapeztafel vor der Bahnhofseinfahrt genügen für den verkehrsarmen Zugbetrieb. Um in den Bahnhof Syke einfahren zu dürfen, gibt die angekommene und nun wartende Lok einen Achtungspfeiff vor der Trapeztafel ab, um Antwort von einer im Bahnhof stehenden Lok zu bekommen, ob sie einfahren darf. Ein Streckentelefon (Modell von Weinert) kann bei Unklarheiten dem Lokführer weiterhelfen.

Fotos: Kurt Heidbreder (1), Markus Tiedtke (9),
Zeichnung: Michael Butkay (1);
alle Bildarchiv Weinert





Personenwagen ziehende Dampfloks können nach ihrer Ankunft am kleinen Wasserkran je nach Bedarf ihren Wasservorrat auffrischen, bevor es wieder zurück nach Hoya geht. Dazu muss aber zuerst der Zug komplett zum Abstellbahnhof gedrückt werden, damit die Lok umsetzen kann.

Links: Die Modellnachbildung des Bahnhofsvorplatzes zusammen mit dem HSA-Bahnsteig hat sich sehr eng an das Syker Vorbild angelehnt und zeigt den Zustand um 1960.

Die Zukunft des Personenverkehrs auf der Schiene sieht bei der HSA nicht mehr rosig aus, denn Omnibusse, sowohl von der HSA wie auch der Bundesbahn und anderer, übernehmen zunehmend den Personentransport ins ländliche Hinterland und können Ortschaften bedienen, die die Kleinbahn nicht erreicht.



FAHRZEUGE DER KLEINHABN HSA

Die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf startete 1900 den Bahnbetrieb mit kleinen Dampflokomotiven. Für den Personenverkehr wurden ab 1934 die ersten Dieseltriebwagen angeschafft. Später folgten weitere zugekaufte Fahrzeuge.

Trotz seines recht modernen Aussehens lieferte der Hersteller Wismar den T63 bereits 1935 an die HSA aus. Er blieb dort bis 1962 im Einsatz (Modell von Weinert). In der kleinen Lokstation Syke werden gerade seine Fenster geputzt.



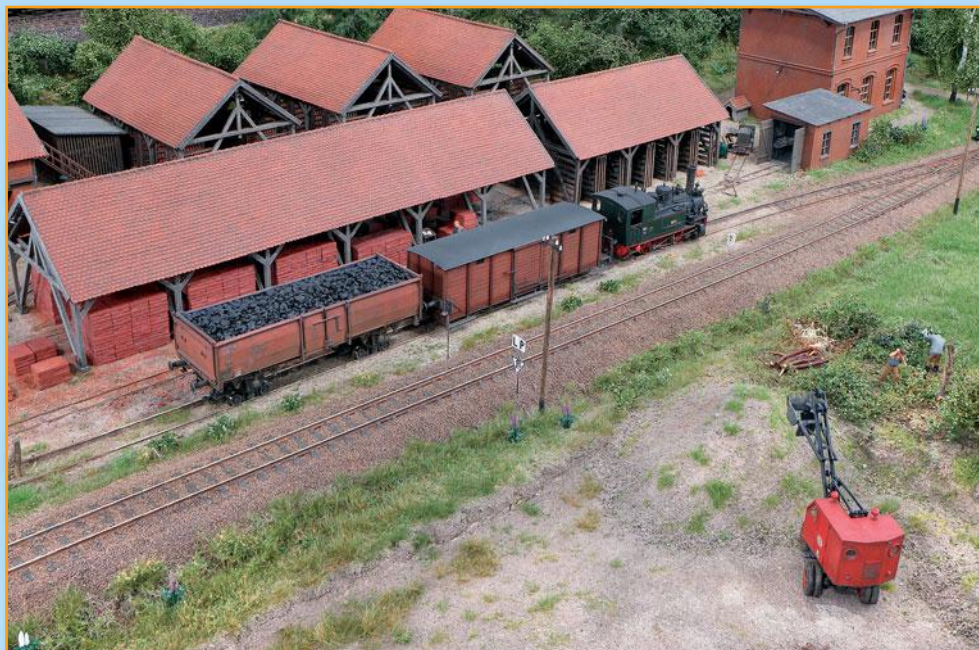
Der 1937 bei Wismar gebaute kleine T40, wegen seinem Aussehens allgemein auch Ameisenbär oder Schweineschnäuzchen liebevoll genannt, wanderte 1951 von der Kreisbahn Cloppenburg zur HSA und versah dort seine Dienste bis 1959 (Modell von Bemo), hier als Personenzug mit Güterwagen (PmG).

Der T65 kam 1958 als Neuanschaffung zur HSA und wurde der Eckernförder Kreisbahn abgekauft. Talbot baute den Dieseltriebwagen jedoch bereits 1949. Er ging nach der Streckenumstellung auf die Normalspur 1965 weiter zur Sylter Inselbahn (Modell von Weinert).



Der Güterverkehr war das Hauptstandbein der HSA. Ab 1940 konnte man auch Regelspurwagen auf Rollböcken transportieren und ersparte sich so das zeitaufwendige Umladen von Gütern.

Die Ziegelei ist ein wichtiger Anschluss der Weinert-Anlage. Die Dampflokomotive „Hoya“ stellt gerade für den Ringofen Kohle zu. Der Puffer-Zwischenwagen entspricht jedoch nicht dem HSA-Original (Schmalspurmodelle von Weinert).



Beim Verladen von Vieh ging es bei der HSA bisweilen recht unkonventionell zu. Auf einem Bahnübergang rangiert der Bauer seinen Trecker mit Anhänger an den Viehwagen der HSA heran, um über die Ladeklappe des Hängers das Vieh direkt umzuladen (alle Modelle von Weinert).

Fotos: Markus Tiedtke (6), Bildarchiv Weinert

Gleich sechs Dampflokomotiven gleichen Typs kamen bei der HSA zum Einsatz. Die Bauart Cn2T wurde bei Hanomag gebaut. Alle erhielten neben ihren Betriebsnummern zusätzlich Ortsnamen von Bahnhöfen auf der Strecke. Vier blieben bis Anfang der 1960er-Jahre bei der HSA im Einsatz, die „Hoya“ sogar bis 1966. Auf dem Foto zieht die Nr. 33 „Bruchhausen“ (Modell von Weinert) einen Personenzug, bestehend aus Wagen alter und neuer Lackierung (Modelle der Vierachser von Weinert, des Zweiaxlers von Bemo).



DAS HEIM DER DAMPFLOKS

Beim Original gab es in Syke keine Lokstation mit Drehscheibe wie im Modell dargestellt. Diese Freiheit hat sich jedoch Rolf Weinert genommen, um seinen kleinen Schmalspurloks eine würdige Heimstätte bieten zu können.



Die kleine Lokstation der HSA in Syke besitzt neben der Behandlungsanlage für die Dampfloks auch einen Lokschuppen und einen Wasserturm (Modelle von Auhagen). Auf nur einem Gleis befindet sich die Grube zur Nachschau unterhalb der Dampfloks und für deren Entschlackung.

Auf der kleinen Drehscheibe (gesupertes Peco-Modell) können die Dampfloks gewendet werden. Im Modell fehlen noch die beim Vorbild benötigten zwei Balken mit Steckfassungen an den Bühnenenden, um die Drehscheibe mit zwei Mann per Hand wenden zu können.

Da das Entschlacken viel Zeit in Anspruch nimmt, werden derweil die beiden Wasserkästen der Lok wieder komplett befüllt. Gleichzeitig versorgt das Lokpersonal die Lok mit neuer Kohle. Die Schubkarre nimmt nach dem Entschlacken die entnommene Lösche auf.





Michael Butkay hat dem Lokschuppen eine passende Inneneinrichtung spendiert, die aus Teilen von Weinert und MoMiniatur besteht und erst bei der eingebauten Innenbeleuchtung sichtbar wird. Da die HSA-Dampflok kurz sind, können gleich vier im Schuppen abgestellt werden.

Mit dem Beginn des Dieseltriebwagenverkehrs musste 1934 eine passende Dieseltankstelle in der Lokstation aufgestellt werden. Im Modell entstanden Tank und Zapfsäule aus verfeinerten Teilen von Busch. Auch die mobile Ölpumpe rechts zum Befüllen von Ölkannen stammt von Busch. Fotos: Markus Tiedtke (5), Bildarchiv Weinert



VOM LEHM ZUM ZIEGEL

Verlässt man mit der Schmalspurbahn den Bahnhof Syke, erreicht man schon bald eine Ziegelei im Landschaftsteil der Weinert-Anlage. Diese ist als Modell ohne konkretes Vorbild weitgehend vollständig nachgebildet, so unter anderem mit einem großen Ringofen, mehreren Ziegellagerschuppen, einem Bürogebäude und einer angedeuteten Tongrube mit Eimerkettenbagger.



Unter dem Dach des langen Schuppens (umgebautes Modell von Busch) lagern die fertig produzierten Ziegel, die größtenteils per Schmalspurbahn Richtung Syke zum Güterbahnhof transportiert werden. Die nächsten, fertig produzierten Ziegel stehen zum Verladen bereit.

Die ländliche Ziegelei hat kein direktes Vorbild, ist aber so konzipiert, dass es sie so hätte geben können. Alle Arbeitsgänge innerhalb der Ziegelei sind nachvollziehbar. Der Zustand entspricht einer Ziegelei der ausgehenden 1950er-Jahre. Sie ist wie viele der damaligen Zeit nicht mehr auf der Höhe der Zeit, denn innerhalb des Geländes ist noch viel Handarbeit erforderlich. Einen Gabelstapler für Europaletten kann sich der Betrieb nicht leisten. Stattdessen gibt es ein ausgedehntes Feldbahngleissystem, auf dem die Ziegelsteine auf Flachloren zum Transport innerhalb des Geländes geschoben

werden. Die beiden kleinen Dieselloks helfen schon mal beim Transport der schwer beladenen Wagen zur Verladestelle, aber ihre eigentliche Aufgabe ist es, die Kipploren als Zug zur Tongrube zu fahren und beladen wieder zurückzubringen.

