

MIBA
DIE EISENBahn IM MODELL

edition

Modellbahn-Anlagen der Spitzenklasse

Großstadtbahnhof in Epoche III (H0)

Die Geldernsche Kreisbahn (H0m)



Frankfurt in der Jetztzeit (N)



Die alte Bahn und das Meer (Z)



01

4 192019 312000

Profitipps für die Praxis



Neben der Modellbahn ist der funktionsfähige Straßenverkehr zu einem festen Bestandteil vieler Anlagen geworden. MIBA-Autor Maik Möritz zeigt in dem neuen Praxisband zunächst die Grundlagen des Car Systems auf, um dann in zahlreichen Schritt-für-Schritt-Anleitungen inklusive detaillierter Stücklisten konkret den Nachbau zu schildern. Angefangen vom Straßenbau mit Eisendraht oder Magnetstreifen über die Modifizierung angetriebener Fahrzeuge bis hin zur kompletten Verkehrssteuerung mit Elektronik und Digitalkomponenten gibt es jede Menge Tipps und Tricks für einen spannenden Fahrbetrieb. Verladeabläufe und Einsatzfahrten von Feuerwehr und Rettungsdienst sind dabei ebenso vertreten wie viele interessante Betriebsszenarien an den Schnittstellen von Straße und Schiene.

**84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
über 250 Abbildungen**

Best.-Nr. 15087455 | € 10,-

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87444



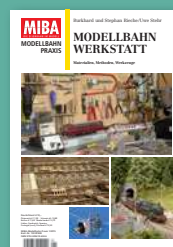
Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



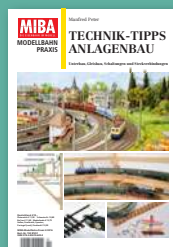
Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449



Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451



Best.-Nr. 150 87452



Best.-Nr. 150 87454

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-



Jetzt als eBook verfügbar!



Best.-Nr.
150 87432-e

Best.-Nr.
150 87427-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 534 81 0, Fax 0 81 41 / 534 81 -100,
E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de





Die Clubanlage des MEC Herdecke

4

Text: Bernd Zander

Fotos: Martin Knaden

HIER HAGEN HBF!

Schmalspurige Kleinbahn der 1930er

30

Text: Ed Hendrickx

Fotos: Christiane van den Borg

DIE GELDERNSCHE KREISBAHN



Frankfurter Motive der Gegenwart

72

Text: Torsten Dechert

Fotos: Christiane van den Borg

FRANKFURT HEUTE IN N

DIE ALTE BAHN UND DAS MEER

Zauberhafte Inselbahn in Z

102

Text und Fotos: Dirk Kuhlmann

© 2018 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,

MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

ISBN 978-3-89610-720-6

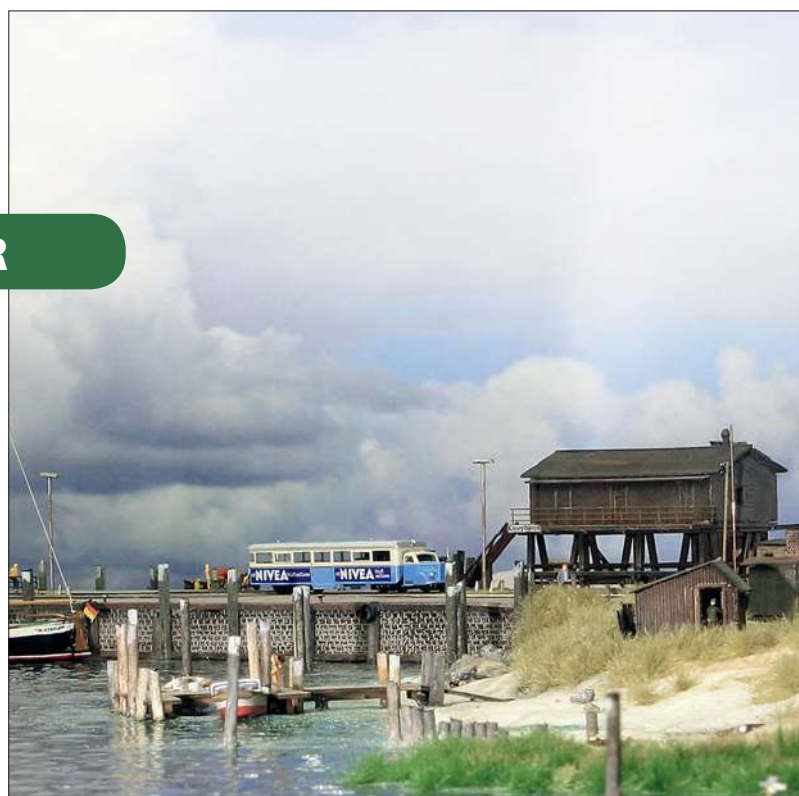
Alle Rechte vorbehalten

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

Redaktion: Martin Knaden, Lutz Kuhl, Gideon Grimm, Franz Rittig

Litho: Fabian Ziegler

Gesamtherstellung: Vogel-Druck, Höchberg



Der Bahnhof Hagen ist der Betriebsmittelpunkt der Anlage. Bei seiner Umsetzung hat man nicht sklavisch das große Vorbild nachgebildet, sondern verschiedene Motive großer Bahnhöfe verschmelzen lassen. Herausgekommen ist ein Ensemble, das zu beeindrucken weiß und Erinnerungen an die große Zeit der Eisenbahn weckt.



HIER HAGEN HBF!

TEXT: BERND ZANDER, FOTOS: MK







In einem ehemaligen Stellwerk hat sich 1981 der MEC Herdecke e.V. niedergelassen. Mit dem neuen Domizil konnte der Verein, der heute 16 Mitglieder umfasst, mit der Errichtung einer stationären Modellbahn beginnen. Als Motiv hat man sich am nahegelegenen Bahnhof Hagen orientiert. Entstanden ist eine beeindruckende Club-Anlage.

Die Vereinsanlage wurde nach reiflicher Planung, sowohl mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten, als auch auf die Thematik gebaut. Zum einen sollten vorbildlich wirkende lange Züge zum Einsatz kommen, zum anderen war ein lokaler Wiedererkennungswert gewünscht. Beides ließ sich auf der vorhandenen Fläche problemlos darstellen, sodass ein baldiger Baubeginn angesagt war.

Es entstand ein Stück südliches Ruhrgebiet mit Akzent auf Hagen und Umgebung. Wohlgemerkt, ein Wiedererkennungseffekt war gewünscht, keine präzise Kopie des Originals. Eine kluge Entscheidung, wie sich im Nachhinein zeigte ... Die hoch im Kurs stehenden Epochen III und IV ermöglichten eine reiche Vielfalt in Gestaltung und Fahrzeugeinsatz, wobei epochenfremde Fahrzeuge bei den Vereinsmitgliedern ebenfalls keinen Kummer erzeugen.

Der Anlagenunterbau wurde von den damaligen Gründungsvätern sehr weise und ebenso qualitativ hochwertig erstellt. Dieser Tatsache ist es zu verdanken, dass nach 36 Jahren noch keine Gleisverwerfungen oder anderweitige Verwindungen aufgetreten sind. Es hat sich ausgezahlt, auf tragende Stahlwinkelprofile und entsprechend robustes Holzmaterial (größtenteils Spanplatten für den Ladenbau von rund 25 mm Stärke) zu setzen, wobei zu bedenken ist, welchen klimatischen Schwankungen die Anlage unterliegt. Von 2° (früher sogar -10°) bis 30° Celsius und einer Luft-

Die Bahnsteige des Hauptbahnhofs sind mit zahlreichen Preiserlein bevölkert. Die Gestaltung der Szenerie orientiert sich an den Gegebenheiten der Epoche III. Passend hierzu wurden die Fahrzeuge für die Aufnahme gewählt. An Clubabenden darf aber gefahren werden was gefällt.



Gelenkwasserkräne auf den Bahnsteigen, Gepäckkarren und ein Reiterstellwerk transportieren das typische Flair eines Großstadtbahnhofs.



Rechts: Die Bahnpost war einst allgegenwärtig. In vielen größeren Bahnhöfen gab es regelrechte Postbahnhöfe. In anderen Stationen wurden die Wagen auch nur von einem Zuglauf auf den nächsten umgesetzt.

feuchtigkeit zwischen 45 und 80 Prozent ist im alten Stellwerk alles möglich. Dabei wird dennoch ein störungsfreier Ganzjahresbetrieb durchgeführt.

BETRIEBSMÖGLICHKEITEN

Die Anlage besteht aus zwei jeweils zweigleisigen Hauptstrecken, die so geschickt ineinander verschlungen sind, dass der Besucher dies, wenn überhaupt, erst nach längerer Beobachtungszeit erkennt. Jedem Streckengleis ist ein fünfgleisiger Schattenbahnhof zugeordnet. Die in zwei verschiedenen Ebenen liegenden vier Speicherbahnhöfe sind gut zugänglich am hinteren Anlagenrand angeordnet und sowohl manuell als auch im Automatikmodus zu betreiben. Es versteht sich von selbst, dass die dort aufgestellten insgesamt 20 Zuggarnituren, mit bis zu drei Metern Länge, für ein außerordentlich abwechslungsreiches Fahrzeugbild sorgen.

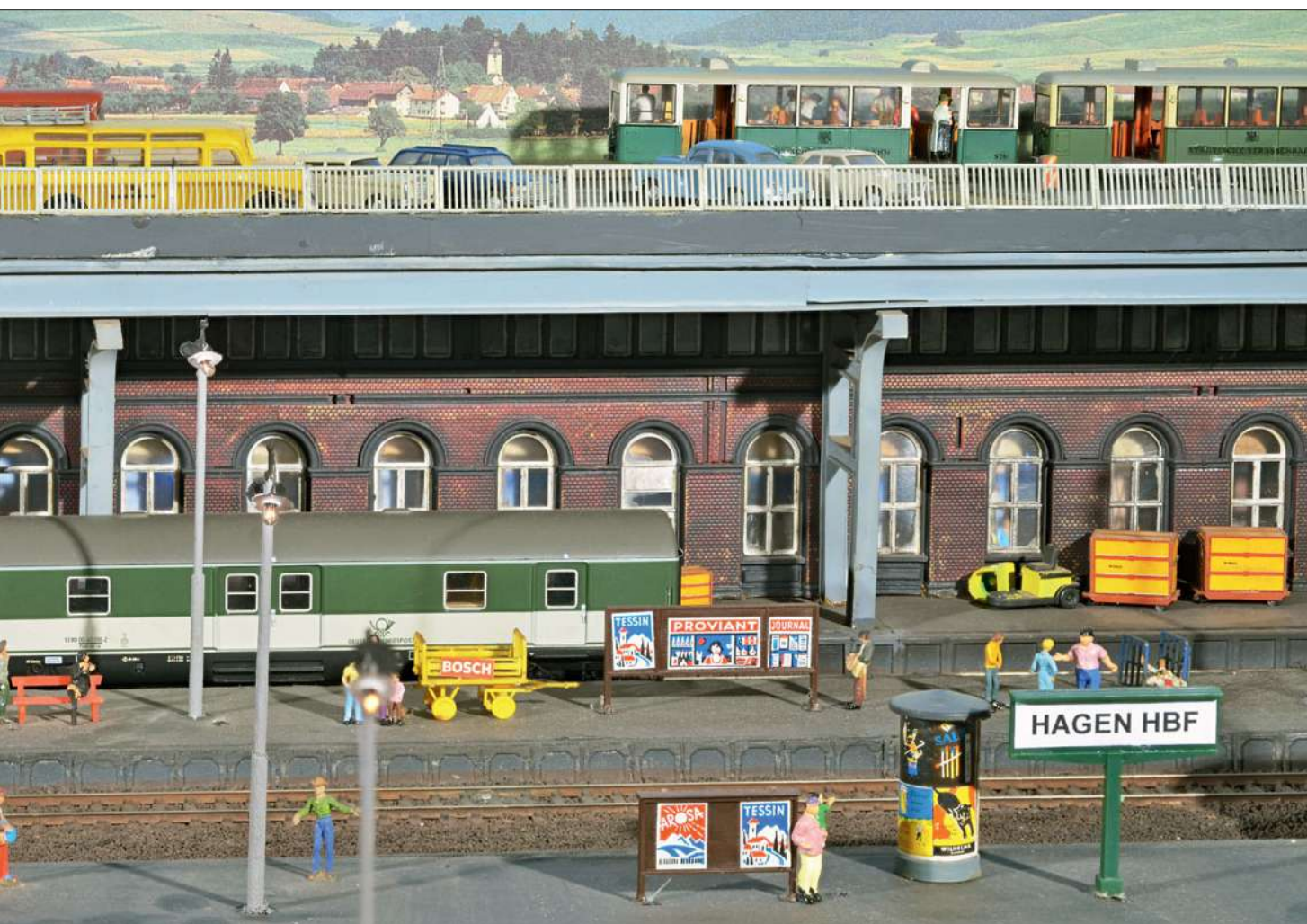
Über zwei je viergleisige Gleiswendeloale – zur Fahrwegverlängerung und somit der Entlastung der Lokomotiven, selbst relativ leichte neue Triebfahrzeuge fahren hier weitestgehend problemlos – gelangen die Züge über moderate Steigungen in den Sichtbereich der Anlage.

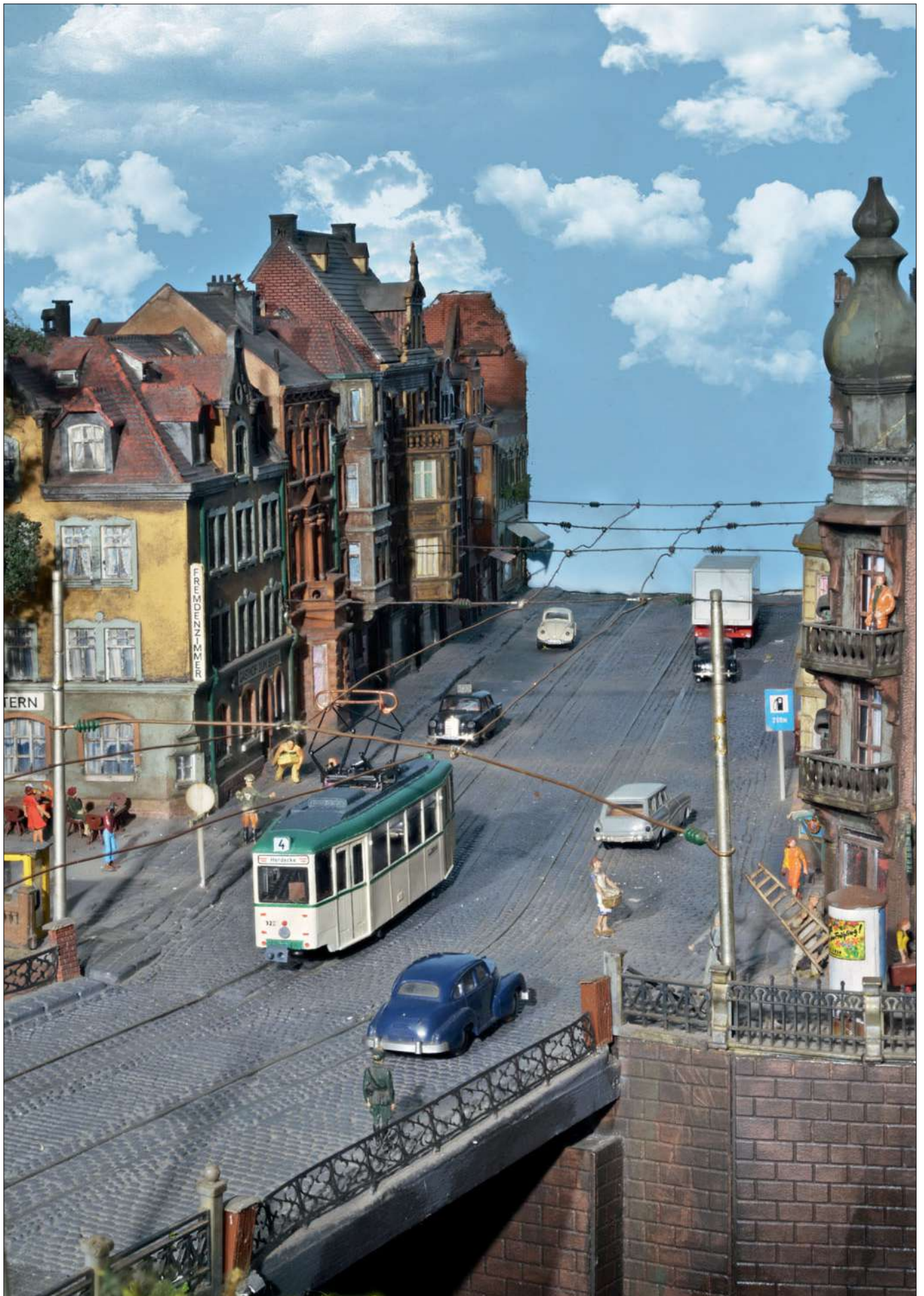
Hier durchfahren alle Züge nach diversen Streckenfahrten den üppig bemessenen Hauptbahnhof, der sich gewollt sehr stark an die besondere Gleisgeometrie des Hagener Hauptbahnhofs anlehnt, wobei hier insbesondere die „Halbgleise“ mit den Überholfunktionen und die somit besonderen Bahnsteigformationen charakteristisch sind. Das stellt wiederum einen besonderen optischen Leckerbissen dar und unterstreicht den bereits erwähnten Wie-

Rechts: Am alten Büssing der ortsansässigen Spedition gibt es wohl einiges zu tun. Die Motorhaube ist geöffnet und die Tür für Blecharbeiten entfernt. Der Fahrer startet gerade die Maschine, um dann ihren Lauf zu kontrollieren.

Rechte Seite: Der Bereich um die Stückgut-halle wurde mit zahlreichen Ausrüstungsgegenständen geschmückt. Einige ausgediente pa-Behälter warten auf ihre Verschrottung.









Die über den Bahnhofsbereich führende Brücke ist mit Straßenbahngleisen belegt, die an dieser Stelle aber nur der Dekoration dienen. Die Bebauung ist – typisch für das dichtbesiedelte Ruhrgebiet – nah an die Bahnanlagen herangerückt. Im Hintergrund sieht man den halbrunden Bau des Postbahnhofs.

Linke Seite: Die städtische Bebauung ist farblich behandelt worden und besitzt einen morbiden Charme. Wie auch auf anderen Abschnitten wurde die Fahrleitung der Tram mit viel Eigeninitiative erstellt.

dererkennungswert deutlich. Auf eine, die Bahnsteige überspannende Halle, wie sie in Hagen vorhanden ist, wurde bewusst verzichtet. Zum einen wären sonst die Züge der Sicht des Betrachters entzogen, zum anderen würde durch den mächtigen Bau subjektiv eine optische Verkürzung der Bahnanlagen eintreten.

An den Hauptbahnhof mit seinen fünf Bahnsteigen und dem quer darüberliegenden Empfangsgebäude schließt sich ein großes Bahnbetriebswerk mit entsprechendem Rechteckschuppen an, der auf der einen Seite von einer Drehscheibe bedient wird, die zudem auch die realistisch bemessenen Behandlungsanlagen erschließt. In der Halle befindet sich zudem eine Schiebebühne, die die bereits größtenteils ausgestalteten Arbeitsstände erreich-

bar macht. Sechzehn Großlokomotiven finden in der Halle, die momentan eine zeitgemäße Innenbeleuchtung und ergänzende Ausgestaltung erhält, ihren Platz.

Die unmittelbar am Besuchergang liegenden Anlagen des Bahnbetriebswerks werden mit einer ansteigenden Bahnböschung zur Aufnahme eines der Hauptgleise abgegrenzt, was dem Gesamtbild des Bw einen räumlich abgeschlossenen Charakter verleiht.

Unmittelbar auf der Rückseite des genannten Hauptgleises kommen die beiden Gleise der zweiten Hauptstrecke in einer sanft ansteigenden, überhöhten Bogenfahrt in das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs, das von einer typischen Hagener Bogenbrücke überspannt wird, die eine vierspurige Straße samt Straßenbahngleisen trägt.

Ohne den Blick auf die langen Züge zu stören, stellt sie dennoch einen markanten Gestaltungspunkt dar.

Da im Hauptbahnhof die beiden in sich verschlungenen Hauptstrecken nicht unmittelbar nebeneinander liegen, windet sich ein ausfahrendes Hauptgleis über einen zweiten Bahndamm und eine imposante Brückenkonstruktion auf die andere Seite der Anlage, wo in einem ebenfalls leicht überhöhten Bogenverlauf eine ruhrgebietstypische Arbeitersiedlung mit ihren der Epoche entsprechenden üblichen Gaslaternen und Hinterhofgestaltungen liegt. Wenn sich hier ein ET 30 oder ein Kohlezug mit einer Dampflok der Baureihe 44 in die Kurve legt, und das bei dem Schummerlicht der Gaslaternen, dann ist man im Ruhrgebiet angekommen – zuhause!



Eines darf auf einer Ruhrgebietsmodellbahn auf gar keinen Fall fehlen: Eine Zechananlage. Bei ihrer Umsetzung hat man sich an der Zeche Zollverein orientiert. Auch wenn der Förderturm nicht ganz den Maßstab 1:87 erreicht, ist es ein beeindruckendes Gebäude.



Rechts: Zur Zechananlage gehört ein ganzer Zechebahnhof mit dreigleisiger Verladeanlage. Dieser Teil der Modellbahn ist der einzige, auf dem die Züge digital gesteuert werden.

Es folgen nun rund neun Meter einer Hauptbahntrasse, die in diesem Abschnitt beide zweigleisigen Strecken führt, wobei die eine sanft abfallend und die andere ebenso ausgewogen ansteigend nebeneinanderliegend verlaufen, bevor sich ein angemessen großer Vorortbahnhof für den Nahverkehr anschließt. In der Mitte dieses Streckenabschnitts wird ein etwas tieferliegender Flusslauf auf zwei längeren Brücken unterschiedlicher Bauformen (Stahlbogenbrücke und gemauertes Viadukt) überquert. Hier zeigen sich

Landschaft und Natur – gerade so wie im Original.

In dem bereits erwähnten Vorortbahnhof befinden sich Bahnsteige für beide Hauptbahnen, sowie eine ausgedehnte Wendeanlage für eine funktionierende S-Bahnlinie samt moderneren Bahnsteigen, die von hier zum Hauptbahnhof führt. Da der Bahnhof in einem sehr großen Bogen liegt, ergab sich dahinter ausreichend Platz zur Darstellung einer großstädtischen Bebauung als Voll- und Halbreilief. Hier verkehrt zudem eine betriebsfähige

Straßenbahn, die aus der Wohnbebauung kommt, den S-Bahnhof bedient und die hier liegende Großzechananlage mit ihrem mächtigen Fördergerüst und allen notwendigen Übertragungsanlagen nebst der dazugehörigen Zechebahnanlagen verbindet. Das Steinkohlebergwerk wird über eine der Landschaft stimmig angepasste eingleisige Anschlussstrecke erreicht, die sich sowohl am Felshang entlangschlingt als auch durch unterschiedlichste Kunstbauten auffällt, bevor sie den Endpunkt, einen mehrgleisigen



Zeichenbahnhof mit Verladeanlage, erreicht.

Um diverse Industrieanlagen herum und längs steiler Ruhrsandsteinhänge verlassen die Hauptstrecken allmählich den Sichtbereich des Betrachters, teils zum Erreichen eines Schattenbahnhofs, teils um auf anderen verdeckten Wegen wieder in Richtung des Hauptbahnhofs zu verkehren.

Im hinteren Anlagenbereich befinden sich ein weiteres kleines Bahnbetriebswerk mit dreiständigem Schuppen sowie einigen Freigleisen. Es schließt sich ein ausgedehnter Güterbahnhof mit Ablaufberg sowie diverse Brückenkonstruktionen an. Auch hier verläuft eine der beiden zweigleisigen Hauptstrecken, die an dieser Stelle mit einem Haltepunkt für den Nahverkehr

ausgestattet ist, bevor auch sie in einer regionaltypischen Geländeformation den Blicken entwindet. Ein direkter Zusammenhang dieser Strecke und des Güterbahnhofs mit dem Hauptbahnhof ist durch eine höherliegende Hauptstraße mit einer (noch) schematisch dargestellten Straßenbahnstrecke und einem Busbahnhof nebst gemischter Wohn- und Gewerbebebauung nicht zu erkennen, zumal noch ein parallel verlaufender Bediengang enorme Tiefe vermittelt. Die Gebäude, die einen ganz erheblichen Eigenbauanteil aufweisen, sind überwiegend beleuchtet und atmen typische Großstadatmosphäre.

Unsere Besucher erkennen die Region und ihre typischen „Begebenheiten“ sofort. Manch einer benennt gar den

dazugehörigen Ort, der je nach Assoziation keineswegs immer derselbe sein muss – ein klarer Vorteil, der dadurch entsteht, dass nicht sklavisch genau das bzw. ein Vorbild kopiert wurde, sondern der Wiedererkennungswert im Vordergrund stand.

DIE TECHNIK

Ursprünglich wurde die Zweileitergleichstromanlage im Analogbetrieb mittels Postrelais gesteuert. So gab es Blockstrecken und anderweitige Schaltungen, die einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb ermöglichten. Da eine Modelleisenbahnanlage dieser Größenordnung nun einmal auch einem gewissen Verschleiß unterliegt, stellt sich immer wieder die Frage nach der Ersatzteilbe-



Unterhalb des Zechenbahnhofs verläuft die Hauptstrecke, höhengleich queren Tram (Modell einer Hagener Straßenbahn von Modellbau Harm-sen) und Straße die Gleise auf einer Bogenbrücke. Typische Details für das Ruhrgebiet sind ein Kiosk für die Malocher und eine Litfaßsäule.

schaffungen. Das Zeitalter des Postrelais ging irgendwann zu Ende und die Reserven des Vereins schmolzen dahin.

Durch normale Alterung der Technik und fehlende Ersatzteile musste die zuvor beschriebene Schaltungsanlage durch eine modernere Form ersetzt werden. Zum Einsatz gelangten Bauelemente der Firma Lauer, die sowohl die Blockstellen als auch die Anfah- und Bremsstrecken sowie den Schattenbahnhof steuerten.

Am Fahrtag anlässlich unseres 40-jährigen Vereinsjubiläums, am 24. Oktober 2015, hatten wir riesiges Glück! Um 17:50 Uhr gab die Steuerung eines der vier Streckengleise komplett ihren Geist auf. Wenige Minuten später folgte auf dem Fuß das nächste Streckengleis. Um 18:00 Uhr, dem offiziellen Ende der Veranstaltung, waren alle vier Strecken betriebsuntüchtig. Sämtliche Technik – außer der in den Schattenbahnhöfen – hatte uns verlassen. Weder an diesem Tag, noch an den Folgetagen konnte der Fahrbetrieb wieder aufgenommen werden.

Schon vor dem Fahrtag hatten sich die Probleme mit der eingesetzten Steuerung gehäuft. Sowohl die Gleise

als auch die Fahrzeugräder machten einen „dreckigen“ Eindruck. Gerade gereinigt war wieder ein Schmutzfilm auf Gleisen und Rädern, die zudem teilweise mit Brandflecken übersät waren. Anfragen bei anderen Modellbahnkollegen brachten keine tatsächlichen Erkenntnisse. Bald war jedoch niemand mehr bereit, seine neue Lokomotive auf die Anlage zu stellen – ein Zustand, der dringend Abhilfe verlangte.

DER NEUSTART

Um überhaupt wieder einen Fahrbetrieb zu ermöglichen, wurde ein Streckengleis mit Ausnahme des Schattenbahnhofs von aller Technik befreit. Auf dieser rund 120 Meter langen Strecke wurden 24 völlig neue Einspeisungen mit Kabeln der Stärke 0,5 mm² eingebaut. Im Gegenzug dazu wurden alle alten Einspeisungen, auch die der Blockstellen, endgültig außer Betrieb genommen. Blockstellenunterbrechungen wurden überbrückt und sind seither ohne Funktion.

Verlässt ein Zug den Bereich des Schattenbahnhofs, so hat er nach rund 60 Metern den Hauptbahnhof erreicht.

Es folgen die nächsten knapp 60 Meter freier Strecke. Im Hauptbahnhof sind auf simpelste Weise einzelne Gleise durch Kippschalter ab- und zuschaltbar.

Geregelt wird sehr einfach nun mit einem klassischen Handregler, angelehnt an den ehemaligen analogen Fremo-Regler Fred. Ein rund acht Meter langes Kabel ermöglicht das Erreichen jeder beliebigen Stelle der Strecke, sei es zum Verfolgen des Zuges oder zur Störungsbehebung, die es allerdings nahezu nicht mehr gibt. Verlässt ein Zug den Schattenbahnhof wird er völlig manuell bis zur Rückkehr in den Schattenbahnhof gefahren.

Dieser wiedergewonnene Spaßfaktor (s)einen Zug selbst fahren zu können, hat eine so positive Resonanz erzeugt, dass bis auf weiteres keinerlei zusätzliche Technik wie Blockstellen oder Ähnliches mehr eingebaut werden soll. Die noch vorhandenen Lichtsignale erhalten ein festes Signalbild (Fahrt), bleiben aber ohne technische Funktion. Aufgrund dieser ausschließlich positiven Erfahrung wurden nach reiflicher Überlegung auch die anderen drei Streckengleise entsprechend umgerüstet.



Zudem wurde das Bahnbetriebswerk, das sehr viele Jahre im Dornröschenschlaf lag, mit der gleichen Technik ausgestattet. Ein Rangier- oder Zuführungsbetrieb zum Hauptbahnhof rundet den Spielspaß ab. Hier herrscht nun immer Betrieb.

Gleiches gilt für die S-Bahn-Station, deren altersschwache Schalter saniert wurden und die nun wieder mit Leben gefüllt ist. Mittels unserer neuen, so vereinfachten Steuertechnik können nun Hauptbahn und S-Bahn manuell von ein bis drei Personen gefahren werden; selbsttätig, mit viel Spaß!

Könnte die Anlage mit allen vier Hauptstrecken zuvor nur von einer Person durch „Knöpfchendrücken“ bedient werden, so können nun sieben Mitglieder zeitgleich Fahrbetrieb durchführen, Lokführer und nicht mehr einfach nur Zuschauer sein!

