6 Juni 2022 – 60. Jahrgang, Heft Nr. 660 EUR 7,80 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

eisenbahn Modellbahn magazin

DR-Dampf in Sachsen 1981–88

Warum die Rbd Dresden die Kohleloks reaktivierte

Urlaubszug-Klassiker der Epoche IV

Alpen-See-Express

Fahrzeugeinsätze · Zugläufe · Modellübersicht

DR-Baureihe 230 in H0

Welche „Knödelpresse“ überzeugt im Vergleichstest?

Sie haben gewählt!

Die Modelle des Jahres ’22

Anlagen-Unterbau

So gelingt das Grundgerüst

Schmalspur-Idylle

Die Waldbahn Reichraming

„Bügelfalten“ im Südwesten

1984: Wie die BD Stuttgart die E 10[12] vor TEE und FD einsetzte

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL) · DKR 84,95 (DK)

eisenbahn magazin 6/2022

Alpen-See-Express • H0-Baureihe 230 im Vergleich • DR-Dampf in Sachsen 1981–88 • Anlagenunterbau leicht gemacht • E 10.12 im Südwesten 1984 • Modelle des Jahres 2022

SACHSENMAGISTRALE
VON DRESDEN NACH HOF

TT-Traum: Klingenberg-Colmnitz als großartige Epoche-IV-Anlage

So groß war die Fahrzeugvielfalt vor den Ausläufern des Erzgebirges

Die schmalspurigen Bahnen links und rechts der DW-Linie

Jetzt NEU am Kiosk!

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Die Strecke von Elbflorenz nach Hof ist die bekannteste Schienenverbindung Sachsens. Von Dresden durch den Plauenschen Grund, entlang der Ausläufer des Erzgebirges und durchs liebliche Vogtland führen die Gleise bis ins oberfränkische Hof.

Die Sachsenmagistrale entstand in der Frühzeit der Eisenbahn und ist geprägt von einzigartigen Kunstbauten wie der spektakulären Göltzschtalbrücke sowie einer wechselvollen Geschichte, einschließlich Teilung und Wiedervereinigung.

Best.Nr.: 53583
100 Seiten · € 12,90

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt unter

modelleisenbahner.de/extra

Modell Eisen Bahner

Neuer Rekord
bei der 50. Leserwahl

Die kräftige Sächsin von LGB gewann ebenso wie die kleine Deutz-Lok von ESU

Wenn Sie in dieser Ausgabe ab Seite 60 die Ergebnisliste unserer 50. Leserwahl zum *Modell des Jahres* aufschlagen, werden Sie mit Sicherheit einige Überraschungen erleben. In den letzten fünf Jahrzehnten hatte oft ein Unternehmen gleich in mehreren Rubriken die höchsten Stimmenzahlen erreicht, was natürlich nicht zwingend etwas über den wirtschaftlichen Erfolg der entsprechenden Modelle aussagt, aber trotzdem nenngrößenunabhängig als Trend angesehen werden kann. In diesem Jahr ist es das Unternehmen Märklin zusammen mit seinen Marken Trix und LGB, das mit gleich sieben Urkunden so richtig abgeräumt hat. Aber auch die Doppelerfolge von Auhagen, Brawa und Piko sollen an dieser Stelle hervorgehoben werden. Als Sieger unter den kleineren Modellbahnherstellern seien Bemo im H0-Schmalspursegment und Eichhorn Modellbau im N-Bahn-Bereich lobend erwähnt.

Aufgrund der vielen in den vergangenen Jahren nominierten und teils auch erfolgreichen Fahrzeugmodelle der Epochen V und VI hegten wir übrigens die Hoffnung, dass sich die Modellbahnszene inzwischen verjüngt hat, denn immer mehr moderne Lok- und Wagentypen werden miniaturisiert und meist technisch vollausgestattet aufgelegt und im Fachhandel sehr gut verkauft. Die positive Resonanz unserer Leser auf die regelmäßig in *em* veröffentlichten Neuheitenbesprechungen und Tests boten hier ebenfalls Anlass zur Zuversicht. Doch in diesem Jahr wurden wir eines Besseren belehrt: Bei Alt und Jung offensichtlich weiterhin beliebt sind klassische DB-Fahrzeuge der Epochen III und IV, die man aus eigener Erinnerung kennt – dabei spielt es keine Rolle, ob aus dem aktiven Betriebsdienst, den Medien oder vom Einsatz einer Museumsbahn.