Der Transport der fertig gebrannten Ziegelsteine von der Ziegelei zum Kunden übernimmt ganz zeitgemäß noch die Eisenbahn, hier die auf Meter-spurgleisen fahrende Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf GmbH (HSA). Die Nähe zum Bahnhof Syke erlaubt gesonderte Fahrten nur zur Ziegelei, um die oft auf Rollböcke laufenden Normalspur-Gü-

terwagen zum Beladen zuzustellen und sie schließlich wieder abzuholen – auf der Weinert-Anlage natürlich eine erhebliche Güterverkehrsbereicherung.

Für Rolf Weinert stand von Beginn an fest: Eine Ziegelei gehört auf meine Anlage. Zuerst hat er mit dem alten Pola-Modell geliebäugelt, was heute von Faller angeboten wird. Doch bei der Planung des Landschaftsteils und der damit verbundenen Beschäftigung mit dem Thema Ziegelei stellte sich rasch heraus, dass das Oldtimermodell weder in den Proportionen noch in der Feinheit den heutigen Ansprüchen an Detaillierung und Vorbildnähe stand-



halten kann. Der deutlich feinere Ringofen von Busch war dagegen einfach zu klein. Nach längerem Hin und Her und intensiver Internetrecherche entschied sich Rolf Weinert, den Ringofen komplett selbst herzustellen. Urmodelle von Steinsäulen und Ofeninnenbögen wurden angefertigt und als Serienteile in Weißmetall gegossen – die entsprechende Fertigungstechnik beherrscht Rolf Weinert ja aus dem ff. Angelehnt an ein Vorbild baute schließlich Jörg Spremberg unter weiterer Verwendung von Kunststoffplatten und dem Industrierieschornstein von Auhagen die Ziegelei komplett zusammen.

Für das nun zu kleine Strangpresshaus von Busch nahm er sich das gleiche Modell zum Vorbild und baute es in etwas vergrößerten Proportionen komplett neu, wobei die Türen und Fenster vom Busch-Bausatz übernommen worden sind. Die Lagerschuppen mit ihren Lagerregalen und Ziegelsteinimitaten wurden von Busch direkt übernommen und zusätzlich aus zwei Hallen eine lange montiert. Lediglich die Steinsäulen mit Verschraubungen für das auf dem sonst auf dem nackten Boden stehende Holzständerwerk aller Hallen wurden von Rolf Weinert neu kreiert und aus Messing gegossen.

Das ausgedehnte Feldbahngleisnetz nebst Fahrzeugen stammt von Auhagen. Als Standmodelle sind sie sehr zierlich ausgeführt, was Rolf Weinert gefiel. Der obligatorische Eimerkettenbagger in der Tongrube ist ein Original-Busch-Modell, dessen Ausleger jedoch um einige Becher verlängert wurde. Dazu schlachtete er einen zweiten Bausatz aus.

Die Tongrube gestaltete Markus Tiedtke nach Vorbildfotos aus Gips und be-



Links steht der Ringofen mit Schornstein, davor das Strangpresshaus. In den drei hinteren Freischuppen lagern die frisch geformten Ziegeln zum Trocknen in Regalen. Im langen Schuppen stapelt man die fertigen Ziegel nach Sorten getrennt und für den Abtransport bereit. Im kleinen Schuppen rechts daneben trocknen hellfarbene Ziegel.

malte es. Auch das Gesamtkonzept und die Detaillierung stammt von ihm. Michael Butkay begraste nach seinen Vorgaben das Gelände und gestaltete die alte, stillgelegte Tongrube. Auch spendierte er dem kleinen Lokschuppen und

dem Bürogebäude, beide Modelle von Auhagen, eine Inneneinrichtung.

Die Nachbildung der Stromleitung aus Draht von der Ziegelei bis zum fest stehenden Modell des Eimerkettenbaggers übernahm Rolf Weinert.



Für die Wartung und Unterstellung der beiden Feldbahn-Dieselloks steht ein kleiner Lokschuppen und daneben ein Abstellgleis zur Verfügung. Dahinter befindet sich das Bürogebäude und eine Hundehütte für den angeketteten Hofhund (alle Modelle von Auhagen).



Eingekeilt zwischen zwei Schmalspurstreckengleisen liegt die alte Tongrube, die seit Jahren stillgelegt ist und mit Grundwasser zugelaufen ist. Die fest neben einem Feldweg verlegte Feldbahnstrecke für den Lorenzug (Modelle von Auhagen) führt an ihr vorbei.





Während der Eimerkettenbagger (Modell von Busch mit verlängertem Auslegerarm) die Kipploren Wagen für Wagen mit dem Lehm aus der neu erschlossenen Tongrube füllt, steht im Hintergrund schon ein Löffelbagger vom Typ Fuchs 300 (Modell von Weinert) für die Erschließung des Geländes für die anstehende Grubenerweiterung bereit. Fotos: Markus Tiedtke (8), Bildarchiv Weinert



ZIEGELSTEINE HERSTELLEN

Die Produktion von Ziegeln unterliegt einem festem Ritual. Je nach gewünschter Ziegelfarbe mischt man Beistoffe dem Lehm aus der Grube unter. Geformt werden sie maschinell im Presshaus und gebrannt über mehrere Tage in einzeln verschlossenen Kammern im Ringofen.



Der Lehm von der Tongrube wird Wagen für Wagen per Seilzug die Rampe in die obere Etage des Strangpresshauses gezogen, um sie dort zu entleeren. Die im Erdgeschoss maschinell geformten Ziegel schiebt, auf eine Lore mit flachem Boden sorgsam gestapelt, ein Arbeiter Richtung Lagerschuppen.

Die im Lagerschuppen für mehrere Wochen zum Trocknen eingelagerten frisch geformten Ziegelsteine werden zum Brennen wieder auf die kleinen Transportwagen gestapelt, um zum Brennofen zu gelangen.



Nach dem mehrtägigen Brennen der Lehmziegel im Ringofen öffnet man wieder die Kammern und die Arbeiter stapeln die nun rötlichen Ziegelsteine auf die Flachwagen, um sie im langen Schuppen bis zum Verkauf einzulagern.

Da die Ziegelei einen Schmalspur-Gleisanschluss hat, erfolgt der Transport der fertigen Ziegel in der Regel mit der Eisenbahn. Zwei Normalspurwagen auf Rollböcken werden mühsam durch Handreichung beladen. Dafür sind die Ziegel per Loren aus dem langen Lagerschuppen herangeschoben worden.



Natürlich kann man als Kunde die neuen Ziegel auch direkt per Lieferwagen abholen ... Derweil stellt der Lokführer die leeren Kipploren zu einem zehnteiligen Zug zusammen, um ihn anschließend zum Eimerkettenbagger in der Tongrube zu fahren.



Die alte Tongrube dient inzwischen als Schuttplatz – nicht nur für kaputte Ziegel. Auf diese Weise füllt sich langsam das Loch. Im Hintergrund stehen mit Kohle beladene Kipploren für die Ofenbefüllung im Obergeschoss des Ringofens bereit. Fotos: Markus Tiedtke (6), Bildarchiv Weinert



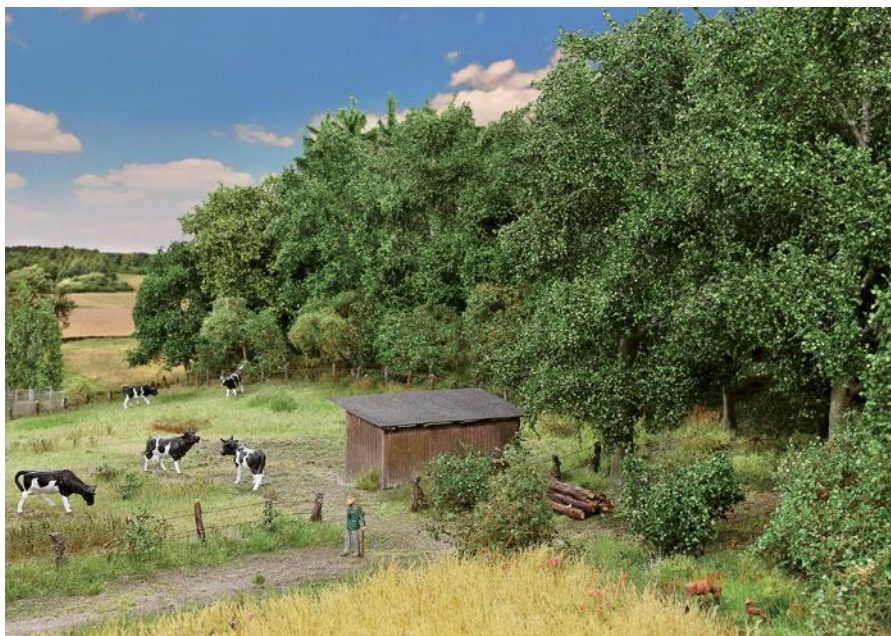
AUF DEM LANDE



Modelllandschaft und Hintergrund bilden eine Einheit, denn der Hintergrund wurde speziell auf die Anlage abgestimmt, um der Anlage in der Tiefe möglichst perfekt die fehlende Weite zu simulieren.

Die Landschaft rund um Syke ist geprägt von der Eiszeit und wurde von den einstigen Gletschern hügelig geformt. Der Boden ist eher sandig, entsprechend hat sich die Fauna angepasst. Dieses Naturbild einer Geestlandschaft ist vorbildnah auf die Modellanlage übertragen worden.





Eine platte norddeutsche Landschaft hat sich Rolf Weinert für seine Anlage nicht gewünscht. Da kam ihm die Landschaft rund um den von ihm ausgesuchten Vorbildbahnhof Syke natürlich entgegen, denn hier kann die Topografie Richtung Hoya zum Teil sehr hügelig ausfallen, selbst recht schmale Bachtäler sind anzutreffen.

