

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 88

April 2011

B 10525

Deutschland € 10,-

Österreich € 11,50

Schweiz sFr. 19,80

Italien, Frankreich, Spanien

Portugal (cont) € 12,50

Bel/Lux € 11,60

Niederlande € 12,75

Norwegen NOK 125,-



Vom Vorbild zum Modell

Oberscheden:
Geschichte, Gleis-
pläne, Betriebsspiele
ab Seite 44



Anlagenpläne • Gebäudebau • Fahrzeugbau • u.v.m.

Königstein als Schauanlage
Unterwegs im Elbtal



Authentischer Eigenbau nach Vorbild
Stellwerk Waldshut



Mit Ivo Cordes auf vier Etagen
Müglitz-Mehrdecker



Dem Bahnhof Oberscheden widmen wir einen ausführlichen Bericht. Darin finden Sie von *Gerhard Peter* einen zimmerfüllenden Anlagenvorschlag in der Baugröße H0.

Zur Bildleiste unten: Die Schauanlage in Königstein zeigt den örtlichen Abschnitt der Bahnstrecke im Elbtal einschließlich vorbildgerechten Betriebs. Ingrid und Manfred Peter bauten das Fahrdienstleistungswerk von Waldshut nach, dessen Lage auf dem Bahnsteig besonders interessant ist. Ivo Cordes macht einen Anlagenvorschlag, wie man die Strecke von Heidenau nach Altenberg in einem normal großen Zimmer realisieren kann. *Abbildungen: Helge Scholz, Ingrid Peter, Ivo Cordes*



Was ist vorbildlich? Eine wahrlich philosophische Frage, deren Beantwortung ebenso vielschichtig ist wie die Kriterien, nach denen man sie stellen kann. Junge Menschen wählen häufig Stars und Sternchen aus der Unterhaltungsbranche aus – ungeachtet der eigenen stimmlichen oder sonstigen Möglichkeiten.

Viele Theorien über Vorbilder greifen auf Theorien zurück, die Sigmund Freud angeregt hat. Er sah die „Identifizierung“ mit einem Vorbild als einen psychodynamischen Prozess, der eine Angleichung des eigenen Ich zu dem zum Vorbild genommenen Ich zum Ziel hat.¹ Erst kürzlich widmete „Die Zeit“ Vorbildern ein ganzes Buch. Die 50 Deutschen, die in diesem Buch versammelt sind, wurden nach der einzigartigen Fragestellung ausgesucht, welche Charakterzüge, welche Eigenschaften uns hier und jetzt weiterhelfen würden.²

Was diese und viele weitere Zusammenstellungen und Betrachtungen eint, ist der Umstand, dass immer Personen als Vorbild angesehen werden. Sozusagen Heilige aus Kunst, Kultur und Wissenschaft, deren Schaffen zumindest in einer Hinsicht als nachahmenswert gilt. Doch auch da scheinen sich die Anforderungen im Lauf der Zeit zu verschieben. Musste früher eine vorbildliche Persönlichkeit in jeder Hinsicht integer sein, gilt heutzutage schon als Vorbild, wer in seinen Werken Zitate korrekt angibt ...

Als Modellbahner zielen wir eher selten auf Personen ab. Und falls doch, wird nicht die Geistes-, sondern die Körperhaltung von kleinen „Preiserlein“ abgebildet, wenn es um die Bevölkerung unserer Miniaturwelten geht. In der Regel sind es aber technische Vorbilder, die zur Nachgestaltung anregen. Das Vorbild als Vorbild war daher immer schon das Motto aller MIBA-Artikel.

Gibt es heute noch Vorbilder?

Bei der kompletten Neuerstellung eines Modelles [...], das ein bestimmtes Vorbild darstellen soll, muss man sich zuallererst Gedanken über ein geeignetes Vorbild machen.³ Alternativ kann man sich aber auch von den Vorschlägen dieser Spezial-Ausgabe inspirieren lassen. Denn hier finden Sie ein breites Spektrum von Bahnhöfen aus vielen Regionen der Republik, deren Bau und Betrieb auch im Modell eine lohnenswerte Aufgabe wäre. Neben den Bahnhöfen gibt es noch allerlei kleinere Basteleien wie z.B. ein kleiner Schuppen neben dem Gleis oder Modellbau im großen Maßstab 1:6, wie er an der ausgezeichneten „Waldenburg“ praktiziert wurde. Suchen Sie sich also das richtige Vorbild aus – meint Ihr *Martin Knaden*

1) <http://de.wikipedia.org/wiki/Vorbild>
2) <http://shop.zeit.de/product/4291-50-deutsche-Vorbilder>

3) http://www.modellbau-wiki.de/wiki/Suche_nach_einem_geeigneten_Vorbild



Vergleiche zwischen Vorbild und Modell bedürfen meist der Recherche. Anders ist dies im Elbtal, dort können Besucher der Schauanlage die Modellumsetzung unmittelbar der Wirklichkeit gegenüberstellen. Helge Scholz stellt die Anlage, ihre Erbauer und deren Motivation vor. Foto: Helge Scholz

Der märkischen Kleinbahn Eberswalde–Finowfurt und ihrer wechselvollen Geschichte nahmen sich die Oberbarnimer Eisenbahnfreunde im Modell an. Sie schildern ihre Beziehung zur Kleinbahn und zeigen, dass der Lauf der Geschichte auch vor Modellbahnen nicht Halt macht. Foto: Sebastian Koch

Die Detailfülle eines Modells wird begrenzt durch die Gestaltung des Originals. Was aber, wenn das Modell selbst ein kleines Original ist, weil nicht nur Optik, sondern auch Technik identisch ist? Peter Creola berichtet über seine Vorstellungen von Vorbild und Modell und das Ergebnis im ungewöhnlichen Maßstab 1:6. Foto: Daniel Wietlisbach

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 88

In die niederländische Gemeinde Veldhoven des Jahres 1935 entführt eine schicke kleine Anlage, die auf der Messe OnTraxx in Utrecht 2010 ausgestellt wurde. Im Mittelpunkt das Thema Dampfstraßenbahn in bisher unbekannter Tiefe. Foto: ModelSpoorGroep Valkenswaard



Die Strecke Wallwitz-Wettin: Eine urige Kleinbahn mit speziellem Fahrzeugpark und ursprünglichem Charme. Foto: Slg. Dirk Endisch

Ob Kleingarten oder Flurstück, wettergeschützte Konstruktionen für Feuerholz gehören dazu. Oft sind die kleinen Verschlüsse neben dem Gleis so individuell wie ihre Erbauer. Foto: Horst Meier



INHALT

ZUR SACHE

Gibt es heute noch Vorbilder?	3
-------------------------------	---

MODELLBAHN-ANLAGE

Elbtalbahn in H0	6
Nicht mehr im Rahmen	61
Finowfurt	82

MODELLBAHN-PRAXIS

Stellwerk Waldshut im Eigenbau	26
Vielfalt in Holz	52
Ein Unterwerk in H0	76

ANLAGEN-PLANUNG

Porzellanstadt Hbf.	16
Müglitz-Mehrdecker	32

VORBILD + MODELL

Kleiner Bahnhof – mondäne Züge	44
Die Wettiner kommen	66

MODELLBAU

Gibt es das perfekte Modell?	92
------------------------------	----

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum	102
--------------------	-----

Ausstellungsanlage nach konkretem Vorbild

Elbtalbahn in H0

Modellbahnanlagen nach konkretem Vorbild sind für die Erbauer immer eine Herausforderung. Dieser mussten sich auch Klaus Richter und seine Mitstreiter stellen, um die Miniatur-Elbtalbahn im Maßstab 1:87 entstehen zu lassen. Das Ergebnis kann sich sehen und vor Ort erleben lassen. Folgen Sie uns auf den Spuren der Elbtalbahn und lassen Sie sich motivieren.



Ganz wie im Original schlängelt sich der Fluss durch das berühmte Obere Elbtal mit dem imposanten Lilienstein und der Bastei. Und mittendurch führt die sächsisch-böhmische Eisenbahnstrecke Dresden–Bodenbach. Dieses herrliche Bild zwischen Bad Schandau und Obervogelgesang ist komprimiert im Maßstab 1:87 auf einer Fläche von 450 m² in Königstein (Sachsen) zu finden.

In der Miniatur-Elbtalbahn können sich Besucher nicht nur ein fantastisches Bild über die Sächsische Schweiz verschaffen, sondern fühlen sich auch gleich mehrere Jahrzehnte in die Vergangenheit zurückversetzt. Denn bei dem Modellbahnprojekt wird die Zeit zwischen 1950 und 1976 dargestellt.

Die Anlage besticht durch ihre detailgetreue Umsetzung von Straßen, Bergen, Feldern, Wiesen und Häusern bis hin zu authentischen Gleisanlagen, Signalisierung und Zugverkehr nach damals gültigen Fahrdienstvorschriften. Im Mittelpunkt der Anlage steht eindeutig die möglichst exakte und umfassende Wiedergabe der realen Umstände der damaligen Zeit. Auf ablenkenden Schnickschnack wird weitgehend verzichtet. Somit wird die volle Konzentration des Besuchers auf das Wesentliche gelenkt.

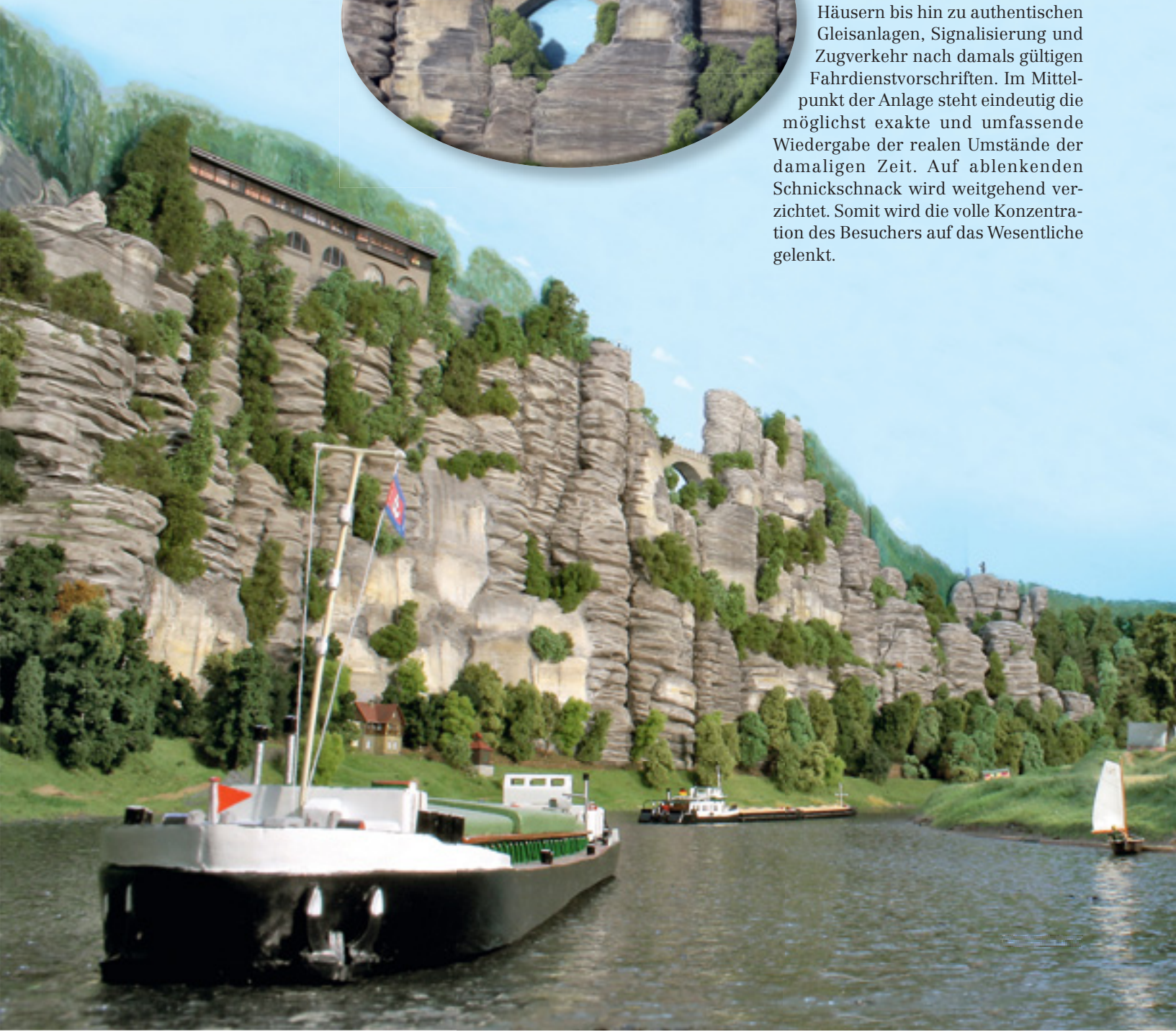




Bild oben: In weitem Bogen folgt die Bahnstrecke unterhalb der Festung Königstein dem Flusslauf. Hier kommen die Reisezüge bei vorbildgerechter Geschwindigkeit beeindruckend zur Geltung.

Großes Bild: Vor der Kulisse der Sandsteinfelsen mit der Bastei herrscht reger Güterverkehr per Schiff und Zug.

Rechts: Betrieblich interessant sind immer wieder stattfindende Überholungen. Fotos: Helge Scholz



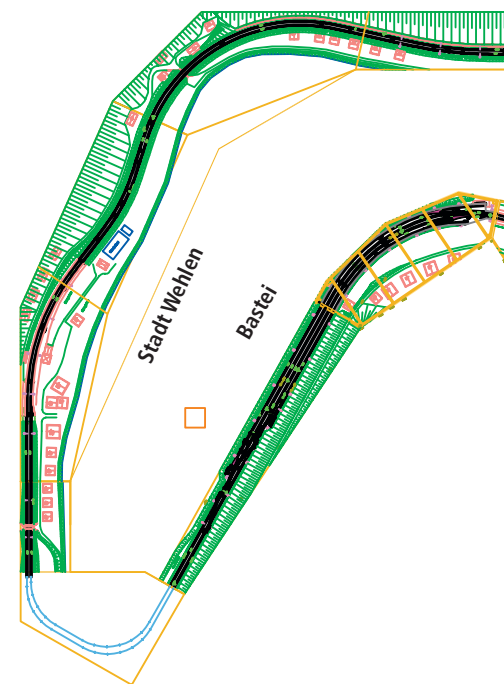
Die Idee zum Miniatur-Elbtal entstand bereits 1996, doch erst zehn Jahre später standen die richtige Halle, ein begeisterter Investor sowie die eigene Arbeitskraft des Initiators Klaus Richter zur Verfügung. Er nutzte eine vorübergehende Arbeitslosigkeit, um sich selber Arbeit zu verschaffen und seiner großen Leidenschaft auch beruflich nachzugehen.

Nach vierjähriger Bauzeit ist es Klaus Richter und seinen Mitstreitern gelungen, den wesentlichen Teil des Landschaftsbaus abzuschließen. So können sie es vielleicht dem 62 km langen Original gleichtun und die Miniatur-Anlage nach sechs Jahren Bauzeit, also 2012, fertigstellen.

Auslöser zum Nachbau

Wer einmal durch das Obere Elbtal gefahren ist, kann sich dem Reiz dieser Landschaft kaum entziehen. Als Modellbahner verspürt man dann auch das Bedürfnis, den Streckenabschnitt nachzubauen. Dabei braucht man sich „nur“ an das Vorbild zu halten. Jedoch wird man als Modellbahner mit normalen Platzverhältnissen schnell an die Grenzen des Machbaren stoßen. Glück dem, der eine große Halle hat!

Klaus Richter wohnt seit 1957 mit kurzen Unterbrechungen im Elbtal neben der Bahnstrecke. So haben ihn sowohl das Elbtal wie auch die Eisenbahn nachhaltig geprägt. Auch er ging



Links: Blick aus der Vogelperspektive auf das Stellwerk Kurort Rathen vor der Kulisse von Elbe und hochaufragenden Felsen.

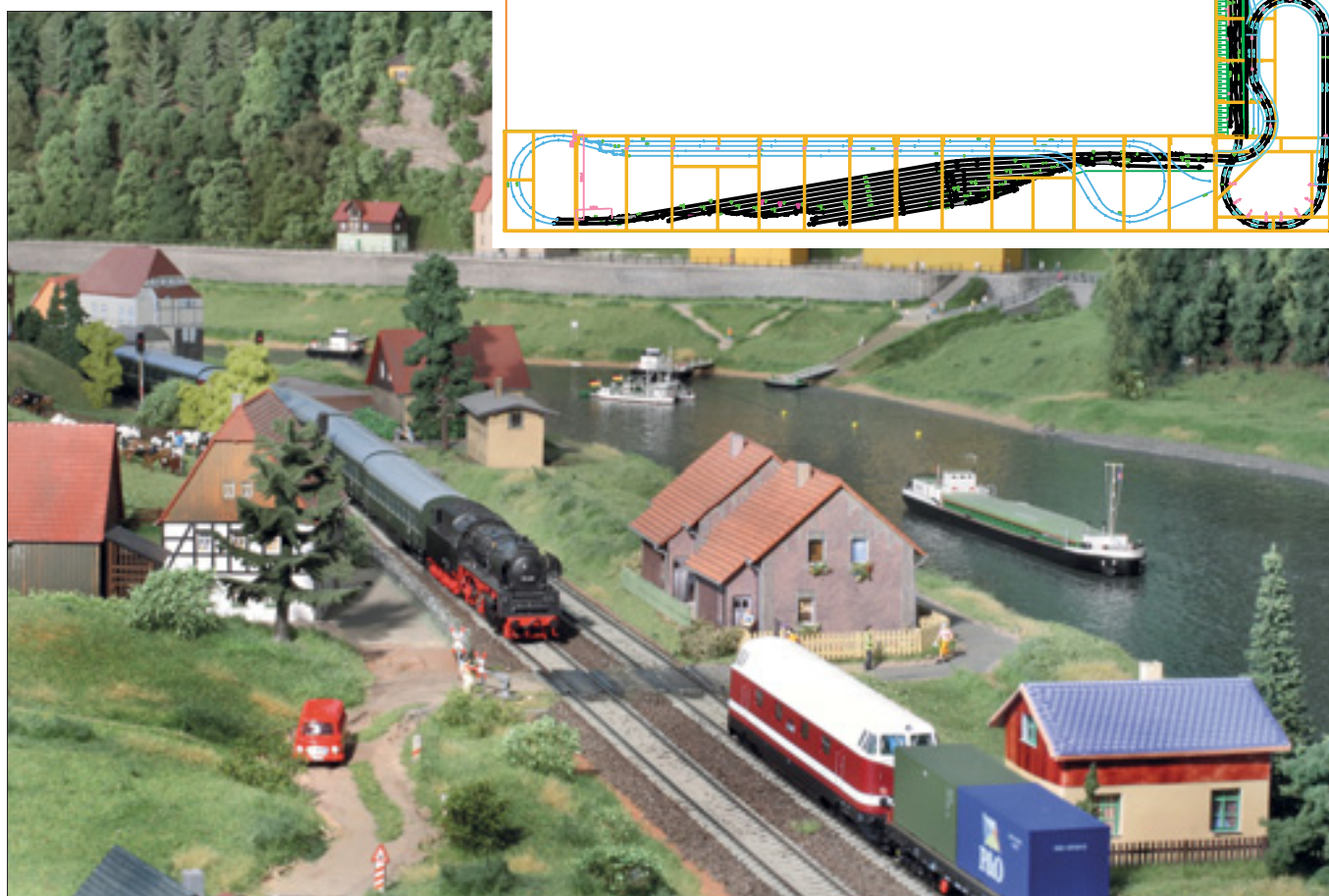
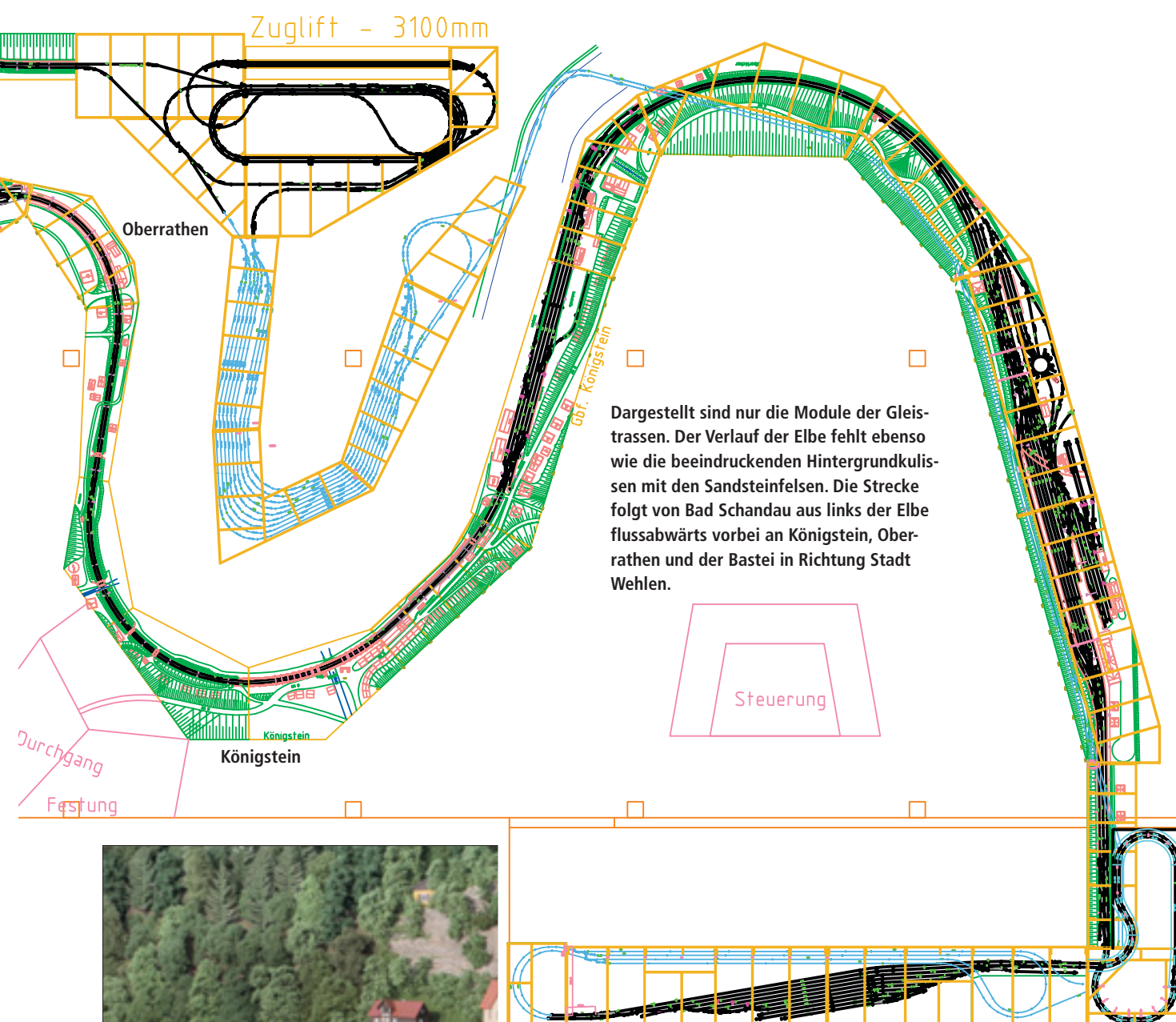
Rechte Seite unten: Aus Richtung Kurort Rathen kommend fährt der Eilzug in Richtung Königstein. Zu beachten ist der Fährbetrieb auf der Elbe.

viele Jahre mit dem Gedanken schwanger, den landschaftlichen Charme der Elbschleifen mit den Tafelbergen und der Felslandschaft ins Modell umzusetzen. Als Vorlage für die landschaftliche Modellumsetzung der großen Schauanlage dienten unzählige Bilder, Wanderkarten sowie Gleispläne. Satellitenaufnahmen (Google Earth) waren dabei sehr hilfreich, um landschaftliche Zusammenhänge aus der Vogelperspektive zu erkennen und diese im Modell korrekt wiederzugeben.

Das Vorbild im Modell

So prägnant Felsen und Tafelberge des Elbtals sind, so groß ist auch die Herausforderung, diese glaubhaft ins Modell umzusetzen. Die Gestaltung aus Gips kamen nicht in Frage. Styrodur erschien als die bessere Wahl, denn die Felsen ließen sich recht problemlos auf der Basis von Fotos zurechtschneiden. Die Feingestaltung erfolgt mit verdünnter Spachtelmasse und Farben in Lasur- und Graniertechnik.

Wer sich zum Ziel setzt, einen konkreten Bahnabschnitt nachzubauen, kommt nicht umhin, auch die Gebäude





Die sächsische 18er durchfährt mit ihrem Eilzug von Bad Schandau kommend den Bahnhof von Stadt Wehlen. Der kellenschwingende Bahnbedienstete hat gerade dem Gegenzug den Abfahrtraum gegeben und schaut ihm noch verträumt hinterher.

Das Freizeitangebot in Stadt Wehlen fand mit der Realisierung des Freibads gleichfalls Berücksichtigung. Auch die Federballspieler scheinen große Beachtung zu finden.



Hübsch gestaltete Datschen (Wochenendhäuser) und Gärten zeugen von Liebe zum Detail. Nur aus der erhöhten Perspektive fällt der Blick unvermittelt auf die Hintergrundkulisse.

Blick von oben auf das Stellwerk mit der Überholmöglichkeit für die Züge. Interessant ist die Gestaltung der Gleisanlagen mit Holz- und Betonschwellengleis. Auch die unterschiedliche Farbe des Schotters charakterisiert das Gleisbild.



des gewählten Landschaftsausschnitts inklusive der urbanen Bebauung umzusetzen. Hier halfen wiederum Satelitenaufnahmen, um Straßenzüge korrekt zu platzieren und versteckte Winkel mit zu berücksichtigen.

Die Gebäude werden soweit möglich in vollem Umfang dem Vorbild nachgebaut. Da die Realität nachgebildet werden soll, sind Bausätze kaum verwendbar. So entstehen alle Gebäude in konstruktiver Zusammenarbeit mit einer Lasercut-Firma.

Für die Umsetzung werden nur zum geringen Teil Bauzeichnungen verwendet. Vielmehr dienen Fotos als Vorlage. Mithilfe des Fotogrammetrie-Verfahrens (Bildvermessung) werden die notwendigen Maße ermittelt. Nach der konstruktiven Umsetzung mit CorelDraw gehen die Daten an die Laser-Firma.

Da die Gebäudeteile mit dem Laser ausgeschnitten werden, kommen hauptsächlich Sperrholz, Karton, Pappe, Papier und selbstklebendes Papier zum Einsatz. Dank des präzisen Zuschnitts stellt der Zusammenbau kein Problem dar. Aufwändiger hingegen ist die farbliche Gestaltung der Gebäude und die Ausstattung mit Details.

Bahntechnik

Theoretisch hätte man für den maßstäblichen Gleisbau die Weichen im Eigenbau herstellen müssen. Das hätte jedoch einen zeitlich erheblichen Mehraufwand bedeutet. Das H0-Elite-Gleis von Tillig kommt dem Vorbild optisch und in seiner Geometrie sehr nahe und war damit erste Wahl. Je nach Einsatzort wurden Weichen mit einem Abzweigwinkel von 9 bis 15° eingebaut.

Um im PC-Betrieb beim Stellen der Weichen auf der sicheren Seite zu sein, sorgen ausschließlich Servoantriebe für die korrekte Lage der Weichenzungen. Zudem überzeugen nicht nur die vorbildgetreue Stellgeschwindigkeit und die optische Wirkung beim Umstellen der Weiche, sondern auch die hohe Anzahl von Stellvorgängen und die damit verbundene Sicherheit im Dauereinsatz.

Die Signale stammen von Viessmann, deren Antriebe sich noch im Dauerbetrieb bewähren müssen. Da die Stellung der Signale nur der Optik dient und die Zugbeeinflussung nicht vom Signal abhängt, sondern von der Steuerung der Software TrainController, wurde bisher auf den Einsatz von Servos verzichtet.



Elbbogen bei Königstein



Links: Weit schweift das Auge vom Königsteiner Güterbahnhof über das berühmte Viadukt von Königstein bis hin zur Festung Königstein. Viele der Gebäude sind zwar noch nicht gestaltet, jedoch vermitteln sie bereits einen Eindruck der Stadt.



Rechts: Blick von Oberrathen in Richtung Königstein. Auch hier kommt wieder das charakteristische Erscheinungsbild des Elbtals im Modell voll zur Geltung.

Unterhalb der Festung Königstein eilt der SVT 18.16 durch die weit geschwungenen Gleisbögen von Bad Schandau kommend in Richtung Oberrathen.



Highlights der Anlage

Die Anlage wird komplett digital gesteuert. So folgen nicht nur die regulären Reise- und Güterzüge den Fahrbeehlen des Computers, sondern auch die gesamten Betriebsabläufe im Bahnhof Bad Schandau mit Drehscheibefahrten, Lokwechseln (DR-CSD) und weiteren Rangierfahrten werden mit dem PC gesteuert. Und das alles nach den damals gültigen Fahrdienstvorschriften. In diesem Umfang sind die Betriebsabläufe auch für die heimische Modellbahnanlage immer wieder anregend.

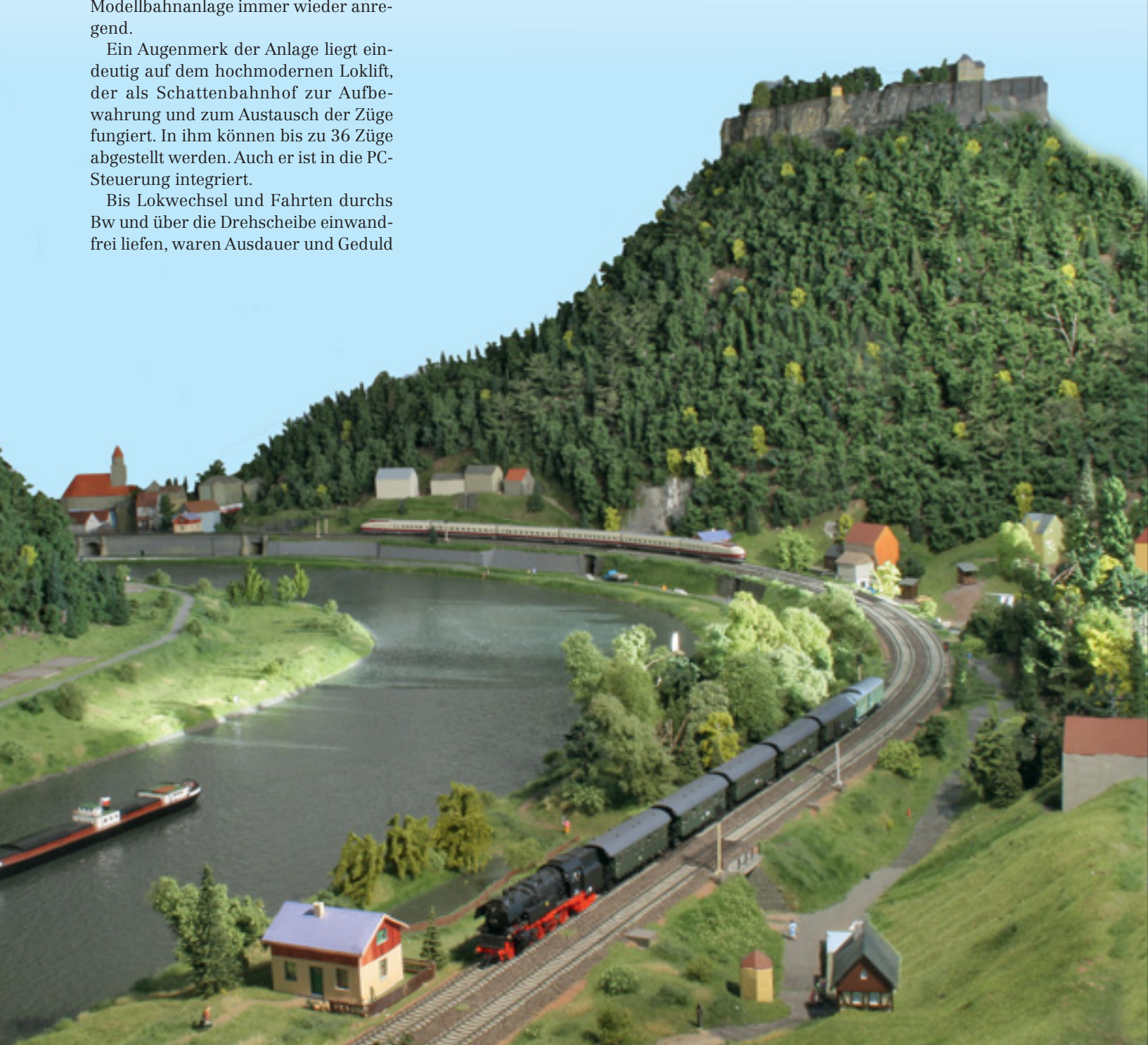
Ein Augenmerk der Anlage liegt eindeutig auf dem hochmodernen Loklift, der als Schattenbahnhof zur Aufbewahrung und zum Austausch der Züge fungiert. In ihm können bis zu 36 Züge abgestellt werden. Auch er ist in die PC-Steuerung integriert.

Bis Lokwechsel und Fahrten durchs Bw und über die Drehscheibe einwandfrei liefen, waren Ausdauer und Geduld

gefragt. Und ehe so ein Programm vorführsicher läuft, stehen viele Tests an. Da landen, wie auch beim Vorbild, schon mal Lokomotiven in der Drehscheibengrube, weiß Klaus Richter zu erzählen.

Werktags haben die Besucher nicht nur die Gelegenheit, den Zugverkehr zu verfolgen, sondern auch den Mitarbeitern beim Bauen über die Schulter zu schauen. Denn die Anlage befindet sich in einem stetigen Wandel, der aus dem kontinuierlichen Ausbau der Strecke resultiert.

Ganz neu ist die Inbetriebnahme des Abschnitts der Sächsisch-Böhmischen Semmeringbahn in Richtung Sebnitz. Der Streckenabschnitt nach Sebnitz (Gleisanlagen und Landschaft) wurde im Herbst letzten Jahres feierlich eingeweiht. Außerdem befindet sich auch der Abschluss der landschaftlichen Gestaltung am Bahnhof Bad Schandau im Kontext der Erweiterungen.





Zudem erhält der Besucher bei einem Rundgang bahngeschichtliche und heimatkundliche Informationen anhand von mehrsprachigen Schautafeln. Nach Anmeldung führt auch Eisenbahnbauingenieur Klaus Richter gern persönlich die Besucher.

Für besonders interessierte Besucher stehen tiefergehende Informationen bereit. Dafür bietet der Betreiber zweimal im Jahr Workshops zu den Themen „Grundsätze der Eisenbahn bei Vorbild und Modell“, „Grundlagen von Selectrix“ und „Steuerungssoftware TrainController“ an. Vor allem das letztgenannte Thema erfreut sich gro-

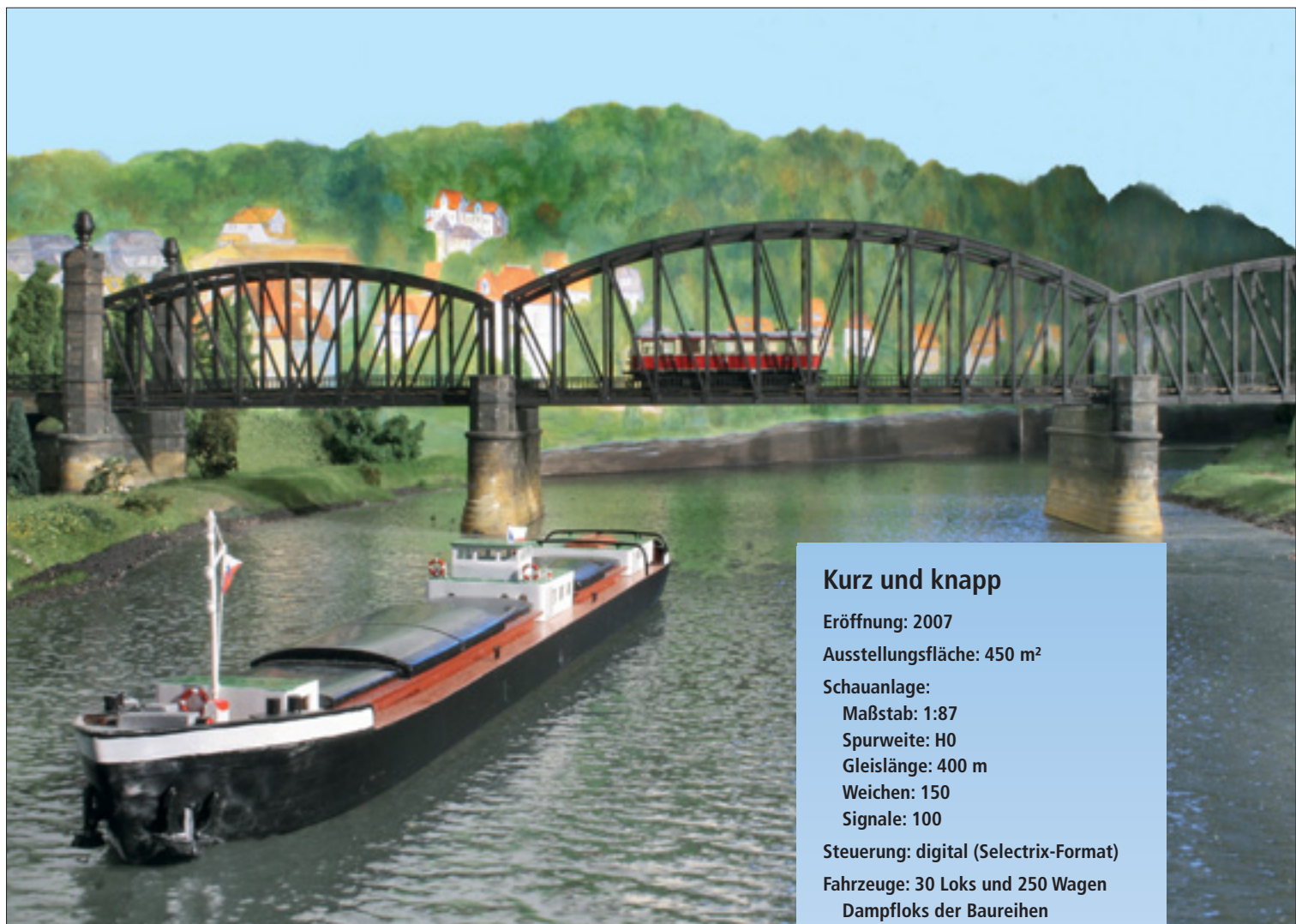


ßer Beliebtheit, wird doch hier vermittelt, wie die Software bei der Umsetzung deutscher Eisenbahnregeln eingesetzt wird.

Ebenfalls zweimal im Jahr finden für jedermann Selbst-Fahrtage in der Miniatur-Elbtalbahn statt. Kleine und gro-

ße Eisenbahnfans können die Züge selber steuern – ein wohl deutschlandweit einmaliges Erlebnis! Gern stehen den „unerfahrenen Zugführern“ Mitarbeiter und Mitglieder des Freundeskreises der Anlage als Lotsen zur Verfügung. Kinder dürfen jederzeit die eigens eingerichtete Spielanlage testen, wobei sie dann stets höchst knifflige Aufgaben

zu lösen haben. Ein weiteres Serviceangebot beinhaltet geführte Rundgänge für Gruppen nach Anmeldung. Tipps und Hilfe für die heimische Anlage werden gern angeboten, geht es doch auch um einen kreativen Erfahrungsaustausch.
Diana Lesche/gp



Oben: In Bad Schandau zweigt die Sebnitztal-Bahn ab und überquert auf einer Bogenbrücke die Elbe.

Linke Seite oben: Ein Güterzug rollt von Sebnitz kommend in Bad Schandau ein.

Links Seite: Auf einer kleinen Scheibe konnten im Grenzbahnhof Bad Schandau die Loks für die Rückfahrt gedreht werden.

Rechts: Zum Schluss noch ein Blick auf das Wartegebäude in Königstein. Akrobatisch geht es dort beim Lampenwechsel zu.



Kurz und knapp

Eröffnung: 2007

Ausstellungsfläche: 450 m²

Schauanlage:

Maßstab: 1:87

Spurweite: H0

Gleislänge: 400 m

Weichen: 150

Signale: 100

Steuerung: digital (Selectrix-Format)

Fahrzeuge: 30 Loks und 250 Wagen

Dampfloks der Baureihen

18, 38, 56, 94, 23.10,

verschiedene Dieselloks,

Dieseltriebwagen der Baureihen

VT 18.16 und VT 137,

„Blauer Blitz“ der ÖBB,

Fahrzeuge der CSD

Kontakt:

Schandauer Str. 51c

01824 Königstein

Tel.: 03 50 21/5 92 18

E-Mail: info@miniaturelbtalbahn.de

www.miniaturelbtalbahn.de

Öffnungszeiten:

März bis Oktober

täglich 10:00 bis 18:00 Uhr

November bis Februar

täglich 10:00 bis 17:00 Uhr

01. Januar 12:00 bis 17:00 Uhr

24. bis 26. Dezember geschlossen

Eintrittspreise

Kinder (6 bis 14 Jahre) 2,50 €

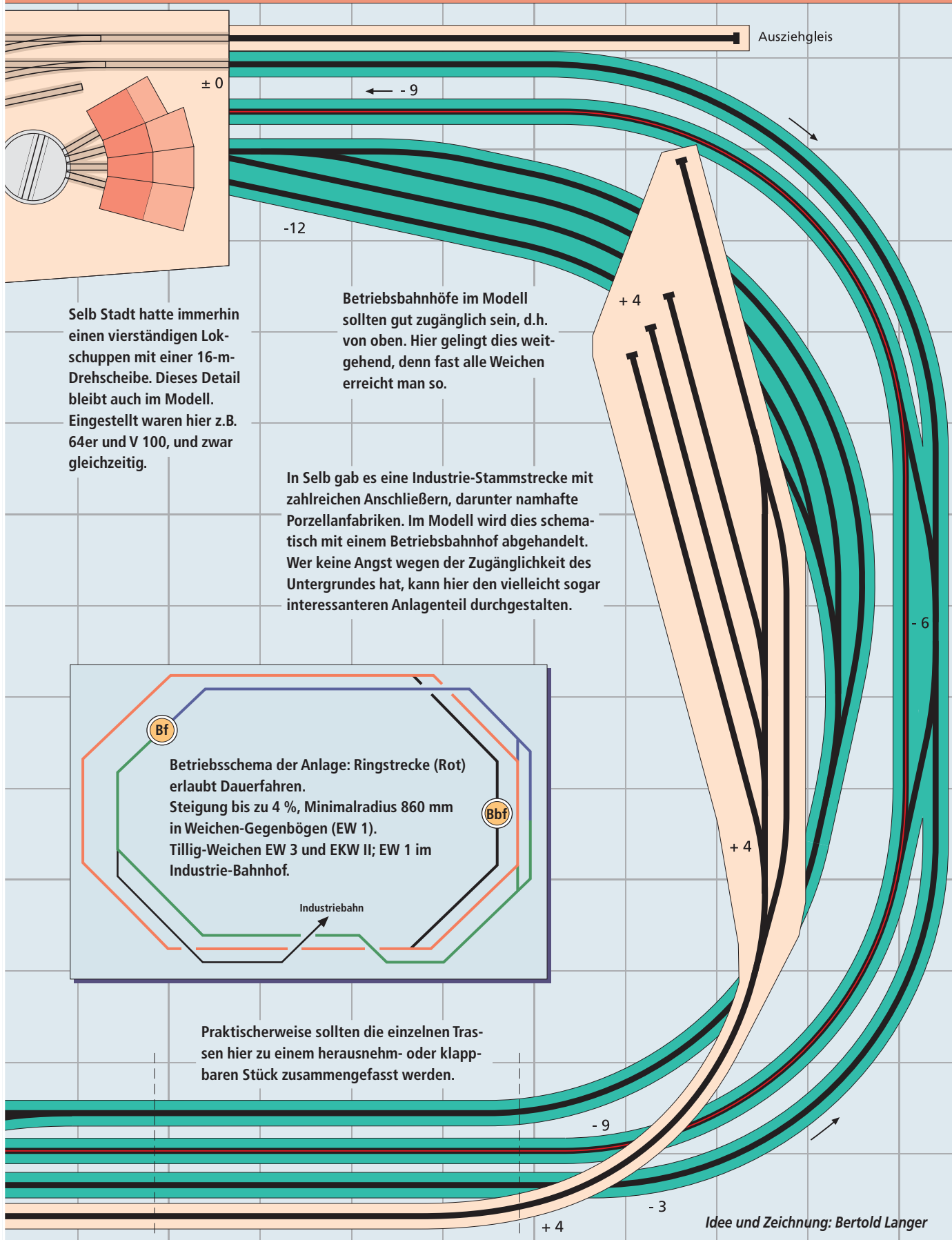
Erwachsene 5,00 €

Familienticket 12,50 €

Besonderheit:

Der Eintritt in die Miniatur-Elbtal-bahn ist im Eintrittspreis des Elbe-Freizeitlandes Königstein inklusive.