Eine Digitalisierung der gesamten Anlage wäre enorm aufwendig, da das vorhandene Gleis- und Kabelmaterial nicht so ohne weiteres dazu geeignet wäre. Eine – prinzipiell mögliche – Umrüstung würde ein „Vermögen“ verschlingen und nahezu keinen Vorteil bringen, dabei aber mehrere hundert Stunden an Arbeit erfordern. Zudem müssten unzählige Fahrzeuge für die neue Betriebsart umgebaut werden.

Am kleinen Vorortbahnhof halten Regional- und S-Bahn-Züge. Diese Station ist architektonisch deutlich moderner gehalten, um ein harmonisches Bild mit dem S-Bahn-Verkehr zu erreichen. Auch die Baureihe 624 macht sich gut am modernen Bahnsteig.



Ein Zug der Baureihe 420 verläßt den Vorortbahnhof. Im Hintergrund rollt ein F-Zug bespannt mit einer 01.10 heran. Es hat durchaus seine Reize, sich beim Fahrzeugeinsatz nicht ausschließlich auf eine Epoche festzulegen.

Um auf der vorhandenen Fläche Großstadtflair zu erzeugen, hat man sich mehrerer Kniffe bedient: Zum einen sind viele Gebäude als Halbre relief ausgeführt, zum anderen nimmt die Bemalung der Hintergrundkulisse gezielt die Anordnung der Halbre relief-Häuserzeilen auf. Im Vordergrund eine der tatsächlich befahrbaren Straßenbahnstrecken.

Doch wozu? Der Fahrspaß ist vorhanden – Tuten und Pfeifen können wir selbst – und dafür mehrere tausend Euro investieren?

Lediglich der Bereich der Zechenbahn wird derzeit digital betrieben, erfreut sich aber keinesfalls des erhofften Interesses, obwohl vielfältige Fahrmöglichkeiten vorhanden sind. Bei der Ursachensuche stellte sich heraus, dass weder das Lokprogrammieren als genussvolle Tätigkeit empfunden wird, noch sonstige notwendigen Handhabungen gewünscht sind. Fahrspaß ist hier Fehlanzeige; nicht selten ruht der Verkehr in diesem Abschnitt sogar.

Waren zuvor am Clubabend nur noch drei bis vier Personen im Bereich der Anlage zu finden, so sind es nun bei solchen Veranstaltungen rund acht bis zehn Mitglieder und immer wieder auch begeisterte Gäste.

Und noch eine Sache: Alle Umbau- und Anpassungsarbeiten wurden akribisch dokumentiert, sodass bei Ausfall eines Erbauers jederzeit die Fehlersuche und Behebung durch Dritte geschehen kann. Es ist schließlich unser aller Anlage ...

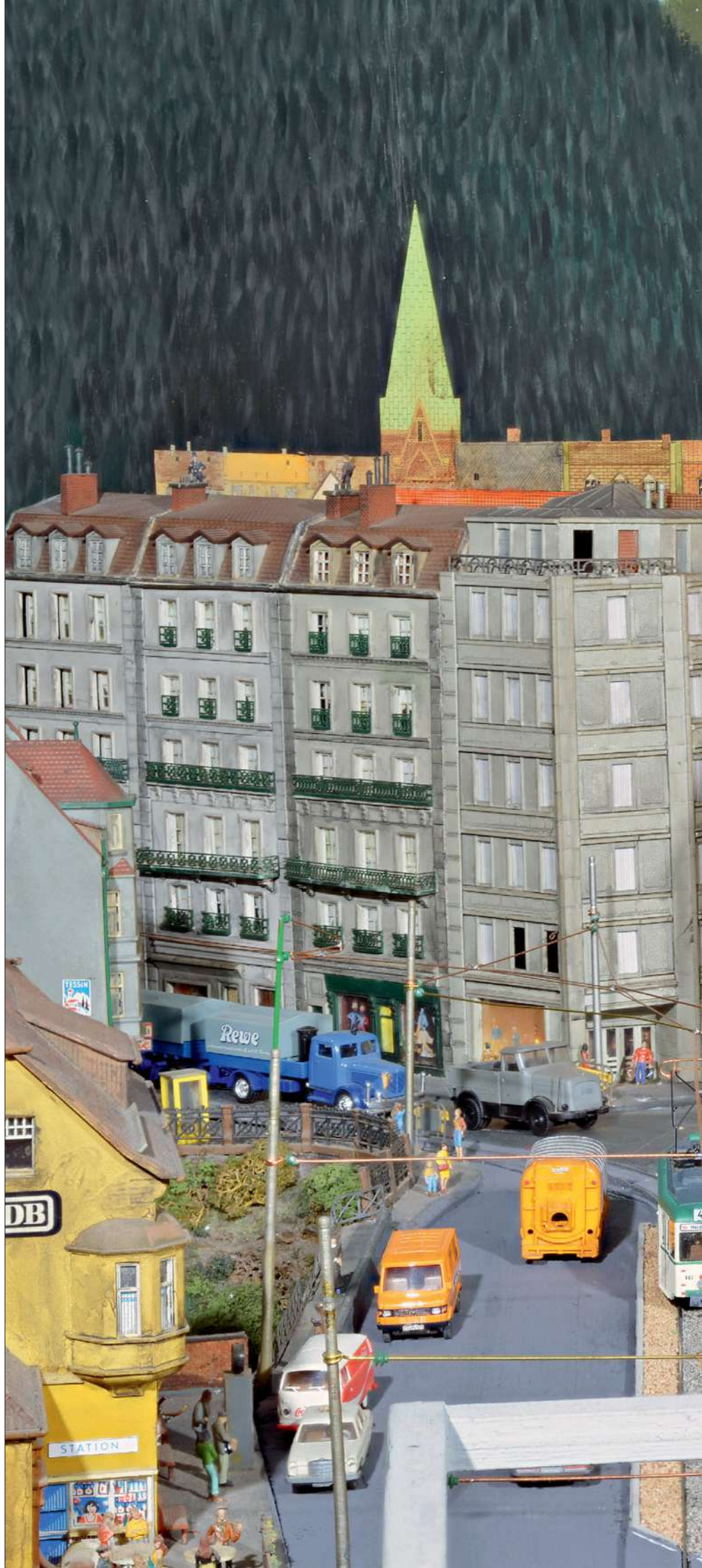
DIE ERSTE STRASSENBAHNSTRECKE

Die bereits mehrfach erwähnten Straßenbahngleise sind sowohl Metallgleise in Meterspur, die aber absolut funktionslos sind, als auch in die „Gipsstraßen“ sorgfältig eingeritzte Schienenandeutungen. Ansprechende Straßenbahnmodelle stehen somit in weiten Teilen nur als Dekoration auf der Anlage.

Hier wurde durch ein besonderes Verfahren Abhilfe geschaffen. Das Lastenheft sah wie folgt aus:

- Es sollte keine vorhandenen Teile der Anlagengestaltung zerstört werden – bleibt doch die eine oder andere Baustelle eine Dauerbaustelle, hat die Motivation den Erbauer erst verlassen ...

- Die zu erstellende betriebstüchtige Straßenbahnstrecke sollte sich so in die bestehende Umgebung einfügen, als wäre sie schon immer vorhanden gewesen.







- Der Material-, und somit der Kostenaufwand, sollte sich in sehr engen Grenzen bewegen, damit im Falle eines Misserfolgs der Schaden gering gewesen wäre.

- Der gesamte Arbeitsaufwand sollte eine überschaubare Sache bleiben und nicht zum Hauptaspekt der Vereinsarbeit werden.

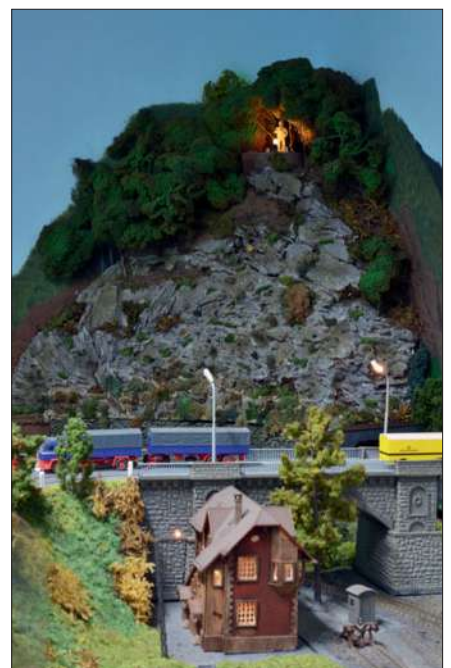
Die im Anlagenvordergrund vorhandenen Metallgleise wurden mechanisch und elektrisch vermessen und so auf ihre Verwendbarkeit hin überprüft. Sie waren mit vertretbarem Aufwand erstmals nutzbar zu machen. Doch wie mit den Gipsritzen verfahren? Um den vorhandenen Untergrund nicht zu zerstören, kam nur ein „Auflegen“ der Gleise infrage.

Handelsübliche Polystyrolplatten von nur 0,3 mm Stärke bilden den „neuen“ Untergrund. Auf diesen wurden Schie-

Die Strecken links und rechts des Hauptbahnhofs ermöglichen den Einsatz langer Zuggarnituren. Oben kommt dem Erzzug ein ET 30 entgegen.

Rechte Seite: Der Erzzug wird von einer Maschine der Baureihe 52 bespannt. Im entsprechenden Streckenabschnitt laufen beide Hauptstrecken parallel. Während die Strecke, auf der der Erzzug rollt, leicht abfällt, steigt die Strecke im Vordergrund leicht an, um das Niveau des Bahnhofs zu erreichen.

Rechts: Auf einem Hang oberhalb der Strecke thront die Figur eines Bergmanns als Erinnerung an das Ende des Steinkohlebergbaus 2018. Die passende Beleuchtung gehört zu den zuletzt umgesetzten Gestaltungsarbeiten. Auch Häuser- und Straßenbeleuchtungen werden aktuell überarbeitet, sodass die Anlage künftig auch bei Dämmerlicht wieder richtig Eindruck auf die Besucher machen wird.







Die 24 Triebwagen der Baureihe ET 30 waren von 1956 bis hinein in die 1980er-Jahre das Gesicht des Nahverkehrs im Ruhrgebiet. So verwundert es kaum, dass dieser Fahrzeugtyp beim MEC Herdecke einen hohen Stellenwert genießt.

Rechts: Unter der Hauptstrecke befindet sich die Zufahrt zum Bahnbetriebswerk. Eine Tenderlok der Baureihe 64 rollt gerade unterhalb des Stellwerks auf die Behandlungsanlagen zu.

nenprofile der Baugröße N geklebt, die zuvor sehr vorsichtig aus den Schwellenbändern herausgeschnitten wurden. Dabei durften sie sich auf keinen Fall verziehen. Es versteht sich von selbst, dass alle Lötstellen vor dem Aufkleben fertig sein mussten, da Polystyrol als Thermoplast keinerlei Hitze verträgt. Die gebogenen Gleise mussten auf einen Schienenabstand von 12 mm angepasst werden, also durch Adaptieren eines Radius.

Die fertig verlegten Gleise wurden nun samt Untergrund rostbraun gestrichen. Der umgebende Straßenbelag wurde von den Schienenköpfen zum Straßenrand hin abgeflacht – gerade so, dass diese komplett neue „Straße“ auf die vorhandene aufgelegt werden kann und die alten Randsteine zum Gehweg erhalten bleiben konnten. Durch farbliche Anpassungen ist die

neue von der alten Straße nahezu nicht zu unterscheiden.

Die Straßenbahn wurde mit einer funktionstüchtigen Einfachfahrleitung überspannt, wobei die Masten teilweise kompletter Eigenbau sind. Beide Fahrschienen bleiben isoliert. Durch Umschalter kann sowohl Zweileiterbetrieb nur über die Schienen erfolgen als auch beide Schienen gemeinsam als Masse und die Oberleitung als Pluspol verwendet werden, was der Betriebssicherheit des Systems sehr zuträglich ist. Die eingesetzten Straßenbahntriebwagen sind ebenfalls zwischen beiden Betriebsmodi umschaltbar. Kleine Gags im Umfeld der Tram runden den Spiel- und Spaßfaktor beim Fahren ab. Gefahren wird bei der Tram im gleichen System wie bei der Eisenbahnanlage. Auch hier herrscht nun dauerhaft Betriebsamkeit.

DER BLICK NACH VORNE

Wurde in den vergangenen zwanzig Monaten das Hauptaugenmerk auf die Wiederinbetriebnahme der Anlagentechnik gelegt, so stehen nun, motiviert durch den zurückgewonnenen Spiel- und Spaßfaktor unter den Mitgliedern, Maßnahmen bei der Ausgestaltung an. Hierzu zählen Neuinstallationen und Reanimation von Beleuchtungen an unterschiedlichsten Stellen der Anlage (vornehmlich im Bahnbetriebswerk und im Hauptbahnhof), aber auch in Bereichen von Gebäuden und Straßen. Wenige Tage vor der Erstellung der hier zu sehenden Bilder wurde eine komplett neue Bahnsteigbeleuchtung eingebaut. Die Gestaltung des Bahnsteigbelages überzeugt daher noch nicht ganz. Eine Überarbeitung dieses Bereichs ist für die kommende Winter-





Im großen Bahnbetriebswerk sind adäquate Anlagen zur Behandlung der Dampflok vorhanden. Die 64 hat unter dem imposanten Wiegebunker Stellung bezogen.



Das Bahnbetriebswerk ist durchaus beeindruckend. Auf einer Seite ist der Rechteckschuppen durch eine Drehscheibe zu erreichen, in der Halle verteilt eine Schiebebühne die Fahrzeuge auf die restlichen Gleise.

saison geplant – wenn wieder etwas mehr Zeit zum Basteln ist.

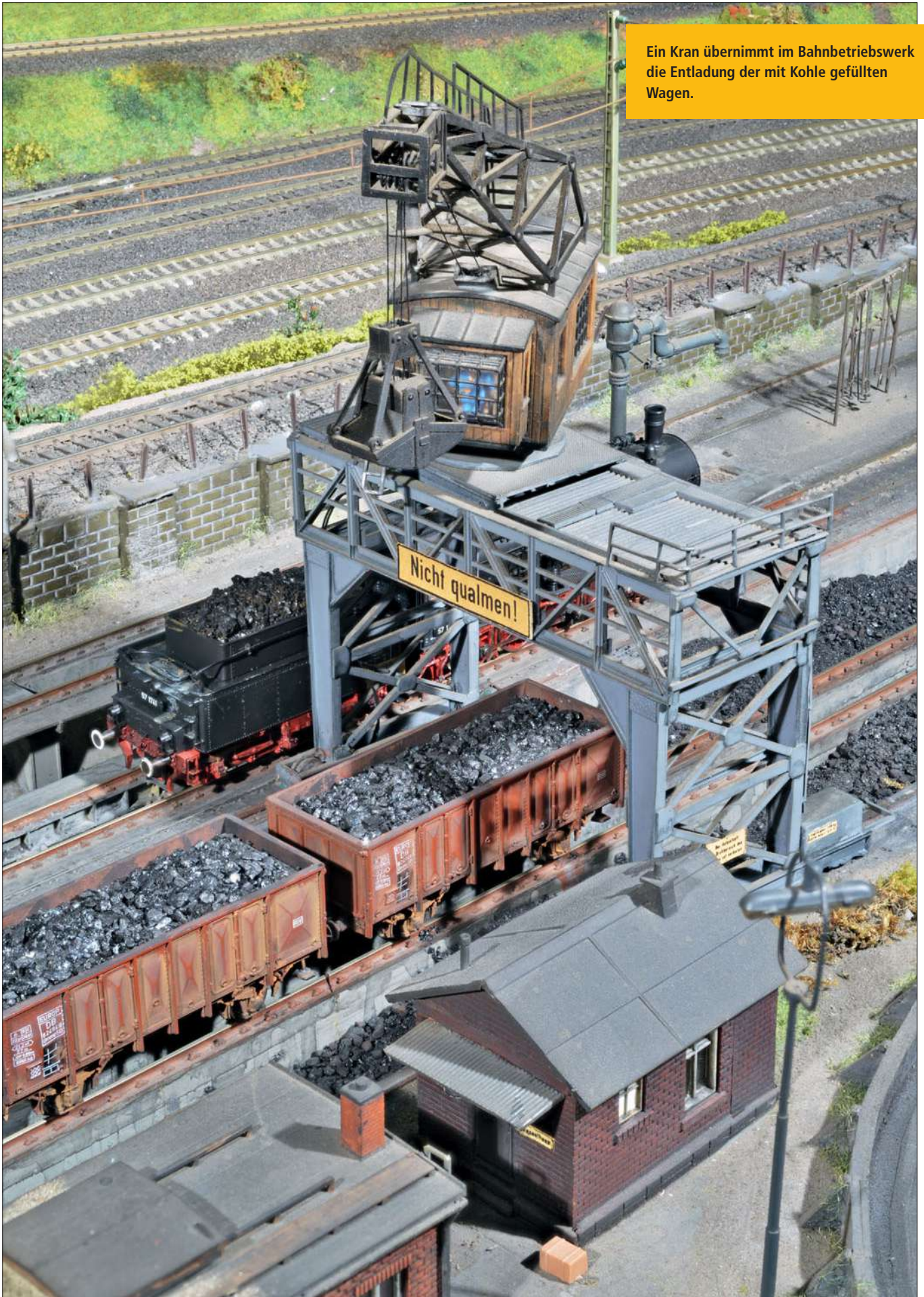
Die fahrfähige Ertüchtigung einer weiteren Straßenbahnstrecke ist bereits in den ersten Vorplanungen, wobei der Straßenzug gleich mitrenoviert werden soll und dabei auch eine funktionsfähige Straßenbeleuchtung erhalten wird.

Vorhandene Ausgestaltungsteile, die altersbedingt gelitten haben, sollen ebenfalls wiederhergestellt oder gleichwertig ersetzt werden. Dies gilt auch für einen ganz speziellen landschaftlichen Bereich.

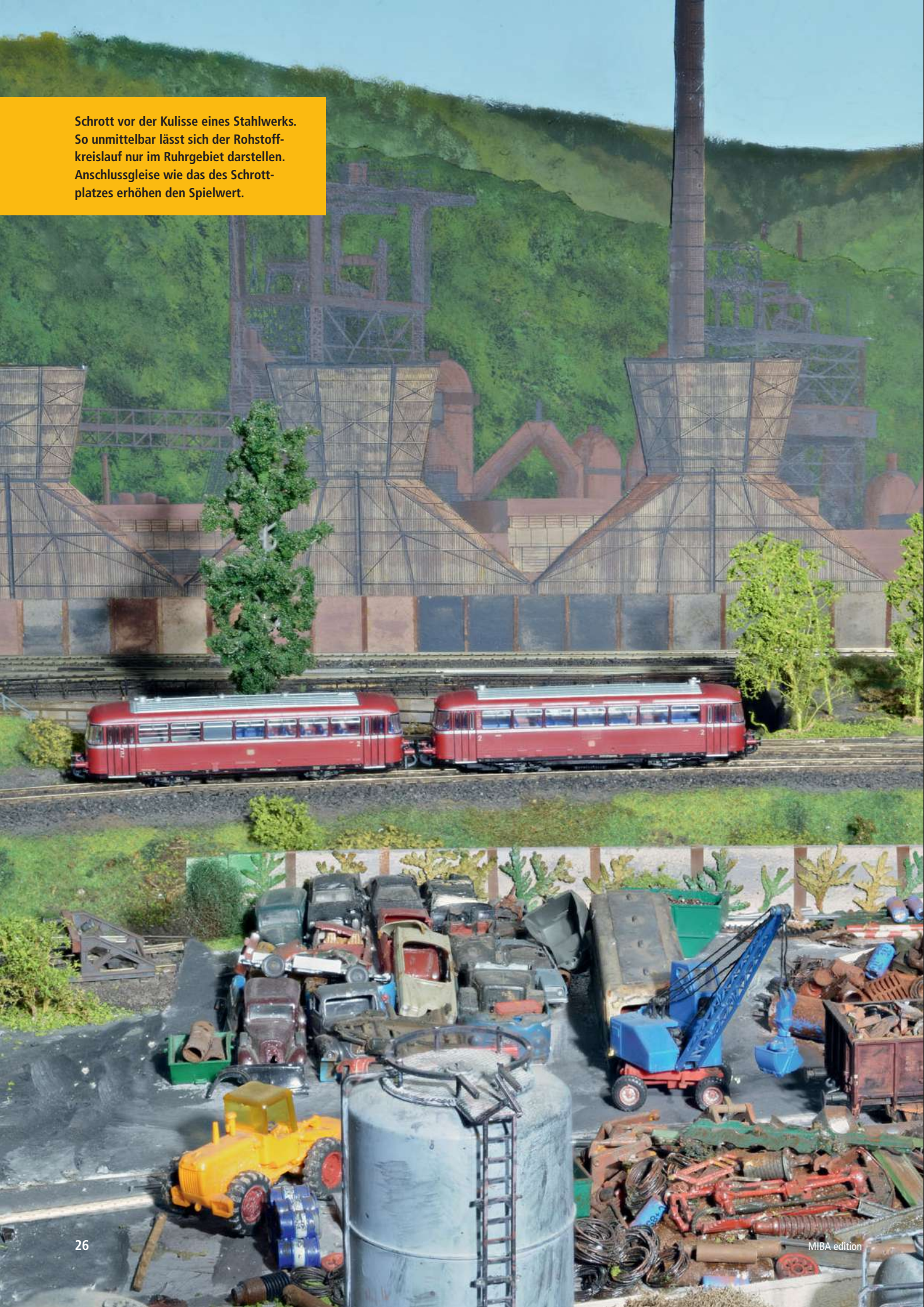
Doch für eine detaillierte Auflistung der Baustellen ist dies der falsche Ort. Grundsätzlich sollen geplante Arbeiten bei der Umsetzung in erster Linie Freude machen und keinen Zwang auf die Mitglieder ausüben – den bringt der Alltag für viele von ihnen ohnehin bereits zuhauf.

Bei nahezu allen Vorhaben hat aber eines absolute Priorität: Arbeiten über Kopf und/oder in verdrehter Körper-

Ein Kran übernimmt im Bahnbetriebswerk die Entladung der mit Kohle gefüllten Wagen.



Schrott vor der Kulisse eines Stahlwerks.
So unmittelbar lässt sich der Rohstoff-
kreislauf nur im Ruhrgebiet darstellen.
Anschlussgleise wie das des Schrott-
platzes erhöhen den Spielwert.





haltung sind so weit wie möglich zu vermeiden. Wir werden alle nicht jünger! Und was vernünftig erreichbar ist, wird meist auch sofort repariert und nicht endlos verschoben. Daher lieber etwas weniger Technik, gemäß dem Motto: „Was nicht da ist – geht auch nicht kaputt!“

RESUMEE

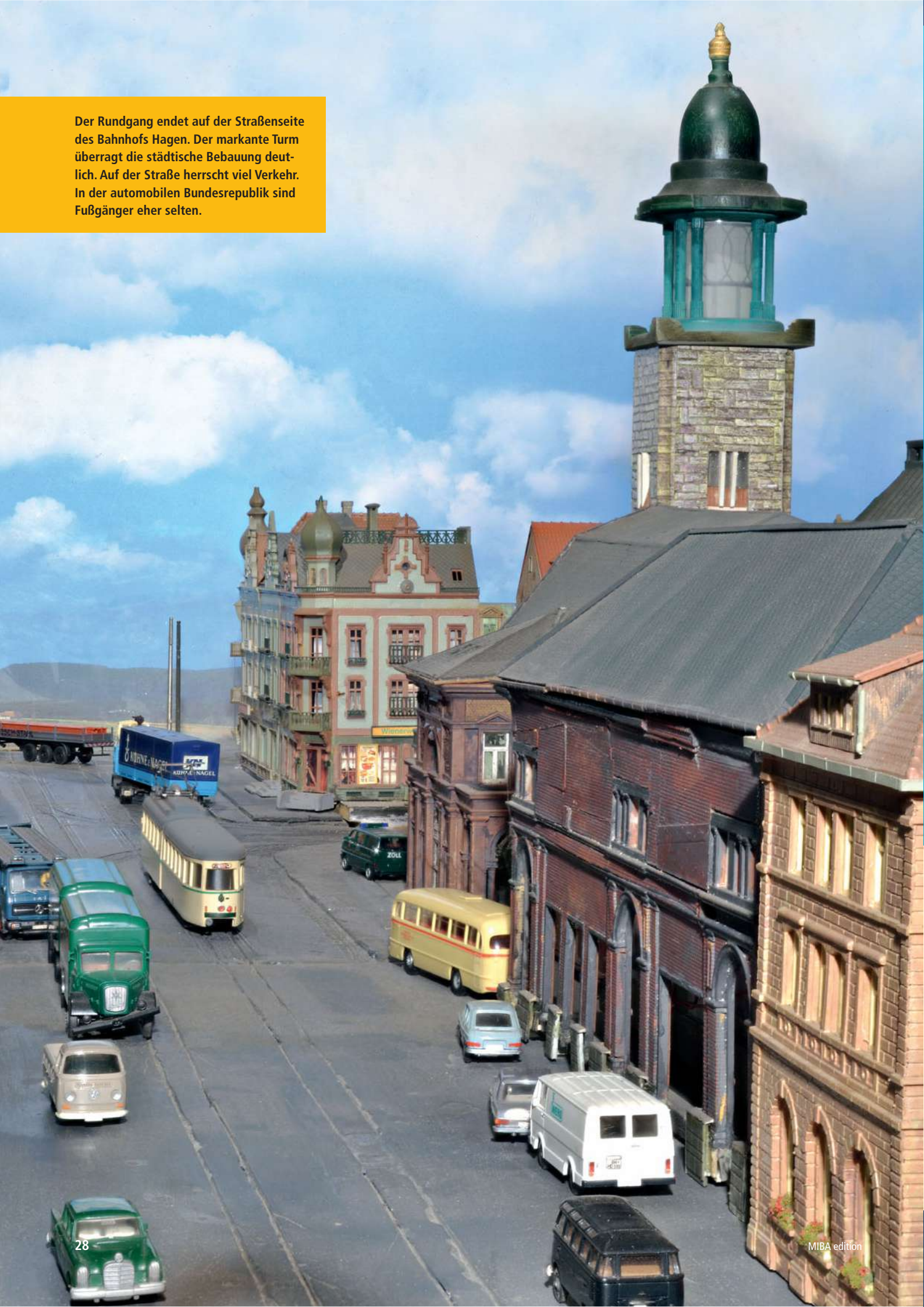
Wir haben über die Jahre eine schöne große „Spielwiese“ für uns und unsere Modellfahrzeuge geschaffen, denen wir in einem typischen Ruhrgebietsumfeld jede Menge Auslauf ermöglichen können. Jeder kann selber (s)einen Zug fahren, gerade so, wie er es möchte. Auch Gäste dürfen bei uns ihren Lieblingsfahrzeugen gerne etwas Auslauf gönnen. Wir genießen es, mit geringem Arbeits- und Kostenaufwand, dafür aber umso mehr Freude, „spielen“ zu dürfen und zu können; da treten Kleinigkeiten in der Ausgestaltung zunächst in den Hintergrund. Und Ideen für die Zukunft sind beim MEC Herdecke genügend vorhanden.

Geschickt wurde die Zufahrt zum Schattenbahnhof mit einer Straßenbrücke getarnt.



Markante Gebäude, die das Einzigartige der Region widerspiegeln, stehen stellvertretend für die „Paläste der Industriebarone“, die das Revier einst zu dem machten, was es war und ist.

Der Rundgang endet auf der Straßenseite des Bahnhofs Hagen. Der markante Turm überragt die städtische Bebauung deutlich. Auf der Straße herrscht viel Verkehr. In der automobilen Bundesrepublik sind Fußgänger eher selten.



Basteln nach Feierabend



Kein Modellbahner hat Lust, sich für praktische Modellbauarbeiten immer ins „stille Kämmerlein“ zurückzuziehen. Für viele Basteleien sind weder schweres Gerät noch Spezialwerkzeuge erforderlich, so dass sich dem Modellbahner die Möglichkeit bietet, am Familienleben teilzunehmen und trotzdem seine Anlage zu verschönern oder zu verbessern. Dafür hat die Eisenbahn-Journal-Redaktion hat eine ganze Reihe von Ideen zusammengetragen: Von Taubenhaus und Signaltafeln über Fachwerkhäuser, Schlusslaternen und Denkmäler bis hin zu speziellen Transportaufgaben, von Schlackegruben mit Mittelleiter und einer nostalgischen Dampfzug-Sonderfahrt mit vielen Fahrgästen über Sonnenschirmchen bis hin zu Aussichts- oder Kalkwagen – die Auswahl an kleinen, preiswerten und kurzweiligen Basteleien aus dem Redaktionsfundus der EJ-Redaktion ist nahezu unerschöpflich. Mit wenigen Handgriffen lassen sich in überschaubarer Zeit große Wirkungen erzielen – dank der „fliegenden Werkstatt“ auf dem Küchentisch.

100 Seiten im DIN-A4-Format,
Klebebindung, über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 681802 681872 | € 15,-



Das „1x1 des Anlagenbaus“ in der EJ-Modellbahn-Bibliothek



Fahrzeuge altern und patinieren
Vorbildgerechte Betriebs- und Witterungsspuren
Best.-Nr. 681602 · € 15,-



Die digitale Werkstatt
Faszinierende Möglichkeiten dank moderner Hard- und Software
Best.-Nr. 681701 · € 15,-



Feuerwehr auf der Modellbahn
Best.-Nr. 681702 · € 15,-



Digital mit Karl
Eine digitale Kompaktanlage mit ESU-Bausteinen entsteht
Best.-Nr. 681703 · € 15,-



Auf dem Lande
Dörfliche und ländliche Szenen auf der Anlage
Best.-Nr. 681704 · € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

DIE GELDERNSCHE KREISBAHN

FOTOS: CHRISTIANE VAN DEN BORG, TEXT: ED HENDRICKX



Im Bahnhof Kevelaer herrscht am Morgen ländliche Betriebsamkeit. Um 1920 wird alles noch von Hand gemacht: Kohlen bunkern, Fahrzeuge drehen auf der einzigen Drehscheibe der Geldernschen Kreisbahn (GKB) und Güter von und auf die Normalspur umladen. Einige Fahrgäste warten schon ungeduldig auf ihren Zug, der sie nach Kempen bringen soll.

