

MIBA

SPEZIAL 57

MIBA-Spezial 57 • August 2003

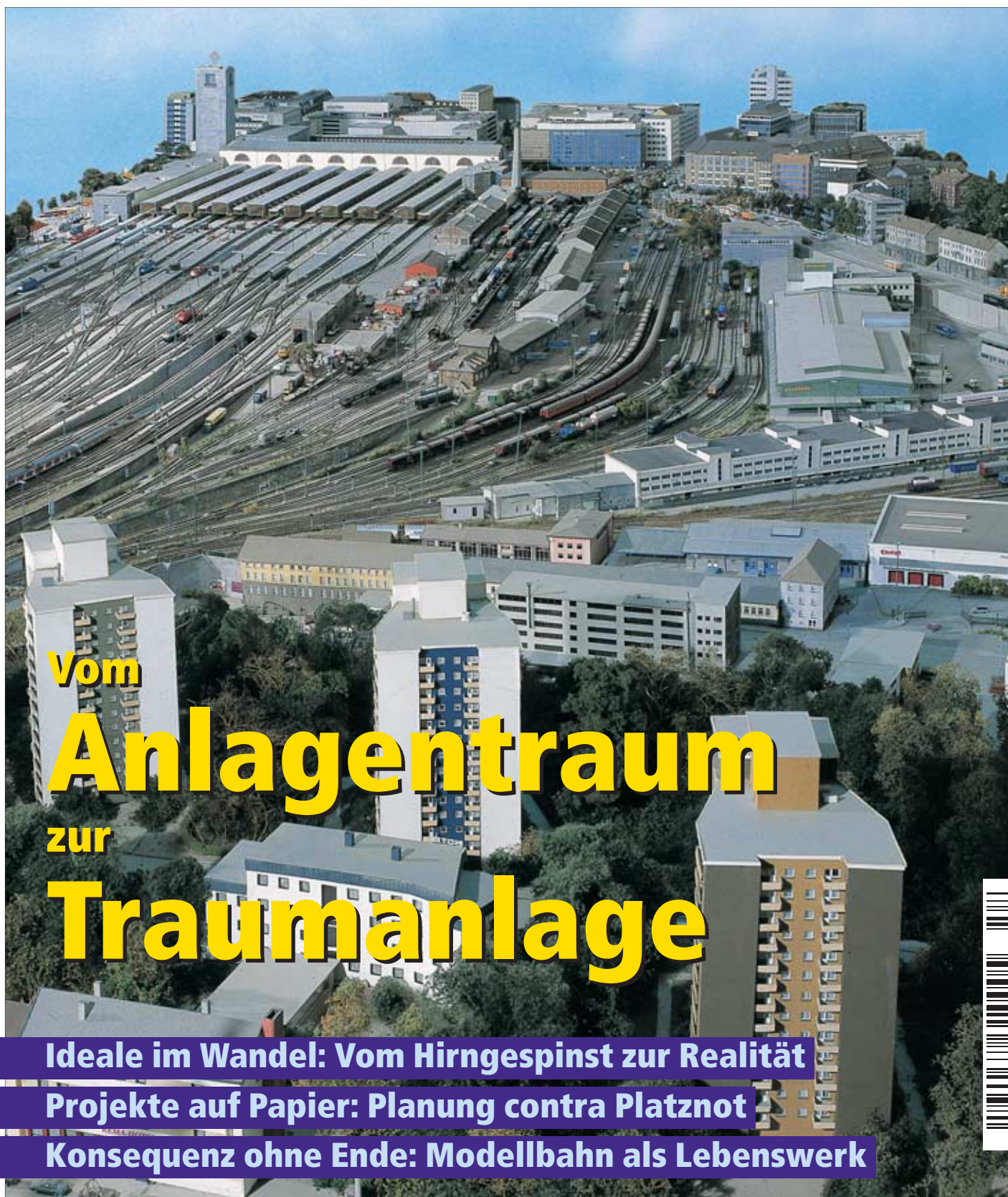
B 10525 • www.miba.de

Deutschland € 10,-

Österreich € 11,50 • Schweiz sFr 19,80

BeNeLux. € 11,60 • Portugal (cont) € 13,50

Italien € 12,40 • Luxemburg € 11,60



Vom Anlagentraum zur Traumanlage

Ideale im Wandel: Vom Hirngespinnst zur Realität

Projekte auf Papier: Planung contra Platznot

Konsequenz ohne Ende: Modellbahn als Lebenswerk



4 194038 310005 57

Es war im Sommer 1985: Der Verfasser dieser Zeilen war dank seines Studentenausweises noch im Tramper-Ticket-fähigen Alter und bereiste in den Semesterferien wochenlang deutsche Schienenstränge. Irgendwo in der Gegend bei Heidelberg (ET 56!) ergab das Gespräch mit einem zufällig Mitreisenden gleicher Gesinnung, dass just am nächsten Tag die Museumsschmalspurbahn von Warthausen nach Ochsenhausen unterwegs sei. Flugs wurde der Reiseplan geändert und nach leidlich bequem verbrachter Nacht in Zügen und Wartehallen zunächst Biberach und dank der Barmherzigkeit eines Autofahrers auch noch rechtzeitig Warthausen erreicht.

Was nun folgte, war – der Vorspann von Hagen von Ortloffs Sendung zeigt es jede Woche aufs Neue – Eisenbahn-Romantik pur: Die Tssd schlängelte sich mit ihrem Zug durch die liebliche oberschwäbische Landschaft, an den unbeschränkten Bahnübergängen machte die Fuhre ebenso häufig wie lautstark mit der Pfeife auf sich aufmerksam und in einen der württembergischen Bahnhöfe – in Äpfingen, Reinstetten und Ochsenhausen stehen wahre Kleinode! – wäre ich am liebsten sofort eingezogen.

Der Zielbahnhof bot als Betriebsmittelpunkt der Bahn alles, was das Herz eines Eisenbahnfans begehrt: Empfangsgebäude mit Güterschuppen, eine Bekohlungs-, nun ja, sagen wir: – „Anlage“ und einen Lokschuppen, der trotz überschaubarer Ausmaße mit seinen Anbauten für Werkstatt und Wasserbehälter alles andere als langweilig gestaltet war.

Von der Atmosphäre einer lebendigen Schmalspurbahn ließ ich mich nur zu gern begeistern: „Meine“ Tssd verbrachte die Zeit bis zur Rückfahrt rauchkräuselnd und vom rhythmischen Klacken der Speisepumpe leise untermalt vor dem Schuppen und sogar die Erinnerung an den Geruch, jene Komposition aus dem Rauch einer echten Kohlefeuerung vermischt mit dem speziellen Aroma des Heißdampföls, ist bis heute frisch geblieben. Sämtliche Sinne waren somit intensiv angesprochen und hinterließen einen unauslöschlichen Eindruck.

Vorbei die Zeiten, da von einer riesigen Anlage gesponnen wurde. F-Züge, Ganzzüge oder gar dahinrasende ICEs waren schlagartig out, Ochsenhausen sollte es sein! Von der Einfahrweiche bis zum buchstäblich im Sande verlaufenden Abstellgleis neben dem Lokschuppen ließe sich der Bahnhof auf einer Länge von 4 Meter 25 maßstäblich (!) realisieren. Ich begann einen Stellplatz in der Wohnung freizuräumen und schreinerte schon mal vier Modulkästen. Bei weiteren Besuchen vor Ort vermaß ich mit 30-m-Maß-

Von Träumern und Tätern

band, Zollstock und Notizblock bewaffnet die Gebäude, beschaffte mir Literatur und Karten und zeichnete auf Packpapier einen 1:1-Aufriss der Bahnhofsgleise.

Indes, der berufliche Werdegang – das darf wohl branchenweit als bekannt vorausgesetzt werden – ging in eine etwas andere Richtung: Ich spezialisierte mich auf den Fahrzeugbau. Das Verfeinern von Großserienmodellen, die Montage von Bausätzen und neuerdings sogar die Entwicklung eigener Umbausätze ließen den Anlagenbau stets zweitrangig sein. Die Frotzeleien der Kollegen mit den weniger vollen Vitrinen, dafür aber ein paar eingeschotterten Gleisen – „Na, bauste immer noch an deinem Ochsen?“ – kamen zwar auf, verstummten aber mit der Zeit wieder.

Und trotzdem: Eines Tages, wenn das letzte Zurüstteil verklebt, der letzte Bausatz gebaut und der letzte Vitrinenplatz belegt ist, werdet Ihr schon sehen, dass auch ich meinen Anlagentraum in die Tat umsetzen werde! Den Pfleger vom Senioren-Stift muss ich notfalls bitten, die Lötarbeiten zu übernehmen ...

Martin Knaden

PS: Kann mir schon mal einer sagen, wie man 5 cm breite Fassadenschindeln maßstäblich in H0 fummelt?

Unverkennbar Stuttgart Hauptbahnhof, weniger eindeutig jedoch ein Modell! Dennoch: Wolfgang Frey baute einen der größten deutschen Bahnhöfe samt der benachbarten Gebäude so akribisch nach, dass der Fotograf noch nach Tagen meinte, er habe dies alles nicht mit eigenen Augen gesehen, sondern nur geträumt.

Foto: MK





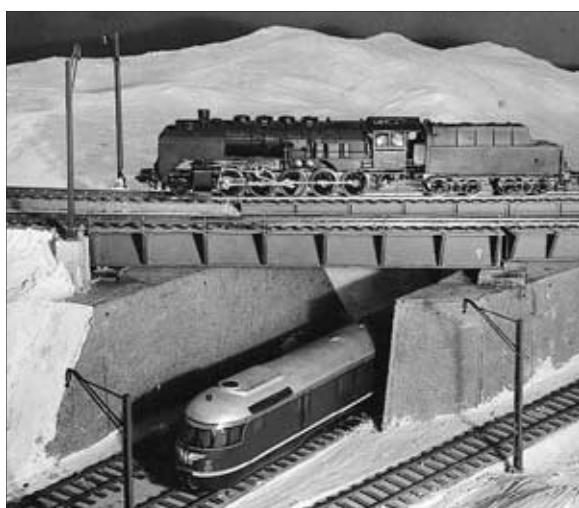
Seit 30 Jahren verfolgt Dr. Heinz Lingen nun schon seinen Traum von Alt-Köln. Das Gesamtkonzept der N-Anlage ist in diesem Fall ebenso sehenswert wie die Details. Seite 42
Foto: MK



Ein maßstäbliches N-Modell des Stuttgarter Hauptbahnhofs samt Umgebung und den in alle Himmelsrichtungen abgehenden Strecken erbaut zzt. Wolfgang Frey in einem 48 m langen Raum. Beachtlich, was davon schon fertig ist! Seite 50
Foto: MK

MIBA **SPEZIAL**

Der mexikanische Anlagen-Traum von MIBA-Redakteur Lutz Kuhl nimmt peu à peu Gestalt an. Die Gleise sind verlegt, die große Kirche hat eine Kuppel bekommen, was kommt als Nächstes? Seite 82
Foto: lk



Auch dieser Traum ging in Erfüllung: Eine Kellieranlage im Maßstab 1:22,5. Seite 62
Foto: MK

Unser Rückblick befasst sich mit der riesigen Spur-0-Anlage auf der Verkehrsausstellung 1953 in München. Seite 6
Foto: Archiv MEC München

Der „Anhalter“ entsteht bei Gebhard Reitz – bis jetzt hat der Güterbahnhof Gestalt angenommen. Seite 34
Foto: Gebhard Reitz



INHALT

ZUR SACHE

Von Träumern und Tätern 3

RÜCKBLICK

Traumanlage anno 1953 6

GRUNDLAGEN

Ideale im Wandel 14

ANLAGEN-TRAUM

Jossa! Jossa! Jossa! 22
El sueño mexicano 82
Viel Betrieb rings um das Schloss am Meer 86

TRAUM-ANLAGE

Mythos „Anhalter“ in H0 34
30 Jahre und kein Ende ... 42
Über den Wolken ... 50
Jugendtraum im Kellerraum 62
Von Bahnhof zu Bahnhof 70
Thomasmühle 78
Kleiner Traum 96

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 108



Beeindruckende Ausmaße – immerhin 60 mal 10 m! – hatte die Spur-0-Anlage, mit der die noch junge Deutsche Bundesbahn auf der Verkehrsausstellung 1953 in München ihren modernen Betrieb und die Möglichkeiten, die der Eisenbahnverkehr bietet, dem staunenden Publikum vor Augen führen wollte. Für die Unterbringung dieser gewaltigen Anlage und deren Vorführung war eigens eine Halle errichtet worden. Die Zuschauer konnten das Geschehen auf der Anlage zu ebener Erde oder von Tribünen aus verfolgen. Wie groß das Interesse damals war, zeigen die historischen Aufnahmen oben und links.

Fotos: Archiv MEC München

Die Modellbahnanlage auf der Deutschen Verkehrs Ausstellung (DVA)

Traumanlage anno 1953

Vor 50 Jahren, im Sommer 1953, präsentierte die DB auf der Verkehrsausstellung in München ihre Fahrzeug-Neuentwicklungen auf dem Freigelände. Und eine riesige Modellbahnanlage in der Baugröße 0 sollte die Möglichkeiten der modernen, aufstrebenden Bahn demonstrieren.

Acht Jahre nach Ende des Krieges und vier Jahre nach ihrer Gründung wollte die Deutsche Bundesbahn auf der Deutschen Verkehrs-Ausstellung (DVA) in München ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Alles, was die DB bis dahin an Fahrzeugen neu beschafft hatte und neu beschaffen wollte, aber auch erhaltenes, rekonstruiertes oder verbessertes Vorkriegsmaterial durften und sollten die Besucher von Juni bis September 1953 hautnah in Augenschein nehmen.

Eine Attraktion der besonderen Art war die große Modellbahnanlage in Nenngröße 0 (Maßstab 1:45), die alle bis dahin bekannten Anlagendimensionen sprengte. Initiator und Auftraggeber war die Deutsche Bundesbahn, die auf dieser Anlage ihre neuesten Fahrzeuge im Modell zeigen und vor allem den modernen Eisenbahnbetrieb, gesteuert mit dem damals neuesten Drucktastenstellpult für Signal- und Weichensteuerung, demonstrieren wollte. Bereits die Ausmaße der Anlage

stellten alles bis dahin Gezeigte in den Schatten: Sie war 60 m lang und 10 m breit, nahm also eine Fläche von 600 m² ein – vergleichbar mit einer Reihenhäuserzeile von sechs Häusern.

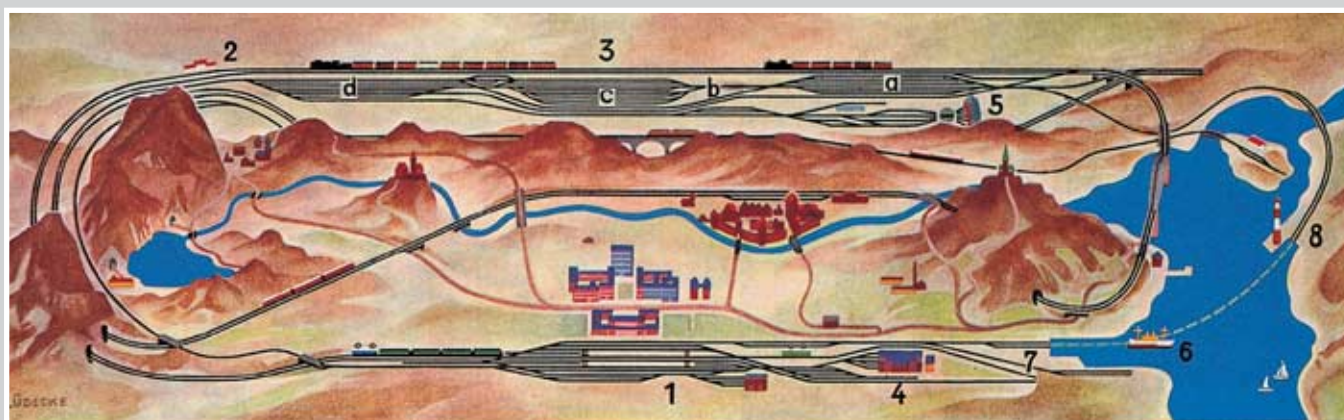
Für die Unterbringung der Anlage wurde eigens eine separate Halle errichtet. Die Anlage wurde in eine 1,7 m tiefe Grube (Betonwanne) eingebettet, sodass die Grundplatte (Ebene 0) auf Fußbodenniveau lag. Hauptgrund dieser etwas ungewöhnlichen Bauweise war das echte Wasser in einer Seebucht mit Zuführungsflüssen, auf der vorbildgemäßer Trajektverkehr – Fähre beladen mit Güterwagen – abgewickelt wurde. Außerdem konnte der Betontrog für die „unterirdische“ Verlegung der Kabelstränge genutzt werden.

Das Hauptziel der Anlage war die Darstellung des damaligen Eisenbahnbetriebs mit all seinen Möglichkeiten. Die Ausgestaltung der hügeligen Landschaft und einiger Berge mit Tunnel, welche manche engen Kurven diskret versteckten, war dagegen ebenso sekundär wie die Ausführung von Gebäuden oder die Detailsausstattung. Der für die topografische Gestaltung verwendete Gips wurde braun eingefärbt, was der „Landschaft“ ein eigenartiges pastellfarbenes Aussehen verlieh.

Betrachtet werden konnte die Anlage zu ebener Erde oder von Tribünen, welche die Anlage von drei Seiten umschlossen. Die Steuerung der Signale und Weichen und damit letztlich des Zugbetriebs erfolgte durch drei an den Außenseiten angeordnete Gleisbildstellpulte. Dafür mussten in einem an die Halle angrenzenden Raum 2500 hochempfindliche elektromechanische (weiter auf S. 10)



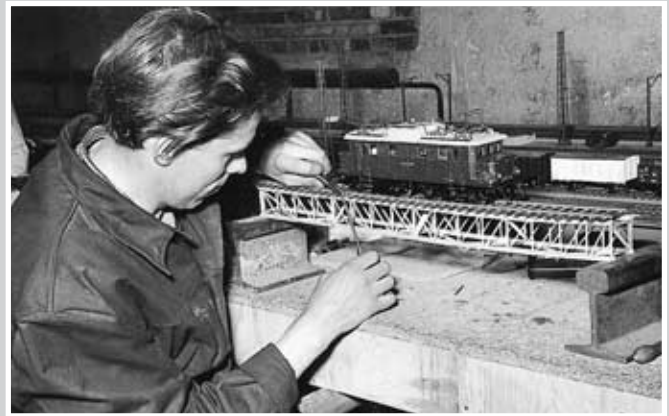
Oben die „Wasserseite“ der Großanlage, im Vordergrund der Leuchtturm, neben dem die Fähre ablegte. Unten ein Blick über den Hauptbahnhof „Warnfeld“ mit Ellokhalle.



DIE MODELLEISENBAHNANLAGE DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

(32 mm Spurweite, 1300 m Gleislänge, 170 Weichen und ebensoviel Lichtsignale, 30 Lokomotiven und Triebfahrzeuge, 60 Reisezug- und 170 Güterwagen) ferngesteuert von 3 Original-Gleisbildtischen (2500 Relais, 1500 Sperrzellen)

1 Warnfeld Hbf · 2 Bahnhof Moosburg · 3 Rangierbahnhof Rollhagen, a) Einfahrgruppe, b) Ablaufberg mit Speicherung, c) Richtungsgruppe, d) Ausfahrgruppe · 4 Ellokhalle · 5 Dampflokhalle · 6 Trajektverkehr · 7 Merkurhafen · 8 Nordhafen



Die Empfangsgebäude und Fahrzeughallen wirkten eher stilisiert, was ja auch dem Architekturstil der Fünfzigerjahre nahe kam. Übrigens wurden nicht alle Gebäudemodelle von Mitgliedern des MEC München selbst erstellt, zum Teil wurden sie lediglich an den beabsichtigten Standort angepasst. Eine große Rolle spielten verständlicherweise die Fahrzeugmodelle. Die Bundesbahn wollte ihr modernes Image herausstreichen und so waren allenthalben elektrische und Dieseltriebfahrzeuge wie V 80, V 200 oder E 10 Vorserie auf der Anlage anzutreffen, die im Großbetrieb noch eher selten zu „erspähen“ waren.

Eine weitere wichtige Aufgabe des MEC München war die gewissenhafte Wartung der zahlreichen Fahrzeugmodelle.

Rund 30 Lokmodelle, 60 Schnellzugwagen und 170 Güterwagen waren für den Betrieb auf der Ausstellungsanlage nötig. Deren Anfertigung war im Großen und Ganzen Aufgabe des MEC München. In den Bildern oben und rechts ist die Serienfertigung ganzer Triebwagenzüge (ET 56, VT 08) dargestellt, deren Vorbilder auf der Verkehrsausstellung selbst der Öffentlichkeit präsentiert werden sollten. Einige der auf der Anlage eingesetzten Fahrzeugmodelle wurden übrigens auch von den renommierten Modellbahnfirmen Schnabel und Sommerfeldt hergestellt. Vorn (im Bild oben) eine Auswahl der ca. 170 Signale.

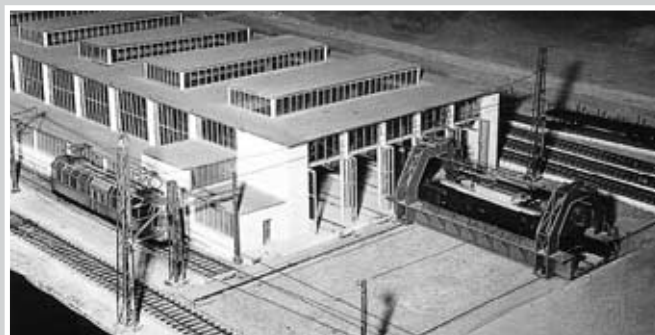


Im Gegensatz zu Gleisverlegung und Landschaftsgestaltung war die Elektrik auf der Ausstellungsanlage nicht Sache des MEC München, sondern der DB. Schließlich wollte die Bundesbahn ihre modernste Stellwerkstechnik einem breiten Publikum bekannt machen. „Letzter Schrei“ in Sachen Zugsteuerung war damals die Dr-Technik. Drei Gleisbildstellpulte übernahmen diese Aufgabe auf der O-Anlage. Vermutlich hat diese Demonstration der Dr-Technik ihre Wirkung auf Modellbahner nicht verfehlt, wenn man sich einmal die (zeitweise fast ausschließliche) Beliebtheit des zentralen Gleisbildstellpults auf Heimanlagen vor Augen führt. Selbstverständlich war die Anwendung der originalen Dr-Technik mit einem immensen Aufwand verbunden: In einem Nebenraum mussten 2500 Relais untergebracht werden!



Die Größenverhältnisse zeigt ein- drucksvoll die nebenstehende Auf- nahme, die während der Aufbauphase entstanden ist. Die Verlegung der Gleisanlage über- nahm der MEC Mün- chen, Anfertigung und Einbau der 170 Weichen ließ sich dessen damaliger 2. Vorsitzender Werner Sawallisch angele- gen sein. Die Bauzeit für die Anlage betrug weit über ein Jahr. Leider erwiesen sich die Eisenschienen als sehr rostan- fällig.

Viel Aufsehen erregte die Nachbildung eines kompletten Rangierbahnhofs mit Einfahr-, Richtungs- und Ausfahrgruppe, Ablaufberg und großem Dampflok-Bw. Um einen richtigen Ablaufbetrieb demonstrieren zu können, rüstete man zwar die Wagen mit entsprechenden Kupplungen aus, doch wurde der Ablaufberg im Vorführbetrieb nicht befahren.



An zwei verschiedenen Stellen wurde die Versorgung von Dampflok- und Elloks gezeigt. Das Dampflok-Bw war im Verschiebebahnhof, das Ellok-Bw im Bahnhof „Warnfeld“ angeschlossen. Fahrzeughallen, Drehscheibe, Schiebebühne wurden ebenso präsentiert wie die diversen Behandlungsanlagen. Den ET 91 und die Schiebebühne baute Werner Sawallisch.



Dampflokomotiven spielten 1953 noch eine viel zu große Rolle, als dass die Bundesbahn – bei allem Bemühen um Modernität – auf ihre Darstellung hätte verzichten können! Außerdem war das Dampf-Neubauprogramm ja erst angelaufen, sodass die eine oder andere Type durchaus als „Neuheit“ gelten konnte. Die Einheitslok auf der Eingelenkdrehscheibe mit tiefer Grube symbolisierte das Arbeitspferd im Zugförderungsdienst der DB.

Relais installiert werden. Der Vorsitzende des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) und MIBA-Mitarbeiter Gerhard Bayer, seinerzeit jugendlicher „Dauergast“, erinnert sich noch heute an das typische krachende Geräusch der Steuerrelais.

Die Anlage bildete einen großen Personenbahnhof mit Güterbahnhof einschließlich Behälterverladung („Von Haus zu Haus“) und Ellok-Bw (Rechteckhalle mit Schiebebühne) nach. Ein Rangierbahnhof mit Einfahrgruppe, Ablaufberg, Richtungs- und Ausfahrgruppe fehlte ebenso wenig wie ein Dampflok-Bw samt Drehscheibe und Rundschuppen sowie Bekohlungsanlage. Ein Kreuzungsbahnhof ermöglichte den Wechsel zwischen den beiden zweigleisigen Hauptstrecken. Hinzu kamen drei weitere Haltebahnhöfe und ein Nebenbahn-Endbahnhof. Der Trajektverkehr erfolgte von einer Anlegestelle im Bereich des Güterbahnhofs zum Anleger eines kleinen Ölhafens.

Den Bau der Anlage mit insgesamt 1,3 km Gleislänge hatte der Modelleisenbahn-Club München e.V. über-



nommen. Dazu gehörte auch die Anfertigung von rund 30 Lokomotiven, 60 D-Zug-Wagen sowie 170 Güterwagen. Hinzu kam eine Auswahl Triebwagen wie VT 08, VT 95, ET 56 sowie die beiden Gliedertriebzüge VT 10.5 („Senator“ der DB und „Komet“ der DSG). Nicht wenige der Fahrzeugtypen, die in monatelanger Handarbeit entstanden, existierten beim Vorbild noch gar nicht – sie wurden ja erst auf der DVA 1953 als Vorserienloks gezeigt.

Einige Triebwagen und Loks wurden auch von den Firmen Schnabel und Sommerfeldt hergestellt. Der MEC München hatte bereits drei Jahre zuvor Erfahrungen mit einer Spur-0-Anlage auf der Münchner Elektromesse sammeln können. Aber mit der Erstellung dieser Riesenanlage wurde eine gewaltige Leistung vollbracht, der auch fünfzig Jahre danach noch Anerkennung und Respekt gezollt werden muss. Einige Beispiele: Die Verlegung von 80 000 Schwellen hatte Günter Sommerfeldt, Gründer der gleichnamigen Firma) übernommen, während der einstige 2. MEC-Vorsitzende Werner Sawallisch die Anfertigung der 170 Weichen bewerkstellte. Auch der damals mit Gebäudemodellbau in der MIBA viel beschäftigte Rudolf J. Wittwer war an der Ausgestaltung beteiligt. Eifriger Mitbauer war auch Horst Röchling (1. Vorsitzender des MEC) aus der „Dynastie“ der gleichnamigen Stahlwerke in Völklingen, der einige Zeit später mit Willi Ade die Firma Röwa gründete.

Von den Leistungen der Fahrzeugbauer legen die Bilder (auf S. 8) ein be-

Die Gliedertriebzüge „Komet“ und „Senator“ hatten ihren Auftritt auf der DVA im Großen und im Modell, was über ihre wahre Bedeutung vielleicht etwas hinwegtäuschte. Immerhin gab es von beiden Zügen nur jeweils ein einziges Exemplar. U.a. die Radaufhängung sollte mit den beiden „Einzelgängern“ erprobt werden.



Vorgeführt wurde ein richtiger Trajektverkehr auf echtem Wasser mit einer schwimmfähigen Güterwagenfähre. Die Bauart der „Seemöve“ orientierte sich an kleineren Fähren, wie sie die DB damals beispielsweise an der Nordseeküste (Fehmarn-Verkehr) oder, in ähnlicher Form, über den Bodensee (von Friedrichshafen aus) einsetzte. Die beiden Anlegestellen waren am Ende des Güterbahnhofs und im Bereich eines kleinen Öllagers zu finden.





E 18/E 19, Vorserien-E 10 und V 200 stellten vor 50 Jahren zweifellos die „erste Garde“ an DB-Triebfahrzeugen dar. Kein Wunder also, dass sie auch auf der großen O-Anlage die Zugförderung besorgten. Neben Schnellzügen wurden auch Eilgüterzüge vorgeführt, was darauf schließen lässt, dass die DB damals noch an der Seefischbeförderung interessiert war! Im hochwertigen Reisezugdienst liefen noch Schürzenwagen, wie das Bild oben zeigt. Von den 26,4 m langen Reisezugwagen waren erst die Mitteleinstiegswagen (LS-Zugwagen) geliefert.



Der Rasterarchitektur der Fünfzigerjahre begegnet man allenthalben auf der Anlage. Es war der Stil, in dem der Wiederaufbau der kriegszerstörten deutschen Städte geplant war. Die Bautätigkeit war zu diesem Zeitpunkt tatsächlich in vollem Gange, von der Darstellung von Altbauten oder gar Ruinen versprach man sich keine werbende Außenwirkung.



redtes Zeugnis ab. Will man den Einsatz der Clubmitglieder heute richtig würdigen, so gilt zu bedenken, dass damals noch generell 48 Stunden an sechs Tagen pro Woche gearbeitet wurde. Der Fahrzeugmodellbau, mit dem übrigens zwei Jahre vor Ausstellungseröffnung begonnen wurde, war eine reine Feierabend- und Wochenendarbeit.

Der Münchner Club wollte sich ursprünglich auf die Personenbahnhöfe und den Güterbahnhof beschränken. Die DB bestand jedoch auf der Integration eines Verschiebebahnhofs in die Anlage. Hier sollten über einen Ablaufspeicher Güterzüge am Ablaufberg zerlegt und anschließend neu zusammengestellt werden. Dazu rüstete man alle Fahrzeuge der Anlage mit einer automatischen Kupplung mit Vorentkupplung der Firma Sommerfeldt aus. Aus Termingründen verzichtete man jedoch am Ende auf den Betrieb im Verschiebebahnhof, die Güterzüge konnten ihn nur seitlich umfahren.

Nach dem Ende der DVA sollte die Anlage an einem anderen Ort wieder aufgestellt werden. Das Deutsche Museum in München war bereit sie zu übernehmen, verlangte aber die Erstellung einer kompletten Halle zur Unterbringung auf ihrem Museumsgelände. Das war jedoch finanziell nicht machbar. Auch die Pläne, Teile der Anlage ab 1954 auf dem Gruga-Gelände in Essen zu zeigen, zerschlugen sich. So wurden Anlage, Steuerung und Fahrzeuge in Güterwagen verladen und auf Abstellgleisen „geparkt“. Wo immer die Wagen im Wege waren, wurden sie an einen anderen Ort verbracht. Nach vielen Jahren war der Inhalt der Waggons schrottreif und wanderte auf den Müll. Lediglich einige Fahrzeuge, so erinnert sich der derzeitige Vorsitzende Michael Feierlein, tauchten vor einiger Zeit in schlechtem Zustand beim Internet-Auktionshaus eBay wieder auf, der „Rückkauf“ durch Mitglieder des Clubs scheiterte allerdings.

Hans Zschaler

„Schienenfigur“ und Modellbahnanlage

Ideale im Wandel

Wenn man von der „Traumanlage“ redet, meint man eine ideal erscheinende Modellbahn. Im Lauf eines Modellbahnerlebens wandeln sich die Ideale. Bertold Langer blickt auf seine erste Traumanlage zurück, stellt fest, dass sie ihn geprägt hat, und macht sich an eine moderne Interpretation dieser Verflorenen.

Es gibt gute und schlechte, ja sogar schlimme Träume, die uns tagelang bedrücken können. Trotzdem spricht man von der „Traumfrau“, vom „Traumhaus“, vom „Traumjob“, von der „Traumanlage“.

„Traum-“ in diesen Wortverbindungen lässt sich ohne weiteres durch „Ideal-“ ersetzen. Es geht also gar nicht so sehr um die geheimnisvolle automatische Tätigkeit unseres Bewusstseins, welches während des Schlafes Hoffnungen und Ängste der wachen Zeit reflektiert. Die Ideale entstehen vielmehr in dieser wachen Zeit selbst. Wir lernen von Vorbildern sowie aus Büchern und anderen Medien, und langsam bildet sich das heraus, was wir als ideal bezeichnen.

Mit den Idealen kann man sich ganz schön herumplagen. Sind sie genau genug zu formulieren? Bleibt überhaupt eine vage Hoffnung, dass sie zu verwirklichen seien? Oder sitzen wir mit dieser Hoffnung nicht immer wieder einer Illusion auf? Und schließlich:

Wird aus einem Ideal nicht allzu leicht eine Obsession, also eine Hirnblockade, welche uns an der Verwirklichung unserer Vorstellungen gründlich hindert?

„Der Mensch macht einen Plan“, so Bert Brecht. Der Plan „geht nicht“. Auch mit dem zweiten und offenbar mit allen weiteren Plänen hat dieser Mensch kein Glück. So kann es auch dem Modellbahner passieren. Doch hängt seine Erfolgschance davon ab, wie er mit seinen Idealen umgeht.

Hier kommt wieder der Traum ins Spiel: Die Trautätigkeit zeigt, wie kreativ wir sein können. Fliegen wie Batman – für viele Träumer kein Problem; ganz ungewöhnlich zusammengesetzte Eigenschaften eines Dings oder einer Person – auch das schafft der Traum leicht; Ursache und Wirkung vertauscht – im Traum nichts Ungewöhnliches.

Besonders die freie Kombination, wie sie im Traum stattfindet, ist für uns Modellbahner notwendig. Und das

Fliegen ohne Flügel oder andere Mittel mag uns darauf verweisen, dass wir die in unsere Mattscheibe eingebrannten Obsessionen endlich doch zu löschen vermögen. So schafft die Trautätigkeit Freiheit auch fürs wache Bewusstsein. Dass damit die Realität verschwinde, wird kein vernünftiger Mensch behaupten. Aber unser Bezug zu ihr ändert sich.

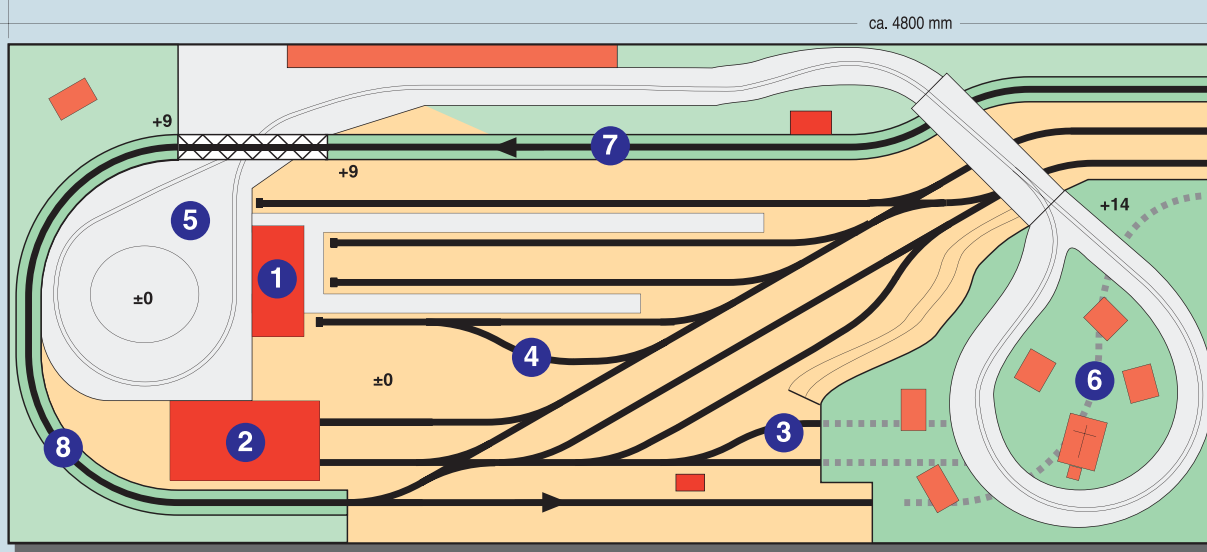
Für mich selbst gibt es heute keine Traumanlage mehr, sondern allenfalls Anlagen, welche kleine ideale Inseln enthalten: ein technisches Standardproblem auf geniale Weise gelöst, eine Anlagenecke ideal ausgestaltet, eine faszinierende Kleinigkeit, mit Geschick ins rechte Licht gerückt. Doch wenigstens am Anfang meiner Modellbahnerkarriere war das anders.

Persönliche Erinnerungen

Schon im Kleinkindalter hatte ich mit der Spielzeugeisenbahn zu tun. Aber erst als ich ungefähr zehn, elf Jahre alt war, baute mir mein Vater die erste Anlage, welche in gewissem Sinn als Modellbahn zu bezeichnen war. Erstaunlich, dass der Entwerfer und Erbauer, selbst kein ausgewiesener Modellbahner, einen Kopfbahnhof zum Anlagenmittelpunkt machte. Ein Spielbahner war er allemal, denn er hatte in seiner Jugend eine Bing-Spur-I-Uhrwerkbahn gehabt.

Von daher kam es, dass diese Anlage unbedingt eine endlos lange Fahrstrecke haben musste. Und irgendwo im Kopf meines Vaters mag noch das Bleicheisenbahner-Ideal der „Schienenfiguren“ geschlummert haben, wie sie in alten Katalogen zu finden sind. Doch die Befahrbarkeit der Gleise in allen Richtungen scheiterte an einem

Rekonstruktion meiner ersten richtigen Modellbahn. Entstanden ist sie zwischen ca. 1957 und 1960 mit Märklin-Material H0. Plan und Ausführung: Franz Langer, mein Vater. Dies war damals meine Traumanlage, deren Entwurfsprinzipien auch heute noch durch meine eigenen Anlagenentwürfe geistern.

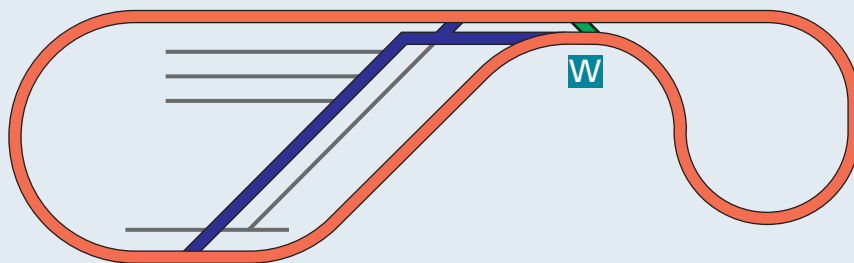


rein technischen Problem: Ursprünglich war die Rampe (Position 7 im Plan) viel kürzer, sodass die alte TM800 ohne Haftreifen hier keine Chance hatte, wesentlich mehr als sich selbst emporzuschaffen. Auch in der Gegenrichtung, welche dazu noch in der knackigen Märklin-Kurve lag, ging nichts (Position 8). Also ließ mein Vater die alten Vorstellungen sausen und entschied sich für den reinen Richtungsbetrieb. Die Steigungsrampe entschärfte er, indem er den Weichenkomplex auf ein Ansatzstück verlegte. Die Gefällerrampe blieb, denn diese sollten allenfalls wendende Schleppenderloks in Gegenrichtung befahren (Drehscheibenersatz).

Um es nicht zu vergessen: Zu den Idealvorstellungen des Anlagenbauers gehörte, dass sich immer etwas tut, auch in den Betriebspausen der Bahn. Dafür ließ er den Eheim-Trolleybus sorgen, der unablässig seine Runden drehte, wenn er nicht gerade, Vorderachse in der Luft, mit den Stromabnehmern an einer der klobigen Luftweichen hängen geblieben war. Es gab auch eine Haltestellenschaltung mit Bimetall, welche mit wachsender Betriebsdauer den Aufenthalt immer kürzer machte und den Bus schließlich ganz durchfahren ließ.

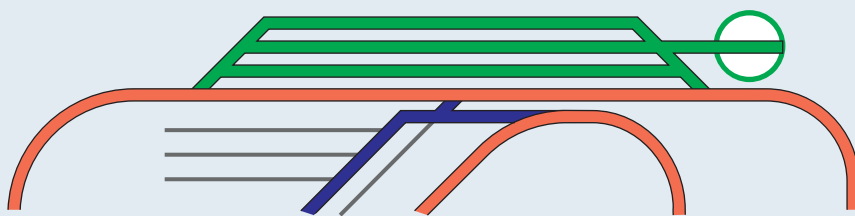
Gerade die Forderung, stets Bewegung auf der Anlage zu haben, ist sehr modern; wenigstens auf einer Ausstellungsanlage muss sich immer etwas tun, sonst bleiben die Besucher nicht stehen, sondern streifen nur mäßig interessiert vorbei.

Diese meine erste Modellbahn funktionierte und sie war – wenigstens für zwei, drei Jahre – meine Traumanlage. Als ich über genügend modellbahnerische Fertigkeiten zu



Wenn man den Anlagenplan unten abstrakt wiedergibt, dann zeigt sich ein Oval (rot) mit einer Quertraverse (blau). Setzt man die Weichenverbindung W ein, so erhält man die zweite, gegenläufige Traverse. Dann funktioniert dieser Plan wie eine Acht im Oval. Mit Modell-Eisenbahn scheinen solche Spielchen wenig zu tun zu haben, denn warum sollte man Richtungsgleise regulär in der Gegenrichtung befahren können? – Wandel der Ideale: Diese Anlage hat ein Spielbahner entworfen, für den das Befahren der Gleisanlagen in allen Richtungen zunächst noch wichtig erschien.

Geht man von der amerikanischen Anlagen-Typologie aus, dann ist dies eine „Point-to-Loop“-/„Point-to-Oval“ Anlage, welche durch das Oval auch endlosen Karussell-Betrieb erlaubt. Die Züge kommen jedoch als Ganzes gewendet zurück in den Bahnhof, was beim Vorbild allenfalls ausnahmsweise passiert.



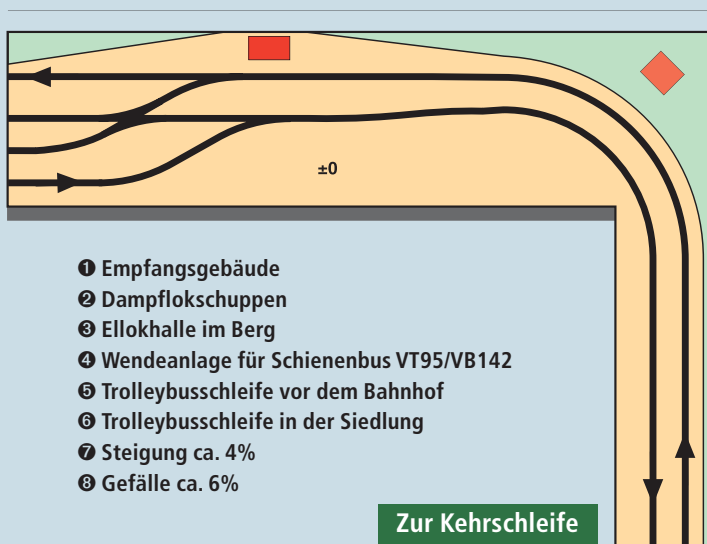
Der Kopfbahnhof braucht einen Durchgangsbahnhof irgendwo im Verlauf des Ovals. Am praktischsten wäre ein gut zugänglicher Schattenbahnhof gewesen. So hätten die Züge auch richtig zurückkommen können: Lok gewendet, die Wagen aber in der ursprünglichen Reihenfolge. Leider habe ich nicht in diesem Sinn weitergebaut.

verfügen meinte, wollte ich sie um das Doppelte erweitern. Den Unterbau an der anderen Schmalseite des Dachraumes hatte ich schon. Doch nun kamen die Illusionen und Obsessionen. Zunächst gefielen mir die Märklin-Blechgleise nicht mehr, denn ich hatte den Model Railroader kennen gelernt, den man im Amerika-

Haus meiner Heimatstadt ausleihen konnte. Und dann kam auch die MIBA. Sie verschlang den größten Teil meines Taschengeldes, 16 Ausgaben pro Jahr, und sie setzte mir Flausen in den Kopf. Modellbahnerei war das offensichtlich nicht, was ich bislang getrieben hatte. Mein Vater musste sich patzige Bemerkungen über seinen vorsintflutlichen Baustil anhören. Doch während ihm immerhin eine funktionierende Wie-auch-immer-Modellbahnanlage mit individuellem Konzept gelungen war, brachte ich es zu Fortschritten nur in sehr kleinen Dingen. Schließlich wurde alles abgebaut, und, wie es die treffliche Karikatur im „Homo Mibanicus“ auf den Punkt bringt, forderten dann auch die Hormone ihr temporäres Vorrecht.

Traumhafte Vorbilder ...

Der Model Railroader faszinierte durch wirklich große und zudem noch ganz neuartig ausgestattete Anlagen. In der Regel zeigten sie einen Realismus, an den in Deutschland überhaupt nicht zu



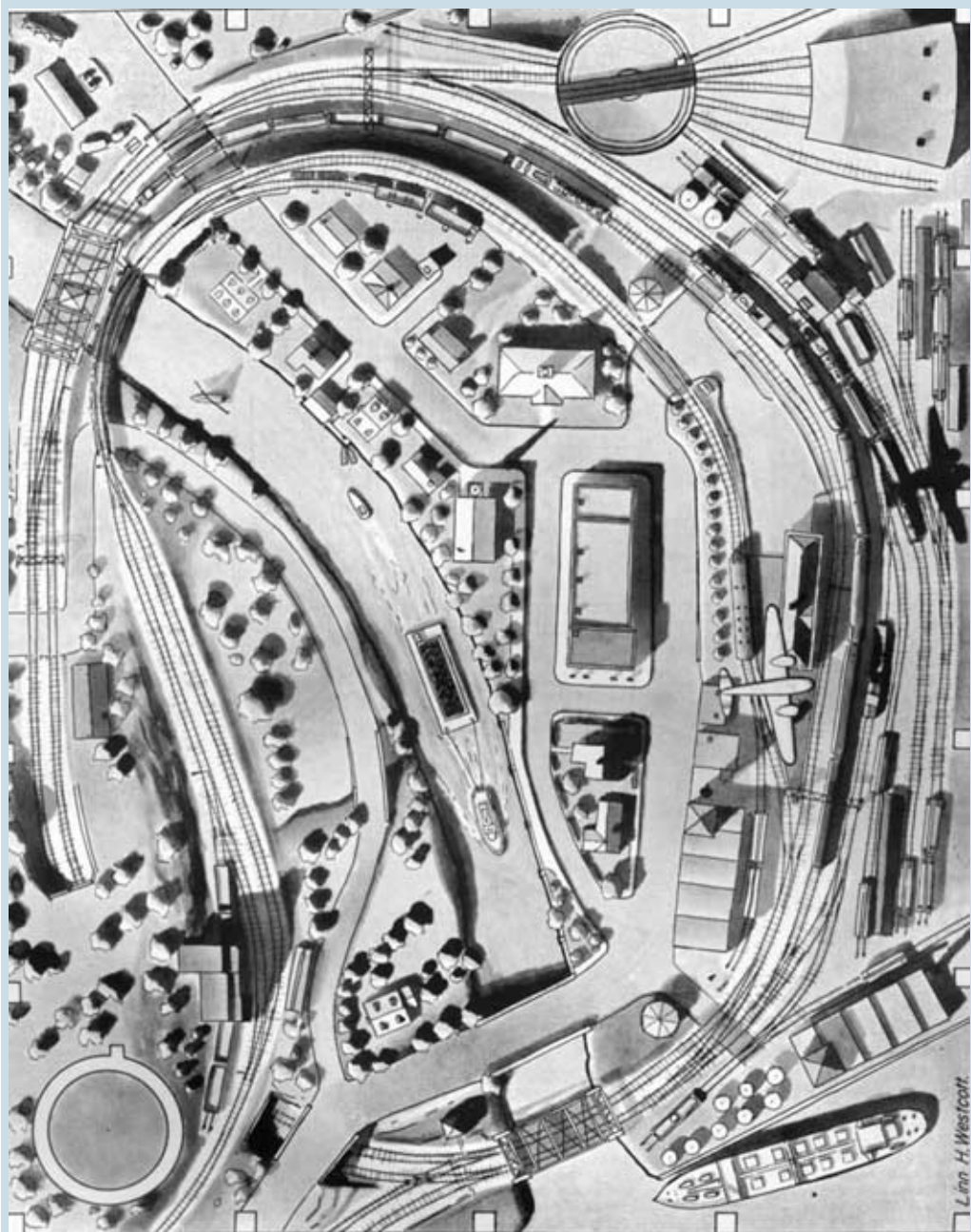
- ① Empfangsgebäude
- ② Dampflokschuppen
- ③ Ellokhalle im Berg
- ④ Wendeanlage für Schienenbus VT95/VB142
- ⑤ Trolleybusschleife vor dem Bahnhof
- ⑥ Trolleybusschleife in der Siedlung
- ⑦ Steigung ca. 4%
- ⑧ Gefälle ca. 6%

Zur Kehrerschleife

Die Anlage stand in einem Dachraum von 4,80 x 3,50 m; Anlagenniveau Null ungefähr in Tischhöhe.

Gleise und Weichen: Märklin-Mittelschiene und Puko, Serien 3600, 5100, 5200; Standardradius 360 mm. Bahnhofsbereich und Strecke von je eigenen Trafos versorgt.

ca. 1200 mm



Linn H. Westcott, langjähriger Chefredakteur des Model Railroader, war offensichtlich ein begnadeter Anlagenträumer.

Übrigens ist er mein großes Vorbild, wenn es um absolut kreativen und vielseitigen Modellbahnjournalismus geht.

Dies ist das zeichnerische Luftbild einer Anlage, die Billy Bowen für die Werbezwecke einer Modellbahnfirma baute. Entstanden ist sie wohl in den späten 1940ern. Für Baugröße H0 kommt sie ungefähr auf 320 x 260 cm. Der kleinste Kurvenradius beträgt immerhin 60 cm. Westcott weist besonders darauf hin, dass die Teilkurven des Streckenovals nicht gerade, sondern mit leicht gebogenen Gleis-sektionen verbunden sind, alles handverlegt, versteht sich.

Ist es ein Wunder, dass ich, der ich Ende der frühen 1950er ein noch völlig unterentwickelter Modellbahner war, beim Betrachten solcher Bilder ins Träumen kam?

Zeichnung aus: Linn H. Westcott: 101 Track Plans for Model Railroaders, Kalmbach Publishing Co. Inc., Milwaukee, 1956/57. Mit freundlicher Genehmigung von Kalmbach Publishing

Staatsbahnthemen blockiert die Modellbahnerfantasie.

Glückliches Amerika! Wenn unzählige private Bahnunternehmen in immer wieder neuen Konstellationen sich den Eisenbahnkuchen eines riesigen Landes teilen, dann bleibt auch Platz für fiktive Gesellschaften. Da „major companies“ hier Durchfahrtsrechte genießen, kann man zunächst entsprechend dekorierte Lokmodelle einsetzen, wie sie aus der Schachtel kommen. Auch Güterwagen aller Gesellschaften fahren hier, was die Grundausstattung mit rollendem Material einfach macht. Prinzipiell wichtig ist nur die Wahl einer bestimmten Epoche und einer speziellen Gegend, in der die fiktive Gesellschaft tätig wird. So leicht gründet ein amerikanischer Kollege seine eigene „Private“.

