

SPEZIAL

GEMEINSAM
MACHT'S MEHR SPASS

MODELLBAHNCLUBS: NEUES AUS BURSCHEID ● RUNDES AUS YORKSHIRE
LANGES AUS BELGIEN ● TIPS AUS HESSEN ● ERSTAUNLICHES AUS BAYERN

Ich bin ja überhaupt kein Vereins- und nicht einmal ein Clubmensch. Wenn ich jedoch einen Modellbahnclub besuche – selbstredend rein beruflich –, dann kommt mir manchmal die Sehnsucht nach einem solchen sozialen Rahmen und dem, was man dort tut.

Ende der persönlichen Bemerkung. Wohlfeile Späßchen über den Vereinsmeier, immer wieder gern gemacht und gehört, stehen mir nicht zu, weil ich allenfalls vom Hörensagen von ihm weiß. Also auch Schluß mit dem Thema „Club allgemein“.

Was mir an den Beiträgen in diesem Heft auffällt: Die

Keighley Group mit *Runswick Bay* (S. 6) hat sich als Gruppe im Club gebildet. Die belgischen N-Spezialisten (S. 32) haben sich in großen Clubs formiert. Von Horst Meier (S. 50) wissen wir, daß in seinem Verein neben der H0-Clubanlage auch an N-Modulen gebaut wird. Und die Burscheider um Rolf Knipper (S. 16) überlegen, ob nicht auch einmal die N-Bahner in ihren Reihen die Initiative ergreifen sollten.

Differenzierung im Modellbahnclub, das scheint mir ein Trend zu werden. Damit verliert das Kernstück des Clublebens, die klassische Clubanlage, an Bedeutung. Warum? Ich kann nur spekulieren. Interessen, Ansprüche und Können der Mitglieder sind halt höchst unterschiedlich. Wo der eine immer noch mit Sägemehl-Wiesen zufrieden ist, da ist dem andern das Flockenzeugs schon wieder viel zu primitiv. Gar nicht zu reden von den grundsätzlichen Auffassungen, die einander manchmal knallhart

entgegenstehen. Also finde ich es gut, wenn sich besonders Begabte, besonders Fleißige und mit besonders viel Zeit Beschenkte abkoppeln, um innerhalb des Clubs ihre eigenen Ideen zu verfolgen – möglicherweise sogar zum höheren Ruhm ihrer gesamten Gemeinschaft.

Dazu zwei kritische Bemerkungen. Warum werden die Spielbahner, die es in jedem Club gibt, nicht in diesem Sinn aktiv?

Das wäre was ganz Neues. Auf Ausstellungen hätten sie das begeisterungsfähigste Publikum, die Kinder, und um Publicity müßte es ihnen nicht bang sein. Modellbahner sind in der Regel vielseitig

begabt, warum sollte es unter ihnen nicht pädagogische Naturtalente geben, die uns damit ganz nebenbei auch aus der Nachwuchskrise helfen?

Der zweite Punkt: Interne Differenzierung scheint mir nur ein Club verkraften zu können, in dem sich ein starkes Netz von Sympathien gesponnen hat. Man bleibt „ein Verein“, wenn sich die Vereinszwecke auch wandeln mögen. Falls sich einzelne aber auf Kosten der anderen profilieren wollen, kann Vielfalt in der Einheit nicht funktionieren. So einfach ist das.

Vielleicht ist es doch nicht so einfach: Wenn jetzt einer lediglich meint, daß einige sich auf Vereinskosten profilieren wollen, obwohl in Wahrheit der Club vom Club im Club profitiert?...

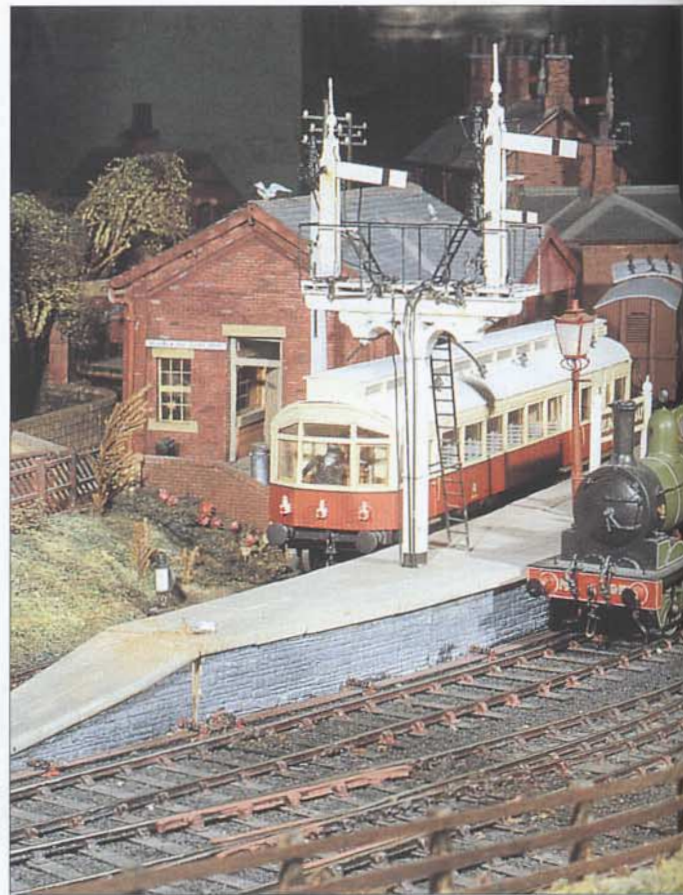
Ich jedenfalls meine hier nicht weiter und bin froh, kein Club- und schon überhaupt kein Vereinsmensch zu sein.

Bertold Langer

CLUB IM CLUB

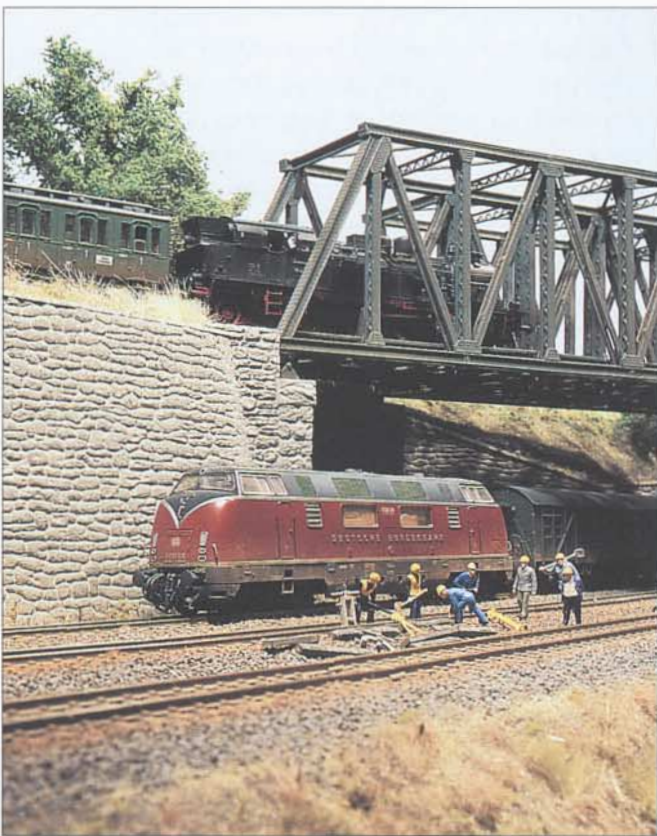


Flämisch-Wallonische Eintracht. N-Spezialisten aus zwei belgischen Clubs mit Modulen, die sie gemeinsam ausstellen. Seite 32.



Karussell aus Yorkshire. Eine Clubanlage in Baugröße 0 aus England. Clubanlage? Vielmehr haben einige Mitglieder des Keighley Model Railway Club eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, um ausstellungsgerechte Anlagen zu bauen. Seite 6.

Club im Club, ein aktueller Trend bei Modellbahnvereinen? Mutmaßungen darüber in *Zur Sache*. Seite 3.



Neue Module für Burscheid. Gigantisches im Werden bei den FdE Burscheid und erste Informationen über die Erweiterung des Bur-Modul-Konzepts. Seite 16.



Keilbahnhof auch für Clubanlagen. Clubanlagen sollten speziellen Kriterien gerecht werden. Prüfen Sie selbst, ob dieser Entwurf von Rolf Knipper für eine private Anlage die Bedingungen erfüllt. Seite 62.



Lutz Kuhl

MIBA

SPEZIAL

DER INHALT VON HEFT 22:

ZUR SACHE

Club im Club

3

MODELLBAHN-GESCHICHTE

Riesending auf wenig Platz

74

MODELLBAHN-CLUBS

Karussell aus Yorkshire

6

Neue Module für Burscheid

16

Flämisch-Wallonische Eintracht

32

Einigkeit macht Spaß

50

Digitalbetrieb in VHS

64

Von der AG 3/5 zum 1. MEC Plauen

78

ANLAGENPLANUNG

Keilbahnhof
auch für Clubanlagen

62

spezialMEINUNG

Modellbahn zwischen
Jodelkurs und Ikebana?

72

BILDSEITE

Mit der 50 durchs neue Bw

30

Karlex und Karola im Vogtland

86

spezialMAGAZIN

Fachzeitschriften im Überblick:
Eisenbahn nicht nur europäisch

90

GRUNDLAGEN

Nordost als Clubanlage?

42

VORSCHAU

102

IMPRESSUM

102

Titel. Großes Bw für den Rangierbahnhof auf neuen Bur-Modulen. Während dieses Heft entstand, kamen die *Freunde der Eisenbahn Burscheid* kaum aus den Kleidern, denn ihr Wettbewerbsbeitrag für Köln 1994 mußte fertig werden.
Foto: Rolf Knipper

Entscheidungs-
hilfen: Rolf Knipper
und Bertold Langer
diskutieren über
die Eignung des in
MIBA-Spezial 21
vorgestellten
Anlagenprojekts.
*Nordost als Club-
anlage?* Seite 42.

Karlex und Karola
im Vogtland.
Lothar Barche,
Vorstandsmitglied
des 1. MEC Plauen
1948 e.V., ist nicht
nur ein begabter
Modellbauer,
sondern auch ein
passionierter
Vorbild-Fotograf.
Seite 86.



Lothar Barche

KARUSSELL AUS YORKSHIRE

Englische 0-Spezialisten mit einer runden Sache



Len Weal/Railway Modeller

Entgegen der landläufigen Meinung lassen sich Modellbahnanlagen der Baugröße 0 mit abwechslungsreichem Betrieb auch auf kleiner Fläche verwirklichen. *Runswick Bay* der Spur-0-Bahner aus dem nordostenglischen Keighley verbindet ambitionierten Modellbau und Kinderträume von der elektrischen Eisenbahn auf frapierende Weise.

Unsere *Keighley 7mm Group* fand sich 1977 zum ersten Mal zusammen, um eine eigene Anlage zu bauen. Wir sind alle ebenfalls Mitglieder des Keighley Model Railway Club, mit dem wir uns seit dieser Zeit auch die Räume teilen.

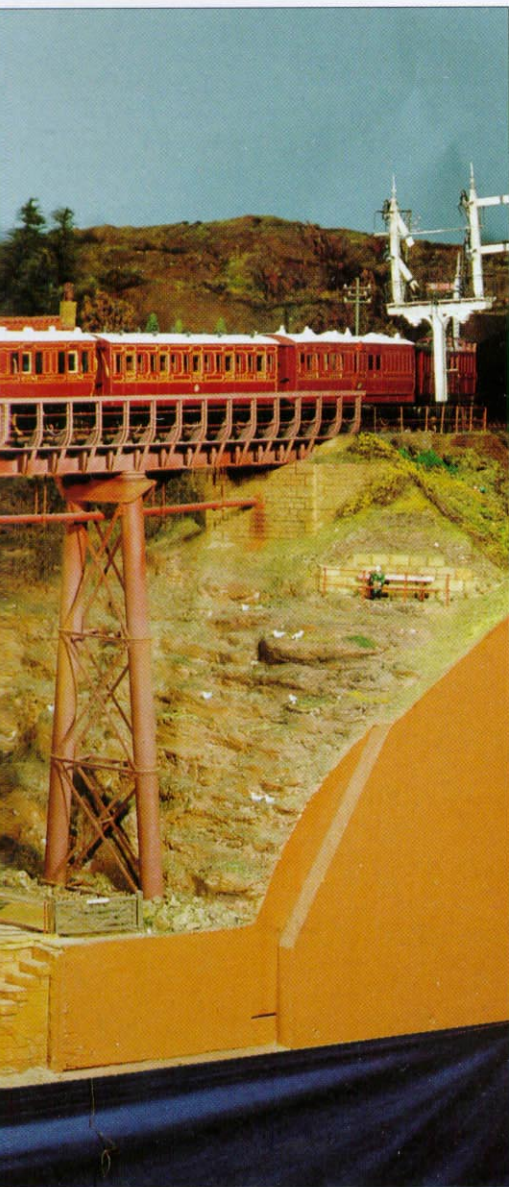
Runswick Bay ist unsere dritte Anlage. Die erste, *Leeds Road*, war zunächst ein Endbahnhof mit einem Fiddle Yard auf einer Fläche von 9 m x 4 m, der schließlich zu einem sehr unhandlichen doppelgleisigen Rundkurs von 16,5 m Länge anwuchs. Der Betrieb darauf machte viel Spaß, aber der Aufbau war sehr mühselig. An diesem Punkt muß gesagt werden, daß die Gruppe sich eigentlich nur für Bau und Betrieb von Ausstellungsanlagen zusammenfindet – daneben haben wir ein gesundes Interesse an einem guten Glas Bier.

Mit dem Blick auf unsere weiteren Ausstellungsaktivitäten planten wir deshalb schon vor 1980 die nächste Anlage. Dies wurde dann *Ravens-*

beck, ebenfalls ein zweigleisiger Rundkurs nach einem Vorbild in der Gegend von Harrowgate. Als wir 1989 beschlossen, *Ravensbeck* nicht mehr auszustellen, gab es bereits seit einigen Jahren Pläne für einen Ersatz. Obwohl ein solches Projekt viel Zeit braucht, sollte es wieder eine sehr große Anlage werden.

Unsere Gruppenmitglied Jack Burnard hatte damals auf Ausstellungen viel Erfolg mit *Houghton*, einer kleinen Anlage mit interessantem Betrieb. Dies gab den Anstoß, auf die Schnelle einen Lückenbüßer zu bauen, den wir ausstellen konnten, solange die neue große Anlage noch nicht fertiggestellt war. Heute, fünf Jahre später, ist der einstige Lückenbüßer Gegenstand dieses Artikels; der große Traum von damals erscheint allenfalls noch nach dem vierten oder fünften Glas ...

Aber das ist eine andere Geschichte; das letzte Wort ist bestimmt noch nicht gesprochen.



Vorbild an der Nordseeküste

Das Vorbild für *Runswick Bay* ist eine eingleisige Nebenbahn, die von Whitby an der Nordostküste Englands aus in nördlicher Richtung verläuft. In Loftus hat sie eine Verbindung mit der North Eastern Railway (NER) und führt dann nach Saltburn und Middlesbrough. Die Strecke wurde 1883 in Betrieb genommen, zwei Jahre später erfolgte die Erweiterung in Richtung Süden nach Scarborough.

Dieser Teil der Ostküste hatte uns schon immer als geeignetes Vorbild interessiert, besonders Sandsend direkt nördlich von Whitby. Dort überquert die Eisenbahn einen schmalen Meeresarm auf einem der für die Strecke typischen gußeisernen Viadukte. Das echte Runswick Bay liegt von Sandsend aus noch ein Stück weiter die Küste hinauf und brachte es fertig, von der Eisenbahn vollständig umgangen zu werden. Wir entdeckten, daß es dort eine Eisenerzgrube



Len Weal/Railway Modeller

Die Brücke macht's! Sie führt über den letzten Ausläufer der Bucht von Runswick, aus der sich das Meer gerade zurückgezogen hat. Das ist die Stunde der Möwen. Die Brücke haben die „Yorkshire Roundabout Men“ einer jener fragilen Konstruktionen aus Guß- und Schmiedeeisen nachempfunden, wie sie auf der Insel häufig anzutreffen waren. Bei der ersten Brücke über den Firth of Tay hat das nicht gehalten. Beim Modell jedoch handelt es sich um ein stabiles Metallbauwerk, das schon so manche Ausstellung mit Auf- und Abbau, Transport und Rücktransport in den zweiten Stock einer alten Wollspinnerei überstanden hat. Dort nämlich befinden sich die Räume der Keighley Group, einer Vereinigung von Modellbahnfreunden, zusammengekommen zum Bau von Anlagen, die häufig ausgestellt werden sollen. „Ähnlich wie eine Theatergruppe“, so unser Autor Peter Scarborough, „wir produzieren etwas, um es öffentlich zu präsentieren. Also leben wir auch vom Beifall.“ Wir klatschen heftig und wünschen uns alsbald eine Zugabe.



Len Weal/Railway Modeller

Ausfahrt aus Runswick Bay. Auf Selbstbaugleisen gleitet die kleine Werkslokomotive, Spitzname „Kaffeekanne“, mit einem Ganzzug aus Erzwagen dahin. Der Minimalradius beträgt nominell einen Meter achtzig. „Nageln Sie uns nicht darauf fest“, hören wir die Männer aus Yorkshire, „es können auch mal nur einen Meter fünfundreißig sein – wie es sich halt ergeben hat.“

gab; und da uns der Name gefiel, liehen wir ihn kurzerhand für unsere Anlage aus. Auf diese Weise bauten wir eine Bahn, so wie sie gewesen sein könnte. Das hat den Vorteil, daß man ohne feste räumliche Vorgaben arbeiten und die Anlage deshalb leichter an den vorhandenen Raum anpassen kann. Es ist unbedingt erforderlich, daß das Modell wenigstens

die Atmosphäre des Vorbilds vermittelt, denn die tatsächlichen Abmessungen können in der Regel nicht wiedergegeben werden. Kurvenradien können enger gemacht, Überhol- und Abstellgleise gekürzt werden; aber die für eine bestimmte Situation wichtigen Dinge, wie etwa die Anordnung der Gleise, Signale oder bestimmte Gebäude, sollten die Modell-

bauer mit Einsatz aller ihrer Fähigkeiten und Kräfte wiedergeben.

Oberbau und Signale auf unserer Anlage entsprechen den Gepflogenheiten des Vorbilds, der North Eastern Railway. Die Bahnhofsgebäude entstanden nach tatsächlich vorhandenen Vorbildern, die noch heute existieren; wir bevorzugten die kleinsten Exemplare, die zu finden waren. Die übrigen Häuser sind in den meisten Fällen unseren Lieblingsvorbildern in Staithes, Whitby, Robin Hoods Bay und vielen anderen Orten an der Küste zwischen Saltburn und Scarborough nachempfunden, nur eines oder zwei wurden für die speziellen Gegebenheiten auf der Anlage entworfen.

Die große Brücke ist eine Mischung aus mehreren ähnlichen Vorbildern an der Strecke. Hilfe beim Entwurf kam von Fotografien, Videos und vom persönlichen Augenschein der merkwürdigen Überbleibsel alter Brücken, die nur bei Ebbe aus den Fluten ragen.

Bei unserem Hafen müssen wir allerdings noch auf einen wichtigen Unterschied zum Vorbild hinweisen: Die Schlammbänke dort sind eher Vorbildern an der Westküste nachgestaltet als solchen an der Ostküste – eines unserer Mitglieder kommt von dort. Und eine Hochwassermarke fehlt auch noch.

Anlage eigentlich nur zum Ausstellen

Runswick Bay wurde, wie alle unsere Anlagen vorher schon, speziell für Ausstellungszwecke entworfen. Die Gruppe und vor allem ihr Planer können zwei Dinge partout nicht leiden: flache Anlagenbretter und gerade Gleise. Das kann man anhand des Gleisplans und der Fotos unschwer erkennen.

Eine kleine kreisförmige Anlage mit dominanter Landschaft in der Baugröße 0 hatten wir noch nie gesehen. So machten wir uns an den Beweis, daß eine solche auf einer Fläche von 5 m x 5 m durchaus Platz finden kann. Eine zweispurige Hauptbahn wäre auf dieser Fläche jedoch nicht unterzubringen.

Eine eingleisige Strecke, selbst mit Überhol- und Abstellgleisen, schafft indes andere Probleme. Das Interesse des Betrachters muß nämlich auch dann gefesselt werden, wenn gerade keine Züge fahren. Auf bestimmten

Teilen der Anlage können Zugpausen durchaus einige Minuten dauern.

Ein Grundsatz bei der Gestaltung der Anlage war deshalb, daß es möglich sein sollte, die Aufmerksamkeit auch ohne fahrende Züge zu wecken. Wir erreichten es – hoffentlich – durch Bereiche mit detailliert durchgestalteten Szenen, in denen es für den Betrachter viel zu entdecken gibt. Dazu gehören auch mehrere Betriebsstellen, auf denen sich immer etwas bewegt: etwa die Sägemühle mit beweglichem Sägegatter oder der Schmalspurzug mit Kipploren im Eisenerzbergwerk. Dort ist im Maschinenhaus auch eine schwer arbeitende stationäre Dampfmaschine zu sehen. Alles wird von einer Zeitautomatik gesteuert.

Nicht wie es wirklich war, sondern wie es hätte sein können. Nach diesem Motto hat die Keighley Group ihre Anlage gebaut. Ein sinnvoller Modellbahngrundsatz. Wenn auch das verschlammte „estuary“ eher an der Westküste zu finden wäre, so weisen Fahrzeuge und Bahnanlagen eindeutig auf das Vorbild der *North Eastern Railway* hin.

„Wir lassen alles entsprechende Material auf dieser Anlage fahren – wenn es denn durch unsere verdammt engen Kurven kommt.“

Ihre eigenen Fahrzeuge schaffen das, da sie mit dem Blick auf die schwierige Trasse ausgewählt und angepaßt wurden. Fazit: Spur 0 braucht keine Turnhalle, wenn Epoche und Fahrzeuge richtig ausgewählt wurden.



Len Wedd/Railway Modeller

Bereits in einem frühen Stadium der Planung wollten wir als Blickfang eine Wagenbeladungsanlage einbauen. Für eine der Vorgängeranlagen hatten wir schon einen geeigneten Mechanismus zur Kohleverladung entwickelt; für *Runswick Bay* ist Eisenerz das passende Ladegut. Unser „Eisenerz“ haben wir uns patentieren lassen: es handelt sich ganz einfach um gemahlene Nußschalen!

Die Verladevorrichtung besteht aus einem Vorratsbehälter auf der Anlagenrückseite und zwei Förderbändern, Antrieb aus den guten alten Meccano-Teilen, von einer etwas ver-rufen aussehenden Wellblechkonstruktion geschmackvoll verborgen. Das Modell ist einer altertümlichen Anlage in Skiningrove, ebenfalls an der Vorbildstrecke gelegen, nachempfunden. Hier wurde das Erz noch von Hand sortiert, bevor es in die Wagen kam. Für das Beladen und Rangieren auf den Anschlußgleisen der Erzgrube ist ein eigener Operator zuständig, so daß der Betrieb hier unabhängig vom übrigen Verkehr ablaufen kann.

Zunächst dachten wir, daß für eines der typischen Kohlenlager der NER nicht genügend Platz vorhanden sei. Unser Planer fand jedoch ein sehr genau passendes kleines Vorbildexemplar. Schon war der erste Einwand zu hören: „Aber mit richtigen Selbstentladewagen funktioniert das nie.“ „Dann vergißt es“, lautete die Antwort. Das Ergebnis ist nun ein Mechanismus, bei dem ein mit Gegengewichten versehener Drehzapfen die Bodenklappen des Wagens während der Fahrt geschlossen hält. Ein elektrisch angetriebener Stift hebt sich zwischen den Gleisen der Entladestelle und tippt das Gegengewicht an; die Schwerkraft erledigt den Rest. Senkt sich der Stift, schließen sich die Bodenklappen wieder. Ganz einfach!

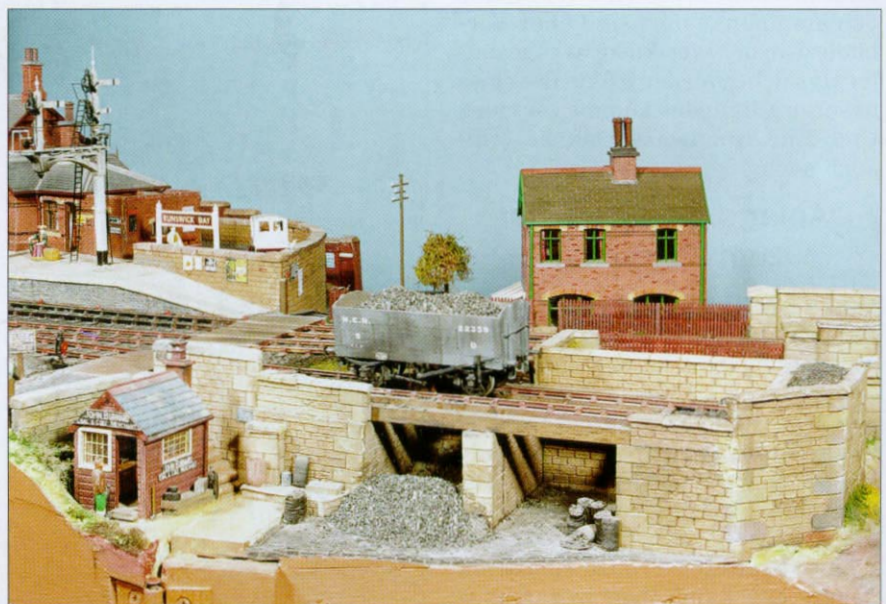
Unser besonderer Stolz: die Signale

Es versteht sich von selbst, daß nach alldem sämtliche Signale ebenfalls funktionsfähig sind. Leider sind sie nicht mit einer automatischen Block-sicherung verbunden, aber auf diese Weise werden auch unnötige Komplikationen vermieden. Falls einmal ein Signal versagt, sind wir immer noch in der Lage, Züge fahren zu lassen. Besonders stolz sind wir auf unsere beweglichen und beleuchteten



Len Weal/Railway Modeller

Herausragende Einzelheiten von *Runswick Bay* sind die große Brücke und die Erzmine, die – mit echtem Ladeverkehr – dauernd für Betrieb auf der Anlage sorgt. Oben der Ladebunker, im Gleisplan links. Erzwagen mit fernsteuerbaren Entladeklappen. Transportiert werden zerkleinerte Nußschalen: „Diese Erznachbildung haben wir uns patentieren lassen.“ – Mal ehrlich, Ihr Leute aus Nordost-England, Ihr habt allenfalls einen Gebrauchsmusterschutz darauf bekommen! Unten übrigens der Kohlenhändler am Bahnhof, ein weiterer treuer Eisenbahnkunde.



Len Weal/Railway Modeller

Zwergsignale. Alle Signale sind mit dreifarbigem LED beleuchtet, während wir für die Zwergsignale Miniaturglühlämpchen benutzen.

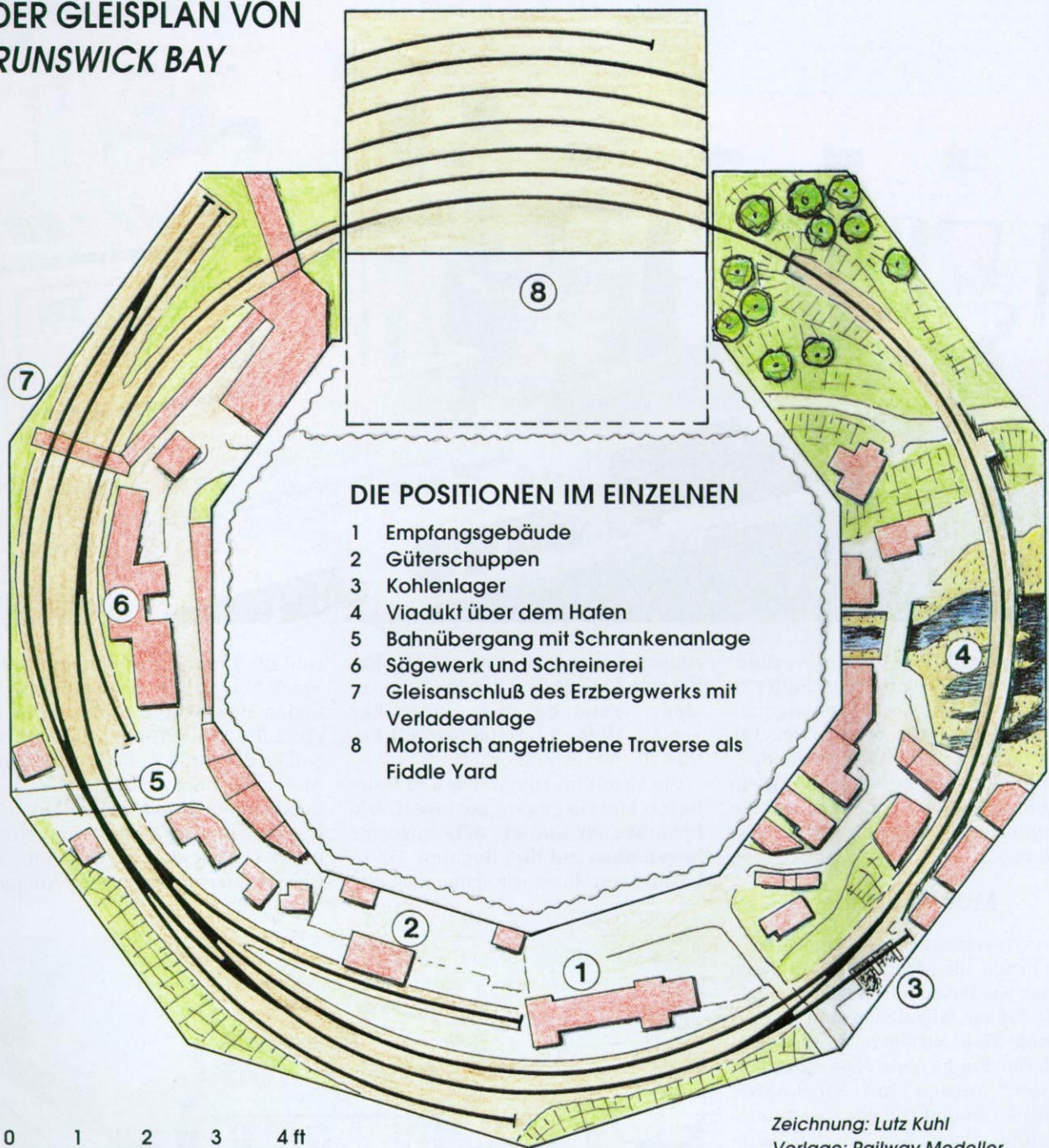
Es hat zwar nichts mit dem Vorbild zu tun, war aber schon bei der Planung zu berücksichtigen: Die meiste Zeit des Jahres steht die Anlage in einem relativ feuchten und kalten Clubraum, bei Ausstellungen sind dagegen schnell Temperaturen von mehr als 30°C erreicht. Das kann bei

der Elektrik Wunder bewirken, von den Holzteilen ganz zu schweigen. Für diese Fälle hat unser Dialekt dankenswerter Weise eine Auswahl deutlicher Wörter parat.

Tageslicht und Dämmerung

Wir haben immer einen Teil unserer Gebäude mit Inneneinrichtungen und Beleuchtung versehen, aber auf *Ra-vensbeck* war davon außer im Halbdunkel nichts zu sehen. Bei den Ge-

DER GLEISPLAN VON RUNSWICK BAY



bäuden in *Runswick Bay* dagegen geht die Detaillierung mit den verschiedensten Innenausstattungen weit über das übliche Maß hinaus. Daher war hier die besondere Steuerung der Beleuchtung bei natürlichem Tageslicht und bei Kunstlicht erforderlich.

Die Hauptbeleuchtung der Anlage besteht aus acht Scheinwerfern, die rundum hinter einer umlaufenden Blende festgeklemmt sind. Die Blen-

de wird von Stahlträgern gehalten, die an der Außenkante der Anlage befestigt sind; sie halten gleichzeitig noch einen Baldachin aus feuerfestem Stoff. Er ist dunkelblau, um die Anlage abzublenden, wenn die Scheinwerfer ausgeschaltet werden. Der Innenkreis der Anlage wird von einem umlaufenden neutral-grauen Vorhang verdeckt. Er dient als Hintergrund und verhindert den Blick quer über die Anlage; sie erscheint deshalb

viel größer, als sie tatsächlich ist. Außerdem verbirgt er eine Menge Chaos, das wir anscheinend immer mit uns herumschleppen müssen.

Während einige Gebäude ständig beleuchtet sind, sind die meisten an zehn unterschiedliche Schaltkreise angeschlossen, die von einem Drehschalter aktiviert werden können. Ein Schnipser an einem Schalter auf dem Kontrollpult, und ein großer motorisch angetriebener Dimmer läßt die



Hauptbeleuchtung dunkel werden. Gleichzeitig läßt der Drehschalter in scheinbar zufälliger Reihenfolge die Lichter in den Häusern angehen: Ein Schaltkreis umfaßt die verschiedensten Regionen der Anlage. Noch ein Schnipser an dem Schalter, und die Dämmerung senkt sich über *Runswick Bay* ...

Mobile Sache

„Wie kriegen Sie das Ding hierher?“ – eine Frage, die wir auf Ausstellungen immer wieder zu hören bekommen.

Die Anlage läßt sich in acht trapezförmige Teile zerlegen. Dazu kommt noch der Fiddle Yard. Die einzelnen Bretter werden mit steckbaren Scharnieren und Dübeln zusammengehalten. Abgesehen von den Fahr-

Oben eine Ansicht des Erzbergwerks von der Gleisseite her; im Vordergrund der Holzverarbeitende Betrieb, in dessen Innerem ein Sägegatter seine Arbeit tut. „Es kommt schon mal vor, daß minutenlang kein Zug erscheint, dann können die Zuschauer eine Menge anderer bewegter Objekte entdecken.“

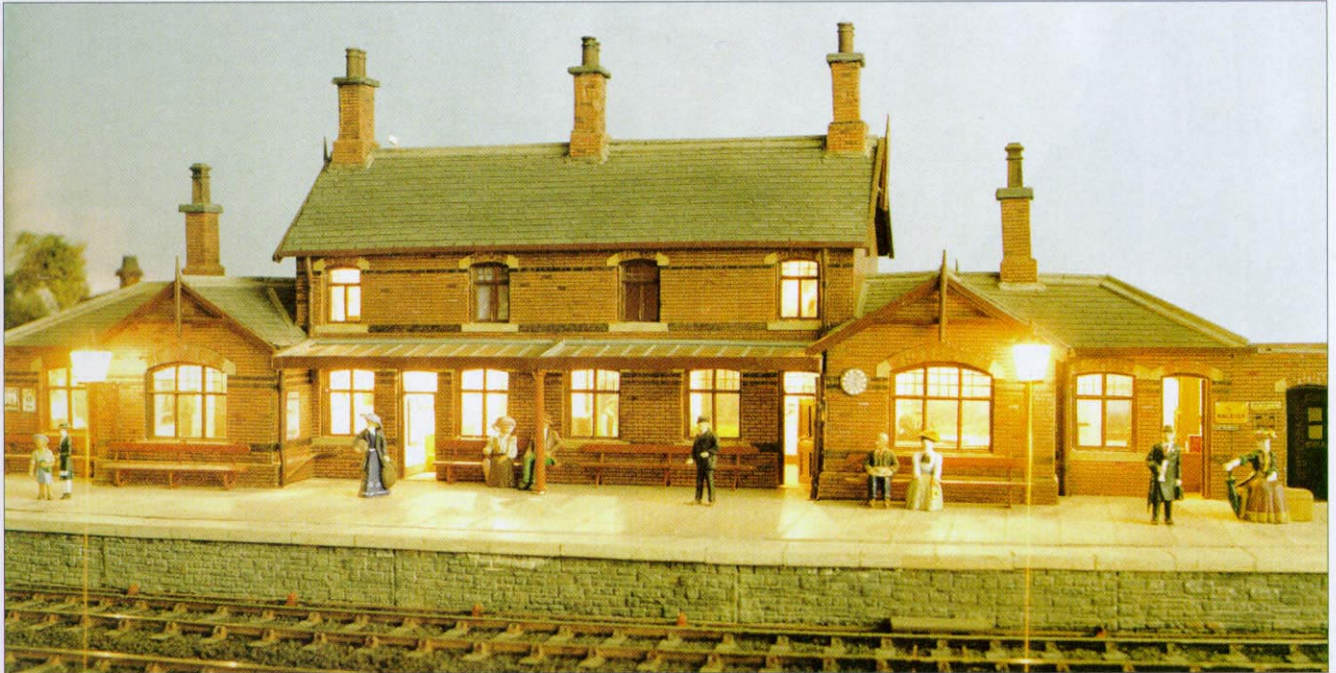
Dazu gehört auch das schwenkbare Bahnübergangsgatter, dessen Bewegungen jedoch hoffentlich immer eng mit einer Zugfahrt zusammenhängen.

zeugen sind nur zwei Dinge abnehmbar: ein kleiner Teil des Viadukts an einer Trennung und ein großer Schlot. Alles andere ist fest mit der Oberfläche verbunden.

Die Grundbretter werden in fahrbaren Metallregalen gestapelt. Die Frontbretter und die Scheinwerfer liegen oben auf den Regalen. Diese Lösung benötigen wir schon deshalb,

weil die Clubräume sich im zweiten Stock einer alten Wollspinnerei befinden. Bewegt werden die Regale wie einst die Wollballen: mit Rolle und Seil an der Außenseite des Gebäudes. Alles nach einer Ausstellung an Sonntagabenden einzeln wieder hinaufzutragen wäre für Mensch und Modell unter Umständen verderblich. Wir transportieren die zerlegte Anlage in





Len Weal/Railway Modeller

Abend in Runswick Bay. „Wir schalten Tag und Nacht mit einem motorgetriebenen Dimmer.“ Wir wundern uns nicht darüber, denn wenn fast alle Innenräume auf der Anlage einzeln beleuchtet sind, kommen einige Watt zusammen.

einem Lieferwagen, dessen Innenraum als Vorgabe für die Anlagengröße diente.

Die elektrischen Verbindungen zwischen den Teilen bestehen aus Mehrfach-Steckverbindungen. Die Hauptkabel befinden sich zusammengerollt im Schaltschrank, das ebenfalls auf Rollen steht. Für Aufbau und Zerlegen der Anlage brauchen wir eine Stunde.

Viel Hin und Her beim Anlagenbau

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß der Unterbau in Keighley, in Nordost-England also, entstand. Das Gleis wurde in der Grafschaft Durham verlegt. Zum Einbau der Elektrik ging es zurück nach Keighley. Die Landschaft kam in Sunderland dazu. Doch end-

lich gelangten die Teile wieder nach Keighley, wo sie den letzten Schliff erhielten. Hilfreich bei diesem Hin und Her: Ein Mitglied aus Keighley besitzt einen Kombi, mit dem er geschäftlich im Nordosten unterwegs ist.

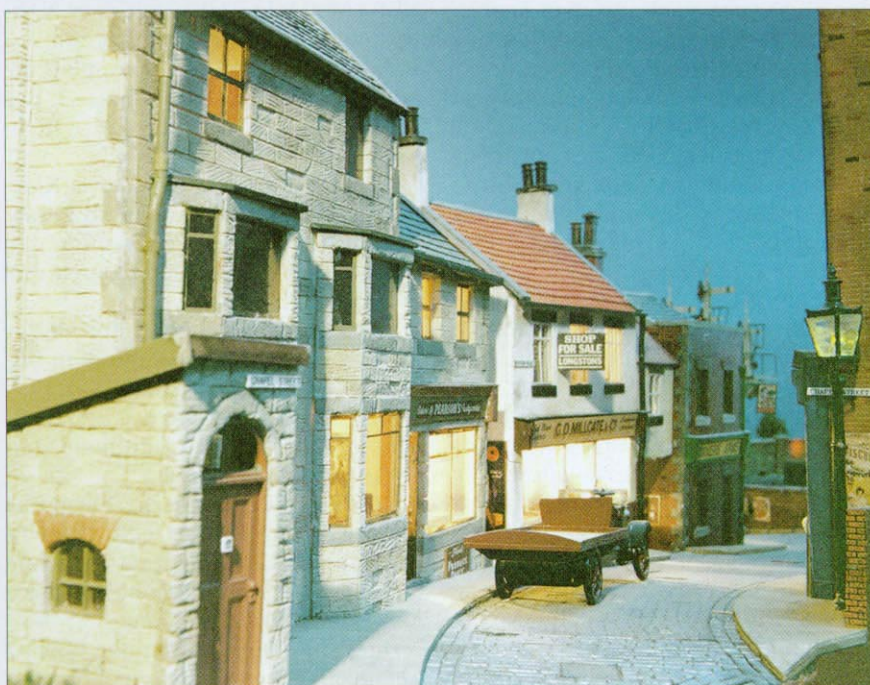
Der Unterbau besteht aus Spanplatten und Nadelholz; ebenfalls aus Nadelholz bestehen die abklappbaren Beine.

Die Schienen sind in Weißmetall-Schienenstühlen auf Holzschwellen befestigt. Der Mindestradius sollte ursprünglich 1,80 m betragen. Zu befürchten ist jedoch, daß er wegen der speziellen Geometrie der Kurven nur bei 1,35 m liegt. Die Weichen entsprechen Vorbildern der North Eastern Railway.

Fahrzeuge ...

Unsere Gruppe entwickelte eigene Normen für Lok- und Wagenmaterial; in den vergangenen Jahren wurden dabei Unterschiedlichstes ausprobiert. Wir akzeptieren ohne weiteres den Einsatz von Fahrzeugen aus Bausätzen, falls diese zum Thema passen; wenn notwendig, muß auf Selbstbauten zurückgegriffen werden.

Unser bevorzugter Motor ist der Escap RG7: teuer, aber der einzige, der unseren Anforderungen an Kraft und Regelbarkeit gerecht wird. In der Vergangenheit waren wir mit gußeisernen Lokrädern zufrieden, aber die neuen Typen von Slaters entsprechen auch den Anforderungen.



Len Weal/Railway Modeller



Robin Taylor

„Unser Domizil befindet sich in einer alten Spinnerei. Die Anlage gelangt mit diesem Aufzug in den zweiten Stock; so sind einst auch die Wollballen nach oben gekommen.“

Für Personenwagen bevorzugen wir die Radsätze von Laurie Loveless and Home of 0 Gauge, etwas schwerer als Normradsätze und mit einem etwas breiteren Laufkranz. Bei den Radsätzen für die Güterwagen kommen die unterschiedlichsten Fabrikate zum Einsatz, vor allem verwenden wir Slaters-Radsätze.

... und Betrieb

Wir haben uns auf eine lose Zugfolge festgelegt, ganz nach dem Ermessen des Haupt-Operators. Ganzzüge aus Erzwagen kann er mit einem zweiten Operator austauschen, der für die privaten Anschlußgleise der Erzmine verantwortlich ist. Ein dritter Operator hat die Aufgabe, den motorisierten Fiddle Yard zu bedienen.

Der Haupt-Operator trifft dabei durch Schalter eine Vorauswahl, welche Züge fahren sollen; wann, das bestimmt wiederum der Fiddle-Yard-Operator mit einem Schalter, der den Antrieb dieser beweglichen Zug-Garage in Bewegung setzt. Die Verstän-

digung zwischen den beiden erfolgt mittels Telepathie, unterstützt durch eine Telefonklingel. Der Fiddle-Yard-Operator ist außer mit dem Wechseln der Züge auch noch mit dem Leeren der Erzwagen und dem Füllen der Kohlenwagen beschäftigt.

Eine typische Zugfolge sieht etwa so aus: Zug A – ein dieselelektrischer Triebwagen der NER. Er repräsentiert den Pendelverkehr von Whitby nach Runswick Bay und benutzt das Kopfgleis am Empfangsgebäude. Ähnliche Einsätze gab es auch beim Vorbild; diese Triebwagen wurden versuchsweise auf der Küstenstrecke eingesetzt, kamen jedoch mit den Steigungen nicht zurecht.

Zug B – eine C-gekuppelte Schlepp-tenderlok, Klasse P der NER, mit einem Ganzzug aus Erzwagen. Der Zug kommt unbeladen aus der Gegend von Middlesborough; die Lok setzt in Runswick Bay um und kehrt mit den beladenen Wagen wieder zurück. Die Wagen dieses Zuges entstanden fast alle aus einem zunächst für unsere Anlage speziell produzier-

ten Bausatz von Roundfield Engineering, der hoffentlich bald auch allgemein erhältlich sein wird.

Zug C: Eine Tenderlok Klasse A der NER, Achsfolge 1B1, mit dem Nahverkehrs zug in Richtung Norden.

Zug D: Ein weiterer C-Kuppler, die Schlepptenderlok der Klasse C der NER mit einem Nahgüterzug in Richtung Süden.

Zug E: Eine Tenderlok der D-Klasse, Achsfolge 2B2, mit einem Personenzug. Dieser Zug repräsentiert den Ausflugsverkehr nach Saltburn und Scarborough.

Zug F: Eine Schlepptenderlok der P2-Klasse, Achsfolge C, mit dem Güterzug in Richtung Norden.

Zug G: Eine Tenderlok der BTP-Klasse, Achsfolge B2, mit dem Nahverkehrs zug nach Süden.

Den Rangierdienst zur Erzgrube übernimmt in der Regel eine kleine B-gekuppelte Tenderlok mit offenem Führerstand, vom Personal respektlos „Kaffeekanne“ genannt.

Die Fahrzeuge sind für den Einsatz auf unserer Strecke zwar nicht immer





Len Weal/Railway Modeller

ganz vorbildgerecht, aber alle haben Räder und erfüllen ihre Aufgaben. Weitere Loks sind im Bau, und es gibt Gerüchte von der Existenz eines Rahmens für eine alte Stephenson-Lok ...

Um ehrlich zu sein, die meisten Fahrzeuge sind für den Einsatz auf unseren eigentümlichen Rädern extra zurechtgepfriemelt, fremde Maschinen auf Besuch könnten schon Probleme bekommen.

Warum das alles?

Spät an einem nassen und kalten Sonntagabend, nach einer langen Heimfahrt, wird jeder schwören: „Nie wieder!“ Aber zwei Tage später freuen sich alle wieder auf die nächste Show ...

Eine Modellbahn auszustellen ist so ähnlich wie Laienspiel. Man präsentiert eine Produktion, man unterhält die Besucher. Man lädt sie ein, ihre Voreingenommenheit abzulegen, und wenn man damit Erfolg hat, dann belohnt einen ein zustimmendes Gemurmel.

Der harte Kern unserer Gruppe besteht aus Jack Burnard, Allen Peel, Peter Scarborough, Chris Senior und Robin Taylor. Vielen Dank auch an Doug Hey, Dick Milner und Sharon Taylor, die uns bei Bau und Betrieb helfen. Dank gebührt Doug noch als „Mr. Roundfield Engineering“; er stellt Weißmetall-Bausätze und -Zubehör her. Was *Runswick Bay* angeht, finden sich für alle seine Produkte Vorbilder bei der North Eastern – die Möwen, die den kleinen Hafen unsicher machen, eingeschlossen.

Peter Scarborough/lk

Wir danken unseren englischen Kollegen: John Brewer vom *Railway Modeller*, Andrew Burnham vom *Continental Modeller* und dem Peco-Verlag. Besonderen Dank an Len Weal, der für beide Zeitschriften die Fotos macht.

„Fast alle unserer Häuser haben ein bestimmtes Vorbild, nur stehen sie nicht so zusammen wie in Wirklichkeit.“ Müssen sie auch nicht, denn der Eindruck zählt, und den haben die O-Spezialisten aus Yorkshire offensichtlich getroffen. Hier präsentiert sich die Rückseite der High Street von *Runswick Bay*. Typisch britische Kleinstadt-atmosphäre.