Kleines Bild rechts:
Die Siedlungshäuser an der Gerndernerstraße in Kevelaer befinden sich am Rande der Stadt. Gerade fährt der Triebwagen T1 vorbei, während Schornsteinfeger Horst mit einem der Bewohner schnackelt.







Der Personenzug aus Wesel verlässt gerade den Bahnhof Kevelaer, nachdem alle Fahrgäste umgestiegen sind. Dabei handelt es sich um einen Pilgerzug auf Gleis 11, dahinter Gleis 12 des Kevelaerer Hauptbahnhofes. Beide dienten fast ausschließlich der Abstellung der Fahrzeuge im Pilgerverkehr. Hier konnten die Fahrgäste der Kleinbahn dann auch direkt umsteigen in die große weite Welt. Da Kevelaer der größte Wallfahrtsort Nord-West Europas ist, war der Bahnhof auch so groß und wurde ständig ausgebaut. Auf der Ladestraße warteten verschiedenste Güter auf ihre Verladung. Obwohl noch vieles per Pferdekutsche transportiert wird, ist das Kraftfahrzeug stark im Kommen. Im Hintergrund die Hausgärten der Geldernerstraße. Fertig zur Abfahrt ist auch unser gemischter Dampfzug. Wie meistens wurden Güter und Personen gleichzeitig befördert.



Die Bekohlung der Dampfloks war Knochenarbeit und obendrein ganz schön dreckig. Wasser bekamen die Loks aus dem Wasserturm der großen Schwesterbahn. Dazu wurden extra Leitungen zu den kleinen Wasserkränen der GKB angelegt.

Rechts: Nachdem die Vorräte aufgefüllt sind, kann die Lok ihre Waggons ankoppeln und danach die Fahrgäste abholen. Sie warten schon ungeduldig am Bahnsteig.

Rechts unten: Die Waggons sind beladen und die Personenwagen angekoppelt. Die Lok setzt gerade um, während der regelspurige Dampfzug schon Ausfahrt hat.



Die kleine Bahn sollte den Niederrhein mit der großen weiten Welt verbinden. Das tat sie auch viele Jahre lang. Allerdings wurden beim Bau einige gravierende Fehler gemacht. Die Wahl für eine Schmalspur hatte vor allem finanzielle Gründe. Der damalige Kreis Geldern wollte die Bahnstrecke unbedingt in Eigenregie bauen.

Die in Auwel-Holt vorhandene bahneigene Kiesgrube sparte zunächst eine Menge Geld. Es war aber nicht besonders klug, den Kies für den Unterbau der Bahn zu benutzen. Kies verkeilt sich aber nicht wie scharfkantiger Schotter. Die Folge waren verrutschende Gleise und somit häufig entgleisende Wagen.

Doch dieses Problem hat die Modellbahn nicht. Machen wir uns also mal auf den Weg und reisen von Kevelaer nach Kempen und wieder zurück.

KEVELAER

Der Zug steht schon am Bahnsteig bereit. Er bringt Arbeiter aufs Land oder bis in die „Großstädte“ Straelen und Kempen. Einige Pilger haben in Kevelaer übernachtet und treten nun ausgeruht ihre Rückreise an. Zwei Güterwaggons sind ebenfalls angehängt, um die bestellten Güter abzuliefern. Gleichzeitig werden an den vielen Haltestellen die Produkte aus den Ortschaften aufgeladen. Dank der Drehscheibe steht die Lok richtig herum vor dem Zug. Es ist die einzige Drehscheibe, die die Geldernsche Kreisbahn überhaupt hat. Den Rückweg muss die Lok später also rückwärts fahren. Kohlen, Sand und Wasser sind aufgefüllt. Es kann losgehen.

Ein kurzer Pfiff, „Einsteigen bitte und die Türen schließen!“, fordert Schaff-

ner Jakob Kaiser die Reisenden auf. Die Passagiere klettern in die Waggons und suchen sich einen netten Platz am Fenster aus. Voll ist der Zug nicht um diese Tageszeit. Heizer Johan Weih hat die Cn2T aus der Hohenzollern-Fabrik ordentlich aufgeheizt. Die schrille Pfeife der Lok ertönt und Lokführer Schmidt schiebt den Regler langsam nach vorne. Schnaufend setzt sich der Zug in Bewegung. Etwas Sand verhindert wirkungsvoll das Durchdrehen der Räder. Langsam beschleunigt die kleine Bahn, während am Bahnsteig zum Abschied gewinkt wird. Hoffen wir, dass die Reise ohne Zwischenfälle verläuft.

Am Bahnhofsausgang passieren wir die ersten Acker- und Blumenfelder. Gerade die Landwirtschaft wird im Laufe der Jahre diese Region prägen und bekannt machen. Natürlich gibt es aber auch Milchkühe in großen



Endlich kann es losgehen Richtung Straelen und Kempen. Am Bahnsteig verabschieden sich die Daheimbleibenden.

Die Gleise im Vordergrund zeigen eine kleine Besonderheit: Hier liegt ein Gleis der Schmalspurbahn zwischen zwei Regelspurgleisen. Die Höhen der Gleise sind so aus-tariert, dass die Ladeböden der Güterwagen auf einer Höhe liegen. So können mit einer Sackkarre zwischen den Wagen über eine einfache Bohle die Güter umgeladen werden. Das ist sehr viel Handarbeit, die aber offenbar damals noch bezahlbar war. Als eingeklinktes Bild ist unten rechts die Originalsituation vom Güterumschlag im Bahn-hof Kempen zu sehen. Foto: Slg. Reinhard Schmitz







Mengen. Die GKB sorgte zuverlässig für den Transport der Milchkannen zur Molkerei und wieder zurück. Die Tiere haben sich inzwischen weitgehend an die schnaufenden Loks gewöhnt und reagieren kaum noch auf ihr Erscheinen entlang der Wiesen. Lediglich die Leitkuh schüttelt voller Unverständnis den Kopf.

So früh im Jahr hat Bauer Heinz-Josef Lemmen noch mal die Wiese gemäht, bevor die Kühe auch diese weiter abfressen dürfen. Schließlich braucht er für den Winter ausreichend Heu und Stroh in seiner Scheune.

Bei der Gelegenheit ist Elsa 12 doch wieder durchs offene Tor geschlüpft. Sie ist eine wahre Ausbruchskünstlerin, aber die Nachbarn haben es sofort

entdeckt und Alt-Bauer Jupp Lemmen hat sie schnell wieder eingefangen.

Etwas weiter von der Strecke entfernt entdecken wir eine typische Gedenkstätte, wie sie am Niederrhein vielerorts zu finden ist. Manchmal nur ein einfaches Kreuz, wie hier an der Südstraße in Kvelaer, manchmal eine kleine Kapelle. Sie werden von den Anwohnern liebevoll gepflegt und sehen immer top aus. Auf dem Land sind die Menschen eben noch sehr fromm.

Die Reise geht weiter und wir verlassen den Ortsbereich von Kvelaer. Die ersten Bauernhöfe erscheinen. Hier und da hält der Zug kurz, um Milchkannen einzuladen. Einige Milchbauern haben dazu kleine Podeste gebaut, damit die Milchkannen nicht im Dreck

stehen müssen. Ein einfaches Handzeichen reicht, um den Zug anzuhalten. Ein findiger Bauer, dessen Milchpodest etwas schwer vom Hof aus zu sehen war, hatte einen Schrank darauf gestellt. Wenn die Tür geschlossen war, waren volle Kannen drin und der Lokführer wusste, dass er anhalten muss. Nach dem Umladen blieb die Schranktür auf und der Bauer wusste folglich, dass seine Milch abgeholt war.

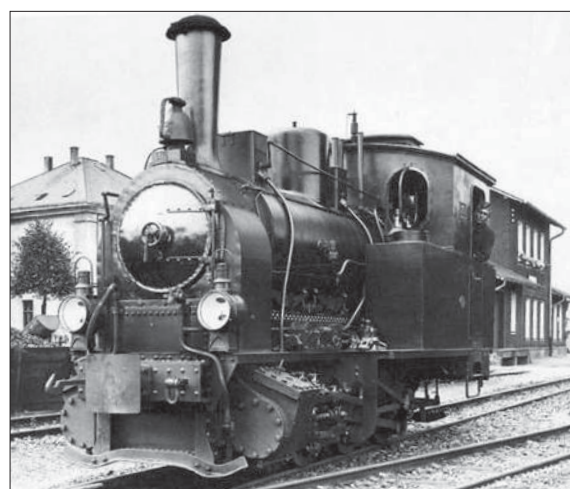
Das Ein- und Ausladen der Kannen brauchte natürlich seine Zeit. Wer anno 1920 mit der Geldernschen Kreisbahn fuhr, musste also Zeit mitbringen. Die Reise von Kvelaer bis Straelen dauerte eine gute Stunde, von Straelen bis Kempen kamen noch einmal rund 50 Minuten hinzu.



Links: Direkt nach dem Bahnhofsausgang passiert der kleine Zug die ersten Ackerflächen und Blumenfelder. Haben Sie die Biene entdeckt? Ein nettes Suchspiel für Ausstellungsbesucher!

Oben und rechts: Vergleich zwischen Modell und Vorbild. Im September 1935 fotografierte Carl Bellingrodt die Lok Nr. 25 in Halver. Sie war im Jahr zuvor von der Geldernschen Kreisbahn gekommen, wo sie unter dem Namen „KEMPEN“ im Einsatz war. Sie war im Jahr 1900 neu von der Maschinenfabrik Hohenzollern zur GKB gekommen.

Unten: Kurz vor der Überquerung der Südstraße werden die Kühe noch mal aufgescheucht. Saure Milch gab's trotzdem nie ...



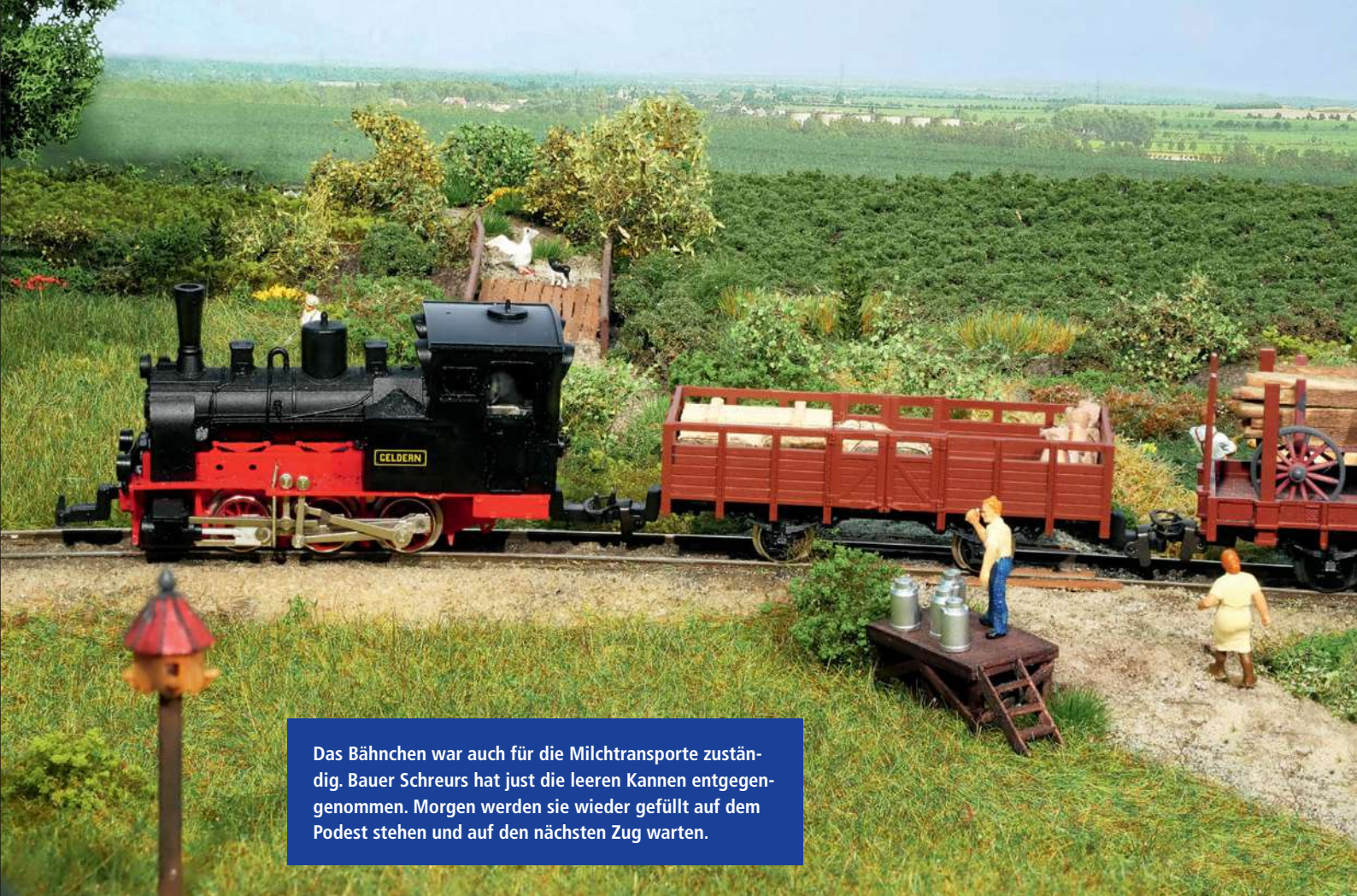


Dörfliche Idylle – geht es ländlicher? Damals galt der Schornsteinfeger noch als Glücksbringer, mit dem man gern einen kleinen Schwatz gehalten hat. Auf diese Weise kamen wichtige und weniger wichtige Nachrichten auch ohne Zeitung, Radio oder gar Handy bei den Bewohnern an. Zudem hatte man reichlich Zeit für die Pflege des Gartens – eine wichtige Angelegenheit, denn was sollen sonst die Nachbarn denken? Das Pilgerkreuz, ein sogenanntes „Kölner Kreuz“, wurde von Pilgern gestiftet und wird ebenfalls von den Anwohnern liebevoll gepflegt.



Oben: Heinz-Josef Lemmen (seine Freunde dürfen ihn Lemmy nennen) hat die Kuhwiese frisch gemäht und bringt die Mahd in seine Scheune für den kommenden Winter. Als Transportmittel nutzt er den zweispännigen Ochsenkarren, der mit dieser leichten Fracht sicherlich nicht überfordert ist. Aufwendig ist die Sache nur, weil zum Führen der Ochsen der Knecht mit anfassen muss.

Links: Da ist die Elsa 12 doch wieder ausgebüxt! Aber dank aufmerksamer Nachbarn hat Bauer Jupp Lemmen sie wieder schnell eingefangen. Hoffentlich kommt jetzt kein Zug, denn Elsa 12 nutzt jede Gelegenheit, um wieder davonzulaufen ...



Das Bähnchen war auch für die Milchtransporte zuständig. Bauer Schreurs hat just die leeren Kannen entgegen-
genommen. Morgen werden sie wieder gefüllt auf dem
Podest stehen und auf den nächsten Zug warten.

STRAELEN

Einige Haltestellen weiter nähert sich unser Zug dem Bahnhof Straelen 1. Hier können die Vorräte der Lok bei Bedarf aufgefüllt werden. Wegen der zentralen Lage und der Nähe zur Köln-Mindener Bahn ist Straelen der Verwaltungssitz der Geldernschen Kreisbahn. Klar werden auch in Straelen wieder Güter auf und von der Großbahn umgeschlagen. Schwere Arbeit, aber ein sicherer Arbeitsplatz für Bahnbedienstete und Tagelöhner.

Bahnschranken hat die kleine Bahn nicht nötig. Bei einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h kann der leichte Zug jederzeit schnell anhalten. Nur selten passiert wirklich ein Unfall. Dafür gab es häufiger Entgleisungen. Dann mussten die Reisenden aussteigen. Mit vereinten Kräften wurde der Waggon wieder ins Gleis gehoben.

Das Bahnhofsgebäude ist, wie auch in Kevelaer und Kempen, in Fachwerkbauweise erstellt. Es ist ein Standardentwurf, der Platz bietet für einen Warteraum 2. Klasse, einen Warteraum 3. Klasse, ein kleines Büro für den Billetverkauf, einen kleinen Raum für den Wirt (inklusive kühlem Lagerkeller) und einen Güterschuppen. Der Abort ist irgendwo auf dem Gelände platziert. Ei-

nen Warteraum 1. Klasse gibt es nicht, weil die GKB keine 1. Klasse hat.

Nach einem kurzen Halt fahren wir weiter und passieren dabei die Felder und Gewächshäuser der Lehr- und Versuchsanstalt in Straelen. Hier werden allerlei Gewächse ausprobiert und veredelt. Sogar der erste Spargel wird hier angebaut und lugt schon aus der Erde. Die bunten Felder sind eine wahre Augenweide für die Fahrgäste. Auch Gemüse und Obst können wunderschön blühen.

Ein kleiner LKW bringt gerade Kisten für den nächsten Zug nach Kevelaer. Dass er und seine Kollegen letztendlich der Bahn den Garaus machen würden, ahnte zu jener Zeit noch niemand.

In Straelen sind auch die Wartungshallen untergebracht. Die erste galt natürlich den Dampfloks. Die GKB hatte anfangs drei, später vier Dampfloks zur Verfügung. Kurz vor Ende der Bahn kam noch ein Triebwagen dazu. Für den Triebwagen wurde sogar noch eine weitere Wartungshalle gebaut. Die Dampfloks erhielten, wie damals üblich, die Namen der Städte: Kevelaer, Straelen und Kempen. Die später dazu gekaufte vierte Dampfloks wurde aus unbekannten Gründen aber Neubeckum genannt – nach der Stadt weit weg in Westfalen.

Die Bekohlung der Loks ist reine Handarbeit – und eine ziemlich schmutzige noch dazu. Die Kohlen werden durch die Großbahn als Schüttgut angeliefert und müssen von Hand auf die GKB-Flachwagen geschaufelt werden. Mit diesen Wagen werden die Kohlen dann auf die Bahnhöfe verteilt. Vor Ort wird die Kohle in Säcke oder Körbe gepackt und auf das Bekohlungs- und Podest gehievt. Von dort kommt sie dann – wieder in Handarbeit – in die Tender.

Die Strecke von Straelen nach Kempen führt in Höhe der Annastraße unmittelbar am Garten der Flämischen Stube vorbei. Dieses Lokal ist seit vielen Jahren ungenutzt, existiert aber heute noch. Direkt daneben stehen die sogenannten Jülicher Häuschen. Wir nennen sie so nach dem jetzigen Bewohner. Die Gärten sind auch hier voller Obst und Gemüse, damit die Bewohner sich selbst mit Lebensmitteln versorgen können.

Auf der anderen Seite der Annastraße steigt die Strecke leicht an. Ein Zeichen, dass wir uns dem Kalvarienberg nähern. Aber vorher umrunden wir noch die Alte Molkerei. Hier werden die Erzeugnisse der Region zu sämtlichen bekannten Milchprodukten verarbeitet. Die Molkerei wurde im Laufe der Jahre



umgebaut und erweitert, um die steigende Nachfrage bewältigen zu können. Sie wurde erst viele Jahre später abgerissen. An dieser Stelle steht heute ein Discounter.

Unser Zug nähert sich wohl einer der schönsten Ecken der Gegend. Vor allem Eisenbahnfans kommen hier voll auf ihre Kosten. Aus Venlo kommt nämlich die Cöln-Mindener-Strecke nach Straelen und führt weiter nach Geldern. Von Venlo nach Straelen muss sie aber einen Höhenunterschied von circa 40 Metern überwinden. Deshalb liegt die CM-Strecke etwas tiefer in einem Einschnitt. Vorteilhaft für die darüberhinwegführende GKB ist, dass sie somit nicht viel ansteigen muss. Sie überquert die CM auf einer kleinen Stahlträgerbrücke kurz vor dem Kloster Zandt.

Kloster Zandt wurde von Mönchen gebaut und bewohnt. Mönch Willem Bullen bekam seinerzeit die Erlaubnis,

einen Fischteich und einen Gemüsegarten anzulegen. Den Erdaushub türmte er von Hand zu einem großen Hügel auf. Viele Jahre später, als es das Kloster schon lange nicht mehr gab, wurde auf diesem Hügel ein Kreuzweg angelegt und eine Kapelle am Fuß errichtet. Das Areal kann man heute – geführt von einem Audio-Guide – erklimmen.

An der Klostereinfahrt hat gerade ein Auto angehalten. Der Fahrer ist ausgestiegen und fragt die Anneliese nach dem Weg. Man beachte den Holzverbrenner auf dem Heck des Autos. Etwas umständlich, funktioniert aber.

Auch an der Molkerei wird geklönt. Auf dem Land hat man eben noch Zeit für einen kleinen Plausch unter Nachbarn. Nur der Schornsteinfeger muss arbeiten. Ob er den großen Schornstein schon gefegt hat?

Nicht weit vom Kloster Zandt entfernt entfaltet sich die ganze Pracht der nie-

derrheinischen Landschaft. Weitläufige Felder und Wiesen, kleine Wäldchen und natürlich immer wieder Bäche und Tümpel. Hier findet sich auch die Pferdewiese vom Grafen. Seine Bereiter trainieren gerade einige seiner Pferde. Das ermuntert die Tiere, in der Wiese auch eine Runde mitzurennen. Das Zischen und Stampfen der Lok im Hintergrund interessiert die Zossen indes überhaupt nicht.

Auf der anderen Seite vom Gleis wurde mal Torf abgegraben. Dadurch entstand ein kleiner Weiher, der nicht nur von Anglern besucht wird. Auch die Jugend aus der Nachbarschaft kommt gerne hierhin. Man kann in aller Ruhe Hütten bauen, Fußball spielen, angeln oder einfach nur mit Freunden abhängen. Einige Kinder haben sogar eine große Baumhütte gebaut. Sie ist nur über ein Kletterseil zu erreichen. Man wundert sich, dass der Baum dieses

Einfahrt in den Bahnhof Straelen 1. Das Bahnhofsgebäude sieht dem aus Kevelaer schon sehr ähnlich, ist aber spiegelverkehrt aufgebaut. Im Hintergrund die ersten Gewächshäuser der Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau.



Das Bahnhofsgebäude von Straelen 1 anno 1910. Charakteristisch für die Bauweise ist ein einfaches Fachwerk, das mit Ziegeln ausgemauert wurde. Auf eine Verputzung hat man aus Kostengründen verzichtet. Ein paar Nadelhölzer müssen als Schmuck genügen. Dieses Gebäude wurde ähnlich auch in Kempen und Kevelaer gebaut. Im Modell ist es bei der Firma Moebo im Programm als Bahnhof Straelen.

Foto: Slg. MBT Rhein Maas





Oben: Unser Zug passiert die Versuchsfelder der Lehr- und Versuchsanstalt. Hier werden die neuesten Gewächse ausprobiert und zur Marktreife gebracht.

In der Mitte bringt die Gummikonkurrenz der Bahn zwei Kisten für den Weitertransport. Derweil wartet Lok STRAELEN mit ihrem Güterzug auf die kommenden Rangieraufgaben, denn die nagelneuen Traktoren für die Lehr- und Versuchsanstalt werden schon dringend erwartet.

Links: Unser Zug verlässt den Bahnhof Straelen 1 nach kurzem Aufenthalt wieder und fährt weiter Richtung Kempen.

schwere Bauwerk tragen kann. Aber es geht anscheinend.

KEMPEN

Langsam kommen wir in Kempen an. Auch in diesem Bahnhof herrscht emsiges Treiben. Gerade wird eine Lieferung Kohlen auf einen Kleinbahnwaggon geschaufelt. Bis heute Abend müssen die beiden Bahnarbeiter fertig werden. Auf einem Abstellgleis wartet ein mit Plane abgedeckter Flachwagen auf seine Abholung. Was da wohl drunter sein mag? Am Bahnsteig ste-

hen schon die Waggons für die nächste Dampffahrt zurück nach Straelen bereit. Vorher stellen wir unsere Güterwagen ab. Wenden kann die Lok hier nicht, denn es gibt keine Drehscheibe in Kempen.

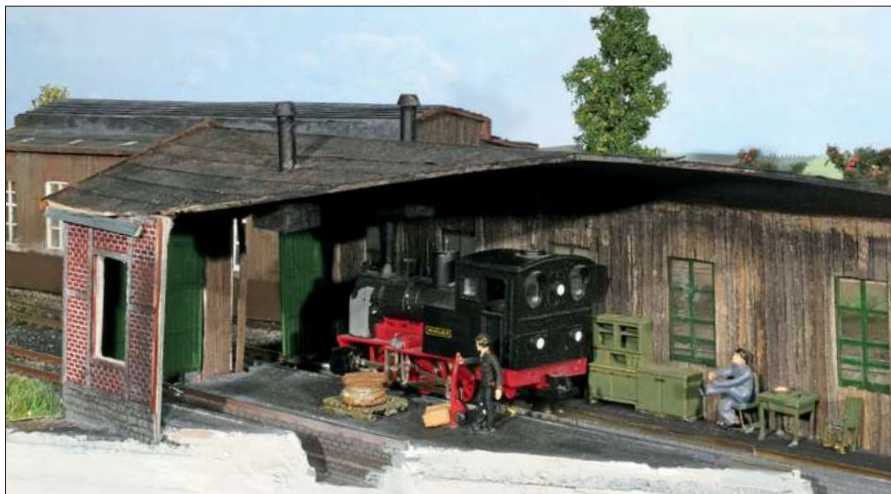
Für die Rückreise von Kempen nach Kvelaer werden wir den Triebwagen T1 nehmen. Er wird mit Benzol betrieben und wurde von der Firma Deutsche Werke Kiel gebaut. Mit 100 PS können bis zu 45 Personen befördert werden. Die Bahngesellschaft erhoffte sich so wieder mehr Personenverkehr. Allerdings war der Straßenverkehr zu



Jan hat seinen Kaltblüter verkauft und will ihn für den Weg nach Kempen verladen.

Unten: In Straelen war der Sitz der Geldernschen Kreisbahn und deshalb waren dort auch die Wartungshallen. Die Männer machen kleine Reparaturen an der Lok KEVELAER. Die Werkstatt liegt zur Hälfte auf der Modulkante und ist daher voll einsehbar.

Ganz unten: In Straelen gab es auch eine Kohlenbühne, wo die Loks mit neuem Brennstoff versehen wurden. Hier die 1903 nachträglich beschaffte NEUBECKUM.



jener Zeit schon stark im Kommen. LKWs und Busse brachten Güter und Fahrgäste bis vor die Haustür statt nur bis zum Bahnhof. Schneller waren sie auch noch.

Unser T1 steht am Bahnsteig bereit. Herr Dielen ist so in seine Zeitung vertieft, dass er die Ankunft des Triebwagens gar nicht bemerkt hat. Auch die Rufe des Zeitungsjungen bemerkt er nicht. Nachher verpasst er noch seinen Zug! Ehepaar Alofs lässt sich ebenfalls Zeit. Die Abfahrt ist ja planmäßig erst in zehn Minuten. Da kann man das schöne Wetter noch mal kurz genießen, bis die Fahrt losgeht.

Irgendwann ist es dann aber soweit und unsere Reise zurück zum Ausgangspunkt von heute Morgen fängt an. Jetzt werden wir den Niederrhein mal aus anderer Perspektive zu sehen bekommen.

Nach der Bahnhofsausfahrt passieren wir das offene Feld in Kempen. Die Schäferzwillinge Heinz und Heinrich Hensen passen gut auf ihre Schützlinge auf, die friedlich grasen. Nur der besonders aufmerksame Betrachter wird feststellen, dass die Modellbau-



er sich hier gleich zwei Gags erlaubt haben.

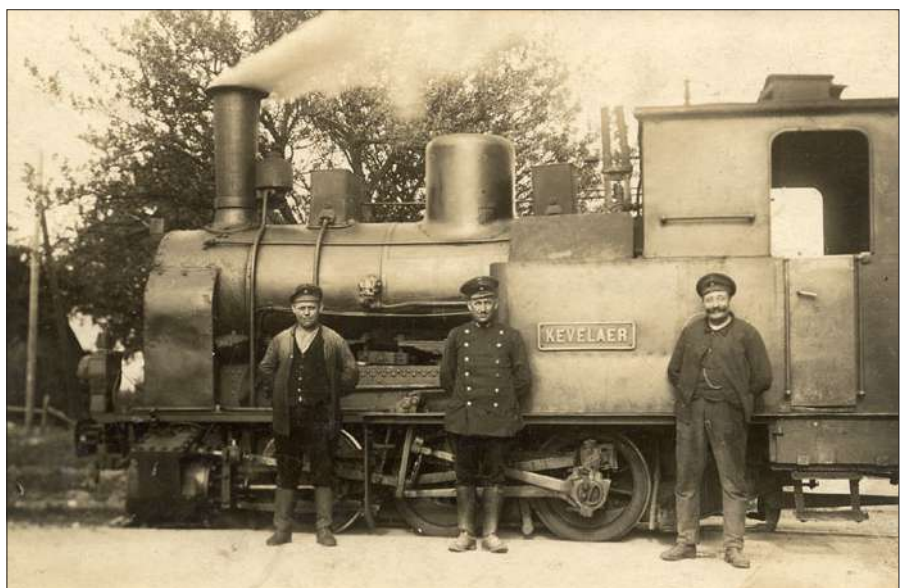
Landwirt Köbes Krebber genießt die ruhige Fahrt mit seinem Ochsenge-spann. Er muss heute noch unbedingt das Feld am Weiher mähen. Gut, dass er schon einen Mähbalken hat. Das beschleunigt die Arbeit wesentlich im Vergleich zur Handsense. Ein fröhliches „Trööt“ schickt der Maschinist den Leuten zu und schon ist er weg.