In der Verkehrsgeschichte der oberfränkischen Porzellanstadt Selb spielte die Eisenbahn jahrzehntelang eine wichtige Rolle. Daraus ergaben sich nicht eben alltägliche Bahnanlagen, die auch heute noch eine gute Anregung für Modellbahner darstellen.

Als 1865 die eingleisige Hauptbahn von Oberkotzau über Rehau und Asch nach Eger (Cheb) in Betrieb genommen wurde, konnte Selb aus topographischen Gründen noch keinen direkten Schienenanschluss erhalten. Der nächste Bahnhof entstand so im Dorf Plößberg, etwa 3 km nördlich der in einem Becken gelegenen Stadt Selb.

Auf Dauer konnte dies jedoch die Bedürfnisse der in Selb ansässigen Porzellanindustrie nicht befriedigen. Nachdem das bayerische Lokalbahngesetz die rechtlichen Grundlagen geschaffen hatte, wurde 1892 eine kurze Stichstrecke von Plößberg nach Selb genehmigt und am 25. Oktober 1894 eröffnet.

Die 4 km lange Linie wies ein Gefälle von bis zu 25 % und kleinste Bogenhalbmesser von nur 180 m auf. Der alte Selber Bahnhof befand sich nicht an heutiger Stelle.

Die Bayerische Staatsbahn errichtete zusätzlich eine 1 km lange Güterstrecke zur Ludwigsmühle (Porzellanfabrik Hutschenreuther bzw. öffentliches Ladegleis Ludwigsmühle). Diese Strecke begann an der Haltestelle Selb obere Stadt – 0,5 km vor dem alten Bahnhof Selb – und wies Neigungen von sogar 33 % auf.

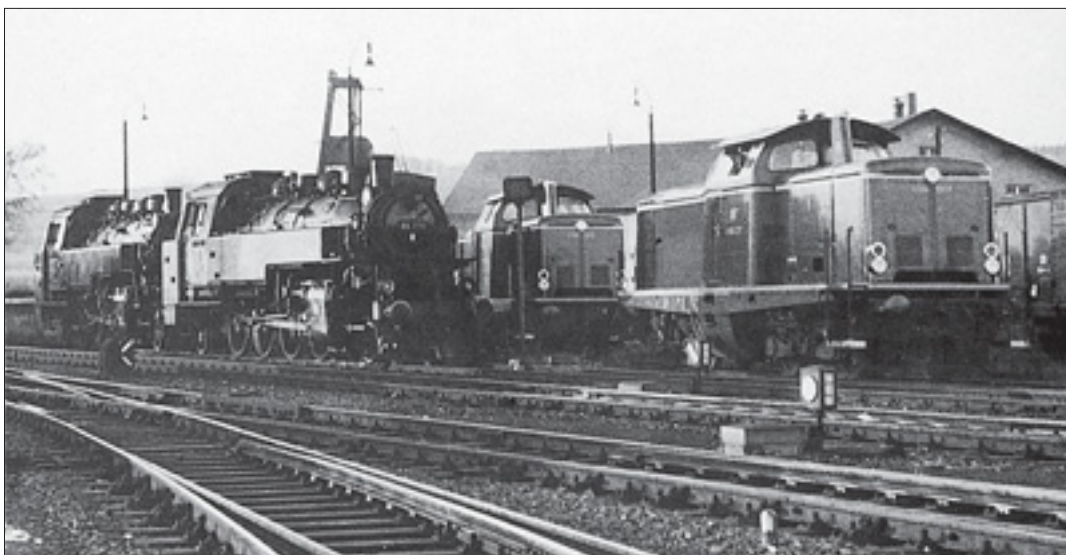
Neue Strecke, neuer Bahnhof

Nachdem sich der Verkehr gut entwickelt hatte, wurden nach der Jahrhundertwende Forderungen für eine weitere Schienenverbindung von Selb in Richtung Marktredwitz laut. Dafür war Selbs ursprüngliche Endstation jedoch wegen der umliegenden Bebau-

ung nicht geeignet, sodass ein völlig neuer, etwas weiter vom Stadtkern entfernter Bahnhof mit entsprechenden Zulaufstrecken nötig wurde. Das neue Areal nördlich der Innenstadt war über 1 km lang und sollte sechs parallele Bahnstreckengleise und einige Stumpfgleise aufnehmen. Ein ursprünglich drei-, später vierständiger Halbrundschuppen im Westteil des Bahnhofs wurde durch eine Drehscheibe angeschlossen. Für eine bayerische Lokalbahn höchst ungewöhnlich zeigte sich das große repräsentative Empfangsgebäude nach einem Entwurf von Professor Fritz Klee. Es steht inzwischen unter Denkmalschutz.

Aus Richtung Selb-Plößberg war ab dem neuen Haltepunkt Selb Nord etwa 1 km neue Strecke zu bauen. Das alte Streckengleis wurde dort abgetrennt und diente, nun über einen Bogen zum neuen Bahnhof geführt, als Industrie-Stammgleis zu verschiedenen Anschlüssen, darunter auch Rosenthal. Die Güterbahn zur Ludwigsmühle wurde ebenfalls von diesem Stammgleis bedient. Die Ausfahrt in Richtung Holenbrunn (–Marktredwitz–Nürnberg/–Weiden) lag in einem langen Bogen, wobei außerhalb des Bahnhofsbereichs weitere Anschlussgleise, unter anderem vom Schlachthof, einmündeten. Geradezu romantisch wirkte der von Birken gesäumte Gleiskörper zur Porzellanfabrik Heinrich.

Der neue Bahnhof Selb Stadt wurde mit seinen Zulaufstrecken am 1. Mai 1914 feierlich in Betrieb genommen. Im alten Bahnhof brach man das Empfangsgebäude ab, wohingegen der zweistöckige Rechteck-Lokschuppen heute noch zweckentfremdet vorhanden ist.

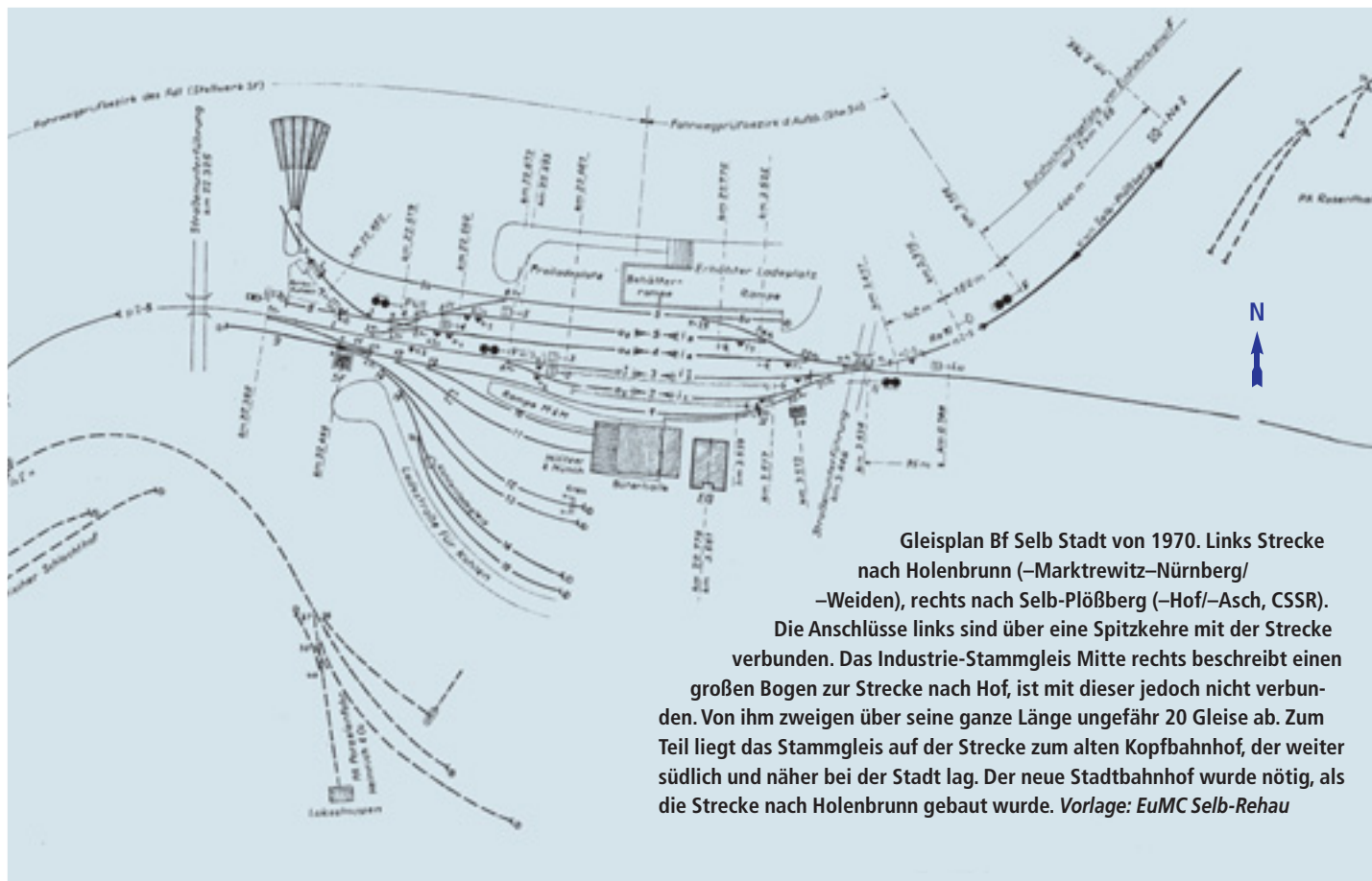


Oben: Ausfahrt aus Gleis 3 über die kuriose Kreuzweiche, im Juli 1962 mit DKW-Weichensignal. Der Bahnhof liegt leicht in der Kurve, was ihn noch reizvoller macht.

Foto: Gottfried Turnwald

Links: Dampf und Diesel traut vereint im kleinen Bw Selb Stadt um 1965 herum. Im Hintergrund der Kohlenaufzug.

Foto: Hans Kundmann



Gleisplan Bf Selb Stadt von 1970. Links Strecke nach Hohenbrunn (–Marktrewitz–Nürnberg/–Weiden), rechts nach Selb-Plößberg (–Hof/–Asch, CSSR). Die Anschlüsse links sind über eine Spitzkehre mit der Strecke verbunden. Das Industrie-Stammgleis Mitte rechts beschreibt einen großen Bogen zur Strecke nach Hof, ist mit dieser jedoch nicht verbunden. Von ihm zweigen über seine ganze Länge ungefähr 20 Gleise ab. Zum Teil liegt das Stammgleis auf der Strecke zum alten Kopfbahnhof, der weiter südlich und näher bei der Stadt lag. Der neue Stadtbahnhof wurde nötig, als die Strecke nach Hohenbrunn gebaut wurde. Vorlage: *EuMC Selb-Rehau*

Gleisplan in Epoche III

Zu dieser Zeit hatten die Bahnanlagen wohl ihre größte Ausdehnung. In den 1960er-Jahren gab es im Bf Selb Stadt vier Hauptgleise (2 bis 5), von denen drei eingefasste Schüttbahnsteige besaßen. Das unmittelbar vor dem Empfangsgebäude verlaufende Gleis 1 diente als Ladegleis der langen Güterhalle; sein östlicher Teil war als kurzes Bahnsteiggleis zu nutzen. Von Gleis 1 wurde ein ausgedehnter Ladehof mit den sechs Stumpfgleisen 10 bis 15 erreicht. Sie konnten nur aus Richtung Hohenbrunn bedient werden, wo es darüber hinaus zur Vereinfachung der Rangiervorgänge ein besonderes Ausziehgleis gab (Gleis 9).

Das auf der Gegenseite verlaufende dreigeteilte Gleis 6 war ebenfalls dem Ortsgüterverkehr vorbehalten und besaß im Ostteil (6a) auch eine kombinierte Kopf-/ Seitenrampe. Der Westteil (6b) war teilweise eingeteert und diente dem Umschlag mit Culemeyer-Straßenrollern – besonders zur Porzellanfabrik Krautheim.

Der Lokbahnhof mit seinem vierständigen Schuppen hatte als Mittelpunkt eine 16-m-Drehscheibe. Eine Zufahrt verlief am Kohlebanen (Gleis 7), die

andere kam vom Culemeyer-Gleis 6b. Betrieblich interessant waren drei spezielle Weichen. DKW 11 lag im Ladegleisbereich; sie diente als Zufahrt zu den Gleisen 12 bis 15 und – in Gegenrichtung – zum Gleis 9, dem Ausziehgleis für die Gleise 1 sowie 10 bis 15.

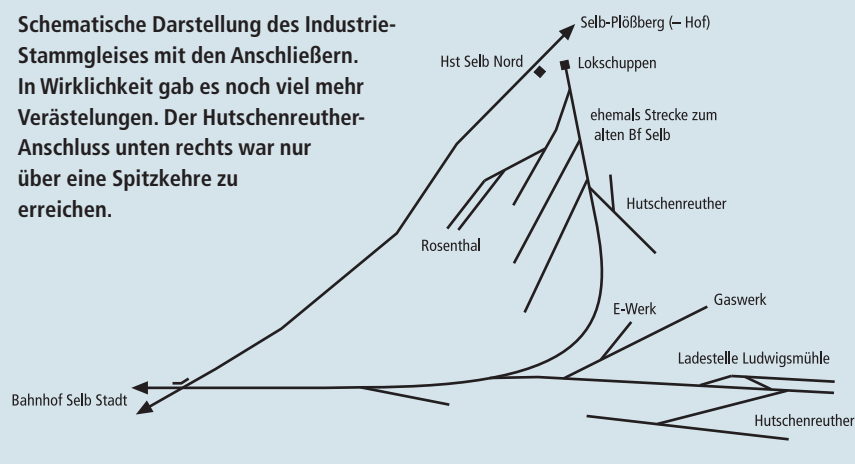
In den Hauptgleisen 4/5 befand sich die doppelte Kreuzungsweiche DKW 4. Eine Besonderheit war weiterhin die einfache Kreuzungsweiche EKW 22 im Ostkopf des Bahnhof. Sie wurde planmäßig für Zugfahrten zwischen dem Streckengleis und den Gleisen 4 bzw. 5 genutzt, und zwar in Abzweigstellung

Wir verweisen auf den Bildband von Siegfried Bufe, *Eisenbahn in Oberfranken*, München 1982, und hierin besonders auf den Aufsatz *Selb-Plößberg – Hohenbrunn, Auf und Ab in vielerlei Hinsicht*.

Geschrieben hat ihn Hans Kundmann, der auch zu den Bildautoren dieses Artikels gehört.

Das seit langem antiquarische Buch wird im Internet zu stolzen Preisen angeboten, mit Recht, denn es beschreibt das Eisenbahn-Dorado Oberfranken, wie es noch in Epoche III existierte.

Schematische Darstellung des Industrie-Stammgleises mit den Anschlüssen. In Wirklichkeit gab es noch viel mehr Verästelungen. Der Hutschenreuther-Anschluss unten rechts war nur über eine Spitzkehre zu erreichen.





und mit entsprechender Geschwindigkeitsbeschränkung. Übergaben zum Industrie-Stammgleis mussten ausschließlich von den Gleisen 4 oder 5 erfolgen; in diesem Fall wurde die EKW durch den geraden Strang befahren.

Schon recht früh Lichtsignale

Bereits 1952 stattete die noch junge Bundesbahn den Bf Selb Stadt mit Lichtsignalen aus und errichtete dafür im Westkopf das Gleisbildstellwerk Sf (Selb Fahrdienstleiter). Es wurde für 16 Zug- und acht Rangier-Fahrstraßen ausgelegt. Im westlichen Bahnhofskopf standen die Ausfahrtsignale P 2/3 und P 4/5, die jeweils für zwei separat durch Sperrsignale gesicherte Gleise (2/3 bzw. 4/5) galten. Finanzielle Gründe verhinderten die Vollausrüstung des Bahnhofs: Am Ostkopf musste ein kleines Zustimmungssstellwerk So (Selb Ost) entstehen, durch das die Züge von/nach

Selb-Plößberg über ein einziges Gruppenausfahrtsignal N gesteuert wurden. Der Aufsichtsbeamte hatte weiterhin den Abfahrtsauftrag zu erteilen, weswegen dort auch keine Licht-Sperrsignale, sondern nur einfache Wartezeichen aufgestellt wurden. Der Bahnhofssicherung nach außerhalb dienten die Einfahrtsignale A aus Richtung Holenbrunn und F aus Richtung Selb-Plößberg. Vorsignale gab es keine, stattdessen hatte man Kreuztafeln aufgestellt, die nach 1959 durch Vorsignaltafeln ersetzt wurden. Die Einfahrt aus dem Indstrieigleis Ludwigsmühle war durch das hohe Lichtsperrsignal Lu gedeckt.

Erfreulich dichte Fahrpläne

Zwischen etwa 1955 und 1965 gab es für Selb dichte Personenzugfahrpläne, ehe Bahnbuskurse vor allem in Tagesrandlagen die Züge allmählich ablösten. Sowohl in Richtung Hof als auch

Marktrechwitz verkehrten unter der Woche ca. zwölf Fahrtenpaare am Tag, an Wochenenden etwas weniger. Die nächtliche Betriebspause für den Reiseverkehr im Bahnhof Selb Stadt währte keine vier Stunden. So trudelte etwa gegen 0.50 Uhr der letzte Schienenbus aus Marktrechwitz ein, um bereits um 4.30 Uhr wieder nach dort loszufahren – übrigens sogar sonntags.

Prinzipiell bildete der Bahnhof Selb Stadt einen Brechpunkt des Verkehrs, denn nur wenige Personenzüge oder Schienenbusse verkehrten durchgehend zwischen Hof und Marktrechwitz über Selb. Zudem bestanden nicht immer direkte wechselseitige Anschlüsse in Selb Stadt. Der Güterverkehr mit Selb wurde seit 1965 nur noch über Hof abgewickelt. 1971 endete die Bedienung der Ladestelle Ludwigsmühle.

Dampf und Diesel zusammen

In den 1960er-Jahre gab es planmäßig sowohl Dampf- als auch Dieseltraktion. An Dampflokomotiven setzte die DB die Baureihen 50, 64 und 86 ein. Die Verdieselung im Streckendienst hatte mit Schienenbussen der Reihe VT 95 begonnen und wurde ab ca. 1962 sukzessive durch die Baureihe V 100.1 fortgesetzt. Im Rangier- und Übergabeverkehr machten sich zeitweise Kleinloks nützlich, ansonsten musste die V 100 diese Aufgaben mit übernehmen. Der Lokschuppen des kleinen Bw nahm Dampf- und Dieselfahrzeuge auf und hatte deshalb die vorgeschriebene massive Trennmauer im Inneren,

Personenzüge wurden überwiegend aus dreiachsigen Umbauwagen gebildet, bis etwa 1965 auch noch mit „Donnerbüchsen“ als Verstärkern. Vier-



Oben: Stromlinien-Schnellzugwagen als Schienenbus-Ersatz bei Schnee und Eis.

Die DB konnte schnell und erfolgreich reagieren, denn in Epoche III gab es eben noch eine robuste Alternative zu anfälligen modernen Traktionsmitteln. Foto: Hans Kundmann

Links: Selb Stadt in die Eisenbahn-Steinzeit zu- „rückgebaut“. Bild vom Zustand zwischen 1985 und 1996. Wer hätte gedacht, dass hier einmal ein Spurplanstellwerk für die Abwicklung des Betriebs zuständig war, mit Lichtsignalen, elektrischen Weichen und weiterem Drum und Dran. Foto: Dietmar Föhst

© Gesamtverkehr
s Zu 425

425 k Hof—Oberkotzau—Selb—Holenbrunn—Marktredwitz

km	BD Regensburg	Zug Nr	1944	1952	1958	1964	1970	1976	1982	1988	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
0,0	Hof	1	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7
2,1	Hof-Moschendorf	2	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7
5,6	Oberkotzau	3	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9	4.0	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4.7
10,3	Wuritz	4	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4.7	4.8	4.9	5.0	5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	5.6	5.7
13,9	Rehau	5	5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	5.6	5.7	5.8	5.9	6.0	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	6.6	6.7
23,0	Schönwald (Bierb.)	6	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	6.6	6.7	6.8	6.9	7.0	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	7.6	7.7
25,3	Selb-Plößberg	7	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	7.6	7.7	7.8	7.9	8.0	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5	8.6	8.7
27,0	Erkersreuth	8	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5	8.6	8.7	8.8	8.9	9.0	9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7
28,0	Selb	9	9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	9.9	10.0	10.1	10.2	10.3	10.4	10.5	10.6	10.7
28,9	Selb Stadt	10	10.1	10.2	10.3	10.4	10.5	10.6	10.7	10.8	10.9	11.0	11.1	11.2	11.3	11.4	11.5	11.6	11.7
31,9	Unterweissenbach	11	11.1	11.2	11.3	11.4	11.5	11.6	11.7	11.8	11.9	12.0	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5	12.6	12.7
35,9	Schwarzenhammer	12	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5	12.6	12.7	12.8	12.9	13.0	13.1	13.2	13.3	13.4	13.5	13.6	13.7
39,2	Höchstädt-Thiersheim	13	13.1	13.2	13.3	13.4	13.5	13.6	13.7	13.8	13.9	14.0	14.1	14.2	14.3	14.4	14.5	14.6	14.7
43,7	Thiersheim	14	14.1	14.2	14.3	14.4	14.5	14.6	14.7	14.8	14.9	15.0	15.1	15.2	15.3	15.4	15.5	15.6	15.7
47,0	Johannesreuth	15	15.1	15.2	15.3	15.4	15.5	15.6	15.7	15.8	15.9	16.0	16.1	16.2	16.3	16.4	16.5	16.6	16.7
48,8	Göpfersgrün	16	16.1	16.2	16.3	16.4	16.5	16.6	16.7	16.8	16.9	17.0	17.1	17.2	17.3	17.4	17.5	17.6	17.7
51,7	Holenbrunn 425	17	17.1	17.2	17.3	17.4	17.5	17.6	17.7	17.8	17.9	18.0	18.1	18.2	18.3	18.4	18.5	18.6	18.7
59,0	Marktredwitz	18	18.1	18.2	18.3	18.4	18.5	18.6	18.7	18.8	18.9	19.0	19.1	19.2	19.3	19.4	19.5	19.6	19.7
	Nürnberg Hof 421	19	19.1	19.2	19.3	19.4	19.5	19.6	19.7	19.8	19.9	20.0	20.1	20.2	20.3	20.4	20.5	20.6	20.7
	Bayreuth Hof 421f	20	20.1	20.2	20.3	20.4	20.5	20.6	20.7	20.8	20.9	21.0	21.1	21.2	21.3	21.4	21.5	21.6	21.7

km	BD Regensburg	Zug Nr	1944	1952	1958	1964	1970	1976	1982	1988	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
0,0	Hof	1	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7
2,1	Hof-Moschendorf	2	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7
5,6	Oberkotzau	3	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9	4.0	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4.7
10,3	Wuritz	4	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4.7	4.8	4.9	5.0	5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	5.6	5.7
13,9	Rehau	5	5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	5.6	5.7	5.8	5.9	6.0	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	6.6	6.7
23,0	Schönwald (Bierb.)	6	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	6.6	6.7	6.8	6.9	7.0	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	7.6	7.7
25,3	Selb-Plößberg	7	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	7.6	7.7	7.8	7.9	8.0	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5	8.6	8.7
27,0	Erkersreuth	8	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5	8.6	8.7	8.8	8.9	9.0	9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7
28,0	Selb	9	9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	9.9	10.0	10.1	10.2	10.3	10.4	10.5	10.6	10.7
28,9	Selb Stadt	10	10.1	10.2	10.3	10.4	10.5	10.6	10.7	10.8	10.9	11.0	11.1	11.2	11.3	11.4	11.5	11.6	11.7
31,9	Unterweissenbach	11	11.1	11.2	11.3	11.4	11.5	11.6	11.7	11.8	11.9	12.0	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5	12.6	12.7
35,9	Schwarzenhammer	12	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5	12.6	12.7	12.8	12.9	13.0	13.1	13.2	13.3	13.4	13.5	13.6	13.7
39,2	Höchstädt-Thiersheim	13	13.1	13.2	13.3	13.4	13.5	13.6	13.7	13.8	13.9	14.0	14.1	14.2	14.3	14.4	14.5	14.6	14.7
43,7	Thiersheim	14	14.1	14.2	14.3	14.4	14.5	14.6	14.7	14.8	14.9	15.0	15.1	15.2	15.3	15.4	15.5	15.6	15.7
47,0	Johannesreuth	15	15.1	15.2	15.3	15.4	15.5	15.6	15.7	15.8	15.9	16.0	16.1	16.2	16.3	16.4	16.5	16.6	16.7
48,8	Göpfersgrün	16	16.1	16.2	16.3	16.4	16.5	16.6	16.7	16.8	16.9	17.0	17.1	17.2	17.3	17.4	17.5	17.6	17.7
51,7	Holenbrunn 425	17	17.1	17.2	17.3	17.4	17.5	17.6	17.7	17.8	17.9	18.0	18.1	18.2	18.3	18.4	18.5	18.6	18.7
59,0	Marktredwitz	18	18.1	18.2	18.3	18.4	18.5	18.6	18.7	18.8	18.9	19.0	19.1	19.2	19.3	19.4	19.5	19.6	19.7
	Nürnberg Hof 421	19	19.1	19.2	19.3	19.4	19.5	19.6	19.7	19.8	19.9	20.0	20.1	20.2	20.3	20.4	20.5	20.6	20.7
	Bayreuth Hof 421f	20	20.1	20.2	20.3	20.4	20.5	20.6	20.7	20.8	20.9	21.0	21.1	21.2	21.3	21.4	21.5	21.6	21.7

Auszug aus der
Fahrplantagefel für
die Strecke 425 k,
Sommer 1961.
Archiv
Ulrich Rockelmann

Auszug aus der Fahrplantafel für die Strecke 425 k, Sommer 1961.
Archiv
Ulrich Rockelmann

achsige Umbauwagen erschienen erst gegen Ende der 1960er-Jahre. Während auf dem Hofer Ast lokbespannte Garnituren vorherrschten, war es beim Südast von und nach Marktredwitz gerade umgekehrt.

Und dann der Niedergang

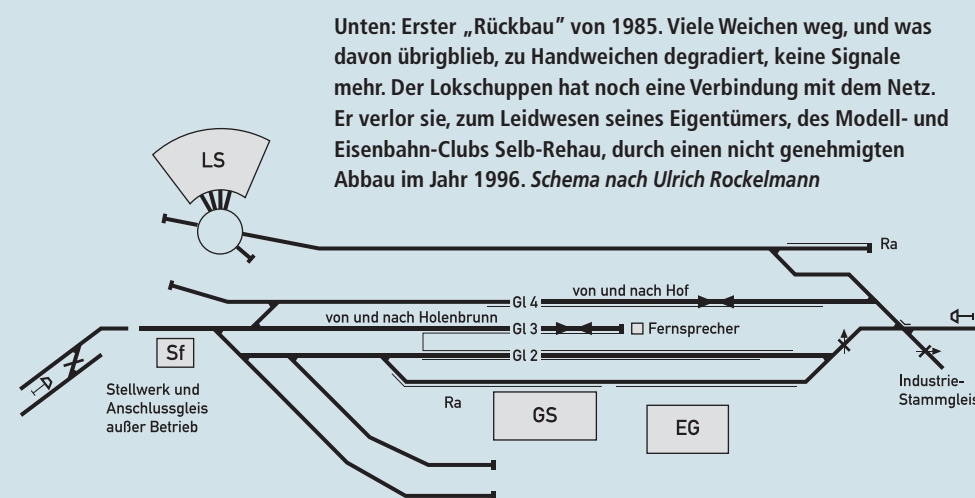
Kurioserweise setzte der Kreis Wunsiedel kurzsichtig auf den Bus und verstärkte die DB in ihrem Vorhaben, die Strecke nach Holenbrunn stillzulegen. Quasi als Vorgriff darauf wurde zwischen Selb-Plößberg und Holenbrunn 1985 der vereinfachte Nebenbahn-

betrieb eingeführt. Alle Signale wurden abgebaut und durch Trapeztafeln ersetzt; Selb Stadt verlor zahlreiche Gleise. Züge aus Hof endeten jetzt generell auf Gleis 4, die aus Holenbrunn auf dem zum Stumpfgleis verkürzten Gleis 3. Durchgehender Verkehr war nun nicht mehr möglich. Noch waren Loksuppen und Drehscheibe angeschlossen, das Stellwerksgebäude stand aber bereits leer.

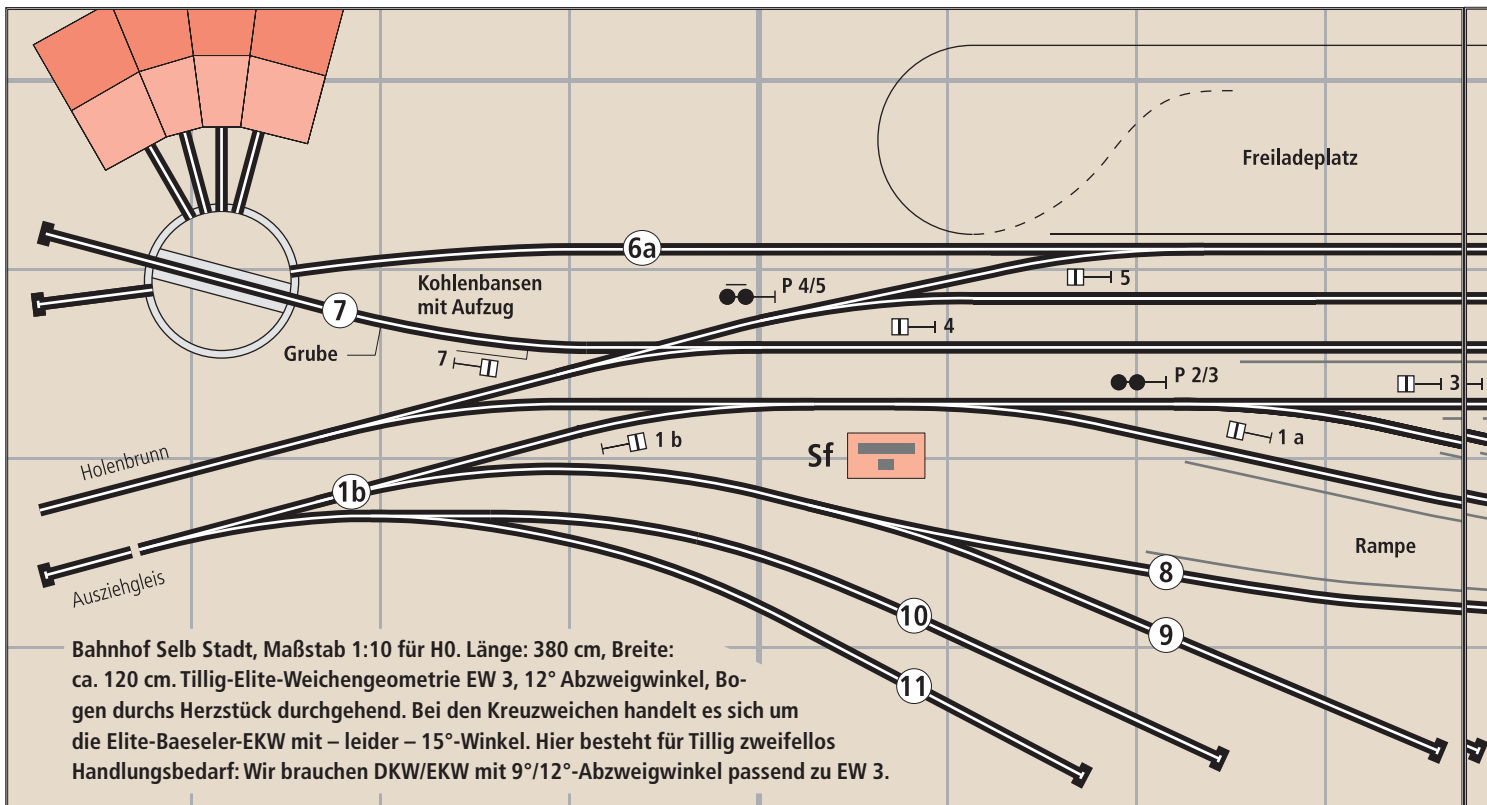
Der Personenverkehr Selb Stadt–Holenbrunn endete dann am 27. September 1986; offiziell für den Gesamtverkehr stillgelegt wurde die Strecke Holenbrunn–Selb Stadt im Mai 1993. Auch

die Güterzüge von Hof nach Selb gehörten bald darauf der Vergangenheit an, denn nach fortlaufendem und von der DB-Führung durchaus gewolltem Rückgang der Transportmengen wurde der Bahnhof Selb Stadt im Frühsommer 1996 als Gütertarifpunkt aufgehoben. Anschließend erfolgte der Abbau der meisten Gleise einschließlich der Anschlüsse. Um die Jahrtausendwende waren die Bahnanlagen in Selb Stadt zu einem einzigen Stumpfgleis mit Bahnsteig und Wartehäuschen mutiert. Deutlicher kann ein geändertes Verkehrskonzept wohl nicht ausfallen.

Ulrich Rockelmann



Streckenskizze zur Orientierung, wo der Bahnhof Selb Stadt überhaupt zu suchen ist.



Eine Erste Annäherung

Bevor man einen Vorbild-Gleisplan fürs Modell einrichtet, sollte man ihn einigermassen verstehen. Außerdem wird man immer schon eine Längenbeschränkung für das Projekt im Kopf haben. Ich bin hier von 3,80 m ausgegangen. Dieses Maß taugt für eine Segmentanlage, die sich z.B. in Club-Räumen unterbringen lässt. Möglichweise wird man mit ihr auch auf Reisen gehen wollen. In diesem Fall interessiert die konkrete Anbindung an Streckenteile und Abstellbahnhöfe nicht so sehr.

Man wird flexible Lösungen für solche Gelegenheiten finden. Mein Plan torpediert sie jedenfalls nicht.

Wie das Vorbild hat mein Planvorschlag sechs durchgehende Bahnhofsgleise. Doch im Gegensatz zum Vorbildplan aus dem Jahr 1970 (s. S. 19) ist auch Gleis 4 mit einem Bahnsteig versehen. Längere Reisezüge, egal woher und wohin, haben so eine Chance, selbst in diesem stark verkürzten Bahnhof vorschriftsmäßig zu halten. Auf Gleis 4 können Reisezüge sogar abgestellt bleiben, falls Gleis 3 als Umfahrgleis freigehalten wird. Übrigens zeigt

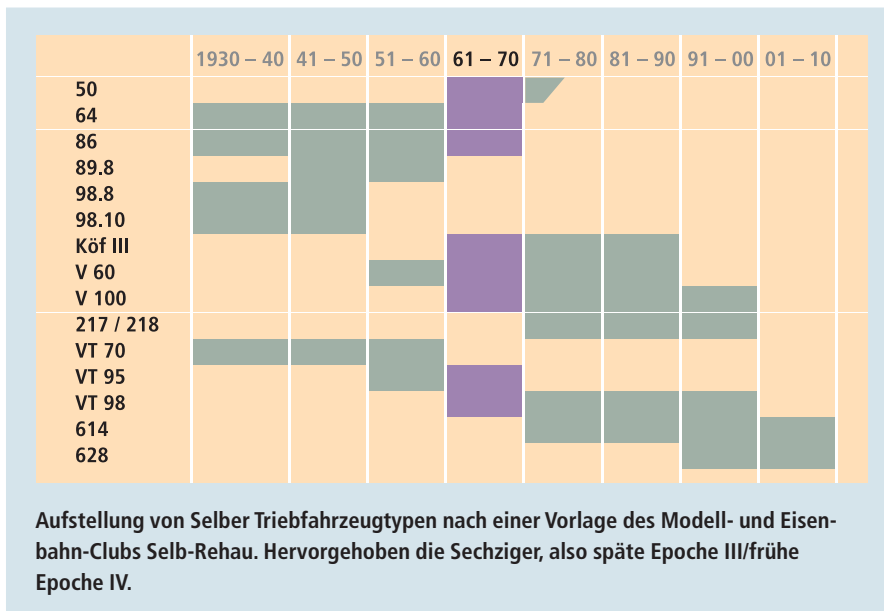
der Bahnhofssplan von Selb Stadt im schon genannten BuFe-Buch eine Bahnsteigkante an Gleis 4. Ich verstehe mich nicht als Gleisplan-Detektiv, und als Modellbahner hätte ich auch ohne positiven Befund in dieser Sache Gleis 4 zum Bahnsteiggleis gemacht. Die Bahnsteigkante von Gleis 3 ist nur ca. 100 cm lang, während es die von Gleis 4 immerhin auf ca. 140 cm bringt.

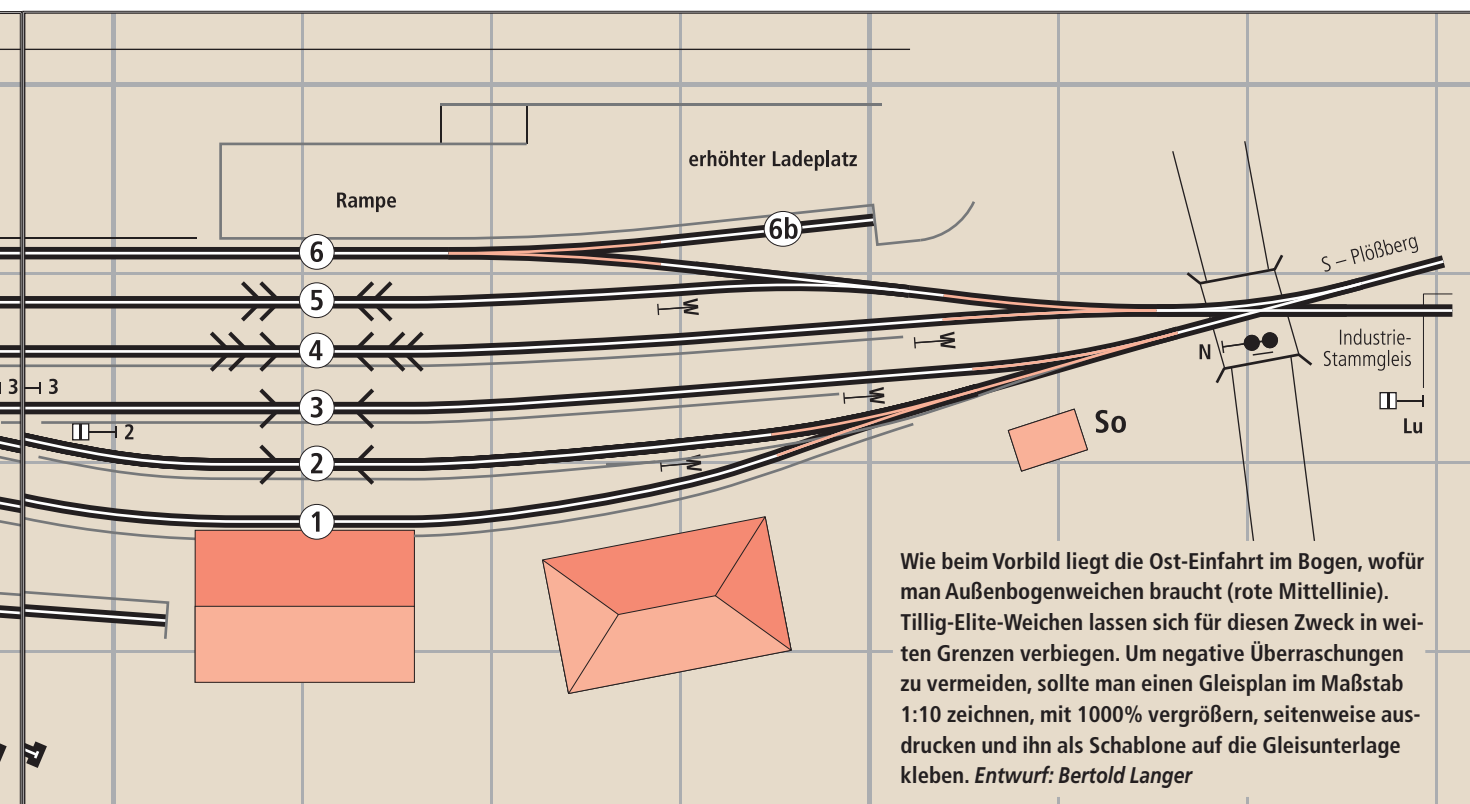
Darauf hätten vier 26,4-m-Silberlinge plus kurze Lok, etwa eine V 80 oder eine V 100, Platz. Ein langer Eilzugwagen oder ein Silberling entspricht ungefähr zwei B3yg-Umbauwagen, wovon schon drei Pärchen ein recht gutes Bild abgeben. Ein Zug kurzer Wagen macht immer mehr her als ein gleich langer mit langen Wagen.

Ulrich Rockelmann hat darauf hingewiesen, dass Selb Stadt Endstation für Reisezüge aus Hof und aus Hohenbrunn war. Hält man sich daran, braucht man zwei VT-98-Züge zu je drei Wagen, ihre Kopfgleise: Gleis 2 bzw. Gleis 3. Ich überlasse es den Lesern, eine Betriebsidee für zwei VT 95 mit „Anhängern“ VB 142 zu entwickeln. Das waren keine Wendezüge, der Triebwagen musste umsetzen.

Woran drastisch gespart wird

Wenn man bei einer so einfachen Lokbehandlungsanlage nur ein Gleis vor der Drehscheibe streicht, fällt immer-





hin ein ganzes Drittel dieses Bereichs weg. Auf Gleis 8, das der Beschickung des Kohlenbansens und als zusätzliches Lok-Abstellgleis diente, musste ich leider verzichten. Doch wie beim Vorbild hat der Lokschuppen vier Gleise. Sie haben jeweils 18 cm Nutzlänge. Dieses Maß hängt eher von der Tiefe der Zeichnung oben ab. Der Lokschuppen könnte selbstverständlich nach hinten erweitert werden. Denkbar wären jeweils zwei Tenderlok-Stände hintereinander. Übrigens trennte eine Brandmauer im Inneren des Schuppens den Dampf- vom Dieselteil. So konnten auch Schienenbusse über Nacht hier unterkommen.

Gespart wird auch an den Gütergleisen. Vier von sechs Stumpfgleisen konnten erhalten bleiben, aber die DKW musste verschwinden. Gleis 1

mündet, anders als beim Vorbild, in Gleis 2. Dies erfordert zwei zusätzliche Sperrsignale (1a und 1b).

Eine Bemerkung zu den Rampenmauern, die im Bogen liegen: Hier ist darauf zu achten, dass Fahrzeuge sie nicht berühren. Die NEM-Maße für den Abstand von Gleismitte dürften in jedem Fall zu unterschreiten sein. „Trocken“-Tests mit langen Güterwagen sind nötig. Wenn man z.B. noch eine alte Fleischmann-94er besitzt, muss man auch diese einbeziehen.