Auf ein besonderes Thema konnten wir in diesem Beitrag nicht eingehen: auf die Inneneinrichtung, die fast jedes Gebäude wenigstens in bestimmten Räumen enthält. Das wäre eine eigene Sache, auf die wir bestimmt noch mal zurückkommen.

Als Modellbahn-Schausteller muß die Keighley Group vielen Geschmäckern gerecht werden. Dies gelingt, ohne daß ihre Mitglieder sich dem vermeintlichen Allerweltschmack unterwerfen.

Die Erbauer der Anlage *Runswick Bay* und deren Betrachter beziehen sich wohl insgeheim auf ein und dasselbe: auf Kinderträume von der elektrischen Eisenbahn, die in der Kindheit bloß Träume bleiben mußten.



NEUE MODULE FÜR BURSCHEID

Als praktizierender Modellbahner verfolgen Sie sicher das Angebot an Modellbahnausstellungen, das in den letzten Jahren recht umfangreich geworden ist. Vielleicht haben Sie in den letzten Jahren in Heimatnähe die eine oder andere besuchen können. Um bei der Heimat zu bleiben: So mancher Mo-

Über die Vereinsanlage der *Freunde der Eisenbahn Burscheid* haben wir in MIBA-Spezial schon mehrfach berichtet. Diesmal schauen wir ein wenig in die Clubgeschichte. Aber mehr noch interessiert die nahe Zukunft, denn die Burscheider sind dabei, ein ganz großes Ding zu drehen. Das Wort hat Rolf Knipper.



dellbahnclub besinnt sich darauf, daß es möglicherweise besser ist, eine Vorbildsituation in der näheren Umgebung nachzuempfinden. Das andere Modell, die „Traumanlage“ als Materialschlacht, scheint nicht mehr so gut zu gehen.

Auch wir haben diesbezüglich unsere Erfahrungen gemacht. Aber schon seit einigen Jahren besitzen wir eine modulare Vereinsanlage mit einem Landschaftsteil und dem Bahnhof Burscheid, dessen Vorbild, leider „arbeitslos“ geworden, heute Stück für Stück von der Natur zurückerobert wird. 1992 waren wir im Modellbahnmekka Köln zu Gast und erhielten aus dem Stand heraus einen zweiten Platz im Anlagenwettbewerb.

Burscheid in Epoche 3

Das Modell unseres Heimatbahnhofs an der Strecke Opladen—Remscheid mußte natürlich in der Länge etwas gestaucht werden, trotzdem kamen wir auf noch 8 m Länge. Die Abmessungen orientieren sich an Teilstücken mit dem Rastermaß 65 cm x 65 cm. Später mehr dazu. Zur Verwendung kam Code-100-Gleismaterial, weil wir aus Kostengründen Restposten aus der Vorgängeranlage weiterverwenden wollten. Aber die alten Peco-Weichen mußten verbessert werden. Alle Herzstücke wurden herausgetrennt und durch elektrisch leitende Schienenstücke ersetzt. Als Weichenantrieb verwendeten wir das um einen Antriebszapfen erweiterte Roco-Universalrelais. Über alles Weitere haben wir in MIBA-Spezial schon einiges gebracht. Ein paar Bilder in diesem Artikel werden sich noch mal auf „Burscheid“ beziehen.

Die Präsentation in einer Zeitschrift und die Präsenz auf der Kölner Messe 1992 haben viele Anfragen nach sich gezogen. Viele Interessenten haben uns in unserem Vereinsheim – das passender Weise auf dem Burscheider Bahnhofsgelände liegt – besucht. Letztendlich haben wir dadurch auch neue Mitglieder bekommen. „Herzlich willkommen“, damit hatten wir sie in MIBA-Spezial 9 eingeladen.

Etwas ganz Neues

Während ich diese Zeilen schreibe – mehr nebenbei –, leiden wir Burscheider Clubmitglieder unter sattem



Streß, denn wir haben für Köln 1994 etwas ganz Neues angemeldet. Wenn dieses Heft herauskommt, ist die Kölner Messe für alle überstanden, und Sie hatten vielleicht die Möglichkeit, sich das Produkt unserer Mühen dort „live“ anzuschauen. Ob wir was gewinnen? Wenn Sie dieses Heft in Händen halten, wissen Sie jedenfalls mehr als ich heute. Aber wir bauen ja nicht, um eine Siegerprämie einzustreichen. Uns darüber freuen, das würden wir schon...

Die 50 paßt gerade noch auf die Selbstbaudrehscheibe des 12ständigen Dampflokschuppens. Und sie funktioniert! Endlich.

Die FdE Burscheid haben ihr Clubheim in der ehemaligen Bahnmeisterei des Bahnhofs Burscheid. Der ist schon seit einiger Zeit stillgelegt, eine Reaktivierung ist kaum zu erwarten (linke Seite unten). Unten: Eine Impression des auf der Kölner Ausstellung 1992 ausgestellten Anlagenteils. Thema: Bf Burscheid.

Fotos: Rolf Knipper



Unser Vorbild: Eisenbahn alltäglich

Der Beitrag für Köln 1994 ist ein Rangierbahnhof samt Bw auf rund 15 m Länge. Vorbild: Gremberg Rbf bei Köln. Dabei legten wir uns die Meßlatte in puncto Nachbildung eines Vorbildes nicht zu hoch. Wir wollen vor allem die Atmosphäre rüberbringen. Trotz „künstlerischer Freiheit“ könnte ein solcher Bahnhofskomplex auch bei der DB vorhanden gewesen sein. Eisenbahnalltag: unter dieses Motto stellen wir die Erweiterung unserer bestehenden Clubanlage.

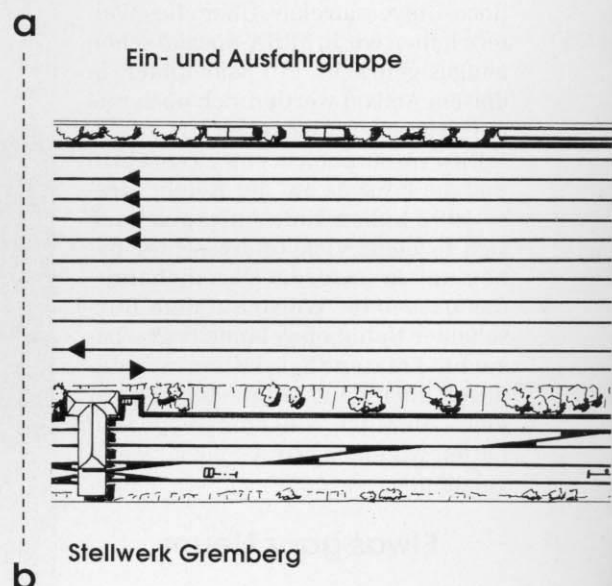
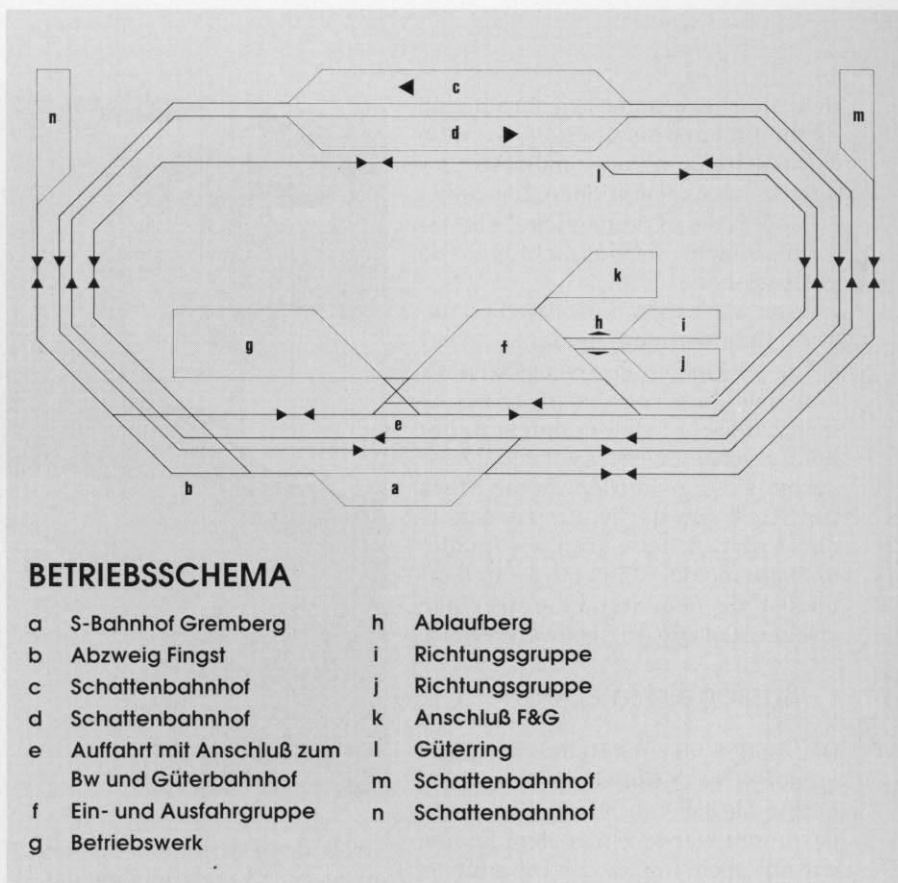
Wenn wir zum aktuellen Zeitpunkt unsere Neue noch nicht im Detail vorstellen können (es gibt noch kaum ganz Fertiges!), so können wir wenigstens über Konzept und Baufortschritte berichten. Und das sind ja auch ganz wichtige Dinge. Man hört sogar, daß so manche Clubanlage nie über den Zustand „im Bau“ hinauskommt; das würde uns nicht befriedigen, denn irgend etwas wenigstens zu 75% Fertiges brauchen wir schon, wenn unser Clubsegen nicht schief hängen soll.

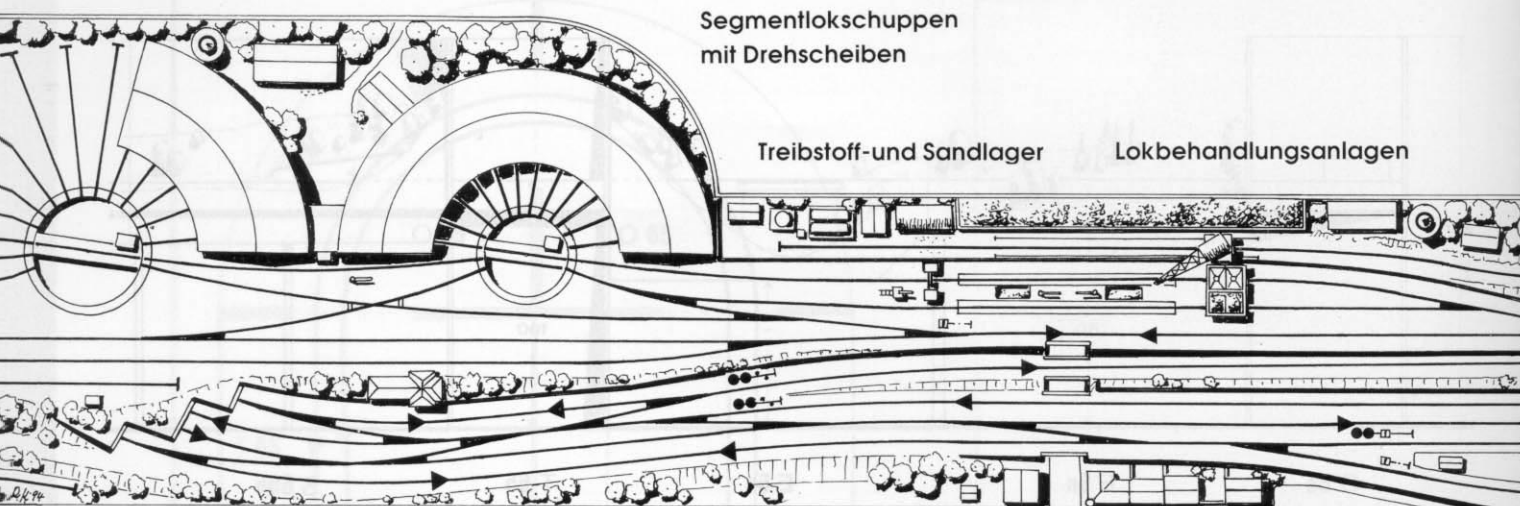
Einige unsystematische Stichworte

- Auch unserer Neuen liegt das „Bur-Modul“-Rastermaß 65 cm x 65 cm zugrunde. So finden wir leicht den Anschluß an das bereits Bestehende. Aber wir können auf dem neuen Komplex auch ohne den alten Betrieb machen. Da wir bei unserer spezifischen Anlagenaufstellungen in der Breite flexibel sind, wurde das Breitenmaß (65 cm oder ein Vielfaches davon) verlassen. Das Längenmaß (meist 130 cm) mußte jedoch beibehalten werden. Und in einem weiteren Punkt gingen wir von früheren Grundsätzen ab: Wir haben auf dem alten Anlagenteil keine Steigung zugelassen. Aber um den Platz besser nutzen zu können, hat das neue Stück zwei Ebenen. So ergibt sich eine Auffahrt. Ohne die Doppelstöckigkeit hätten wir das Bw so nicht unterbekommen, da es im Bereich einer Streckenkehre liegt.

- Für die Ringstrecke hielten wir uns an die alte Vorgabe. Weiterhin mußten wir unseren Schattenbahnhof (an der Rückseite des älteren Teiles) jetzt überbauen. Man wird sehen, ob er

weiter Seite 24





Abzweig Fingst

Stadt

Beginnen wir mit dem Betriebswerk. Es liegt über einer Kehre der Ringstrecke. Die Hauptzufahrt erfolgt vom Rangierbahnhof aus, aber es kann außerdem über eine Rampe von der unteren Ringstrecke aus erreicht werden. Diese Rampe dient auch als eine Zufahrt zum Rangierbahnhof. Das sehr langgezogene Bw erlaubt es, daß die einrückenden Dampflok alle Bw-Stationen ohne Sägefahrten absolvieren können.

Neben Dampflok (erster Schuppen) sind auch Diesel- und Elloks im Bw beheimatet (Schuppen am linken Anlagenrand). Die zweite Drehscheibe ist mit einer Oberleitungsspinne überspannt. Als einziges durchgehendes Gleis im Bw hat das Lokverkehrsgleis eine Oberleitung. Dieses Gleis dient – wie beim Vorbild – auch zur Umfahrung der Behandlungsanlage, wäre beim Vorbild also schon vor der Elektrifizierung vorhanden gewesen.

Beim Rangierbahnhof finden sich hintereinander folgende Hauptteile: Ein- und Ausfahrgruppe, Ablaufberg und Rich-

tungsgruppe. Sie besteht aus Stumpfgleisen, so daß die aus-sortierten Wagengruppen über den Berg zurückgezogen und in der Ausfahrgruppe zum Zug zusammengestellt werden müssen.

Die zweite Zufahrt zum Rangierbahnhof überquert die unten liegende Ringstrecke. Aber wo kommt sie her? Es handelt sich um den zumeist eingleisigen Güterring, zu dem auch das Rampengleis vor dem Bw wieder hinabführt. Die Kehre liegt unter dem Stellpult (unten rechts).

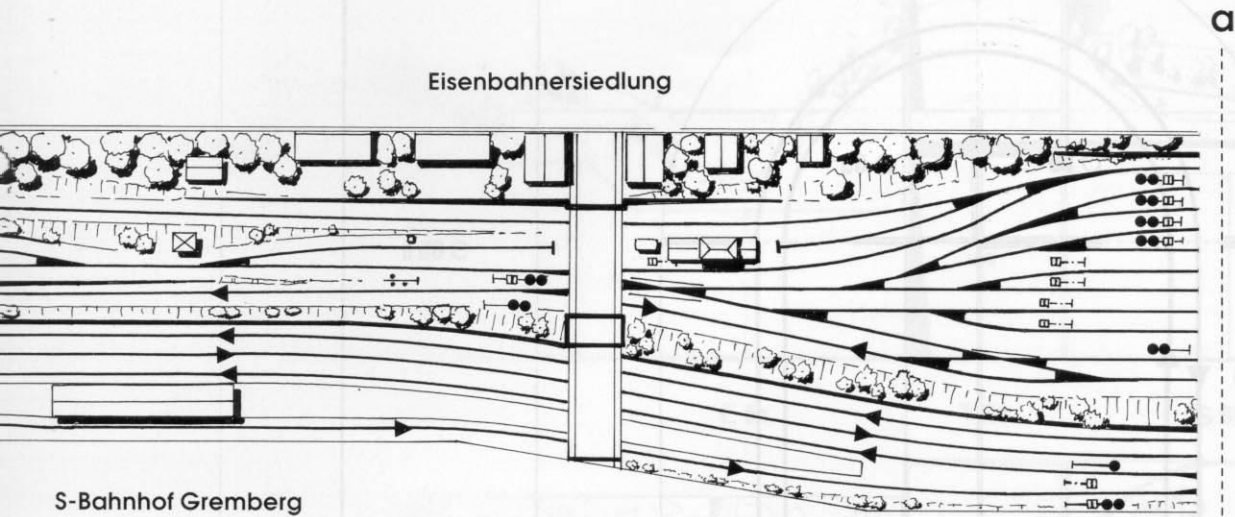
Während die unten liegende Ringstrecke auf gleicher Ebene bleibt, überwindet der Güterring also zweimal die Steigung zum Rangierbahnhof, einmal offen, einmal im hinteren Untergrund.

Zur Belebung des Betriebs wurde neben dem unteren Ring eine eigene S-Bahnstrecke mit Haltepunkt verlegt. Und unter dem hinteren Anlagenteil befindet sich auch noch der bewährte Schattenbahnhof, dessen Funktion schon vor zwei Jahren in Köln überzeugen konnte.

Neu
RA
MI

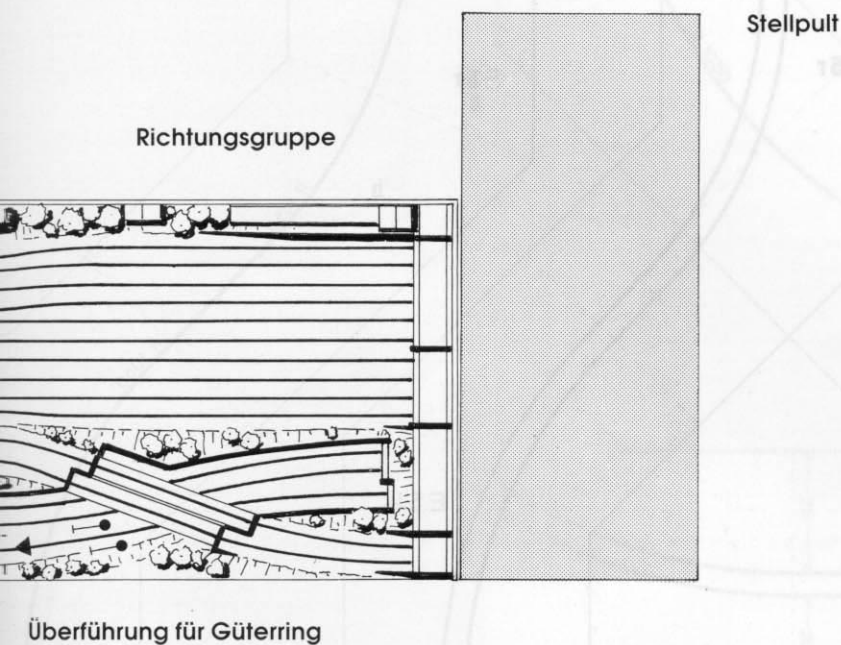


Fundament für
neues Dr-Stellwerk

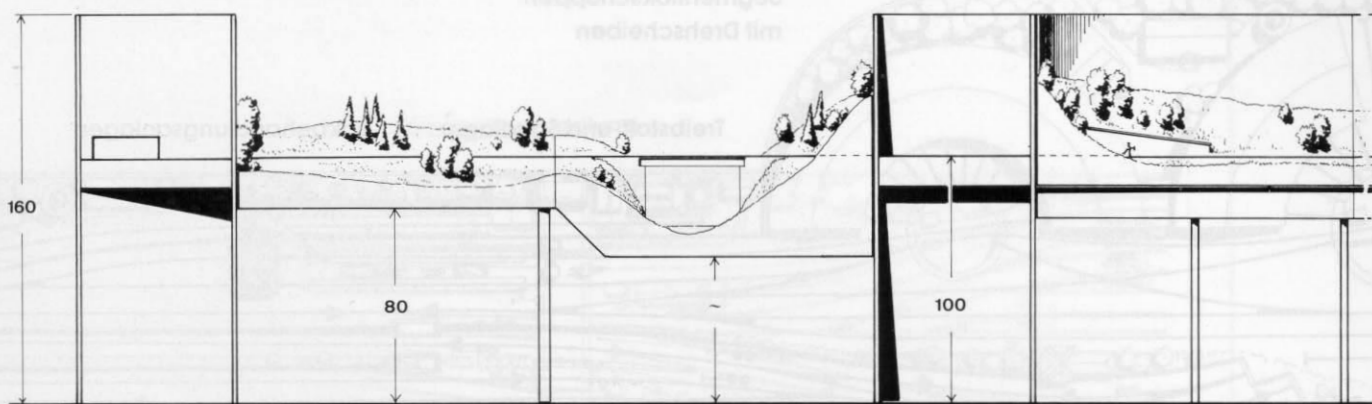


Burscheid

NGIERBAHNHOF T BETRIEBSWERK



zur Erinnerung: Aufbau von Strahlplan einer typischen für Modus-Veranstaltung. Von links nach rechts: - Einstrichstraße - Stock Box - Schmalenstraße - Nachstrasse - gepflasterte Fläche - Platz für einen oder zwei Tische, die bei Bedarf leicht verschieben kann und gegebenenfalls mit Stühlen ausgestattet werden kann.



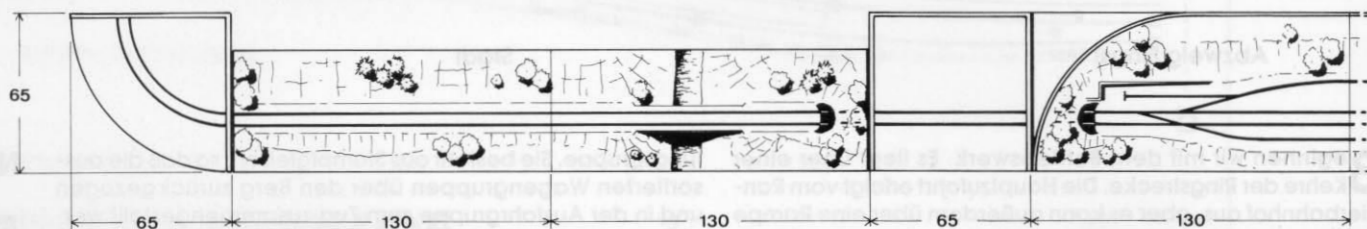
O 65

E 5n

E 5n

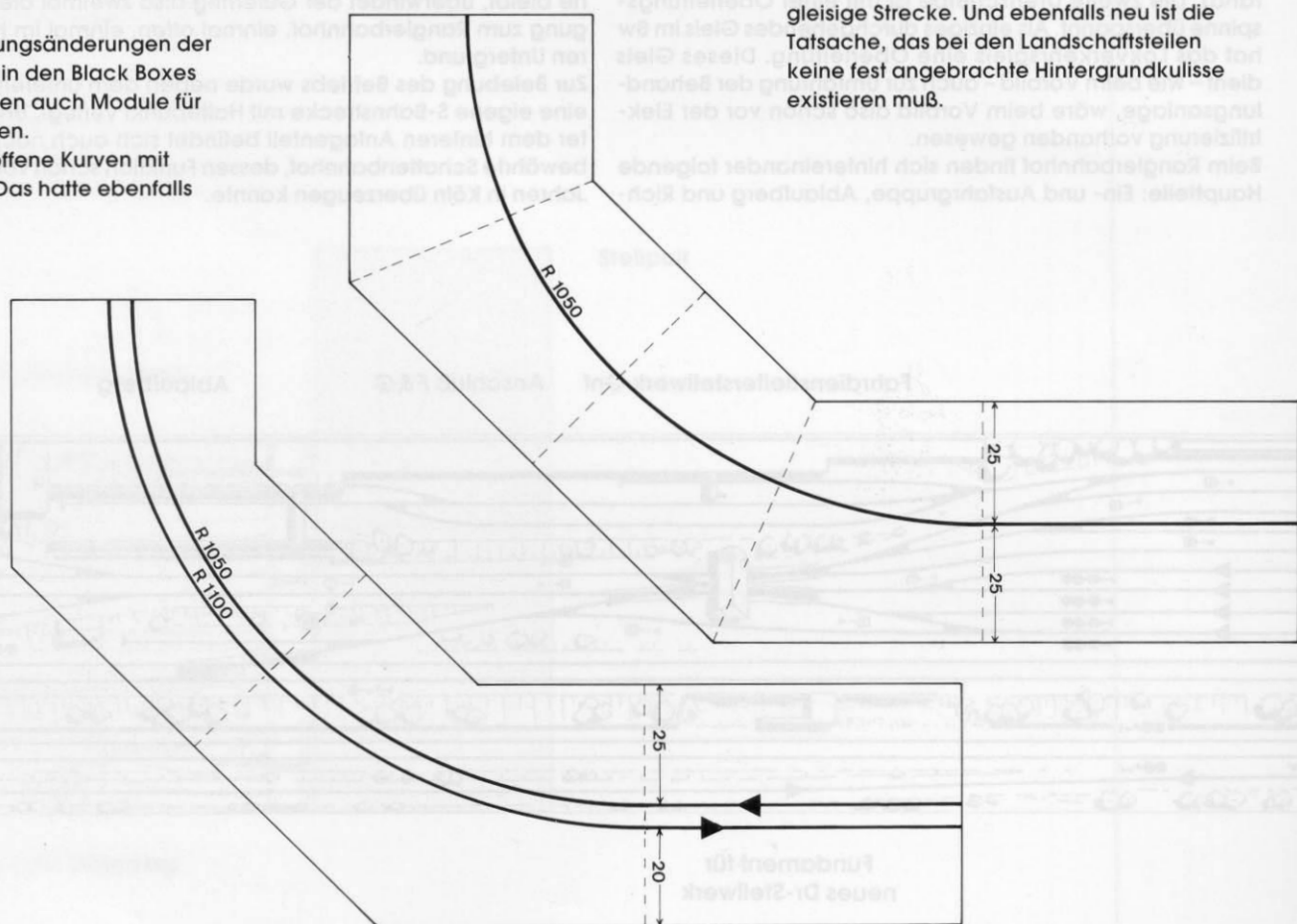
T 65

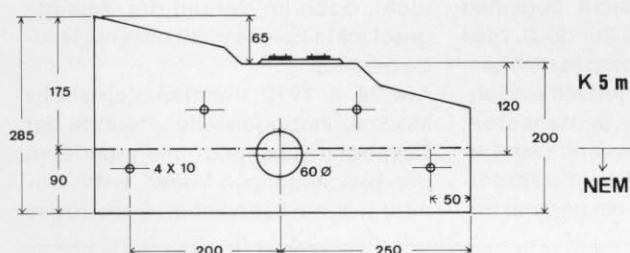
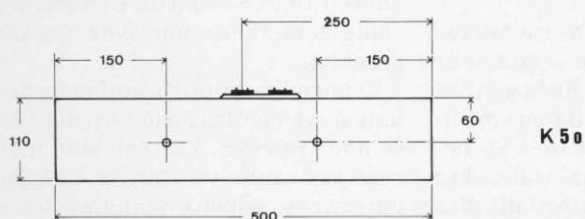
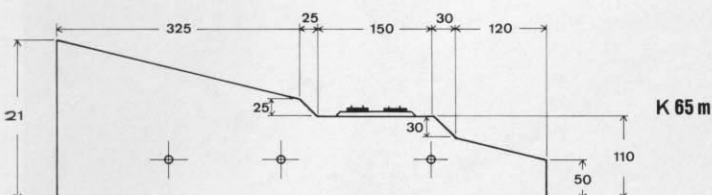
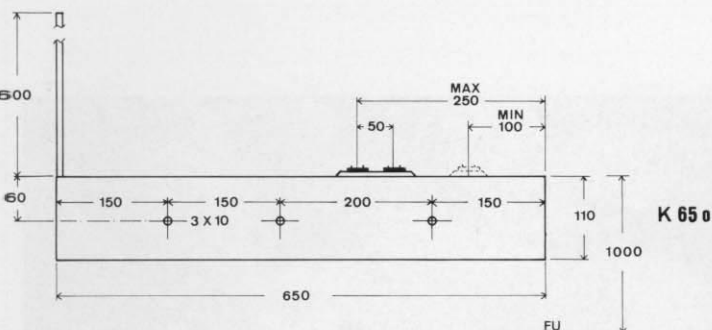
S 65n



Bur-Module werden doppelgleisig.
de beim Clubbetrieb haben zwei
kengleise Vorteile. Theoretisch
en doppelt so viele Züge gleichzei-
hren.
r waren Richtungsänderungen der
ken vor allem in den Black Boxes
ich, jetzt werden auch Module für
ven vorgesehen.
n und rechts: offene Kurven mit
bahnradius. Das hatte ebenfalls
hlt.

Zur Erinnerung: Aufriß und Grundriß einer
typischen Bur-Modul-Konstellation. Von
links: Black Box - Landschaftsteile - Black
Box - Bahnhofsmodule. Neu: die doppel-
gleisige Strecke. Und ebenfalls neu ist die
Tatsache, das bei den Landschaftsteilen
keine fest angebrachte Hintergrundkulisse
existieren muß.





Kopfstückformen für Doppelgleismodule. Damit die Module immer zusammenpassen, muß der Modulbauer sich an den genormten Übergang halten. Über die Entwurfsgrundsätze werden wir demnächst mehr berichten.

BUR-MODULE IM ÜBERBLICK

Bereits in MIBA-Spezial 9 wurde dieses Prinzip des modularen Anlagenbaus erläutert. Das Heft ist inzwischen vergriffen, und wir nutzen die Gelegenheit, das System in seiner erweiterten und ergänzten Form vorzustellen.

- Als Basis dient ein Quadratraster mit 65 cm Kantenlänge. Während es in den meisten Fällen bei der Breite von 65 cm bleiben kann, empfiehlt es sich, für die Einzelmodule in der Länge ein ganzes Vielfaches zu wählen, wenigstens aber 130 cm. Wie groß ein Modul wird, hängt nicht zuletzt von den Transportmöglichkeiten ab. Das Grundmaß wurde recht willkürlich gewählt: „65 x 130“, das paßte in den Pkw desjenigen, der die ersten Module entworfen hatte.

● Die Verbindung zweier jeweils abgeschlossener Module stellt die *Black Box* her (65 cm x 65 cm, in Burscheid tatsächlich schwarz). Sie hat kein fest eingebautes Gleis, so daß die Lage der fest montierten Gleise an den Modulenden in recht weitem Maß variieren darf. Bei den Modulen war man zunächst von einem fix montierten Hinter- und eventuell Seitengrund ausgegangen. Die *Black Box* ist zumindest an drei Seiten geschlossen. So kann man nicht sehen, was in ihr vorgeht, etwa daß sie eine S-Kurve - nahe der Schmerzgrenze - verpirat.

● Dies war der bekannte Stand. Mittlerweile haben die Burscheider dazu Module entwickelt, die – ähnlich Fremo – definierte Kopfstücke haben. Sie scheinen uns besonders für doppelgleisige Strecken wichtig. Nebenbei bemerkt: Eine Clubanlage, zumal wenn sie auf Ausstellungen gezeigt werden soll, bietet viel mehr Betriebsmöglichkeiten, wenn sie eine doppelgleisige Strecke aufweist. Weitere Kurzinformationen in den Bildtexten dieser Seiten.

Die FdE Burscheid haben vor, eine Planungsmappe für das Bur-Modul-System herauszubringen. Wer mehr darüber und überhaupt etwas über die FdE erfahren will, schreibt an

Michael Urbahn
Sträßchen 3
51399 Burscheid
Tel.: 02174/6 26 39.

genau so zuverlässig funktioniert wie vor zwei Jahren in Köln.

- Für das gesamte neue Teil haben wir als Signal- und Weichenschaltung eine programmierbare SPS-Industriesteuerung vorgesehen. Sie wurde bei einem ortsansässigen Industriebetrieb ausgemustert, und wir konnten sie günstig erwerben. Sie stellt die vorher eingegebenen Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Schalthandlungen her und wirkt über ein Relaisinterface auf die Anlage. Die bewährte, aus MIBA-Spezial bekannte Schaltung von Uwe Kempkens bleibt im Schattenbahnhof aktiv. Unsere neue Steuerung läßt sich leicht programmieren und umprogrammieren. EDV-Fachmann Michael Urbahn versichert, daß er das bei unserer Neuen in einer Stunde erledigt.

- Die Schalttafeln erstellt Uwe Kempkens in bewährter Weise. Wir meinten, daß wir die Verantwortung bei einem so großen Projekt auf mehrere Schultern verlagern sollten. Außerdem beteiligten sich andere Mitglieder bei der Verdrahtung. Auch sie kennen sich jetzt in der „Unterwelt“ aus: bei Störungen ein nicht zu unterschätzender Vorteil!

Oberbau und Ausrüstung

Im Bereich des Bw und im Rangierbahnhof haben wir Roco-Line-Code-83 und Peco-Code-75-Gleismaterial verwandt. Beide Systeme lassen sich gut kombinieren und stellen einen erstklassigen Kompromiß für Profilhöhe und Fahrsicherheit dar. Die Peco-Weichen erhielten Peco-Antriebe mit dem Zusatz für die Endabschaltung. Ein Teil der Lichtsignale stammt von Nemec. Bei Neuanschaffungen sind wir jetzt auf preisgünstige Bausätze gekommen, die aber viel Arbeit machen. Aber das sind wir gewohnt. In der Eigenleistung besteht ja unser hauptsächliches Kapital.

Alle Oberleitungsmasten stammen von Sommerfeldt. Die Querfelder bauten wir aus verkupfertem Eisen draht. Als Isolatoren verwendeten wir Sommerfeldt-N-Produkte. Die Fahrleitungen entstehen aus 0,4 mm starkem Kupferdraht in der ebenfalls schon in MIBA-Spezial vorgestellten Kempkens-Technik.

Diese ziemlich nervtötende Massenfertigung ist Aufgabe eines eigenen, mittlerweile sehr routinierten Löt-Teams.



Drum & Dran

Bei der Ausgestaltung unsere Anlage haben wir mittlerweile schon sehr viel Routine bekommen. Nicht ganz so gerne denken wir an die Bäume in unserem älteren Landschaftsteil. Sie bestehen aus gefärbter Stahlwolle, aber eigenartig – auf den Fotos fällt dies gar nicht so sehr auf. Wenn wir mit unserem Neubau einigermmaßen fertig

sind, geht's an die Überarbeitung der älteren Teile. So sind für Bf Burscheid völlig neue Gleise und Weichen vorgesehen.

Ernennen Zeitaufwand erfordert immer wieder das Schottern der Gleise und Weichen. Zur Zeit sind mehrere Kolonnen im Rangierbahnhof unterwegs. Selbstverständlich setzen sich unsere Spezial-Bautrupps nicht aus immer neuen Leuten zusammen.

Hat ein Verein einen gewissen Bekanntheitsgrad erreicht, beginnen Gerüchte über ihn die Runde zu machen. Ein bißchen was mag ja stimmen. Nachdrücklich muß ich jedoch eine unglaubliche Horrorstory dementieren, die uns zu Ohren gekommen ist: Der Kassierer sei durchgebrannt (selbstredend samt Kasse), und ein anderer ha-

bewahren. Ein eher amüsantes Gerücht, doch im Verlauf der Vereinsgeschichte konnte nicht alles nur Freude bereiten.

Am 24. 4. 1970 nannten sich sechs Modellbahnbegeisterte „Freunde der Eisenbahn Burscheid“ und gründeten den gleichnamigen Verein. Erstes Domizil war ein Schulkeller. Eines Tages

KASSE, KNATSCH UND KETTENSÄGE?

be aus Frust deswegen die Vereinsanlage mit einer Kettensäge zerlegt. Zum einen heißt unser Kassenwart Michael Urbahn (nicht Schneider), und zum anderen herrscht im Vereinslokal strengstes Kettensägenverbot, an das sich alle Mitglieder bisher peinlich gehalten haben.

Den Einsatz einer Heckenschere können wir nicht dementieren, denn die brauchen wir, um unsere ehemalige Bahnmeisterei vor dem Zuwachsen zu

brauchte die Stadt diesen Raum wieder, und die Anlage mußte abgerissen werden (Hobby-Kettensägen waren damals noch nicht üblich).

Als neue Bleibe konnten wir die alte Bahnmeisterei am Bahnhof Burscheid beziehen. Da sind wir noch heute, und hoffentlich überstehen wir hier auch den möglichen Eigentumswechsel, denn die Bahn AG möchte sich von der gesamten stillgelegten Strecke trennen. Weil das Gebäude unter Denkmal-



Da auch bei uns die Zahl der Aktiven sich in Grenzen hält, geht es selbstverständlich nicht ohne personelle Überschneidungen. Von der Sache her schadet das überhaupt nicht. Denn Modellbahner haben dieses Hobby ja wegen seines Abwechslungsreichtums gewählt, und keiner will sich auf nur eine spezielle Tätigkeit festlegen lassen. Auf der anderen Seite dürften es, gerade wenn wir unter Termin-

druck stehen, ein paar Aktive mehr sein.

Mit der Ausstattung einer Modellbahnanlage kommt man nur dann zügig voran, wenn die erwähnte Routine vorhanden ist und wenn – ebenso wichtig – geklärt wurde, wie weit man den Aufwand treiben will. Wir haben uns für einen Standard der oberen Mittelklasse entschieden, der uns weitere Verbesserungen erlaubt.

schutz steht, gibt es Schwierigkeiten beim Verkauf. Galgenfrist für uns.

Doch zurück zur Geschichte. Nach der Renovierung der neuen Räume begannen wir mit einer stationären Anlage, ganz im Stil der siebziger Jahre. Wir wollten alles. Doch von allem, d.h. Hauptbahnhof, Nebenbahn, Rangierbahnhof und Bw, konnten wir jeweils nur Bruchstücke verwirklichen. Ein glaubwürdiges Ganzes wollte einfach nicht entstehen. Die Gleisanlage war zwar für den freizügigen Einsatz von NEM-Normrädern vorgesehen, doch das verwandte Material konnte dem nicht gerecht werden. Die damals eingesetzte aufwendige Postrelaissteuerung erscheint heute vorsinnfütlich.

Da nichts richtig zusammenging, entschlossen wir uns zur Radikalkur: Abriß und Neubau. Da uns unser Domizil nie ganz sicher war, schon gar nicht, nachdem die DB Stilllegungspläne schmiedete, entschlossen wir uns für eine leicht demontierbare Anlage. Die Bur-Modu-

le wurden kreiert. Endlich war die Zeit auch reif für den alten Plan, den heimlichen Bahnhof nachzuempfinden. Die lokale Presse fand Gefallen an unserer auch heimathistorischen Tätigkeit, und die Kölner Messe 1992 schwebte uns vor als Forum für die Präsentation. So machten wir aus dem Modellbahnhof Burscheid, den Landschaftsmodulen und einem umfangreichen Schattenbahnhof eine betriebsfähige Anlage. In diesem Jahr wird eine große Erweiterung fertig.

Die Vereinsmeierei beschränken wir auf das absolut Notwendige. Beschlüsse lassen sich dann schnell und befriedigend vorbereiten, wenn sie sich auf die Erweiterung eines soliden materiellen und ideellen Grundstocks beziehen. Einen „grünen Tisch“ gibt es bei uns nicht und auch nicht die quälende Frage, die sich oft bei Kindergeburtstagen stellt: „Was sollen wir jetzt spielen?“ Ich möchte unseren Club als Arbeitsgemeinschaft bezeichnen. Jeder bringt

Linke Seite: Zur älteren Anlage gehört ein großer Landschaftsteil, der zusammen mit „Bf Burscheid“ demnächst renoviert werden soll.

Selbstverständlich gibt's vom Clubheim ein H0-Modell (links). Es ist schon einige Zeit her, daß die Vorderseite des Vorbilds renoviert wurde (unten). Also besteht Handlungsbedarf für die H0-Kollegen, sich an die Rückseite zu machen. Offensichtlich ist das Dach über dem Anlagenraum undicht geworden.



seine Meinung ein, und jeder wird gehört. Einsame Beschlüsse laufen Gefahr, mangels Motivation derer, die sie auszuführen haben, niemals realisiert zu werden.

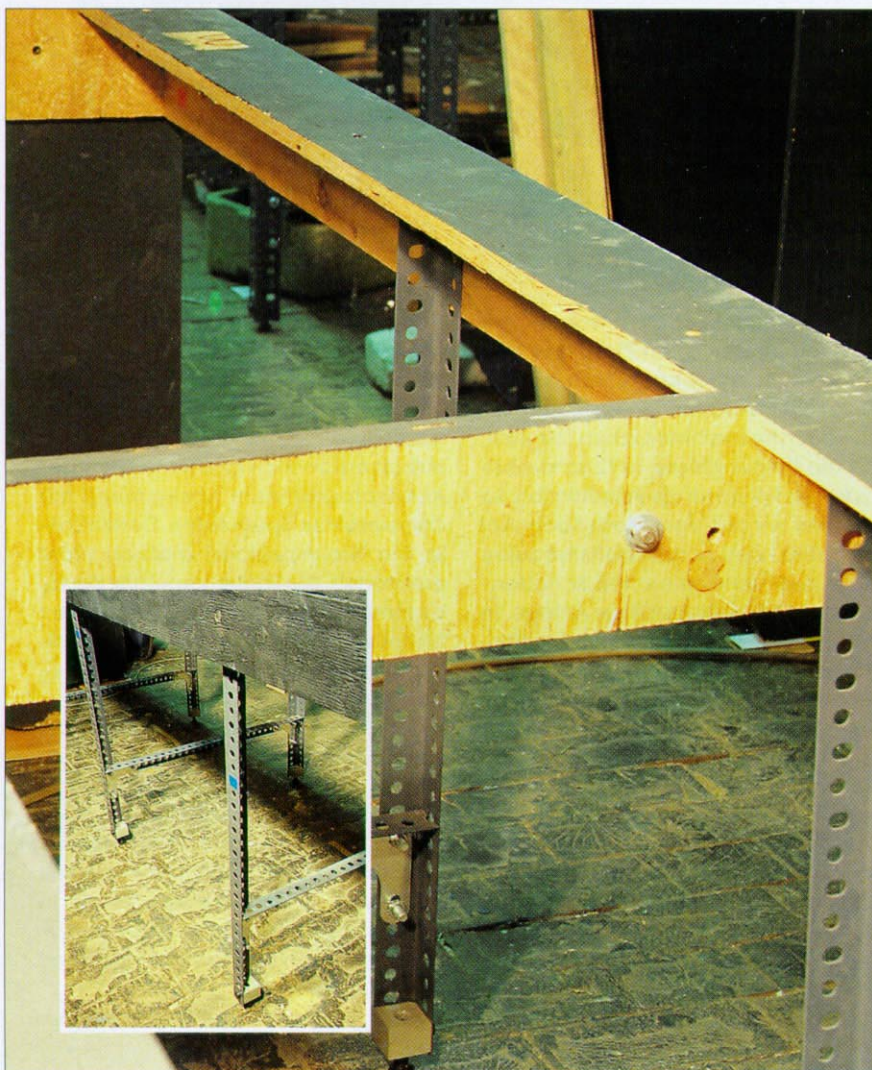
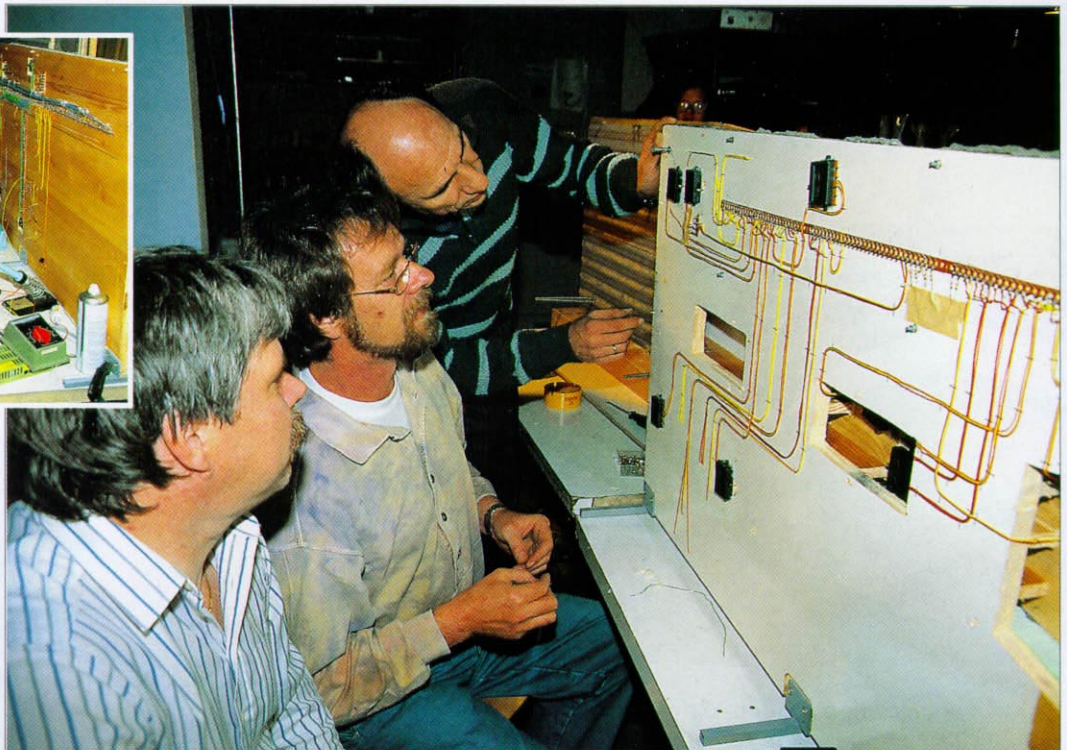
Selbstverständlich gestalten wir unser Arbeitsprogramm in Abstimmung mit den einzelnen Spezialisten. Denen sollte ein Nichtspezialist einfach nicht dreinreden. Die Fachkompetenz der für bestimmte Sachgebiete Zuständigen tut der Vereinsdemokratie übrigens keinen Abbruch, wir haben eher das Gegenteil festgestellt.

Was machen wir, wenn unser Clubheim doch noch verkauft wird? In drei Stunden ist unsere modulare Clubanlage abgebaut. Insofern ist sie sicher. Aber wohin dann? Bestimmt findet ein entschlossener Club auch in diesem Fall schneller eine Lösung als ein Verein, in dem der gemeinsame Wille immer schon eher schleppend gefunden und durchgesetzt wurde.

Rolf Knipper



Sie kommen kaum noch nach Hause. In knapp 10 Tagen muß das neue Stück der Clubanlage fertig sein, denn es ist zum Kölner Wettbewerb 1994 gemeldet. Wir halten die Daumen, daß auch die neue Elektrik klaglos funktionieren möge.



Näheres und Ferneres

Wenn man an einem so umfangreichen Projekt arbeitet, das zudem in einigen Wochen einfach fertig sein muß, dann ist alles darauf konzentriert. Wir erwarten, daß wir den Besuchern in Köln zeigen können, daß unser Rangierbahnhof mit Ablaufberg vorbildnah funktioniert.

Daß wir uns auf das ebenfalls zum ersten Mal ausgestellte Betriebswerk verlassen können, davon können wir mit großer Sicherheit ausgehen. Gespannt sind wir auf die Resonanz beim Publikum und natürlich auch auf die Meinung der Jury. Soviel zur allernächsten Zukunft, die für uns am 6. 11. 1994 endet.