Am Weiher sind die Angler immer noch zu sehen. Fische sind genug da, das sieht man sogar mit bloßem Auge. Auch das Federvieh hat den Weiher als Rast- und Brutplatz ausgesucht. Die dort oft lärmende Jugend stört sie dabei anscheinend nicht.

An der Baumhütte haben Max und seine Freunde sich wieder eingefunden. Heute wollen sie mal ein kleines Lagerfeuer machen und Stockbrot und Kartoffeln backen. Den Stockbrotteich hat Max' Mutter freundlicherweise vorbereitet. Kartoffeln finden sich immer in der Nähe auf den Feldern. Und Holz fürs Feuer gibt die abbruchreife Hütte vom Landwirt Joseph Holzkopf in Hülle und Fülle.

Unser Gmp verlässt Straelen mit seinen ausgedehnten Gewächshäusern und begibt sich auf die letzte Etappe der Reise. Ganz rechts der Triebwagen T1 hinter der extra für ihn gebauten Wartungshalle. Hier konnte der T1 von beiden Seiten ein- und ausfahren.

Unten Lok KEVELAR mit Heizer Johan Weih, Schaffner Jakob Kaiser und Lokführer Janssen. Die Maschine stammt wie ihre beiden Schwesterloks von der Firma Hohenzollern AG für Lokomotivbau in Düsseldorf-Grafenberg. Alle drei Loks waren 1900 gebaut worden. 1903 kam noch die gleichartige Lok NEUBECKUM hinzu. 1926 ergänzte eine fünfte Lok von etwas abweichender Bauart den Fahrzeugpark. Foto: Slg. Kurt Welter





STRAELEN

Unser Zug kann aber nicht warten. Er muss seinen Fahrplan einhalten und tuckert weiter in Richtung Kloster Zandt. Hier blicken wir auf die Rückseite vom Kloster und die Stahlträgerbrücke, mit der die GKB die Strecke der Cöln-Mindener Bahn überquert.

Die Mönche haben ihre Obstbäume gut platziert. Von der Straße aus sind sie unsichtbar und die Jugend kommt gar nicht auf die Idee, Äpfel zu klauen. Ein Storchenpaar hat sich auf dem hohen Mast niedergelassen. Den hatten die Mönche extra zu diesem Zweck dort aufgestellt. Ihre Mühe hat sich gelohnt: Das Paar brütet und Papa Storch dreht stolz seine Runden.

Der aufmerksame Leser hat es schon erkannt. Wir sind nun wieder bei der Alten Molkerei. Dieses Mal auf der

Rückseite, wo die Gleise liegen. Eine hohe Mauer soll die Anlagen vor Lausbuben oder Schlimmerem schützen, kann aber die Katzen aus der Nachbarschaft nicht aufhalten. Irgendwie haben es die Miesen geschafft, eine volle Milchkanne umzuwerfen! Jetzt schlecken sie sich die Bäuche voll mit frischer Milch. Sie ahnen noch nicht, dass sie später mit kräftigem Durchfall dafür bestraft werden ...

Im Hof ist Käsermeister Paul Metzges noch unterwegs auf seiner letzten Kontrollrunde, bevor er den Laden für heute schließt. Hermine Pollen bringt noch schnell den Eimer Putzwasser zum Gully.

Auf der Annastraße ist nicht viel los. So kann unser T1 ohne anzuhalten an der Flämischen Stube und an den Jülicher Häuschen vorbeirattern. Als Nächstes kommt der Loksuppen in

Sicht. Die Männer haben schon Feierabend gemacht. Weil das Wetter so schön ist, haben sie die Schuppentore einfach aufgelassen.

In der Lehr- und Versuchsanstalt sind die Mitarbeiter aber noch fleißig bei der Arbeit. Welche Apfelsorte hier gezüchtet wurde, ist uns nicht bekannt. Die Ernte fällt auf jeden Fall üppig aus bei solch dicken Dingen.

Auch die Blumen- und Gemüsefelder bieten mit vielen Farben und Gerüchen einen tollen Anblick. Der erste Spargel hat sich aus den Erdhaufen hochgearbeitet und zeigt, wie er in Grün aussieht. In den Gewächshäusern werden die etwas wetterempfindlichen und wärmeliebenden Sorten getestet. Hier werden sogar Tomaten und Hanf angebaut. Auf dem Komposthaufen hat sich ein Huhn eingefunden. Von welchem Hof mag es ausgebüchst sein?



Wie damals üblich waren die Gärten hauptsächlich Nutzgärten und versorgten die Bewohner mit frischen Nahrungsmitteln wie Obst und Gemüse.

Links: Auch ein schöner Rücken kann entzücken. Warum nicht auch ein Hinterhof? Hier die sogenannten Jülicher Häuschen (links, nach dem Bewohner) und die Flämische Stube mit Anbau.

Unten: Die Bahn fuhr ziemlich dicht an der Flämischen Stube vorbei, um die Annastraße zu überqueren.



Die Mönche im Kloster Zandt versorgten sich weitestgehend selbst mit Lebensmitteln. Dazu hielten sie Schweine und beackerten das Land. Die Klosterkirche wurde schon frühzeitig abgerissen. Diese stand quer vor dem Innenhof, auf dem Foto vorne wo jetzt Ackerland ist. Einer der Mönche hat in jahrelanger Handarbeit einen Erdhügel (circa 10 Meter hoch) aufgeworfen, als er einen Fischteich ausgehoben hat. Auf dem Modul ist der Hügel nicht vorhanden, aber in Wirklichkeit kann man ihn auch heute noch erklimmen (inklusive Audioführung).



Die Cöln-Mindener Bahn führte von Venlo über Wesel bis Hamburg. In Straelen traf sie auf die Geldernsche Kleinbahn nahe des Klosters Zandt. Die Strecke aus Venlo musste bis Straelen leicht ansteigen und lag deshalb zum Teil in einer Schneise. So brauchte die Kleinbahn nicht so viel zu klettern, um diese zu überqueren.

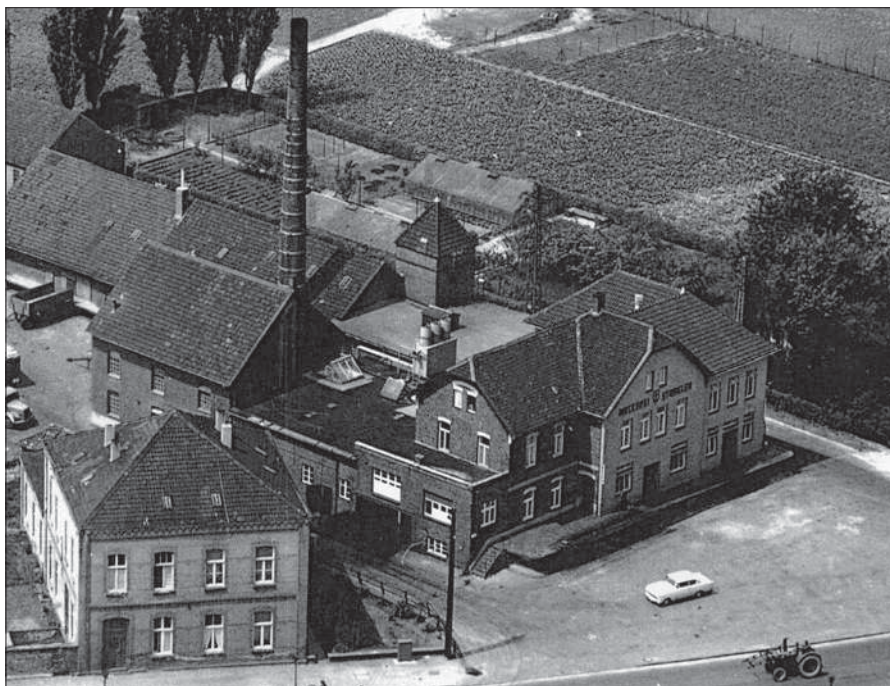


Ehepaar Schnöbel hat eine Fahrradtour gemacht und schaut sich den Triebwagen mal genauer an. Mit diesem modernen Gefährt wollen sie demnächst auch mitfahren und die nächste Stadt besuchen. Per Bahn ist das eben doch entspannter als mit dem Rad. Vom Bahnhof Straelen kann man ja in zwei Richtungen zu einem Einkaufsbummel starten.

KEVELAER

Lange hält der Zug aber nicht in Straelen. Er braucht ja auch keine Güterwagons umzuladen oder abzukoppeln. Somit passieren wir schon bald den Hof von Bauer Hendrik Heussen. Seine Tochter versucht gerade, ihr Pferd für einen Ausritt fertig zu machen. Die Stute Cavallina hat aber wohl keinen Bock auf einen Ausritt. Sie steigt und wiehert laut vor Aufregung. Mit Geduld und gutem Zureden schafft es die Pferdenärrin dann aber doch, ihr Tier zu beruhigen, und macht sich auf in die weiten Felder und Wiesen.

Vor dem Hof trafen sich Alt-Bauer Norbert Heussen und seine Schwiegertochter Susanne. Susanne hat eben die Wäsche auf der Bleiche zum Trocknen ausgelegt. Eine ganz andere Begegnung findet auf der Brücke über die Ley statt. Der Bachlauf trennt den Hof von den Gleisen. Dahinter ist sumpfi-



Die alte Molkerei nach mehreren Um- und Anbauten. Man beachte das Auto aus den 60er-Jahren auf dem Vorplatz. Das Foto ist also aus deutlich späteren Zeiten, als es die Geldernsche Kreisbahn schon lange nicht mehr gab.

Die Molkerei im Modell. Sie wurde im Zustand aus den 20er-Jahren nachgebaut. Der auch damals schon umfangreiche Komplex lag zwischen den Gleisen der Geldernschen Kreisbahn (hinten) und der Cöln-Mindener Bahn (vorne). Passend zur dargestellten Zeit fährt die T 9.3 noch im alten Farbleid der preußischen Länderbahn (die schwarz-rote Lackierung bekam sie erst bei der nächsten HU), während die Wagen bereits die neuen Anschriften der Deutschen Reichsbahn tragen.





Inzwischen ist unser kleiner Zug am Kloster Zandt vorbeigezuckelt und die Fahrgäste können die schöne Niederrheinische Landschaft genießen. Die Pferde scheinen aber nicht daran interessiert zu sein. Sie haben etwas viel Spannenderes entdeckt.

Einige Reiter galoppieren auf ihren Zossen an der Pferdewiese vorbei. Das ermuntert auch die anderen Pferde, mal eine Runde mitzurennen.



Nicht weit vom Weiher entfernt hat die Jugend eine Baumhütte gebaut. Ein mächtiges Bauwerk, das aber problemlos vom Geäst getragen wird. Der Zugang ist nur über ein Kletterseil möglich.



ges Land, wo in der Vergangenheit auch schon mal große Tiere eingesunken sind. Die kleine Hofkatze Minka ist der Meinung, dass Gänserich Johann nicht über die Brücke gehen soll. Wer wird diese Diskussion wohl gewinnen?

Kurz vor dem Bahnhof Kevelaer steht eine mächtige alte Eiche. Sie ist sozusagen das Wahrzeichen von Kevelaer. Für den Lokführer heißt es, Geschwindigkeit drosseln und Halt vorbereiten. Das erfreut auch die Anwohner der Südstraße. So erschrecken ihre Haustiere nicht unnötig und machen einfach das, was Tiere so tun: fressen, wachsen, Eier legen und suhlen. Frau Surbier klopft ihre Matte entspannt weiter.

Bei der Einfahrt in den Bahnhof Kevelaer erhaschen wir noch einen Blick auf die Hausgärten der Geldernerstraße. Die meisten sind sehr gepflegt und versorgen die Besitzer mit frischen Nahrungsmitteln. Nur einer macht da nicht mit und hat seinen Garten verwildern lassen, sodass die Fläche voller Gestrüpp ist.

Auf der Ladestraße warten schon die Güter für den nächsten Zug in Richtung Kempen. Auf Gleis 3 steht noch der vorherige Dampfzug samt Waggons. Sobald die Lok gedreht wurde, kann auch dieser Zug wieder seine Reise antreten.

Am Bahnsteig steigen die Fahrgäste aus dem T1 aus und freuen sich, dass

sie gut angekommen sind. Anno 1920 war eine Bahnreise auf dem Lande schon noch ein kleines Abenteuer. Heute ging alles gut. Keine Entgleisung, keine Unfälle am Bahnübergang und keine brennenden Strohlieferungen. Es war ein schöner Tag und eine schöne Reise.

DER BAU DER ANLAGE

Werner Wolters, unser Senior (92), und Karl Steegmann hatten die Idee. Ihre Argumente für die Geldernsche Kreisbahn waren nicht zu widerlegen: Wir haben einen Bezug zu unserer Region und viele Mitglieder wohnen an der ehemaligen Strecke.



Nach ausführlicher Planung entstanden die ersten Roh-Module noch im privaten Keller. Dieses war aber kein Dauerzustand und die Suche nach einem geeigneten Raum führte uns schon bald in ein freies Klassenzimmer der Grundschule in Auwel-Holt (47638 Straelen).

Ausgerechnet diese Schule – oder besser gesagt ihr Vorgängergebäude – brannte 1928 bis auf die Grundmauern ab, nachdem ein mit Stroh beladener und brennender Waggon der GKB unmittelbar vor dem alten Gebäude zum Stillstand gekommen war. Eine kleine Gedenktafel an der Außenwand erinnert

noch heute an diese Katastrophe. Mehrere andere Gebäude in der Nähe der Schule waren ebenfalls betroffen. Dadurch erlangte die Bahn in der Region ihre Berühmtheit als „Feuriger Elias“.

Die H0m-Schmalspuranlage wird in Modulen gebaut. Die Größe der geraden Module beträgt 1,20 x 0,60 m. Die Kurvenmodule sind 1,20 x 1,20 m mit abgeschnittenen Ecken. Inzwischen sind zehn Module fertig (die „großen“ Bahnhöfe Kempen, Straelen und Kevelaer). Die Module 11, 12 und 13 sind in Arbeit (Auwel-Holt mit Kiesgrube). Weitere Module sind in der Planung

und einige Haltestellen werden anschließend in Angriff genommen. Zum Beispiel Walbeck mit seiner Mühle und dem heutigen Steakhaus (ehem. Haltestelle) oder Wankum, wo die damalige Haltestelle heutzutage ein Nachtclub ist ...

Als Modulköpfe haben wir das System Manfred Jörger (www.system-joerger.de) gewählt. Die Module wurden aus 10 mm Sperrholz gebaut (gespendet von Holz Derks) und mit einer Lackschicht wasserdicht gemacht. Das System sieht zwei Passstifte vor, mit denen die Module immer wieder exakt



Und schon fahren wir im Bahnhof Kempen ein. Auch hier wieder emsiges Treiben an vielen Stellen. Wie am anderen Endpunkt der Strecke gibt es auch hier die Verzahnung von Schmal- und Regelspurgleisen.

Unser Zug hält direkt vor dem Prellbock am Bahnhofsgebäude, dessen Bauweise wir sogleich wiedererkennen. Mangels eines Bahnsteigs dürfen die Fahrgäste auch mal die Gleise zu Fuß überqueren. Nachdem die Personenwagen leer sind, beginnt ein aufwendiger Rangierprozess.



Rechts: Während im Hintergrund der Schmalspurzug inzwischen die Personenwagen umfahren hat, wird auf den Umladegleisen ein O-Wagen mit Kohlen entladen. Bis die beiden Arbeiter den schmalspurigen O-Wagen voll haben, dürfte noch einige Zeit vergehen.



Nachdem die Fahrgäste ausgestiegen sind, werden die Personenwagen zunächst ein Stück nach hinten bis hinter das Grenzzeichen gedrückt und abgekoppelt. Die Güterwagen werden dann wieder vorgezogen, bis der Rangierer ruft: „Weiche frei!“ Sodann werden die Weichenzungen umgelegt und der Güterwagenteil des Gmp kann auf das Nachbargleis rangiert werden.



Links: Mit einigen Sägefahrten erreicht die Garnitur den Gleisstumpf neben dem Regelspurgleis. Von der falsch anzeigenden Weichenlaternen lässt sich der Lokführer nicht irritieren – das Ding klemmt schon seit Monaten und für eine Reparatur ist einfach kein Geld da.

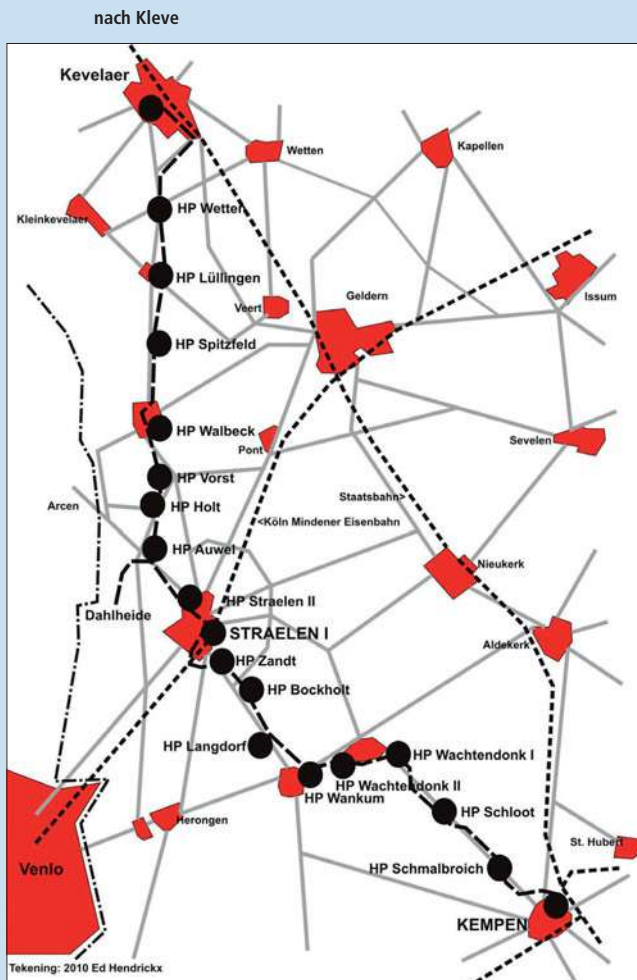
Unten: Vorsichtig drückt der Lokführer seine beiden Güterwagen bis an den O-Wagen heran. Auf dem Nachbargleis stehen bereits einige Güterwagen bereit. Jetzt muss die Rangierlok der Regelspur nur noch die passenden Güterwagen heranführen, damit Leiterwagen und Stückgut umgeladen werden können.



DAS MODUL-ARRANGEMENT DES MODELLBAUTEAMS RHEIN MAAS E.V.

Die einzelnen Module aus der Vogelperspektive, wozu der Fotograf einige abenteuerliche Kapriolen an den Tag legen musste. Unsere Reise mit dem Dampfzug erfolgte gewissermaßen von oben nach unten. Auf den folgenden Seiten begleiten wir den Triebwagen T1 auf der Rückfahrt.

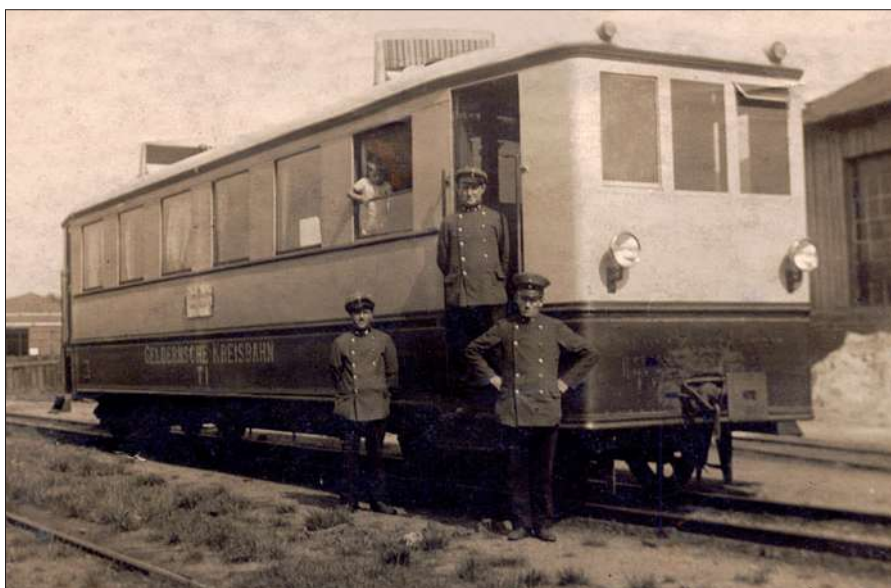
Unten der Plan mit den Haltestellen der Geldernschen Kreisbahn. Interessant ist, dass die Geldernsche Kreisbahn den Ort Geldern gar nicht berührt. Der Name rührt nämlich von der Gebietskörperschaft Kreis Geldern her. Außerdem wird deutlich, dass bislang nur die wichtigsten Orte als Modellbahnhöfe und einige markante Örtlichkeiten realisiert sind. Die zahlreichen Haltepunkte bieten aber auch für die Zukunft noch viel Potential zum Erweitern der Modulanlage.



BAHNHOF KEVELAER

BAHNHOF STRAELEN

BAHNHOF KEMPEN



aneinandergereiht werden können. Zwei Schrauben M8 mit Flügelmuttern fixieren die Module untereinander.

Die Tischbeine, Kanthölzer von 45 x 45 mm, wurden mit Querstreben zu Paaren verbunden. Diese Stützen werden in passende Halterungen unter dem Modul gesteckt und bei Bedarf mit einer Stellschraube fixiert. Letzteres ersparen wir uns aber meistens, weil die Sache auch so stabil steht.

Ursprünglich waren die Modultische 120 cm hoch. Sehr praktisch, um stehend daran zu arbeiten, aber zu hoch für viele Kinder. Kleine Trethocker halfen nur bedingt, weil die Kids sich an den Modulen festhielten. Also haben wir die Beine um 20 cm gekürzt und nun passt es auch für die meisten Kinder. Eine Schürze aus grauem Theaterstoff wird mit Klettband um die Anlage gelegt und verdeckt den Unterbau.

Die H0m-Schienen stammen von der Firma Tillig. Nur zwei Doppelkreuzungsweichen sind von der Firma Peco. Sie liegen auf einer 3 mm starken, geräuschdämmenden Gummimatte. Die Matten wurden mit Kontaktkleber auf den Untergrund geklebt. Die Gleisanlagen der Geldernschen Kreisbahn haben wir nach Originalplänen gebaut. Nur in der Ausdehnung mussten wir uns an den Modulmaßen orientieren.



Während der Benzoltriebwagen T1 mit seinen 100 PS aus dem Bahnhof Kempen knattert, muss sich Bauer Krebber mit wesentlich weniger Antriebsleistung begnügen.

Links: Im Bahnhof Kempen ist der Triebwagen T1 vorgefahren und wartet auf seine Reisenden. Das hervorragende Modell stammt von Panier und zeigt eine absolut authentische Lackierung und Beschriftung. Anscheinend berichtet die Zeitung wichtige Neuheiten.

Links unten: Originalfoto der Triebwagenmannschaft. Der T1 von DWK aus dem Baujahr 1924 sollte die notleidende GKB retten, aber es war schon zu spät, der LKW hatte die Transportaufgaben längst übernommen. Links der Lokführer Leopold Flinzenberg. Foto: Slg. Heinz Heines

Unten: Beschauliches Landleben mit Schafsherde (wobei nicht alle weißen Vierbeiner zur Gattung der Ovis zählen ...), Ochsenkarren und Kleinbahn.



In den Bahnhöfen Kempen, Straelen und Kevelaer traf die Kleinbahn auf ihre großen Geschwister der ehemaligen Staatsbahn und der Cöln-Mindener Bahn. Damit Güter leichter umgeladen werden konnten, wurden dort Gleisharfen von Normalspur und Schmalspur angelegt. Diese haben wir auf der Anlage mit Roco-Gleismaterial angedeutet.

Als Schottermaterial wurden verschiedene Produkte der Firma Minitec benutzt. Der flexible Schotterkleber ist von Langmesser Modellwelt. Damit wurden auch die Gleise fixiert. Es gibt kaum Laufgeräusche, weil dieser Kleber sie wirkungsvoll dämpft. Das Gleisbett und die Schienen wurden mit einer Sprühpistole aufwendig in mehrere Schichten koloriert.

Gefahren wird mit Lenz Digital plus. Die Lokomotiven wurden mit kleinen Decodern versehen und bekamen auch einen Kondensator verpasst, um Lücken in der Stromabnahme zu füllen.

Über manuelle Handregler an der Zuschauerseite kann die Fahr- und Rangiertätigkeit vor der Anlage ausgeführt werden; so halten wir ganz guten Kontakt zum Publikum.

Die Weichen werden von Hand über Stellstangen bedient. Die Bedienknöpfe sind an beiden Modulseiten vorhanden, weil die Anlage in verschiedenen Arrangements aufgestellt werden kann. Eines der Kurvenmodule ist symmetrisch ausgeführt und kann somit nach links oder rechts abbiegen. Die Anlage kann mit diesem Kniff als lange Schlange oder in U-Form aufgebaut werden. Auch die Steckplätze für die Fahrregler sind auf beiden Seiten der Module vorhanden, damit der Bediener seinen Standort frei wählen kann.

Die Drehscheibe im Bahnhof Kevelaer (es war die einzige, die die GKB hatte) ist Marke Eigenbau; sie wird elektrisch betrieben. Nach jedem Tastendruck hält sie automatisch beim nächsten der drei Abgänge.

Für Häuser, Haltestellen und spezielle Bauten wie Brücken, Bauernhöfe, Kloster, Schulgebäude, welche es nicht als fertigen Bausatz zu kaufen gibt, verwenden wir unterschiedliche Materialien, teils aber auch Bausätze der Firmen Auhagen, Noch, Kibri, Kölner Manufaktur, Jordan und Evergreen. Alle Figuren auf der Anlage (Preiser, Merten, Hauser) wurden farblich in die Zeit um 1920 umgestaltet.

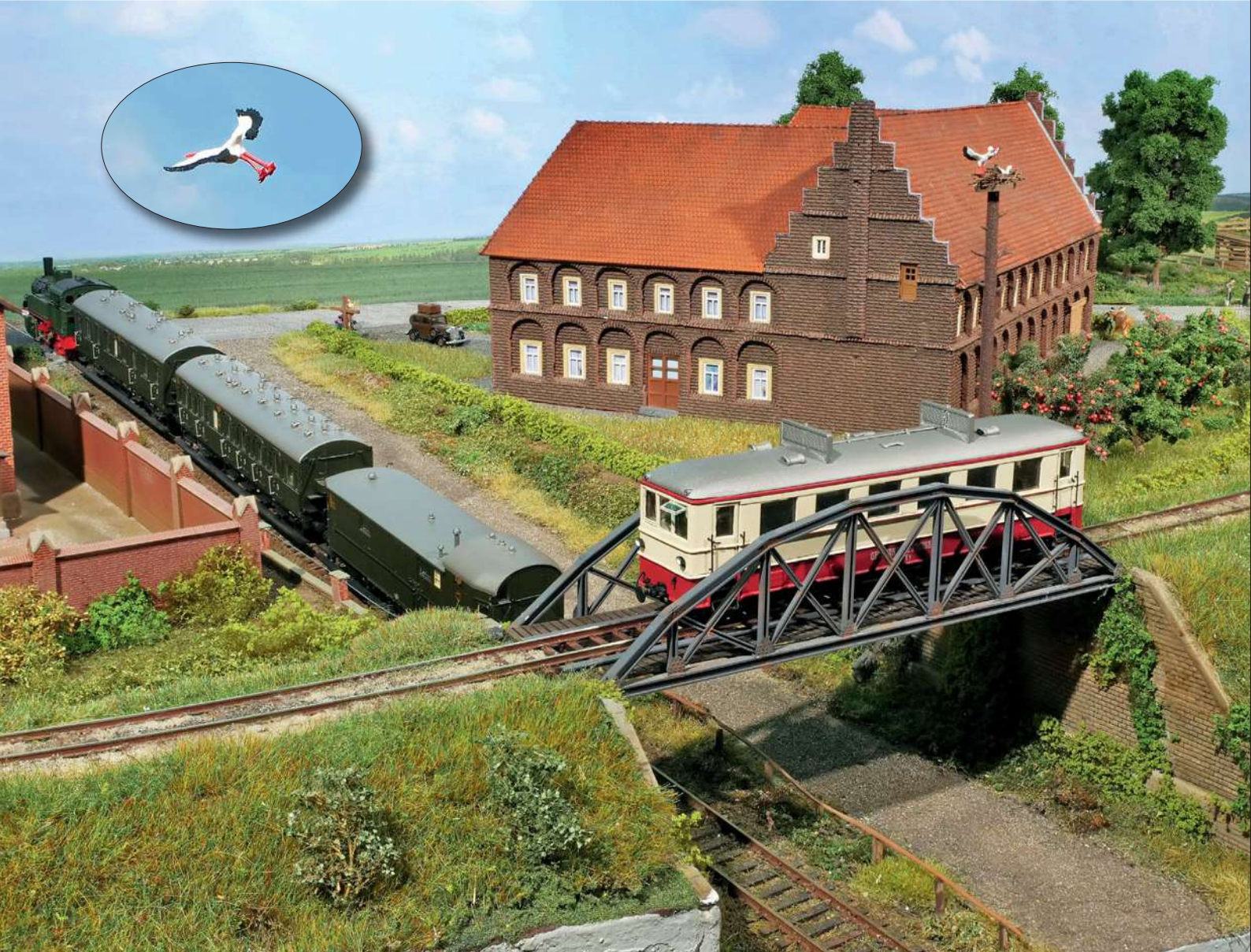
Die typischen Empfangsgebäude der Geldernschen Kreisbahn stammen von der Bochumer Firma Moebo. Dirk Möller hat sie nach unseren Originalplänen als Lasercutbausatz (Bahnhof Straelen) gefertigt. Sie wurden mit einer Inneneinrichtung komplettiert, die sichtbar wird, wenn das Licht per Knopfdruckaktion im Inneren eingeschaltet wird.

Das Kloster Zandt und die Flämische Stube wurden aus Mauerplatten von Jordan gebaut. Diese 3 mm dicken, geprägten Schaumplatten lassen sich



Nach dem Verlassen des Bahnhofs Kempen kommt erstmal gaaanz viel Gegend! Am Weiher trifft sich die Jugend zum Angeln, Hütten-bauen oder „Chillen“ – falls es das Wort überhaupt damals schon gegeben hat ...