Die nachgebildete sanfte Hügellandschaft bildet nicht nur die Kulisse für

die Anlage, sondern begründet auch die teilweise notwendigen Tunnels für den Modellbahnbetrieb. Die Modelllandschaft wechselt sich mit Wald und Feldern ab und kleine Bauernhöfe bewirtschaften die Felder. Die Modellvegetation lehnt sich natürlich an die Gegend rund um Syke an. Dort säumen vielerorts Birken die Landstraßen und viele kleine Waldgebiete prägen neben den zahlreichen Spargel- und Getreide-

Typisch für die eiszeitlich geformte Geestlandschaft rund um Syke ist die hügelige Landschaft mit ihren zahlreichen Feldern und kleinen Wäldern, oft mit Mischlaub.

Rechts: Als Nutzholz werden in vielen Wäldern Fichten angebaut. Mit den Bäumen von MBR lässt sich ein naturgetreuer Wald nachbilden. Die Bodengestaltung trägt die Handschrift von Michael Butkay.

feldern die Landschaft. Die wirtschaftlich genutzten Wälder bestehen im Kern oft aus Fichten, deren Waldrand dicht stehende Laubbäume und Büsche säumen. Aber auch viele reinrassige Laubwälder sind rund um Syke anzutreffen.

Da die Landschaft auf einer Anlage nur angedeutet werden kann, fehlt ihr oft die Weite, wie sie hingegen beim Vorbild vorhanden ist. Daher wurde ein Fotohintergrund passend auf die in der Anlage geschaffenen Felder und Wälder abgestimmt. Jetzt kann die nachgebildete Natur der Anlage fließend in den Hintergrund überleiten und so ist die gewünschte, weitläufige Geestlandschaft entstanden.

Vor Beginn des Landschaftsbaus wurde die Jahreszeit festgelegt, um eine glaubwürdige Vegetation nachbil-

Zu einer Waldnachbildung im Modell gehört oft eine Baumfällerszene dazu, so auch auf der Weinert-Anlage. Das Unterholz besteht aus Farnen von Busch und Faller, die Büsche sind klein- und zugeschnittene von MBR, und die gefällten Baumstämme sind präparierte Naturäste.







den zu können. Ausgewählt wurde die Zeit Ende Juni und Anfang Juli, also zu Ende der Spargelsaison, und noch vor der Getreideernte. Damit ist auch das Gemüse- und Obstangebot festgelegt, doch Ausnahmen (Apfelernte) bestätigen die ansonsten recht streng eingehaltene Linie beim Anlagenbau.

Das Begrünungsmaterial, also Fasern, Blätter und Flocken wurde in den Farben gemäß der echten Natur im Juni bei strahlendem Wetter im Freien geprüft und festgelegt. Die Bäume und Büsche von MBR erfüllten ebenfalls diese Vorgaben, sodass heute fast ausschließlich nur diese auf der Anlage stehen, denn auch die Verarbeitungs- und Klebequalität der MBR-Produkte konnte begeistern.

Die Waldränder säumen ausschließlich Laubbäume und Büsche. Lupinien und Farne von Busch setzen zur Foliage von Woodland/Noch und den hohen, unterschiedlich farbigen Grasfasern zusätzliche Akzente. Das Fuhrwerk ist ein Modell von Preiser.

Auch eine Wassermühle kann man in der hügeligen Landschaft südwestlich von Bremen antreffen. Auf der Anlage steht ein Modell von Kibri. Im Hintergrund erahnt man die zweigleisige Hauptstrecke und dahinter die Dächer der ländlichen Ziegelei.





Die Straßen stammen noch aus der Vorkriegszeit und sind mit Kopfsteinpflaster bedeckt. Durch ein enges Bachtal zwingt sich die wenig befahrene Bundesstraße Richtung Bremen. Eine moderne V 200 überquert die Straße auf der Hauptstrecke Richtung Bremen.

Die aus Kunststoff gefertigten Gemüseimitate von Busch beleben nach einer leichten farblichen Behandlung die zahlreichen Beete, aber auch Farne und die Lupinien, ebenfalls von Busch, stehen nach einer leicht farblichen Behandlung nun rund um die Grünstreifen an den Waldrändern und bilden so eine variantenreiche Vegetation.

Bei den Straßen kamen nur Kopfsteinpflaster in Frage, da die Zeit der Weinert-Anlage die 1950er- und frühen 1960er-Jahre widerspiegelt. Leitplanken gab es noch nicht, und Wert wurde im Modell auch auf die Straßenwölbung sowie auf die seitlichen Entwässerungsgräben gelegt. Die Gebäude der kleinen, norddeutschen Bauern-

höfe sind überwiegend Kibri-Modelle, die allesamt mit Farbe angemalt und gealtert worden sind. Die plastikhafte Strohdächer einiger Modelle sind dabei mit Fasern beklebt worden und haben nun ein realistisches Aussehen.

So wie die Eisenbahnfahrzeuge auf die Epoche und den Vorbildbetrieb des Bahnhofs Syke abgestimmt worden

Birken säumen vielerorts die Landstraßen. Bei der Modellnachbildung wurden auch die Entwässerungsgräben links und rechts berücksichtigt.





Die leichte Wölbung der Fahrbahn wie auch die einfache Zaunabgrenzung zum tiefer liegenden Bach tragen zum realistischen Aussehen einer Epoche-III-Straße bei.

Rechts: Auf der Landstraße im engen Mühltal finden nun endlich die zierlichen Weinert-Autos einen schönen Platz und brauchen nicht mehr ihr Vitrinen- oder Schachteldasein zu fristen.

Bei dieser Aufnahme zeigt sich, wie weit Anlage und Hintergrund zu einem Ganzen verschmelzen und damit eine weitläufige Modelllandschaft erzeugen.

sind, so müssen natürlich auch die Straßenfahrzeuge und landwirtschaftlichen Geräte der Epoche III entsprechen. Die zahlreichen Weinert-Automodelle haben nun die Möglichkeit, sich in einer detailreichen Landschaft zu präsentieren. Ergänzt werden sie durch weitere Modelle anderer Hersteller. Fast durchgehend erhielten alle Seitenspiegel und Nummernschilder aus der Region Niedersachsen. Leichte, mit Farben erzielte Gebrauchsspuren verhelfen zusätzlich zu ihrem realistischen Aussehen.

Die Figuren stammen fast ausschließlich von Preiser und wurden bei Bedarf mit Farbe etwas anders bemalt



oder verschmutzt. Auch zahlreiche Ausschmückungsmaterialien wie Gemüseboxen oder Säcke stammen von Preiser, aber viele Accessoires rund um die maschinelle Landwirtschaft sind dem umfangreichen Weinert-Programm entnommen.

Die mit Feldsteinen befestigte Hofzufahrt besteht im Modell aus kleinen Kieselsteinen, die nach dem ersten Kleben mit feinem Sand eingefasst und dann nochmals verklebt wurden. Auf ihr rumpelt ein Goliath Pionier zur Bundesstraße (Modell von Weinert).

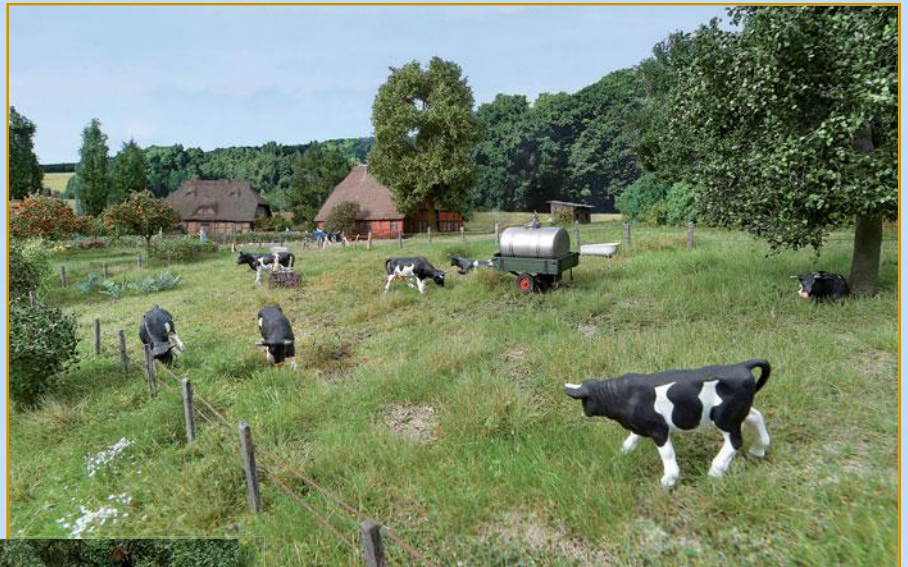
Fotos: Markus Tiedtke (12), Bildarchiv Weinert



ARBEIT AUF DEM FELDE

Felder auf einer Modellbahn werden erst dann zum Hingucker, wenn darauf passende Figurenszenen die Aufmerksamkeit auf sich ziehen.

Diese Viehwiese besteht aus abgegrasten Bereichen und noch hoch stehendem Gras. Kuhfladen sollten auch dargestellt werden.



Wanderer kommen aus dem Wald herausgelaufen, während der Bauer nach seinen Kühen schaut. Korn- und Mohnblumen dürfen in einem authentischen Kornfeld der Epoche III nicht fehlen.

In der späten Epoche III wurde auf einigen Wiesen das Gras noch mit der Sense geschnitten und dann aufgeharkt. Der Strommast stammt von Faller und setzt sich als abfotografiertes Modell auf dem Fotohintergrund fort.



Einen Jahreszeiten-
sprung macht die
Szene der Apfelpflü-
cker, doch auf die
wollte Rolf Weinert
nicht verzichten.
Das Sammeln der
Frühkartoffeln ist
dagegen korrekt.