Für die dann beginnende mittelfristige Planung haben wir die schon genannten Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen vorgesehen. Es ist ja nicht so, daß eine Anlage ewig jung

Wenn Sie schon immer mal wissen wollten, wie es unter der Burscheider Anlage aussieht: hier ein Einblick. Die einzelnen Kästen werden auf hölzerne L-Träger gestellt. Die Ständer baute man aus Schienen für Industrieregale. Unebenheiten des Bodens können mit Ausgleichsschrauben egalisiert werden. Eine bewährte und stabile Sache.



„Ist das jetzt endlich alles?“ So könnte die Frage angesichts der vertikal gestapelten Bur-Module lauten. Ein wenig müde wirken sie schon, und das ist kein Wunder. Vor einer Ausstellung wird aus dem einen Clubabend pro Woche einige Wochen lang allabendliche Fronarbeit. Das geht nicht spurlos an den Familien vorbei. Deshalb haben die Burscheider einen „Damenabend“ organisiert, zu dem jedoch auch die Herren zugelassen waren. Gemeinsam sind sie stärker. Und wenn mehrere ihr Hobby und ihre konkrete Clubarbeit den Frauen verständlich zu machen suchen, dann verstehen die wenigstens soviel: „Ich bin nicht die einzige, die mit einem solchen Spinner verheiratet ist!“ Das ist doch schon was. Wir wollen hoffen, daß Frauen und Kinder der Clubmitglieder das Werk ihrer Ehemänner und Väter in Köln andachtsvoll bestaunen.

Erleben Sie mit, wie das neue Burscheider Betriebswerk entstand!

Modellbahner möchten ihren Triebfahrzeugen ein Dach über dem Kopf geben. Aber Lokschuppen und Drehscheibe allein genügen nicht. Bekohlung, Entschlackung, Besandung und Tankstelle für Diesel-fahrzeuge, das sind die Stationen, die Loks vor der verdienten Ruhepause durchlaufen.

Auf der Erweiterung der Burscheider Clubanlage war genug Platz, um das Bw mit allen seinen Funktionen möglichst vorbildentsprechend nachzubauen. Wir waren mit der Kamera dabei und haben Rolf Knipper und Uwe Kempkens über die Schulter geschaut.

Bestellen Sie bei Ihrem Fachhändler oder mit der Bestellkarte in diesem Heft.

Professionelle Eisenbahnfilme für Eisenbahnfreunde

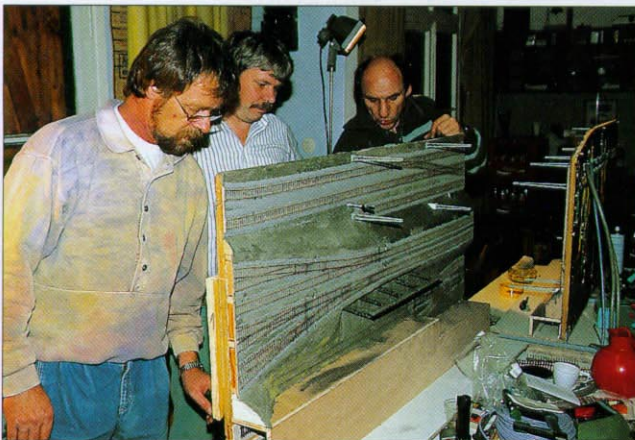
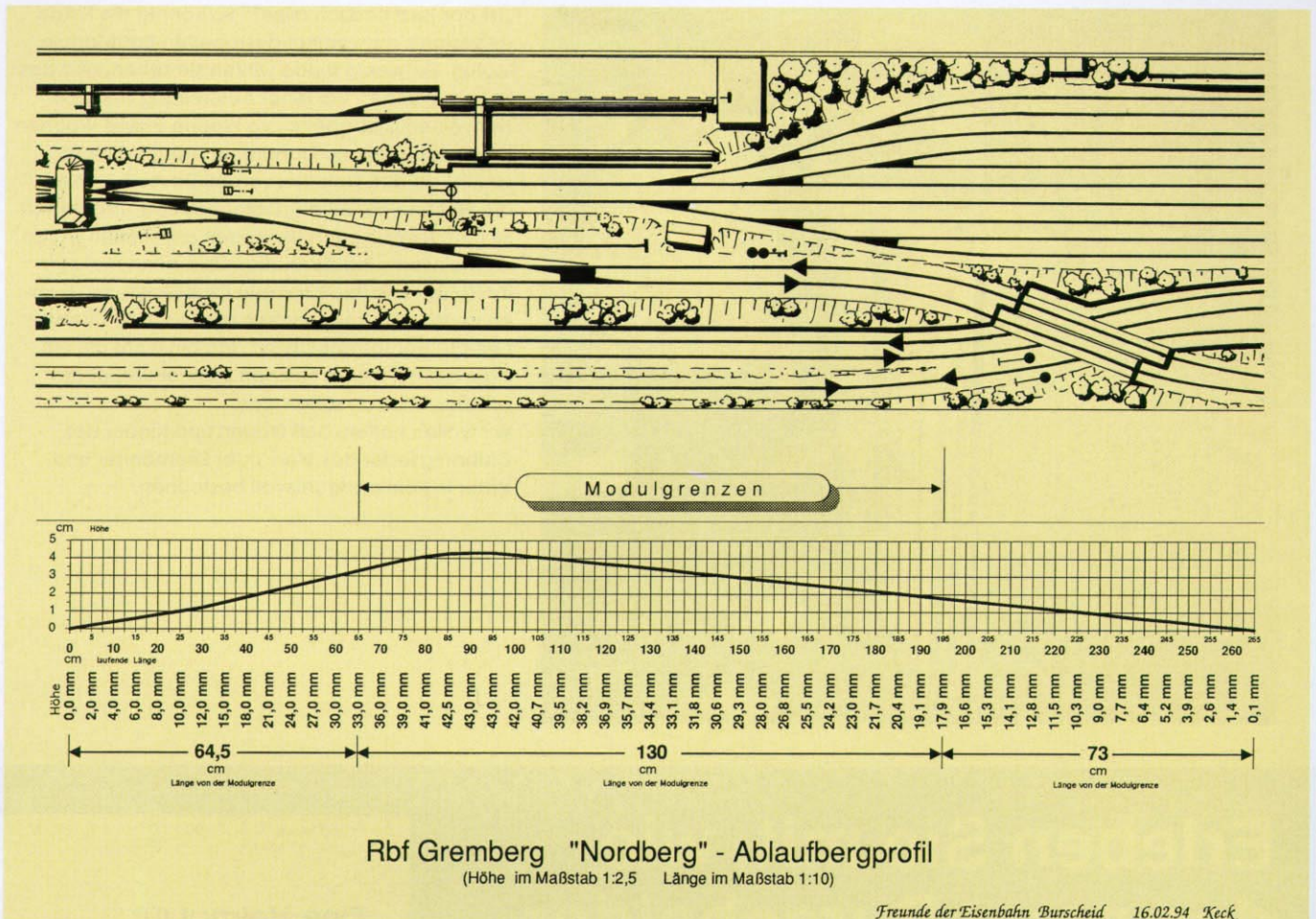
Eine Heimat für die Loks



MIBA
exclusiv
VIDEO

Eine Heimat für die Loks

VHS, ca. 45 Minuten Spieldauer
Best.-Nr. 844615 DM/sFr 69,-



An mangelnder wissenschaftlicher Vorarbeit kann's nicht liegen, wenn die Güterwagen die berühmten zwei Zentimeter vor dem geplanten Ort stehenbleiben. Wir sind gespannt, denn Ablaufberg-Betrieb ist wohl eines der Schwierigsten für den Modellbahner. Ehrgeiz haben die Burscheider, und sie werden's so hinkriegen, daß es überzeugend aussieht. Immerhin haben sie es schon geschafft, dem realen „Berg“ trotz Modulteilung ein durchgängiges Profil zu verleihen. Wer das schon einmal probiert hat, kennt die Tücken.

Links: Senkrecht aufgestellt, präsentiert sich ein Teil des Ablaufbergs. Zwei Berggleise sorgen dafür, daß immer etwas los ist, ein wichtiger Punkt für eine Ausstellungsanlage.

bleibt. Staub, Temperaturschwankungen und Feuchtigkeit setzen ihr zu, und das ganz besonders, wenn es sich beim Clublokal um ein kaum isoliertes und nur zeitweise geheiztes Betriebsgebäude aus dem vorigen Jahrhundert handelt.

Da erfordert die reine Instandhaltung schon eine ganze Menge Zeit. Neben dem natürlichen Verschleiß hat man dann noch kleinere Schäden auszubessern, die beim Transport der Anlage entstehen.

Ein ärgerer Feind des guten Bestehenden ist das Bessere, das man im Kopf hat und verwirklichen möchte. Dagegen sind wir zur Zeit aber recht immun. Wir sind mit unserer Anlage, auch mit ihren alten Teilen, ganz zufrieden, denn sie können verbessert werden, weil wir nach einigem teils schmerzvollen Herumprobieren ein tragfähiges Konzept gefunden haben.

Für die fernere Zukunft könnten wir uns eine verstärkte Arbeit mit den in diesem Artikel vorgestellten Bur-

Modulen vorstellen. Vielleicht bekommen wir ja irgendwann eine Anlage zusammen, die aus eigenen Modulen unserer Mitglieder und Gäste besteht. Möglicherweise erhält dann auch mal eine andere Baugröße ihre Chance, denn – wie schon geschrieben: Wir Modellbahner wollen uns nicht auf eine einzige Sache festlegen, wenn wir davon überzeugt sind, daß wir noch mehr können.

Rolf Knipper



Fast zu Hause. Nun muß nur noch die Drehscheibe richtig stehen, damit die 50 in den Schuppen fahren kann. Im Hintergrund das Öllager für die Dieselloks.

Im neuen Bw Gremberg der FdE Burscheid kommen einrückende Loks von rechts. Dem entspricht der Aufbau dieser Doppelseite. Rechts oben geht's also los beim kleinen Wärterstellwerk. Und die Fahrt durch die Behandlungsstationen endet hier, oben links, vor der Drehscheibe des riesigen Dampflok-schuppens mit seinen 12 Ständen.



Den letzten Rest Sand hatte die 50 2840 auf der besagten Rampe verbraucht. Macht nichts, Bw Gremberg ist mit einer ausreichenden Besandungsanlage und genug Lagerraum ausgestattet. Im Hintergrund die Dieseltankstelle, denn in Gremberg tun Fahrzeuge aller Traktionsarten Dienst.

Fotos: Rolf Knipper

Alles in einem Rutsch. Nach der Bekohlung kommt die Entschlackung des Rostes. Währenddessen kann Wasser genommen werden.



Gerade hat man der 50 2840 in Gremberg Rbf ihren Güterzug abgehängt. In gemächlicher Fahrt passiert sie nun das Wärterstellwerk am Eingang zum Bw, wo sie für einen neuen Einsatz bereitgemacht werden soll.

MIT DER 50 DURCHS NEUE BW



Zwei Weichen weiter: Das Gleis zum Kohlenbansen hat 3 Meter hinter seinem Abzweig im Rbf längst die endgültige Hochlage erreicht. Auf gleicher Ebene steht der Wasserturm, und die V 60 bringt einen leeren Kohlenwagen zurück. Das vordere Bw-Gleis ist mit Oberleitung überspannt, denn hier verkehren auch Elloks, die im zweiten großen Segment-schuppen untergebracht werden.

Hauptsache Kohle! Ein umgebauter Faller-Kran samt Wiegebunker sorgt dafür, daß sie in die Tender kommt. Im Vordergrund die Stützmauer, vor der sich die Rampe zum Rbf befindet. Dieses Gleis stellt auch die Verbindung zwischen den unteren Regionen und dem Bw her.



FLÄMISCH- WALLONISCHE EINTRACHT

Wenigstens was Bahn und Modellbahn angeht, wollen belgische N-Modulspezialisten von Separatismus nichts wissen. Ihr Thema: Ganz Belgien auf den Punkt gebracht. Jaques Le Plat berichtet.

Die Geschichte begann, als Jaques Quoitin, ein bekannter belgischer N-Bahner, in der französischen Modellbahnzeitschrift *Loco Revue* zu einem Zusammenschluß seiner belgischen Kollegen aufrief. Quoitin ist Wallone. Sein Club *Le Rail Miniature Mosan* besitzt eine Anlage, die sehr genau dem Vorbild Vonêche bei Athus nachempfunden ist. Der Flame Henri Janssens aus Antwerpen reagierte prompt. So entstanden bald freundschaftliche Kon-

takte zwischen den beiden Modellbahnern und ihren Clubs. Seitdem bilden eine Modulanlage von der Maas und die N-Module des Antwerpener Clubs MOBOV (*Modelbouw Openbaar Vervoer*) auf gemeinsamen Ausstellungen eine Einheit, die einen Eindruck von der landschaftlichen und kulturellen Gliederung Belgiens gibt.

Wallonische Ardennen und flämisches Tiefland: Diese Doppelanlage ist so etwas wie ein Extrakt, der ganz Belgien repräsentieren soll. Beide



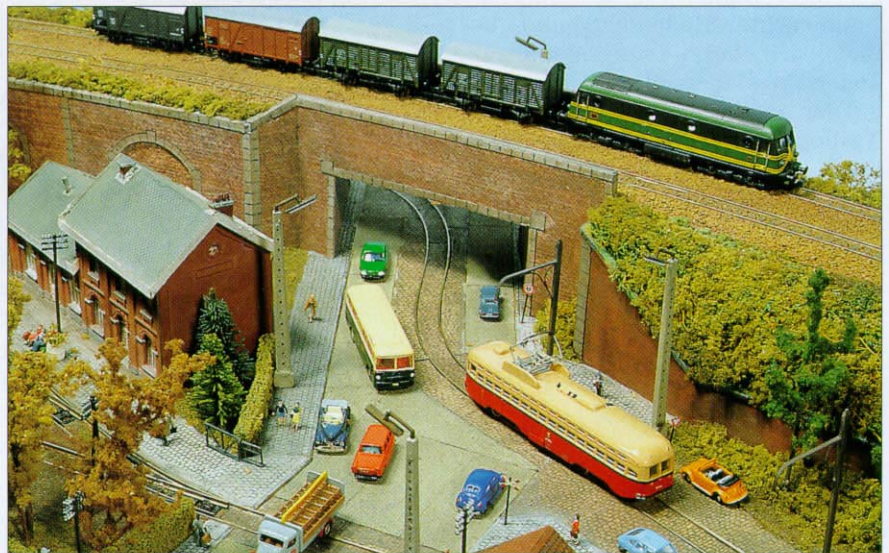


Teile sind mit starker Betonung der Wirklichkeitsnähe gestaltet. Also stimmen sie in der grundsätzlichen Auffassung vom Anlagenbau und im Stil sehr gut überein.

Diese Harmonie, die in einem kantonalisierten Land gar manchen stören mag, stärkt sich offensichtlich auch an der einen gemeinsamen Eisenbahn, die diesen Staat durchfährt. Ein wohlverständener Antiseparatismus erlaubt die Verteidigung einer gemeinsamen Staatsbahn!

Am Übergang zum Hügelland

Noch vor einigen Jahrzehnten wurde das belgische Flachland von zwei Eisenbahnsystemen durchzogen. Die Ebene war durch sie fast ebenso geprägt wie von den typischen Kanälen. Das normalspurige Streckennetz der SNCB besteht bis heute, wenn auch stark „rückgebaut“; das andere, die meterspurigen Vizinalbahnen der staatlichen SNCV, ist verschwunden. Als einzige Ausnahme existiert noch



Wir beginnen unsere Reise in Flandern. Kanal und Eisenbahn, dazu noch die elektrifizierte Vizinalbahn. Jaques Le Plat meint, daß man sich überall in Flandern noch an die längst verschwundene „Bauerntram“ erinnern könne, weshalb sie auch so häufig auf belgischen Anlagen vorkomme (linke Seite oben). Oben: Das Mittelstück der flämischen Anlage kann auch für sich alleine betrieben werden. Thema: Vizinalbahn.

Ganz oben: Der Tunnel von Vonêche am Westhang der Ardennen. Dieses Motiv stammt vom wallonischen Teil der N-Modulanlage. Während die Flamen kein bestimmtes Vorbild gewählt haben, bauen die Wallonen genau nach der Natur.

Links: Der belgische Modellbahnmarkt wird von deutschen Erzeugnissen dominiert. Da in Belgien eine Vielzahl deutschstämmiger Fahrzeuge unterwegs war, original oder als Wiedergutmachung nach den beiden Weltkriegen, können die belgischen Kollegen wenigstens umlackieren und umbeschriften. Nicht zu vergessen, daß Belgien auch Lokomotiven nach Deutschland exportiert hat, etwa das 1 B 1-„Krokodil“ der Rhein-Neckar-Bahn von Cockerill aus Seraing bei Lüttich. Fotos: Jaques Le Plat

die moderne 60 km lange elektrische Küstentram. Die „boerentrans“ („Bauerntrams“) gehören zur unauslöschlichen nationalen Tradition der Belgier, und die Modellbahner lassen sie als Thema kaum je aus, und sei es nur deshalb, weil sie die gemeinsame Erinnerung daran für ihre Zwecke nutzen können.

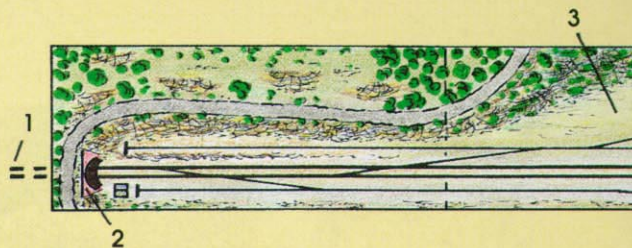
Für die würdige Präsentation der flämischen Landschaft haben die N-Bahner des MOBOV die Anlage so gestaltet, daß die Vizinalbahn sich an zentraler Stelle zeigen kann: in nächster Nähe zur SNCB und zu einem Kanal. Soviel zum Hauptthema. Es besetzt vier Eckmodule mit einer 90°-Kurve. Hauptattraktion hier ist die Kanalüberquerung.

Weiter links wird auf zehn Metern die flämische Ebene dargestellt. Dort gibt es eine Streckenverzweigung. Die doppelgleisige Hauptstrecke führt zu Schattenbahnhof und Kehrschleife. Die eingleisige Stichbahn hat ihr Ziel im kleinen Endbahnhof Grimde. Im Plan rechts beginnt die lange Nebenbahn beim Buchstaben A. Dieser Teil kann nur bei großen Ausstellungen gezeigt werden.

Am rechten Ende der Module befindet sich ein Übergangsmodule zum anderen Anlagenteil. Das letzte Modul der Antwerpener zeigt schon den Anstieg vom Flachland in die mittelbelgischen Hügel. Wenn der wallonische Anlagenteil nicht zur Verfügung steht, wird hier eine weitere Kehrschleife angeschlossen, die die Züge wieder nach Flandern zurücklenkt.

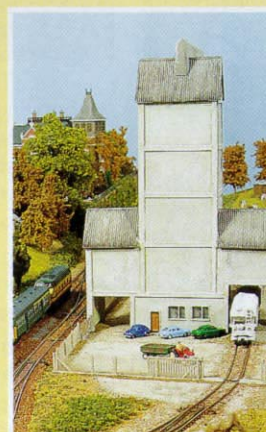
Bahndamm als Kunstmittel

Weil die Strecke nach Grimde zur Zeit gründlich überarbeitet wird, beschränkt sich unser Bericht auf die große Kurve, die den Kern des ganzen Unternehmens ausmacht. Begonnen wurden die Arbeiten vor mehr als sieben Jahren. Sechs Mitglieder von MOBOV teilten sich in sie mit jeweils bestimmten Tätigkeitsbereichen. Nebenbei bemerkt hat dieser Club, eine von zwei Modellbahnvereinigungen in Antwerpen, insgesamt 110 Mitglieder, die sich mit verschiedenen Spuren und Baugrößen befassen. Das halbe Dutzend N-Aktive scharte sich um Henri Janssens. Auch an eine weitere Vergrößerung und an Verbesserungen wird gedacht. So will man möglicherweise in die doppelgleisige Hauptstrecke einen Bahnhof nach



DIE FLÄMISCHEN MODULE

A Nebenstrecke nach Grimde;
B zum Schattenbahnhof und zur Kehrschleife; C Blockstelle am Abzweig;
D Getreidesilo; E Villa; F Betriebswerk der Vizinalbahn; G Vizinalbahnhof;
H Kanal; I Dorfstraße; K Zwischenmodul zum Anschluß an den wallonischen Teil.



Zeichnungen und Fotos:
Jaques Le Plat



DIE WALLONISCHEN MODULE

- 1 Anschluß an das Zwischenmodul;
- 2 Tunneleingang; 3 Holzlagerplatz;
- 4 Straße zur Ortschaft; 5 Laderampe;
- 6 Güterschuppen; 7 Empfangsgebäude;
- 8 Bahnhofsgasthof; 9 Eisenbahnerhäuser;
- 10 zur Kehrschleife.

Die beiden oft gemeinsam ausgestellten Anlagenteile der Flamen und Wallonen bestehen aus Einzelmodulen mit dem Normalmaß 120 cm x 50 cm. Die flämischen Eckmodule sind an den Außenkanten ebenfalls 120 cm lang, während ihr wallonisches Pendant in ein Rechteck von 110 cm x 120 cm Kantenlänge eingeschrieben ist. Beide Teilstücke sind für sich allein befahrbar, wenn anstelle des Übergangsmoduls mit verdeckter Gleisführung jeweils eine Kehrschleife angesetzt wird. Die Nebenstrecke nach Grimde (flämischer Teil) ist übrigens 10 m lang und kann deshalb nur in wenigen Fällen mit ausgestellt werden, wenn Flamen und Wallonen zusammenkommen.



Hier enden die sechs flämischen Module. Die Nebenstrecke nach Grimde geht links ab, und eine Lok der Reihe 81 (ehemals G 8.1, Arnold) befährt die Hauptbahn mit einem leeren Kohlenzug.



Schade, daß sich die Dinge immer so nahe am Modulrand abspielen. Sonst aber gekonnt in Szene gesetzt. Alles Eigenbau des Chefarchitekten von MOBOV aus Antwerpen.

Unten: Hier sind die SNCV-Fahrzeuge zu Hause. Der Dieseltriebwagen Reihe AR hat von Paul Peeters einen Kasten aus Polystyrol bekommen. Der Antrieb stammt von Arnold.

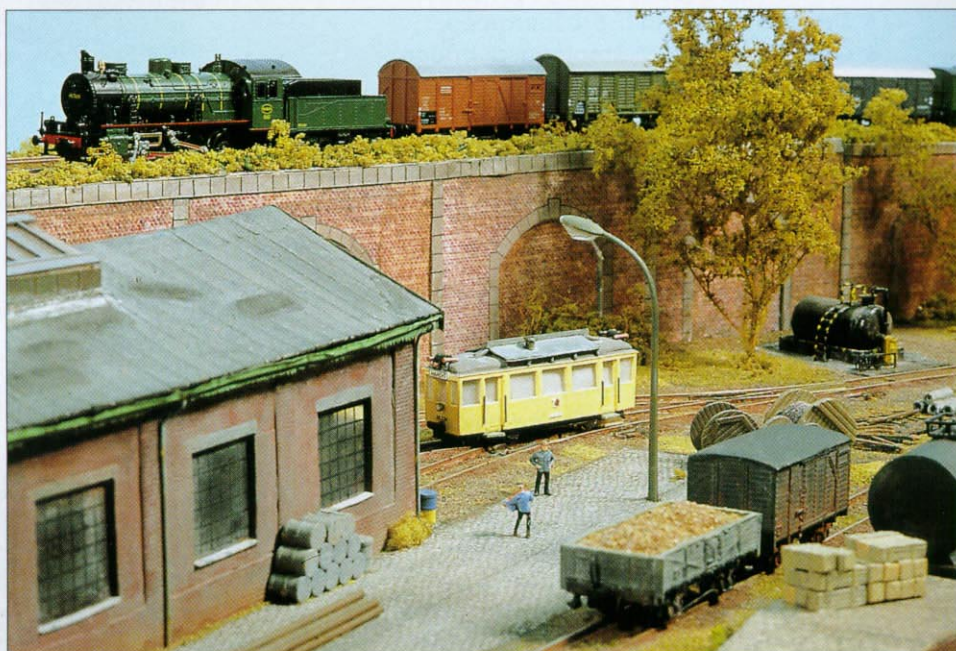
Rollendes Material für N: ein belgisches Problem

In Belgien sind wir es gewohnt, lediglich auf ein mageres Programm belgischer oder belgischen Verhältnissen anzupassender Fahrzeuge zurückgreifen zu können. Da gibt es Modelle der Reihe 59 von Roco, der Reihe 52 von Trix und der Reihe 81 von Arnold. Aber daneben haben wir auch Kleinserienmodelle belgischer Anbieter. Vertrieben werden sie durch die dynamische Firma Hobby Verborgh in Gent. Er hat nicht gezögert, fertige Gießharzmodelle von verschiedenen Loks und Wagen in sein Programm aufzunehmen.

Teils werden Gießharzkarosserien auf industriell gefertigte Fahrwerke gesetzt. Stückzahlen von nur einigen hundert verursachen einen relativ hohen Preis. Auch sind bestimmte Schwächen im Finish zu beklagen. Aber diese Modelle haben immerhin den Vorzug, überhaupt hergestellt zu werden und den Vorbildern recht gut zu gleichen. Erhältlich sind so z.B. die Dieselloks der Baureihen 55, 66 und 62, die Wagen M4 und ein Steuerwagen. Die meisten dieser Modelle tun auch auf den Modulen der MOBOV Dienst.

Alles normal

Der Club hat für die Eisenbahnstrecken Peco-Code-80-Material verwendet. Die Wahl fiel auf dieses Material, weil es immer zu haben ist,



weil es sich gut verlegen läßt und ein vollständiges Programm bietet. Für die Tram mit ihren engeren Abzweigen kam N-Material von Roco zum Einsatz. Obwohl das Netz der Vizinalbahnen fast immer meterspurig war, wurde im Modell die Normalspur gewählt: Man wollte den PCC-Wagen von Bachmann fahren lassen. Ein Umbau dieses auch manchmal in Belgien eingesetzten Überlandfahrzeugs wäre schwierig geworden.

Henri Janssens hat gleich zwei davon, einen in der cremefarbenen Lackierung der SNCV und einen in Rot/Creme, wie er im Überlandnetz

von Charleroi gelaufen ist. Paul Peeters hat einen traumhaften Triebwagen der Reihe AR gebastelt. Das Oberteil aus Polystyrol sitzt auf dem Fahrwerk eines Wismarers von Arnold.

Was die zweiachsigen SNCV-Güterwagen anbetrifft, die offenen, die gedeckten und die Kesselwagen, behelf man sich mit Kürzen und mit einem passenden Neuanstrich.

Kunstbauten und Baukunst

Für die bauliche Ausstattung war vor allem Paul Peeters zuständig. Die Gebäude entstanden aus abgewandelte-



Fällt es auf, daß dieser US-Belgier von Bachmann und Paul Peeters ganz ohne Oberleitung fährt? Nicht sehr, denn in N wäre ein einigermaßen maßstäblicher Fahrdrat mit dem Auge kaum auszumachen – mit der Hand um so mehr, und dann ist es meistens schon zu spät. Ausstellungsanlagen fordern eben ihren Tribut. Ganz bestimmt aber fällt die Zugbrücke auf, die Henri Janssens konstruiert hat.

ten Bausätzen oder ganz im Selbstbau aus Karton oder Polystyrol. Sie erwecken tatsächlich ein Bild der Vorbildregion und verleihen dem Ensemble einen kühnen Schwung. Besonders das eigentliche Brückenmodul ist zu erwähnen, das ganz allein von ihm gestaltet wurde. Er blätterte unbekümmert in den Katalogen, aber er ordnete die Modelle zwischen Gleisen und Kanal künstlerisch an. Seine persönliche Handschrift macht dieses Modul zu einem hervorragenden Schaustück. Die Eisenträgerbrücke stammt aus dem Katalog von Arnold, aber sie ist in typischer Umgebung präzise in Szene gesetzt.

Die Klappbrücke entstand ganz und gar aus Polystyrol nach einem existierenden Vorbild. Als Wasser dient die Faller-Folie. Sie genügt vollauf, um in Größe N Wasser darzustellen. Der Kahn besteht ebenfalls aus Polystyrol und heißt passenderweise „MOBOV“. Zu erwähnen bleibt der gewagte Einsatz eines älteren Kibri-H0-Hauses im Hintergrund. Da es in viel zu kleinem Maßstab entworfen wurde, fügt es sich sehr gut in die N-Anlage ein.

Am rechten Ende der großen Kurve hat sich Paul Peeters am Bau eines kleinen Stadtviertels im regionalen Stil versucht. Die Kartongebäude sind wirklich sehr gelungen. Aber ihr Erbauer ist jetzt ganz auf Polystyrolplatten

Das Vizinalbahndepot noch einmal aus anderer Perspektive. Gleismaterial hier von Roco, weil es von dieser Firma engere Weichen gibt. Das Bahnhofsgebäude stammt übrigens von den Wallonen. Sie bauen ihre Gebäude immer aus selbstgemachten Gips-Bausätzen. Einen davon haben sie ihren flämischen Kollegen überlassen.



umgestiegen, denn dieses Material bietet oft mehr Möglichkeiten und größere Befriedigung für den eingefleischtesten Modellbauer.

Die anderen Mitglieder haben auch ihren Beitrag geleistet; interessante Zweitverwertungen verdankt die Gruppe Modellbahnkollegen von außerhalb. So entstand der Vizinalbahnhof nach dem Vorbild des Empfangsgebäudes im wallonischen Vonêche. Die Freunde von *Le Rail Miniature Moson* haben das Urmodell und die Formen hergestellt, in denen die Einzelteile aus Gips gegossen wurden. Die Schranken am Bahnübergang wurden ebenfalls von RMM fotogeätzt.

Mit Jaques Quoitin am Fuß der Ardennen

Der kleine Bahnhof Vonêche liegt ungefähr zehn Kilometer von der französischen Grenze in den westlichen Ardennen. Die Strecke führt in Richtung Virton und Luxemburg. Sie ist Teil der Strecke von Athis zur Maas, der legendären Magistrale, die das lothringisch-luxemburgisch-belgische Montangebiet an den Seehafen Antwerpen anbindet. Viele Modellbahner mögen diese Strecke. Die grünen Hochebenen, die sie durchquert, sind recht dünn besiedelt und bieten großartigen Rundblick.

Die Linie ist nicht elektrifiziert, und an mehreren Orten, wie auch in Vonêche, gibt es noch Formsignale aus einer anderen Zeit. Die Züge dort werden von Loks gezogen, die ihren äußeren Glanz längst verloren haben. Einige Triebwagen der Reihe 44 und 45 bedienen die dürftige Zahl landflüchtiger Passagiere, während die Güterzüge mit den rhythmisch keuchenden starken C-C-Dieseln in Doppeltraktion daherkommen. Alle Erzzüge von Antwerpen fahren hier, um die elektrische Hauptstrecke Namur—Jemelle—Arlon zu entlasten. Wer schöne Eisenbahnfotos schießen möchte, sucht regelmäßig bestimmte Fotostandpunkte heim, unter denen



Oben: Zwei Krieglloks der deutschen Baureihe 52 verlassen gerade die tief eingeschnittene Kurve und überqueren eine kleine Straßenbrücke. Sie entstand, wie alle Bauwerke auf der wallonischen Modulanlage, aus Gipsabgüssen. Ihr Gelände ist ein Ätzteil. Dampflok und frühe Diesel fahren, wenn die N-Spezialisten von RMM Epoche-3-Betrieb machen.

Vor dem in Gipsguß entstandenen Empfangsgebäude Vonêche macht gerade ein weiteres Selbstbauerzeugnis Halt. Die Pacific-Lok der Reihe 10 hat ein Minitrix-01-Fahrwerk. Ihr Erbauer: Jean-Marie Burton.

der Bahnhof Vonêche besonders begehrt ist. Für den Modellbahner bietet dieser Bahnhof ein ideales Vorbild: abseits vom Ort in einer bewaldeten Senke gelegen, auf der einen Seite begrenzt von einem Tunnel, auf der anderen von einem Einschnitt in enger Kurve.

Jaques Quoitin mag diese Gegend sehr, besonders gefällt ihm Vonêche. Und er ist ein erfahrener N-Bahner. Auf seiner Anlage mit Industriethemen hat er das Stahlwerk Musson-Halanzy nachempfunden. Es liegt weiter südlich an derselben Strecke.

Im Modellbahnclub RMM hat sich Jaques Quoitin immer beharrlich dafür eingesetzt, daß ein Kern aktiver N-Bahner entsteht. Das waren zunächst nur zwei Mitglieder, dann kam jedoch eine Steigerung um 100 Prozent. Es gab überhaupt keine Schwierigkeit, in dieser Viererbande Lust auf den Bahnhof Vonêche zu machen. Im Januar 1988 wurde ein Modulprojekt ausgearbeitet, das der gesamte Club befürwortete. Man sah darin eine willkommene Ergänzung zur großen stationären Clubanlage.

Fast ohne Kompromiß

Die vier hatten sich das Ziel gesteckt, die Vorbildsituation um Vonêche möglichst genau nachzubauen. Wir berichten hier über die fünf Module, die auch zusammen mit dem flämischen Club MOBOV ausgestellt werden. Für sich genommen sind sie ebenfalls betriebsfähig, wenn landschaftlich nicht durchgestaltete Kehrschleifen angesetzt werden.

Der Gleisplan von Vonêche ist bescheiden, es gibt hier lediglich je ein Nebengleis rechts und links der beiden durchgehenden Hauptgleise. Eine Laderampe vor allem für den Holztransport kommt noch hinzu.

Um 1960 hatte sich in der Nähe ein Sägewerk angesiedelt; So entwickelte sich in den letzten Jahren das Holzgeschäft rasch. Dies und der Orkan von 1990 haben die Gegend völlig verändert, zum Leidwesen der Ökologen und der Eisenbahnbegeisterten. Die vier Modulbauer nahmen selbstverständlich den Zustand vor dieser Zeit zum Vorbild. Also gibt es auf ihrem Bahnhof Vonêche noch nicht die umfangreichen Holzverladeanlagen, die seither die Idylle verschandeln.

In Wirklichkeit liegen zwischen dem Tunnel und dem Anfang des Einschnitts 80 m. Die Vorbildbreite



Auch im wallonischen Teil der Doppel-Modulanlage gibt es die große Kurve. Sie führt durch einen Einschnitt, der dicht mit Büschen besetzt ist. Ihr Radius beträgt zwar „nur“ einen Meter, dies tut dem Gesamteindruck jedoch keinen Abbruch.

Die einzelnen Module wurden übrigens als Kästen konstruiert. Die Gleise liegen auf einem Trassenbrett, das auf Traversen befestigt ist. Diese Querrippen tragen auch die Landschaft. Sie stehen in einem Abstand von 20 cm.

Als Ständer – für jedes Modul zwei – dient eine geschweißte Stahlrohrkonstruktion. Sie ist sehr genau den Stirnseiten des Holzkastens angepaßt. Diese Anordnung erlaubt schnellen Auf- und Abbau und verleiht den einzelnen Modulen perfekten Stand. Die Trassenhöhe über Fußboden beträgt 103 cm.

Neben den gewöhnlichen Niederspannungsleitungen hat jedes Modul ein 220-Volt-Kabel mit mehreren Steckdosen, so daß beim Bauen Anschluß für Elektrowerkzeuge zur Verfügung steht. Das vermeidet Kabelsalat am Fußboden, zumal wenn mehrere am Werk sind.



Die Wallonen setzen notgedrungen auf den Fahrzeugeigenbau und -umbau. In der Vakuumgießtechnik gelingt ihnen sogar Dieselführerstände mit klaren Frontscheiben.

Ebenfalls in Vakuumgießtechnik mit mehrteiligen Formen entstand eine Reihe dieser vierachsigen Montanwagen. Das Urmodell wurde aus Polystyrolplatten gebaut. Die Drehgestelle stammen von Roco.



beträgt nicht mehr als 50 m. Im Maßstab 1:160 entsprechen dem 5 m Länge und nicht ganz 35 cm Breite. Diese Vorbildmaße können noch bequem auf drei bis vier Module mit den Abmessungen 120 cm x 50 cm eingeschrumpft werden, ohne zu stark komprimiert zu wirken. Unsere N-Bahner wollten das gesamte Ensemble möglichst größengenau nachbauen. Dabei kam es ihnen besonders auf die vorbildentsprechende Bahnsteiglänge und die Lage der Gebäude an. Bei der Kurve im Einschnitt mußten auch sie Kompromisse machen, denn der Radius beträgt dort nur 1 m.

Eine kollektive Leistung

Das Modell dieses Bahnhofs ist ein Gemeinschaftswerk aus einem Guß, so daß individuelle Eigenarten der vier Erbauer nicht auffallen. Allerdings sind sie arbeitsteilig vorgegan-

gen, jeder hat sein spezielles Können eingebracht.

Jaques Quoitin war unbestreitbar der Initiator. Mit seiner eigenen Anlage hatte er eine Menge Erfahrung sammeln können. Er braucht sich nicht auf ein Spezialgebiet festzulegen, aber bei dieser Anlage übernahm er den Landschafts- und Gebäudebau im typischen Stil der Ardennen. Jean-Marie Burton, Techniker von der Ausbildung her, hat viele Fahrzeugmodelle geschaffen, die nicht zu kaufen waren. Lionel Mercier hat vor allem geplant und sich des Unterbaues angenommen. Außerdem hat er die Gruppe in der Technik des Abformens und Gipsgießens unterrichtet. Daniel Braibant schließlich hat zum Glück seiner Mitstreiter die gesamte Elektrik und Elektronik übernommen. Außerdem begann er zu gießen. So hat er sich schließlich die Vakuumtechnik ange-

eignet, und kein Gießharzguß ist ihm mehr zu schwierig, seien es Figuren oder die verglaste Führerkabine einer Diesellok.

Gleise, Weichen und Betrieb

Zum Einsatz kam Peco-Code-80-Material. Bei den Weichen entschied man sich für die 8°-Modelle mit großem Radius. Die Weichenverbindung in der großen Kurve mußte jedoch angepaßt werden. Alles funktioniert, nur die Dkw verursachen bisweilen Entgleisungen. Der optische Eindruck dieses Materials, entsprechend gefärbt und eingeschottert, ist sehr gut, obwohl es sich nicht um Fine Scale handelt.

Die manuelle Steuerung der Züge machte den vier anfangs großen Spaß, aber Daniel Braibant hat schon ein automatisches Blocksystem ent-

wickelt – langsames Anfahren und Bremsen an den Signalen eingeschlossen. Darin einbezogen sind auch die eleganten Flügelsignale, die nun richtig funktionieren. So kann man die Anlage auf Ausstellungen automatisch laufen lassen. Modellbahner wollen ja auch einmal ein Schwätzchen mit Kollegen riskieren dürfen.

Landschaft, Gebäude ...

In diesem Metier fühlen sich die N-Bahner nicht benachteiligt. Die Landschaft wurde ganz genau wiedergegeben, wobei man großen Respekt für die Maßstäblichkeit bewies. Wer könnte das in H0! Natürlich wollte man die Anhänger der größeren Spuren mit dieser Arbeit auch ein wenig provozieren.

Beim Landschaftsbau bediente man sich der klassischen Mittel. Woodland und Heki lieferten das „Laub“, die luftigen Baumgerippe kamen von MZZ – leider sind sie für eine transportable Anlage zu brüchig. Auch setzte man natürliche Erde ein, fein gesiebt und sterilisiert.

Bei Hoch- und Brückenbauten gingen die vier einen eigenen Weg. Sie stellten Urmodelle von Wänden, Stützmauern und Dächern her, die sie dann in einer Silikonform in Gips abgossen. Sollte ein Gebäude kaputtgehen, kann man es sehr schnell durch ein identisches Objekt ersetzen. Außerdem gibt es Interessenten für diese Bauwerke auch außerhalb des Clubs. Deshalb werden die Formen sorgfältig aufgehoben.

Zubehörteile für N – so etwa Geländer – fallen oft zu grob aus. Da haben sich die vier Vonèche-Begeisterten mit selbstgemachten Ätzteilen geholfen.

... und Rollmaterial

Kleinstserien-Selbstbau ist ebenfalls bei den Fahrzeugen angesagt. So entstanden die typischen französischen offenen Montanwagen im Kunstharz-Vakuumguß. Lionel Mercier baute das Urmodell, und Daniel Braibant sorgte für den Guß dieses wirklich komplizierten Modells. Die Drehgestelle nahmen sie von Roco. Daß sie noch keine kommerzielle Kleinserie aufgelegt haben, liegt nur an den Drehgestellen, die Roco als Ersatzteile allenfalls in kleineren Mengen liefern kann. Zum Fahrbetrieb bringen



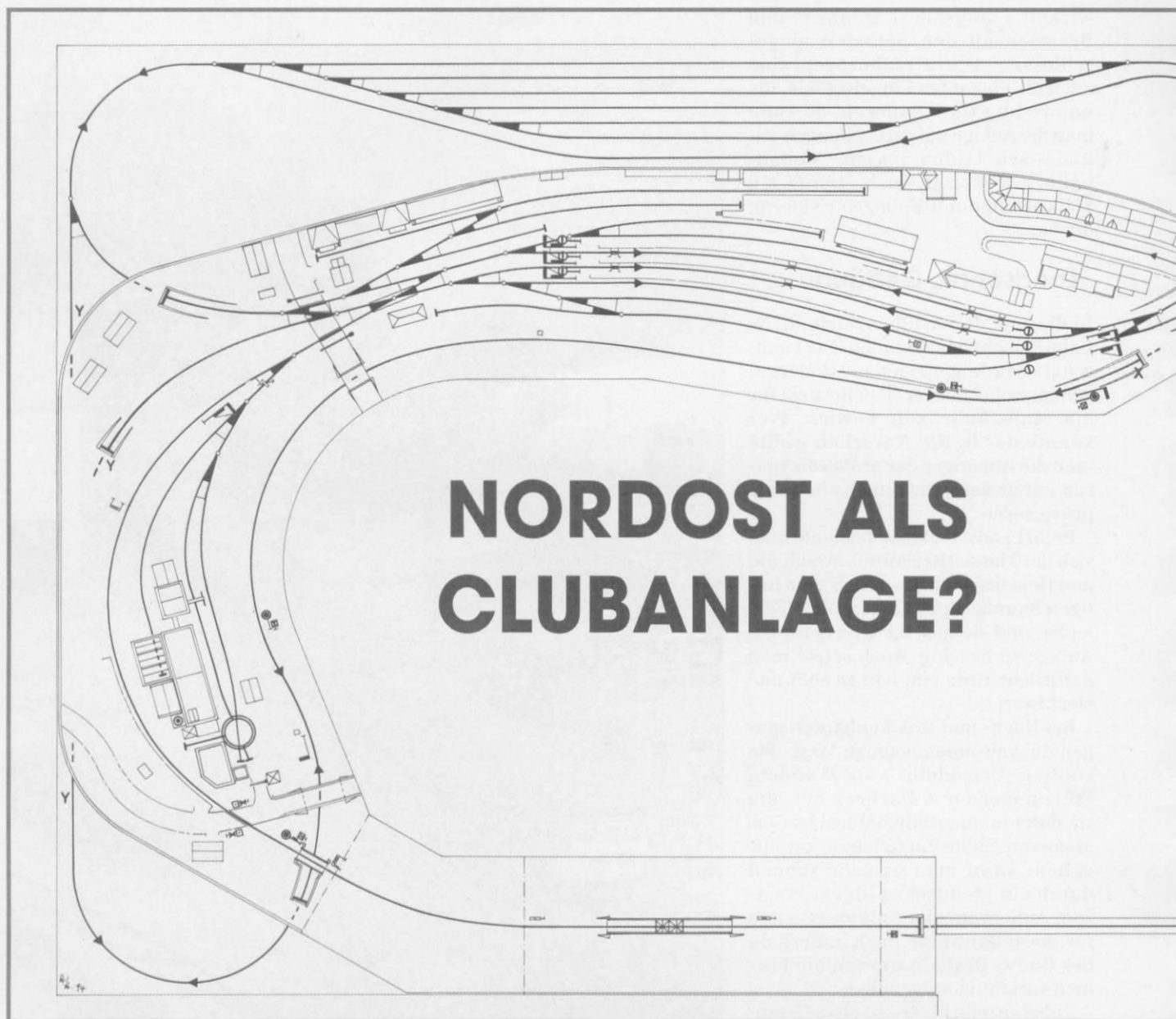
Noch mal zurück ins Flämische. Der Wendezug mit M4-Wagenmaterial samt Lok besteht aus Kleinserienmodellen der Firma Verborgh, die so manches belgische Fahrzeugproblem zu lösen weiß.

die Modulbauer ihr eigenes rollendes Material mit. Einmal machen sie Betrieb mit Fahrzeugen aus den 60er Jahren, als z.B. noch die grünschwärzen, von der Reichsbahn stammenden Kriegsloks der Reihe 26 (ex BR 52) liefen. In diesem Fall haben sie umlackierte, neu beschriftete Minitrix-Modelle zur Hand, und auch ehemals preußische Abteilwagen sind in Belgien nach dem Zweiten Weltkrieg recht lange gefahren. Die Clubmitglieder bringen aber auch Material

aus den Siebzigern und Achtzigern zusammen. Hier beherrschen etwas einförmige Dieselloks die Szene, bunte Personenwagen lockern das Bild auf.

Wie immer, wenn es in Belgien um die N-Spur geht, können die Modellbahner hier auf das Angebot einiger heimischer Kleinserienhersteller zurückgreifen. Und zudem finden sie viele „germanische“ Modelle, die man „belgisieren“ kann.

Jaques Le Plat/bl



NORDOST ALS CLUBANLAGE?

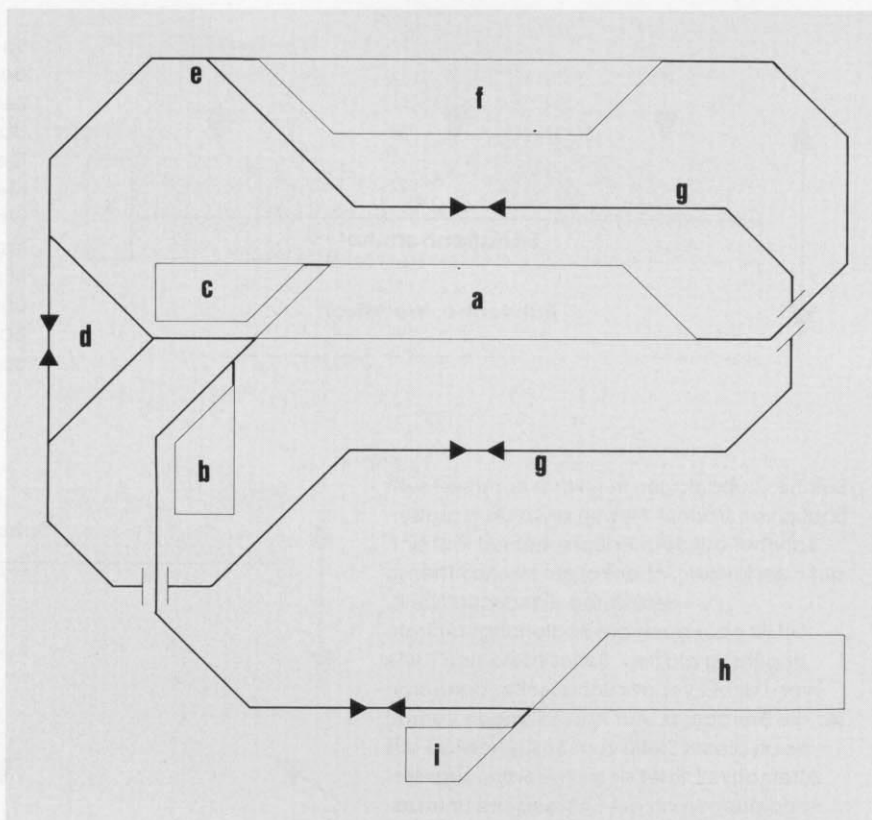
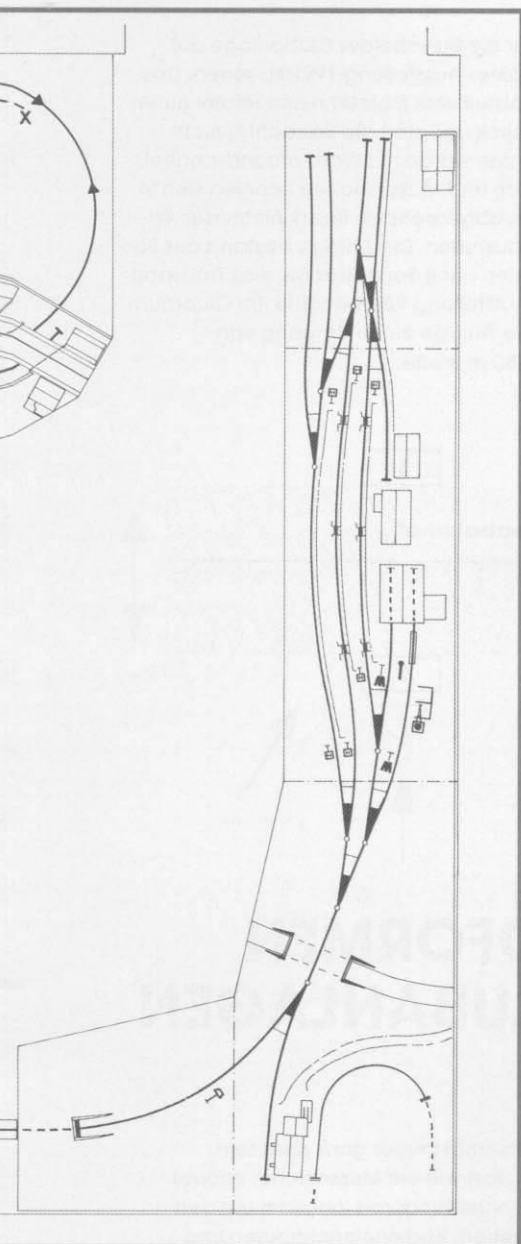
Als Rolf Knipper und ich über das Projekt Nürnberg-Nordost sprachen, stand das Thema für diese Ausgabe schon fest. Was lag also näher, als die Planung möglicherweise bereits für Clubzwecke auszulegen.