Schon bald ist das Kloster Kamp erreicht und die Fahrgäste können der Storchenfamilie beim Brüten zusehen. Fotografenglück: Auch diesmal ist wieder der Zug der Cöln-Mindener Eisenbahn zufällig mit im Bild.

Rechts: Nachdem der Kalvarienberg bezwungen wurde, passiert die T1 nun auch die alte Molkerei. Das Modell der Molkerei wurde komplett selbst gebaut (wie die meisten Gebäude übrigens) und wartet sogar mit einer Inneneinrichtung auf.

sehr leicht bearbeiten, was gerade bei den komplizierten Bögen am Kloster äußerst hilfreich war. Fenster und Türen stammen aus dem Fundus von Auhagen. Einige wurden auch selbst gefertigt oder umgeändert, weil wir nichts Passendes gefunden haben.

Die alte Molkerei und die „Jülicher Häuschen“ wurden aus Polystyrol gebaut. Auch hier kamen Türen und Fenster von Auhagen zum Einsatz. Der Schornstein ist ebenfalls von Auhagen und der eingebaute Spur-0-Rauchgenerator von Seuthe. Das Milchkannenfahrrad ist ein Bausatz von Artitec.

Die Siedlungshäuser in Kvelaer sind Bausätze von Kibri. Sie waren den Vorbildern vom Niederrhein so ähnlich, dass wir hier auf Eigenbau verzichten konnten.

Auch der Bauernhof ist ein Bausatz, diesmal von Auhagen. Im Stall wurden Pferdeboxen und Strohspeicher nach-

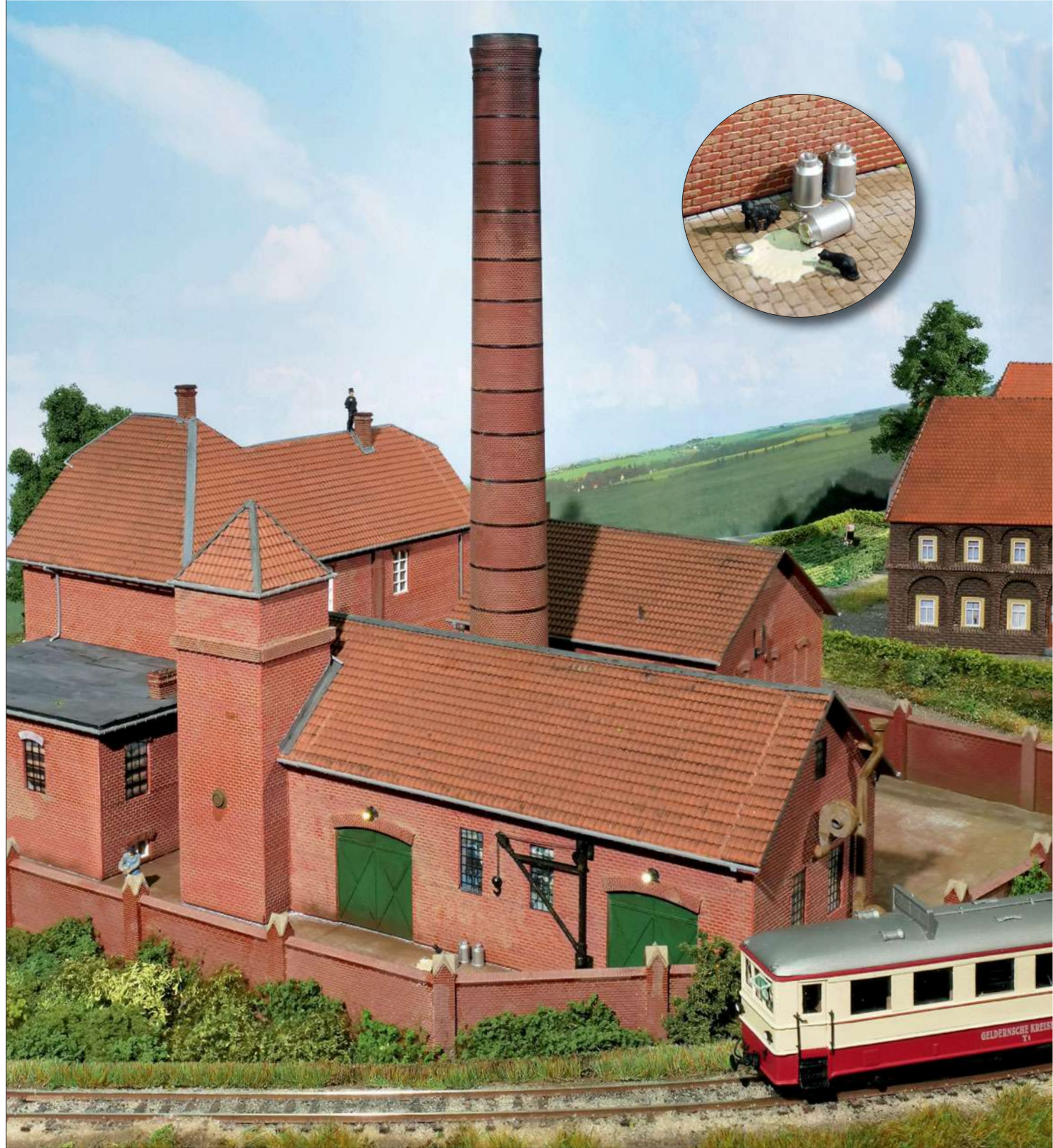
gebildet. Im Hof spielt ein Pferd von Viessmann gerade verrückt.

Auf der Kempener Kurve findet sich noch eine Bruchbude von Joswood und eine selbstgebaute Baumhütte. Auch der Baum stammt aus eigener Produktion. Ein junger Bursche klettert auf Knopfdruck das Seil hinauf oder herunter.

Die Gewächshäuser der Lehr- und Versuchsanstalt in Straelen wurden aus CD-Hüllen gemacht. Die Türen bestehen aus Furnierholz mit Griffen aus Kupferdraht. In den Gewächshäusern finden sich allerlei Anpflanzungen, darunter sogar Hanf (kleiner Gag). Auf dem Feld wachsen die ersten Spargelversuchsreihen heran. Daraus entstand später der heutzutage berühmte Walbecker Spargel. Die Spargelpflanzen haben wir aus Drahtstücken in weißlich-beigefarbiger Lackierung mit abgerundetem Kopf erstellt.

Vieles an Kleinmaterial (Holz- und Kunststoffleisten, Pappe, Kunststoff- oder auch Holzplatten) wird ebenfalls eingesetzt. Es wird je nach Erfordernis auf der Basis von Zeichnungen oder alten Fotos verarbeitet. Die Begrünung der Anlage (Wiesen, Felder und Bäume) ist mit den Produkten der Firmen Faller, Heki, Noch, Model Scene und Busch erstellt.

Die Straßen und Wege wurden in Gipsformen gegossen, die die Firma Spörle herstellte. Ebenfalls sind so die Schüttbahnsteige an den vorhandenen kleinen Bahnhöfen gefertigt. Eine Besonderheit sind die Kartoffelfelder. Hier wurde echte „Kartoffelerde“ verwendet. Diese wurde in einer Firma, die Kartoffelprodukte produziert, eingesammelt, getrocknet und gesiebt. Die Kartoffelpflanzen (Schaumstofflocken) wurden in mühseliger Arbeit einzeln aufgeklebt.

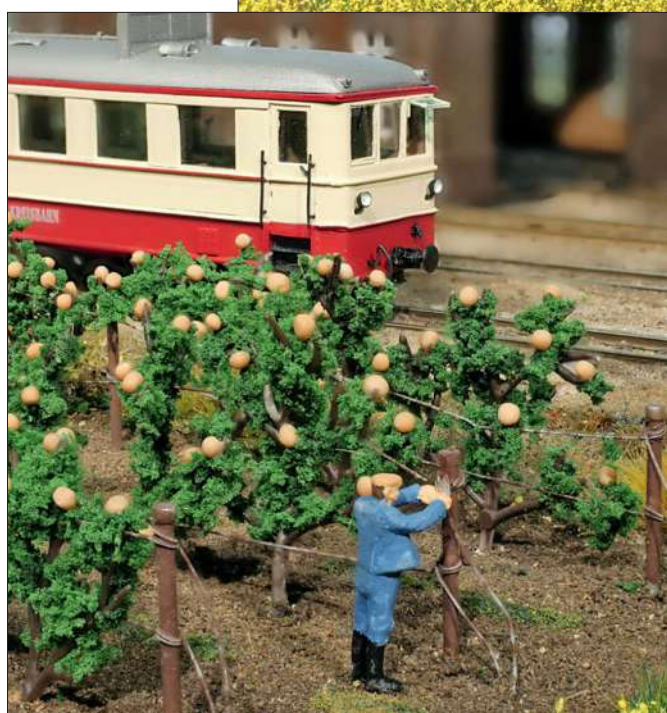




Oben: Hier sieht man gut, wie knapp die Schienen neben der Flämischen Stube lagen. Diese Gebäude existieren auch heute noch in der Annastraße.



Rechts: Einfahrt in den Bahnhof Straelen



Wir wissen nicht, welche Apfelsorten hier gezüchtet wurden, aber es sind auf jeden Fall ganz dicke Dinger. Die Rauchschwaden der Dampflok und die Abgase des Benzoltriebwagens haben den Früchten jedenfalls nicht geschadet. Vielleicht waren aber die Verbraucher auch noch nicht so empfindlich wie heute ...

Wir möchten die Anlage nicht zuletzt deshalb ausstellen, damit Kinder und Jugendliche sich für unser Hobby begeistern. Gleichzeitig soll etwas lokale Geschichte vermittelt werden. Da es nicht viel Fahrbetrieb auf der Schmalspurstrecke gibt, haben wir mehrere Gags eingebaut, die die Zuschauer suchen müssen. Vielleicht entdecken Sie ja schon einige auf den Bildern.

Mehrere Knopfdruckaktionen haben wir in kleinen Schalt- und Infopulten kombiniert. Hier können Zuschauer zum Beispiel selbst das Licht in den einzelnen Bahnhofsräumen ein- und ausschalten, um zu sehen, wo was ist. Aber auch einige bewegte Figuren von Viessmann faszinieren die Zuschauer.

Einen wichtigen Aspekt haben wir erst 2018 in Angriff genommen. Die

Wir sind fast am Empfangsgebäude angekommen. Die Versuchsfelder blühen üppig. Sogar der erste Spargel wird hier erprobt (und wurde später zum berühmten Walbecker Spargel).



Kleintiere führen hier ein gutes Leben. Nahrung im Überfluss und noch keine schnellen Verkehrsmittel.



Auch in den Gewächshäusern grünt und blüht es. Sogar verbotene Pflanzen wachsen hier heran – natürlich nur zu Versuchszwecken!

Die Herrschaften überlegen noch, ob sie weiter radeln wollen oder doch lieber ein Stück mit der Bahn fahren möchten.





Oben: Die Stute Cavallina hat heute wohl keinen Bock auf eine Reittour. Jedenfalls scheut das sensible Tier und ist kaum zu bändigen.

Links: Ein Klön am Wegesrand zwischen Altbauer Heussen und seiner Schwiegertochter, die eben die Wäsche zum Trocknen auf der Bleiche ausgelegt hat.

Unten: Begegnung zwischen Hofkatze und Gänserich. Das kräftige Geflügel sollte mit der noch jungen Mieze fertig werden.



Wagen unserer Bahn müssen noch umlackiert und beschriftet werden. Manche werden sogar einen neuen Wagenkasten bekommen, damit alles möglichst genau wie damals wird (3D-Druck). Wundern Sie sich also nicht, wenn die Beschriftungen vielleicht nicht passen. Die Lokomotiven tragen Ätzschilder aus der Fertigung von Beckert; die Vorlagen dazu lieferte Lutz Kuhl von der MIBA-Redaktion.

MODELLBAUTEAM RHEIN-MAAS E.V.

Das Modellbauteam Rhein-Maas (MBT) ist eine Gruppe von Modelleisenbahnern und Modellbauern im Gebiet zwischen Rhein und Maas, die gemeinsam ihr Hobby betreiben und fördern wollen. Die Mitglieder treffen sich jeden Freitagabend zum Basteln, unternehmen Ausflüge, besuchen Ausstellungen oder nehmen selbst daran teil. Viele sind nebenher auch Mitglieder in an-





Dieser mächtige Baum ist quasi das Wahrzeichen kurz vor dem Bahnhof Kevelaer.

Unten: Blick in die Hausgärten der Siedlungshäuser an der Geldernerstraße. Schweine, Hühner und Gänse sind fast überall anzutreffen.





Einfahrt in den Bahnhof Kevelaer. Der 100 PS starke Triebwagen hat die Strecke wesentlich schneller zurückgelegt als der Dampfzug.

Unten: An der Ladestraße warten schon die nächsten Güter auf ihren Transport. Auch hier sind die Hausgärten gut gepflegt. Ganz rechts wurden einige Normalspur-Personenwagen abgestellt.





Auch in Kevelaer sind die Geländestreifen neben den Bahnhofsgleisen von gut gepflegten Nutzpflanzen gesäumt. Die Selbstversorgung war auf dem Land damals noch völlig normal.





Kaum sind die Fahrgäste der vorherigen Fahrt ausgestiegen, stehen auch schon neue Passagiere zur Fahrt nach Kevelaer bereit.

Links: An die guten, alten Zeiten der Geldernschen Kreisbahn erinnert auch dieses Ölgemälde.

deren Modelleisenbahn- und Modellbauvereinen.

Ein wichtiges Projekt ist die Internationale Eisenbahn- und Modellbauausstellung, die wir regelmäßig organisieren (2004, 2006, 2008 in Kevela-

er, 2014, 2016 und vor allem am 09. + 10. Juni 2018 in Auwel Holt). Das MBT bietet mit diesen Ausstellungen den großen und kleinen Modellbauvereinen aus der Region eine Plattform. Hier können sie sich dem Publikum

präsentieren und mit Gleichgesinnten austauschen.

An der hier vorgestellten Modellbahnanlage nach dem Vorbild der Geldernschen Kreisbahn bauen wir seit 2009. Mit Unterstützung der Industrie, vielen Mitbewohnern und Archiven aus dem Gebiet linker Niederrhein sowie einem Buch von Lothar Riedel haben wir die Möglichkeit erhalten, diese Modellbahn ganz genau nach Vorbild zu bauen.

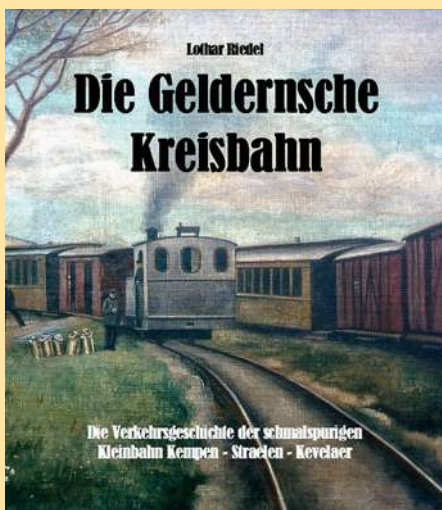
Die Anlage ist in Modulbauweise erstellt, damit sie auf Ausstellungen gezeigt werden kann. Mit diesem Projekt hoffen wir, nicht nur Modellbauer zu begeistern, sondern auch Heimatforscher und andere Interessenten. Durch unsere Arbeit erhielten wir auch Unterstützung durch die Stiftung VOBA Heimatforschung und -pflege.

Um die Jugendarbeit für die Modellbahn anzukurbeln, halfen und unterstützten wir die St. Katharinen Schule in Auwel Holt dabei, eine eigene Jugendgruppe (AG Modellbahn Kids) zu gründen. In diesem Rahmen werden einmal im Jahr Bastelnachmittage für Kinder aus der Straelener Umgebung in der Schule veranstaltet.

Das MBT sieht sich als grenzüberschreitender Verein. Wir sind Mitglied im Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) und der Nederlandse Modelspoor Federatie (NMF).

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Unter <https://www.facebook.com/Modellbauteam> finden Sie weitere Informationen zum Verein. Noch einfacher ist es, wenn Sie uns persönlich ansprechen, wo immer wir uns auch begegnen.

WEITERFÜHRENDE LITERATUR:



Wer sich mit der Geschichte der Geldernschen Kreisbahn näher befassen möchte, sollte in das gleichnamige Buch von Lothar Riedel schauen. In akribischer Kleinarbeit hat der Autor Fakten und Anekdoten, Bilder und Grafiken zusammengetragen, die diese Kleinbahn zu Recht dem Vergessen entreißen. Zahlreiche Abbildungen sind bislang unveröffentlicht. Das Werk ist zu beziehen bei Lutz Riedel, Eigenverlag Riedel, Hornhof 19, in 45478 Mülheim an der Ruhr, info@eigenverlag-riedel.de. Format 20,7 x 21,1 cm, Umfang 144 Seiten. Der Preis liegt bei € 19,95.

Die Spezialisten



Sie haben wenig Platz für eine Modellbahn und suchen vorbildgerechte Stationen? Oder haben Sie eine Anlage mit reichlich Strecke und möchten hier ein wenig Abwechslung hineinbringen? In beiden Fällen werden Sie in der neuen Spezial-Ausgabe der MIBA-Redaktion fündig.

Nachdem ein Grundlagenbeitrag die kleinen, aber feinen Unterschiede zwischen Haltepunkt, Haltestelle und Bahnhof aufgezeigt hat, geht es direkt an die Planung eines kleinen Bahnhofs, der wenig Fläche beansprucht und dennoch vieles bietet. In mehreren Beiträgen stellen die MIBA-Autoren kleine Stationen vor, die ohne raumfressende Gleisanlagen auskommen, aber dennoch höchst interessante betriebliche Möglichkeiten bieten. Aufschlussreich ist eine Rückschau in die Epoche II, als sogar Haltepunkte mit Personal besetzt waren.

Ein MIBA-Spezial mit vielen konkreten und praxiserprobten Umsetzungsvorschlägen – nicht nur für kompakte Modellbahn-Anlagen!

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 120 11618 | € 12,-

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 106
Planung mit Ahnung
Best.-Nr. 120 10615



MIBA-Spezial 107
Patina mit Perfektion
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108
Schnittstelle Schiene – Straße
Best.-Nr. 120 10816



MIBA-Spezial 109
Arkaden, Viadukte und Portale
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110
Kleine Welt – meisterlich geplant
Best.-Nr. 120 11016



MIBA-Spezial 111
Gelungene Gleise
Best.-Nr. 120 11117



MIBA-Spezial 112
Modellbahn mobil
Best.-Nr. 120 11217



MIBA-Spezial 113
Animierte Anlagen
Best.-Nr. 120 11317



MIBA-Spezial 114
Pragmatische Planung
Best.-Nr. 120 11417



MIBA-Spezial 115
Neues für Nerds
Best.-Nr. 120 11518

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-



Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr.
12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr.
12089112-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



FRANKFURT HEUTE IN N

TEXT: TORSTEN DECHERT, FOTOS: CHRISTIANE VAN DEN BORG



Auf den stark befahrenen Eisenbahnstrecken rund um Frankfurt gibt es immer etwas zu sehen – diesen Eindruck wollte Torsten Dechert auch mit seiner Anlage vermitteln. Hier streben ein aus Offenbach (oder besser dem Schattenbahnhof ...) kommender ICE und ein Regionalzug aus Hanau dem Frankfurter Hauptbahnhof entgegen. Als bekannte Landmarken sind im Hintergrund der alte Goetheturm und der Henninger-Turm zu erkennen, die beide in dieser Form mittlerweile nicht mehr existieren.





Hinter den beiden Bahnstrecken wurde der Frankfurter Stadtteil Oberrad angedeutet. Die Gebäude entstanden alle nach realen Vorbildern, die dort an der Offenbacher Landstraße zu finden sind – allerdings nicht unbedingt in dieser Reihenfolge, denn schließlich sollte auf dem begrenzten Raum der Anlage ein stimmiges Bild entstehen. Die Hochhäuser und die beiden Kirchen im Hintergrund sind im Maßstab stark verkleinert, um den Eindruck der räumlichen Tiefe zu verstärken.





Was wäre Frankfurt ohne seinen Rhein-Main-Flughafen? Diese Frage beschäftigte Torsten Dechert beim Bau seiner Anlage – und so durften auch die Flugzeuge im Landeanflug über Sachsenhausen nicht fehlen. Anwohner sind über den realen Fluglärm seit je her geteilter Meinung, aber im Modell sind die kleinen Flieger zum Glück deutlich leiser. Die „leuchtenden“ Wolken der Hintergrundkulisse entstanden aus Plexiglasplatten, die von Leuchtstoffröhren angestrahlt werden.





Schuld an allem sind zwei Herren: Gisbert Fait und Klaus Rehn. Der Erste, Gisbert Fait, ist mein Onkel und Feuerwehrmodellbauer (so stammen die Feuerwehrautos im Amerika-Abschnitt des MiWuLa von seiner Kleinserienfirma MFÖ); er ist 14 Jahre älter als ich.

Im Kindergartenalter war ich oft zu Besuch in seinem Jugendzimmer bei meinen Großeltern in Lauterbach im Vogelsberg. Dort sah ich nicht nur ein Buch mit eindrucksvollen Fotos von Feuerwehrfahrzeugen, sondern auch meinen Onkel, wie er aus verschiedenen Wiking-Modellen ein vorbildgerechtes Modellfahrzeug baute. Wieder zuhause in Frankfurt, probierte ich das ebenfalls und klebte die gelben Plastikflügel eines Spielzeug-Doppeldeckers auf ein Matchbox-Feuerwehrauto – jetzt konnte es fliegen! Damit hatte ich den ersten Schritt in Richtung Modellbau getan ...

Dann kam ich eines Tages an der „Nordwest-Apotheke“ vorbei. Es war Adventszeit, in der es früh dunkel wird, und im Schaufenster leuchtete eine weiße Winterlandschaft aus Gips,

Eisenbahn in der Großstadt ist immer ein faszinierendes Modellbahnthema. Dies allerdings auf einer sehr begrenzten Anlagenfläche überzeugend darzustellen, kann selbst in den kleinen Baugrößen zu einer echten Herausforderung werden. Torsten Dechert beschränkte sich daher bei seiner Anlage auf einige wenige Vorbildsituationen seiner Heimatstadt Frankfurt, die er ganz gezielt aussuchte und im Modell nachbildete.

in der Züge fahren. Da blieb ich lange – mein Opa hatte deutlich Mühe, mich zum Weitergehen zu animieren. Es war nix zu machen, da reichte eine Stunde nicht. War das toll!

WIE ALLES ANFING

Es gab eine bauchige rote Diesellok, eine andere Diesellok hatte ich auch schon einmal in echt gesehen. Außerdem gab es eine Schnellzugdampflok mit drei großen und ganz vielen kleinen Rädern und einem Gestänge, das komplizierte Sachen machte – das versuchte ich verzweifelt zu erforschen. Aber das Signal sprang auf „Grün“ – da war sie weg. Mist!

Der Erbauer der Anlage war Klaus Rehn, der Sohn des damaligen Apothekers. Er baute jedes Jahr die Anlage weiter aus. Märklin-M-Gleise, Faller-Häuser, Wiking-Autos, Abstellgruppe und Personenbahnhof mit zwei

Ebenen. Alles in weißem Gips mit aufgestreuten glitzernden Schneeflocken – ein Traum! Ich weiß noch, wie ich an dem Fenster mindestens eine gute Stunde nach La-

denschluss hin und her lief ...

Auf mein Gequengel hin bekam ich von meinen Eltern schließlich eine Brio-Eisenbahn. Dazu baute ich mir aus Legosteinen aber noch zwei blaue Gehäuse mit weißen Drehelementen, an denen ich immer drehte, bevor ich die Züge schob. Damit hatte ich zwei „Trafos“ wie ein echter Modelleisenbahner ...

Aber der große Tag sollte kommen! Als ich acht Jahre alt war, durften mein Bruder und ich in den beiden Wochen vor Weihnachten nicht mehr ins Wohnzimmer. Wir wurden auch immer aufgefordert, wegzusehen, wenn sich die Wohnzimmertür öffnete. Am 24. Dezember wurde es dann tagsüber sehr hektisch, wir bekamen gewissermaßen „Stubenarrest“ und durften das Kinderzimmer nicht mehr verlassen. Wir sollten aber unsere kleinen Autos rausrücken und aus Legosteinen Häuser bauen ...



Eisenbahn in der Großstadt. Als Reisender sieht man vom Zug aus selten mehr als die Bäume und Häuser unmittelbar neben der Strecke – ein ähnlicher Effekt sollte auch beim Betrachten der Anlage entstehen.

Von der Bebraer Bahn zweigt die Strecke nach Hanau ab und überquert sie nach einer Steigung in Richtung Main und weiter zum Ostbahnhof. Unten führt indes die Bebraer Bahn geradeaus in Richtung Offenbach; auf der Anlage geht es hier in den Schattenbahnhof. Die obere Strecke endet derzeit einfach am vorderen Anlagenrand. Falls einmal ein größerer Anlagenraum zur Verfügung stehen sollte, könnte sie hier weitergeführt werden. Beim Vorbild werden die Betonmauern mehr oder weniger flächendeckend von Graffiti „verziert“.



Um fünf bimmelte das Glöckchen. Wir durften rein: Eine Fleischmann-Eisenbahn! Juhuuu! Ein Gleisoval mit Ausweich- und Abstellgleis auf grünem Golfplatzrasen! Dazu eine Schlepptender-Dampflok mit drei großen Rädern, zwei grüne Personenwagen und zwei braune offene Güterwagen. Von Oma und Opa gab es im Laufe der Tage noch zwei Kesselwagen: einer mit „Esso“- , der andere mit „Shell“-Aufschrift.

Außerdem wollte ich als Bub noch ein Schlagzeug haben. Das ist aber eine andere Geschichte. Jedenfalls haben sich die beiden heißen Wünsche als sehr langfristige Investitionen erwiesen, denn eigentlich dreht sich mein Leben heute ums Schlagzeugspielen und Musikmachen (beruflich) und um den Modellbau (im Rest der Zeit).

Beim Modellbau interessiert mich die ganze Welt. Ob Pflanze, Mensch, Tier, Fahrzeug, Haus: Alles wird automatisch gedanklich in verschiedenen Maßstäben verkleinert. „Ich denke drauf rum“, nenne ich das. Wie sieht ein Industriezaun in der Baugröße N aus? Von weitem ähnelt er eher einem matten Tesafilmstreifen als einer stabilen Stahlkonstruktion. „Aha – mal was mit Overheadfolie ausprobieren!“ kommt es mir dann in den Sinn.

Umgekehrt denke ich mir gerne Kleines groß. Verpackungsteile, Kugel-





schreiberteile, Strukturen auf der Platine eines Tablets – all das könnte in „Groß“ etwas ganz anderes sein. Der Modellbau bietet jedem in der heute technisch ausdifferenzierten Welt die Möglichkeit, sich als „Universalgenie“ zu betätigen. Man kann malen (als Schüler versuchte ich einmal, Leonardo da Vincis „Abendmal“ mit Buntstiften genau zu kopieren ...), und man kann Antriebe und Mechanismen konstruieren. Man lernt viel am Computer – sei es Steuerung oder Konstruktion – und man ist oft draußen zum Beobachten und Recherchieren. Das Modellbau-Hobby lässt sich beliebig komplex betreiben! Nur Wenigen dürfte bekannt sein, dass beispielsweise die heute bekannte Computer-Hacker-Szene einst an der berühmten Modelleisenbahnanlage des „Tech Model Railroad Club“ am „Massachusetts Institute of Technology“ MIT entstanden ist ...

FRANKFURTER MOTIVE IN N

Ich bin in einer Großstadt aufgewachsen. Aber wie kann man zu diesem Thema eine Anlage bauen, die nicht nur viele nachbildungswürdige Aspekte einer „Metropole“ darstellt, sondern auch künstlerisch die charakteristische Stimmung wiedergibt? Das Gleisvorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofes zieht

sich immerhin über rund vier Kilometer hin. Das schließt eine maßstäbliche Nachbildung im Modell eigentlich von vorneherein aus. Wolfgang Freys Anlage mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof in der Baugröße N war mir noch nicht bekannt und bleibt für mich immer noch ein Mirakel!

Daher überlegte ich mir, die Eisenbahn so zu präsentieren, wie man sie als Fußgänger, Fahrrad- oder auch als Autofahrer erlebt. Sie überquert hier und da eine Straße, sie führt auf einer Brücke über den Main, aber ansonsten verschwindet sie hinter irgendetwas, das vor ihr steht. In einer Großstadt steht eigentlich immer etwas vor etwas anderem. Vor dem Haus steht ein Baum, davor ist eine Hecke, davor ist ein Laternenpfahl, vor dem aber noch eine Werbetafel steht, vor der wiederum Autos parken. Nur Verkehrswege wie Straßen, Wege und Eisenbahnstrecken erlauben einen weiteren Blick.

So kam mir die Idee, den Blick des Betrachters mit verschiedenen Verkehrswegen zu lenken. In der Oberstufe – ich besuchte ein Technisches Gymnasium, die Heinrich-Kleyer-Schule in Frankfurt – besuchten wir das „Deutsche Museum“ in München. Viele mögen an die große Fleischmann-Anlage dort denken. Mich beeindruckten aber vor allem die Dioramen; „Der Weg des

Stroms“ ist das bekannteste. Hier wurde perspektivisch gebaut. Weil man bei rund sieben Metern Breite und fünf Metern Höhe den vom Erbauer gewünschten Betrachterblick nicht erzwingen kann, wird er durch die Komposition geschickt in die richtige Richtung gelenkt. Ich kann nur jedem empfehlen, die Dioramen des Deutschen Museums zu besichtigen. Das Licht, die „fließenden“ Maßstäbe, die ausgerendete Kalotte mit dem Hintergrundgemälde, das steht für mich nach wie vor für eine vollendete Gestaltung.