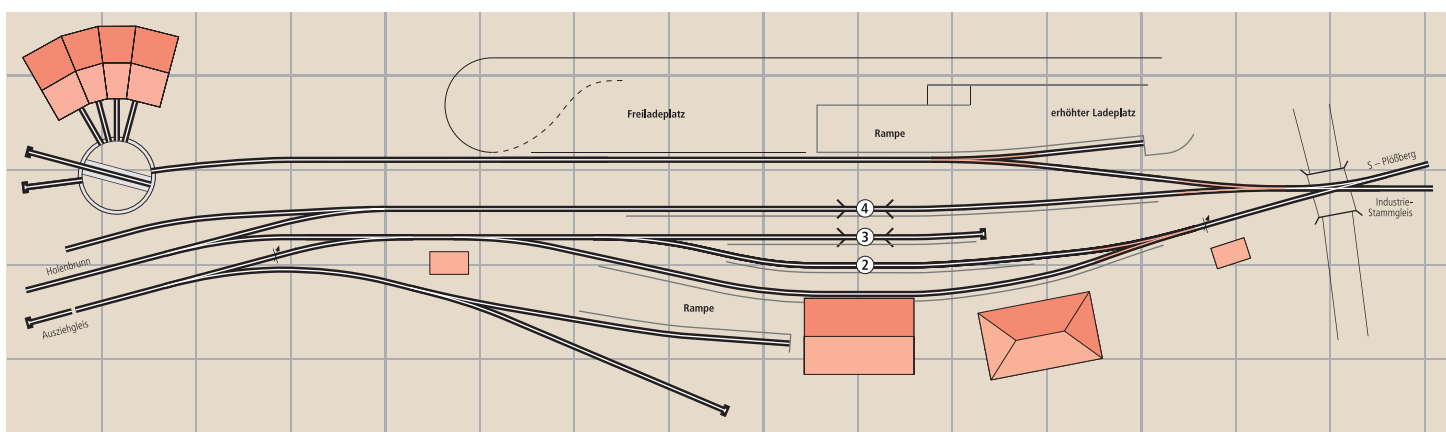
Selb Stadt im Modellbahnkeller

Soll ein Bahnhof wie Selv Stadt im Modellbahnkeller unterkommen, und zwar zusammen mit einer Anlage, dann muss noch viel mehr gespart werden. Dies gilt besonders dann, wenn man

	Vorbild		Modell
Gleis 2	154 m	153 m	80 cm
Gleis 3	176 m	174 m	95 cm
Gleis 4	257 m	183 m	181 cm
Gleis 5	185 m	194 m	126 cm

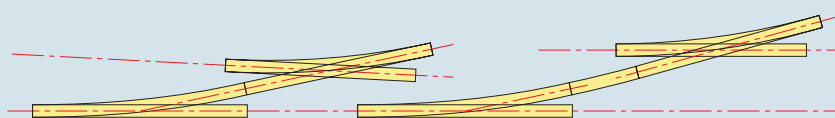
Im Vorbild-Gleisplan von 1970 befindet sich eine Tabelle der nutzbaren Gleislängen in Selv Stadt. Hier die der Hauptgleise im Vergleich mit den Hauptgleisen meines Vorschlags oben.

Unten: Eher etwas für Masochisten ist die Rückentwicklung der Gleisanlagen nach DB-Vorbild. Doch warum nicht? Wir hängen am Vorbild, warum also nicht auch an dessen Irrwegen? Aber die absolute Schrumpfstufe von 1996 sollte sich niemand antun ...





Gleisseite des Empfangsgebäudes von Selb Stadt, fotografiert im Spätsommer 1986. Signale bereits entfernt, Schienenbus von Hohenbrunn steht auf dem Kopfgleis 3. Rechts hinter dem Fahrzeug sieht man das Zustimmungstellwerk So – siehe Erklärung dazu im Beitrag von Ulrich Rockelmann, S. 20 in diesem Heft. Möglicherweise ist selbst diese Schwundstufe von Selb Stadt ein lohnendes Modellbahn-Thema. Foto: Ulrich Rockelmann



Ein konstruktives Problem beim Einsatz von Elite-W3-Weichen zusammen mit der Elite-Baeseler-EKW: zwei verschiedene Abzweigwinkel, 12° und 15°. Bei der Anwendung unten spielt es keine Rolle.

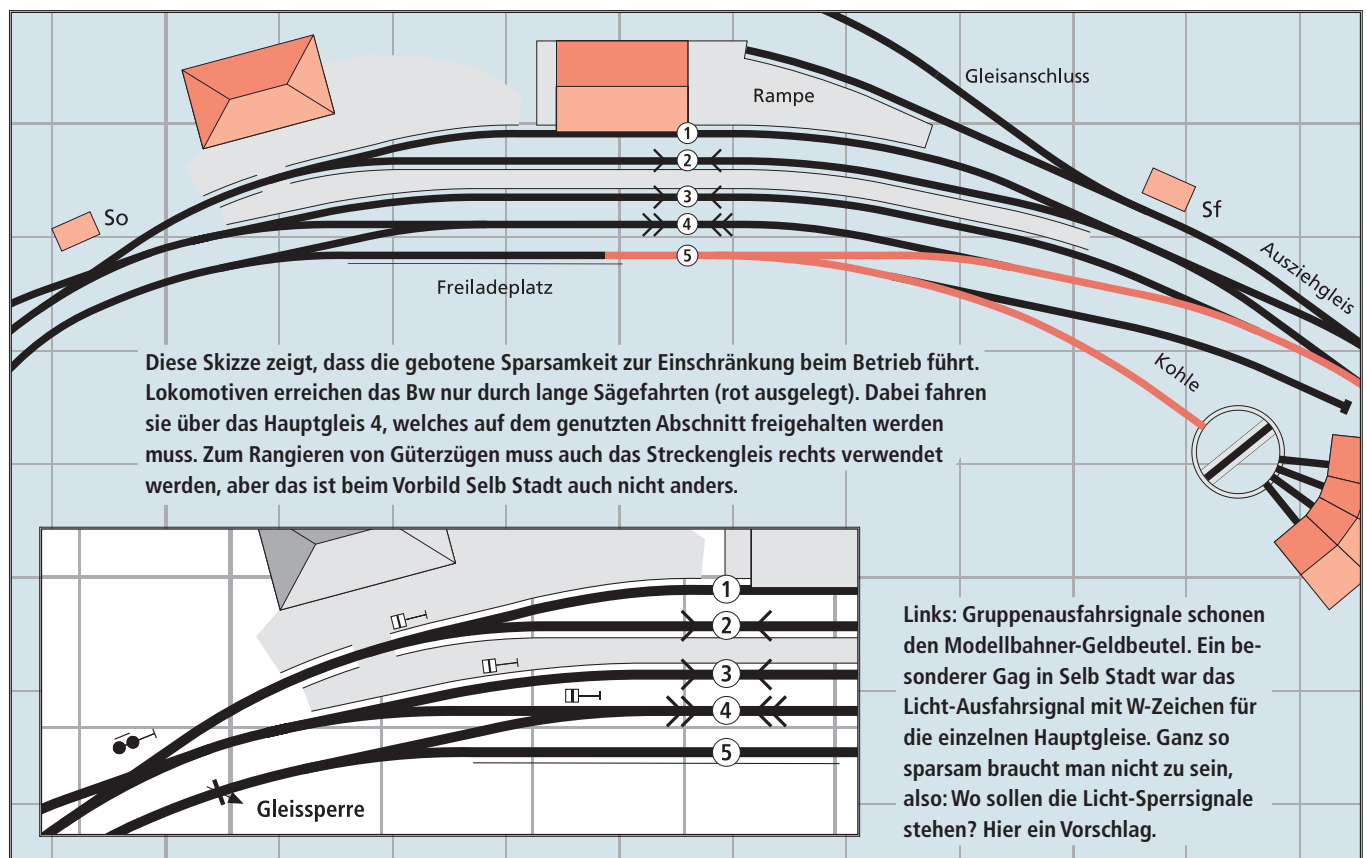
trotz notorischen Raummangels auf „quietschige“ Radien und abartige Weichenwinkel verzichten will. Ich bringe es einfach nicht übers Herz, für Märklin-C- oder Roco-GeoLine-Material zu entwerfen.

Mein Bahnhof „Porzellanstadt Hbf“ im Modellbahnkeller hat nur fünf durchgehende Gleise, darunter drei Hauptgleise. Gleis 2 und 3 werden für Reisezüge genutzt. Gleis 4 ist für Güterverkehr vorgesehen, aber man braucht es auch als Umfahrgleis. Ist es besetzt, gibt es ein Problem bei der Abwicklung des „gebrochenen“ Verkehrs. Stehen auf Gleis 3 und Gleis 2 ein Hofer bzw. ein Hohenbrunner Zug, können deren Loks sie nicht umfahren. Handelt es sich in beiden Fällen um Wendezüge, dann existiert dieses Problem nicht.

Doch eine Umsteigeeverbindung kann es dennoch geben. Erst kommt der eine Zug, dessen Lok sofort anschließend umsetzt. Danach kann der zweite Zug einfahren und die Fahrgäste haben Gelegenheit zum Umsteigen. Ist der erste Zug weg, kann die Lok des zweiten auch umsetzen.

Gleis 4 als Problemzone

An zwei Stellen ist das Hauptgleis 4 mit Gleis 5, einem Ladegleis, verbunden. Außerdem führt Gleis 5 zum kleinen



Bw. Also wird man Güterzüge nicht lange hier abstellen können. Ich gehe davon aus, dass angekommene Güterzüge sogleich zerlegt und ihre Wagen den Bestimmungsorten zugestellt werden. Durchgehende Güterzüge – die hier nur als Ausnahme zu vermuten sind – können Gleis 2 oder 3 befahren.

Der Güterverkehr für die vom Stückgutverkehr abhängige Porzellanindustrie wird sich nach den produktionsbedingten Zustell- und Abholterminen richten. Man wird dafür sorgen, dass diese nicht mit den Schichtwechseln zusammenfallen, denn da hat man zuerst die Arbeiterinnen und Arbeiter zu befördern.

Nicht nur Kisten und Kasten

Mit der Porzellanindustrie assoziiert man zunächst den Transport der Fertigware in wohlgepolsterten Kisten mittels gedeckter Güterwagen. Zu kurz gedacht, denn Porzellan besteht aus Kaolin und der beim Brand zugeführten Hitze. Also müssen die Fabriken Kohle bekommen. Und das Kaolin reist in geschlossenen Schüttgut-Spezialwagen, oder dürfen es auch offene sein? Wer sich diesem Thema als Modellbahner widmet, wird bald mehr über Porzellan wissen, als ihm vielleicht lieb ist. Jedenfalls werden auch die Güter-



Im Stil der frühen Moderne: Empfangsgebäude von Selb Stadt, entworfen von Fritz Klee, fertiggestellt im Jahr 1913. Prof. Klee, ein Werkbund-Mitglied, leitete lange Jahre die staatliche Fachschule für Porzellan in Selb, deren Gebäude ebenfalls von ihm stammt. Welche andere bayerische Lokalbahnstation hatte je ein solch repräsentatives und architektonisch anspruchsvolles Empfangsgebäude? Ulrich Rockelmann hat es 1976 fotografiert.

züge für die Porzellanstadt ein abwechslungsreiches Bild bieten.

Bei meinem Entwurf für den Modellbahnkeller konnten die Güteranlagen nur angedeutet werden. So blieb lediglich ein zusätzliches Rampengleis beim Ortsgüterschuppen. Einen „erhöhten Ladeplatz“ auf der Gegenseite gibt es nun nicht mehr. Als Reverenz an die

Selber Anschlussbahnen ist am rechten Bahnhofskopf lediglich ein Anschlussgleis geblieben. Aber die charakteristische EKW als Zugang zur Güter Stammstrecke konnte ich retten – auch wenn ich befürchte, dass eine Baeseler-Weiche im Modellbetrieb nicht immer eitel Freude bereiten wird.

Bertold Langer

Unter Denkmalschutz

Vom erstaunlichen Bahnhof Selb Stadt sind außer dem entwidmeten Empfangsgebäude nur das Stellwerk Selb Sf und der Lokschuppen übrig geblieben. Beide befinden sich beim Modell- und Eisenbahn-Club Selb-Rehau in guten Händen. Hier eine Parade von vereinseigenen kleinen Dieselloks, die ehemals in der Umgebung tätig waren. Aber auch die heimische 64 019 und sogar eine winzige AEG-Industrie-Ellok befinden sich in der Fahrzeugsammlung. 2006 waren Schuppen und Stellwerk äußerlich renoviert. Zurzeit saniert man das Innere des Schuppens und den Wohnanbau. Immerhin: Der Denkmalschutz unterstützt den Club, aber auch dieses Geld liegt nicht auf der Straße. Als „Wiederherstellungszeitpunkt“ für ihr Industriedenkmal haben die Selber das Jahrzehnt von 1960 bis 1970 gewählt. Große Schwierigkeiten macht ihnen die fehlende Schienenverbindung von der Drehscheibe zum übrig gebliebenen einzigen DB-Gleis. Herzlichen Dank an Dietmar Föhst, den Vorsitzenden des Clubs, für Informationen und Material. Und schauen Sie doch mal rein beim MuEC Selb-Rehau: www.lokschuppen-selb.de. Foto: Dietmar Föhst



Das Stellwerk im Modell mit dort heimischen Fahrzeugen in der Epoche IVa. Der Stellplatz mitten auf dem Bahnsteig ist ungewöhnlich und auch im Modell stets ein Blickfang.



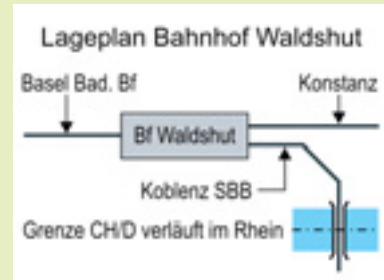
Stellwerksgebäude am Bahnsteigende

Stellwerk Waldshut im Eigenbau

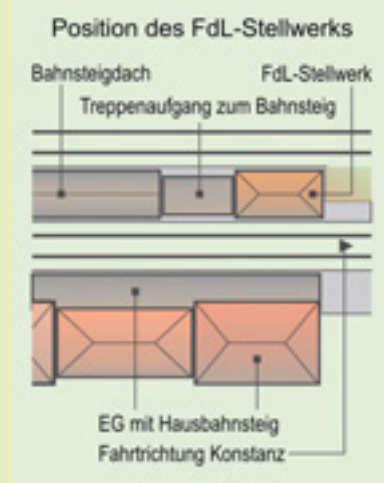
Ein normales Bahnsteigende, ohne ausgeprägte Szenerie, wirkt meist ein wenig monoton, sofern es sich nicht um einen konkreten Nachbau einer Vorbildsituation handelt. Auf der Suche nach einer Lösung für einen Bahnsteigabschluss, der ein besonderes Flair vermittelt, bot sich das ehemalige FdL-Stellwerk des Bahnhofs Waldshut aufgrund seiner Position und Bauform förmlich an. Dieser ehemals wichtige Grenzbahnhof zur Schweiz befindet sich an der Hochrheinbahn von Basel nach Konstanz. Ingrid und Manfred Peter haben das markante Stellwerk im Modell nachgebildet.

Der Bahnhof Waldshut an der Bahnlinie von Basel Bad. Bf über Schaffhausen nach Konstanz ist etwa 55 km von Basel entfernt und war einst wichtiger Zoll- und Grenzbahnhof zur Schweiz. Von Waldshut aus zweigt die grenzüberschreitende Strecke ins eidgenössische Koblenz ab. Sie war die erste rheinquerende Bahnverbindung zwischen Deutschland und der Schweiz. Die Ausführung der Brücke über den Rhein stammt vom Erbauer der Schwarzwaldbahn, Robert Gerwig.

Heute dient der ehemalige Lokschuppen des Bahnhofs Waldshut als Autobusgarage, die umfangreichen Gleisanlagen sind zum Großteil abgebaut und der Personenverkehr wird uniform mit Triebwagen der Reihen 611 und 641 abgewickelt. Letztere werden im Eisenbahnerjargon als „Walfisch“ bezeichnet und haben ihre Wurzeln in Frankreich.



Vom Bf Waldshut an der Hochrheinbahn (alte Kursbuchstreckennummer 304, heutige Nummer 730) zweigt die Verbindung nach Koblenz (CH) ab. Diese Strecke hat die Nummer 730.4.



Die Zeichnung zeigt die exponierte Lage des Stellwerks auf dem Bahnsteig.



Das markante FdL-Stellwerk von Waldshut an der Hochrheinbahn von Basel nach Konstanz. Es ist nicht mehr in Betrieb und steht unter Denkmalschutz. Der schmale Bahnsteigbereich von der Überdachung des Aufgangs bis zum Stellwerksende ist nicht für den normalen Personenverkehr freigegeben. Eisenbahnbedienstete benutzen für den Aufstieg vom Gleisbereich zur Eingangstür die im Bild sichtbare mobile zweistufige Treppe.

Bahnhof Waldshut und die Position des FdL-Stellwerks



Bahnhof Waldshut Ostseite mit Empfangsgebäude und dem markanten, jetzt unter Denkmalschutz stehenden Stellwerk (Blickrichtung Basel).



Die ehemaligen Zoll- und Güterabfertigungsgebäude im Umfeld des Stellwerks existieren heute nicht mehr.



Die Westseite vom Bf Waldshut mit ausfahrendem 611-Doppel nach Basel. Im Bildhintergrund ist das Stellwerk am Bahnsteigende erkennbar (Fotos vom 23. Mai 2003).

Anregung

Nicht jeder Modellbahner hat auf seiner Anlage für diverse Gebäude unbegrenzten Platz zur Verfügung. Auch im Bahnhofsbereich ist dies oft der Fall. Trotzdem möchte man die wichtigen Einrichtungen wie Stellwerke, Güterschuppen etc. platzieren. Betreibt man eine Modellbahnanlage, die kein konkretes Vorbild zum Thema hat, ist man in der Auswahl der Gebäude freizügiger.

Bei Erkundungstouren und Besichtigungen von Bahnanlagen findet man so das eine oder andere Gebäude, das sich zum Nachbau für die eigene Anlage eignet. Das bei einer Urlaubsreise 2003 entdeckte und im Bild festgehaltene Stellwerk in Waldshut ist ein interessantes Vorbild, das geradezu auf eine Modellnachbildung wartet. Das Stellwerk steht heute unter Denkmalschutz, die ehemaligen Zoll- und Güterabfertigungsgebäude wurden 2006 abgerissen.

Charakteristik und Vorgaben

Bedingt durch seine Platzierung auf dem Bahnsteig, hat das Stellwerk von Waldshut einen schmalen, hohen Unterbau, der sich zum Geschossende hin nach oben verbreitert. Das Obergeschoss mit den Stellwerkseinrichtungen bietet dem Bahnpersonal den nötigen Überblick über die Gleisanlagen.

Für Anlagen mit beengten Platzverhältnissen im Bahnhofsbereich ist diese Bauform und Platzierung eines Dienstgebäudes geradezu ideal. Der Schwerpunkt bei der Modellumsetzung bestand nicht in der korrekten Übernahme der Abmessungen, vielmehr sollte der optische Eindruck stimmig erhalten bleiben.

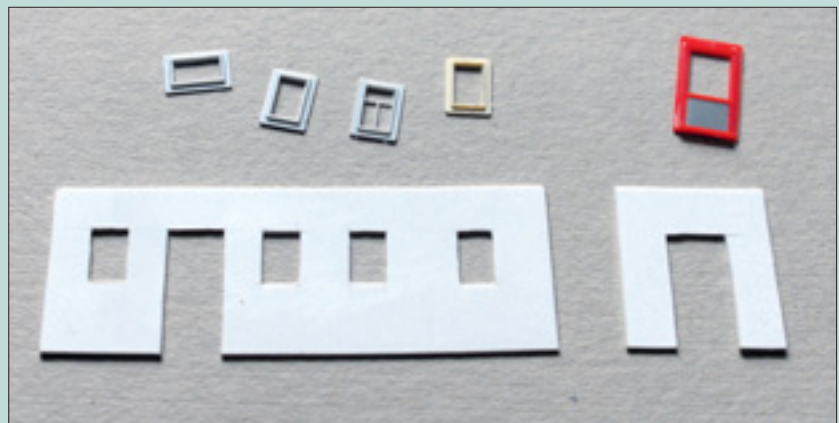
Untergeschoss

Der Unterbau des Gebäudes besteht aus 1,5 mm starkem Polystyrol. Die Abmessungen des Modells betragen im Grundriss 35 x 120 mm, die Höhe bis unterhalb des separat erstellten Simses misst 40 mm. Umgerechnet entsprechen die Modellmaße annähernd dem Vorbild. Da die Fenster und Türen im Untergeschoss relativ weit zurückliegen, wurden diese mit 1-mm-Polystyrol hinterklebt, um eine optisch dickere Wandstärke zu erzielen.

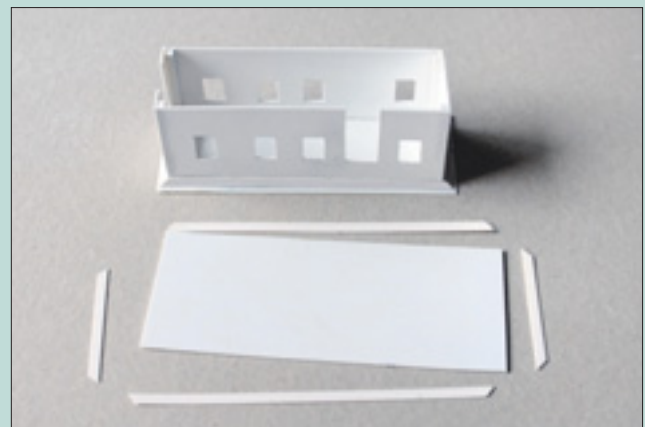
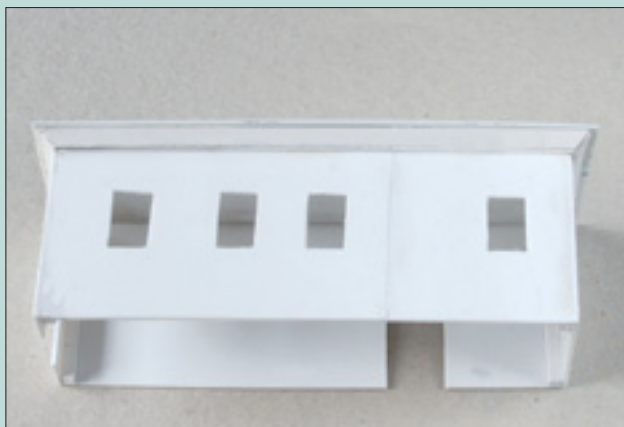
Vorbildorientiert erhielt der schmale Unterbau eine zweistufige Verbreiterung, damit das Obergeschoss einen sicheren Halt findet.

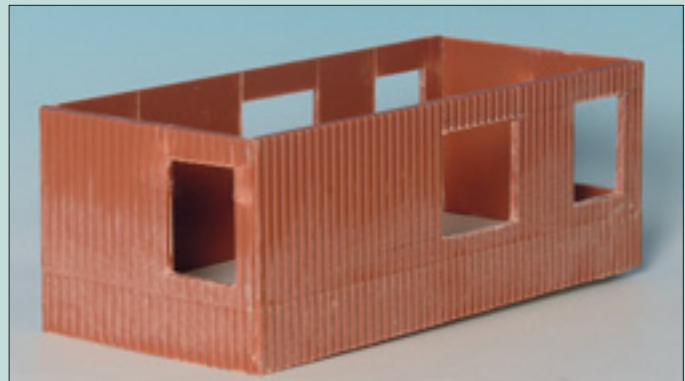
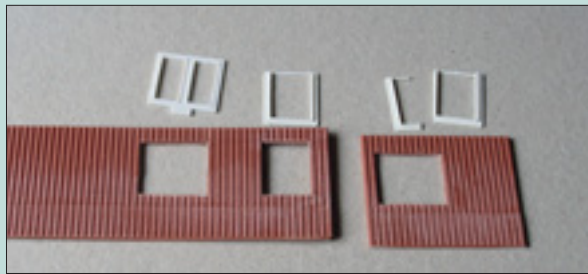


Die Schienenbusse der Baureihe VT 98, respektive 798, gehörten nach der Verdieselung zu den Stammgästen auf der Hochrheinbahn.

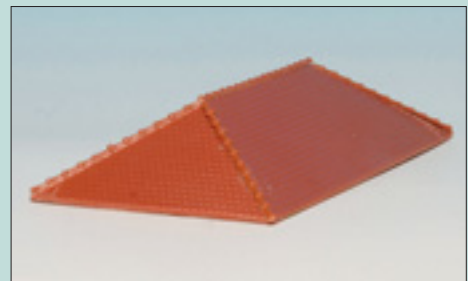
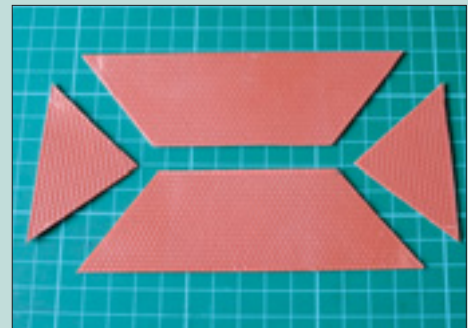


Die Bilder zeigen den schrittweisen Aufbau des Untergeschosses. Teilweise schwierig gestaltete sich der zweifach auskragende Gesimsübergang vom Erdgeschoss zum Stollwerksraum im Obergeschoss.





Die Seitenwände des Stellwerk-Obergeschosses bestehen aus Wellblech-, das Dach aus Biberschwanzplatten. Die verwendeten Fenster entstammen der Restekiste und wurden teilweise durch Heraustrennen der Fensterkreuze den Vorbildgegebenheiten angepasst. Eine Stellprobe der sich noch im Rohbau befindlichen Geschossteile vermittelt den ersten optischen Eindruck.



Nach dem Zusammenbau und einer Vorbehandlung mit Grundierspray erfolgte die farbliche Gestaltung aus einer Mischung der Rico-Farben Schokobraun und Beige. Fenster und Türen erhielten wie beim Vorbild eine weiße Umrahmung.



Probeaufstellung des fertigen Untergeschosses mit dem sich noch im Rohbau befindlichen Obergeschoss.



Der Aufbau des Gesimses erfolgte in zwei Arbeitsschritten. Eine Polystyrolplatte in den Abmessungen der Grundfläche des Stellwerks dient als Decke des Untergeschosses. Die zweite Abdeckung ist auf allen vier Seiten um 1 cm breiter geschnitten. Dazwischen wurden 0,5 mm breite Polystyrolleisten schräg eingeklebt. Die zweite Ausbaustufe ging in gleicher Weise vor sich. Das Obergeschoss hat nun eine Grundfläche von 75 x 160 mm.

Nachdem beide Sockel miteinander verklebt und gut getrocknet waren, konnte mit dem Aufbau auf das Untergeschoss begonnen werden. Mit Plasto, einer Modellbau-Spachtelmasse von Revell, lassen sich eventuell vorhandene Spalten und Lücken kaschieren. Ein Feinschliff sorgt für eine glatte Fläche. Zur besseren Haftung der endgültigen Farbe erhielt der Rohbau eine Behandlung mit dem Grundierungsspray von Revell. Anschließend konnte der braune Anstrich auf das Modelluntergeschoss gepinselt werden. Der ge-

wünschte Farbton entstand aus einer Mischung der Rico-Farben „Schokobraun“ und „Creme“.

Die abgesetzten weißen Fensterumrahmungen erreichten wir durch Anbringen von Tesafilmstreifen im 2-mm-Abstand. Die Pinselführung erfolgte nur in eine Richtung, vom Klebestreifen weg, damit keine Farbe darunter laufen konnte. Nach dem sofortigen vorsichtigen Entfernen des Klebebandes hatte das Untergeschoss schon ein dem Vorbild nahekommendes Aussehen erreicht. Zum Schluss wurden noch die Fenster eingesetzt und mit einer Milchglasfolie hinterklebt. Erhältlich ist diese im Bürobedarf.

Obergeschoss

Die Nachbildung der Wellblechplatten geschah mit den gleichnamigen Produkten aus dem Augenhagen-Sortiment (Art.-Nr. 52231). Die Höhe dieses Gebäudeteils beträgt im Modell 4,5 cm. Die Fenster stammen aus der Restekiste und wurden teilweise durch Heraustrennen der Fensterkreuze den Vorbildgegebenheiten angepasst. Das Frontfenster entstand z.B. aus zwei zurechtgeschnittenen Fensterrahmen. Auch das Obergeschoss ist vor der Kolorierung mit Grundierspray behandelt worden. Der endgültige Farbanstrich erfolgte mit unterschiedlichen Grautönen. Selbstverständlich bekam das Stellwerk unter Verwendung des Faller-Bausatzes „Stellwerkseinrichtung“ (Artikel-Nr. 20118) die entsprechende authentische Innenausstattung mit Hebeln.

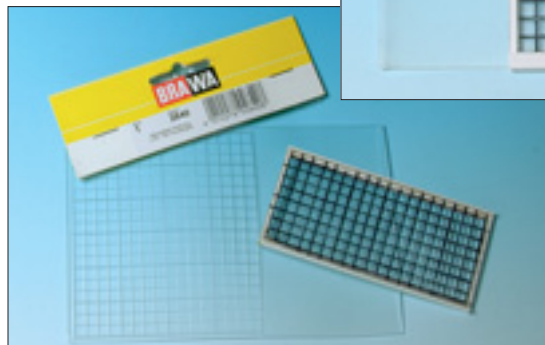
Dach und Treppenaufgang

Vor dem Zuschnitt des Daches wurde zuerst ein Papiermuster angefertigt. Dadurch lässt sich die gewünschte Dachneigung ohne Verschnitt ermitteln. Das Ziegeldach besteht aus „Biberschwanz-Dachplatten“ von Auhagen (52216). Vom gleichen Hersteller stammen Dachrinnen und Fallrohre.

Bestens geeignet für die Nachbildung der seitlichen Glaswände des Treppenaufgangs erwiesen sich die Fensterglasplatten von Brawa. Die Art.-Nr. 2840 beinhaltet zwei Platten von 10 x 15 cm, die eine strukturierte und erhabene Oberfläche aufweisen. Durch Nachziehen der Glaseinfassungen auf der glatten Seite der Brawa-Platten mit wasserfestem Filzstift erhält man eine optische Tiefenwirkung. *ip/mp*



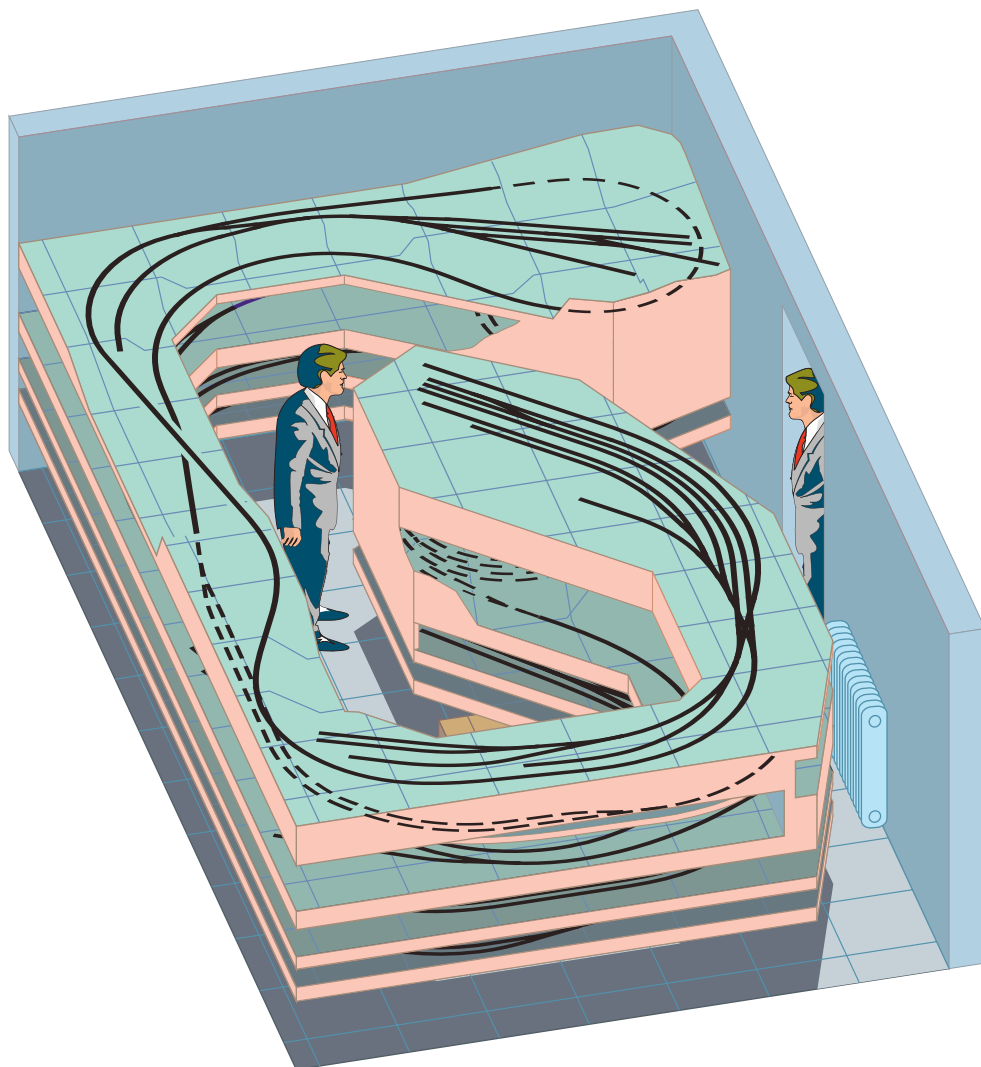
Sicht von oben auf das Arrangement von Stellwerk, Treppenaufgang, Bahnsteig und Gleisanlagen.



Unter der Artikelbezeichnung „Bauplatten, H0 Fensterglas“ (Nr. 2840) findet sich bei Brawa ein ideales Zubehörteil, um Treppenaufgänge oder große Fensterfronten nachzubilden. Teilweise sind die Platten mit einer Fensterstruktur versehen.

Die Teerpappenstruktur der Überdachung des Treppenaufgangs ist ein Produkt von Auhagen. Ein derartiges Stellwerk ist ein wahrer Blickfang auf der Anlage





Ein Vorschlag für Heidenau–Altenberg in H0

Müglitz-Mehrdecker

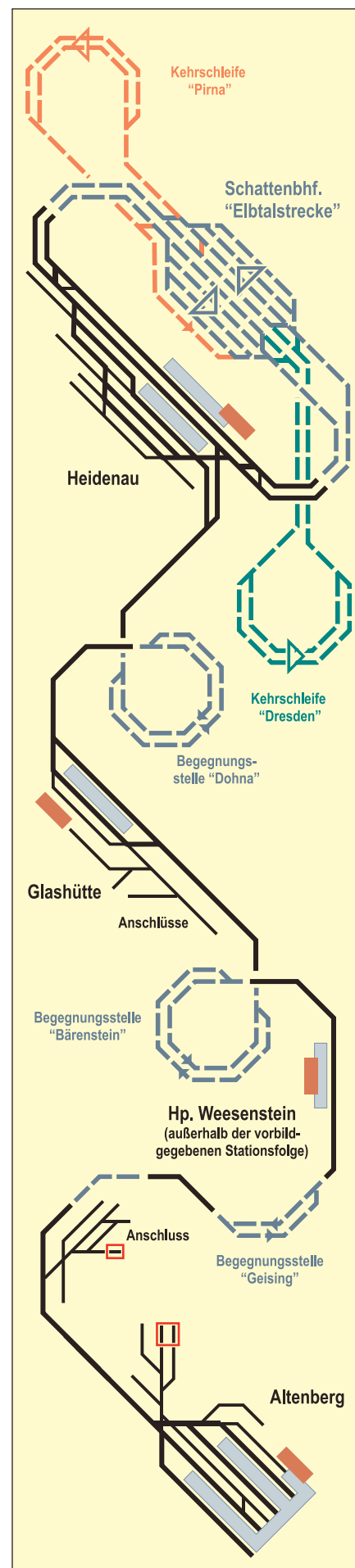
Die durch das Müglitztal von Heidenau nahe Dresden nach Altenberg im Erzgebirge verkehrende Nebenbahn besitzt eine von anderen Bahnstrecken abgehobene Geschichte und wartet mit eigenem Charakter auf. Mindestens ebenso ungewöhnlich ist das von Ivo Cordes für eine Nachstellung in H0 vorgeschlagene Konzept als Mehrdeck-Anlage.

Eher zaghaft geht man bei uns an das Thema Mehrdeck-Anlagen heran. Speziell in den Vereinigten Staaten sind hingegen in den letzten Jahrzehnten Heimanlagen dieser Konfiguration in recht beachtlicher Zahl entstanden. So lässt sich diese Idee keineswegs mehr als spleenige Utopie abtun. Als starkes Argument für diese Bauweise spricht der erhebliche Gewinn an Streckenlänge bei gleichem Grundflächenbedarf gegenüber der konventionellen „Eindeck“-Anlage. So lässt sich ins Auge fassen, einen beachtlichen Abschnitt einer realen Strecke im Modellbahnzimmer nachzustellen und auch mehrere Stationen ohne unzutragliches Nebenei-

nander unterbringen zu können. Als entsprechendes Demonstrativvorhaben habe ich mir die – zumindest von Namen und Fahrzeugmaterial her – wohl nicht ganz unbekannte „Müglitztalbahn“ Heidenau–Altenberg nahe Dresden ausgeguckt.

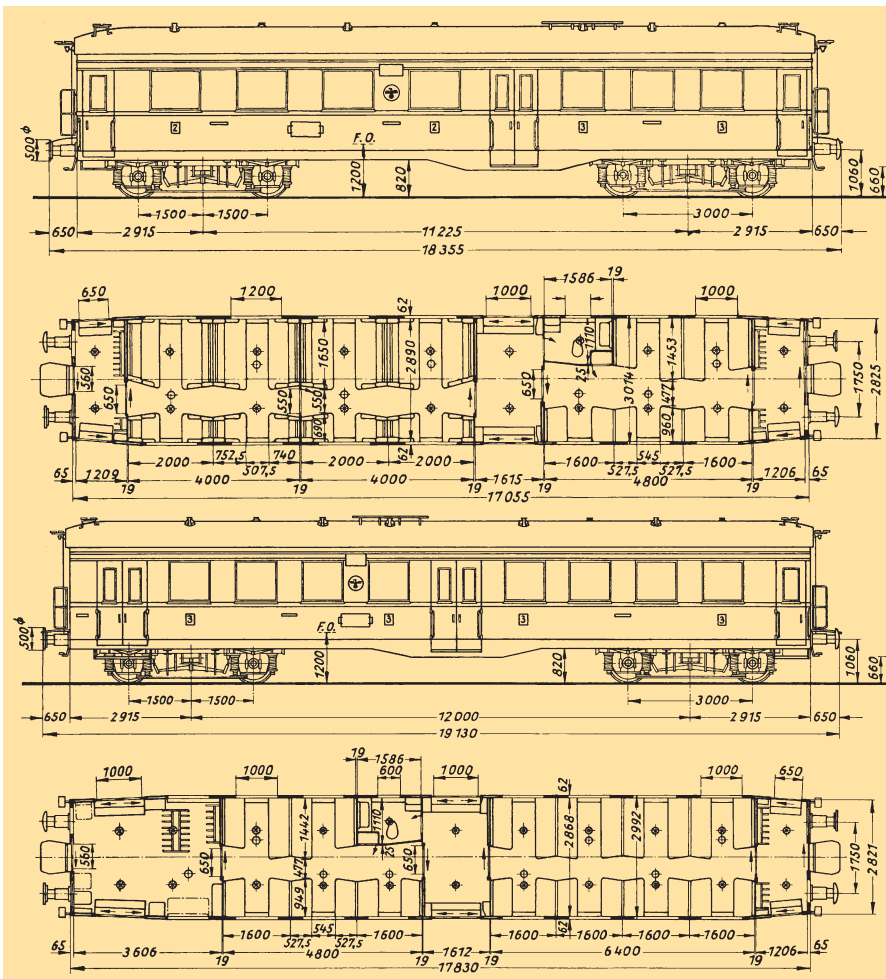
Mal sachlich, mal betulich

Es waren nicht nur die speziell für die schwierige Trassierung (140-m-Bogenradien) beschafften Fahrzeuge, namentlich die Baureihe 84 und die „Altenberger Wagen“, die dieser Bahnstrecke ihre eigene Note verliehen. Gegenüber der bis 1938 hier durchs





Im Sommer 1939 ist 84 001 mit einer artrein gebildeten Garnitur auf dem Weg nach Altenberg. Wie diese Betriebssituation ins Modell umgesetzt werden kann, zeigt das Blockbild der in mehrere Schaubenen gegliederten Anlage und ein zuunterst gelegenes Schattendeck (linke Seite außen). Daneben die schematische Darstellung der Strecken- und Bahnhofsgleise nebst den zugehörigen Wendeln. Unten rechts schließlich die geografische Lage der Strecke. Zur Erinnerung außerdem die Zeichnungen der Wagen, wie sie eigens für diese Strecke gefertigt wurden.