Die Größe dieses Anlageplans und seine Anordnung im Raum entsprechen zwar dem Reihenhauskeller, der uns schon seit so vielen Ausgaben verfolgt, aber die Anlage ist für die Zerlegung in handliche Teilstücke vorgesehen, und beim unteren Schenkel kann man sogar Fremo-Module entdecken. Der Übergang zu genormten Modulen eröffnet weitere Möglichkeiten, den Gesamtkomplex zu erörtern. Vorweg nur soviel dazu: Denkbar wä-

In MIBA-Spezial 21 präsentierte Rolf Knipper seine freie Modellversion des Nürnberger Nordostbahnhofs. Einige Elemente dieses Planes verweisen auf seine Eignung als Clubanlage. Rolf Knipper und Bertold Langer wollen es genauer wissen. Auch suchten sie darüber hinaus Antworten auf die Frage, welchen Kriterien Clubanlagen gerecht werden sollten.

re ja, daß der Club in Gemeinschaftsarbeit ein für sich betriebsbereites Kernstück erstellt, welches, je nach ihrem Vorhandensein, der Laune ihrer Besitzer, und der Größe des Ausstellungsraumes um „private“ Module ergänzt wird.

Habe ich „Ausstellungsraum“ geschrieben? Ein neuer Fragenkomplex tut sich auf. Möchte man seine Clubanlage überhaupt *öffentlich präsentieren*? Obendrein noch außer Haus? In diesem Fall finden sich bestimmt prinzipielle Regeln, die besonders die



Unumgänglich für die Anlagenplanung ist ein Betriebsschema (oben). Es gibt Antwort auf die Frage „woher – wohin?“ Im Sinn eines vorbildgerechten Punkt-zu-Punkt-Verkehrs ist sie lupenrein nur für die Strecke nach Gräfenberg (i, h) zu lösen. Auch Spielbetrieb gehört zur Modellbahn. In früheren Zeiten war es guter Ton einer jeden Anlage, daß man auf ihr Züge wenden kann. Das erreicht Rolf Knipper durch das Gleisdreieck d. Wer seine Züge nicht immer nur von einer Seite sehen will, wird sich die Wendemöglichkeit wünschen: modellbahngerecht, aber nicht unbedingt vorbildgerecht.

Was noch zu nennen wäre: Die Strecke g, bei e und d mit dem zweiten Rundkurs Bahnhof—Schattenbahnhof verbunden, umfährt sowohl den Nordost-Bahnhof (a) als auch den Schattenbahnhof. Ganz schön ausgefuchst! Außerdem dient ihr offener Teil als Paradestrecke. Von den Industrieanschlüssen (b, c) läßt sich b in ein kleines Bw umwandeln. Das fehlte noch für die Clubanlage.

Darbietungsform betreffen sollten. Ich verweise nur auf den ersten Artikel dieses Heftes, in dem zum Ausdruck kam, daß sich die Erbauer von *Runswick Bay* als eine Art Schausteller in Sachen Modellbahn verstehen. Wer damit Erfolg haben will, darf sich nicht völlig quer zu den Erwartungen des Modellbahnpublikums stellen. Dem vermeintlich allgemeinen Geschmack braucht man sich deshalb noch lange nicht zu unterwerfen, aber man muß sich über die Grundvoraussetzung einer Schauanlage klar sein: Sie muß für die Betrachter gut zugänglich sein.

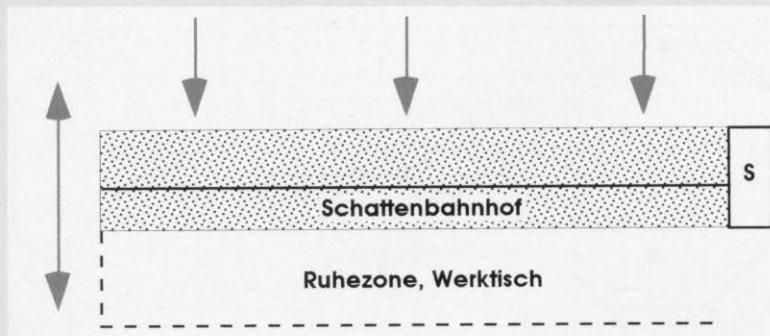
Bequeme Zugänglichkeit, das gilt für alle Modellbahnanlagen. Noch am ehesten kann der modellbahnerische

Einzelkämpfer hier Kompromisse machen. Er steht höchstens sich selbst im Wege. Wollen aber mehrere gleichzeitig Spaß an ihrer Anlage haben, dann sollte schon bei der Planung bedacht werden, daß die Stellwerker und Lokführer *an Plätzen mit genug Ellenbogenfreiheit* arbeiten können. Enge macht aggressiv, und das kann man gerade beim Ausstellungsbetrieb nicht brauchen.

Bleiben wir beim Schalten und Steuern. Voraussetzung hierfür ist die *übersichtlich verlegte Elektrik*. Ich meine, daß man auf den Vorführeffekt blind vertrauen darf: Ausfälle kommen vor allem dann vor, wenn jemand zuschaut. Wenn das schon nicht zu vermeiden ist, so lassen sich

Fehlerquellen doch durch eine möglichst einfache Schaltung sowie durch klare und gut dokumentierte Leitungsführung von vornherein eingrenzen. Ein kurzer Ausfall mag für den Betrachter sogar spannend sein, wenn er sieht, wie der Störungstrupp ausrückt und in Null Komma nichts den Fehler behebt. Wahre Professionalität! Falls spätestens nach fünf Minuten die Gesichter der Experten immer länger und deren Hände immer feuchter werden, wird sich der Betrachter abwenden und in einer halben Stunde noch einmal erscheinen – oder auch nicht.

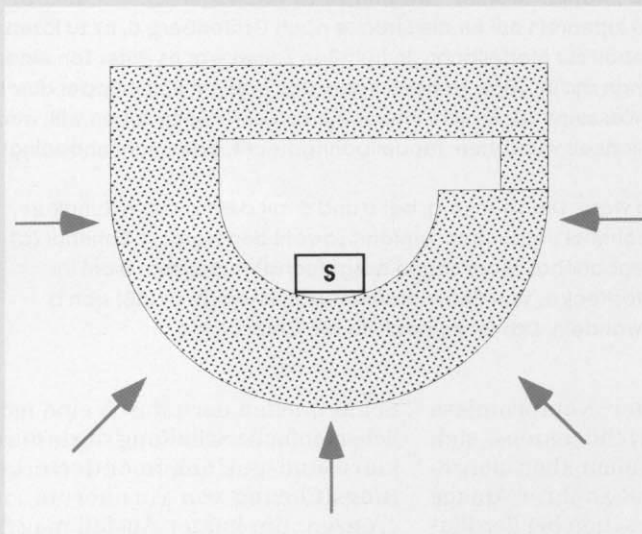
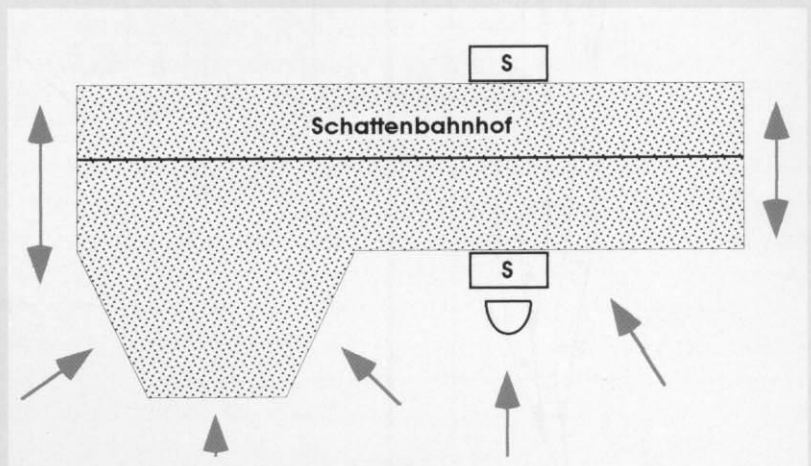
Hat man sich dafür entschieden, mit seiner Clubanlage gelegentlich auf Ausstellungen zu erscheinen,



So war die Burscheider Clubanlage auf der Kölner Ausstellung 1992 zu sehen. Das Zentralstellwerk S bietet einen relativ guten Überblick und stört die Betrachter nicht. Gefahren wurde mit Walk-around-control. Mensch und Maschinchen konnten sich in einem abgegrenzten Bezirk hinter der Anlage ausruhen. Die Anlage bestand aus Bur-Modulen ohne Sondermaße, was Transport und Aufstellung vereinfachte. Im Clubraum hat die Anlage einen Umgang von ca. 1,50 m Breite.

Solche Clubanlagen in L-Form kommen sehr häufig vor. Vorteil: Neben etwa dem großen Bahnhof auf dem Hauptschenkel läßt sich auf dem kurzen Schenkel ein zweites Thema realisieren (Landschaftsteil).

Off ist aber auch die Bedienungszentrale ungünstig platziert. Befindet sie sich – wie hier – direkt vor der Schauseite, dann stört sie die Betrachter. Auf Ausstellungen kommt es an dieser Stelle zum Besucherstau. Als Alternative bietet sich an, Bedienungseinrichtungen an der Schmalseite unterzubringen und den Anlagenplan gleich dementsprechend zu entwerfen.



GRUNDFORMEN FÜR CLUBANLAGEN

Ringanlagen müssen nicht immer ganz rund sein. Die halbrunde Form, fast wie ein Messestand, erlaubt es den Betrachtern, ohne Hindernis langsam um den Halbkreis herumzugehen. Bedieneinrichtungen und Operatoren haben ihren wohldefinierten Raum, in dem sie ungestört bleiben. Diese Form eignet sich auch für rechteckige Räume, denn man kann den Halbkreis zum Halboval oder zu einem gequetschten regelmäßigen Polygon machen. Eine polygonale Form erleichtert außerdem den Bau, ohne die prinzipiellen Vorteile des Halbkreises zu beeinträchtigen.

sollte man sich auch Gedanken darüber machen, welcher Bereich der Anlage sich als *Rückzugsort für pauzierende Operatoren*, aber auch für *Gespräche* eignen könnte.

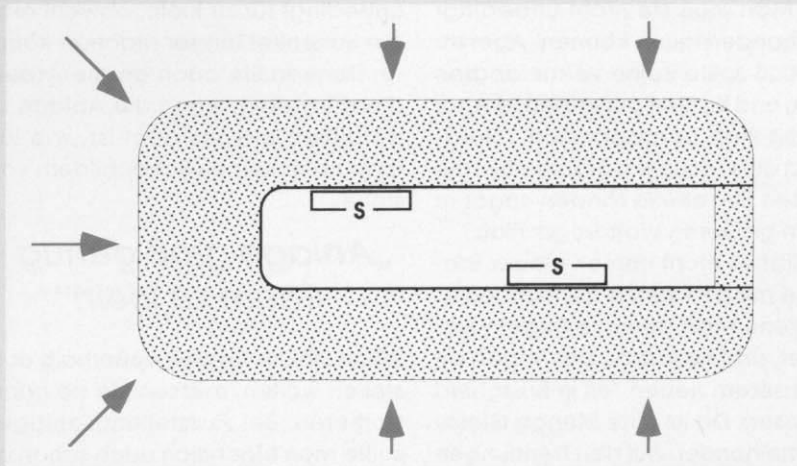
Ein Ausstellungstag kann recht lang werden. Und so gerne wir Fachgespräche führen: Wenn wir mit unserem Gesprächspartner stundenlang die Schokoladenseite der Anlage blockieren, dann torpedieren wir hart-

näckig den hauptsächlichen Ausstellungs-zweck.

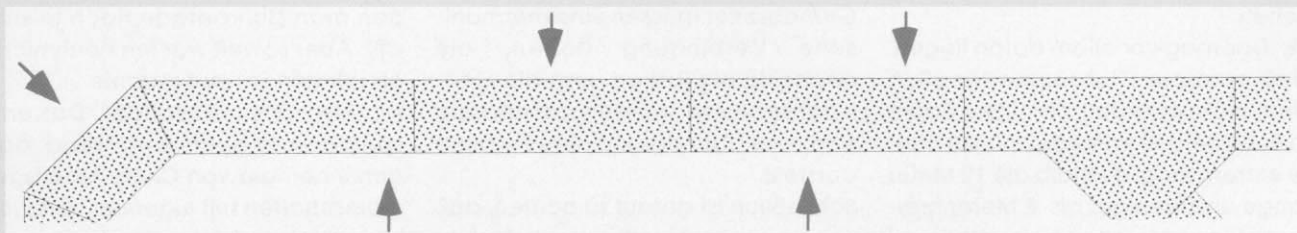
Schließlich stellt sich die Frage, *was* auf der Clubanlage eigentlich *dargestellt* werden soll und welche Art Betrieb man machen möchte. Das wiederum hängt wesentlich vom zur Verfügung stehenden Platz und der Form der Anlage ab. Alles hängt mit allem zusammen. Die Katze beißt sich in den planerischen Schwanz. Alle wei-

teren Erwägungen, etwa die Ausgestaltung der Anlage, ihr modellbaureisicher Standard, das Maß an Detaillierung und die schaltungstechnische Raffinesse, stehen in zweiter Reihe.

Also wo anfangen? Am besten bleiben wir beim Anlagenvorschlag „Nordost“ und gehen die hier schon genannten Punkte möglichst diszipliniert, aber trotzdem nicht ganz ohne Abschweifungen durch.



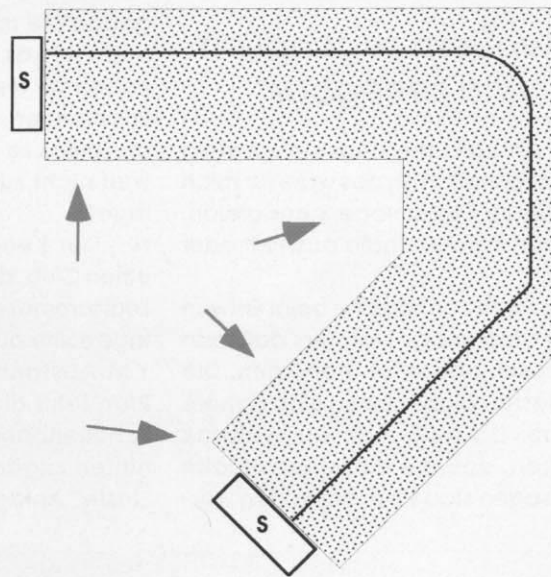
Wenn der Raum etwas breiter ist, kann die Anordnung des ersten Beispiels zur Ringanlage modifiziert werden. In der Mitte entsteht ein Bedienungsgang, in dem sich Operatoren auch ständig aufhalten können. An der Innenwand der Langschenkel können Schattenbahnhöfe untergebracht werden, die sogar zum Teil unter das Gelände der sichtbaren Anlage ragen. Damit läßt sich die Grundregel für Schattenbahnhöfe gerade noch einhalten. Die lautet: *absolute Zugänglichkeit von oben.*



Hoch flexibel ist das klassische Modulkonzept (z.B. Fremo). Da sämtliche Module normiert sind, finden sie immer Anschluß an andere – der Theorie nach wenigstens. Der generelle Nachteil besteht in der Flächigkeit einer so aufgebauten Modellbahn, denn es gibt nur eine Ebene. Außerdem kommt zu wenigen Grundformen doch eine Menge Sonderformen hinzu, die das Konzept konterkarieren. Am besten wäre es wohl, Normmodule an einen festen Anlagenteil anzudocken (s. „Nordost“). Ein gestalterischer Nachteil von relativ schmalen Normmodulen: Sie bieten wenig optische Tiefe, so daß szenische Illusion kaum entstehen kann. Nichts für den Landschaftsmaler in uns.

Vorsicht bei U-förmigen Clubanlagen. Selbst wenn sie nicht öffentlich ausgestellt werden sollen, kann es bei zu wenig Raum zwischen den Schenkeln sehr eng werden. Schließlich will das Schmuckstück fotografiert sein. Also braucht man Platz für Kamera, Stativ und Lampen. Alternative: Man kann die Schenkel flachwinkelig anbringen, was aber wieder mehr Platz erfordert.

Idee und Zeichnungen: bl



Bertold Langer: Herr Knipper, muß eine Clubanlage immer gleich für Ausstellungszwecke entworfen sein?
Rolf Knipper: Eigentlich nicht, denn ich kann mir vorstellen, daß viele Clubs aus welchen Gründen auch immer nicht an die Öffentlichkeit gehen möchten. Der Ausstellungsbetrieb mit Abbau, Transport, Aufbau

und dem Rücktransport macht eine Menge Arbeit; da muß der Club schon ganz schön zusammenhalten. Ich sehe die Sache eher von einer anderen Seite: Die Leute vom Club und ihre gelegentlichen Besucher möchten ja in den optischen Genuß der Anlage kommen. Grundsätzlich gibt es da keinen Unterschied, ob die

Anlage zum Herzeigen außerhalb des Clubs entworfen ist oder nicht. Man braucht eben zumindest eine Schauseite, die man so lang wie nur möglich machen sollte. Deshalb hat das Hauptstück von „Nordost“ auch den gekurvten Übergang zwischen den beiden Schenkeln. Aber das haben wir früher schon mal

besprochen: Der Betrachter sollte von einem Stück Anlage umgeben sein. Es gibt auch die umgekehrte Möglichkeit. Bei Runswick Bay etwa kann man um die Anlage herumgehen und immer wieder auf neue Überraschungen stoßen. Dies ist für Baugröße 0 eine sehr kleine Anlage, aber stellen Sie sich vor, wie unmöglich solche Vielfalt auf einer ähnlich kleinen Rechteck-Anlage gewirkt hätte!

bl: Außer dieser Anlage und einer anderen, die mich ich in England vor mehr als 20 Jahren fasziniert hat, habe ich nichts dergleichen mehr gesehen.

rk: Das mag vor allem daran liegen, daß normale Clubräume länglich sind, nicht quadratisch. Unser Raum in Burscheid ist im Verhältnis zur Breite extrem lang, deshalb die 12 Meter lange und weniger als 2 Meter breite Anlage. Aber auch um die kann man herumgehen und bekommt dabei immer etwas zu sehen.

„Bequem zugänglich und zerlegbar“

Eine Anlage, die ringsum zu etwa 75% zugänglich ist, das wäre für mich die ideale Clubanlage, ganz gleich, ob man sie außerhalb ausstellt oder nicht.

Eine zweite Sache sollte beim Entwurf einer Clubanlage klar sein: daß man sie auseinandernehmen kann. Die wenigsten Clubs haben eine sichere Bleibe. Da muß man auch daran denken, daß die einzelnen Stücke sozusagen stapelbar entworfen wer-

den. Man muß sie nicht unbedingt aufeinanderstellen können. Aber ihr Grundriß sollte keine vermeidbaren Ecken und Kanten aufweisen, die nur unnötig Platz beanspruchen. „Nordost“ ist diesbezüglich problemlos, die meisten Einzelteile fänden sogar in einem größeren Wandregal Platz.

bl: Gibt es nicht immer wieder Probleme mit den vielen Trennungen?

rk: Wenn man gewisse Regeln beachtet, sind sie lösbar, das haben wir mit unserem neuen Teil in Burscheid bewiesen. Da ist eine Menge Gleise nebeneinander. Auf den Trennungen dürfen keine Weichen liegen, die Grundbretter müssen eine mechanische Verbindung haben, die zwangsläufig justiert, und die Elektroanschlüsse müssen zuverlässig sein, was aber das kleinere Problem darstellt.

Schließlich ist darauf zu achten, daß die einzelnen Grundbretter sich nicht zur Mitte hin verziehen, dann gibt es nämlich eine Berg-und-Talbahn, gegen die man nachträglich kaum mehr etwas machen kann; damit haben wir leider auch schon unsere Erfahrungen.

bl: Zurück zu „Nordost“. Ist dieser Entwurf nicht zu klein für eine Clubanlage?

rk: Der Kellerraum ist zu klein für einen Club, da treten sich schon zwei Leute immer auf die Füße. Um die Anlage sollte außen herum mindestens 1 m Abstand zur Wand sein. Beim Plan fehlt dieser Raum hinter dem Schattenbahnhof, der eigentlich von hinten zugänglich sein müßte. Die „feste“ Anlage selbst halte ich nicht

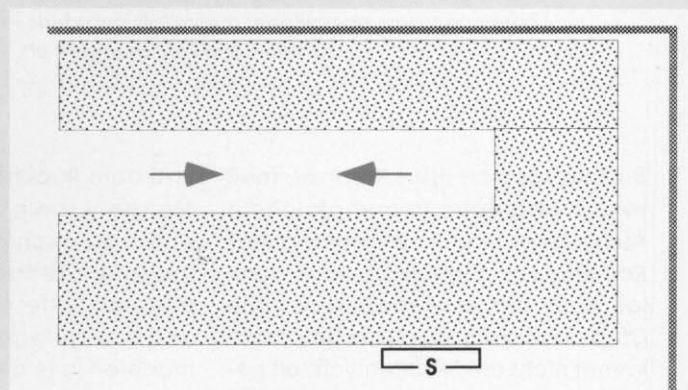
unbedingt für zu klein, obwohl man die Schenkel länger machen könnte. Denken Sie auch an die Arbeit, die drinsteckt, wenn die Anlage so detailliert ausgestaltet ist, wie ich es mir bei meinen Schaubildern vorstelle.

„Anlage groß genug - Raum zu klein“

Wenn Sie die Anlage außerhalb ausstellen wollen, müssen Sie sie transportieren. Bei Ausstellungsanlagen sollte man eigentlich auch schon an die Größe des Transporters denken, den man sich gerade noch leisten will. Aber soweit war ich noch nicht, als ich den Entwurf machte.

bl: Also „klein ist schön“. Das entspricht wohl auch dem Trend, daß sich innerhalb von Clubs Arbeitsgemeinschaften mit eigenen Projekten bilden. Also nicht mehr die Riesen-Clubanlage, sondern Club-Module?

rk: In Burscheid stehen wir auf unsere Großanlage, sonst würden wir nicht so viel Kraft in sie investieren. Aber bei uns gibt es Leute, die was noch Handlicheres möchten. Ich finde das gut und sehe darin kein grundsätzliches Problem für den Club. Aber nehmen Sie doch mal einen Club, der gerade anfängt. Für den wäre etwas Kleineres aus mehreren Gründen besser. Man kommt schneller vorwärts. Die Bauaufgaben sind zwar genauso schwierig oder leicht wie bei einer Großanlage, aber man sieht schneller Erfolge. Je größer, desto mehr stupide Routinearbeiten. Es ist schon ein Unter-



schied, ob ich 100 Meter Gleis schottern muß oder nur zehn.

bl: Entsprechend große Clubräume bekommt man nicht gerade um die Ecke. Das ist ein weiteres Argument dafür, klein zu beginnen. Finanziell wird ein neuer Club noch nicht alles wagen. Man muß ja erst einmal wissen, ob man sich aufeinander verlassen kann. Ein großer Raum kostet mehr Miete, und die verschlingt einen Großteil der Beiträge. Es ist ähnlich wie beim Hausbau; damit wird man auch erst anfangen, wenn die Familie in Ordnung ist.

rk: Ein neuer Club kann froh sein, wenn er überhaupt einen Raum bekommt. Für „Nordost“ als Clubanlage wäre ein Raum von ca. 6 m x 8 m empfehlenswert, dann wäre noch genug Luft zum Atmen. Denn für eine angemessene Erweiterung sollte Platz sein. Ich denke da vor allem an Schattenbahnhöfe – die nicht im Schatten liegen sollten. Eine Verlängerung der Ringstrecke täte ebenfalls gut.

bl: Warum mehr Schattenbahnhöfe? Wir haben doch schon einen, der in beiden Richtungen zu befahren ist.

rk: Wenn man Punkt-zu-Punkt-Betrieb machen will, dann braucht man

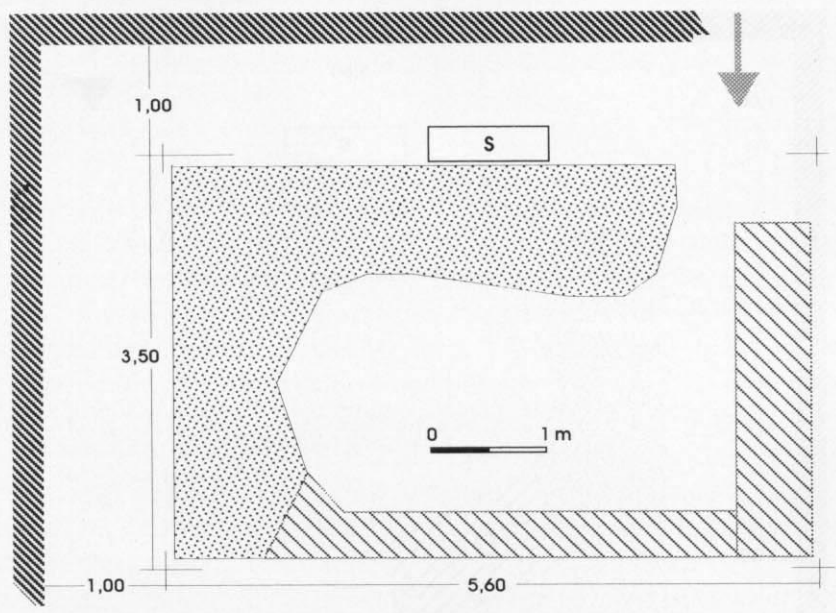
„Wenigstens einen zweiten Schattenbahnhof“

mindestens zwei Bahnhöfe. Die ideale Basis sind zwei Schattenbahnhöfe und ein Durchgangsbahnhof. Man kann einen Schattenbahnhof in zwei Richtungsgruppen aufteilen. Dafür

Kardinalfehler bei der Planung. Zwischen den Schenkeln dieser U-förmigen Clubanlage ist zu wenig Platz. Hineingehende und Heraus kommende behindern einander.

Übrigens handelt es sich um die alte Burscheider Anlage, die aus vielen Gründen nie fertig geworden ist.

Fotos: Archiv FdE Burscheid



Bei einer Raumgrundfläche von ca. 5,60 m x 3,50 m hat „Nordost“ keine Chance als Clubanlage. Zumindest muß ein Umgang von ca. 1 m Breite vorgesehen werden. Außerdem steht der rechte Schenkel („Gräfenberg“) zu nahe am festen Teil der Anlage. Diese Gesamtkonstellation kann also auch nicht so bleiben, wie sie ursprünglich gedacht war. Bei den Zeichnungen auf dieser und den nächsten beiden Seiten handelt es sich um Skizzen, nicht um genau maßstäbliche Pläne. Idee und Zeichnungen: Bertold Langer

hat der von „Nordost“ aber zu wenig und zu unterschiedlich lange Gleise. Außerdem: Wenn die Clubkameraden am Fahradabend ihre eigenen Züge mitbringen, dann sind schnell alle Gleise besetzt. Noch ein Schattenbahnhof, das wäre das erste, um was ich diese Anlage erweitern würde.

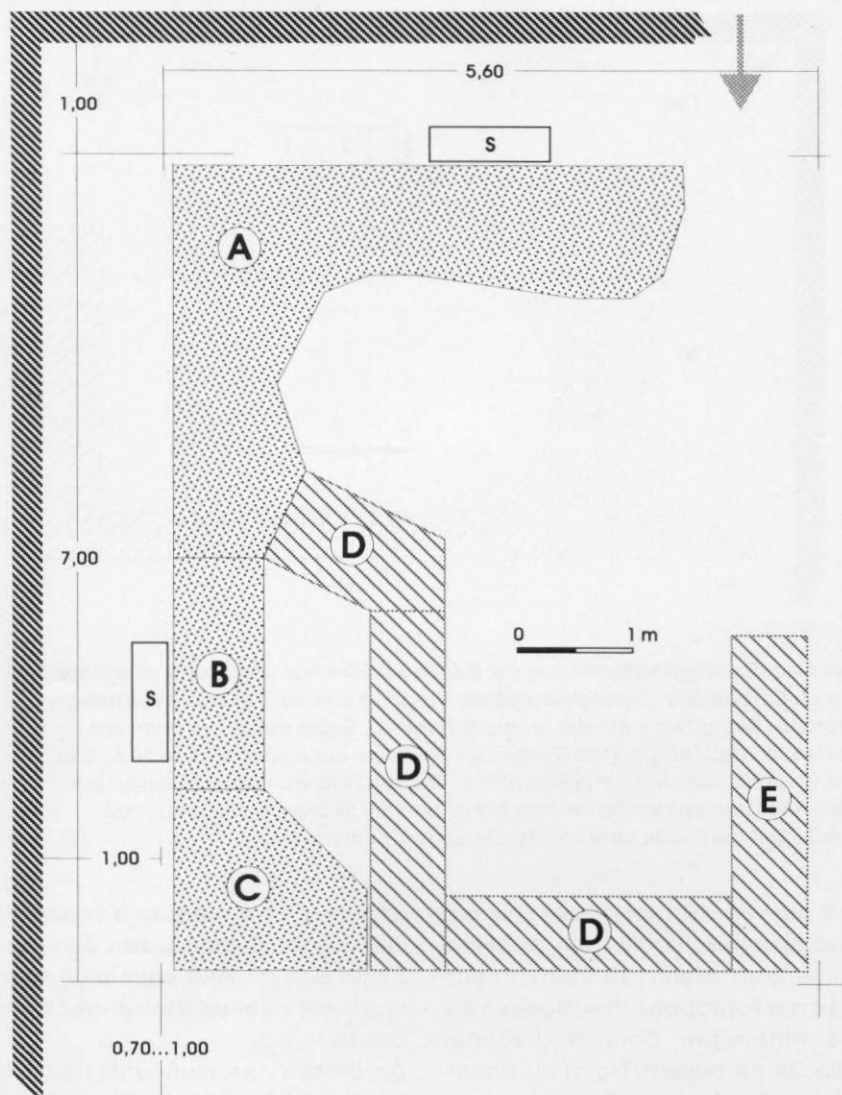
Bei uns ganz unüblich ist eine Lösung, die ich in England gesehen habe. Die parken ihre Züge z.B. auf einer mehrgleisigen großen Schiebebühne. Das

könnte ich mir hier auch vorstellen. Ein Anschluß am kurzen Schenkel bietet sich an. Hier kann man sogar noch ein zweites Gleisdreieck einbauen.

bl: Diesen Anschlußpunkt habe ich auch schon entdeckt. Wie soll man sonst noch erweitern?

rk: Es gibt hier prinzipiell zwei Möglichkeiten. Einmal kann man die Basisanlage – abgesehen von den angesprochenen Erweiterungen – so lassen, wie sie ist. In diesem Fall käme das Modulkonzept für die Gräfenberger Strecke ins Spiel. Das wäre was für Ausstellungen in Turnhallen. In dem genannten Clubraum 6 x 8 wäre keine interessante Modulanlage etwa nach Fremo aufzubauen. Dafür reicht der Platz einfach nicht.

Die zweite Möglichkeit besteht darin, die „fixe“ Anlage um eine ähnliche Erweiterung zu ergänzen. Dazu habe ich mir noch keine genauen Gedanken gemacht. Bevorzugte Anschlußpunkte bleiben die Kehren.



In der Skizze oben wurde versucht, den fixen Teil der Anlage (A) frei zugänglich zu machen. Davon profitiert auch das erste der Modulstücke (D), das sich schwungvoll an A anschließt. Die Modulextension (D ... E) wirkt hier starr, was aber nur an der abstrahierenden Zeichnung liegt. Der feste Teil wurde ergänzt durch die Teile B und C, die einen weiteren Schattenbahnhof und eine Kehrschleife aufnehmen. Fahrzeitverlängerung! Die Stellpulte wurden im Umgang platziert, damit die Operatoren Ellenbogenfreiheit und die Betrachter unverstellte Sicht genießen. Die Raumgröße beträgt nun ca. 6,6 m x 9 m.

bl: Was verbinden Sie mit dem Kürzel *Darbietungsform einer Clubanlage*.

rk: Nichts anderes als die Art und Weise, wie man jede Modellbahnanlage präsentieren sollte. Clubs werden jedoch besonders darauf achten, daß sie ihre Anlage für sich und ihre Besucher attraktiv machen. Neben der Zugänglichkeit kommt es noch darauf an, daß das Betriebspersonal die Anlage nicht blockiert. Der Fahrdienstleiter sitzt bestimmt auch gerne vor der Schokoladenseite, aber besser hält er sich im Dienst hinter der Anlage oder seitlich auf. Wenn man ihm bei der Arbeit zuschauen möchte, wird er Interessenten sicher einen Blick über die Schul-

ter erlauben, allerdings hinter den Kulissen. Gerade wenn eine Anlage lang und schmal ist, wird man die Loks mit mobilen Handreglern steuern. Die Lokführer werden sich auf der „Publikumsseite“ der Anlage aufhalten, aber weil sie ihre Loks verfolgen, sind auch sie mobil und blockieren die Sicht nur zeitweise.

Eine Kleinigkeit noch am Rande: Manche Aussteller in England haben für die Besucher Faltblätter parat, in denen die Anlage kurz vorgestellt wird. Eine gute Idee, auch für Clubs. **bl:** In Chatham haben wir gesehen, daß viele Aussteller großen Wert auf die Beleuchtung ihrer Anlage legen. Das Hallenlicht genügt ihnen nicht, da es die Anlage allenfalls beleuchtet, aber nicht ausleuchtet. Also sorgen die Clubs mit eigenen Mitteln fürs rechte Licht.

„Die Beleuchtung kommt meist zu kurz“

rk: Als ich 1994 in Chatham ausstellte, hatte meine Anlage keine eigene Lichtleiste, wie sie die Engländer oft einsetzen. Diese Erfahrung hat mir gezeigt, wie wichtig eine integrierte Beleuchtung ist. Das ist aber ein eigenes Thema. Es kommt in Modellbahnzeitschriften so gut wie nicht vor. Ideal wäre eine Lichtleiste, die der Anlagenkontur folgt und mit ihr demontierbar verbunden ist.

„Arbeit für mindestens vier Mann“

bl: Zum Betriebskonzept von „Nordost“ haben wir in MIBA-Spezial 21 schon alles gesagt. Oder gibt es noch was Neues, Clubspezifisches?

rk: An einem Fahrabend wird viel intensiver Betrieb gemacht, als das ein einzelner Modellbahner könnte. In der Regel werden die Rollen verteilt. Die einen fahren, die anderen stellen die Fahrstraßen. Langweilig darf das nicht werden. Besonderen Spaß macht es, gemeinsam Fahrpläne auszuarbeiten oder wenigstens eine vorbildentsprechende Zugabfolge zu beachten. Hierfür bietet „Nordost“

genügend Möglichkeiten. Ohne Erweiterung, schätze ich, beschäftigt diese Anlage mindestens vier Mann: zwei Stellwerksmeister und zwei Lokführer. Rangierpersonal käme hinzu. Selbstverständlich kann man so nicht alle Aktiven eines großen Clubs beschäftigen.

Will man auf Ausstellungen gehen, dann genügen die vier jedoch nicht.

„Auch an den ‚Sozialraum‘ denken“

Dann braucht man „Springer“ als Ablösung. Zu den natürlichen Bedürfnissen gehört auch der Wunsch, sich auf der Ausstellung umzuschauen und Gespräche zu führen. Sechs Leute werden aber genügen.

Apropos Ausstellungen. 1992 in Köln hatten wir hinter unserer Anlage ein ziemlich großes abgetrenntes Areal; da befand sich das „Aw“, und es gab Platz für Tisch und Stühle. Vielleicht kann man bei der Clubanlage eine solche Ecke gleich mit einplanen. Im Club will man ja nicht immer nur im Stehen essen. Viele Clubs werden keinen eigenen „Konferenzraum“ besitzen.

bl: Essen im Club? Dort wird doch gebaut und Betrieb gemacht.

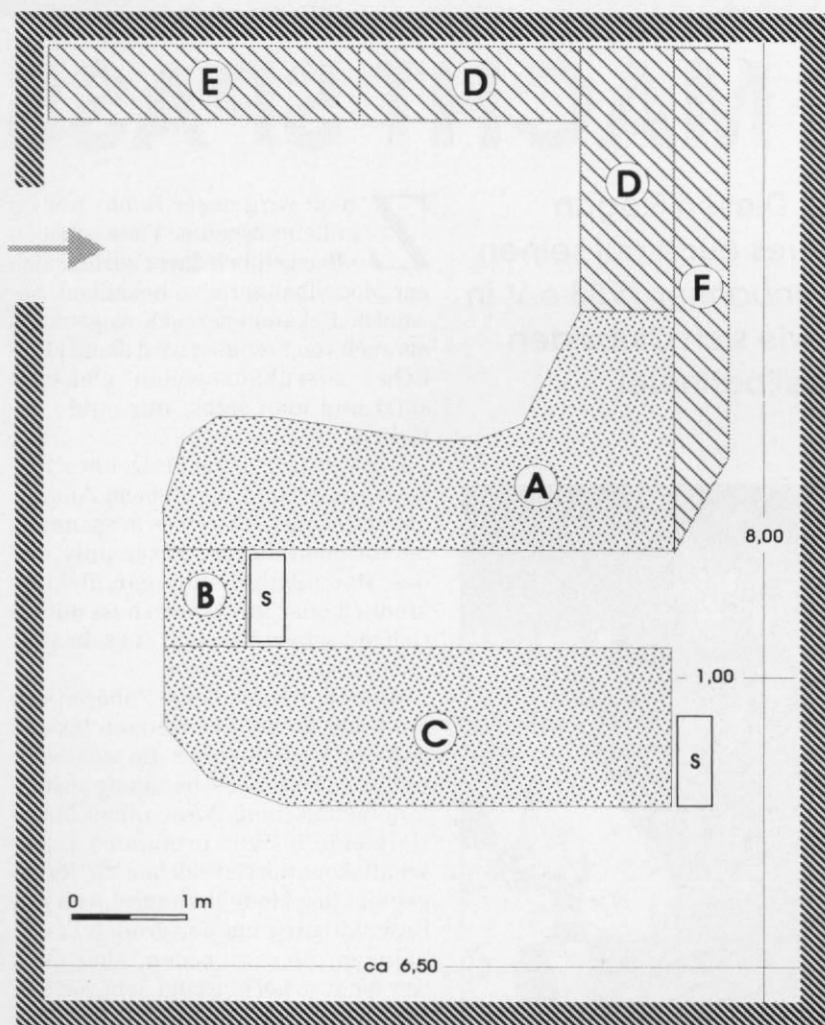
rk: Zur Zeit kommen die Aktiven des Burscheider Clubs kaum noch nach Hause. Gerade wenn ein Termin ansteht, sollte es im Club ein bißchen gemütlich sein. Dazu gehören eine gepflegte Arbeitspause und die entsprechenden Einrichtungen dafür.

bl: Was würden Sie einem neuen Club raten, wenn er z.B. „Nordost“ als Clubanlage wählt?

rk: Vor allen Dingen nichts überstürzen. Alles in festgelegten Etappen. Zuerst natürlich eine betriebsfertige „Rohanlage“, die einer stimmigen Ausgestaltung keine Schwierigkeiten in den Weg legt. Hierfür kann man sich wiederum Etappenziele stecken. Nichts ist schlimmer, als grundlegende Fehler zu entdecken, die durch unüberlegtes und zu schnelles Arbeiten bei einer früheren Etappe entstanden sind. Liegt das Gleis und funktioniert der Betrieb, dann kommt alles andere von selbst. Und ganz wichtig: Die Aktiven müssen sich einig sein. Über die Ziele ausführlich zu reden ist gut investierte Zeit.

Günstiger scheint dieses Experiment ausgefallen zu sein, zumal der notwendige Raum kleiner ist. A wird durch B mit einem neuen Teilstück C verbunden, das landschaftlich durchgestaltet sein sollte. Genügend Platz für Betrachter. Da C durch den Freiraum im U optisch von A getrennt wird, kann man hier sogar das Thema wechseln. Hinzu kommt außerdem ein Schattenbahnhof (F). Die Module (D und E) können ebenfalls ihr Eigenleben entfalten.

Beim Rundgang über fast 20 Meter stört den Betrachter kein Stellwerkspersonal. Zwischen den Schenkeln des U befindet sich das eine Schaltpult. Der Operator dort ist auch für den Schattenbahnhof A zuständig. Möglicherweise kann ein dritter Mann bei F postiert werden. Der zweite bedient die Anlagen-erweiterung, auch er braucht keinen öffentlichen Raum, denn die Bediengänge sind für Außenstehende „off limits“. Mit dieser Konstellation dürften alle Grundregeln für die Darbietung einer Clubanlage beachtet worden sein. Die festen Teile A ... C eignen sich auch hervorragend für Ausstellungen außerhalb. Der Modulannex kann dann freier gestaltet werden. Anlagen mit solchen abschreitbaren Längen sind für Walk-around-Betrieb prädestiniert. Also empfiehlt sich die Arbeitsteilung zwischen Stellwerkern und Lokführern. Digitalbetrieb wird die Sache wesentlich vereinfachen.





EINIGKEIT MACHT SPASS

Im Verein ist Sport am schönsten. Diesen Slogan überträgt Horst Meier ohne weiteres auch auf seinen Modellbahnclub, die *Hobby-Eisenbahner 1983 e.V.* in Heusenstamm. Und er gibt Tips, wie sich Clubs den gemeinsamen Spaß an der Modellbahnerei erhalten können.



Zu oft wird unser Hobby nur im stillen ausgeübt. Viele scheuen offensichtlich davor zurück, sich zur Modellbahnerei zu bekennen. Sowohl im Bekannten- und Kollegenkreis als auch von Fremden wird damit kindliches „Eisenbahnspielen“ gleichgesetzt und man selbst nur milde belächelt.

Der Versuch, seine Freizeitbeschäftigung zu erläutern, ruft beim Zuhörer aber oft schnell interessierte Spannung hervor und führt zur Erkenntnis, daß das Modellbahn hobby gar nicht so kindlich oder gar kindisch ist und es sich mit seinen Facetten auf sehr viele Lebensbereiche bezieht.

So wird der geduldige Zuhörer sich am Ende davon überzeugen lassen, daß der Modellbahner die wohl vielseitigste Freizeitbeschäftigung ausübt. Von technischem Wissen über Materialkunde bis zur profunden Landschaftskenntnissen reichen die Randgebiete der Modellbahnerei, von der Beschäftigung mit der großen Eisenbahn gar nicht zu reden. Aber auch wer nicht so tief einsteigt, lebt von dieser enormen Vielseitigkeit. Der Börsenbesucher, der Sammler, der Digitalist und viele andere mehr erfreuen sich der enormen Bandbreite.

Nach solchen Gesprächen kommt oft der nächste Schritt automatisch. Es entsteht der Wunsch, sich mit anderen auszutauschen, voneinander zu lernen oder einfach nur schöne Stunden in Gemeinschaft zu verbringen. Bei Ausstellungen oder Tauschbörsen trifft man oft dieselben Leute. Man beginnt mit ihnen von Projekten und Träumen zu sprechen, erzählt oft von eigenen Hindernissen, wobei sich in vielen Unterhaltungen schon Lösungen abzeichnen, denn das Gegenüber hat vielleicht ähnliche Hürden bereits genommen.

Was läge da näher, als solche Kontakte zu institutionalisieren? Aber das Verhältnis der deutschen Modellbahner zur Vereinsbildung scheint

Modellbahner eher vereinsabstinent ...

eher gestört. Dabei bringt die gemeinsame Ausübung des Modellbahnhobbys oftmals erst das richtige Erfolgserlebnis. Gerade in den Clubs werden durch die gebündelten Kräfte Potentiale frei, mit denen man zu Hause nicht rechnen kann. Erst der Gemeinschaft gelingt es, größere Räume anzumieten, und in gemeinsamer Arbeit lassen sich auch große Projekte realisieren. Der Einzelkämpfer dagegen geht mit Elan an die Verwirklichung seiner Träume. Und recht bald stellt sich Ernüchterung, wenn nicht gar Resignation ein. Im Club gelingt der modellbahnerische Hürdenlauf auch deshalb viel besser, weil man einander anspornt. Hierbei hilft wirklich konstruktive Kritik. Wenn die Arbeit in die falsche Richtung gegangen ist, z.B. wegen zu engen Radiesen, kehrt die Gruppe eher um als der einzelne.



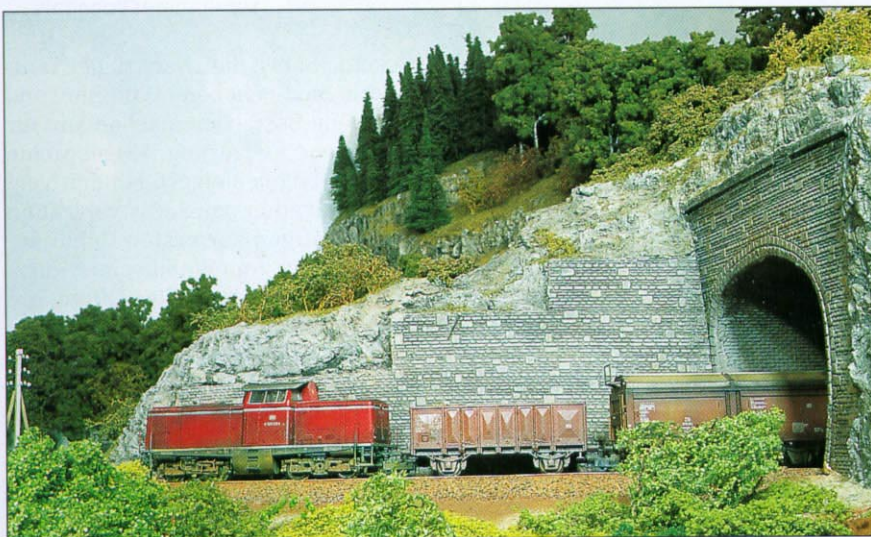
Ein ewiges Grundproblem des Modellbahners ist der mangelnde Platz. Mietwohnungen, kleine Arbeitszimmer, Multifunktionskeller, in denen die Eisenbahn gerade noch geduldet wird, lassen gute Ideen und schöne Pläne im

...in Wirklichkeit aber besonders vereinsbedürftig

Keim ersticken. Vereine und Gruppierungen werden sich den nötigen Platz verschaffen. Für das einzelne Mitglied hat dies auch den Vorteil, das es sich zu Hause kleineren Dingen widmen kann, etwa einem betriebsfähigen Diorama. Seine Schnellzugloks haben ja auf der Clubanlage genügend Auslauf. Baut der Verein eine Hauptbahn in HO, kann man daheim ein Schmalspurthema gekonnt in Szene setzen, ohne gleich die HO-Fahrzeugsammlung aufgeben zu müssen. Die erfüllt ihre Funktion ja bei den Fahrabenden und sorgt

dort für weiteres gemeinsames Vergnügen.