Schließlich konzipierte ich nach einigen Vorstufen eine L-förmige Anlage. Am wichtigsten war mir die „Main-Neckar-Brücke“ über den Main vom Westhafen nach Sachsenhausen. Darüber führen auf insgesamt vier Gleisen die Main-Neckar-Bahn und die Bebraer Bahn. Ich teilte mein Werk in zwei Abschnitte und begann mit den südlichen Stadtteilen. Hier baute ich nach der Main-Neckar-Brücke als Erstes einen Teil der Seehofstraße mit der Eisenbahnbrücke, die sie überquert. Danach folgte die Offenbacher Landstraße, die gesamte Straßenbahnstrecke und eine Fußgängerunterführung am Park des „Caroliums“, bevor ich die eigentliche Eisenbahn darüber bauen konnte. Dazu hatte ich einen Plan auf Millimeterpapier.



Nach dem Verlegen und Einschottern der Gleise baute ich die Häuser am Buchrainplatz und an der anschließenden Offenbacher Landstraße. Dahinter liegt der Stadtwald. Am linken L-Schenkel ließ ich die Eisenbahnstrecke an den Anlagenrand herankommen, damit sich hier die Züge gut beobachten lassen. Der Abzweig ab der Brücke über die Seehofstraße in Sachsenhausen bot sich als Vorbild an. Das Überwerfungsbauwerk konnte meinen Zügen als Zugang zur Schattenwelt dienen.

Aber in Frankfurt findet der Verkehr nicht nur am Boden statt. In Oberrad

und Sachsenhausen bekommt man einen guten Eindruck vom Landeanflug auf den Rhein-Main-Flughafen. Das wollte ich ebenso darstellen wie den Rettungshubschrauber, der, seit ich denken kann, einmal täglich über meinen Kopf hinwegsaust. Das ist der legendäre Christoph Zwo – früher gelb, heute orange.

DIE MAIN-NECKAR-BRÜCKE

Wie viele Stunden habe ich auf dieser Brücke verbracht? Sie hat einen angebauten Fußgängerweg, und dafür bin

ich der Bahn sehr dankbar. Es donnert so toll, wenn die Züge darüber rollen – mit gerade einmal 40 km/h, denn hier herrscht Tempolimit. Der Fahrdraht hängt sehr tief, weil man bei der Elektrifizierung 1957 die Brücke nicht neu bauen wollte. Von der Hafenmeisterei bekam ich sogar Pläne! Das war noch in den Neunzigerjahren, heute ist es unvorstellbar. Jedenfalls läuft die Brücke nicht im rechten Winkel über den Main, sondern leicht schräg, was die Fachwerkkonstruktion spannend macht. Die Brückenpfeiler müssen ja in der Strömung des Mains stehen. Wäh-

Oben: Ein besonderer Blickfang auf der Anlage ist die große Eisenbahnbrücke über den Main. Die Frankfurter Seite im Vordergrund ist derzeit noch eine Baustelle – hier soll es demnächst weitergehen.

Rechts: Und so sieht es an der gleichen Stelle beim Vorbild aus. Für die Nachbildung im Modell konnten Originalpläne verwendet werden





Die Eisenbahnbrücke steht auf der Anlage praktisch direkt vor der Hintergrundkulisse. Die Brückenpfeiler wurden aus Terracottagips gegossen und mit Wasserfarben bemalt und gealtert.



rend ich noch über die Nachahmung mit Evergreen-Profilen sinnierte, lief mir mein alter Freund und Schlagzeug-Kollege Niels Sonnemann über den Weg. Er erzählte mir, dass er nun eine Architektur-Modellbaufirma namens „modello“ betreibe. Ein Traum! Lackierkabine, Sandstrahlgerät und eine CNC-Fräse. Dazu ein routinierter Profil-Modellbauer als Lehrer für mich! Herz, was willst du mehr?

DIE BRÜCKE IM MODELL

Anfangs wollte der Bau allerdings nicht so recht klappen. Die Angaben, die ich Niels über die Brücke gemacht hatte, stimmten anscheinend nicht. Daher besuchten wir sie zusammen; dabei



Die Frankfurter Main-Neckar-Brücke beim Vorbild. Aufgrund der Konstruktion hängen die Fahrleitungen sehr niedrig, sodass hier die Geschwindigkeit auf lediglich 40 km/h beschränkt ist.



machte sich Niels Skizzen der Brücke. Schließlich bauten wir sie zum dritten Mal – und endlich stimmte alles. Das Fachwerk ist recht kompliziert, durch die schiefe Anordnung der Träger blickt man auf einen Wald aus schiefem Stahl, wenn man direkt auf der Brücke steht.

Die Basis des Modells besteht aus zwei langen Holzbrettern mit jeweils zwei Flexgleisen. Die Schwellen deckte ich mit Papier ab, das ich vorher mit brauner Dispersionsfarbe angemalt hatte. Darüber wurden die einzelnen U-förmigen Fachwerkfelder gestülpt. Sie bestehen jeweils aus sechs Polystyrol-Frästeilen – auf jeder Seite ein inneres und ein äußeres. Die Sprossen in den Trägern sind dabei an einer Seite schon berücksichtigt. Geklebt haben wir mit dem nicht so ohne Weiteres erhältlichen Chloroform. Das ergibt eine Art Plastikleber mit Turboeffekt und hält bombenfest bis heute; die Brücke ist mittlerweile immerhin schon 17 Jahre alt.

Als Niels mein etwas grobschlächtiges Urmodell eines Brückenpfeilers sah, setzte er sich sofort an den Computer und entwarf mit seinem CAD-Programm eine deutlich detailliertere Ausführung. Es ist im Prinzip nur eine Hälfte eines Pfeilers, damit fertigte ich eine Silikonform an. Meine Idee war, den Sandstein auch von seiner haptischen Anmutung her darzustellen. So besorgte ich mir Terracottagips – er ist von der Farbe etwas heller und gelblicher als Blumentöpfe.

Dann goss ich die Hälften und klebte sie Rücken an Rücken zusammen. Den oberen Teil besprühte ich mit grauer Grundierung aus dem Baumarkt als Betonnachbildung. Anschließend zog ich mit den Modellpfeilern an die Originalbrücke; am Main-Ufer versah ich sie



Beim Modell der Main-Neckar-Brücke wurde auf die korrekte Nachbildung der filigranen Stahlkonstruktion besonderer Wert gelegt. Das war aufgrund der schiefen Anordnung der Träger nicht ganz einfach und gelang erst im dritten Anlauf ...

mit Farben aus dem Pelikan-Malkasten und Original-Mainwasser mit reichlich Moos und Schimmel.

Den Treppenaufgang am Sachsenhäuser Ufer fräste mir ebenfalls Niels. Als ich die vielen Treppenstufen und die komplexe Geometrie wegen des „schiefen“ Mains sah, bat ich Niels, ihn auch zusammenzukleben. Er besitzt diese professionelle Skrupellosigkeit, ohne jede Aufregung innerhalb von

ein bis zwei Stunden ein solches Werk zusammenzusetzen. Von mir stammen dann die etwas größeren Fachwerkbalken, die Bemalung der Treppe und die Fahrrad-Zwangsschienen aus Papier.

Neben der Brücke steht das von mir sogenannte „Simsalabim-Gerät“, beim Vorbild empfängt es Fernwärme, die durch Rohre unter dem Fußgängersteg an der Brücke vom Kraftwerk am Westhafen kommt. Dort wird der Dampf auf mysteriöse Weise behandelt und unter der Brücke hindurch nach Niederrad geschickt. Dazu bog ich Polystyrolrohre und baute die Einhausung mit Seitenteilen aus einem Siebdruck-Sieb; das Dach besteht aus Papier. Die Leitern und der dünne Draht für die Geländer kommen aus dem Architekturmodellbau-Zubehör.

Die Straßenbahnstrecke unterhalb der Main-Neckar-Brücke beim Vorbild; diese Situation wurde auch im Modell so weitgehend wie möglich nachgebildet. Unter dem Fußgängersteg sind die Rohre der Fernheizleitungen zu sehen, die vom Kraftwerk am Westhafen auf der gegenüberliegenden Seite des Mains kommen.





Die Südzufahrt der Main-Neckar-Brücke, im Hintergrund ist der alte Henninger-Turm zu sehen. Unten: Kulissentruck mit Ausflugsschiff. Die plastische Wirkung wird durch die Beleuchtung unterstrichen und kommt so erst richtig zur Geltung.



Die Brücke hat auch eine Beleuchtung, die mit Kunststofflichtleitern und unter der Anlage angebrachten Halogenlampen realisiert wurde. Die Lichtleiter für die Fußgängerlampen laufen durch Löcher in den Terracotta-Pfeilern (die ich schon beim Gießen berücksichtigt hatte) hoch in die Fachwerkkonstruktion und kommen dort seitlich heraus. Die Lampenkörper sind kleine Glasperlen aus dem Bastelbedarf, die ich mit einer dünnen Bänderole beklebt habe.

Die Lichtleiter für die Schifffahrtsschilder laufen durch das Fernwärmerohr. Die Schilder selbst kommen aus dem Tintenstrahldrucker und erhielten Häubchen aus silbern lackiertem Druckerpapier; in diese Häubchen reichen die Lichtleiter. Die Radar-Reflektoren entstanden aus gelbem Papier und werden von ineinander gesteckten Messingröhrchen gehalten.

Der Main selbst besteht aus einer simplen durchsichtigen Platte für Duschkabinen aus dem Baumarkt. Als Basis dient ein mit brauner Dispersionsfarbe bemaltes ebenes Brett. Als Hintergrundkulisse habe ich ein Foto benutzt, das beim Durchfahren der Brücke von einem Ausflugsschiff aus entstand.

Gewissermaßen vom Dach des „Carolinum“ bietet sich ein Blick auf die Straßenbahnbau- stelle unterhalb der Eisenbahnbrücke.

Wenn man unter der Modellbrücke hindurchschaut, sieht man ein festlich illuminiertes Ausflugsschiff. Um einen 3D-Effekt zu erzeugen, habe ich hinter seine Fenster einen beleuchteten Kasten von 0,8 cm Tiefe geklebt, in dem ich Figuren aus dem Architekturmodellbau in den Maßstäben von 1:200 bis 1:500 entsprechend der Verjüngung des Fensterbandes von links nach rechts immer kleiner werdend geklebt habe. Dieser Effekt funktioniert erfreulicherweise sehr überzeugend. Es sieht aus, als ginge das Schiff irgendwie in das Bild hinein. Das Gehirn will sich die Figuren gleich groß denken und suggeriert so die Weite. Da nutzt selbst meine eigene Kenntnis über die Täuschung nichts. Das rote Lichterband besteht aus Lichtleitern, deren Lichtpunkte ich ebenfalls von links nach rechts immer kleiner habe werden lassen. Da es die Lichtleiter nur in einheitlichen Größen gibt, habe ich sie von außen einfach mit aufeinander zulaufenden Papierstreifen überklebt.



Über einen behelfsmäßigen Treppenaufgang aus Holz gelangt man von der Straße auf den Fußgängersteg der Eisenbahnbrücke. Gleich daneben steht das „Simsalabim-Gerät“ der Fernheizleitung aus dem Kraftwerk am Westhafen.





Der markante Betonbau des „Carolinums“ musste im Modell deutlich verkleinert werden. Dabei war es erforderlich, bei der Größe einen Kompromiss zu finden – schließlich sollte das Gebäude auch wiederzuerkennen sein. Im Inneren erhielt das Modell eine Beleuchtung. Angst vor dem Zahnarzt sollte man hier indes nicht haben ...

DAS CAROLINUM

Um auf der Anlage einen authentischen Blick auf das südliche Mainufer zu erhalten, musste unbedingt das dort liegende erste Gebäude nachgebildet werden. Das ist das „Carolinum“, das Zahnärztliche Universitäts-Institut. Es handelt sich um einen großen Bau im Stil des „Brutalismus“ mit viel sichtbarem Beton und ein paar kleinere Nebengebäude. Der große Bau ist wirklich sehr groß: Die Längsflanke misst achtzig Meter! In der Baugröße N würde das Modell eine Grundfläche von ein-einhalb Pizzaschachteln benötigen ...

Eine genau maßstäbliche Nachbildung würde einen Betrachter wohl eher irritieren – ganz abgesehen davon, dass ich auch noch etwas anderes darstellen wollte als diesen Betonbau. Als sinnvolle Lösung blieb nur eine weitere Verkleinerung des Modells. Ich klebte zunächst einige einfache Papiermodelle zusammen, um funktionierende Proportionen zu ermitteln. Danach setzte sich wieder Niels an seinen Computer mit dem CAD-Programm – die CNC-Fräse übernahm das Teileschneiden.

Die Anbauten wie Klimaanlage und Vordächer entstanden aus Polystyrolplatten, diesmal aber „per Hand“ mit dem Cuttermesser zugeschnitten. Die Farbgebung erfolgte mit Sprühfarben aus dem Baumarkt. Oben auf dem Dach malte ich mit dem Pinsel sogenannte „Gesteinsfarbe“ aus dem Bastlerbedarf auf. Sie eignet sich ganz hervorragend





dazu, um in den kleinen Maßstäben Kieselsteine oder Schotter darzustellen. Sie gibt es in vielen verschiedenen Farben, hier eine Art Beige.

Im „Carolinum“ sollte wie beim Vorbild innen ein kaltes Neonlicht zu sehen sein. Ich besorgte mir dazu zwei Leuchtstoffröhren aus dem Kfz-Bedarf für 12 V. Im Gebäude setzte ich Wände aus milchigem Plexiglas ein, die von hinten durchleuchtet werden. Das ergab eine schöne gleichmäßige Beleuchtung. Zu den Fenstern hin stellte ich ein paar Zahnarztstühle auf, über denen jeweils Lichtpunkte mit den erwähnten Lichtleitern gesetzt wurden. Das medizinische Personal war einfach herzustellen, es sind unbemalte Preiserlein mit hautfarbenen Klecksen hier und da. Die Patienten sind sitzende Figuren, die – sind sie erst einmal mit dem Rücken auf dem Behandlungsstuhl geklebt – Arme und Beine in die Luft halten, weil ihnen anscheinend die Wurzelbehandlung deutlich unangenehm ist. So konnte ich meiner eigenen Memmenhaftigkeit beim Zahnarzt ein kleines Denkmal setzen ...

Bei der Straßenbahnstrecke müssen die Gleise ausgetauscht werden – so, wie es auch beim Vorbild regelmäßig gemacht werden muss. Die Fahrzeuge wie etwa die Atlas-Bagger entstanden weitgehend im Eigenbau. Nach Bildern einer realen Gleisbaustelle unter der Main-Neckar-Brücke konnte ein schöner Blickfang für den vorderen Anlagenrand gestaltet werden.

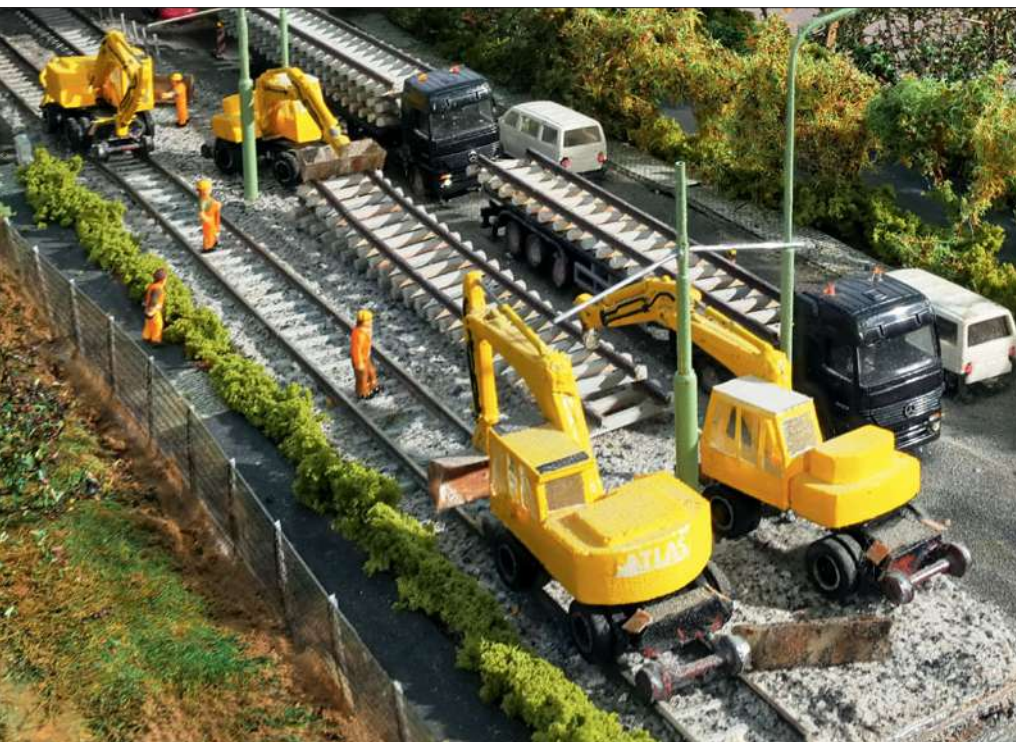
STRASSENBAHN MIT GLEISBAUSTELLE

Als es an einem Wochenende Schienenersatzverkehr auf der Straßenbahnstrecke an der Uniklinik gab, fuhr ich zu der Baustelle und fragte den Bauleiter, wann er erwarte, unter der Main-Neckar-Brücke durchzukommen. „Sonntag früh um zehn“, war die Antwort – und ich war mit Fotoapparat da. Auf diese Weise erhielt ich ein schönes Motiv, das ich am Anlagenrand nachbilden konnte.

Die Atlas-Bagger – es sind zwei verschiedene Typen – habe ich selbst

gebaut. Das Fahrgestell besteht aus Polystyrolplatten und -rohren und Alu-Rohr. Man bekommt solche Materialien gut im Architektur-Modellbaubedarf (oft ist es eine eigene Abteilung in größeren Schreibwarengeschäften). Die Reifen sind eigentlich kleine Gummitüllchen aus dem benzinbetriebenen RC-Modellbau. Die Greiferarme stammen von einem Minibagger in H0 von Wiking, die entsprechend zurechtgeschnitten wurden. Die Schaufeln sind aus Papier. Die Führerhäuser sind aus Plexiglas CNC-gefräst und mit gelbem und weißem Papier beklebt. Die Ma-





Die zierlichen Betonschwellengleise wurden aus Schienenprofilen der Baugröße Z und Schwellen aus Polystyrol selbst angefertigt. Unten: Die Straßenbahnhaltestelle am Haardtwaldplatz, gleich daneben liegt der Wertstoffhof Sachsenhausen

ebenfalls mit Lichtleitern illuminiert. Die Warnbarken von Busch schloss ich „durcheinander“ an die Schaltung an, sodass die Blinkfolge nicht so schnell zu durchschauen ist. Die Geschwindigkeit stellte ich auf „ganz langsam“, mit dunkler Farbe versah ich die etwas grellen LEDs mit der gewünschten Funzeligkeit.

DER HAARDTWALDPLATZ

Der Haardtwaldplatz liegt in Niederrad und beherbergt die Wendeschleife der Straßenbahnlinie 15. Die Wiese liegt höher als die Gleise und steigt zur Mitte etwas an. Sie besteht aus simpler Grasfolie, die ich mit verschiedenen Geräten traktiert habe, um den Bewuchs auszdünnen. Bei Google-Earth konnte ich die Bahnen des Rasenmähers nachvollziehen und habe mit einer Küchengabel entsprechend gekratzt. Dann habe ich dunklere Fasern hier und da aufgestreut. Die Bäume sind selbstgemacht mit Geäst aus dem Architekturmodellbau und einer Beflockung aus dem Modellbahnbedarf.

Die Lärmschutzwände zur Eisenbahn hin sind aus Polystyrol-Strukturplatten geschnitten und mit entsprechenden Streifen für die Pfähle versehen. Graf-

schinenaufbauten sind beim großen Bagger aus Ureol gefräst, beim kleinen bestehen sie aus Polystyrol.

Die Schienentransporter sind Herpa-Containersattelzüge ohne Container – ein bisschen modifiziert am Fahrerhaus. Die neuen Betongleise habe ich aus Z-Schienen und „handgeschnitten“ Polystyrol-Schwellen selbst gebaut. Selbst die filigransten N-Gleise der Industrie hätten sich nicht zu realistischen Paketen stapeln lassen. Niels fräste mir eine Art Kamm, mit dem ich die Schwellen sauber ausrichten

konnte. Die Schwellen entstanden aus 2-mm-Vierkantstab, den ich seitlich mit Permanent-Marker bemalte, um beim Schnitzen der Anfasungen den Schnitt mit dem Cutter besser sehen zu können.

Die Rundumleuchten der Transporter blinken mit Lichtleitern, vor denen sich unterirdisch eine Pappscheibe mit Ausschnitten dreht. Es sieht wirklich gut aus, wenn die Leuchten nie ganz dunkel werden und dazu ihre an- und abschwelenden Blitze machen! Scheinwerfer und rote Rückleuchten habe ich





fitigesprayt habe ich mit Permanent-Markern als Gag einige Namen von Bands und Künstlern verewigt, mit denen ich als Schlagzeuger gespielt hatte. Beim S-Bahn-Fahren kann man gut Graffiti beobachten und sich zu den grafischen Techniken der Künstler aus dem antiautoritären Kinderladen bilden, etwa um sich in der „Bubble-schrift“ zu üben. Nach einer Weile interessierte mich mehr die Imitation „verkorkster“ Schmierereien. Die folgen keinem offensichtlichen Prinzip, sollten im Modell aber trotzdem vorbildgerecht und gesprayt wirken.

DER WERTSTOFFHOF IN SACHSENHAUSEN

Eine Fotogenehmigung für den Originalschauplatz zu besorgen, war die erste Tat. Hier sei der „Frankfurter Entsorgungs Service GmbH“ (FES) noch einmal für die allumfassende Unterstützung meines Modellbauprojekts gedankt.

Auch dieser Platz ist nicht topfeben. Zum Abfluss des Regenwassers senkt er sich zur Mitte hin und liegt am tiefsten an einer Rinne mit Gullis. Das Verbundsteinpflaster ist auf Papier gedruckt. Die Gebäude habe ich mit dem Cutter

aus Polystyrolplatten ausgeschnitten, nachdem ich wieder Stellproben mit Papiergebäuden tätigte, denn maßstäblich hätte der Wertstoffhof genau wie das Carolinum alle Dimensionen gesprengt. Das Silo besteht übrigens aus einem Ladegut-Kessel von einem

Auf dem Wertstoffhof herrscht reges Treiben. Die Fahrzeuge entstanden weitgehend im Eigenbau – die freundlichen FES-Leute erkannten sie alle wieder ...

Die Lampen wurden aus Papier um SMD-LEDs herum gebaut; die Masten bestehen aus Federstahlstäben.





Schlichte Wohnbauten wie das Mehrfamilienhaus an der Seehofstraße prägen vielerorts das Stadtbild. Das Modell wurde mitsamt der Straßenbahnlinie davor genau seinem Vorbild nachempfunden. Ob man eine solche Architektur schön findet, steht freilich auf einem anderen Blatt ...



alten Arnold-Güterwagen, an dem ich alle Anspritzungen weggefeilt habe. Es gehört zu dem Salzhaufen und dient der Sole-Aufbewahrung für den Winterdienst. Die Sole wird in dem „Pott“ daneben mit einem Rührwerk erzeugt, indem der Radlader oben Salz hineinschüttet. Ein selbstgedrucktes Nassschiebebild zeigt die Firmennamen „Reich-Tank“ und „SWS-Winterdienst“. Einzelne dünne Rohre am Tank habe ich einem ausgedienten Jazz-Besen vom Schlagzeug entnommen, die dickeren sind Rundstäbe aus Federstahl aus dem Architekturmodellbau. Die orangefarbenen Pumpenteile sind aus Polystyrolprofilen. Der Salzhaufen besteht aus Styropor-Dreiecken.

DAS HAUS AN DER SEEHOFSTRASSE

Das Haus mit Flachdach an der Seehofstraße entstand aus Polystyrolplatten, die Fenster habe ich mit dem Cutter ausgeschnitten. Niels warb zwar auch hier für den Einsatz der CNC-Fräse, aber erstens wollte ich nicht warten und zweitens ein bisschen Mühe aufwenden. Nun ja: Es macht halt einfach Spaß ...

Die Fensterrahmen bestehen aus weißer D-C-Fix-Folie. Die Fenster aus Plexiglas. Das Fensterglas zusammen

mit den Folienfensterrahmen ist von hinten ganzflächig auf die Fassade geklebt. Für die Gardinen dienten Papiertaschentücher und für Rollos und Vorhänge Schnipsel aus Zeitungen.

Das grüne Glas der Treppenhäuser besteht aus einer ebenso grünen, durchscheinenden Kunststoffplatte aus dem Architekturmodellbau, der ich Rillen mit dem Cutter spendiert habe. Das Treppenhaus hat Treppen und Treppenhauslicht. Das Licht in beiden Treppenhäusern und in etlichen Fenstern geht ab und zu an und aus, denn hier ist ein Mikrocomputer „Belebtes Haus“ eingebaut.

Viel beschäftigt ist ein alter Freund von mir, der vor dem Fernseher ein Ego-Shooter-Spiel ausführt. Der Fernseher misst gerade einmal 4 x 3 mm, wechselt ab und zu die Szene, dann flackert es auf einmal los: Schießwut in allen grellen Farben! Dazu habe ich zehn LEDs hinter der Wand um die Fernseher-Öffnung gruppiert. Aber ab und zu geht er dann doch zum Kühlschrank. Schneeweiß leuchtet dann das Licht in der Küche. Am Ende geht der Fernseher aus und das Licht im Zim-

mer an, wodurch man dann die Szene in 3D sieht. An der hinteren Fassade habe ich Satellitenschüsseln an die Balkone geklebt. Sie bestehen aus Konfetti aus dem Bürolocher, das ich mit einer Gelenkkugel der Dritten Hand in die Schreibtischmatte gedrückt hatte. Das ergibt tolle Satellitenschüsseln für die Baugröße N!

DIE BRÜCKE ÜBER DIE SEEHOFSTRASSE

Das Modell der Brücke über die Seehofstraße ist zusammen mit der Main-Neckar-Brücke und der kleinen Fußgängerunterführung eines der ältesten Werke auf meiner Anlage, es entstand logischerweise noch vor der Gleisverlegung und ist wie die Main-Neckar-Brücke bereits rund 17 Jahre alt. Das Original, eine Nietkonstruktion aus Stahl, war dagegen von 1913 bis 2014 gut 100 Jahre in Betrieb. Für den „Opel-Zoo“ warb ein Schild über die gesamte Breite. Das Modell besteht aus Polystyrol-Profilen. Es ist etwas hochbeiniger als das Original, was den fixierten Stromabnehmern meiner Straßenbahnmodelle geschuldet ist.

Die Sandsteinmauern baute ich zunächst aus Holz und goss die Einzelteile mittels einer Silikonform dann in Terracotta-Gips. Zum Verwittern diente mir wieder der Pelikan-Malkasten. Die Plakate sind aus dem Drucker nach Original-Fotos entstanden. Es gibt viele Details. Z.B. ist das äußere Straßenbahngleis nicht eingedeckt, sondern läuft hier auf Holzschwellen. Es gibt auch eine Barriere vor den linken Brückenpfeilern und vor den rechten eine Leitplanke zur Abwehr anprallender Kfz. So kommt man mal zu Leitplancken in einer Großstadt! Solche findet man auch auf dem FES-Gelände – aus gleichem Grund.

Vonseiten der echten Straßenbahn kam es in der gesamten hundertjährigen Betriebszeit jedenfalls zu keinem Unfall an der Brücke über die Seehofstraße. Auch die Modell-Straßenbahn leistete sich bisher Entgleisungen stets an anderer Stelle ...

Ein Stück weiter führt die Seehofstraße mit der Straßenbahnlinie unter der Eisenbahn hindurch – wie beim Vorbild wird dort für den „Opel-Zoo“ erworben.





DAS ÜBERWERFUNGSBAUWERK UND DER ABZWEIG

Mein Gleisplan ist simpel. Es führen die Strecken der Main-Neckar-Bahn und der Bebraer-Bahn über den Main und trennen sich kurz danach. Die Main-Neckar-Bahn verschwindet geradeaus durch den Stadtwald in ein dunkles Reich, die Bebraer-Bahn biegt nach links ab. Hier liegt eine weitere Streckentrennung: Die Strecke nach Hanau zweigt ab und überquert nach einer Steigung die gleichzeitig abfallende Bebraer Bahn (beim Vorbild geht es in Richtung Main und nach dessen Überquerung zum Ostbahnhof). Unten führt die Bebraer Bahn geradeaus – oder besser: sanft gebogen – zum Schattenbahnhof (in der Realität nach Offenbach). Die obere Strecke endet derzeit am vorderen Anlagenrand mit der Landschaft, sie könnte aber in ei-

nem größeren Raum auch weitergebaut werden.

Das Überwerfungsbauwerk besteht tatsächlich aus Beton, die Wände habe ich mit einer Armierung aus einem Siebdruck-Sieb gegossen. Die Risse sind beim Modell also echt. Die Steinpfeiler entstanden aus Polystyrolplatten, nach der Lackierung wurden die Fugen hineingekratzt. Die Stützmauern bestehen aus Holzbrettchen, die ich mit echtem Zement eingepinselt habe. Sie sollten wie beim Vorbild mit Graffiti bedeckt sein; auf dem Zement konnte ich jedoch nicht mit Permanent-Markern malen. So zeichnete ich zunächst auf dünnem Papier, das ich dem Rand des Magazins „Der Spiegel“ entnahm. Es ist sehr dünn und trotzdem gut zu bemalen. Die Graffiti schnitt ich aus und klebte sie auf. Der Zaun auf der Mauer ist einfach eine bedruckte Overheadfolie.