» Modelle, deren Vorbilder in der Epoche III entstanden oder noch fuhren, sind weiterhin beliebt

Genau diesen Trend haben die Göppinger Produktmanager erkannt und stellen 2022 somit gleich in 2m/G, 1, H0 und Z sowie der Technik-Rubrik die Spitzenreiter zu DB-Themen. Doch Ihre Wahl zeigt auch, dass im Wettbewerb Groß gegen Klein nicht immer der Stärkere in puncto Unternehmensgröße als auch Modellnachbildung gewinnen muss, wie die kleine zweiachsige Deutz-Diesellok von ESU beweist. Im Original verrichtet sie seit Jahrzehnten zuverlässig hinter Fabrikmauern verborgen ihren Dienst; kaum ein Modellbahner hat sie je beim Rangieren beobachten können – und trotzdem bekommt sie im Segment der H0-Diesellokomotiven fast ein Drittel aller Stimmen. Ob dieses Ergebnis mit Ihren positiven Erfahrungen der technisch aufgerüsteten Neukonstruktion zusammenhängt, lieber Leser, oder dies als Wunsch nach weiteren Privat- und Werkbahnloks zu verstehen ist, gilt es für uns als auch für die Modellbahnindustrie herauszufinden. Zumindest haben wir darauf reagiert und bereiten Ihnen in der kommenden *em*-Ausgabe eine Modellübersicht zu zweiachsigen H0-Industriebahn-Rangierdieselloks unter Berücksichtigung noch vorhandener Modelllücken auf.

Unsere 50. Leserwahl *Modelle des Jahres* ist nun Geschichte. Auch nach fünf spannenden Jahrzehnten mit so mancher Wahlüberraschung zählt nach wie vor Ihre Stimme. Allerdings feilen wir gerade gemeinsam mit unseren Schwesterzeitschriften *ModellEisenBahner* und *MIBA* an einem neuen einheitlichen Format dieser Leserumfrage. Egal, wie dieses heißen und aussehen wird, rechnen wir weiterhin fest mit Ihrer Neugier und Ihrem Tatendrang – machen Sie auch 2023 wieder mit bei unserer Suche nach den besten Modellen!

Ihre Modellbahn-Redakteure
Martin Menke & Peter Wieland

12–21 Alpen-See-Express in Vorbild und Modell

Egon Pempelforth

Im Fokus

12 Alpen-See-Express der 1980er-Jahre Titel
Der einst recht erfolgreiche Pauschaltourismus mit der Bahn schlitterte um 1970 in die Krise. Mit neuem Wagenmaterial und dem Nimbus des VT 11[5] wollten Bundesbahn und Reiseveranstalter in den 1980er-Jahren Marktanteile zurückerobern. Der Erfolg war anfangs groß und führte auch zu entsprechenden Modellumsetzungen

Eisenbahn

22 Entlang der Schiene
Aktuelle Information zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

34 Bild des Monats
212 298 passiert eine eindrucksvolle Signalgruppe in Hungen

36 Die Rückkehr der Kohlegefeuerten Titel
Ende 1981 kam es zu einer Renaissance regelspuriger Dampflokomotiven in der Reichsbahndirektion Dresden. Plötzlich waren die Loks der Baureihe 50[35] wieder gefragt. Auch einzelne Exemplare der Baureihen 35[10], 50 und 86 kehrten in den Plandienst zurück

42 Sommerhoch mit Bügelfalten Titel
Im Sommer 1984 weitete die Bundesbahn die Einsätze der Baureihe 112 im Raum Stuttgart aus. Unter anderem mit TEE- und FD-Zügen zeigten sich die „schnellen Bügelfalten“ nun regelmäßig im Südwesten. Eisenbahnfreunde erfreuten sich an den hier nur selten anzutreffenden „Rennern“