So kam es 1983 zur Gründung unseres Clubs, als Reinhard Stoß und ich Ideen für eine größere HO-Anlage in Umlauf brachten und bald Mitstreiter dafür erhielten. Die Suche nach geeigneten Vereinsräumen gestaltete sich nicht einfach. Hier wird man, wie wir, immer auf Kommunen, die Bahn oder andere wohlwollend denkende Institutionen zurückgreifen müssen. Ein Vereinsheim, egal wie groß, wird auf dem freien Markt kaum anmietbar sein, es sei denn der Verein ist besonders groß, oder er hat einen Sponsor. Wir fanden im nur noch teilgenutzten Bahnhof Heusenstamm eine Unterkunft. Die Bundesbahn stellte uns für eine tragbare Miete den ehemaligen Wartesaal zur Verfügung. Solche Räume sind für Vereine geradezu ideal. Seien es z.B. alte Fabrikräume, ein ausgedienter Bunker, nicht genutzte Lagerräume



Im Mittelpunkt des Clublebens steht selbstverständlich die Clubanlage, deren Plan wir auf Seite 56 vorstellen. Hier zwei Aufnahmen von der Strecke, doch die Heusenstammer Hobby-Eisenbahner HEB haben etwas Ungewöhnliches zu bieten, weil sie auf ihrer Anlage gleich für zwei Industriebetriebe Platz haben.

Was wäre ein Club, ohne hin und wieder mit Ausstellungen an die Öffentlichkeit zu treten! Die HEB tun dies und zeigen dabei auch ihre N-Modulanlage (linke Seite unten).

Oben sind sie unter sich und bestaunen die von Dieter Trimborn in ein altes Stehpult eingebaute N-Anlage.

Fotos: Horst Meier

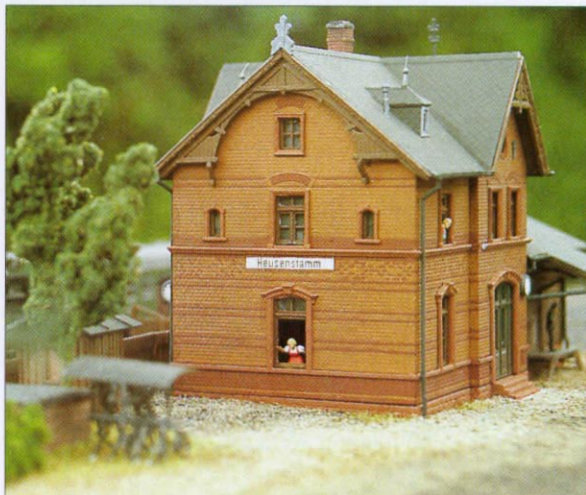
Empfangsgebäude als Clublokal

oder die Kellerräume einer Schule, die Orientierung sollte sich in alle Richtungen bewegen.

Mit der bloßen Anmietung ist es aber nicht getan. Solche Räume sind oftmals renovierungsbedürftig. Aber gerade hier liegt die Stärke einer Gemeinschaft. Dann fallen nämlich höchstens die Materialkosten für die Instandsetzung an, die Arbeitskraft wird von den Mitgliedern erbracht. Und besonders die ersten Arbeiten für ein gemeinsames Ziel erzeugen schon ein starkes „Wir-Gefühl“. Scherze machen die Runde, und so mancher holt weit aus, um seine Zukunftsvisionen bildkräftig zu beschreiben.

In unserem damals zur Verfügung stehenden 6-mal-6-Meter-Raum fielen diese Visionen zunächst groß und mächtig aus, schrumpften aber mit jeder weiteren konkreten Planung immer mehr zusammen. Trotzdem wurden Ziele abgesteckt, die man zu Hause selten erreichen kann: ein BW, ein Industriegebiet und natürlich ein richtiger Bahnhof. Wer will schon zu Hause einen großen Industriebetrieb auf der Anlage haben? Nach landläufiger Meinung hat die Eisenbahnanlage romantisch auszusehen. Und hierzu gehören natürlich in erster Linie Tunnel, Berge, Wald und eben viel heile Welt. Der Gedanke, auch mal ein industrielles Umfeld – zumindest auf einem Anlagenschenkel – zu realisieren, war zur damaligen Zeit noch ungewöhnlich. Heute sieht man solche Bahnthemen schon öfter. Hier hat sich das Zubehörangebot stark weiterentwickelt.

Doch mit unserer Philosophie gingen wir letztlich sogar einen Schritt weiter. Wir beschränkten uns nicht nur auf ein allgemein industrielles Thema, z.B. mit der Kibri-Farben-AG. Wir wollten anhand konkreter Vorbilder bauen. Hier gelangt man in der Gemeinschaft oft an den ersten Kreuzweg. Wer will nach welcher Maxime bauen? Soll eine bunte, abwechslungsreiche Spielanlage entstehen, oder wird das Ziel eher in den oberen Regionen angesiedelt? Zu welcher Art der Gestaltung ist die gesamte Gruppe willens und fähig? Wo hört die Entspannung auf und fängt der Streß an? Führen gar zu hohe Ansprüche zur Fortsetzung der täglichen Anspannung abends im Verein? Nur keine Bange, beginnen Sie mit „Mainstream-Modellbahn“, also für je-



Nicht nur in Oberhessen ist das Vorbild des Kibri-Empfangsgebäudes „Reichelsheim“ anzutreffen. Typenbauten dieser Art finden sich im gesamten Gebiet der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn und der Oberhessischen Bahn. So auch im südhessischen Heusenstamm. Dort hat der Heusenstammer Eisenbahnclub sein Domizil. Das Modell links dient als EG des von Reinhard Stoß 1:87 rekonstruierten Heusenstammer Bahnhofs.

den etwas, und hängen Sie in Ihrer Gemeinschaft den Korb bald höher. Die Gruppe wird sich nach diesem Ziel strecken, und ihre Fähigkeiten werden

Drang nach Höherem fast automatisch

sich im Laufe der Jahre enorm steigern. Letztendlich werden alle mit den Ergebnissen zufrieden sein. Gerade in einem Club, wo man einander auf besonders gelungene Projekte in den einschlägigen Publikationen hinweist, werden zumeist das Auge und der Geist für gute Arbeiten geschult und sich ein Geschmack für solche Basteleien ent-

wickeln. Selbst die „Nachzügler“ entwickeln bald gehobene Wünsche, und gelungene Basteleien machen Mut für die nächste Steigerung. Mitgebrachte eigene Arbeiten steigern bei den Vereinskameraden das Selbstvertrauen und ermutigen zur ersten Gebäudealterung oder zum Einbau einer Kurzkupplung, übrigens alles Dinge, die man gemeinsam üben sollte.

Wir haben in elf Jahren Vereinsgeschichte oft interne Workshops veranstaltet, in denen jeder einzelne den übrigen Mitgliedern die besonderen Handgriffe sowie Tips und Tricks näherbrachte. Die Workshops führten wieder zu Mitgliederzuwachs, und die



Werkabende sind eine feste Einrichtung bei Modellbahnclubs. Da wohl jeder dem anderen etwas beibringt, kann man sie bereits als „Workshops“ bezeichnen. Gemeinsam lernen in der Praxis und für die Praxis, denn totes Wissen und Können ist schon deshalb nicht am Platz, weil die Anlage irgendwann in nicht allzu weiter Zukunft vorführbereit sein soll. Recht schnell kommt es dazu, daß man sein Wissen und Können auch an Nichtmitglieder weitergeben mag. Das geschieht in den eigentlichen Workshops, mit denen die Modellbahnclubs für die Modellbahnerei im allgemeinen und für ihre Vereinigung im besonderen werben. Erfreulich, daß bei den Leuten aus dem Rodgau gerade die MIBA auf dem Tisch liegt.

Innen hui und außen ... ebenfalls! Die Clubmitglieder kümmern sich nicht nur um das Innere ihres trauten Heims, sondern werden auch auf dem Bahnhofsgelände aktiv, das – wie so manch andere DB-Station – eine Entrümpelungskur bitter nötig hat.



Erkenntnis, daß es doch viele Alleingelassene „da draußen“ gibt, denn seinerzeit war die Nachfrage von Nicht-Mitgliedern größer, als wir sie platzbedingt befriedigen konnten. Zwar können sich viele Modellbahner mit den Publikationen weiterhelfen, trotzdem hilft der Anschauungsunterricht vor Ort mit der Möglichkeit von Rückfragen noch ein Stück weiter. Und letztlich sehen doch viele Modellbahner mehr mit den Fingern als mit den Augen...

Nachdem wir unsere Anlagenthemen grob abgesteckt hatten, machten wir uns auf die Suche nach geeigneten Vorbildern. In Hanau, direkt vor unse-

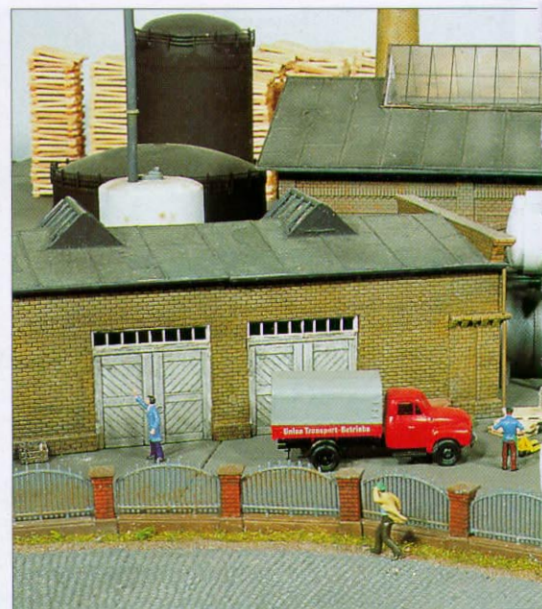
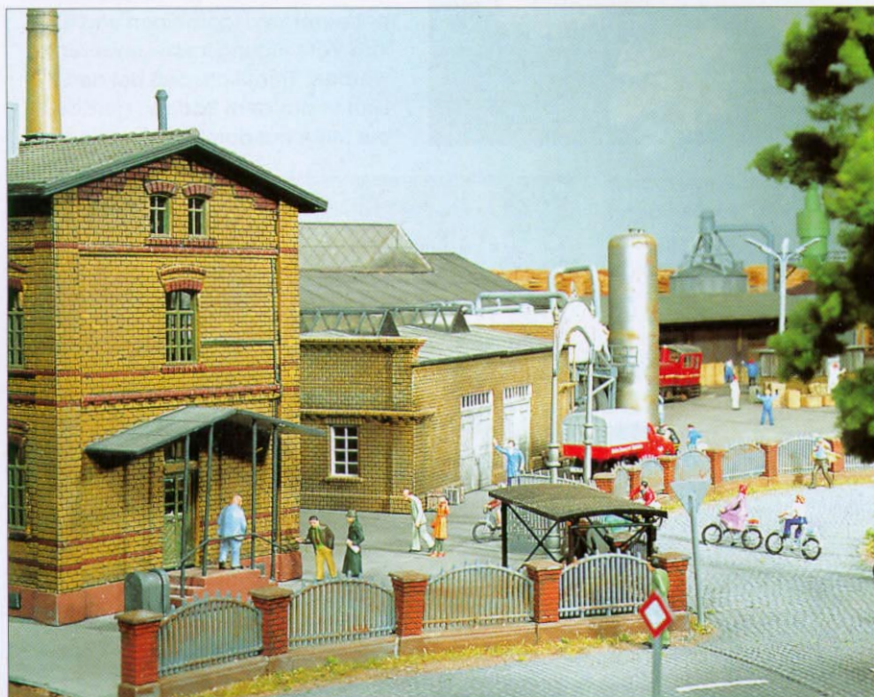
rer Haustür, stießen wir auf das Schwellenimprägnierwerk der Rütgers AG. Dort werden Holzschwellen aufbereitet und imprägniert. Eine im wesentlichen alte Bausubstanz gibt dem Ganzen einen besonderen Reiz,

Nicht alltägliche Industrieobjekte

zumal viele Ähnlichkeiten mit vorhandenen Bausätzen der Zubehörindustrie festzustellen waren. Der letzte Kick bestand jedoch in der Möglichkeit, das Betriebsgelände von einer darüberführenden Brücke aus zu fotografieren und damit hervorragende Vorbildfotos

zu erhalten. Dieses Werk bildeten wir in seinen wesentlichsten Elementen nach. Dabei wurden insbesondere die einzelnen Arbeitsstationen nachgebildet und in ihrer Stellung zueinander angeordnet, wenn auch stark komprimiert. Die amerikanischen Hobbykollegen nennen das „selective compressing“, ein modellgerechtes Zusammenschrumpfen auf besonders markante Punkte.

Die große Paradestrecke ließ auf der Anlage zwei mehr oder weniger große Ecken entstehen, die es zu füllen galt. Für die eine erschien uns eine angelegte Stadt passend, wieder ein Thema, das in den letzten Jahren immer



Modell und Vorbild der Schwellenfabrik. Als Vorbild diente die Firma Rütgers in Hanau. Solche Industrieanlagen bringen Abwechslung auf die Anlage. Der auf den Modellbildern auffallende schmale Stehkessel wurde beim Vorbild in der Zwischenzeit abgebaut. „Selective compressing“, aus der amerikanischen Modellbahnszene als *Gestaltung des Wesentlichen auf engem Platz* bekannt, ist ein Grundsatz der HEB.

Fotos: Sammlung HEB

Auf der rechten Seite unten wird diskutiert, wie's in dieser Ecke weitergehen soll. Beschlüsse werden gemeinsam gefaßt, über ihre Ausführung wacht jedoch der Vorstand.

Foto: Horst Meier





mehr Liebhaber fand. Ein Teilergebnis konnte man in MIBA-Spezial 21 („Mut zur Lücke“) sehen. Die andere Ecke wurde mit einem weiteren Industriethema besetzt: Wir bildeten eine Kaligrube mit einigen Gebäuden und den Ausläufern der Abraumhalde nach. Als Vorbild diente das Kalibergwerk bei Neuhoof in der Nähe von Fulda. Einer unserer zahlreichen Vereinsausflüge hatte uns einst in die Gegend geführt; das Erscheinen der Bochmann-Kalibergwagen gab dann den endgültigen Anstoß. Weitergehen soll es mit einem kleinen Betonsteinwerk, dessen Vorbild in einem Nachbarort zu finden ist. Solche nachbildenswerten Themen finden sich allenthalben. Bahnbezogene oder allgemein interessierende Vorbilder lassen sich mit Hervorhebung ihrer wichtigsten Wesensmerkmale auch auf kleinem Raum nachempfinden. Sie befriedigen die Erbauer und beeindrucken Besucher nachhaltig. Der Bastelspaß ist zudem viel größer. Man muß ja nicht gleich zigtausend Hölzer zu Schwellenstapeln kleben...

Arbeit an der Basis

Nach der Grundrenovierung unserer Räume und der Fertigstellung des Anlagenplanes begann die Bauphase. Wegen der Unsicherheit des Mietverhältnisses legten wir die U-förmige Anlage teilbar an. Es entstanden drei selbständige Holzrahmen in Rechteckform, die paßgenau zu einem U zusammengesetzt und verschraubt wurden. Die elektrischen Verbindungen an diesen Nahtstellen stellten wir mit flexiblem

Kabel und 64poligen sog. Computersteckern her. Gleistrennungen wollten wir im Fall der Fälle vornehmen. Ob die Anlage mit all ihren Aufbauten und Landschaftsteilen bei dem hoffentlich nie stattfindenden Umzug überhaupt so leicht zerlegbar ist wie vorgesehen, darauf wollen wir es aber lieber nicht ankommen lassen.

Schon bei den Instandsetzungsarbeiten griffen wir auf Werkzeug der Mitglieder zurück, das jeder mitbrachte. Bereits damals gab es manchen Stillstand, weil das benötigte Werkzeug gerade nicht zur Hand war. Beim Anlagenbau setzte sich diese Tendenz fort. Es stellte sich die Frage, ob mit

Besitz, Eigentum und die liebe Ordnung

Einzeleigentum weitergewurstelt werden sollte oder ob wir gemeinsames Werkzeug anschaffen wollten. Gerade in der ersten Zeit wird die Finanzkraft für solche Anschaffungen nicht ausreichen. In unserem Fall schufen eine Kostenumlage und eine günstige Gelegenheit den ersten Grundstock, den wir über Jahre weiter ausgebaut haben.

Gemeinsames Eigentum führt aber zu Folgeproblemen. Eine gewisse Verantwortlichkeit ist unabdingbar. Das fängt beim Reinigen der Geräte an, und hört beim Wegräumen noch nicht auf. Mit einer gewissen Übung lassen sich hier aber Grundstrukturen finden, die später, wenn auch Rollmaterial vorhanden ist, schon eingespielt funktionieren.

Von Anfang an hatten wir mit Stau Problemen zu kämpfen, die sich jetzt

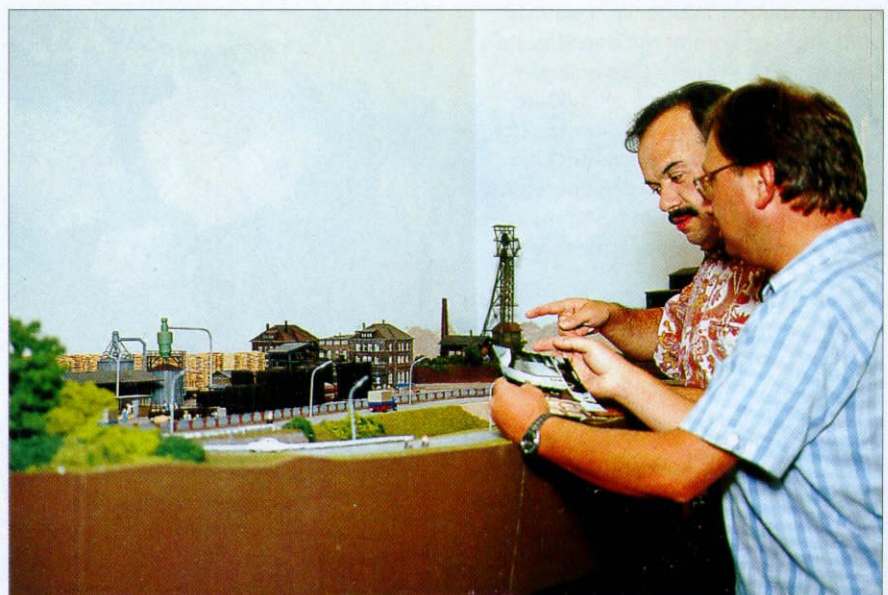
nach Anmietung eines Nachbarraumes etwas entspannt haben. Die Anlage mit einer Grundhöhe von 1,30 m mußte trotz darunter befindlicher zweiter und dritter Ebene diesen Stauraum bieten. Das rollbare Stellpult ist deshalb so angelegt, daß es unter die Anlage geschoben werden kann. Es übernimmt zusätzlich Unterbringungsaufgaben. Dafür sind seitliche Schubladen für Kabelstränge und für die Fahrzeugschachteln vorhanden. Rollschränke nehmen das Baumaterial auf.

Die Anlage entstand in offener Rahmenbauweise. Sie weist an einigen markanten Punkten Auftauchstellen und herausnehmbare Landschaftsteile auf. Wegen des doch noch beschränkten Platzes haben wir den Schattenbahnhof auf der Ebene 1 nicht als Gleisharfe, sondern als Aufrückbahnhof für neun Zuggarnituren vorgesehen. Eine Umfahrung dieser dicht hintereinanderliegenden Blockstellen macht Testrunden möglich.

Mit einiger Fahrpraxis gingen wir dazu über, Absturzsicherungen einzu-

Sicherheitsfragen...

bauen. Sie entstanden z.T. aus 5 cm hohem dünnem Plexiglas, das an die Trassen angetackert wurde oder aus Hosenbandgummis. In die 2 bis 3 cm breite Gummilitze nähten wir Schlaufen. Diese stülpten wir über Nägel oder Schrauben am Rande der Trasse. Diese Art der Absturzsicherung ist elastisch, so daß sie kein Hindernis beim Eingleisen darstellt. Kleinere Ecköffnungen deckten wir mit Graupappe ab.





CLUBANLAGE DER HEB HEUSENSTAMM

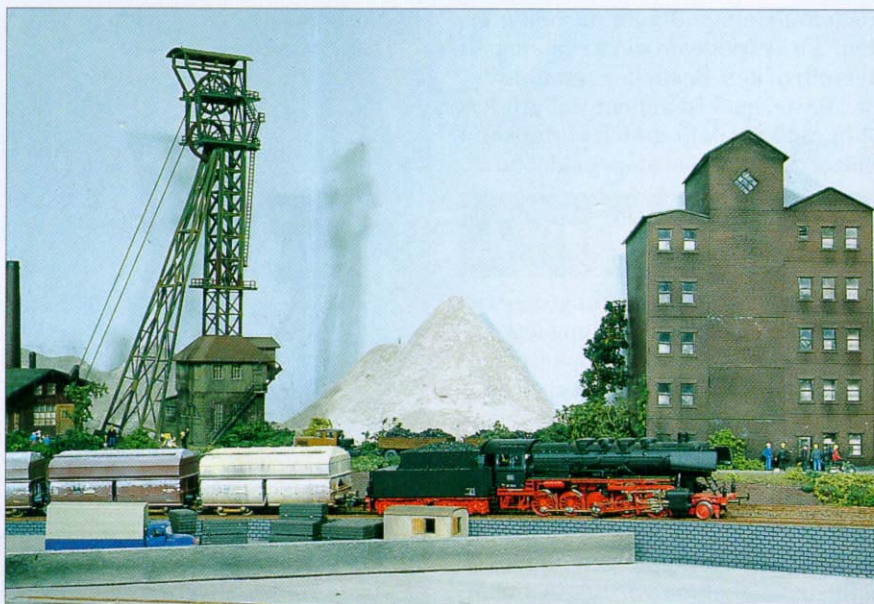
Zeichnung: Ik
Vorlage: Horst Meier

Für eine Clubanlage nicht gerade groß. Aber es kommt auf den Platz im Clubheim an. Kleinere Clubanlagen haben auf Ausstellungen oft größere Chancen. Denn da ist der Platz ja auch beschränkt. Es muß nicht immer Köln sein. Und gerade von den kleineren Ausstellungen lebt die Werbung für die gemeinschaftliche Modellbahnerei.

Rechts zwei Schnappschüsse zum Thema Kalibergwerk. Es ist der zweite Industriebetrieb auf der HEB-Clubanlage.
Vorbildfoto: Reinhard Stoß

Saubere Verdrahtung ist die halbe Miete, wenn der Modellbahnbetrieb funktionieren soll. Mit dieser Überzeugung haben die HEB-Leute ein komfortables Stellpult gebaut (rechte Seite oben).

Fotos: Horst Meier



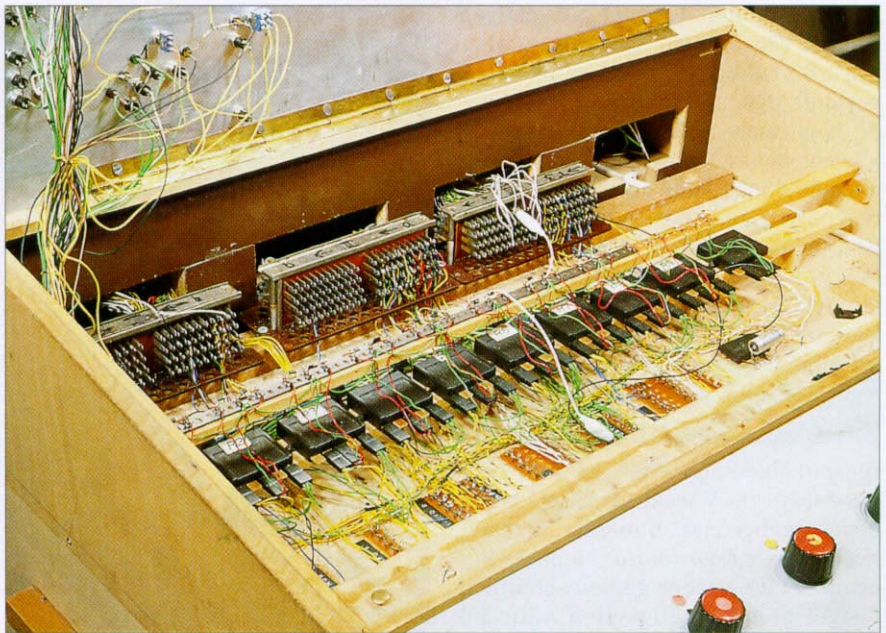
Wir brauchten Licht in den Zwischenebenen unterhalb der Anlage. Gerade bei diffuser Beleuchtung und engen Platzverhältnissen gelingt dort das Eingleisen im Fall der Fälle nur schwer. Eine Reihe von 12-V-Lämpchen schuf Abhilfe. Sie sind gesondert einschaltbar und verursachen keinen Hitzestau.

Der Blick in unser Stellpult veranschaulicht eine weitere Bauphilosophie: klare und übersichtliche elektrische Kabelführung. Eine Horrurvorstellung war von Anfang an der wirre Kabelsalat, in dem man bei Störungen kaum je das richtige Kabel verfolgen kann. Mit sauberer, geordneter Strippenführung und einer lückenlosen Dokumentation konnten wir mittlerweile schon manchen Fehlanschluß schnell entlarven.

Bei Vereinsgründung gilt es, ein paar Grundüberlegungen anzustellen. Neben einer gut durchdachten Satzung

... und Paragraphen

und der Auswahl der geeigneten Rechtsform sollte man allgemeine Regeln aufstellen, nach denen das Vereinsleben gerade in seinen weniger bequemen Bereichen reibungslos funktioniert. Wir wählten die Rechtsform des „eingetragenen Vereins“ (e.V.), auch wenn damit jährliche Kosten verbunden sind, z.B. für Änderungen im Vereinsregister. Der e.V. ist eine selbstständige Rechtsperson, die Mitglieder haften nicht. Dies ist besonders bei Veranstaltungen wichtig, wenn den Verein belastende Schäden durch Unachtsamkeit entstehen können.



Ein anderes Problem ist die Gemeinnützigkeit. Hier hat der Gesetzgeber nur die Modellflieger begünstigt und für besonders förderungswürdig gehalten. Auf die Gemeinnützigkeit kommt es allerdings nicht unbedingt an; lediglich die steuerliche Abzugsfähigkeit von Spenden wird dadurch gewährleistet, zudem sind Eintragungen im Vereinsregister dann kostenfrei. Für Erlöse aus Vereinsaktivitäten und aus dem Vereinsvermögen besteht bis zu gewissen Grenzen Steuerfreiheit. Diese Grenzen werden aber kaum je erreicht.

In unserem Club ist ein bunter Mix von Berufen vertreten. Allerdings hat dabei keiner etwas mit der Bahn oder einer modellbauerischen Tätigkeit zu tun. Bei uns gibt es Vertreter aller

rende Heimanlagen können jedoch die wenigsten zurückgreifen. Auch ein Großbahner rechnet wieder zum Kreis. Dessen LGB-Gartenbahn fasziniert besonders in den für den Rest der Mitglieder fast modellbahnlosen vier Sommermonaten.

Einen Multifunktionsbahner, kurz *MFB*, haben wir auch unter uns. Er kann sich an allem begeistern, was mit Modellbahn zu tun hat. Ob das seine Spurweite ist (N) – und da in allen Facetten – oder H0, oder 0 oder LGB, oder Schweiz oder Amerika. Nur die Westindische Ostbahn (WIE) hat er noch nicht für sich entdeckt. Das kommt aber sicherlich noch. Ihn haben wir wie alle anderen unter den gemeinsamen Hut gekriegt.

In jedem Club, mit dem ich es bisher zu tun hatte, traf ich auf eine wie auch immer geartete Kernmannschaft. In unserem Fall hat sich über die Jahre, bei wechselndem Gesamtbestand von ca. 20 Mitgliedern, die Hälfte zu „Kernobst“ fortentwickelt. Die Truppe wird jedoch nicht immer in Idealbesetzung agieren. Besserwisserische Querulanten können mit ihrer Art den Vereinsfrieden nachhaltig stören. Hier muß man auf den Zusammenhalt der übrigen Mitglieder bauen. Mit einer Prise Toleranz, die in unserem Hobby sowieso meist etwas dünn ausfällt, und einem Quentchen Vernunft sollte der modellbahnerische Vereinsmensch versehen sein, damit er sein Tun auch als Entspannung erfahren kann. Und gar Neid auf Bastel- und andere Erfolge seiner Clubkameraden schadet dem „Corpsgeist“ mit am meisten.

Alles, nur kein echter Eisenbahner

Spurweiten und Auffassungen vom Hobby. So streben ein paar wenige nach der modellbahnerischen Fast-Vollkommenheit, viele wollen modellbahnerischen Mainstream, also vorbildgerechtes Basteln ohne Nietenzählen, und einige wenige lassen sich treiben.

Natürlich betreiben die meisten ihr Hobby auch daheim. So teilt sich unser Club fast je zur Hälfte in N-Bahner und Hanuller, weshalb wir unsere bekannte N-Modul-Gruppe eingerichtet haben. Auch drei Märklinisten sind bei uns. Deren Etatprobleme können wir Gleichstromer manchmal nur mit Verwunderung verfolgen. Auf funktionie-



Jetzt kommen wir zum fast lästigen Thema *Verwaltung*. Der Zusammenschluß braucht eine Führung, sonst verläuft jegliche Entwicklung im Sande. Wenn auch die Grundstrukturen von allen bestimmt werden, müssen Einzelentscheidungen und bestimmte Aufgaben notgedrungen von einer Leitungsgruppe übernommen werden. Wir haben uns einen Vorstand von vier Mitgliedern gegeben; neben den beiden Vorsitzenden haben wir einen Kassie-

Gemeinsamer Wille und konsequente Führung

rer und einen Schriftführer. Unter anderem ist ein Vorstandsmitglied zugleich „geborener“ Bauleiter, der vielleicht besser *Koordinator* hieße. Er koordiniert die vorher gemeinschaftlich festgelegten Bautätigkeiten während des Jahres und kümmert sich um die Zusammenstellung der einzelnen Baugruppen, die meist für ein Quartal einen Bereich übernehmen.

Diese Gruppen von jeweils zwei bis vier Leuten beschäftigen sich dann etwa mit der Elektrik, während eine andere Gruppe den Landschaftsbau und wieder eine andere den Gebäudebau übernimmt. Die Baugruppeneinteilung ermöglicht allen, in jedem Gebiet tätig zu werden. Ein „alter Hase“ führt die Nachrücker in die Arbeit ein. So hat jeder die Möglichkeit, in allen Gebieten etwas dazuzulernen und sein Lieblingsgebiet zu finden. Zudem verhindert man, daß Einzelgebiete von einer bestimmten Person abhängig werden.

Wir haben uns sogenannte *Quartalsbesprechungen* geschaffen, in de-

Standortbestimmung einmal pro Quartal

nen der Stand der Dinge und die nächsten Ziele diskutiert werden. In dieser großen Runde erörtern wir Ideen, wir beschließen Änderungen und legen uns auf Neuanschaffungen fest. So bestimmen die Mitglieder, die Koordination liegt aber in einer Hand. Zudem geben die Quartalsbesprechungen zusätzlichen Auftrieb, weil hier die Baufortschritte für alle noch einmal sichtbar werden.

Bisher war die Verantwortung für bestimmte Einzelbereiche den „Oldies“ vorbehalten. Doch nicht jeder will über längere Zeiten hinweg die Obhut übernehmen. Seit diesem Jahr haben wir uns deshalb auf sogenannte *Paten-schaften* verständigt; so ist z.B. je ein



Mitglied für die Instandhaltung der Zuggarnituren oder für reparaturanfällige Bereiche, wie Gleise oder Elektrik, zuständig.

Unser Kassierer führt eine Inventarliste, die nebenbei einen schnellen Überblick über die Vorräte an Baumaterial gibt. Als weiteren Nebeneffekt dieser bürokratischen „Buchführung“ haben wir bei möglichen Schadensfällen auch immer einen leichten Nachweis für die Versicherung.

Schon von Beginn an haben wir einen *Ordnungsdienst* eingerichtet, er sorgt für Grundsäuberkeit in den Clubräumen und auch für den Getränke-nachschub. Der monatlich wechselnde Saubermann ist im Winter für gutgeheizte Räume verantwortlich, und manch einer hat kleine Nachlässigkeiten schon mit einer Runde Schnaps wiedergutmachen müssen, natürlich nur der kalten Füße wegen.

Mietkosten, Strom, Heizung und Anschaffungen müssen von den Mitgliedsbeiträgen bezahlt werden. Und das Vereinsvermögen ist zu schützen. Ich darf jedem Club nur raten, hier nicht zu sparen. Unser Clubraum wurde von Einbrechern heimgesucht, die das gesamte Rollmaterial mitgehen ließen. Glück hatten wir, daß keine Schäden an der Anlage entstanden. Versicherungsschutz alleine hilft hier nicht, vielmehr muß das Vereinsheim auch durch einbruchhemmende Maßnahmen gesichert werden.

Durch die Mitgliedsbeiträge wird man keinen Club ausreichend finanzieren können. Deshalb waren wir im-

mer bestrebt, durch publikumswirksame Veranstaltungen unsere Kasse zu füllen. Dies gelang durch tatkräftige Mithilfe aller und durch das mittlerweile wiederaufflammende Interesse der Öffentlichkeit an solchen Veranstaltungen auch durchweg gut. Sicherlich haben die Qualität und die abwechselnden Exponate hierzu beigetragen.

Geholfen haben uns Modellbahnhersteller, aber wir griffen auch gerne auf

Soll, Haben und die Solidarität

andere Modellbahngemeinschaften zurück. Sie machen die Ausstellungen bunter und somit attraktiver für die heimische Bevölkerung. Gemeinsame Aktivitäten verschiedener Modellbahnclubs sind keine Seltenheit mehr, sie nutzen dem Hobbys ganz besonders. Also funktioniert Hobby-Solidarität nicht nur unter einzelnen Personen, sondern auch zwischen Gruppen.

Solche Ausstellungen erweisen sich oft als Belastungsproben. In der Hektik der Vorbereitungen fallen dann schon einmal harte Worte. Alles ist jedoch vergessen, wenn die Veranstaltung ein Erfolg war, und der Vorsatz „so schnell nicht wieder“ hält längstens bis zum nächsten Mal.

Neben dem eigentlich Modellbahnerischen haben sich in unserem Club im Laufe der Zeit vielfältige gesellige Aktivitäten etabliert. Dies fing an mit in der Regel bahnbezogenen Ausflügen, an denen oft auch die Familien teil-

Die Schwellenstapel müssen eine wahre Strafarbeit gewesen sein. Aber wo ein einzelner verzagt, da hilft die gemeinsame Arbeit – ein wesentlicher Vorteil organisierter Modellbahner.

Fotos: Horst Meier

Vatertagsausflüge, aber auch Exkursionen mit der ganzen Familie gehören zum festen Programm vieler Modellbahnclubs.



nahmen. Danach war der Club für unsere Frauen nicht mehr das abstrakte Monster, das einmal pro Woche den Ehemann gnadenlos abzieht. Sie kamen mit Leidensgenossinnen zusammen, und geteiltes Leid ist ja bekanntlich halbes Leid.

Neben den „fahrplanmäßigen“ Film- und Diabenden findet einmal im Monat ein Fahr- und Klönabend statt. Hier kann jeder seine Garnituren mitbringen und auf der Vereinsanlage einsetzen.

Vielleicht hat auch Ihr Club das Glück, zu einer eingeschworenen Gemeinschaft zu werden. „Wenn es den Dienstagabend nicht gäbe, müßte er direkt erfunden werden.“ Stimmt die

keinen Platz für eine Jugendanlage. Zudem geht in naher Zukunft der Bahnhof in die Hände der Stadt über. Die will das betagte Gebäude von Grund auf sanieren.

Auch uns liegt der Bahnhof am Herzen, dokumentiert er doch auch ein Stück Heimatgeschichte. Wir haben hier schon viel repariert, soweit wir es konnten. Auch mit einer Reinigung des heruntergekommenen Bahnhofsumfeldes haben wir einen Beitrag für die Mithürger geleistet.

Hoffentlich habe ich Ihnen informativen Einblick in die vielfältigen Bereiche der gemeinsamen Hobbyausübung geben können und Ihnen sogar vielleicht Appetit gemacht, sich einem Modellbahnclub anzuschließen. Die Vereine sind in der Regel für Mitgliederzuwachs dankbar.

Bleibt nur zum Schluß das Rätsel, was es mit dem Vereinsnamen HEB auf sich hat. Böse Zungen behaupten, es sei die Abkürzung für: „Hol Einer Bier“...

Horst Meier

Geselliges und Soziales

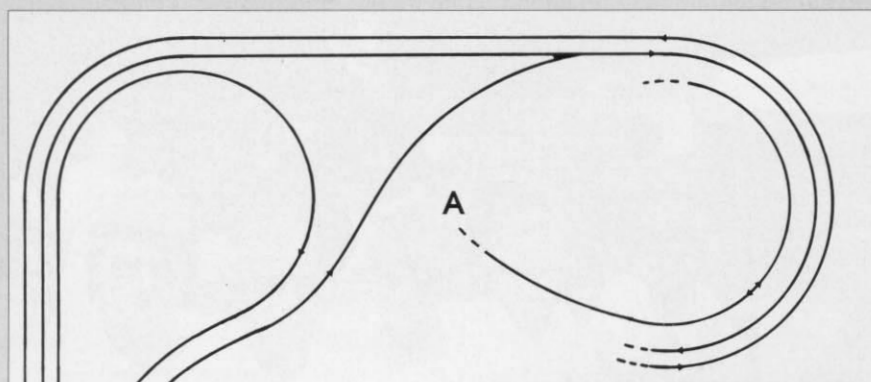
„Chemie“ untereinander, kommen nach dem eigentlichen Bastelabend bei einem gemütlichen Schoppen neben den obligatorischen Eisenbahnthemen Gespräche auf, die man so unter Kollegen oder im Freundeskreis nicht führen würde, und man lacht natürlich auch über die neuesten Witze.

Seit einiger Zeit führen wir die Grundsatzdiskussion über eine Jugendgruppe. Wir wollen interessierten Kindern und Jugendlichen ein Betätigungsfeld eröffnen, um ihnen eine anspruchsvolle Freizeitbeschäftigung zu bieten und dem Hobby den Nachwuchs zu sichern. Aber ohne finanzielle Hilfe kann der Club nicht in dieser Richtung tätig werden, und außerdem haben wir

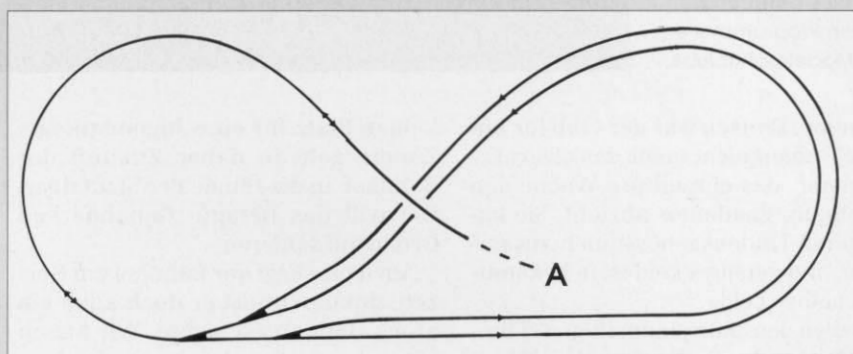


Was die Preiser-Männer ihnen vorgemacht haben, empfinden die Hobby-Eisenbahner aus Heusenstamm in Baugröße 1:1 gerne nach.

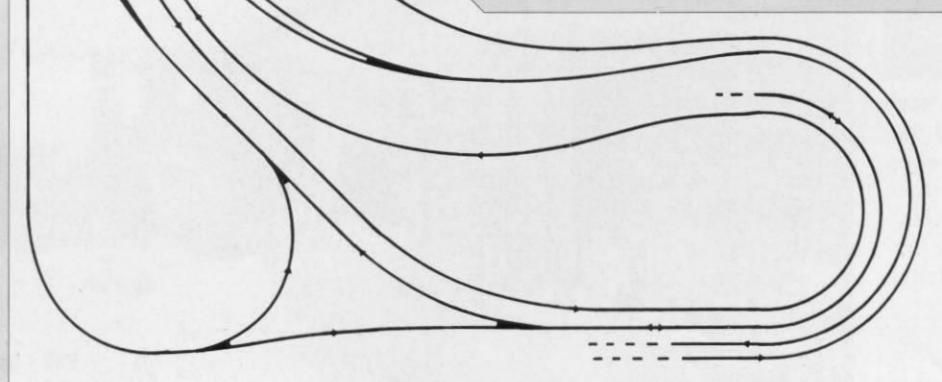
Foto: Horst Meier



EBENE MINUS 1



EBENE MINUS 2



DIE UNTERGRÜNDE DER HEB-CLUBANLAGE

So geht's auch: Eigentliche Schattenbahnhöfe kennt diese Anlage nicht. Vielmehr sind die Wendeschleifen zu Wartestrecken ausgebaut, in denen Zuggarituren hintereinander darauf harren, wieder nach oben gelassen zu werden.

Bei dieser Anordnung kommt man mit einer geringen Zahl störanfälliger Weichen aus,

hat aber den Nachteil, daß die Zugfolge weitgehend fix ist. Überholungen bleiben jedoch möglich.

Dieser Untergrund bietet viele Fahrmöglichkeiten. Genug Auslauf, auch auf dieser eher kleinen Clubanlage. Die meisten Varianten bietet die Hauptstreckenabfahrt rechts. Von dort gelangt man sogar irgendwie zur Nebenbahn (A).

Der rechte Ast der Nebenstrecke führt auf eine zweite Untergrundebene hinab. Dort wieder eine Wendeschleife mit hintereinander angeordneten Parkmöglichkeiten.

KEILBAHNHOF AUCH FÜR CLUBANLAGEN

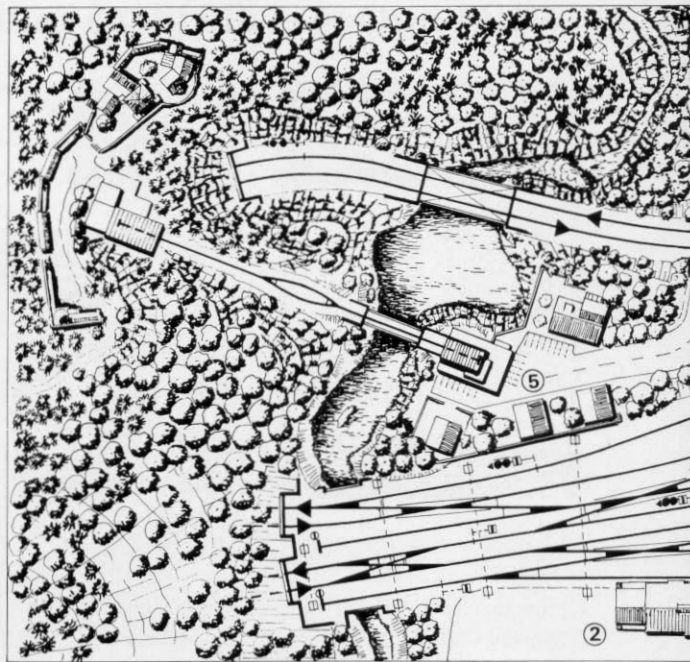
Auf dieser Anlage sind zwei umfangreiche zweigleisige Ringstrecken vorhanden. Eine davon ist elektrifiziert und mit einem eigenen Schattenbahnhof ausgestattet. Auf diese Weise haben auch die vielen schönen Ellok-Modelle ausreichend Auslauf.

Im Keilbahnhof werden die beiden Hauptstrecken nicht wirklich zusammengeführt. Sie berühren sich nur; der Übergang von einer Strecke auf die andere ist lediglich über eine Dkw möglich. Der Verkehr auf der Vorortstrecke sollte automatisiert werden, die Bediener können sich dann ganz auf interessanteren Betrieb mit der Hafenbahn und im Bw konzentrieren.

Trotz der verhältnismäßig großen Anlagentiefe ist noch gute Zugänglichkeit gewährleistet, da eine zweite Schauseite vorhanden ist (auf dem Plan rechts). Hinter dem Bergrücken, auf dem Plan oben, sollte auf jeden Fall noch ein schmaler Gang vorgesehen werden. Bei Ausstellungsbetrieb könnten hier dann auch die Bediener ihren Platz finden, ohne den Zuschauern im Weg zu stehen.

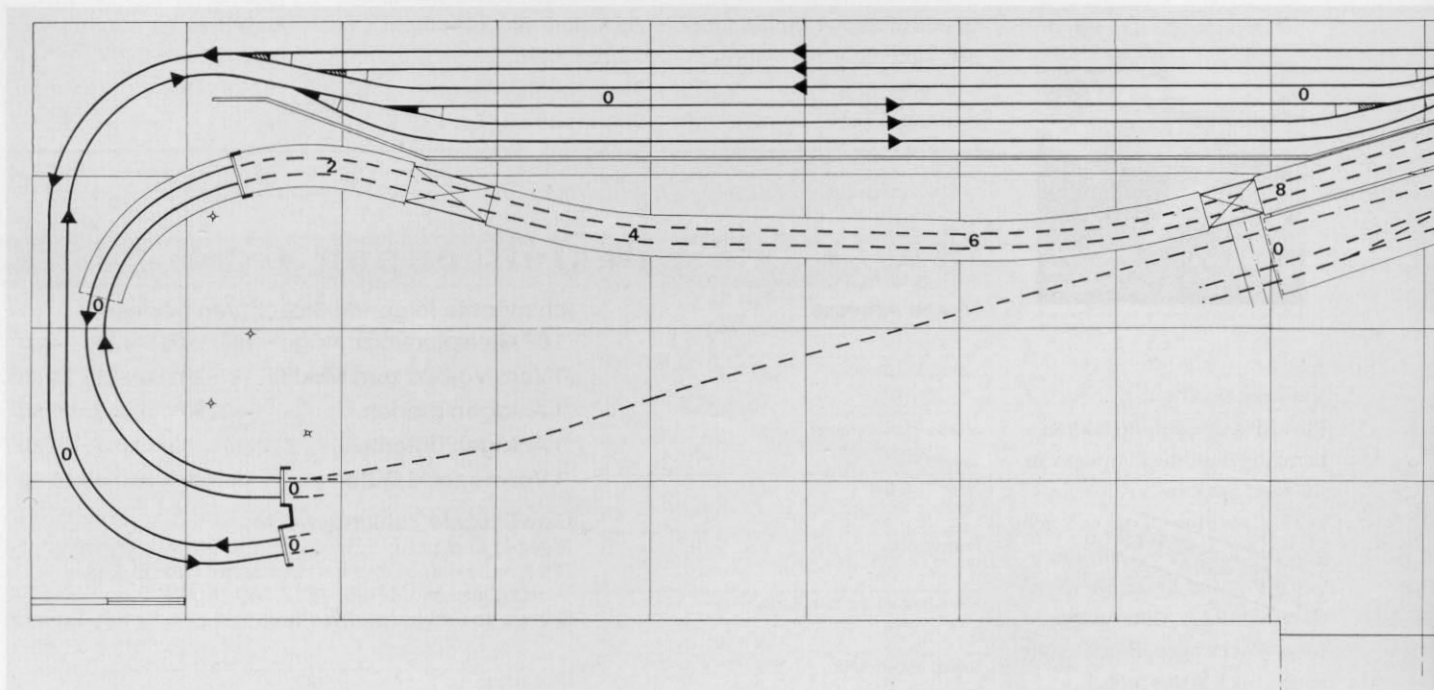
Die Planung erfolgte auf der Basis des Code-100-Gleissystems von Shinohara. Die auf den ersten Blick etwas eng erscheinenden Radien täuschen, der kleinste auf der Hauptstrecke im sichtbaren Teil beträgt immerhin etwa 70 cm.