Die Oberleitungsmasten entsprechen weitgehend der Original-Situation. Die Fahrdrähte habe ich im Modell aber nicht dargestellt, denn Strukturen unterhalb eines Zehntelmillimeters darzustellen ist sehr schwierig. Auf Originalfotos ist eine Oberleitung – wenn überhaupt – nur als feinstes Gespinst zu erkennen; vor einer Landschaft ist sie meist unsichtbar. Dafür habe ich aber alle Masten mitsamt den Spannwerken nachgebildet. Dazu wurden Masten von Viessmann variiert, zwei Masten fertigte ich selbst an. Es handelt sich um die „schmale“ Bauart, hierzu verwendete ich Masten aus Signalbausätzen, die ich seitlich mit Evergreen-Profilen ergänzte. Die Mastfüße bestehen aus schwarzem Papier, der Betonsockel ist ein Stückchen Holz mit grauer Grundierung aus dem Baumarkt. Alle Masten habe ich erst hellgrün gespritzt und dann dunkler verwittert.



Linke Seite: Die „Opelzoo-Brücke“ musste im Modell deutlich höher als ihr Vorbild ausfallen, damit die festgelegten Pantographen der Straßenbahn darunter passen.

Am anderen Ende der Anlage ist das Überführungsbauwerk zu finden. Auf der oberen Strecke ist die Regionalbahn in Richtung Hanau unterwegs. Das Foto ganz rechts zeigt den auffälligen Vorbildmast am Bahndamm in Nähe der Seehofstraße.





Der Buchrainplatz im östlichen Sachsenhausen wird von den blauen Wohnhäusern dominiert, beim Vorbild liegen sie allerdings nicht in der Kurve. Die alte Wartehalle in der Mitte des Platzes gibt es mittlerweile im Original leider nicht mehr.

DER BUCHRAINPLATZ UND DIE OFFENBACHER LANDSTRASSE

Die „Frankfurt Offenbacher Tram-bahn Gesellschaft“ (kurz FOTG) betrieb die erste öffentliche Straßenbahn mit Oberleitung in Deutschland. 1884 wurde die Strecke eröffnet. Die Oberleitung bestand noch aus Schlitzrohr, die Stromabnehmer waren Schiffechen, die darin glitten. Ein Original-Triebwagen ist samt Beiwagen, Schlitzrohr-Fahrleitung und sogar einer Fahrleitungs-Luftweiche im Verkehrsmuseum Frankfurt erhalten. Er gilt sogar als ältester erhaltener Straßenbahntriebwagen der Welt!

Zentraler Punkt der Strecke, die in großen Abschnitten nach wie vor vom Mainufer im östlichen Sachsenhausen durch Oberrad nach Offenbach führt, war der Buchrainplatz. Hier befand sich nicht nur das Depot, sondern auch das Kraftwerk, das neben der Straßenbahn auch den Stadtteil Oberrad erstmals mit elektrischem Strom versorgte. Heute gibt es dort außer der Straßenbahnstrecke weder Depot noch Kraftwerk, dafür aber eine interessante Bebauung. Im Modell sind die Häuser wieder aus Polystyrolplatten gefräst. Die blauen Häuser waren die ersten, die wir bauten. Niels spritzte sie mir mit Siebdruckfarbe und zeigte mir, wie





Hinter der „Opelzoo-Brücke“ biegt die Straßenbahn in die Offenbacher Landstraße ein. Die einzelnen Häuser entsprechen genau ihren jeweiligen Vorbildern; auf der Anlage wurden sie jedoch etwas an-

ders zusammengestellt. Im Hintergrund spitzt über den Bäumen noch der alte Goetheturm hervor. Der REWE-Markt ist wiederum in der Nähe des Buchrainplatzes zu finden.





Der Hintergrund des Buchrainplatzes wird von den Wohnhochhäusern in Oberrad dominiert. Sie wurden im Modell stark verkleinert dargestellt; auf diese Weise lässt sich auf der Anlage eine gewisse Entfernung andeuten.



An der Offenbacher Landstraße stehen vor allem große Mehrfamilienhäuser aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren, wie sie überall in Deutschland zu finden sind. Im Modell sieht man Gebäude dieser Art allerdings nur selten ...



sich Rauputz durch Aufbringen heller und dunkler Spritzer mit der Spritzpistole gut imitieren lässt. Dadurch entsteht eine maßstäbliche, helldunkle Körnigkeit, obwohl keinerlei plastisches Relief vorhanden ist. Wegen der nicht verkleinerbaren Lichtbeugung müsste man sonst den Putz übertrieben reliefartig darstellen. So wirkt es für mich in dem kleinen Maßstab deutlich realistischer. Die Balkone baute ich aus durchsichtiger blauer Folie und blauer D-C-Fix-Folie. Die Dächer gehen teilweise einfach in die dahinterliegende Botanik über.

Das Haus mit dem REWE-Markt ist ebenfalls ein Fräswerk von Niels, das ich zusammenklebte und selbst lackierte. Für das Dach verwendete ich Dachplatten eines Herstellers aus England. Neben den Fenstern mit der „Belebtes-Haus-Funktion“ gibt es noch ein eingerichtetes Wohnzimmer, einen Friseursalon mit Friseur und älterer Dame auf dem Stuhl. Im REWE-Markt wurden Regale und Auslagen angedeutet. Man kann sie leider nicht sehen, ohne das Haus der Anlage zu entnehmen ...

Das kombinierte Toiletten- und Wartehäuschen mit Nierentischdach existiert im Original mittlerweile leider nicht mehr. Es wurde bei der Neugestaltung des Buchrainplatzes geopfert. Sehr schade! Auf der Rückseite hing immer ein roter Schaukasten mit Neuigkeiten von der Freiwilligen Feuerwehr Oberrad, die ich gerne studierte. Das Modell entstand aus Polystyrol-Platten, Overhead- und D-C-Fix-Folie. Die genaue Dachform ließ sich gut mit Google-Earth ermitteln. Außerdem hatte ich viele Fotos vom Original gemacht und mit dem Zollstock ausgemessen.

Die Hausfassaden an der Offenbacher Landstraße sind ebenfalls aus Polystyrol gefräst. Sie haben überwiegend eingerichtete Treppenhäuser mit Innenwänden in recherchierte Originalfarbe. Die Dächer sind aus Dachplatten mit sehr vielen selbstgegossenen Schornsteinen. Geätzte Dachtritte für den Schornsteinfeger gibt es auch. Lackiert habe ich mit Acrylfarbe aus dem Baumarkt, die ich mit Brennspritritus verdünnt und gespritzt habe; sie trocknete auch sehr schön matt auf. Die vorher verwendete Siebdruckfarbe war sehr teuer, weil man sie nur in großen Gebinden erhält. Aber die Brennspritritus-Acrylfarbe-Mischung war ähnlich schnell fest. Die graubraun verwitterten Fassaden benötigten die meisten Farbschichten. Sie wurden von hell nach dunkel immer weiter Schicht um Schicht gealtert. Zwischendurch nahm ich eine Fassade zu den Original-Häusern mit, um das Gelingen zu beurteilen. Zu jedem Treppenaufgang gehört eine Elektronik „Belebtes Haus“, mit der die Beleuchtung des Treppenhauses und der Wohnungen drumherum angesteuert wird. Die Dachrinnen bestehen aus silbern lackierten Papierstreifen, die Fallrohre sind aus Federstahldraht.

Aus den Fassaden kommen in einer gewissen Höhe hin und wieder Schlaufen aus Silberdraht heraus. Sie dienen als mechanische und elektrische Verbindung für die an Seilen hängende Verkehrsbeleuchtung in der Offenbacher Landstraße. Die Leuchten bestehen aus umklebten SMD-LEDs, die an etwas steiferen Drähten über der Straße hängen. Auf der dem Betrachter zugewandten Straßenseite habe ich Masten aufgestellt, um das Licht in der Luft zu halten. Im Original stehen auch auf dieser Seite Häuser, hier und da aber auch schon mal ein Mast.

DIE HINTERGRUNDBEBAUUNG VON OBERRAD UND SACHSENHAUSEN

Wenn man bei der Zugfahrt auf der Bebraer Bahn in Richtung Oberrad aus dem Fenster schaut, sieht man verschiedene Landmarken am Horizont. Ganz östlich an der A 661 stehen Wohnhochhäuser nebeneinander. Sie sind weit entfernt und erscheinen entsprechend kleiner. Dann fallen zwei Kirchtürme auf, noch weiter westlich erschien der Goetheturm. Das Original ist im Herbst 2017 leider abgebrannt – nur wenige Wochen, nachdem ich das



Und so sieht es beim Vorbild aus. Die auffälligen blauen Wohnhäuser sind in Frankfurt-Oberrad am Buchrainplatz zu finden. Auch die Straßenbahn führt hier vorbei.



Nicht weit davon entfernt steht auch das Haus mit dem REWE-Markt. Im weiteren Verlauf der Offenbacher Landstraße sind vor allem drei- bis viergeschossige und äußerlich eher schlichte Wohngebäude zu finden.





Bei Oberrad ist von der Bahn aus eine Reihe großer Wohnhochhäuser zu sehen – gewissermaßen eine Hintergrundkulisse im Maßstab 1:1. Sie diente als Anregung für den Hintergrund des Buchrainplatzes. Im Modell bestehen die Wohntürme aus einem wenige Zentimeter tiefen Kern, der aus Polystyrolplatten gebaut und mit Papiausdrucken beklebt wurde.

Auf der Anlage durfte auch der alte Henninger-Turm nicht fehlen – sein Vorbild wurde 2013 abgerissen. Das Modell entstand auf der Basis von Fotoausdrucken und ist gerade einmal 43 mm hoch.



Modell fertig hatte. Und ganz westlich lag der alte Henninger-Turm. Er ist das einzige Bauwerk, das ich „posthum“ nachbildete, denn den neuen Henninger-Turm wollte ich nicht haben ...

Die Gebäude habe ich am Computer mit dem Programm „Open Draw“ gezeichnet, einfach auf Druckerpapier gedruckt und auf Kerne geklebt, die aus Polystyrolplatten zusammengeklebt wurden. Der Goetheturm ist aus bedruckter Overheadfolie; dadurch erscheint er etwas dunstig, was seine

Ferne unterstreicht. Er ist mit das im Maßstab kleinste Modell und 4,3 cm hoch. Die richtigen Größen hatte ich vorher mit verschiedenen Fotoausdrucken und Tesafilm ermittelt.

Einige Fenster der hinteren Gebäude sind beleuchtet, was einen zusätzlichen Ausdruck einer schwarzen Fensterkulisse hinter der Fassade erforderte. Der Henninger-Turm hat eine nächtliche, rote Befuerung für die Luftsicherheit mittels Lichtleiter erhalten. Eine bereits installierte rote LED an der Antennen-

spitze nimmt bald blinkend ihren Betrieb auf.

DIE STRASSENBAHNEN

Als 1993 die ersten Niederflur-Straßenbahnen nach Frankfurt kamen, war das ein Desaster. Es war der sogenannte Typ R, der unter jedem Wagenteil ein einziges mittiges Drehgestell aufweist. Die Räder sind außerdem nicht über durchgehende Achsen verbunden, sodass diese Triebwagen nicht über eine Führung durch den Sinuslauf, dafür aber über Einzelradantriebe mit Radnabenmotoren verfügten. Im Internet sind Videofilme zu finden, die das Fahrverhalten der Wagen in der Anfangszeit zeigen. Wäre der Begriff „Krokodil“ nicht bereits besetzt, hier hätte er wirklich gut gepasst – hin und her und her und hin! Die VGF legte in vielen Kurven Begegnungsverbote für die Wagen fest. Später wurden Schlingerdämpfer nachgerüstet, seitdem geht es so einigermaßen. Die Herstelleroption auf weitere Lieferungen wurde jedenfalls nicht gezogen ...

2017 kam ein dreiteiliges Straßenbahn-Chassis von Tomytec heraus, das von der gesamten Länge her gerade einmal 1 mm zu lang ist. Wunderbar! Ich bestellte mir dazu die passenden Gehäuse zweier Münchner Straßenbahnen, von denen ich die Seitenwände samt der Verbindung unter den Dachaufbauten übernahm. Durch das motorisierte Fahrgestell war die Fensterdurchsicht allerdings maximal eingeschränkt, tatsächlich kann man in den echten R-Wagen nicht wirklich hineinschauen. Mangels Klimaanlage, die aus statischen Gründen auch nicht nachrüstbar ist, hat man ihn mit nahezu schwarzen Fenstern ausgestattet, sodass die Spiegelungen die Durchsicht stark überstrahlen. Außerdem weist der R-Typ praktisch keinerlei Relief an den Seitenwänden auf, Fenster, Wände und Werbegrafiken liegen in einer Ebene.

Ich verspachtelte die Fenster daher mit 2-K-Kleber und schliß sie plan. Die Fenster wurden zusammen mit der restlichen Seitenfläche einfach aufgedruckt. Dazu fotografierte ich die beiden unterschiedlichen Bahnen von allen Seiten und bearbeitete die Einzelbilder am Computer. Ich skalierte, entzerzte und tauschte die Lackflächen mit der Pipetten-Funktion gegen die RMV-Originalfarbe „Subaru Vista Blue“ aus. Diese Farbe hat es in sich, sie changiert

LANDEANFLUG ÜBER OBERRAD UND SACHSENHAUSEN

Was wäre Frankfurt ohne seinen Flughäfen? Möge der Fluglärmgegner hier nicht weiterlesen: Ich liebe Flugzeuge! Die Besucherterrasse ist seit Kindheitstagen einer meiner geliebtesten Orte. Alle 45 Sekunden kommt ein Flugzeug bei Westwind über die Dächer von Oberrad und Sachsenhausen geflogen. Um fünf Uhr morgens startet die Show. Das wollte ich unbedingt auch auf meiner Anlage haben.

Die Idee dazu hatte ich, als ich ein kleines Flugzeug mit Metallrädern aus dem Reisebüro am ausgestreckten Arm den Himmel entlang führte. Man müsste das nach Art der Augsburger Puppenkiste machen, dachte ich. Oben einen verdeckten Antrieb und unten hängen die Flugzeuge dran. Und nachts müssten sie blinken wie die echten! Ich legte ein Flexgleis an den Rand meines Schreibtisches und ließ eine Lok hin- und herfahren. Im Baumarkt holte ich mir Lochblechband und konstruierte eine Art Sesselliftaufhängung um die Schreibtischkante herum, sodass ich unten ein Flugzeug dranhängen konnte. Eine Aufhängung mittels Seilen probierte ich erst gar nicht – meine Phantasie reichte, um mir das unkontrollierte Gependel auszumalen. Ich probierte daher verschiedene Messingröhrchen aus; mit 2 mm Durchmesser war die richtige Stärke gefunden. Durch das Rohr konnte ich sogar Lackdrähte fädeln, um unten das Flugzeug mit LEDs zu beleuchten.

Ich besorgte mir mehrere „Taurusse“ von Hobbytrain, die es zeitweise sehr günstig gab, und baute meine Lochblech-Sessellift-Konstruktion darauf. Jetzt noch einen Digitaldecoder eingesetzt und eine Extraplatine, mit der die Blinkrhythmen gesteuert werden. Nach den von mir recherchierten Blinkmustern der verschiedenen Flugzeugtypen wurden die Microcomputer von Jan Sporbeck programmiert. Ein Airbus macht beispielsweise einen weißen Doppelblitz am Flügel – die sogenannten Strobes – und blinkt in der Pause dazwischen einmal rot

Rechts: Die Offenbacher Landstraße am Abend. Bei dem merkwürdigen Gebilde am Himmel handelt es sich freilich nicht um ein Raumschiff bei einer seltsamen Begegnung der dritten Art – es sind Blendens zur Tarnung der „Himmelsstrecken“, auf denen die Taurusse fahren, an denen die Flugzeuge hängen.



Bei Herpa Wings ist eine schöne Auswahl an Flugzeugen im Maßstab 1:500 zu finden. Sie hängen an Messingröhrchen, durch die auch die Leitungen für die Beleuchtung gefädelt werden.

über und unter dem Rumpf – die sogenannten Beacon-Lights. Jan Sporbeck spielt Klavier, daher konnte ich ihm die Rhythmus-Patterns mit Achtel-, Sechzehntel- und Zweiunddreißigstelnoten aufschreiben samt der Tempoangabe in BPM (Beats pro Minute).

Bis zu zehn Drähte beim A 380 durch zwei 40 cm lange Messingröhrchen zu fädeln war knifflig. Das Bohren der Löcher in die massiven Gusskörper der sehr schönen Herpa Wings-Modelle im Maßstab 1:500 erforderte allerdings den Selbstbau von Spannwerkzeugen. Wegen der Flügel funktioniert das Einspannen in den Schraubstock nicht so ohne Weiteres; mit eigenen Halterungen konnte ich die Flugzeuge dagegen gut fixieren und mit der Ständerbohrmaschine durchbohren.

Um die Flugzeuge auf und wieder von der Bühne zu schicken, benötigte ich Wolken. Ich sah mir also Wolken genau an. Wolken leuchten! Sie sind nicht einfach nur weiß angemalt. Wie lässt sich das nachbilden? Beim S-Bahnfahren sah ich Wegweiser aus Milchglas mit Leuchtstoffröhren. Das war doch ein

guter Ansatz! Im Baumarkt bestellte ich mir zehn Quadratmeter opakes Plexiglas und nahm 25 Leuchtstoffröhren mit. Ein Wohnungsumzug kam mir sehr gelegen, sodass ich im neuen und größeren Zimmer erst einmal den Himmel hinter der Anlage bauen konnte.

Die Plexiglasplatten fräste ich mit der Minibohrmaschine und Schleifaufsatz in lauter Halbkreise – und dann „fraktalmäßig“ in immer kleinere Halbkreise, ähnlich wie Blumenkohl. Am Anfang und am Ende der Flugstrecke ließ ich sie bis zur Decke ansteigen, um die Flugzeuge dem Blick des Betrachters zu entziehen. Das bedeutet nicht, dass die Wolken sich in der Wirklichkeit auftürmen sollen, perspektivisch habe ich die oberen Strukturen größer und damit näher am Betrachter gestaltet. Sie kommen hier als Wolkenfeld auf einen zu. Jedenfalls klappt das so ganz gut. Zu guter Letzt habe ich die Wolken mit Schleifpapier ihres Plastikglanzes beraubt. Sonst spiegelt man sich selbst in den Wolken ...





Die auf der Anlage verkehrenden Straßenbahnen – hier an der Haltestelle am Haardtwaldplatz und auf der Offenbacher Landstraße – wurden auf Basis der Chassis von Tomytec gebaut. Vom gleichen Hersteller stammen die Gehäuse, die mit einigem Aufwand an das Frankfurter Vorbild angepasst wurden. Ganz unten: Ein letzter Blick von oben in die Offenbacher Landstraße.



gerade so zwischen Blau und Grün. Bei der kleinsten Änderung an den RGB-Werten erscheint sie zu grün oder zu blau. Auf offiziellen Druckstücken des RMV sollte die Konzernfarbe beim Drucken eigentlich sehr originalgetreu wiedergegeben sein. So entnahm ich von einem RMV-pdf-Dokument die RGB-Werte ab und machte einen Testdruck – Jawoll, das isses!

Die kompletten Seiten druckte ich dann auf hochglänzende Vinylfolie, was die grafischen Fensterspiegelungen noch ergänzte. Der Trick scheint eine recht gute Illusion zu erzeugen, denn meist wird er nicht bemerkt. Die Dachaufbauten wurden aus Polystyrol geschnitten und mit Pappstreifen versehen. Der Stromabnehmer stammt von der Münchner Straßenbahn und ist das einzig Sichtbare des Grundmodells. Vorne habe ich noch einen Polystyrol-Rammschutz aufgeklebt.



VIRTUELLER BESUCH BEIM VORBILD

Für das Gesamtkonzept und viele Details war Google-Earth von Nutzen. Durch die perspektivischen „Flüge“ konnte ich viele Gebäude und Landschaftsausschnitte von allen Seiten „anfliegen“ – gerade bei den Hochhäusern der Hintergrundbebauung war das hilfreich. Die Orte sind auch noch im Internet zu finden; so ist beispielsweise die alte „Opelzoo“-Brücke an der Seehofstraße noch bei „Street View“ zu sehen, obwohl sie bereits 2014 durch eine Betonbrücke mit durchsichtiger Lärmschutzwand ersetzt worden ist.

Direkt rechts neben der Brücke liegt das Gelände der FES. Der Eisenbahnabzweig befindet sich in Fahrtrichtung links der Brücke. Der Haardtwaldplatz liegt dagegen in Niederrad, das ist weiter westlich. Auch der Buchrainplatz, die Offenbacher Landstraße, das Carolinum und die Main-Neckar-Brücke können so im Netz „angeflogen“ und „terrestrisch“ erkundet werden.

FAZIT

Während des Baus der Anlage hat sich die Welt permanent verändert. Das Wartehäuschen am Buchrainplatz, der Goetheturm, die „Opelzoo“-Brücke, der Park am Carolinum – all das existiert nicht mehr. Beim Modellbau beginne ich meist aktuell und ende historisch – denn eine Großstadt lebt und befindet sich in einem ständigen Wandel!



Wenn Sie mehr von dieser sowie von drei weiteren herausragenden Anlagen sehen möchten, empfehlen wir Ihnen das Video „Anlagenparade 10“ – ab Herbst erhältlich beim MIBA-Verlag unter der Best.-Nr. 15285028; € 19,95.

Modellbahn-Schule

Erstklassige Ideen und Expertentipps



Wer möchte seine Modellbahnwelt nicht mal aus der Perspektive der kleinen Preiserlein erleben? Das gelingt durch die Fotografie. Wer perfekte Modellfotos machen will, braucht jedoch etwas Grundwissen, das in einem Schwerpunktthema vom Profi-Fotografen Markus Tiedtke vermittelt wird. Sein großer Erfahrungsschatz bietet zahlreiche Lösungen, um spannende Modellfotos zu erzielen. Selbst mit geringem technischem und finanziellem Aufwand lassen sich meisterliche Bilder anfertigen. Die neue MEB-ModellbahnSchule zeigt, wie und womit.

Doch was nützt die beste Fotoausrüstung, wenn es keine schönen Fotomotive gibt? Die perfekte Gestaltung der Modellbahnwelt kommt in dieser Ausgabe nicht zu kurz. In eigenen Beiträgen geht es um Waldgestaltung, um Hinterhöfe und ihre Detailsausstattung sowie um den Betrieb einer Feldbahn mit ihren oft filigranen und manchmal skurrilen Fahrzeugen.

**100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung,
rund 200 Abbildungen und Skizzen
Best.-Nr. 920038 • € 12,-**



www.facebook.de/vgbahn



**MBS 37
Lokversorgung**
Best.-Nr. 920037
€ 12,-



**MBS 36
Bahnbetriebs-
werke**
Best.-Nr. 920036
€ 12,-



**MBS 35
Unterbau**
Best.-Nr. 920035
€ 12,-



**MBS 34
Plastikwelt**
Best.-Nr. 920034
€ 12,-



**MBS 33
Lackieren**
Best.-Nr. 920033
€ 12,-



**MBS 31
Waldleben**
Best.-Nr. 920031 | € 8,99



**Jetzt als eBook
verfügbar!**

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



DIE ALTE BAHN UND DAS MEER

FOTOS: DIRK KUHLMANN, TEXT: DIRK KUHLMANN, FRANZ RITTIG



Oben: Ein seltenes Gefährt! Der „Triebwagen“ entstand aus einem Borgward-LKW mit Sattelaufleger.
Unten: Zwei Kleinbahnstrecken führen zum Schiffsanleger von Kniephaven an der rauen Nordsee.



Die kleine Dampflok hat umgesetzt.
Gleich gehts zurück zum Inseldorf.



Die Stille, das Fernweh, die Weite und das Meer – dies allein mag genügen, um die Romantik der nordfriesischen Inseln zu beschreiben. Doch da ist noch mehr als nur das Meer: In der sanften Dünenlandschaft liegen einsam und verlassen Gleise. So verloren sie auch wirken – noch fahren Züge! Begleiten Sie Dirk Kuhlmann zu einer alten Kleinbahn auf einer Insel in der rauen Nordsee – im Maßstab 1:220!

Noch kleiner: Neben der regelspurigen Kleinbahn von der Insel zum Anleger gibt es noch eine 600-mm-Feldbahn, die (einst gebaut zum Materialtransport für den Küstenschutz) inzwischen auch anderen Zwecken dient.



Soeben verlässt der merkwürdige, selbstgebaute Leichttrieb-
wagen (oder sollte man doch lieber Schienenbus sagen?) den
Anleger und rollt zur Insel zurück. Noch ist die See ruhig, doch
scheint am Horizont dunkel ein Unwetter heraufzuziehen.



Eilig brummt der „Sattelschlepper“ durch
die hohen Dünen, als wollte er vor Sturm und
Regen fliehen. Sand und wieder Sand, ver-
gilbtes Gras, hier und da ein einsamer Busch-
oder Baumpionier – mehr wächst hier nicht.

Was sich hier so ganz beschaulich
liest und vielleicht die Phantasie
anregt (das sollte es auch), ist längst in
der Dämmerung der Geschichte ver-
schwunden. Denn die Inselbahnen, an
die bereits unsere ersten Fotos erin-
nern, gibt es schon lange nicht mehr:
Auf der Nordseeinsel Amrum, wo einst
eine 900-mm-Schmalspurbahn ver-
kehrte, stellte man den Betrieb bereits
im Jahre 1939 ein! Die Bahn auf Sylt,
mit 1000 mm Spurweite nur wenig grö-
ßer, folgte 1970 – aber das ist ja nun
auch bald 50 Jahre her. Allein auf eini-
gen ostfriesischen Inseln konnten sich
die Schmalspurbahnen bis in die Ge-
genwart hinein behaupten – mit einem
hohen Nutzwert, wie jeder Eisenbahn-
freund weiss.

Hätte man die Bahnen auf Amrum
und Sylt seinerzeit erhalten, wäre ihr
musealer Wert beträchtlich und via
Tourismus vielleicht gewinnbringend
zu vermarkten gewesen. Hat man da-

Am Anleger machen mehrere Fischkutter
fest. Ob auch ihre Besatzungen den Sturm
fürchten? Das kleine Schweineschnäuzchen
im Hintergrund mag zierlich ausschauen – im
rauen Inselbetrieb hat es sich gut bewährt.



Langsam, auf dem schmalen Gleis fortwährend schlingernd und nickend, entfernt sich das „Schweineschnäuzchen“ wieder. Während die Telefonleitung links neben der Strecke noch in Betrieb ist, hat der alte Wasserturm ganz rechts seinen Tank längst verloren.



Bei der Durchfahrt des Triebwagens durch das Inseldorf scheint schon wieder die Sonne. Das Kürzel S.V.G. steht für „Sylter Verkehrs-Gemeinschaft“, die sich die Farben Weiß und Hellblau zugelegt hat.



mals daran gedacht? Offensichtlich wohl nicht wirklich. Was in der Realität versäumt wurde, kann indessen der Modellbahner leicht korrigieren: Nehmen wir doch einfach an, dass die Eisenbahngeschichte auf den beiden Inseln ganz anders verlaufen wäre, weil dort Leute mit Weitblick die Demontage beider Kleinbahnen tatkräftig und konsequent verhindert hätten. Als Modellbahner dürfen wir uns diese Freiheit der Phantasie nehmen – indem wir eine Modellbahn gestalten, die den Weiterbetrieb darstellt. Dazu müssen wir natürlich eine (freilich fiktive) Geschichte „erfinden“ und eine historische Darstellung formulieren, die den Fortbestand begründet.

HISTORISCHE LEGITIMATION

Wie das mit der fiktiven Historie geht? Vielleicht etwa so: „Die S.V.G. (Sylter Verkehrs-Gemeinschaft) übernahm

Neben den Triebwagen bzw. Schienenbussen verkehren oft auch lokbespannte Züge für Güter- und andere Transporte. Der Zug im Foto bringt einen Sarg nebst Trauergemeinde und eine Reisegesellschaft zum Anleger.



Der merkwürdige „Güterzug mit Personenbeförderung“ von der vorhergehenden Seite aus der Vogelperspektive: Der nur kurze Zug hat vor wenigen Augenblicken die Deichscharte durchfahren. Der Deich schützt das Inseldorf Kniephaven vor Sturm und Hochwasser. Drohen derartige Gefahren, wird die Deichscharte mit Stahltoren verschlossen. Ganz rechts ist ein Abschnitt der 600-mm-Feldbahn mit Betriebshof im Schutze des Deichs erkennbar. Hinter der hohen Deichkrone (siehe auch Foto rechts oben) schauen die reetgedeckten Häuser der Inselbewohner und die hölzerne Bockwindmühle hervor.

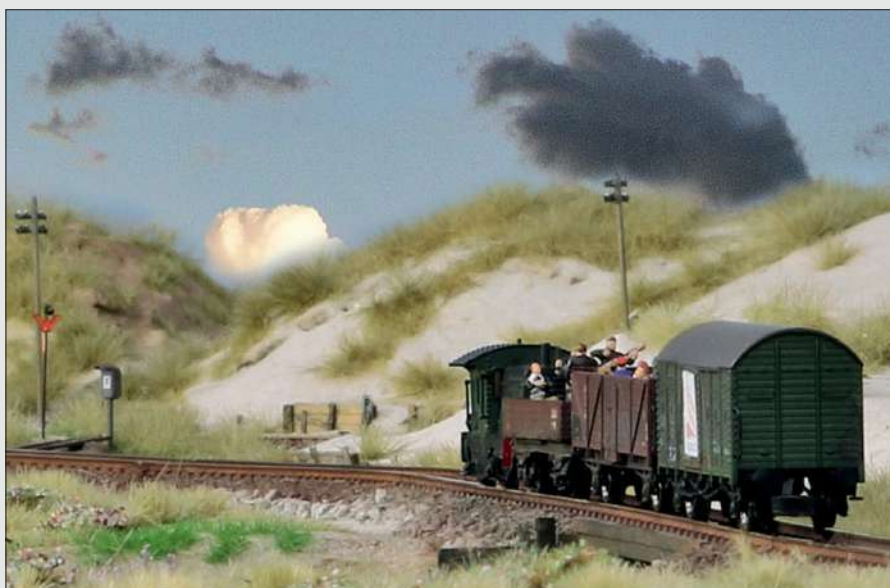


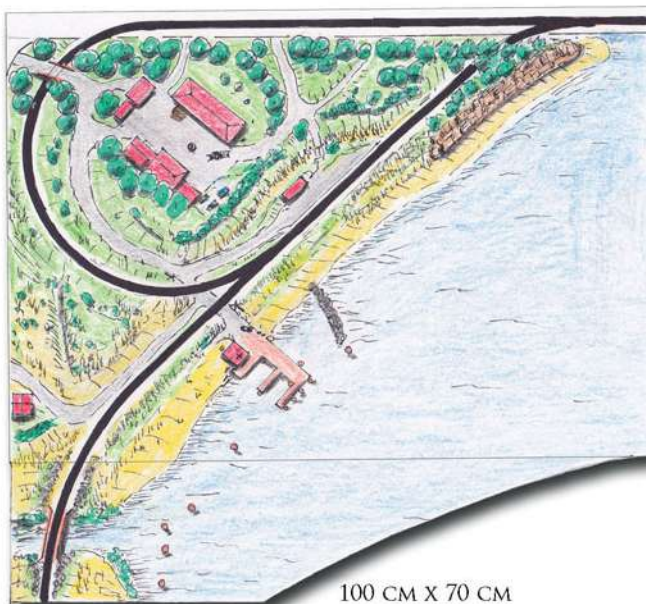


Ende der 1930er-Jahre die leicht überalterte, tief in finanziellen Schwierigkeiten steckende Amrumer Inselbahn mit sämtlichen Geschäfts- und Betriebsbereichen einschließlich aller Anlagen, Fahrzeuge und Gebäude. Konkretes ließ sich zwar noch nicht sagen, doch irgendwie fühlte und erkannte man, dass den kleinen, originellen Bahnen einst musealer und touristischer Wert

zuwachsen könnte. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die Amrumer Bahn nach und nach so gut, dass sie auf Regelspur umgebaut werden konnte. Nun kamen Loks und Wagen vom Festland hierher, die teilweise bereits musealen Wert besaßen. Inzwischen hat die Bahn fast das Jahr 1970 erreicht und rollt immer noch durch die Dünen zum Anleger.“

Inzwischen hat unser Drei-Wagen-Gmp die hohen Dünen an der Einfahrt zum Anleger erreicht.