Bis Ende Juni hält die
Spargelsaison an. Der-
weil reift das Getreide
heran, wie zwei Rehe
im Feld gerade fest-
stellen.

Fotos: Markus Tiedtke (6),
Bildarchiv Weinert

Frühkartoffeln sind
eine Delikatesse
während der Spar-
gelzeit. Die pas-
senden Figuren zur
Szenendarstellung
finden sich nebst
Trecker mit Anhänger
im umfangreichen
Preiser-Sortiment.



LEBEN AUF DEM LANDE

Das Leben auf dem Bauernhof war in der Epoche III meist ärmlich und kein Zuckerschlecken. Die Motorisierung war noch unterentwickelt. Stattdessen prägte viel Körperarbeit den Alltag. Dennoch waren die meisten Menschen auf dem Lande zufrieden.



Der örtliche Bauernlieferant holt vom Hof das frische Gemüse ab, um es zu den Läden und Gaststätten in und rund um Syke zu transportieren.

Wer einen Traktor sein Eigen nennen kann, besitzt auch eine kleine Zapfsäule (Modelle von Busch). An der werden aber auch die eigenen Diesel-Pkws illegalerweise, weil Steuern sparend, betankt.

Die freilaufenden Hühner müssen täglich mit zusätzlichem Körnerfutter versorgt werden. Der Hofhund mit eigener Hundehütte darf natürlich bei der Nachbildung eines Bauernhofes nicht fehlen.





Oben links: Um die tägliche Kuhmilch in die nächste Molkerei zu transportieren, gibt es einen von der Molkerei beauftragten Bauer, der von der Nachbarschaft die Milchkannen einsammelt.



Oben rechts: Für die kornmahlende Wassermühle ist gerade eine neue Getreidelieferung eingetroffen. Pferdewagen als Transportmittel waren in der Epoche III auf dem Lande noch eine Selbstverständlichkeit.

Rechts: Um Nachwuchs und neue Züchtungen zu erlangen, soll diese Milchkuh auf einer Viehauktion verkauft und eventuell eine andere dafür erworben werden. Fotos: Markus Tiedtke (7), Bildarchiv Weinert



Für Kinder ist ein Bauernhof ein Abenteuerspielplatz. Die große Schwester muss allerdings auf ihren kleinen Bruder aufpassen, damit er keinen Unsinn treibt.

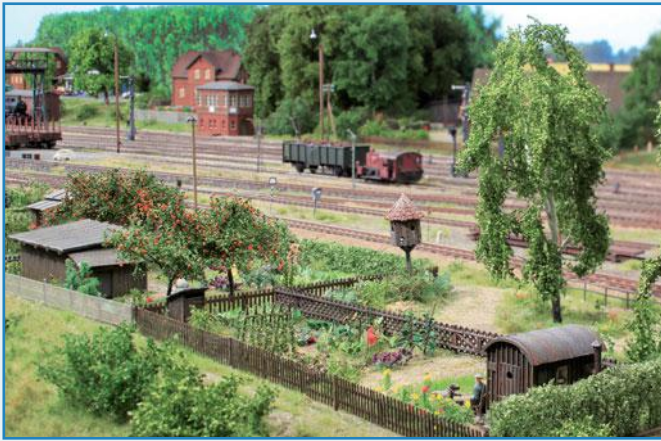
In der damals üblichen sauberen Sonntagskleidung dürfen sich die Kinder nicht schmutzig machen. So spielen sie auf dem Hof.



KOLONIELEBEN

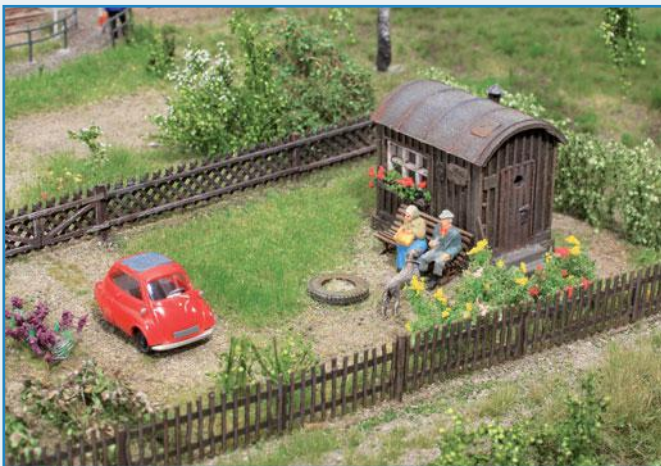


Der schmale Streifen neben den Betriebsgleisen der Schmalspurbahn reicht für die Errichtung einer Schrebergartensiedlung.



Da die Modellgärten im Vordergrund der Anlage liegen, sind sie von Micheal Butkay besonders detailliert gestaltet worden.

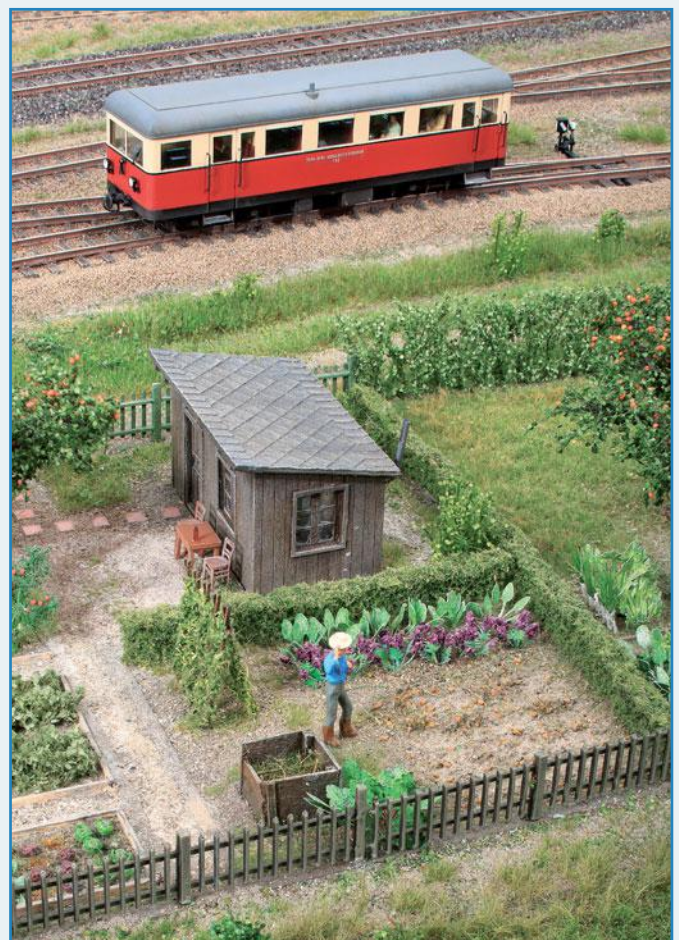
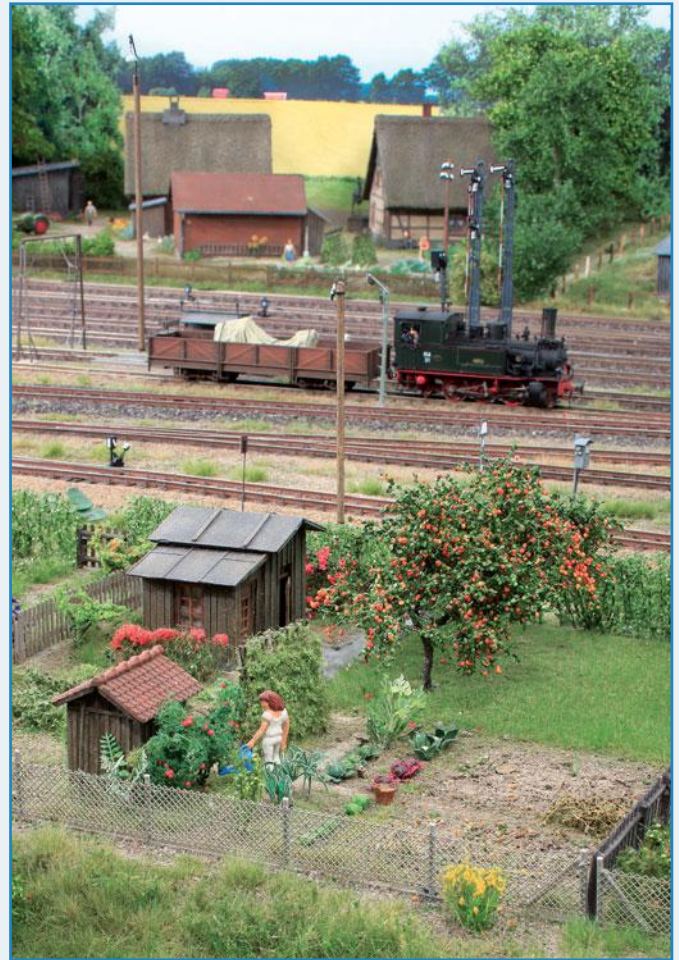
Rechts: Bäume und ein Teil der Hecken sind von MBR angebotene Produkte, die teilweise den örtlichen Gegebenheiten angepasst worden sind. Fotos: Kurt Heidebreder (7), Bildarchiv Weinert



Die Blumen und blühenden Büsche sind eine Eigenproduktion. Die Basis für das Gewächs bildet grüner Schaumstoff von Busch, die Blüten bestehen aus farbigen Schaumstofflocken von Silhouette.

Rechts: Verschiedene Gemüseimitate von Noch und vor allem von Busch beleben die kleinen Beete. Die unterschiedlichen Gartenlauben stammen von verschiedenen Herstellern.

Das Rankgewächs fertigte Michael Butkay aus Silhouette-Matten und die Gehwegplatten sind ein Auhagen-Produkt. Die losen Ziegelsteine bietet Juweela an und sie dienen auch als Umrandung und als Pflaster.



