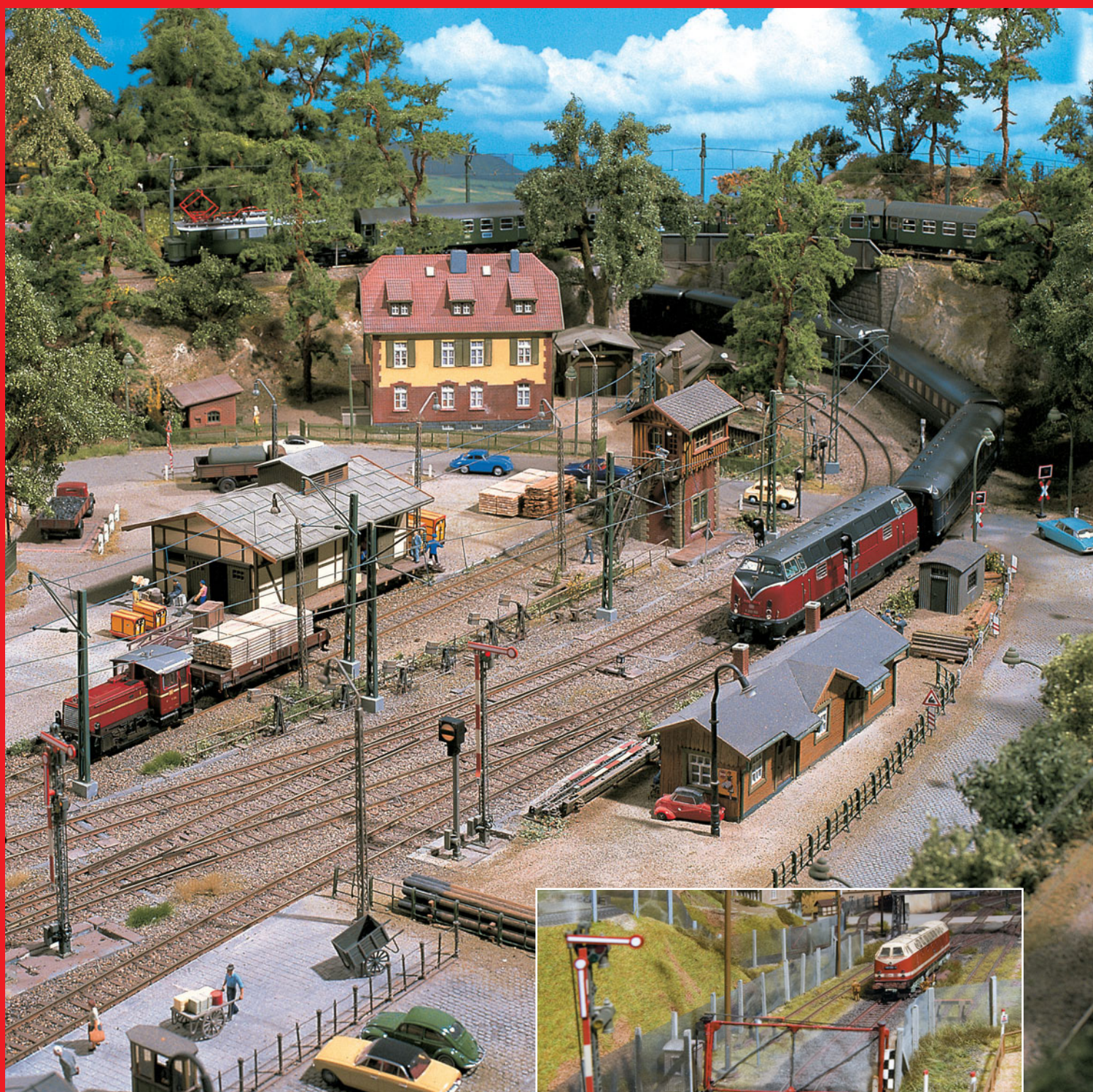


Von Bahnhof zu Bahnhof

Zwei Super-Anlagen in H0 und TT



Best.-Nr. 670701

Jumbo-Dampf

rund ums Bw Ottbergen



Die Modellbahnschau MO 1:87 im denkmalgeschützten Güterschuppen von Bad Driburg avancierte innerhalb kurzer Zeit zu einem echten Publikumsmagneten. Kein Wunder: In einer spektakulären Schauanlage ließ Gerhard Dauscher (Miniatur-Wunderland Hamburg, Modellbahnzentrum Lautenthal) eines der letzten Damprefugien wieder aufleben – das Weserbergland rund um das legendäre Bw Ottbergen. Diese Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe dokumentiert Schritt für Schritt, mit aufschlussreichen Fotos und nachvollziehbaren Texten, die Entstehung dieses Meisterwerks des Anlagenbaus. Von der Planung über den Unterbau und die Gleisanlagen bis hin zu Landschaftsgestaltung, den Gebäuden und der Detailausstattung lassen sich ausgefuchste Modellbahn-Praktiker über die Schulter schauen.

92 Seiten im DIN-A4-Format, über 210 Abbildungen, Klammerheftung

Anlagenbau & Planung 1/2007:

Best.-Nr. 680701 · € 13,70

Bw Ottbergen – sparen im Paket



Die fantastische H0-Anlage der Modellbahnschau MO 1:87 im historischen Güterschuppen von Bad Driburg lässt das legendäre Bw Ottbergen und die Bahnstrecken des Weserberglands in 1:87 wiederauferstehen. Sichern sie sich erschöpfendes Anschauungsmaterial zum günstigen Paketpreis: Die beiden EJ-Sonderausgaben „Ottbergen 1976“ und „44er-Jumbos im Weserbergland“ sowie die 60-Minuten-DVD „Modellbahnschau Bad Driburg“ lassen keine Fragen zu Bau und Betrieb dieses Meisterwerks unbeantwortet.

Paket 4/2007:  **plus zwei Broschüren**

nur € 35,- (statt € 47,35)