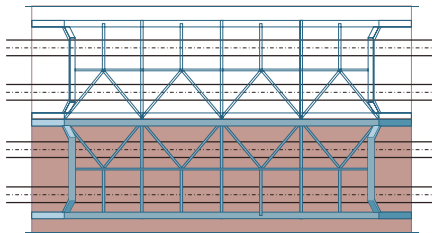


Empfangsgebäude Heidenau
(vormalig Mügeln bei Pirna)

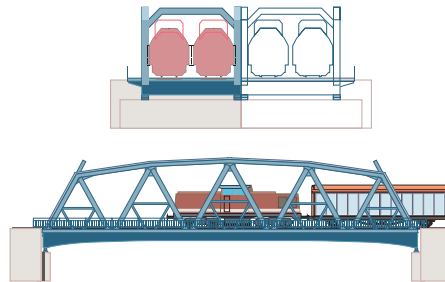
Im Anlagenvorschlag ist die Darstellung des EG Heidenau nur als Halbreif vorgesehen



Stellwerk Heidenau Ost



Im Anlagenvorschlag wird nur eine der beiden doppelgleisigen Brücken übernommen

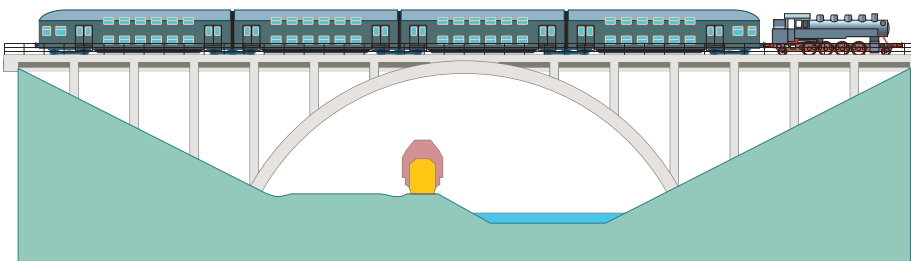


Überführung der hier viergleisigen Elbtalstrecke über Straße in Heidenau

0 5 10 15 20 25 m

während der Bauphase wurde hier auch die Schmalspurstrecke überquert. Profil zeigt Rollwagen samt Normalspurfahrzeug

Talübergang Köttewitz

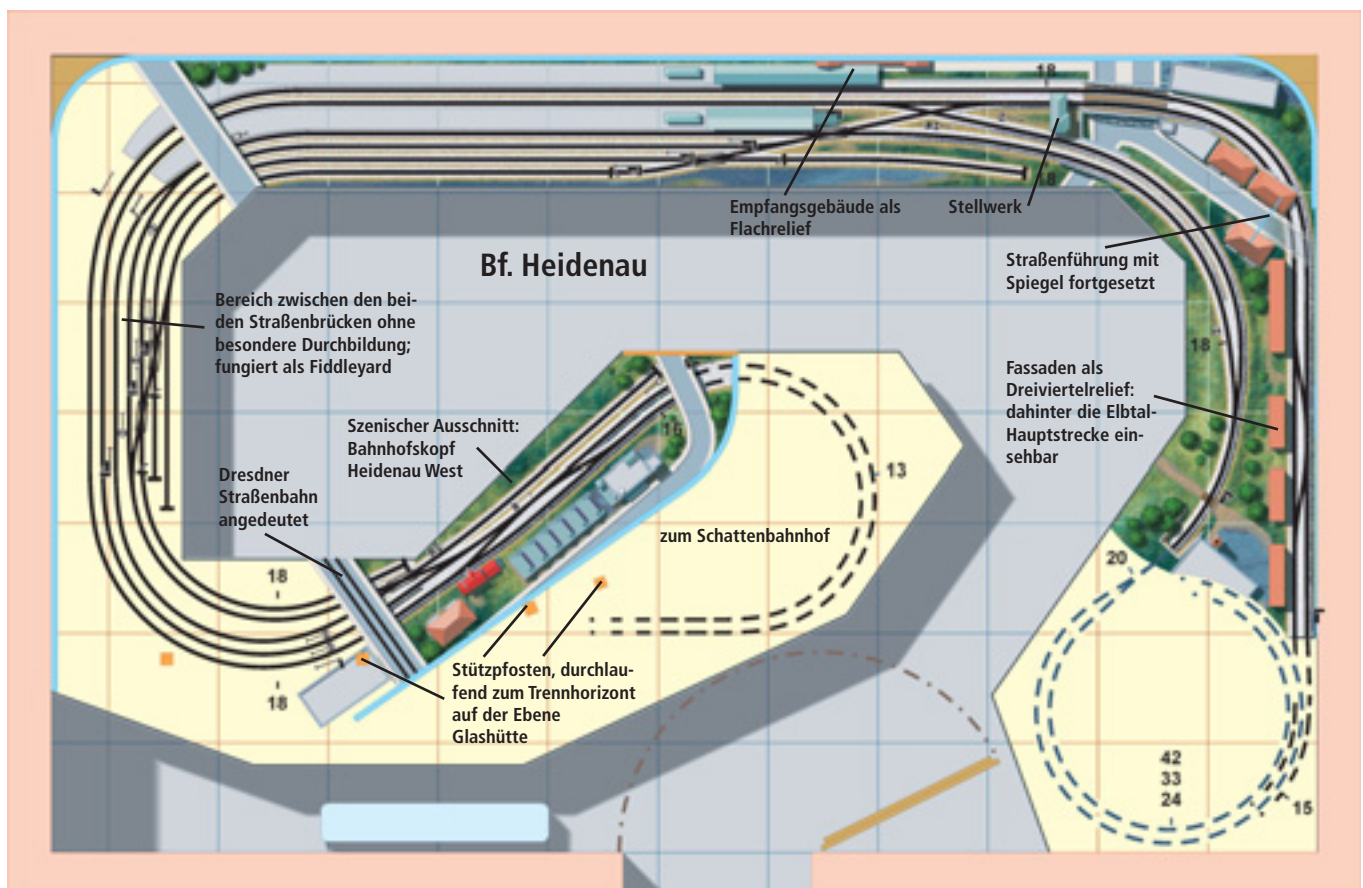


Tal laufenden 750-mm-Bahn wurden weite Abschnitte bei der Ablösung durch Normalspur völlig andersartig geführt. So handelt es sich um eine der ganz wenigen „Neubaustrecken“, die zwischen den Weltkriegen in Deutschland angelegt wurden. Dementsprechend zeigt sich die bauliche Ausstattung mit einem recht eigenständigen Charakter.

Die zahlreichen Brücken zum Beispiel sind allesamt in Beton ausgeführt. Rückschauend hat die Kulturkritik wenig an diesen – wie an den zeitgleich entstandenen Bauwerken beim Autobahn- und Fernstraßenbau – auszusetzen gefunden. Diese Brücken wirken noch immer klar, modern und durchaus ästhetisch.

Schon eher dürften sich die Geister an den hier neu entstandenen, aber doch ziemlich alt wirkenden Empfangs- und sonstigen Betriebsgebäuden scheiden. Mittlerweile waren nur noch traditionelle und bodenständige Bau-

Einige markante Bauten, die in den Anlagenvorschlag übernommen wurden. Auf dieser Seite Heidenau mit Empfangsgebäude und Stellwerk, die Straßenüberquerung in Heidenau und der Talübergang Köttewitz. Die untere Sichtebe zeigt den etwas gestutzten Bf. Heidenau.



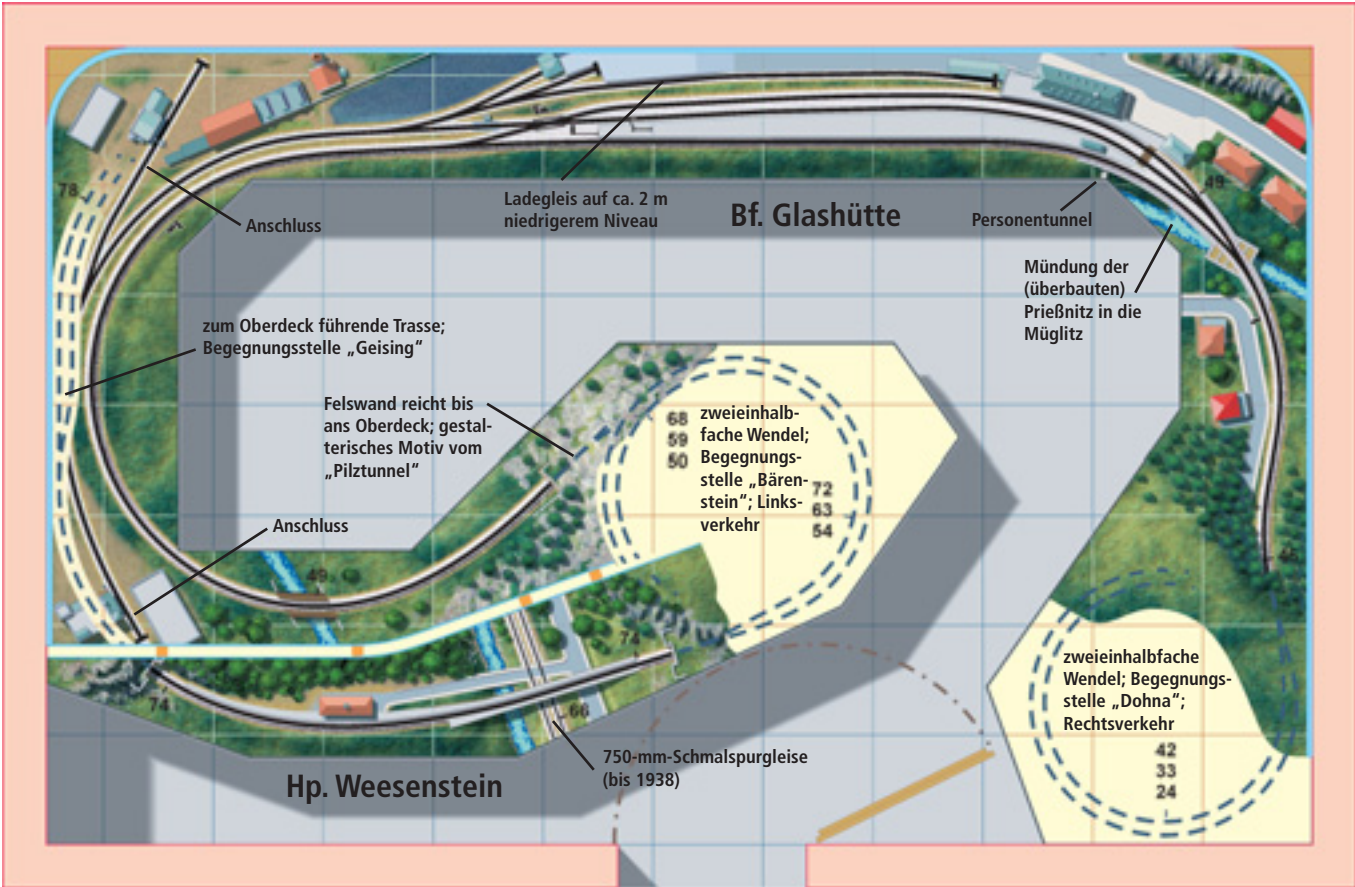
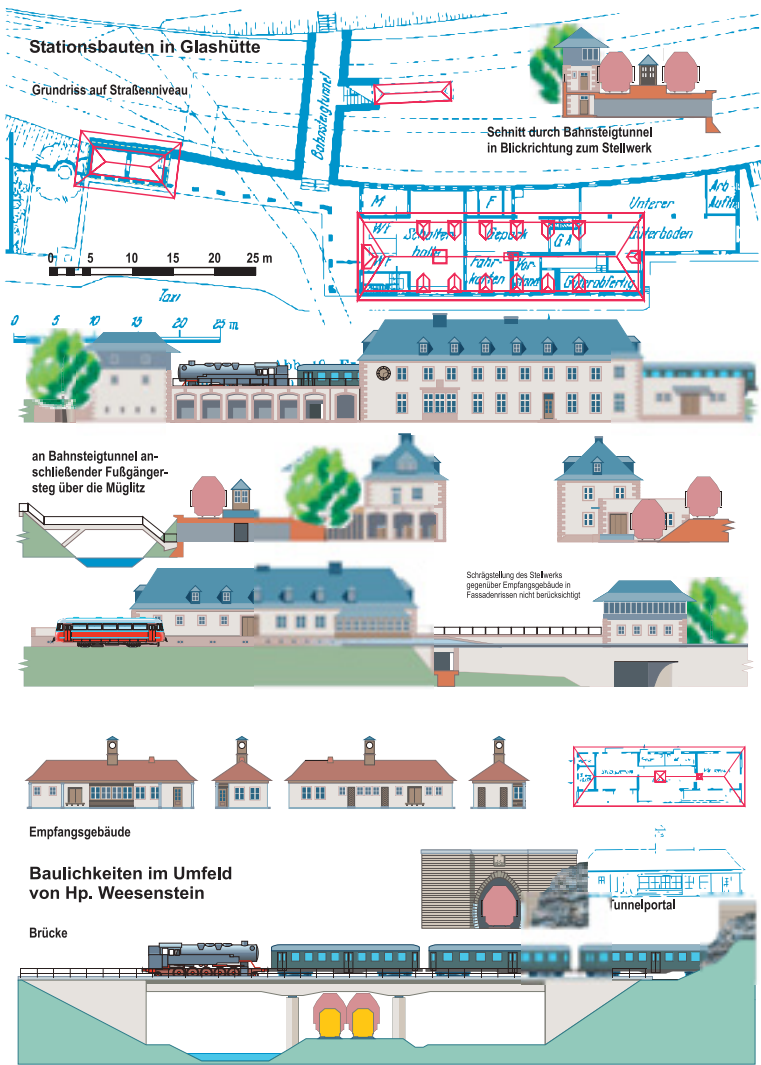
weisen erlaubt. Man hatte sich dem Heimatschutzgedanken verschrieben und Experimente, die Moderne und Bauhaus noch ein paar Jahre zuvor durchführten, waren ins Abseits verbannt.

Bei den Tunnelportalen bricht sich dann auch der offizielle Monumentalismus jener Tage Bahn. Hier kündigt meist ein über der Öffnung eingemeißelter Adler, wer zur Bauzeit das Sagen hatte. Das Symbol, das er einst in seinen Fängen hielt, lässt sich vielfach noch erahnen, auch wenn man noch mal mit dem Meißel drüberging ...

Hochbau-Programm

Wie immer man nun zum Zeitgeist steht, dem diese Bauten entsprungen sind – für den Modellbahner bieten sie sich als recht ergiebige Objekte zum Nachbau dar. Trotz mancher verspielt wirkenden Zutat sind die Bauten relativ einfach durchgebildet. Fenster sind in

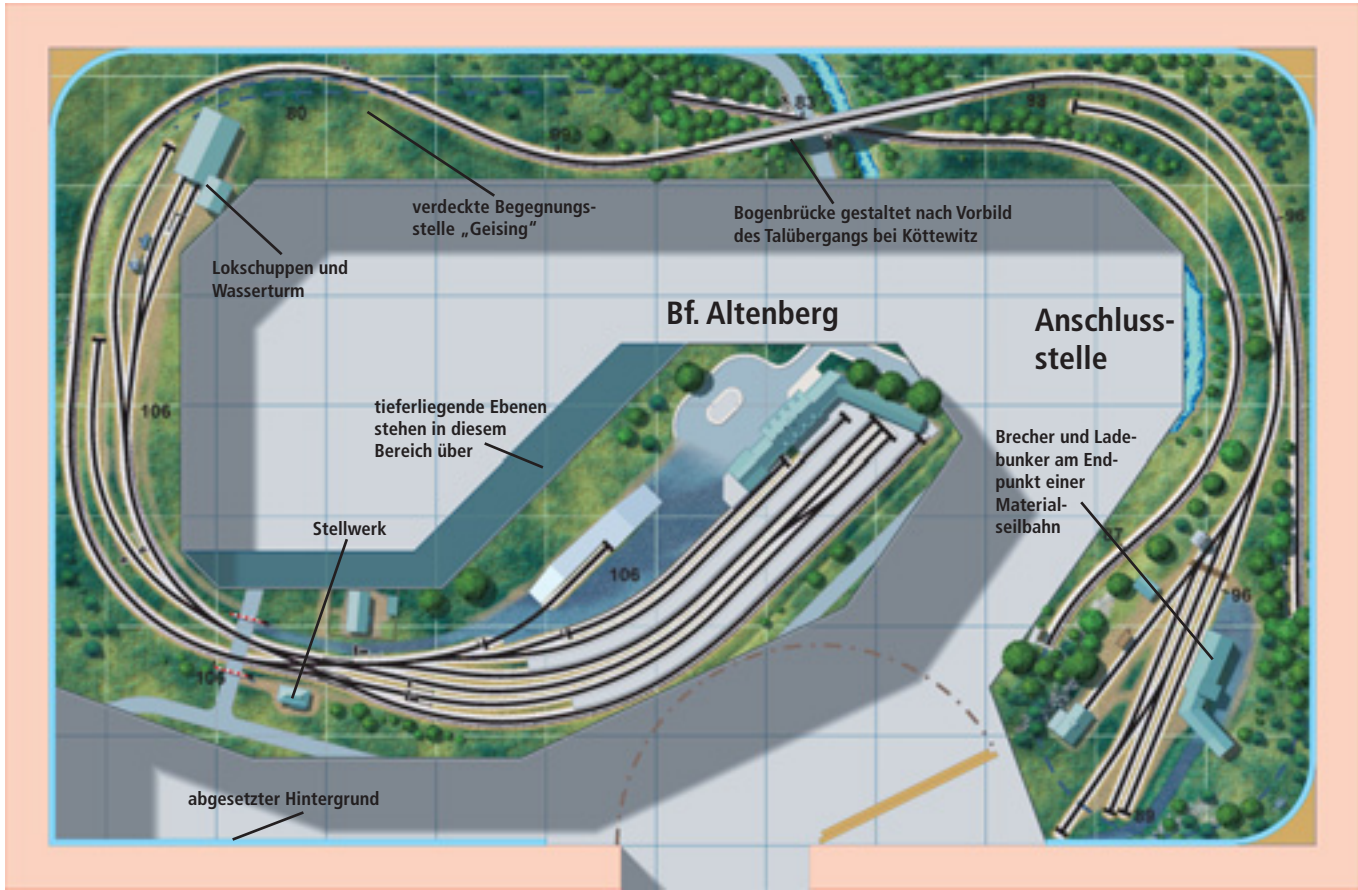
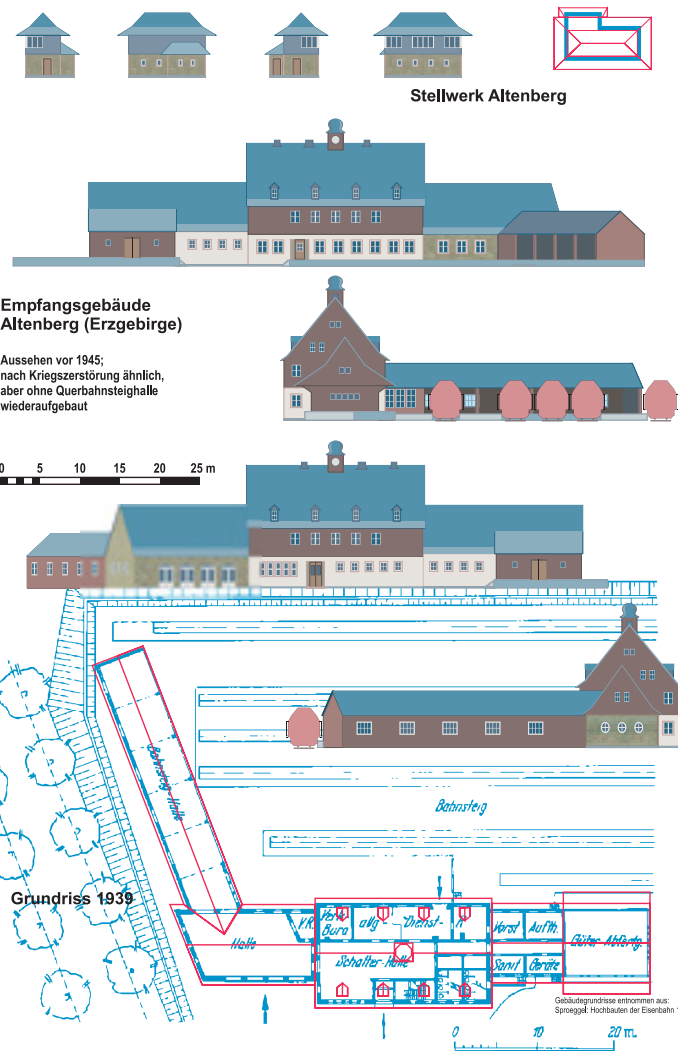
Auf mittlerer Ebene findet sich der Bf. Glashütte. In separatem Sichtfenster erscheint der Haltepunkt Weesenstein. Rechts die zugehörigen Bauten. Unter der Brücke führten neben Fluss und Straße eine Zeit lang auch noch die Gleise des vormaligen Schmalspurbahnhofs von Weesenstein hindurch.



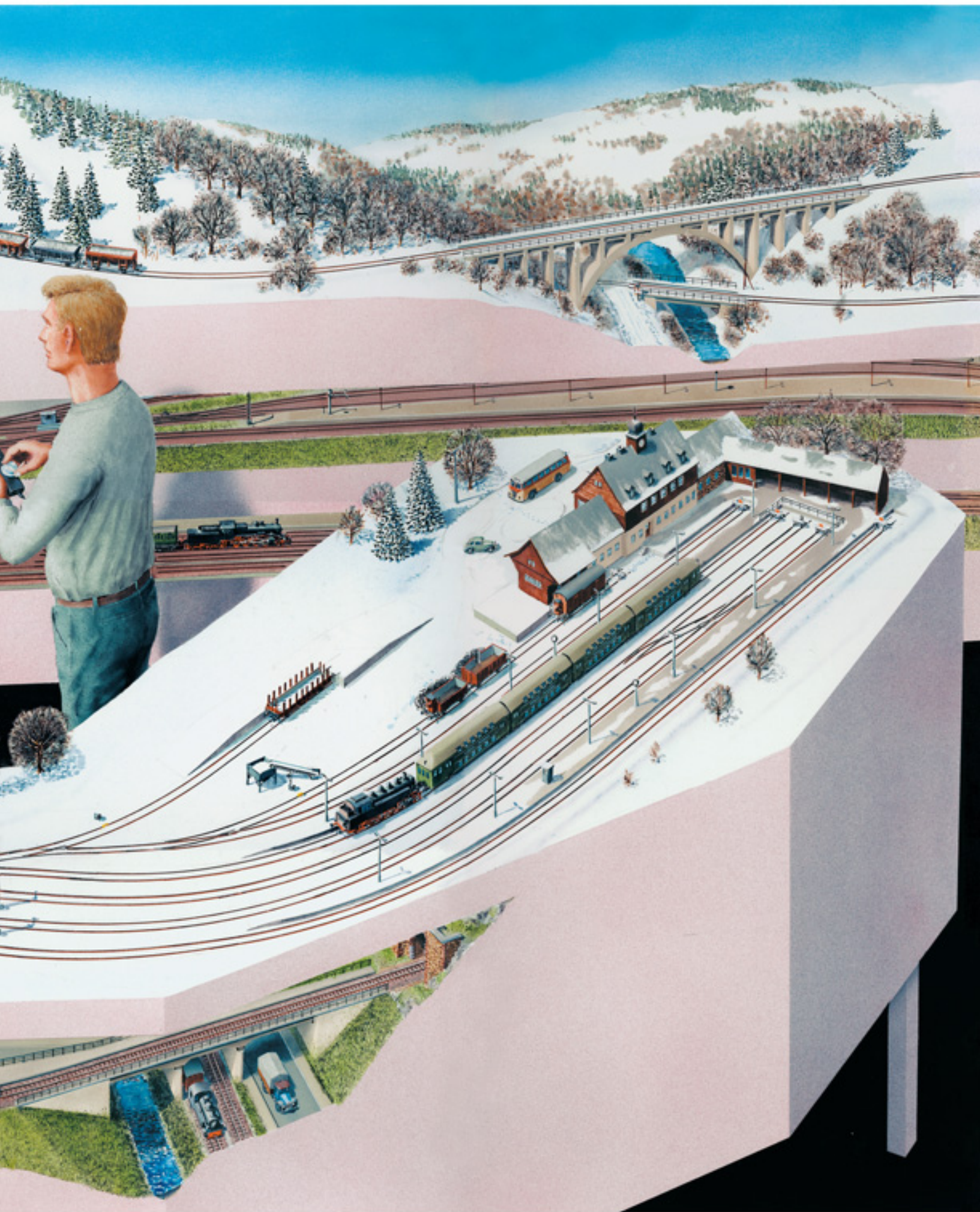
wenigen, dafür vielfach wiederholten Grundformen vorgegeben. Wandflächen sind überwiegend in Putz ausgeführt. Auch bei Holzverschalung oder Naturstein zeigen sie sich weitgehend frei von komplizierten Versätzen und Vorsprüngen. Das sollte die Nachbildung, unter ausgiebiger Verwendung von Strukturplatten, nicht allzu schwierig machen.

Die begleitenden Risszeichnungen zeigen die markantesten Objekte auf, die in diesem Anlagenentwurf Berücksichtigung fanden. Meines Wissens können diese allesamt, mit bestenfalls geringfügigen Abänderungen, noch angetroffen werden. Lediglich die Überführung der Elbtalstrecke über die Straßen Heidenaus wurde um 2000 durch eine andere Brückenkonstruktion ersetzt. Die Urform lässt sich hinlänglich sicher auch mit der bewährten Kibri-Parabelträger-Brücke repräsentieren, an der einige Spleißarbeiten vorgenommen wurden.

Die oberste Ebene – hier in sommerlich grüner Ausgestaltung mit langen Streckenanteilen – zeigt den Endbahnhof Altenberg. Dessen Gebäudeensemble aus EG und Stellwerk ist rechts in der Zeichnung dargestellt. Der Querbahnsteig wurde nach dem Krieg nicht wiederaufgebaut.

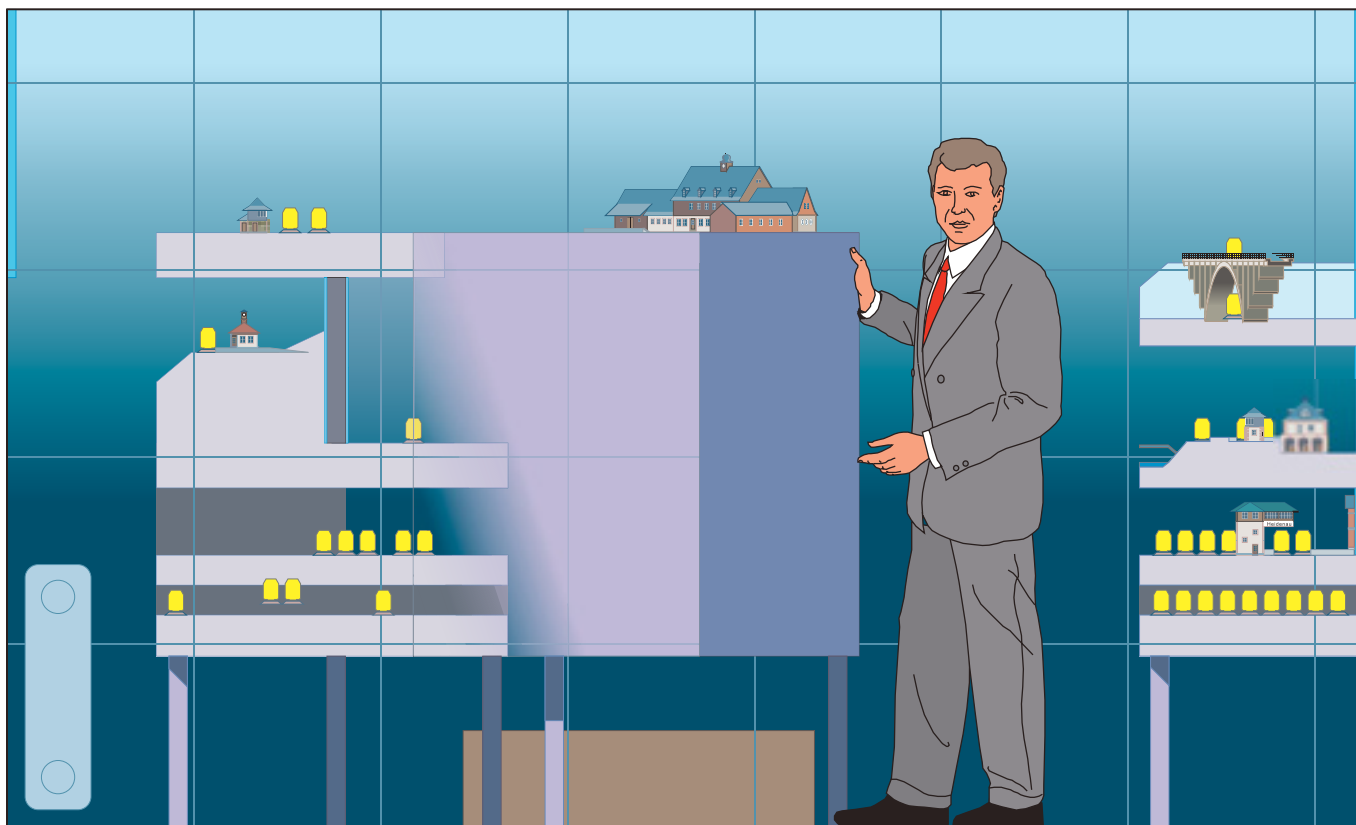








Altenberg im Erzgebirge ist als Mekka für Wintersportler bekannt. Warum dann nicht die Modellszenerie dort als Schneelandschaft ausbilden? Auf den davon getrennten weiteren Schaubenen könnte dazu kontrastierend die üblichere grüne Vegetation herrschen. Auf den einzelnen Decks werden auch für unterschiedliche Perioden gültige Fahrzeugzusammenstellungen gezeigt. Zu einer regulären Betriebssitzung sollte sich natürlich über eine engere epochale Eingrenzung des Fuhrparks verständigt werden.



Schnittansicht der Anlage durch alle Ebenen. Die Schattenbahnhofsebene liegt etwa 54 cm über dem Fußboden, die oberste Ebene ist in Kopfhöhe angelegt. Die Schattenbahnhofszeichnung (Seite 42) zeigt die Schnittebene für diese Ansicht.

In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass unter der Marke Toppmodell einige Gebäude mit Vorbild bei der Müglitztalbahn als Lasercut-Bausätze in HO und TT angeboten werden.

Für den Grundriss-Klassiker

Ganz so einfach verhält es sich bei der Planung einer Mehrdeck-Anlage nicht, als dass man die Formel in Ansatz bringen könnte: „Anzahl der Decks mal Grundfläche gleich Szenenareal“. Praktisch unabdingbar sind Wendeltürme, die viel von den szenischen Entfaltungsmöglichkeiten wegnehmen. So dann sind der Entwicklung in die Tiefe recht engen Grenzen gesetzt. Das Auskragen der übereinander liegenden Decks unterliegt einerseits konstruktiven Beschränkungen, andererseits wollen Sichtwinkel und Arm-Reichweiten berücksichtigt sein. Hier sollte es mit etwa 60 cm Szenentiefe sein Bewenden haben.

Auch dürfen die Bedienungsgänge nicht ausschließlich als enge Canyons vorgesehen werden, sondern müssen wenigstens in gewissen Abständen Erweiterungen aufweisen, damit von dort im Sitzen oder Hocken das Ge-

schehen auf den unteren Decks beobachtet und gesteuert werden kann. Man gelangt rasch zu der Erkenntnis, dass eine Mehrdeck-Konfiguration nichts für „Kammer-Spiele“ (gemäß MIBA-Spezial 80) ist, sondern schon eine angemessene Zimmerfläche vorausgesetzt wird.

Für die anfänglichen Scribbles wurde deshalb von einem angenommenen Flächenangebot mit beachtlichen 6 x 4 Metern ausgegangen. Während darauf allmählich eine in HO machbare Streckenführung und das zugehörige Anlagen-„Kabinett“ zur Form fanden, zeigte sich, dass das Ganze doch noch ein wenig kompakter ausgeführt werden durfte. So konnte schließlich der berühmte Kellerraum in Ansatz gebracht werden, wie er durch Jan Bruns im Aufruf zum MIBA-Planungswettbewerb in Heft 7/93 vorgegeben wurde.

Jener Wettbewerb mündete bekanntlich in ein Feuerwerk modellplanerischer Ideen. Die Ergebnisse wurden in der großformatigen Sammelmappe MPM 4 dokumentiert. Favorit unter drei vorgegebenen Grundrissen war besagter Kellerraum mit 5,76 x 3,63 Metern.

Auch nach Abschluss und Preisvergabe warteten viele Planer – nicht zu-

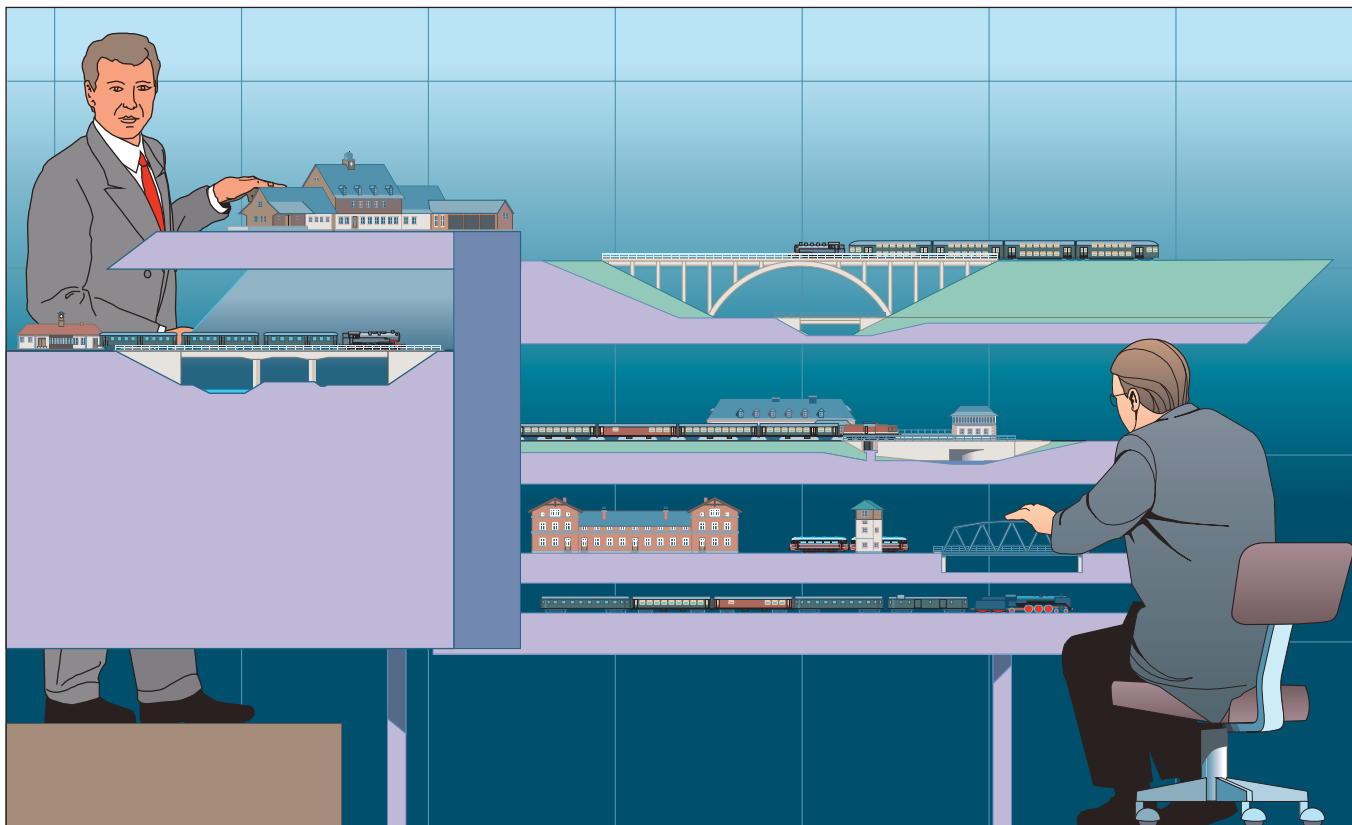
letzt die unvergessenen Größen Rolf Knipper und Michael Meinhold – mit vielen weiteren Vorschlägen auf. So dürfte – nach der amerikanischen 4 x 8-Fuß-Standardplatte – dies den mittlerweile am häufigsten von Modellbahnern beplanten Grundriss abgegeben haben. Spät genug komme ich endlich einmal dazu, auch etwas zu der illustren Reihe von Planvorschlägen hinzuzufügen.

Die Maße und Vorgaben der seinerzeitigen Ausschreibung – Mindeststradien, Steigungen etc. – werden auch für dieses Mehrdeck-Projekt allesamt berücksichtigt. Lediglich zur Zugänglichkeit der seinerzeit vorgegebenen Fenster wurden jetzt keine gesonderten Überlegungen angestellt.

Standard-Weichenwinkel ist 12° (wer genau hinschaut, findet in den Plänen Tillig-Weichen durch orange und Peco-Finescale-Material durch rote Striche eingegrenzt). Sichtbare Bögen sind mit wenigstens 80 cm Radius, Steigungen mit maximal 2,5 % ausgeführt.

Müglitztour im Zeitraffer

Trotz der – dank mehrerer Decks – hinzugekommenen Entfaltungsmöglichkeiten kann natürlich nur eine recht



Um auch die oberste Ebene noch bequem betrachten zu können, empfiehlt sich ein Podest. Der Betreuer der unteren Bahnhöfe nutzt einen Bürostuhl mit Rollen. Sicht aus Richtung Eingang; Position der Gebäude nur ungefähr wiedergegeben.

begrenzte Auswahl an Motiven ins Modell übertragen werden. Es wurden für den Verkehrsablauf maßgebliche und vom Erscheinungsbild besonders prägnante Betriebsstellen und Szenen ausgesucht. Klappern wir diese im Geiste einmal der Reihe nach ab:

Ganz zuoberst, auf stolzen 1,6 Metern über Fußboden, kommt die Endstation Altenberg zu liegen. Zu rangierbedingten Eingriffen müssen auch großgewachsene Personen hier wohl einen Auftritt benutzen. Man sollte übrigens solche fallweise wegrollbaren Podeste mehrfach vorhalten.

Geografisch etwas regelwidrig wird alsbald der Köttewitzer Viadukt über- und später unterquert. Für eine lage-richtige Einbindung dieses eleganten Bogenschlags fand sich auf einem der unteren Decks nicht der geeignete Freiraum. Ebenfalls ausgesprochen freizügig ersonnen wurde die Ausweichanschlussstelle mit über Seilbahn angeschlossener Gesteinsverladung. Ich meinte, dass der etwas einseitig zu Personenbeförderung und Tourismus tendierende Verkehr im Modell gut eine Ergänzung durch eine spezielle Güterumschlagstelle vertragen könnte. Eine vergleichbare Einrichtung hat es durchaus auch einmal, nahe der Halte-

stelle Hartmannsmühle, gegeben. Sie wurde aber bereits in den 40er-Jahren geschlossen.

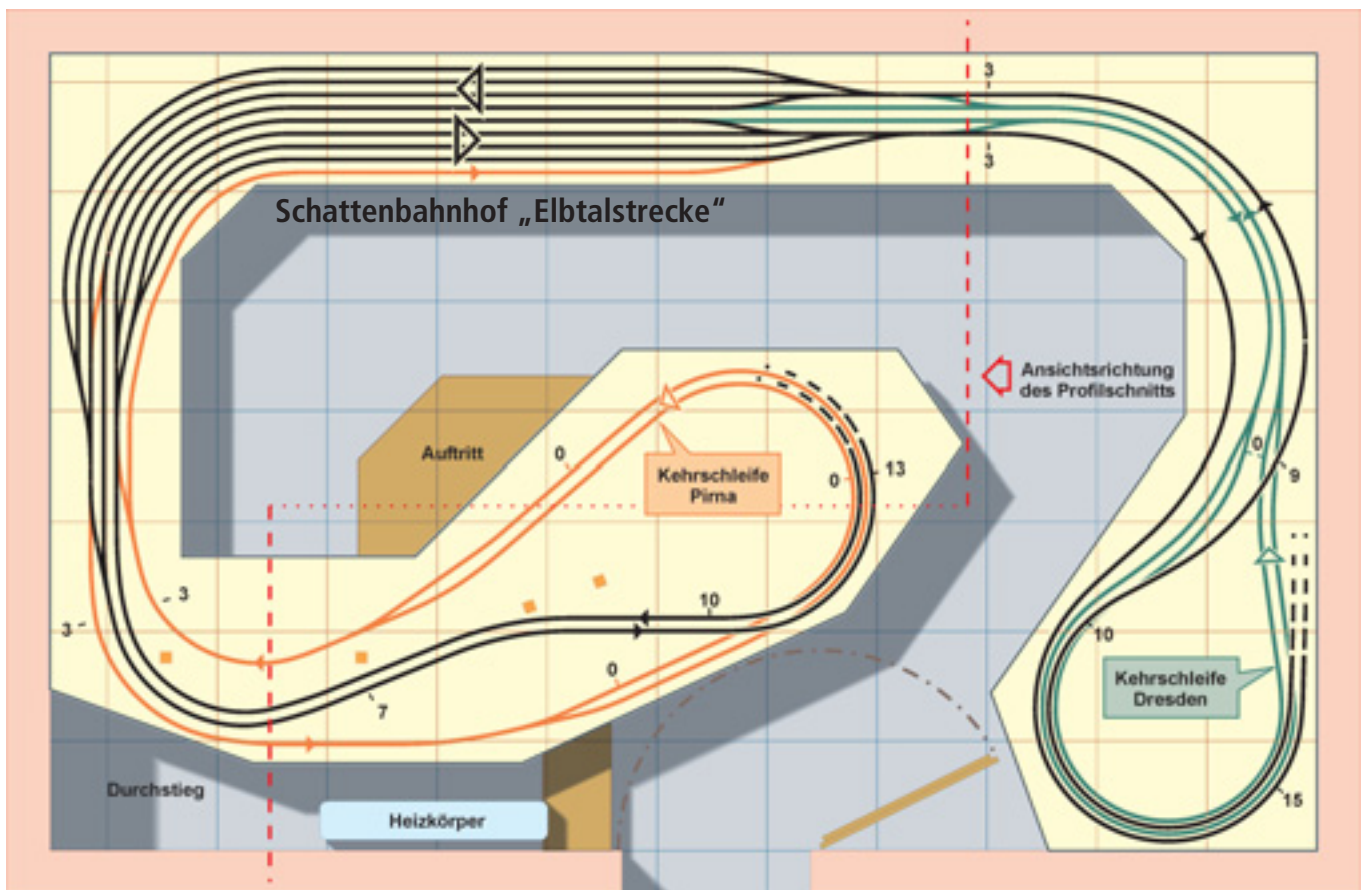
Gegen die vorbildgegebene Stations-Reihenfolge verstößt auch die dann in einem schmalen Sichtfenster erscheinende Szene vom Haltepunkt Weenstein. Von den Baulichkeiten und der Einbettung im Gelände stellt dies aber beim Vorbild ein besonders eindruckliches Ensemble dar. Die Zugriffsmöglichkeiten an jener Stelle sind beschränkt, aber für lediglich einen Haltepunkt kann das wohl einmal hingenommen werden.

Der Bahnhof des bekannten Uhrenmanufaktur-Zentrums Glashütte konnte in Lage und Ausdehnung recht wirklichkeitsnah eingefügt werden. Die interessante Straßenfront des EG (2005 übrigens an einen der renommierten Uhrenhersteller als Firmensitz übergegangen) kommt leider vom Betrachter abgewandt zu liegen. Doch auch die womöglich als „hübsch hässlich“ empfundene Partie mit der betongefassten Uferfront könnte sich als Modell durchaus in eine attraktive Ansicht verkehren. Kategorien wie hübsch oder hässlich halte ich ohnedies für wenig relevant, wenn es um eine gelungene Modellumsetzung geht.

Kommen wir nun nach Heidenau. Um die Dinge hier beobachten und regeln zu können, muss man sich schon ziemlich bücken und verbiegen. Konsequenterweise wird sich denn auch aufs Wesentliche beschränkt. Die meisten Gebäude sind als Halb-, Dreiviertel- oder gänzlich flaches Relief vorgesehen. Durch zwei Straßenüberführungen wird ein Bezirk abgegrenzt, bei dem die weitergehende Ausgestaltung schon der eng ausfallenden Gleisbögen wegen nicht lohnt und wo munter „gefiddelt“ werden darf. Angesichts der beschränkten Tiefe muss im Modellbahnhof Heidenau ohnehin auf einige Gleise verzichtet werden. So läuft auch die Hauptbahn von Dresden nach Pirna (und weiter ins tschechische Decín, vormals Bodenbach/Tetschen) auf lediglich zwei anstatt vier Streckengleisen durch; beim gesetzten Themenschwerpunkt spielt sie schließlich im wahrsten Sinne auch nur am Rande mit.

Verdeckte Operationen

Eigentlich nur, damit auch dieser Hauptstreckenverkehr ein paarmal lebhaft aufblitzen kann, wurde das Schattendeck ganz unten vorgesehen.



Das Tiefdeck dient überwiegend der Aufnahme des Verkehrs auf der Elbtalstrecke zwischen Dresden und Pirna. Alle Zeichnungen: Ivo Cordes

Die Zuggarnituren zirkulieren in erster Linie im Ringverkehr; sie können aber auch die Fahrtrichtung über Kehrschleifen wechseln. Auf dieses Schattendeck könnte auch verzichtet werden, wenn der zurzeit mögliche dichte Verkehr ausgedünnt und nurmehr von einfachen Kehrschleifen aufgefangen wird – etwa dort, wo jetzt die in die Tiefe führenden Kurven auf dem Heidenau-Deck liegen.

Mehrmals sind sodann verdeckte Begegnungsstellen in die sich empor-schraubende Nebenstrecke eingefügt worden. Dort können fahrplanmäßige Zugkreuzungen, die in solchen Stationen stattfinden, die in unserem Konzept „ausgeblendet“ wurden, trotzdem

Be-rücksichtigung finden. Den günsti-geren Steigungsverhältnissen zuliebe ist in einer der doppelgleisigen Wende-linien Linksverkehr vorgesehen. Wenn man will, lässt sich auf diese Weise ein vor-gegebener Fahrplan für die gesam-te Strecke Heidenau – Glashütte – Al-tenberg absolut zeitsynchron nachspie-len, zumal auf einigen Abschnitten gleich mehrere Züge hintereinander

die Fahrtdauer entlang der – im Modell geschrumpften – Distanzen „aussitzen“ können.