GÜTERUMSCHLAG IM BAHNHOF SYKE

Als Übergangsbahnhof von zwei verschiedenen Eisenbahngesellschaften fällt jede Menge beim Güterumschlag an. Entsprechend üppig ist der Güterbereich ausgestattet, was im Modell für enormen Rangierspaß sorgt.

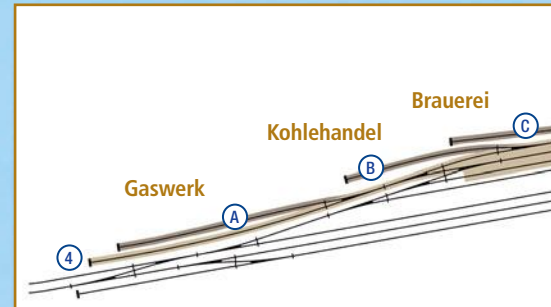
Im Gegensatz zu heute, wo man in Deutschland wieder mehr Güter von der Straße auf die Schiene fordert, um die Umwelt zu schonen, war bis in die Epoche III hinein die Bahn der Haupttransporteur von Gütern. Damals hat man natürlich noch nicht an die Umwelt gedacht, sondern der Lkw war lange Zeit noch nicht ausgereift genug, um auf der Straße die großen Mengen befördern zu können. Zudem war die gesamte Infrastruktur rund um die Bahn aus der Gründerzeit noch vorhanden und ausgereift, sodass es selbstverständlich war, die Güter aus der ländlichen Region zu einem Bahnhof zu transportieren und dort auf die Fernbahn umzuladen bzw. umgekehrt. Das Auto bediente hingegen mehr den Nahbereich rund um den Bahnhof. Syke ist ein typisches Beispiel einer solchen Infrastruktur und somit das ideale Vorbild für eine Modellnachbildung.

Der lange Güterschuppen dient dem Stückgutverkehr von Bahn und Straße. Deshalb hat neben der DB auch die HSA ein eigenes Gleis vor dem Schuppen liegen. Das ist auf dem Bahnhofsvorplatz eingelassen. Rechts im Bild wird gerade der DB-eigene Bahnhofs-Müllwagen befüllt.

Der Gleisplan zeigt die Bereiche rund um den Güterumschlag. Neben den Zustell- und Abholgleisen der Nahgüterzüge mit Wagen für Syke gibt es diverse private Anlieger mit eigenen Gleisanschlüssen. Sie liegen im hinteren Bereich des Bahnhofes. Damit beim Zustellen und Rangieren die kleine Köf 2 die stark frequentierte Hauptstrecke beim Wagnumsetzen nicht befahren muss, gibt es auf beiden Bahnhofsseiten jeweils ein Ausziehgleis.

Sollen jedoch die Freiladeanlagen und der Güterschuppen neben dem Bahnhofsgebäude mit Güterwagen bedient werden, muss die Rangiereinheit einmal die Hauptstrecke überqueren, denn diese öffentlich zugänglichen Bereiche liegen auf der vorderen Bahnhofseite. Hier befinden sich auch die Bahnanlagen der HSA mit ihren schmalspurigen Metergleisen.

Der Güterumschlag der Schmalspurbahn erfolgt ebenfalls im Bereich der Freiladeanlagen und am Güterschuppen. Letzterer hat auf der Straßenseite zusätzlich eingelassene Schmalspurgleise direkt an der Laderampe des Schuppens, damit der Stückgutumschlag von Bahn zu Bahn oder Straße unter einem Dach stattfindet. Genauso wird der Umladekran mit einem Normalspur- und einem Schmalspurgleis



erreicht, um hier größere oder schwere Güter wahlweise umladen zu können.

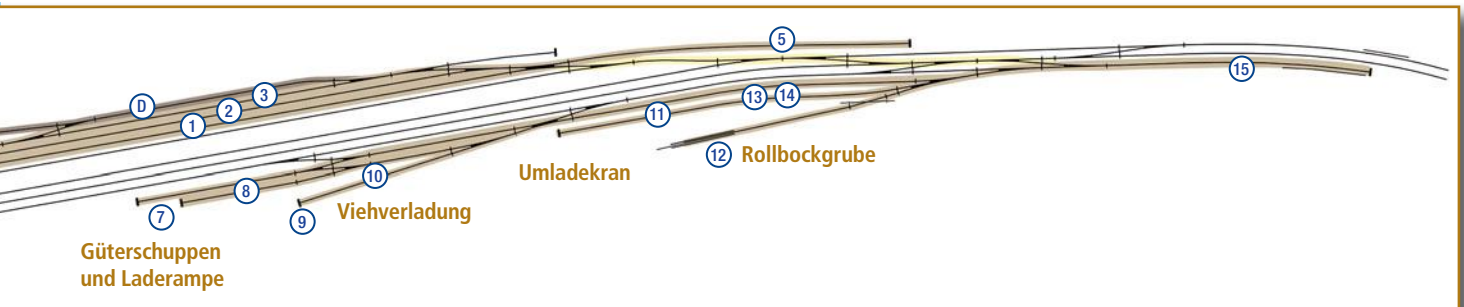
Den Kern des Güterumschlages zwischen der DB und HSA bildet jedoch die Rollbock-Umsetzanlage, auf der normalspurige Güterwagen auf Rollböcke der Schmalspur aufgebockt werden. So spart man sich beispielsweise das überflüssige Umladen von größeren Mengen Stückgut in gedeckten Güterwagen von Bahn zu Bahn, aber auch Schüttgüter oder die fertigen Ziegelsteine der nahe gelegenen Ziegelei können ohne Umladung in Syke im Normalspurwagen auf dem Streckennetz der HSA befördert werden.

Die Ausgestaltung der Güteranlagen im Kleinen verlangte auch typische Details wie Hemmschuhe, Gleiswaage oder Lademaß und im Bereich des Güterschuppens die zur damaligen Zeit gebräuchlichen, vereinheitlichten



Die Güterumschlagbereiche der Staatsbahn

Im oberen Bereich befindet sich der Güterbahnhof mit Zustell- (1) und Abholgleis (2), sowie dem Umfahrgleis (3) zum Rangieren. Dort liegen auch die privaten Anbinder: das Gaswerk (A), der Kohlehandel (B), die Brauerei (C) sowie das Ladegleis für die Raiffeisen (D). Die Ausziehgleise (4 + 5) sind nötig, damit bei Rangierfahrten die Lok nicht auf die Hauptstrecke gelangen kann und so vom Zugtakt des Fernverkehrs unabhängig bleibt. Um jedoch den Güterschuppen (7) zu erreichen, muss zwischendurch die Hauptstrecke gekreuzt werden (6). Auch bedient die Bahnhof-Rangierlok das Freiladegleis (8), die Kopframpe (9), die Viehrampe (10), den Überladekran (11) und die Rollbockanlage (12). Das Prüfen der Regelspur-Güterwagen am Lademaß (13) und auf der Gleiswaage (14) gehört ebenfalls zu den Rangieraufgaben der Rangier-Köf. Für die Rangierfahrten in diesem Bahnhofsbereich steht ein langes Ausziehgleis zur Verfügung (15).



Rollcontainer der DB. Das noch junge Haus-zu-Haus Konzept der DB mit großen Behältern auf speziellen Tragwagen für Bahn und Straße findet am kurzen Freiladegleis nahe des Güter-

schuppens statt, ebenso die Direktumladung von Schütt- oder Massengütern auf die Ladefläche der Straßenfahrzeuge. Da Weinert-Modellbau interessante Haus-zu-Haus-Modelle und andere

Straßenfahrzeuge im Programm hat, kommen diese natürlich auf der Anlage zum Einsatz, ebenso die zahlreichen Ausgestaltungselemente rund um einen Güterbahnhof.

Die Hauptstrecke teilt den Güterbereich des Bahnhofs. Die dichte Zugfolge erlaubt nur ein gelegentliches Überqueren der Rangierlok von den Güterzug-Aufstellgleisen Richtung Freiladegleise und Überladekran sowie zur Rollbockanlage der Schmalspur zur Güterwagenübergabe auf Rollböcke. Beide Güterbereiche haben an ihren Enden deshalb lange Ausziehgleise zum Rangieren, um nicht die Hauptstrecke zu nutzen.





Auf dem Ausziehgleis wartet die Köf 2 (Modell von Lenz) vor dem Wartezeichen (Modell von Weinert) auf das Abfahrtszeichen aus dem Stellwerk (Modell von Stangel), denn die Zufahrt zu den Güterwagen-Aufstellgleisen wird von einem einfahrenden Güternahzug blockiert.

Der lange Güterschuppen (Modell von Thomas Oswald/MBZ) dient als Umschlagplatz und Zwischenlager für Güter von der Staatsbahn, der Kleinbahn und der Straße. Daher hat er beidseitig die passenden Gleise liegen. Eine Laderampe schließt sich am Kopfende an.



Die Laderampe des langen Güterschuppens ist auf der Straßenseite nur so hoch, dass die Schmalspurwagen- und Lkw-Böden auf gleichem Höhengniveau liegen. Auf Wunsch von Rolf Weinert hat das aus Karton gelasserte MBZ-Modell eine Inneneinrichtung mit Innenbeleuchtung erhalten. Ein typischer Kleinbehälterwagen der DB (Modell von Weinert) steht im Torrahmen, die anderen Ausstattungsteile stammen von Preiser.



Für die Szene der Kartoffelverladung auf dem Freiladegleis am Güterschuppen wurden der Güterwagen (Modell von Brawa) und der Büssing-Lkw (Modell von Weinert) mit geöffneten Ladeklappen versehen.



Unten: Der Vorplatz vor dem Güterschuppen mit dem Schmalspur-Gleisanschluss ist so groß, dass hier auch lange Sattelschlepper (Henschel HS 145 TS von Weinert) wenden können und der normale Straßenverkehr ohne Störung vorbeifahren kann.