46 Auf Bosnaspur ins Hintergebirge
Unter den mehr als 70 Waldbahnen in Österreich stach der Betrieb im Reichraminger Hintergebirge heraus. Das 760-Millimeter-Streckennetz erreichte eine beachtliche Ausdehnung, die Gleise führten durch Tunnel und über solide Brücken. Sogar einen bescheidenen Personenverkehr gab es. 1971 war aber Schluss

50 Einsam statt gemeinsam
Mini-Suiten wollen die ÖBB in ihren Nightjet-Zügen anbieten. Was wie eine Innovation anmutet, ist keine neue Idee: Einbett-Schlafkojen gab es schon vor Jahrzehnten

54 Momente
Reisezug überholt Güterzug in Bochum-Riemke

Modellbahn

6 Verschiedene Bahnen im Garten
Wie idyllisch der Transport von Bodenschätzen am Fuße eines Stausees mit einer Ortschaft aus Fachwerkhäusern kombiniert werden kann, zeigt eine 2m/G-Freilandanlage in üppigem Grün

56 Abteilwagen mit Pantografen
Die drei Triebwagen ET 88 wirkten wie Abteilreisezugwagen mit Stromabnehmern. Bis Ende der 1950er-Jahre blieben sie in Bayern in Betrieb, kurz darauf begann ihre Modellkarriere

Björn Gisch

64–67 *Wir laden Sie ein zu einem H0m-Ausflug mit der Rhätischen Bahn ins Städtchen Gischuna*

Gunter Kuschy/Slg. Guus Ferrée

42–45 *Die schicken E 10.12 waren ein begehrtes Jagdobjekt von Eisenbahnfotografen im Raum Stuttgart*

Joachim Bertsch

36–41 *Ende 1981 kehrten die Regelspur-Dampfloks zurück in die Rbd Dresden*

60–63 *Sie haben gewählt: die besten Produkte 2021 bei Fahrzeugen, Zubehör und Technik*

82–89 *Spielarten der Baureihe DR-230/DB AG-180 und CSD/CD-372 als H0-Modelle im Test*

79–81 *Fallers neues H0-Stellwerksgebäude ist fantastisch geeignet für Bahnhofseinfahrten mittelgroßer Bahnhöfe*

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Bruno Kaiser

60 So haben Sie abgestimmt
Die Ergebnisse der 50. *em*-Leserumfrage „Modelle des Jahres" zu den aktuell besten Fahrzeug-, Zubehör- und Technik-Neuheiten

64 Bauen im Modul-Fieber
Wenn sich Landmaschinen und Traktoren angesammelt haben, ist ein Bauernhof als Thema eines FREMO-H0-Anlagenmoduls mit DB-Thematik eine zweckmäßige Lösung

68 Neu im Schaufenster
Kurzporträts und Informationen zum aktuellen Neuheiten-Geschehen

Service

93 Termine/TV-Tipps
98 Kleine Bahn-Börse
98 Fachgeschäfte
103 Veranstaltungen
104 Leserbriefe
105 Buch & Film
114 Vorschau/Impressum

76 Helfer für Digitalpraktiker
Unser Technik-Beitrag zeigt auf, welche Geräte bei der Programmierung von Digital-Komponenten besonders geeignet sind

79 Fallers neues Stellwerk
Befehlszentrale für Bahnhofseinfahrten speziell für mittelgroße H0-Anlagen

82 Kantige Grenzgänger der DR Titel
Im Jahre 1999 stellte Piko die DR-Baureihe 230 in H0 vor. Kürzlich folgten Modelle von A.C.M.E. und Roco. Somit existiert eine große Bandbreite für einen umfassenden Test

90 Solider Anlagenunterbau
Nach der Anlagen-Planung vom letzten Monat stehen nun Schreinerarbeiten an, um der Modellbahnanlage ein stabiles Grundgerüst und befahrbare Trassen zu geben