Allerdings wird man wohl kaum die Abwesenheitsphasen der Züge in voller Länge abwarten wollen. Damit das Ge-schehen zügig vom Fleck kommt, be-helfen wir uns kurzerhand mit einem Dreh an der Uhr – vielleicht ist es ja zufällig eine aus Glashütte? Ivo Cordes

Literatur

- Reiner Preuß
„Die Müglitztalbahn“
Transpressverlag, Berlin, und
alba, Düsseldorf
- Bernd Kuhlmann
„Die normalspurige Müglitztalbahn
Heidenau–Altenberg“
Kenning, Nordhorn 2000

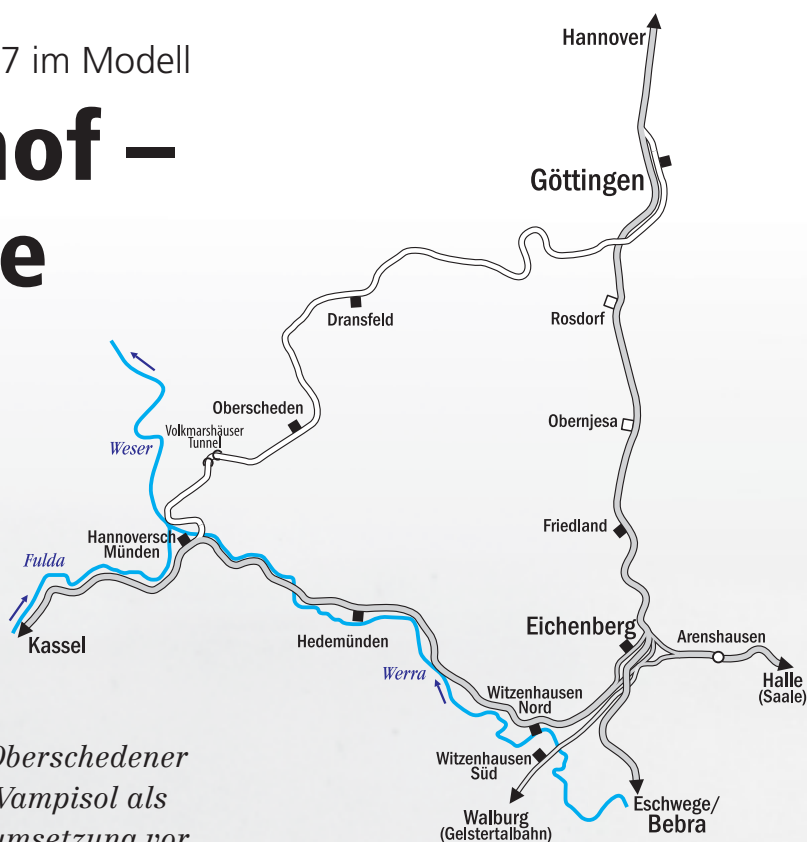
Die Altenberger Bahn – von der Schmal- zur Regelspurstrecke

- | | |
|------------|--|
| 18.11.1890 | Betriebseröffnung zwischen Geising und Mügeln bei Pirna (bis 1920 Name des späteren Heidenau). Strecke folgt weitgehend dem Lauf von Müglitz und Rotem Wasser. Spurweite 750 mm |
| 1923 | Verlängerung bis Altenberg |
| Juli 1925 | Ein Hochwasser zerstört große Teile der Bahn und legt den Verkehr über mehrere Wochen hinweg lahm |
| ab 1930 | Die Bedrohung durch Hochwasser, zunehmende Konflikte mit dem Straßenverkehr an Bahnübergängen, Überlegungen zur besseren Einbindung in den Dresdner Nahverkehr und Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen legen den umfassenden Um-bau der Altenberger Bahn nahe |
| 1935 | Beginn der weitgehenden Neutrassierung, Umstellung auf Re-gelspur, Neubau der meisten Stationsgebäude, Bestellung spe-ziell auf die Streckenverhältnisse abgestimmter Fahrzeuge: 32 BC4i, 64 C4itr (sog. Altenberger Wagen) sowie 12 BR 84 |
| 29.8.1938 | Einstellung des restlichen Schmalspurverkehrs |
| 26.4.1939 | erster regulärer Zug auf der gesamten Regelspurstrecke |

Bahnhof Oberscheden an der Kbs 257 im Modell

Kleiner Bahnhof – mondäne Züge

Die Hannöversche Südbahn von Göttingen über Dransfeld und Hann. Münden nach Kassel war schon in MIBA 10 und 11/2006 Gegenstand einer interessanten Planungsgeschichte. Heute ist der Bahnhof Oberscheden Mittelpunkt eines Anlagenentwurfs und damit quasi die Fortsetzung des damaligen Artikels. Zudem stellen wir den Bausatz des Oberschedener Empfangsgebäudes von Vampisol als vorbildgetreue Modellumsetzung vor.



Bahnhofsvorsteher Elias grüßt 1953 den durchfahrenden FT „Roland“. Zu dieser Zeit fand auch noch Stückgutverkehr statt, wie der Güterwagen am Schuppen beweist.

Foto: Slg. Jens Kaup



Einst zu Zeiten des Königreichs Hannover gebaut, sollte die Strecke über die Kalkhochfläche bei Oberscheden Göttingen mit dem hannoverschen Außenposten Hannoversch Münden verbinden, ohne dabei kurhessisches Gebiet zu durchqueren. Der einfachere Weg über Eichenberg wurde erst nach Ende des Königreichs Hannover verwirklicht.

Damit verlagerte sich der Verkehrsstrom von der „hannoverschen Semmeringbahn“ auf die einfachere Route durch das Leine- und Werratal. Die einst zweigleisige Strecke verlor während des Zweiten Weltkriegs gar das Richtungsgleis zwischen Hann. Münden und Dransfeld. Durch die Drehung der Verkehrsströme auf die Nord-Süd-Achse gewann die Strecke nach 1949 wieder an Bedeutung.

Während der frühen Epoche III frequentierten zahlreiche Fernreisezüge die Dransfelder Strecke, um die Linie Göttingen–Bebra über Eichenberg zu entlasten. Wegen des eingleisigen Abschnitts fanden in Dransfeld betriebsbedingte Halte statt, um Zugkreuzungen abzuwickeln und auch um von Göttingen heraufkommende Schiebeloks vom Zug abzusetzen.

Anfänglich befuhren die Fernreisezüge die Strecke paarig in beiden Richtungen, später ab 1953/54 dann vorzugsweise in der Nord-Süd-Richtung. Dabei wurden die Züge von Göttingen bis Dransfeld nachgeschoben. Von dort zogen Loks wie 01 und 01.10 ihre schweren D-Züge durch Oberscheden ohne Nachschub. Denn die Strecke von Dransfeld über Oberscheden verlief bis Hann. Münden im Gefälle.

Interessanter Betrieb

Oberscheden liegt an dem eingleisigen Abschnitt und ist wegen seiner nicht ganz so üppigen Länge und seines speziellen Gleisplans für den Modellbahner recht interessant. Einerseits kann man lokbespannte Fernreisezüge und Schnelltriebwagen im gemäßigten Tempo mit 90 km/h verkehren lassen und sie bei ihrer Fahrt genüsslich beobachten. Andererseits lässt sich mit Personen- und Nahgüterzügen der übliche Nahverkehr in schon fast beschaulicher Art auf einer Hauptbahn abwickeln. Im Prinzip ist eine Anlage um den Bahnhof Oberscheden gleichermaßen Paradestrecke für Fernreisezüge wie auch Hauptstrecke mit eher beschaulichem Nebenbahncharakter.



Von Kassel aus wurden die unterschiedlichsten Typen von Akkutriebwagen eingesetzt. Hier verlässt aus Richtung Göttingen bzw. Oberscheden kommend Richtung Hann. Münden ein ETA 150 den Volkmarshäuser Tunnel und durchfährt den Hp Volkmarshausen. Der Tunnelmund dokumentiert gut die ehemalige zweigleisige Trassierung.

Foto:
Berthold Hertzfeldt



Eine Farbaufnahme aus den frühen 1960er-Jahren zeigt interessante Details wie Werbe- und Ankunftsstafel, angemörtelte Leuchte, Bahnsteigsperrle und Waschbecken (gibt's von Weinert).
Foto: Slg. Michael Beuermann

Kurz vor der Stilllegung 1980 zogen Loks der BR 212 die aus vierachsigen Umbauwagen gebildeten Züge. Auch hier viele interessante Details. Foto: Prof. Dr. Fiegenbaum





Interessant ist es, schwere D-Züge mit bis zu dreizehn Wagen über die Strecke fahren zu lassen. Außerdem reizt der vorbildgetreue Einsatz von Schnelltriebwagen wie VT 08.5, Gliedertriebwagenzug Senator VT 10 501 sowie VT 06 und VT 08.5. Auch der VT 10 551 „Komet“ lässt sich nachweislich einsetzen.

Im Nahverkehr surren Akkutriebwagen wie der Wittfeld oder auch die Limburger Zigarre über die Strecke. Auch der fast allgegenwärtige ETA 150 war anzutreffen. Später brummt V 100 mit Umbauwagen über die Dransfelder Strecke.

Raumfüllender Plan

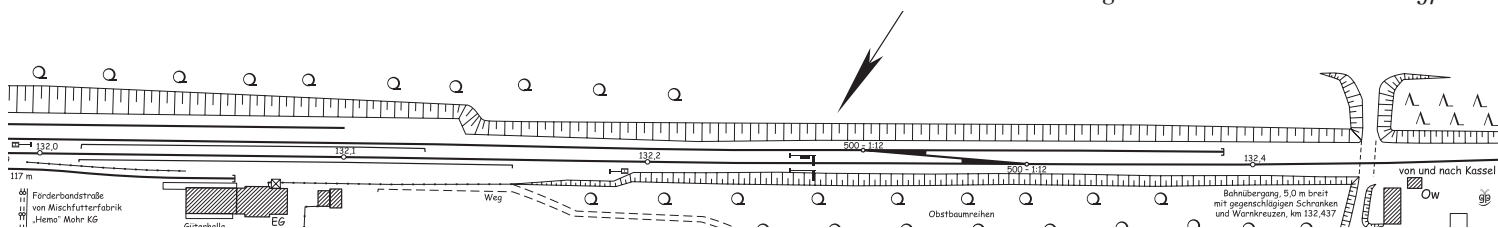
Einen Hobbyraum mit einer Modellbahnanlage zu füllen ist kein großes Problem. Bei der Umsetzung eines konkreten Vorbilds und unter Beachtung einiger Maßgaben wird es eng. Da bedarf es nicht selten akzeptabler Kompromisse bei der Umsetzung.

Auch wenn der Bf Oberscheden überschaubare Gleisanlagen aufweist, so muss er in einem „normalen“ Hobbyraum bereits im Bogen angelegt werden. So ist er auch in unserem Vorschlag Mittelpunkt der Anlage. Die Strecken in Richtung Dransfeld/Göttingen und Hann. Münden zeigen sich hauptsächlich als der Ansatz der in den „Untergrund“ führenden Gleiswendeln.

Eine weitere Besonderheit ist der auf ein Gleis zurückgebaute Abschnitt, in dem sich Oberscheden befindet. So lässt sich eine zweigleisige Trasse darstellen, die jedoch nur noch ein Gleis aufweist.

Der im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung fließende Fernverkehr erübrigt einen komplizierten Schattenbahnhof mit Kehrschleifen. Der Gleisplan ist als Gleisoval mit einem verdeckten und einem sichtbaren Bahnhof angelegt. Die Reisezüge tauchen aus Richtung Göttingen auf und verschwinden in Richtung Hann. Münden/Kassel.

Da der Personennahverkehr mit Akkutriebwagen unterschiedlicher Couleur gefahren wird, reichen im Schattenbahnhof für jede Richtung zwei, maximal drei Stumpfgleise für die Akkutriebwagen. Die wenigen Nahgüterzüge, jeweils einer für jede Richtung, lassen sich ebenfalls im Einrichtungsverkehr durchschleusen. gp



Die gesamte Belegschaft ließ sich am 1. Mai 1933 vor dem geschmückten Empfangsgebäude fotografieren.

Foto: Slg. Klaus-Dieter Flader

Unten: Vom Vorbild zum Modell – Jens Braun baute das Empfangsgebäude von Oberscheden aus dem Bausatz von Vampisol. Allerdings ließ er das hölzerne Bahnsteigsperrenhäuschen weg, das vorbildgerecht im Bausatz enthalten ist. Für einen breiteren Bahnsteig reichte der Platz auf dem Anlagenteilstück leider nicht aus ...

Ein EG aus Gips

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Oberscheden entstand bereits kurz nach 1871 und zählte damit zu einem der ältesten in Deutschland. Leider wurde es bereits 1986 in einer Nacht- und-Nebel-Aktion abgerissen, nachdem der Personenverkehr auf der Strecke schon fünf Jahre zuvor eingestellt worden war. Mit seiner Ziegelbauweise, dem T-förmigen Grundriss und dem angebauten Güterschuppen zeigt der Bahnhof die typischen Merkmale, wie sie auch bei vielen anderen Gebäuden der preußischen Staatsbahn und deren



privaten Vorgängern zu finden sind. Lediglich der Stufengiebel verlieh dem Bau eine individuelle Note.

Das Modell von Vampisol gibt den Zustand zu Beginn der Zwanzigerjahre wieder, bevor der Güterschuppen verlängert wurde. Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt das Vorbild ein Ziegeldach, der kleine hölzerne Vorbau mit

der Bahnsteigsperrre verschwand gegen Ende der Sechzigerjahre.

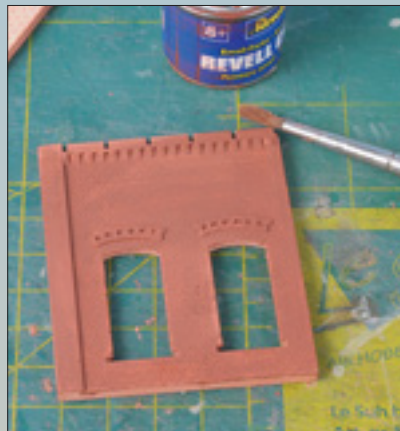
Die Wände des Bausatzes bestehen aus Spezialgips in einem hellen rotbraunen Farbton und weisen maßstäbliche Ziegel im korrekten Kreuzverband auf. Bei meinem Bausatz habe ich die helle Farbe einfach belassen, da sie so in vielen Gegenden, vor allem in



Norddeutschland, zu sehen ist; außerdem wirkt der Bahnhof auf diese Weise etwas freundlicher und nicht so düster. Jens Braun, der Erbauer unseres Anlagenteilstücks, färbte sie dagegen in einem dunkleren Farbton, der dem Vorbild näher kommt – oder zumindest seinem Zustand in den letzten Jahren.

Das Einfärben der Wände erfolgt am besten bereits vor dem Zusammenbau; hier habe ich gute Erfahrungen mit stark verdünnter Revell-Farbe gemacht, die man allerdings mindestens einen Tag lang gründlich trocknen lassen sollte. Deutlich schneller geht es mit Acrylfarben, beispielsweise von Vallejo. Wichtig ist nur, dass die Farbe sehr dünn aufgetragen wird, damit sich die feinen Fugen nicht zusetzen. Auch sollte sie nach dem Trocknen nicht mehr wasserlöslich sein, weil die Fugen anschließend mit Wasserfarben ausgelegt werden.

Dazu verwendete ich auch hier wieder schlichte Deckfarben aus dem Schulmalkasten. Dem Wasser zum Verdünnen sollten einige Tropfen Spülmittel zugegeben werden – dann verläuft die Farbe bei einem sparsamen Auftrag fast von selbst in den Fugen. Dieser



Oben: Wandteile und Grundplatte des Empfangsgebäudes Oberscheden von Vampisol (Dipl.-Ing. Jens Kaup, Stieggasse 27, 34346 Hann. Münden, www.vampisol.de).

Links: Die Fugen werden mit Deckfarbe ausgelegt; einige Tropfen Spülmittel im Wasser sorgen dafür, dass die Farbe fast von allein in die Fugen läuft.



Mit stark verdünnter Emailfarbe können die Gipswände auch einen anderen Farbton erhalten. Im Bild oben ein mit Rotbraun von Revell eingefärbtes sowie ein ungefärbtes Wandteil nach dem Auslegen der Fugen.

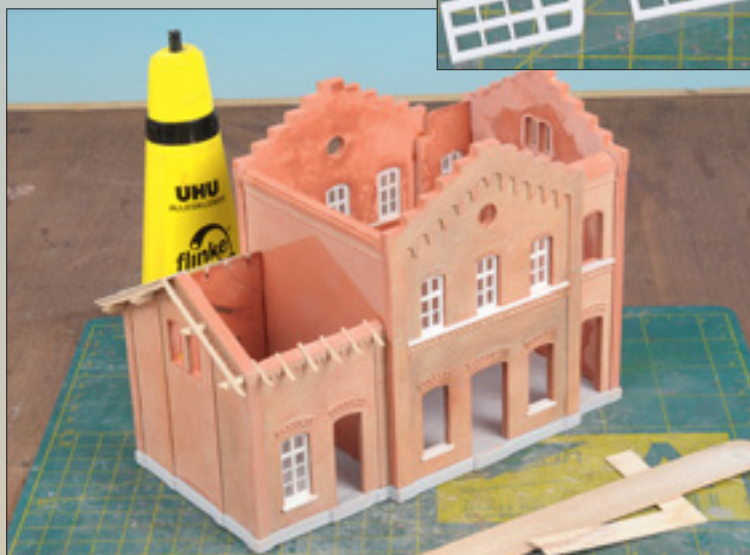
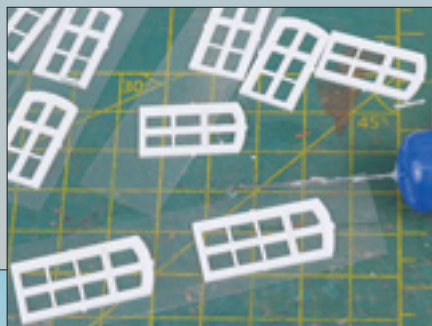


Bevor die Wandteile verklebt werden, müssen die meisten Kanten noch etwas nachgeschliffen werden; mit dem beiliegenden eingefärbten Gips lassen sich auch Fehlstellen leicht beheben.





Das Ausrichten der Wände sollte sehr sorgfältig erfolgen. Da es praktisch keine Anschläge oder Montagehilfen gibt, leistet ein Geodreick gute Dienste. Oben rechts: Zum Kleben der Gipswände eignet sich beispielsweise Ruderer L530, der schnell abbindet und kleinere Fugen füllt. Fotos: gp (3), lk (11)



Die aus Polystyrol gefrästen Fenster müssen zunächst mit einer kleinen Drahtbürste von den Fusseln befreit werden. Sie können dann auf die klare Folie gelegt und mit etwas dünnflüssigem Kunststoffkleber (hier von Faller) fixiert werden. Sauber entlang des Rahmens ausgeschnitten, lassen sie sich von hinten in die Fensteröffnungen drücken. Gegebenenfalls muss auch hier noch etwas nachgefeilt werden, bis alles passt.

Links: Der Rohbau steht, auch die Dachbalken und ein Teil der Dachverschalung aus Sperrholz sind schon montiert. Letztere hätte allerdings besser das ganze Dach bedeckt, denn die dünnen Gipsplatten mit der Schiefernachbildung sind doch sehr bruchempfindlich. Zum Glück lassen sie sich leicht wieder kleben ...

Vorgang muss gegebenenfalls zwei- oder dreimal wiederholt werden, bis ein zufriedenstellendes Ergebnis erreicht ist. Auf den Ziegeloberflächen stehengebliebene Farbe lässt sich nach dem Trocknen ganz leicht mit einem angefeuchteten Küchentuch abwischen. Einzelne Ziegel lassen sich danach noch mit weichen Farbstiften hervorheben. Eine weitere Alterung des Gebäudes kann nach dem Zusammenbau ebenfalls wieder mit Wasserfarben oder auch trockenen Pulverfarben erfolgen.

Auch wenn in Oberscheden durchaus hochwertige Züge verkehren – auf der Bahnhofstraße geht es eher ruhig zu. Die Ausstattung mit einem einfachen Schüttbahnsteig entspricht ebenfalls einer Nebenbahn.

Die Wandteile sind sauber und präzise gegossen. Bedingt durch die Verwendung einfacher Silikonformen kann es jedoch vorkommen, dass durch den Schrumpfungsprozess beim Abbinden beispielsweise auf der Rückseite Einfallstellen entstehen. Das war bei meinem Bausatz an einer der Seitenwände der Fall – sie ließ sich daher nicht mehr nahtlos an Vorder- und Rückwand ansetzen.

Mithilfe des dem Bausatz beiliegenden eingefärbten Gipses konnte dies aber schnell behoben werden. Auch die übrigen Klebeflächen der stumpf aneinanderstoßenden Wände müssen mit grobem Schmirgelpapier und einem kleinen Schleifklotz stellenweise noch nachbearbeitet werden, damit keine deutlich sichtbaren Fugen entstehen.

Hier gilt es, lieber einmal mehr als vielleicht unbedingt notwendig die Teile „trocken“ aneinanderzufügen und zu kontrollieren, ob alles passt!

Zum Kleben verwendete ich „Rudrer L530“. Das ist zwar eigentlich ein Kunststoffkleber, mit ihm kann man aber ohne weiteres auch Keramikteile oder Glas verbinden. Er hat außerdem den Vorteil, sehr schnell abzubinden, sodass das Zusammenfügen der Wände ebenfalls schnell von der Hand geht; zum exakten Ausrichten bleibt aber trotzdem noch genügend Zeit. Mit Uhu-Alleskleber geht es ebenfalls, er braucht nur etwas länger zum Trocknen.

Etwas Bastelerfahrung vorausgesetzt, lässt sich jedenfalls aus dem Bausatz von Vampisol ein schönes Modell erstellen!

lk



Ein kleiner Lagerplatz neben der Strecke

Vielfalt in Holz

Eigentlich handelt es sich beim folgenden Bastelvorschlag nur um ein kleines Holzlager, aber es ist eigentlich viel mehr – das meint jedenfalls Horst Meier, der hier wieder seine Vorliebe für auf den ersten Blick „unscheinbare“, aber dafür umso typischere Vorbilder im Umfeld der Bahn zeigt.





Im Holzlager finden sich ganz unterschiedlich geschnittenen Hölzer – von dicken Scheiten über kleineres Spaltholz bis hin zu Stangen.

Der gemütliche Sommersitz mit Kürbissen auf einer Bank, jeder Menge Blumen und einem Wandteppich im Hintergrund lässt den Wunsch nach einem Feierabendschoppen aufkommen.



Ein ganz alltägliches Motiv an einer Bahnstrecke in Franken ist dieses kleine Holzlager in Verbindung mit einem lauschigen Sommersitz und jeder Menge Blumen. Die „geordnete Unordnung“ der Holzstapel und das vorhandene Angebot von Modellblumen von Busch und anderen Herstellern reizten zum Nachbau ...

Schon öfters fand ich neben einer Bahnstrecke ansprechende Motive, die sich als kleine Bauprojekte mit einfachen Mitteln verwirklichen ließen. Bei einer Fahrt im Bamberger Raum geriet mir so bereits vor einigen Jahren ein interessantes Arrangement von Hütte, Laube und diversen Holzstapeln vor die Linse. Es versprach eine reizvolle Umsetzung ins Modell, auch wenn diese sicher mit einigen Mühen verbunden sein würde. Der üppig bewachsene Schuppen mit Geranien, Sonnenblumen und wildem Wein ließ in Verbindung mit den seinerzeit gerade erschienenen Blumen von Busch die Modellszene bereits bildlich vor meinem Auge entstehen ...

Die unterschiedlichen Holzstapel, deren Modellnachbildung zeitintensives Basteln versprach, schreckten mich nicht, sind sie doch ein Gestaltungselement, das nahezu überall Platz finden kann – und die anstehenden Kosten sind kaum der Rede wert. Schon bei anderen Bauprojekten verwendete ich Balsaholz in verschiedenen Stärken, Kiefernholzleisten und Naturstängel,



Zaunpfähle und Bohnenstangen füllen die Gefache, die hier noch unterteilt sind. Der ausgehöhlte Trog aus einem Stück Baumstamm war auch im Modell recht leicht nachzugestalten. Für die Seitenteile einer Bank aus Beton finden sich bei Preiser passende Modellstücke.



Ein wilder Haufen dickerer Baumscheiben wartet auf die weitere Spaltung zu passendem Feuerholz. Die Gefache im Hintergrund sind schon gut mit einem ansehnlichen Vorrat an Brennholz gefüllt – der Winter kann jetzt kommen!



Ein passend zugeschnittener Dummy aus Styrodur wird mit einer doppelten bis dreifachen Lage Miniaturscheite beklebt. Die äußeren Kanten begrenzen die Metallklötze und erleichtern insofern das Ausrichten, weil sie als Anschlag dienen. Die nochmals gespaltenen Holzscheite erforderten ein zusätzliches Maß an Geduld. Will man sich Verkleidungsschichten sparen, sollte der Dummy zunächst noch holzbraun grundiert werden.



Letztere vorwiegend von im Herbst abgeernteter Goldrute. Und genau wie das Vorbild eignet sich der langgestreckte „Bau“ außerdem bestens, um neben einer Strecke auf einem Modul seinen Platz zu finden.

Intensive Vorbildstudien

Die zahlreich gemachten Fotos gaben genug Anregungen, um die passenden Materialien zusammenzutragen. Hierzu gehörten vor allem einige Abfallstücke Styrodur, die als „Kern“ für die Holzstapel dienen konnten, denn ich hatte sicher nicht vor, tausende Holz-scheite zu schnitzen. So war nur das geschickte Tarnen dieser Dummies mit davorgesetzten oder abdeckenden Holzschichten erforderlich. Die Abmessungen schätzte ich grob anhand der Scheite auf den Fotos ab und konnte schnell die ungefähre Größe festlegen.

Für ein solches Projekt ist schließlich eine exakte Umsetzung der Abmessungen auch gar nicht erforderlich! Letztendlich spielen hier Gesamteindruck und Farbgebung eine wesentlich größere Rolle. Nur bei den Höhenmaßen

Ein Holzstapel ist hier bereits fertig (hinten links). Das grundsätzliche Vorgehen beim Anlegen eines durchgehenden Holzstapels zeigt dieses Beispiel: Grundlage ist ein Stück Papier, Metallklötze begrenzen drei Seiten (hier zur Verdeutlichung auseinandergerückt). Auf einem dünnen Weißbleimstreifen platziert man nun die kleinen Scheite in einer durchgehenden Reihe; zwei bis drei sind an einem Stück möglich.

Das kleingehackte Spaltholz wurde in diesem Gefach fein säuberlich geschichtet und mit zusätzlichen Zwischenstreben und Abstützungen gesichert. Die scheinbar wahllos verteilten Rundhölzer und Stäbe verleihen der ganzen Szenerie eine zusätzliche „geordnete Unordnung“.



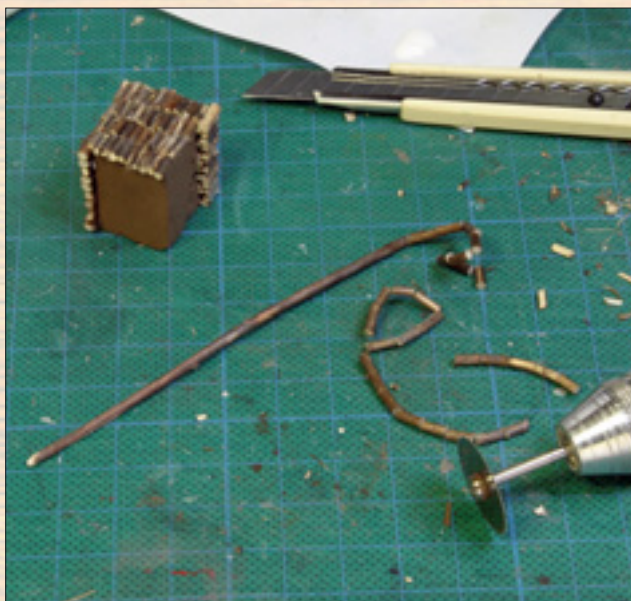
Viele Details regen zur Nachgestaltung an – so wahllos könnte sie sich kaum ein Bastler ausdenken: Tischdecken, Plastikfolien, Eternitplatten, darauf Holzscheite, Schlauchreste und Metallstangen. So kann man sich dann auch im Modell austoben ...

muss man aufpassen, da hier im direkten Vergleich mit den entsprechenden Preiserlein eine zu sparsame, sprich zu niedrige Ausführung sofort unstimmig auffallen würde.

Zunächst begann ich, die verschiedenen Holzstapel zu erstellen. Dazu wurden zunächst gleichmäßig starke Goldrutenstängel vorsortiert und möglichst gleich lange Stücke abgeschnitten. Die runden Stücke waren auch schon fertig zum Stapeln. Die als Brennstoffvorrat gelagerten richtigen Holzscheite mussten wie beim Vorbild noch weiter gespalten werden. Hierfür verwendete ich geringfügig dickere Stängel, die mit dem Bastelmesser der Länge nach geviertelt wurden. Die verholzten Stängel der Goldrute sind sehr gut geeignet, weil sie sehr natürlich aussehen und im Gegensatz zu richtigem Holz recht weich sind, sich also auch gut mit dem Bastelmesser bearbeiten lassen.

Die einzigen Gefahren sind Feuchtigkeit und ein zu sattes und schnelles Auftragen des Weißleims. Dieser hat nämlich die Eigenschaft, sich beim Trocknen etwas zusammenzuziehen. Wird nun zu viel auf einmal geklebt,

Für die zugespitzten Pfähle mussten Zahnstocher herhalten. Sie sind vom Grunde her etwas zu dick, geben aber durch ihre gleichmäßige Spitze eine schöne Wirkung. Sie wurden mit der Holztrennscheibe (Sägeblatt) und der Kleinbohrmaschine in passende Stücke zerteilt und jeweils unterschiedlich eingeklebt. Die stumpfen Rundhölzer erhielten vorher noch einen Auftrag mit Asoa-Beize.



Links: Hier entsteht ein weiterer Stapel rund um einen Dummy aus Styrodur. Um ein Durchscheinen des Untergrundes abzumildern, erhielt er einen braunen Farbauftrag. Die ungespaltenen kleineren Scheite wurden aus dünnen Naturstängeln der Goldrute abgetrennt. Mit ein bisschen Übung gelingt es, ein paar Fasern stehen zu lassen und sie mit dem Messer zu durchtrennen. Vorteil: Sie springen bei den hohen Drehzahlen nicht weg.





Die Anfertigung des wachestehenden Gnomes aus einer Baumwurzel ist im H0-Maßstab schon etwas diffizil und erfordert auch ein Quäntchen künstlerisches Geschick. Auch im Modell diente ein Stück einer Wurzel als Ausgangsmaterial. Es wurde mit einer Sägeblatt-Trennscheibe zunächst grob vorgeformt und beschnitten und danach mit einem Kegelfräser endgültig bearbeitet. Die Strukturen kann man zwar nur grob herausarbeiten, aber dafür mit Farbe deutlicher hervorheben.



Nachdem alle Holzstöbe fertig gebaut und der überdachte Unterstand aus Naturstängeln zusammengefügt waren, ging es an die Gestaltung der Umgebung. Hier waren noch diverse Holzkeile und Stangen zu platzieren und aus Sägemehlresten die Bodengestaltung vorzunehmen.



wird sich der „Holzstapel“ zum Schluss stark verziehen.

Ich wählte zunächst als Basis ein kleines Stück Papier und umrahmte den zu füllenden Zwischenraum mit Metallklötzen, die für den ganzen Holzstapel als hinterer und seitlicher Anschlag dienten. Nach vorn darf es ruhig zu mehr oder minder unterschiedlich herausragenden Holzstücken kommen. Auf einen dünnen Strang Weißbleim, aufgetragen mit einem dünnen Draht oder ähnlichem, werden nun die kleinen Scheite aufgespreßt. Ich habe es mir zur Regel gemacht, nicht mehr als zwei bis drei Schichten zu verkleben und dann das Ganze erst einmal trocknen zu lassen. Auch ist es empfehlenswert, dabei eine Beschwerung aufzulegen.

Dies dauert – wie so viele andere Bauschritte – nur einige Minuten, danach herrscht wieder Pause. Aber das kennt jeder Bastler, denn in der Regel wartet man entweder, dass die Farbe trocknet oder der Leim hart wird. Zwischenzeitlich kann man sich aber schon einem anderen Schritt zuwenden, schneidet weitere Stücke zurecht und beizt die Zahnstocher oder andere Bretter. Ähnlich wie bei Holzladungen sieht das Ganze zwar auf den ersten Blick sehr arbeitsintensiv aus, geht aber gut und schnell von der Hand und bringt bereits in kurzer Zeit Erfolgsergebnisse.

Wichtig ist zudem, dass die einzelnen Gebilde wirklich fest gefügt sind – der Leim muss ausgehärtet und alle Randeile gut verklebt sein. Erst wenn dies der Fall ist, sollte man sich an die Gesamtkonstruktion wagen und die einzelnen Stapel in den Unterstand einfügen. Die Stützkonstruktion dieses Wetterschutzes besteht zum größten Teil aus dünneren Baumstämmen. Im Modell kann man daher durchaus wieder auf das Universalmaterial Goldrutenstängel zurückgreifen; ersatzweise lassen sich auch Schaschlikspieße oder Zahnstocher als Pfosten und Träger verwenden.

Bei den Pfosten lohnt es sich, oben mit einem Rundfräser leichte Vertiefungen anzubringen, was die Fixierung der waagerechten Träger beim Verkleben mit Weißbleim erleichtert. Auch hier ist beim Aushärten des Leimes wieder Geduld gefragt; die Schrägverstreben sollten auch erst in einem zweiten Schritt angeklebt werden. Sie stabilisieren das Gestell und sind deshalb bei meinem Modell etwas stärker dimensi-

oniert, als es dem Vorbild entspricht (was aber später kaum auffällt). Die bis unter das Dach reichenden Holzstapel können auch gleich eingeklebt werden und sorgen so für mehr Stabilität von Anfang an.

Die beiden Unterstände klebte ich dann samt Inhalt auf ihrem vorgesehenen Standort fest, verband sie mit weiteren kurzen Balken und fügte alle möglichen losen Holzteile ein. In einem weiteren Schritt erfolgte die Verfeinerung des sandigen Untergrundes mit diversen Sägemehl- und Holzfaserresten. Sie wurden erst lose aufgestreut, in ihrer Lage mit einem Pinsel vorsichtig korrigiert und dann mit verdünntem Weißleim endgültig fixiert.

Nach einer kritischen Überprüfung des gesamten Arrangements und Ergänzungen mit weiteren Details erfolgte die Dacheindeckung. Dazu verwendete ich dünnes Wellblech aus geprägten Kupferplatten, die es bei Mo-Miniatur gibt, sowie Kunststoffplatten von Brawa. Sie wurden auf verrostetes Blech oder auf Eternit getrimmt und in

Alle Hölzer! Die Totalaufnahme zeigt die unterschiedlichen Hölzer in den diversen Stapelanordnungen in den jeweiligen Gefachen. Der Unterstand selbst besteht aus dünnen Stängeln der Goldrute, die passend zurechtgeschnitten und mit Weißleim verklebt sind. Die Abdeckungsplatten sind gewellte Kupferstücke oder Plastikplatten, noch etwas auf „alt“ getrimmt.



In der späteren Einbausituation lässt sich die materialsparende Verkleidung der Styrodur-Dummies nicht mehr erkennen. Allerlei anderes „Gerümpel“ und Werkzeug füllt die Zwischenräume und sorgt so für noch mehr Flair.





einander überlappenden Lagen auf der Unterkonstruktion verlegt. Bei der Farbgebung darf man die Ränder nicht vergessen! Den linken Teil des Ensembles bildet ein geschlossener Schuppen mit einem laubenartigen Unterstand, beide ebenfalls wieder als Holzkonstruktion.

Farbakzente mit bunten Blumen

Der Schuppen erhielt eine „Vollverkleidung“ mit dichtem Pflanzenbewuchs. Der wilde Wein, der das Ganze beim Vorbild umwuchert, entstand aus feinem Belaubungsvlies (z.B. Buche) für die Baugröße N von miniNatur, das zu kleinen Wolken auseinandergezupft auf die Holzverkleidung geklebt wurde. Als leuchtend gelbe Farbtupfer setzen Sonnenblumen einen unübersehbaren Akzent. Sie kommen aus dem Sortiment von Busch, ebenso die „Zierkürbisse“ und die diversen Topfpflanzen. Die Kürbisse erfuhren eine Farbkorrektur in den Farben Gelb, Grün und Rostrot, die nass-in-nass aufgemalt und dabei natürlich auch zu Mischfarben verrührt wurden. Wer meint, für die Bemalung keine ruhige Hand zu haben – hier sind zackige und zittrige Muster durchaus erwünscht!

Die Geranien bildete ich aus Belaubungsvlies nach, das ich mit den feinen roten Blütenflocken von miniNatur nachbeflockte. Außerdem können mit Plaka- oder Acrylfarbe in der Granieretechnik nur die äußeren Spitzen der Flocken eingefärbt werden. Als Pflanzgefäße dienen die Blumentöpfe von Busch, Kanalrohrreste sowie Pflanzenkübel aus ausgehöhlten Naturstängeln. Das reichhaltige Blumenangebot der Viernheimer verführte dann auch gleich zu Pflanzenarrangements, die auf den Originalaufnahmen nicht zu sehen waren. Der Komposthaufen ist ein mit echter Muttererde und feinem Turf bestreuter kleiner Styrodurkegel, auf den zusätzlich gelbliche Grasfasern, diverse Pflanzenresten und vor allem übriggebliebenen Kürbissblätter geklebt wurden.

Vor der Laube hält wie beim Vorbild ein aus einem Wurzelrest geschnittener Gnom Wache. Zur Inneneinrichtung der offenen Laube neben dem Schuppen gehört außer der rustikalen „Möblierung“ ein an der Rückwand hängender Wandteppich, dessen Motiv ich zufällig im Internet fand – er soll den Blick der Betrachter in das Innere locken und sorgte bislang nahezu immer für ein Schmunzeln ...

HM



Die schützende Laube ist von einem Pflanzen- und Blumenmeer umgeben. Neben wildem Wein fallen vor allem die Geranien und die hoch aufgeschossenen Sonnenblumen auf. Dies lässt sich dank des vielseitigen Angebotes von Busch sehr gut im Modell darstellen. Im gleichen Sortiment sind auch die Blumentöpfe zu finden; rustikale Tröge lassen sich aus ausgehöhlten Naturstängeln anfertigen.

Die Kürbisse in unterschiedlichen Größen bekamen nass-in-nass einen etwas bunteren Anstrich, wie ihn Zierkürbisse üblicherweise aufweisen. Die Geranien entstanden aus Belaubungsvlies von miniNatur, das mit etwas zusätzlicher Farbe und feinen roten Blütenflocken versehen wurde.





Der rundum dicht bewachsene Schuppen erhielt eine offene Laube als Vorplatz; Sonnenblumen und Geranien sorgen für kräftige farbige Akzente. Die Weinreben wurden mit Laub von miniNatur nachgebildet, die Blumen und Kürbisse kommen von Busch. Letztere erhielten außerdem durch gemischte Gelb- und Grüntöne die typische Farbgebung von Zierkürbissen. Fotos: Horst Meier



Für den Wandteppich im Inneren fand sich als Blickfang ein spaßiges Motiv im Internet, das in entsprechender Größe auf Papier ausgedruckt und ausgeschnitten wurde.

Modellbahn von 1:50 bis 1:160 aus den Niederlanden

Nicht mehr im Rahmen



Alltag 1935: Stampfend und bimmelnd rumpeln die alten Kastendampflokks der Dampfstraßenbahn Eindhoven–Turnhout durch das Weichbild von Veldhoven (Niederlande).

Weil sie ein reales Vorbild nachgestalten wollten und dazu ein lohnendes, historisch sowie technisch interessantes Motiv fanden, aber nur sehr wenig Platz zur Verfügung hatten, kamen niederländische Modellbahnbauer auf eine sehr ungewöhnliche und in jeder Hinsicht ausgefallene Idee.

Während der eine Zug hinter dem Gebäude des ortsansässigen Notars (im Vordergrund rechts) verschwunden ist, wartet die Gegenbahn in der Geschäftsstraße auf Reisende.





Ein Vergleich der heutigen Realität in Veldhoven (Foto unten) mit der von 1:50 bis 1:160 dargestellten Szenerie um 1935 (Foto oben) verdeutlicht die exzellente Modellumsetzung des gewählten Vorbildmotivs.



Auch der Bereich hinter dem Schulgebäude (ganz vorn links) wurde, historischen Fotos gemäß, detailliert nachgestaltet. Die Wiedergabe erfolgte derart exakt, dass sogar die beleuchtete Laterne in ihrer merkwürdigen „Schrägstellung“ zu sehen ist.



Von Anfang an hatten sich die Erbauer von der ModelSpoorGroep Valkenswart um ihren Sekretär Hugo Baart eine Kleinanlage zum Ziel gesetzt, die das Fluidum eines besonderen Vorbilds widerspiegeln sollte: die Durchfahrt einer Dampfstraßenbahn der Linie Eindhoven–Turnhout durch Veldhoven um 1935. Veldhoven wurde nicht nur gewählt, weil sich dort die historische Situation gut rekonstruieren ließ, sondern auch, weil die Streckenführung der Dampfstraßenbahn interessant und originell wirkte.

Trotz erheblicher Beschränkung im Hinblick auf die gewählte Szenerie bereitete den Planern das Platzproblem erhebliche Kopfschmerzen. Schon bald wurde ihnen klar: Nur eine außergewöhnliche Gestaltungsmethode konnte helfen, das bemerkenswerte historische Vorbild ins Modell umzusetzen.

Mehr Schein als Sein

Der Kerngedanke der Gestaltungsidee bedient sich einer geschickt konzipierten optischen Täuschung: Um eine besondere Tiefe der Szenerie anzudeuten, wurde ein bühnenartiges Diorama gewählt, das nur im Vordergrund den Maßstab 1:50 aufweist und nach hinten, in das Diorama hinein, maßstäblich ständig kleiner wird, um bei 1:160 am hinteren „Rand“ zu enden.

Nach einigen Überlegungen gelangten die Erbauer zur Erkenntnis, dass für ihre eigenwillige Gestaltung die Gegend im Umfeld der Kirche als Vorbild gut geeignet wäre, denn dort ließ sich die permanente Verkleinerung des Maßstabs am besten realisieren. Der negativ klingende Slogan „Mehr Schein als Sein“ verwandelte sich so zu einer kunstvollen Inszenierungsidee.

Vorn links beginnt das Diorama mit einer Schule im Maßstab 1:50. In ihr gibt es ein Klassenzimmer, das eine historische Einrichtung besitzt, wie sie 1935 aussah. Auf der rechten Seite des Dioramas befindet sich das Gebäude eines Notariats, ebenfalls im Maßstab 1:50 und mit Inneneinrichtung.

Die Kernzone des Dioramas mit der Kirche und dem Rathaus davor wurde, der gewählten Scheinperspektive entsprechend, im Maßstab 1:87 gestaltet. Die Tiefe dieser Gebäude in Reliefbauweise beträgt nur wenige Zentimeter. Bereits beim Bau des multimaßstäblichen Betriebsdioramas zeigte sich anhand dieser Gebäude, dass der kunstvolle Trick „Mehr Schein als Sein“ visu-



Oben: Wie man sieht, fällt die Gestaltung dieser Kleinanlage tatsächlich in jeder Hinsicht aus dem Rahmen. Da die Schule (vorn links) und das Notariat (vorn rechts) im Maßstab 1:50 gebaut wurden, passten sie nicht mehr ganz in den Rahmen. Letzterer durchschneidet die Gebäude vertikal.

ell tatsächlich funktionierte. Auf der rechten Seite befinden sich eine geschlossene Reihe von Geschäftsgebäuden und ein Kiosk. Sie wurden als Relief im Maßstab 1:160 gebaut. Durch die perspektivische Illusion erscheinen sie natürlich als komplette Gebäude.

Eine Bahn – zwei Baugrößen

Die Dampfstraßenbahn, die im Diorama von links hinter dem Schulgebäude hervorkommt, ist ein Eigenbau im Maßstab 1:87. Die Tramgleise folgen der Straße nach rechts, während ein Gleisabzweig nach links hinten zur Geschäftsstraße abbiegt. Der Clou des Arrangements: Nachdem die nach rechts

Ein Blick von oben zeigt die drei angesetzten „Schattenbahnhöfe“ vorn links, vorn rechts und hinten links. Deutlich ist die Verbindungskurve H0–N zu sehen, die als stillgelegter Streckenabschnitt dargestellt ist.



