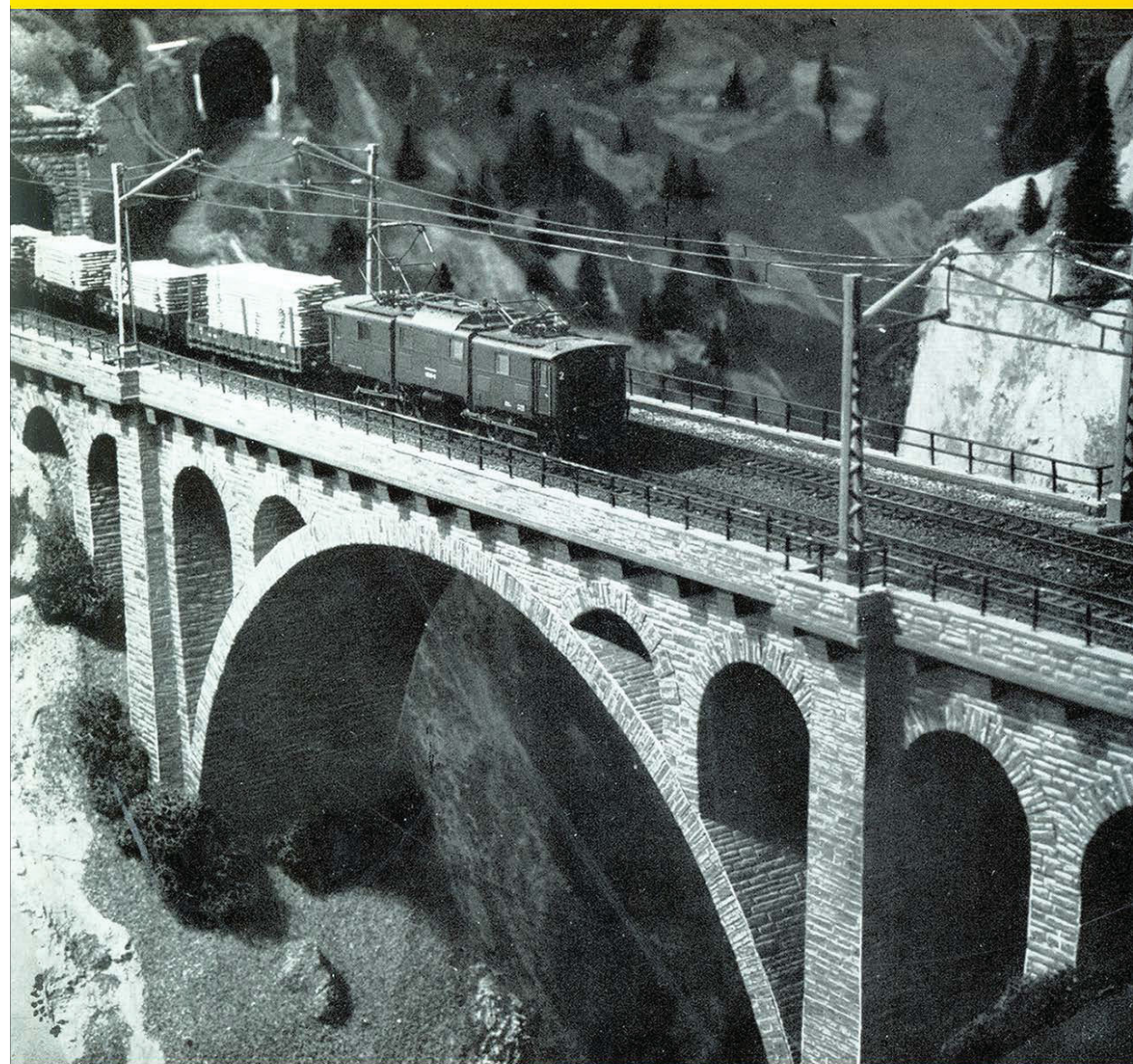


MIBA REPORT 2

MODELLBAHN-ANLAGEN



Modellbahn-Anlagen

... sind, so stand im Vorwort zu REPORT 1 zu lesen, so verschieden wie ihre Erbauer. Das gilt gleichfalls und in besonderem Maß für die hier vorgestellten Anlagen, die allesamt ein hohes Modellbahn-Niveau aufweisen, auffassungsmäßig im Grunde genommen gleicher Art sind und sich eigentlich nur in der „Interpretation“ voneinander unterscheiden.