Am Freiladegleis findet auch der noch recht moderne Haus-zu-Haus Güterverkehr der DB statt. Zu sehen ist der Sattelaufleger von Weinert vor einem von Joachim Reinhard zugestellten Fleischmann-Güterwagen. Die Verladung des ersten Tragbehälters wird gerade vorbereitet. Pro Sattelaufleger kann von der DB nur ein Behälter auf der Straße transportiert werden.

Der Umladekran ist motorisiert (Sondermodell von Uhlenbrock, basierend auf einem Kibri-Modell) und bereichert den Güterbahnhof enorm, denn hier können schwere Ladungen von der Normal- und Schmalspur und Lkws umgesetzt werden. Jede Spurweite hat ihr eigenes Gleis, um auch wie hier zu sehen, untereinander umladen zu können.

Die Kopframpe ist aus militärischen Gründen in den meisten Bahnhöfen Pflicht. Natürlich wird sie auch für das Umladen von zivilen Fahrzeugen genutzt, so beispielsweise für die neuen Lanz-Traktoren verschiedener Ausführungen (Modelle von Weinert).





In jeden Güterbahnhof mit Freiladegleisen gehört ein Lademaß (Modell von Weinert) und eine Fahrzeugwaage (verfeinertes Modell von Auhagen).
Fotos: Kurt Heidbreder (1), Markus Tiedtke (11), Zeichnung: Michael Butkay, alle Bildarchiv Weinert

Auf der anderen Bahnhofssseite sorgt die kleine Rangierlok für die Zustellung der eingetroffenen neuen Güterwagen sowie deren Abholung, hier beispielsweise die beim Gaswerk mit Koks beladenen O-Wagen, und stellt den neuen Nahgüterzug auf dem Abholgleis zusammen.



AN DER VIEHVERLADERAMPE

Die ländliche Region rund um Syke hat sich unter anderem auf die Schweinehaltung spezialisiert. Daher hat der Bahnhof eine eigene Verladeanlage mit mehreren Viehgattern und Fahrzeugwaage. Im Modell ist eine geräumige Rampe mit vorbildgerechten Gatterzäunen und beweglichen Türen sowie Wasserhydrant und viel Stroh entstanden.



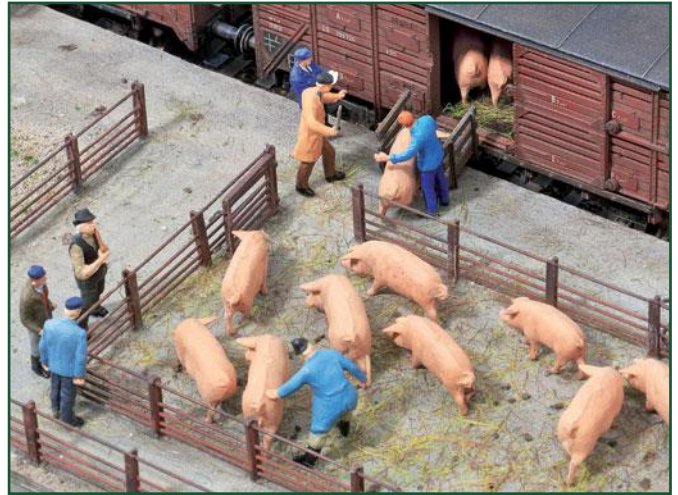
Hier sieht der Betrachter den Ablauf einer Viehverladung, wie sie in den frühen 1960er-Jahren in Syke üblich war. Dort wurden immer wieder und in erster Linie Schweine für den Schlachthof in Viehwagen der Deutschen Bundesbahn verladen.

Über eine schräge Rampe laufen die ausgeladenen und verängstigten Tiere hinauf zum Sammelplatz. Feste Zäune weisen den Weg. Im Hintergrund wartet eine Dampflok der Baureihe 74 (Modell von Weinert) auf die Abfahrt Richtung Bremen.





Oben links: Es haben sich so viele Tiere im zweiten Gatter gesammelt, dass deren Verladung bald beginnen kann. Eine Kurzrampe steht am Güterwagen bereit (Modell von Weinert).



Oben rechts: Der Lademeister der Bahn registriert die Anzahl der in den Waggons verladenen Schweine und auch deren Zustand. Viel Stroh liegt im Wagen verstreut und erleichtert das spätere Reinigen.

Rechts: Das Treffen der Bauern an der Viehrampe während der Schweineverladung wird auch genutzt, um untereinander vereinzelt Schweine zu verkaufen. Das Lebendgewicht, ermittelt auf einer mobilen Viehwaage (Modell von Weinert), bestimmt den Kaufpreis.



Unten: Gelegentlich verlädt man in Syke auch Kühe auf die Bahn. Die herangefahrene Kuh wird am Seil vom Bauer auf die Rampe und in das Gatter (Modell von Weinert) geführt.

Fotos: Kurt Heidbreder (3), Markus Tiedtke (3), alle Bildarchiv Weinert





www.preiser-figuren.de
Figuren von Preiser und Merten in allen Maßstäben

www.weinert-bauteile.de
Weinert und Peco Artikel - preiswert und zuverlässig

www.preiser-figuren.de
www.mcschueler.de
www.weinert-bauteile.de

MCS Vertriebs GmbH - Tonbachstr. 122 - 72270 Baiersbronn - info@mcschueler.de - 07442-8189960



Modellbahn Pürner
Näher dran am Vorbild und mit Volldampf in die Zug(k)unft

Wir gratulieren Rolf Weinert zu seiner grandiosen Modellbahnanlage und sind stolz darauf – schon seit weit mehr als 30 Jahren – für unsere Kunden der zuverlässige Lieferant von Weinert-Bauteilen und -Modellen sein zu dürfen.

Südweg 1, D-95676 Wiesau/Opf., Tel: 09634/3830, Fax: 09634/3988 www.puerner.de



Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
Bahnhof 1, 27305 Bruchhausen-Vilsen • www.museumseisenbahn.de

39 km südl. von Bremen



Seit über 50 Jahren führt die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen einen dampfbetriebenen Fahrbetrieb durch. Jeweils an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sind vom 1. Mai - 3. Oktober Dampflokzüge und Triebwagen auf der schmalspurigen Strecke nach Asendorf unterwegs. Zusätzlich finden zu jeder Fahrsaison Sonderfahrten statt.

Die Museums-Eisenbahn dankt der Fa. Weinert Modellbau in Weyhe, dass inzwischen hochwertige Dampflokmodelle nach Vorbildern der Museums-Eisenbahn als Bausätze erhältlich sind. Der Verein gratuliert Rolf Weinert zur Fertigstellung der neu erbauten Modellbahnanlage, auf dem der Bahnhof Syke mit Schmalspurbahnanschluss zu sehen ist.

Die **Modellbundesbahn** gratuliert Rolf und Birgit Weinert ganz herzlich.

Ihr Lebenswerk setzt neue Maßstäbe und gehört in H0 mit Abstand zum besten, was wir je gesehen haben. An diesem Geniestreich werden sich professionelle Anlagenbauer ab sofort messen lassen müssen! Unser Glückwunsch gilt ebenso Michael Butkay, dem neuen Großmeister Deutschlands.

An unserem neuen Bauabschnitt Paderborn-Altenbeken ist Michael Butkay ebenfalls beteiligt. Dabei setzt die Modellbundesbahn auf das Gleissystem von Weinert-Modellbau:

www.modellbundesbahn.de

Besuchen Sie uns in Brakel

mein Gleis

VON NORMAL AUF SCHMAL

Das Umsetzen von Normalspur-Güterwagen auf sogenannte Rollböcke ermöglicht den Weitertransport von Gütern auf einer Schmalspurbahn, ohne das sonst zeitaufwendige Umladen der Güter in den anderen Eisenbahnwagen. Eine Rollbockanlage vereinfacht und beschleunigt zusätzlich das Umsetzen. Syke besitzt eine solche Anlage.

Der Blick von oben zeigt die gesamte Rollbockanlage im Güterbahnhof Syke. Auch ist zu sehen, dass die Normalspurlok aus Sicherheitsgründen die Rollbockgrube nicht befahren darf und stattdessen einen Zwischenwagen benötigt, oft einen im Bahnhof gerade zur Verfügung stehenden, leeren Güterwagen.



Von zwei Seiten ist die Rollbockanlage mit Schienen angeschlossen. Für beide Gleissysteme ist beim Umsetzen von der Schmal- auf die Regelspur jeweils eine Lok zum Bewegen der Wagen notwendig.