94 Umbau der 86er zum „Bubikopf"
Ein Trumpeter-Bausatz des Maßstabs 1:35 bildet die Basis für ein 1-Modell der Bundesbahn-Tenderlokomotive 64 419

108 Tipps und Kniffe
Bastelempfehlungen von Modellbahn-Praktikern zum Nachahmen daheim

110 Gischuna in der Schweiz
Eigentlich sollte diese H0/H0m-Anlage auf der ausgefallenen Messe Mannheim stehen, deshalb hier schon ein Vorgeschmack, ehe sie demnächst live zu erleben sein wird

MM

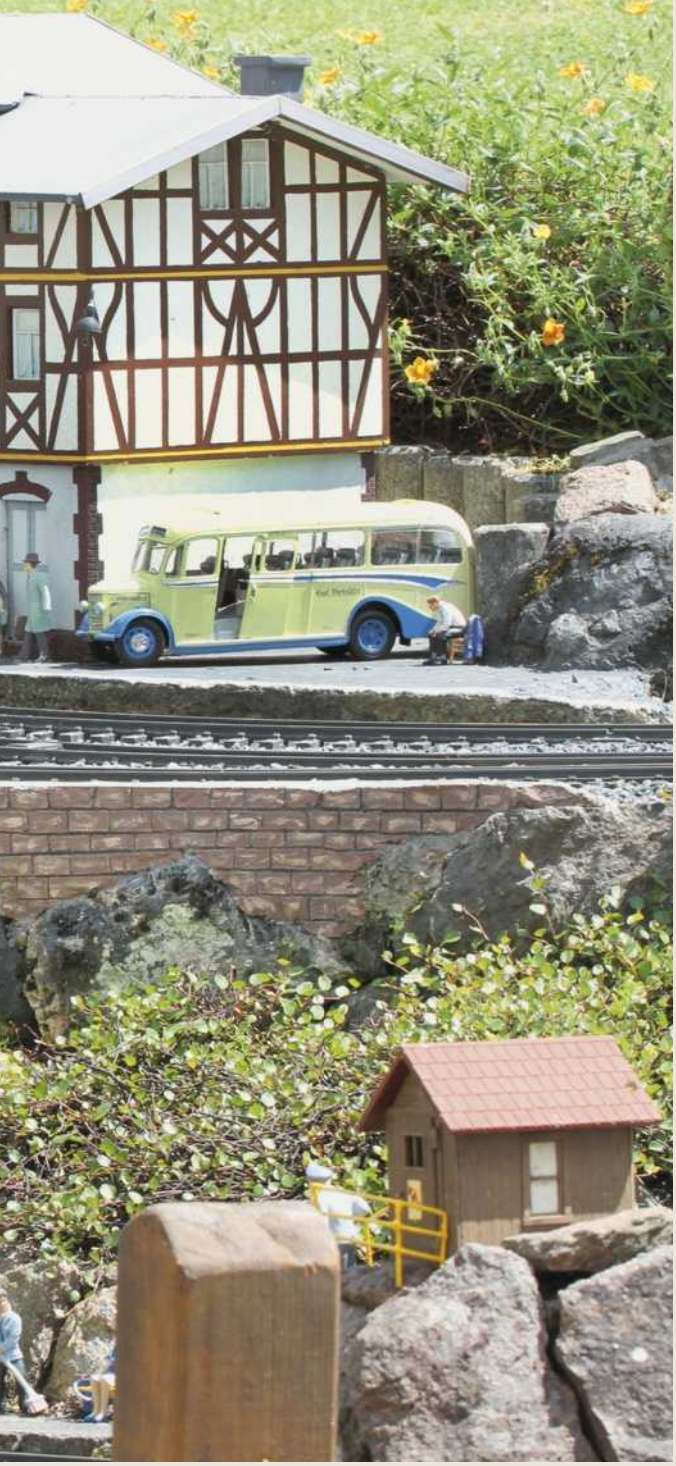
Titelbild: Mit dem vierteiligen Triebzug der Baureihe 601 von Roco, der das DB-Logo an der Front trägt, kann der Alpen-See-Express in der Nenngröße H0 nachgebildet werden