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-33, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Fahrspaß über alles

Das Motto gilt ohne Einschränkungen für beide hier gezeigten Heimanlagen. Und die Erbauer würden es auch jedem Reporter genauso ins Notizbuch diktieren.

Helmut Brückner, der Erbauer der vorgestellten H0-Anlage, ist in der Fachwelt wahrlich kein Unbekannter mehr. Sorgte er bereits Anfang der 1990er Jahre mit seiner beeindruckenden bayerischen Epoche-I-Anlage für Aufsehen, so konnte er später bei seinem Ausflug zur Nenngröße 0m auch ganz andere Modellbahnfreunde ansprechen. Nunmehr hat er sich der Epoche III verschrieben und in einem ausgebauten Obergeschoß „seine eigene Clubanlage“ geschaffen.

„Eigene Clubanlage“? Sie haben schon richtig gelesen! Immer für neue Ideen offen, entwickelte Helmut Brückner einen ungewohnten Leitsatz: Die verfügbare Fläche gilt es zu nutzen! Was nach seiner Planung zwischen Dachschräge, Schornstein und Treppenhaus an Anlage entstand, übersteigt das, was ein einzelner Modellbahner bei vorbildorientiertem Fahrbetrieb überblicken kann. Helfende Hände fand er in Person dreier seiner engsten



Modellbahn soll Spaß machen! Helmut Brückner steht dieses Motto regelrecht ins Gesicht geschrieben. Die Landschaftsgestaltung und das Arbeiten mit Holz zählen zu seinen großen Stärken.

Matthias Eilers hat die Nenngröße TT für sich entdeckt und eine Heimanlage mit einem überaus dichten Streckennetz geschaffen. Ganz nebenbei fing er mit dem Thema Grenzbahnhof Ellrich deutsch-deutsche Geschichte ein.



Modellbahnfreunde. Es entstand ein kleines Team, das sein gemeinsames Hobby auf einer tollen Anlage ausleben kann.