In Anbetracht der unzähligen feinen Details auf den gezeigten Anlagen wollten wir die Aufnahmen möglichst groß und deutlich wiedergeben, denn durch die Auflösung der Fotos in Rasterpunkte bei der Klischierung werden die Konturen der Details desto undeutlicher, je kleiner das Bild reproduziert wird. Zwar ist uns dadurch die Möglichkeit genommen, zu jeder Abbildung einen Kommentar abzugeben, aber nach der Devise „E i n gutes Bild sagt mehr als 1000 Worte“ glauben wir dieses Mal guten Gewissens darauf verzichten zu können. Studieren Sie daher jede Abbildung in Ruhe; spüren Sie den vielen Einzelheiten nach und lassen Sie die Großbilder auf sich wirken.

Denn: Auch wenn Sie vielleicht zu einer anderen Modellbahn-Auffassung neigen sollten, werden Sie sicher unzählige Anregungen entdecken, die Sie entweder direkt oder auch in abgewandelter Form auf Ihre Anlage übertragen können. Wer dagegen einer ähnlichen Auffassung wie unsere heutigen „Künstler“ huldigt, aber nicht so viel Platz zur Verfügung hat, dem sei gesagt, daß sich eine ähnliche Wirkung auch bei wesentlich kleineren Geländeauschnitten (und diese Ausschnitte sind der springende Punkt!) erzielen läßt, vorausgesetzt, daß man den gewählten Ausschnitt hinsichtlich Landschaft, Gleisradian, Kunstbauten und Zubehör konsequent naturgetreu und vorbildgerecht durchgestaltet.

Auf die Vor- und Nachteile der einzelnen Anlagenformen, die im heutigen REPORT 2 verschiedentlich angesprochen werden, gehen wir in einer der nächsten REPORT-Broschüren noch sehr eingehend ein.

Werner Walter Weinstötter
Michael Meinhold

*„Oh Täler weit,
oh Höh'n ...“*

„Oh Täler weit, oh Höhen . . .“

Dieses Volkslied mag manchem in den Sinn kommen, wenn er diese Anlage betrachtet, die eine wohltuend großzügige und „ruhige“ Weiträumigkeit ausstrahlt, für die sich die einen begeistern werden, andere vielleicht nicht sonderlich erwärmen können.

Der Erbauer hat seine Vorstellungen von einer Modellbahn-Anlage – lange Züge auf langen Strecken inmitten einer weiträumigen Landschaft – jedenfalls konsequent in die Praxis umgesetzt. „Konsequent“ bedeutet in diesem Fall:

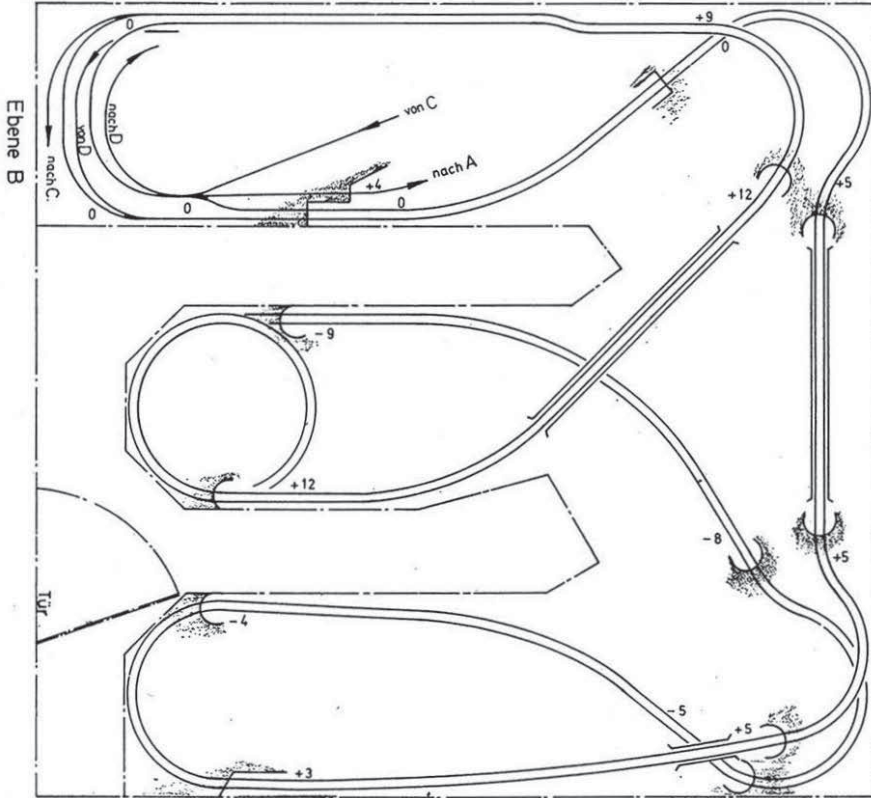
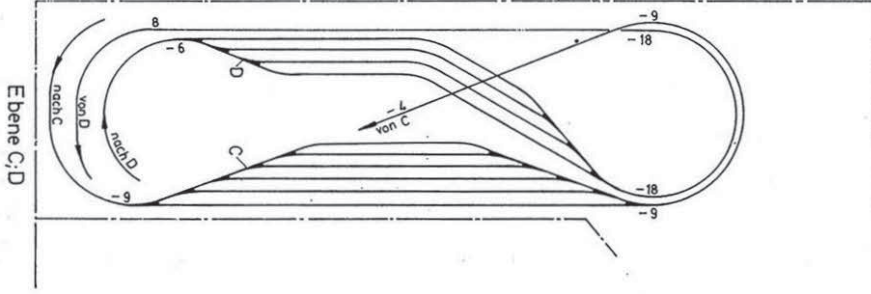
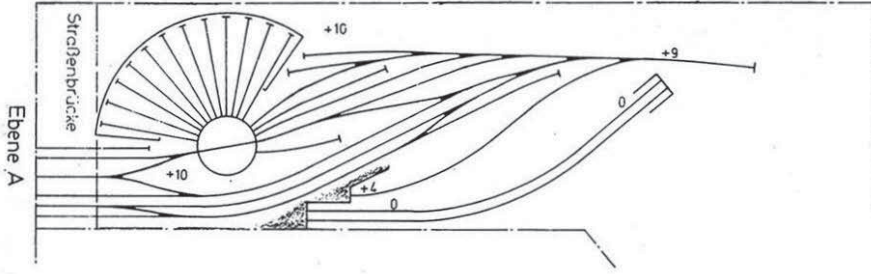
1. Die Wahl einer Zungenanlage als Anlagenform; diese Form ist geradezu prädestiniert, lange Fahrstrecken in einer großzügigen Landschaft zu ermöglichen. Die Strecken können – wie der Gleisplan zeigt – mehrfach über die ganze Anlage geführt werden, ohne die Landschaft in den Hintergrund zu drängen oder zu erdrücken. Hinzu kommt, daß der Erbauer sich ausschließlich auf die Darstellung von Landschaft bzw. freiem Gelände beschränkte und auf dem für ihn so wertvollen Platz keine Stadt nebst großem Bahnhofsgelände errichtete. Eine (nahe) Stadt ist lediglich bei der (noch nicht ganz fertiggestellten) Bw-Partie auf der linken Anlagenzunge mit ein paar wenigen Gebäuden „angedeutet“ (und einer über eine Brücke führenden Straßenbahnlinie, die jedoch inzwischen durch eine weitere Bahnverbindung ersetzt wurde).

2. Weitgeschwungene Gleisradien bei den sichtbaren Strecken (gleichfalls in engem Zusammenhang mit der Zungenform stehend

bzw. durch diese überhaupt erst ermöglicht).

3. Die Schaffung einer weiträumigen Landschaft durch eine großzügige Gestaltung. Die Landschaft ist nicht verniedlicht und wirkt alles andere als gestaucht, und der Effekt wurde noch dadurch erhöht und unterstrichen, daß bezüglich der „belebenden“ Elemente wie Figuren, Fahrzeuge u. ä. jegliche Massierung vermieden wurde und nur recht sparsam Akzente gesetzt wurden. Wo andere Modellbahner – um ein Beispiel zu nennen – auf einer langen Straße eine ganze Kolonne von Kfz-Modellen staffieren sowie ein Baustellen-, ein Unfall-Motiv und wer weiß noch was inszenieren würden, ist bei Herrn Nawrocki nur ein einzelnes „einsames“ Auto zu finden. Dadurch wird die Straße optisch nicht verkürzt, sondern erscheint wirklich lang und das Auto wirkt wie „verloren“ in der (weiten) Landschaft. Oder: Wiesen und Felder sind nicht überbevölkert und die Dämme und Stützmauern wirken länger und größer, weil die klare Linienführung nicht durch Sträucher, Mauern u. ä. unterbrochen und dadurch optisch verkürzt wird. Oder: Statt eines ganzen Dorfes sieht man nur ein einziges, einsam gelegenes Gehöft.

4. Vermeidung jeglicher Verniedlichung oder Verzerrung beim Zubehör. Insbesondere die maßstabsintensiven Kunstbauten (Brücken, Tunnelportale, Stützmauern usw.) tragen durch ihre klare Linienführung und ihre Anpassung an die jeweilige landschaftliche Umgebung zur großzügigen Weiträumigkeit bei, die diese Anlage kennzeichnet.