■ Gartenbahn-Anlage in 2m/G mit idyllischen Szenen

Große Bahnen
als Zierde im heimischen Grüngürtel

Ein nüchternes Industriethema als Gartenbahnmotiv – warum denn nicht? Wie Montanverkehr auf der Schiene mit einem Stausee und einer Ortschaft aus hübschen Fachwerkhäusern idyllisch miteinander kombiniert werden können, zeigt diese Freilandanlage aus dem Siegerland

Angefangen hatte alles mit dem Wunsch, Erfrischungsgetränke durch den sommerlichen Garten zu transportieren. Doch über die Jahre entwickelte sich hieraus ein beeindruckendes Gleisareal mit zwei Bahnhöfen, einem Industrieanschluss und unzähligen Schleifen. Bergbau und Industrie, davon lebte die 1890 eröffnete, nur 14 Kilometer lange Eisern-Siegener Eisenbahn. Personenverkehr spielte auf dieser Kleinbahn eine eher untergeordnete Rolle. Große Höhenunterschiede – 150 Meter auf nur zwei Kilometern Luftlinie – erforderten eine Streckenführung über drei Spitzkehren, was nicht gerade zu kurzen Fahrzeiten beitrug. 1969 kam das Aus für die einst lukrative Industriebahn. Gäbe es diese Kleinbahn noch, bräuchte Horst Ermert nur aus den straßenseitigen Fenstern seines Hauses zu blicken. Direkt davor kreuzte die Trasse der Klein-



Hans-Joachim Gilbert (4)

Nicht nur der Reisezugverkehr spielt auf diesem Schaustück eine Rolle, sondern auch der Gütertransport, um die geförderten Bodenschätze aus Zechen und Minen ins Tal zu transportieren

Während im Haltepunkt Schwarzsee einige Ausflügler den Schmalspurzug verlassen, gibt es oben im Bahnhof Schönweiler eine beeindruckende Zugdichte mit regelspurigen Vorbildfahrzeugen, die auf der Gartenbahnanlage ebenfalls auf 45-Millimeter-spurigem Schmalspurgleis rollen

Auch hier treffen sich zwei Züge unterschiedlicher Bahngesellschaften und Vorbildspurweiten, was im Gartenbahnbetrieb gern toleriert wird. DB und DR sorgen jedenfalls dafür, dass die Bewohner des idyllischen Fachwerkstädtchens mobil sind

Hans-Joachim Gilbert (2)

Verewigt auf dieser 2m/G-Anlage wurde auch das Wohnhaus (rechts) des Siegener Gartenbahnbetreibers, das wie beim Vorbild auch im Garten an einem steilen Hang platziert wurde

bahn eine Landstraße. Noch immer erkennt man ihren ungefähren Verlauf. Doch Horst Ermert schaut lieber auf der rückwärtigen Hausseite aus dem Fenster, denn direkt vor Wohnzimmerfenster und Terrasse breitet sich die Gartenbahn aus. Eine stilisierte Acht mit einem Tunnel am Schnittpunkt bildete 2008 den Anfang der Gartenbahnstrecke. Der einzige Zug konnte auf seiner Fahrt mal von vorne, mal von hinten bewundert werden. Ein Jahr später wurde der Haltepunkt zum Kreuzungsbahnhof erweitert, die Bahngesellschaft nahm ihren zweiten Zug in Betrieb. Erste Gedanken keimten auf, die einstige Kleinbahn als Vorlage für den Ausbau der Gartenbahn heranzuziehen.

Eine Kleinbahnstrecke mit drei Bahnhöfen und drei Spitzkehren wäre für eine Gartenbahn in Hanglage eigentlich eine Steilvorlage gewesen und hätte für intensiven Spielbetrieb gesorgt. Aber das Umsetzen der Loks in den drei Spitzkehren erschien Horst Ermert im Fahrbetrieb dann doch zu umständlich.