Dass dies nicht nur mit „Im-Kreis-herum-Fahren“ verbunden ist, zeigen die Motive der folgenden Seiten. Bei der Lektüre wird auch deutlich, dass hier jemand bis ins Detail geplant und nicht etwa nur eine Fläche mit dem Fahrzeug- und Zubehörangebot der Modellbahnindustrie „attackiert“ hat. Die Gedanken Helmut Brückners hierzu und seine Baubeschreibungen mögen für den einen oder anderen Leser wichtige Erkenntnisse enthalten, die es zu verinnerlichen lohnt. Das außergewöhnliche Betriebskonzept und die vielen bei einer Modellfahrt von Langenthal nach Warenberg zu entdeckenden Details lassen die dargestellte Nebenbahn stellenweise gar zu einer Bauanleitung für eigene Modellbahnträume werden. Kleine Basteltipps verdeutlichen dies zusätzlich.

Die zweite vorgestellte Anlage ist in der Nenngröße TT aufgebaut und hat das Thema „Eisenbahn im Südharz 1989“. Der Erbauer Matthias Eilers ist von Beruf Vermessungstechniker und lebt im Kölner Umland, wo er 1963 auch geboren wurde. Das Modellbau-„Handwerk“ und den Umgang mit den verschiedensten dazu geeigneten Materialien aus Industrie und Natur eignete er sich über viele Jahre hinweg selbst an. Die Modellbahn begleitet ihn, von ganz wenigen Unterbrechungen ab-

gesehen, schon seit seiner frühesten Kindheit. Dem von ihm bevorzugten Maßstab 1:120 verschrieb er sich schon früh. Ursache waren die vielen Ost-West-Weihnachtspakete (!), die er als Junge in den 1970ern von der Verwandtschaft „drieiben“ bekam. Auch das Thema Südharz ist wohl familiären Banden geschuldet. Seit dem Kleinkindalter fuhr er immer wieder mit seinen Eltern in überlangen Interzonenzügen von Köln nach Erfurt zu Besuch. Und so entstand seine Vision, die Südharzbahn in Ost und West nachzugestalten.

Gleich eine ganze Region baute Matthias Eilers im TT-Maßstab nach und hat dafür einen Gleisplan gestrickt, den ein Besucher seiner Anlage „ohne Ansage“ nicht durchschauen kann. Von Nordhausen, dem Tor zum Harz, bis hinauf nach Ellrich mit den Grenzanlagen geht die Reise. Fahren, fahren, nochmals fahren – „Das macht doch Spaß!“, so die jeden Zweifel beseitigende Antwort nach dem Sinn der langen Strecken.

Und nun bitte: Alles einsteigen!

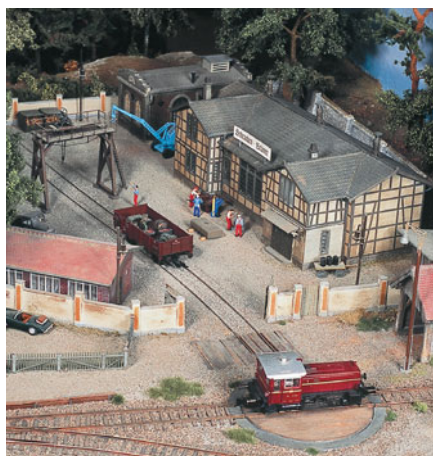
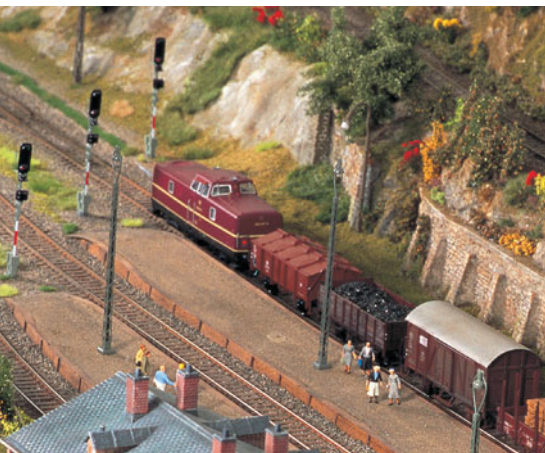
HELGE SCHOLZ

UNTER DRAHT

Der Fahrdrabt reicht auf der Nebenstrecke nur bis zur Station Everswinkel. Von einer Vorbildsituation her ist dies nicht zu erklären. Eine Grund liegt aber auf der Hand – Betriebspaß, denn nun muss hier abgespannt und umgesetzt werden, bevor die Fahrt eines Zuges weitergehen kann. ➔ 36