Im zweiten Schritt stellt er aus dem immer schon notorisch beschränkten US-amerikanischen Angebot seinen privaten Fahrpark zusammen. Praktischerweise erwirbt er Fahrzeuge in Grundfarbe und ohne Anschriften, um sie nach seinem Geschmack zu bemalen und zu beschriften. Hilfestellung bieten ihm die Rubrik „Paint Shop“ im Model Railroader und ein großes Angebot an Abziehbildern. Je ein pflüger

denken war. Die Gleisführung unterschied sich von allem bislang Gesehenen, denn in den Plänen fand sich keine Gleisstückelei. Die Gleislينien waren elegant, die Weichen gleichsam organisch angeordnet. Ein Traum!

Den Model Railroader konnte ich zunächst nur als Bildersammlung konsumieren. Doch in der MIBA fand ich Anlagenpläne und Bauvorschläge jeder Art mit verständlichem Text.

... und böses Erwachen

An eine spezielle amerikanische Traum-anlage kann ich mich nicht mehr erinnern. Traumhaft erschien mir vielmehr der amerikanische Zugang zur Modellbahnerei. Ich jedoch machte den prinzipiellen Fehler, die alte Anlage mit einem neuen Teil zu verknüpfen, auf

welchem ich all die Anregungen realisieren wollte. Allein die Vorstellung vom richtigen Gleis ließ sich mit einer auf Zweileitermaterial verlegten Mittelschiene aus Kupferdraht nicht verwirklichen. Beschränkte Tiefe verhinderte großzügige Radien und schon gar nicht konnte ich mich für einen konkreten Gleisplan entscheiden.

Außerdem schwärmte ich damals bereits von der „privaten Privatbahn“, beizte meine Märklin SET800 ab und strich sie mit brauner Rostschutzfarbe, die gut hielt und mir damals besser gefiel als das uniforme Grün. Die Sache mit der „privaten Privatbahn“ stammte selbstverständlich aus der MIBA. Schon gleich zu Anfang hatte es Werner Walter Weinstötter unter amerikanischem Einfluss gespürt: sklavisches Nachempfinden von europäischen

Eine gewisse Ähnlichkeit mit meiner ersten Modellbahnanlage weist dieser Entwurf von Pit-Peg auf: Kopfbahnhof, Oval, Kehrschleife. Betrachten Sie ihn kritisch, auch wenn Sie in ihm wegen der vielen Fahrmöglichkeiten und der abwechslungsreichen Landschaft vielleicht Ihre Traumanlage entdecken mögen.

Eines ist sicher: Die Grundabmessungen sind selbst beim Einsatz von Märklin-Blech-Gleisen absolut zu klein.

Zeichnungen: Pit-Peg

Name für Gesellschaft und Anlage sowie ein markantes Logo gehören ebenfalls zum „empire building“ des frisch gebackenen „railroad tycoon“.

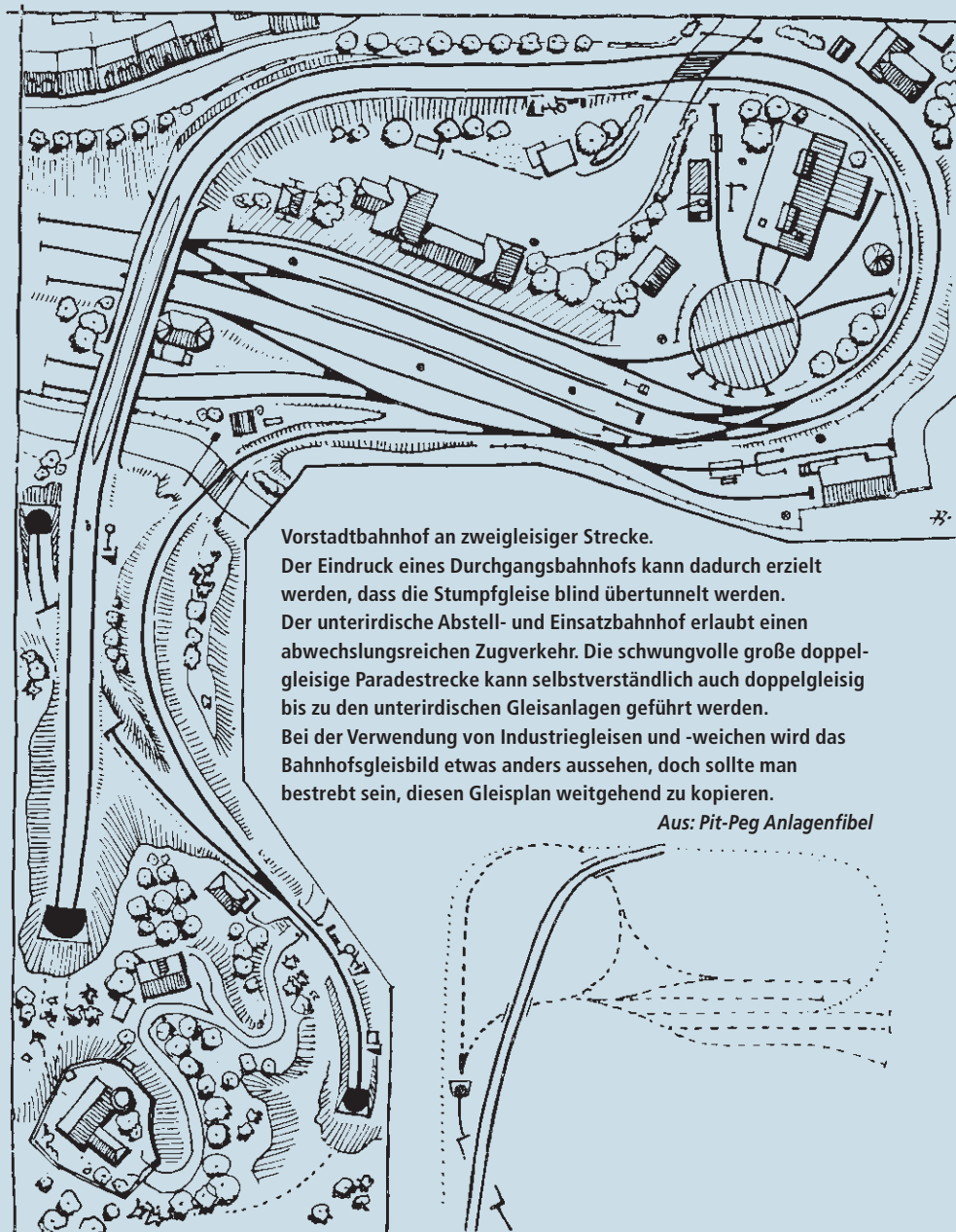
Wenn man innerhalb europäischer Verhältnisse in diese Richtung gehen und dabei das Vorbild nicht gänzlich ignorieren will, braucht man viel mehr Information und Fantasie. Die hatte ich damals nicht. Andererseits reichte mein Mut nicht aus, mich vom konkreten Vorbild abzukoppeln.

Ein Übermaß an Kritik, aber kein Konzept, kein Thema, kein Plan, dazu noch Geld- und Zeitnot, eine richtig pubertäre Situation. Halb gezwungen, halb erlöst gab ich die Modellbahnerei mit 15 Jahren auf. Einen weiteren Grund für die Abkehr möchte ich nicht verschweigen: Soziales Ansehen ließ sich mit der Modellbahnerei um 1960 herum nicht erringen. Damals lief sie noch unter der Rubrik „Kinderkram“.

Traum-Verführer

Auch in meiner nichtaktiven Zeit las und sammelte ich die MIBA. Mir genügte es zunächst, mich in Pit-Pegs Anlagenfantasien zu versenken. Dieser große MIBA-Kreative war ein starker Träumer. Seine Schaubilder zeigten, wie exzellent er das Grafikerhandwerk verstand und wie bis heute kein Zweiter konnte er Versatzstücke der Wirklichkeit zu einer fiktiven Realität verknüpfen, oft mit einem deutlich regionalen Einschlag. Franken war nie so populär unter Modellbahnern wie zu Pit-Pegs Zeiten.

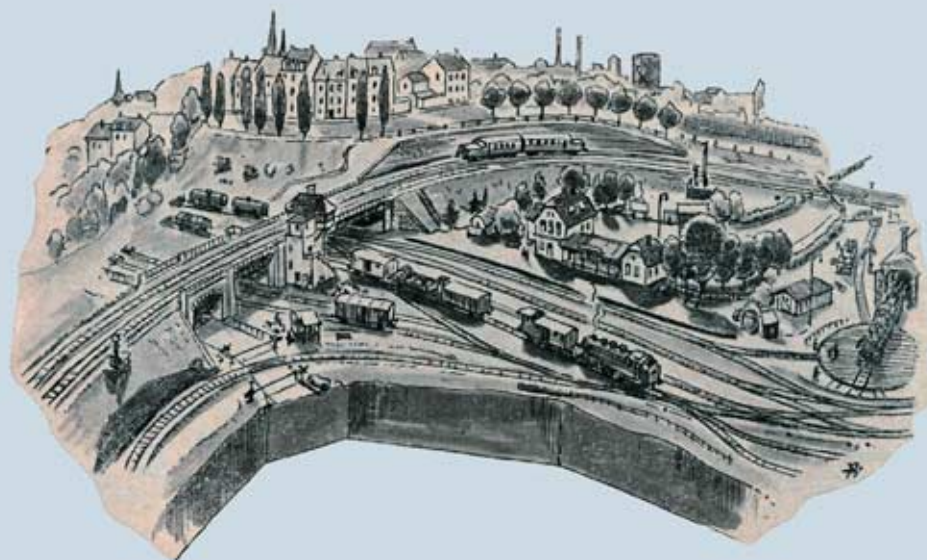
Doch oft ging der Künstler in ihm durch und man hätte sich gewünscht, dass er die kochentrockenen technischen Grundlagen des Anlagenbaues fantasiefrei betrachtet hätte. Denn in der Regel schummelte er die in der Modell-Wirklichkeit fehlende Weite in seine Schaubilder hinein; nicht mit schlechter Absicht, aber doch zum Nachteil derer, die sich an seinen Entwürfen orientierten.



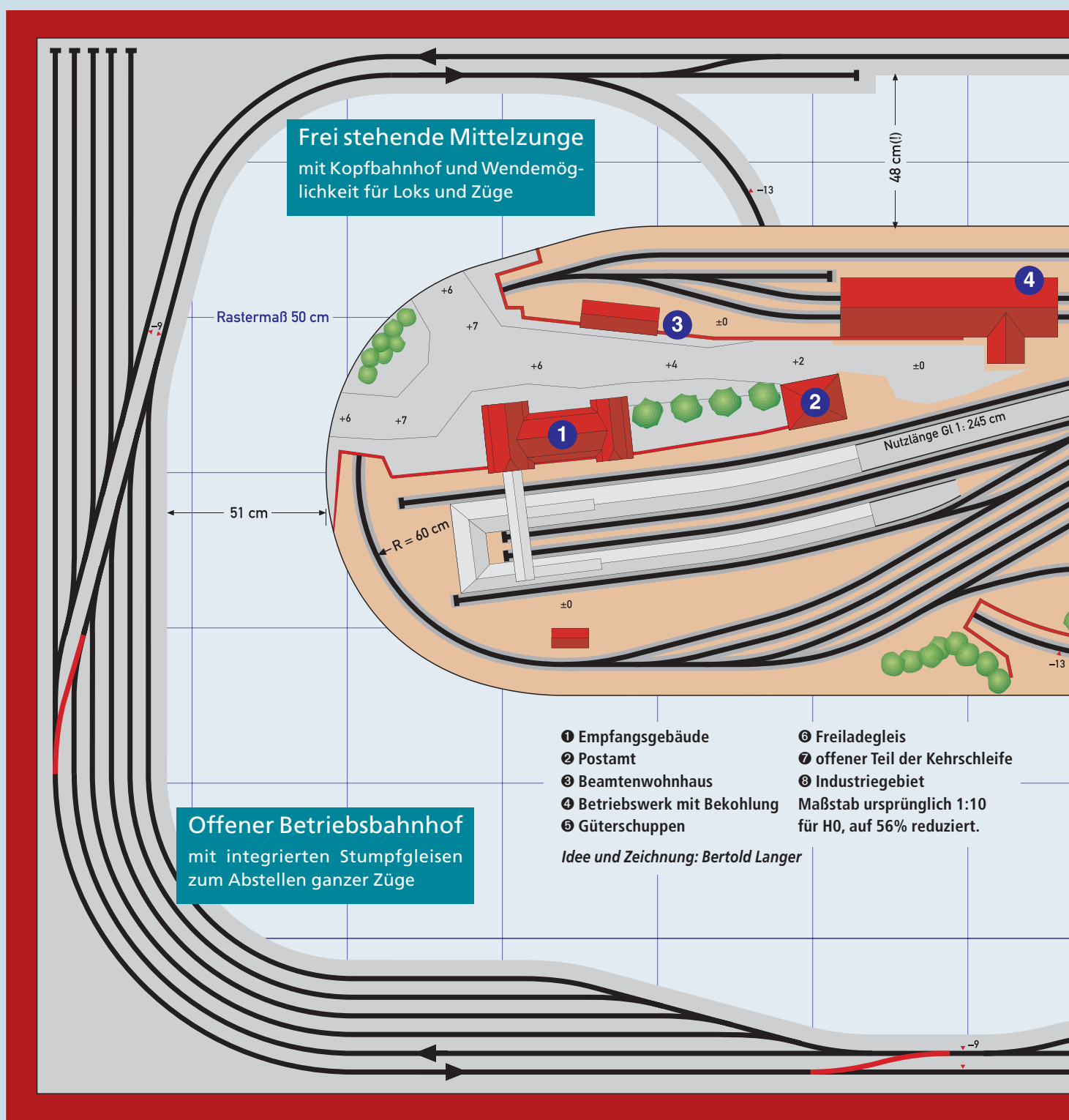
Vorstadtbahnhof an zweigleisiger Strecke.

Der Eindruck eines Durchgangsbahnhofs kann dadurch erzielt werden, dass die Stumpfgleise blind übertunnelt werden. Der unterirdische Abstell- und Einsatzbahnhof erlaubt einen abwechslungsreichen Zugverkehr. Die schwungvolle große doppelgleisige Paradenstrecke kann selbstverständlich auch doppelgleisig bis zu den unterirdischen Gleisanlagen geführt werden. Bei der Verwendung von Industriegleisen und -weichen wird das Bahnhofsgleisbild etwas anders aussehen, doch sollte man bestrebt sein, diesen Gleisplan weitgehend zu kopieren.

Aus: Pit-Peg Anlagenfibel



Ansicht des Bahnhofs. Ein wenig exotisch: die Kombination von Brücke und Stellwerk. Nach links könnten die Hauptgleise auch kurz hinter einem blinden doppelgleisigen Tunnelportal enden.



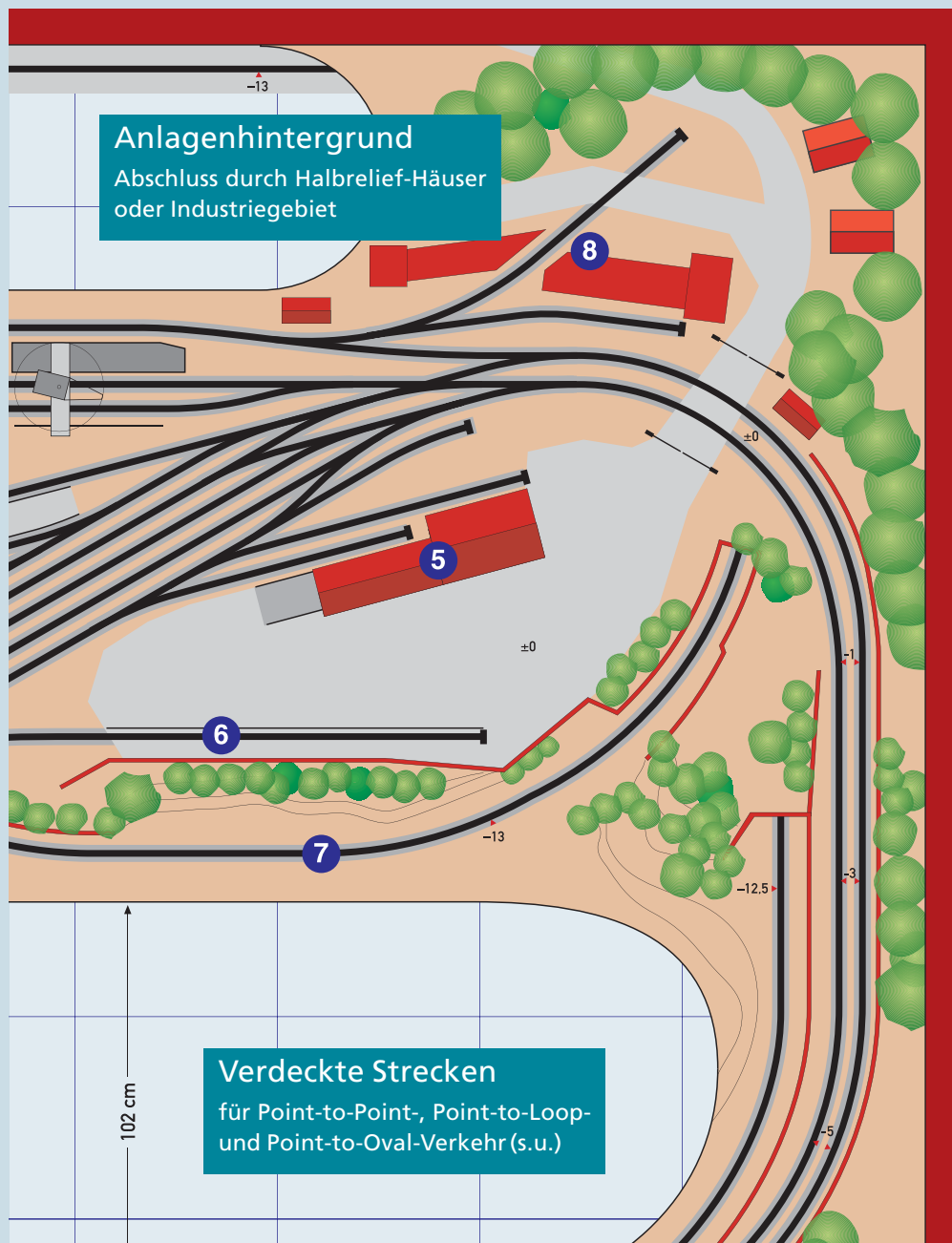
Dies ist ein Versuch, meine erste – kurzzeitige – Traumanlage mit modernen Kriterien für Baugröße H0 neu zu entwerfen. Sie soll in einen üblichen Reihenhauskeller passen, gut zugänglich sein und auch kurze Fernzüge dulden. Der offene Betriebsbahnhof soll mehr enthalten als Strecken- und nur zwei Nebengleise. Als Weichenmaterial sind die 15°-Produkte mit ca. 870 mm Abzweigradius von Tillig oder Roco vorgesehen. Die

Streckenradien sollen 600 mm nicht unterschreiten und mehr als 30 % Neigung dürfen ebenfalls nicht sein.

Diese Fingerübung hat mich erstaunlich viel Zeit gekostet. Und wieder einmal bin ich erschrocken, wie wenig in einen – man sollte denken – üppigen Raum hineingeht. Ein altes Leiden der Planer: Wenns nicht passt, wird gedrückt und zusammengesoben. Ich war hier absolut ehrlich, weil es keinen Sinn hat, ein an sich

Erfolg versprechendes Konzept durch Selbstbetrug auszubremsen.

Apropos Traum: Meine Traumanlage ist das nicht, aber sie gefällt mir trotzdem ganz gut. Falls Sie übrigens an den Hüften ein wenig angesetzt haben, sollten Sie die Mittelzunge etwas mehr nach unten rücken. Durchgänge sollten mindestens 60 cm breit sein. Doch beim linken Durchgang oben stehen wirklich nur 51 cm zur Verfügung.



Ausgebremste Träume?

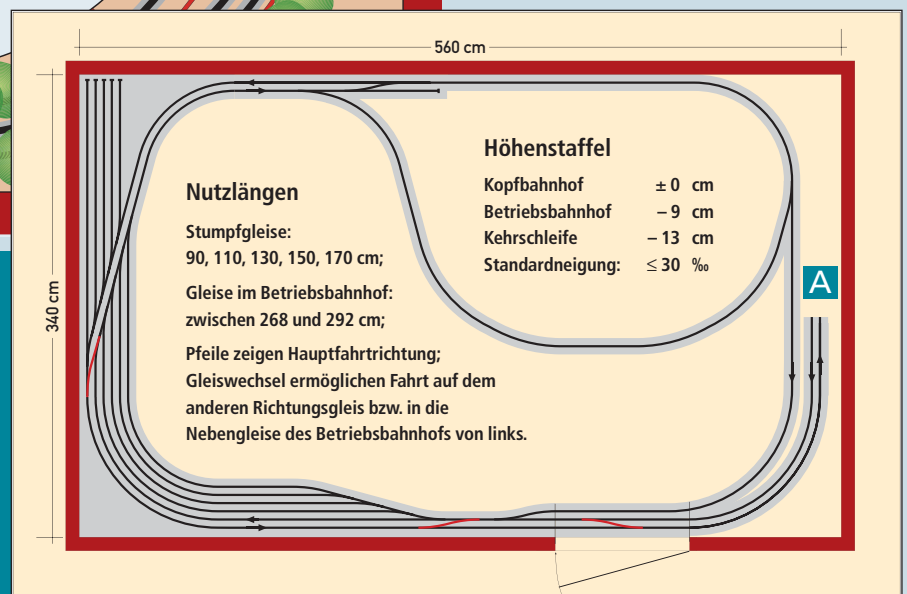
Bände spricht der Kommentar von Pit-Peg zu seinem Anlagenvorschlag auf Seite 20: „Bei der Verwendung von Industriegleisen und -weichen wird das Bahnhofsgleisbild etwas anders aussehen, ...“. Das ist maßlos untertrieben. Probieren Sie selbst: Bei den gegebenen Abmessungen wird kaum noch etwas davon übrig bleiben.

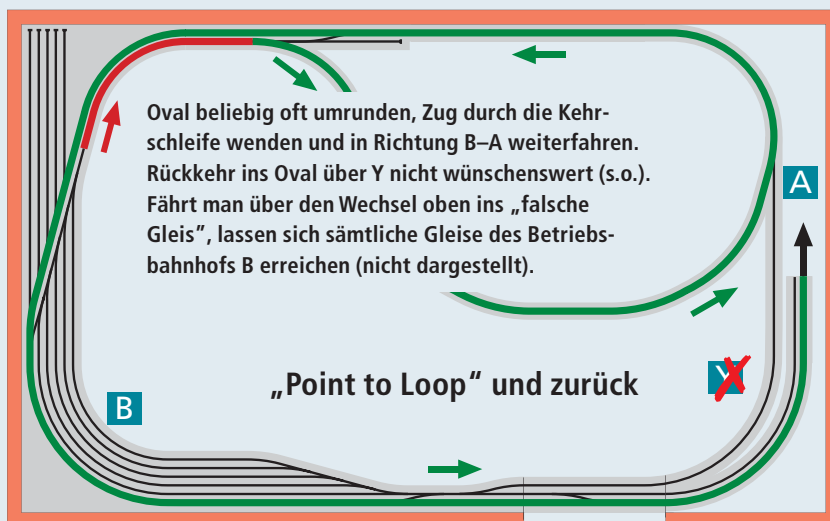
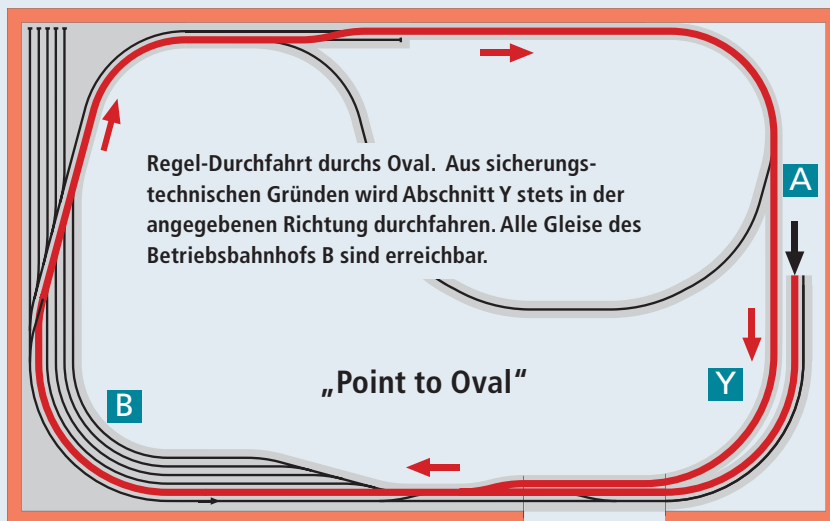
Überhaupt: Das Entwerfen von Modellbahnanlagen, von Traumanlagen zumal, kann zu einem Spezialthema innerhalb unseres Hobbys werden. Entwurf und Bau sind zwei verschiedene Stiefel, deshalb Vorsicht, wenn man sich in den Plan eines Planers verliebt und vor allem in das beigefügte Schaubild. Das gezeichnete Panorama kann uns Dinge vorgaukeln, die sich beim kritischen Betrachten des Gleisplans als völlig illusionär erweisen.

Denken Sie nur an zu enge Kurven, welche die Durchfahrt eines Zuges mit langen Wagen fast zur Lachnummer machen. Und dann die Steigungen und Gefälle! Prüfen Sie auch die Wagenzahl der eingezeichneten Züge und überschlagen Sie, welche Länge sie auf dem eigentlichen Plan einnehmen würden. Beachten Sie schließlich auch, ob die Größe der eingezeichneten Gebäude, welche sie aus den Katalogen kennen, nicht nach unten hin manipuliert ist.

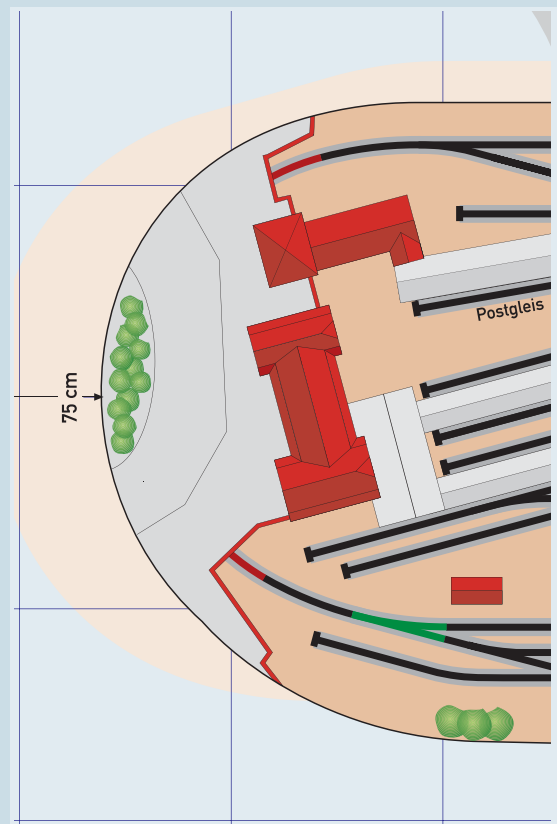
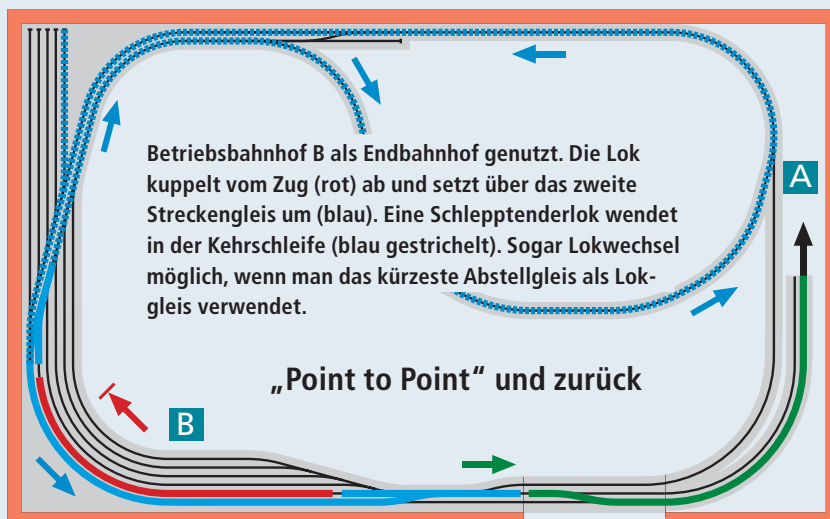
Doch: Werfen Sie dem Planer nicht vor, dass er Sie mit dem Schaubild hinter Licht führe. Seien Sie ehrlich, im Traum muss Ihre Anlage größer und

Zu den amerikanischen Bezeichnungen im Kasten S. 20: Auf dieser Anlage kann man vom Kopfbahnhof (A) zum Betriebsbahnhof fahren, dort sogar die Lok wechseln und in Gegenrichtung nach A zurückkehren (P.-t.-P.). Vorher kann man das Oval durchfahren haben (P.-t.-O.). Schließlich können Sie von A direkt oder indirekt die Kehrschleife ansteuern und von dort wieder nach A kommen (P.-t.-L.).





Eigentlich fahren Züge vom Start- zum Zielbahnhof und oft auch wieder zurück. Was aber tun, wenn es auf der Anlage nur einen richtigen Bahnhof gibt, zumal einen Kopfbahnhof? In diesem Fall kann man sich zunächst mit einem Oval als Endlos-Strecke und einer Kehrschleife zufrieden geben. Ist in das Oval ein weiterer Bahnhof integriert, kann dieser zum Ziel der Reise werden. Weitere Funktionen des Betriebsbahnhofs: Er dient zum Teil auch als Abstellbahnhof. Als Zugbildungsbahnhof fungiert er, wenn Sie Ihre Fahrzeuge aus den Schachteln nehmen und sie auf seinen Gleisen zu Zügen zusammenstellen.



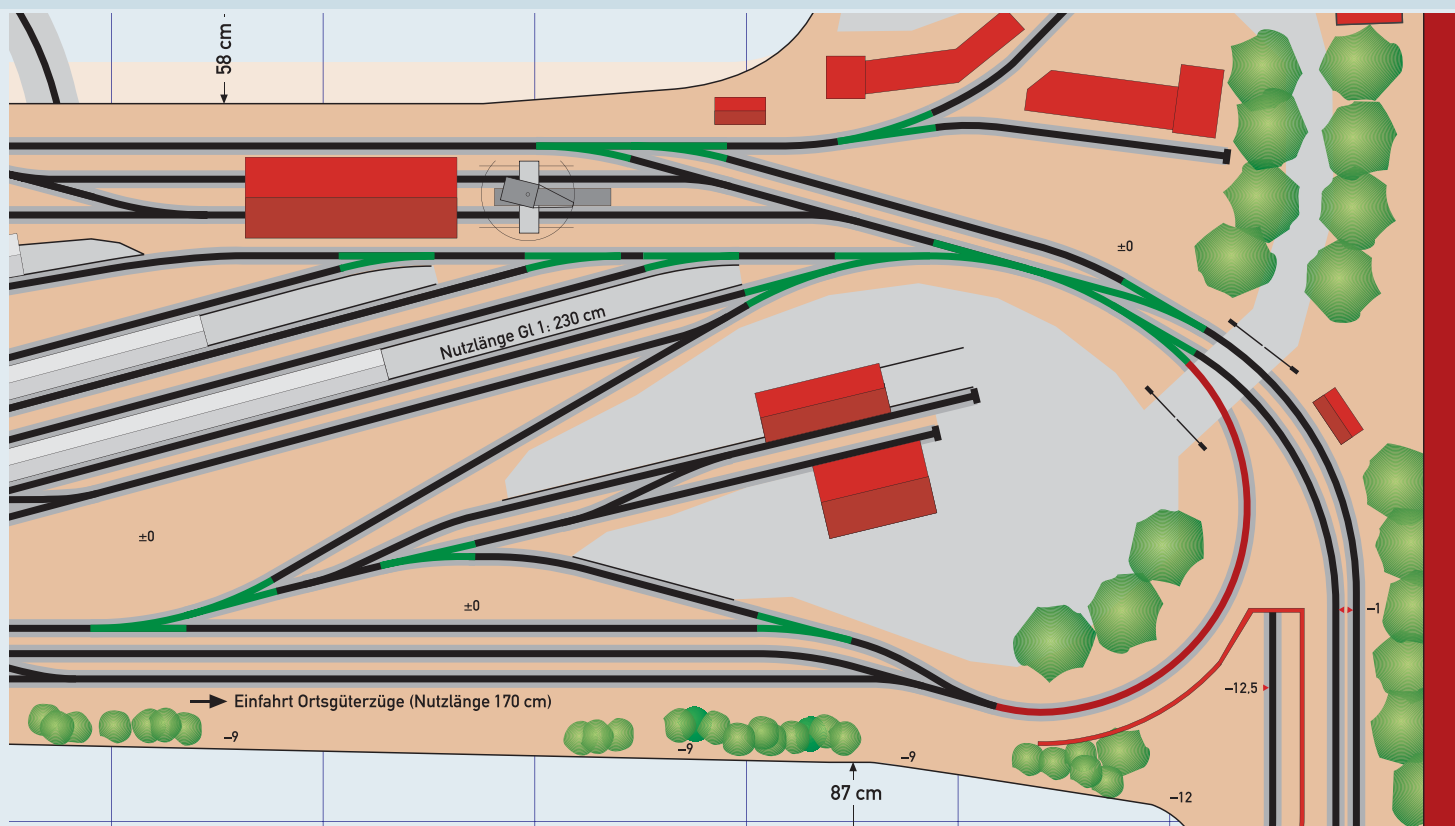
schöner erscheinen, als sie in Wirklichkeit je werden kann. Wenn auch Sie ein erfahrener Träumer sind, dann kennen Sie den spezifischen Unterschied zwischen Ideal und Verwirklichung. Jeder, der sich von Anlagenplänen zum Anlagenbau inspirieren lässt, sollte also ein kundiger Interpret von Anlagenplänen sein.

Der Traum von der Mobilität

In meiner weiteren Modellbahngeschichte hatte ich noch öfter mit dem zerstörenden Abbau von Anlagen zu tun. Deshalb habe ich mich seit nun bald 20 Jahren der mobilen Modellbahnanlage verschrieben. Ich meine damit vor allem Segmente, die an der Wand eines Zimmers entlang aufgebaut werden können.

Theoretisch scheinen solche Segmentanlagen umzugsfest, aber nur auf den ersten Blick: Nehmen Sie nur eine Konstellation mit zwei Schenkeln. Wenn nun beim neuen, gleich großen Raum Tür oder Fenster anders liegen, dann lässt sich diese Anlage eben nicht mehr ohne Änderungen aufstellen und wer weiß, ob man die notwendigen Modifikationen überhaupt durchführen kann.

Selbst richtige Module, also solche mit genormten „Schnittstellen“ zu gleichartigen Nachbarmodulen, bieten keine Garantie, dass sie nach Woh-



nungs- oder Zimmerwechsel wieder identisch aufgebaut werden können.

Einer zweiten Obsession war ich in diesem Zusammenhang lange Zeit aufgesessen: ich wollte eine transportable bühnenartige Anlage, auf einen optischen Mittelpunkt konzentriert, möglichst nach hinten ansteigend, an drei Seiten von einem hohen Hintergrundabschluss umgeben und optimal ausgeleuchtet. Nur: die traditionelle Guckkastenbühne ist höchstens doppelt so breit wie hoch. Doch Eisenbahnen sind bekanntermaßen länglich, und bereits mehr als zwei nebeneinander stehende Segmente von jeweils 130 x 65 cm können einen Dioramen-Eindruck nicht mehr so recht vermitteln. So wird aus dem Diorama ein Panorama, und solche waren gute konventionelle Modellbahnanlagen schon immer.

Diese Argumente gegen die Vorstellung von einer weit gehenden Mobilität sprechen selbstverständlich nicht für die quasi in den Raum zementierte Anlage. Schon allein beim Anlagenbau lohnt es sich, wohl definierte Einheiten mit eigenem Unterbau zu bearbeiten, die man dann zum Ganzen zusammenfügt.

Zurück zu einem einfachen Ideal

Im Lauf wenigstens meines Modellbahnerlebens hat sich eine Menge Gedankenschrott angesammelt, der

In Abschnitten bauen – und bereits der erste Abschnitt hat Oval und Kehrschleife, auf denen man wenigstens seine Loks ausgiebig testen kann. Es wird Platz gespart. Dies fordert seinen Preis: einige kürzere Weichen mit kleinerem Abzweigradius, kürzere Bahnhofsgleise und Abkehr vom Minimalradius 60 cm. Unter diesen Beschränkungen sollte man nur mittellange Vierachser einsetzen; 01er und 50er sollten besser nicht verkehren. Neben Tenderloks sind die P8 oder die G8.3 Typen der Wahl.

In dieser kompakten Variante des Plans von Seite 18/19 habe ich Bögen unter 60 cm Radius rot ausgelegt (R41, Tillig-Elite, R = 543 mm); grün gezeichnete Weichen: Tillig EW1, 15°, R_A = 866 mm; alle anderen: Tillig EW2, 15°, R_A = 484 mm, Bogenende vor dem Herzstück. Maßstab ursprünglich 1:10 für H0, auf 56% reduziert. Idee und Zeichnung: Bertold Langer

meinen Spaß am Hobby bisweilen heftig bremst. Hierzu gehört etwa die Vorgabe eines zu großen Minimalradius, welcher die Anlagenplanung torpediert. Auch „Betrieb nach Vorbild“ bis hin zur genauen Umsetzung eines Fahrplans und einzelner Rangiervorgänge kann in zwanghaften Vorstellungen enden. Und was ist, wenn ein paar wunderschöne Fahrzeuge nicht in Ihre Epoche passen? Dürfen die dann überhaupt mitfahren?

Möglichst große Radien, maßstäblich korrekte Fahrzeuge und Gebäude, Modellbetrieb nach Vorbildern, Beachtung der Epochen durch Hersteller und Modellbahner: dies sind einige der Errungenschaften, welche die Modellbahnerei in den vergangenen 30 Jahren revolutionierten. Selbstverständlich möchte ich sie nicht missen. Aber ich sehe auch ihre Schattenseiten. Denn hielte man sich an all die neuen Regeln, dann sollte man besser zu einem anderen Hobby wechseln, wel-

ches der Fantasie mehr Raum lässt. Doch wer zwingt uns eigentlich, den Normen einer 150prozentigen Modellbahnerei gerecht zu werden?

Grundsätzlich besteht unsere Idealvorstellung darin, ein faszinierendes Verkehrsmittel sozusagen nach Hause mitzunehmen, mit all den Erinnerungen und Assoziationen, welche wir mit ihm verbinden. Als Eisenbahnpassagiere oder Lokführer möchten wir am liebsten in den kleinen Fahrzeugen mitfahren; als Beobachter an der Strecke und im Bahnhof sollen vorbeirasende Züge uns bis ins Mark erschüttern. Das ist die Basis unseres Hobbys. Ihr werden Anlagen gerecht, welche möglichst große Fahrstrecken aufweisen und ideale Beobachtungsposten bieten. Alles Andere sind Zutaten.

Diesem einfachen Ideal dienen einst die „Schienenfiguren“ der Blechbahner. Und in seinem Sinn sind meine Modellbahn-Pläne hier entstanden.

Bertold Langer



Blick von der Wendel hinter dem – zukünftigen – Portal des Ziegenberg-Tunnels auf das Viadukt, das Stellwerk „Jf“ und das Empfangsgebäude von Jossa. Anlagenfotos: Klaus Depping
Rechts: Die Lage des Bahnhofs Jossa im Streckennetz der DB von 1958. Archiv M. Meinhold

Nord-Süd-Strecke 1958 in H0

Jossa! Jossa! Jossa!

Nicht ohne Grund spielt die Titel-Anleihe bei Rex Gildos „Fiesta Mexicana“ mit der Begeisterung, die von den Autoren jener legendären MIBA-Serie „Jossa 1958“ auf den Erbauer dieser Anlage überggesprungen ist: Klaus Depping berichtet über seinen Weg vom Anlagentraum zur Traumanlage.



Warum ausgerechnet Jossa? Nun, so einfach ist die Frage nicht zu beantworten. Einerseits war ich 1985 in meiner modellbahnerischen Entwicklung so weit gediehen, dass die damalige Artikelserie in MIBA 1–5/85 auf fruchtbaren Boden fallen konnte. Andererseits war dieser Artikel sicher epochenmachend – sowohl von der Präsentation und fundierten Recherche her, als auch von der bis dahin nicht da gewesenen Verbindung zwischen Anlagenplanung und betrieblichem Konzept. Noch heute erinnern sich zahlreiche MIBA-Leser beim Erwähnen des Bahnhofs Jossa an diese Serie.

Meine wesentlichen Erkenntnisse dieser Jahre zum Thema Modelleisenbahn waren:

- Eine Anlage braucht viel Platz.
- Für die Glaubwürdigkeit einer Anlage ist die Festlegung einer eng umrissenen Epoche notwendig.
- Es sollten eine reale Vorbildsituation nachgebaut und die dazugehörigen betrieblichen Abläufe dargestellt werden.
- Weniger ist oft mehr.

Kurz zu meinem „Werdegang“: Durch den Beruf des Vaters (Eisenbahner) von Anfang an mit dem Eisenbahn-Virus infiziert, folgte nach der Märklin-Phase und der Lektüre von Fachzeitschriften mit dem Auftritt von Roco auf dem Modellbahnmarkt der Umstieg auf Zweileiter-Gleichstrom. Doch zunächst erforderten Studium und Beruf andere Aktivitäten. Erst

1984, nach einem weiteren Studium in Hannover, dem anschließenden Referendariat in Oldenburg, dem Antritt meiner Arbeitsstelle in Jever und dem Beitritt zum hiesigen Modellbahnverein, konnte ich endlich mit meiner Frau unser selbst geplantes Einfamilienhaus mit einem 70 qm großen Hobbykeller beziehen. Scherzbolde aus dem Verein behaupteten damals, bei unserem Haus würde es sich um einen Modellbahnkeller mit Nebenräumen handeln. Meine Frau hat später den Verdacht geäußert, ich hätte zuerst den Keller geplant und dann erst das übrige Haus (kein Kommentar!).

Ich glaube, es wird nun klar, dass der damalige MIBA-Artikel für mich zum genau richtigen Zeitpunkt erschien.



Der „Blaue Enzian“ begegnet einem südwärts fahrenden Fisch-Sg in Höhe des Stellwerks „Jf“, welches ebenso wie Ausfahrtsignalgruppe und Wasserkran genau ...
... dem Vorbild in der Epoche III entspricht, wie die Aufnahme vom 1.10.1954 zeigt.
Foto: Archiv Michael Meinhold

Auch der Betrieb folgt dem Vorbild: Vor dem Modell des Stellwerks „Js“ (Jossa Süd) das selbst gebaute Modell-Stellwerk. Links oben die Hebel für Zugmeldung und -annahme und der Kurbelinduktor, links unten die Fahrstraßenhebel und rechts die Weichen- und Signalhebel (Verwendung finden alte Trix-Hebel).



Schon bald stand fest, dass ich das Konzept übernehmen wollte und zwar ohne der Versuchung zu erliegen, den großen Raum von 13,10 m Länge und 5,30 m Breite mit einem weiteren Bahnhof zu füllen. Der zur Verfügung stehende Platz sollte ausschließlich für mehr Großzügigkeit bei der Gestaltung genutzt werden. Auch die Epoche wurde kompromisslos übernommen, zumal in ihr meine schönsten Eisenbahn-Erinnerungen liegen.

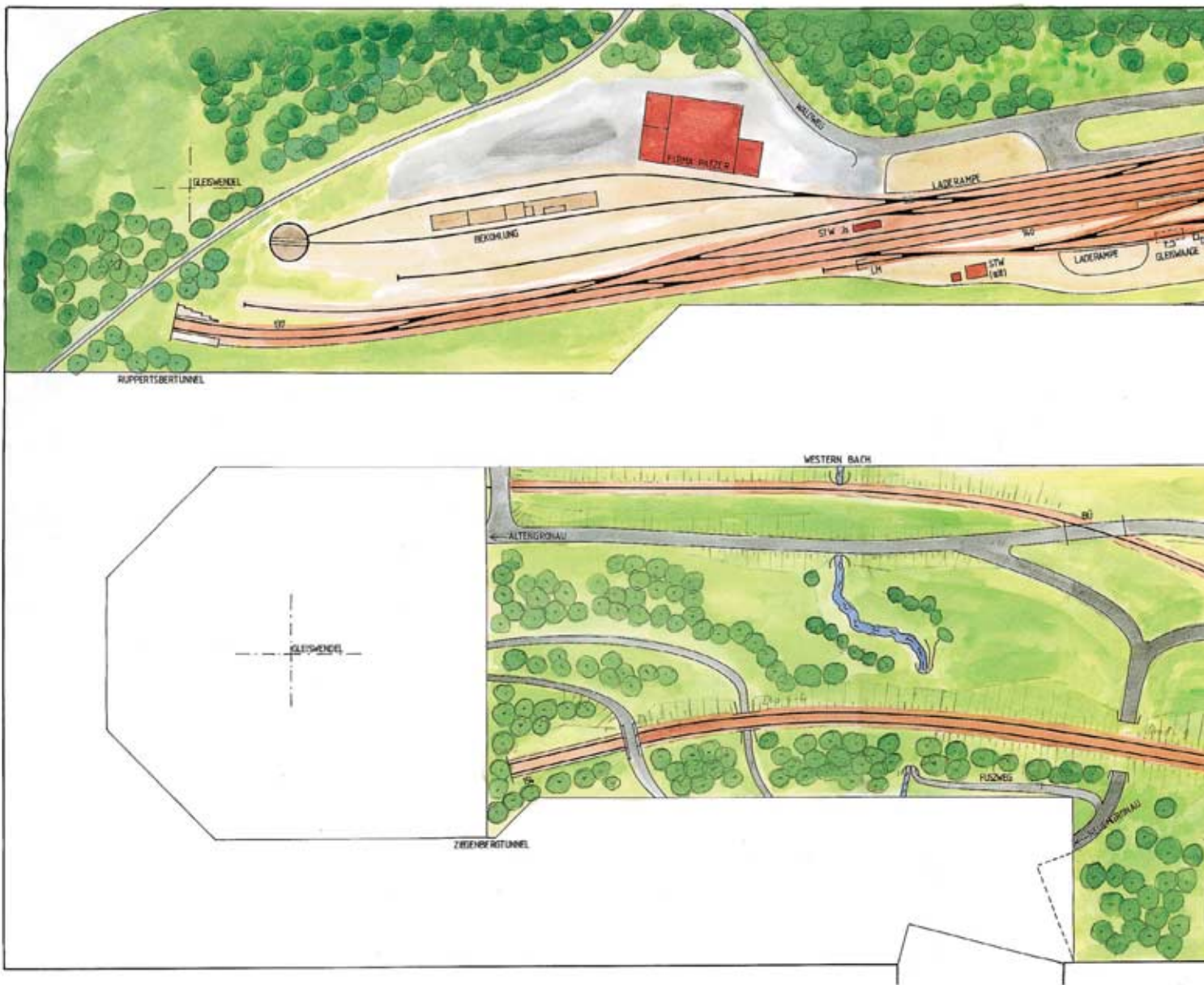
Durch meine Erfahrungen beim Bau der Clubanlage mit den Eisenbahnfreunden Friesland war mir bewusst, dass eine Anlage in dieser Größenordnung nicht in 10 Jahren im Alleingang zu realisieren war. Inzwischen weiß ich, dass die Fertigstellung meiner An-

lage beinahe eine Lebensaufgabe ist. Umso wichtiger sind eine genaue Planung und eine sorgfältige Bauausführung. Die Detaillierung sowohl der Anlage als auch der Fahrzeuge sollte möglichst weit getrieben werden, kann aber naturgemäß – auch beim besten Willen – bei einem Projekt dieser Größenordnung nicht den Standard von hervorragend gestalteten Dioramen erreichen. Baubeginn war schließlich 1987.

Unterbau und Trassenbretter

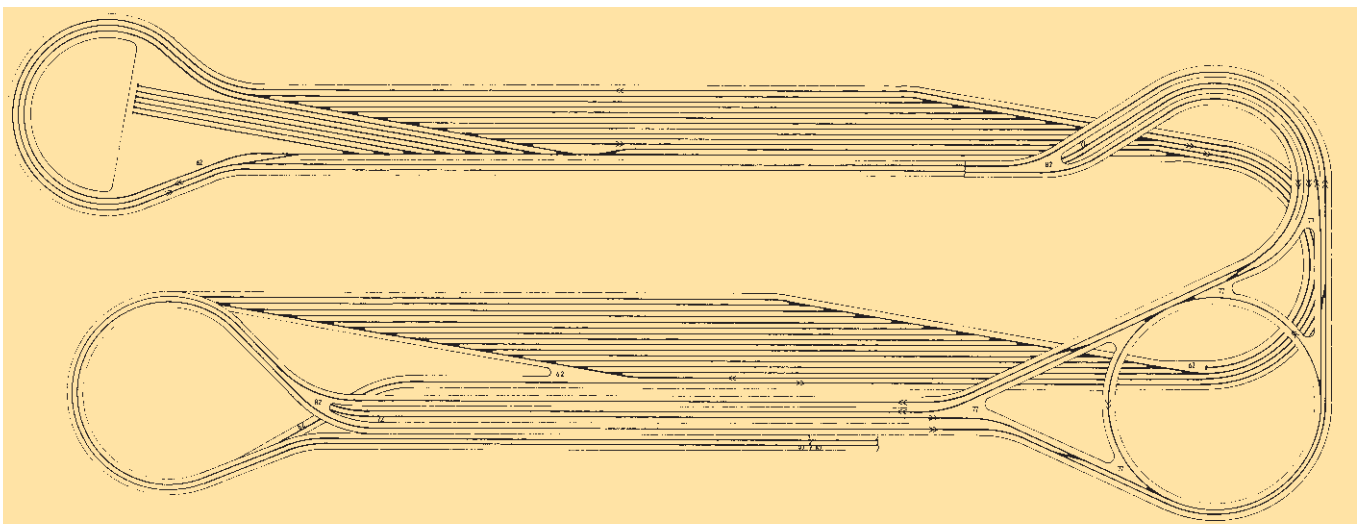
Die gesamte Anlage ruht auf gehobelten Kanthölzern 40/60 und Quertraversen aus 40/40-mm-Stahlwinkelprofil mit Langlöchern. Alle Gleistrassen wur-

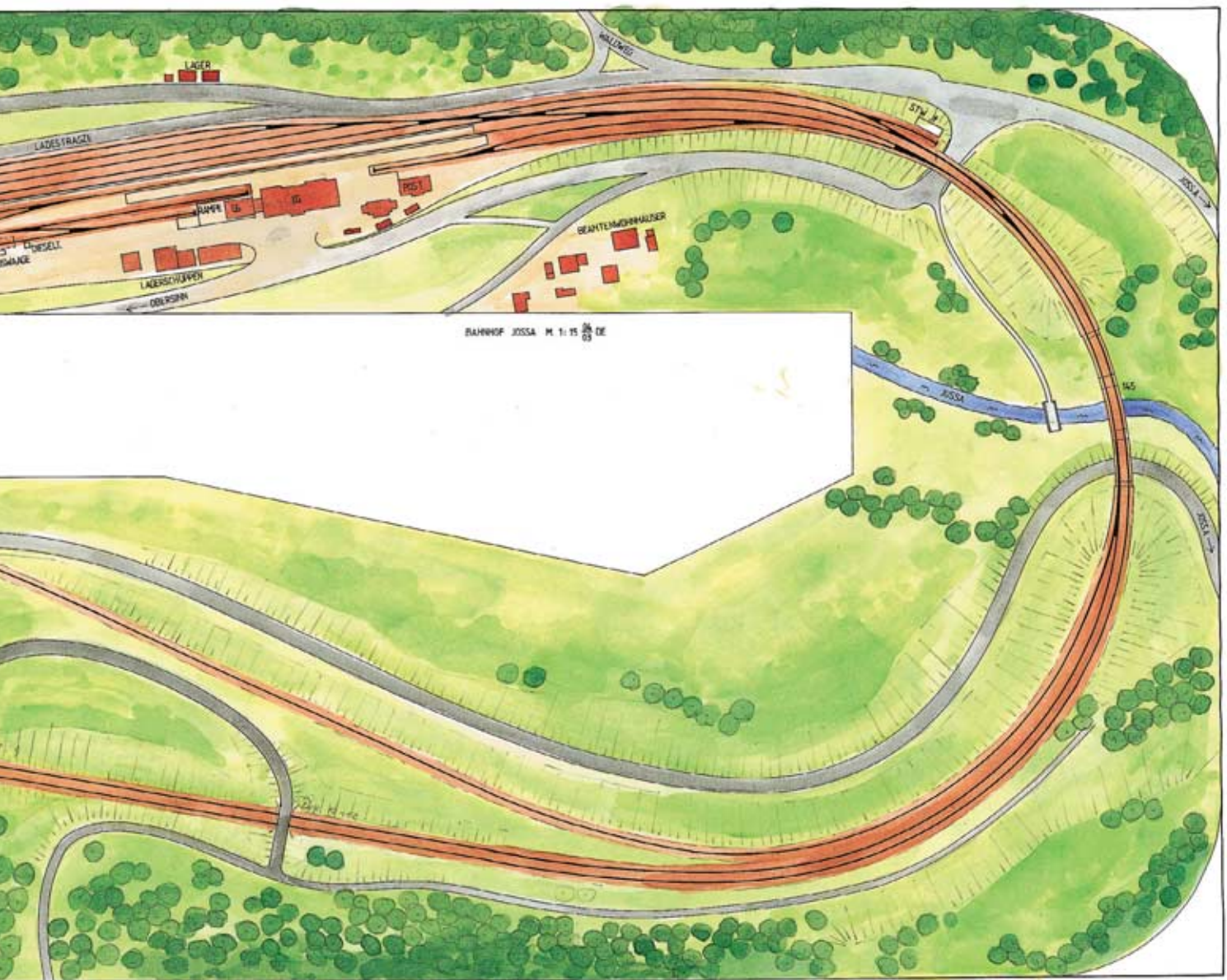
den aus zwei Lagen 10 mm dicker, wechselseitig überlappender verleimter Spanplatten hergestellt, sodass praktisch eine Endlosplatte entstand. Dieses Prinzip wurde während der gesamten Bauzeit angewendet. Während des Verleimens wurden die Platten mit Winkelprofilen und Spannzwingen präzise ausgerichtet um ein Verziehen zu vermeiden. Unbedingte Voraussetzung für die Verwendung von Spanplatten ist eine möglichst konstante Raumtemperatur und vor allem eine gleichmäßige relative Luftfeuchtigkeit. Im Berührungsbereich zwischen Anlage und Wänden habe ich einen ca. 50 cm breiten Inspektionsgang frei gehalten. Dieser Gang wird im Zuge der Landschaftsgestaltung überbaut.