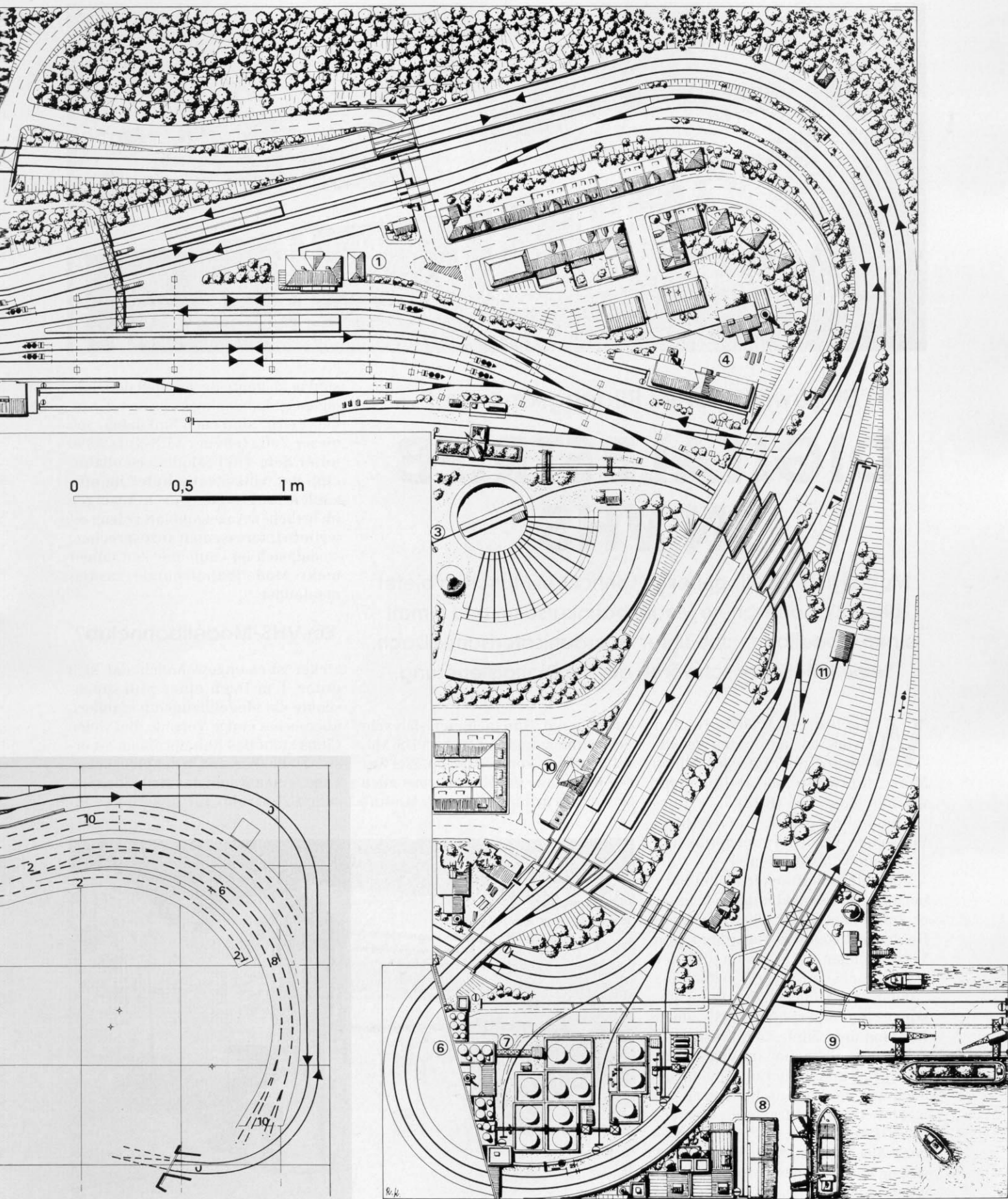
Rolf Knipper



DIE POSITIONEN IM EINZELNEN

- 1 Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs
- 2 Güterabfertigung
- 3 Bw mit Drehscheibe und Rundschuppen
- 4 Werksanschluß
- 5 Standseilbahn
- 6 Kulisse mit Durchfahrten
- 7 Tanklager und Industrie
- 8 Kai mit Lagerhaus
- 9 Schüttgutkai
- 10 Vorortbahnhof
- 11 Lokschuppen der privaten Hafenbahn







Ungewöhnliches Bildungsangebot

DIGITALBETRIEB IN VHS

Modell für Modellbahner. In Lohhof bei München bietet die Volkshochschule Modellbahnkurse an und nimmt einen Modellbahnclub unter ihr organisatorisches Dach. Seine Mitglieder schwören auf die Digitalsteuerung.

Wie bringe ich einen Haufen von Gleichgesinnten zusammen?“ So fragte sich Alfons Münz, Erzieher am Heilpädagogischen Zentrum (HPZ) in Unterschleißheim-Lohhof, einer 28 000-Einwohner-Gemeinde am nördlichen Stadtrand von München.

Als leidenschaftlicher Modellbahner und Modellstraßenbahner hatte er keine Lust mehr, alleine seinem Hobby nachzugehen. Da er über gute Verbindungen zur örtlichen VHS, der „Volkshochschule im Norden des Landkreises München“ verfügte, gelang es ihm im Frühjahr 1989, einen Kurs mit dem Titel „Vom Einsteiger-oval zur Modellbahn“ im Volkshochschulprogramm unterzubringen. Jedoch war die Enttäuschung groß. Es meldeten sich nur drei Interessenten. Die VHS reagierte mit der Stornierung des Kurses. Alfons Münz ließ sich davon aber nicht entmutigen und wagte den Versuch im Herbst 1989

noch einmal. Nun meldeten sich acht Teilnehmer, und der erste VHS-Modellbahnkurs konnte starten. Ziel war der Bau eines H0-Moduls, was auch erreicht wurde. Die ersten Module

sind noch heute Bestandteil der club-eigenen Modulanlage; von den „Gründervätern“ sind noch fünf dabei. Seit dieser Zeit steht der VHS-Kurs 8390 unter dem Titel „Modelleisenbahnclub der Volkshochschule“ im offiziellen Programm. Durch Anzeigen im örtlichen Anzeigenblatt gelang es, weitere Interessenten anzusprechen, so daß sich im Laufe der Zeit immer mehr Modellbahnfreunde zusammenfanden.

Ein VHS-Modellbahnclub?

Sicher ist es ungewöhnlich, daß sich unter dem Dach einer Volkshochschule ein Modellbahnclub etabliert, aber es hat einige Vorteile. Bei vielen Clubs steht das Raumproblem an erster Stelle. Wir sind in der glücklichen Lage, einen Raum des Heilpädagogischen Zentrums für unsere abend-



lichen Treffen nutzen zu dürfen. Wir sind im HPZ dankbare Gäste, wie auch andere Kurse der VHS. Die Werkräume dieser Einrichtung dürfen wir für unsere Bautätigkeit ebenfalls in Beschlag nehmen.

Wurden zu Anfang für den „Einsteigerkurs“ keine Gebühren verlangt, so beträgt der Beitrag pro Semester mittlerweile DM 20.– für Erwachsene, DM 10.– für Kinder und Jugendliche. Das Geld wird zur Finanzierung eines Lagerraums für unsere Module verwendet. Das Risiko trägt die VHS.

Wir kennen auch keine Probleme, was die Führung des Clubs anbelangt. Bei uns gibt es keinen Vorsitzenden und keinen Schriftführer, und was sonst noch alles zu einem „ordentlichen“ Vereinsleben gehört. Bei uns herrscht Teamwork. Wir entscheiden gemeinsam über Vorschläge und teilen die anfallenden Aufgaben gerecht auf. Daß Alfons Münz als Initiator des Ganzen und Verbindungsmann zur VHS als eine Art „Sprecher“ des Clubs fungiert, hat sich von selbst ergeben und war nie Gegenstand von Auseinandersetzungen.

Das Wichtigste in diesem Zusammenhang ist aber unsere völlige Eigenständigkeit. Niemand aus der Leitung der VHS macht uns Vorschriften, wie wir unser Clubleben zu gestalten haben.

Breites Berufespektrum

Die Mitglieder des VHS-Modellbahnclubs kommen aus den unterschiedlichsten Berufen. Hier trifft sich der Flugkapitän mit dem Azubi, der Lei-



ter eines Rechenzentrums mit dem Sozialpädagogen und der Lagerverwalter mit dem pensionierten Handwerker. Auch sind alle Altersgruppen vertreten. Vom 12jährigen Schüler bis zum Rentner reicht die Spanne.

Zu Beginn der Clubaktivitäten konzentrierten wir uns auf den Bau von einzelnen Modulen, die zuerst allein deshalb in Angriff genommen wurden, um Erfahrungen im Eisenbahnmodellbau zu sammeln. Grundlage dieser Module war eine eigens entwickelte VHS-Norm, die es gestattete, die einzelnen Teile zu einer längeren Strecke zu verbinden.

Neben dieser Bautätigkeit gab es an den einzelnen Clubabenden Vorträge zu im voraus festgelegten Themen aus der Welt der „großen“ Eisenbahn, zum Landschaftsbau und der Technik der Modellbahn. Vortragende waren meistens die Clubmitglieder selbst,

die sich intensiv auf diese Aufgabe vorbereiteten und sich auf diese Weise selbst Expertenwissen aneigneten, das sie den anderen im Club weitergeben konnten.

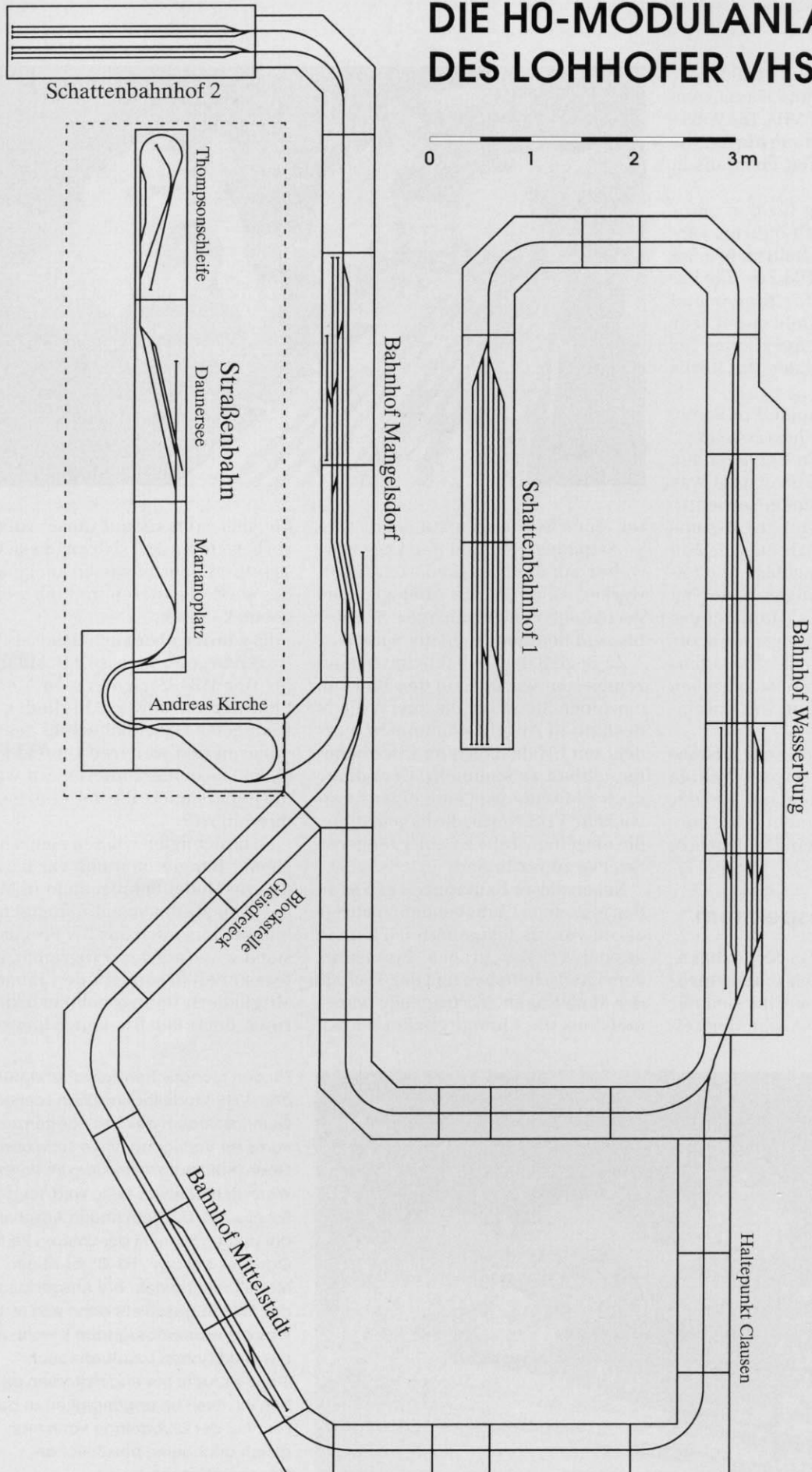
Es wurden aber auch Gäste als Vortragende gewonnen, so z.B. Mitarbeiter der DB, Vertreter von Modellbahnfirmen sowie Mitglieder befreundeter Modellbahnclubs aus dem näheren und weiteren Umfeld Münchens. Besonders interessant waren die Exkursionen, die der Club bereits durchführte.

So besichtigten wir den neuen Münchener Rangierbahnhof, wir besuchten die Modellbahnfreunde in Mühl-dorf/Inn zu ihrem zehnjährigen Jubiläum, und auch das Bw Freilassing stand schon auf dem Programm. Letzteres blieb besonders den jüngeren Mitgliedern in angenehmer Erinnerung, denn der Bw-Leiter und seine



Für den monatlichen Fahrabend steht dem VHS-Modellbahnclub in Lohhof der Gymnastikraum des Behindertenzentrums zur Verfügung (linke Seite oben). Oben: Bahnhof Wasserburg im Rohbau. Wenn immer etwas fertig wird, folgt Fahrbetrieb auf dem neuen Abschnitt. Die beiden Bilder in der unteren Reihe: Oberstes Ziel des VHS-Clubs ist der Modellbahnbetrieb. Die Ausgestaltung der Anlage geschieht dann sukzessiv. Was die württembergische K wohl auf der elektrischen Lokalbahn sucht? Ganz einfach: Die engen Radien erlauben ihr, ihre Kurvengängigkeit zu beweisen. Auf der Clubanlage kann man gleich auch seine persönlichen Neuerwerbungen testen.
Fotos: Reinhard Glander

DIE H0-MODULANLAGE DES LOHHOFER VHS-CLUBS



Zeichnung:
Reinhold Günther

Mitarbeiter erklärten nicht nur die technischen Einrichtungen, sondern ermöglichten auch Mitfahrten auf dem Führerstand einer Ellok. Daß die Anlage des dortigen Modellbahnclubs ebenfalls besichtigt wurde, versteht sich von selbst.

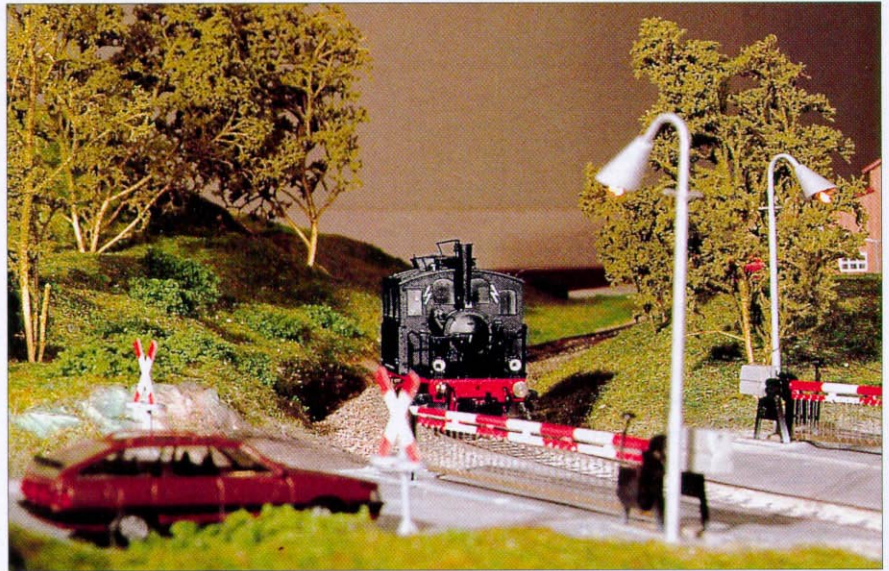
Eine Modulanlage

Doch das Bauen an einzelnen Modulen, viel Theorie und noch so schöne und interessante Besichtigungen können den Fahrspaß an einer richtigen Modellbahnanlage nicht ersetzen. Viele neu hinzugekommene Mitglieder brannten außerdem darauf, sich endlich praktisch zu betätigen.

So reifte der Entschluß, eine richtige Modulanlage zu bauen. Wir wollten endlich einmal weite Strecken fahren können, nicht immer nur Kreisverkehr, wie er auf Heimanlagen aus Platzgründen vorherrscht.

Der Entschluß zum Bau einer solchen Anlage wurde an einem Clubabend im Frühjahr 1992 gefaßt. Die Begeisterung war so groß, daß noch an diesem Abend sieben Modulrahmen im Rohbau entstanden sind und in einer spontanen Spendenaktion das Geld für erste Materialeinkäufe aufgebracht wurde. Natürlich war uns klar, daß niemand eine derartige Aufgabe ohne Planung bewältigen kann. Wir entwickelten deshalb ein Konzept, wie wir weiter vorgehen wollten.

Als Thema der Bahn wählten wir eine eingleisige Hauptstrecke irgendwo in Süddeutschland. Drei Bahnhöfe waren vorgesehen: *Wasserburg*, dessen Gleisanlagen sich am Vorbild



(Strecke nach Mühldorf/Inn) orientieren sollten, *Mittelstadt*, ein Durchgangsbahnhof an der Strecke, und *Mangelsdorf*, ein Bahnhof an der Hauptstrecke, von dem eine Überlandstraßenbahn mit Güterverkehr in die Kleinstadt *Daunersee* anschließt. Außerdem sollte es noch eine direkte Strecke von Wasserburg nach Mangelsdorf geben. Als technische Vorgaben einigten wir uns auf Zweileiter-Schienensystem mit digitaler Zugsteuerung (Selectrix von Trix).

Modulnormen unerlässlich

Die Module, die zu Beginn unserer Modellbahnaktivitäten gebaut wurden, haben sich sehr schnell für den gemeinschaftlichen Betrieb als wenig geeignet herausgestellt. Wir waren noch zu sehr Individualisten gewesen

und hatten nicht an ein mögliches „Gesamtkunstwerk“ gedacht. Deshalb galt es zunächst, unsere VHS-Norm zu überarbeiten.

Als Moduloberkante wurden kindgerechte 80 cm gewählt. Das Trassenbrett wurde 7 mm stark, ein geräuschkämmender 5-mm-Korkstreifen kam darauf. Schwellenband und Schiene (Pilz bzw. Roco, 2,5 mm) haben zusammen 3 mm, so daß sich die Schienenoberkante 815 mm über dem Boden befindet.

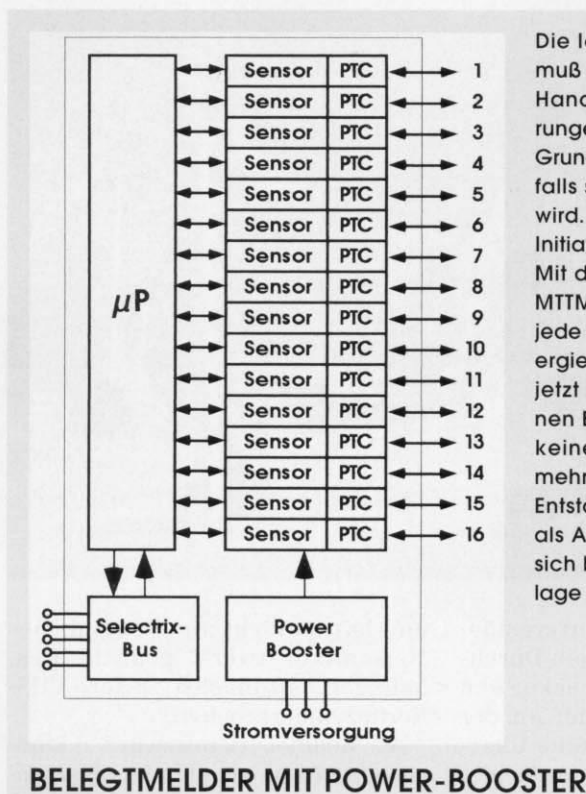
Die Normbreite der Module beträgt 500 mm. Bahnhöfe und Abzweigmodule können davon abweichen. An den Enden jedes Moduls gilt: Gleismitte ist gleich Modulmitte. Zwischen den Modulenden hat jeder freie Gestaltungsmöglichkeiten.

Der Übergang von einem Modul zum nächsten besteht aus einer



Modellbahn als Volkshochschulkurs. Da geht es definitionsgemäß vor allem ums Lernen. Dem „Erfahrungsstand“ entsprechend unterschiedlich sind die einzelnen Module ausgestaltet. Keiner redet dem anderen drein. Das gilt auch für die im Club ungewöhnlich zahlreich vertretenen Kinder und Jugendlichen. Sie sollen ihren eigenen Stil finden. Dabei erhalten sie selbstverständlich Hilfe von den Fortgeschrittenen. Sie sind also in den Club integriert. An den Gedanken, eine eigene Jugendabteilung aufzumachen, käme hier keiner.

Fotos: Reinhard Glander



Die Idee ist simpel, aber man muß erst mal darauf kommen. Handelsübliche Digitalsteuerungen bieten generell nur ein Grundsortiment, welches allenfalls sehr langsam ausgebaut wird. Das eröffnet Raum für die Initiative von Entwicklern. Mit diesem Belegtmelder von MTTM für Selectrix bekommt jede Blockstelle ihre eigene Energie. Ein Kurzschluß wirkt sich jetzt nur noch in der betroffenen Blockstrecke aus und hat keinerlei lähmenden Einfluß mehr auf die übrige Anlage. Entstanden ist das Gerät auch als Antwort auf Probleme, die sich beim Betrieb der Clubanlage ergeben haben.

Stromversorgung

Diese Anforderungen erfüllen die Belegtmeldermodule des Zubehörentwicklers MTTM. Sie haben zusätzlich einen integrierten Powerbooster, der für genügend Fahrenergie in jeder der 16 einzeln abgesicherten Blockstrecken sorgt. Die Stromversorgung der Belegtmeldermodule erfolgt über ein zentrales Netzgerät, welches auch alle anderen Stromverbraucher versorgt. Es stellt ca. 10 Ampère zur Verfügung.

Bei einer Modulanlage, die des öfteren auf- und abgebaut wird, ist die Schienenverbindung zwischen den einzelnen Modulen elektrisch nicht immer optimal. Deshalb wurde zur Vermeidung von Unterbrechungen in jedem Modul eine eigene Verbindung zur Schiene hergestellt. Die Module sind darüber hinaus noch untereinander durch je zwei Adern für die Fahrenergie und für den Lichtstrom verbunden.

Trotz polarisierter Herzen ...

Grasfläche. Die Länge jedes Moduls ergibt sich aus dem beschlossenen Anlagenplan, ebenso die Anzahl von geraden Modulen und Kurvenmodulen. Hier sind wir in unserer Gestaltungsfreiheit an den uns für die Fahrwochenenden genutzten Gymnastiksaal des HPZ gebunden.

Erste Er-Fahrungen

Wir begannen mit Begeisterung zu bauen, und schon nach wenigen Bauabenden konnte sich das Ergebnis sehen lassen. Zwar fehlte es noch hie und da an Landschaftsgestaltung, die Technik aber war im wesentlichen vorhanden, und es konnte gefahren werden. Wir fieberten dem ersten Fahrwochenende entgegen.

Der Aufbau am Freitag abend ging besser vonstatten, als wir dachten. Erste Fahrversuche wurden noch vor Mitternacht durchgeführt. Am Samstag ging es dann in die vollen: Zum ersten Mal rollten Züge auf unserer Anlage. Wir waren selbst überrascht, wie professionell das schon ablief.

Bei diesen allerersten Fahrversuchen wurde einfach die Selectrix-Zentraleinheit über nur eine Einspeisung an das Gleis angeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt waren noch nicht sehr viele Fahrzeuge im Einsatz und

die Schienen zum großen Teil noch nicht gealtert bzw. eingeschottert.

Im Laufe dieses ersten Fahrwochenendes lernten wir eine Menge dazu. Je mehr rollendes Material unterwegs war, um so unübersichtlicher wurde der Betrieb. Wir riefen uns gegenseitig die Fahraufträge zu, oft nach dem Motto *Wer am lautesten schreit, fährt zuerst*, was natürlich Mißverständnisse und Durcheinander nach sich zog. Glücklicherweise gelang es uns, eine alte Telefonanlage aufzutreiben, mit deren Hilfe Ordnung und Disziplin in den Bahnbetrieb einkehrten. Jeder Bahnhof hat seitdem seine Nummer; die Fahraufträge werden telefonisch übermittelt.

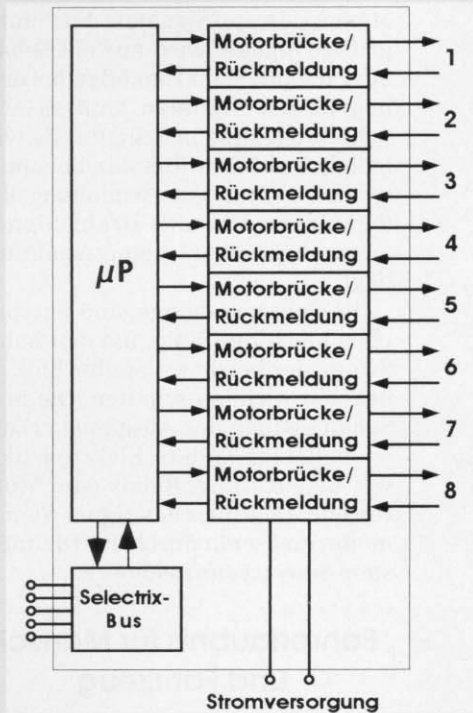
Nachdem der Schienenweg eingeschottert und eingefärbt war, kam es beim gleichzeitigen Einsatz von mehreren Fahrzeugen zu Problemen. Deshalb stellten wir folgende Anforderungen an unsere Fahrenergie: Bei einer Anlage dieser Größe muß immer, egal welche Fahrzeuge zum Einsatz kommen, genügend Fahrenergie auf den einzelnen Blockstrecken verfügbar sein. Außerdem braucht man eine Belegtmeldung für jeden Block, und Kurzschlüsse dürfen nicht die gesamte Anlage „ausgehen“ lassen, sondern nur den Block, in dem er sich ereignet hat.

Damit auch kleine Loks problemlos im Kriechgang über Weichen kommen, entschieden wir uns, nur Weichen mit polarisierten Herzstücken einzusetzen. Weichen dieser Art haben den Vorteil, daß sie durchgängig stromführend sind und somit eine bessere Stromaufnahme bieten. Als Antrieb sind Stellmotoren von Bemo und Fulgurex im Einsatz, die zusätzliche Umschalter für die Weichenherzstückpolarisierung besitzen. Die Ansteuerung der Weichenmotoren übernehmen Weichenmodule von MTTM.

... Weichenprobleme!

Während der ersten Fahrbetriebe stellten sich zwei Problemzonen bei den Weichen heraus. Zum einen zeigten sich Kontaktprobleme auf den Weichenzungen und den Weichenmittelteilen, zum anderen wurden öfter Weichen aufgefahren, was zu einem Kurzschluß führte und sogar die Stromabnehmer einiger Loks und die Polarisierungsumschalter von einigen Bemo-Motoren zerstörte.

Da die weicheninternen Kontakte nach Färben und Einschottern nicht mehr optimal funktionierten, beschlossen wir, die Weichenzunge mit der entsprechenden Schiene durch



DECODER FÜR MOTORWEICHEN

Gleiches wie für den Belegtmelder gilt auch für den Weichendecoder: eine praxisgerechte Lösung nicht nur für Probleme dieser Clubanlage. Was bei Selectrix von zwei verschiedenen Gerätegruppen erledigt werden muß, läßt sich in einer einzigen zusammenfassen: Weichen stellen und Weichenstellung rückmelden. Das spart zumindest Arbeit. Da MITM-Geräte als Bausätze lieferbar sind, hat man zudem einen Preisvorteil. In den Motorweichendecoder ist wieder ein Mikroprozessor integriert, der die ankommenden Daten entwirrt. Digitalstrom: viel zu kostbar für einfache Stellantriebe, weshalb sie die Energie aus einem einfachen Trafo beziehen.

zuviel für die Schaltkontakte und bisweilen auch für die Radstromabnehmer. Die Lösung bestand darin, einen weiteren PTC in die Zuleitung zum Weichenherzstück zu schalten; er begrenzt den Strom auf ca. 400 mA.

PTC sind Kaltleiter, die bei Erwärmung den Widerstandswert erhöhen und somit den Strom begrenzen. Es gibt davon spezielle Arten, die als „selbstheilende Sicherungen“ eingesetzt werden können.

Der Selectrix-Bus

Der Selectrix-Bus ist nichts anderes als ein fünfadriges Kabel, das auf beiden Seiten, ähnlich einem Audio-Stereo-Kabel, jeweils einen fünfpoligen DIN-Stecker besitzt. Damit werden alle Selectrix-Geräte untereinander verbunden und können somit alle Informationen aus der Zentraleinheit empfangen oder Informationen zur Zentraleinheit zurücksenden. Die Kabel können stern- und/oder kreisförmig verlegt werden. Der Bus ermöglicht auch den sogenannten „Walk-around“-Betrieb, der für große Anlagen unbedingt notwendig ist. Dabei kann ein Lokführer seine Lok verfolgen und den Regler in die dafür vorgesehenen Verteilerdosen stecken, ohne daß während des Umsteckens Information verlorengeht.

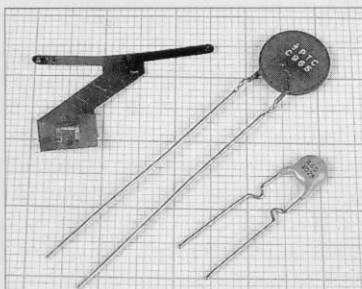
Wir stellten bei den ersten Fahrversuchen Betriebsstörungen fest, die erst verschwanden, als wir abgeschirmtes Kabel einsetzten. Dies war

hochflexible, sehr dünne Litzen zu verbinden.

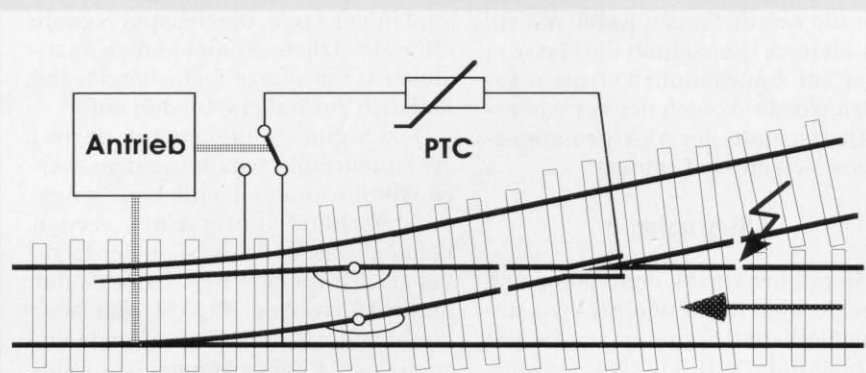
Das Auffahren der Weichen stellte schon ein größeres Problem dar. Da wir zur Zeit die meisten Weichen noch einzeln stellen, kann versehentliches Auffahren einer falsch gestellten Weiche nicht verhindert werden. Also mußte eine technische Lösung her: Wie schon erwähnt, beziehen un-

sere Blockstellen ihren Strom aus Belegtmeldermodulen mit integriertem Booster, der relativ hohe Leistung bringt. Manche Triebfahrzeuge ziehen schon mal 1,5 Ampère, also begrenzt der Belegtmelder den Strom auf diese Größe. Er tut das mit einem PTC.

Tritt aber ein „satter“ Kurzschluß im Weichenbereich auf, dann ist das

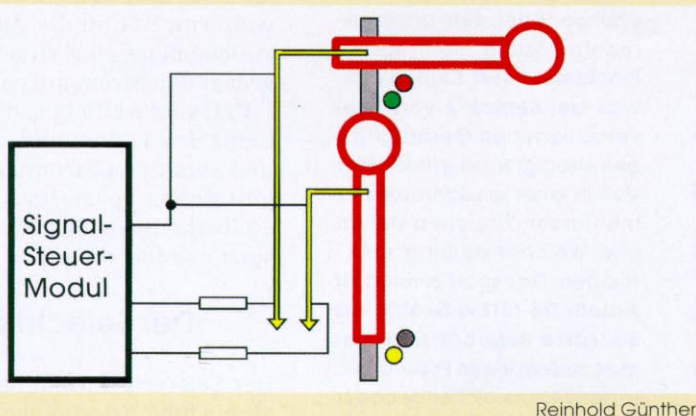


Kurzschlußschäden und wie man sie verhindern kann. Oben ein ausgeglühter Radschleifer, der an einem „satten Kurzen“ beteiligt war. PTC-Widerstände, der große für 1,5 A, der kleine für 400 mA, begrenzen den Strom, wenn sie heiß werden. Der große wird für die generelle Stromversorgung eingesetzt, der kleine schützt Schleifkontakt und Umschalter in der Weiche, wenn sie aufgefahren wird (siehe Richtungspfeil und Weichenstellung).

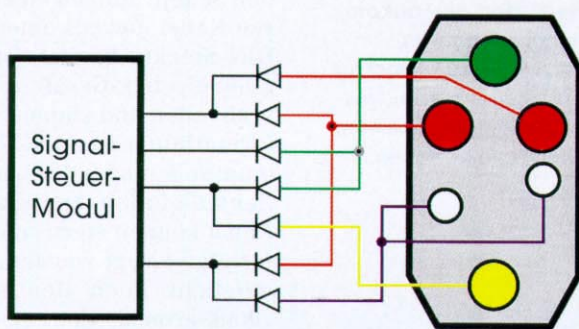


KURZSCHLUSS-SCHUTZ FÜR WEICHENHERZEN

MODUL FÜR SIGNALSTEUERUNG



Reinhold Günther



Möglichst ökonomisch, auch beim Digitalbetrieb, so die Devise für das Signalsteuermodul, mit dem man alle Arten von Signalen und Signalantrieben steuern kann. Universelle Einsetzbarkeit, Abkehr von Einzelösungen und Übersichtlichkeit: Diese Stärke von Digitalsystemen sollte man nutzen. Kleinere Hersteller, wie MTTM, sind da wendiger als die „Öltanker“, denen größere Hersteller oft gleichen. Arbeitsteilung zwischen beiden: eine gute Idee. Beide werden davon profitieren.

wohl darauf zurückzuführen, daß über die relativ langen Kabel mit relativ kleinem Querschnitt die Masse in bezug zur Zentraleinheit etwas angehoben wurde. Wegen des vergrößerten Querschnitts der Abschirmung erledigte sich dieses Problem.

Signale

Die Hersteller von Modellbahnen und Zubehör bieten eine Vielzahl von unterschiedlichen Signalen an. Es gibt Formsignale mit elektromagnetischem und mit Memory-Draht-Antrieb, Lichtsignale mit LED und Glühlampen.

Auf unserer Anlage sind die unterschiedlichsten Signale eingebaut. Sie sollten alle mit der Trix-Digitalsteuerung geschaltet werden können. Mit den Signal-Steuermodulen von MTTM kann diese Aufgabe recht einfach

gelöst werden. Diese Steuermodule sind in der Lage, die meisten Signale ohne zusätzliche Komponenten anzusteuern. Für einige Lichtsignale sind lediglich zusätzliche Dioden nötig.

Das Signal-Steuermodul besitzt zweiunddreißig Schaltausgänge, welche für die unterschiedlichen Signale entsprechend konfiguriert werden können. Das Modul ist so in der Lage, bis zu 32 einbegriffige Signale oder bis zu 16 zweibegriffige Signale oder bis zu acht vierbegriffige Signale anzusteuern. Ebenso können 32 einflügelige oder 16 zweiflügelige Memory-Draht-Formsignale betrieben werden.

Das Mischen der unterschiedlichen Signale an einem Signal-Steuermodul ist möglich. Alle hier genannten Module sind als kostengünstige Bausätze von MTTM erhältlich. Besonders effizient erweist sich das Signal-Steuer-

modul bei der Ansteuerung von Memory-Draht-Signalen. Für einbegriffige Signale wird nur ein Schaltausgang pro Signal benötigt, bei dreibegriffigen Signalen sind es zwei Schaltausgänge pro Signal. Es wird lediglich ein Vorwiderstand benötigt, wenn die Versorgungsspannung über der für die Memory-Draht-Signale angegebenen Versorgungsspannung liegt.

Die Schaltausgänge sind entsprechend leistungsfähig, um den hohen Strom, der bei dieser Stelltechnik gebraucht wird, zu schalten. Die hohe Schaltleistung der Ausgänge erlaubt es, beliebige andere Elektroartikel, wie Beleuchtung, Relais oder Motoren ebenfalls über das Signal-Steuermodul und somit durch das Digitalsystem Selectrix anzusteuern.

Fahrerlaubnis für Mensch und Fahrzeug

Einige ältere Wagen auf der Anlage machten uns Probleme. Einseitig isolierte Radsätze und leitende Kuppelungen erwiesen sich als Ursache von zunächst unerklärlichen Kurzschlüssen. Seitdem dürfen nur noch Fahrzeuge auf die Anlage, die von unserer technischen Inspektion als für den Fahrbetrieb geeignet abgenommen und gekennzeichnet wurden.

Einige Mitglieder hatten Schwierigkeiten im Umgang mit der digitalen Zugsteuerung. Also führten wir Lokführerkurse ein, und mittlerweile hat jedes Mitglied ein Zertifikat, das die Eignung zum Fahrdienst bestätigt. Bei uns fahren nicht nur die altgedienten Modellbahner, sondern auch die jüngsten Mitglieder, aber jeder muß zuerst seine „Prüfung“ bestanden haben.

Auf unserer Anlage rollen digital umgerüstete Gleichstromlokomotiven aller Hersteller. Durch die Digitaltechnik ist es uns möglich, unsere Züge mit realistischen Geschwindigkeiten fahren zu lassen. Besonders das gleichmäßig langsame Fahren selbst problematischer Fahrzeuge, bislang noch die Domäne von Selectrix, hat es uns angetan. Raserei auf der Modellbahn gibt es bei uns nicht.

Wenn wir bisweilen versuchsweise einen Computer als ideale Extension des Digitalsystems einsetzen, dann geht es uns nicht um „Cyberail“. Wir driften nicht ab in virtuelle Welten, sondern benützen den Rechner und

ein geeignetes Programm zur Lösung uralter, ganz realer Betriebsaufgaben auf unserer ebenfalls höchst realen Clubanlage. Dadurch verliert das Modellbahnhobby keineswegs an Geruhsamkeit. Vielmehr gewinnt es eine Facette hinzu, die es für viele noch attraktiver machen kann.

Auch jenseits des VHS-Hörsaals aktiv

Unsere Module sind heute aus dem Rohbaustadium herausgewachsen, und viele von ihnen verfügen schon über eine perfekte, fein detaillierte Landschaft. Die Übergänge von einem Modul zum nächsten wurden so optimiert, daß eine vollkommen ebene Verbindung entstand. Zugtrennungen gehören der Vergangenheit an. Heute verfügen wir über 28 Module mit insgesamt etwa 60 Quadratmetern Fläche. So haben wir bei unseren Fahrenden genügend Auslauf und auch etwas fürs Auge.

Ein für uns großes Ereignis fand im Januar 1994 statt. Im Rahmen einer Ausstellung des Fotoklubs der VHS und einer Ausstellung der Arbeitsgruppe Ökologie durften wir unsere Anlage im kleinen Saal des Bürgerhauses Unterschleißheim für ein Wochenende präsentieren. Die Fotoausstellung hatte die Bahn zum Thema, so bot sich unser Beitrag geradezu an.

Zum ersten Mal konnten wir unsere Anlage der Öffentlichkeit vorstellen. Es kamen Hunderte von Besuchern, um unsere Anlage zu sehen. Neben den vielen interessanten Gesprächen und den Kontakten, die wir knüpfen konnten, stießen einige neue Mitglieder zu uns, denen unsere Existenz bislang verborgen geblieben war.

Die Veranstaltung zeigte uns, daß wir mit unserer Art, das Modellbahnhobby zu betreiben, richtig liegen. Wir haben unsere Mischung aus Theorie und Praxis, d.h. Vorträge und Bauabende, bis heute beibehalten. An Themen für die Vortragsveranstaltungen

mangelt es uns nicht, und an der Modulanlage geht uns die Arbeit in absehbarer Zeit auch nicht aus. Besonders bei den Bahnhöfen *Wasserburg* und *Mangelsdorf* muß noch viel getan werden. Das hindert uns aber nicht, schon ein bißchen weiter in die Zukunft zu blicken. Die N-Bahner unter uns träumen schon recht konkret von einer Spur-N-Modulanlage. Erste Entwürfe existieren bereits auf EDV-Papier ...

Reinhard Glander
Reinhold Günther
Ernst Mosinski

Wollen Sie mehr über den VHS-Modellbahnclub wissen, dann wenden Sie sich bitte an

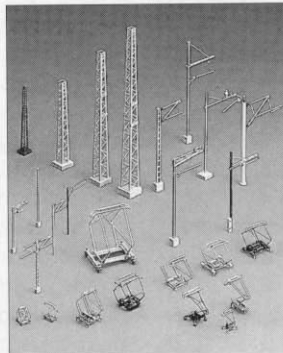
Alfons Münz
HPZ
Feldstraße 29
85716 Unterschleißheim

OBERLEITUNGEN - STROMABNEHMER

für N - HO - O
alle Masten aus Metall,
Fahrleitung gespannt

Katalog: 6,- DM (Ausland 10,- DM)
Katalog und Aufbauanleitung: 12,- DM
(Ausland 20,- DM) bitte in Briefmarken.
Direkt oder in Ihrem Fachgeschäft

über 40 Jahre
SOMMERFELDT
D-73110 Hattenhofen
Friedhofstraße 42



M 1
M 1,4
M 1,7
M 2
M 2,5
M 3

Wir liefern sämtliche Schrauben, Muttern, Zubehör sowie Gewindeschneidwerkzeuge ab M1 bis M4. Sie erhalten unsere Listen „MB“ gegen Freiumschlag.

Hans-H. Honig,
Holser Heide 32, 33154 Salzkotten

MODELLBAHNZUBEHÖR für Z, N, HO
Kompromißlos im Maßstab und Ausleuchtung! Nach Vorbildern
Innovative Beleuchtungen für mobile und stationäre Modelle
Lichterketten und LED-Segmente für Karussells u. a. Kirmesgeschäfte
Straßenleuchten mit Lichtleiter oder LEDs. LED-Zugbeleuchtungen für digitalen und konventionellen Betrieb. Elektronik. Filigranes Zubehör in Astechnik. Bastelmaterial wie subminiatur-LED, -Rohre und vieles mehr
Farbkatalog, Neuheitenblatt und Preisliste gegen DM 6,- in Briefmarken

modellbau mayerhofer
Waldheimstraße 17, D-73734 Esslingen, Telefon und -fax. 0711/386185

Über 10 Jahre: Der N-Spur-SCHLAGER

– der **beste** Schienenreinigungs-Lokzug mit ausgezeichneten Reinigungs- und Fahreigenschaften! Kleinste Radien, Steigungen, Weichen kein Problem! Gewicht 1/4 kg; Großserien-Qualitäts-Produkt. **Begeistertes Lob** von meinen Kunden! Berichte in MIBA 6/86 u. EM 8/85. Ausführliche Detailinformation N-MB erhalten Sie geg. frankiertes Briefkuvert od. internat. Antwortschein. Nur Versand

Fa. G. Lehnert · N-Spur-Hits · Bezoldstr. 8 · D-81545 München

Nochmals Ausverkaufsangebote mit Resten unseres Lagers:

PIKO HO 6333 BR 38, DR 133,-	752 BR 38 u. 5 Güterwagen, DR 175,-
IHC, USA HO "Corky's Carnival Train" 7-tlg., FM-Diesel-Lok + dummy, 4 versch. 50" box cars, 1 caboose 199,-	
Heljan 11160002 SJ, 3-tlg. Triebzug IC-3, KÜSTPILEN, weiß / rot / blau / silber 364,-	
Heljan DK HO Bausätze	1777 Gasthaus mit Vorgarten 11,70
1760 kl. Güterschuppen 8,60	1781 Haus mit Pergola 11,20
1773 kl. Haus im nordischen Stil 8,20	1792 Sennhütte und Scheune 9,70
1776 Tankstelle 10,00	1799 Fachwerkhaus, Museum 24,00

Lieferung ab DM 120,- portofrei in BRD, an unbek. Besteller geg. Nachn. Versand, MB11 mit weiteren Angeb. geg. DM 3,- in Briefm. Räumungsverk. Kondition: 5% Rabatt über 40,-, 10% ü. 150,-, 20% ü. 150,-, 30% ü. 300,-, 40% ü. 500,- Lieferwert.

Modellbahn-Hof Burghofen 37284 Waldkappel, Thüringer Str. 3, Tel. 0 56 56 / 6 34 (Fax 18 12)
Postbank Berlin 54699-102 BLZ 100 100 10
ALFRED NEUSSNER (Vor Besuch bitte Zufahrtsbeschreibung anfordern)

Modelleisenbahnen

Basels größte Auswahl für Modelleisenbahnen
sämtlicher Markenfabrikate und Zubehör.
Verlangen Sie unsere Gratis CH-Sonderliste
Prompter Versand in alle Welt

Bercher + Sternlicht AG

Spalenberg 45
CH 4051 Basel

Telefon (0 61) 2 61 25 50
Fax (0 61) 2 61 30 83



In die Volkshochschule geht man, wenn man für einen Pappenstiel Italienisch lernen möchte. Töpferkurse sind beliebt, weniger ihre Produkte, denn die fünfundzwanzigste undichte Vase paßt weder aufs heimische Sideboard, noch vermag sie als originelles Geschenk durchzugehen. Spötter haben die Wendung der Volkshochschulen hin zum bunten Freizeitzirkus mit ihren Mitteln kommentiert, so etwa Lorient, der seine Jodelschülerin, Hausfrau um die 40, die Teilnahme am Kurs ungefähr so begründen läßt: „Wenn die Kinder aus dem Haus sind,

Club? „Bemerkenswert daran ist“, so Herbert Becke, „daß dort jeder von jedem lernen kann. Es gibt keinen Schulunterricht, und trotzdem – oder gerade deswegen – kommen die Mitglieder erstaunlich rasch weiter.“ Die Lernwilligen konsumieren also nicht die Leistung eines Lehrers, sondern organisieren ihre Bildung selbst.