DIESELPARADIES

Der Bahnhof Langenthal liegt an einer Hauptstrecke. Hier dominieren V 80 und V 200, der Betriebsmaschinendienst setzt auf Dieseltraktion. ➔ 16



TRENNUNGSBAHNHOF

In Remmighausen zweigt eine Stichstrecke ins Gebirge ab, die im Personenverkehr von Schienenbussen bedient wird. Da sie zum Teil elektrifiziert ist, verkehren hier wunderschöne Altbau-Elektrolokomotiven. E44 oder E71, Kollektorabriebsstaub liegt in der Luft! ➔ 22

NEBENBAHNROMANTIK

Der Endbahnhof Warenberg bietet einige betriebstechnische Besonderheiten. Die Segmentdrehscheibe dient dem Umsetzen der Loks, über eine Wagendrehscheibe bindet ein Fabrikgelände an. So ergeben sich interessanten Gleisfiguren zwischen Einfahrtweiche und Streckenende. ➔ 42

NORDHAUSEN IM MODELL

Der Hauptbahnhof Nordhausen ist der Betriebsmittelpunkt der TT-Anlage. Hier eilen Dampf-, Diesel- und Elloks mit ihren Schnellzügen meist durch. Die Nebenbahnzüge hinauf zum Grenzbahnhof beginnen derweil am Bahnsteig Nord, und auch manche Güterzüge werden Richtung Grenze geleitet. ➔ 60



FOTOS TITELSEITE: GERHARD PETER, MARKUS NAUMANN; FOTOS DIESER DOPPELSEITE: HELMUT BRÜCKNER, GERHARD PETER, MATTHIAS EILERS, MARKUS NAUMANN

EDITORIAL

Fahrspaß über alles 3

GALERIE

Dampf, Diesel, Elektro 6

Zauber der Nebenbahn 8

Haupt- und Nebenstrecke 10

Am Durchlass im Eisernen Vorhang 12

H0-ANLAGE BRÜCKNER

Kreisverkehr mit Nebenstrecke 14

Abfahrt in Langenthal 16

Umsteigen 22

Der erste Zug des Tages 30

Unter Draht bergan 36

Die letzte Etappe 42

Werkstattipps 56

ANLAGENPLÄNE ZUM HERAUSNEHMEN

TT-Anlage von Matthias Eilers 45

H0-Anlage von Helmut Brückner 46

TT-ANLAGE EILERS

Grundidee und Bau 60

Nordhausen 62

Die Südharzbahn im Osten 68

Die Bahnlinie von Bleicherode Ost nach Zwinge 74

Die Südharzbahn im Westen 80

Die Stichbahn nach Bad Lauterberg 82

DIVERSES

Spezialisten-Verzeichnis 86

Fachhändler-Verzeichnis 88

Vorschau, Impressum 90



BAD LAUTERBERG

Ein anderer Teil der TT-Anlage spielt im Oberharz, westlich des eisernen Vorhangs. Wie beim großen Vorbild bis Ende der 1980er Jahre finden dort DB-Fahrzeuge im Maßstab von 1:120 ihr Einsatzfeld und erreichen den Kopfbahnhof von Bad Lauterberg mit Eil- und Güterzügen. ➔ 80

Dampf, Diesel, Elektro

In Remmighausen zweigt von der dampf- und dieselbetriebenen Hauptstrecke eine oberleitungs-
überspannte Nebenbahn nach Everswinkel ab. Auf dieser stetig steigenden Strecke können Altbau-
Elektrolokomotiven zeigen, welche Kraft noch immer in ihnen steckt.