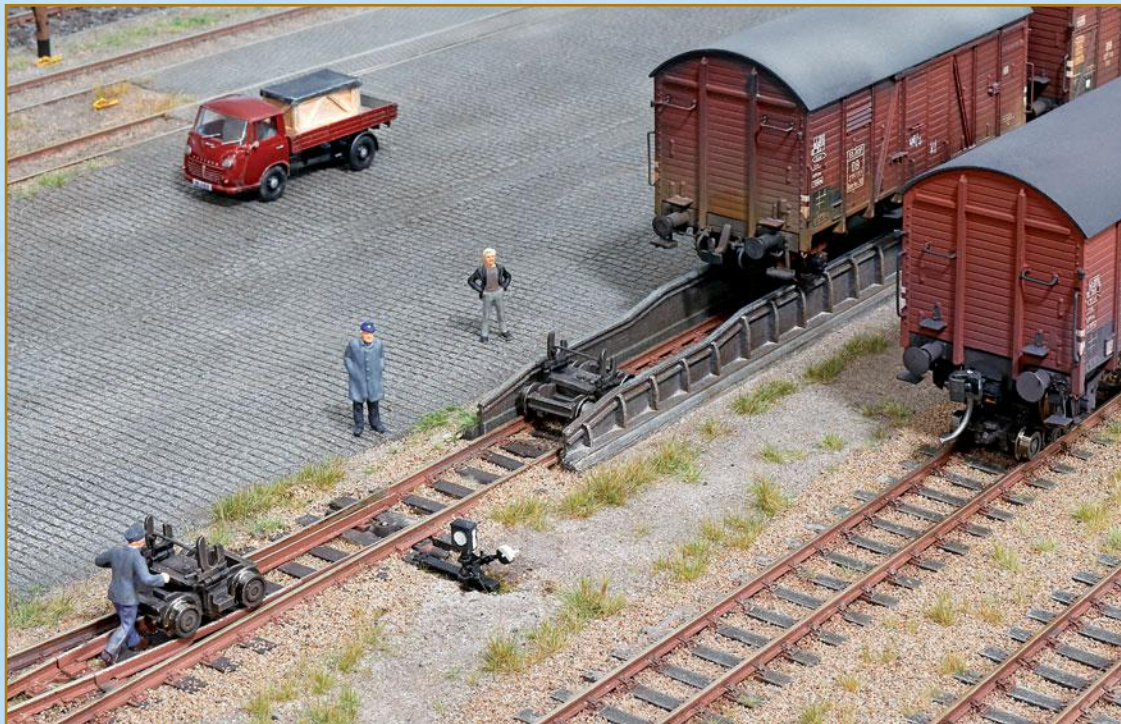




Beim Zurücksetzen der Normalspurwagen auf das Regelspurgleis drückt die Lok der HSA zusammen mit dem Pufferwagen (Modell von Weinert) den Güterwagen, hier beladen mit Ziegeln von der Ziegelei, die Grubenwände hinauf. Dabei hebt sich das Modell aus den Traggabeln und wird von der Rangierlok mit vorgespanntem Güterwagen der DB empfangen. Fotos: Markus Tiedtke (5), Bildarchiv Weinert

Da die HSA schon lange Jahre ohne Stangen als Kupplung zwischen Schmalspur- und Rollbockwagen fährt, hat sie spezielle Pufferwagen, die auf der einen Seite eine Normalspur-Pufferbohle zum Kuppeln haben und auf der anderen ihre herkömmliche Schmalspurkupplung besitzen.





Die Rollböcke (Modelle von Weinert und Bemo) stehen auf dem Nebengleis und werden unter die höher stehenden Normalspur-Güterwagen geschoben. Beim Vorbild klappt man die Traggabeln hoch. Im Modell haben diese dagegen unterschiedliche Höhen, damit ein automatisches Be- und Entladen auf der zweistufig hohen Modellgrube möglich ist.



DIE MACHER

Der Bau einer großen Anlage benötigt Spezialisten, die ihr Handwerk verstehen und die sich im Arbeitsstil passend ergänzen.



Die Anlagenbauer (von links nach rechts): Michael Butkay, Rolf Weinert, Markus Tiedtke, Jörg Spremberg mit für sie typischen Gegenständen.

Um seinen Traum einer eigenen HO-Anlage nach seinen Vorstellungen zu realisieren, suchte Rolf Weinert nach passender Unterstützung, denn vom Anlagenbau hatte Rolf Weinert, wie er selbst sagte, bislang keine Ahnung gehabt. Die Wahl fiel auf Rolf Knipper. Nach dessen Tod nach langer Krankheit im Februar 2008 ruhte anfangs die Weiterentwicklung der Anlage. Dennoch beschloss Rolf Weinert, mit dem Bau seiner Anlage nach den Vorgaben von Knipper zu beginnen. Den Auftrag für den Holzunterbau vergab er an Dritte, musste aber schließlich einen Großteil selbst tätigen, da der Auftrag nicht ausgeführt wurde.

Den Gleisbau übernahm er von Beginn an. Dabei konnte er jede Menge Erfahrungen mit Peco-Gleisen im Schattenbahnhof und bei seinem neu

entwickelten „Mein Gleis“ im Sichtbereich sammeln. Auch vereinzelte Eigenanfertigungen bei Spezialweichen oder bei bis dato noch nicht serienreifen Weichen oblagen ihm. Auch die Installation der Elektronik und die Verdrahtung führte Rolf Weinert durch.

Für die ab 2014 anstehende Gestaltung der Anlage suchte er jedoch die Hilfe eines begnadeten Anlagenbauers. Nach intensiver Suche und Besichtigung einiger Ausstellungsanlagen fiel schließlich seine Wahl auf Michael Butkay. Dieser wiederum bat Markus Tiedtke, ihn bei diesem anspruchsvollen Projekt zu unterstützen, denn beide hatten schon öfters bei verschiedenen Anlagenschlussgestaltungen zusammen gearbeitet, so u.a. an den Großanlagen der Modellbundesbahn und der Modellbahnschau Odenwald. Mit sei-

ner Zusage wurde der Startschuss für die Gestaltung der bis dato nackten Anlagenbretter im Oktober 2015 gegeben.

Der Entwurf von Rolf Knipper galt als Basis, jedoch wurde er erheblich modifiziert, da es inzwischen neue Gebäudemodelle gab und für den Anlagenteil ab der Bahnhofsausfahrt Richtung Bremen keine Ausarbeitung vorlag.

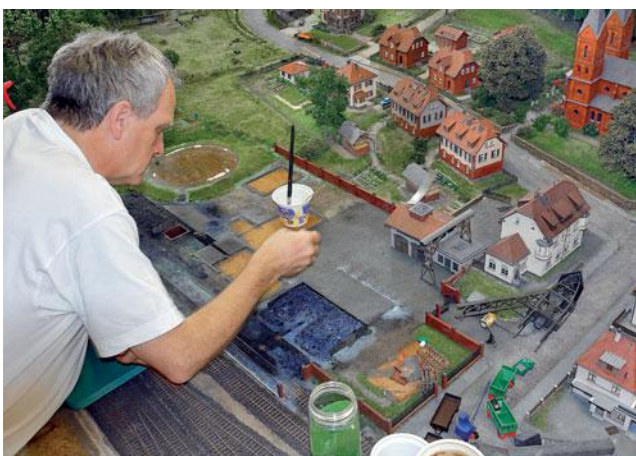
Die Rollen waren von Beginn an klar verteilt: Michael Butkay hatte beim Anlagenbau den Hut auf und nur aus seiner Hand sollte die Bodengestaltung und Begrasung erfolgen, damit nur eine Handschrift das Aussehen der Anlage prägt. Gleiches galt auch für die farbige Gestaltung der Gebäude und Bahnfahrzeuge. Für diese Arbeiten konnte man Jörg Stremberg gewinnen. Markus Tiedtke, der sich nur zeitweise am Anlagenbau betätigen konnte, drückte hingegen der



Michael Butkay ist der verantwortliche Anlagenbauer der Weinert-Anlage und gleichzeitig ein begnadeter Naturgestalter. Das Begrasen mit dem Elektrostaten, hier ein Kornfeld, liegt ihm förmlich im Blut.



Rolf Weinert konzentrierte sich während der Bauphase zunehmend auf die kniffligen Arbeiten wie hier das sorgfältige Setzen eines Maschendrahtzauns. Aber auch der Fahrzeug und Signalbau oblag ihm.



Markus Tiedtke übernahm als sessionaler Gastarbeiter u.a. die Arbeiten rund um das Gaswerk, der Ziegelei und der kleinen Lokstation.

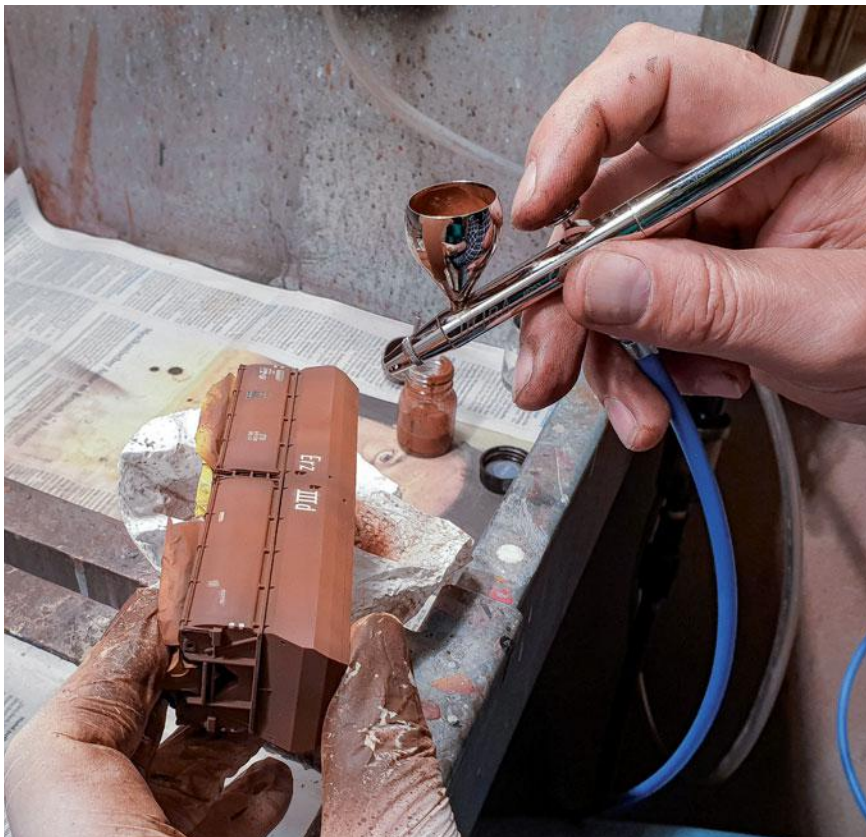


Jörg Spremberg drückte mit seiner Maltechnik der Weinert-Anlage im Bereich der Alterung seinen Stempel auf.

Birgit Weinert war während des Anlagenbaus für ihren Ehemann eine unverzichtbare Stütze und bei der Gestaltung der Anlage eine aufmerksame Beobachterin, die auf übersehene Fehler aufmerksam machte.