Links: Blick aus dem rechts angesetzten Schattenbahnhof, der nur ein H0- und ein N-Gleis besitzt. Auf dem linken Gleis steht die H0-Tram, in Bildmitte sieht man das N-Gleis und in Blickrichtung den Gleisbogen H0–N.





Das alte Schulgebäude wurde, historischen Fotos gemäß, im Maßstab 1:50 detailliert nachgebildet. Ganz rechts ein Trambahnwagen in H0.



Im Inneren des Schulhauses ist ein historisches Klassenzimmer zu bewundern. Wie die Tafel zeigt, fand gerade Mathematikunterricht statt.

fahrende Straßenbahn hinter dem Gebäude des Notars verschwunden ist, findet eine „Verwandlung“ statt, denn bei der bald darauf wieder sichtbaren, nun aber in die Gegenrichtung fahrenden Bahn handelt es sich um ein dem H0-Zug äußerlich identisches Straßenbahnmodell in N! Durch diesen Trick wirkt der Zug viel weiter entfernt und verleiht dem Diorama die gewollte, verblüffende Tiefenwirkung.

Der Verbindungsbogen-Trick

Um diesen Effekt zu erreichen, genügte es nicht, nur zwei Bahnen mit unterschiedlicher Spurweite und Baugröße zu installieren. Vielmehr kam es darauf

an, sie im wahrsten Sinne des Wortes miteinander zu kombinieren und zwischen ihnen eine Verbindung herzustellen. Diese Funktion erfüllt die Verbindungskurve. Ihre Schienen zweigen als stillgelegter Abschnitt am Hause des Notars mit der Spurweite H0 ab, um sich anschließend immer stärker zu verengen und schließlich mit der Spurweite N in das N-Gleis vor der Häuserzeile einzumünden.

Sichtebene und Bilderrahmen

Um einen realistischen Eindruck vom Geschehen im Inneren des Dioramas zu bekommen, muss man die Sichtebene der Erbauer auf Höhe der Eingangs-

tür zum Schulgebäude einnehmen. In diesem Zusammenhang sei der unkonventionell gestaltete vordere Abschluss des Dioramas erläutert. Wenn wir schon aus dem Rahmen fallen, sagten sich die Erbauer, dann richtig! Sie nahmen ihren Entschluss wörtlich und umgaben die Szenerie vorn mit einem Bilderrahmen. Er begrenzt das Diorama und gibt dem Betrachter den Blickwinkel vor. Da die 1:50-Häuser größer ausfielen, als es der Rahmen hergab, ließ man Letzteren durch die Gebäude hindurchgehen. Dadurch fällt die Anlage im wahrsten Sinne des Wortes aus dem Rahmen.

*Franz Rittig
(Übersetzung sämtlicher Informationen aus dem Holländischen: Paul de Groot)*

Rathaus und Kirche entstanden als Reliefgebäude. Exakt in H0 nachgebildet, wirken sie sehr realistisch. Das gilt auch für die Kastendampflok vorn links, einen kompletten Eigenbau.

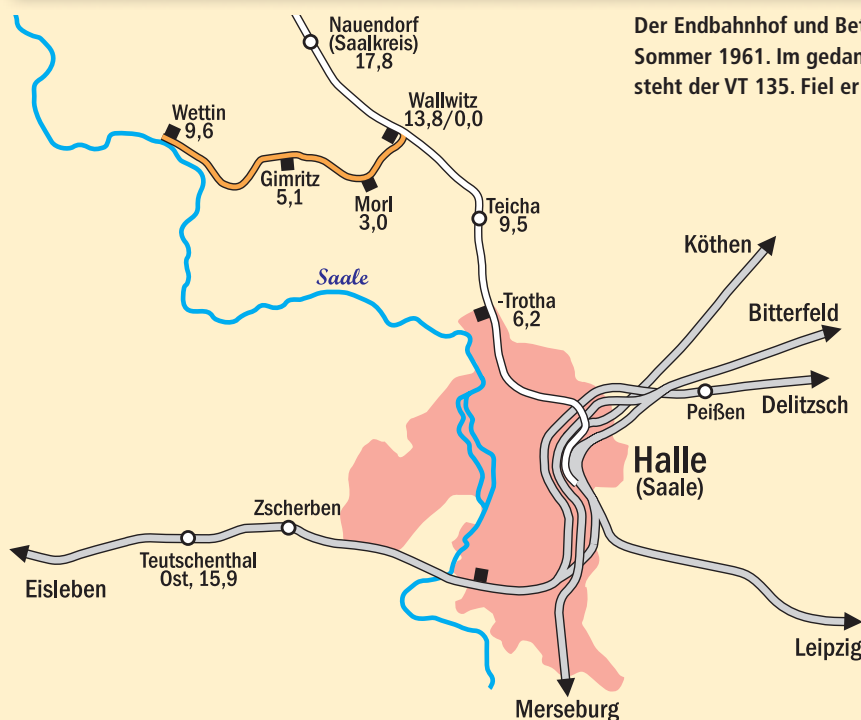


Die Mathematik-Lehrerin hat Feierabend.
Fotos: ModelSpoorGroep Valkenswaard



Vorbilder und Modelle aus der Kleinbahnzeit

Die Wettiner kommen



Der Endbahnhof und Betriebsmittelpunkt der Kleinbahn Wallwitz–Wettin im Sommer 1961. Im gedanklichen Mittelpunkt des historisch wertvollen Fotos steht der VT 135. Fiel er aus, fuhr eine V 16 oder V 36 mit VT-Beiwagen.

Von 1903 bis 1963 verband eine nur neun Kilometer lange Stichbahn das Städtchen Wettin mit Wallwitz an der Hauptstrecke von Halle/Saale nach Halberstadt. Als „Kleinbahn AG Wallwitz-Wettin“ (KWW) firmierend, entwickelte sich das Unternehmen in seinen ersten Jahren überraschend positiv. Täglich verkehrten in beiden Richtungen vier Personenzüge mit Güterbeförderung. An Sonn- und Feiertagen fuhr ein weiteres Zugpaar, das vor allem von Ausflüglern aus Halle genutzt wurde. Sie fuhren mit dem Dampfer nach Wettin und von dort per Zug zurück. Das Frachtaufkommen lag über den Prognosen. Neben landwirtschaftlichen Produkten, Dünger und Kohle wurden Sand und Steine aus den Porphy-Brüchen bei Gimritz transportiert. Die Bilanz für 1911 wies über 66.000 Reisende und 122.000 t Güter aus.

Der Erste Weltkrieg unterbrach diese Entwicklung. Ab 1. September 1914 fuhren nur noch zwei Zugpaare täglich. Mit dem Kriegsende verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage der KWW

Doppelbedeutung eines Begriffs: Historikern sind „die Wettiner“ als Kurfürsten und Sachsenkönige bekannt. Eisenbahnfreunde wissen hingegen von Triebwagen, die man „Kleine“ bzw. „Große Wettiner“ nannte. Dirk Endisch, Adolf-Dieter Lenz, Franz Rittig und Gerhard Peter erinnern an die Wettiner Kleinbahn, die Wettiner Triebwagen und beschreiben ihre Umsetzung ins Modell.



Oben: Der Endbahnhof Wallwitz lag am östlichen Ufer der Saale. Von deren westlichem Ufer entstand 1961 dieses Panorama mit dem Empfangsgebäude samt Güterschuppen und (von Büschen verdeckt) einem VT 135. Fotos: G. Filz, Slg. Dirk Endisch



Links: Auf der Burg oberhalb der Saale residierten einst die „anderen“ Wettiner, eine Feudalfamilie, aus der Kurfürsten und Sachsenkönige hervorgingen. Zu DDR-Zeiten beherbergte die Burganlage u.a. eine Schäferschule. Foto: Slg. Dirk Endisch

weiter. Erst ab 1924 wuchsen die Beförderungsleistungen wieder, und 1928 präsentierte sich die KWW als solides Unternehmen mit mehr als 121.000 Reisenden und 137.000 t im Güterverkehr. Doch bereits mit der Weltwirtschaftskrise kam 1929 der nächste Einbruch. Der Reiseverkehr nahm schlagartig ab, was allerdings auch neuen Omnibuslinien anzulasten war. Erst mit einem modernen Dieseltriebwagen, der „Kleiner Wettiner“ genannt wurde, gelang die wirtschaftliche Trendwende. 1935 erzielte die Kleinbahn wieder Überschüsse.

Ab 1943 hieß die KWW „Eisenbahn-AG Wallwitz-Wettin“ und profitierte nun von der kriegsbedingten Einstel-

lung des Busverkehrs. Nach einer Unterbrechung im April 1945 verkehrten erst ab 17. Mai 1945 wieder Züge.

Von der Kleinbahn zur DR

Ab 1. April 1949 unterstand die Kleinbahn der Verwaltung und Betriebsführung durch die Deutsche Reichsbahn und gehörte zunächst zur Rbd Magdeburg. 1954 kam die Stichbahn zur Rbd Halle, der Lokbahnhof Wettin zum Bw Halle P. Als DR-Kursbuchstrecke 204 g Wallwitz-Wettin (Saale) wurde die Bahn von zahlreichen Berufspendlern genutzt. Einige Züge fuhren deshalb bis Halle Hbf. durch bzw. begannen dort. Das Umsteigen in Wallwitz entfiel. Die

Fahrt von dort nach Wettin dauerte etwa 25 Minuten.

Der Mangel an Arbeitskräften und Material schränkte die Unterhaltung der Gleisanlagen ein, was zu zahlreichen Langsamfahrstellen führte. Immer mehr Reisende fuhren mit dem Bus. 1963 wurde der Personenverkehr eingestellt und Wettin bis 1965 nur noch im Frachtverkehr bedient. Danach endeten die Güterzüge in Morl. 1971 legte die DR die Strecke still.

In Kies gebettet

Die Anlagen und Hochbauten waren bescheiden, aber zweckmäßig. Die auf Kiefernschwelen genagelten Schienen



Auch dem erfolgreichen „Kleinen Wettiner“ blieben Missgeschicke nicht erspart. Am 19. September 1939 stieß am Bahnübergang Beidersee ein Omnibus mit ihm zusammen. Der T 1 entgleiste und wurde dabei zur „Straßenbahn“. Foto: G. Zieglgänsberger, Slg. Dirk Endisch



Auch der T 4 der Kleinbahn Osterburg–Deutsch Pretzler entstammte der erfolgreichen Serie „Kleiner Wettiner“. Als VT 135 544 der Deutschen Reichsbahn gehörte er 1956 zum Bw Halberstadt. Foto: Slg. Dirk Endisch

Unten: Das Empfangsgebäude in Wettin (Foto 1905) beherbergte neben einer Gastwirtschaft auch die Bahnverwaltung. Foto: G. Zieglgänsberger, Slg. Dirk Endisch



und Weichen lagen in Kiesbettung. Mehr als 30 km/h waren nicht zulässig. Die Kleinbahn begann im Anschlussbahnhof Wallwitz. Südwestlich der Staatsbahn lagen drei Gleise und ein kurzer Bahnsteig mit Wellblechbude – mehr brauchte es nicht. Über die Bahnhöfe bzw. Haltestellen Beidersee (ab 1952 Morl) und Rautitz-Gimritz ging es hinab ins Saaletal; der Endbahnhof lag am östlichen Ufer des Flusses. Als betrieblicher Mittelpunkt der KWW hatte er acht Gleise und ein zweigeschossiges Empfangsgebäude mit Bahnsteig und Güterschuppen. Der zweigleisige Lokschuppen besaß eine Werkstatt und einen Wasserturm. 1925 ließ die KWW dem Bahnhofsgebäude gegenüber einen VT-Schuppen errichten.

Dampflok und Triebwagen

Anfangs standen zwei Loks der preußischen Gattung T 3 zur Verfügung. Da sie nicht ausreichten, kam eine gebrauchte T 2 hinzu, die 1911 gegen eine dritte T 3 getauscht wurde. Bis 1935 zogen diese Loks alle Personen- und Güterzüge. Danach genühten zwei T 3 für die Güterzüge. 1946 verstärkte wieder eine dritte Lok den Fahrzeugpark. Die DR reihete die drei Maschinen als 89 6011, 89 6110 und 89 6139 ein.

1924 erprobte man zwei vierachsige Triebwagen, für die der VT-



Links: Die Deutsche Reichsbahn setzte auf der einstigen Kleinbahn nach Wettin und späteren Nebenstrecke 204 g Wallwitz (Saalkreis)–Wettin (Saale) bevorzugt Altbau-Triebwagen der Baureihe VT 135 ein. Man beachte das extra angebrachte Zuglaufschild! Der hohe historische Wert dieses Farbfotos aus dem Jahre 1961 (!) dürfte seine leicht verminderte Qualität allemal entschuldigen.

Rechts: Der Nachschuss des Fotografen unter Einbeziehung des Umfelds offenbart den Kleinbahncharakter der Szenerie: Am leichten Oberbau, der seinerzeit unter Verwendung von Kies statt Schotter hergerichtet worden war, dürften angesichts der intensiven „Begrünung“ seit Jahren keine Unterhaltungsarbeiten mehr stattgefunden haben. Der Triebwagen war im Lokbahnhof Wettin stationiert. Fotos: G. Filz, Slg. Dirk Endisch



Schuppen entstand. Weil sich ihr Einsatz nicht rechnete, verschwanden sie schon 1926 wieder. 1935 folgte ein zweiachsiger, sehr wirtschaftlicher VT, der als T 1 eingereiht und „Kleiner Wettiner“ genannt wurde. Mit hoher Zuverlässigkeit bewältigte er den gesamten Reiseverkehr. Mit ihm ließen sich die Fahrzeiten verkürzen, der Reisekomfort steigern und die Betriebskosten senken. Weil die Fahrgastzahlen anstiegen, stellte die KWW 1939 mit dem Triebwagen T 2 (ab 1940 T 14) einen gegenüber dem T 1 vergrößerten VT in Dienst. Als „Großer Wettiner“ bildete er nun das Rückgrat im Reisezugdienst. Der T 1 verblieb als Reserve in Wettin. Die DR verlieh den Triebwagen 1949 die Betriebs-Nr. VT 135 525 (ex T 1) und VT 135 541 (ex T 2).

Die drei preußischen T 3 wurden bis Ende 1950 durch Loks der Baureihe 92⁵⁻¹⁰ und ehemalige Privatbahnloks der Baureihe 92⁶¹⁻⁶⁵ ersetzt. Das Bw Halle P wies dem Lokbahnhof Wettin 1954 die Baureihe 74⁴⁻¹² zu. Ab 1957 bestritten ein Altbau-Triebwagen und die V 16 074 den Betrieb. Fiel sie aus, übernahmen V 36 ihre Aufgaben. So waren zeitweilig V 36 063, V 36 064 und V 36 065 in Wettin beheimatet. Stand der VT nicht zur Verfügung, zog die jeweils anwesende V 36 VT-Beiwa-

gen als Triebwagensersatz. Ab 1961 tauchten manchmal V 20 auf. 1962 übernahmen fabrikneue V 15 fallweise die Aufgaben der V 16 074, die erst 1963 ausgesiedelt hatte.

Die Konstruktion der Wettiner

Die Kleinbahn Wallwitz–Wettin ist bei Eisenbahnfreunden vor allem durch die bereits erwähnten Kleinbahntriebwagen T 1 und T 2 bekannt geworden. Beide Typen gingen auf eine Initiative der in Merseburg ansässigen Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes der preußischen Provinz Sachsen zurück. Die 1907 gegründete Behörde übte auf all jenen Kleinbahnen, an denen die Provinz Aktien hielt, die Betriebsführung und Verwaltung aus. 1936 unterstanden ihr 22 Unternehmen, zu denen auch die Wettiner Bahn zählte. 1935 und 1937 beschaffte Merseburg neun Dieseltriebwagen mit einem Achsstand von 4.500 mm, unter ihnen den T 1 für Wettin, der als „Kleiner Wettiner“ zum Namensgeber der ganzen Reihe wurde.

Der für kurze Stichstrecken gedachte VT stammte von der Wumag Görlitz. Wunschgemäß erhielt er Schraubenkupplungen und Hülsenpuffer, die sowohl dem Schutz vor auffahrenden

Fahrzeugen als auch zum Ankuppeln von Beiwagen dienten. Im Frühjahr 1935 traf jeweils ein VT bei den Kleinbahnen Wallwitz–Wettin, Bebitz–Alsleben und bei der Obereichsfelder Kleinbahn ein. Auffälliges äußeres Merkmal war ein sehr breiter Steg zwischen den Frontfenstern.

Der „Kleine Wettiner“ der KWW (T 1) wurde von der Kleinbahnabteilung gründlich erprobt. Schon dabei zeigte sich die Überlegenheit gegenüber lokbespannten Zügen. Die Ausgaben für seinen Einsatz lagen bei rund 3 Pfennig je Kilometer. Für lokbespannte Züge waren hingegen 22 Pfennig je Kilometer notwendig. Als Merseburg weitere „Kleine Wettiner“ beschaffen wollte, verlangte die Wumag höhere Preise. So erhielt Lindner im benachbarten Ammendorf den Lieferauftrag. Die Konstruktion erfuhr leichte Abänderungen und war am nunmehr schmalen Steg zwischen den Frontfenstern erkennbar. Im Frühjahr 1937 verließen neue „Kleine Wettiner“ Ammendorf, um bei der Kleinbahn Osterburg–Deutsch Pretzier, der Prettin–Annaburger Kleinbahn, der Kleinbahn Burxdorf–Mühlberg, der Kleinbahn Wolmirstedt–Colbitz, der Kleinbahn Schildau–Mockrehna und der Kleinbahn Rennsteig–Frauenwald eingesetzt zu werden.



Oben: Blick auf den Lokbahnhof Wallwitz vom westlichen Saaleufer aus. Am Lokschuppen steht „getarnt“ eine ehemalige Wehrmacht-Diesellok. Foto: G. Filz, Slg. Dirk Endisch



Links: Der „Große Wettiner“ der KWW wurde bei der DR als VT 135 541 geführt. Als 186 030-3 war er der letzte Vertreter dieser Triebwagen-Bauart. Foto: Slg. Dirk Endisch

Zwar hat man alle „Kleinen Wettiner“ nach nur einem Zeichnungssatz gebaut, aufgrund unterschiedlicher Wünsche im Hinblick auf die Maschinenanlage, die Gestaltung des Innenraums und weitere technische Details fielen sie jedoch recht unterschiedlich aus. Der Grundriss des Wagenkastens war mit einer Breite von 2.470 mm und einer Länge von 8.700 mm bei allen Triebwagen gleich. Untergestell und Kastengerippe bestanden aus Stahlblech; die Seitenwände hatten tragende Funktion.

Der Motor lagerte auf einem Rahmen, der pendelnd am Untergestell montiert war. Das Drehmoment wurde über ein Wechselgetriebe (Mylius) und ein Achswendegetriebe übertragen. Je nach den Wünschen der Kleinbahnen wurden die VT mit Motoren von Horch oder Daimler-Benz ausgerüstet. Die Reichsbahn tauschte später verschlis-

sene Aggregate gegen Motoren aus dem IFA-Werk Zwickau und aus dem VEB Traktorenwerk Schönebeck aus. Die Bremsanlage bestand aus einer direktwirkenden Knorr-Druckluftbremse.

Der Wagenkasten war in das Abteil und die beiden Führerstände unterteilt. Je nach Wunsch gab es zwischen 24 und 37 gepolsterte Sitzplätze mit Armlehnen. Der Innenraum war mit Holzfurnier verkleidet. Der Wagenkasten wurde bis in Fensterhöhe rot (RAL 10), darüber elfenbeinfarben (RAL 20 m) lackiert. Eine Zierlinie trennte die Farbflächen. Das Dach erhielt einen aluminiumfarbenen, der Rahmen einen schwarzen Anstrich.

Die „Kleinen Wettiner“ bewährten sich ganz hervorragend. Die Personale schätzten die robusten und zuverlässigen Fahrzeuge. Die Reisenden lobten den Fahrkomfort. Als die Fahrgastzahlen anstiegen, erreichten die VT auf

einigen Strecken ihre Leistungsgrenze, so auch auf der KWW. Merseburg beauftragte Lindner, den „Kleinen Wettiner“ konstruktiv zu vergrößern, seinen Achsstand auf 5.800 mm zu erweitern und wenigstens 40 Sitzplätzen anzubieten. Aus dem „Kleinen“ wurde so der „Große Wettiner“. Die ersten zwei Exemplare kamen 1937 zur Kleinbahn Ellrich-Zorge und zur Delitzscher Kleinbahn. 1939 folgten drei VT, darunter der erwähnte T 2 für Wettin.

Bewährt und langlebig

Von den „Kleinen Wettinern“ übernahm die DR 1949 nur noch sieben Exemplare. Den T 1, einst Namensgeber der „Wettiner Triebwagenfamilie“, reihte die Reichsbahn als VT 135 525 ein. Fast alle VT blieben zunächst auf ihren Stammstrecken. 1951 folgten erste Umsetzungen. VT 135 525 aus

Rechts: Der Triebwagen T 13 der Genthiner Kleinbahn hat hier (um 1942) den 1937 gelieferten Beiwagen VB 41 am Zughaken. Letzterer bekam bei der DR die Betriebsnummer VB 140 511, erhielt statt der Übergangseinrichtungen große Fenster und gelangte über die Altmark in die Prignitz. Foto: Slg. Frank Barby, Repro A.-D. Lenz



Links: Frisch lackiert, doch immer noch mit den Übergangseinrichtungen des Ablieferungszustandes 1937 ausgerüstet, war der VB 140 511 (vermutlich) 1959 in Güsen anzutreffen. Das Reichsbahn-Farbschema der Fünfziger- und Sechzigerjahre unterschied sich von früheren Versionen u.a. durch das lichtgrau lackierte Dach. Foto: Rolf-Dieter Rose, Repro Adolf-Dieter Lenz

Wettin wurde häufig weitergereicht. Die meisten „Kleinen Wettiner“ gelangten zur Rbd Magdeburg, die sie in den Bw Salzwedel und Stendal zum Einsatz auf den ehemaligen Kleinbahnstrecken der Altmark stationierte. VT 135 525 (nun 186 019-6) und VT 135 534 (nun 186 023-8) waren noch am 1. Januar 1972 einsatzfähig. Am 1. Mai 1972 begann mit der z-Stellung des 186 019-6 der letzte Gang des ersten „Kleinen Wettiners“, während 186 023-8 noch bis März 1975 (!) von der Einsatzstelle (Est) Kalbe (Milde) des Bw Salzwedel auf der Strecke Hohenwulsch–Beetzendorf verwendet wurde.

Zu diesem Zeitpunkt hatten auch die „Großen Wettiner“ ihre Schuldigkeit getan. Der „Große Wettiner“ der KWW (der einstige T 2) hieß zu Zeiten der DR zunächst VT 135 541. Nachdem er 1951 seine Stammstrecke verlassen hatte, kam er über Aschersleben zum

Bw Halberstadt, das ihn in der Einsatzstelle Hessen stationierte. Von dort aus befuhr er die ehemalige Kleinbahn nach Heudeber-Danstedt. Umlaufbedingt gelangte er nach Halberstadt, Hoppenstedt und Osterwieck. 1972 kam der VT als 186 030-3 über Stendal nach Salzwedel und wurde von der Est Kalbe aus im Plandienst der Strecke Hohenwulsch–Badel eingesetzt. Dort traf der einstige T 2 aus Wettiner Zeiten mit 186 023 den letzten seiner kleineren Brüder. Am 30. Juli 1975 wurde 186 030-3 nach über 35 Dienstjahren ausgemustert.

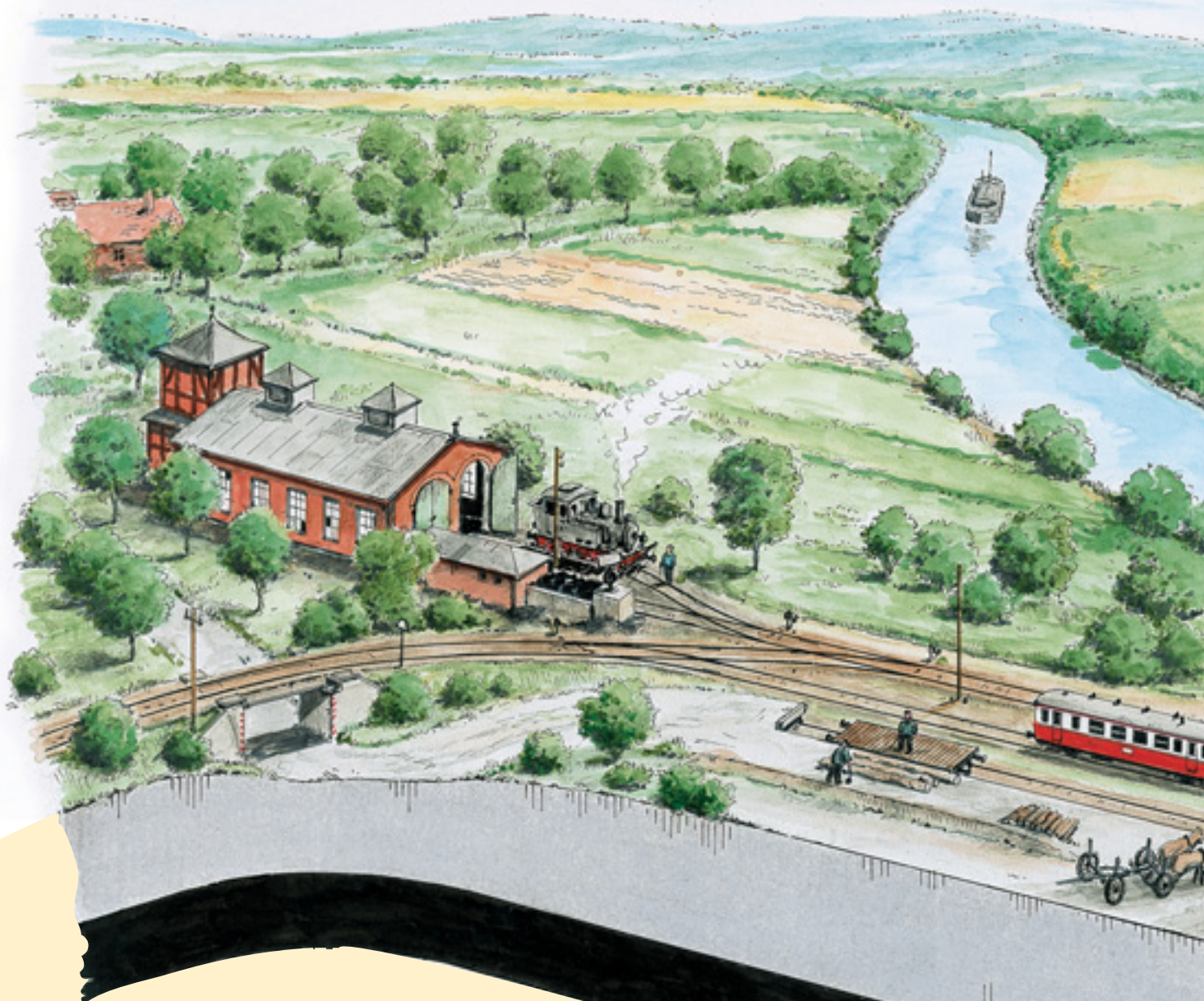
Dirk Endisch

Leichte zweiachsige Beiwagen

Was die Versuche auf der Kleinbahn nach Wettin ergeben hatten, bestätigte der Betriebseinsatz: Die „Wettiner Triebwagen“ erwiesen sich als überaus kostengünstig, besonders im Vergleich

mit den kleinbahntypischen Personenzügen mit Güterbeförderung. Aufgrund des geringen Bedarfs führten Letztere oft zwar auch nur einen Reisezugwagen mit, brauchten aber wegen der zahlreichen Rangieraufenthalte lange Fahrzeiten zu Lasten ihrer Attraktivität. Allerdings hatten diese Züge insofern einen Vorteil, als sich ihre Wagenreihung dem Bedarf anpassen ließ. Man konnte einen zweiten Reisezugwagen beistellen, und der obligatorische Packwagen nahm Traglasten aller Art auf. Einige Kleinbahnen bestellten deshalb mit den neuen Triebwagen auch Beiwagen. Bei anderen hatte sich der Bedarf erst im laufenden Betrieb herausgestellt: Weil die neuen VT als schnell und attraktiv galten, überstieg das erfreuliche Wachstum der Zahl Reisender oft die Sitzplatzkapazität. In ländlichen Gebieten war zudem das Befördern von Traglasten wie Kiepen, großen Körben, Handwagen oder Fahrrädern oft kaum noch möglich.

Unter den Beiwagen, die parallel zu den „Wettinern“ entstanden, ragen drei kleine Fahrzeuge wegen ihrer starken Ähnlichkeit besonders heraus. Als Erster dieser Bauart mit nur 7.500 mm Kastenlänge, 3.500 mm Achsstand sowie Leichtbauradsätzen mit einem Laufkreisdurchmesser von 900 mm gilt



der Beiwagen Nr. 5 der Kleinbahn Rennsteig–Frauenwald. Er wurde 1937 vom Sachsenwerk Stendal gebaut und zu Lindner nach Ammendorf überführt. Dort stellte man ihn dem für die Kleinbahn Rennsteig–Frauenwald bestimmten „Kleinen Wettiner“ bei und brachte das Gespann in den Thüringer Wald. Der Wagen erhielt nur an einer Seite eine Schiebetür. Der Wagenkasten war 2400 mm breit und passte sich so dem Triebwagen an.

Bei der DR als 140 060 eingeordnet, wurde er 1953 in einen Personenwagen umgebaut und 1957 zur Oberweißbacher Bergbahn umgesetzt. Dort lief er als Beiwagen für die elektrischen Triebwagen der Flachstrecke nach Cursdorf. Da er dorthin stets geschoben wurde, erhielt der Wagen an der vorauslaufenden Stirnseite einen Schaffnerplatz mit Klingel zum Triebwagenführer sowie ein Notbremsventil. Am 16. September 1969 wurde er infolge zu späten Bremsens durch die Rückwand des Cursdorfer Wagenschuppens

gedrückt und musste vor Ort verschrottet werden.

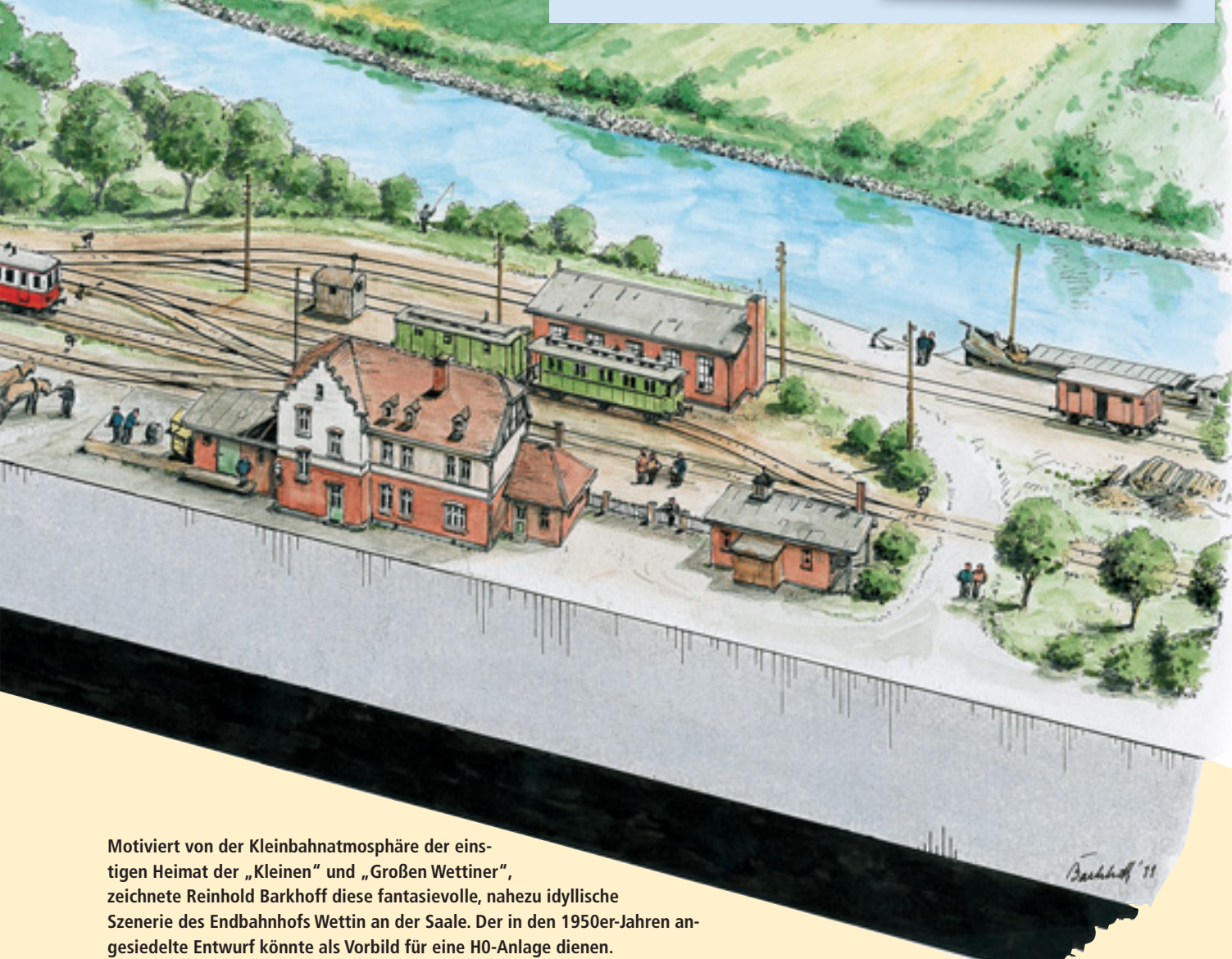
Einen sehr ähnlichen Beiwagen lieferte das Sachsenwerk 1937 an die Genthiner Kleinbahn. Er wies eine Länge über Puffer von 8.900 mm, einen Achsstand von 3.500 mm und eine Breite von 2.950 mm auf, hatte schmale Drehtüren und Übergangseinrichtungen. Das Gepäckabteil war beidseitig über Schiebetüren zugänglich. Die DR reihte das Gefährt als 140 511 ein, beseitigte später die Übergänge und setzte große Stirnrandfenster ein. Der Beiwagen erhielt im Juni 1970 die EDV-Nr. 190 836-7, bekam noch das neue, weinrote DR-Farbchema mit weißer Bauchbinde und war bis Ende 1973 in Kalbe (Milde) im Einsatz. Dort soll er auch mit den letzten beiden „Wettinern“ im Zugverband gelaufen sein. Nach seiner Umstationierung nach Perleberg sah man ihn (nachweislich von 1975 bis 1977) in Reisezügen

der Strecke Pritzwalk–Putlitz–Sukow gemeinsam mit anderen VT-Beiwagen, meist hinter einer Diesellok der Baureihe 106. Dank seiner Gestaltung als kombinierter Sitz- und Gepäckwagens erfüllte er im Zugverband die Funktion eines Packwagens. 1978 wurde er ausgemustert.

Einen dritten, fast vollständig baugleichen VB mit 20 Sitzplätzen lieferte das Sachsenwerk 1938 an die Salzwehler Kleinbahn, die das Fahrzeug an die Delitzscher Kleinbahn verkaufte. Dort lief der Wagen als Nr. 177, bis ihn die DR nach 1949 als 140 507 einordnete. Wie VB 140 511 trug 140 507 eine rot-elfenbeinfarbene Farbgebung. Gekuppelt mit dem VT 135 531 (ab 1970 186 021-2) war er auf der einstigen Delitzscher Kleinbahn noch in den Sechzigerjahren anzutreffen. Später lief er



Wer mehr zur Kleinbahn Wallwitz-Wettin und über ihre Geschichte, zu den „Kleinen“ und „Großen Wettinern“, über ihre Entstehung und Konstruktion sowie von ihren Einsätzen wissen will, dem sei das Buch „Klein- und Privatbahnen im unteren Saaletal“ (Korntal-Münchingen 2008) empfohlen. Das Buch ist beim Verlag Dirk Endisch, 39576 Stendal, Yorkstraße 12a, E-Mail: Dirk.Endisch@t-online.de, oder im Buchhandel erhältlich.



Motiviert von der Kleinbahnatmosphäre der einstigen Heimat der „Kleinen“ und „Großen Wettiner“, zeichnete Reinhold Barkhoff diese fantasievolle, nahezu idyllische Szenerie des Endbahnhofs Wettin an der Saale. Der in den 1950er-Jahren angesiedelte Entwurf könnte als Vorbild für eine H0-Anlage dienen.

in kurzen Zugverbänden u.a. im Raum Bitterfeld. Als Heimat-RAW fungierte Berlin-Schöneweide. Der Wagen behielt seine Stirnwandtüren bis zu seiner Verschrottung 1969 in Leipzig-Wahren. Alle drei VB besaßen leichte Schraubenkupplungen und leichte Hülsenpuffer, Kp-Bremsen und Warmwasserheizungen. Die elektrische Energie

(24 V) für die Signalleuchten und die Innenbeleuchtung wurden vom jeweiligen Triebfahrzeug in Gestalt eines ET (Oberweißbach), VT oder einer Diesellok (V 15, V 23, V 36 und V 60) übernommen. Dazu hatten die Wagen Steckdosen in der Mitte ihrer Stirnwände. Angeblich liefen die beiden VB auch hinter Dampfloks, wo sie dann vom

vereinheitlichten AEG-Turbogenerator 0,5 kW/24 V versorgt worden sein dürften. Als Zuglokomotiven vermuten Eisenbahnfreunde zwar immer wieder Maschinen der Gattungen T 3, T 9³, einstige Privatbahnloks aus der ELNA-Familie und die Baureihe 64, doch liegen Fotodokumente dazu bisher noch nicht vor. Dipl.-Ing. Adolf-Dieter Lenz

Das Wettiner Modellwunder

Der „Urvater“ der bekannten Pmt-H0-Modelle des „Kleinen Wettiners“ entstand in den 1970er-Jahren. Was ich dazu gesucht, kombiniert, gerechnet, gesägt, gefeilt, geklebt und verschraubt habe, erscheint selbst mir heute kaum noch vorstellbar.

Für das Fahrgestell samt Motor kombinierte ich den Antrieb des Triebdrehgestells vom Piko-Modell der Baureihe 130 mit dem Untergestell des kurzen sächsischen Personenwagens von Piko. Die Seitenwände ließen sich aus dem VT-Anhänger von Piko gewinnen, und für die sich verjüngenden Vorbauten samt Türen sowie das Dach erwiesen sich Teile vom DMV-Bausatz des ETA Bauart „Wittfeld“ als hilfreich. Ergänzt durch Trittstufen und Dachlüfter (vom ETA) sowie den Rauchabzug war wie durch ein Wunder ein ansehnliches Fahrzeug entstanden. Dass es einseitig mit breitem Fenstersteg als Wumag-VT und auf der anderen Seite als Lindner-VT mit schmalen Steg daherkam, hatte ich exakt so gewollt.

Das nächste Wunder bewirkte Dipl.-Ing. Werner Hammer, der nach 1990 aus meinem „Kleinen Wettiner“ in seiner Firma Pmt ein nach modernen Gesichtspunkten perfekt durchkonstruiertes, feindetailliertes Kleinserienmodell mit besten Laufeigenschaften entwickelte. Der mit Schnittstelle für einen Decoder versehene, in seiner Farbgebung und Bedruckung in allen Versionen stimmige VT erfuhr kürzlich eine Produktpflege und erhielt eine Kurzkupplungskinematik mit NEM-Aufnahmeschacht. Nun kann er mit den ebenfalls von Pmt entwickelten, besonders kurzen VT-Beiwagen VB 140 507 (mit Türen und Übergangseinrichtungen an den Stirnseiten) und VB 140 511 (mit je zwei großen Stirnseitenfernstern) vorbildgerecht kurzgekuppelt eingesetzt werden. *Dipl.-Ing. Adolf-Dieter Lenz*

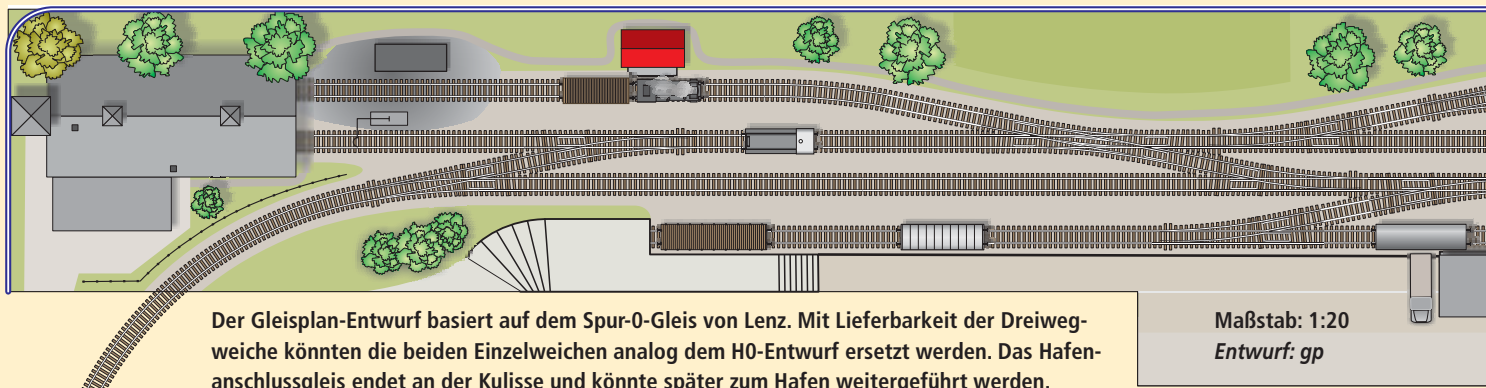


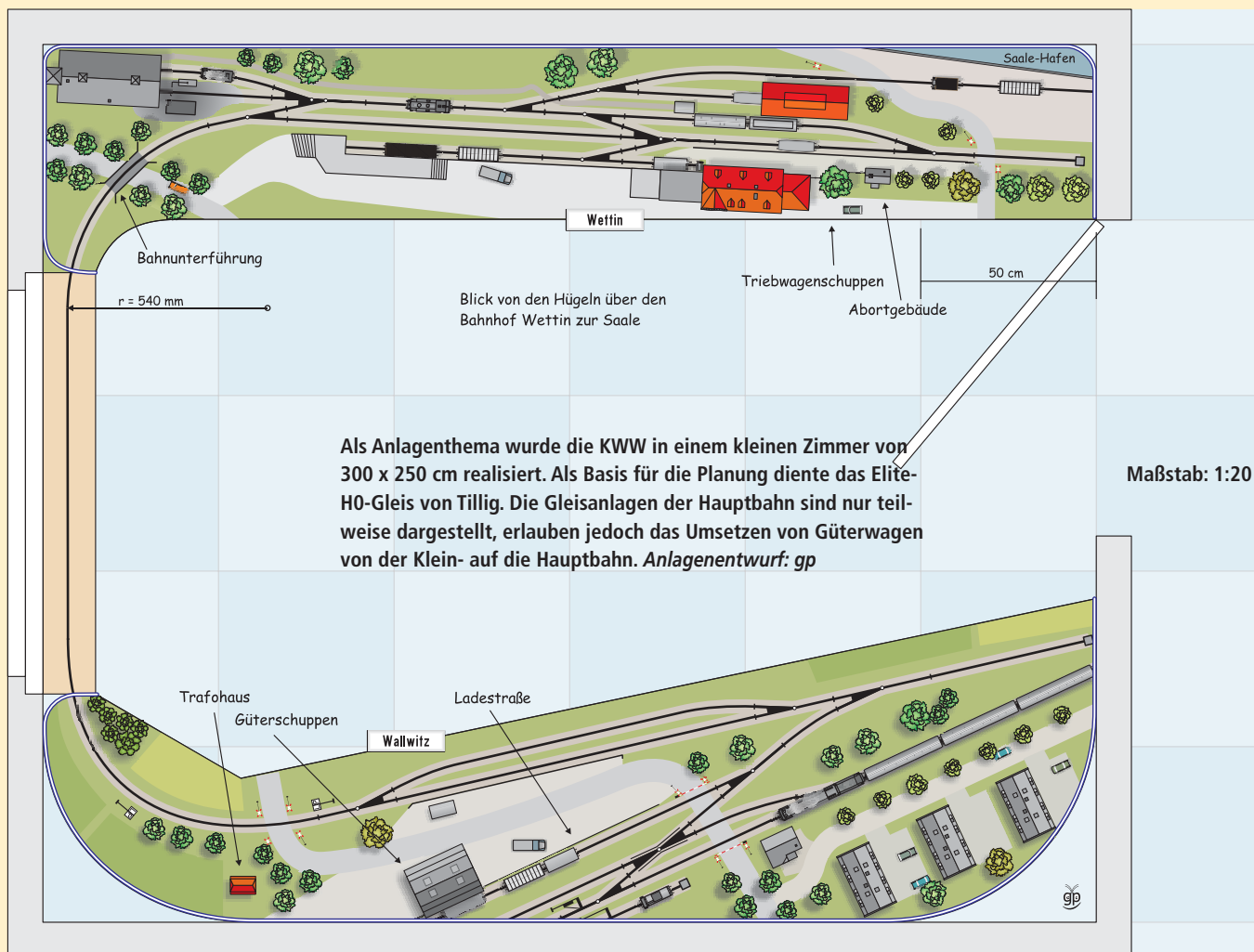
Oben: Der „Kleine Wettiner“ in der neuesten Modellversion mit Dreilicht-Spitzensignal (Epoche IIIb) hat den kleinen VB 140 507 am Zughaken.