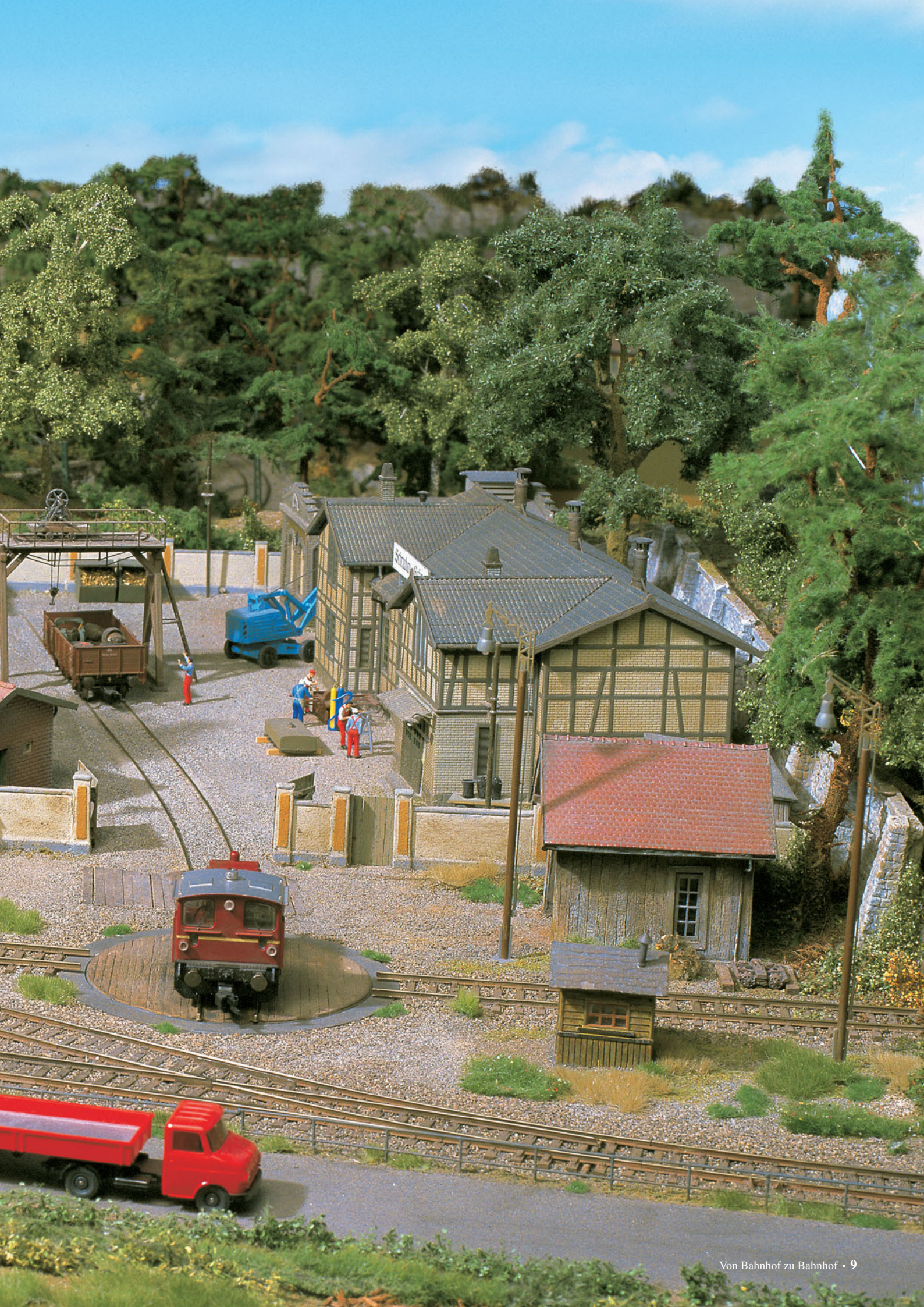






Zauber der Nebenbahn

Wagendrehscheibe, ein Anschluss am Rande des Dorfes und ein „Empfangsgebäude“ ohne jegliche Architektur – der Endbahnhof Warenberg dokumentiert eine längst vergangene Nebenbahnstimmung, als hier noch verladen, rangiert und verweist wurde.





Haupt- und Nebenstrecke

Everswinkel ist ein mehrgleisiger Durchgangsbahnhof der Nebenstrecke. Vorbildgerecht wurde hier im Betriebsmittelpunkt das Bahnbetriebswerk angelegt, von wo aus die Maschinen bis nach Langenthal unterwegs sind.