Der Plan der Anlage im Zeichnungsmaßstab 1:34 für H0. Dargestellt ist der Endzustand mitsamt der im derzeitigen Baustadium noch nicht begonnenen Landschaftsgestaltung. Gegenüber dem Vorbild ist der Bahnhof Jossa zwischen dem Nordportal des Ruppertsberg-Tunnels und dem Stellwerk „Jf“ um 22 %, die Streckenlänge zwischen dem Stellwerk „Jf“ und dem Portal des Ziegenberg-Tunnels um 42 % gekürzt.
 Zeichnung: Klaus Depping/Lutz Kuhl

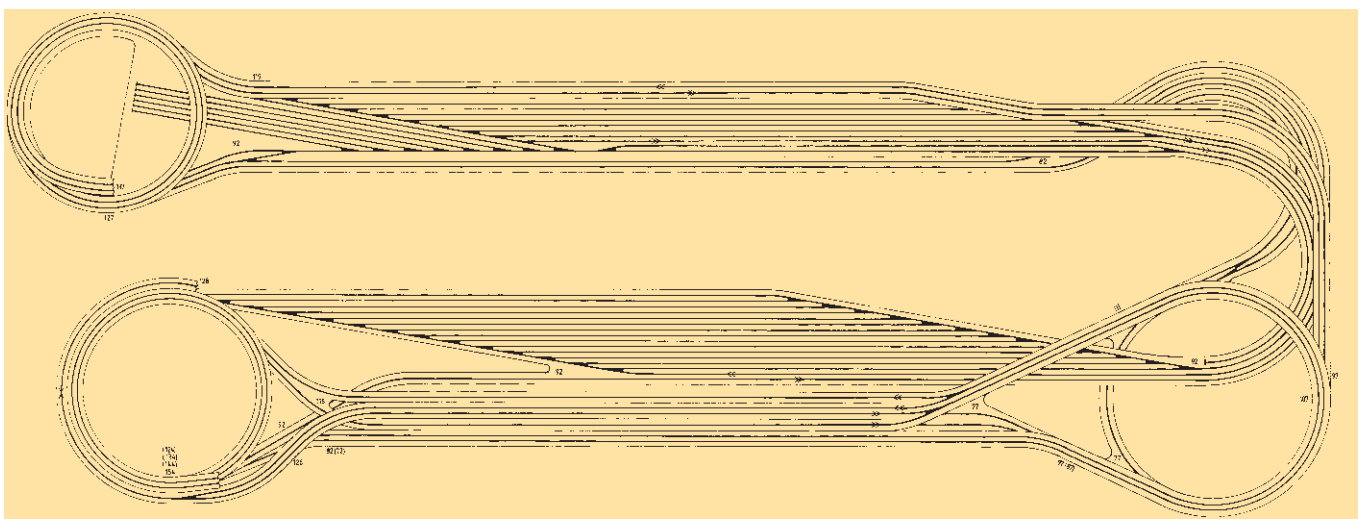
Die untere Schattenbahnhofs-Ebene im Zeichnungsmaßstab 1:73 für H0 (Höhenangaben in cm).





Im obigen Plan sind noch nicht alle damals in diesem Gebiet befindlichen Gebäude, sondern nur die bislang recherchierten eingezeichnet. Für entsprechende Hinweise, Bilder etc. ist der Erbauer dankbar!

Die obere Schattenbahnhofs-Ebene, ebenfalls im Maßstab 1:73 für H0 und mit Höhenangaben in cm. Zeichnungen: Klaus Depping





Oben ein Blick auf die untere Schattenbahnhofs-Ebene unter dem Bahnhof Jossa mit vorbildgemäß gereihten und bespannten Zügen. Links die Wendel hinter dem Portal des Ziegenberg-Tunnels; ein von Wolfsburg kommender Ganzzug mit VW-Käfern (siehe Kasten auf S. 33) nähert sich dem Viadukt und dem Bahnhof Jossa.

Unten der Gang zwischen den beiden Anlagenschenkeln; rechts das provisorische Gleisbildstellpult für die verdeckten Gleisanlagen.



Verdeckte Gleisanlagen

Im verdeckten Bereich habe ich 2,5-mm-Roco-Flexgleis und ausschließlich Weichen mit einem Abzweigwinkel von 9,5° verwendet. Als Mindestradius habe ich 80 cm eingehalten. Die Steigungen betragen max. 2 %. Die Schienenverbinder von Schullern zeichnen sich bis heute durch ihren besonders festen Sitz aus. Alle Gleise wurden an sämtlichen vorgesehenen Stellen genagelt. In gegenläufigen Bögen wurde ein mindestens 50 cm langes, gerades Gleisstück angeordnet. Auf eine zusätzliche Ge-

räuschkämmung habe ich verzichtet. (Es fahren auch bei Hochbetrieb in Jossa höchstens vier Züge gleichzeitig).

Die Erstellung der Schattenbahnhöfe glich einer Materialschlacht. Es entstanden in zwei Ebenen insgesamt 46 Abstellgleise für Reisezüge und Güterzüge. In jeder Schattenbahnhofs-Ebene ist eine Rangiergruppe eingebaut, in der Züge umgruppiert werden oder die Lokomotive über das Lokwendegleis einfach nur an das andere Ende des Zuges wechselt. Somit besteht die Möglichkeit, vor allem die Reisezüge in beiden Richtungen in der jeweils richtigen

Wagenreihung verkehren zu lassen. Die Abstellgleise einer Ebene sind auf beide Anlagenschenkel verteilt, bilden jedoch fahrtechnisch eine Einheit.

In den Schattenbahnhöfen werden alle Gleise außer den Rangiergleisen nur in einer Richtung befahren. Einfahrende Züge werden abgebremst und mit Mindestgeschwindigkeit bis zum endgültigen Haltepunkt geleitet. Ausfahrende oder in den Schattenbahnhof zurückkehrende Züge werden durch den „zentralen Verteilerkreis“ geleitet. Hier kann jeder Zug in die gewünschte Richtung oder auf direktem Weg zurück



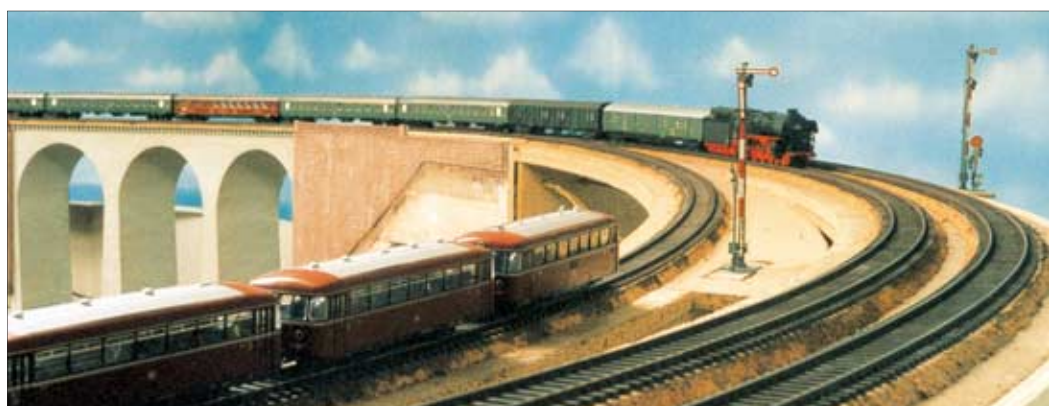
in den Schattenbahnhof geleitet werden. Damit ergeben sich im Verteilerkreis insgesamt 16 verschiedene Fahrwege. Da die Gleisstränge vor dem Verteilerkreis in Richtungsgleise ausgefädelt werden, kann auch hier das Einrichtungsprinzip beibehalten werden, was die elektrische Fahrstraßensicherung erleichtert.

Sichtbare Gleise

Im sichtbaren Teil habe ich das 2,1-mm-Flexgleis auf 6-mm-Korkbettung und die Selbstbauweichen von Hobbyecke Schuhmacher auf 4-mm-Sperrholz und 2-mm-Korkbettung verwendet. Das Flexgleis zeichnet sich gegenüber dem Roco-Flexgleis durch eine geringere Breite des Schienenkopfes aus und wirkt dadurch etwas zierlicher. Die Selbstbauweichen von Schuhmacher können mit etwas Übung und Geschick in Innenbogenweichen oder Außenbogenweichen verwandelt werden (Weichenstraße im Bereich des Stellwerkes Jf). Alle Weichen haben einen verdeckten Motorantrieb von Fulgurex erhalten. Die Stellbewegung wird über einen Torsionsdraht von unten auf die Stellschwelle übertragen. Über einen parallelen Stelldraht werden die sehr zierlichen Weichenlaternen von Weinert bewegt. Durch die Platte werden die Drähte in Messinghülsen geführt.

Signale

Alle Signale, Vorsignale, Gleissperrsignale und Gleissperren entstanden aus den unvergleichlichen, aber sehr arbeitsintensiven Weinert-Bausätzen. Be-

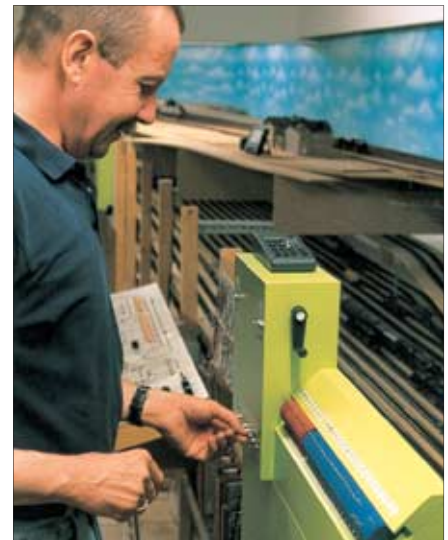
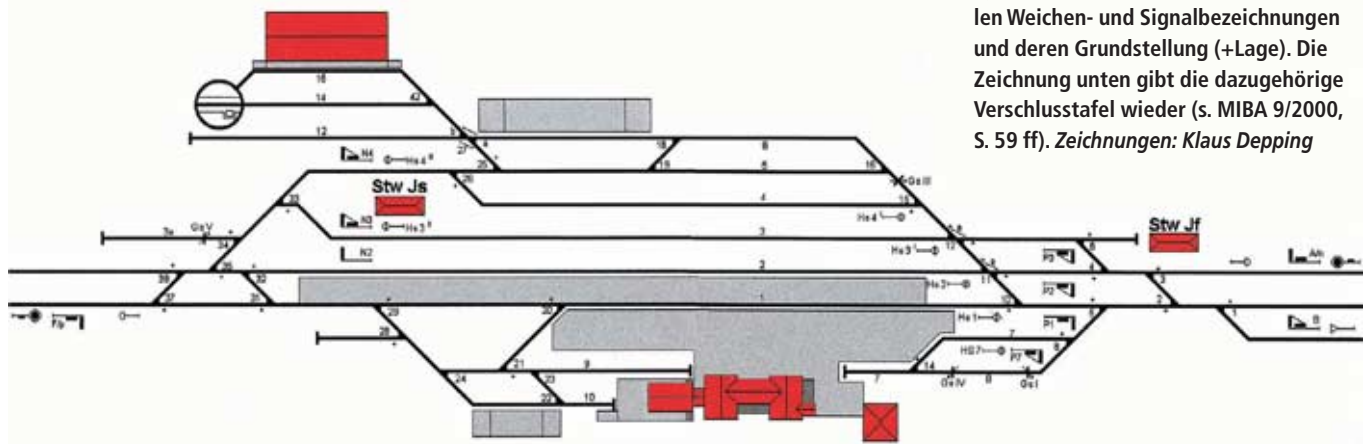


Ganz oben ein Blick aus der Gleiswendel unter dem Ziegenberg-Tunnel in Richtung Viadukt – hinweg über die Zufahrtsstrecken und die obere Schattenbahnhofsebene.

Oben: Der Schienenbus P 2836 aus Bad Brückenau wartet vor dem Einfahrsignal B, bis der nordwärts fahrende D 483 die Fahrstraße geräumt hat.

Unten: Etwa vom Viadukt aus bietet sich in der Gegenrichtung zur Aufnahme ganz oben dieser Blick auf die Hauptstrecke Richtung Flieden–Fulda und die Nebenbahn nach Wildflecken.





Weichenverschlußtafel Bhf. Jossa

[illegible]

sonders faszinierend an diesen Signalen ist die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Mastbauarten und Masthöhen wählen zu können. Bis alle Signale fertig gestellt und eingebaut waren und zuverlässig mit Fulgurex-Antrieben funktionierten, verging etwas mehr als ein Jahr.

Steuerung

Die Steuerung der verdeckten Gleisanlagen durch ein Drucktastenstellwerk mit Start-Ziel-Funktion war von vornherein als ein langfristiges Provisorium vorgesehen; sie funktioniert mit selbst gebauten Relaiskarten und alten Postrelais äußerst zuverlässig. Sämtliche Schattenbahnhofsgleise sind mit einer Gleisbesetzmeldung versehen. Die Blockstellen basieren auf einer relativ einfachen Schaltung mit automatischer Anfahr- und Bremsverzögerung nach meinem Hobbykollegen Peter Möhlmann, dem hier für seine Hilfsbereitschaft und die vielen wertvollen Tipps gedankt sei. In Zukunft sollen die verdeckten Gleisanlagen mithilfe einer Digitalsteuerung über einen PC betrieben werden, sodass sich die Anlagenbetreiber ausschließlich auf das Geschehen im Bahnhof Jossa konzentrieren können.

Der gesamte Bahnhof wird mit einer elektrischen Schaltung gesteuert, durch die die Funktionen eines mechanischen Stellwerkes nachempfunden werden:

- Zugmeldung und Zugannahme
- Stellen der Weichen und Hs-Signale mittels Weichenhebeln
- Das Stellen der Fahrstraßenhebel bewirkt die Verriegelung aller befahrenen Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.
- Die Signalhebel lassen sich nur ziehen, wenn sich alle Weichen und Flankenschutzeinrichtungen und der dazugehörige Fahrstraßenhebel in der fahrstraßenmäßig richtigen Lage befinden.
- Der ein- oder ausgefahrene Zug löst die Fahrstraße selbstständig auf, wenn der letzte Wagen des Zuges die Weichenstraße verlassen hat. Erst dann lassen sich die Weichen wieder stellen.
- Alle Signale können jederzeit auf Halt gestellt werden.
- Es erfolgt keine automatische Zugbeeinflussung im sichtbaren Bereich. (Wer ein rotes Signal überfährt, wird zu einer halben Stunde Fahrzeugpflege verdonnert).

Leider gibt es zzt. auf dem Zubehör-

markt keine Komponenten, mit denen ein mechanisches Stellwerk glaubwürdig nachgebaut werden kann. Bezeichnenderweise musste ich auf die alten, heute nicht mehr erhältlichen Trix-Hebel zurückgreifen.

Auch das digitale Zeitalter hat in meinen Keller Einzug gehalten. Bis jetzt ist aber nur der Fahrstrom im Gleisbereich des Bahnhofes mit einer Zimo-Digitalsteuerung ausgestattet. Im Moment rüste ich meine Lokomotiven mit den entsprechenden Digitaldecodern um und sammle ständig neue Erfahrungen.

Elektrische Verdrahtung

Ein Punkt, dem ich von Beginn an große Aufmerksamkeit gewidmet habe, ist die sorgfältige und dauerhafte Verdrahtung der Anlage:

- Verbindungskabel zwischen Stellpulten und Relaiskarten auf der einen Seite und der Anlage auf der anderen Seite werden über nummerierte Lötstützpunkte geführt. Ideal sind ausgediente Rahmen aus alten Postrelaisstationen.
- Alle Kabelanschlüsse werden auf Listen dokumentiert. In der Zwischenzeit habe ich die Listen in Excel-Tabellen übernommen, sodass auch hier problemlos korrigiert und geändert werden kann.
- Alle Anschlüsse werden verlötet.
- Sämtliche verwendeten elektrischen Schaltungen werden nachvollziehbar dokumentiert.

Bauten

Alle Kunstbauten im Bereich der Strecke werden nach Recherchen vor Ort möglichst vorbildgetreu nachgebaut. Das Tunnelportal des Ruppertsberg-Tunnels ist in einem aufwändigen Verfahren mithilfe einer geätzten Negativform aus Modellgips entstanden. Das Viadukt von Jossa wurde fast vollständig aus Sperrholz gebaut. Die Sandsteinmauern bestehen aus einem Modellgipsauftrag auf imprägniertem Sperrholz mit einer Bewehrung aus rostfreiem Draht. Die Mauersteine sind von Hand in den noch feuchten Gips geritzt. Im weiteren Verlauf der Hauptstrecke, bis zum Ziegenberg-Tunnel am höchsten Punkt der Anlage, werden noch zwei Straßenbrücken, zwei Straßenunterführungen, ein Wasserdurchlass und das Portal mit Tunnelröhre des Ziegenberg-Tunnels entstehen.

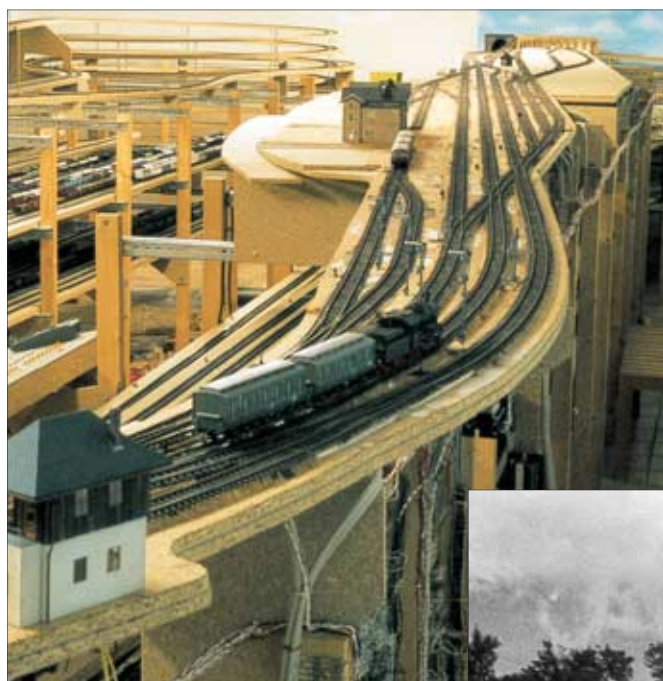
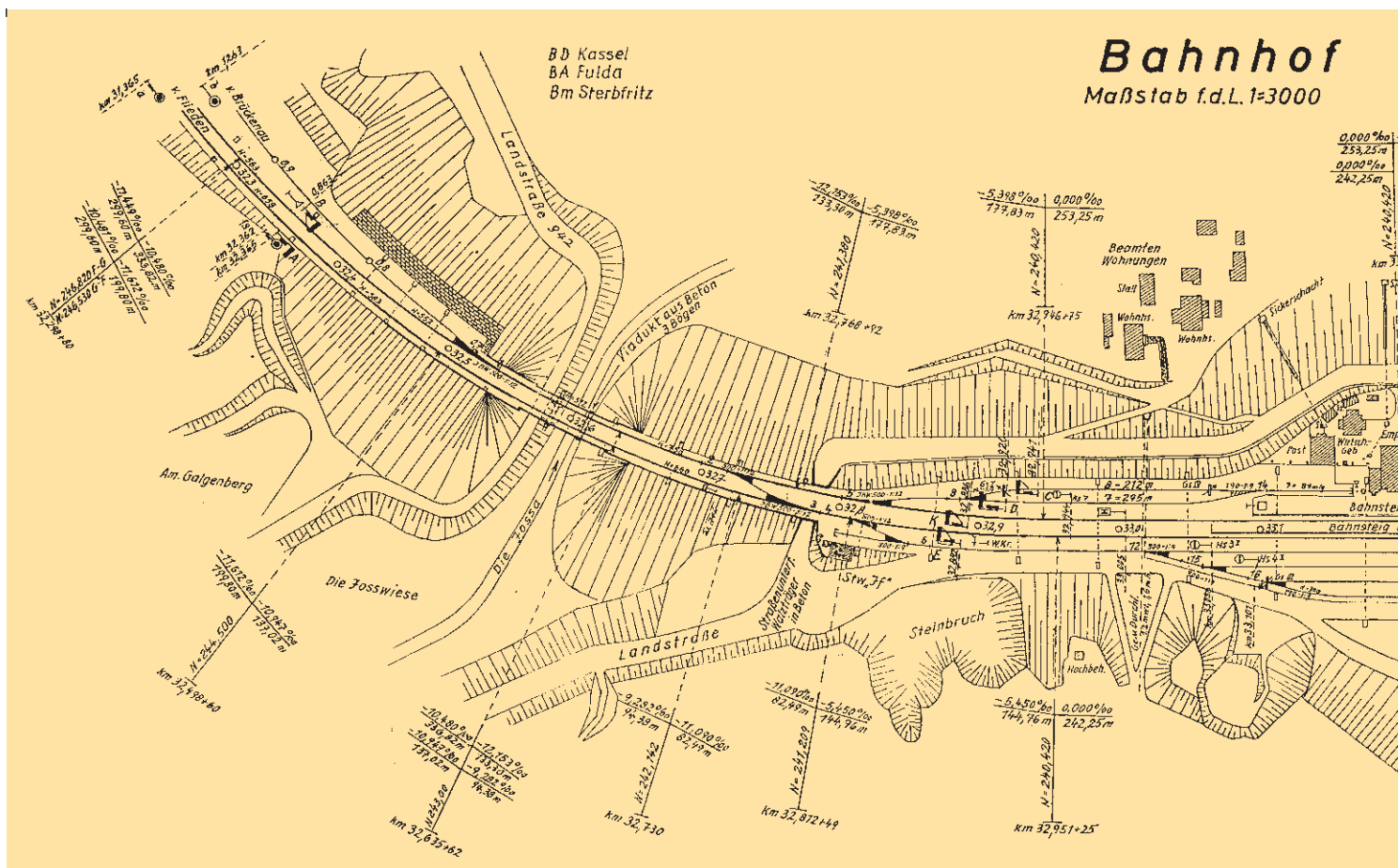
An Hochbauten sind bis jetzt nur das Empfangsgebäude und die beiden Stellwerke Jf und Js entstanden. Dabei standen mir für das Empfangsgebäude die Zeichnungen in MIBA 4/85 und eigene Fotos zur Verfügung. Das Stellwerk Jf war in MIBA 5/85 auf Seite 25 zu erkennen. Ganz und gar auf Improvisation angewiesen war ich beim Bau des Stellwerkes Js, von dem nur noch die Reste der Fundamente zwischen den Gleisen zu erkennen sind. Dass man nicht alles so bauen kann, wie es 1958 tatsächlich einmal ausgesehen hat, dürfte einleuchten ...



Das markante Sandstein-Empfangsgebäude mit dem angebauten Güterschuppen entstand im Eigenbau.

Am 1.10.1954 steht ein VT 95/VB 142 als T 1077 zur Abfahrt nach Elm bereit.
Foto: Archiv Michael Meinhold





Blick über den Bahnhof Jossa mit dem nach Gleis 2 einfahrenden P 1048 aus Elm, wie damals aus 56.2 und zwei Abteilwagen gebildet. Ganz vorn das Stellwerk „Jf“, aus dessen Vorbild heraus die Aufnahme rechts am 1.10.1954 entstand: 44 1264 verlässt mit einem langen Güterzug und Schub durch 56.2 (Dampfwolke!) den Bahnhof; rechts wartet ein weiterer Güterzug.

Foto: Archiv Michael Meinhold

Oben: Der Original-Gleisplan des Bahnhofs Jossa im Jahr 1966, also nach der Elektrifizierung und einigen damit erfolgten Änderungen im Weichenbereich (z.B. Ersatz von Doppelkreuz- durch einfache Weichen).

Zeichnung:
Slg. Jörg Ivanschitz

Fahrzeuge

Fast alle zum Thema gehörigen Modelle, von denen man 1985 nur träumen konnte, wurden zwischenzeitlich realisiert: 01, 01.10, 10, 41, 44, 50, 64, 86, V 188, V 200, VT 08, VT 95, VT 98 – bis auf ein Großserienmodell der 56.2! Allein neun 44er laufen zzt. auf meiner Anlage!

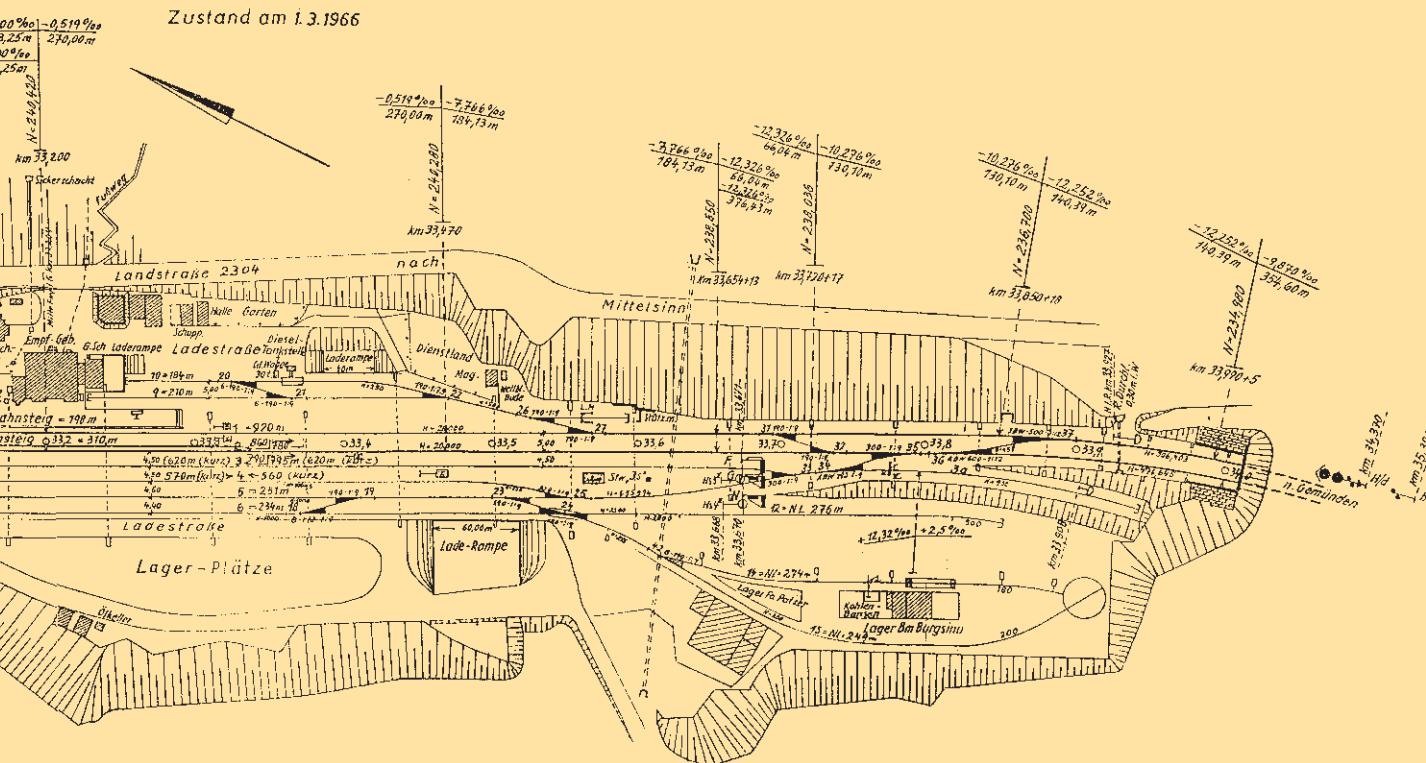
Auch bei den Wagen gibt es kaum noch Lücken. Glücklicherweise stehen mir für alle im Betriebsspiel Jossa verkehrenden D-Züge aus Neubauwagen die bis heute unerreichten Ade-Model-



l.d.Breiten 1=1250

Zustand am 1.3.1966

Strecke: Flieden - Gemünden / Main



le zur Verfügung, ebenso die übrigen typischen Reisezugwagen jener Zeit: 3-achsige Abteil- und Umbauwagen, Donnerbüchsen, diverse Vorkriegs-Schnellzugwagen und Schlafwagen für den D 290 und den Lr 281, verschiedene Vorkriegs-Eilzugwagen für den E 4052, der „Blaue Enzian“ als Henschel-Wegmann-Zug von Rivarossi und Gegenzug von Liliput etc. Lücken: ARüm für den D 484, AR4ü 29/52 für den D 690 (von Liliput angekündigt), APw4yse 36/54 für den D 290 (Roco hat ein entsprechendes Basismodell im Programm), CIWL-Schlafwagen U Han-

sa ebenfalls für den D 290 oder ein B4ük für den D 374 (Schnellzugwagen preußischer Bauart mit Küche, s. MIBA 8/03).

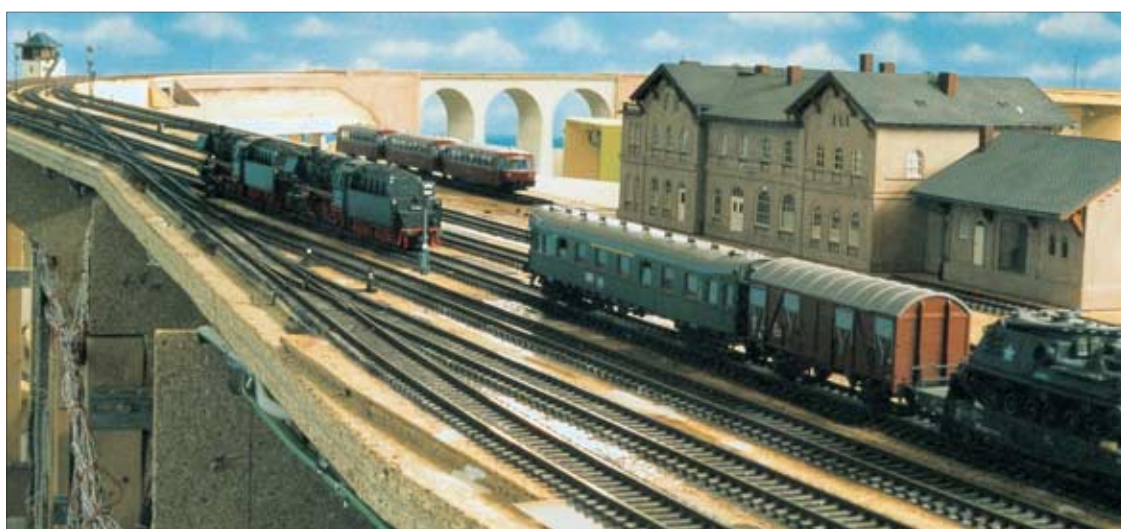
Mein Güterwagenpark umfasst zzt. ca. 350 Wagen und wird, wenn alle Wünsche erfüllt sind, auf etwa 500 angewachsen sein – in typischer Anzahl der einzelnen Modelle (so z.B. vierzig G 10, aber nur drei Gmhs 38 von Roco). Ich habe vor dem Kauf möglichst genau recherchiert, welche Güterwagentypen damals in welcher Anzahl vorhanden waren. Hochrechnungen und Schätzungen auf Basis der Zahlen-

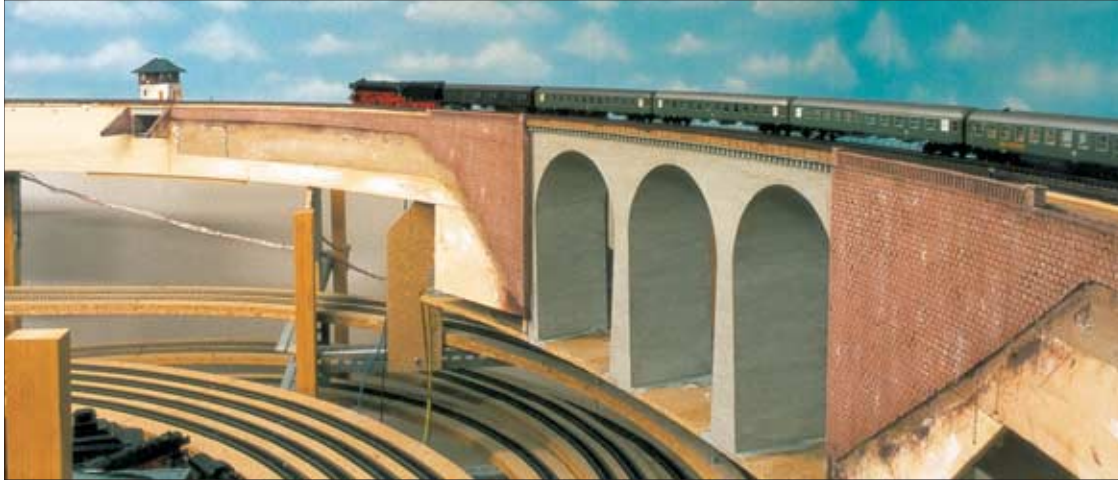
angaben in den Güterwagen-Büchern
von Stefan Carstens waren dabei sehr
hilfreich!

Unberührt von solchen Überlegungen sind dabei natürlich die Zugzusammenstellungen von speziellen Ganzzügen wie dem Militärtransportzug Dgm (Bahn & Modell 4/89), dem schnellen Fischzug von Bremerhaven nach Würzburg (MIBA 10/93) oder dem Auto-transportzug aus Off 52 (MIBA 6/93).

An dieser Stelle möchte ich als Beispiel die noch nicht ganz abgeschlossene Entstehungsgeschichte meines Autotransportzuges beschreiben: Basis

Ein langer Militärzug (Dgm) mit Panzerfahrzeugen der US-Armee ist über die Hauptstrecke von Norden in den Bahnhof gekommen. Für die Fahrt zum Truppenübungsplatz Wildflecken setzen sich zwei 50er vor den Zug, deren Achsdruck von nur 15 t den Oberbau der Nebenstrecke nicht über Gebühr beansprucht.





D 174 Bremerhaven–München, in authentischer Reihung des Jahres 1958, hat das Viadukt von Jossa erreicht und wird gleich das Stellwerk „Jf“ passieren, unter dem man die Straßenunterführung erkennt.

Auch zur obigen Modellaufnahme die passende Vorbildszenen: 01 1101 kommt mit einem langen Schnellzug aus Neubauwagen vom Ziegenberg-Tunnel herunter und wird gleich Jossa erreichen. Zugleich mag dieses Bild wie auch die Vorbildaufnahme rechts veranschaulichen, was dem Erbauer noch an Aufstellungs-Arbeiten blüht ... Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



des Zuges sind die Modelle des Off 52, des Offs 59 und des SSm 49 von Klein Modellbahn. Leider gibt es zurzeit kein zeitgemäßes Modell des Offs 55, damit auch der VW-Bulli, der mit der geteilten Frontscheibe, stilgemäß in den Süden zu den aufstrebenden Handwerksbetrieben der Wirtschaftswunderrepublik transportiert werden kann (vgl. MIBA 3/96, S. 104, u. 10/02, S. 35 ff).

Der epochenmäßig richtige VW-Käfer ist jener mit der schon rechteckigen Heckscheibe, aber noch mit der kleinen Kennzeichenbeleuchtung. Nach langem Warten erschien dieses Modell von Wiking. Puristen werden bemängeln, dass der Käfer Baujahr 1958 noch Winker in der B-Säule hatte und keine Blinker auf den Kotflügeln – erzählen Sie es bitte nicht weiter und lesen stattdessen die Geschichte im Kasten auf der rechten Seite!

Kupplungen

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden auf meiner Anlage Märklin-, Roco- und Fleischmann-Kurzkupplungen, auf Ganzzüge verteilt, nebeneinander verwendet. Die Züge, die in Jossa behandelt werden, erhalten Kadee-Kupplungsköpfe, da diese Kupplungen aus

meiner Sicht sehr zuverlässig funktionieren. Fleischmann- und Roco-Kupplungen bieten zwar eine sehr sichere Verbindung, brauchen jedoch zum Einkuppeln einen kräftigen Stoß. Auf diese Weise kann man natürlich einen einzelnen leichten O-Wagen am Ladegleis nicht an die langsam heranfahrende Rangierlokomotive ankuppeln. Der Märklin-Kurzkupplungskopf bietet in dieser Hinsicht zwar wesentlich mehr Komfort, wobei sich jedoch die Kupplungsbügel beim Einkuppeln allzu oft gegenseitig hochdrücken und damit ein Einkuppeln hartnäckig verhindern.

Der Kadee-Kurzkupplungskopf kuppelt nach meinen Erfahrungen beim Rangieren am zuverlässigsten. Selbst die leichtesten Modelle im Wagenpark kuppeln ein, ohne sich auch nur einen Millimeter zu bewegen.

Allerdings soll hier nicht verschwiegen werden, dass die Kurzkupplungskulissen in Verbindung mit Kadee-Kupplungen unter großen Zuglasten zum seitlichen Ausweichen neigen. Damit nimmt die Entgleisungsgefahr natürlich erheblich zu. Abhilfe kann in solchen Fällen nur die Festlegung der Kulissen und die Ausrüstung der betreffenden Fahrzeuge mit Federpuffern schaffen, wobei ein Mindestradius von

ca. 70 cm eingehalten werden sollte. Die Entkupplung der Kadee-Kupplungen kann auf meiner Anlage im Bahnhofsbereich an etwa 40 Stellen erfolgen. Ich schwenke dabei mittels Seilzug einen großen Magneten von Kadee durch einen Ausschnitt in der Grundplatte bis planeben an die Unterkante des Schwellenbandes. Die Gleise liegen im Bereich der Ausschnitte auf einer dünnen Folie auf, um das spätere Einschottern zu ermöglichen.

Die Entkupplungspositionen werde ich bei der Gestaltung des Gleisbereiches, z.B. durch einen liegen gebliebenen Hemmschuh, ein vertrocknetes Grasbüschel o.ä., unauffällig markieren.

Arbeitstempo

Da ich neben dem Hobby Modelleisenbahn auch in einem Sportverein aktiv bin, muss ich gestehen, dass es in meinem Keller auch Phasen des Nichtstuns gibt. Ich gehöre eher zu den Modelleisenbahnern, die phasenweise von Arbeitsanfällen heimgesucht werden. Dabei ist es wichtig, angefangene Arbeiten möglichst zu Ende zu bringen und auftretende Probleme sofort aus der Welt zu schaffen. Vor allem in Zeiten stupider

Ein D-Zug durchfährt den Bahnhof auf Gleis 2 in Richtung Süden und wird gleich das Portal des Ruppertsberg-Tunnels erreichen. Ganz rechts das Stellwerk „Js“ (Jossa Süd), bei dessen Bau Klaus Depping leider noch nicht ...

... diese Vorbildaufnahme vom 1.10.1954 mit der von Süden kommenden 44 241 kannte: Das Gebäude war entgegen seiner durchaus plausiblen Vermutung doch anders als „Jf“ ausgeführt. Foto: Archiv Michael Meinhold



Massenarbeit – wenn ich z.B. einen Stapel riesiger Spanplatten zersägt und verleimt hatte oder einige hundert Meter Flexgleis vernagelt waren – tat es gut, zwischendurch auch einmal einen Güterwagen zu verfeinern, ein Gebäude nachzubauen oder einfach nur ein paar Züge fahren zu sehen. Schon als die erste Schattenbahnhofsebene fertig gestellt war, konnte ich die Züge aus dem Schattenbahnhof ausfahren und durch den zentralen Verteilerkreis wieder auf das zugewiesene Abstellgleis zurückfahren lassen. Mit der Gestaltung der Landschaft werde ich erst beginnen, wenn die Technik der Anlage zufrieden stellend und zuverlässig funktioniert. Sorgen bereitet mir dabei schon jetzt der bewaldete Hang hinter dem Bahnhof Jossa, wo ca. 8 qm Mischwald aufzuforsten sind ...

Die nächsten Arbeiten sind die Ausgestaltung des unmittelbaren Gleisumfeldes sowohl an den Streckengleisen als auch im Bahnhof mit Bahnsteigen, Weichenantriebsattrappen, Drahtzugkanälen, oberirdischen Drahtzugleitungen von Weinert (gemäß MIBA-Report „Mechanische Stellwerke 1“ von Stefan Carstens) und natürlich das Einschottern. Die winzigen Grenzzeichen der Firma Weinert liegen gerade lackiert

auf meinem Schreibtisch. Wer diese Arbeit schon erledigt hat, weiß, wovon ich rede!

Sauberkeit, Temperatur und Luftfeuchtigkeit

Um schwerwiegenden Problemen aus dem Weg zu gehen, halte ich einige Grundregeln konsequent ein: Im Anlagenraum wird wegen des anfallenden Staubes grundsätzlich nicht gesägt und regelmäßig gewischt (im Sommer vorsichtig gesaugt)!

Die Temperatur wird konstant bei 20° C gehalten! Im Sommer halte ich Fenster und Türen fast immer geschlossen, um die relative Luftfeuchtigkeit nicht über 70 % ansteigen zu lassen. Falls die relative Luftfeuchtigkeit im Winter unter 60 % fällt, setze ich einen Luftbefeuchter ein.

Was kostet das denn alles?

Diese Frage kann sich kaum ein Besucher im Modellbahnkeller verkneifen. Meine regelmäßige Antwort darauf lautet: „So viel wie 25 Jahre Zigaretten rauchen ...“

Klaus Depping

Lack für 100 Käfer

Nachdem ich mit etwas Geduld 100 Stück des VW-Käfers zu einem wirklich günstigen Preis erstanden hatte, stand eine komplette Neulackierung aller Autos an, denn Wiking hat die Modelle damals in einem unsäglichen Grünton ausgeliefert. Wennschon, denn schon, habe ich mir gesagt. Alle Autos sollten in den Originalfarben von 1958 lackiert werden. Ein Brief an das VW-Museum in Wolfsburg wurde schnell und überaus freundlich von Herrn Dr. B. Wiersch beantwortet. Darüber hinaus war eine ganze Reihe historischer Bilder mit Beladeszenen dabei. Vielen Dank an dieser Stelle! Das Wichtigste aber war eine Adresse bei BASF, durch die ich die genauen Mischanweisungen für die benötigten Farben erhalten habe.

Mit dieser Mischanweisung in der Hand habe ich die große, auch überregional bekannte Autolackiererei Osterkamp in Heidmühle aufgesucht. Ich war an diesem Tag recht geschäftsmäßig gekleidet, sodass die Formulierung meines Anliegens, nämlich 100 alte VW-Käfer in den Originalfarben von 1958 lackieren zu wollen, sofort eine gewisse Geschäftigkeit auslöste. Ohne viele Rückfragen kam ich zum Betriebsleiter, der schon etwas gezielter nachfragte: Wo ich denn 100 alte VW-Käfer bekommen hätte? Meine Antwort: Mit etwas Verhandlungsgeschick könne man diese Zahl durchaus zusammenbekommen. Nächste Frage: derzeitiger Standort der Fahrzeuge? Ich sagte, dass ich einen gleich mitgebracht hätte, worauf meine Hand in die Jackentasche glitt und einen VW-Käfer ans Tageslicht holte. Wenn ich befürchtet hatte, nunmehr die rote Karte gezeigt zu bekommen, so sah ich mich nach einem lauten Gelächter freundlicher Hilfsbereitschaft gegenüber: Zwei Tage später erhielt ich meine Farben für einen fast beschämend kleinen Geldbetrag. Vielen Dank!

Der Anhalter Bahnhof ist für viele Modellbahner ein Begriff. Seine Ära ging jedoch mit den Luftangriffen Anfang Februar 1945 zu Ende. Gebhard Reitz lässt ihn im Kundenauftrag wieder erstehen. Im Maßstab 1:87 geht nicht nur ein Traum in Erfüllung, vielmehr wird dem Vorbild mit diesem Projekt ein bleibendes Denkmal gesetzt.

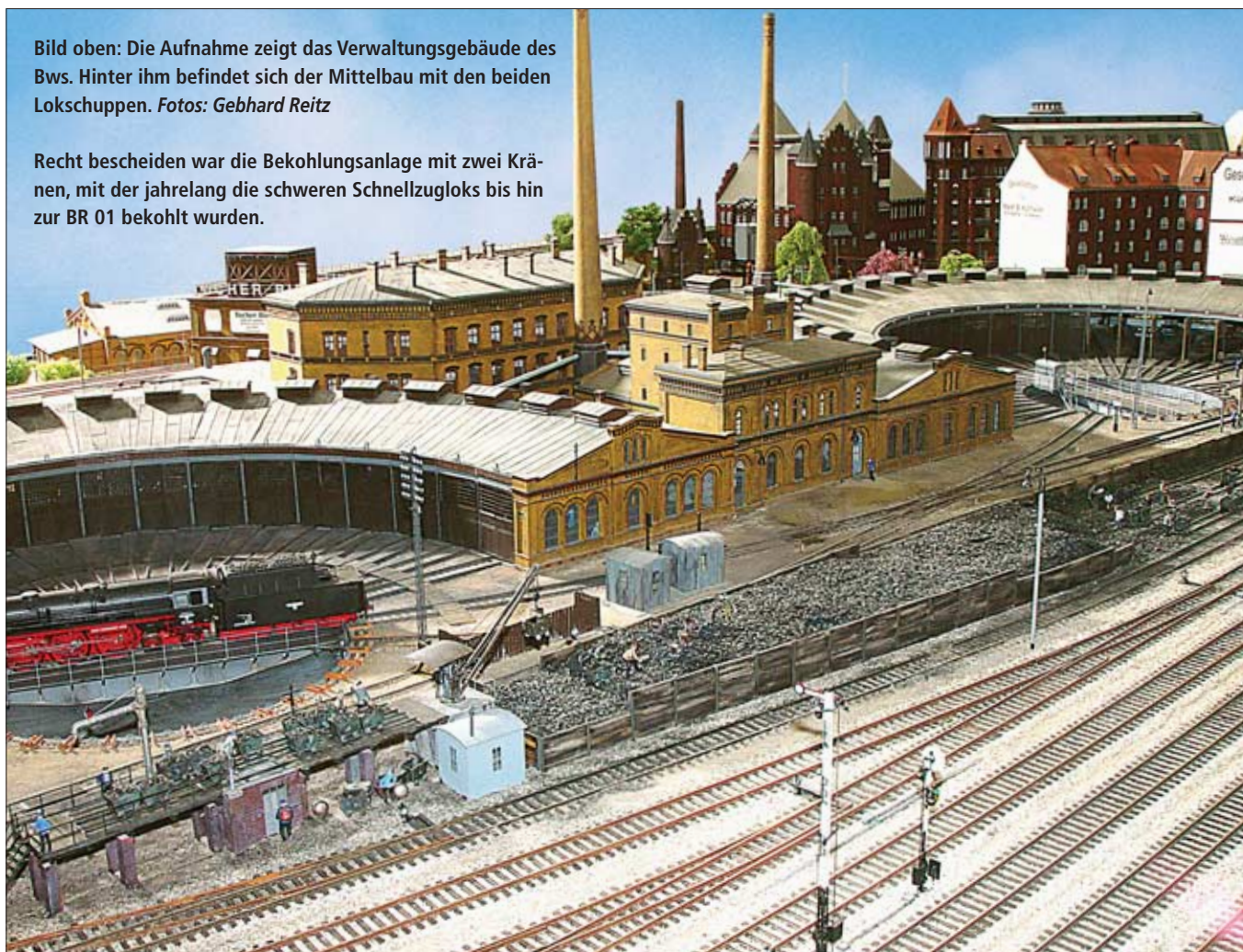


Traumhaftes Projekt in realen Segmenten

Mythos „Anhalter“ in H0

Bild oben: Die Aufnahme zeigt das Verwaltungsgebäude des Bws. Hinter ihm befindet sich der Mittelbau mit den beiden Lokschruppen. Fotos: Gebhard Reitz

Recht bescheiden war die Bekohlungsanlage mit zwei Kränen, mit der jahrelang die schweren Schnellzugloks bis hin zur BR 01 bekohlt wurden.





Blick vorbei am Haltepunkt Stralauer Tor auf den Schuppen I und das Verbindungsgebäude.



Kühlhaus I zwischen Trebbiner Straße und U-Bahn

Blick durch die Trebbiner Straße zum eingefügten Straßenbahndepot.



Eine maßstäbliche und betriebs-sichere Realisierung des Anhalter Bahnhofs schüttelt man nicht mal eben so aus dem Ärmel. Eine intensive Recherche, eine Menge Erfahrung im Modellbau sowie ausgeprägte handwerkliche Fähigkeiten und Ausdauer sind für solch ein Projekt von Nöten.

Wie der Steckbrief auf Seite 36 auflistet, sollte der Anhalter Bahnhof mit seinen Original-Gleisanlagen zwischen Askanischem Platz und Yorkstraße im Zustand von 1928 wiedergegeben werden. Im Modell bedeutete das eine Flächenausdehnung von 16 x 8 m einer L-förmigen Anlage. Zudem wurden auf

Kundenwunsch noch eine S- und eine Straßenbahnstrecke eingefügt. Die Straßenbahn erhielt zusätzlich ein sechsständiges Depot am Ende der Trebbiner Straße nach einem Vorbild in Trebtow.

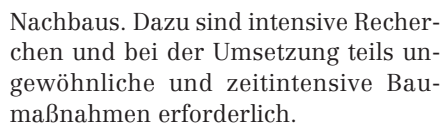
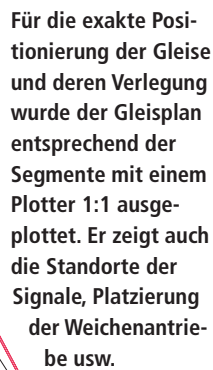
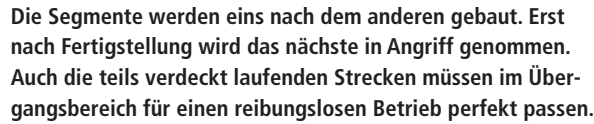
Hinter der Yorckstraße taucht aus einer Gleiswendel von drei Metern Durchmesser eine weitere zweigleisige Hauptstrecke auf. Die Gleiswendel hat Anschluss an zwei je 3,5 m lange Paternoster der Firma Kesselbauer. Mit ihnen erspart man sich einen aufwändigen und weniger betriebssicheren konventionellen Schattenbahnhof mit langen Weichenstraßen. Die Paterno-

ster nehmen 48 bis zu drei Meter lange Züge auf. Das spart eine Menge Platz!

Das Bahnbetriebswerk Ahb

Die Anlage Anhalter Bahnhof (Ahb) entstand nicht sukzessiv vom Askanischen Platz aus in Richtung Yorkstraße. Der Grundstein wurde vielmehr mit der Errichtung des Bahnbetriebswerks gelegt. Es entstand mitsamt seinem Umfeld während einer Bauzeit von vier Jahren auf einer Fläche von etwa 9 qm.

Die relativ lange Bauzeit ergibt sich aus der Vorgabe des maßstäblichen



Die komplette zeichnerische Umsetzung der Vorbildsituationen und der Konstruktion des Unterbaus begann bereits 1995 mit Adobe Illustrator. Die Gesamtplanung der Anlage entstand 1:1 mit dem CAD-Programm AutoCad. Es galt für die Gleisanlagen, die bahntechnischen Bauten sowie für das Umfeld ein tragendes Gerüst zu entwickeln.

Bei der Erstellung des Unterbaus galt es mehrere Faktoren zu berücksichtigen. Da die Anlage transportabel sein musste, erforderten die einzelnen relativ großen Segmente eine besondere Verwindungssteifheit. Der Unterbau jeden Segments ruht daher auf höhenverstellbaren Stahlfüßen mit Querverbindern sowie einem darauf verschraub-

ten Stahlrohrrahmen. Auf ihn wurden die Grundplatten mit Schlossschrauben befestigt. Zum Transport werden die Schlossschrauben fest angezogen und nach dem Aufstellen etwas gelöst. So „schwimmt“ die Anlage quasi auf dem Stahlrohrrahmen. Temperaturbedingte Dehnungen können so ausgeglichen werden, ohne dass sich etwas verzieht.

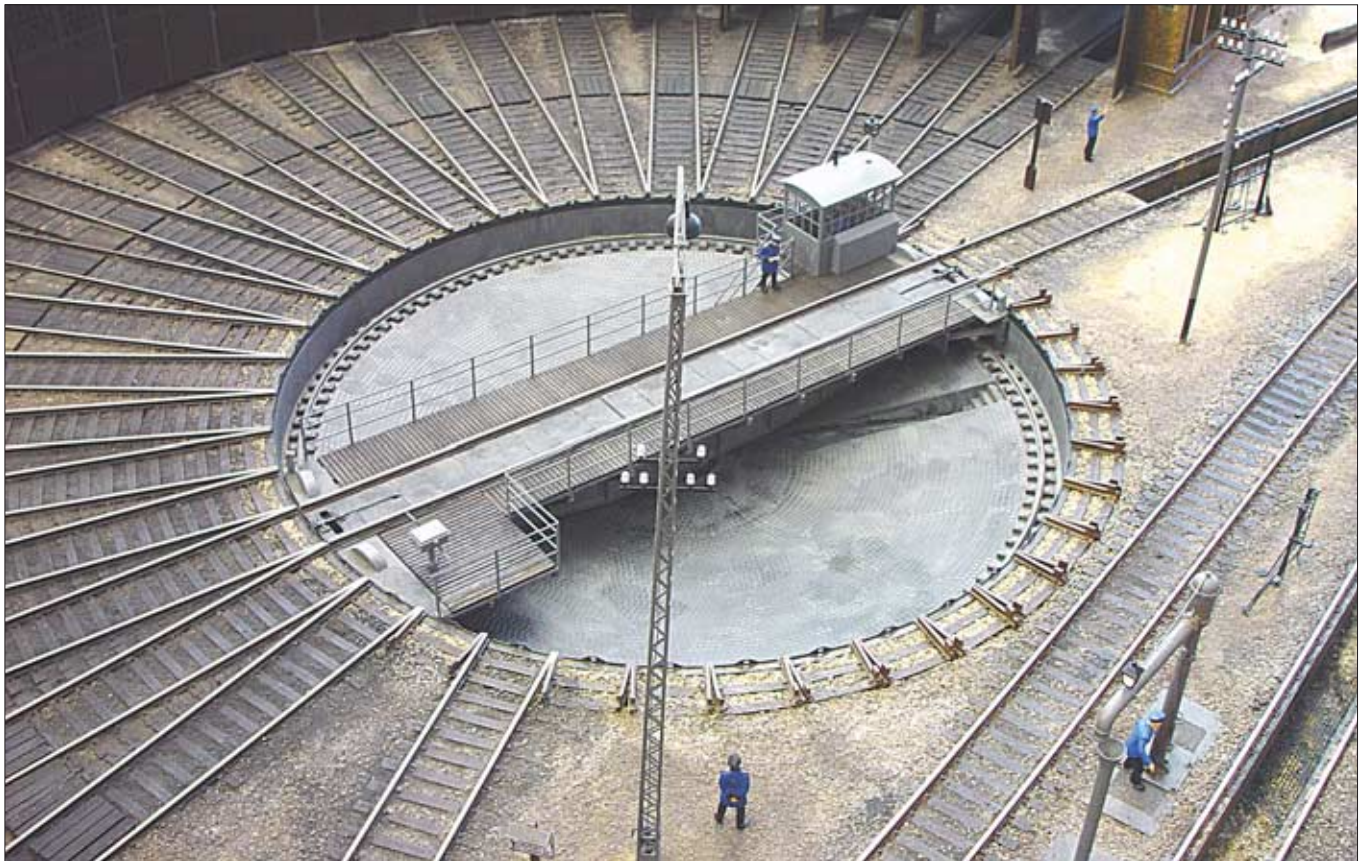
Die Segmente des Unterbaus sind untereinander mit je drei bzw. vier Stahlprofilen 40 mm x 20 mm verschraubt. Die Verbindung der hölzernen Anlagensegmente erfolgt mit sehr stabilen Möbelverbindern. Die Gesamthöhe der Anlagenteile bis SO beträgt im Bereich des Anhalter Bahngeländes 105 mm über Oberkante Stahltische. Die Höhe über Fußboden beträgt etwa 110 cm.

Da die gesamte Anlagenkonstruktion mit AutoCad erstellt wurde, lag es nahe, die Anlagenplatten gemäß den Zeichnungen zu fräsen. Auf einer CNC-Fräse wurden die Platten inklusive der erforderlichen Ausschnitte angefertigt.

Für die Grundplatten wurde 14 mm dickes Multiplexbuchensperrholz gewählt.

Für die Trassierung der Gleise fiel die Entscheidung zugunsten des etwas teureren Rohacell. Es ist ein Hartschaumstoff, den es ab 1 mm Dicke in vier verschiedenen Dichten gibt. Er lässt sich wunderbar mit dem Cutter schneiden, kann befeilt und geschliffen werden. Er ist somit ideal um Niveauunterschiede auszugleichen.

Die Gleise werden mit Technicoll von Tesa aufgeklebt, dem das Einfärben der Profile folgt. Zu beachten ist, dass die Patina der Hauptgleise dunkler und die der weniger benutzten Gleise heller ist. An den Segmenträndern werden die letzten Schwellen mit Uhu Plus fixiert. Es folgen noch das Verkabeln, Einfärben des Untergrundes, Sanden und Schottern.



Generelles zum Gebäudebau

Ein besonders Thema war und ist noch immer Entwurf und Bau der vorbildgetreuen Gebäude sowohl in und an den Bahnanlagen wie auch in den angrenzenden Stadtteilen. Die Gebäude entstanden zum Teil nach Originalunterlagen, überwiegend jedoch nach Luft- und Bestandsaufnahmen vor Ort sowie Abbildungen aus einschlägigen Publikationen. Grundsätzlich entstehen die Gebäude aus Resingussteilen. Für deren Herstellung war und ist die aufwändige Anfertigung von Urmodellen erforderlich.

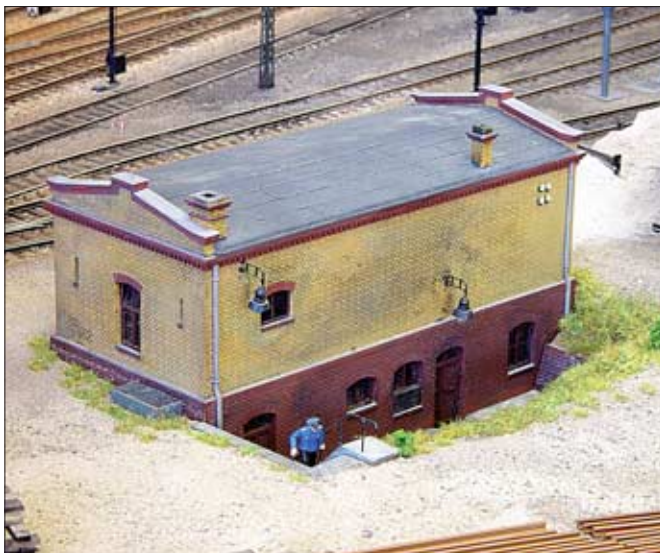
Einzelne Wandteile entstanden aus 1,5 mm dicken Messingätzplatten, die mehrfach übereinander verarbeitet wurden. Auch bis zu 6 mm dicke Kunststoffplatten kamen zur Verwendung. Die großen Gebäude benötigen stabile Wände, weil Resin unter 2 mm Dicke zu weich ist um großen und hohen Gebäuden ausreichende Stabilität zu geben. Holz und Pappe gehören nicht in die Statik von großen Gebäuden. Nichts ist schlimmer als Arbeitsaufwand, der wegen verworfener und verziehender Materialien null und nichtig wird.

Sämtliche Wohn- und Betriebsgebäude sind mit geätzten Messingfenstern

und -türen zum wahlweisen Öffnen ausgestattet. Soweit sie einsehbar sind, sind sie mit herausnehmbaren einzelnen Etagen versehen. So können die entsprechenden Räume später gestaltet oder die Beleuchtungen gewartet werden.

Schuppen und Scheiben

Beide Schuppen sind inklusive beleuchteter Achssenke im Schuppen IA komplett eingerichtet. Sie besitzen original nachgebildete Dachträger und Untersuchungsgruben. Die Schuppentore werden mit selbst entwickelten



Knochenarbeit war im Bw des Anhalter Bahnhofes angesagt um die Schnellzugloks mit Kohle zu versorgen.

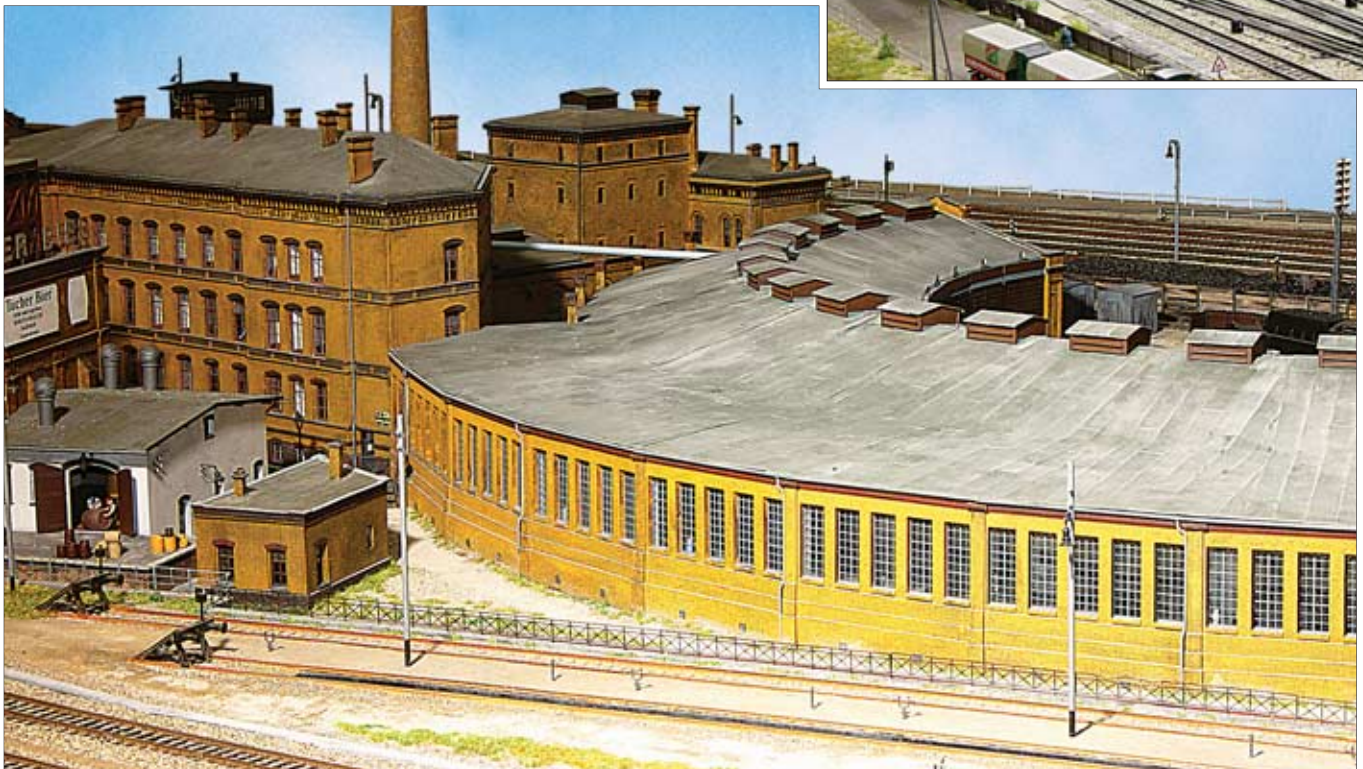
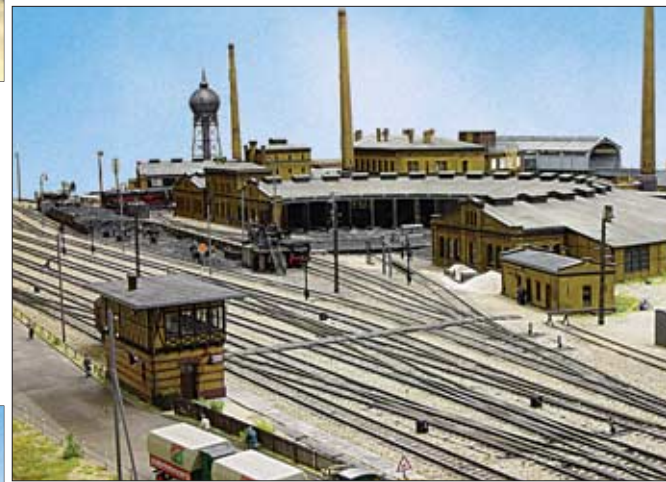
Büro-Gebäude mit freiem Kellerzugang am Schuppen I.



Blick auf den Lokschuppen IA mit der 23-m-Scheibe. Am rechten Bildrand spitzt die relativ bescheidene Bekohlungsanlage hervor. Jenseits davon führen die Gleise zum Anhalter Bahnhof.

Blick etwa aus Richtung des Anhalter Bahnhofs mit dem Landwehrkanal im Rücken. Im Vordergrund das Stellwerk MTM und im Hintergrund der typische Wasserturm.

Zwischen den beiden Lokschuppen standen das Verwaltungsgebäude und der Mittelbau mit dem alten Wasserturm, die eine komplette Inneneinrichtung erhielten.





Links: Die Schuppen sind auch innen authentisch nachgebildet. Das beginnt mit der Dachkonstruktion, findet seine Fortsetzung in den Untersuchungsgruben und endet mit Details wie Werkbänken, Personal usw.



Kleine Szenerie an einer Werkbank zwischen den Standgleisen

Rechts: Hinter dem Schuppen IA befand sich das Lagerhaus der Tucher-Brauerei. Am linken Bildrand das Stellwerk RS.

und elektronisch steuerbaren Torantrieben mit Faulhaber-Motor bewegt.

Die Dimensionen der Lokschuppen machten es erforderlich, sie außerhalb der eigentlichen Anlage zu erstellen und erst nach Fertigstellung einzubauen. Die statische Konstruktion ist nach Vorbild ausgeführt. Die Mauerstützen wurden jedoch aus Messing gegossen. Auf ihnen wurden dann Messingprofile aufgelötet. Inklusiv der Drehscheiben, die noch beschrieben werden, hat sich ein Gewicht von etwa 25 kg ergeben.

Die Steifigkeit der Schuppen ist enorm. Beim Anheben auf der 10-mm-Grundplatte haben sich nicht die geringsten Veränderungen ergeben. Diese Grundlage ist Voraussetzung für eine dauerhafte Betriebssicherheit auch in Hinblick auf Temperatur- und Feuchtigkeitsschwankungen.

Die Dächer der Lokschuppen sind der besseren Zugänglichkeit wegen in Segmente aufgeteilt. Sie sind aus 0,8-mm-Messingblech gefertigt und auf dem Rohbau zusammengelötet. Die Dachlüfter aus dem eigenen Programm wurden gleich mit eingelötet. Überlappend aufgeklebte 10 mm breite Streifen aus 1200er-Nassschleifpapier bilden die Dachhaut. Das Schuppendach wurde mit Profilplatten von Hobbyecke Schuhmacher von innen beklebt. Tore, Torsäulen und Scharniere sind Messingussteile. Die Tore erhielten innen noch eine Verstrebung aus Messingätzteilen.

Alle Gleise sind mit Untersuchungsgruben ausgerüstet. Eine einheitliche Beleuchtung auf Basis von 16-Volt-Lämpchen sorgt in den Gebäuden für Licht. Im Lokschuppen I ist sie z.B. in drei einzeln schaltbare Stromkreise eingeteilt. Beide Schuppen sind kom-

plett und möglichst realitätsnah mit allen Utensilien und Figuren eingerichtet.

Die Schuppen I und Ia sind zwar in ihrer Bauweise identisch, weichen jedoch im Grundriss und in der Form der Wandsegmente durch die im Laufe der Zeit entstandenen Erweiterungen erheblich voneinander ab. Folge ist eine Giebelverschiebung über den Standgleisen 16 bis 19. Interessant ist die Achssenke unter den Gleisen 8 bis 10. Gleis 19 ist ein Durchfahrtsgleis. Das Tor auf der Rückseite ist mit zwei Antrieben ausgestattet um auch die über den Torflügeln befindliche Blechklappe zu öffnen.

Drehscheiben

Eine besondere Herausforderung hinsichtlich der Modellumsetzung stellten die beiden Drehscheiben dar. Soweit



Rückseite der Markt- und Kühlhallen zwischen Landwehrkanal und Bw.

Das Pumpenhaus steht an der Umfahrbücke hinter dem Bw.



wie möglich wurde die Originalkonstruktion komplett maßstäblich umgesetzt. Die aus Aluminium gedrehten Gruben wurden mit geätztem Pflasterbelag beklebt.

Die Brücken bestehen aus je zwei vollständig detaillierten Resinseitenwänden, der Rest aus Messingguss und Ätzteilen. Selbstverständlich wurden auch der Handbetrieb und die Verriegelung nachgebildet. Die Steuerhäuser sind beleuchtet.

Der Antrieb erfolgt mit Schrittmotoren über eine Zahnriemenübersetzung. Die selbst entwickelte Computersteuerung regelt auch das Ein- und Ausfahren der Loks auf den Standgleisen. Jedes Schuppengleis verfügt über eine mechanische Endabschaltung.

Vor dem Schuppen I (der rechte) mit 21 Ständen ist eine 20,5- und vor Schuppen Ia mit 19 Ständen eine 23-Meter-Scheibe eingebaut. Beide sind nach preußischen Vorbildern entstanden. Die 23-Meter-Scheibe ist übrigens die größte in Preußen hergestellte Brückendrehzscheibe. Bis auf die BR 45 passt alles drauf! Auch die beiden Kohlekräne können über langsam laufende Antriebe gedreht werden.

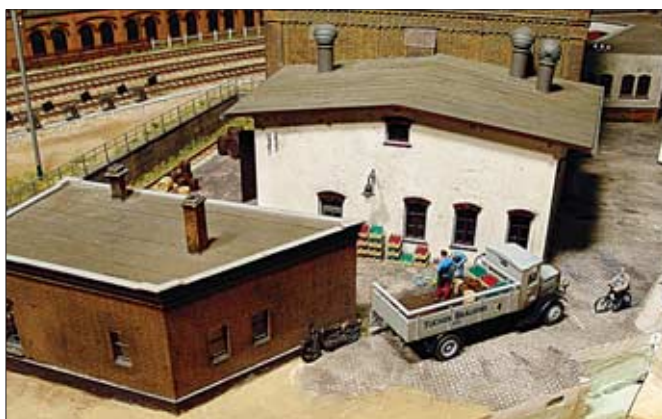
Mittelbau

Beide Lokschuppen sind im Frontbereich über den so genannten Mittelbau verbunden, der in der ersten Etage die Übernachtungsräume für Lokführer hatte. Sie sind komplett eingerichtet

und beleuchtet. Im Innenhof befindet sich der alte Wasserturm mit einer Werkstatt im Erdgeschoss und einem kleinen Anbau mit zwei Dampfkesseln. Dahinter befand sich das imposante Hauptgebäude der Verwaltung. Auch hier sind nach alten Bauplänen die Etagen mit Wänden und Türen eingerichtet.

Auch nach vierjähriger Bauzeit ist das Ende noch in weiter Ferne. Neben der Bahnhofshalle und dem EG bedürfen auch die Brücken über den Landwehrkanal der intensiven Planung und der detailgetreuen Realisierung. Die weitere Entstehung des Mythos Anhalter Bahnhof in H0 wird in der MIBA abhängig von den Baufortschritten weiter verfolgt.

Gebhard Reitz



Anbau des Tucher-Lagerhauses mit Laderampe am Gleisstutzen

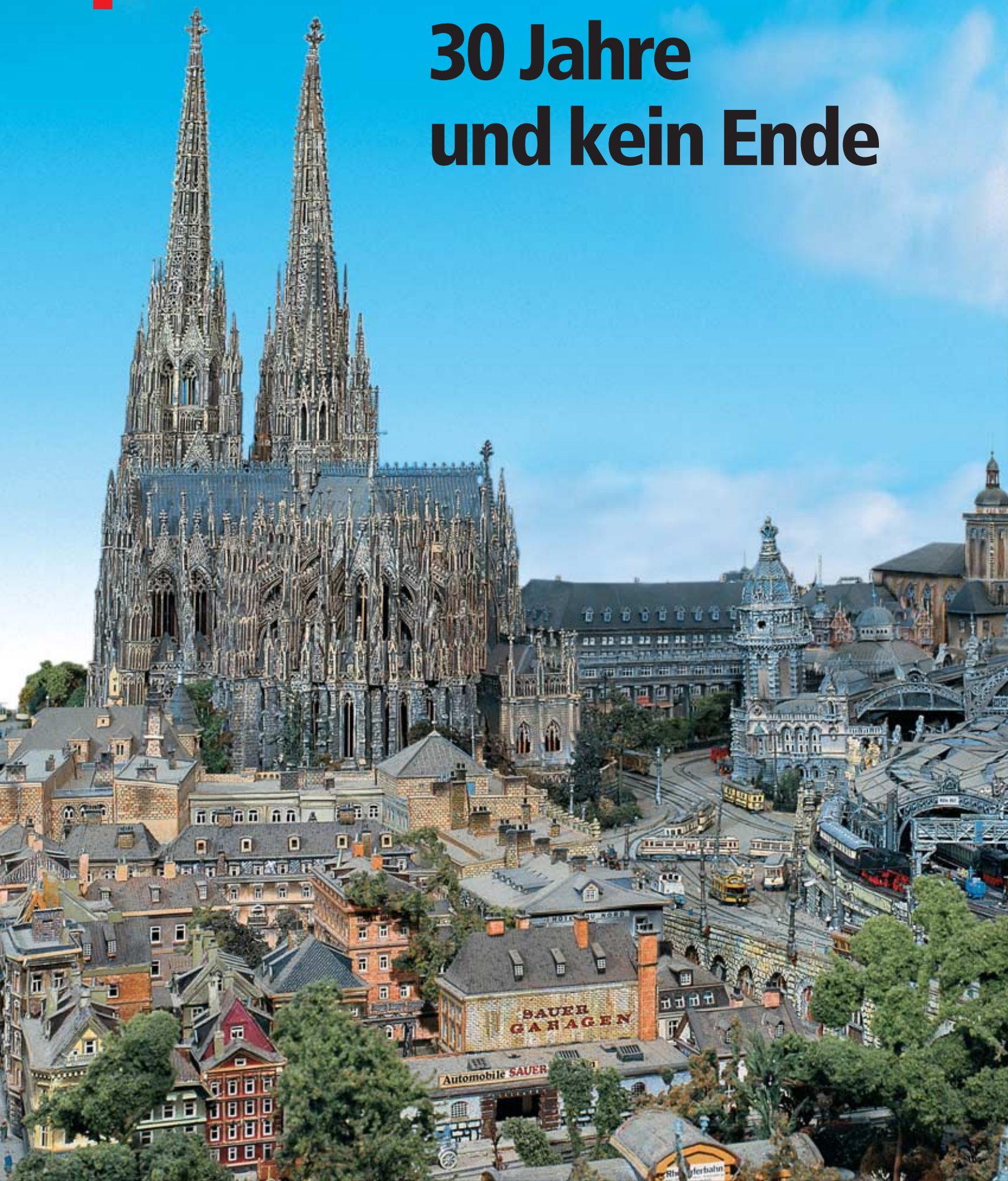
Rechts: Blick auf das Bw mit davor liegenden Stallungen



TRAUM-ANLAGE

Alt-Köln in N:

30 Jahre und kein Ende



Zu Köln hat Dr. Heinz Lingen eine besondere Beziehung. Als Heimatstadt und Hort seiner Inspiration fasziniert ihn die rheinische Metropole insbesondere im unwiederbringlich zerstörten Zustand der Epoche II. Aus der ihm eigenen Gründlichkeit resultiert eine Modellbahnanlage, die ihresgleichen sucht. Der Erbauer berichtet über Motive und Methoden, die zum Gelingen eines solchen Lebenswerkes erforderlich sind.



Ich mööch zo Foß noh Kölle jon!“ Hatte Willi Ostermann, als er diese Hymne auf eine der ältesten und schönsten Städte schrieb, geahnt, dass einmal viele tausend Kölner diesen sehnsuchtsvollen Wunsch mit Sack und Pack, mit Kind und Kegel in die Tat umsetzen würden, umsetzen mussten?

Für meine Mutter, eine kleine tapfere Frau mit drei kleinen Kindern, fünfmal in allen Teilen Deutschlands total ausgebombt, immer wieder in den letzten Kriegswochen von tief fliegenden „Jabos“ gehetzt und traktiert, war im November 1945 endlich die Nacht angebrochen, „op heim an zo schwenke“, obwohl die Russen das Dorf westlich von Erfurt hermetisch abgeriegelt hatten. Wochenlang bei Regen, Schnee, Sturm und eisiger Kälte unter unsagbaren Entbehrungen trabten wir zu Fuß heimwärts, immer nach Westen.

Nachts schliefen wir im Straßengraben, unter zusammengestellten, von Bomben und Granaten herausgerissenen Türen, in Kanalrohren, unter umgestürzten Heuwagen und ausgebrannten Militärfahrzeugen, Güterwaggonen, und Trümmerecken. Die Menschen in den Dörfern halfen selten, sie hatten die Türen verriegelt und die Hofhunde auf uns gehetzt: „Bombenweiber“ wurden die vielen tausend Mütter genannt, die mit ihren Kindern nach Hause ins Rheinland zogen und die Landstraße „unsicher“ machten. Der unmenschliche Krieg hatte die Leute herzlos, verbittert und selbstsüchtig gemacht. Es gab nichts zu essen und zu trinken, in eisig kalten Bächen wuschen wir uns, nachdem wir auch daraus getrunken hatten. Mein kleiner Bruder war damals drei, meine Schwester sechs und ich sieben Jahre alt.

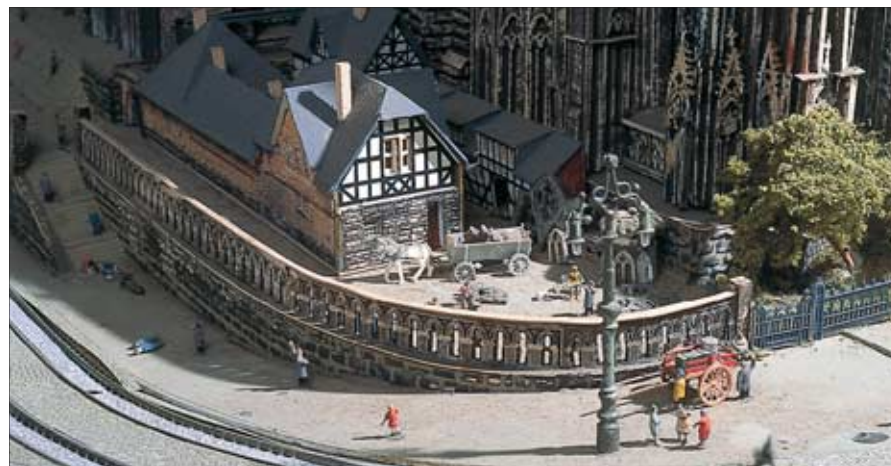


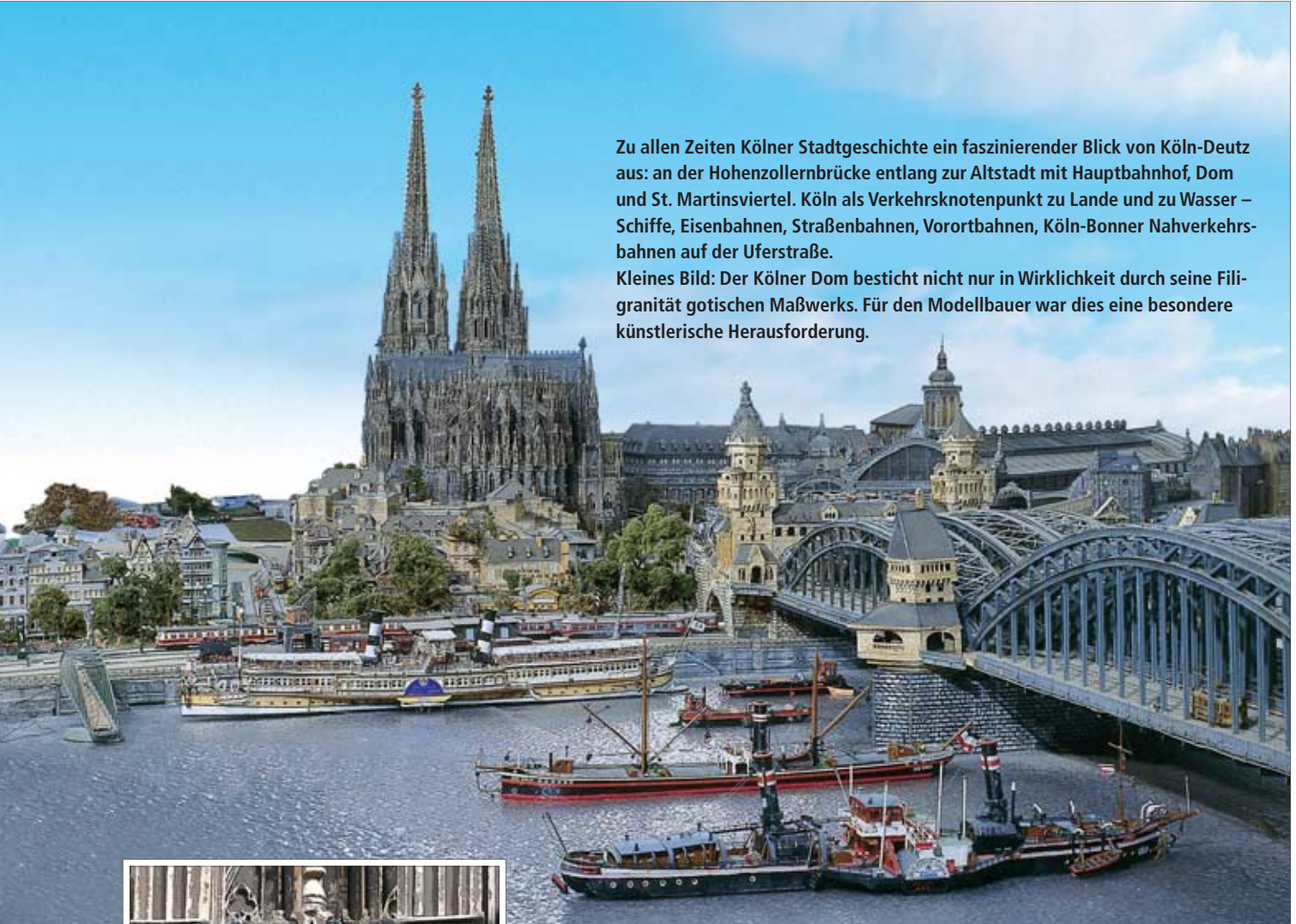
Dr. Heinz Lingen, der Erbauer von Alt-Köln in 1:160. Das Dommodell ist zum Zeitpunkt dieser Aufnahme gerade fertig gestellt, die Umgebung noch nicht.

Jeder von uns hatte bereits sein „Püngelchen“ zu tragen, die kleinen blonden, zerzausten Köpfchen vermochten kaum aus den doppelt und dreifach getragenen dreck- und nässestarrenden Klamotten und Rucksackbergen hervorzuschauen, und immer wieder musste die schwer bepackte Mutter auch noch den Kleinen auf den Arm nehmen, weil die vor wenigen Wochen gebrochenen Beinchen die Strapazen nicht schafften.

Und dann eines Morgens, nach wochenlanger Wanderschaft sahen wir den Dom vor uns und das unbeschreibliche Chaos von Trümmern und Ruinen, hunderten von hungernden und frierenden Frauen und Kindern, die heimgekehrt waren. Erschöpft, durchnässt

Links: Auf dem Kernstück der Anlage erhebt sich – immerhin 75 cm hoch – der riesige Dom. Daneben duckt sich breit und flach die Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs. Unten: Buchstäblich im Schatten der großen Kathedrale lag die Dombauhütte.





Zu allen Zeiten Kölner Stadtgeschichte ein faszinierender Blick von Köln-Deutz aus: an der Hohenzollernbrücke entlang zur Altstadt mit Hauptbahnhof, Dom und St. Martinsviertel. Köln als Verkehrsknotenpunkt zu Lande und zu Wasser – Schiffe, Eisenbahnen, Straßenbahnen, Vorortbahnen, Köln-Bonner Nahverkehrsbahnen auf der Uferstraße.

Kleines Bild: Der Kölner Dom besticht nicht nur in Wirklichkeit durch seine Filigranität gotischen Maßwerks. Für den Modellbauer war dies eine besondere künstlerische Herausforderung.



und halb erfroren kauerten wir uns in Köln-Deutz am rechten Rheinufer auf den Boden und blickten über das filigrane Gewirr von verbogenem, zerstückeltem Eisen und Stahl der im Wasser liegenden Rheinbrücken auf die andere Seite, wo unser Zuhause einmal war und wieder werden sollte. Wir klammerten uns nah aneinander und ich sah, wie meine Mutter weinte, und wir Kinder weinten mit. Und während uns die Tränen herunterrannen vor Freude und vor Elend, vermochten wir auch wieder zu lachen: Endlich zu Hause, endlich, endlich ...

Und dann gab es doch tatsächlich in dem riesigen Schrotthaufen noch eine

Straßenbahn, die auf engstem Raum zwischen Bergen von Schutt über die Ringe zum Barbarossaplatz fuhr. Niemals im Leben werde ich diesen langen, harten Weg zu Fuß nach Köln vergessen, und wenn ich auch jetzt eine halbe Autostunde von Köln entfernt, hoch oben an einem Berghang mein Häuschen im Grünen gebaut habe, so doch in der Gewissheit, dass ich von meinem Garten und der Terrasse aus nicht nur an besonders klaren Tagen die Silhouette meines geliebten Kölns zu sehen vermag und diese Stadt bei immer wiederkehrender Lust und Laune in einer halbstündigen Fahrt zu besuchen vermag.

An der Uferpromenade wurden Stückgüter umgesetzt. Zuweilen ankerten auch Raddampfer der „Köln-Düsseldorfer“, hier die noch heute verkehrstüchtige „Goethe“.

Vor dem „Groß-St. Martinsviertel“ liegt die königlich-preußische „Königin Louise“ preußisch beflaggt an der Mole, während im Hintergrund die weiße erste Rhein-Uferbahn wartet.



In meiner Kinder- und Schulzeit gab es einen Heimatdichter, einen verehrten Musikpädagogen und Chorleiter des Sülzer Kinderchors mit seinen zahlreichen altkölschen Auftritten in der Öffentlichkeit, im Nordwestdeutschen Rundfunk den Kölner Domchor und die Grafiker-Volontärzeit in der Kaufhof-Deko-Zentrale mit den künstlerischen Arbeiten Altkölner Straßenszenen für die Schaufenster – alles zusammen gab mir die modellbauerischen Impulse, die ich brauchte.

Später, als armer Bettelstudent, weitab von Köln, wenn mich das Heimweh packte, brachte ich das Kunststück fertig, mich spontan in einen Zug nach Köln zu setzen und ohne Fahrkarte und Geld nach Köln zu fahren. Ich wurde nie erwischt, wenn ich mit einer Bahnsteigkarte durch die Sperre des Kölner Hauptbahnhofs schritt. Eine solche Heimwehfahrt war immer nach einigen Monaten für mein Wohlbefinden nötig.

Schon das unaussprechliche Gefühl, das mich auch heute immer noch beschleicht, wenn ich auf einem der sternförmig auf den Dom hinführenden Verkehrswege die Stadtgrenze erreiche und den herrlichen Dom und überhaupt die ganze Stadtlandschaft vor mir sehe, ist mir die Reise wert.

So sog ich diese Stadt in mich hinein wie ein Schwamm, dieses Köln mit seinen Eisen- und Straßenbahnen, die mich dort hinbrachten, und mich überkam das dringende Bedürfnis, etwas von meiner überquellenden Heimatliebe und die Liebe zur Eisenbahn wieder auszuschwitzen. Ich zeichnete die Stadt der Vorkriegszeit nach vergilbten Fotos, wie sie mir am besten gefiel, und begann nach gründlichen Recherchen in allen nur erdenklichen Archiven Kölns ein Teilstück des alten Kölns im Modell-Maßstab 1:160 zu verwirklichen.

Seit etwa 30 Jahren wächst diese Stadt im Dom- und Hauptbahnhofsbeereich bis über die Hohenzollernbrücke zum Bahnhof Köln-Deutz Zentimeter um Zentimeter und füllt einen Raum von etwa 60 Quadratmetern. Das Modell des Kölner Doms nahm eine Arbeitszeit von beinahe vier Jahren in Anspruch. In den engen Straßenschluchten meiner Modellstadt, über die Hohenzollernbrücke, um den Dom herum, am Rheinufer – überall fahren handgefertigte Miniaturstraßenbahnen, die nicht größer sind als halbierte Streichholzschachteln, und in den Bahnhöfen, auf den Bahnrampen und Brücken verkehren elektrische Eisenbahnen. Zuweilen acht Züge gleichzeitig, die unter-



Am EG des Hauptbahnhofs waren nur die Dächer zerstört – es hätte leicht wieder aufgebaut werden können.

Kaiserpavillon und Unterführungen sind auch heute noch zu erkennen.



Die Dampfer stehen typischerweise außerhalb der Vorhallen zur Abfahrt bereit.

Unten: Die im Modell 120 cm lange Perronhalle wurde wie der Dom für die Modellbauer zu einer monatelangen Geduldsarbeit. Foto: Dr. Heinz Lingen





Der Ur-Kölner teilt seine heißgeliebte Stadt in noch mehr geliebte Stadtviertel ein, deren besonders typische Eigenheiten er leidenschaftlich zu verteidigen weiß. Dieses hier abgebildete Groß-St. Martins-„Veedel“ ist wohl das urtümlichste und im Kölner Stadtbild markanteste und schönste Viertel. Der Dom im Hintergrund, die mittelalterlichen schmalen, aber hohen Giebelhäuschen, das prächtige Stapelhaus rechts, Haltepunkte von Straßen-, Vorort- und Köln-Bonner-Eisenbahn sowie Schiffe der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrt prägen das Bild.

schiedlichsten sämtlich handgefertigten Kölner Straßen- und Vorortbahnen, blockstellengesteuert durch die Straßenschluchten und Plätze. Denn diese Modellstadt Köln sollte leben, wie das wirkliche Köln vor 50 oder 60 Jahren.

Auf den vielen Ausstellungen, die Teile dieser Anlage erlebt haben, wird immer wieder nach den verwendeten Materialien gefragt. Bei mir spielt nicht der Ehrgeiz eine Rolle, z.B. Streichhölzer bis zum Supermodell überzustrapazieren. Priorität hat vielmehr in meinen Modellen die originalgetreue Wiedergabe des großen Vorbildes bis zur abbröckelnden Fassadenfarbe.

Verschiedene Kartons, Pappe, Sperrholz, Schaumstoffe, Messing, Zinn, Kupfer, Gips, Porzellan, flexible und harte Kunststoffe aus der Zahntechnikpraxis, profilierte Hölzer, Plexiglas, feinste Bleche usw. – die Liste der bis an die Grenzen belasteten Arbeitsmittel würde wahrscheinlich kein Ende finden. An jedem Modellbautag gibt es neue Probleme, wie mit welchem Material Optimales erreicht werden könnte.

Ein scheinbar simples, aber wichtiges Detailproblem waren unter anderem die ca. 100 000 Nietimitationen auf den filigranen Messingprofilen der fast zwei Meter langen Hohenzollernbrücke. Hier

qualmten schon einige Wochen nicht nur Lokomotiven, sondern auch die grauen Zellen, folgten die verschiedensten, wenig befriedigenden Versuche, Nietköpfe in gleichen Abständen statisch und maßstäblich korrekt aufzubringen, bis die eingeprägte Adresse in Alufolie – beobachtet in der Presseabteilung der Bundesbahndirektion – den Groschen fallen ließ: Wenn die Schreibmaschine Buchstaben prägt, prägt sie auch Punkte, schön gleichmäßig horizontal und vertikal. Bis auf die Herkunft der Folie, die ich wiederum erst nach tagelangem Suchen direkt kostenlos ab Fabrik als Meterware be-

ziehen durfte, war das Problem gelöst. Etwas mehr als 80 000 Nietpunkte durfte ich dann auf meiner Schreibmaschine mit dem Mittelfinger hämmern und ich verursachte Geräusche, wie sie mir noch vom großen Vorbild erinnern-lich sind ...

Die unzähligen modellbautechnischen Schwierigkeiten und ihre Überwindung könnten Seiten füllen. Wie motorisiert man die winzig kleinen Vorkriegsstraßenbahnen? Wie gestaltet man die ungemein subtilen gotischen Maßwerke der über 300 Fenster des Kölner Doms? Wie stellt man das nicht minder filigrane Dachgitter des Doms her, wie das Gitterstrebenwerk der Hohenzollernbrücke oder die fingernagelgroßen Droschken vor dem Kölner Hauptbahnhof oder die ebenso kleinen Oldtimerautos vor dem Deutzer Bahnhof? – Oder, oder, oder ...

Wenn die Probleme bisher auch immer wieder mehr oder weniger gut gelöst werden konnten, brauchte ich doch bei der Beschaffung wichtiger Ausgangsmaterialien Hilfe und Unterstützung: Rheinisches Bildarchiv, Bundesbahndirektion, Oberamtsrat Winand Perrillieux, Dombaumeister Dr. Arnold Wolf, Klischeefabrik Langen, Köln, Zahntechnisches Labor der Bundeswehr, Köln, Laser-Schneidbetrieb „in d'r Kayjass“ Nummer 0, Verkehrsamt der Stadt Köln, Kölner Verkehrsbetriebe, Eduard Bündgen, Köln-Bonner Eisenbahnen u.v.a. aus dem Modelleisenbahnbereich. Alle diese Leute haben zumeist kostenlose Hilfe geleistet und ihnen allen sei an dieser Stelle besonders herzlich gedankt. Sie alle konnte ich von meiner Idee begeistern, das im gnadenlosen Bombenkrieg für immer verlorene alte Köln zum Teil im Modell nachzubauen.

1983 war das Modell des Bahnhofs Köln-Deutz anlässlich der internationalen Modellbautage 1983 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgezeichnet mit dem Verkehrshauspreis ausgestellt. Noch rechtzeitig zum Jahr der romanischen Kirchen Kölns wurde dann auch das besonders heimelige St. Martinsviertel, ein Blickfang der Kölner Stadtsilhouette, fertig gestellt.

Einen Moment lang scheint die Vergangenheit lebendig: Man hört den rhythmischen Takt der Züge auf der Hohenzollernbrücke, sieht den langen, schwarzen dampflokgezogenen Wagons nach. Mit quietschenden Bremsen kommen sie im Kölner Hauptbahnhof zum Stehen. Auf dem Bahnhofsvorplatz reges Treiben. Straßenbahnen kurven



Auf der Rheinuferstraße unterhalb der Hohenzollernbrücke, die viergleisig der Eisenbahn und zweigleisig der Straßenbahn diente, war jahrzehntelang der Endhaltepunkt der Rhein-Uferbahn Köln-Bonn. Der Modellbauer erlaubt sich hier ein historisch freizügiges Nebeneinander von alten Triebwagen der Epoche II und den blanken „Silberpfeilen“ der Nachkriegszeit.

„Am Fischmarkt“ findet man diese Szene, die von Stapelhaus und Ostchor der Martinskirche begrenzt wird. Farblicher Blickfang ist die verglichen mit heutigen Einrichtungen relativ große Telefonzelle der Deutschen Reichspost.



rund um den Kölner Dom. Vor dem Nebenportal des Hauptbahnhofs hält der Postbus. Tatsächlich glaubt man sich für eine kleine Weile im alten Köln der Vorkriegszeit. Doch dieses Stück Stadt- und Kulturgeschichte existiert nur noch im Modell.

In 30-jähriger Arbeit – den Anfang machte eine Anfangspackung von Arnold – ist es hineingewachsen in einen 60 Quadratmeter großen Kellerraum. Blickfang ist der Dom. Die Figurenreihen über den Portalen, die Filigranarbeit des Maßwerks, die Kreuzblumen – den gesamten Formenreichtum der Gotik bis in die kleinste Einzelheit nach-

gebildet. Vier Jahre Arbeit, etwa vier Stunden täglich. Fast ein Meter hoch überragt der Dom die maßstabsgetreue Miniaturstadt mit Preiser-Menschen, die gerade mal 9 mm groß sind.

Daneben duckt sich der Bahnhof, breit, behäbig, im Modell ebenfalls rund einen Meter Fläche bedeckend. Eine Sisyphusarbeit die Stahl-Glas-Konstruktion von Messing und Plexiglas der Perronhalle, die in allen Einzelheiten des deutschen Renaissancestils nachgebildeten Bahnhofsgebäude, die reich verzierten Portale, die Eingangs- und Wartehallen, nichts aufgemalt, alles plastisch, mit den Händen erfahrbar.

Blick auf den Bahnhofskopf von Köln-Deutz als rechtsrheinischem Pendant zum Hauptbahnhof. Die dreischiffige, mächtige Perronhalle ist heute nur noch älteren Kölnern bekannt, ebenfalls die Kreisabfahrt der Straßenbahn zur Kölner Messeunterführung. Aus Platzgründen beginnt gleich hinter dem Deutzer Bahnhof der „Königsforst“ ...



Wehrtortürme und ehemals verschließbare Durchfahrten zur Hohenzollernbrücke hatten durchaus verteidigungsrelevante Bedeutung.

Das Deutzer Empfangsgebäude – heute noch erhalten – zeigt in seiner neo-barocken Pracht Glanz und Gloria der frühen Eisenbahngeschichte. *Modellfotos, soweit nicht anders angegeben: MK*



Dom und Bahnhof waren das Herzstück von Alt-Köln. Die Jahre gingen dahin, die Haare wurden erst grau und schließlich weiß. Ich baute weiter, aus Liebe zur Eisenbahn, aus Liebe zu Alt-Köln, aus Liebe zum Spiel. Das Viertel um die Kirche Groß St. Martin entstand, der Fischmarkt, Alter Markt, Bürger- und Geschäftshäuser, die Hohenzollernbrücke. Die gesamte Brückenkonstruktion mit den drei historischen Drillingseisengitterbögen wurde ebenfalls zu einer Geduldsarbeit über Monate.

In dieser Zeit entstand auch eine kleine Postgeschichte. Winzige historische Briefkästen, Kutschen, Automobile fertigte ich in stundenlanger Arbeit, kaum daumennagelgroß, aber bis hin zu den kaum noch erkennbaren Schriftzügen originalgetreu. Die Schriftzüge „Kaiserliche Reichspost“ stammen teilweise von alten Fotos und neu geschaffenen Zeichnungen. Miniaturnachbildungen der ersten öffentlichen Fernsprecher mit ihren filigranen Sprossenfenstern, Reichspostbusse – etwa so groß wie eine halbe Streichholzschachtel –, die alten Akkumulatoren-Autos der Post obwohl winzig klein, aber dennoch mit den Antriebsriemen unter dem Heck des Fahrzeugs.

Die Genauigkeit ist Programm. Als Schulleiter der Rhein-Sieg-Kunst-Akademie, Hennef, fühle ich mich sehr zur gegenständlichen Kunst hingezogen. Deshalb darf ich mir keinerlei Pfusch leisten. Für diese Arbeiten also werden



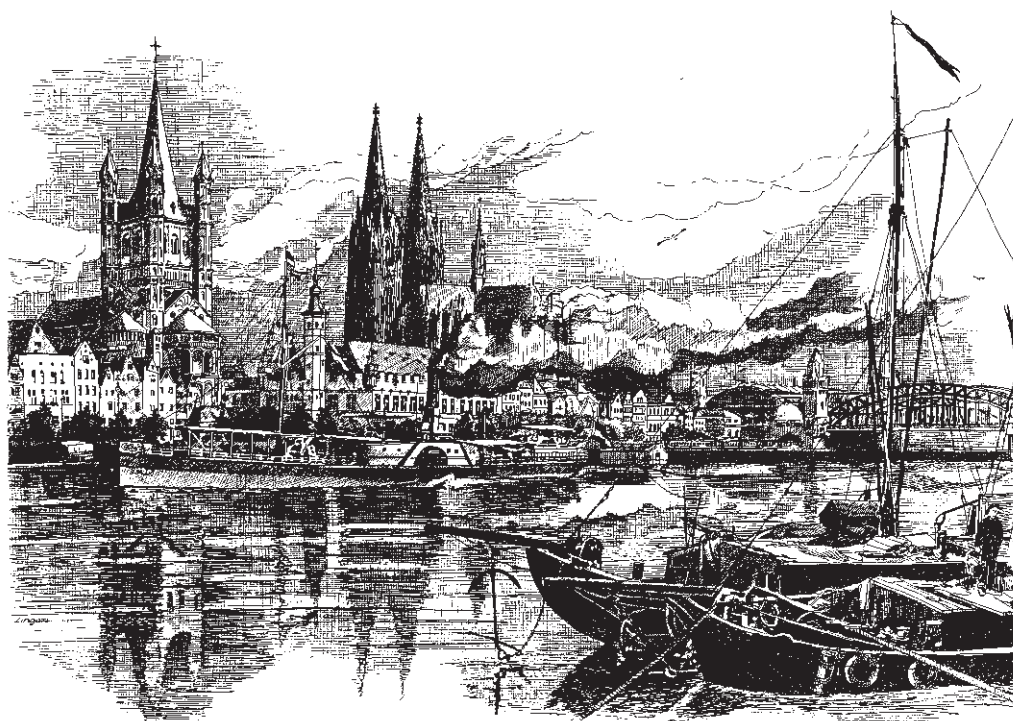
alte Fotos, Grundrisse und Stadtpläne exakt ausgewertet, Museen und Archive unterstützen meine Arbeit.

Aus alten Abbildungen ließen sich Details exakt herauslesen. Von Bürger- und Geschäftshäusern gibt es so gut wie keine Pläne mehr. Aus alten Fotos werden die richtigen Abmessungen ermittelt. Aus der Größe der Personen auf den Bildern in Verbindung mit einem alten vergilbten Stadtplan können die fehlenden Daten errechnet werden. Das alles ist keine Basterei, kein bloßes Hobby, das ist eine Art Lebenswerk!

So galt es auch, die filigranen reichlich verschnörkelten platzumspannenden vielarmigen Gaslaternen der Jugendstil- und Gründerzeit der Jahrhundertwende nachzubilden – geätzt, messinggedreht, kunststoffgeformt. Man lernt erst mit den Jahren, welche Materialien benutzt werden können, und man lernt auch erst im Laufe der Jahre seine Hände richtig zu gebrauchen. Es gibt im sechsköpfigen Haushalt der Familie Lingen mittlerweile niemanden mehr, der irgendetwas wegwirft.

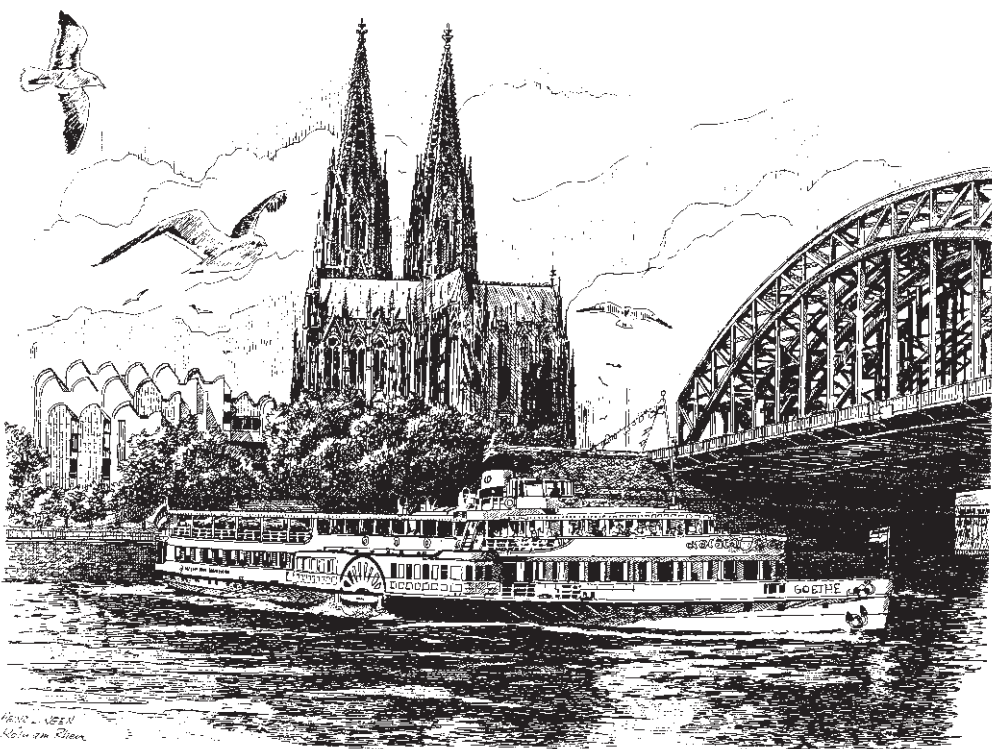
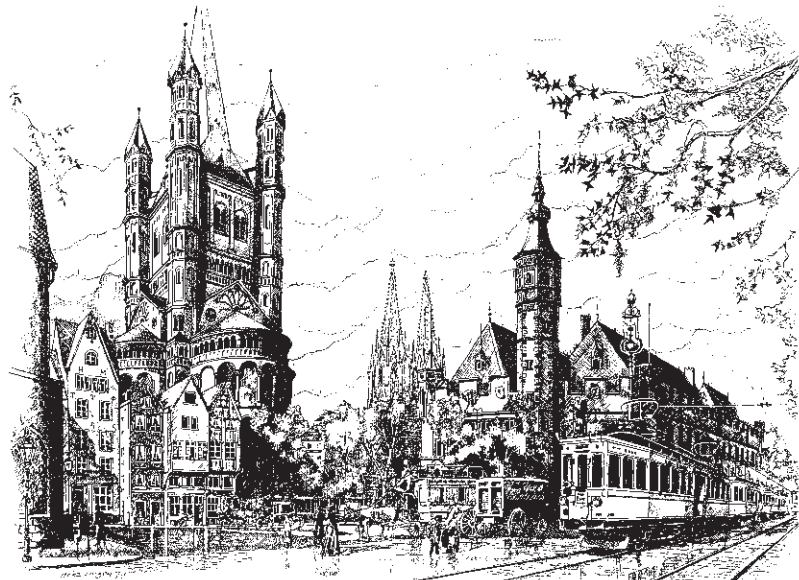
So, wie die Modellanlage in 30-jähriger Arbeit nicht fertig gestellt werden konnte, ich habe als Inhaber und Schulleiter meiner privaten Designer-Akademie schließlich noch einen „anständigen“ Beruf mit wenig Freizeit, so muss auch diese Reportage ein Fragment bleiben mit der Option zur Fortsetzung. Denn nicht das Ziel ist hier das Vergnügen, sondern der Weg dorthin.

Dr. Heinz Lingen



Die Federzeichnungen zeigen oben und in der Mitte das alte Köln um 1914 und unten ein Blick aus heutiger Sicht. Die Freiheit des Künstlers lässt das Museum Ludwig weniger dominant, dafür aber den Dom umso strahlender erscheinen. Die Zeichnungen dienen dem Modellbauer zur Vorbereitung.

Zeichnungen: Dr. Heinz Lingen





Stuttgart Hbf in N

Über den Wolken ...

... meint man zu schweben, wenn man vor der Anlage von Wolfgang Frey steht. Denn nicht nur die Bahnanlagen, sondern auch ausladende Stadtbereiche der schwäbischen Metropole sind detailliert dargestellt. Der Erbauer berichtet neben Bautechniken, Betrieb und Steuerung einer solchen Anlage auch von der Motivation, so ein Riesenprojekt überhaupt zu beginnen.

Eigentlich war das so nie geplant. Alles begann damit, herauszubekommen, ob ich ein existierendes Gebäude ins Modell umsetzen konnte. Dieser Gedanke ließ mich nicht mehr los. Auch gefiel es mir nicht, dass man bei Berichten über Modellbahnen sofort erkennen konnte, um welches Gebäudemodell es sich handelte und von welchem Hersteller dieses war.

Meine Vorbildauswahl fiel auf einen Teil des Stuttgarter Hauptbahnhofs: die kleine Schalterhalle. Diese Gebäude hatte den Vorteil, erweiterbar zu sein, wenn der Nachbau glückte. Die Schalterhalle hatte überschaubare Maße und konnte auch ohne spezielle Werkstoffe oder Werkzeuge erstellt werden. Also versuchte ich Baupläne zu bekommen. Das gestaltete sich schwieriger, als ich dachte. Jeder, den ich bat mir zu helfen, belächelte mich nur mitleidig.

Also ging ich daran, die Halle selbst zu vermessen. Ich besorgte mir die Materialien, aus denen ich glaubte das Modell erstellen zu können. Der Baumaßstab war gleich von Anfang 1:160. Mein Gedanke war, dass wenn das Vorhaben klappte, das Modell zu erweitern. Daher wollte ich gleich einen geeigneten Maßstab verwenden, obwohl ich bis dahin H0-Bahner war. Mir hatten jedoch die Produkte meines damaligen Modellbahnherstellers nicht mehr gefallen und auch das Gleissystem hatte mich als Modellbahner nicht mehr zufrieden gestellt. Daher fiel eine Umstellung auf die kleinere Baugröße relativ leicht.

Die Herstellung der Schalterhalle hatte mir viel Freude bereitet und so wollte ich wissen, zu was ich sonst noch im Stande war. Ich baute anschließend an die Schalterhalle den Mittelteil des

Oben: Das Empfangsgebäude des Stuttgarter Hbf, Ansicht der Straßenseite mit dem charakteristischen Säulenbau. Das Original wurde von 1914 bis 1922 von Paul Bonatz erbaut.

Rechts: Der Bahnhofsteil Personenbahnhof mit seinen 17 Bahnsteiggleisen. Ganz links ist noch das Zentralstellwerk zu erkennen. Rechts der Güterbahnhof, der inzwischen dem Projekt „Stuttgart 21“ zum Opfer gefallen ist.





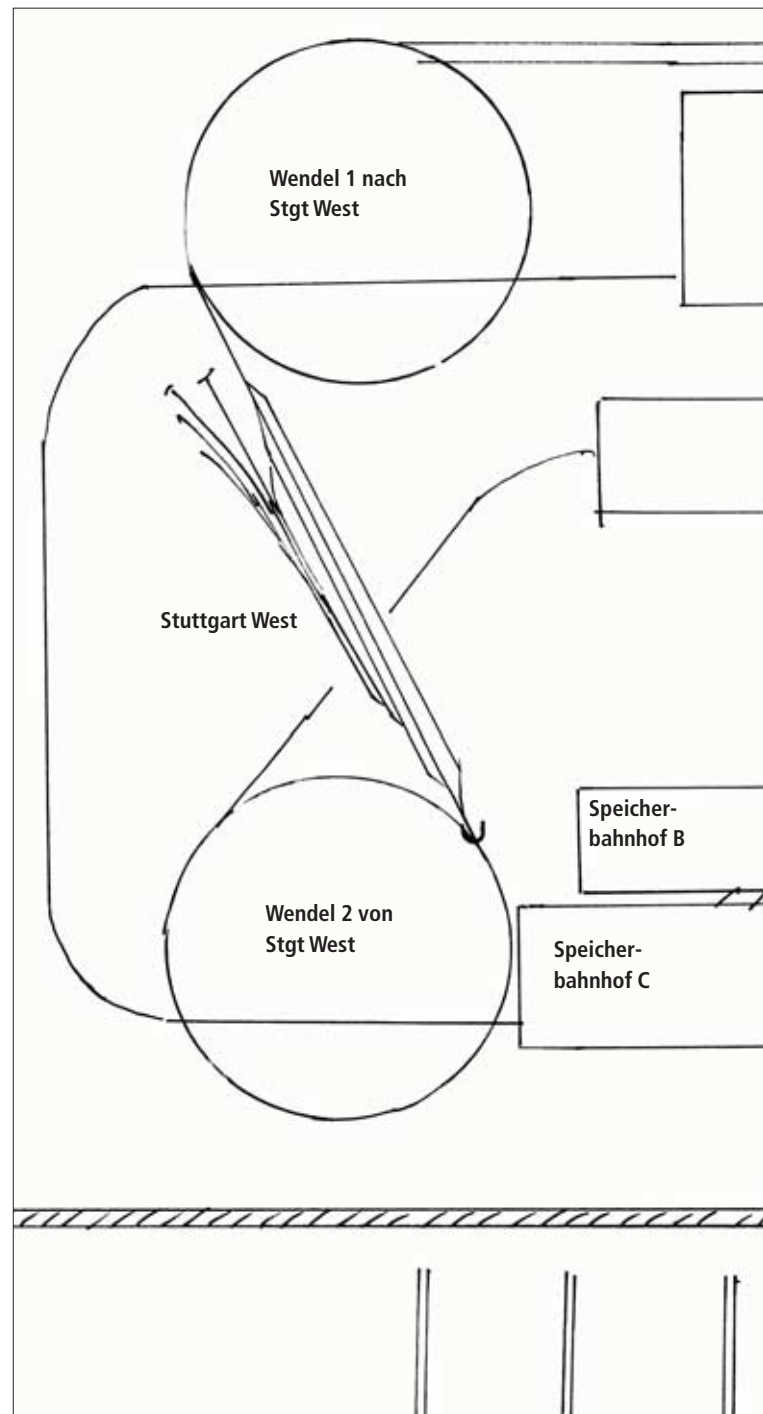
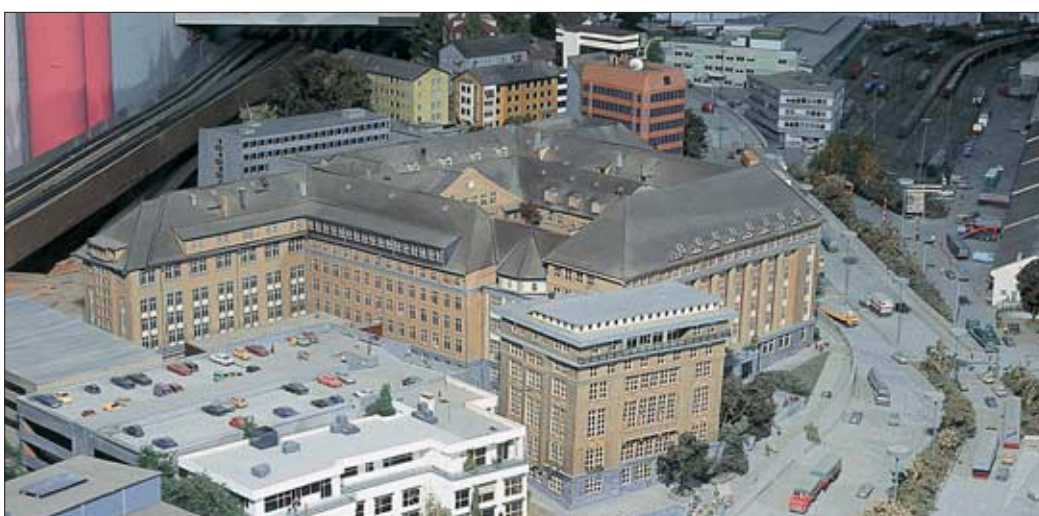


Der Bahnhofsturm ist ein Wahrzeichen Stuttgarts. An der Turmseite befindet sich auch der Busbahnhof.

Unten: Die Straßenzüge wurden nicht verniedlicht. Ihre Linienführung einschließlich aller Fahrspuren entspricht genau dem Original.



Unten: Viele Gebäude entstanden aus einem Plexiglaskorpus, auf den eine entsprechende Außenhaut aufgebracht wurde. Nach dieser Baumethode entstand auch die Bahndirection Stuttgart.

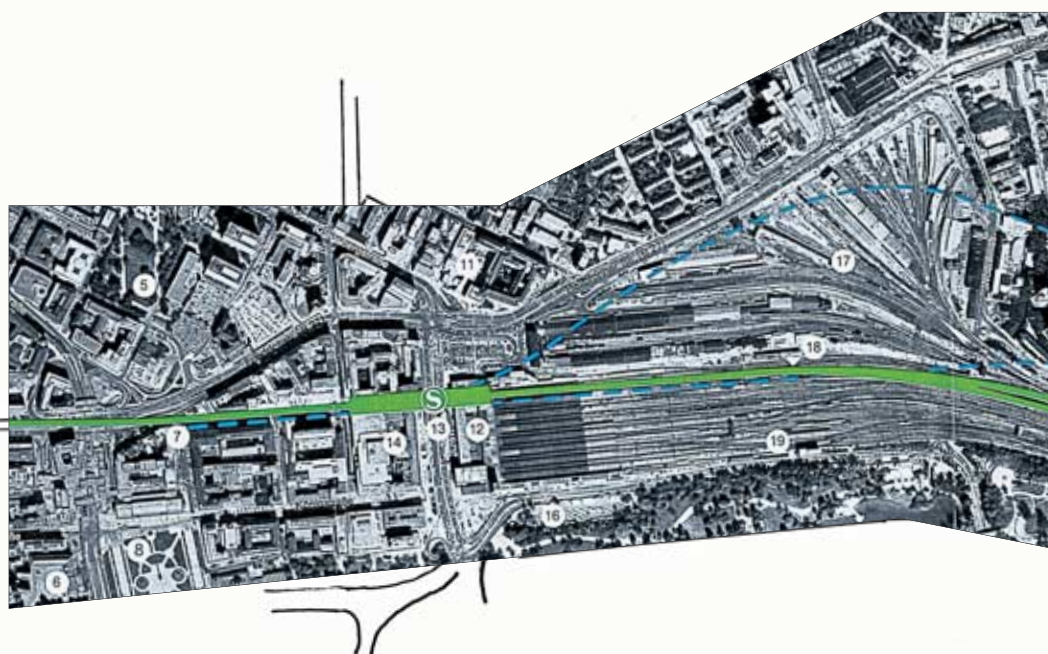
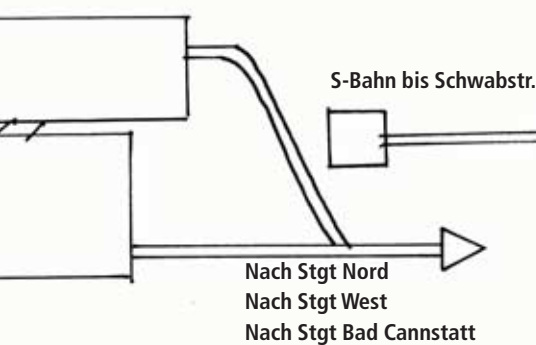


Bahnhofs. Auch dieses Ergebnis gefiel mir, insbesondere weil die Gebäude maßstäblich waren, denn in N musste ja nichts verniedlicht werden. Außerdem war das Gebäudemodell ein Unikat, das mich mit Stolz erfüllte und so Motivation für weitere Basterei gab. Irgendwann war dann das gesamte Empfangsgebäude fertig gestellt.

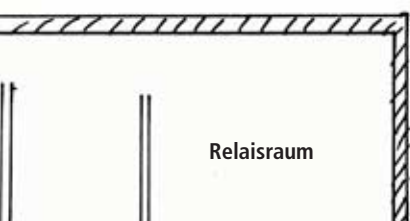
Nach einiger Zeit hatte ich die Möglichkeit an Originalpläne zu kommen. Daraufhin war kein Halten mehr. Meine noch existente H0-Bahn wurde verkauft und der Erlös diente als Startkapital für den Stuttgarter Hauptbahnhof im Modell, denn was bringt ein EG ohne die zugehörigen Gleise?



Der Bereich der Speicherbahnhöfe wird zukünftig noch mit „Innenstadt“ überbaut.



Der im Luftbild dargestellte Bereich bildet das Kernstück der Anlage. Die weiterführenden Strecken sind der Übersichtlichkeit halber schematisch dargestellt.

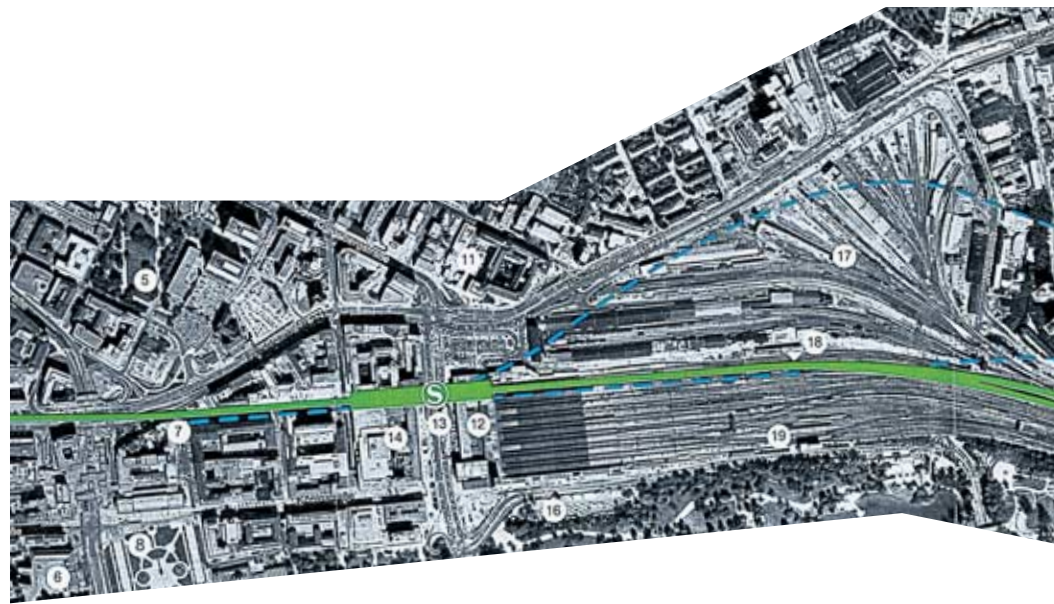


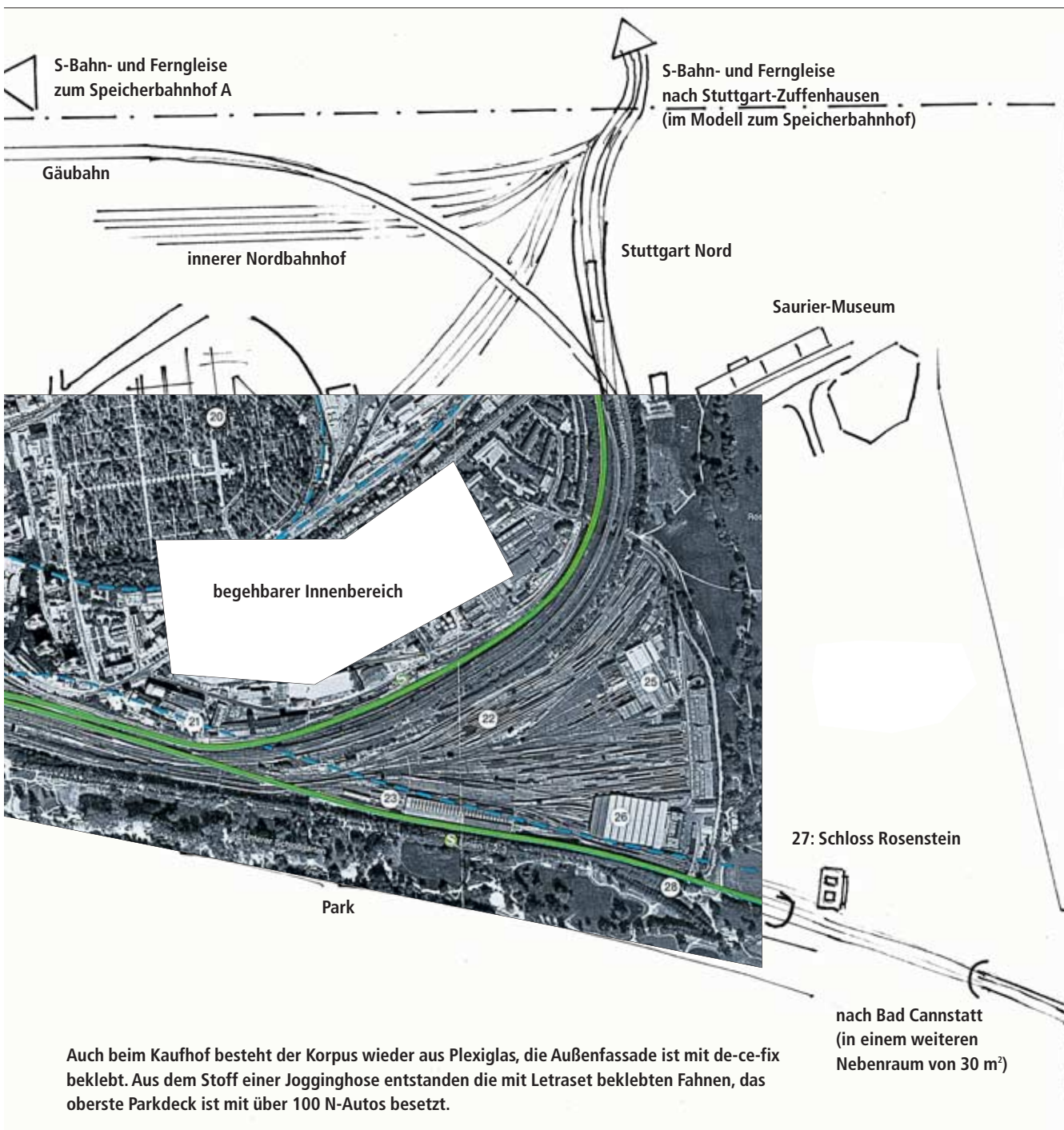
Unten: Das Gebäude des Zentralstellwerks besteht aus ca. 2500 Messingteilen. Sie wurden mit einer Mischung aus Cyanolit und Pattex verklebt. Eine Klebung nur mit Cyanolit hatte sich nicht bewährt, da sie mit der Zeit spröde wurde. Pattex verhindert dies.

Zwischenzeitlich wurde ich auch hauptberuflich Eisenbahner, was meine Möglichkeiten erweiterte. Somit war ich in der Lage, auch an Hintergrundinformationen zu kommen, die in den Bau des Modells einfließen. Als ich ca. acht Jahre Bauzeit hinter mich gebracht hatte, gab es eine Anfrage vom Bahnhofsleiter des Stuttgarter Hauptbahnhofs an mich, ob ich das Modell zur 65-Jahrfeier des Bahnhofs ausstellen wollte. In diesem Zusammenhang begutachtete er die Bauleistung und war davon angetan.

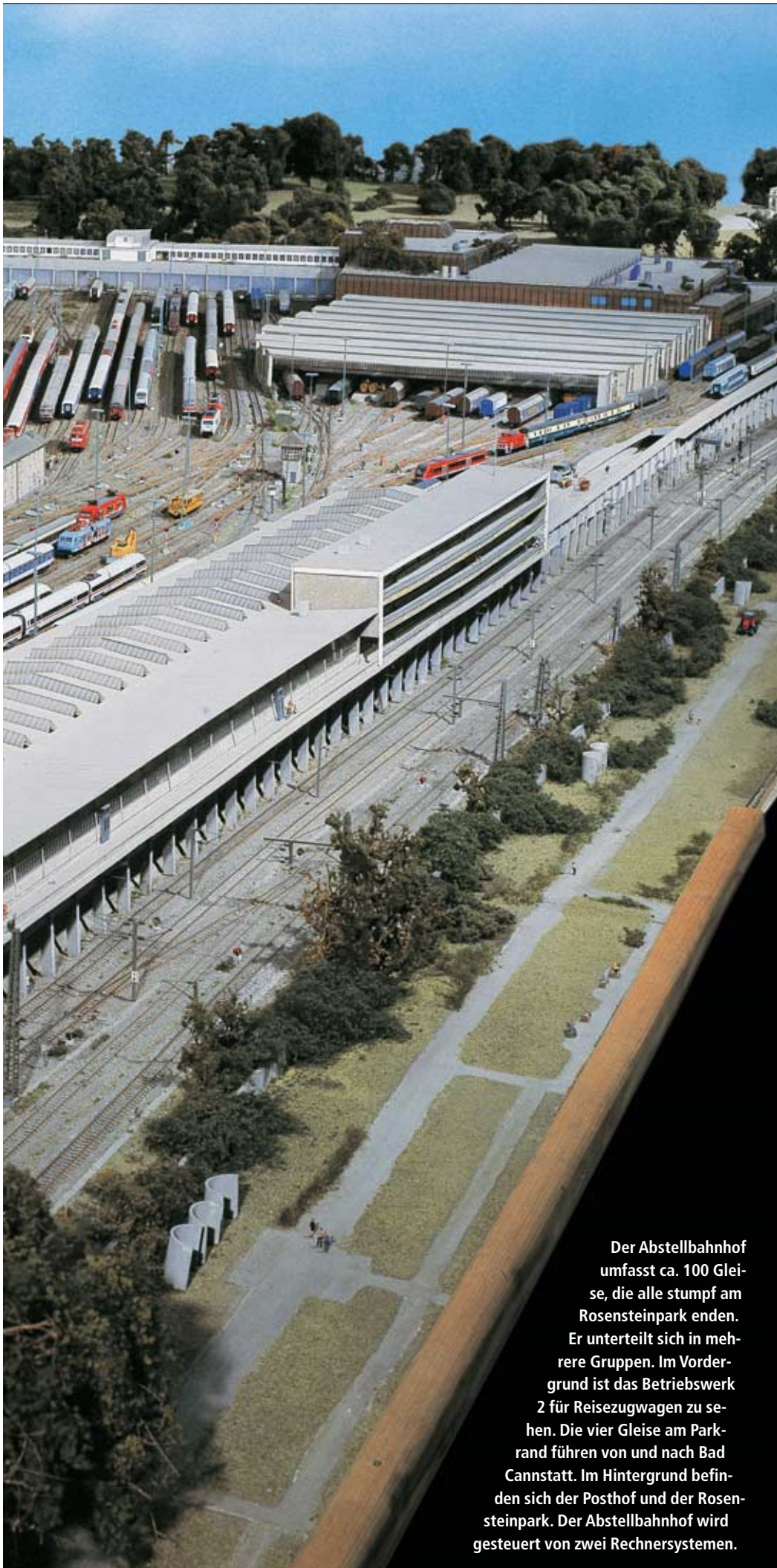
Wieder vergingen zwei Jahre und eines Tages rief mein Dienststellenleiter an und sagte mir, er hätte einen großen











Der Abstellbahnhof umfasst ca. 100 Gleise, die alle stumpf am Rosensteinpark enden. Er unterteilt sich in mehrere Gruppen. Im Vordergrund ist das Betriebswerk 2 für Reisezugwagen zu sehen. Die vier Gleise am Parkrand führen von und nach Bad Cannstatt. Im Hintergrund befinden sich der Posthof und der Rosensteinpark. Der Abstellbahnhof wird gesteuert von zwei Rechnersystemen.

Raum für meine Modellbahn und den könne ich haben, wenn ich wollte. Allerdings hätte ich zu meinen Bauaktivitäten ca. 8 km fahren müssen und so sagte ich damals zunächst ab.

Durch Zufall kam ich schließlich dienstlich in besagten Raum und war sofort begeistert. Die Größe war absolut beeindruckend: 48 Meter mal 18,5 Meter! Da konnte man vorbildgerecht von A nach B fahren und richtigen Betrieb machen! Von da an war mir klar, dass es sich fortan um eine Lebensaufgabe handelte.

Allerdings hatte die Sache einen Nachteil: Der Raum war in keinem guten Zustand, vor allem staubig. Zuerst sah ich mich also vor das Problem gestellt, den Raum zu säubern. Durch Kontakte zur Feuerwehr kam ich leihweise an ein Atemschutzgerät heran, das mir die Reinigung erleichterte. Der Dreck in dem Raum lag ca. 5 cm hoch. Mit einem Industriestaubsauger wurde die Fläche in wochenlanger Arbeit gereinigt.

Dann war zwar alles sauber, aber immer noch hässlich. Ich errechnete die Menge der Farbe, die ich benötigte um den Raum in einen Zustand zu versetzen, der ihm ein halbwegs wohnliches Aussehen verlieh. Die Farbe wurde gleich palettenweise geliefert – nicht das einzige Material, das ich von da an in „Krankenhauspackungen“ verbrauchen sollte. Ein Freund besorgte mir ein Baugerüst, das die Arbeit erleichterte. Nach etwa vier Wochen waren die Malerarbeiten abgeschlossen. Ich konnte keine weiße Farbe mehr sehen und hatte erst mal eine Pause nötig.

Nun ging es daran, den bereits existierenden Bereich der Anlage anzuliefern. Sie wurde in mehreren Wochen versandfertig gemacht. Das Problem bestand darin, überhaupt in den Raum zu gelangen, denn der Zugang ist sehr eng. Alles wurde genau ausgemessen und die Teilstücke der Anlage den Gegebenheiten angepasst.

Der Transport fand nachts zwischen 21 Uhr und 5 Uhr morgens statt. In der Frühe waren alle Helfer erleichtert, als der Hauptbahnhof seinen endgültigen Standort erreicht hatte. Da stand er nun – so klein in dem riesigen Raum ...

Wieder ging es an die Planung um den Holzbedarf für die angrenzenden Anlagenteile zu ermitteln. Bei den Mengen und den Kosten wurde einem richtig schwindelig. Mir war klar, dass die Materialien nur etappenweise beschafft werden konnten um den finanziellen Rahmen nicht zu sprengen.



Der Weiterbau

Bei einem so großen Projekt ergeben sich ganz andere Probleme als bei einer Heimanlage. So hatte ich zum Beispiel damit zu kämpfen, die Trassen zu planen, da die Steigungen extrem lang sind. Durch den Kauf eines Lasermessgeräts, das an einen PC angeschlossen wurde, konnte ich die Daten, die errechnet wurden, an den weißen Wänden sichtbar machen. So sah ich z. B., wie die Trassierung in 30 Metern Entfernung sein würde.

Die Anlage wurde in offener Rahmenbauweise erstellt, wobei ich die eigentliche Geländestruktur zuerst baute und dann erst den Unterbau der Gleise. Diese ungewöhnliche Methode hatte den Vorteil, dass ich mich ohne die Planung von Spanten und dergleichen direkt auf die Topografie konzentrieren konnte. Bis zu ihrer Fertigstellung wurde die Anlage also zunächst nur provisorisch unterbaut. Erst später wurden die tragenden Beine untergesetzt.

Die Randbahnhöfe Stuttgart Bad Cannstatt, der West- und der Nordbahnhof sowie die unterirdische S-Bahn-Strecke der Innenstadt sind ebenfalls nachgebaut. Die Entfernungen zwischen den Randbahnhöfen entsprechen denen des Originals und sind nicht verniedlicht.

Das Bw Stuttgart 1. Noch fehlt die Oberleitung, deren Aufbau für das Frühjahr 2004 vorgesehen ist. Die Schiebebühnen sind Umbauten auf Brawa-Basis, die eine neue Technik sowie eine neue Betongrube erhalten haben.

Die Rampe dient als Zufahrt zum Paketpostamt 2. Das moderne Gebäude beherbergt Rangieraufsicht und Sozialräume der Rangierer. Die als Denkmal aufgestellte E 60 ersetzt bis zu deren Erscheinen ein geeignetes E 63-Modell.

Die Einfahrt ins Bw 2 ist mit Weinert-Gleissperren ausgerüstet. Bei Einfahrt blinken Warnleuchten in den Untersuchungskälen. Ein Gleis dient der Abfallentsorgung.





Typisch für den Stuttgarter Hauptbahnhof sind seine Überführungsbauwerke, auf denen der Zug- und Rangierverkehr in vier Ebenen abgewickelt wird. Die Bauwerke bestehen aus 5 mm starker Pappe, die innen mit Kunststoff kaschiert wurde. Der ICE 3 kommt auf dem Ferngleis von Zuffenhausen daher.

Dieses kreuzungsfreie Bauwerk in Stuttgart Nord gehört zur Gäubahn. Die zwischen den Strecken liegenden Schrebergärten von Bahnangehörigen sind im Original nicht ganz ungefährlich zu erreichen.

Gebäudemodelle

Einen städtischen Hauptbahnhof kann man nicht einfach mit Landschaft umgeben. Ein urbanes Umfeld musste es schon sein. Und passend zum Empfangsgebäude sollten auch die anderen Hochbauten authentisch sein.

Jedes Gebäude wurde anhand von Bauplänen und Fotos sowie eigenen Recherchen erstellt. Es wurde auf die genaue Charakteristik des zu bauenden Modells geachtet. Als Grundkörper der meisten Gebäude dient ein Plexiglas-korpus. Auf den Außenseiten ist die Fassade meist mit Klebefolien oder dergleichen dargestellt. Das Zusammenkleben erfolgt mit Pattex, ein Klebstoff, der sich durch seine Neigung zum Fädenziehen sehr fein dosieren lässt und dauerhaft hält.

Für das Zentralstellwerk mit seiner charakteristischen Aluminium-Fassade kam allerdings geätztes Messingblech zur Anwendung. Man muss eben für jeden Fall die passende Anwendung finden. Filigrane Dinge wie z.B. die Bau-

kräne in Stuttgart Nord bestehen lediglich aus durchsichtiger Folie, auf die die Streben der Ausleger aufgeklebt sind.

Wie steuern?

Große Probleme entstanden bei der Auswahl der Steuerung. Eines der üblichen Gleisbildstellpulte kam wegen der umständlichen Bedienung a priori nicht in Frage. Angesichts des Umfangs der Gleisanlagen musste ein PC zur Unterstützung herangezogen werden.

Die Gleisanlagen sollten schematisch auf einem Computermonitor dargestellt werden. Schnell merkte ich, dass das nicht möglich war, da der Bildschirm zu klein war bzw. die Darstellung der winzigen Symbole sinnlos erschien. Auch mehrere Monitore nebeneinander schafften keine Abhilfe, da sie immer nur einen Ausschnitt der Gleisanlagen darstellten.

Im Hinterkopf hatte ich schon bald die Lösung: Man müsste so eine Stelltafel haben wie das Originalstellwerk. Damit wäre in jedem Fall ein Betriebs-

überblick möglich, denn schließlich wird ja auch der echte Hauptbahnhof so gesteuert.

Immer deutlicher kam der Gedanke durch. Dennoch versuchte ich zunächst noch andere Lösungen, doch keine wollte den Erfordernissen genügen. Zu guter Letzt baute ich die Stelltafel des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Maßstab 1:1 nach! Jedes einzelne Stelltafeld wurde genau nachgebildet und eingebaut. Etwa 8500 Einzelfelder mussten dafür von Hand gefertigt werden.

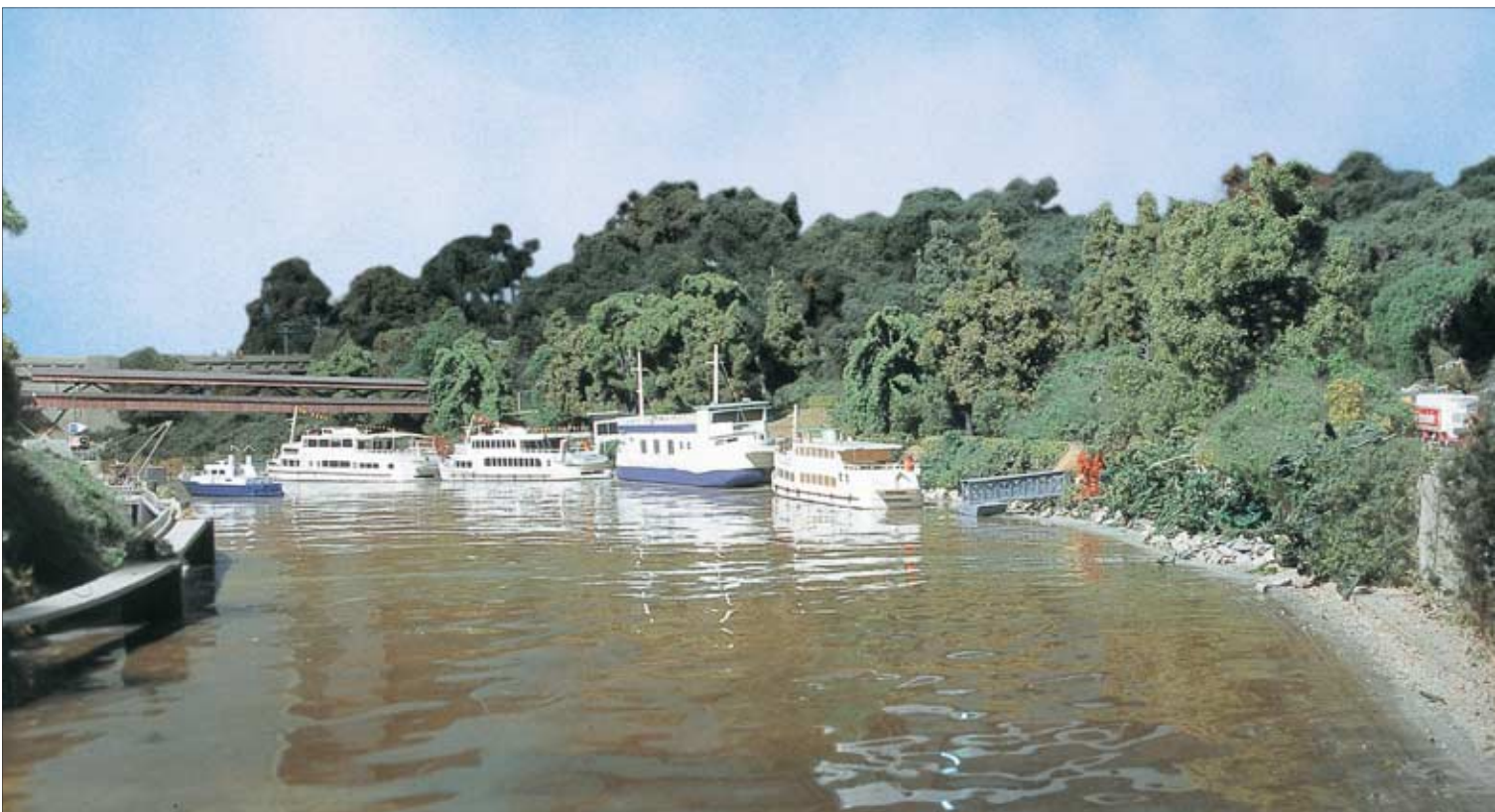
Die Steuerung selbst erfolgt mit insgesamt 13 Rechnersystemen. Die Programme wurden selbst geschrieben. Das Stellwerk funktioniert auch in Einzelheiten wie ein Original-Stellwerk der Bauform SpDrL 60. Es wird über acht Einwahlpulte angesteuert, die auch zusammengeschaltet werden können. Auch besteht die Möglichkeit, die Züge im Selbststellbetrieb verkehren zu lassen um den Betrieb zu erleichtern. Sollten mehrere Mitspieler anwesend sein, funktioniert die Kommunikation über Funk und Telefon.



Stuttgart hat viele Grünflächen zu bieten. Im Rosensteinpark liegt wunderschön das Schloss Rosenstein. Es beherbergt im Original ein Naturkunde-Museum. Das Modell entstand maßstäblich nach Originalplänen.

Unterhalb des Schlosses ist die Einfahrt in den Rosensteintunnel von Bad Cannstatt her zu sehen. Der ICE verkehrt auf den beiden Ferngleisen, auf den anderen beiden Gleisen rollt die S-Bahn.

Der Steg über den Neckar führt in den Rosensteinpark. Die Holzstruktur wurde mittels eingeritzter, mehrlagiger Computereketten erreicht, die mehrfach mit dünnflüssiger Plakafarbe bestrichen wurden. Die Schiffsrümpfe entstanden aus geschliffenen Dachlatten.





An der Tatsache, dass Stuttgart das größte Stellwerk Europas beherbergt, kann man den Umfang von Verkabelung, Steuerung und Planung ermessen. Jede Lok wurde mit einem Transponder ausgestattet. Beim Ausrücken aus dem Bw wird einer Lok, die sich bereits beim Zugnummernrechner identifiziert hat, die Zugnummer zugewiesen, die sie während ihrer Fahrt über die Anlage beibehält und die an der Stelltafel angezeigt wird. Im Speicherbahnhof werden dann die Züge umcodiert und laufen nach Abruf die verschiedenen Strecken des Hauptbahnhofes an.

Da im Original anhand der Zugnummer bei eingeschaltetem Selbststell-

betrieb der betreffende Fahrweg aufgerufen wird, bot sich das auch im Modell an, zumal ich ja im Normalfall alleine bin. So sendet der Zugnummernrechner beim Erreichen eines genau definierten Punktes des zu überwachenden Zuges ein Signal an den zuständigen Stellwerkrechner, der den Fahrweg einstellt, sofern der Fahrt nichts im Wege steht.

Über 800 Sperrsignale, 100 Hauptsignale, 25 Gleissperren und 49 Zusatzanzeiger wurden eingebaut. Auch wurden Signalsonderbauformen berücksichtigt. 700 Weichen und ca. 400 technische Gleisfreimeldeabschnitte mit ihren Achszählern werden vom Stell-

Der innere Nordbahnhof liegt ca. 2,8 km vom Hbf entfernt. Die hier ansässigen Firmen wurden ebenfalls detailliert nachgestaltet. Der alte Backsteinbau im Hintergrund dient als Werkstätte des Kraftwagenbetriebswerkes.

Links: Ein Teil der bisher noch nicht fertig gestellten Speicherbahnhöfe. Sie umfassen 400 Gleise. Zwei Rechnersysteme steuern diese Bahnhöfe. Auf der zweigleisigen Strecke verkehren die S-Bahn-Züge von Hauptbahnhof bis zur Haltestelle „Schwabstraße“. Im Endausbau werden diese Flächen mit „Innenstadt“ überbaut sein.

Der Westbahnhof ist derzeit im Aufbau begriffen. Sehr kostenintensiv sind die vielen Bäume auf dem Hügel im Hintergrund. Der Westbahnhof wird mit Formsignalen ausgestattet sein und bildet somit einen Gegensatz zur Dr-Technik des Hauptbahnhofes.

werk überwacht. Zur Verbindung zwischen Steuerung und der Anlage ist eine Vielzahl von Relais erforderlich, für die ein eigener Raum zur Verfügung steht.

Viele Weichen sind umgebaut oder im kompletten Selbstbau entstanden. Soweit es möglich war, wurden Weichen von Peco sowie Shinohara verwendet. Allerdings sind keine Weichen unter 10 Grad Abzweigwinkel eingebaut, auch nicht in den Speicherbahnhöfen.

Motivation als A und O

Immer wieder werde ich gefragt, wie ein einzelner Mensch so eine Anlage



Die Stelltafel Personenbahnhof. Tafel und Stellwerksinneneinrichtung samt den Einwahlpulten sind Nachbauten im Maßstab 1:1! Die Pulte sind an den Tastaturbus des betreffenden Rechners angeschlossen. Die blauen Felder gehören zu den Fernbahngleisen, die gelben zur S-Bahn.

Links der Erbauer Wolfgang Frey an der Stelltafel, die aus ca. 8500 Einzelfeldern besteht. Fotos: gp/MK



selbst planen und erstellen kann. Jeden Tag stecke ich mir ein Ziel, das auch erreicht werden kann und wenn es nur das Anmalen von ein paar Preiserlein ist. So addiert sich diese Arbeit im Laufe der Jahre zu einem großen Ganzen.

Außerdem höre ich sofort zu bauen auf, wenn ich merke, dass es nicht so klappt wie erwünscht. Am nächsten Tag hat man dann genug Elan sich dem Problem zu stellen. Ständig baue ich an mindestens drei Themen um bei Problemen keine Zeit zu verlieren.

Auch tritt oft das Problem der Materialbeschaffung auf, da die Händler offensichtlich nicht auf solche Mengen eingerichtet sind. Auch die Finanzie-

rung kann erst erfolgen, wenn abgesehen werden kann, dass zum Lieferzeitpunkt genügend Geld zur Verfügung steht. Vieles der Anlage wurde auch zweimal erstellt, da nach Jahren ein anderer Baustandard erreicht wurde und mich der alte Zustand nicht mehr zufrieden stellte.

Als Herausforderung sehe ich auch noch die Erstellung der Oberleitung an, die sich derzeit in Planung befindet. Auch hier werde ich maßstäblich arbeiten und die Abstände der Masten genau ins Modell umsetzen. Die Masten werden genau dem Original entsprechen und auch die Abspannungen werden nachgebildet sein.

Fazit

Da es sich um eine Lebensaufgabe handelt, wird mir auch später um meine Freizeitgestaltung nicht bange sein, denn Hauptbahnhöfe sind eine echte Herausforderung – vor allem wenn man alleine baut. Gerade darin liegt aber vielleicht der Grund für die Effektivität, denn ich halte mich nicht mit Diskussionen auf. Dank gebührt besonders meiner Familie, die mit ihrer Toleranz dieses Projekt erst ermöglicht. Bedanken möchte ich mich auch bei Georg Hermann und John Goller, die mir bei Logistikproblemen und Computerfragen halfen.

Wolfgang Frey

LGB-Anlage auf 20 qm

Jugendtraum im Kellerraum

In jungen Jahren hat mancher zwar die Zeit, aber nicht die Möglichkeiten zum Bau einer Eisenbahn. Mit dem Eintritt ins Berufsleben kehrt sich dies dann oft um und der Traum von der eigenen Anlage bleibt ein Traum. Wer jedoch die tatkräftige Hilfe eines Freundes in Anspruch nehmen kann, erreicht schließlich doch noch die Erfüllung seiner Wünsche, wie Hermann Riedel berichtet.

Ein guter Freund hatte schon in seiner Kindheit davon geträumt, einmal eine eigene Modelleisenbahnanlage zu besitzen, konnte aber den Vater, der voll auf seinen Betrieb fixiert war, nicht von dieser Notwendigkeit überzeugen. Jetzt, als Chef eines respektablen Handwerksbetriebes, hat er keine Zeit mehr sich seinen Jugendtraum selbst zu erfüllen. Wozu hat man aber gute Freunde, die so etwas verwirklichen können und auch noch Spaß dabei haben?

Im Sommer 1990 wurde zunächst der zur Verfügung stehende Kellerraum besichtigt und vermessen. Der Raum von 4 x 5 m war für eine Anlage der Baugröße 2m bestimmt nicht zu üppig, sollten doch mehrere Züge, die bereits vorhanden waren, dort eingesetzt werden. Als Anlagenthema wurde eine eingleisige, elektrifizierte Schmalspurbahnlinie im deutsch-schweizerischen Grenzgebiet gewählt, da sowohl Fahrzeuge der Rhätischen Bahn als auch deutsche Schmalspurfahrzeuge bereits vorhanden waren. Zentraler Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof „Schönweiler“, der vom gleichnamigen Marktflecken ein Stück entfernt liegt. Zu ihm führt eine Straße 2. Ordnung. So konnte auf die Darstellung eines Ortes verzichtet werden.

Im Bahnhof Schönweiler sollten Zugkreuzungen und Überholungen möglich sein. Eine von dort ausgehende Bergbahn nach dem hoch gelegenen Skisportort „Waldau“ konnte wegen der großen Steigung von 190 % nur als Zahnradbahn ausgeführt werden.

Da der Bahnhof Schönweiler auch Zugsbildungsbahnhof und Endbahnhof

für den Güterverkehr ist, ist die Einrichtung eines kleinen Betriebswerks mit Lokschuppen und Drehscheibe für Dampf- und Dieselloks vorhanden. Neben den drei Durchgangsgleisen für Zugkreuzungen und Überholungen gibt es auch zwei Stumpfgleise für Wendezüge und Zahnradbahn. Das Durchgangsgleis 3 wird als Betriebsgleis für Lok- und Rangierfahrten vom Bw zur Ortsgüteranlage mit Güterhalle, Laderaum und Bockkran benutzt.

Aus der Nordausfahrt des Bahnhofes Schönweiler gelangt man abwärts über einen unbeschränkten Bahnübergang mit Blinklichtanlage und einen beschränkten Bahnübergang auf die große Stahlgitterbrücke und gleich darauf in den kurzen Schneebergtunnel. Diesen verlässt man über eine kleine Gitterbrücke über den Gebirgsbach mit weiter hinten liegendem Wasserfall um gleich wieder in den Sonnenhangtunnel einzutauchen. Dieser führt zur Südeinfahrt des sechsgleisigen Schattenbahnhofs.

Die Nordausfahrt des Schattenbahnhofs führt in einer 180°-Kurve in die unterirdische Umfahungsstrecke an der Vorderkante der Anlage, welche durch Arkaden sichtbar ist. Nach einer weiteren 180°-Kehre an der Südseite der Anlage steigt die Strecke aus dem Sonnenhangtunnel über die parallel zur vorgenannten Strecke liegende kleine Gitterbrücke in den Schneebergtunnel. Dort dreht die Strecke gegen den Uhrzeigersinn um vor der langen Bachbrücke aus dem Tunnel aufzutauchen. Nach dem Einfahrtsignal an der Südeinfahrt des Bahnhofes „Schönweiler“



Blick über die Bahnsteige von Schönweiler zum Bahnbetriebswerk, dessen zwei Schuppenstände für eine Station dieser Größe völlig ausreichen.

Unten: Die Stromzufuhr für die Fahrleitungsabschnitte erfolgt tatsächlich über die Zuleitungen der Schaltapparatur. Die Schalter selbst befinden sich jedoch auf dem Stellpult.





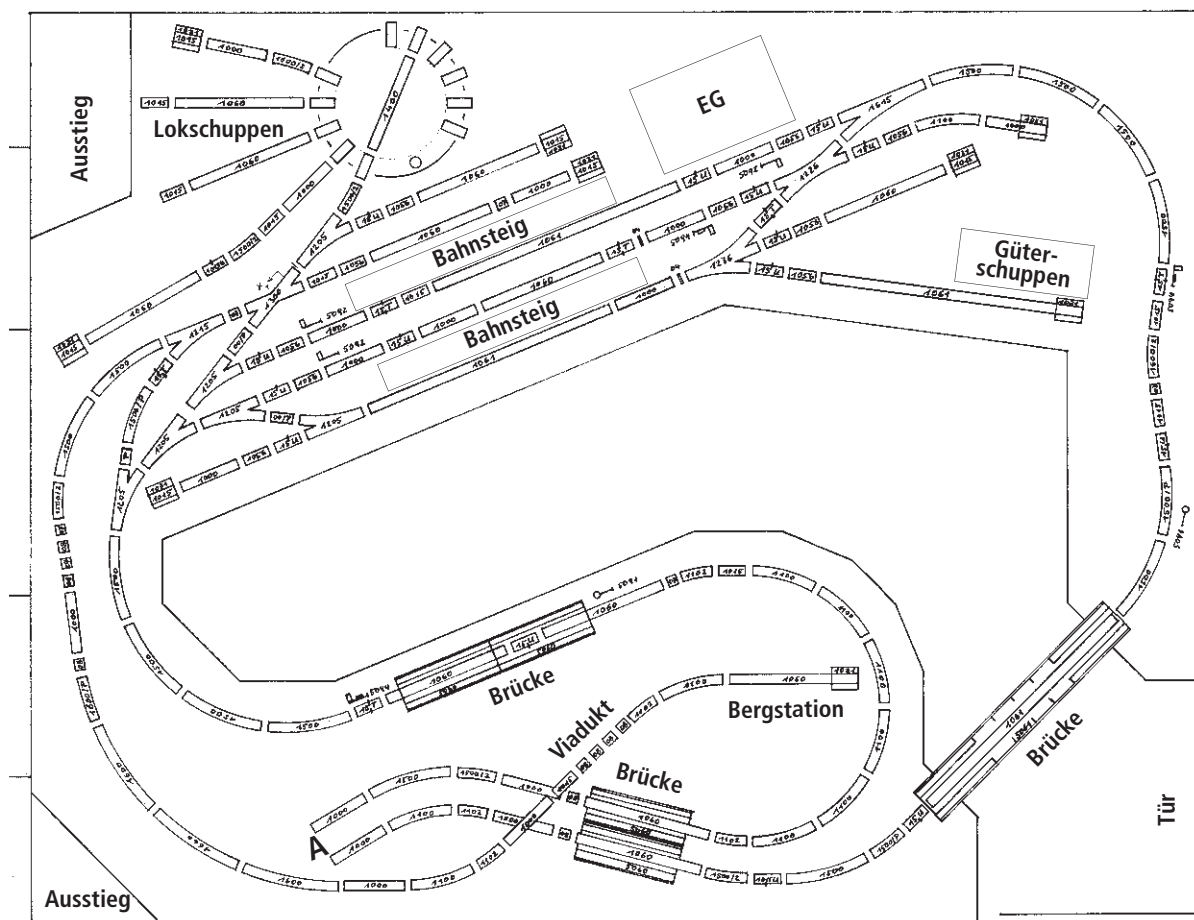
Am Schönweiler Lokschuppen herrscht stets rege Betriebsamkeit. Die österreichische U ist offensichtlich nur zu Gast und wendet hier.

Im Lokschuppen ist die Inneneinrichtung minuziös gestaltet. Sogar die Zugkette des Bockkrans fehlt nicht.

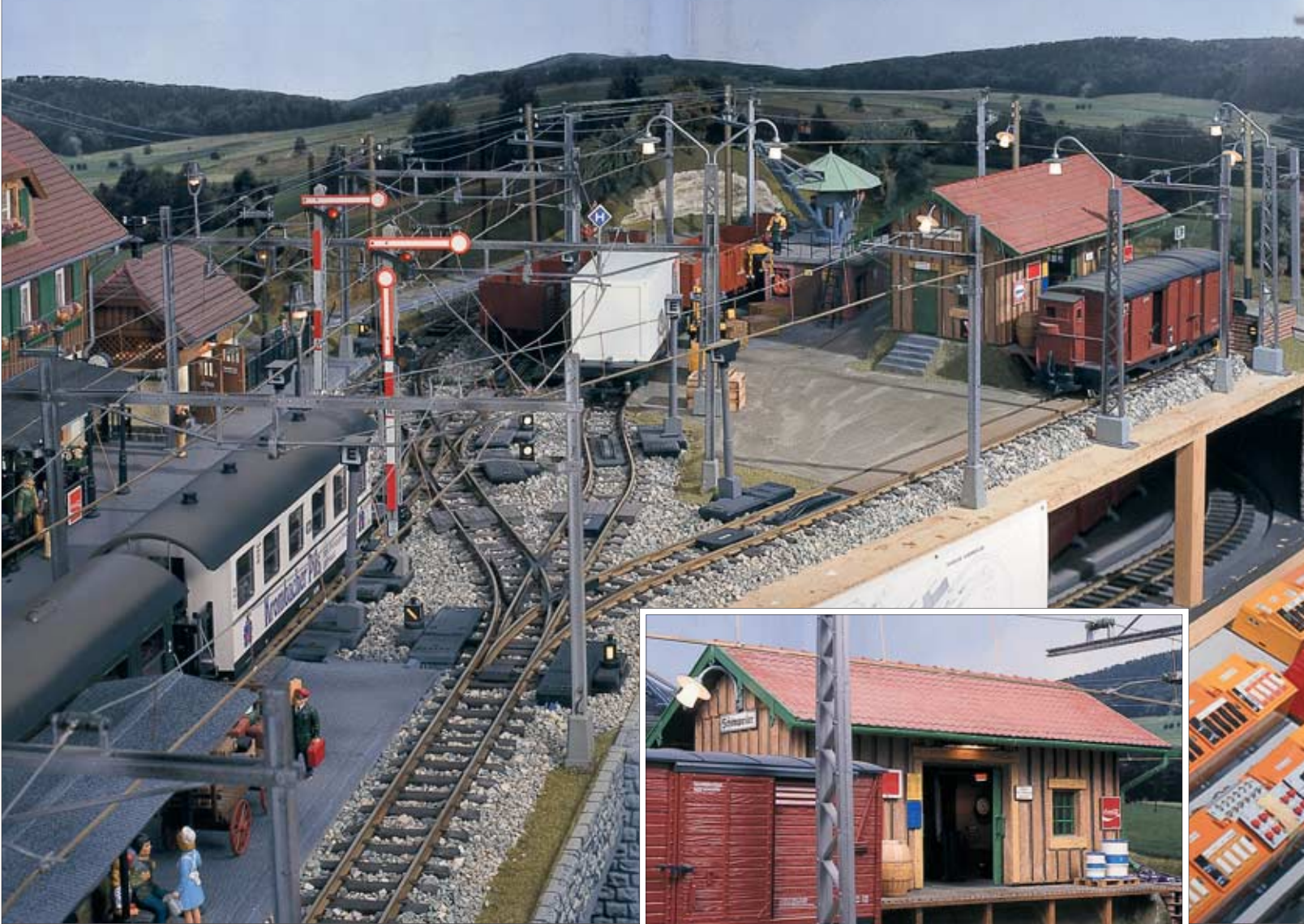




EG und Toilettenhäuschen von Schönenweil. Die Hintergrundkulisse besteht aus großen Abzügen selbst gefertigter Fotos. Die für Schweizer Bahnen unüblichen Flügel-signale waren schon gekauft und sollten auch weiterverwendet werden – daher der Mix. Unten Einblick in die Inneneinrichtung: links das Erdgeschoss mit Schalterhalle und unten die obere Wohntage.



Für die Raumfläche von 5 x 4 Metern wurde der Gleisplan mittels der LGB-Planungsschablone angefertigt. Unten links befindet sich der Eingang. Die Brücke über die „Fußgängerschluft“ kann hochgeklappt werden. Unterhalb des Bahnhofes liegt außerdem ein sechsgleisiger Abstellbahnhof, der über die zweigleisige Strecke bei A erreicht wird. Zeichnung: Hermann Riedel



kommt noch einmal eine 180°-Kurve unterhalb der Zahnradstrecke und dem „Café Traudl am Sonnenhang“ (s. MIBA 5/2000), bis man endlich wieder in den Bahnhof einfährt.

Die Zahnradbahn verlässt den Bahnhof Schönweiler ebenfalls an der Südseite neben der Zufahrt zum Betriebswerk, wendet sich nach Osten und beginnt die 190-‰-Steigung auf der Zahnstange. In halber Höhe schwenkt die Strecke nach Norden ab und gelangt über das dreibogige Steinviadukt in den tief verschneiten Endbahnhof.

Am anderen Bahnhofskopf ist die Orts-güteranlage angesiedelt. Auch der Güterschuppen hat Inneneinrichtung. Rechts: Die sportive Fahrweise eines BMW-Lenkers endete abrupt an diesem massiven Steinpoller. Na, Hauptsache, den Bahnanlagen ist nichts passiert ...



Technik

Bei dieser Anlage handelt es sich nicht um eine vollautomatische Vorführanlage, sondern um eine reine Spiel- und Betriebsanlage mit Zug- und Rangierfahrten von Hand. Lediglich die Hp0-Stellung der Signale nach erfolgten Zugfahrten wird automatisch ausgelöst um Unfälle weitgehend zu vermeiden.

Die sechs Gleise des Schattenbahnhofes sind über Dioden und LGB-Relais mit Zusatzschalter geschaltet, sodass eingefahrene Züge nur in der gleichen Fahrtrichtung weiterfahren können.

Dabei schaltet ein einfahrender Zug in Gleis 1 automatisch die Ausfahrt aus Gleis 2 usw. Steht dort ein Zug in Gegenrichtung, ist nur die Fahrtrichtung am Fahrregler zu ändern. Die einfahrenden Züge halten selbsttätig an, können aber über Kippschalter auch auf Durchfahrt gestellt werden ohne das nächste Gleis freizuschalten.

Alle Schaltvorgänge durch die Loks werden über LGB-Gleiskontakte und LGB-Lokmagnete betätigt. Aufgestellt sind vier zweiflügelige Hauptsignale, zwei einflügelige Hauptsignale, zwei Vorsignale mit Zusatzflügel, zehn Ent-

kupplungsgleise, zwei Lichtsignale, fünf Brücken und 50 Oberleitungsmasten. Davon wurden ca. 20 Stück zu Masten an Quertragwerken, Schaltposten und Doppelmasttragwerken am Brückenanfang umgearbeitet.

Die Quertragwerke über die Bahnhofsgleise von 1 m Länge wurden aus Messing-U-Profilen mit Sprengwerken aus Messingvollmaterial und deren Abstützung aus Messing-Vierkantrohr selbst gefertigt. Die Tragseilisolatoren stammen von den Mastauslegern der dazu verwendeten Masten, ebenso die Fahrdrähtausleger mit Isolator.

Auf den Quertragwerken über den Bahnsteigen befinden sich selbst hergestellte Jochlanzen auf 2,5-mm-Klinkensteckern und Lampenkörper mit Reflektoren von LGB. Für die Lampenringe aus 3-mm-Messingrohr habe ich ein Rollen-Biegewerkzeug bauen müssen, damit das Messingrohr beim Biegen nicht abknickt. Zum Lampenwechsel sind die Jochlampen mit Klinkensteckern aus den Steckdosen der Quertragwerk-Obergurte abziehbar.

Für die Oberleitung wurde der Fahrdrabt von LGB verwendet. Das Tragseil hingegen besteht aus Graupner-Fesselfluglitze, ebenso die Speiseleitung der Fahrstromversorgung sowie die Freileitungen an den Holzmastleuchten. Die Hänger zwischen Tragseil und Fahrdrabt wurden aus Kupferdraht auf den Fahrdrabt gelötet und ringförmig um das Tragseil gewickelt.

Tragseile und Speiseleitungen sind an Stellen, die für Revisionszwecke begangen werden müssen, mit kleinen Endösen und Haken versehen um ganze Kettenwerke zwischen den Masten aushängen zu können. Die Bahnhofsgleise sind an Anfang und Ende fahrdrahtmäßig isoliert, damit sie einzeln über den Schaltposten und Kipp-schalter am Stellwerk abgeschaltet werden können.

Die Fahrleitungen „unter Tage“ bestehen aus Messing-Bandmaterial von 10 mm Höhe, welche mit Winkeln aus gleichem Material an die obere Platte geschraubt sind. Im Schneebergtunnel wurden entsprechende Stützen in Hufeisenform eingebaut. Über 250 Glühlampen und Soffitten beleuchten Gebäude, Straßen- und Bahnhofslampen, Signale und Prellböcke.

Fünf LGB-Transformatoren und LGB-Fahrregler dienen als Stromquellen. Die Unterleitung der Zahnradbahn, die nur der Innenbeleuchtung des Vorstellwagens dient und im Bahnhofsbereich gelegentlich für rangierende Dampf- und Dieselloks benutzt wird, wird von einem separaten Transformator gespeist. Als Fahrstrom stehen somit 11

Ampere und für die Beleuchtung 9 Ampere zur Verfügung. Alleine das „Café Traudl am Sonnenhang“ hat 20 Glühlampen und dafür einen eigenen Transformator mit 1 Ampere Leistung.

An elektromechanischen Einrichtungen sind ein voll funktionsfähiger Polakohlekran mit Motor, ein ebensolcher Polawasserkran mit Motor und ein Polaladekran mit zwei Motoren und doppelter Greiferzange mit Auslösemagnet eingebaut.



Die ehemals von Lehmann angebotene Drehscheibe mit Handantrieb wurde auf Elektroantrieb umgebaut. Als Antriebsmotor diente (wie bei den beiden Motoren im Ladekran) ein Bühler-Getriebemotor aus der LGB-Seilbahn, der den Bandriemen der Drehscheibe antreibt. Über Schleifringe aus Messingblech auf dem Grubenboden der vollflächig abgedrehten Scheibe werden die Zufahrtsgleise zu den Lokständen, die Umpolung des Drehscheibengleises, der Drehmotorstrom und die beleuchteten Sperrsignale gespeist. Jedes einzelne Standgleis kann am Fahrpult vorgewählt werden, ebenso die Drehrichtung und die Geschwindigkeit.

Unterbau und Gelände

Auf einem 100 mm hohen Bretterrost, welcher mit Kanthölzern und Randleisten verleimt und verschraubt ist, liegen 19 mm starke Spanplatten in 77 cm über Fußboden. Der Bretterrost wird von Kantholzbeinen getragen. Auf dieser Fläche sind weitere Kanthölzer verschraubt, die ebenfalls an 100 mm hohe Bretter aus Spanplatten geleimt und verschraubt sind. Diese bilden aber kei-

nen geschlossenen Lattenrost, da sie nur dort angebracht werden konnten, wo keine Gleise des Schattenbahnhofs liegen. Der Bahnhof Schönweiler liegt 99 cm, der Bahnhof Waldau 174 cm über dem Fußboden.

Zur Geräuschkämpfung der fahrenden Züge wurde unter die Gleiskörper eine Lage von 10 mm dicken Weichfaser-Dämmplatten geklebt. Trassenbretter, Weichfaserdämmplatten und Gleiskörper sind nur miteinander verleimt.

Keine Schraube, kein Nagel oder andere feste Bestandteile durchdringen diese Konstruktion. Damit sind Körperschallbrücken ausgeschlossen.

Der Geländeaufbau erfolgte teilweise mit 40 mm starken Styroporplatten, die mit einer Heißdrahtsäge geschnitten und mit Montageschaum auf die Grundplatten geklebt wurden. Schneeberg und Sonnenhang sind

mit verzinktem Fliegengitter überzogen und mit Fugenfüller für Rigips-Platten ausmodelliert. Dieser Fugenfüller ist zäh-elastisch und bröckelt nicht so aus wie Moltofill oder Gips. Er kann deshalb dünner aufgetragen werden.

Landschaftsgestaltung

Die Felsnachbildungen wurden in gleicher Weise gefertigt und mit Stechbeitel und Stahlbürste bearbeitet. Die Farbgebung erfolgte hier mit Pulverfarben (Schwarz, Umbra, Grün, Gelb, Ocker), die mit trockenem Pinsel aufgetupft und dann gleich wieder ausgewaschen wurden. Dadurch ziehen die Pigmente in feinste Ritzen, bleiben dort dunkel und die erhabenen Stellen werden heller. Außerdem zeigen diese Felsen eine natürlich stumpfe Oberfläche.

Die Wiesenflächen erhielten dunkle Anstriche mit umbrabrauner Plakafarbe und wurden mit Fasern, die individuell aus den Grundfarben Gelb, Grün, Braun u. Schwarz angemischt wurden, bestreut. Die speziell für diesen Maßstab gefertigten langen Streufasern von 4 mm Länge wurden mit einem elektrischen Begrasungsgerät elektrostatisch



aufgeschossen, wodurch die Grashalme senkrecht stehen.

Der Schneeberg wurde mit weißer Dispersionsfarbe gerollt und eine Mischung aus feinstem Glimmer- und Alaun (erhältlich in Apotheken) mit Weißleim aufgeklebt. Das Glitzern des Schnees wurde so sehr überzeugend erreicht.

Nach dem Ausmodellieren der Straßen-, Platz- und Wegeflächen wurde Vogelsand feinsten Körnung aufgeleimt und mit Plakafarbe eingefärbt. Stützmauern und die Pfeiler der Arkaden vor dem Schattenbahnhof sowie am Fuße des Schneeberges und an den Tunnelportalen wurden aus PU-Hartschaumplatten von Noch gefertigt und mit Montageschaum verklebt.

Das Drei-Bogen-Viadukt ist aus Sperrholz gefertigt und mit Noch-Mauerplatten verkleidet. Die ganze Konstruktion des Viadukts kann zu Revisionsarbeiten im hinteren Teil der Schlucht wie ein Schubkasten nach oben herausgezogen werden.

Das Bachbett wurde ausmodelliert und mit Plakafarben gefärbt. Danach wurden echte Felsbrocken und Kieselsteine verschiedener Größe eingeklebt.

HGe 2/2 Nr. 3 der Schöllenen-Bahn arbeitet sich bergwärts dem Bahnhof Waldau entgegen, während gleichzeitig 99 6001 mit einer Harzgarnitur durch das Tal dampft.

Linke Seite: Ein Schnellzug der Rhätischen Bahn, geführt von Lok Ge 4/4 II 622 „Arosa“, fährt über die Brücke der Schneebergklamm in den Schneebergtunnel ein.

Blick über die Schneebergklamm mit dem wildrauschenden Bergbach auf die beiden hinteren Brücken, über die die doppelgleisige Strecke Richtung Schattenbahnhof führt.

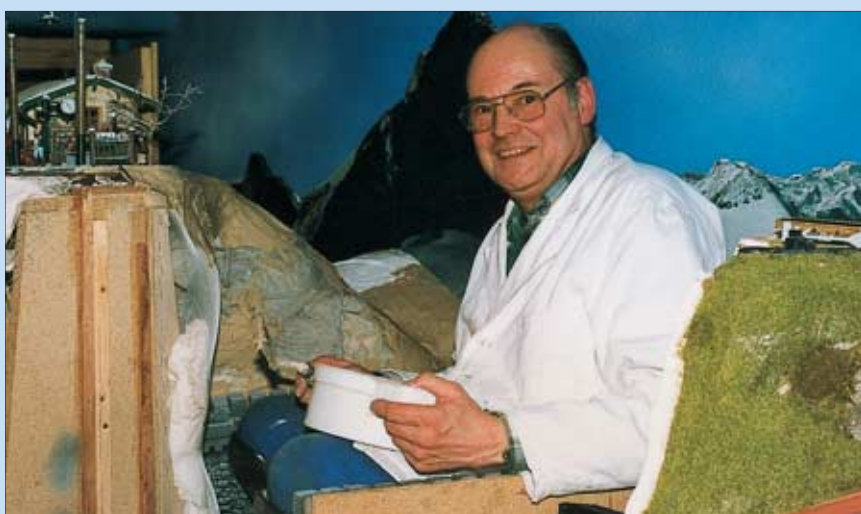




Die Zahnradbahn trifft soeben in Waldau ein. Während der Fahrdienstleiter zur Amtshandlung schreitet, steht in der guten Stube schon ein wärmendes Getränk in der Steingutflasche bereit.

Unten: Nach dem Fahrgastwechsel begeben sich sowohl Zuggarnitur wie auch Ski-„Haserl“ talwärts – beide mit dem ihnen eigenen Schwung.





Die Technik von Schönweiler

Die Brücke am Bahnübergang kann zur Erleichterung des Zugangs hochgeklappt werden. Mikroschalter unterbrechen in diesem Fall die Stromversorgung der Gleise und eine automatisch hochfahrende Sperre sichert den Abgrund. Beide Maßnahmen verhindern wirkungsvoll Unglücke.

Oben sind die Anschlüsse verschiedener Lampen zu sehen. Durch die Klinkenstecker können die Masten jederzeit aus- und wieder eingebaut werden. Links der Erbauer in medias res: Auch die Rückseite des Schneeberges wurde gewissenhaft gestaltet.

Der Bachgrund wurde mit Weißleim abgedichtet und mit Gießharz in grünlich bis glasklaren Tönungen aufgefüllt. Der Wasserfall wurde mit Klarsichtfolie hergestellt, über die mehrfach Gießharz geträufelt wurde.

Die in guter „Vorlage“ die Hänge hinunterausenden Skihasen wurden aus LGB-Standfiguren aus der Seilbahn mit einem Heißluftgerät in ihre typische Körperhaltung gebracht und neu bemalt. Die Skier aus 1-mm-Polystyrol wurden selbst gefertigt und farbig gespritzt. Die Mehrfachlackierung erforderte kompliziertes Abkleben. Vorgefertigte Markenaufkleber der Skihersteller und Nachahmungen der Bindungen aus Bastelteilen vervollständigten den realistischen Eindruck.

Die Teller der Skistöcke entstanden aus kleinen Druckknöpfen, Schweißdraht sowie zwei gegeneinander aufgelöteten Hohnieten als Griff. Farbige Lackierung vervollständigt die Bastelei.

Die Bäume auf dem Schneeberg sind tief verschneit. Glimmer bringt auch hier das schöne Glitzern. Kleinere Bü-

sche wurden aus getrockneten Ästen zusammengeklebt und mit Silflor verkleidet. Einige Noch-Bäume sind ebenfalls eingebaut.

Gebäude

Alle Gebäude wurden nach der Ansichtseite hin mit kompletter Inneneinrichtung versehen. Viele Einrichtungsgegenstände wie Tische, Stühle, Bänke, Waschbecken, Schränke, Betten, Vorhänge und Tapeten mussten selbst angefertigt werden. Die gekachelten Wände und Böden des WC-Häuschens am Bahnhof Schönweiler und in den WCs des Bahnhofs Waldau entstanden aus Kunststoff, in den mit der Feinsäge schmale Fugen kreuzweise eingesägt wurden.

Die Güterhalle verfügt über eine Büro-Ecke mit Schreibtisch, Telefon, Kasse und Waschbecken. Im Lokschuppen befindet sich eine Meisterbude mit Materialausgabe, Schreibtisch, Telefon und Kühlschrank. Das hintere Gleis verfügt über eine von unten beleuchte-

te Montagegrube mit Werkzeugen u. Pressluftanlage. Plattenheizkörper unter den Fenstern mit Rohrleitungen und Werkbänke mit Werkzeug und Ersatzteilen sind ebenfalls vorhanden. Ein Bockkran mit Doppelstütze und Peinerträger sowie Laufkatze und Ketten komplettierten die Werkstatt. Das Bahnwärterhaus unterhalb besitzt natürlich auch eine Inneneinrichtung.

Fazit

Die Anlage wurde 1990 geplant und 1991 begonnen. Die Fertigstellung dauerte mit einigen Pausen bis 1997; wobei kleine Restarbeiten wie ein Gleisbildstellpult mit Fahrstraßenschaltung weiterhin ausstehen. Café Traudl am Sonnenhang wurde 2000 gebaut und in die Anlage integriert.

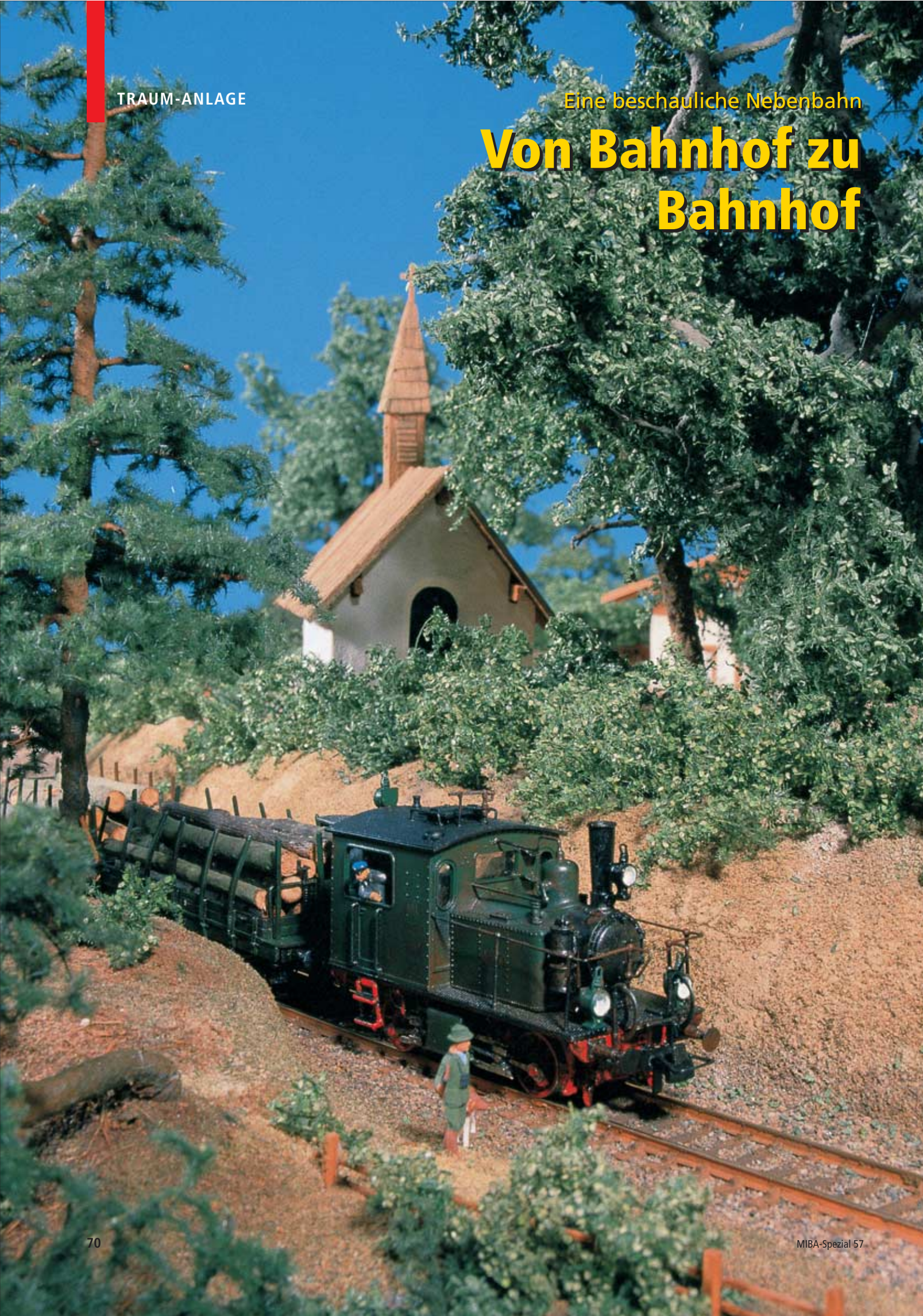
Wie viele Stunden ich als „Einzelkämpfer“ gebraucht habe? Ich weiß es nicht. Die Arbeit hat aber Spaß gemacht – auch wenn eigentlich „nur“ der Jugendtraum eines anderen realisiert wurde.

Hermann Riedel

TRAUM-ANLAGE

Eine beschauliche Nebenbahn

Von Bahnhof zu Bahnhof



Nur keine Hektik – unter diesem Motto scheint die Anlage von Helmut Brückner entstanden zu sein. Dies gilt nicht nur für den Bau, sondern auch für den Betrieb: Mit nur einem Zug von einem Bahnhof zum anderen zu fahren – ein Traum, der vor allem Ruhe und Gelassenheit zum Ausdruck bringt.

Es kommt Besuch zur Besichtigung meiner vor der Vollendung befindlichen Modellbahnanlage. „Oh – die ist ja groß“, heißt es dann gleich. Danach kommt sofort die Frage: „Wie viele Züge können dann zur gleichen Zeit fahren?“ Da ich dies schon oft gehört habe, bin ich recht gut vorbereitet – die Antwort lautet ganz einfach: „Ein Zug!“ Damit sich die Bahninteressierten über die offensichtlich enttäuschende Auskunft nicht wundern, gebe ich sofort eine kleine Einweisung in den Betriebsablauf und in die Ausstattung ...

Obwohl der zur Verfügung stehende Raum recht üppig erscheint, ist die Anlagenkonzeption eher bescheiden geplant und ausgeführt. Es gibt vier Bahnstationen und einen Haltepunkt. Alle Bahnhöfe liegen oder enden an einer eingleisigen Nebenstrecke. Die Stationen sind auf der Anlage so angelegt,

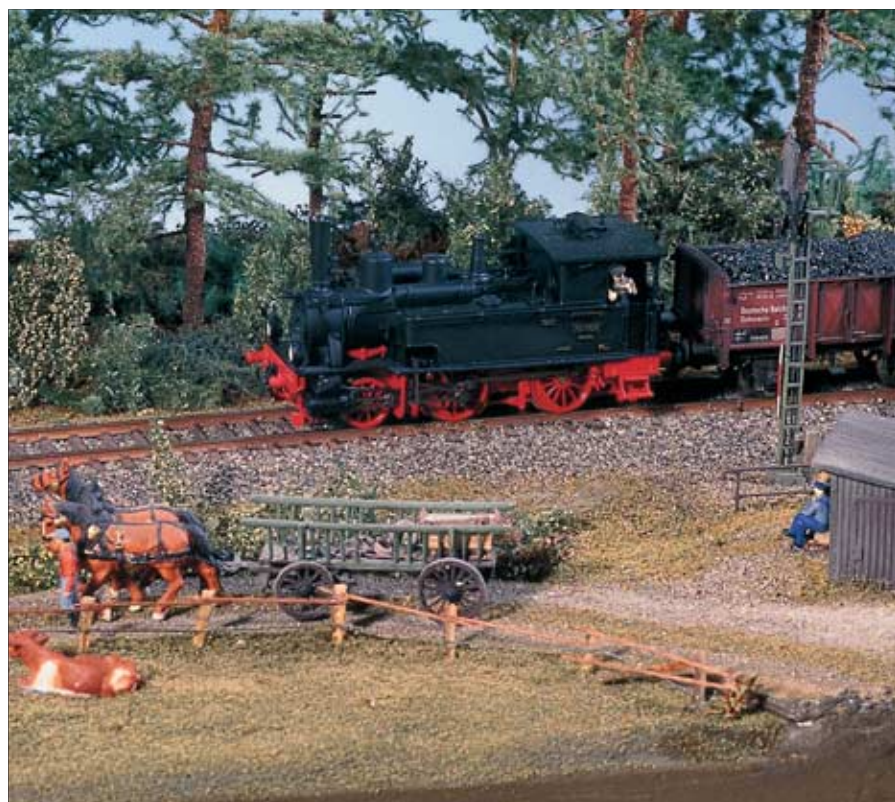


Im kleinen Bahnhof Everswinkel geht es offensichtlich beschaulich zu, die Größe von Güterschuppen und Empfangsgebäude deutet auf ein eher geringes Verkehrsaufkommen. Dafür sorgt das Bahnbetriebswerk im Hintergrund für etwas mehr zusätzlichen Betrieb.

dass für den Betrachter jeweils immer nur eine zu sehen ist. Die unterschiedlichen Trassenhöhen und Streckenverläufe, auf denen die Züge für den Betrachter scheinbar die Fahrtrichtung wechseln, erschweren die Einsicht zu einem der anderen Bahnhöfe erheblich. Die landschaftliche Gestaltung trägt ebenfalls dazu bei.

Steuerung und Betrieb

„Und wer soll das dann alles steuern? Läuft das digital?“ Nun ist mein Schwachpunkt voll getroffen und ich fange an zu „strampeln“. Also – ich lege größten Wert auf einen absolut störungsfreien und sicheren Betriebsablauf. Da mir die elementaren Grund-



Oben: Ein weiteres Betriebselement auf der Anlage ist die Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 9 mm (H0e) – hier der Lokschuppen im Endbahnhof mit einem Bahndienstfahrzeug.

Links: Epochenmix – eigentlich passen alte Länderbahnloks im DRB-Gewand wie hier die 70 7126 und Lichtsignale der DB-Zeit nicht so recht zusammen. Aber eine passende Ausrede findet sich bestimmt ...



kenntnisse der Digitalsteuerung fehlen, habe ich mich für die bewährte Kipp-schaltertechnik entschieden. Hauptschalter an – Reglerknopf drehen und schon geht der Fahrbetrieb los.

Der Fahrdienstleiter stellt den Fahrweg – die Weichen werden per Knopfdruck bedient – und gibt den Fahrauftrag mit den Signalen. Es ist möglich, vier Fahrdienstleiter, für jeden Bahnhof einen, zu beschäftigen. Es kann aber auch einfach einer allein in einem Bahnhof Betrieb machen und trotzdem gleichzeitig durch die ganze Anlage fahren.

Unabhängig vom Zugverkehr auf der Regelspurstrecke kann auf der Schmalspurstrecke (H0e) im automatischen Pendelverkehr der Schienenbus hin und her zockeln. Wer noch mehr Betrieb haben will, setzt zusätzlich die Feldbahn (H0n2) auf einer etwa 10 m langen Strecke in Bewegung.

Während der Personenzug auf der Strecke ist, kann in der Zwischenzeit der Güterzug zusammenrangiert werden. Die T3 mit dem Kohlenwagen, den

Die Bahnstrecke führt unterhalb einer kleinen Kapelle vorbei. Die Landschaftsgestaltung auf der Anlage erfolgte vorwiegend mit Materialien von Silhouette.

Unten: Der linke Teil des Schmalspurbahnhofs mit Fahrzeugschuppen und der Segment-schwenkbühne, auf der gerade das Schweineschnäuzchen umgesetzt wird.

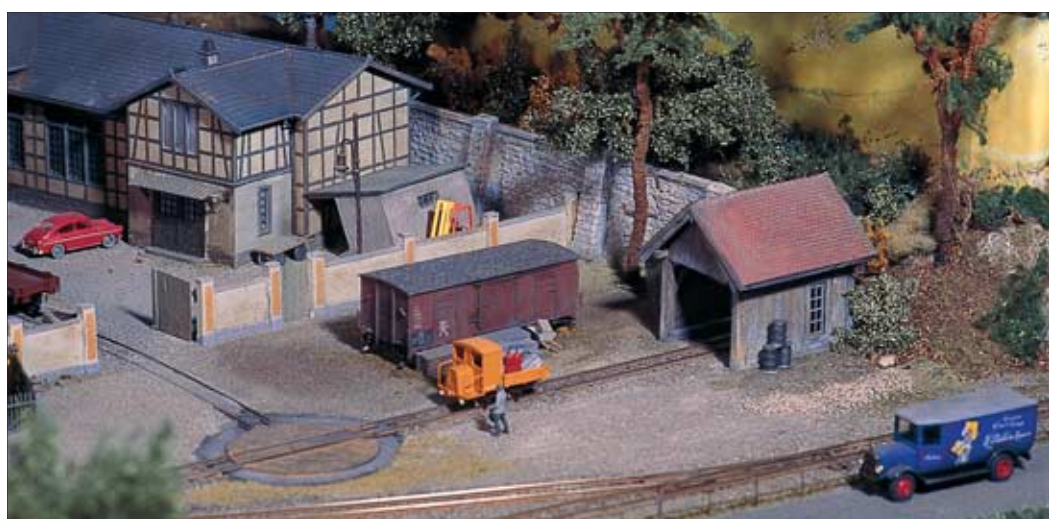




Das unscheinbare Empfangsgebäude des Bahnhofs Everswinkel entstand aus dem derzeit nicht mehr erhältlichen Kibri-Bausatz nach dem Vorbild von Stuttgart-Rohr. Oben rechts: Unmittelbar hinter dem Empfangsgebäude liegen die Bw-Anlagen des Bahnhofs.

Rechts: Eine wichtige Rolle spielt auch die Schmalspurbahn auf der Anlage. Hier wird über eine Waggondrehzscheibe ein Fabrikanschluss erreicht.

Unten: Bei der Gestaltung der Gleisanlagen wurde viel Wert auf eine vorbildgerechte Detaillierung gelegt. So dürfen auch die Seilzugleitungen und die entsprechenden Spannwerke nicht fehlen.



Die Anlage im Rohbau; der Unterbau entstand in der offenen Rahmenbauweise. Auch die Geländegestaltung folgt mit fliegendraht und Gipsüberzug bewährten Methoden. Die Bahnhöfe sind so angelegt, dass für den Betrachter immer nur jeweils einer im Blickfeld liegt.



Die Anlage entsteht ...

Ein Schmalspurbahnhof im Bau; die beiden Hauptgleise enden auf einer Schwenkbühne als Weichenersatz. Die ersten Gebäude konnten jetzt probe-weise aufgestellt und noch verschoben werden – so lange, bis der optimale Standort gefunden war. Die Straße entstand aus Gipsplatten, die in den Silikonformen von Klaus Spörle gegossen wurden.

Alle Fotos: Helmut Brückner



Unterschiedlich hohe Trassen sind ein wichtiges Gestaltungselement beim Landschaftsbau. Sie machen jedoch viele Stützmauern und steil aufragende Felsen erforderlich – viel mehr, als eigentlich im Normalfall beim Vorbild zu finden sind. Hier heisst es dann die richtige Balance zu finden, damit das Ganze nicht unglaublich wirkt.

Die Felsen entstanden mithilfe selbst angefertigter Silikonformen, die Stützmauern und Tunnelportale dagegen wieder mit den Formen von Klaus Spörle.



Ein Bahnhof entsteht. Die Gleise sind verlegt und die Ausfahrtsignale stehen bereits auch schon – jetzt kann es an die Ausgestaltung gehen.

Landmaschinen und Milchkannen erhält den Fahrauftrag zu dem kleinen Kopfbahnhof, der den Endpunkt der Strecke bildet. Hier werden die Dampfloks auf der Drehscheibe gewendet, mit Wasser und Kohle versorgt und für die Rückfahrt bereitgestellt. An Gleis 3 wird von der Feldbahn Holz auf die „große“ Bahn umgeladen.

An anderer Stelle der Anlage wird gerade ein interessantes größeres Bahnbetriebswerk angelegt. Das im Eigenbau entstandene Sägewerk wird von einer kleinen Feldbahn bedient. An der gegenüberliegenden Rampe wird das Schnittholz auf die Reise geschickt. Vom Lagerschuppen werden auch die länglichen Betriebe versorgt.

Landschaft und Mauern

„Was ist das denn für ein schönes Grünzeug?“ Die Belaubung von Bäumen und



Die beiden nebeneinander liegenden Tunnelportale im fertig gestellten Zustand. Unten: Mit Fahrzeugen, etwas Grün und einigen Preiser-Figuren wirkt die auf dieser Seite oben im Rohbau gezeigte Szenerie schon wesentlich ansprechender ...



Der kleine Güterschuppen im Bahnhof Everswinkel entstand aus einem Resin-Bausatz von Artitec. Bis der nächste Nahgüterzug mit seiner Stückgutladung kommt, scheint wohl noch etwas Zeit zu vergehen ...



Oben: Etwas mehr Betrieb scheint dagegen hier an der behelfsmäßig aus einem Holzschuppen und einem alten Wagenkasten zusammengestellten Güterabfertigung zu herrschen.

Liebevoll gestaltete Details beleben die Anlage. Auf einem Landbahnhof darf die Waage für Fuhrwerke natürlich nicht fehlen.



Sträuchern stammt von Silhouette (Bodenseestr. 216, 81243 München). An der Herstellung der vielen, vielen Bäume arbeite ich schon einige Jahre ... Es ist zwar etwas langwierig, aber letztlich sind Aussehen und Vorbildtreue kaum zu überbieten. Für ganz bestimmte Standorte wird jeweils der passende Baum angefertigt. Das Silflor-Material gestattet nicht nur die Gestaltung eines Baumes mit dem entsprechenden Blatt- oder Nadelwerk, sondern auch noch die Zuordnung zu bestimmten Jahreszeiten. Daher habe ich einen (abgelegenen) Bahnhof herbstlich gestaltet. Die schönen, natürlichen Farben und das abgefallene Herbstlaub haben eine besondere Ausstrahlung.

Felsen und Mauern sind aus meinem Landschaftsbau nicht wegzudenken. Manchmal ist es erforderlich, Tunnelportale vor Felswände zu setzen und künstlich angelegte Höhenunterschiede mit Stützmauern zu sichern. Tunnel und Felsen lassen sich nicht vermeiden, wenn im nicht sichtbaren Bereiche in unterschiedlichen Höhen Trassen kreuzen.



Ein ausgedienter Wagenkasten der Schmalspurbahn fand als Gartenhaus eine neue Verwendung. Ob die beiden Esel wohl auch etwas abbekommen?

Links: Bei der Landschaftsgestaltung geht es voran – im Hintergrund bleibt aber noch eine Menge zu tun ...



Die Gestaltung kleiner Szenarien wie etwa der Landmaschinenwerkstatt oder der altertümlichen Tankstelle gibt Anlass, auch interessante Fahrzeugmodelle zu präsentieren, die nichts mit der Eisenbahn zu tun haben ...

Rechts: Versteckspiel im Garten – die Enkel scheinen ihrem Opa immer eine Nasenlänge voraus zu sein.



zen. Beim Vorbild gehören Niveauunterschiede zum selbstverständlichen Landschaftsbild. Auf einer Modellbahnanlage fällt das jedoch viel mehr auf, weil die Höhenunterschiede dicht gedrängt auf kleiner Fläche untergebracht werden müssen – immer nur „plattes“ Gelände wirkt auf Dauer langweilig.

Etwas Farbe und Gestaltungselemente wie unregelmäßiger Verlauf, Schadstellen, Stützen, Bögen sowie Bewuchs macht die Ausführung der Mauern interessant. Klaus Spörle (Werkstatt Spörle, Belsenstr. 19, 40545 Düsseldorf) hat ein sehr umfangreiches Formenprogramm für Mauerplatten, Stützen und Straßen, so dass bei geschickter Anwendung eine Wiederholung nicht erkennbar wird. Die Formen der Felsen habe ich durch Abgüsse von Steinen selbst hergestellt.

„Die Bahn wird doch nie fertig!“ Der oft zu hörende Spruch – eine Modellbahn wird doch nie fertig – stimmt nur ganz bedingt. Der Grad der „Fertigstellung“ hängt schließlich ganz wesentlich vom Anspruch des Erbauers ab. Für viele Betrachter wäre meine Anlage schon längst fertig, aber gerade wenn ich durch den Kamerasucher schaue, stelle ich immer wieder fest, was es noch zu tun gibt.

„Das habe ich jetzt alles verstanden“, so der Besuch, „aber schau doch mal, die Laterne steht schief ...“

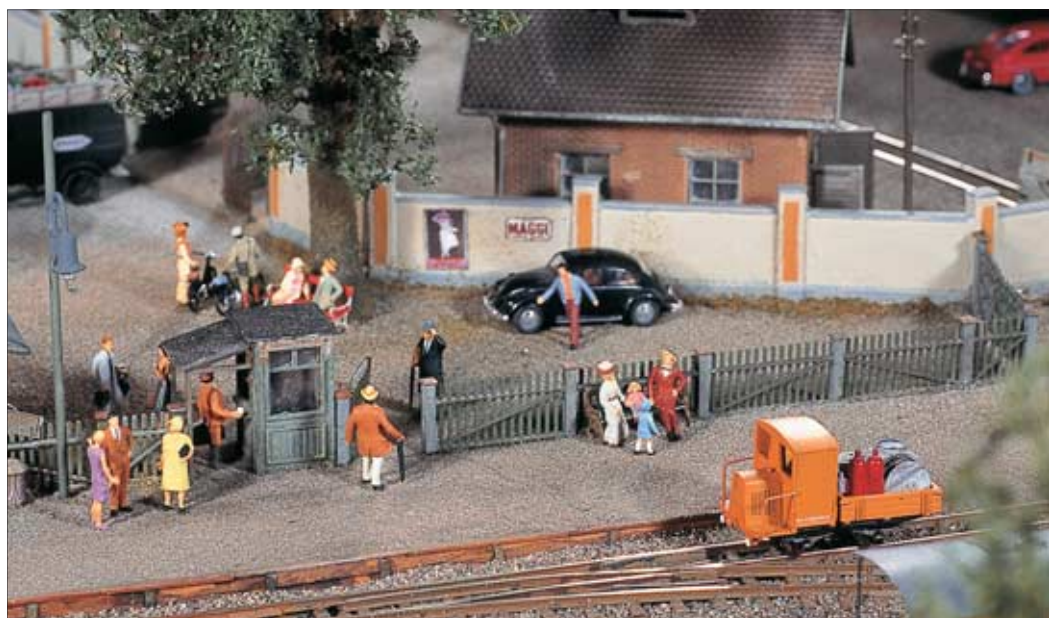
Helmut Brückner

(P.S.: Dieser Beitrag – soviel sei hier schon verraten – ist nur ein kleiner „Appetizer“. Mit der Anlage von Helmut Brückner werden wir uns noch ausführlicher in MIBA beschäftigen – seien Sie gespannt!)



Im Schmalspurbahnhof ist der kleine hölzerne Unterstand für das Rangierpersonal zu finden.

Rechts: Vergangene Zeiten werden wieder lebendig – eine Bahnsteigsperrung mit dem Häuschen für den Kontrolleur.





Experimente im Bücherregal

Thomasmühle

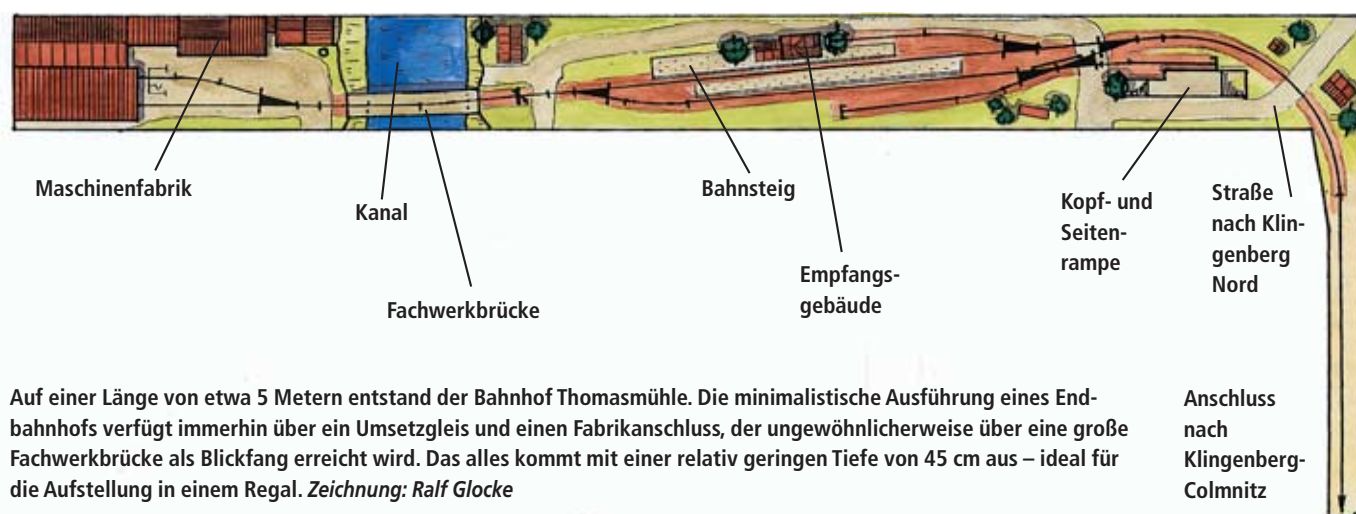
Wer sagt denn, dass die Erfüllung eines Traums immer gleich eine große Anlage bedeuten muss? Ralf Glocke beschränkte sich – zunächst – auf die hier vorgestellte kleine Anlage. Deren Gestaltung diente als Experimentierfeld für die zukünftige, eigentliche Traumanlage.

Wohl jeder Modellbahner hat so seine Schwächen. So weit ich mich zurückerinnern kann, träumte ich von großen Bahnhöfen mit ausgedehnten Gleisanlagen, von eindrucksvollen Weichenstraßen, langen Güterzügen mit vielachsigen Dampflokomotiven, von emsig hin und her eilenden Rangierlokomotiven, von eindrucksvollen Ganzzügen und bunt gemischten Nah-

güterzügen. Vielleicht war es mein einstiger Beruf, der meine „Schwäche“ für den in jeder Hinsicht ganz großen Betrieb verursachte. Als ausgebildeter Betriebseisenbahner und Rangierleiter hatte ich das Geschehen auf einem großen Rangierbahnhof südlich des Harzes zu einer Zeit hautnah miterlebt, da der Betrieb noch rund um die Uhr rollte und von meinen Kollegen wie von

mir höchsten Einsatz verlangte. Als mir dann eines Tages ein Raum von immerhin elf Metern Länge und fast fünf Metern Breite zur Verfügung stand, füllte sich meine Freizeit mit umfangreicher Planungstätigkeit. Kühne Projekte entstanden, nahmen auf immer größeren Zeichnungen Gestalt an, wurden ergänzt, abgeändert, wieder verworfen und durch immer neue Ideen ersetzt. So sehr sich auch meine Erkenntnisse zu Planung und Bau einer möglichst vorbildgerechten Großanlage in diesem Prozess veränderten – die Vorliebe für das eingangs erwähnte Motiv ist geblieben.

Wie wohl jeder Modellbahner mochte ich jedoch nicht auf vorbildgerechten Betrieb verzichten. Da nun die Verwirklichung meines Traums vom großen Eisenbahnknoten im Modell noch einige Zeit in Anspruch nehmen würde, gelangte auch ich zu der Erkenntnis, dass weniger einstweilen



Auf einer Länge von etwa 5 Metern entstand der Bahnhof Thomasmühle. Die minimalistische Ausführung eines Endbahnhofs verfügt immerhin über ein Umsetzgleis und einen Fabrikanschluss, der ungewöhnlicherweise über eine große Fachwerkbrücke als Blickfang erreicht wird. Das alles kommt mit einer relativ geringen Tiefe von 45 cm aus – ideal für die Aufstellung in einem Regal. *Zeichnung: Ralf Glocke*

Anschluss
nach
Klingenberg-
Colmnitz

durchaus mehr sein kann. So entstand die Idee, auf schmaler Fläche zunächst eine idyllische Nebenbahn zu gestalten. Die schmale Fläche wurde gewählt, um die Arbeiten an der Großbaustelle meiner Traumanlage nicht zu behindern und die fertig gestellte Modell-Nebenbahn später einmal in den Betrieb der großen Anlage integrieren zu können.

Das Motiv der Anlage ist rasch beschrieben: Es geht um eine eingleisige Nebenbahn mit hohem Verkehrsaufkommen, die in einem größeren Anschlussbahnhof von der zweigleisigen Hauptstrecke der Traumanlage abzweigen soll. Neben einem Endbahnhof in Durchgangsform plante ich einen Anschlussbahnhof zu einer Schmalspurbahn. Meinem Interesse am Bau von präzise gefertigten Schiffsmodellen folgte ich mit der zusätzlichen Idee, den kleinen Endbahnhof der Nebenstrecke um ein Anschlussgleis zu einem Industrierwerk an einem Binnenhafen zu ergänzen.

Da mich Dampf- und Diesellokomotiven gleichermaßen faszinieren und ich sowohl Länderbahn-Bauarten als auch Einheitslokomotiven einsetzen wollte, siedelte ich das Motiv meiner Nebenbahn in der späten Epoche III an. Einige der zum Teil schon recht betagten Maschinen tragen bereits die EDV-gerechte Beschilderung, während andere vereinzelt noch die breiten Ziffern aufweisen, wie sie seinerzeit bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verbreitet waren.

Diese Vielfalt mag überraschen, entspricht aber dem durchaus nicht einheitlichen Bild, das Ende der Sechzigerjahre bei der Deutschen Reichsbahn herrschte. Im Hinblick auf die geografische Einordnung wählte ich meine ostdeutsche Heimat als Vorbild – eine Landschaft, die sowohl Binnenwasserstraßen als auch hügelige und sogar bergige Motive kennt.

Den Auftakt zum Bau meiner Ander-Wand-Anlage bildete der Bahnhof „Thomasmühle“, der inzwischen fast fertig gestellt ist. Es handelt sich um einen für Ostdeutschland typischen kleinen Endbahnhof, der als Besonderheit einen Gleisanschluss zur örtlichen Maschinenfabrik aufweist. Aus diesem Grunde endet das Gleis 1 des Bahnhofs Thomasmühle nicht unmittelbar hinter dem Bahnhof, sondern führt über eine große Kanalbrücke in das Werksgelände. Zweifeln sei gesagt, dass derartige Lösungen keineswegs selten praktiziert wurden. So gab es im Bahnhof Allstedt südlich von Sangerhausen eine der Si-

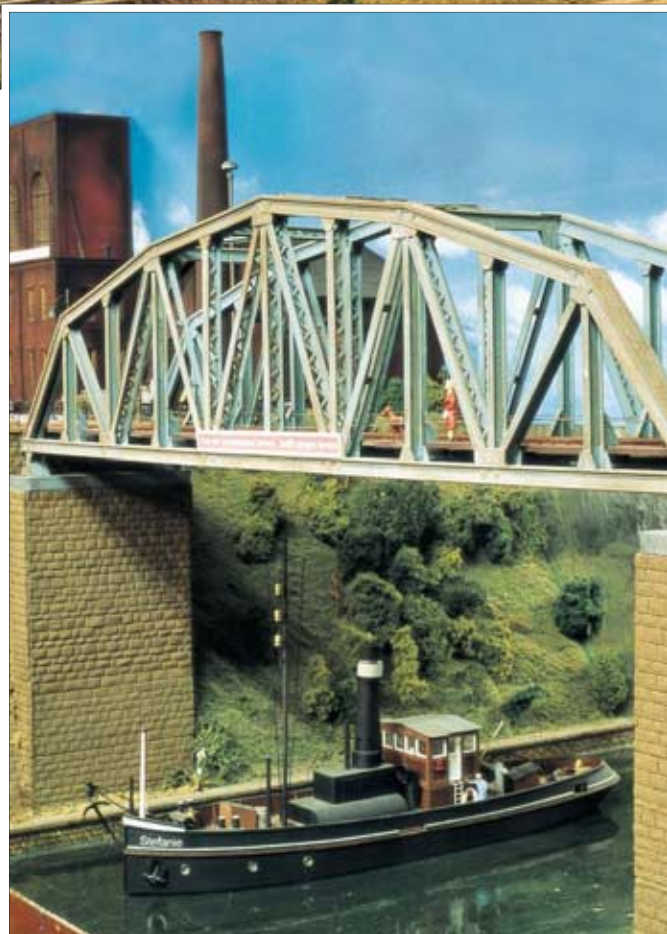
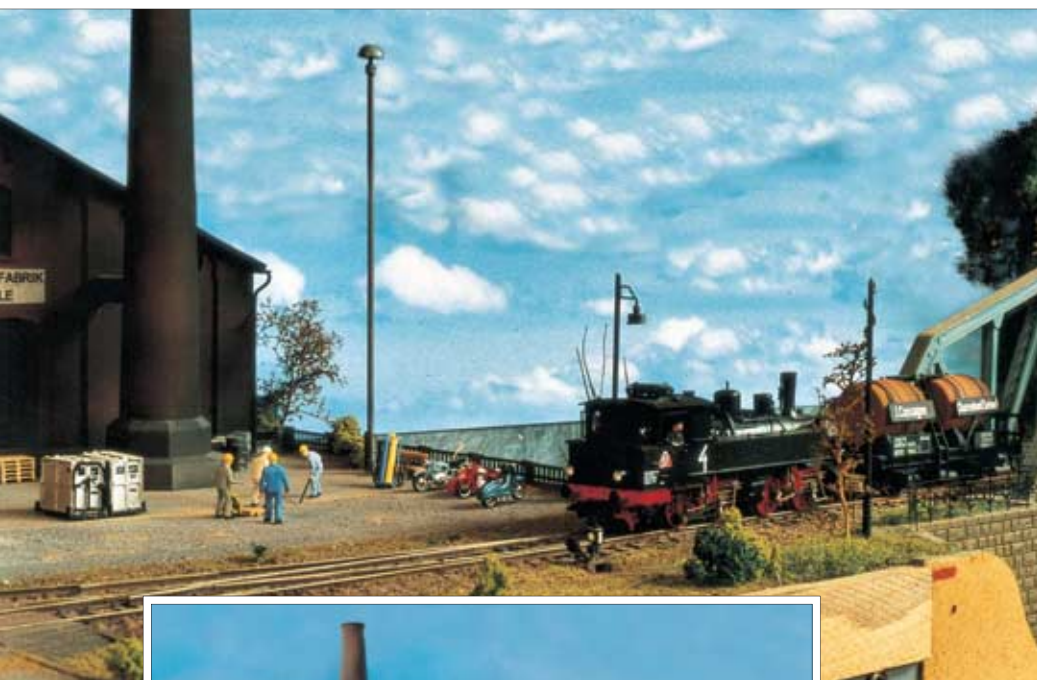


Die Werkschutzvorschriften der DR werden in Thomasmühle genau beachtet. So erklärt sich, dass der Rangierer bereits Ende der 60er-Jahre einen „Knitterfreien“ bei der Arbeit trägt.

Nicht ungewöhnlich ist diese Garnitur, bestehend aus einer ex-Privatbahn-T3 und einem motorlosen Wittfelder.

Unten: Die NVA will Sprengstoff ausladen und diskutiert mit dem Rangierleiter das weitere Vorgehen.

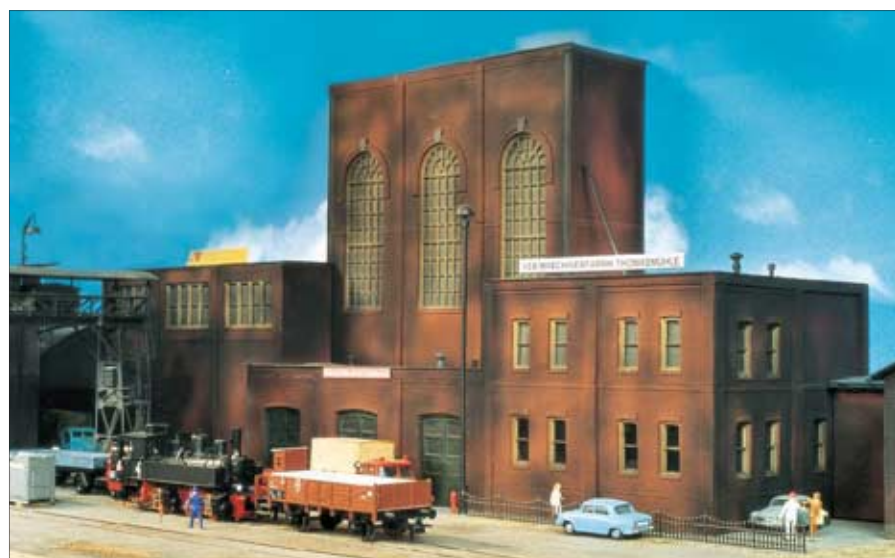




Auffällig als Nr. 4 gekennzeichnet überquert die Werkslok der Maschinenfabrik Thomasmühle anlässlich des runden Geburtstages vom Werkleiter mit ungewöhnlicher Fracht die Brücke.

Die zeittypische Parole „Von der Sowjetunion lernen, heißt siegen lernen“ ist den Kanalschiffern sicherlich eine große Hilfe ...

Das Umsetzen im Werk geschieht mit einer Spillanlage. Anschließend drückt die bayerische Mallet den O-Wagen zurück nach Thomasmühle.



tuation in Thomasmühle vergleichbare Gleisanordnung, wobei das Hauptgleis dort jedoch in einer großen Zuckerfabrik endete. Um dem Betrachter die gewandelte Funktion des Gleises 1 vom durchgehenden Haupt- zum Anschlussgleis plausibel zu machen, wurde hinter der Weiche eine Gleissperre montiert. Diese wird nur geöffnet, wenn Rangierfahrten stattfinden.

Eher ungewöhnlich mutet die große Stahlfachwerkbrücke an, die der „Überschienenung“ des Kanals dient. Als nämlich der Kanal für die Binnenschifffahrt gegraben wurde, gab es die Nebenbahn nach Thomasmühle bereits. Da jedoch beide Verkehrswege, der Kanal wie die Eisenbahn, die offenbar wichtige Maschinenfabrik erreichen sollten, wurde der Bau der großen Brücke erforderlich.

Die Gleisanordnung des Bahnhofs Thomasmühle konnte einfach gehalten werden. Sowohl das Gleis 1 als auch das Gleis 2 erhielten Bahnsteigkanten, weil in Thomasmühle zu Schichtbeginn bzw. Schichtende unmittelbar nacheinander zwei Zugpaare des Berufsverkehrs enden bzw. beginnen. Bevor der nachfolgende Zug eintrifft, muss die Zuglok des ersten Zuges bereits umgesetzt haben.

Das Gleis zur großen Kombirampe, das über eine einfache Kreuzungsweiche angebunden wurde, dient der Verladung von Militärfahrzeugen. Auf den beiden anderen Stumpfgleisen können Reisezugwagen zur Verstärkung der Berufszüge bzw. Güterwagen für die Maschinenfabrik abgestellt werden.

Das Anlagenteilstück wurde, wie erwähnt, aus Platzgründen an der Wand entlang gebaut. Auf 4-cm-Winkelpprofilen, die dazu an der Wand befestigt wurden, liegen 20 mm starke Spanplatten, die ebenfalls mit Schrauben gesichert sind. Eine 2 mm starke Lage aus Korkmaterial bildet den Unterbau für die Gleisanlagen und die Begrünung.

Die Weichen kommen aus dem Roco-Line-Programm. Obwohl die Schienen 2,1 mm hoch sind, harmonisieren sie mit dem 2,0 mm hohen Schienenprofil der Gleisjoche. Da ich noch einen größeren Vorrat aus der einstigen Produktion der Firma Pilz hatte, wollte ich auf die sehr vorbildgerecht wirkenden Schienenprofile natürlich nicht verzichten. Der minimale Höhenunterschied ist praktisch nicht spürbar.

Der Fahrbetrieb erfolgt ausschließlich analog. Ein selbst gebautes Elektronikfahrpult sowie eine Blinklichtelektronik von Viessmann zur Absiche-

rung des Bahnübergangs ergänzen den klassischen Analogbetrieb. Für die Steuerung der Weichenantriebe von Tilig und für die Ab- bzw. Zuschaltung der einzelnen Gleisabschnitte habe ich ein kleines Gleisbildstellwerk nach Reichsbahn-Vorbild gebaut.

Um Erfahrungen für die Gestaltung der Großanlage zu sammeln, wurden im Umfeld des Bahnhofs Thomasmühle verschiedene Möglichkeiten des Geländebaus getestet. Zum Einsatz kam Schotter von Asoa sowie die ausgezeichneten Begrünungsmaterialien von Woodland und Heki. Besondere Freude bereitet mir immer wieder die Kombination unterschiedlichster Erzeugnisse. Für Bäume und Büsche boten sich die Produkte von Faller und Noch an, wobei ich vieles noch wesentlich verfeinert habe. Viele Büsche entstanden aus beflocktem Islandmoos, aber auch Seemoos und Rentierflechte. Wichtig ist nur, dass man sich auf der Suche nach geeigneten Vorbildern so eng wie möglich an der Natur orientiert. Natürlich liefert auch die Natur selbst wertvolles Baumaterial. Seit Jahren verwende ich mit gutem Erfolg Sand und Erde, die fein gesiebt ideale Bodendecker darstellen und meines Erachtens unübertroffene Effekte erzeugen. So gesehen stellte die Umgebung von Thomasmühle ein ideales Experimentierfeld dar.

Eines der größten Probleme liegt in der Gestaltung eines fließenden, harmonischen Übergangs von der dreidimensionalen Modelllandschaft zur Hintergrundkulisse. Um den Bruch nicht allzu abrupt zu gestalten, nutze ich Büsche, Zäune und Gebäude, die den rechten Winkel am hinteren Anlagenrand verdecken. Als Kulisse verwende ich großformatige Fotos, auf die ich die Landschaft im Vordergrund abstimme.

Bei den Gebäuden handelt es sich um Industrieerzeugnisse, die ich mehr oder weniger stark verändert und meinem persönlichen Geschmack angepasst habe. Für ganz besonders wichtig halte ich matte Farben, die den unnatürlichen Kunststoffglanz vermeiden helfen. In dem von mir gewählten Zeitraum wirkten die Schindeldächer schwarz und die Hauswände eher grau als leuchtend gelb. Fabrikgebäude waren stark verschmutzt.

Die Hochbauten der Maschinenfabrik entstanden aus Teilen von DPM und Kibri. Diese wurden noch mit Backsteinplatten von Auhagen ergänzt. Schmutzige Fenster und Fassaden sowie diverse „sozialistische Sprüche“ sind auch hier epochentypisch.



In Thomasmühle wartet bereit eine V 60 der DR auf die Rückleistung nach Klingenberg-Nord.

Zur Unterhaltung der Gleisanlagen von Thomasmühle ist der SKL aus Klingenberg eingetroffen. Der Streckenmeister hat bereits an der Baustelle alles Notwendige geklärt und ist mit seinem Schienenmoped bereit zur Rückfahrt.

Fotos: Ralf Glocke



Die Straßenfahrzeuge stammen von Brekina, s.e.s., Wiking sowie von diversen Kleinserienherstellern. Erst die Kleinserienmodelle von Davo, V&V usw. geben das typische DDR-Straßenbild dieser Zeit wieder. Alle Fahrzeuge wurden, wie auch die Gebäude, mehr oder weniger farblich nachbehandelt.

Auf dem Kanal unter der Brücke „steht“ ein kleines Binnenschiff. Dieses Modell gab es vor Jahren bei der Koblenzer Firma „Steam-Point“. Es ist die Nachbildung des Rheinschleppers „Confluenzia“ – ein meiner Meinung nach sehr gut gelungener Bausatz. Leider ist er nicht mehr erhältlich.

Im Hinblick auf die Lokomotiven und Wagen darf in Thomasmühle alles unterwegs sein, was die späte Epoche III „bevölkerte“. Da ich mit RP25-Radsätzen auf 2-mm-Gleisen bei uneingeschränkter nachgebildeten Kleinenisen fahre, sind ein Radsatztausch und das Abdrehen der Lokomotivspurkränze notwendig. Die Mühe lohnt, denn der

kleine RP25-Radreifen kommt in der Optik dem Vorbild sehr viel näher.

Notwendig ist auch der Umbau einer Lokomotive oder eines Wagens. Einige Lokomotiven sind mit Faulhaber-Motor unterwegs. Das Angebot der Industrie ist zwar fast vollständig, aber manches an Fahrzeugmodellen ist nicht immer so maßstäblich, wie es sein sollte. Hier gibt es für mich noch sehr viele Gelegenheiten zur kreativen Gestaltung. Selbstverständlich sind auch die Fahrzeuge der Eisenbahn farblich dem Betriebszustand angepasst.

Die eingleisige Strecke zum Bahnhof „Klingenberg-Nord“ und der Bahnhof selbst sind meine nächsten Baustellen. Dort wird es eine 750-mm-Schmalspurstrecke geben. Sie führt von Klingenberg aus zum Hauptbahnhof Klingenberg-Colmnitz.

Weitere Elemente dieses Anlagenteils sind schon rohbaufertig. Vielleicht wird es später einmal wieder etwas zu berichten geben.

Ralf Glocke

Exotisch durch die Sierra Madre Oriental

El sueño mexicano

Der mexikanische Traum, so die Übersetzung des Titels, hat es Lutz Kuhl angetan: Er hat die Vorbilder für seine H0-Anlage unter südlicher Sonne jenseits des Atlantiks gesucht. Auch wenn bis zur Fertigstellung noch einige Zeit vergehen wird – bei Palmen und blauem Himmel kann schon Urlaubsstimmung aufkommen ...



Eigentlich fing alles ganz harmlos an. So war im Lauf der Zeit eine recht umfangreiche, wenn auch zugegebenermaßen völlig ungeordnete Sammlung von allen möglichen Fahrzeugmodellen nach US-amerikanischen Vorbildern zusammengekommen. Wie es damit weitergehen sollte, war eigentlich völlig offen. Für den Bau einer entsprechenden Anlage konnte ich mich jedenfalls nicht entscheiden – wenn überhaupt, sollte es nach Möglichkeit schon etwas exotischer sein. So blieb es dann auch lange Zeit bei einem Diorama mit einer malerischen Schlucht, die von einer typischen hölzernen „trestle-bridge“ überspannt wird. Dieses Diorama war bereits so in Form eines Segmentkastens gebaut, dass es sich in eine Anlage integrieren ließ ...

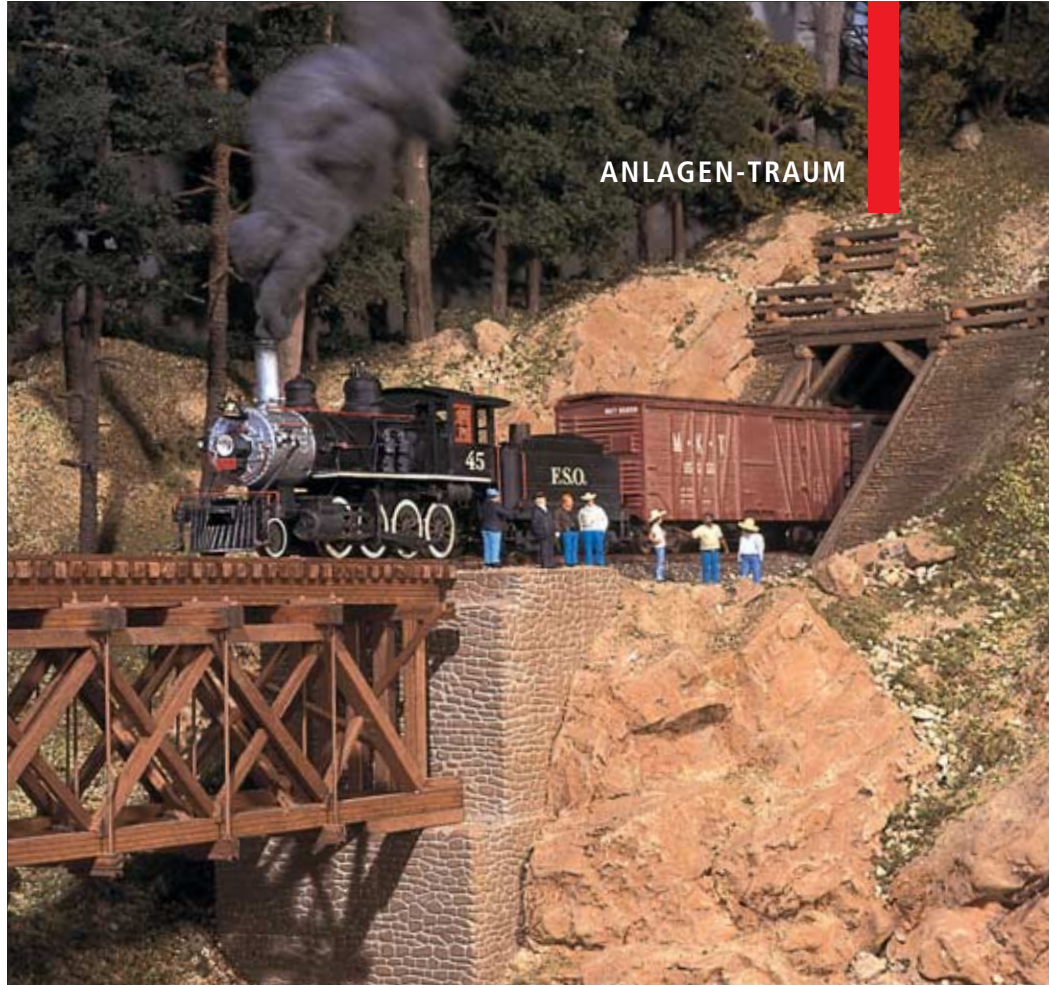
Bei einer Reise nach Mexiko kam ich dann eher zufällig am Bahnhof von Xalapa/Veracruz vorbei. Der Personenverkehr war hier zwar schon seit einigen Jahren eingestellt, Hochbetrieb herrschte aber dennoch – nahezu alle Gleise waren mit Güterwagen der bekannten großen US-Bahngesellschaften voll gestellt, und eine kleine Diesellok rangierte fleißig hin und her. Warum also nicht eine „mexikanische“ Anlage bauen, so der verrückte Gedanke, außerdem macht das außer mir bestimmt sonst keiner ...

Planung und Konzept

Auch wenn genauere Informationen zunächst fehlten, an passenden Fahrzeugen würde es jedenfalls nicht mangeln. So begannen dann die ersten Planungen. Grundlage sollten wieder drei Segmentkästen auf Basis der bewährten „Bur-Module“ mit den Maßen 130 x 65 cm sein. Für das rechte Anlagensegment konnte dabei der bereits erwähnte Kasten mit der Brücke Verwendung finden, an den sich nach links zwei weitere mit einem kleinen Bahnhof anschließen sollten. Der Gleisplan

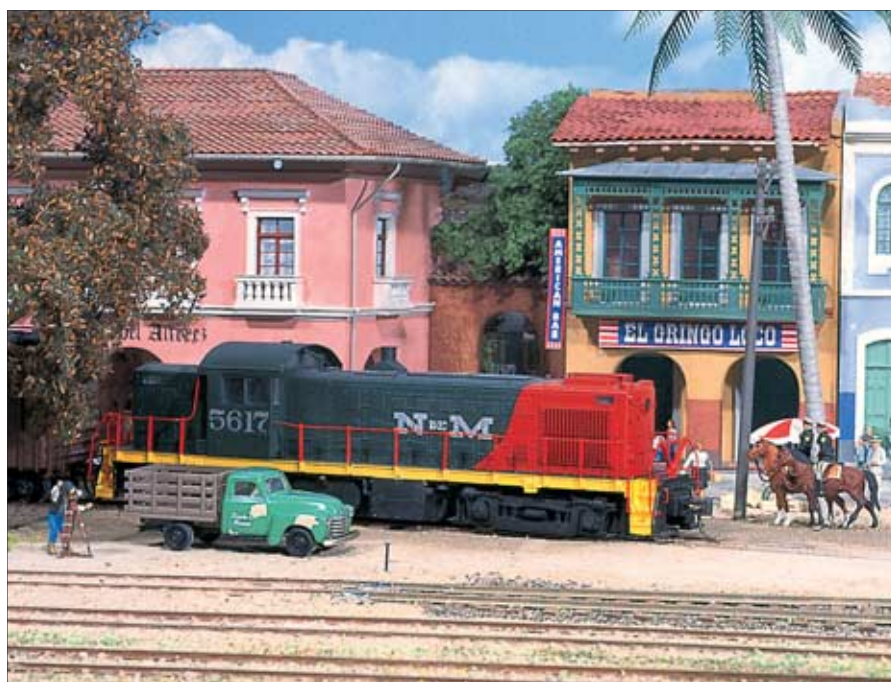
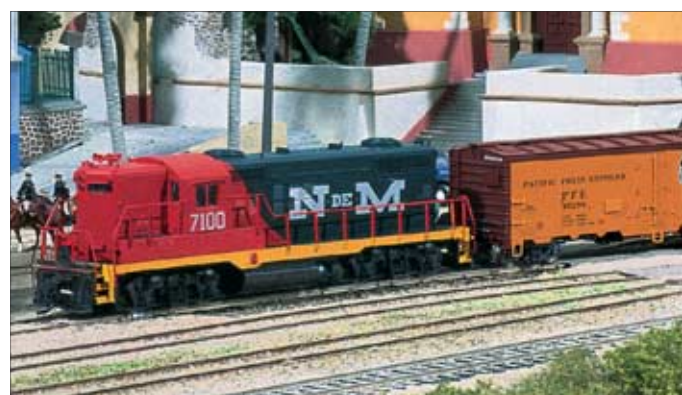
Linke Seite: Tren No. 53 „El Jarocho“ passiert mit einer FA-2 als Zuglok auf seiner Fahrt von Veracruz nach Mexico-Stadt in der kleinen Stadt Coatepec die hoch aufragenden Türme der Kirche des ehemaligen Jesuitenkollegs „San Ernesto de las Higueras“ – so ähnlich könnte es Anfang der Sechzigerjahre durchaus ausgesehen haben.

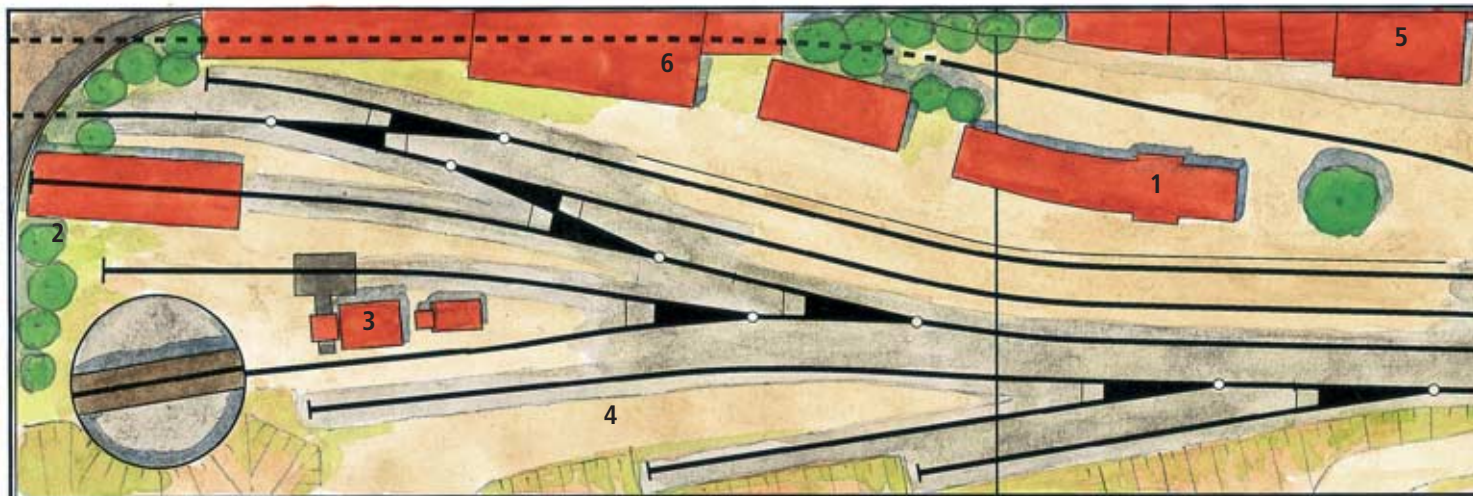
Beim Modell bleibt jedoch noch eine Menge zu tun, bis aus dem Anlagentraum eine Traumanlage wird – so liegt hier das vordere Gleis, das zur Ladestraße führen soll, noch überaus provisorisch im Sand ...



Auf dem rechten Anlagensegment führt die Strecke der „Ferrocarril de Sierra Madre Oriental“ (F.S.O.) auf einer hölzernen Brücke über eine Schlucht.

Die Dieselloks für die „Nacionales de Mexico“ mussten selbst lackiert und beschriftet werden; passende Nassschiebebilder fanden sich dazu von Microscale unter der Art.-Nr. 460-87175 im Walthers-Katalog. Rechts eine GP9 von Lifelike, die RS-1 unten stammt von Atlas.





des Bahnhofs war ebenfalls schnell gezeichnet – er basiert auf dem Entwurf für die Erweiterung meiner Anlage „Hettörp“, der lediglich etwas abgewandelt und um ein kleines Bw mit Drehscheibe und Bekohlungsanlage ergänzt wurde.

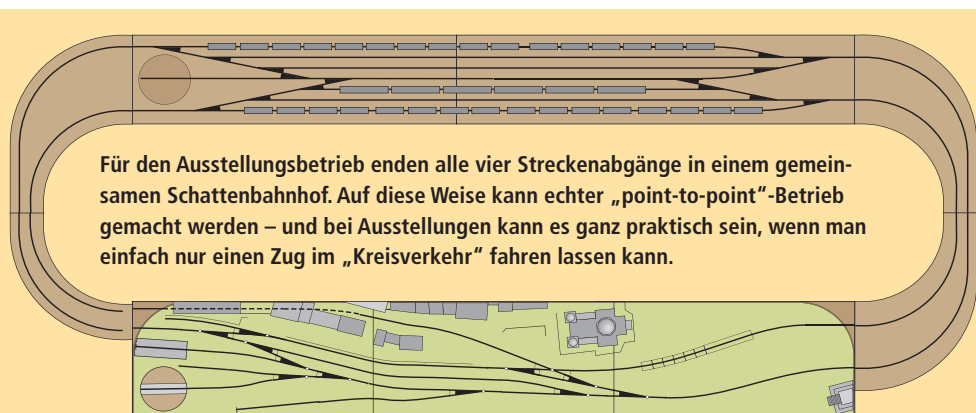
Beim Anlagenthema handelt es sich im Prinzip um eine eingleisige Hauptstrecke, von der eine Nebenbahn – die fiktive „Ferrocaril de Sierra Madre Ori-

ental“ (F.S.O.) – abzweigt. Hauptstrecke und Nebenbahn enden in einem gemeinsamen Schattenbahnhof, der ebenfalls mit einer Drehscheibe zum Umsetzen der Loks ausgestattet ist.

Die Konzeption als Segmentanlage ermöglicht einen variablen Aufbau. Der Schattenbahnhof besteht aus zwei separaten Kästen, die jeweils 195 x 60 cm messen. Für den Betrieb auf einer Ausstellung wird der Schattenbahnhof hin-

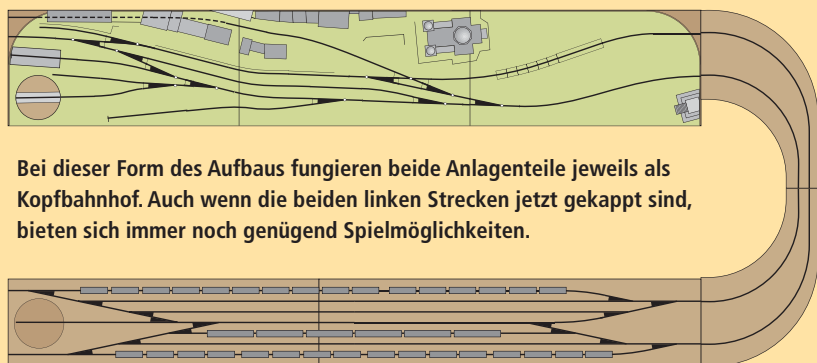
ter der eigentlichen Anlage aufgestellt und mit dieser durch entsprechende Bogensegmente verbunden. Das hat jedenfalls den Vorteil, dass alles gut sichtbar und zugänglich bleibt. Gerade bei Ausstellungen lassen sich mehr oder weniger große Eisenbahnkatastrophen nicht immer vermeiden – so hält sich der Schaden in Grenzen; Platzprobleme dürften in einer Ausstellungshalle auch nicht auftreten.

In den heimischen vier Wänden kann ohnehin nur der ausgestaltete Teil der Anlage fest aufgebaut werden. Für etwas mehr Betrieb muss ich den Schattenbahnhof „fliegend“ aufstellen, diesmal vor der Anlage. Zu diesem Zweck stimmen die Abstände der Gleisabgänge rechts bei Schattenbahnhof und sichtbarem Teil miteinander überein, sodass die beiden rechten Bogensegmente wieder verwendet werden können. Allerdings ist in diesem Fall kein durchgehender Betrieb möglich, da für die linken Bogensegmente derzeit schlicht der Platz fehlt.



Der variable Aufbau als Segmentanlage

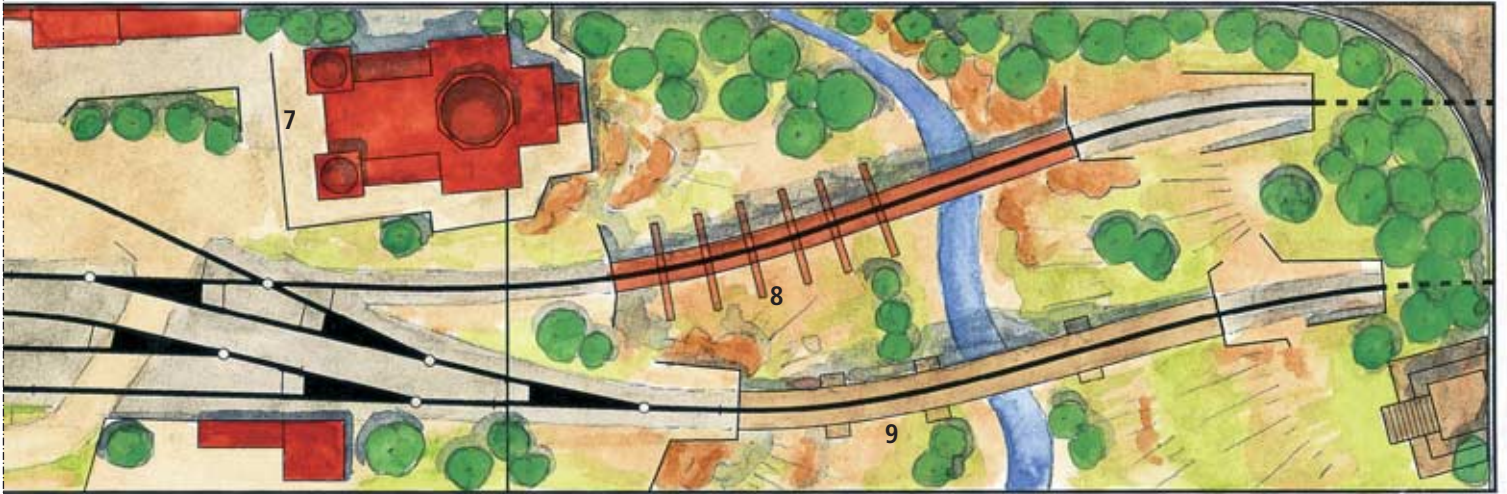
Für Ausstellungen befindet sich der offen zugängliche Schattenbahnhof hinter dem ausgestalteten Teil der Anlage, der hier grün dargestellt ist. Die im Bahnhof abgehenden Strecken werden zu einem Kreis geschlossen. Beim Betrieb in den heimischen vier Wänden muss der Schattenbahnhof derzeit temporär aufgebaut werden und befindet sich jetzt vor der Anlage. Falls einmal ein eigener Raum für die Modellbahn zur Verfügung stehen sollte, könnte sie dort in ähnlicher Form entlang der Wände aufgestellt werden.



Fahrzeuge und Recherche

Zu Beginn meiner Planungen war ich skeptisch, ob sich eine Modellbahn nach mexikanischem Vorbild überhaupt realisieren ließ. So entstand zunächst die völlig fiktive „F.S.O.“, für die ich eine 2-8-0 aus einem Bausatz von MDC Roundhouse, einige passende Personenwagen und einen Caboose des gleichen Herstellers mithilfe eines selbst angefertigten Abreibebogens beschriftete.

So richtig zufrieden stellte mich mein Fantasieprodukt jedoch noch nicht, denn selbst Fahrzeuge nach Vorbildern der „Nacionales de Mexico“ lassen sich verwirklichen, vorausgesetzt, man scheut den Aufwand der Neulackierung nicht. Passende Grundmodelle sind jedenfalls genug vorhanden, entspre-



Der Gleisplan des Bahnhofs Coatepec. Der gestaltete Teil der Anlage besteht aus drei Segmenten, die jeweils 130 cm lang und 68 cm breit sind.

- 1 Empfangsgebäude und Güterschuppen
- 2 Lokschuppen
- 3 Bekohlungsturm
- 4 Ladestraße
- 5 Hotel
- 6 Fabrik „Felipe Kelsen S.A.“
- 7 Kirche und ehem. Jesuitenkolleg „San Ernesto de las Higueras“
- 8 hölzerne Trestlebridge mit der Nebenstrecke der „Ferrocaril de Sierra Madre Oriental“
- 9 moderne Stahlbrücke der „Nacionales de Mexico“

Zeichnung: Lutz Kuhl

Links: Hier wird es eng. Die Gleise der Nebenbahn liegen im Straßenplanum – sowohl Lokführer wie Autofahrer müssen höllisch aufpassen. Zum Glück besteht kein Zweifel daran, wer hier der Stärkere ist ...

chende Schiebebilder zumindest für die Dieselloks finden sich beispielsweise im Angebot von Microscale (www.microscale.com) und sind über Walthers zu bekommen. Athearn bot immerhin letztes Jahr das schöne Modell der USRA 2-8-2 „Light Mountain“ in einer „N de M“-Version an, von Atlas ist für den Herbst eine GP38-2 angekündigt.

Jede Menge Anregungen zum Vorbild bietet zudem der empfehlenswerte Fotoband „N de M in color“ von Matthew J. Herson (Morning Sun Books, ISBN 1-58248-046-X). Außerdem gibt es natürlich noch das Internet – es ist schon erstaunlich, was sich hier mit Hilfe von Google und Yahoo zum Thema alles finden lässt ... lk

Zugkreuzung in Coatepec. Die RS-1 wartet mit ihren „Pacific Fruit Express“-Kühlwagen (Modelle ganz aktuell von Märklin), bis die GP9 mit Rangieren fertig ist.



Bild rechts: Die um 1973 entstandene Luftaufnahme zeigt den Bahnhof Blexen hinter dem Tanklager. Das Stellwerk steht unmittelbar an der Deichschart. Fotos: Rüstringer Heimatbund

Um 1957 wurde das Empfangsgebäude renoviert.

Unten: Gut zu erkennen ist der 1954 entstandene Kopfanleger mit der geschwungenen Zufahrt auf einem Bild von 1958. Die Drehscheibe ist bereits ausgebaut. Die helle Fläche zwischen Bahnhofs- und Werftgelände wurde aufgeschüttet, wie ein Vergleich mit dem Bild rechts zeigt.



Als die früheren „Großherzoglichen Oldenburgischen Staatseisenbahnen“ am 10. April 1905 die 6,6 km lange Streckenergänzung von Nordenham bis Blexen in Betrieb nahmen, erhielt der neue Endbahnhof ein geradezu pompöses Empfangsgebäude, obwohl der Abschnitt Nordenham–Blexen doch nur als Nebenbahn galt! Hauptgrund für die bauliche Opulenz war die Meinung des Großherzogs und seiner Regierung, der unmittelbar am Weserufer gelegene Bahnhof müsse Schiffsreisenden gleich einen entsprechenden Eindruck vom Großherzogtum Oldenburg vermitteln.

Aber nicht nur durch sein Empfangsgebäude fällt der Bf Blexen aus dem üblichen Rahmen. Die Gleisanlage der Station, obwohl Endbahnhof, ist in Keilform angelegt. Empfangsgebäude und Bahnsteige kamen im Winkel zwischen zwei Hauptgleisen zu liegen. Darüber hinaus wurde der Bahnhof,

Bahnhof Blexen als betriebsintensiver Anlagenvorschlag

Viel Betrieb rings um das Schloss am Meer

Zimmerfüllendes Betriebsdiorama oder handliches Modellbahn-Transportstück? Die ungewöhnliche Vorlage der unmittelbar am Nordseestrand gelegenen Station Blexen an der Wesermündung hat Ivo Cordes für beide Fälle planerisch aufbereitet. Vorher beschäftigt sich Ulrich Rockelmann mit der Vorbildsituation im Wandel der Zeit.

um eine bequeme Verbindung zur Weserfähre hinüber nach Bremerhaven zu schaffen, außerhalb des Weserdeiches gebaut. Bei Sturmflut standen die Bahnanlagen wiederholt unter Wasser.

Bereits in MIBA 9/69 berichtete

G. Schindler über diesen ungewöhnlichen Bahnhof und schrieb damals: „Die Strecke wurde früher mit der BR 38 und BR 55 befahren, gelegentlich auch mit der BR 50. Mit Letzterer konnte nur an der Weserseite gefahren werden,



Opel und VW-Käfer vermitteln Epoche III pur und geben dem Empfangsgebäude im Vergleich mit Fotos aus anderen Epochen etwas Zeitloses.

Foto: Rüstringer Heimatbund

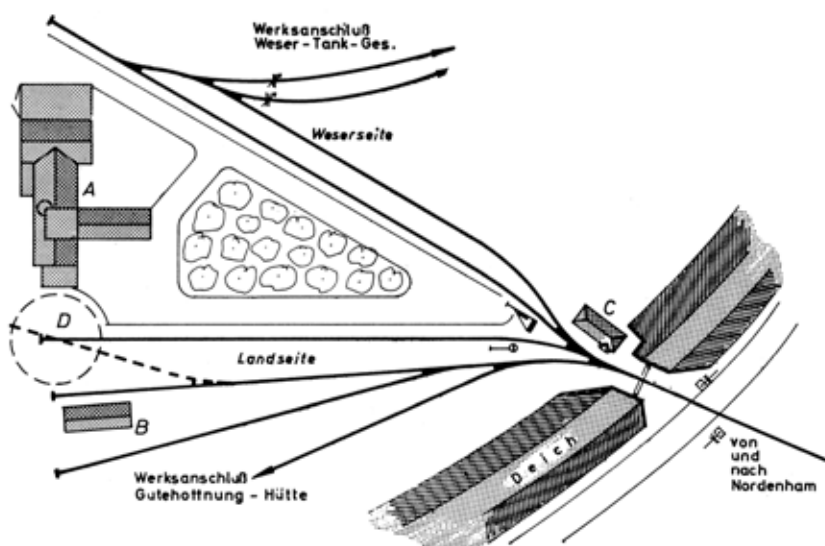


Im August 2002 zeigt sich das einstige Empfangsgebäude von Blexen als wenn die Zeit stehen geblieben wäre. Heute beherbergt es ein Restaurant. Da sich das Empfangsgebäude aus keinen bekannten Bausätzen erstellen lässt, ist der Selbstbau gefordert. Das Ergebnis wird ein unverwechselbares Gebäude als Blickfang sein.

Foto: Ivo Cordes

Skizze des Gleisplans mit asymmetrischer Doppelweiche im Bereich der Bahnhofseinfahrt.

Zeichnung: Ulrich Rockelmann



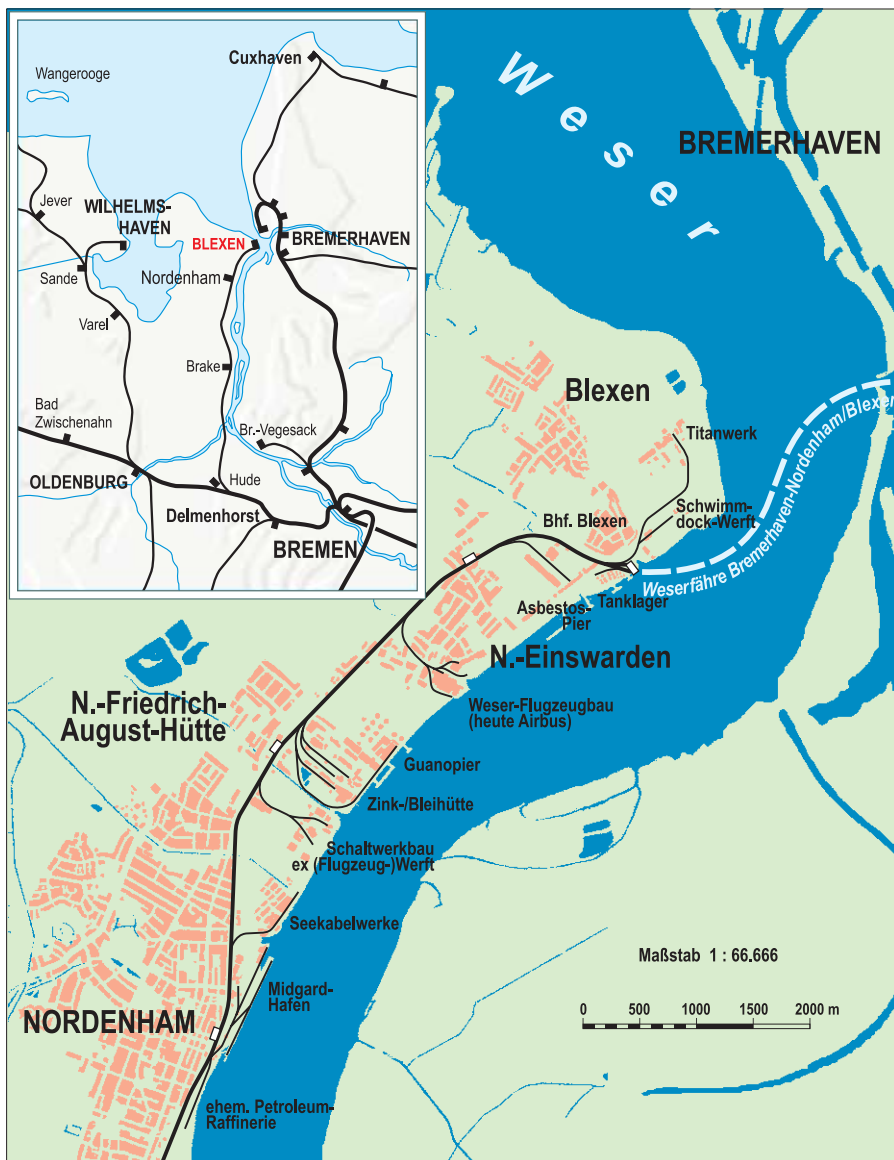
weil die Drehscheibe zu klein war. Aber auch der Gleisstutzen am Ende des Gleises war gerade so lang (oder kurz – ganz wie man will), dass die Lok genau zwischen Prellbock und Weiche passte. Sie musste den Zug mit dem Tender voran zurückfahren. Mit den anderen Maschinen wurde an der Landseite eingefahren, die Lok wurde per Hand auf der Drehscheibe gewendet und über das Schuppengleis umgesetzt. Ein ähnliches Geduldsspiel ist das Rangieren mit Kesselwagen für die WTG an der Weserseite. Es handelt sich also um eine modellbahnähnliche Platznot. Die Drehscheibe wurde ausgebaut, nachdem der Dampfbetrieb eingestellt wurde. So steht man heute da und fragt sich, warum die Gleise an der Landseite nicht parallel verlegt sind. Das Stellwerk am Deichtor ist nicht mehr in Betrieb. Geblieben ist das Ausfahrtsignal Hp 2. Meiner Meinung nach auch kurios, weil ausfahrende

Züge bei der Kürze des Gleises sowie so nicht mit höherer Geschwindigkeit über die Ausfahrtsweiche fahren können und bis zum nächsten Bahnhof keine Weichen eingebaut sind. Es könnte sein, dass die Züge grundsätzlich nicht schneller als 40 km/h fahren sollen. Interessant ist die Dreiwegweiche in der Einfahrt und die ganz dicht angesetzte Rechtsweiche für das Umsetzgleis, sodass es eigentlich eine Vierwegweiche wäre. Heute wird der Personenverkehr mit einem ETA 150 abgewickelt, im Berufsverkehr (Arbeiter nach Bremerhaven) mit einer V 100 oder V 160 und Umbauwagen B4yge. Im Güterbereich erscheint die V 100.“

Nachdem die DB am 1. Juni 1980 den Schienenreiseverkehr zwischen Nordenham und Blexen einstellte – zuletzt gab es noch montags bis freitags neun und samstags drei Triebwagenpaare –, wurden in der Folgezeit die Gleisanlagen der Endstation stark rück-

gebaut. Aber noch im Herbst 1988 präsentierten sie sich wie folgt: Auf der „Weserseite“ bestanden noch das Bahnsteig- und Umfahrgleis. Der WTG-Anschluss schien nicht mehr bedient zu werden, zudem war die zweite Weiche bereits ausgebaut. Völlig verändert hatte sich die „Landseite“ des Bf Blexen. Sämtliche Ortsgütergleise einschließlich Güterschuppen existieren nicht mehr; auf dem ehemaligen Bahngelände ist nunmehr ein Großparkplatz. Lediglich das Gleis in Richtung Groden führt am Parkplatzrand entlang nach Norden. Hinter zwei Bahnübergängen zweigte der Anschluss GHH/MAN rechts ab, während das Industriegleis in einem leichten Bogen nach links schwenkte. Anschließend war u.a. eine Firma, die bisweilen traurige Presse-Schlagzeilen lieferte (Stichwort: „Dünnsäure-Verklappung“).

So war schon 1988 vom einstigen Glanz des Bf Blexen wenig übrig ge-



Oben: Aus dem amtlichen Stadtplan Bremerhaven von 1959 ist die Anlage des Bahnhofs Blexen für den von uns betrachteten Zeitraum gut erkennbar. Bezüglich der tatsächlichen Weichenlagen wurde etwas freizügig gezeichnet.

Zeichnung: Vermessungsamt Bremerhaven

*) Der Kopffähren-Anleger mit der geschwungenen Zufahrt ist 1954 hinzugekommen.

Links: Die 1905 in Betrieb genommene Bahnverbindung zwischen Nordenham und Blexen erschloss unter anderem einen stark industriell geprägten Streifen entlang des linken Unterweser-Ufers. Für den Umweltbewussten war die Liste der Gewerbe-Anrainer schon seit jeher ziemlich schwere Lektüre.

blieben. Öffentlichen Güterverkehr gab es nicht mehr, so dass lediglich der GHH/MAN-Gleisanschluss im Bahnhofsbereich bedient wurde. Die Übergabefahrten auf dem Industriegleis Groden passierten den Bahnhof normalerweise „im Transit“.

Verschwunden waren auch Signale und Stellwerk. Die DB bediente die Strecke Nordenham–Blexen im Zugleitbetrieb. Zum 1. Juni 1998 folgte der völlige Rückzug der DB aus Blexen: Der Endabschnitt Einswarden–Blexen wurde stillgelegt.

Allerdings gibt es inzwischen Vorschläge, einen etwaigen künftigen Stadtbahnverkehr Bremen–Hude–Nordenham bis Blexen auszudehnen. Positiv fällt der gute bauliche Zustand des Empfangsgebäudes auf: Es beherbergt einen Gastronomiebetrieb, von dem sich ein interessanter Blick auf die verwaisten und zugekrauteten ehemaligen Bahnanlagen bietet.

Ulrich Rockelmann

Planungsobjekt Blexen

Das Nebeneinander von Bahn und Wasser hat es mir bei vielen Planungsprojekten immer wieder angetan. Vielleicht kein Wunder, da ich den größten Teil meines Lebens nahe der Küste in Hafenstädten verbracht habe. Dabei hatte ich bis jetzt eine günstige Vorlage immer übersehen, die ich praktisch jahrelang direkt vor der Nase hatte. Blexen liegt gegenüber Bremerhaven – Heimatort zu meiner Zeit als Schüler und Heranwachsender – in Sichtweite am anderen Ufer der sich hier zur Nordsee verbreiternden Weser. Die kleine Seereise mit der dorthin übersetzenden Fähre war dann aber wohl jedes Mal zu aufregend, als dass ich bei solcher Gelegenheit noch einen Blick für die Bahnanlagen in Blexen übrig gehabt hätte.

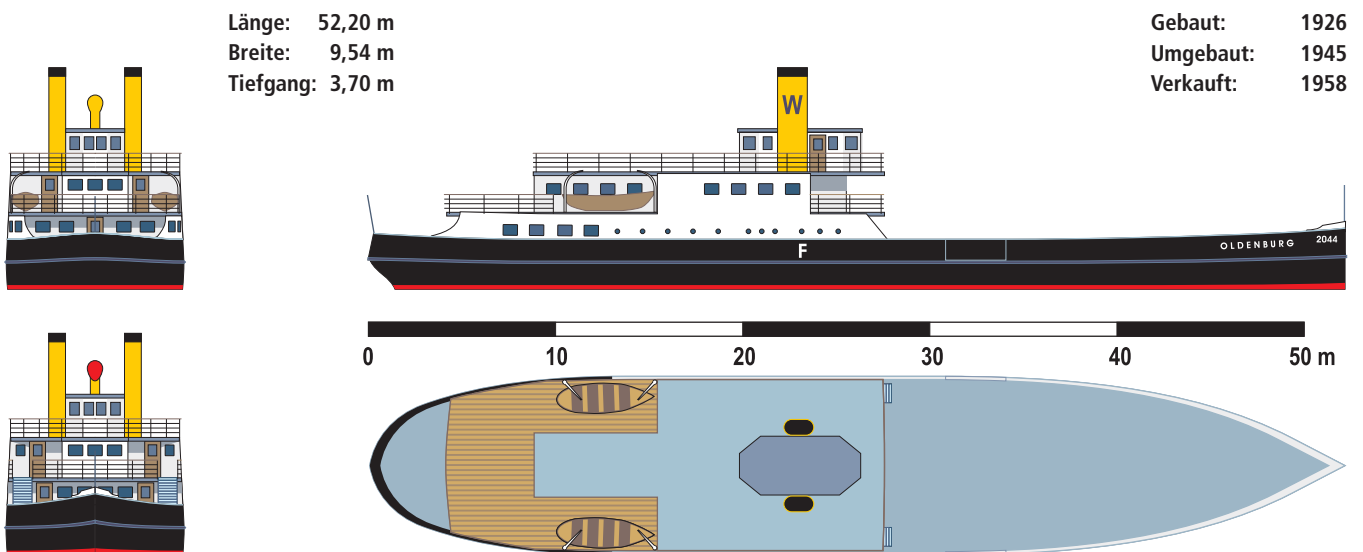
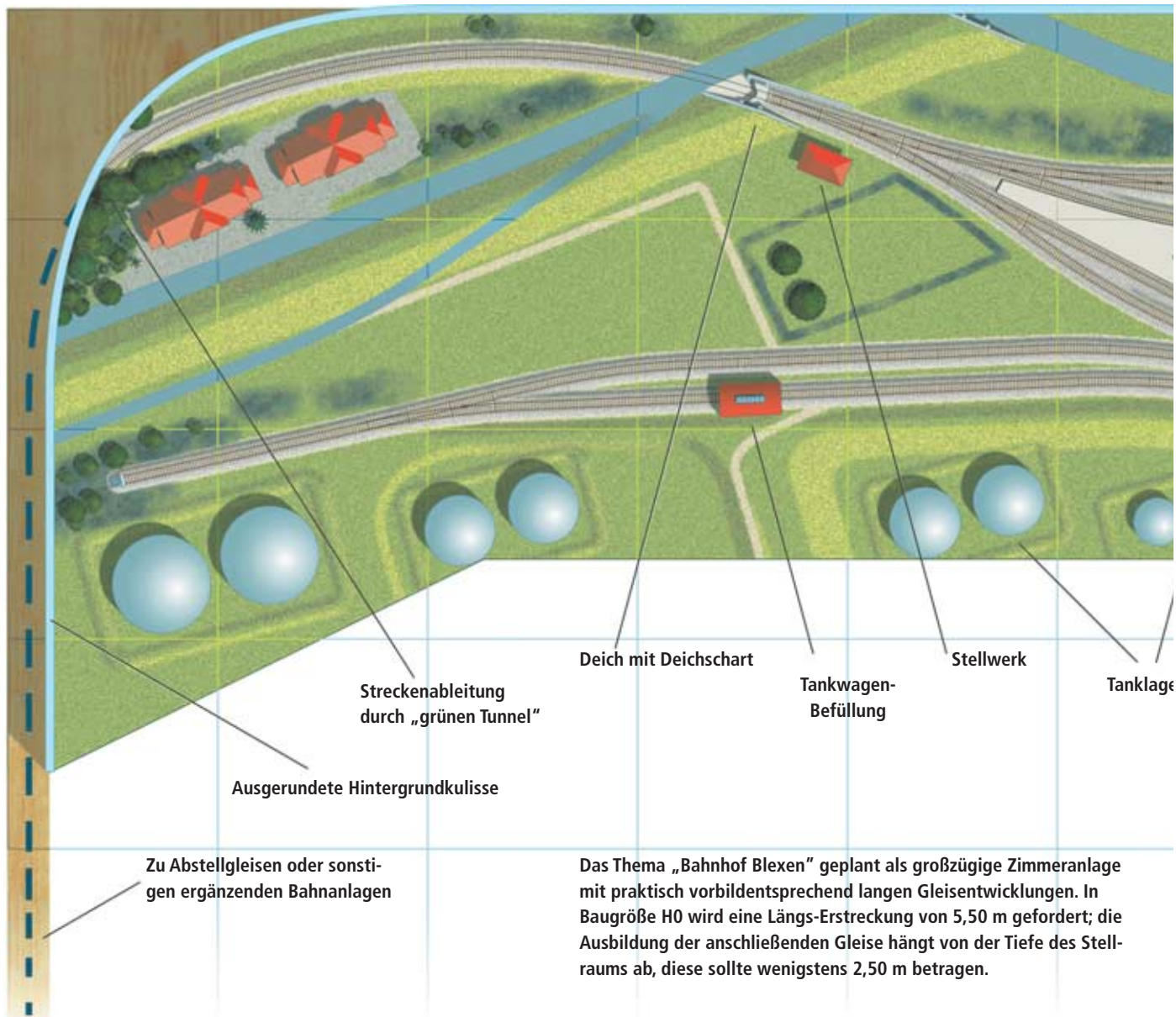
Heute machen Zäune und eine sprießende Vegetation es nahezu unmöglich, sich noch eine Vorstellung von

der damals intakten Bahnwelt zu machen. Im mittlerweile herangewachsenen Urwäldchen liegen allerdings noch Rudimente von Gleisen und Weichen; genauere Erkenntnisse könnte der entschlossene Forscher sich mit dem Einsatz der Machete verschaffen.

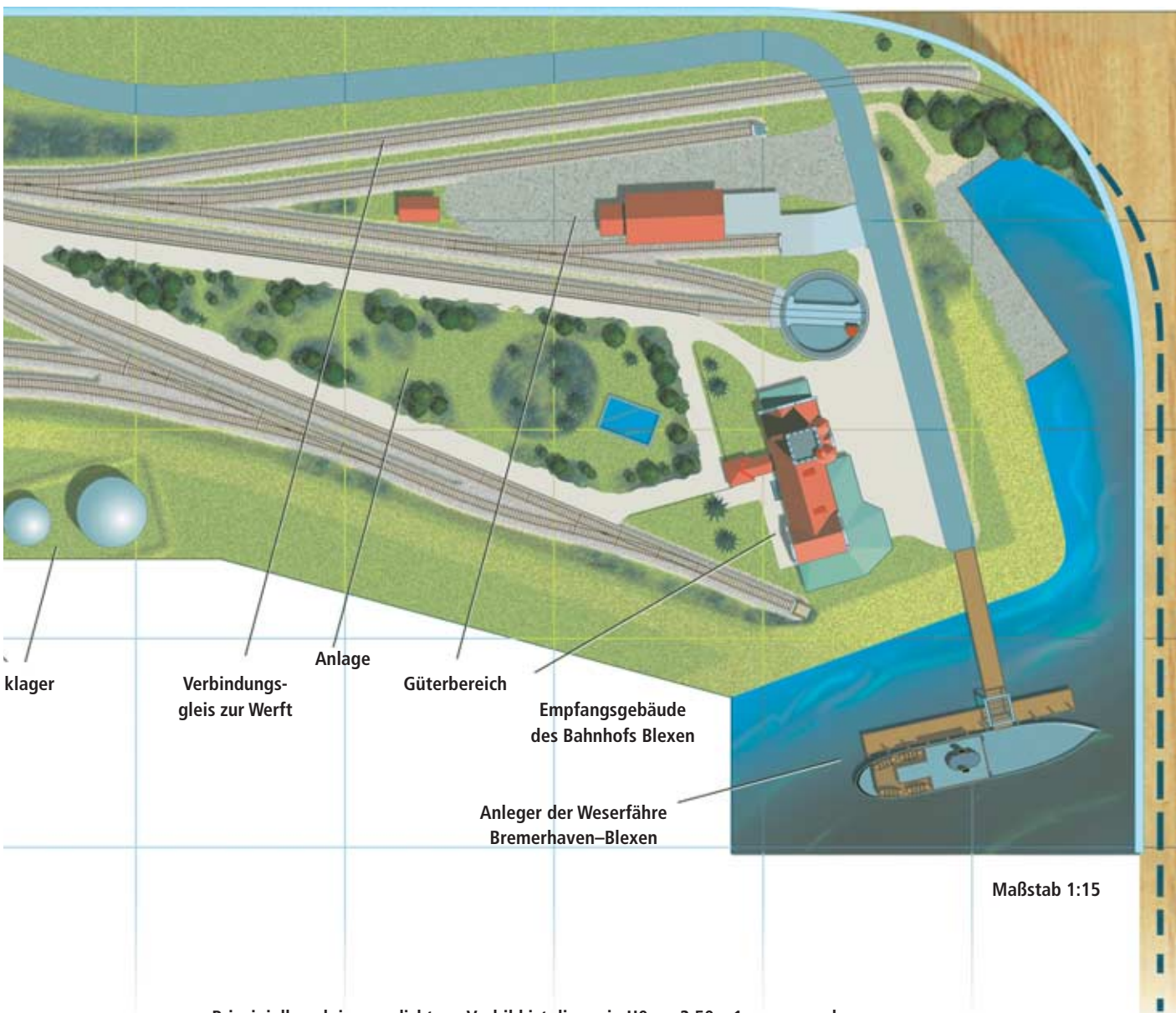
Was macht nun die Vorlage Blexen für die modellmäßige Nachbildung so interessant? Die Ausdehnung der Anlagen beschränkte sich auf ein Areal, das bei maßstäblicher Umsetzung in H0 die Maße eines zwar nicht kleinen, aber durchaus gängigen Zimmers nicht sprengen würde. Dabei wäre das betriebliche Angebot doch um einiges lebhafter, als es eine vielleicht noch aufzutreibende Vorlage von gleich kompaktem Format – etwa eine Lokalbahn-Station in Bayern – aufzuweisen hätte. In die Situation sind eine ganze Reihe interessanter Zutaten einbezogen, die zum Nachbau reizen könnten. Das Eigenbaupensum bleibt aber überschaubar und selbst wenn nicht bis zur letz-







Dampffährschiff „Oldenburg“ der Weserfähre GmbH Bremerhaven–Blexen (Maßstab 1:400)

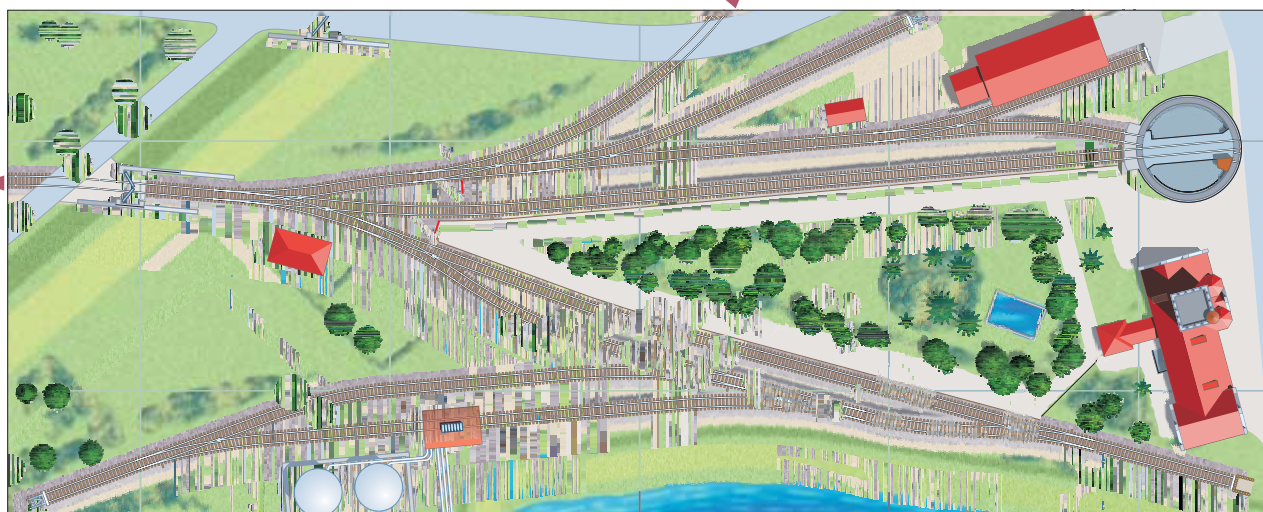


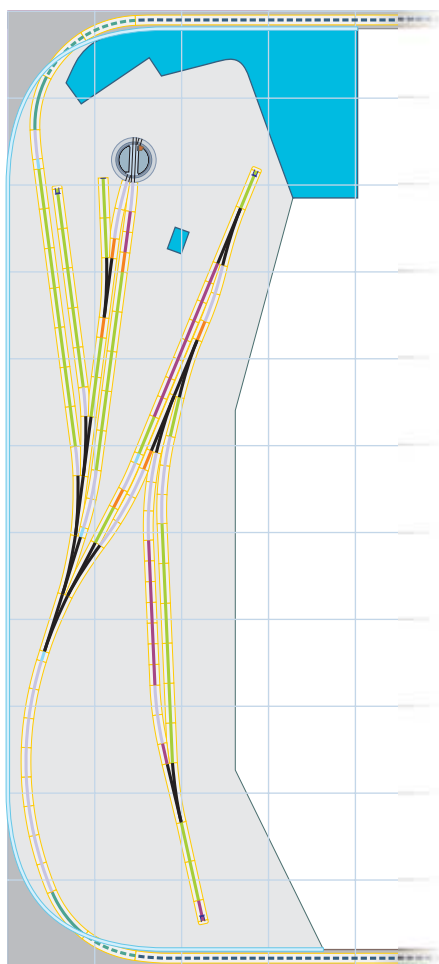
Prinzipiell noch immer dicht am Vorbild ist dieses in H0 ca. 2,50 x 1 m messende Anlagenstück gehalten. Die Dimensionen lassen an ein noch leicht zu transportierendes Teil einer Segment- oder Modulzusammenstellung denken. Zum unmittelbaren Vergleich der Platzansprüche wird der Vorschlag für das entsprechende Anlagensegment im gleichen Maßstab wie die oben stehende Zimmeranlage aufgezeigt.

Evtl. Fortsetzung des Anschlussgleises auf einem Ansatzsegment

Maßstab 1:15

Fortsetzung der Strecke auf Segmenten, Modulen oder als Fiddle-Yard





Die Dimensionen der links abgebildeten Zimmeranlage legen im Selbstbau verlegtes Gleismaterial nahe. Für den zeitgestressten Anlagenbauer wurde im Beispiel die Verwendung von Roco-Line-Gleisen mit 10°-Weichen berücksichtigt.

Gerade Gleisstücke		DG1, 119 mm
		G 1/4, 57,5 mm
		G 1/2, 115 mm
		G, 230 mm
Distanzstücke		D8, 8 mm
		D12, 12,5 mm
		D4, 4 mm
Gebogene Gleisstücke	5°	R 20, r 1962 mm
	15°	R 10, r 888 mm
	30°	R 9, r 826,4 mm
		R 6, 604,4 mm
		Flexgleis, angepasst
		Prellebock

Bei der stärker komprimierten Segmentanlage liegt die Verwendung der 15°-Weichen nahe. In beiden Fällen kommt die 16-m-Dreh-scheibe von Fleischmann in die engere Wahl.



ten Konsequenz nach Vorbildmaßen gearbeitet wird, sollte am Ende ein charaktervolles Modellergebnis mit eigenem Flair stehen.

Die beiden vorgelegten Planungsvarianten sollen in etwa die diskutablen Extreme denkbarer Umsetzungen – vorbehaltlich des wirklich kompromisslos maßgetreuen Nachbaus – illustrieren. Dazwischen bleibt wohl genügend Spielraum für eine Modellumsetzung nach eigenen Vorstellungen, speziell auch in Anpassung an individuell angebotene Raumvorgaben. Beide Varianten berücksichtigen den Einsatz gängigen Stückgleismaterials. Für den größeren zimmerfüllenden Plan geschieht das um aufzuzeigen, wie die Gleisverlegung entsprechend gelöst werden könnte, falls tatsächlich Zeit oder Selbstvertrauen fehlen sollten, es mit dem Einsatz von Flexgleisen oder – wie es hier durchaus zu überlegen wäre – dem komplett eigenständigen Gleisselbstbau zu versuchen.

Echte Maße im Zimmerformat

Bei dem zimmerfüllenden Plan entspricht die Gleiserstreckung zwischen dem Durchlass im Deich und den Prelle-

böcken bis auf wenige Meter maßstäblich dem Original. Allerdings wurde der vorbildgegebene Gleisfächer hier etwas geringer gespreizt. Denn die Szenerie geht erheblich in die Tiefe, bei der die Zugriffsmöglichkeit auf die hinteren Gleise beginnt problematisch zu werden.

Das Schaubild orientiert sich nicht exakt an der Wirklichkeit, sondern an den modifizierten Verhältnissen des Modellvorschlags. Allerdings gibt es eine szenische Fortsetzung jenseits der Anlagenkanten wieder; die aufgezeichnete Umgebung orientiert sich wiederum weitgehend an den Vorbildgegebenheiten. Womöglich möchte man das Thema ohnehin in einer kleineren Baugröße aufnehmen, wobei die Chancen zur Darstellung einer weiter gefassten Umgebung naturgemäß steigen. Insbesondere die für den Maßstab 1:250 erhältlichen Schiffsmodelle aus Papier könnten zu einer Entscheidung für Z (1:220) verführen, wobei dann dem Wasserweg ein größerer Anteil der gestalteten Verkehrslandschaft eingeräumt werden könnte.

Allerdings sind im Schaubild auch einige gewollte Abweichungen gegenüber der Realität verzeichnet. Die Deichlinie

– die laut Karte offenkundig hier „immer geradeaus“ verläuft – vollführt in der Modellempfehlung eine deutliche Biegung. Beim Vorbild stellte sich das breit gelagerte Deichvorland als öde Brachfläche oder Lagerplatz dar. So ließen sich aber etwas attraktivere Bestandteile in die unmittelbare Umgebung der Bahn einbeziehen. Der Deich gibt zumindest ein günstig zum Hintergrund abschließendes Element ab, sei er nur auf die Kulisse gemalt oder real gestaltet, eventuell im Verband mit dahinter aufragenden Halbbreliefhäusern.

Immerhin zwei Gleisanschlüsse sorgen für einen regeren Güterdurchsatz. Vollwertig in der Gleisentwicklung ist der Anschluss des Tanklagers durchgebildet. Gleich auf den ersten Blick sieht man, dass das Hinein- und Herausrangieren selbst kurzer Kesselwagen-Verbände ein reichlich langwieriges Vorhaben gewesen sein muss, da die Ausziehlänge bis zum Prellebock neben dem Empfangsgebäude sehr knapp ist. Diese Vorlage, so viel muss man sehen, taugt nur für den Rangierliebhaber und Gemütsmenschen in Personalunion.

Der andere Anschluss führte vorzeiten zu einer auf Schwimmdocks spezialisierten Werft, was in H0 ein erheb-

lich Fläche verzehrendes und etwas abseitiges Thema wäre. In diesem Vorschlag führt das Gleis „ab in die Kulissen“, woran anschließend die Abteilungen für angenommene Transporte auf geeigneten Fiddlegleisen abgestellt und neu gebildet werden sollen.

Auch die Strecke Richtung Nordenham verschwindet nach Durchfahrt eines „Grünen Tunnels“ hinter der herumgebogenen Hintergrundkulisse. Wie die weitere Anordnung und Ausgestaltung der an diese Abgänge anschließenden Schattenbahnhöfe, Fiddle Yards oder auch ausmodellierter Streckenfortsetzungen aussehen könnten, soll hier nicht weiter vertieft werden. Das hängt zu einem guten Teil auch von der Rauntiefe ab, deren Erstreckung hier offen gelassen wird. Der szenisch ausgestaltete Abschnitt beansprucht eine Wandlänge von 5,50 m. Mit der Breite des Zimmers könnte es bereits mit ca. 2,50 m sein Bewenden haben.

Das Thema als Reiseutensil

Allerdings bewegen sich die genannten Maße in Größenordnungen, die nicht gleich dutzende von Nachbauten zur Folge haben dürften. Angesichts der gewiss nicht reizlosen, aber dennoch beschränkten Betriebsmöglichkeiten erleidet das Motiv wohl keinen allzu großen Schaden, wenn es einer stärkeren Komprimierung unterworfen wird.

Bei der alternativ dazu getroffenen Entwicklung des deutlich geschrumpften Entwurfs ließ ich mich einfach davon leiten, wie sich die Gleise unter Einsatz noch akzeptabler 15°-Weichen und standardisierter Steckgleise zu einer in den Proportionen stimmigen Replik mit kompakten Außenabmessungen zusammenfügen ließen. Das führte zu jener Empfehlung für ein Szenenbrett mit den Maßen von rund 2,5 x 1 m. Auch hier will ich offen lassen, ob und auf welche Weise es mit weiteren Anlagenkomponenten in einen größeren betrieblichen Zusammenhang gebracht wird. Die Abmessungen legen aber nahe, dieses Szenenstück für den Verbund mit weiteren Segmenten oder Modulen vorzusehen. Dafür sollte es zugunsten besserer Transportmöglichkeiten in zwei Segmente teilbar ausgeführt werden.

Vielleicht verfängt ja der aus den Karten ersichtliche Charakter der Bahnverbindung Nordenham–Blexen hinreichend, dass sich eine Gruppe von Modellbahnern zu einer stückweisen

Nachbildung zusammenfindet. Die wie an einer Perlenschnur entlang dem Ufer aufgereihten Industrien sind rückwärtig allesamt an die Bahnstrecke angeschlossen. Das könnte allerlei interessante Güterbewegungen und Zugbildungen ergeben.

Schwer wird sich allerdings tun, wer auf der Modellbahn nur die rechte „Correctness“ gelten lassen will. Im wahren Leben sorgten mehrere hier angesiedelte Unternehmen schon für hinreichendes Naserümpfen bei tatsächlichen oder aus Berufung „Betroffenen“. Sei es wegen der direkten Ruchbarkeit (Hüttenbetrieb, Guano), festgestellter Unverträglichkeiten (Titan-Dünnsäure, Asbest) und was es sonst an Vorbehalten gegen Produkte und Firmen so gibt, wo schon mal Stukas gebaut wurden oder Bombenzüge rollten.

Schloss am Meer

Selbst für das Entstehungsdatum um 1906 stellt die historistische Architektur des Empfangsgebäudes Blexen einen nicht ganz rational einzuordnenden Sonderfall dar. Für den Bautyp ist die Silhouette einer Burg bereits ungewöhnlich, noch mehr ist sie es angesichts des Standorts am Meer. Zwar frönte man im 19. Jahrhundert durchaus einer Burgenromantik, aber das zumeist weitab im Binnenland.

Vielleicht stellt das Empfangsgebäude Blexen gerade deshalb eine reizvolle Herausforderung für den Selbstbauer dar. So schnell würde sein Modell wohl nicht mit irgendwelcher „Fertigware“ verwechselt werden und umgekehrt findet sich in den Sortimenten auch so recht kein passender Bausatz, der hinlänglich als Statthalter in dieser Position dienen könnte.

Glücklicherweise lässt sich das Gebäude auch noch heutigentags an Ort und Stelle begutachten, überdies in nahezu dem unveränderten Erscheinungsbild, das es bereits vor dem Ersten Weltkrieg besaß. Nach dem Fortfall der Bahnhofsfunktion hat sich für den ansonsten in tadellosem Erhaltungszustand befindlichen Bau mittlerweile der Name „Weserschlosschen“ eingebürgert, gleich lautend mit dem darin befindlichen Restaurant. Bei gepflegter Küche und in angenehmem Ambiente kann man von hier aus wie ehemals genießerisch den Blick über das Wasser und das Treiben beim Fähranleger schweifen lassen. Für den kleinen Vorschlag einer Segmentanlage wurden –

den räumlichen Proportionen zuliebe – allerdings die einstöckigen Anbauten des Restaurationsbetriebs fortgelassen. In diesem Zustand zeigte sich der Bahnhof zumindest auch einmal für kurze Zeit nach der Eröffnung.

Die betrieblichen Nebenanlagen des Bahnhofs beschränkten sich auf das Wesentliche. Schuppen, Rampe und Ladestraße beanspruchten nicht mehr Raum als eben nötig. Ein recht interessantes Detail war die in einer Art gemauertem Kessel und mit umlaufendem Geländer eingefasste handbetätigte Drehscheibe. Es spricht vieles für einen Typ von 18,2 m Durchmesser. Obwohl die Zahl der Weichen und Signale sich in Grenzen hielt, wurde auch ein recht stattliches Stellwerk im sachlichen Zwischenkriegs-Baustil errichtet. Die zwischen den stark auseinanderstrebenden beiden Bahnsteigen gelegene Grünanlage hatte den Charakter eines kleinen Parks.

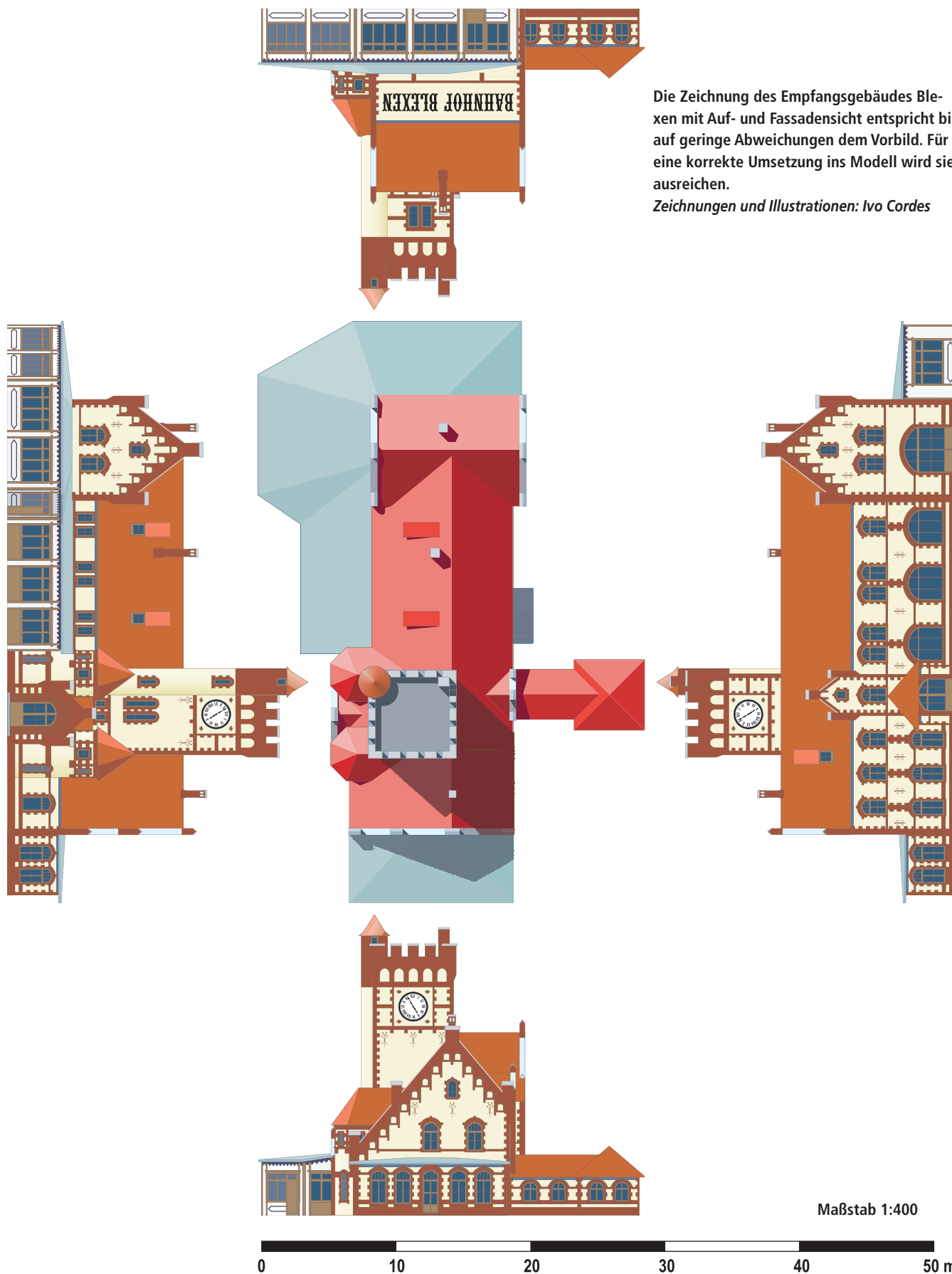
Gleich gegenüber dem Bahnhofportal, im Schaubild ganz vorne, lag ein kleiner Hafen, der sich wie gemacht aus den entsprechenden Ausstattungskarteln aus den Programmen von Wegass, Kibri, Brawa und Artitec darbot.

Eine eigenständige Bastelarbeit von einigem Anspruch hingegen würde der Anlegesteg der Weserfähre darstellen. Hier wird die frühere Einrichtung gezeigt, die mit geringeren Ausmaßen als die heute in Gebrauch stehenden Anlagen und Fährschiffe auskam. Die Risszeichnung eines der hier eingesetzten Fährschiffe wurde lediglich nach Fotos angefertigt, nicht einem exakten Plan. Ebenso wie die Zeichnung des Bahnhofsgebäudes kann das vielleicht für eine Nachbildung genügen, die zum privaten Gebrauch nicht gleich mit Museumsqualität daherkommen muss.

Ähnliches wird man bei der Gestaltung des benachbarten Tanklagers auch in Erwägung ziehen dürfen, findet sich doch eine ganze Reihe von halbwegs hierzu passenden Bausätzen im Angebot der einschlägigen Anbieter.

Neben allerlei sonstigen maritimen Details sollten auch die typischen Durchlässe sowohl für Bahn als auch Straße im Deich Beachtung finden. In diesen so genannten Deichscharten sorgen bei extremen Hochwassern dichtzuklappende Stemmtore dafür, dass die Fluten außendeichs bleiben. Für den Bereich des Bahnhofs Blexen hieß es aber zuweilen dann „Land unter“.

Ivo Cordes







Fahrdiorama für H0 und H0m

Kleiner Traum

Raus aus der Vitrine und rein in die Landschaft wollte Peter Creola mit seinen Eisenbahnmodellen. In einer fünf Quadratmeter großen Werkstatt hat er sich seinen Traum in Form einer An-der-Wand-entlang-Modellbahn realisiert. Mit diesem Beitrag möchte er allen unter Platzmangel Leidenden Mut machen.

Für mehr als eine Vitrine reichte der Platz in der Wohnung nicht aus. Denn schon das MIBA-Lesern bekannte H0e-Diorama Waldwil (MIBA 6/1998, S. 72ff.) und das Eigenbau-Modell der Dampflokomotive Waldenburg im großen Maßstab 1:6 sind dort zu bewundern.

Bekannt als Tüftler und einer, der das Unmögliche möglich machen will, begann Peter Creola erstmals gedanklich mit der Möglichkeit zu spielen, in seiner winzigen Werkstatt – die Hälfte des Kellerabteils – eine Modellbahn zu planen. Von Anfang an war klar, dass die

Züge, Züge, Züge! Peter Creola wollte seine schönen Eisenbahnmodelle aus der Vitrine befreien und während der Fahrt in passender Landschaft genießen können. Ein Dreischienengleis auf der unteren Ebene ermöglicht auch „Rhätischen Raritäten“ wie dem Schmalspur-Krokodil Ge 6/6 freie Fahrt (links).

Fotos: Daniel Wietlisbach

beschränkten Platzverhältnisse den Bau eines Bahnhofes nicht zulassen würden. Dafür sollten die Züge auf großzügig verlegten Gleisen und in schöner Landschaft verkehren können.

Vom Traum zur Realität

Verschiedene Fahrzeuge in den Spurgrößen H0 und H0m zierten besagte Vitrine im Wohnzimmer. Deshalb mussten zumindest im Schattenbahnhof einige Kompositionen Platz finden. 18 Züge, um genau zu sein –, geplant ist bereits die Erweiterung für 20 – finden auf den auf zwei Ebenen angeordneten 14 Gleisen Platz.

Durch Knopfdruck werden bis zu sechs Weichen gestellt und der Fahrimpuls gegeben. Jede Garnitur hat ein fest zugeteiltes Gleis im Abstellbahnhof. Teilweise sind zwei kurze Züge auf jeweils einem Gleis abgestellt. Sobald der erste Zug den Schattenbahnhof verlassen hat, rückt der zweite vor und macht damit hinter sich den Platz frei für den





Die badische IVh ist mit dem durch einen BLS-Wagen ergänzten Rheingold im Schweizer Mittelland unterwegs. Im Vordergrund das Dreischienengleis, das auch den gelegentlichen Einsatz von Schmalspurfahrzeugen erlaubt.

Nicht nur viele Details wie dieser Weichenstellhebel (unten) wurden von Peter Creola selbstgebaut. Das kleine Dampfschiff (rechts) schuf er sogar in 1:1 für Spritztouren auf dem Thunersee.



von der anderen Seite zurückkehrenden ersten Zug.

Die Gleise auf den beiden Ebenen können völlig unabhängig voneinander befahren werden. Das auf dem sichtbaren Bereich gebaute Verbindungsgleis hat sich nicht bewährt und wird nur noch selten befahren. Entsprechend verrostet und stark von Vegetation überwuchert ist es denn auch.

Um die Schmalspurkompositionen in Betrieb nehmen zu können ist auf der unteren Ebene ein Dreischienengleis verlegt. Insgesamt sind immerhin acht

Meter freie Strecke sichtbar – kaum zu glauben, wie im Traum eben.

Etwas mehr als „nur“ Landschaft hat auf dem linken Anlagenschenkel Platz gefunden: Ein Bootshaus in Holzbauweise, das hauptsächlich Erholungssuchenden dient, wie man an den Aktivitäten einiger Preiserlein unschwer erkennen kann – vielleicht zur Freude der vorbeifahrenden Reisegäste in den Zügen? Im Privathafen des Hauses hat das Dampfboot „Fünkli“ angelegt. In Originalgröße existiert dieses Kleinod ebenfalls. Es wurde von Peter Creola

selber gebaut und kann bei schönem Wetter auf dem Thunersee bewundert werden. Das sieben Meter lange Boot ist für neun Passagiere zugelassen, die Dampfmaschine leistet 3 PS. Das Bootshaus mit Umgebung ist ebenfalls die Erfüllung eines Traumes – vorerst jedoch in 1:87!

Guckkasten-Prinzip

Fast schon als Markenzeichen des Erbauers kann der einem Guckkasten ähnelnde Aufbau gelten. Hinter der Sicht-

Ab gen Süden – dem schweren Schnellzug leistet das Krokodil auf der Gotthard-Nordrampe Vorspanndienste.



Trotz der Nähe des Bahngleises fühlen sich die Damen im Bild unten offenbar unbeobachtet – zu Unrecht, wie man sieht.



Mann und Frau lassen sich gut gehen – ob das Bier im Boot allerdings die Kühle bewahrt?



blende am vorderen Anlagenrand verbirgt sich die Beleuchtung, die Züge haben ihren Auftritt in der Landschaft beinahe wie auf einer Theaterbühne. Diese Modulkästen sind auf Augenhöhe an der Wand entlang montiert. Wer den Raum durch die Tür betritt, muss deshalb erst mal in die Knie, schaut dafür aber kurze Zeit später, sobald er wieder aufrecht steht, in eine wunderschön gestaltete Modellbahnlandschaft, die sich am Schweizer Mittelland orientiert.

Im Zusammenwirken mit dem Hintergrund – entstanden aus Kalender-

blättern verschiedener Schweizer Landschaften vom Jura bis zu den Berner Alpen – haben so die meisten Züge eine am Vorbild orientierte „Fahrberechtigung“. Zum Einsatz kommen neben klassischen SBB- und RhB-Schönheiten auch eine badische IVh, die für Peter Creola die schönste Pacific-Lokomotive überhaupt ist. Abgesehen von den wenigen Kleinserienmodellen sind die Fahrzeuge durchwegs gealtert und die Personenwagen mit Figuren besetzt, die die Fahrt durch die liebliche Landschaft sichtlich genießen. Die schon er-

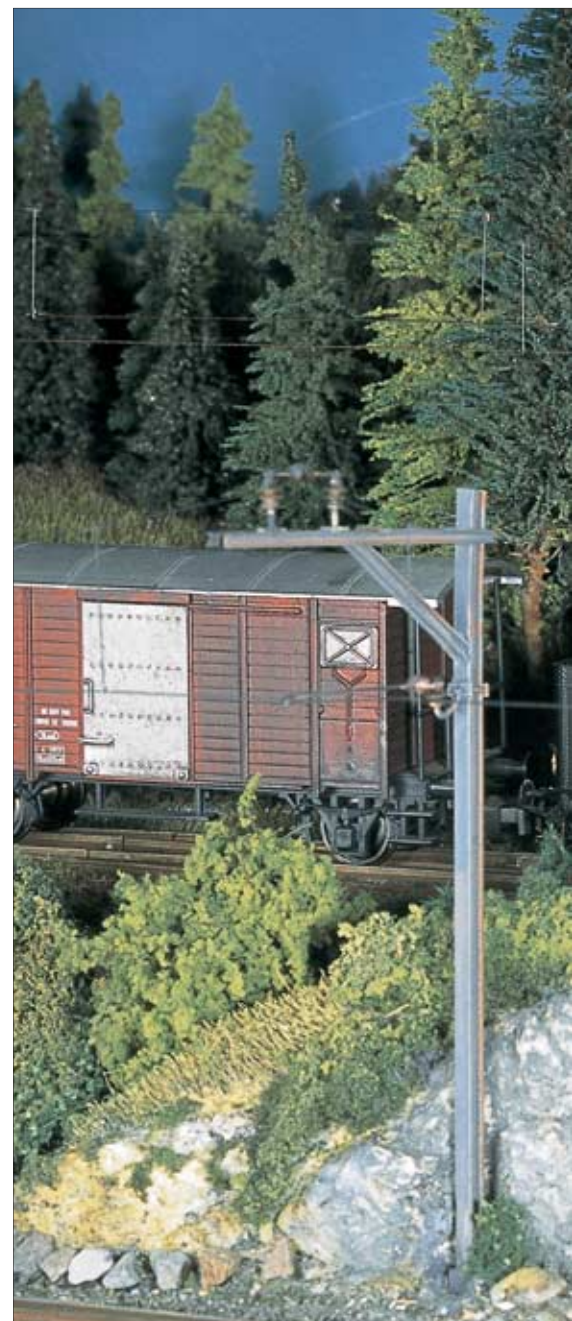
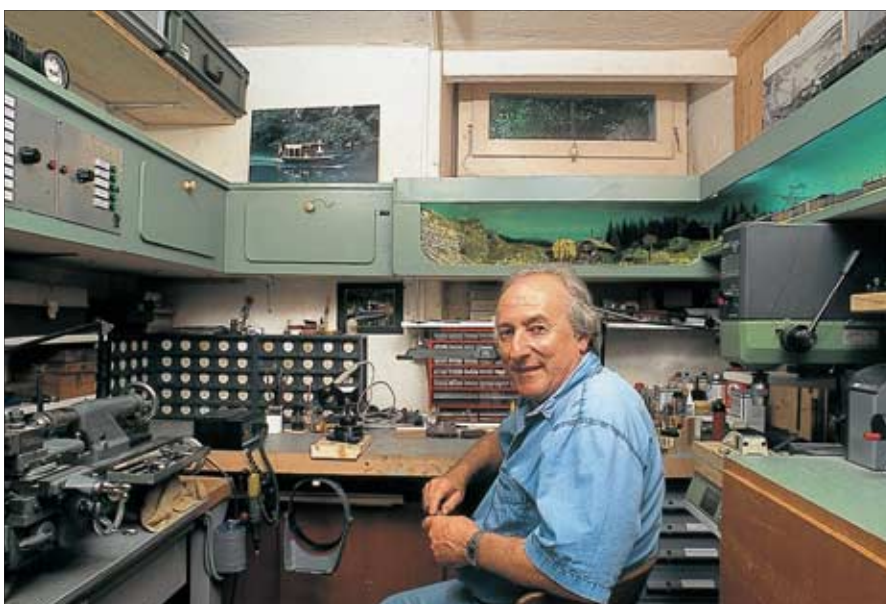
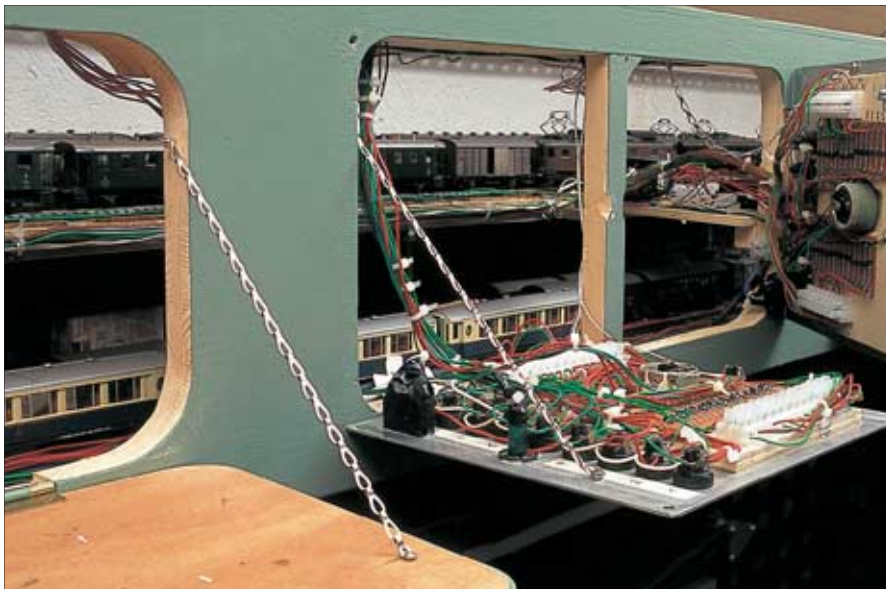
wähnten Leuchtstoffröhren tauchen die ganze Szenerie in das Licht eines heißen Sommertages. Und wenn schließlich der Gotthardexpress mit dem italienischen Kurswagen vorbeirauscht, meint man von weitem das Meer rauschen zu hören ...

Fahrleitung

Dass die Fahrleitung die Harmonie des Ganzen nicht stört, liegt zweifellos an ihrer Filigranität. Sie war denn auch eine besondere Herausforderung an



Mit dem Schaltpult können die beiden Ebenen der Modellbahn einzeln bedient werden.
Ganz unten: Peter Creola in seinem Refugium, das lediglich 2,25 x 2,35 m misst!
Hinter den Klappen verbirgt sich der Schattenbahnhof für insgesamt 18 Zugkompositionen.



den Erbauer. Außer den fast maßstäblichen Isolatoren (vom Modellbauatelier Pirovino, Bannwaldweg 20, CH-7206 Igis) entstand sie komplett im Eigenbau.

Die Masten der vorderen Strecke bestehen aus 2,5-mm-H-Profilen, jene des hinteren Gleises aus Profilen mit 2 mm. Die Ausleger entstanden aus U-Profil mit den Maßen 2 x 1,5 mm. Feiner geht es wohl nicht mehr, denn die Konstruktion ist doch sehr empfindlich geworden. Der Fahrdrabt besteht aus gewachstem Faden mit einem Querschnitt von 0,3 mm, der in einem Quilt-Fachgeschäft bezogen werden konnte. Das Tragseil besteht aus einem 0,1-mm-Polyamidfaden, der als „unsichtbarer Nähfaden“ angeboten wird. Er ist tatsächlich praktisch unsichtbar, wirkt aber



Traumfahrzeuge vor Traumgarnituren in Traumlandschaft: Erfüllt hat sich Pter Creola seinen Traum auf gerade mal fünf Quadratmetern – in einer Kellernische, in der bereits seine ganze Werkstatt untergebracht ist (linke Seite).

Die komplett eingerichtete Bootswerkstatt befindet sich im Bootshaus.





Auf der oberen Ebene die C 5/6 mit Güterzug, unten eine typische Seetalkomposition.

Ferienstimmung! Im FS-Wagen geht es durch den Gotthard gen Süden ans Mittelmeer.

Für die Daheimgebliebenen dürfte hingegen so eine Idylle am See wie im Bild unten der Urlaubstraum schlechthin sein!

vor dem hellen Hintergrund dunkelgrau. Die Hänger wurden mit einer einfachen Schablone aus hartem 0,2 mm-Messingdraht angefertigt.

Zwei Schönheitsfehler dieser äußerst gelungenen und diskreten Fahrleitung stören Perfektionist Peter Creola allerdings bereits: „Die unteren Haken der Hänger sehen wie Knoten im Fahrdrat aus und aus Gründen der Zugänglichkeit verläuft der Fahrdrat mehrere Millimeter über den Stromabnehmern. Zudem wurde durch die starke Spannung des Tragseils zwischen bestimmten Masten der Fahrdrat zusätzlich angehoben.“ Kann gut sein, dass sich dieser Zustand irgendwann ändern wird, denn „... falls ich in den nächsten Jahren einen weiteren Schub modellbauerischen Wahnsinns erleide, baue ich die Fahrleitung vielleicht noch einmal ...“

Daniel Wietlisbach





Oben: Ae 3/6 der SBB und G 4/5 der RhB begegnen sich in der Nähe der Tunneleinfahrt zum Schattenbahnhof.

Im Bild unten präsentiert sich der Triebwagen FZe 4/6 der Montreux-Oberland-Bahn als sehr schönes Lemaco-Modell.





Die Beschauhöhne mit Scheinwerfer und Grenzsoldat ist geradezu ein Symbol für die DDR-Grenze. In Nenngröße 1 baute R. Uhlitzsch den innerdeutschen Grenzübergang Helmstedt-Marienborn nach. Foto: Andreas Stirl

Grenz-Überschreitungen

Wer auf der Schiene eine Grenze überschreitet, merkt im angenehmsten Fall gar nichts davon. Vielleicht läuft ein Zöllner durch den fahrenden Zug und erkundigt sich: „Haben Sie etwas anzumelden?“ Aber es gab auch Grenzübergangsstellen, an die man sich noch nach Jahren nur mit Schauern erinnern mag. Die innerdeutschen Grenzbahnhöfe mit Wachtürmen, Stacheldraht und Entgleisungsweichen vermittelten dieses ungute Gefühl bis 1989. Im Modell lässt sich so eine Grenze des Kalten Kriegs heutzutage leichten Herzens nachbilden. Wir behandeln aber auch die weniger trennenden Schnittstellen zwischen zwei Bahnverwaltungen. Der Entwicklungsgeschichte deutscher Mehrsystem-Elloks wird nicht zuletzt ebenfalls breiter Raum gewidmet.

**MIBA-Spezial 58 erscheint
Mitte November 2003**

MIBA SPEZIAL

MIBA-Verlag
Senefelderstraße 11
D-90409 Nürnberg
Tel. 09 11/5 19 65-0, Fax 09 11/5 19 65-40
www.miba.de, E-Mail service@miba.de

Verlags- und Redaktionsleitung

Thomas Hilge (Durchwahl -35)

Chef vom Dienst

Martin Knaden (Durchwahl -33)

Redaktion

Lutz Kuhl (Durchwahl -31)

Gerhard Peter (Durchwahl -30)

Joachim Wegener (Durchwahl -32)

Ingrid Barsda (Techn. Herstellung, Durchwahl -12)

Kerstin Gehrmann (Redaktionssekretariat, Durchwahl -24)

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Helmut Brückner, Ivo Cordes, Klaus Depping, Wolfgang Frey, Ralf Glocke, Dr. Bertold Langer, Dr. Heinz Lingen, Michael Meinhold, Gebhard Reitz, Hermann Riedel, Ulrich Rockelmann, Daniel Wietlisbach, Hans Zschaler



MIBA-Verlag gehört zur

[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstfeldbruck
Tel. 0 81 41/53 48 10, Fax 0 81 41/5 34 81 33

Geschäftsführung

Ulrich Hölcher, Ulrich Plöger

Anzeigen

Elke Albrecht (Anzeigenleitung, 0 81 41/5 34 81 15)

Evelyn Freimann (Kleinanzeigen, Partner vom Fach, 0 81 41/5 34 81 19)

z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 52

Vertrieb

Andrea Lauerer (Vertriebsleitung, 0 81 41/5 34 81-11)

Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, 0 81 41/5 34 81-31)

Simone Knorr, Petra Loehnert, Elisabeth Menhofer, Petra

Schwarzendorfer (Bestellservice, 0 81 41/5 34 81-34)

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH, Breslauer Straße 5, 85386 Eching, Tel. 0 89/31 90 60, Fax 0 89/31 90 61 13

Abonnentenverwaltung

MIBA-Aboservice, PMS Presse Marketing Services GmbH, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 0211/69078924, Fax 02 11/69 07 89 50

Erscheinungsweise und Bezug

4 Hefte pro Jahr. Bezug über den Fachhandel oder direkt vom Verlag. Heftpreis € 10,-, Jahresabonnement € 36,80, Ausland € 40,- (Abopreise sind inkl. Porto und Verpackung).

Bezugsbedingungen für Abonnenten

Das MIBA-Spezial-Abonnement gilt für ein Jahr und verlängert sich jeweils um einen weiteren Jahrgang, wenn es nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.

Bankverbindungen

Deutschland: Westfalenbank Bochum, Konto 100 081 25, BLZ 430 200 00
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise oder mithilfe digitaler Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Anfragen, Einsendungen, Veröffentlichungen

Leseranfragen können wegen der Vielzahl der Einsendungen nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck auf der Leserbriefseite. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Honorierung erfolgt nach den Sätzen des Verlages. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten.

Haftung

Sämtliche Angaben (technische und sonstige Daten, Preise, Namen, Termine u.ä.) ohne Gewähr.

Repro

WaSo PrePrintService GmbH & Co KG, Düsseldorf

Druck

L.N. Schaffrath KG, Geldern

ISSN 0938-1775