100 CM X 70 CM



200 CM X 70 CM

ANREGUNG UND MOTIV

Die landschaftlichen Anregungen für die Gestaltung dieser Z-Anlage lieferte, mit Anleihen vom sehr bekannten Kniepsand, von Sanddünen und blühenden Heideflächen, die Nordseeinsel Amrum. Natürlich gibt es eine umfangreiche Sammlung von Skizzen und Planzeichnungen. Viele der kleinen Szenen und landschaftlichen Partien entstammen aber auch dem intensiven Literaturstudium, der Befragung von Zeitzeugen und natürlich der eigenen fotografischen Dokumentation. Auf die-

se Weise entstand nach und nach das stimmige Gesamtbild einer in Privathand befindlichen Inselbahn.

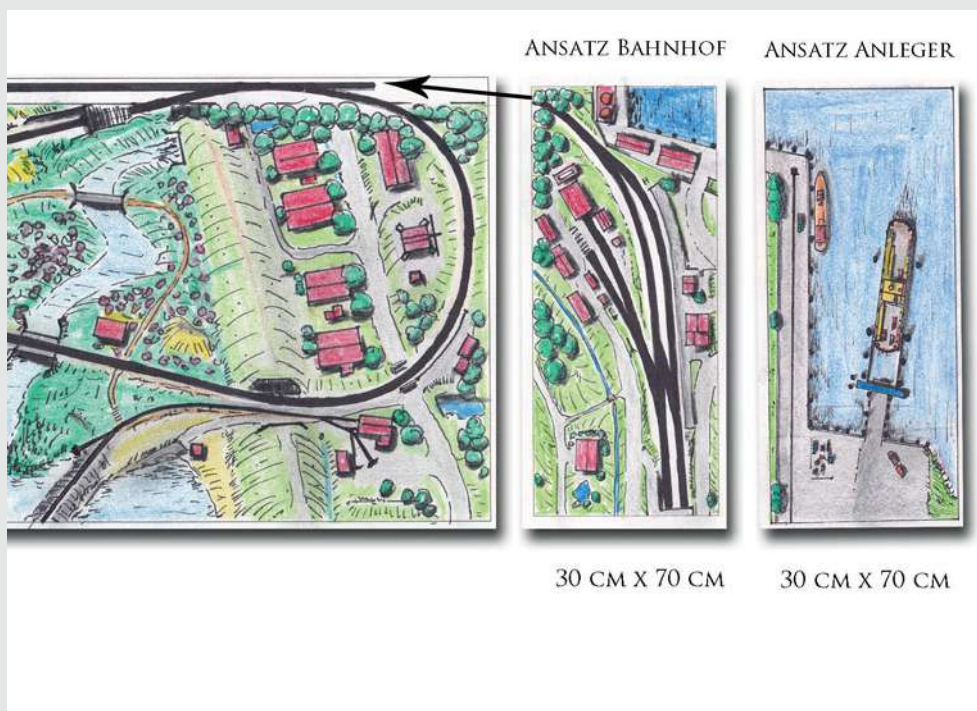
Besonderer Dank gilt Herrn Dr. Sven Rohmann, denn seine Kindheitserinnerungen an die nordfriesischen Inseln der 1960er-Jahre, illustriert mit vielen kleinen Alltagsgeschichten, brachten Leben und Farbe in den Anlagenbau. Einige der Bauten stammen zwar aus dem ostfriesischen Raum, fügen sich aber überaus harmonisch in das Gesamtmotiv ein, unter ihnen etwa die in der Realität längst verschwundene, schon rein optisch fast malerisch wir-

kende Ostbake von Wangerooge, die den außergewöhnlichen Reiz dieser Landschaftsanlage sehr bereichert.

Sollte sich der Betrachter jetzt möglicherweise an einen Nordseeurlaub erinnert fühlen, so wäre das Ziel des ja eher sehr speziellen Landschaftsmotivs dieser Anlage erreicht.

Hochbetrieb auf dem Anleger! Was mag die für hiesige Verhältnisse große und schwere Lok der Baureihe 64 hierher verschlagen haben, wo doch bereits zweiachsige „Winzlinge“ (im Hintergrund rechts) genügen? Vielleicht ein Gelegenheitskauf der Privatbahn?





Der Name der Z-Anlage, die aus maximal vier unterschiedlichen Teilen bzw. Ansätzen besteht, lautet „Kniephaven – eine Nordsee-Inselbahn im Maßstab 1: 220“. Kniephaven (mit „f“ statt „v“) gab es tatsächlich nordwestlich von Norddorf auf Amrum, wo die Bahn endete. Kniephaven konnte von größeren Schiffen angelaufen werden und diente zum regelmäßigen Verkehr mit Sylt. Allerdings gab man den Hafen wegen andauernder Versandung später auf. Das funktionell als „Schattenbahnhof“ gedachte Ansatzteil am rechten Rand der Hauptanlage (30 x 70 cm) heisst „Wittdün Hafen“. An dieses Teil lässt sich ein weiterer Anleger für eine eher freigestaltete Autofähre (30 x 70 cm) ansetzen. Zuletzt ist das linke, größere Ansatzteil „Blidseel“ (100 x 70 cm) entstanden. Das Teil stellt, ebenfalls in freier Interpretation, die Südspitze von Sylt dar.

BETRIEBSKONZEPT

Der Reiseverkehr wird von den allseits beliebten Triebwagen der Bauart Wismar („Schweineschnäuzchen“) und den berühmten „Sylter Schienenbussen“ aus umgebauten Borgward-Lastkraftwagen LT 4 (mit Sattelaufliegern

Bis auf die beiden Ansatzteile für den rechten Anlagenbereich steht hier das komplette Diorama. Ganz links der Ansatz „Blidseel“. Die schwarze „Einhausung“ der Szenerie sorgt im Zusammenhang mit dem hellen Licht für einen phantastischen Bühneneffekt.

als „Reisezugwagen“) bewältigt. Sie verkehren hier sogar in der Regelspurversion (!) und sind immer wieder ein Blickfang ganz besonderer Art.

Von der niederländischen Staatsbahn NS erwarb die Inselkleinbahn zweiachsige Sik-Diesellokomotiven. Auch einer Dampflok ML 2/2 mit der Achsfolge B kann man begegnen. Die aus DB-Beständen kommende V 36 gehört bereits zu den größeren Maschinen. Sogar eine 64 wurde schon gesichtet. Ist Not am Mann, springt schnell ein aus Süddeutschland übernommener Kittel-Dampftriebwagen ein. Daneben

existiert ein kleiner Park aus Reisezug- und Güterwagen.

Da die Insel im Hinblick auf ihre Versorgung, auf Waren aller Art, Brennstoffe, Baumaterialien und vieles mehr vom Schiffsverkehr abhängt, ist der Güterumschlag am Anleger sehr hoch, was die Kleinbahn zu einer Lebensader der Insel macht und (welch ein Gewinn für den Umweltschutz) den Straßenverkehr äußerst klein hält. Eilige Güter kommen zumeist mit der Personen- oder Autofähre.

Die winzige 600-mm-Feldbahn, deren Betriebshof hinterm Deich am Orts-





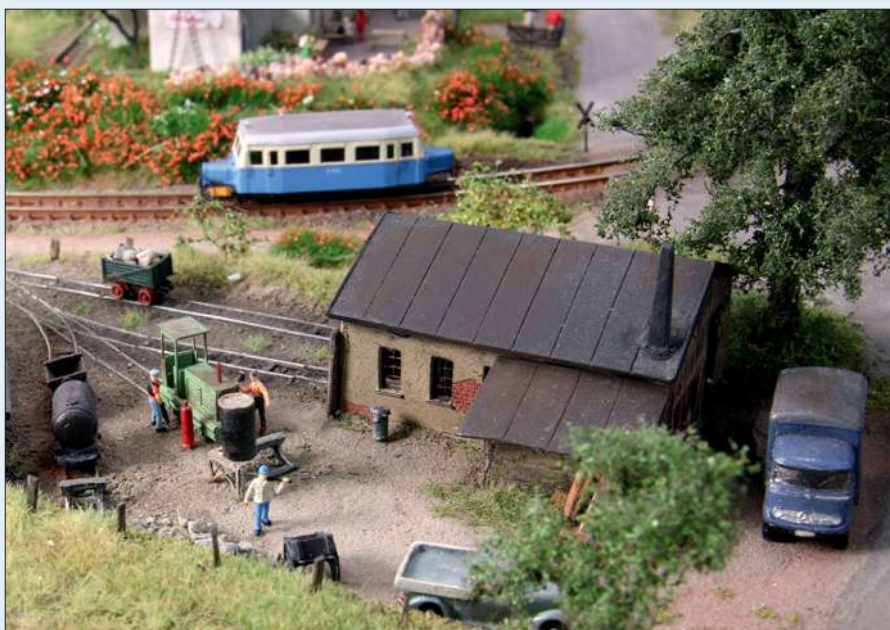
Seezeichen für die Schifffahrt an der Nordseeküste und Robben im Dünenstrand des Inselstrands gehören natürlich zum unverzichtbaren Umfeld dieser idyllischen Inselbahn.

eingang liegt, dient als Transportmittel bei Arbeiten zum Hochwasserschutz. Auf einem Steindamm (als wirksames Mittel gegen Umflutungen) angelegt, führt sie zu einer Hallig draußen im Wattenmeer, nimmt aber auch Badegäste zum Strand mit.

GLEISPLAN, GLEISBAU UND ELEKTRIK

Die Gleisanlagen wurden einer Privatbahn gemäß einfach gehalten. Der Gleisplan kombiniert zwei betrieblich optimal nutzbare, jedoch nicht sofort erkennbare Wendeschleifen mit Abstellmöglichkeiten jenseits der Hintergrundkulisse. Hinzu kommt die als Betriebsbahnhof fungierende Endstation „Wittdün Hafen“. Diese Kombination birgt in ihrer Gesamtheit eine derartige Fülle interessanter Abläufe, wie man sie zunächst kaum vermutet. Wer mit dem Zeigefinger die Strecken abfährt, kann sich vergegenwärtigen, was an Zugbewegungen möglich ist.

Zum Einsatz gelangte das bewährte Z-Gleis von Märklin, wobei alle Weichen aus optischen Gründen Unterfluran-



Während das „Schweineschnäuzchen“ den Bahnübergang am Dorfrand passiert, wird eine der Feldbahnloks für den nächsten Einsatz auf der „Wattbahn“ vorbereitet.

Der gut ausgelastete Nahgüterzug vom Anleger zum Inseldorf verlangt volle Leistung von der kleinen B-Dampflok ML 2/2.



Recht beschaulich gehts zu im Weichbild des Inseldorfs Kniephaven. Die wenigen Autos, PKW-Typen aus den 1960er-Jahren, wollen gar nicht so recht in das Idyll passen.

triebe erhielten. Die Gleise liegen auf 10-mm-Buchenholzplatten und 3-mm-Korkstreifen. Die Kunststoffschwellen wurden mit lederbrauner Farbe gestrichen, Schienen und Kleineisen mit rostähnlicher Farbe patiniert. Das Schotter-Material von Koemo erwies sich als erste Wahl. Wegen der geringen Profilhöhe der Märklin-Schienen kam dunkler Diabas-Schotter zum Einsatz, wie ihn Koemo als Typ DD für N anbietet. Mit Hilfe von Pulverfarben ließ sich das Gesamtbild von salzhaltiger Luft gezeichneter Gleise und Weichen herstellen. Die Jörger-Entkupplungsmagneten konnten nahezu unsichtbar installiert werden.

Die Anlage wird per Schaltpult analog betrieben. Der bescheidene Zugverkehr dürfte den Aufwand für Digitalbetrieb kaum rechtfertigen. Das Angebot im schmalspurigen Fahrzeugbereich des Maßstabs 1:220 ist freilich äußerst gering, sodass die Entscheidung für ausschließlichen Regelspurbetrieb fiel. Die Feldbahn von Saller & Railex gibt zwar eine Dünen- und Wattenmeerbahn sehr schön wieder, ist aber nicht funktionstüchtig, was (übrigens) auch noch niemanden störte.

LANDSCHAFTSGESTALTUNG

Von Anfang an kam einer in jeder Hinsicht stimmigen Synthese aus Landschaft und Bahn größte Bedeutung zu. In den Gestaltungsprozess flossen wertvolle Erfahrungen aus dem Bau der ostfriesischen Hafenbahn „Hele-nensiel“ (vgl. MIBA 2/2015) ein. Ausgehend von der Rahmenbauweise mit 10-mm-Buchenholzleisten besteht die Geländebasis aus Hartschaumplatten und Holzspachtel. Verschiedene echte Erd- und Sandsorten bildeten den Untergrund für die elektrostatisch aufgebraute Begrünung, die Materialien von „Mininatur“, „Polak“, „Anita Decor“ und „Woodland Scenics“ harmonisch vereint. Bäume und Büsche sind eigene Kreationen aus Draht und selbst angemischter „Holzstammfarbe“. Die Erschaffung des „Meerwassers“ mit

Die V 36, ein Gelegenheitskauf der S.V.G. bei der Bundesbahn, rangiert gerade. Die raue, salzhaltige Nordseeluft hat dem Erscheinungsbild der Lok bereits arg zugesetzt.



Im schmalen Landschaftsfeld zwischen Dünen und Deich hat sich eine erstaunliche Vegetation entwickelt, und im Wasserfließ von der Insel zum Meer kann man offensichtlich sogar angeln.



Hochbetrieb am Anleger der Autofähre: Die auf dem äußersten rechten Anlagenteil entstandene, nur schmale Szenerie wurde frei gestaltet, wirkt jedoch sehr authentisch.

Raufasertapete, Dispersionsfarben und Bootslack ist bekannt. Werden Tiefe, Wellen und Brandung vorgetäuscht und mit einigen Schichten hochglänzenden Lacks versiegelt, entsteht eine verblüffende „Meereswirkung“.

GEBÄUDE

Die Gestaltung der Reetdachhäuser findet stets ganz besonderes Interesse. Grundlage bildeten die Kibri-Arbeiterhäuser. Auf ihre verlängerten und rundgeschliffenen Dachflächen wurde Spachtelmasse verteilt und ockerfarben gestrichen. Als „Reet“ folgten mit dem Elektrostaten aufgebrauchte 2-mm-Grasfasern. Graubraune Farben, im „Drybrush“-Verfahren darübergezogen, sorgten für „Verwitterung“. Prägendes Bauwerk ist die Bockwindmühle von Archistories. Das Vorbild stand in Toftum auf Föhr. Um die aus verschiedensten Materialien bestehenden

Der Kittel-Dampftriebwagen, ein exzellentes Besenhardt-Modell, mag gewöhnungsbedürftig erscheinen, passt jedoch harmonisch in die kleine Welt der S.V.G.-Fahrzeuge.



In der Endstation Wittdün Hafen befindet sich die Lokstation der Inselbahn. Neben den Dampflokos unterhält sie Triebwagen mit Dampf-, Otto- sowie Dieselantrieb.





Auch auf Blidsel sorgt die S.V.G. für Anschluss. Der mit der kleinen ML 2/2 bespannte Reisezug aus drei uralten Kleinbahnwagen ist oberhalb des Inselstrands unterwegs.

Bauten einander anzugleichen, erfolgte eine abschließende Bemalung nebst Alterung, wodurch sich eine gewisse Gesamtharmonie einstellte.

HINTERGRUND UND BELEUCHTUNG

Das Bühnenprinzip bietet fast rundherum Schutz; die Anlage ist schnell aufgebaut. Das dreiseitige Panoramabild steuert „nordfriesische Atmosphäre“ bei und verhilft zu dem gewollten, hellen Bühnenbild. 52 Einzelfotos waren zu dem mit Photoshop vervollständigten Ganzen nötig. Für realistische Ausleuchtung sorgt eine Leuchtstoffröhre mit Tageslichtcharakter sowie seitlich angebrachte LED-Leisten. Wegen der vielen Grün- und Gelbtöne wird eine Lichtfarbe von 4000° K verwendet, die den gefürchteten Farbstich mindert.

BESONDERE HERSTELLER

Herr Dr. Scheibe verwandelte in un-nachahmlicher Weise sein hochfeines und sehr begehrtes „Schweineschnäuzchen“ in ein S.V.G.-Fahrzeug. Von ihm stammen auch die Leichttriebwagen Borgward-LT 4. Den Kittel-Dampftriebwagen steuerte Herr Besenhart in wunderbar detaillierter Form bei. Das Fahrzeug in seiner blaubeigefarbenen Erscheinung mag gewöhnungsbedürftig sein, ist für Kniephaven aber absolut stimmig. Mister Peter Nolan aus den USA ist als Schiffsmodellbauer so versiert, dass es kaum Worte gibt, um seine Kunstwerke wie Krabbenkutter und Amrum-Autofähre zu beschreiben.

EPILOG

Kniephaven begeisterte in seiner finalen Größe bereits tausende Betrachter, u.a. auf der OnTraXS! 2017 in Utrecht. Der Begriff „Größe“ ist korrekt, denn eine Länge von 360 cm im Maßstab 1:220 macht viel Modellbahn möglich. Manch ein Bewunderer bescheinigte der Anlage und mit ihr der Baugröße Z eine zweifellos große Stärke: die Darstellbarkeit weiter Landschaften.

Mit dem letzten „Zug“ von Blidsel kommt der Abschied von dieser einzigartigen Nordsee-Inselbahn im Maßstab 1:220. Das nächste Z-Projekt ist jedoch bereits in Arbeit!



Dachform und Bauweise dieses alten Fischerhauses auf Blidsel weichen von den aus roten Ziegeln gemauerten Kniephaver Bauernhäusern mit ihren Krüppelwalmdächern deutlich ab. Nur unter minutiös genauer Berücksichtigung solcher Details gelang es, die einzigartige Landschaft der nordfriesischen Inseln derart lebendig und glaubhaft in Szene zu setzen.





MEC Herdecke

Der MEC Herdecke e.V. wurde 1975 in Hagen als Eisenbahn-amateurclub Hagen gegründet. Die in Hagen genutzten Räumlichkeiten wurden jedoch gekündigt, sodass ein neues Domizil gesucht werden musste. Dieses fand sich im Jahre 1981 in Herdecke, in Form eines aufgelassenen Stellwerks. Später erwarb ein ehemaliges Mitglied das Stellwerk und sicherte so dem Verein das Zuhause.

In diesen Räumen wurde nach aufwendiger Nutzbarmachung des Gebäudes im Obergeschoss eine, wie zu der Zeit noch üblich, stationäre Modelleisenbahnanlage erstellt. Seit-her hat der Verein hier sein Zuhause. Geändert wurde nur

der Name, der mit Bezug auf die Örtlichkeit seit 2015 den Namen Modelleisenbahnclub Herdecke e.V. trägt. Aktuell betreiben 16 Mitglieder die 11,85 x 3,75 m große H0-Modellbahnanlage. Sowohl die unterschiedlichen Interessen, als auch der Altersschnitt der Mitglieder stellen eine runde Sache dar, sodass im Jahr 2015 das 40-jährige Jubiläum gefeiert werden konnte. Im Bild von links nach rechts: Siegfried Stiebitz, Dirk Suess, Dietmar Gerlach, Gerhard Ulm, Werner Lingk, Frank Fischer, Bernd Zander, Ralph Peter Hoffmann.

Torsten Dechert

Torsten Dechert, Jahrgang 1966, baute als Kind und Jugendlicher verschiedene Anlagen der Baugröße H0 im 2L=-System. Er beschäftigte sich auch früh mit dem Modellbau von Fahrzeugen der Frankfurter Feuerwehr (sein Onkel ist der Feuerwehr-Modellbauer Gisbert Fait von der Kleinserienfirma MFÖ), Modellen der Luft- und Raumfahrt und interessierte sich fürs Malen und Zeichnen. Der Traum, die großen Themen seiner Heimatstadt Frankfurt/Main in einer Zimmeranlage zu gestalten, brachte ihn zur Spur N. Der erste Bauabschnitt thematisiert die südmainischen Stadtteile Oberrad, Sachsenhausen und Niederrad. Hier kommen viele verschiedene Verkehrssysteme am Boden und in der Luft zusammen. Neben Architektur und Technik auch die Stimmung der Orte künstlerisch einzufangen, war dem Berufsmusiker und Studioschlagzeuger ein wichtiges Anliegen.



Modellbauteam Rhein-Maas e.V. (MBT)

Das Modellbauteam Rhein-Maas (MBT) besteht aus Modelleisenbahnern und Modellbauern im Gebiet zwischen Rhein und Maas, die gemeinsam ihr Hobby betreiben und fördern wollen. Die Mitglieder treffen sich jeden Freitagabend zum gemeinsamen Basteln, unternehmen Ausflüge, besuchen Ausstellungen oder nehmen daran teil. Viele sind nebenher auch Mitglied in anderen Modelleisenbahn- und Modellbauvereinen.

Ein wichtiges Projekt ist die Internationale Eisenbahn- und Modellbauausstellung, die regelmäßig organisiert wird (das nächste Mal am 9. + 10. Juni 2018 in Auwel Holt). Um die Jugendarbeit für die Modellbahn anzukurbeln, helfen

und unterstützten wir die St. Katharinen Schule in Auwel Holt dabei, eine eigene Jugendgruppe (AG Modellbahn Kids) zu gründen. Ebenfalls werden einmal im Jahr Bastelnachmittage für Kinder aus der Straelener Umgebung in der Schule veranstaltet. Im Bild von links nach rechts: Ed Hendrickx, Karl Steegmann, Toni Steegmann, Franz-Josef Mangels, Markus Schiavo, Hans van Winden, Frank Knobloch, Nicky Blumentritt, nicht auf dem Foto wegen Krankheit: Werner Wolters.

Dirk Kuhlmann

Dirk Kuhlmann – aus der ehemaligen Eisenbahnerstadt Opladen, Jahrgang 1961 und Spross einer Bundesbahnerfamilie – hatte bereits in frühester Kindheit Kontakt mit den großen, dampfenden, schwarzen Ungetümen und zur H0-Modelleisenbahn, Vater und Großvater sei Dank. 1974 erfolgte der Wechsel zum Maßstab 1:220. Im Lauf der Jahre bekamen jedoch Modell-Landschaften oberste Priorität. Auf Anraten seiner Ehefrau zeigte er 2013 erstmals mit der Z-Anlage „Hele-nensiel“ ein Exponat in der Öffentlichkeit. Dies gipfelte in einer Einladung zur OntraXS! 2017 mit der Anlage „Kniephaven“! Auch die längst eingeschlafenen Kontakte zur FdE Burscheid wurden wiederbelebt und mündeten 2014 in einer Mitgliedschaft. Nebenher: Dirk Kuhlmann hatte in seinen jungen Jahren das unverschämte Glück, einem Rolf Knipper über die Schultern schauen zu dürfen ...



Modellbahnen in Perfektion



Diese Ausgabe von „MIBA-Anlagen“ unternimmt eine abwechslungsreiche Reise zu Modellbahn-Welten der Extraklasse. Sie führt uns nach Ostfriesland zur früheren Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund, die auf einer langgestreckten, betriebsintensiven, modular aufgebauten H0/H0m-Anlage wieder zum Leben erweckt wird. Nächste Station ist Hinterpommern in den 1930er-Jahren. Rund um Stargard gab es seinerzeit ein weiträumiges Netz schmalspuriger Kleinbahnen, welches das Vorbild für eine Dachbodenanlage im Maßstab 1:43,5 war.

Der „Spur des Holzes“ folgt eine Märklin-H0-Anlage, die den Weg dieses nachwachsenden Rohstoffes vom Wald bis hin zum Holzprodukt nachzeichnet. Den Abschluss bildet ein Ausflug in den schweizerischen Kanton Graubünden: An der malerisch gelegenen Station „Ramosch“ halten nicht nur die Personenzüge der berühmten RhB, sondern auch der Güterverkehr spielt hier eine wichtige Rolle.

Diese Ausgabe von MIBA-Anlagen stellt Ihnen die Anlagen-Meisterwerke in professionellen, oft großformatig wiedergegebenen Fotos vor, in den begleitenden Texten berichten die Erbauer von Konzeption und Bau, von Gestaltung und Betrieb.

112 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
mehr als 150 farbige Fotos
Best.-Nr. 150 87337 | € 12,-



Jetzt als eBook verfügbar!



Anlagen 7
Best.-Nr.
15087323-e

Anlagen 9
Best.-Nr.
15087325-e

Je eBook € 6,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



MIBA-Anlagen 17

Drei weitere Anlagen der Spitzenklasse: Das klassische Bahnbetriebswerk der Epoche III orientiert sich eng an konkreten Vorbildern im Spessart - Eine vorbildlich gebaute H0m-Anlage in Württemberg • Bahnen und Fjorde in Norwegen in einer spektakulären Landschaft.

Best.-Nr. 150 87333
€ 10,-



MIBA-Anlagen 18

Drei Anlagen mit unterschiedlicher Konzeption: Verblüffend abwechslungsreicher Betrieb auf einer H0-Anlage mit steilen Felswänden - Streng nach Vorbild: der Bahnhof Bad Wörishofen - Gewaltige Spur-1-Anlage auf 100 qm mit ausgedehnten Bahnhöfen und Streckenteilen.

Best.-Nr. 150 87334
€ 10,-



MIBA-Anlagen 19

Drei Anlagen, drei Baugrößen Drei Anlagen, drei Baugrößen (Baugröße H0, N und O), drei Themen - eine Gemeinsamkeit: vorbildlicher Betrieb und herausragende Gestaltung machen dieses Anlagen-trio zu einer Attraktion für alle Modellbahn-Interessierten.

Best.-Nr. 150 87335
€ 10,-



MIBA-Anlagen 20

Gleich fünf Anlagen der Spitzenklasse hat die MIBA-Redaktion für Sie in dieser Ausgabe zusammengefasst. Neben den zwei großen Berichten über Anlage nach deutschen Vorbildern blicken wir dabei auch ausführlich „über den Zaun“ in das benachbarte Ausland.

Best.-Nr. 150 87336
€ 10,-



www.vgbahn.de

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



Großer Traum auf kleinem Raum



★★★★★ »Karl Gebele begeistert und regt zum Bauen an.« KUNDENREZENSION VON PIER, AMAZON



Traumanlagen von Modellbahnprofis

Dieser Sammelband präsentiert die schönsten Modellbahn-Anlagen aus dem »Eisenbahn-Journal«: Josef Brandls exakt nachgebaute »Schiefe Ebene« in H0, Gerhard Dauschers und Michael Butkays »Modellbundesbahn« aus Bad Driburg, Rolf Knippers und Wolfgang Langmessers Hommagen an Industrie und Eisenbahn im Ruhrgebiet der 1960er-Jahre haben in Szenekreisen längst legendären Ruf. Mit seiner Fülle an wertvollen Expertentipps und kreativen Anregungen ist das hochwertig ausgestattete Buch eine einzigartige Informationsquelle und Ideenfundgrube für alle Modellbahner.

240 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, 650 farbige Abbildungen, Hardcoverband

Best.-Nr. 581104 | € 29,95



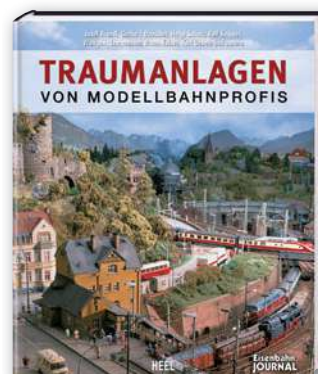
Kompakt-Anlagen

Viel Modellbahn auf wenig Raum

Als routinierter Praktiker weiß Eisenbahn-Journal-Autor Karl Gebele, wie sich große Modellbahn-Träume mit wenig Platzbedarf realisieren lassen. Auf einzigartige Weise versteht er es, faszinierende Modell-Landschaften auf kleinstem Raum zu erschaffen – mit vielen liebevoll inszenierten Szenen, aber auch mit verblüffendem Modellbahn-Betrieb. Ein rundes Dutzend dieser kompakten Anlagen sind in diesem großformatigen, reich bebilderten Band vertreten. Karl Gebele zeigt nachvollziehbar, wie viel Modellbahn auf Flächen zwischen einem und vier Quadratmetern möglich ist – inklusive detaillierter Gleispläne und Stücklisten.

176 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, ca. 350 farbige Abbildungen, Hardcoverband

Best.-Nr. 581733 | € 29,95



**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt
beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN