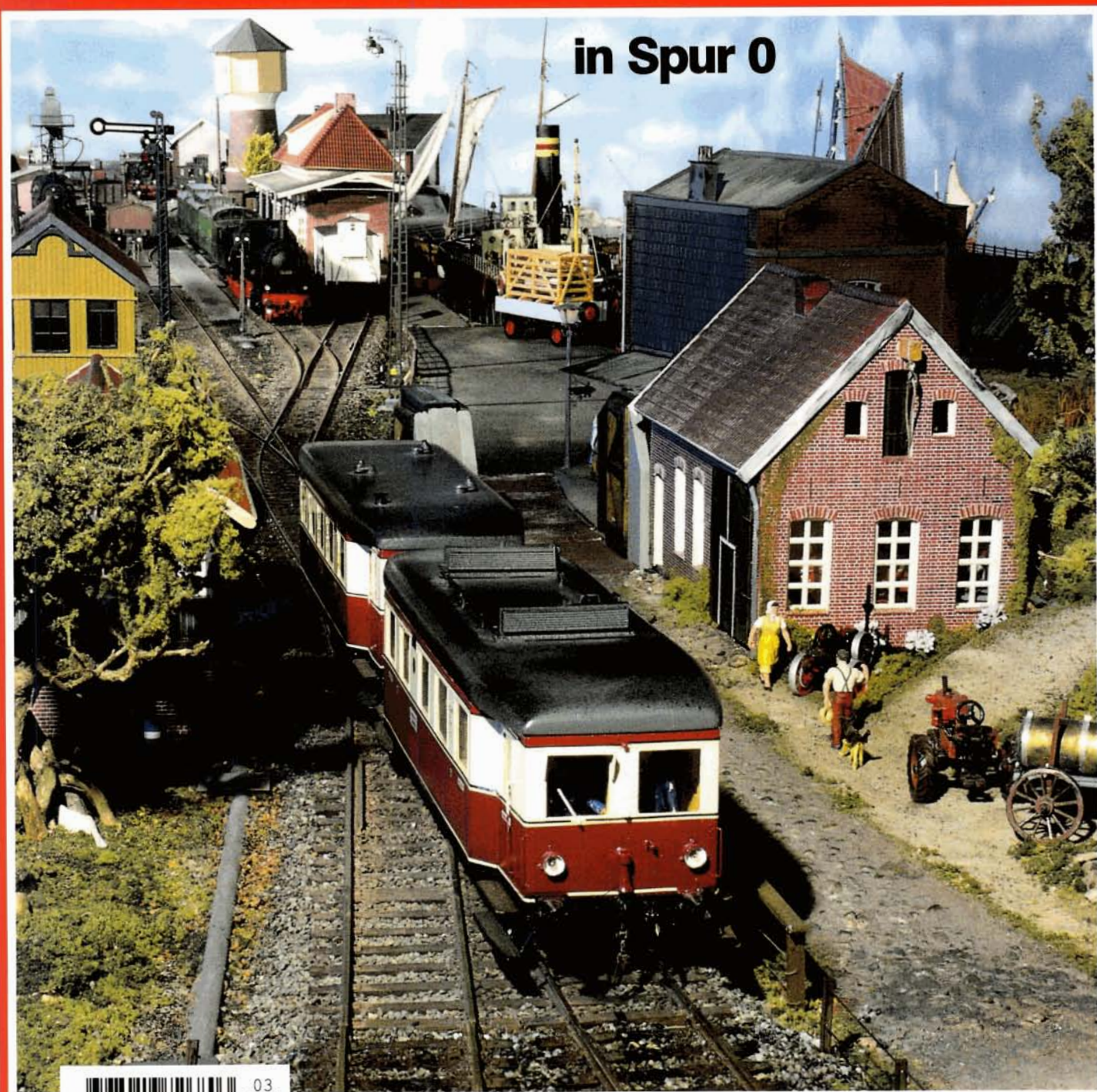


Super Teil IX

Modellbahnanlagen

in Spur 0



(Füllseite)

Inhalt

Einleitung	6	Heidmühle – Anschlußzug nach Neuensiel	36
Was macht man mit einem halben Fußballfeld?	8	Mit dem Zug ins Nachbarland	58
Im Kreis oder von A über B nach C – oder beides?	12	Endstation Großenbrode-Fährhafen	67
Die Anfänge – oder: Wie kommt man zu großen Spurweiten?	12	Die Bahn am Meer: Bahnhof Heiligenhafen	74
Mit der Bimmelbahn von Wehlau nach Heidmühle	16	Abpiff	95
		Impressum	95

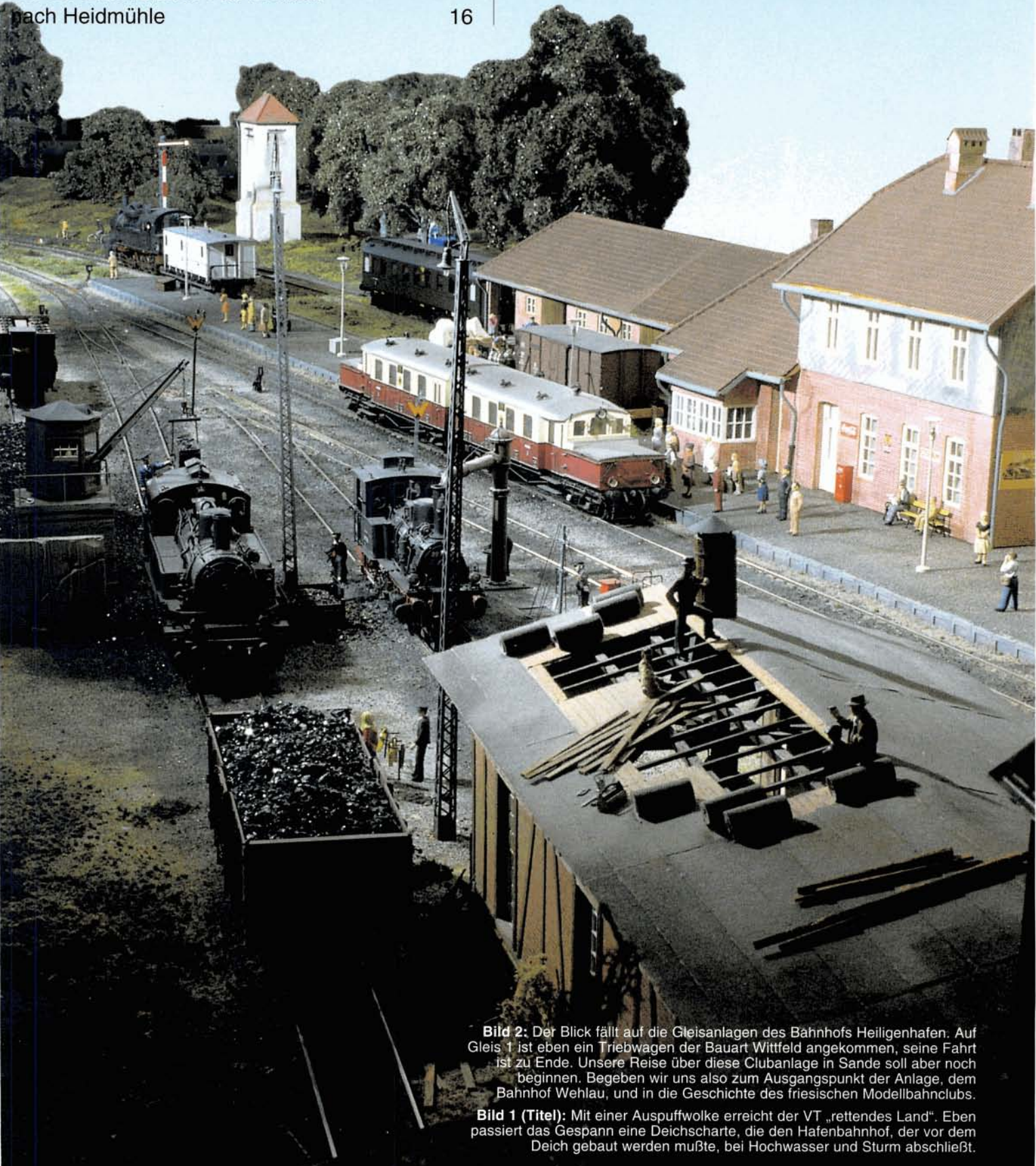


Bild 2: Der Blick fällt auf die Gleisanlagen des Bahnhofs Heiligenhafen. Auf Gleis 1 ist eben ein Triebwagen der Bauart Wittfeld angekommen, seine Fahrt ist zu Ende. Unsere Reise über diese Clubanlage in Sande soll aber noch beginnen. Begeben wir uns also zum Ausgangspunkt der Anlage, dem Bahnhof Wehlau, und in die Geschichte des friesischen Modellbahnclubs.

Bild 1 (Titel): Mit einer Auspuffwolke erreicht der VT „rettendes Land“. Eben passiert das Gespann eine Deichscharte, die den Hafengebäude, der vor dem Deich gebaut werden mußte, bei Hochwasser und Sturm abschließt.

Einleitung

Die Reise beginnt, die gesammelten Daten sind beeindruckend. Mehr als 600 m Gleis wurden verlegt, davon viele Meter von Hand genagelt ... Nagel für Nagel, ca. 240 Stück auf den laufenden Meter. Endlos viele Büsche und Bäume wurden gepflanzt, die alle von der Natur direkt ins Haus geliefert wurden. Es ist nun mal eine unumstößliche Tatsache, daß ein Modellbaum nicht natürlicher aussehen kann als ein richtiger. Konsequenterweise empfiehlt sich die freund-

liche Kontaktaufnahme mit einem Bonsai-Club. Deren Mitglieder, die ihr Hobby schließlich so ernsthaft betreiben wie Sie Ihres und denen ihre Lieblingsstücke in vielen Jahren ans Herz gewachsen sind, freuen sich häufig ganz aufrichtig über eine Weiterverwendung ihrer „Sterbefälle“ in einer schönen Umgebung. Betrachtet man das Hobby „Modellbahn“ einmal von dieser Seite aus, verlieren alle Zahlen und Aufzählungen weitgehend ihre Bedeutung. Sie stimmen am folgenden Tag sowieso nicht mehr. Gewichtiger erscheint ein anderes Argument: Spur 0 ist teuer und

braucht viel Platz! Da ist natürlich etwas dran ... bei oberflächlicher Betrachtung. Schaut man aber einmal genauer hin, müßte der Satz lauten: Spur-0-Fahrzeuge sind teuer, und Clubanlagen brauchen viel Platz! Abgesehen von wenigen Herstellern preiswerter Modelle erscheinen Spur-0-Fahrzeuge tatsächlich sehr teuer. Häufig handelt es sich dabei allerdings um Kleinserien. In der Qualität vergleichbare H0-Fahrzeuge, die es von diversen Kleinserienherstellern schließlich auch in genügender Anzahl gibt, sind vergleichsweise auch nicht billiger.

Das wesentliche Argument gegen die These hoher Preise versteckt sich jedoch in der Gesamtzahl der benötigten und beschafften Fahrzeuge, also dem Gesamtpreis. In einer großen Spurweite braucht man eben keine fünfzig, hundert oder mehr Lokomo-



Bild 3: Die Verbindung von Eisenbahn und Seefahrt – das Thema gehört wohl zu den interessantesten für den Aufbau einer Modellbahnanlage. In Neuenisiel ist die Umsetzung meisterhaft gelungen. Was hier los ist, erzählt unsere Modellbahn-Geschichte.

tiven. Zwei bis fünf, angeschafft oder selbst zusammengebaut in mehreren Jahren, decken den gesamten Bedarf. In 0 kriegt man nie eine komplette Sammlung aller deutschen Baureihen zusammen – versuchen Sie es also gar nicht erst!

Das gleiche Argument gilt selbstverständlich auch für das Umfeld, im allgemeinen Sprachgebrauch die „Modellbahnanlage“. Man benötigt nicht so viele Weichen, nicht so viele Signale und kaum teure Gebäude. Die gibt es außerdem so gut wie gar nicht auf dem Markt! Man muß schon selbst zu Sperrholz, Säge, Hammer und Leim greifen, wenn für die kleine Bevölkerung Wohn- und Arbeitsräume geschaffen werden sollen. Die Kosten für Material und die vielen verwendeten Abfallprodukte unserer Industriegesellschaft spielen sicherlich keine Rolle.

Bleibt noch die Platzfrage. In der vorliegenden Ausgabe wurde versucht, die Kompatibilität von Heim- und Vereinsanlagen zu veranschaulichen. Ich meine, daß hier das Nebeneinander in beeindruckender Weise gelungen ist. Jedes Anlagenteil hat für sich keine größeren Ausmaße als eine bezüglich der Kosten vergleichbare Anlage eines anderen Maßstabes. Entscheidend ist, was man damit machen will!

Hier scheiden sich die Geister in der Tat. Will man in jedem Fall einen Kreisverkehr einrichten, dann muß zumindest der Raum so groß sein, daß ein ausreichender Radius (im allgemeinen 2 m) gewährleistet bleibt. Vergessen sollte man dabei aller-

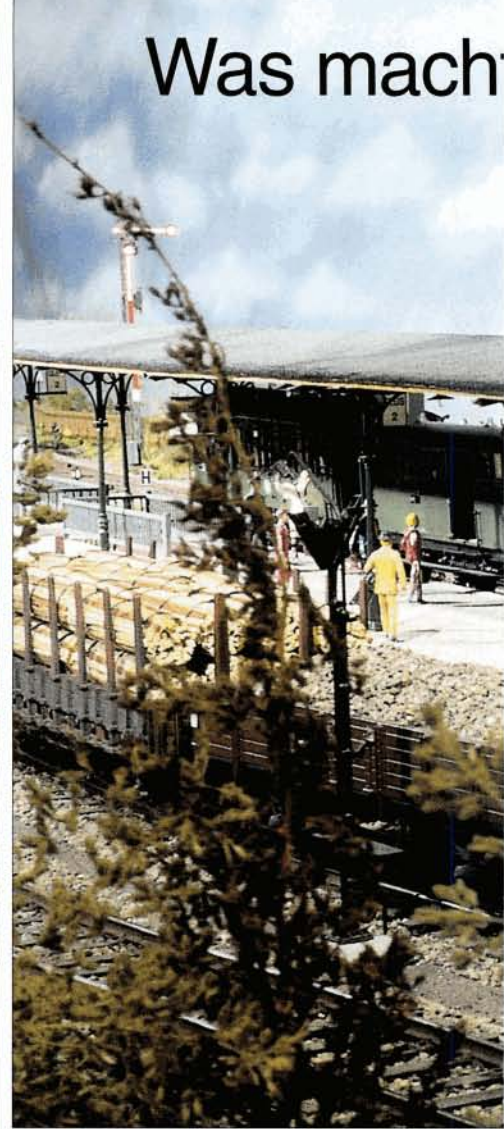
dings niemals, daß auch unsere großen Vorbilder nicht im Kreis herumfahren, sondern immer von A nach B und irgendwann zurück. Erfreut sich jemand jedoch an exzellenten Modellen, die in einem noch mit bloßem Auge richtig zu erkennenden Umfeld (gilt allgemein für die etwas reiferen Hobbyfreunde) ihren Dienst verrichten, Rangierbewegungen ausführen oder einfach nur gedreht werden, dann reicht der üblicherweise zur Verfügung stehende Raum auch für größere Baugrößen aus. Beileibe soll mit diesem Journal niemand bekehrt oder umgedreht werden. Dagegen stehen schon unsere Statuten. Erlaubt sei trotzdem ein klein wenig Stolz:

Große Modelle laufen nicht, sie fahren!

Peter Löffler



Was mach



Als „Einzelkämpfer“ fängt man mit dem Bauen an! Bei einem Verein sieht das schon anders aus. Da braucht man zuerst eine Satzung. Also passiert zunächst einmal gar nichts! Bei Festlegung der Satzung beginnt jedoch die interne Diskussion, wenn die Vereinsziele genauer definiert werden sollen und müssen. Unumstritten war, daß die



Bild 4: Am Kohlebansen wird eine Lok versorgt. Diese Aufnahme stammt von der Anlage Heiligenhafen.

Bild 5: Ebenfalls stark maritim angehaucht ist die Anlage Neuensiel. Wir werden sie mit einem Abstecher besuchen.

Bild 6 (oben): Einer der Betriebsmittelpunkte und eine wichtige Station der Reise ist der Bahnhof Armahofen. Auch hier ein erster Vorgeschmack auf ein 1:43,5-Anlagenteil, das man getrost zu den schönsten Spur-0-Motiven überhaupt rechnen kann.

man mit einem halben Fußballfeld?



Halle ein Domizil für große Modellbahnen oberhalb der Baugröße H0 werden sollte. Auch sollte der Verein kein eigenes Vermögen anhäufen, da sich die wackeren neun Gründungsmitglieder durchaus nicht im klaren waren, ob sie die finanziellen Belastungen durchstehen würden. Was dann? Aus dieser Zwangslage heraus entstand die Idee einer Vereinskonzepktion, über die bei einer vergleichbaren Problemstellung durchaus grundsätzlich nachgedacht werden darf: wir privatisierten!

Im Klartext: jedes Mitglied baut ein Anlagenstück nach eigenen Vorstellungen und bezahlt es auch. Somit gehört es ihm. Bei seinem Ausscheiden aus dem Verein wird der Besitz mitgenommen. Der vorhandene Vereinsraum wird einvernehmlich aufgeteilt, und die Mitglieder erhalten einen Platz für ihr Anlagenteil. Bedingung für alle ist die technische Kompatibilität der einzelnen Anlagenteile. Um es vorwegzunehmen: Gänzlich hat sich die Idee der „Besitzlosigkeit“ des Vereins im Verlauf der Jahre nicht durchhalten lassen. Allein die unabdingbaren Renovierungsarbeiten an der Halle, allgemeine Versorgungsinstalltionen und der vom ehemaligen Verein gemeinsam erworbene Bahnhof Heidmühle stellten bereits frühzeitig ein bestimmtes Kapital dar, welches zwangsläufig dem Verein gehören mußte. Aber generell blieb das Prin-

zip bis heute erhalten und hat sich hervorragend bewährt.

Trotz Mitgliederzuwachses traten keine „Platzengpässe“ auf, denn einerseits mußten mehrere Mitglieder aus beruflichen Gründen ihren Wohnort wechseln und nahmen ihre Anlagen mit. Andererseits wurden durch neue Ideen und Umplanungen zusätzliche Stellflächen gewonnen. Selbst heute, also nach zehn Jahren, stehen noch erhebliche Verbindungsstrecken zum „Austoben“ für Landschaftsbauer zur Verfügung.

Da die Arbeitsgemeinschaft mit Ausnahme des Bahnhofs Heidmühle über keine eigene Anlage verfügt, besitzt sie selbstverständlich auch kein eigenes Lokomotiv- bzw. Wagenmaterial.

Die nicht unerheblichen Modellpreise verbieten die Beschaffung von vereinseigenen Fahrzeugen von selbst. Außerdem ist durch den Privatbesitz auch die Verantwortlichkeit für dieses Material geklärt. Im allgemeinen stehen immer mehr Fahrzeuge zur Verfügung als eingesetzt werden

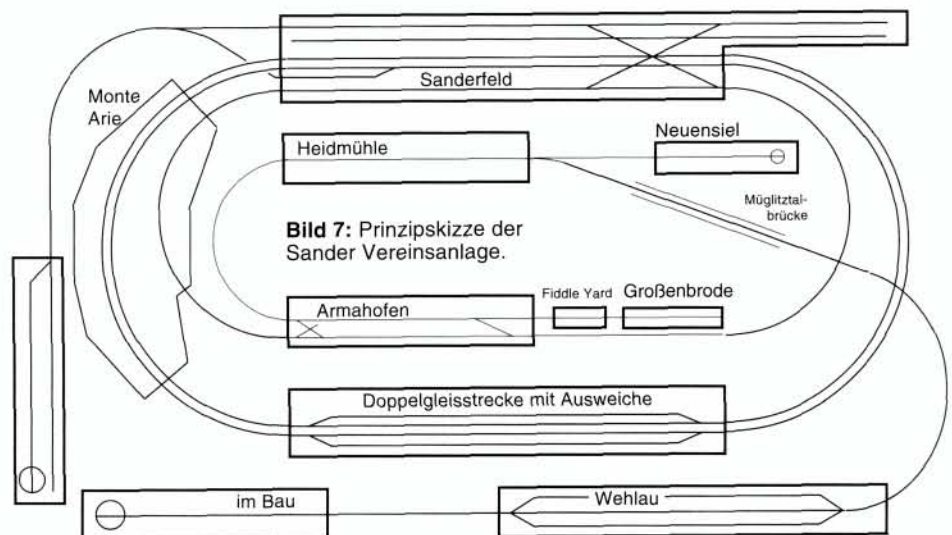
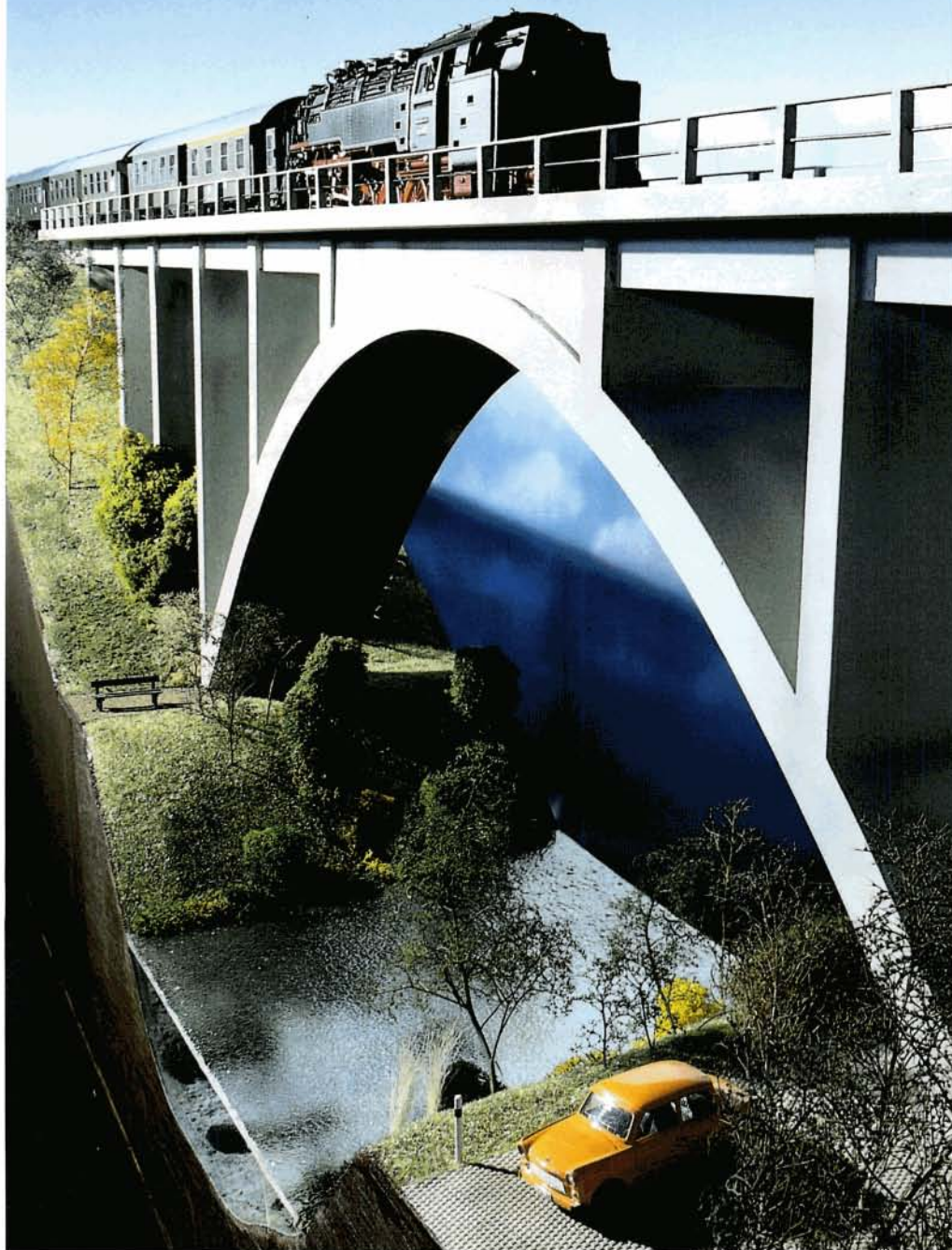


Bild 8: Auf halber Strecke zwischen Heidmühle und Wehlau wird mit diesem Brückenbauwerk eine tiefe Schlucht überwunden. Eine Lok der Baureihe 84 kommt uns entgegen.



können. Es gab noch nie einen Mangel an den allgemeinen Fahrtagen – eher war das Gegenteil der Fall.

Abschließend soll nicht verschwiegen werden, daß durch die Abwesenheit jeglichen rollenden Materials in der Halle ein Einbruch beispielsweise wenig Aussicht auf verwertbare Beute erhält, denn selbstverständlich nimmt jeder seine Loks und Wagen wieder mit nach Hause.

Gedankliches

Der Bau einer Modellbahnanlage beginnt im allgemeinen mit der Erstellung eines Gleisplanes. Zum Glück war das nicht möglich, denn wer wollte in den Anfängen übersehen, wie sich alles einmal entwickeln

würde? Auch hatten die vorausgegangenen Erfahrungen gelehrt, daß ein einmal gefaßter Plan später eintretende Mitglieder zwingt, an etwas mitzubauen, das nicht zwangsläufig auch ihren eigenen Ideen entspricht. Möglicherweise gehören die ursprünglichen Planer dem Verein schon gar nicht mehr an, aber ihre Vorgaben sind ohne erhebliche Um- und Vernichtungsbauten nicht mehr zu ändern. Die Folge davon kann die „unendliche Geschichte“ einer Vereinsanlage werden! Diese grundsätzlichen Überlegungen und der zur Verfügung stehende Raum mußten zwangsläufig zum Bau zerlegbarer Anlagenteile führen.

Dabei sollten keine an Normen gebundenen Module entstehen. Die Abmessungen

und Variationsmöglichkeiten würden sich zwangsläufig durch Rahmenbedingungen der jeweiligen Platzaufstellung ergeben. Schließlich könnte sich jedes Mitglied damit auch die Option freihalten, sein Anlagenstück an die persönlichen häuslichen Gegebenheiten anzupassen, sollten Mitglied und Anlagenstück einmal den Verein verlassen!

Festgelegt wurde nur, daß ein mehrere Meter breiter Streifen entlang der gesamten hinteren Wand von Anfang an einer Spur-I-Strecke vorbehalten bleiben sollte. Neben diesen pragmatischen Überlegungen einigte man sich im Verlauf der Zeit auf interne Wertvorstellungen, nach denen das Hobby ausgeübt werden sollte. Oberster Grundsatz: Es ist ein Hobby, und erlaubt ist, was Spaß macht!

Eine solche Vorgabe verpflichtet die einzelnen Mitglieder zu einem erheblichen Maß an Toleranz gegenüber dem Schaffen der anderen. Zwangsläufig erhält damit jedes Anlagenteilstück seine individuelle Prägung. Es gibt keine einheitliche Landschaftsgestaltung und auch keine Epochenreinheit.

Länderbahnfahrzeuge haben die gleiche Berechtigung wie der ICE, und selbst die für „Nuller“ so leidige Frage des Maßstabs – 1:43,5 oder 1:45 – war damit (zum Glück!) vom Tisch. Wer das Altern seiner Fahrzeuge bevorzugt, tut es eben. Andere lieben es, die Modelle fabrikneu zu betreiben. Wenn schließlich ein Zug nach amerikanischem Vorbild mit lautem Heulen und Pfeifen gerade einen Glaskasten überholt, stört das eben auch niemanden.

Fast unbemerkt kehrten wir mit diesen Überlegungen zu den Wurzeln der Modellbahnerei zurück. Es sollte die Freude am Spielen mit der Eisenbahn und deren kreatives Bauen im Rahmen der persönlichen Möglichkeiten sein. Selbstverständlich würde sich jeder um sein Bestes bemühen ... aber es würde sein Persönliches sein!

Für uns soll es ein Hobby sein und bleiben, frei von den Vorgaben und Zwängen, die jeder tagtäglich im Beruf erlebt. Die Mitglieder wollen sich nicht von „Modellbahnpapsten“ vorschreiben lassen, ob es nun 100 Nieten oder nur 99 sein dürfen. Das heißt nicht, daß damit kein Platz für Anregungen verbleibt. Diese haben jedoch nicht den Stellenwert eines Dogmas. Man baut, so gut man es selbst kann und will.

Manchen Leser dürfte diese Auffassung angesichts der Detailtreue gerade von Spur-0-Modellen in Erstaunen versetzen. Auch steht sie zweifelsohne im Gegensatz zu aktuellen Trends der einschlägigen Modellbahnliteratur. Darin ist jedoch kein Widerspruch zu sehen. Schließlich macht die perfektste Lokomotive noch lange keine Eisenbahnatmosphäre aus; genauso wichtig ist das „Drumherum“. Und müßte das dann nicht genauso perfekt sein? Schließlich soll es auch noch funktionieren!

Waren die Spur-0-Anhänger in der Zeit zuvor mit ihren Heimanlagen zu echten

Bild 9: Wehlau, der Beginn unserer Reise, ist mit Riesenschritten erreicht. Die Rückfahrt nach Heiligenhafen verspricht einiges, also: die Abteifenster poliert, Augen auf, und wenn Sie etwas verpaßt haben, blättern Sie zurück – oder kommen Sie selbst einmal zu den Spur-0-Modellbahnern nach Sande!





Bild 10: Diese vier haben unsere Einladung angenommen und bewundern bei einem Fahrtag die tollen Maschinen in Neuensiel.

Bild 11: Die Enkelin des Autors beobachtet interessiert, was Opa in seinem Keller so werkelt – Neuensiel im Bauzustand.

Bild 12: Der Erbauer von Wehlau bei der Landschaftsgestaltung. Er läßt sich weder von Besuchern noch von Fotografen oder Lästereien seiner Freunde aus der Ruhe bringen, die mutmaßten, daß sein viel zu großes Tunnelportal wohl als Schlupfloch für die Katze gedacht sei!

Bild 13: 1989 war es in der Halle noch etwas freier. Der Rundkurs hat Konturen angenommen.

Abb. 10 bis 13: Slg. Löffler

Augen verloren: der Bau einer betriebsbereiten Modellbahnanlage. Beides passierte gewissermaßen gleichberechtigt nebeneinander. Schließlich sollte ja auch einmal gefahren werden.

Da mit Heidmühle bereits ein 12 m langer Bahnhof zur Verfügung stand, sollten die darin enthaltenen Fahrmöglichkeiten ausgenutzt werden. Am besten eignete sich dazu zunächst eine Ringstrecke, von der einzelne Bogensegmente bereits vorhanden waren. Außerdem war noch in grauer „Vereinsvorzeit“ im Heizungskeller eines Mitgliedes der heutige Bahnhof Wehlau entstanden, der nun ebenfalls nach Sande umzog und zunächst an eine Stirnseite von Heidmühle angeschlossen wurde. Von Super-Modellbahnanlage zu sprechen, wäre seinerzeit hoffnungslos übertrieben gewesen. Man konnte auf blanken Holzplatten im Kreis herumfahren und in der bereits durchgestalteten Modellbahnatmosphäre von Wehlau rangieren.