Der Streckenplan der zungenförmigen H0-Anlage Nawrocki im Maßstab 1:36; die größte Länge beträgt 4,00 m, die größte Breite 3,80 m (Zeichnung: L. Nawrocki). Die Ziffern geben die Höhenlage der Strecken in cm an, die Buchstaben kennzeichnen die verdeckten Gleisverbindungen.

Auf der (im Streckenplan) rechten Zunge liegen zuunterst die Abstellbahnhöfe D und C; es folgt die Ebene B mit dem kurzen, zwischen zwei Tunnelportalen sichtbar verlaufenden Streckenabschnitt. Darüber liegt die Ebene A mit dem Bw und der (ehem.) Straßenbrücke.

Angaben des Erbauers

Thema und Motiv

Zweigleisige, elektrifizierte, über die ganze Anlage führende Hauptstrecke mit angegliedertem Dampflokbw, im Alpenvorland gelegen.

Fahrzeugeinsatz und Betrieb

Einsatz sämtlicher Zuggattungen und Traktionsarten mit z. T. sehr langen Zügen, vom verdeckten Abstellbahnhof ausgehend und wieder dorthin zurückführend; Darstellung der Betriebsabläufe in angegliedertem Bw.

Gleismaterial und Oberleitung

Im sichtbaren Teil Peco-, ansonsten Fleischmann-Gleise und -Weichen, nachträglich eingeschottert. Oberleitungsmaste selbstgebaut, Fahrleitung von Sommerfeldt. In verdeckten Abschnitten Oberleitung aus 5 x 1 mm-MS-Band. Gleisradien: im verdeckten Teil 36 bzw. 41 cm, sichtbare Strecken 130—150 cm.

Unterbau

Offene Bauweise aus Dachlatten, z. T. mit Konsolen an der Wand befestigt. Gleistrassen aus 16 mm-Sperrholz, z. T. durch hochkant stehende Leisten unterstützt, um Durchbiegungen zu vermeiden.

Geländebau

Gelände-Unterbau in selbsttragender Bauweise aus Pack-Krepppapier, zwecks Erhärtung mit verdünntem Ponal bestrichen. Aufteilung des gesamten Geländes in einzelne, zwecks Zugänglichkeit der Anlage herausnehmbare Geländestücke, die untereinander bzw. mit den Trassen- und Straßenbreitern mit Wäscheklammern verbunden sind. Weiterbehandlung der Geländestücke mit Grasmatten oder Streufasern, Islandmoos etc.

Felsimitation bei kleineren Felsen aus Styroporstücken, von Hand vorgeformt und mit hellgrauer Dispersionsfarbe bestrichen; auf die noch nassen Stücke wurde Farbpulver (gelb, grün, ocker, schwarz) gestreut und durch Tupfen mit einem feuchten, harten Pinsel verteilt. Größere Felspartien aus zerkräuseltm Pack-Krepppapier, dessen eingedrückte Falten mit Pattex stellenweise untereinander verklebt wurden. Anstrich mit schwarz-braun gefärbtem Ponal. Nach dem Trocknen Bemalung mit heller Dispersionsfarbe und Aufstreuen von Grasfasern. Laubbäume aus verdrilltem Litzendraht, Pattex und Schaumstoff-Flocken selbstgefertigt.

Gebäude

Im Bw-Teil der Anlage sind Lokschuppen und Betriebsgebäude aus Pappe und handelsüblichen Einzelteilen selbstgebaut; der Wasserturm stammt von Kibri, das Kesselhaus mit Kamin von Vollmer. Sämtliche Gebäude und Mauern im Bw-Bereich wurden nach Fertigstellung mit einem Gemisch aus brauner, grüner und schwarzer Faller-Farbe und viel Aceton „gealtert“.

Besonderheiten

Kunstabauten, insbesondere Tunnelportale und Brücken in besonders massiver, vorbildgetreuer Ausführung, z. T. nach bestehenden Vorbildern gebaut, z. B. die modernen Beton-Portale des Schwaikheimer Tunnels, gemauertes Gotthard-Portal von Airolo mit Belüftungs-Einrichtung; Bietschtal-Brücke (Beton-Portale aus Pappe mit gefärbtem Moltofill-Uberzug, nach dem Trocknen mit Raspel und Schmirgelpapier nachgearbeitet; gemauerte Portale und Brücken aus Sperrholz, Pappe, Mauersteinplatten usw.).