Rechts: Der Urvater der heutigen H0-Modelle des „Kleinen Wettiners“ entstand in den 1970er-Jahren in Handarbeit. *Foto: Adolf-Dieter Lenz*



Rechts: Die aktuelle Modellversion in geöffnetem Zustand. Die neue Verschraubung mit selbstschneidenden Alu-Senkkopfschrauben verlangt behutsames Vorgehen bei allen Montagearbeiten. *Modellfotos: gg*





Wallwitz-Wettin im Modell

Nicht nur die Einsatzmöglichkeiten der Diesellokomotiven „Kleiner Wettiner“, sondern auch zahlreiche anderer Lokomotiv- und Wagenmodelle (darunter die Baureihen 74, 89, 91, 92, V 15, V 20 und V 36) sowie die meist nur kurzen Züge lassen einen Nachbau des Endbahnhofs Wettin für viele Kleinbahnfreunde interessant erscheinen.

Im oberen Gleisplan, der die Baugröße H0 wiedergibt, wird neben der kompletten Darstellung des Endbahnhofs

Wettin in unmittelbarer Nähe der Saale der Anschlussbahnhof Wallwitz an der Hauptstrecke Halle (Saale)–Halberstadt dargestellt, wobei die Gleisanlagen der Hauptbahn nur fragmentarisch angedeutet sind. Sie reichen aber dennoch aus, um die Übergabe von Güterwagen von der Hauptbahn auf die Kleinbahn und umgekehrt nachzuvollziehen.

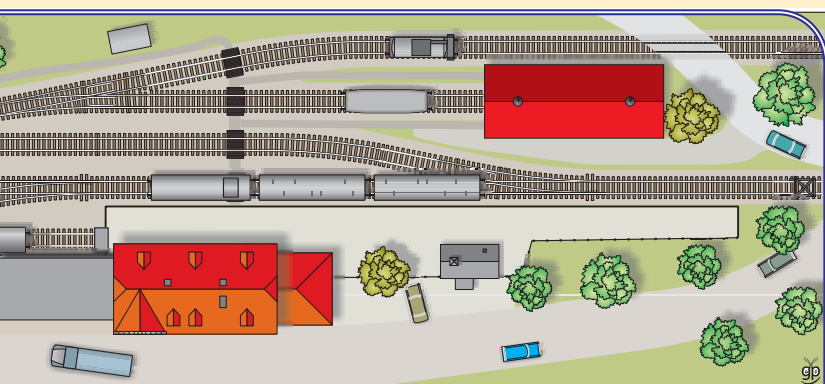
Auf eine Abbildung der Unterwegsbahnhöfe bzw. Haltestellen Morl und Gimritz wurde verzichtet. Ob die Gleisanlagen des Endbahnhofs Wettin und des Gleises zum Saaleufer bis ins aller-

letzte Detail exakt der einstigen Realität entsprechen, ist aus heutiger Sicht kaum noch rekonstruierbar.

So sind auf manchen Gleisplänen am Beginn des Hausbahnsteigs zwei Weichen im Hauptgleis eingezeichnet, während alle verfügbaren Fotos auf eine Doppelweiche („Dreiwegweiche“) hinweisen. Im H0-Gleisplan wurde die Version mit der Doppelweiche berücksichtigt, während der Gleisplan in der Baugröße 0 zwei hintereinander liegende Einzelweichen zeigt.

Auch die Anbindung des Lokschuppens erfolgte im H0-Gleisplan mittels einer asymmetrischen Doppelweiche aus dem Elite-Programm von Tillig. Das Gleis hinter dem Triebwagenschuppen führt zum Saaleufer.

Wegen der vorausgesetzten maximalen Längenausdehnung von 6 m für den Spur-0-Plan wurde das hintere Lokschuppengleis über eine DKW angebunden. Mangels Platz zum Streckengleis hin fand der Kohlebanen am gegenüber dem H0-Plan deutlich längeren hinteren Lokschuppengleis seinen Platz. *Franz Rittig/Gerhard Peter*



Der Gleisplan für die Baugröße 0 wurde für eine Segmentanlage konzipiert. Die Segmente sind mit 150 x 75 cm noch recht handlich. Im rechten Bereich sind wegen des EGs weitere schmale Segmente angesetzt.



DB-Unterwerk Baden-Baden von Kibri als Vorbild

Ein Unterwerk in H0

Wird eine Bahnlinie elektrisch betrieben, sei es über die Oberleitung oder mittels seitlich, neben den Gleisen angeordneter Stromschiene, muss die erforderliche Energie für einen reibungslosen Betrieb bereitgestellt werden. Je nach verwendeter Art des Bahnstroms sind mehr oder minder komplizierte und umfangreiche technische Anlagen erforderlich. So ein Unterwerk im Modell stellt – bei entsprechender Platzierung auf der Anlage – eine Bereicherung der Szenerie dar. Ingrid Peter hat das Kibri-Modell errichtet. Der Anschluss zur Hochspannungsleitung ist in Arbeit.

Zur simulierten, vorbildorientierten Stromversorgung der elektrifizierten Streckenteile auf der eigenen H0-Anlage sollte ein Unterwerk als Symbol der elektrischen Energie platziert werden. Nach Ermittlung des Platzbedarfs für das Unterwerk von Kibri, das derzeit nicht im Katalog angeführt ist, sich aber im Bestand befand, erfolgte der Aufbau auf einer Styrodurplatte, die passgenau in die Anlage integriert wird. Dies erlaubt ein bequemes Arbeiten am Werkstisch. Lediglich die Hochspannungs-Zuleitung muss im eingebauten Zustand ergänzt werden. Das Vorbild des Kibri-Modells befindet sich in Baden-Baden und wurde 1996 in Betrieb genommen.



Die „Abzweigungen“ von der Hochspannungsleitung zum Unterwerk.



Die ankommenden Hochspannungsleitungen führen vom Turmmast hinunter zum Unterwerk.

Bahnstrom beim Vorbild

Zum Betrieb elektrischer Eisenbahnen wird der sogenannte Bahnstrom benötigt, den die angetriebenen Fahrzeuge entweder aus der Oberleitung oder von einer teilweise abgedeckten Stromschiene in Gleisnähe beziehen. Bahnstrom kann sowohl Gleich- als auch Wechselstrom sein. In Italien beispielsweise besteht der Bahnstrom aus 3000-V-Gleichstrom, in Frankreich und Tschechien sind gebietsweise Gleich- und Wechselstromnetze vorhanden. DB, ÖBB und SBB verwenden zum Betrieb ihrer Bahnen Wechselstrom. Die Spannung beträgt 15 kV bei einer Frequenz von 16 2/3 bzw. 16,7 Hz.

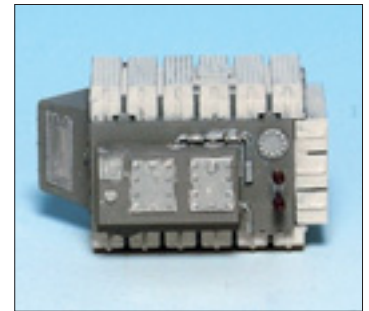


Das Unterwerk in der Entstehungsphase. Es ist als mobiles Anlagensegment konzipiert.



Oben, links und unten links: das DB AG-Unterwerk zwischen Egolsheim und Forchheim an der Bahnstrecke Nürnberg-Bamberg

Rechts und unten rechts: die beiden Kibri-Transformatoren in der Kolorierungsphase. Die vorbildorientiert bemalte Kette stammt aus dem Schiffsmodellbau.



Die reduzierte Frequenz des Bahnstroms gegenüber der üblichen Netzfrequenz von 50 Hz ist durch die Bauart der Triebfahrzeugmotoren und die somit entstehenden Lichtbögen an den Kollektoren der Motoren begründet. Dadurch entwickelten sich Bahnstromnetze sowohl mit 16 2/3 als auch mit 25 Hz. Diese Frequenzen ergaben sich aus den Teilerfaktoren 2 und 3 der seinerzeit zur Anwendung gekommenen rotierenden Synchronumformer.

Durch die neuzeitlichen asynchronen Umformer wurde die Frequenz auf 16,7 Hz geändert, um auftretenden Problemen bei hohen Leistungen entgegenzuwirken. In Deutschland, Österreich und der Schweiz erfolgte 1995 die Frequenzumstellung von 16 2/3 auf 16,7 Hz. Bedingt durch die Drehzahlkonstanz der Generatoren gibt es naturgemäß Toleranzen und Schwankungsbreiten. Die Nachteile der verminderten Frequenz: Es sind größere Transformatoren erforderlich und die normale Netzspannung mit 50 Hz kann nicht einfach verwendet werden. Aus diesem Grund gibt es die 110-kV-Bahnstromnetze und Unterwerke.

Beleuchtung des Unterwerks

Da das Unterwerk Baden-Baden doch einige Kilometer von Nürnberg entfernt ist, fiel die „visitäre“ Wahl auf das etwa 40 km entfernte Unterwerk zwischen Eggolsheim und Forchheim an der Bahnstrecke Nürnberg-Bamberg. Die technischen Einrichtungen sind augenfällig identisch mit denen von Baden-Baden. Auch hier werden zwei Einphasenleitungen zum Unterwerk geführt. Bei beiden sind drei auf Masten befestigte Lampen zur Beleuchtung des Areals montiert.

Es sollten funktionelle Lampen und keine Attrappen zur Anwendung kommen. Auf der Suche nach vergleichbaren Beleuchtungskörpern führte die Spur zum Straßenlampensortiment von Viessmann, und zwar zur Produkt Nummer 60921. Der Lampenkopf ist nur aufgesteckt und wurde vom Mast getrennt. Nach dem Herausziehen der Anschlussdrähte sind von einem Laternenmast drei Stücke mit einer Länge von 2,5 cm abgetrennt worden. Da es sich um ein lackiertes Messingrohr handelt, erfolgte das Ablängen mit ei-

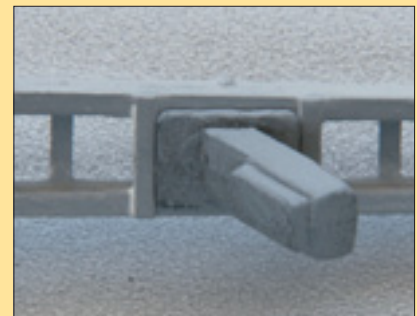


Deutlich zu sehen ist die Montage von Aufsetzleuchte und Blitzableiter beim Vorbild.

Arealbeleuchtung mit Viessmann-Straßenleuchten als Basis



Die Viessmann-Straßenleuchten haben ein dem Vorbild ähnliches Aussehen. Der aufgesteckte Lampenkopf kann zur weiteren Bearbeitung leicht abgezogen werden.



Die Lampenattrappen werden gegen richtige Beleuchtungskörper ausgetauscht



Das Mastende wird zur Aufnahme der Leuchten mit einem 2,5-mm-Bohrer erweitert.



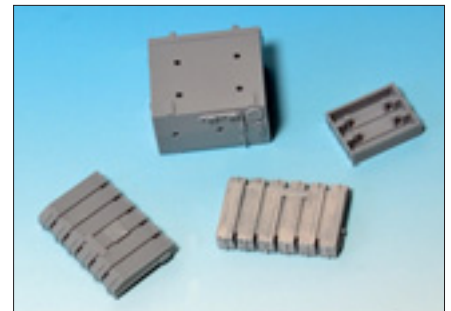
Mit einer Diamanttrennscheibe werden 2,5 cm lange Stücke von den Lampenmasten getrennt und die Ränder entgratet.



Der aus einer Straßenlampe von Viessmann entstandene vorbildähnliche und funktionelle Beleuchtungskörper. Fotos: Ingrid Peter



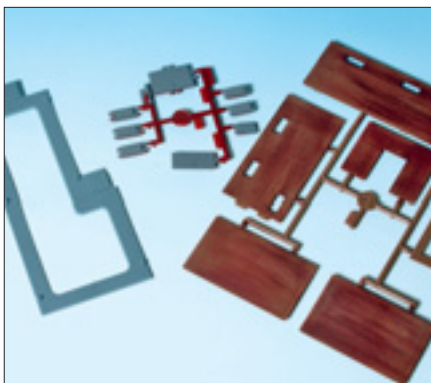
Sämtliche Teile wurden vor der farblichen Behandlung mit Revell-Spray grundiert.



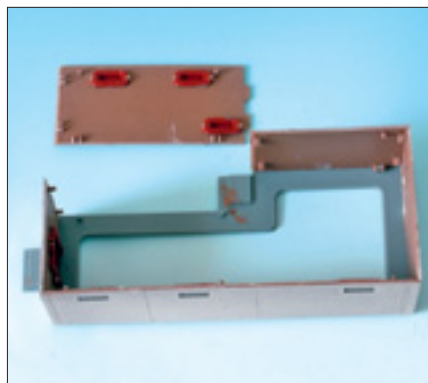
Die einzelnen Teile des Transformators vor dem weißen Farbanstrich und Zusammenbau



Die Isolatoren sollten beim Zusammensetzen am unteren Ende nicht verklebt werden, damit bei der späteren Aufstellung und Verdrahtung die Ösen für die Befestigung in die entsprechende Position gedreht werden können.



Vor dem Zusammenbau des Betriebsgebäudes erfolgte eine farbliche Anpassung.



Dank der Stecktechnik ist der Zusammenbau kinderleicht und passgenau.



Die Stützisolatoren für den Anschluss an den Transformator

ner Diamanttrennscheibe. Mit einer feinen Rund- und Flachfeile sind die Ränder innen und außen entgratet worden. Als nächster Arbeitsgang erfolgte das vorsichtige Aufbohren der Stecköffnung für den Blitzableiter mit einem 2,5-mm-Bohrer, um das kurze Stück Messingrohr, auf dem sich der Lampenkörper befindet, etwa 3 mm einführen zu können. Aufgrund der genauen Passung ist kein Verkleben notwendig. Dies ist auch vorteilhaft, wenn die Glühlampe im Bedarfsfall ausgetauscht werden soll.

Bevor der Lampenkörper mit dem kurzen Rohr aufgesteckt wird, sind noch die Anschlussdrähte ein- und im Mast durchzufädeln. Diese sollten zuvor im sichtbaren Bereich grau eingefärbt werden. Vor dem Positionieren des Unterwerkes auf der Anlage werden im vorliegenden Fall die Lampen nochmals zerlegt, um die Drähte entsprechend einzufärben.

Etwas diffiziler gestaltet sich die neue Anbringung des Blitzableiters an der Rückseite des Mastes. Dazu waren zwei kleine Polystyrolplättchen mit 2,5-mm-Bohrung erforderlich. Das untere Plättchen nimmt den Fuß des Blitzableiters auf und im oberen ist dieser durchgesteckt.

Details und Farbgebung

Ein Detail im Unterwerk bei Eggolsheim sind die Absperrketten an einer Seite der Transformatoren. Im Kleinen stammen sie aus dem Schiffsmodellbau und sind vorbildähnlich eingefärbt. Bezüglich Farbgebung der Ausstattung in einem Unterwerk konnten wir kein einheitliches Farbschema ausfindig machen. Nach Recherchen im Internet gibt es sowohl grüne (RAL 6011, Resedagrün) als auch graue Varianten. Die Entscheidung zugunsten der grauen Ausführung fiel aufgrund des besseren Kontrastes bezüglich Standort und Umgebung des Unterwerkes auf der Anlage.

Der Zusammenbau erfolgte gemäß Anleitung und bereitete keinerlei Schwierigkeiten. Lediglich das „Verdrahten“ gestaltete sich etwas mühsam. Der Absperrzaun ist noch provisorisch aufgestellt und erhält erst seine endgültige Position, wenn auch die Zufahrt fertiggestellt ist. Wenn die einphasigen Versorgungsleitungen (vier Leitungen) verspannt sind, kommt noch vor der Inbetriebnahme der Gartentrupp des Energiekonzerns zum Rasenmähen vorbei ...

ip/mp



Das noch nicht gänzlich fertiggestellte Modell-Unterwerk aus der Vogelperspektive



Oben und unten: der „Isolatorwald“ im Blickfeld aus zweierlei Richtungen



Das Postkartenmotiv von der Rückseite des Empfangsgebäudes in Finowfurt mit dem T 121 kurz vor Querung der Straßenkreuzung. Die Aufnahme stammt aus den 30er-Jahren. Sammlung: Sebastian Koch

Kleiner Kopfbahnhof am Finowkanal

Finowfurt

Es gibt Bahnen, die spielen im Leben eine besondere Rolle. In der Schulzeit unseres Autors fuhren die letzten Güterzüge auf der Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn (EFE) in Brandenburg. Den Endbahnhof dieser Kleinbahn bauten die Oberbarnimer Eisenbahnfreunde in Eberswalde nach. Sebastian Koch betrachtet die Entstehungsgeschichte vom Vorbild zum Modell.

Zu Zeiten der DDR firmierte der Eberswalder Modellbahnverein unter dem Dach des Deutschen Modell-eisenbahnverbandes der DDR (DMV) und betrieb eine große H0-Anlage, die auf alljährlichen Ausstellungen gezeigt wurde. Doch die Anlage kam in die Jahre; zu Anfang der 90er-Jahre musste etwas Neues her. Einerseits war die alte Anlage verschlissen, andererseits boten die neuen Produkte

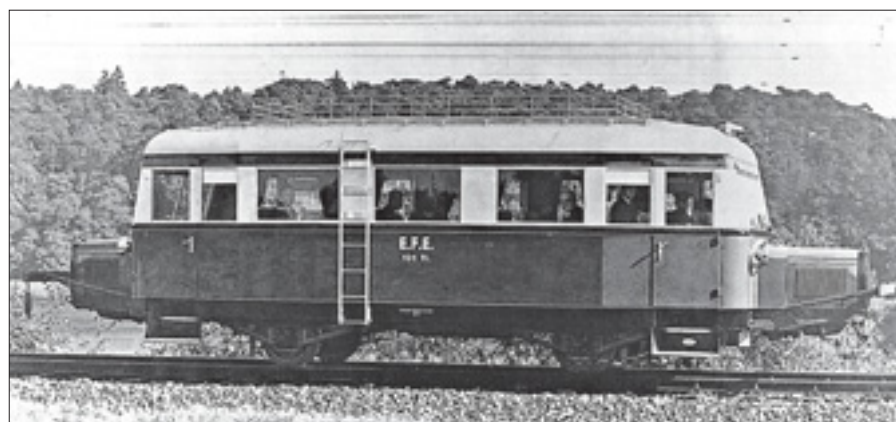
nach der Wende neue Möglichkeiten im Modellbau. Also musste im Verein entschieden werden, was man baut.

Hauptbahn oder Nebenbahn, in welcher Nenngröße und sucht man sich ein konkretes Vorbild oder nicht? Von Gleissystemen, Aufbau, Epoche oder Betriebsweise der Anlage ganz zu schweigen. Diese oder ähnliche Überlegungen muss wohl jeder anstellen, der eine neue Modellbahnanlage plant.

Nach einigen Diskussionen setzte sich der Gedanke im Verein durch, der lokalen Eisenbahngeschichte ein Denkmal zu setzen und sie im Modell weiterleben zu lassen. Mit der etwa 10 km langen Strecke von Eberswalde nach Finowfurt hatte man auch ein Vorbild vor der Haustür, welches sich lohnte, nachempfunden zu werden.

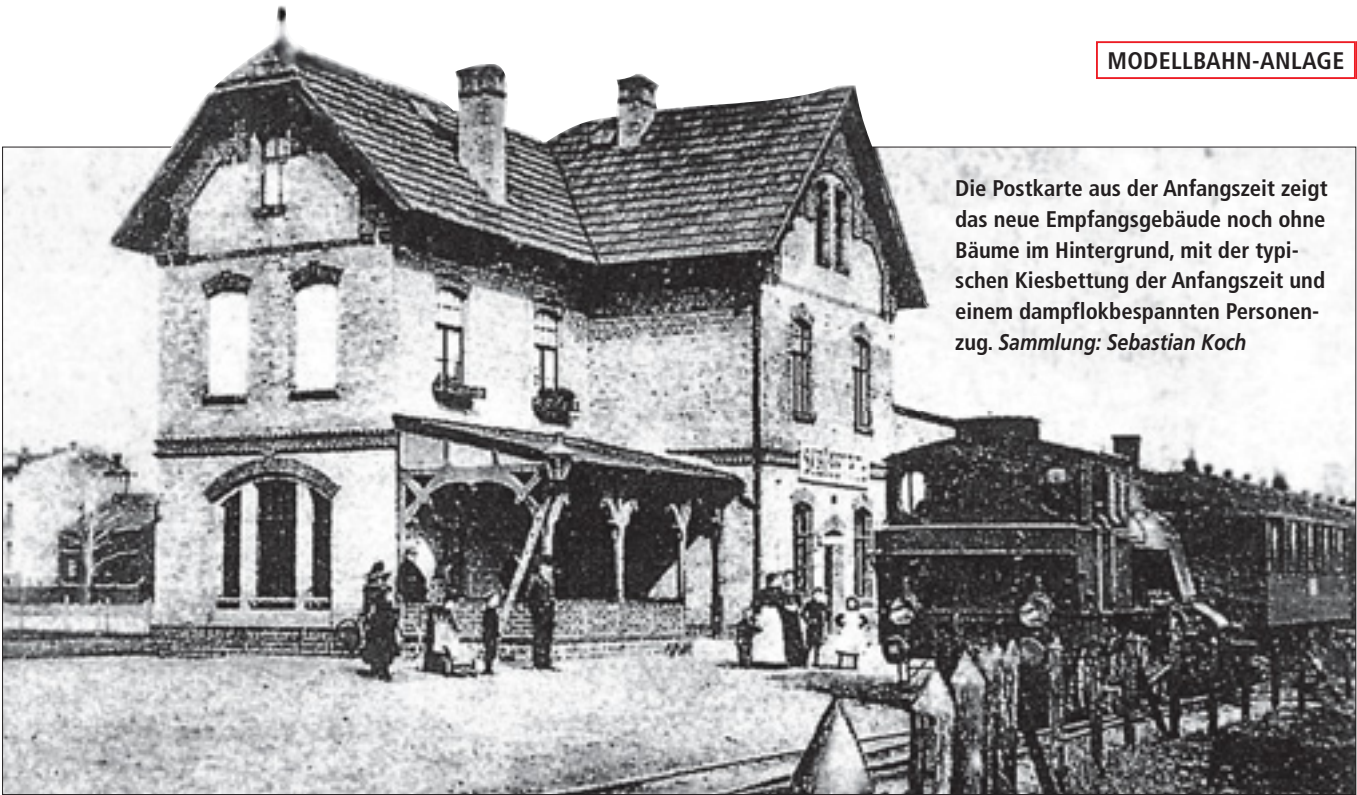
Die EFE im Vorbild

Das Eberswalder Industriegebiet war um 1900 sehr gut an Berlin und Stettin angeschlossen. Was damals noch fehlte, war eine Eisenbahnverbindung entlang des Finowkanals, an dem die meisten Industriestandorte lagen. So entstand der Gedanke, die Orte Eberswalde, Eisenspaltrei, Heegermühle, Messingwerk und Schöpfurth durch eine Nebenbahn miteinander zu verbinden. Man plante verschiedene Varianten und 1898 erteilte die preußische Regierung die Genehmigung für die Bahn. Die Genehmigung für Bau und



Rechts: Der Gleisplan von Finowfurt. In der Mitte sind die beiden durchgehenden Hauptgleise zu erkennen. Links das Empfangsgebäude mit Hausbahnsteig und Abortgebäude, rechts die Behandlungsanlagen für Triebwagen und Loks. Gegenüber der Ladestraße befand sich eine Gleiswaage und vor dem Lokschuppen ein Kohlebensan. Über Weiche 5 ist der Anschluss des Imprägnierwerks Finowfurt angeschlossen. Weiche 3 bindet den Ast nach Finowfurt Ort und den Anschluss einer Mühle an.

Links: Der Triebwagen 121 der EFE entsprach der Bauart Wismar. Foto: Slg. Koch



Die Postkarte aus der Anfangszeit zeigt das neue Empfangsgebäude noch ohne Bäume im Hintergrund, mit der typischen Kiesbettung der Anfangszeit und einem dampflokespannten Personenzug. Sammlung: Sebastian Koch

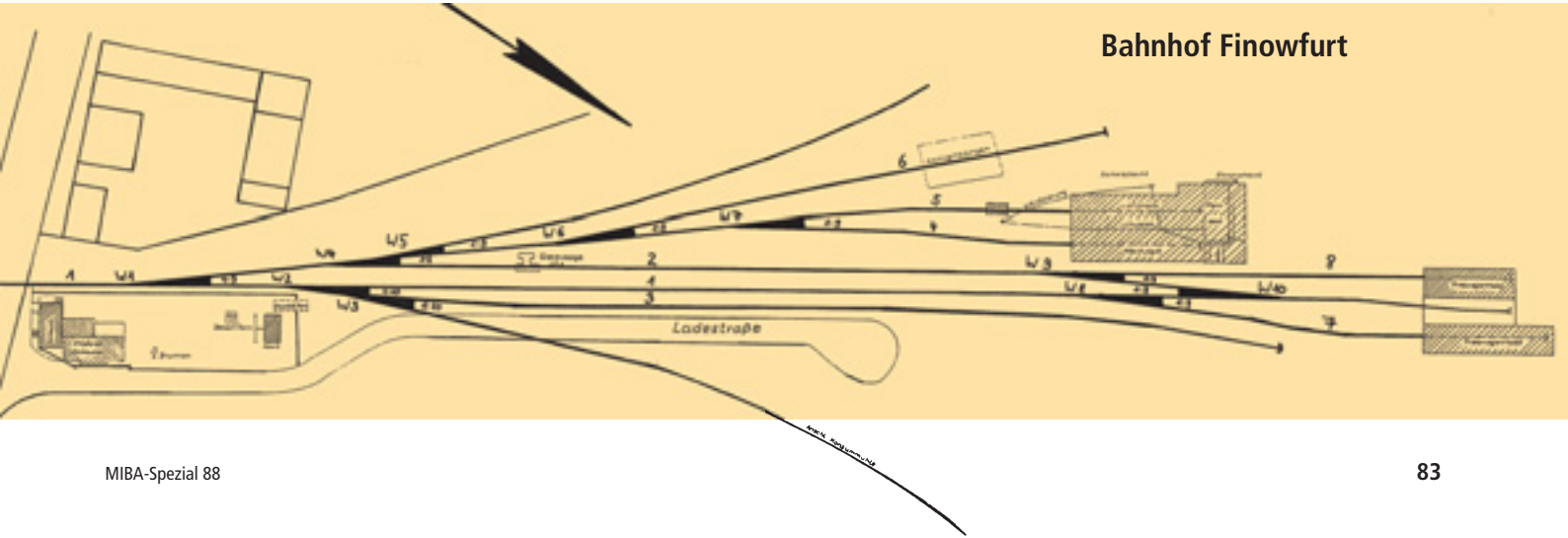
Betrieb der fertig geplanten Strecke wurde nach dem Gesetz von 1892 vom preußischen Staat dann im Januar 1906 erteilt.

Wie für Kleinbahnen in Preußen typisch sollte die Ausführung des Projektes mit leichtem Oberbau in Kiesbettung erfolgen. Der Kleinbahnhof Eberswalde war etwa einen Kilometer vom Staatsbahnhof entfernt, eine Verbindung zur Preußischen Staatsbahn stellte man aufgrund topografischer Probleme etwa 500 Meter südlich des Staatsbahnhofes her. Nach kurzer Bauzeit durch die „AG für Bahnbau und Betrieb“ in Frankfurt am Main konnte bereits am 4. März 1907 das erste Teilstück bis zum Bahnhof Heegermühle für den Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Wenig später, am 17. Oktober 1907, wurde der fahrplanmäßige Betrieb bis nach Schöpfungsurth auch für den Personenverkehr aufgenommen.

Von Beginn an lag das Schwergewicht im Betrieb der anfangs bezeich-



Gleis-Nr.	Bezeichnung	Nutzlängen		baulich	betriebllich
		von	bis		
1	Hauptgleis	W1	Prellbock	280 m	245 m
2	Hauptgleis	W1	W9	200 m	115 m
3	Ladegleis	W3	Prellbock	140 m	110 m
4	Werkstattgleis	W7	Prellbock	90 m	48 m
5	Lokschuppengleis	W5	Prellbock	161 m	48 m
6	Gleis zum Kohlebansen	W6	Prellbock	149 m	108 m
7	Gleis zur Triebwagenhalle	W8	Prellbock	98 m	57 m
8	Gleis zur Triebwagenhalle	W9	Prellbock	91 m	50 m





Blick in Richtung Finow 1993. Weiche 5 im Vordergrund stellt den Anschluss an das Imprägnierwerk Finowfurt her.



Der Triebwagenschuppen war die letzten Betriebsjahre der Bahn nicht genutzt. Prellböcke waren an den Zufahrtsgleisen montiert. Die Bahnanlagen weisen in den 90er-Jahren bereits einen schlechten Unterhaltungszustand auf. Die Weichen im Vordergrund bestehen aus Stahlschwellen.

In den 80er-Jahren diente das Empfangsgebäude nur noch als Wohnhaus. Die Anlagen wurden aber kaum verändert.

Überwuchert sind die ehemaligen Zufahrten zum Schuppen in Finowfurt im Jahre 2001. Fotos: Sebastian Koch



neten Kleinbahn Eberswalde-Schöpfung im Güterverkehr. Trotzdem hatte auch der Personenverkehr einen nicht unerheblichen Umfang. So wurde der Zugverkehr im Oktober 1907 mit immerhin fünf planmäßigen Zugpaaren pro Tag aufgenommen. Am 1. Oktober 1916 wies der amtliche Fahrplan werktags bereits zehn Personenzugpaare auf, sonn- und feiertags waren es neun. Die Beförderungszahlen entwickelten sich rasant.

Im Jahre 1924 erfolgte die Umwandlung der Kleinbahn Eberswalde-Schöpfung in eine Privatbahn, welche fortan den Namen „Eberswalde-Schöpfung-Eisenbahn“ trug. Durch den Zusammenschluss der Gemeinden an der Strecke änderten sich ab 1928 die Orts- und Stationsbezeichnungen. Der Bahnhof Heegermühle heißt seitdem Finow (Mark) und 1930 erfolgte die Umbenennung von Schöpfung in Finowfurt, da sich die Gemeinden Schöpfung und Steinfurt zusammenschlossen. Die Bahn änderte folglich ihren Namen in Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn (EFE).

Die Bahnanlagen wurden in den ersten Jahren durch neue Anschlussgleise ergänzt. Die Bahnhofsanlagen in Eberswalde West, Finow (Mark) und Finowfurt wurden erweitert. Ab 1921 begann der Ausbau der Strecke für eine Achslast von 16 Tonnen, eine Notwendigkeit, die sich aus dem wirtschaftlichen Aufschwung des Finowtals und aus dem ständig steigenden Transportumfang auf der Kleinbahn ergab. Die größte Ausdehnung der Strecke wurde im Jahre 1931 erreicht. Hier führte vom Bahnhof Finowfurt aus auch ein neues Gleis bis zum neuen Endpunkt Finowfurt Ort.

Der Zugverkehr auf der EFE kam mit dem Kriegsende völlig zum Erliegen. Bereits am 23. Juli 1945 wurde der Verkehr, wenn auch in bescheidenem Maße, mit zwei täglichen Zugpaaren aber wieder aufgenommen.

Ab dem 1. Januar 1950 ging die Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn mit allen Fahrzeugen und Anlagen in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn über. Der Umfang des Zugverkehrs nahm wieder beständig zu. Die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Eberswalde West und Finowfurt erfolgte aber schon zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1961 und der Bus übernahm diese Aufgaben.

Der Güterverkehr hingegen nahm durch den industriellen Aufschwung

weiter zu. Transportiert wurden vor allem Hafenkräne aus der Produktion des VEB Kranbau Eberswalde (vormals Ardetlwerke), Braunkohle für Heizkraftwerke, chemische Ausgangsstoffe und Endprodukte für die Chemische Fabrik Finowtal, metallurgische Erzeugnisse aus den Walzwerken an der Strecke sowie Kerosin und andere Güter für den an der Strecke befindlichen Militärflugplatz der sowjetischen Luftstreitkräfte.

Nach der Einstellung des Personenverkehrs erfolgte bereits am 1. Oktober 1961 die Einführung des vereinfachten Nebenbahnbetriebes zwischen Eberswalde West und Finowfurt. Seit dem 1.1.1965 wurde die gesamte Strecke in einen Streckenrangierbezirk des Bahnhofes Eberswalde umgewandelt.

Mit den politischen und ökonomischen Umgestaltungen in den Jahren 1989 und 1990 begann auch der Niedergang der Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn. Was in der ersten Hälfte der Neunzigerjahre verblieb, waren bescheidene Holztransporte von und zum Imprägnierwerk in Finowfurt und Transporte für die russische Armee. Mit dem endgültigen Abzug der Streitkräfte entfiel auch diese Aufgabe. Letztendlich wurde der Anschluss Imprägnierwerk Finowfurt am 4. Dezember 1995 bedient. Die letzte Rangierfahrt zum Kranbau Eberswalde erlebte die Bahn am 4. März 1996.

Fahrzeugeinsätze beim Vorbild

Bis zum Jahre 1963 waren auf der EFE überwiegend Tenderlokomotiven der verschiedensten Bauarten im Einsatz. Der Bestand änderte sich fortlaufend, da die Lokomotiven innerhalb der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mit anderen Strecken getauscht wurden. Ende der Dreißigerjahre beschaffte man drei vierfach gekuppelte ELNA-Lokomotiven, von denen zwei bis 1967 als 92 6481 und 92 6482 im Einsatz standen.

1933 kaufte die EFE zwei Wismarer Schienenbusse, diese bekamen die Betriebsnummern T 121 und T 122. Im Einsatz blieben sie bis 1945, dann beschlagnahmte die Rote Armee die Motoren. Das Raw Dessau arbeitete 1953 den T 122 auf, sodass er als VT 133 502 beim Bw Eberswalde auftauchte und auf seiner alten Strecke nach Finowfurt eingesetzt wurde. Der T 121 wurde auch wieder aufgearbeitet, aber nicht mehr in Eberswalde eingesetzt.



Nicht mehr benötigte Dampf- und Dieselloks stellte die DR auch in Finowfurt ab, die hier aber nicht verschrottet wurden. Am 10. November 1990 konnte Uwe Henkel 52 8031 fotografieren.

Foto: Uwe Henkel

Zum „Tag des Eisenbahners“ am 8. Juni 1985 verkehrte 196 692 mit zwei Bag-Wagen als Sonderzug nach Finowfurt. Die Fahrt wurde von Mitarbeitern und Angehörigen des Bw Eberswalde genutzt. Der Sandbahnsteig vor dem Empfangsgebäude genügt gerade so für den kurzen Zug. *Foto: Frank Steinbach*

Am 20.3.1993 genügte mit 346 816 eine V 60 für die wenigen Wagen. Hier aufgenommen im Bahnhof Eberswalde West. *Foto: Uwe Henkel*
Am 2. Juli 1994 verkehrte anlässlich einer Sonderfahrt von Eberswalde nach Finowfurt der letzte Personenzug auf der Strecke. Am Nachmittag verließ 772 158 den Bahnhof Finowfurt und wurde vor dem markanten Empfangsgebäude fotografiert. *Foto: Andreas Wegemund*



Das Empfangsgebäude mit dem Güterschuppen und einem modifizierten Bemo-„Schweineschnäuzchen“ von der Rückseite. Der Triebwagen befährt gerade die Straßenkreuzung.



Zwei weitere Triebwagen, VT 133 510 und VT 133 515, kamen in den Fünfzigerjahren zum Einsatz. 1956 war der Einsatz von Triebwagen auf der EFE wieder beendet. In den Folgejahren taten Lokomotiven der Baureihe 91.3-18 (pr. T 9.3) und ehemalige Privatbahnlokomotiven der Baureihe 92 Dienst.

Die Ablösung der Tenderlokomotiven übernahm ab 1963 die Baureihe 52. Ab 1972 erfolgte schrittweise die Ablösung durch die Diesellokomotiven der Baureihe 106. Wegen des steigenden Transportaufkommens wurde die BR 106 im Jahre 1986 durch die stärkeren Diesellokomotiven der ersten Bauserie der Baureihe 110 ersetzt. Nach der Wende reichte die Baureihe 106, nun als DB-Baureihe 346 bezeichnet, für das geringer werdende Transportaufkommen wieder aus. Truppentransportzüge für die Sowjetarmee mit Loks der BR 120 und verschiedenen Dampflokbaureihen waren nun selten. Die ehemalige Dampflokeinsatzstelle Finowfurt diente als Abstellplatz für nicht benötigte oder ausgemusterte Loks der Baureihen 52, 52.8 und 44.0, später auch für die Baureihe 120.

An Werklokomotiven wurden bei den Anschlüssen die Typen V 10, V 15 und V 22 eingesetzt. Die Sowjetarmee hatte

eine eigene Rangierdiesellokomotive aus sowjetischer Produktion. Die Chemische Fabrik Finowtal besaß zwei Dampfspeicherlokomotiven.

Das Modellprojekt

Mit ihren gut 10 km Länge bediente die Strecke von Eberswalde nach Finowfurt 18 Anschließer, darunter einige Großbetriebe. Eine Umsetzung ins Modell versprach also – egal zu welcher nachzubildenden Zeit – viel Abwechslung und reichlich Betrieb. Nachgebildet werden



sollte der Zustand der 50er- und 60er-Jahre, also vor der Einstellung des Personenverkehrs. Die Vereinsfreunde aus Eberswalde begannen ihr Projekt mit dem Bahnhof Finowfurt. Der Weiterbau der Anlage sollte dann in Richtung Eberswalde erfolgen.

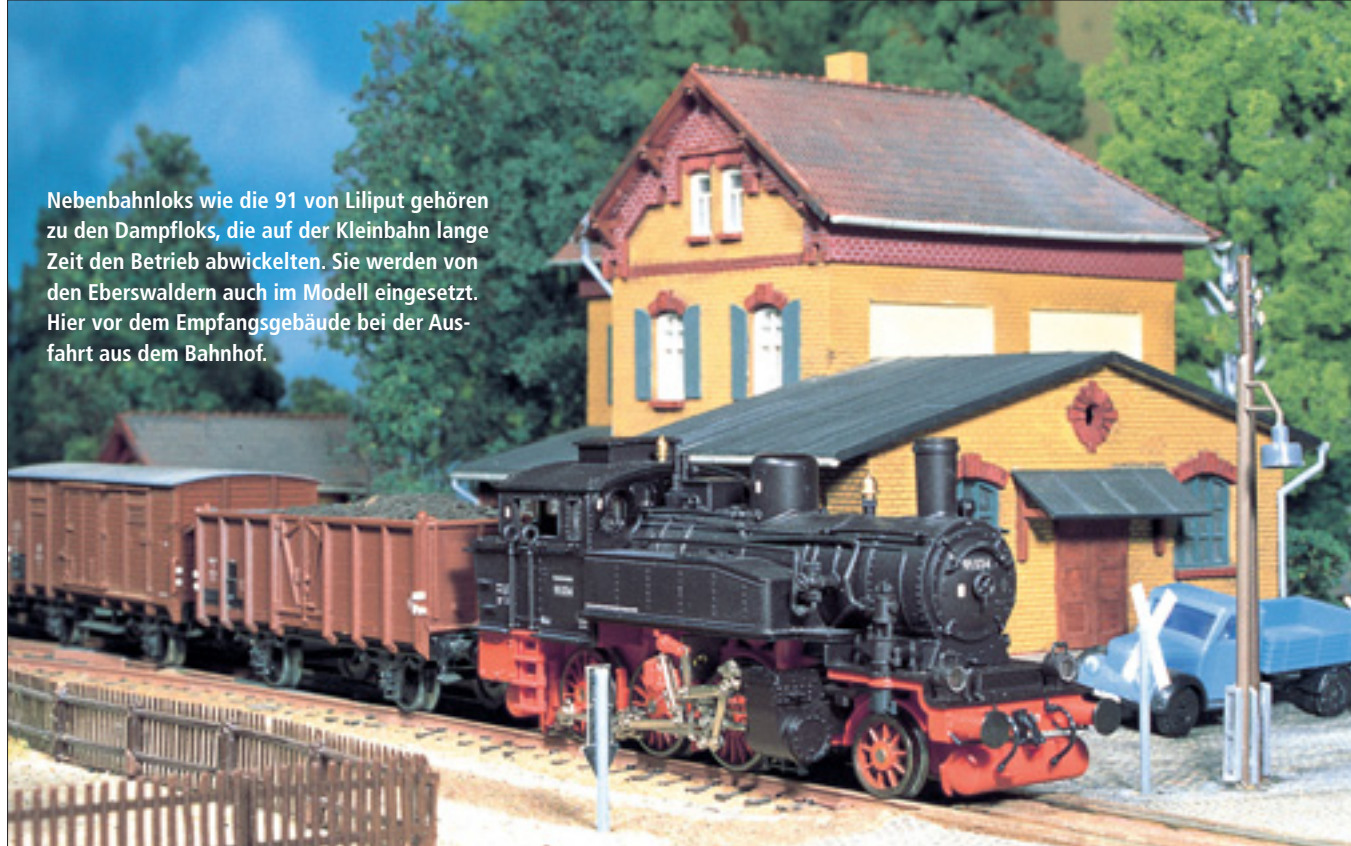
Der Bahnhof Finowfurt hatte ein zweigeschossiges Empfangsgebäude in der für Brandenburg typischen Klinkerbauweise. Auch gab es hier neben mehreren Gleisanschlüssen die Lokbehandlungsanlagen der Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn in Form eines zweistöckigen Dampflokschuppens mit Werkstatt und einer dreistöckigen Triebwagenhalle.

Entschlackungs- und Bekohlungsanlagen vervollständigten das kleine Bahnbetriebswerk, welches zur nachzubildenden Zeit eine Außenstelle des Bahnbetriebswerkes Eberswalde war. Aus dem Bahnhof führten Anschlüsse zur Konsummühle und zum Imprägnierwerk Finowfurt. Aus dem Streckenast Richtung Finow gingen weitere Anschlüsse ab, die ins Modell umzusetzen waren.

Planungen und Gleisplan

Dass sich leichte Kompromisse beim Bau der Anlage nicht vermeiden ließen, war allen Beteiligten klar. Der Bahnhof wurde auf

drei Segmente verteilt. Auf dem ersten fanden die Einfahrweiche und das Empfangsgebäude Platz, auf dem zweiten Teil das kleine Bw und der Lokschuppen und auf einem dritten, kleineren Teil brachten die Eberswalder die Triebwagenhalle unter.