Außerdem: „Wenn man z.B. einen Italienischkurs macht, lernt man für sich, und nach dem Kurs ist Schluß, es sei denn, man besucht den Folgekurs für Fortgeschrittene. Beim Modellbahnclub ist das anders. Die haben ein gemeinsames praktisches Ziel, für dessen Verwirklichung sie in längeren Zeiträumen denken und arbeiten müssen.“ Das gemeinsame Lernen schlägt sich also in greifbaren Resultaten nieder. Man sieht, was man gelernt hat, und man nimmt sich Zeit, die nicht mit dem VHS-Semester endet.

Volkshochschulen vereinen in ihren Kursen Menschen von unterschiedlichem Lebensalter. Im Modellbahnclub sind auch Kinder und Jugendliche. Herbert Becke: „Die gehören normalerweise nicht zu unseren Kursteilnehmern. Erstaunlich, wie die mitarbeiten. Der Club unterstützt sie, indem er sie gerade nicht belehrt. Sie haben genug Schule. Wenn sie außerdem noch etwas lernen wollen, dann bestimmt nicht durch Belehrung. Alfons Münz, Sozialpädagoge und Initiator des Clubs, hat dafür eine gute Hand.“

Unterschleißheim-Lohhof hat sich in den letzten 30 Jahren vom Bauern- und Siedlerdorf zu einem Teil der grauenvoll verbauten Zivilisationssteppe unmittelbar nördlich von München entwickelt. Dem Außenstehenden kommt die Sozialstruktur absolut chaotisch vor. „Ein solcher Club bietet nicht nur den Jugendlichen Gelegenheit für soziale Bindungen. Auch die Zusammensetzung der erwachsenen Mitgliedschaft zeigt, daß die Modellbahn Menschen mit unterschiedlichen Berufen und verschiedenen sozialen Hintergründen zusammenbringen kann.“ Herbert Becke ist stolz auf „seinen“ VHS-Modellbahnclub, sicher auch deshalb, weil er ganz nebenbei und ohne professionelle Anleitung einige ursprüngliche Ziele der Volkshochschulbewegung verwirklicht. Zu den von VHS-Leuten oft gefürchteten Kurskonsumenten gehören seine Mitglieder nicht.

Zum Erfolg dieser VHS-Aktivität „von unten“ trägt selbstverständlich ihr Gegenstand entscheidend bei. Modellbahnerei ist nur durch Erfahrung zu lernen. Daß sie so vielseitig ist, hält ihre Adepten bei der Stange. Und schließlich: Gemeinsam macht's mehr Spaß.

Aiso auf, Modellbahnbegeisterte, organisiert Euren eigenen VHS-Modellbahnclub und geht mit Euren Resultaten an die Öffentlichkeit. Auch Eurem Bürgermeister wird's recht sein, wenn er ein Scheibchen von Eurer Publicity abbekommt. Bertold Langer

MODELLBAHN ZWISCHEN JODELKURS UND IKEBANA?



Nachwuchs für unser Hobby. Die Mitglieder des VHS-Modellbahnclubs in Unterschleißheim haben damit keine Probleme. Links Alfons Münz, sein Initiator, rechts der Leiter der Volkshochschule im Norden des Landkreises München Herbert Becke. Foto: Reinhard Glander

braucht man was Eigenes!“ Ein britischer Spaßvogel verstieg sich sogar dazu, der Volkshochschule einen Kurs „Herzchirurgie für Anfänger“ anzudichten.

Angetreten waren die Volkshochschulen, Adenjenigen eine Bildungschance zu eröffnen, die sie nicht schon von Geburt an hatten, wobei die höhere Bildung auch sozialen Aufstieg versprechen sollte. Heute, da der Stand der formalen Bildung soviel besser geworden ist, scheint die ursprüngliche Aufgabe überflüssig geworden zu sein. Die Volkshochschule versorgt ihre Klienten mit dem, was sie auch mal gerne wissen und können möchten, und macht diesbezüglich ihre vielfältigen Angebote. Sinnvoll ist, was anscheinend Spaß macht und nachgefragt wird, Illusionen über den persönlichen Nutzen inklusive – so das erste satirische Beispiel. Die Frage nach dem erreichbaren Niveau stellt sich erst in zweiter Linie – siehe das wirklich bitterböse zweite Beispiel.

Nun gibt es sogar einen VHS-Modellbahnclub. Er hat sich auf den vorangegangenen Seiten eindrucksvoll vorgestellt. Was hält der Leiter der betreffenden VHS von diesem

RIESEN- DING AUF WENIG PLATZ

In MIBA 7/73 fanden wir einen Artikel über die Clubanlage der Eisenbahnfreunde Weinheim. Eng geht's zu, aber sie ist voll faszinierender Motive.

In diesem Heft haben wir schon viel über Clubanlagen philosophiert. Und jetzt so was! Da gehen ja gerade mal drei Mann rein, die dann selbstvergessen spielen können. Die anderen Clubmitglieder warten solange vor der Tür, bis sie drankommen. – Aber Spaß beiseite. Dies ist eine hervorragende Anlage, nur mangelt es hauptsächlich an Breite.

Eng am Vorbild

Der Bahnhof *Weinheim* macht den fürs Vorbild typischen Knick. Am rechten Bahnhofskopf liegt das attraktive Bw für die Nebenbahn nach Fürth im Odenwald, von der in Mörlenbach eine Linie nach Wahlen abgeht. Über die linke Ausfahrt führt die breite Straßenbrücke mit den meter-spurigen OEG-Gleisen, die Weinheim im Überlandverkehr einerseits mit

Heidelberg, andererseits mit Mannheim verbinden. Thema also: Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn.

Die Nebenbahn quält sich in engen Kurven das Weschnitztal hinauf und überwindet beim *Hp Weinheim-Tal* dieses Gebirgsflüßchen. Einige Tunnel befinden sich in diesem Abschnitt. Den starken Höhengewinn symbolisiert eine Wendel, die es beim Vorbild jedoch nicht gibt.

Wieder eng am Vorbild: *Bf Mörlenbach*, ein Keilbahnhof in unmittelbarer Nähe der Ortschaft. Die Nebenbahn zweigt hier in enger Kurve gleich bei der Bahnhofseinfahrt ab. Das Empfangsgebäude steht im Zwickel und ähnelt sehr dem EG *Reichelsheim* von Kibri. Nun folgen auf dem Wahlener Ast Steigungen bis zu 33 Promille.

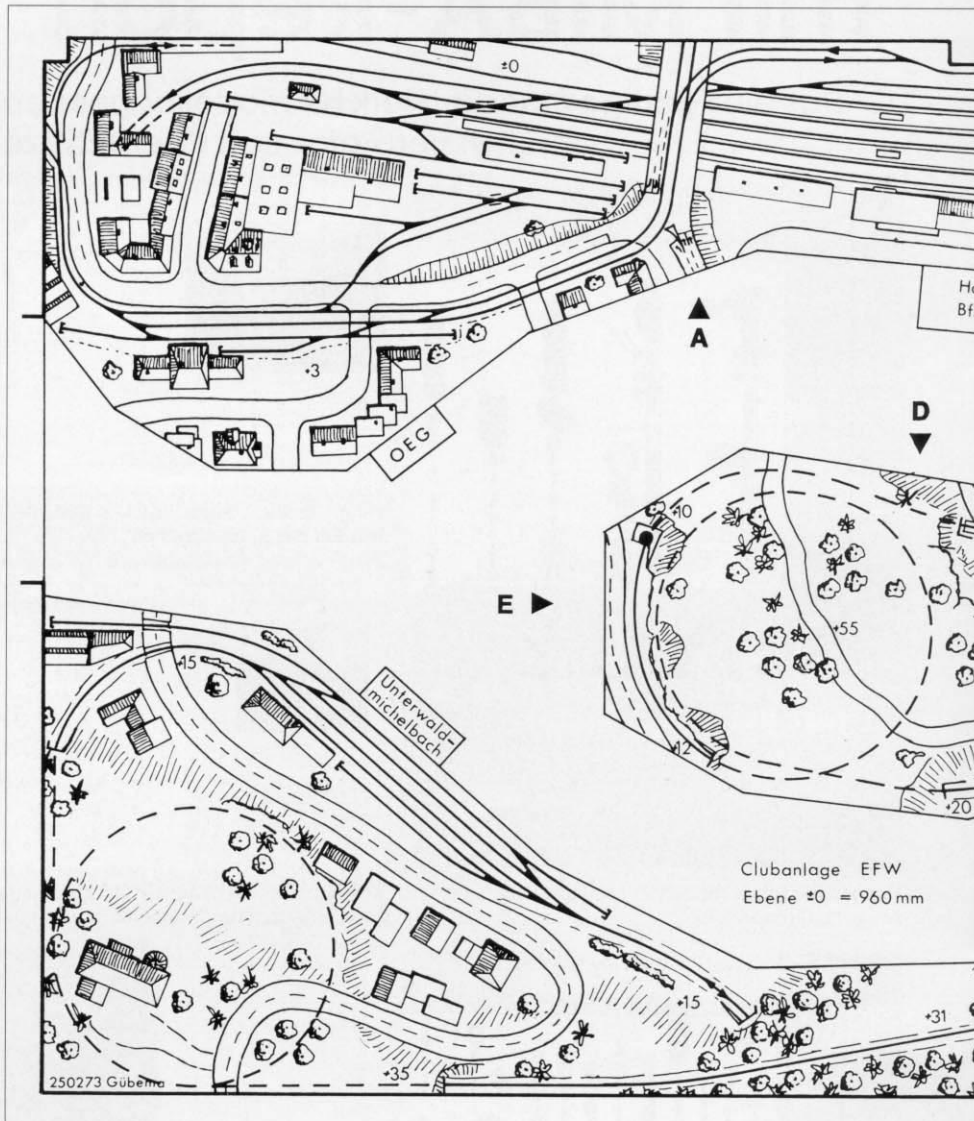
Noch auf dem Kreidacher Viadukt steigt die Trasse zum Kreidacher

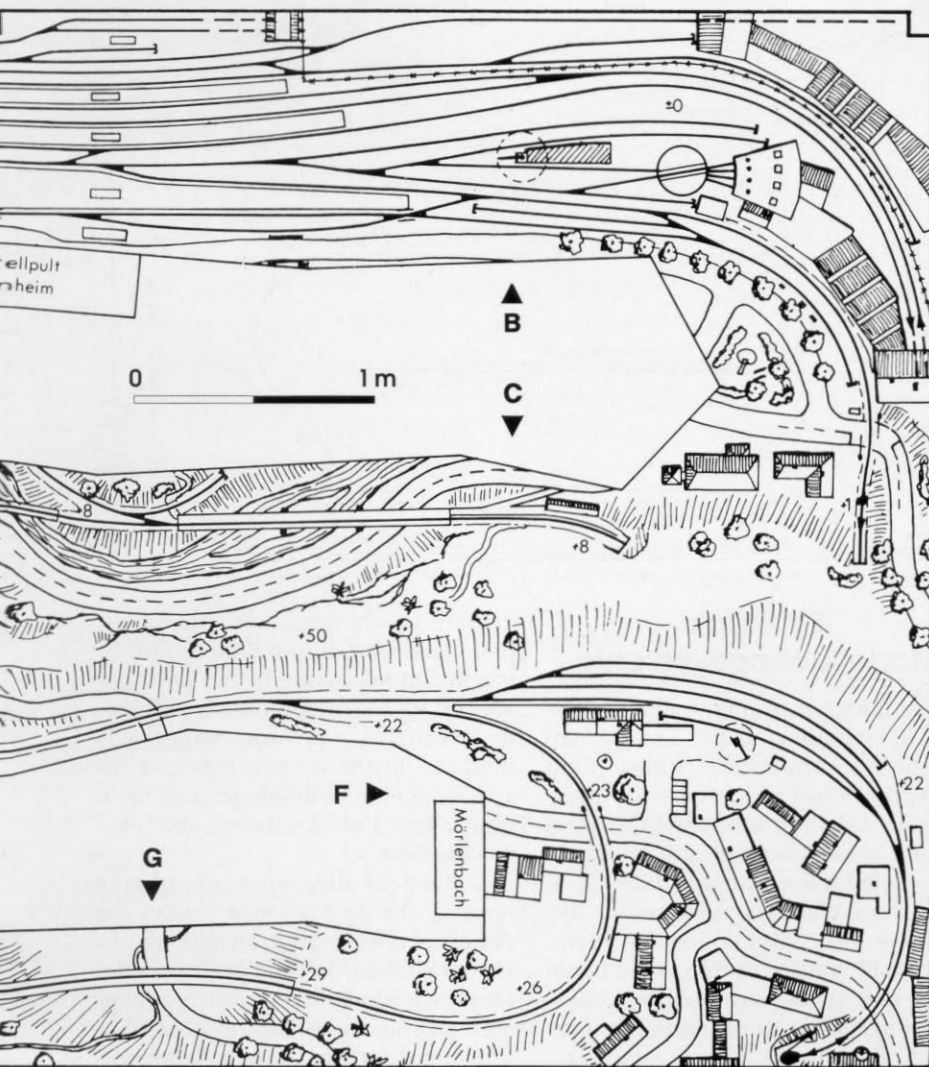
Tunnel, von dem aus sie dann rasch zum Talkessel von Wald-Michelbach hinabführt. „Mischelboch“ hat zwei Bahnhöfe. Berücksichtigt wurde der interessantere *Bf Unter-Wald-Michelbach*. Von da ging es beim Vorbild stetig steigend, aber tunnellos nach Wahlen.

Äußerst geschickt arrangiert ...

Mit diesem Plan gelingt es überzeugend, ein großes Streckenstück nachzubilden. Dies war das Ziel manches Modellbahnclubs, denn zu Hause hatte man in den siebziger Jahren meist immer noch das Anlagenbrett, auf dem mehr oder minder raffinierter Kreisverkehr stattfand.

Der dem Plan zugrunde gelegte Anlagenraum hat eine Grundfläche von nur 8,10 m x 4,65 m. Die gewünschte





DIE POSITIONEN IM EINZELNEN

- A Weinheim, linker Bahnhofskopf, Richtung Mannheim/Heidelberg, mit Straßenbrücke - OEG-Strecke auf Straßenbahngleis
- B Rechter Bahnhofskopf, Richtung Darmstadt, mit Nebenbahn-Bw und -abzweig
- C Weschnitztal mit Hp Weinheim Tal
- D Zweiter Talübergang, davor ange-deuteter Industrieanschluß
- E Wendel (ohne Pendant beim Vorbild)
- F Trennungsstation Mörlenbach, geradeaus nach Fürth i. O., scharf rechts nach Wahlen
- G Kreidacher Steinbogenviadukt

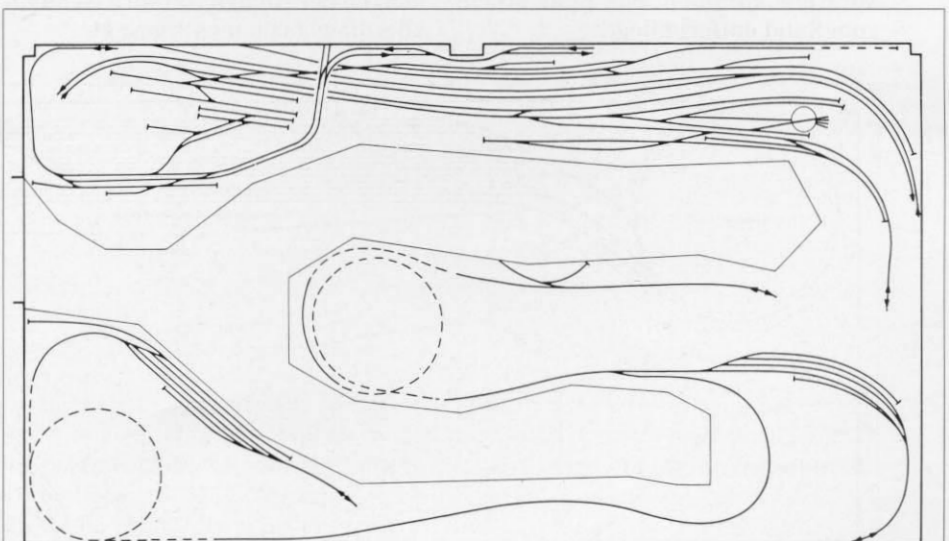
Ein wenig amerikanisch mutet dieser Plan für die Clubanlage der Weinheimer Eisenbahnfreunde an. Die Zungenform bietet tatsächlich große Möglichkeiten für die Längenentwicklung der Strecken. Auch für die Höhenentwicklung ist diese Grundform günstig. Am Kopfende der Mittelzunge kann - wie hier - eine Wendel platziert werden, die man zudem teilweise offen gestalten kann. Ganz sicher ein Blickfang. An ihrem höchsten Punkt liegt die Strecke immerhin 35 cm über dem Hauptbahnhof. Das genügt schon, um beim Betrachter den Eindruck von Gebirge hervorzurufen. Zeichnungen: Günter Berg

Streckenlänge kann also nur auf einer Anlage in Zungenform untergebracht werden. Das Kopfstück der Zunge bietet die Möglichkeit, eine Wendel anzuordnen. Hier ist außerdem eine Folge von zwei Tunneln zu finden, die beim Betrachter sicher gut ankommt.

Effektiv setzt der Planer den Keilbahnhof Mörlenbach in Szene. Der Betrachter blickt auf die Einfahrt, so daß ihm das Thema „Abzweig“ sofort deutlich wird. Vieles andere wäre noch zu erwähnen.

...aber mit Tücken gespickt

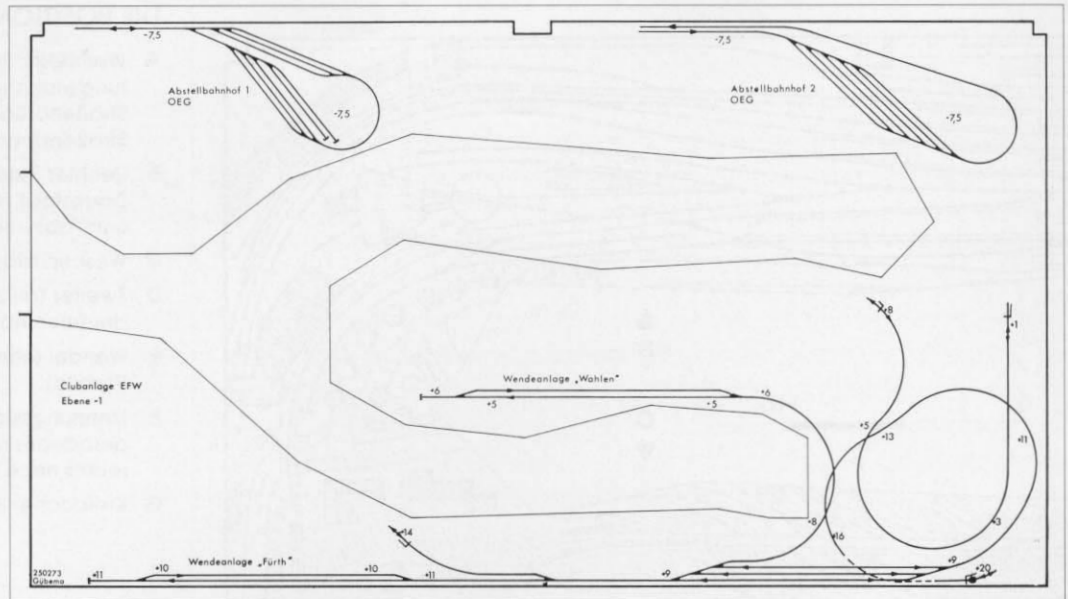
Anlagenpläne wollen mit kritischem Auge gelesen werden. Wie steht es um die Weichenwinkel? Sie bestimmen ja die Länge von Bahnhofsgleisen. Wenigstens bei den Nebengleisen des Bahnhofs Weinheim scheinen sie



Ebene Null: Lage der Strecken auf dem Niveau des Bahnhof Weinheim. Der Deutlichkeit halber ist die Bergstrecke mit ihren Wendeln ebenfalls eingezeichnet.

Ebene Minus 1

liegt nur 75 mm unter dem Niveau des Hauptbahnhofs. Rein theoretisch genügt das sogar für die Oberleitung. Bei Störungen und für fällige Wartungsarbeiten hat man mit diesem Abstand jedoch keine Chance. Eine mögliche Abhilfe: Die OEG-Wendeanlagen könne hinter dem oberen Anlagenrand platziert werden ...



zu steil. Aber tatsächlich paßt auf seine Hauptgleise, wie es heißt, „ein D-Zug mit elf maßstäblich langen Wagen.“ Bei den Bahnhöfen der Nebenbahn ist jedoch sehr fraglich, ob alle eingezeichneten Gleise untergebracht werden können.

Die Schattenbahnhöfe liegen in drei Stockwerken übereinander. Die Stockwerkshöhe beträgt minimal 75 mm, in der Regel aber 150 mm: eindeutig zu wenig. Die Minimalhöhe ist absolut indiskutabel. Auch die Regelhöhe geht an den Erfordernissen des Modellbahnbetriebs vorbei. Jede Entgleisung wird hier zur Qual, von fälligen Wartungsarbeiten gar nicht zu reden. Wie soll man an das hinterste Gleis kommen, das über 60 cm vom Rand entfernt liegt?

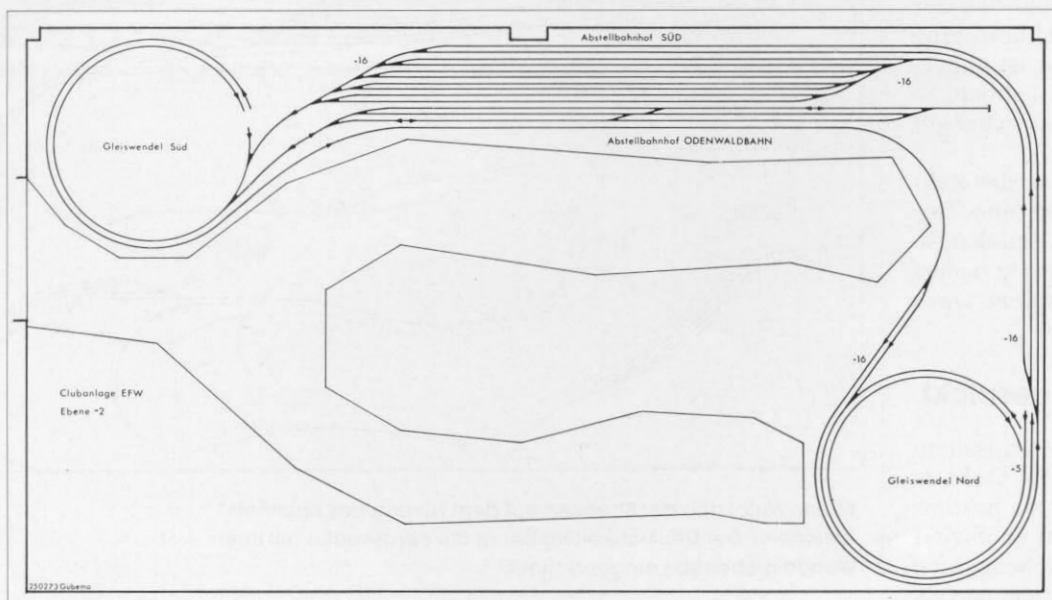
Ein Stück Modellbahngeschichte

Wenn man den Anlagenplan prinzipiell beibehalten möchte, könnte man die Schattenbahnhöfe hinter dem Hauptbahnhof höhengestaffelt anordnen. Dann müßte der Clubraum jedoch breiter sein. Für die Schattenbahnhöfe müßte man ungefähr einen Meter zugeben. Dazu käme der Bedienungsgang mit mindestens 50 cm. Die Wendeanlage *Fürth* gehört in die Nähe des vorderen Anlagenrandes. Und auch über die Wendemöglichkeiten für die elektrifizierte Schmalspurbahn müßte man sich noch mal Gedanken machen. Über die Zugänglichkeit der Anlage von vorn ist damit allerdings noch nichts gesagt.

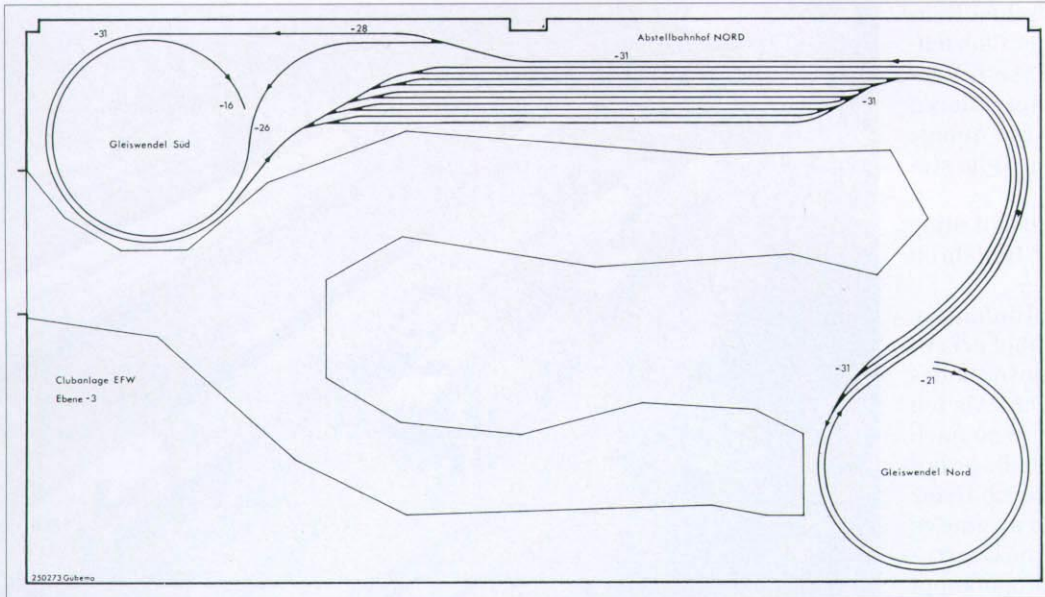
Aber möglicherweise gehen wir ganz falsch an diesen Plan heran. Er ist ein Zeitdokument. In den siebziger Jahren war es nicht üblich, daß Modellbahnclubs so unbefangen wie heute an die Öffentlichkeit gingen. Also mußte eine Clubanlage auch nicht gleich für „Publikumsverkehr“ entworfen sein.

Außerdem dienten Clubanlagen mehr als heute dazu, den Traum von der alles umfassenden Modellbahn zu verwirklichen. In dem Maß, wie die einzelnen Modellbahner sich zugunsten von mehr Vorbildnähe zu beschränken lernten, haben viele Clubs sich ebenfalls in diesem Sinn entwickelt. Aktuell bleibt dieser faszinierende Anlagenvorschlag trotzdem.

bl



... aber dort müßten auch die Gleise der Ebene Minus 2 unterkommen. Zum Abstellbahnhof Süd gelangen die Hauptbahnzüge nach Mannheim/Heidelberg über die linke Wendel. Die Zuggarnituren für die Nebenstrecke werden unterirdisch abgestellt, da auf der Oberfläche dafür kein Platz vorhanden ist. Der Abstellbahnhof Odenwaldbahn übernimmt die Funktion einer Gleisgruppe südlich des Vorbild-Bahnhofs.



Ebene Minus 3 nimmt den *Abstellbahnhof Nord* auf, der von der *Gleiswendel* rechts unten angefahren wird. Übrigens gehen beide Wendeln von Ebene Null bis Ebene Minus 3. Auf beiden Hauptebenen des Untergrunds erlauben Wendeschleifen, ganze Zuggarnituren zu wenden. So können Züge aus der Richtung, in der sie abgefahren sind, wieder zurückkommen.

Auf den Odenwaldstrecken waren zunächst Tenderloks im Dienst. Bevor auf Diesel umgestellt wurde, fuhren hier die Bau-
reihen 74, 93, 94 und 65. Der 65 dürfte dieser Einsatz weniger behagt haben. Am Ende der Dampfzeit kam die BR 50. Nicht in Weinheim, sondern in Lauda: 65018, im Jahr 1972 aus ungewöhnlicher Perspektive aufgenommen von Kurt Eckert.



Beim ersten telefonischen Kontakt mit dem Plauener Club teilte Heinz Schöffler, sein Vorsitzender, gleich mit: „Fotografieren können Sie bei uns nicht. Die Anlage ist abgebaut, die einzelnen Teile stehen an der Wand.“

Aber was ist ein Clubbericht ohne Bilder von der Clubanlage? Hinfahren oder nicht?

Ich entschied mich fürs Hinfahren. Wie wir uns auf dem Bahnhof erkennen könnten? „Ich trage unser neues Club-T-Shirt.“ Tatsächlich: Als ich aus dem überfüllten Interregio nach Dresden in Plauen oberer Bahnhof ausgestiegen war, erkannte ich Heinz Schöffler sofort daran, und ab ging es zum Clubheim, wo mich eine Überraschung erwartete. Der Klingelknopf setzt ein altes sächsisches Streckenläutewerk in Gang. Leider vergaß ich zu fragen, welches Signal den Besucher empfängt. Ich möchte annehmen: „Strecke frei!“



Günter Kühn

Aus der Chronik eines sächsischen Clubs **VON DER „AG 3/5“ ZUM „1. MEC PLAUE“**

Namenswechsel. Für eine Identitätskrise der Vogtländer Modellbahner konnte Bertold Langer jedoch keinen Anhaltspunkt finden.

nicht institutionalisiert. Persönliche Kontakte zu Bahnbeamten, im Fall der Plauener zum Vorstand des oberen Bahnhofs, waren der Schlüssel. „Es kam eben immer darauf an, ob die maßgeblichen Eisenbahner einen Sinn für die Modellbahn hatten.“

Die Raumfrage stellte sich auch, wenn die Modellbahner eine Ausstellung vorbereiteten. „Wir hatten ein gutes Verhältnis zum Stadtschulrat“, so Schriftführer Lothar Barche, „er schlug uns vor, in der Aula einer Schule auszustellen. Also gingen wir zum Schuldirektor. Der erklärte uns

Bahnnahe Unterkunft

Der Club residiert in den ehemaligen Schulungsräumen einer Bahnmeisterei. Man kennt das auch vom Westen: Plumpsklo, sporadisch beheizt, mit viel zu wenig Platz für Lager, Arbeit oder gar Veranstaltungen, aber dennoch mit der typischen Rest-Gemütlichkeit. Heinz Schöffler: „Während seines Bestehens hat unser Club schon häufig die Räume wechseln müssen. Aber immer ist er bei der Reichsbahn untergekommen, und hoffentlich behält die Deutsche Bahn AG diesen Brauch bei.“

Die enge Verbindung von großer Bahn und organisierten Modelleisenbahnern war selbst zu DDR-Zeiten



Foto-Axtmann, Plauen/Sig 1. MEC Plauen



für verrückt. Gegen das Machtwort des Schulrats kam er nicht an. Also fand unsere Ausstellung in dieser Aula statt.“

Gemeinschaft und Organisation

Wie war das eigentlich im Jahr 1948, als sich der Verein gründete? Lothar Barche: „Verein? – Vereine gab es nicht in der DDR. Um das Vereinsrecht haben wir uns erst seit der Wende zu kümmern. Die Geschichte beginnt mit dem Zusammenschluß

einiger Modellbahnfreunde. Damals fing ein blechverarbeitender Betrieb hier in Plauen damit an, Zubehör für die Modellbahn herzustellen. Aus Konservendosen wurden Schienenprofile und feine Hochspannungsmasten. Der Firmeninhaber hieß Werner Swart. Er hat die Anfänge unserer Vereinigung sehr unterstützt.“

Um einen Verein handelte es sich also nicht. Welche Organisationsform blieb dann einer engagierten Schar von Modellbahnern? In der DDR war es Aufgabe der „Massenorganisationen“, von der Basis ausgehende Initiativen aufzufangen. So gehörten die Plauer zunächst dem Kulturbund an. Dann kamen sie unter das Dach des FDGB, des Gewerkschaftsbundes mit seiner Sektion IG Eisenbahn, denn auch Berufseisenbahner befanden sich unter den Mitgliedern. Als

Bezeichnung für organisierte Modellbahner hatte sich in der DDR die Bezeichnung „Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn“ durchgesetzt.

Von Anfang an beim DMV

Als 1962 der Deutsche Modelleisenbahnverband (DMV) in Leipzig gegründet wurde, war auch ein Mitglied der Plauer AG gekommen. Zur Gründung des DMV trafen sich immerhin schon Abgeordnete von 50 Arbeitsgemeinschaften. Die Untersektionen des DMV entsprachen den Reichsbahndirektionen. So bekam die AG Plauen das Kürzel 3/5, „3“ für Dresden und „5“ als Ordnungsnummer.

Die Modellbahnerei in der DDR stand also auf einer neuen Basis. Zu den Aktivitäten des DMV gehörten



W. Böhm/Sig. 1. MEC Plauen



Sig. J. Mensdorf/1. MEC Plauen

Station Plauen oberer Bahnhof. Das Empfangsgebäude auf der Clubanlage (oben auf dieser Doppelseite) ist dem Vorbild nachempfunden, das 1945 zerstört wurde (links). Zuvor stand dort ein einfaches und wohlgegliedertes klassizistisches Gebäude (ganz links, Aufnahme um 1880). Beim Neubau aus dem Jahr 1973 handelt es sich um ein Prestigeobjekt mit Stahlbetonskelett und vorgehängter Fassade. Im Gegensatz zu den Vorgängerbauten steht es in Seitenlage. Die Aufnahmen stammen aus einem Postkartenmännchen, das noch die Herausgeberbezeichnung „AG 3/5 des DMV“ trägt und für „2,70 M“ zu haben war. Lokale Eisenbahngeschichte: ein Tätigkeitsfeld des Plauer Modellbahnclubs.



Das Bw von Freudenstadt Hbf beherbergt nur Nebenbahnloks; deshalb brauchte man eine kurze Drehscheibe. Sie entstand in akuratem Selbstbau. Die Gebäude stammen aus Vero-Bausätzen.

Günter Kühn

Kongresse, Wettbewerbe und Exkursionen. Auch wurden internationale Kontakte gepflegt, die sich auf die Länder des Ostblocks konzentrierten.

Wie in der Geschichte der Plauener AG zu lesen, brauchte der Dachverband jedoch einige Jahre, bis er effektiv und zur Zufriedenheit der angeschlossenen Arbeitsgemeinschaften zu wirken lernte. Gerade um das Gründungsjahr herum schien wenigstens das sächsische Modellbahnwesen in einer Krise zu stecken. Aber zu Beginn der siebziger Jahre ging es mit dem Dachverband und mit der Plauener AG bergauf.

Offensichtlich war der DMV durchaus kein zentralistischer Moloch.

In der Plauener Chronik ist besonders vom Bezirksverband Dresden und von Aktivitäten der „westsächsischen“ Arbeitsgemeinschaften die Rede. – Eine gesunde Regionalität, die dem sozialistischen Einheitsstaat getrotzt hat und sich bestimmt auch im vereinten Deutschland und im EG-Europa gegen Anmaßungen jedwelter Zentrale zu wehren weiß.

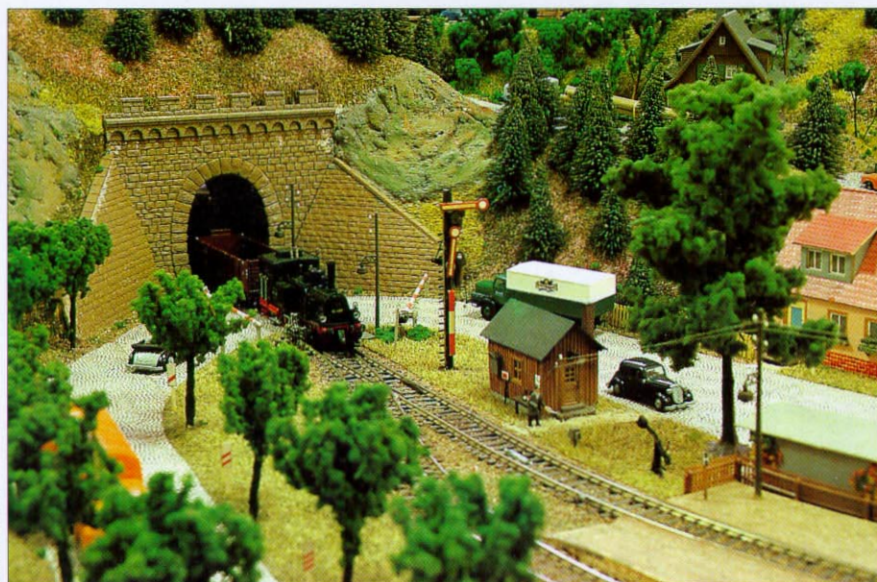
Arbeit, Grill und Exkursionen

Wie gestaltete sich das Vereinsleben damals in der DDR? Große Unterschiede zu Clubs im Westen hat es offensichtlich nicht gegeben. Man setzte pro Woche einen Arbeitsabend an, und vor Ausstellungen waren die

wirklich aktiven Mitglieder dem Termindruck entsprechend auch mal jeden Abend am Werk.

Man machte Exkursionen. „Einmal im Jahr bekamen wir dafür einen Gruppenfreifahrtschein der DR. Diese Möglichkeit gibt es heute nicht mehr. Wenn wir jetzt z.B. die Kölner Messe besuchen wollten, würden wir uns nach einem günstigen Bus umsehen. Mit diesen Preisen kann die Bahn nicht konkurrieren.“ Selbstverständlich gab es auch sommerliche Grillfeste für die Clubmitglieder und ihre Familien.

Apropos Familie: Unter den zur Zeit etwas über 30 Mitgliedern finden sich auch drei (Ehe-) Frauen. Was machen die in einer Männergesellschaft? So-



Die Plauener bauen in eher konventionellem Stil. Sie setzen sowohl auf Romantik als auch auf spektakuläre Objekte. Hier die Romantik. Damit kommen sie beim Publikum ihrer Ausstellungen hervorragend an. 16.000 war der Rekord vor der Wende. Nachdem mehr Abwechslung ins öffentliche Leben gekommen ist, können solche Zahlen nun nicht mehr erreicht werden. Neben der großen Clubanlage stellt der 1. MEC Plauen auch immer Anlagen seiner Mitglieder aus.

Günter Kühn

viel ich herausbekam, sind sie nicht gerade bei den eigentlich modellbahnerischen Tätigkeiten aktiv. Aber wenn eine Ausstellung ansteht, ist jede(r) Hilfreiche und Organisationsbegabte gefragt, und schließlich werden die Gardinen des Aufenthaltsraums nicht von clubeigenen Heizenmännchen gewaschen.

Bei der Frage, wie viele Mitglieder sich an der Knochenarbeit beteiligen, ergibt sich ein westlichen Erfahrungswerten vergleichbares Bild. 15 Prozent werden als wirklich aktiv bezeichnet. Das sind hier dreieinhalb Mann (Frau). Drei davon habe ich bei meinem Besuch in Sachsen kennengelernt. Wo bleibt der (die) halbe? Diese rein numerische Sichtweise scheint jedoch nicht ganz richtig. Es muß eine Kernmannschaft geben, damit der Laden läuft. Darauf verweist auch Horst Meier an anderer Stelle in diesem Heft.

Möglicherweise fühlen sich die Angehörigen des harten Kerns oft recht allein gelassen, wodurch sie auf die niedrige Schätzung kommen. Wenn man aber bei einer Ausstellung – wir kommen noch darauf – über 16 000 Besucher zählen kann, dann muß dieser Erfolg von weit mehr als 15% vorbereitet worden sein.

Öffentliches Wirken

Ausstellungen der Plauener Modellbahner gab es seit dem Jahr 1951. Schon damals hatte man offensichtlich einen Zweijahresturnus angepeilt. In den Annalen für das Jahr 1953 ist eine Modellbahnausstellung verzeichnet, die jedoch nicht stattgefunden hat. Als Grund dafür wird unter anderem ein notgedrungener Wechsel des Domizils angegeben.

Im Jahr 1956 wäre es wegen einer nicht ganz geglückten öffentlichen Präsentation beinahe zur Auflösung der AG gekommen. Einigen wenigen standhaften Mitgliedern ist es zu verdanken, daß es weiterging. Doch nicht nur unter persönlichen Auseinandersetzungen hatte die AG zu leiden. Auch die Natur leistete ihren Beitrag. Denn gleich zweimal fiel eine begonnene Gemeinschaftsanlage Wasserrohrbrüchen zum Opfer.

An eine Ausstellung war erst wieder zu denken, als nach der Flaute einige neue Mitglieder hinzugekommen waren und auch dabeiblieben. Außerdem hatte man wieder einmal einen Umzug zu verdauen und den Abbruch



Günter Kühn

Endlich einmal Straßenbahn. Plauen hat Straßenbahntradition, und einige Mitglieder des Clubs engagieren sich für die Erhaltung alten Rollmaterials.



Günter Kühn

Nicht auf der Clubanlage sind diese Szenen zu sehen. Die Anlage stammt von einem straßenbahnbegeisterten Clubmitglied. Ein Teil der Fahrzeuge ist Eigenbau.

einer Anlage zu betrauern. Vom Plauener Westbahnhof war man nämlich in die ehemalige Mitropa-Gaststätte des Bahnhofs Chrieschwitz umgezogen. „Dort kamen wir in der Küche unter. Ein unmöglicher Raum – wie die da drin nur gekocht haben mögen!“, erinnert sich Lothar Barche.

Deshalb gab es 1971 noch keine neue Anlage, doch es fand sich genügend Ausstellungswertes von einzelnen Mitgliedern. Als Termin für die Veranstaltung wählte man das „Plau-

ener Spitzenfest“. Mit seinem Namen nimmt es Bezug auf die weltbekannte Plauener Textilindustrie.

„Obwohl bei den in der AG organisierten Modellbahnfreunden“ – so die Chronik – „kaum Erfahrungen in der Organisation und Durchführung von Ausstellungen vorhanden waren, wurde diese Ausstellung ein voller Erfolg. Nachdem sie ihre Pforten geschlossen hatte, waren alle Anstrengungen vergessen. Der Erfolg gab uns Auftrieb für unsere weitere Arbeit.“

Für künftige Ausstellungen legte man sich darauf fest, daß jedesmal ein bestimmtes Thema im Mittelpunkt stehen sollte. So ging es 1973 um die Entwicklung der Modellbahn. Und was für Seltenheiten kamen hier zutage! Neben Vorkriegsblech war da doch tatsächlich ein Bodenläufer-Zug aus der Anfangszeit der Miniatureisenbahn zu sehen.

Modellbahn ohne Vorbild – ein Unding: Deshalb nahmen mehrere Ausstellungen auch Bezug auf die Eisenbahnhistorie, wobei lokale Aspekte den Schwerpunkt bildeten.

Ihr absolutes Traumergebnis erzielten die Plauer im Jahr 1985, als man rund 16 000 Besucher zählen konnte. Und das in einer Stadt mit nur 70 000 Einwohnern! Zwei volle Wochenenden und in der Woche dazwischen drei Stunden Öffnung jeden Tag: das genügte für diesen Rekord. „Solche Besucherzahlen“, so der Vorsitzende, „sind nach der Wende überhaupt nicht mehr drin. Heutzutage freuen wir uns über die Hälfte, und die Eintrittspreise haben wir um 150% erhöht, statt früher 1 Mark heute DM 2,50.“

Aus der Chronik: „Mit Unterstützung der Kollegen von der Signal- und Fernmeldemeisterei wurden durch unsere Mitglieder von der Reichsbahn außer Betrieb gesetzte Geräte und Signaleinrichtungen aus der Länderbahnzeit abgebaut und in den Ursprungszustand versetzt.“

AUS DEM PLAUENER FOTOALBUM



Stilvolle Werbung für ein Modellbahnereignis. Als „Sandwich-Mann“ ist einer der ältesten Plauer Straßenbahntriebwagen eingesetzt. Mittlerweile hat er einen originalgetreuen neuen Holz-Wagenkasten erhalten.





Die Modellbahnausstellungen der Plauer Arbeitsgemeinschaft hatten erstaunliche Besucherzahlen aufzuweisen. Der Rekord: über 16000. Die Ausstellungsmacher hatten sich jedes mal ein bestimmtes Thema gewählt, darunter auch Dokumentationen über das große Vorbild. Hier geht es ausschließlich um die Modellbahn. Clubmitglieder stellen eigene Anlagen aus. Und Göppinger Blech repräsentiert gesamtdeutsche Modellbahngeschichte.



Straßenbahnfreunde gab und gibt es weiterhin in Plauen. Einige Wagen, Maßstab 1:1, sind schon in Privatbesitz. Daß „Straßenbahn“ als Thema für eine H0-Anlage durchaus genügen kann, dafür dieses Beispiel. Ganz im Stil der siebziger Jahre, vor allem mit Vero-Gebäuden ausgestattet. Auhagen in Marienberg setzt die Tradition dieser bewährten DDR-Marke fort.

Fotos: Lothar Barche



Lothar Barche

Das riesige Modell der Elstertalbrücke hat eine Grundstruktur aus Holz. Dieser Blickfang der Clubanlage ist rund 3 m lang und über 80 cm hoch. Maßstäblich. 500 Stunden waren zum Bau nötig. Ihr Vorbild (272 m lang, 68 m hoch) überspannt seit 1851 das Tal der Weißen Elster bei Jocketa, Strecke Plauen—Reichenbach. Dabei überbrückt sie auch die Strecke Gera—Plauen unterer Bahnhof.



Th. Max Rothe/Sig. 1. MEC Plauen

„Die Elstertalbrücke – sinnlos zerstört, in alter Schönheit wieder aufgebaut.“ So der Titel einer Postkartenserie. Fünf Wochen nach der Zerstörung kam der Fahrplan (rechts) heraus. Wiederaufbau 1949/50.