Die Unzulänglichkeiten dieses Betriebes waren so offenkundig, daß es in den kommenden Jahren schon bald zu einer Vielzahl von Umgestaltungen kam. Die Stellplätze wurden jeweils neu verteilt, bereits vorhandene Anlagenstücke quer durch die ganze Halle einfach verschoben. Es entstanden neue Fahrmöglichkeiten und mit ihnen neue Begehrlichkeiten auf Erweiterung.

Zu einem Sorgenkind bei allen Planungen entwickelte sich der Urbahnhof Heidmühle. So recht wollte das gute Stück plötzlich in keine Planung mehr passen. Da er außerdem Vereins Eigentum war, wollte sich auch keiner mehr richtig um ihn kümmern!

Individualisten geworden, brachte ihnen das gemeinsame Ziel eine erstaunliche Nebenenerkenntnis: Das Hobby macht viel mehr Spaß, wenn man es zusammen ausübt und doch sein eigener Herr bleibt. Im allgemeinen haben die Mitglieder heute keine Heimanlagen mehr. Nur wenn die räumliche Entfernung von der eigenen Wohnung zum Club zu groß ist, wird auch zu Hause gefahren!

Natürlich freuen sich Modellbahner immer über ein wenig Anerkennung. Auch der Lebenspartner ist im allgemeinen durchaus von diesem Hobby betroffen, nicht nur in puncto Zeit! Für die Arbeitsgemeinschaft wurde daher satzungsmäßig ein gesellschaftlicher Rahmen festgelegt. Das ist in

der heutigen Zeit schwierig, und viele Vereine – gleich welcher Interessensrichtung – klagen über mangelnde Bereitschaft zur Gemeinsamkeit. Wenn jedoch in Sande Regionaltreffen der großen ARGE (gemeint ist die Internationale Arbeitsgemeinschaft Modellbahnbau Spur 0 e.V.) oder auch „Tage der Offenen Tür“ stattfinden, werden die durch das intensive „Modellbahner“ gestreßten Mitglieder – einschließlich der Gäste – liebevoll von den Damen versorgt.

Im Kreis oder von A über B nach C – oder beides?

Keinesfalls wurde im Verlauf von so viel „Philosophie“ das eigentliche Ziel aus den

Die Anfänge – oder: Wie kommt man zu den großen Spurweiten?

Heute wird man nicht mehr als Anhänger von großen Spurweiten geboren und selten dazu erzogen! Anders war das in den dreißiger Jahren, als Spur-0-Bahnen um den Weihnachtsbaum kreisten – und wer Glück hatte, durfte sogar mit Großvaters Spur-I-Bahn spielen! Dennoch werden viele Modellbahner noch Erinnerungen an eine Fleischmann-Bahn um 1950 haben. In jener schlechten Zeit konnte sich durchaus nicht jede Familie die Bahn mit 32 mm Spurweite leisten – obwohl der kleine B-Kuppler mit Uhrwerk ganze 9,75 Mark kostete. Solchermaßen unerfüllbare Jungenträume galten zeitbedingt auch für die rasant aufstrebende Baugröße H0.

An der friesischen Nordseeküste war das nicht

anders, nur gab es infolge der relativ geringen Bevölkerungsdichte und der ländlichen Struktur vielleicht sogar noch weniger Modellbahnen als in anderen Gebieten der Republik. Erst Mitte der siebziger Jahre gründete sich im Großraum Wilhelmshaven ein Modellbahnverein mit Sitz in Jever.

Nach den üblichen Anfangsschwierigkeiten um Konzeption und Raumbeschaffung konnte mit dem Bau einer H0-Anlage begonnen werden, als deren Kernstück eine weitgehend maßstabgetreue Nachbildung des Bahnhofs Jever gewählt wurde. Ansonsten wurde um hohe Berge und durch lange Tunnel gefahren.

Wenn nicht gerade gebaut wurde, kamen die Mitglieder zum gemütlichen „Klönnschnack“ in

die Vereinsgaststätte. Schon bald fand sich eine kleine Gruppe von Tüftlern zusammen, die kein noch so schönes Industriemodell in Ruhe lassen konnten und immer noch etwas verändern wollten. Es war die Zeit der „Merker + Fischer“-Bausätze. Auch so manche andere Firma versuchte sich an Zurüstsätzen und Umbauten. Rolf Ertmer baute seine REPA-Bahnen und setzte damit neue Maßstäbe für Anlagenplanung und Ausgestaltung. Die führenden Modellbahnhersteller lieferten in der Folgezeit immer feinere H0-Modelle aus und machten damit viele Umbauten überflüssig. Allerdings nahmen sie manchen auch den Mut zur individuellen Gestaltung.

Die „Bastler“ des Vereins hockten an solchen Abenden um ein Gleisstück und ließen ihre