Nebenbahnloks wie die 91 von Liliput gehören zu den Dampflok, die auf der Kleinbahn lange Zeit den Betrieb abwickelten. Sie werden von den Eberswaldern auch im Modell eingesetzt. Hier vor dem Empfangsgebäude bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof.

Wegen der Dreiteilung des Bahnhofs war dieser leicht zu transportieren und die Weichen lagen nicht über Modulanten. Bei den Segmenten stützte man sich auf keine gängige Norm, da man eine eigene Kleinbahn schaffen wollte, auf der ein eigener Betrieb abgewickelt werden konnte. Das Zusammenhängen der Bahn mit anderen Modulanlagen wurde zu Anfang der 90er-Jahre als nicht wichtig erachtet. Vielmehr schuf man sich seine eigenen Vorgaben, die auf die Erfordernisse des zu realisierenden Projekts abgestimmt waren.

Die Modulbreite wurde auf 80 cm für Bahnhöfe und 40 cm für Streckenmodule festgelegt. Die Länge der Bahnhofsegmente betrugen 120 und 60 cm. Ziel war es, die Kleinbahn in ihren wesentlichen Zügen nachzubilden, um konkrete Betriebssituationen darstellen zu können. Für die Ausstellungsanlage war ein reibungsloser Betriebsablauf ein wichtiges Ziel der Modellbahner.

Als Gleissystem verwendete man das aus DDR-Zeiten bekannte Pilz-System mit 2,5 mm Schienenhöhe, da man

auch hiervon noch Bestände hatte. Aufgrund der Weichengeometrie war der Gleisplan etwas anzupassen. Die Gleisabstände in den Gebäuden sollten aber bestehen bleiben. Die Gleise zwischen den Weichen führte man als Flexgleise aus.

Als Erstes die Gebäude ...

Die größte Schwierigkeit beim Bau vorbildgerechter Modellbahnen sind meist die Gebäude, da diese handelsüblich nicht erhältlich sind und eine Modifikation



Das interessante Empfangsgebäude ist im Eigenbau entstanden und mit dem Wismarer Schienenbus Inbegriff für die brandenburgische Nebenbahn.

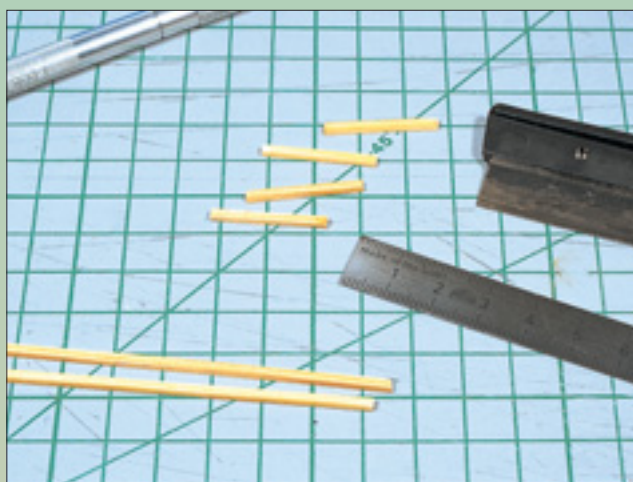


Der Kohlebansen entstand im Modell aus Polystyrolplatten, die nach der Montage betongrau angestrichen wurden.

Geländer und Treppe wurden wie der Kohlenkran von Fallert ergänzt.



Die Umzäunung der kleinen Einsatzstelle entstand im Eigenbau. Die Zaunpfosten wurden aus dünnen Kantenhölzern zugeschnitten ...



... und anschließend in kleine Bohrungen gebohrt.



tion von Bausätzen oft nicht zum Ziel führt. Im Verein hatte man damals aber zwei passionierte Modellbauer, die sich der Gebäude annahmen.

Während das Empfangsgebäude und der Lok- und Triebwagenschuppen maßstäblich entstanden, baute man die Wohnhäuser in Bahnhofsnähe aus Resten aus der Bastelkiste, sodass die Bauten dem Vorbild nahe kamen. Als Materialien für die Gebäude verwendeten die Modellbauer Prägeplatten aus Kunststoff von Auhagen, die in mühevoller Kleinarbeit bearbeitet und nach Zeichnungen und Fotos zu Gebäuden zusammengesetzt wurden. Eine aufwendige Farbgebung ließ dann den realistischen Vorbildeindruck entstehen.

Gleis- und Rahmenbau

Nachdem die Gebäude gefertigt waren, erfolgte der weitere Modellbau, wie er bei anderen Modellbahnanlagen auch üblich ist. Der Bahnhof wurde auf den drei geplanten Segmenten untergebracht. Die Segmente entstanden aus Sperrholz und erhielten eine geschlossene Anlagengrundplatte. Das ebene Bahnhofsumfeld sprach ebenfalls dafür. Da der Kleinbahnhof über kein eigenes Planum verfügte und die Gleise in Kiesbettung nachgebildet werden sollten, geschah die Gleisverlegung unmittelbar auf der Anlagengrundplatte.

Das Einschottern erfolgte nebenbahntypisch mit Sand, der vom Ostseestrand stammte und zuvor gesiebt wurde. Eine entsprechende Einfärbung ergab das realistische Aussehen eines einfachen Oberbaus. Der kurze Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude wurde aus Streichhölzern und alten Schienenprofilen gebildet. Die Oberfläche des Bahnsteiges bildeten die Eberswalder ebenfalls aus feinem Sand nach.

Ladestraße und Straßen fertigte man aus selbstklebenden Folien aus dem Hause Busch, die durch untergelegte Leisten die erforderliche Wölbung erhielten. Verdünnte Abtönfarbe verlieh den ziemlich „clean“ wirkenden Folien eine realistischere Wirkung.

Die Landschaftsgestaltung erfolgte ebenfalls mit feinem Sand. Dieser diente als Untergrund und war ideal dazu geeignet, Gebäude, Straße und Bahnanlagen bündig in das Gelände zu integrieren. Der Sand wurde dazu aufgeschüttet und verteilt. Anschließend ging es dann mit einer Spritze und verdünntem Holzleim daran, den Sand zu befestigen. Streufasern und Flockage folg-

ten zum Begrünen des Bahnhofsumfeldes. Bäume von Heki und in Eigenarbeit begrüntes Seemoos stellten die Vegetation des Bahnhofs dar. Lampen wurden als Attrappen aufgestellt, Telegrafmasten gebaut und Zäune aus dem Auhagen-Sortiment ergänzt.

Da von der Einsatzstelle keine detaillierten Fotos aus der Vergangenheit existieren und heute nur noch das Fundament der Bekohlungsanlage steht, mussten die Eberswalder hier improvisieren. Um den Betrieb etwas abwechslungsreicher zu gestalten, wurde eine kleine Dienststelle um den Lokschuppen mit einer nebenbahntypischen Bekohlungsanlage errichtet. So wie es damals eben ausgesehen haben könnte. Die Bekohlungsanlage entstand aus Kunststoff im Selbstbau, ein Kran von Faller dient zum Bewegen der kleinen Hunte. Die Abmessungen der Einsatzstelle wurden so gewählt, dass auch eine 52 Platz findet.

Elektrik und Betrieb

Nachdem die Gestaltung abgeschlossen war, ging es an die elektrische Ausrüstung der Anlage. Alle Weichen wurden mit unterflur montierten Motorantrieben von Tillig ausgerüstet. Die Verkabelung umfasste alle Module. Über Kabel mit genormten Steckverbindern erfolgte der Anschluss an ein Stellpult.

Die Steuerung der Modellbahn ist in den 90er-Jahren analog ausgeführt worden. Man sah also Abschaltstrecken in beiden Schienen vor und baute Schalt-pulte, von denen aus der Betrieb geregelt wurde. Die Stromversorgung richtete man so ein, dass innerhalb der abgeschalteten Gleise rangiert werden kann. Heute fährt man zwar digital ohne automatische Steuerung, die Abschaltstrecken sind aber nach wie vor aktiv.

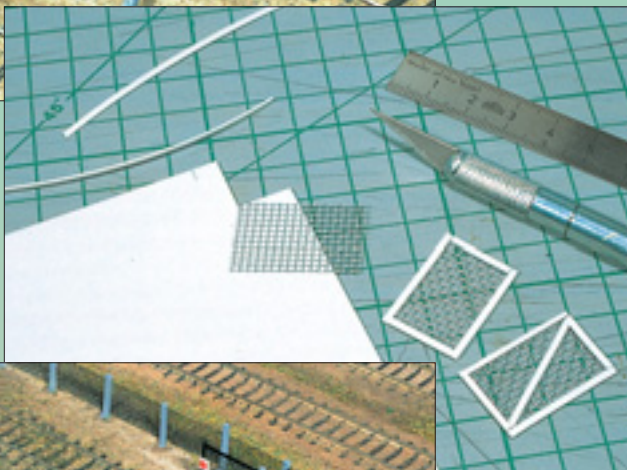
Die Einfahrt ist im Vorbild und im Modell mit einer Trapeztafel gesichert. Ein- und Ausfahrtsignale besaß man also nicht. Als die Strecke ab den 60er-Jahren Rangierbezirk des Bahnhofs Eberswalde wurde, befand sich meist eh nur ein Güterzug auf der Strecke. Im Modell sollte allerdings etwas mehr Betrieb organisiert werden.

Die Gleise des Bahnhofs sind wie beim Vorbild so angelegt, dass Personenzüge am kurzen Bahnsteig halten können. Dieser liegt unmittelbar neben den Einfahrweichen am Empfangsgebäude. Das Zerlegen und Zusammenstellen von Zügen kann nur auf den Bahnhofsgleisen 1 und 2 hinter dem



Graue Farbe imitiert dann auf dem Holz Beton.

Auch die Tore über die Gleise entstanden im Eigenbau aus Fliegengaze und Kunststoffstreifen.

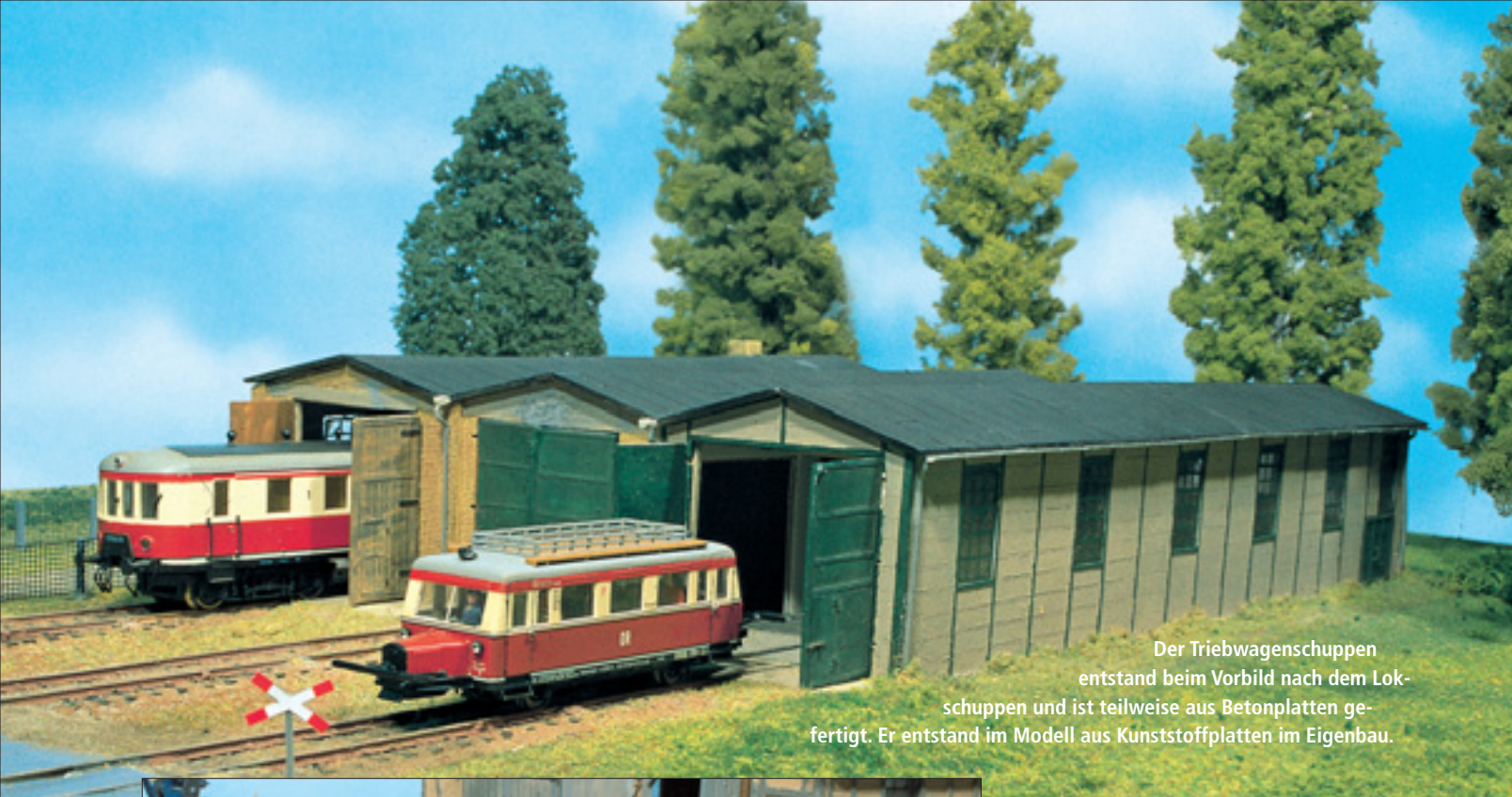


Die Tore wurden unbeweglich an die Zaunpfosten geklebt. Vor dem Verkleben wurde mit einigen Loks die Profelfreiheit getestet.



Der Kran von Faller ist funktionslos.





Der Triebwagenschuppen entstand beim Vorbild nach dem Lokschuppen und ist teilweise aus Betonplatten gefertigt. Er entstand im Modell aus Kunststoffplatten im Eigenbau.



Bahnsteig ablaufen. Hinter dem Empfangsgebäude verlässt ein weiteres Gleis in Richtung Finowfurt Ort den Bahnhof. Personenzüge, die am Bahnsteig enden, müssen also erst in eines der Bahnhofsgleise gezogen werden, bevor die Lok umgesetzt werden kann.

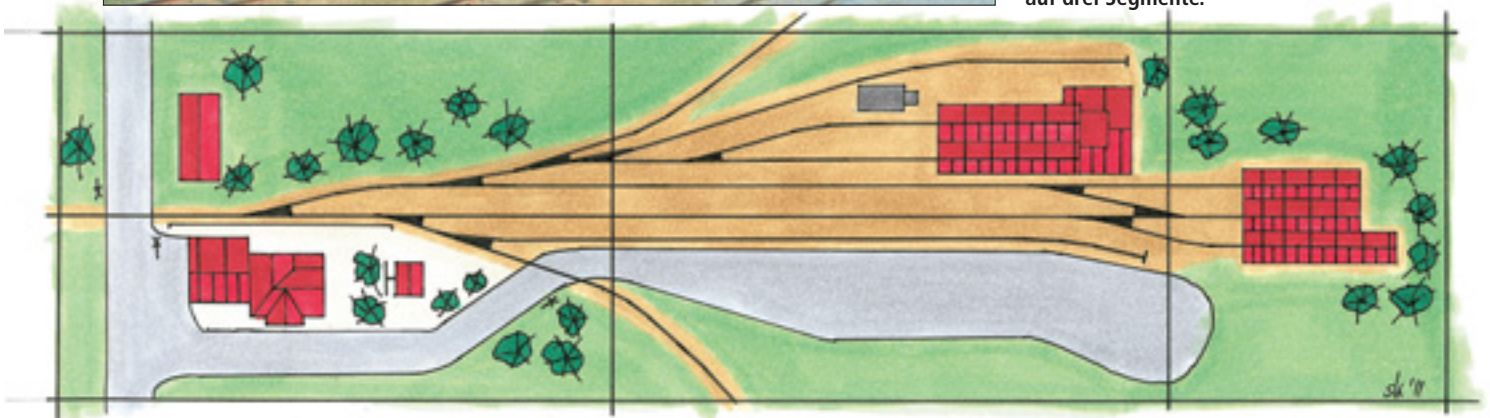
Das aufwendige Rangieren war wohl auch ein Grund, warum hier die letzten Jahrzehnte Triebwagen zum Einsatz kamen. Auch das Rangieren von Güterzügen läuft in den meisten Fällen über die Einfahrweiche. Im Betrieb ist also



Links oben: Der Zugang zum Lokschuppen erfolgt von der Ladestraße aus über einen Bohlenüberweg. Die kleine Einsatzstelle wird von einem Zaun begrenzt.

Mit der BR 52 und der V 100, die beim Bw Eberswalde beheimatet waren, setzen die Eberswalder Modellbahner typische Fahrzeuge der EFE auch im Modell ein. Die V 100 trägt den Eberswalder Rangiernamen „Rudolf“.

Unten der Gleisplan des Bahnhofs Finowfurt mit den Abmessungen 80 x 300 cm, verteilt auf drei Segmente.





Vor dem Lokschuppen errichteten die Eberswalder eine kleine Einsatzstelle, wie sie auf vielen Nebenbahnen zu finden war.
Fotos:
Sebastian Koch

ein Streckenstück notwendig, über das die Rangierbewegungen ausgeführt werden können. Da im Bahnhof Finowfurt eigentlich nur Güterzüge an der Ladestraße abgefertigt werden konnten, wurden die meisten Züge in den Anschlüssen gebildet und dann direkt auf die Strecke rangiert.

Beim Fahrzeugpark setzen die Eberswalder Modellbahner hauptsächlich handelsübliche Fahrzeuge ein, die auf der Nebenbahn auch im Vorbild anzutreffen waren. Hier geht man bewusst auch einige Kompromisse ein, weil der Fahrzeugpark schlicht mehrtägige Modellbahnausstellungen durchhalten muss. Der Wismarer Schienenbus von Bemo wurde aber bereits der Kleinbahn angepasst und beim Wagenpark hat man ebenfalls nebenbahntypische Garnituren zusammengestellt. Perspektivisch sollen aber auch vorbildliche Triebfahrzeuge wie beispielsweise Weinerts Elna angeschafft werden.

Da den Zuschauern aus Eberswalde, denen die Anlage bei Ausstellungen gezeigt wird, noch die Kerosinzüge für den russischen Militärflugplatz bis 1990 bekannt sind, findet man beim Ausstellungsbetrieb die Reichsbahn-Dieselloks der Reihen V 60, V 100 und V 200. An Dampfloks werden auch die Loks der Baureihe 52 in allen Versionen und Öl-44 eingesetzt, die in Eberswalde beheimatet waren.

Derzeit bauen die Eberswalder eifrig am Bahnhof Finow und am Streckenstück zwischen den beiden Bahnhöfen. Eisenspalterei als großer Betriebspunkt der Strecke mit vielen Gleisanschlüssen ist zumindest im Rohbau schon angefangen. Die Gleisanschlüsse sind auf den Strecken- und Bahnhofsmodulen zwar dargestellt, es fehlt aber noch eine konkrete Ausgestaltung, die das Bilden und Zerlegen von Zügen ermöglicht. Hier sieht man noch Aufgaben für die Zukunft.

Betriebskonzept

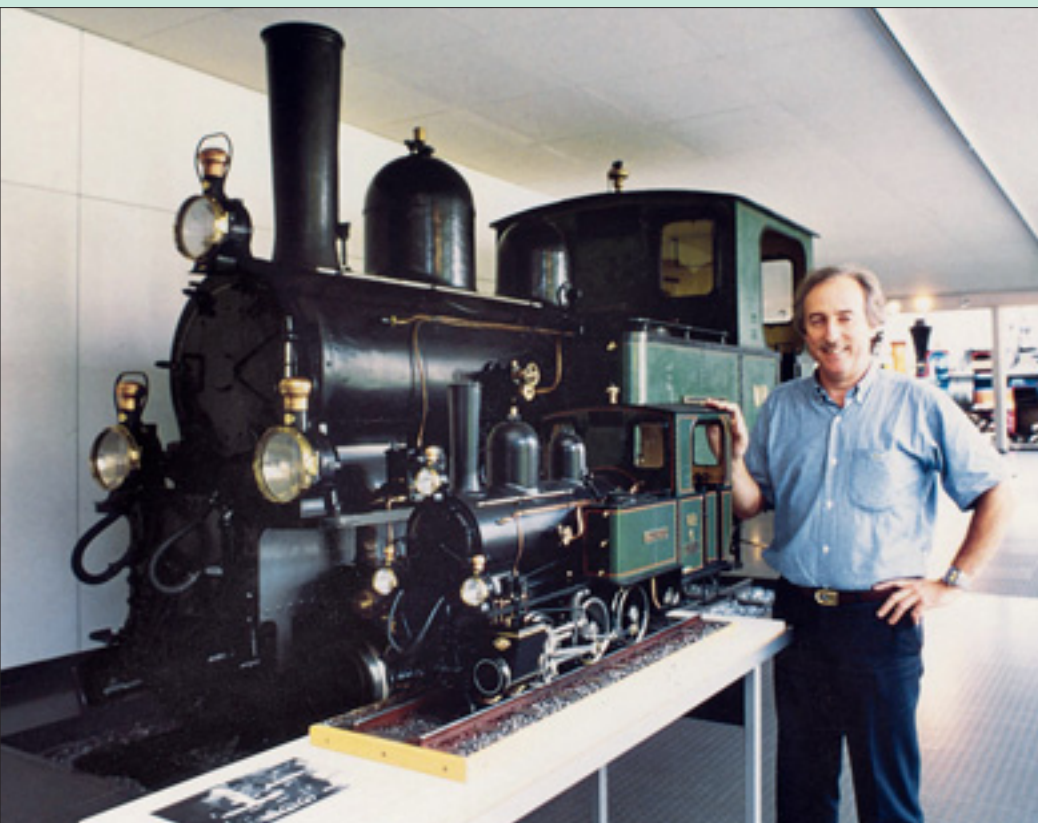
Bei Ausstellungen war so mit dem Bf. Finowfurt und einigen Streckenteilen bereits erster Betrieb möglich. Rangierfahrten und Lokbehandlungen im Bw waren möglich und mit einigen ersten Streckenmodulen und einer Wendeschleife konnten Zugfahrten gezeigt werden. Damit wagte man sich zum 90. Jubiläum der Bahn im Jahr 1997 in Eberswalde an die Öffentlichkeit.

Die Resonanz bei der Bevölkerung war groß, sodass der Entschluss, diese Bahn nachzubilden, als richtig eingeschätzt wurde. Mittlerweile ist man mit der Nachbildung dieser märkischen Kleinbahn auch auf einigen größeren Ausstellungen gewesen und hat den Besuchern den Güter- und Personenverkehr im Finowtal näher gebracht. Da das Projekt EFE noch viel Potential für die Zukunft hat, kann man auf weitere Schritte gespannt sein. SK

Philosophische Frage: In welchem Maßstab lässt sich ein Original verkleinern?

Gibt es das perfekte Modell?

Auf seinem modellbauerischen Weg hat Peter Creola schon manche Erfahrungen gesammelt, ist Illusionen aufgesessen und hat Lösungen gefunden. Nirgends so oft wie beim Bau der Dampflokomotive „Waldenburg“ in 1:6. Ein Erfahrungsbericht aus der Sicht eines bekennenden Nietenzählers ...



Vorbild und Modell! Über acht Jahre – mit Rückschlägen – baute Peter Creola am Modell der im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellten „Waldenburg“. Foto: Niklaus M. Wächter



Ein Projekt für sich stellt die selbstverständlich funktionierende Schmierpumpe dar.

Mein bis auf die letzte Niete naturgetreuer Nachbau der im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellten Lok Nr. 6 der Waldenburgerbahn im Maßstab 1:6 gehört sicher zu den Projekten, die ein halbwegs normaler Mensch nur einmal in seinem Leben anpackt. Das Modell ist heute genau 25 Jahre alt – kein schlechter Zeitpunkt für einen Rückblick auf die Bauzeit und ihre Probleme. Das Ganze begann und endete mit zwei Illusionen.

1973 verkaufte ich meine Zimmermann-Echtdampf-Tenderlokomotive für die 5-Zoll-Spur, weil sie zwar sehr robust, aber doch wenig vorbildgetreu war. Immerhin hatte ich beim Zusammenbau

des Bausatzes als mechanischer Laie gelernt, Pläne zu lesen, Gewinde zu schneiden und mit Hartlot umzugehen. Und da nistete sich die erste Illusion in meinem Gehirn ein: Ich sagte mir, dass es eigentlich relativ einfach sein müsste, eine im Original eigenen Vermessungen zugängliche Lok völlig originalgetreu nachzubauen. Nach einigem Hin und Her fiel meine Wahl auf die im Verkehrshaus ausgestellte Lok Nr. 6 der von Liestal nach Waldenburg im Kanton Baselland fahrenden Bahn, der einzigen Schweizer Bahn mit 75 cm Spurweite. Das entspricht im Maßstab 1:6 der für den Gartendampfbetrieb gerade noch praktikablen Spurweite von 5

Zoll bzw. 12,7 cm. Denn das hatte ich mir in den Kopf gesetzt: ein Modell in Museumsqualität zu schaffen, das trotzdem auch im fröhlichen Echtdampfbetrieb mit einer Reihe von passagiertragenden Wagen eingesetzt werden könnte. Das war die zweite Illusion. Doch davon später mehr ...

Gut messen ist halb gewonnen?

Im Mai 1976 begann ich mit der freundlichen Erlaubnis des Museums mit den Vermessungen sowie der Konstruktion der Holzmodelle für die Räder. An weiteren Gussmodellen fertigte ich Kamin, Rauchkammertüre, Zylinder



Dampflok Nr. 6
„Waldenburg“ der
Waldenburgerbahn im
Maßstab 1:6 von Peter Creola.

der, Schwingenträger, Bremsbacken, Injektoren, Dampfverteiler, Kupplungstrichter, Namensschild und sonstige Kleinteile an. Sie wurden in Grauguss, Bronze oder Messing gegossen und anschließend von mir auf der neu gekauften Drehbank sowie mit der Feile bearbeitet.

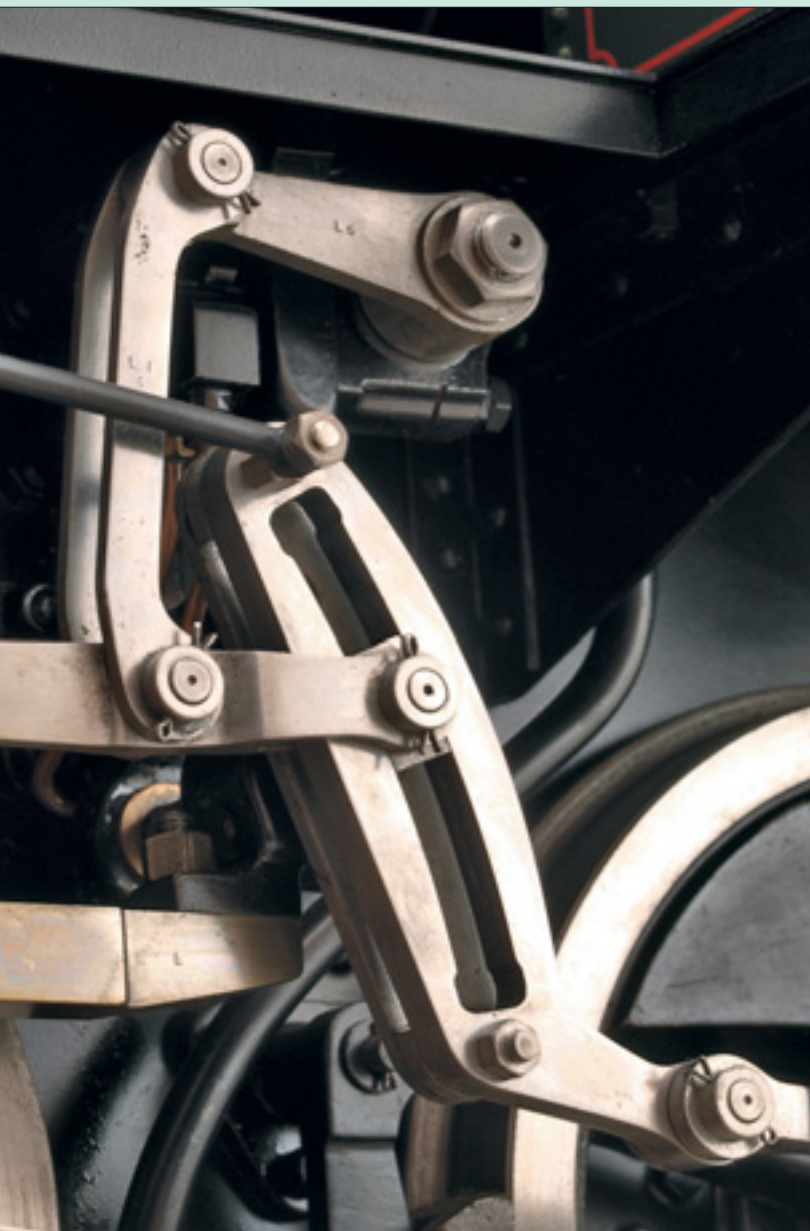
Aus Angst vor einem zweigeteilten Radmodell hatte ich die Speichen mit dreieckigem Querschnitt gefertigt, den ich dann bei den gegossenen Exemplaren in stundenlanger Feilarbeit auf einen elliptischen abändern musste. Anschließend drehte ich Spurkranz und Lauffläche der Räder auf der Drehmaschine ab. Sämtliche Treib- und

Kuppelstangen sowie alle Steuerungselemente hackte ich aus Flachstahl und bearbeitete sie dann mit Fräsen, Feilen und Schleifen weiter. Für alle Lager fabrizierte ich die zweigeteilten Bronzeschalen samt Verstellkeil und inklusive der winzigen Ölreservoir-Deckelchen funktionsfähig. Hier muss ich erwähnen, dass ich vor dem Beginn dieser Arbeiten nie eine einzige Unterrichtsstunde in Metallbearbeitung oder gar Drehen und Fräsen genossen hatte.

Aus Angst vor der Mathematik hatte ich Jura studiert. In meinen Jugendjahren war ich über einige provisorische H0- und später N-Anlagen nie herausgekommen. So lernte ich nun im reifen

Alter von 36 Jahren aus vorwiegend englischen und amerikanischen Fachbüchern und Zeitschriften über die Gebiete Präzisionsmodellbau, Echtdampf und Gartenbahnen und wandte alles jeweils umgehend in meinem ersten wirklichen Modellprojekt an.

Je nach Bauteil war die Ausschussrate hoch. Bald schon wurde mir die Natur der ersten Illusion klar: Durch die häufigen Vermessungen am Original und mit Hunderten von Fotografien ersparte ich mir zwar zahlreiche Detailzeichnungen. Von der damals noch existierenden SLM in Winterthur erhielt ich einen mit „Waldenburg“ bezeichneten Generalplan, aber rasch



Wenn an der Schwinge ein Sicherungssplint von oben, ein anderer von unten eingesetzt ist, entspricht dies sicher dem Original.



Die geschmiedeten Teile der Steuerung weisen natürlich auch die originalgetreuen Stempel auf, die richtige Stimmung verleiht das Fett.



Unter dem freudig-kritischen Blick des Erbauers durfte das noch unfertige Modell auf dem Rollenprüfstand dampfen. Foto: Delaby

merkte ich, dass der für die Lok Nr. 5 und nicht die Nr. 6 galt. Sie waren weitgehend baugleich, wichen aber z.B. im Radstand voneinander ab. Zu den Hauptgrundlagen meiner verbissenen Bauerei wurden darum rund zweihundert vermaßte Handskizzen. Und wenn ein Detail unklar blieb, fuhr ich wieder nach Luzern zum Original.

Auch entthob mich die millimetergenaue Vermessung aller Antrieb- und Steuerungsteile und ihr peinlich genauer Nachbau in 1:6 jeglicher Berechnung, die ich mir auch gar nicht zuge-
traut hätte. Die Methode hatte zwar Erfolg: Bei der ersten Erprobung des Antriebs mit Druckluft – nach drei Jah-

ren Bauzeit – lief das Triebwerk problemlos an und ließ sich ebenso problemlos umsteuern. Aber welche Lawine von Details kam ab jetzt auf mich zu! Von Vereinfachung des Nachbaus war keine Rede mehr, denn es lagen Jahre nie geahnter Schufterei vor mir. Phasen nackter Verzweiflung wechselten mit Perioden trotziger Entschlossenheit. Nach bitteren Rückschlägen wollte ich mehrmals aufgeben. Doch irgendwann war der Punkt erreicht, wo ich mich für das Aufgeben nicht nur lebenslang geschämt hätte, sondern auch Tausende von Arbeitsstunden verloren gewesen wären. Und so raffte ich mich immer wieder auf und machte weiter.

Jedes Original ein Unikat

Die Modellbahnwelt unterscheidet ja gerne zwischen Nietenzählern und jenen, denen Gesamteindruck und Atmosphäre wichtiger sind als exakte Maßstäblichkeit. Ich zählte nicht nur die Nieten, sondern vermaß auch ihre Kopfform. Und drehte Hunderte von kleinen, aber immerhin käuflichen Nieten nach, damit sie genau dem Vorbild entsprachen. Wer die Nietreihen an meinem Modell intensiv betrachtet, entdeckt einige Abweichungen von der Regelmäßigkeit des Nietabstands. Wieso folgt in einer Reihe mit 13,3 mm Abstand plötzlich eine Niete in nur



Funktioniert ein Modell, wenn minutiös alle Teile maßstäblich umgesetzt werden? Zumindest für die Steuerung kann die Frage mit Ja beantwortet werden, selbst wenn hier alle Berechnungen – mit Ausnahme der Grundrechenart „Division durch 6“ – außen vor gelassen wurden.

8,3 mm Abstand? Wieso wechselt die Distanz von 2,7 cm zwischen winzigen Sechskantbolzen plötzlich auf 2,8 cm? Nicht etwa, weil ich ungenau gearbeitet hätte, sondern weil das beim Original eben auch so ist.

Damit lässt sich eine wichtige Erkenntnis illustrieren. Zur Zeit, als mein Vorbild entstand (1912), war noch jedes einzelne Exemplar mindestens in Details ein Unikat. Und im Laufe jahrzehntelanger Betriebszeiten kamen unzählige Abänderungen dazu. An meinem Modell gibt es mehrere Öffnungen, wo früher sicher Leitungen durchgeführt hatten. Einige nicht mehr benutzte Öffnungen sowie die Schweißnaht

von einem früheren Rahmenriss habe ich dann schweren Herzens doch nicht nachgebildet. Darum ist auf meinem Modell ein fiktives Revisionsdatum angebracht: BE 31.08.86. Das ist das Datum, an dem das Werk zehn Jahre und 3657 Arbeitsstunden nach Baubeginn endlich fertig war. Darauf transportierte ich es ins Verkehrshaus der Schweiz, wo es zu meiner großen Freude an den Modellbautagen 1986 den ersten Preis in der Kategorie „Große Spurweiten“ gewann. Zur Bauzeit muss ich noch hinzufügen, dass ich den Bau 1976 in Paris begonnen hatte, wo ich damals mein Büro hatte. Dann folgte 1980 die Rückkehr nach Bern. Während zwei

Jahren war der Modellbau infolge Hausrenovation eingestellt. Erst 1982 begann der nochmals vierjährige „Endspurt“ in der neuen Hobbywerkstatt.

Die zweite Illusion

In der Endphase offenbarte sich mehr und mehr die zweite Illusion, der ich in naiver Unschuld aufgesessen war. Ende 1979 hatte ich, inspiriert von englischen Live-Steam-Vorbildern, alle Bauteile für den Dampfkessel gefertigt. Bei jenen Hartlötungen, die die Heizleistung meines Campinggas-Brenners überstiegen, half mir ein Kollege vom „Antony Vapeur Club de France“, der



Das Manometer ist exakt originalgetreu – das für den Betrieb erforderliche versteckt sich dahinter.



Bremsdruck-Regulierungsventil: nicht funktionell, jedoch maßstäblich.
Fotos: Daniel Wietlisbach



Auch die Feuerbüchse entspricht außen ganz dem Original und ist innen funktionell.

auch die Druckprobe durchführte. Ein Jahr später hievte ich mit einem weiteren Dampfkollegen die halbfertige Waldenburg auf einen Rollenprüfstand und heizte zum ersten Mal an. Ein voller Erfolg! Seidenweich und gleichmäßig drehten die Räder und sanfte Dampfschläge entstiegen dem Kamin. Bläser, Speisepumpe, Handpumpe, Kohlefeuerung, Schmierpumpe – alles funktionierte einwandfrei. Doch wie viele Kompromisse hatte ich schon eingehen müssen, um unter und hinter den maßstäblichen Baugruppen jene Teile zu verstecken, die sich eben nicht zugleich maßstäblich und funktionsfähig nachbilden ließen? Hier hatte ich auch zuge-

kauft, um kein Risiko einzugehen: Die Fahrpumpe stammte von der englischen Simplex-Lok, die massive Handpumpe versteckte sich im rechten Wassertank, die Schmierpumpe hatte knapp Platz im maßstäblichen Gehäuse, das Manometer wurde erst nach Abziehen des absolut vorbildgetreuen Ziffernblatts sichtbar und das Bläserventil war in einem der genau maßstäblichen Injektoren verborgen. Und es kam noch schlimmer: Die überwältigende Vielfalt der Armaturen an der Kesselrückwand war ja noch nicht gefertigt! In mühsamer Dreh-, Fräs- und Handarbeit fertigte ich die unzähligen Ventile, Handräder, Muttern und Muffen, Röhrchen

und Hebelchen genau maßstäblich und superfein. Und genau wegen dieses atemberaubend vorbildgetreuen Detailreichtums musste ich die einst gehegte Hoffnung von der Kombination von Museumsqualität und Alltags-Fahrtauglichkeit endgültig aufgeben. Das preisgekrönte Modell stand fünf Jahre im Verkehrshaus neben dem Original und seitdem – immer und immer wieder bewundert – in der häuslichen Vitrine. Theoretisch könnte ich zwar jetzt noch mit der Lok auf jeder 5-Zoll-Gleisanlage fahren. Aber nach jedem Fahrtag wären umfangreiche Instandstellungsarbeiten unausweichlich. Zu fragil sind auch in diesem großen Maßstab die Bauteile.



Alle Armaturen im Führerhaus sind minutiös nachgebaut – Echtdampfbetrieb hingegen würde angesichts der Belastungen massivere und vereinfachte Bauteile erfordern. Die Robustheit nimmt eben mit der Verkleinerung überproportional ab. Fotos: Daniel Wietlisbach

Der richtige Maßstab?

Trotz oder gerade wegen der zwei Illusionen habe ich natürlich enorm viel gelernt. Zum Wichtigsten gehört: Das perfekte Modell ist eine Illusion. „Die Natur lässt sich nicht verkleinern“, hat einmal ein Modellbauer gesagt. Und: „Jeder fanatische Modellbauer landet am Schluss beim Maßstab 1:1“ ein anderer. Das habe ich mir mit dem Bau meines Dampfbootes „Fünkli“ zu Herzen genommen. Es ist nur 7 m lang und trägt maximal 9 Personen. Aber es ist kein Modell. Alles ist klein, doch originalgroß und nichts ist funktionslos imitiert.

Den Modellbauvirus bin ich trotzdem nicht losgeworden. Davon zeugen meine drei Fahrdioramen in H0e, H0 und 0 (siehe MIBA 6/98, MIBA-Spezial 57 und MIBA 10/2010). Da habe ich mich aber auf den Landschafts- und Gebäudebau konzentriert.

Zum Nietenzähler wurde ich hingegen wieder bei meinem neusten Modell: dem in 2100 Arbeitsstunden entstandenen Nachbau meines Dampfbootes im Maßstab 1:20. Entgegen dem Rat professioneller Modellbauer habe ich unter vielen Detail-Spinnereien sogar Sechskantmuttern mit der Schlüsselweite 0,75 mm gefräst, die mit bloßem Auge gar nicht von Rundköpfen zu

unterscheiden sind. Aber das ist keine Modellbahn-Geschichte ...

Wie es weitergeht, weiß ich noch nicht genau. Mir schwebt gegenwärtig ein kleines Feldbahn-Diorama vor. Spurweite und Maßstab? Natürlich die, für die es am wenigsten Fertigprodukte gibt: 13,3 mm und 1:45! Denn etwas Weiteres habe ich ja auch noch gelernt: Kein Maßstab ist der richtige. Jeder hat seine Vor- und Nachteile, jeder hat seine Berechtigung und beschert uns Modellbauern ungeahnten Frust, aber auch innige Freude.

Doch davon erzähle ich zu gegebenem Zeit vielleicht in einer späteren MIBA mehr ...

Peter Creola



Viele gleichzeitig fahrende Züge brauchen auch viele Gleise. Nicht von der Hand zu weisen ist daher ein Turmbahnhof an zweigleisigen Strecken mit abzweigender Nebenbahn als Inspiration für ein Betriebsprojekt. *Zeichnung: Gerhard Peter*

Fahren nach Fantasie + Vorbild

Der Betrieb auf einer Modellbahn ist das A und O des Hobbys! Wie die hier vorliegende Ausgabe gezeigt hat, ist es besonders reizvoll, sich bei der Gestaltung der Anlage nach konkreten Vorbildern zu richten. Doch auch Entwürfe ohne solchen Bezug zu wirklichen Bahnhöfen und Strecken können piffige Situationen und abwechslungsreichen Betrieb bieten. Falls Sie noch nicht wissen, was Sie in der nächsten Saison bauen wollen, empfehlen wir Ihnen unser nächstes Spezial. Wir zeigen ein buntes Planungs-Potpourri von großen und kleinen Anlagen aus verschiedenen Landstrichen des In- und Auslandes. Nutzen Sie die schönste Zeit des Jahres und tanzen im Urlaub mit dem gemütlichen Schmökern in Spezial 89 Inspirationen für Ihre Anlagenprojekte!

**MIBA-Spezial 89
erscheint Mitte Juli 2011**

MIBA

SPEZIAL 88
DIE EISENBAHN IM MODELL

MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9A
D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-224, Fax 0 81 41/5 34 81-200
www.miba.de, E-Mail info@miba.de

Chefredakteur
Martin Knaden (Durchwahl -233)

Redaktion
Lutz Kuhl (Durchwahl -231)
Gerhard Peter (Durchwahl -230)
Dr. Franz Rittig (Durchwahl -232)
Gideon Grimmel (Durchwahl -235)
Petra Willkomm (Redaktionssekretariat, Durchwahl -225)

Mitarbeiter dieser Ausgabe
Helge Scholz, Dr. Bertold Langer, Ulrich Rockemann, Ingrid Peter, Manfred Peter, Ivo Cordes, Horst Meier, Paul de Groot, Hugo Baart, Sebastian Koch, Daniel Wietlisbach



MIBA-Verlag gehört zur [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-225, Fax 0 81 41/5 34 81-200

Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
Verlagsleitung
Thomas Hilge

Anzeigen
Elke Albrecht (Anzeigenleitung, 0 81 41/5 34 81-151)
Evelyn Freimann (Kleinanzeigen, Partner vom Fach,
0 81 41/5 34 81-152)
zzt. gilt Anzeigen-Preisliste 60

Vertrieb
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, 0 81 41/5 34 81-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, 0 81 41/5 34 81-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzenborfer, Karlheinz Werner
(Bestellservice, 0 81 41/5 34 81-0)

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel
MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim
Tel. 0 89/31 90 60, Fax 0 89/31 90 61 13

Abonnentenverwaltung
MIBA-Aboservice, MZV direkt GmbH & Co KG,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 02 11/69 07 89-985,
Fax 02 11/69 07 89 7-0

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: Deutsche Bank Essen,
Konto 286011200, BLZ 360 700 50
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. 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 obliegt 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
Akkolade-Verlag-Service Hagen GmbH

Druck
Vogel Druck und Medienservice, Höchberg

ISSN 0938-1775