Fahrplan der Reichsbahn

Gültig ab 24. Mai 1945

Strecke Reichenbach (Vogtl) ob Bf – Hof Hbf									
a) Richtung Reichenbach–Hof					b) Richtung Hof–Reichenbach				
Stationen	P. abf.	P. anf.	P. abf.	P. anf.	Stationen	P. abf.	P. anf.	P. abf.	P. anf.
Reichenbach (V) ob Bf	6.37	14.10	16.20		Hof Hbf	7.00	13.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	6.40	14.15	16.25		Reichenbach (V) unterer Bf	7.05	13.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	6.45	14.20	16.30		Reichenbach (V) oberer Bf	7.10	13.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	6.50	14.25	16.35		Reichenbach (V) unterer Bf	7.15	13.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	6.55	14.30	16.40		Reichenbach (V) oberer Bf	7.20	13.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	7.00	14.35	16.45		Reichenbach (V) unterer Bf	7.25	13.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	7.05	14.40	16.50		Reichenbach (V) oberer Bf	7.30	14.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	7.10	14.45	16.55		Reichenbach (V) unterer Bf	7.35	14.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	7.15	14.50	17.00		Reichenbach (V) oberer Bf	7.40	14.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	7.20	14.55	17.05		Reichenbach (V) unterer Bf	7.45	14.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	7.25	15.00	17.10		Reichenbach (V) oberer Bf	7.50	14.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	7.30	15.05	17.15		Reichenbach (V) unterer Bf	7.55	14.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	7.35	15.10	17.20		Reichenbach (V) oberer Bf	8.00	14.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	7.40	15.15	17.25		Reichenbach (V) unterer Bf	8.05	14.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	7.45	15.20	17.30		Reichenbach (V) oberer Bf	8.10	14.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	7.50	15.25	17.35		Reichenbach (V) unterer Bf	8.15	14.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	7.55	15.30	17.40		Reichenbach (V) oberer Bf	8.20	14.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	8.00	15.35	17.45		Reichenbach (V) unterer Bf	8.25	14.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	8.05	15.40	17.50		Reichenbach (V) oberer Bf	8.30	15.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	8.10	15.45	17.55		Reichenbach (V) unterer Bf	8.35	15.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	8.15	15.50	18.00		Reichenbach (V) oberer Bf	8.40	15.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	8.20	15.55	18.05		Reichenbach (V) unterer Bf	8.45	15.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	8.25	16.00	18.10		Reichenbach (V) oberer Bf	8.50	15.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	8.30	16.05	18.15		Reichenbach (V) unterer Bf	8.55	15.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	8.35	16.10	18.20		Reichenbach (V) oberer Bf	9.00	15.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	8.40	16.15	18.25		Reichenbach (V) unterer Bf	9.05	15.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	8.45	16.20	18.30		Reichenbach (V) oberer Bf	9.10	15.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	8.50	16.25	18.35		Reichenbach (V) unterer Bf	9.15	15.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	8.55	16.30	18.40		Reichenbach (V) oberer Bf	9.20	15.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	9.00	16.35	18.45		Reichenbach (V) unterer Bf	9.25	15.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	9.05	16.40	18.50		Reichenbach (V) oberer Bf	9.30	16.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	9.10	16.45	18.55		Reichenbach (V) unterer Bf	9.35	16.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	9.15	16.50	19.00		Reichenbach (V) oberer Bf	9.40	16.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	9.20	16.55	19.05		Reichenbach (V) unterer Bf	9.45	16.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	9.25	17.00	19.10		Reichenbach (V) oberer Bf	9.50	16.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	9.30	17.05	19.15		Reichenbach (V) unterer Bf	9.55	16.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	9.35	17.10	19.20		Reichenbach (V) oberer Bf	10.00	16.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	9.40	17.15	19.25		Reichenbach (V) unterer Bf	10.05	16.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	9.45	17.20	19.30		Reichenbach (V) oberer Bf	10.10	16.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	9.50	17.25	19.35		Reichenbach (V) unterer Bf	10.15	16.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	9.55	17.30	19.40		Reichenbach (V) oberer Bf	10.20	16.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	10.00	17.35	19.45		Reichenbach (V) unterer Bf	10.25	16.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	10.05	17.40	19.50		Reichenbach (V) oberer Bf	10.30	17.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	10.10	17.45	19.55		Reichenbach (V) unterer Bf	10.35	17.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	10.15	17.50	20.00		Reichenbach (V) oberer Bf	10.40	17.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	10.20	17.55	20.05		Reichenbach (V) unterer Bf	10.45	17.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	10.25	18.00	20.10		Reichenbach (V) oberer Bf	10.50	17.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	10.30	18.05	20.15		Reichenbach (V) unterer Bf	10.55	17.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	10.35	18.10	20.20		Reichenbach (V) oberer Bf	11.00	17.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	10.40	18.15	20.25		Reichenbach (V) unterer Bf	11.05	17.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	10.45	18.20	20.30		Reichenbach (V) oberer Bf	11.10	17.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	10.50	18.25	20.35		Reichenbach (V) unterer Bf	11.15	17.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	10.55	18.30	20.40		Reichenbach (V) oberer Bf	11.20	17.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	11.00	18.35	20.45		Reichenbach (V) unterer Bf	11.25	17.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	11.05	18.40	20.50		Reichenbach (V) oberer Bf	11.30	18.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	11.10	18.45	20.55		Reichenbach (V) unterer Bf	11.35	18.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	11.15	18.50	21.00		Reichenbach (V) oberer Bf	11.40	18.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	11.20	18.55	21.05		Reichenbach (V) unterer Bf	11.45	18.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	11.25	19.00	21.10		Reichenbach (V) oberer Bf	11.50	18.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	11.30	19.05	21.15		Reichenbach (V) unterer Bf	11.55	18.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	11.35	19.10	21.20		Reichenbach (V) oberer Bf	12.00	18.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	11.40	19.15	21.25		Reichenbach (V) unterer Bf	12.05	18.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	11.45	19.20	21.30		Reichenbach (V) oberer Bf	12.10	18.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	11.50	19.25	21.35		Reichenbach (V) unterer Bf	12.15	18.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	11.55	19.30	21.40		Reichenbach (V) oberer Bf	12.20	18.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	12.00	19.35	21.45		Reichenbach (V) unterer Bf	12.25	18.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	12.05	19.40	21.50		Reichenbach (V) oberer Bf	12.30	19.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	12.10	19.45	21.55		Reichenbach (V) unterer Bf	12.35	19.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	12.15	19.50	22.00		Reichenbach (V) oberer Bf	12.40	19.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	12.20	19.55	22.05		Reichenbach (V) unterer Bf	12.45	19.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	12.25	20.00	22.10		Reichenbach (V) oberer Bf	12.50	19.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	12.30	20.05	22.15		Reichenbach (V) unterer Bf	12.55	19.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	12.35	20.10	22.20		Reichenbach (V) oberer Bf	13.00	19.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	12.40	20.15	22.25		Reichenbach (V) unterer Bf	13.05	19.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	12.45	20.20	22.30		Reichenbach (V) oberer Bf	13.10	19.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	12.50	20.25	22.35		Reichenbach (V) unterer Bf	13.15	19.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	12.55	20.30	22.40		Reichenbach (V) oberer Bf	13.20	19.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	13.00	20.35	22.45		Reichenbach (V) unterer Bf	13.25	19.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	13.05	20.40	22.50		Reichenbach (V) oberer Bf	13.30	20.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	13.10	20.45	22.55		Reichenbach (V) unterer Bf	13.35	20.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	13.15	20.50	23.00		Reichenbach (V) oberer Bf	13.40	20.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	13.20	20.55	23.05		Reichenbach (V) unterer Bf	13.45	20.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	13.25	21.00	23.10		Reichenbach (V) oberer Bf	13.50	20.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	13.30	21.05	23.15		Reichenbach (V) unterer Bf	13.55	20.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	13.35	21.10	23.20		Reichenbach (V) oberer Bf	14.00	20.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	13.40	21.15	23.25		Reichenbach (V) unterer Bf	14.05	20.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	13.45	21.20	23.30		Reichenbach (V) oberer Bf	14.10	20.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	13.50	21.25	23.35		Reichenbach (V) unterer Bf	14.15	20.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	13.55	21.30	23.40		Reichenbach (V) oberer Bf	14.20	20.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	14.00	21.35	23.45		Reichenbach (V) unterer Bf	14.25	20.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	14.05	21.40	23.50		Reichenbach (V) oberer Bf	14.30	21.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	14.10	21.45	23.55		Reichenbach (V) unterer Bf	14.35	21.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	14.15	21.50	24.00		Reichenbach (V) oberer Bf	14.40	21.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	14.20	21.55	24.05		Reichenbach (V) unterer Bf	14.45	21.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	14.25	22.00	24.10		Reichenbach (V) oberer Bf	14.50	21.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	14.30	22.05	24.15		Reichenbach (V) unterer Bf	14.55	21.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	14.35	22.10	24.20		Reichenbach (V) oberer Bf	15.00	21.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	14.40	22.15	24.25		Reichenbach (V) unterer Bf	15.05	21.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	14.45	22.20	24.30		Reichenbach (V) oberer Bf	15.10	21.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	14.50	22.25	24.35		Reichenbach (V) unterer Bf	15.15	21.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	14.55	22.30	24.40		Reichenbach (V) oberer Bf	15.20	21.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	15.00	22.35	24.45		Reichenbach (V) unterer Bf	15.25	21.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	15.05	22.40	24.50		Reichenbach (V) oberer Bf	15.30	22.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	15.10	22.45	24.55		Reichenbach (V) unterer Bf	15.35	22.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	15.15	22.50	25.00		Reichenbach (V) oberer Bf	15.40	22.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	15.20	22.55	25.05		Reichenbach (V) unterer Bf	15.45	22.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	15.25	23.00	25.10		Reichenbach (V) oberer Bf	15.50	22.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	15.30	23.05	25.15		Reichenbach (V) unterer Bf	15.55	22.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	15.35	23.10	25.20		Reichenbach (V) oberer Bf	16.00	22.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	15.40	23.15	25.25		Reichenbach (V) unterer Bf	16.05	22.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	15.45	23.20	25.30		Reichenbach (V) oberer Bf	16.10	22.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	15.50	23.25	25.35		Reichenbach (V) unterer Bf	16.15	22.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	15.55	23.30	25.40		Reichenbach (V) oberer Bf	16.20	22.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	16.00	23.35	25.45		Reichenbach (V) unterer Bf	16.25	22.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	16.05	23.40	25.50		Reichenbach (V) oberer Bf	16.30	23.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	16.10	23.45	25.55		Reichenbach (V) unterer Bf	16.35	23.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	16.15	23.50	26.00		Reichenbach (V) oberer Bf	16.40	23.10		
Reichenbach (V) unterer Bf	16.20	23.55	26.05		Reichenbach (V) unterer Bf	16.45	23.15		
Reichenbach (V) oberer Bf	16.25	24.00	26.10		Reichenbach (V) oberer Bf	16.50	23.20		
Reichenbach (V) unterer Bf	16.30	24.05	26.15		Reichenbach (V) unterer Bf	16.55	23.25		
Reichenbach (V) oberer Bf	16.35	24.10	26.20		Reichenbach (V) oberer Bf	17.00	23.30		
Reichenbach (V) unterer Bf	16.40	24.15	26.25		Reichenbach (V) unterer Bf	17.05	23.35		
Reichenbach (V) oberer Bf	16.45	24.20	26.30		Reichenbach (V) oberer Bf	17.10	23.40		
Reichenbach (V) unterer Bf	16.50	24.25	26.35		Reichenbach (V) unterer Bf	17.15	23.45		
Reichenbach (V) oberer Bf	16.55	24.30	26.40		Reichenbach (V) oberer Bf	17.20	23.50		
Reichenbach (V) unterer Bf	17.00	24.35	26.45		Reichenbach (V) unterer Bf	17.25	23.55		
Reichenbach (V) oberer Bf	17.05	24.40	26.50		Reichenbach (V) oberer Bf	17.30	24.00		
Reichenbach (V) unterer Bf	17.10	24.45	26.55		Reichenbach (V) unterer Bf	17.35	24.05		
Reichenbach (V) oberer Bf	17.15	24.5							

Schon 1990 neu organisiert

EIN DACHVERBAND FÜR DIE SÄCHSISCHEN MODELLBAHNER

Was tun nach der Liquidation des DMV? BdEF oder etwas Eigenes? Sächsische Modellbahnfreunde gründeten ihren eigenen Ober-Verein. Peter Pohl, sein erster Vorsitzender, stellt ihn hier kurz vor.

Die *Sächsische Modellbahner-Vereinigung e.V. (SMV)* ist ein Zusammenschluß von selbständigen rechts- und nichtrechtsfähigen Vereinigungen sowie von Einzelmitgliedern aus dem Kreis der Modellbahn-, Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde. Sie wurde am 23. Februar 1990 von Mitgliedern des ehemaligen *Deutschen Modelleisenbahnverbandes (DMV)* im Reichsbahnbezirk Dresden gegründet.

Zur Zeit sind 45 Clubs mit 725 Mitgliedern in Sachsen – von Aue bis Zittau –, aber auch aus den Bundesländern Brandenburg und Thüringen Mitglied in der SMV.

Die Ziele und Aufgaben der SMV bestehen im wesentlichen in der Unterstützung der Clubs bei ihrer Hobbytätigkeit sowie in der Förderung breiten öffentlichen Verständnisses für das ökologisch vertretbare Verkehrsmittel Eisenbahn und für den öffentlichen Personennahverkehr.

Dabei kann sich die SMV auf langjährige Traditionen und erfahrene Mitar-

beiter stützen. In der Vergangenheit haben sie schon unter der Regie des DMV Modellbahnausstellungen, Fahrzeugausstellungen der DR, Dampfloksonderfahrten und Modellbahnausstellungen durchgeführt.

Am 12. 11. 1994 fand in Radebeul, Turnhalle West, der erste sächsische Modellbahnwettbewerb mit anschließender Ausstellung statt. Mitte 1995 wird es ebenfalls in Radebeul eine große Modellbahnschau geben.

Aber auch über Sachsen hinaus ist die SMV aktiv. So bestehen enge Kontakte zum Österreichischen Dachverband VOEMEC und zu Clubs in den alten Bundesländern. Auf den Ausstellungen in Stuttgart, Dortmund und Bern war die SMV durch Mitgliedsvereine bereits vertreten. Unsere Adresse:

Sächsische Modellbahner-Vereinigung e.V.,
Vereinshaus Radebeul,
Dr.-Wilhelm-Külz-Straße 4,
01445 Radebeul

Geld, Konsum und Politik

Außer Mietfreiheit und alljährlichem Gruppenfreifahrtschein bekamen die Plauerer Modellbahnfreunde zu DDR-Zeiten keine finanzielle Unterstützung. Also waren die alle zwei Jahre stattfindenden Ausstellungen ein wichtiger Kassenfaktor. DDR-Hersteller als Sponsoren? Natürlich nicht, denn was produziert wurde und davon in der DDR blieb, deckte den allgemeinen Bedarf dort keineswegs. „Drei Wagen, die man gar nicht wollte, aber zusammen mit einer sächsischen 38, die man ganz unbedingt brauchte – dafür standen wir Stunden in der Schlange.“

In den achtziger Jahren wurde es Einzelpersonen und Clubs erlaubt, mit dem Westen Modelle zu tauschen. Ostmark – D-Mark 1:1. Trotz dieses ungünstigen Wechselkurses war man war froh, endlich ganz legal an West-Loks heranzukommen. Nach der Wende brach die große Modellbahnflut herein. Aber der „Nachhole“-Boom hielt aus den bekannten Gründen nicht an. Drüben wie hüben legen die alten Modellbahner einen Teil ihres Budgets für ihr Hobby zurück, Neuzugänge in unseren Reihen sind Mangelware.

Die Plauerer haben sich 1990 ins Vereinsregister eintragen lassen. „Das Finanzamt fragte uns, ob wir mit unserem Sportgeräteverleih Einkommen erzielen oder ob wir nicht Lohnsteuer abführen wollten. Bis die dann kapierten, daß der 1. MEC kein Fußballclub ist, gab es einen gewaltigen Schriftwechsel. Solche Sorgen hatten wir früher nicht.“ Registriert ist auch ein neuer Dachverband, die *Sächsische Modellbahner-Vereinigung*, die im Bereich des ehemaligen DMV-Bezirks 3 wieder 47 einzelne Clubs repräsentiert, darunter auch den 1. MEC Plauen 1948 e.V.

Bleibt für einen bürgerlich-demokratischen Wessie die obligatorische Frage, in welcher Weise man die volksdemokratische Staatsmacht gespürt hat – rein modellbahnerisch, versteht sich. „Bei einer befreundeten AG in der Nachbarschaft haben sie einmal während einer Ausstellung eine Piko-66, natürlich mit der DB-Aufschrift, fahren lassen, das gab Stunk. Daß da auch noch eine Liliput-05 mit Hakenkreuz in der Vitrine stand, haben die Männer im Regenmantel glücklicherweise gar nicht bemerkt.“

Bertold Langer

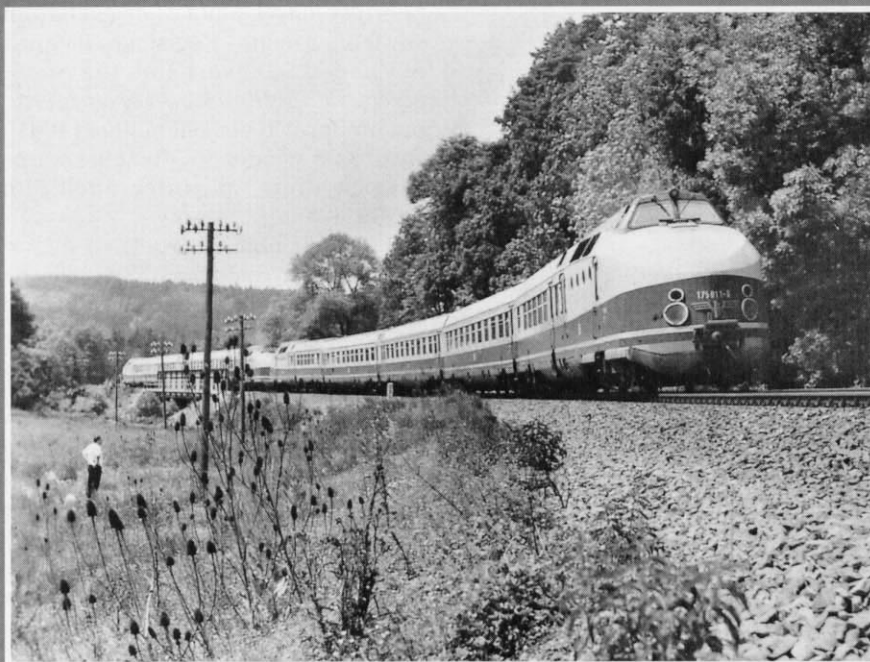


Lothar Barche/Sig. 1. MEC Plauen



Aus dem Archiv des MEC Plauen

KARLEX UND KAROLA IM VOGTLAND



Das steigende Reiseverkehrsaufkommen und die gestiegenen Ansprüche an den Fahrzeugkomfort veranlaßten die Deutsche Reichsbahn zur Entwicklung neuer Dieseltriebwagen. Der VEB Waggonbau Görlitz stellte 1963 das erste Baumuster der späteren Baureihe 175 vor.

Mit seiner windschnittigen Form und der zurückgesetzten Führerkabine erhielt der Triebwagen ein markantes Aussehen. Zwei Motoren mit je 1000 PS Leistung verliehen ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Mit dem Sommerfahrplan 1959 war die Verbindung zwischen Berlin und Prag über Karlovy Vary aufgenommen worden, der neue Zug erhielt den Namen *Karlex*. Zu Beginn kam ein dreiteiliger ČSD-Triebwagen der Baureihe M 495.0 zum Einsatz, der sich jedoch nicht bewährte. Bis zum 31. Mai 1969 verkehrte der *Karlex* darum als lokbespannter Zug, im Sommerfahrplan dieses Jahres wurde noch einmal der SVT der Bauart *Köln* eingesetzt. Mit dem Beginn des Winterfahrplans 1969 durfte dann aber

Zwei Garnituren des Schnellverbrennungstriebwagens (SVT) der Baureihe 175 als Ext Karlex in der Nähe des Bahnhofs Pirk, aufgenommen im Sommer 1981.



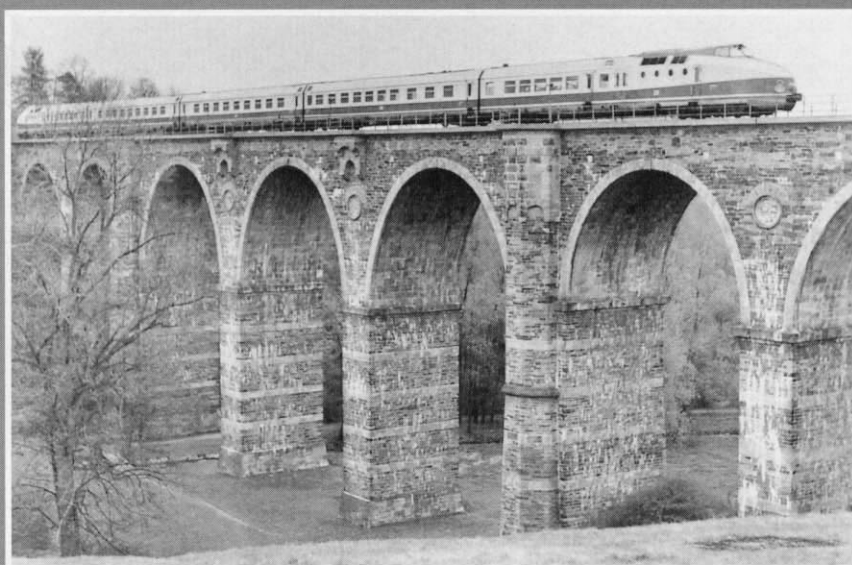
Linke Seite: Der Ext Karlex bei der Durchfahrt des Haltepunktes Jossnitz auf seiner Fahrt nach Berlin.

Alle Fotos: Lothar Barche

der SVT 175 als zeitgemäßeres Fahrzeug zeigen, was in ihm steckt.

Nach der Einführung des visafreien Reiseverkehrs mit der CSSR wurde 1972 eine weitere Verbindung zwischen Leipzig und Karlovy Vary geschaffen; sie erhielt den Namen *Karola*.

Am 26. September 1981 endete der Einsatz der bei vielen Reisenden beliebten Dieseltriebwagen im internationalen Verkehr.



Ein SVT der Baureihe 175 auf der Syrtalbrücke bei Plauen. Die Aufnahme entstand im April 1981.



Ganz oben: Im Sommerfahrplan 1969 waren auch noch Triebwagen der Bauart Köln als Karlex eingesetzt, hier auf der Fahrt in Richtung Plauen in der Nähe der ehemaligen Blockstelle Haselbrunn.

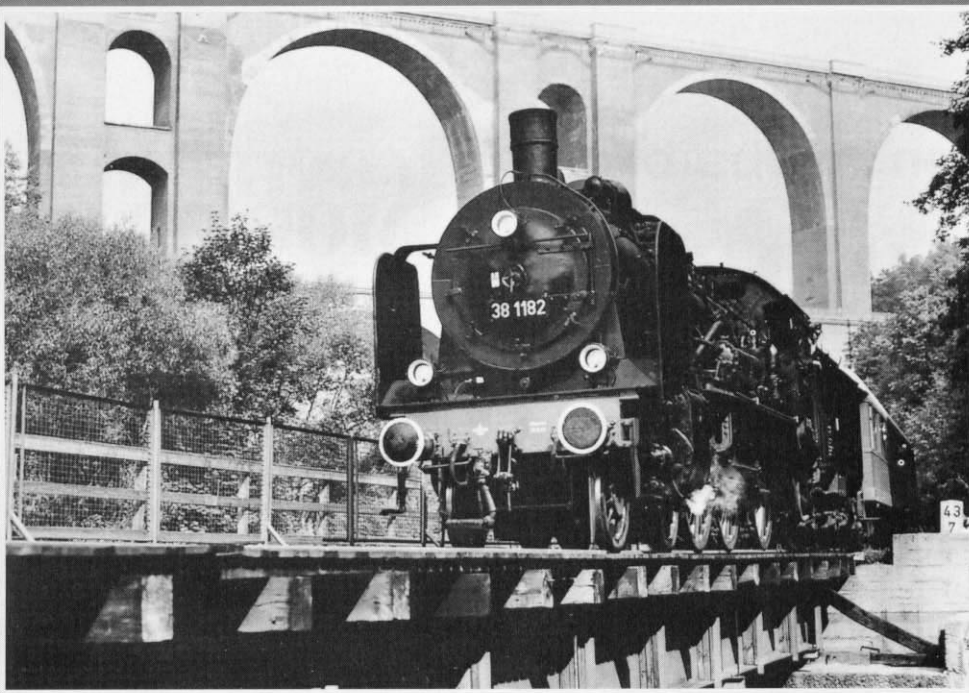
Links: Nachtstimmung in Plauen, unterer Bahnhof. Der SVT 175 012-4 als Ext Karola bei seinem Halt kurz vor seiner letzten Ausfahrt nach Leipzig um 21.33 Uhr am 26. 9. 1981.



Neben dem internationalen Reisezugverkehr mit den Schnelltriebwagen war im normalen Eisenbahnalltag noch viel Dampf zu sehen. Die Bilder auf dieser Doppelseite stammen ebenfalls alle von dem Plauener Lothar Barche.

Die 19017, eine Lok der alten sächsischen Baureihe XX HV, blieb als einzige ihrer Art der Nachwelt erhalten. Sie wurde 1973 im Raw Meinigen sorgfältig restauriert und in den DRG-Zustand versetzt; seitdem befindet sich die Lok in der Obhut des Verkehrsmuseums Dresden. Blankgeputzt präsentierte sie sich nach der Restaurierung 1974 auf einer Lokschau in Plauen/V. oberer Bahnhof dem Publikum.





Die 38 1182 gehört ebenfalls dem Verkehrsmuseum in Dresden und hat mittlerweile stolze 84 Jahre auf dem Buckel: Sie wurde bereits 1910 unter der Fabriknummer 4485 von Schwartzkopf geliefert, 1971 schied sie aus dem regulären Dienst. Die Aufnahme in Jocketa unterhalb der Elstertalbrücke entstand 1983.

Von den wenigen Maschinen der BR 62 überlebte nur die 62015, hier mit einem Zug aus Doppelstockwagen und festlich geschmückt im oberen Bahnhof von Plauen.

Linke Seite: Bei der DB waren sie schön frühzeitig ausgemustert worden, bei der DR hielten sich einige Exemplare der preußischen G 12 bis 1976. Eingesetzt wurden sie vor allem in Thüringen und auf den sächsischen Gebirgsstrecken. Hier die 58 2083 mit einem Nahverkehrszug im Bahnhof Renzschmühle, aufgenommen im Juli 1968.



Unten: Die DR rüstete eine Reihe ihrer Loks der BR 50 mit Giesl-Flachejektor aus. Die Aufnahme der 50 1459 entstand im Juli 1974 im Bahnhof Greiz.

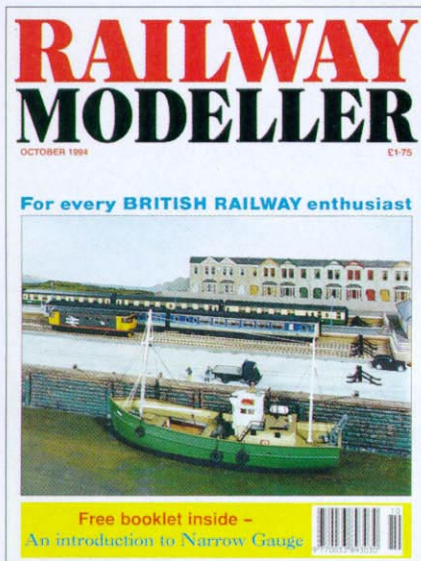


Fachzeitschriften im Überblick

EISENBAHN NICHT NUR EUROPÄISCH

Eines ist gewiß: das Interesse an Modellbahnen und ihrem Vorbild kennt keine Grenzen. Daher ist es immer wieder lohnend, auch einen Blick in die entsprechenden Publikationen unserer Nachbarn zu werfen.

Wer die eingefahrenen Gleise verlassen will, wird hier oft genug neue Ideen und Anregungen entdecken.



RAILWAY MODELLER

Verlag: Peco Publications Ltd.
Beer, Seaton
Devon EX 12 3NA England

128 Seiten

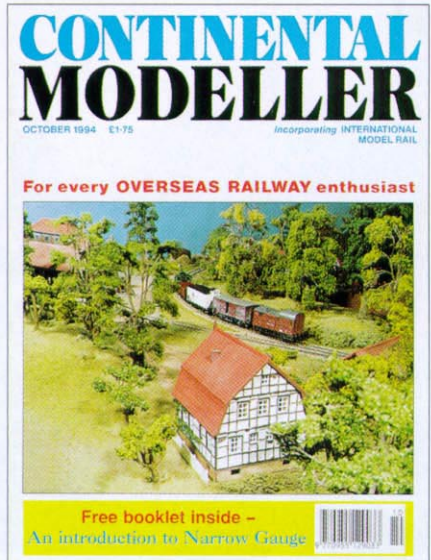
£ 1,75

Seit einiger Zeit präsentiert sich der *Railway Modeller* in einem neuen Layout, auch der redaktionelle Teil ist umfangreicher geworden. Bei den britischen Modellbahnkollegen ist dabei die Bandbreite der unterschiedlichsten The-

men immer wieder erstaunlich. Im Mittelpunkt steht wie üblich der Anlagenbericht über die *Railway of the month*. Im vorliegenden Oktoberheft ist es *Ynysyawl Fach*. Der unaussprechliche Name zeigt es schon an: das Vorbild ist in Wales angesiedelt. Diese Anlage in der Baugröße 0 besticht durch ihre großzügige Gestaltung, der Schwerpunkt beim Betrieb liegt in der Bedienung einer der kleinen Kohlenzechen, wie sie früher für diesen Landesteil typisch waren.

Der zweite Anlagenbericht, *Dorchester*, beschäftigt sich mit einem besonders ausgefallenen Thema. Das Vorbild ist ein Bahnhof der Great Western Railway. Das allein wäre kaum etwas Besonderes, die Spurweite macht's: auf den Strecken dieser Gesellschaft betrug sie nämlich 2134 mm; erst 1892 wurden sie auf die normale Spurweite umgestellt. Beachtlich sind hier vor allem die Fahrzeuge, die weitgehend im Selbstbau entstanden (und wer baut in Deutschland eine Anlage nach dem Vorbild der badischen Breitspur?).

Für Straßenbahnfreunde ist ein Bericht über die ebenfalls selbstgebaute Fahrzeuge nach dem Vorbild der elektrifizierten Bahnen auf der Insel Man in der Baugröße 1 interessant; ein Bauvorschlag für einen kleinen Lokschuppen im Stil der fünfziger Jahre rundet den Inhalt ab.



CONTINENTAL MODELLER

Verlag: Peco Publications Ltd.
Beer, Seaton
Devon EX 12 3NA England

80 Seiten

£ 1,75

Eine Besonderheit bei den Briten ist das große Interesse an ausländischen Bahnen. Diesem Umstand trägt denn auch der *Continental Modeller* Rechnung. Der Begriff „Continental“ ist dabei allerdings sehr weit gefaßt: er bedeutet schlicht und einfach den Rest der Welt.

Auch hier wieder die *Railway of the month*, diesmal nach bayrischem Vorbild. Die H0-Anlage *Falkenstein* ist mit viel Geschick einem kleinen Bahnhof an der Strecke durch den Frankenwald nachempfunden. Sie überzeugt durch ihre großzügige Gestaltung; die typische Atmosphäre der Länderbahnzeit wird sehr gut wiedergegeben.

Von Bayern nach Frankreich. In diesem Fall gibt es zwar keine Eisenbahn, aber die ländliche Szenerie rund um einen kleinen Bauernhof vermag viele Anregungen zur Gestaltung und Detaillierung zu geben.

Ebenfalls sehr gelungen ist eine kleine Anlage nach amerikanischen Motiven mit typisch britischem Betriebskonzept. Bemerkenswert, wie sich hier auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche mit wenigen Gleisen und Fahrzeugen ein abwechslungsreicher Betrieb verwirklichen läßt.

MODELLBAHNWELT

Verlag: Franz Steiner
Wolfeggstr. 19
A-6900 Bregenz

56 Seiten

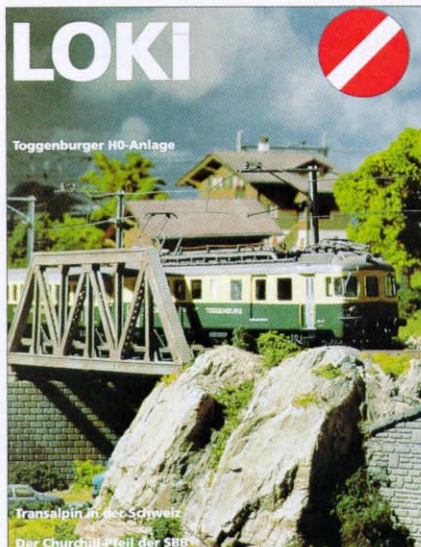
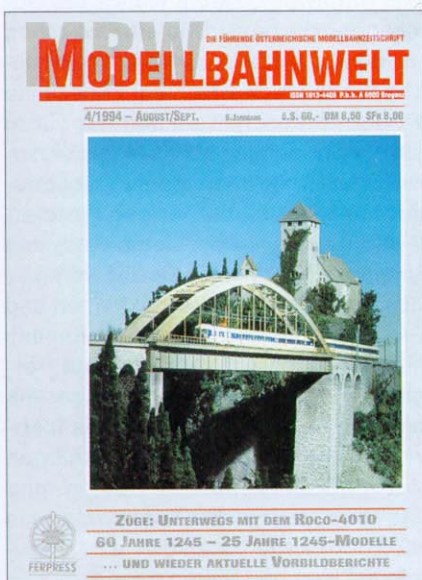
60 öS

Alle zwei Monate erscheint die österreichische Zeitschrift *Modellbahnwelt*. Ihr Schwerpunkt liegt, wie der Name schon sagt, vor allem bei den kleinen Bahnen. Aber auch das Vorbild kommt nicht zu kurz; es wird jedoch darauf geachtet, daß immer der Bezug zur Modellbahn gewahrt bleibt.

In diesem Sinn ist denn auch der Artikel über den Bahnhof Unzmarkt an der Südbahn von Wien nach Klagenfurt gehalten. Hier besteht die Verbindung zu der schmalspurigen Murtalbahn nach Mauterndorf. Insgesamt ein schönes Vorbild, dessen Umsetzung in eine H0-Anlage durchaus machbar erscheint; mit den üblichen Gleiskürzungen hält sich der Platzbedarf noch in einem erträglichen Rahmen.

Die Präsentation des Triebzugs 4010 von Roco stieß natürlich in unserem Nachbarland auf besonderes Interesse, stand er hier doch lange auf der Wunschliste vieler Modellbahner.

Manchem Leser ist sicherlich die Ellok der ÖBB-Baureihe 1245 bekannt, deren letzte Exemplare mittlerweile 60 Jahre auf dem Buckel haben und heute nur noch in untergeordneten Diensten zu finden sind. Grund genug, sie einmal näher mit exakten Bauzeichnungen vorzustellen.



LOKI

Verlag: Fachpresse Goldach
Hudson & Co.
CH-9403 Goldach

100 Seiten

11 sFr

Modellbahnthemen stehen auch im Mittelpunkt der schweizerischen Zeitschrift *Loki*; aber auch das Vorbild kommt nicht zu kurz, ebenso wenig wie Ausländisches.

Der „Rote Doppelpfeil“ der Baureihe RAe 4/8 1021 ist sicher auch hierzulande vielen Eisenbahnfreunden nicht ganz unbekannt. 1946 reiste Winston Churchill mit diesem eleganten Triebzug durch die Schweiz, seit dieser Gelegenheit trägt er denn auch den inoffiziellen Namen „Churchill-Pfeil“. Seit einiger Zeit wird diskutiert, ob das lange in Deutschland abgestellte Fahrzeug wieder fähig aufgearbeitet werden soll.

Die vielen Privatbahnen in der Schweiz sind natürlich denjenigen Anlagenbauern hoch willkommen, die es abseits der ausgetretenen Pfade etwas individueller haben möchten. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn ist sicher nicht jedem unbedingt ein Begriff; sie ist das Vorbild für eine gelungene H0-Anlage. Fahrzeuge und Gebäude entstanden im Eigenbau, um die typischen Merkmale dieser Bahn besser wiedergeben zu können. Eher exotisch dagegen der italienische Panorama-Triebwagen der Baureihe EBz 624 002L; eingesetzt wurde er bei der LFI, einer Privatbahn in der Toskana. Das Modell entstand weitgehend aus Plexiglas und wenigen Industrieteilen.

RMF

Verlag: Weka-Presse
82, rue Curial
F-75019 Paris

74 Seiten

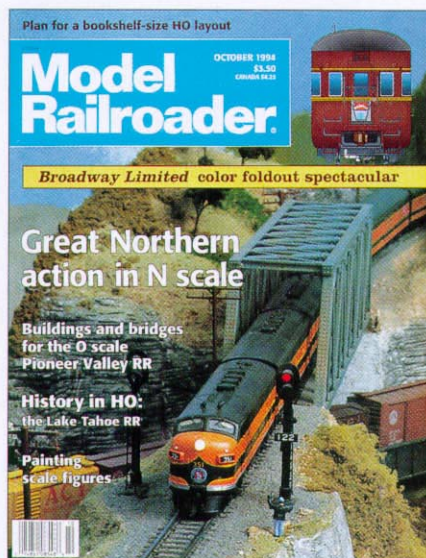
35 FF

Die wichtigste Neuheit für die Modellbahnfreunde in Frankreich ist zweifellos Rocos „Capitole“. Aus diesem Anlaß wird das Vorbild dieses eleganten Schnellzugs, der mit seiner Lok der Baureihe BB 9292 im Jahr 1967 als erster Zug in Europa planmäßig 200 km/h erreichte, umfassend vorgestellt.

Im Modellbahnteil ist der Artikel über die saubere Verkabelung von Interesse. Allzuoft herrscht hier auch auf ansonsten sauber gebauten Anlagen das Chaos vor. Dabei ist mit einfachen Mitteln schnell Ordnung geschaffen; ein Umstand, der sich später beim Betrieb während der unvermeidlichen Suche nach der Fehlerquelle bezahlt macht. Vom Modell zum Vorbild: der Beitrag über die moderne Stellwerkstechnik bei der SNCF zeigt, daß hier doch in noch ganz anderen Dimensionen gearbeitet wird ...

Beschaubarer geht es dagegen auf einer H0e-Anlage zu. Hier dreht sich alles um Holz; sie ist einer Waldeisenbahn in den Vogesen nachempfunden. Die Vorbildstrecke wurde 1892 angelegt, um die umfangreichen Forstbestände besser erschließen zu können. Der Betrieb erfolgt in erster Linie mit Dampflokomotiven, der Personenverkehr spielt nur eine untergeordnete Rolle.





MODEL RAILROADER

Verlag: Kalmbach Publishing Co.
21027 Crossroad Circle
P.O. Box 1612
Waukesha, WI 53187

186 Seiten

3,50 \$

Es ist schon beachtlich, wenn man die Arbeiten der Modellbahnkollegen jenseits des großen Teichs sieht. Allein die Anlagenberichte sind in der Regel Monat für Monat von überdurchschnittlichem Niveau. Es müssen dabei keineswegs die kellerfüllenden, spektakulären Anlagen sein, die oft mit dem amerikanischen Modellbau assoziiert werden – vorbildorientierter Betrieb steht im Vordergrund.

Dies gilt auch für die kleine Anlage *Pioneer Valley* in der Baugröße 0; ein paar Gleise zum Rangieren genügen vollauf. Virtuos angeordnete Gebäude und Kulissen lassen sie viel größer erscheinen, als es tatsächlich der Fall ist. Welche Tricks und Kniffe der Erbauer dabei anwendete, wird ausführlich beschrieben.

Perfekt gestaltet ist auch die *Lake Tahoe Railroad*. Das Thema: hoch in den kalifornischen Sierras; mächtige Cab-Forwards beherrschen die Szene. Trotz der verhältnismäßig kleinen Anlagengröße von 2,10 m x 3,60 läßt die geschickte Auswahl der Motive das Ganze glaubhaft wirken.

Fahrzeugpläne, ein Anlagenvorschlag fürs Bücherregal, Tips zum Verlegen von N-Gleisen und vieles mehr füllen das Heft wieder randvoll mit Information.

RAIL MAGAZINE

Verlag: Stichting Rail Publicaties
Industriestraat 57
NL-5201 's-Hertogenbosch

64 Seiten

9,95 fl

Der Schwerpunkt bei dem niederländischen *Rail Magazine* liegt, zumindest im Oktoberheft, eindeutig beim großen Vorbild; Modellbahnthemen treten hier etwas in den Hintergrund.

Aktuelle Nachrichten von der Bahn unseres Nachbarlandes unter den verschiedensten Aspekten wie etwa Güterverkehr, neue Reisezüge oder die Aktivitäten der Museumsbahnen nehmen einen breiten Raum ein.

Der Blick bleibt nicht nur auf die Niederlande beschränkt: Die neuen Elloks der Baureihen 1014, 1114 und 1163 der ÖBB werden ausführlich vorgestellt.

An eine dunkle Zeit in der niederländischen Eisenbahngeschichte erinnert der Beitrag über die Übernahme des Betriebs durch die Deutsche Reichsbahn in den letzten beiden Jahren des 2. Weltkriegs. Baureihen und Stationierungen der deutschen Loks werden dabei akribisch aufgelistet – mit deutscher Gründlichkeit (sic!), wie der Autor ironisch anmerkt; dazu kommen seltene Betriebsaufnahmen aus dieser Zeit. Für den Modellbahner gibt es eine selbstgebaute Industrie-Diesellok, das Vorbild wurde von Orenstein & Koppel gebaut und steht bei den Stahlwerken in Ijmuiden im Dienst.



LOCO REVUE

Verlag: Editions Loco-Revue sarl
BP 104
F-56401 Auray

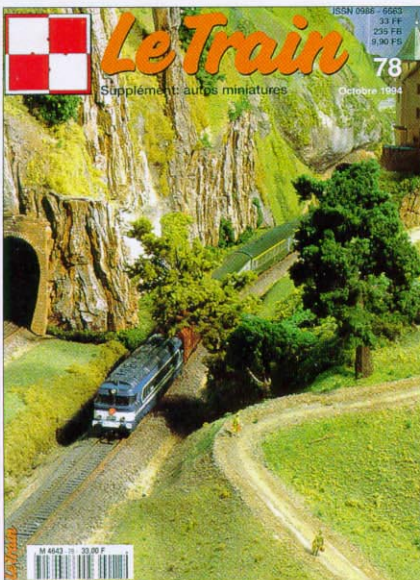
84 Seiten

35 FF



Im französischen Magazin *Loco Revue* steht im Oktoberheft die Modellbahn im Vordergrund; vom Vorbild gibt es nur zwei Artikel.

Der erste beschäftigt sich mit dem Bahnhof St. Gervais. Hier trafen eine normalspurige und eine meterspurige Strecke der SNCF aufeinander; beide nutzten gemeinsam ein Bw, dessen Drehscheibe mit einem Dreischienengleis ausgestattet war. Dazu kam noch die Verbindung zu der ebenfalls meterspurigen TMB (Tramway du Mont-Blanc). Die Güterwagen der beiden Meterspurstrecken wurden auf eine besonders altertümliche Weise umgesetzt: über zwei kleine Waggondrehscheiben und quer über die normalspurigen Bahnsteiggänge hinweg. Der zweite interessante Vorbildbericht befaßt sich mit kleinen Rangiertraktoren, wie sie bei vielen Feld- und Schmalspurbahnen im Einsatz waren. Das Arbeiten mit Kautschukformen und Gießharz ist in Frankreich weit verbreitet; hier wird gezeigt, wie sich auf vergleichsweise einfache Art Drehgestellenden oder die Stirnfront eines Triebwagens herstellen und vervielfältigen lassen. Weitere Themen: Trassen- und Gleisbau, eine kleine Fabrikanlage in HO; Rocos neue „Capitole“ wird ebenfalls auf Herz und Nieren geprüft.



LE TRAIN

Verlag: Editions Publitrains eurl
BP 10
F-67660 Betschdorf

72 Seiten

33 FF

Das französische Heft vom Ableger des Merker-Verlags bietet wieder eine bunte Mischung der verschiedensten Modellbahn- und Vorbildthemen. Am Anfang steht viel Dampf: Die mächtigen Pacific-Lokomotiven der Baureihe 231 mit ihren zum Teil ungewöhnlich geschnittenen Windleitblechen boten seinerzeit eine eindrucksvolle Erscheinung. Interessant sind auch die verwegenen anmutenden Stromlinienverkleidungen, die bei einigen Loks dieser Baureihe angebracht wurden.

Hier fährt zwar keine Eisenbahn, aber dafür ist ein schönes H0-Diorama, dessen Vorbilder irgendwo an der Küste der Normandie zu suchen sind, mit viel Liebe zum Detail gestaltet. Läden und Bars sind mit Inneneinrichtungen ausgestattet; allein die Rasenmäher vor dem Eisenwarengeschäft sind eine Sache für sich ...

MAQUETREN

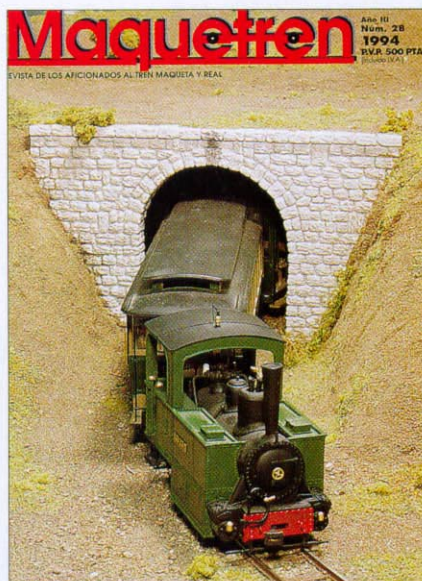
Verlag: A.G.B., S. L.
Paseo Castellana 212, 4° izq
E-28046 Madrid

68 Seiten

500 Pta

Über die spanische Modellbahnszene ist hierzulande eigentlich so gut wie überhaupt nichts bekannt. Dennoch, es gibt sie, wie die Zeitschrift *Maquetren* beweist, die mittlerweile im dritten Jahr

erscheint. Vorbild und Modell werden in einer recht lockeren Mischung präsentiert. Bei den vorgestellten Anlagen fällt auf, wie stark die Modelle deutscher Hersteller auch den spanischen Markt bestimmen. Dennoch kommt spezifisch Spanisches nicht zu kurz, so in der vorliegenden Ausgabe im Bericht über die ersten Ganzstahlwagen der RENFE oder die Sonderfahrt des „Limon Expres“ auf den Schmalspurbahnen an der Alicante.

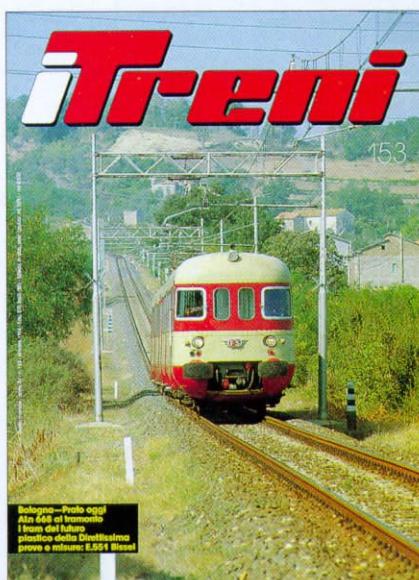


i TRENI

Verlag: ETR
piazza Vittorio Emanuele II, 42
I-25087 Saló (Brescia)

72 Seiten

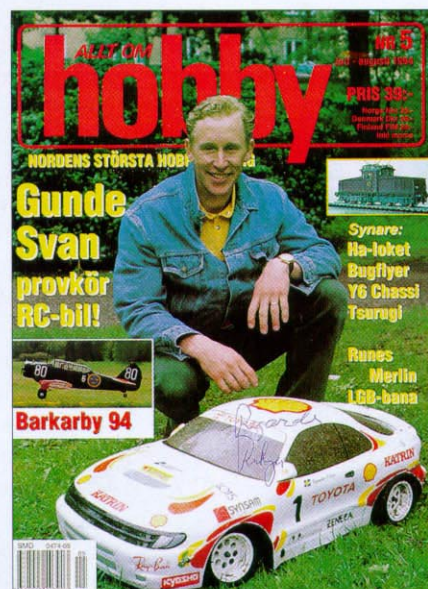
11000 L



spezial MAGAZIN

Ausführliche Vorbildbeiträge kennzeichnen das Bild des italienischen Magazins *iTreni*. In dieser Ausgabe gibt es umfassende Artikel über die Triebwagen der Baureihe ALn 668, die Modernisierung der Strecke Bologna—Prato und über die Techniken der Zugbeeinflussung bei der FS. Für Straßenbahnfreunde ist vor allem der umfangreiche Beitrag über die unterschiedlichen Bauarten der modernen Niederflurstraßenbahnwagen interessant; hier wird besonderes Gewicht auf die verschiedenen Antriebstechniken gelegt.

Beeindruckend ist die H0-Anlage eines toskanischen Clubs, auf der die Bahnhöfe Vaiano und Vernio nachgebildet sind.



ALLT OM HOBBY

Verlag: Allt om Hobby
Box 90 133
S-12021 Stockholm

84 Seiten

39 SKr

Gewissermaßen eine Sonderstellung nimmt die schwedische Zeitschrift *Allt om Hobby* ein. Sie berichtet nämlich über alle Sparten des Modellbaus, die Eisenbahn nimmt daher naturgemäß nur einen kleineren Teil ein.

In der vorliegenden Ausgabe finden sich u. a. ein Beitrag über eine echte Weichenrückmeldung, den Selbstbau einer kleinen vierachsigen Ellok, deren Vorbild bei der SJ 1936 in Dienst gestellt wurde, sowie eine LGB-Anlage, die gerade mit 2 m x 3 m Platz auskommt. Ik