Das Fotografieren der Anlage für das MIBA-Heft oblag Markus Tiedtke (hinten). Kurt Heibredner (vorne) unterstützte ihn in der Schlussphase, als es zeitlich eng wurde, denn erst beim Fotografieren wurden die meisten Figurenszenen gesetzt und die vielen unterschiedlichen Züge und Autos passend zusammengestellt.





DAS ROLLENDE MATERIAL

Zu spät wurde an das Altern von rollendem Material aus den Bestand von Rolf Weinert gedacht. Zum Zeitpunkt der Foto-Produktion im Oktober 2019 gab es deshalb nicht genügend gealtertes Fahrzeugmaterial, was einst auf der „Rollbahn“ in der Epoche III durch den Bahnhof Syke fuhr. Vor allem Weinert-Lokmodelle und mit Weinert-Bauteilen zugestützte Großserienmodelle sollten auf den Fotos nicht fehlen. Die haben freundlicherweise folgende Personen zur Verfügung gestellt: Dieter Bollinger, Friedrich Jakob, Joachim Reinhard, Heino Schweers. Die Loks von Heini Schweers alterte Peter Probst-Cyriacks, Bahn Atelier Opladen, Elsbachstraße 112, 51379 Leverkusen.

Das Altern von Bahnmodellen braucht recht viel Zeit. Mehrere Farbgänge sind nötig. Jörg Spremberg übernahm die Alterung mit Farben beim Wagenmaterial.

Fotos: Michael Butkay (5), Kurt Heidbreder (1), Markus Tiedtke (2), Zeichnung: Rolf Knipper, alle Bildarchiv Weinert

Topografie der Anlage den Stempel auf. Auch hat er fast alle Bäume und Büsche auf der Anlage gepflanzt. Die Gestaltung des Gaswerks, der kleinen Schmalspur-Lokstation und der Ziegelei ist weitgehend seine Handschrift. Michael Butkay schulterte jedoch den eigentlichen Hauptanteil im Anlagenbau.

Rolf Weinert wuchs im Laufe der Zeit in seinen neuen Arbeitsbereich, den Anlagenbau, hinein und übernahm zunehmend die kniffligen Arbeiten, so den Bau und das Aufstellen aller Signale und Signalleitungen, aber auch alle Zäune und andere Feinarbeiten fielen in seinen Bereich. Nebenbei entwickelte er neue Zubehörteile, sofern von diesen keine

zierlichen von der Industrie angeboten wurden und kreierte zusätzlich neu.

Rund vier Jahre hat der Anlagenbau in Anspruch genommen. Wer schon mal eine so große Anlage mit dieser Detailfülle selbst geschaffen hat, kann ermessen, welche Energie in diesen Bau geflossen ist – und dass man sich im Detail verlieren kann, weshalb erst einmal ein Schlusstrich gezogen wurde, um sich nun dem zweiten Anlagenflügel zuwenden zu können.

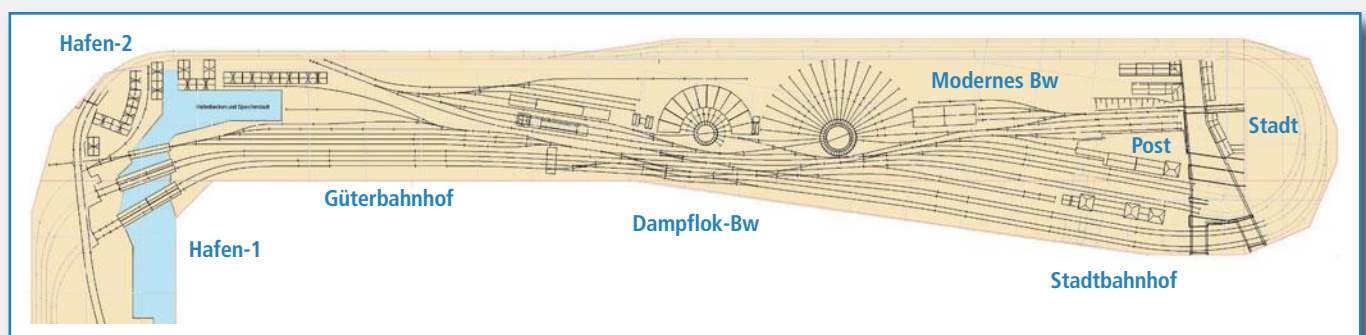
Bei diesem steht der Holzunterbau, ebenso liegen die Gleise. Allerdings fehlt ein fertiges Konzept für die Landschaftsgestaltung. Vorgesehen ist ein großer Binnenhafen mit Speicherhäu-

sern a la Hamburg Speicherstadt und Speicherschuppen mit Krananlagen.

In diesem Anlagenflügel dominieren die großen Hafen- und Güterbahnhofe sowie ein Personenbahnhof im Stil von Hamburg Harburg, dessen Gleisharfe nur einseitig nachgebildet wird, während die andere zugunsten der Zufahrt in den Schattenbahnhof entfällt. Getarnt wird die fehlende Ausfahrtseite durch eine große Straßenbrücke – ganz im Stil von Rolf Knipper.

Ein großes Bw mit zwei Drehscheiben und Ringlokschuppen darf natürlich auch nicht fehlen. Als Kulisse ist eine Großstadt angedacht. Gestartet wird mit dem Modellbau 2020.

Auf dem rechten, noch im Bau befindlichen Anlagenflügel dominieren der Binnenhafen mit Seeanbindung, das große Bahnbetriebswerk und die zahlreichen Gleise der Güterbahnhöfe. Rechts unter einer Brücke verschwinden die Bahnhofsgleise im Schattenbahnhof.



FÜR PERFEKTIONISTEN

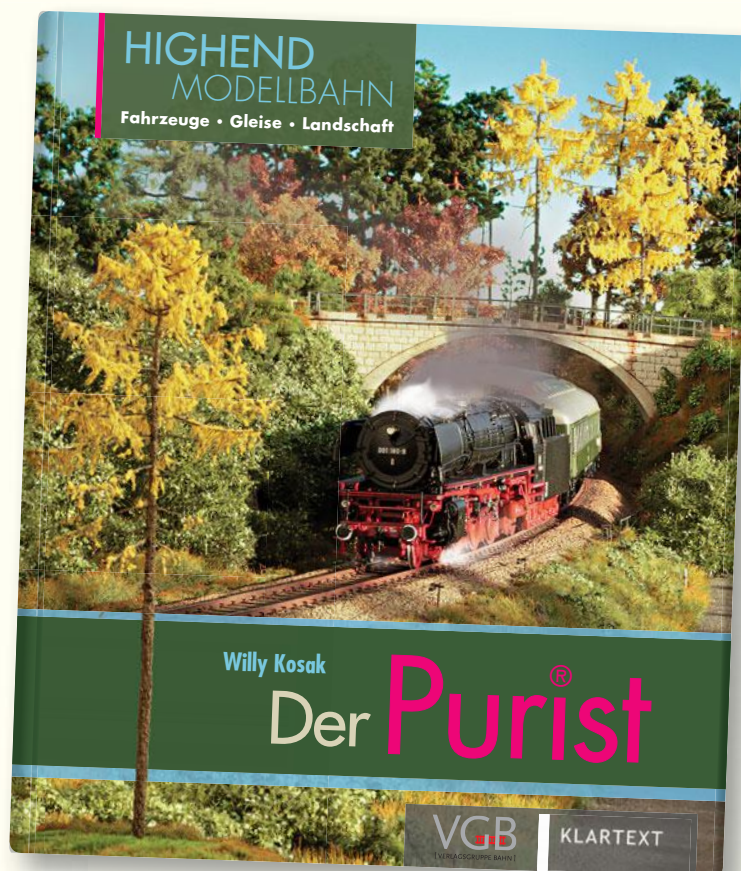
Highend-Modellbahn

– Willy Kosak –

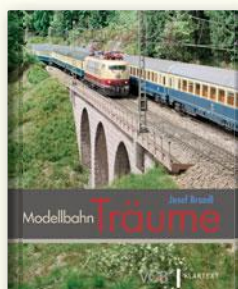
»Der Purist« – damit kann im Modellbahnwesen nur einer gemeint sein: Willy Kosak. Jetzt endlich lässt sich sein fotografisches Schaffen aus vielen Jahrzehnten in einem überaus prachtvollen Band kompakt genießen. Das Buch zeigt in drei Hauptabschnitten, was »Eisenbahn-Modellbau heute« bedeutet: Gleisbau, der sich kompromisslos am Vorbild orientiert, Fahrzeugbau, dessen Detaillierungstiefe das in H0 Machbare auslotet, und Landschaftsbau, der die Grenze zwischen Natur und ihrer Nachbildung verschwimmen lässt. Das alles erläutert von ausführlichen Texten, sodass alle Bauschritte für den Leser leicht nachvollziehbar sind.

192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 581637 | € 39,95



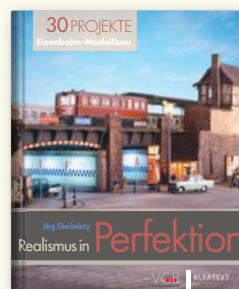
Jeder Band im Format 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag,
über 350 Abbildungen, je € 39,95



Modellbahn-Träume
18 Anlagenporträts mit
Planzeichnungen von Josef Brandl
192 Seiten
Best.-Nr. 581306



Perfekt bis ins Detail
25 Modellbau-Juwelen
von Emmanuel Nouaillier
160 Seiten
Best.-Nr. 581408



Realismus in Perfektion
30 Modellbau-Projekte
von Jörg Chocholatý
192 Seiten
Best.-Nr. 581529



Das Natur-Talent
Modellbau der Spitzenklasse
von Marcel Ackle
192 Seiten
Best.-Nr. 581801



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



... wenn's perfekt sein soll –
Weinert-Modellbau
mein Gleis