Das heutige Anlagenthema aus Haupt- und Nebenbahn mit Rohstofftransporten kristallisierte sich erst über die Jahre heraus. Dank der starken Hanglage mussten keine Berge angeschüttet werden und sich die Bahntrassen – ganz wie die Kleinbahn-Vorlage – dem Gelände anpassen. Mit Kunstbauten wie einem Kreisbogenviadukt im Stil von Brusio im schweizerischen Graubünden und langen Schleifen durchs Grün des Rasens bleiben die Steigungen selbst auf der Bergtrasse im Rahmen – schließlich werden hier auch Erzzüge nach Vorbild des einstigen Betriebsalltags der Eisern-Siegener Eisenbahn befördert. Auch Rohstoffe wie Holz, Kohle und Schotter werden hier abgefahren.

Häuser diverser deutscher Regionen

Aus der anfänglichen Schnapsidee, die Gartenbahn zum Servieren von Kaltgetränken zu nutzen, ist ein Transportweg zwischen einem idyllischen Kleinstädtchen und einer Verladestation für Erz und Kohle am Fuße eines Stausees entstanden – eine Nebenbahn als Zubringer zur Hauptstrecke. Und das mit zunehmendem Touristenverkehr. Siegerland, Harz, Erzgebirge oder Eifel könnten hier Pate gestanden haben, und deshalb hat sich der Modellbahner die Freiheit genommen, Gebäude aus all diesen Landschaften in seine Hanganlage zu

Häuserbau in Platten-Technik

Vor allem der Putz macht's

Nur fünf bis sechs Millimeter dick sind die EPS-Verbundplatten, aus denen sich Wunschhäuser für den Garten bauen lassen. Sie bestehen aus einem Schaumstoffkern, der beidseitig sichtbar mit einem Gewebe armiert ist. Dieses ist in einer Mischung aus Zement und Kunstharz eingebettet, wodurch die Platten verwindungssteif, wasserfest und frostsicher sind. Erhältlich ist dieses Produkt in einer Größe von 130 mal 60 Zentimetern. Platten von sechs Millimetern bieten im Maßstab 1:22,5 eine ideale Wandstärke. Schneidet man die Fensteröffnung aus einer Hauswand heraus, so entsteht eine Laibung, die im Original einer Stärke von 14 Zentimetern entspricht.

Aufgrund ihrer spezifischen Produkteigenschaften bevorzuge ich die Platten des Herstellers PCI, die im Baustoffhandel oder im Fliesenfachgeschäft erhältlich sind. Sie weisen eine hellere Oberfläche als andere Verbundplatten-Fabrikate auf. Das ist von Vorteil, weil so die angezeichneten Bleistiftstriche besser zu sehen sind. Da die Oberfläche außerdem nicht ganz so hart ist, lassen sich diese Platten auch leichter schneiden. Als Werkzeuge genügen ein Fußboden- oder Cuttermesser mit Abbrechklinge, eine grobe Feile, ein Spachtel, ein Satz Japanspachtel zum Glätten, eine Pistole für die Klebekartusche, Schleifpapier, zweieinhalb und fünf Zentimeter breites Klebeband und kleinere Flachpinsel verschiedener Größen.

» Der Gartenbahn-Gebäudebau erfordert wetterfeste Ausführungen. EPS-Platten sind gut geeignet

Als kleines Übungsobjekt eignet sich ein Bahnwärterhaus wahlweise mit Flach- oder Satteldach. Die geeigneten Maße nimmt man an einer Bahnwärterfigur des Maßstabs 1:22,5 ab, denn die gibt die Oberkante des Fensters sowie die Höhe der Tür vor. Die Wandhöhen sollten in einem realistischen Verhältnis dazu stehen. Die Umrisse der Wände und der Öffnungen zeichnet man auf den Platten an und schneidet sie heraus. Für ein größeres Gebäude ist die Anfertigung einer Skizze sinnvoll, um Größe und Aussehen des fertigen Modellgebäudes vorher festzulegen.

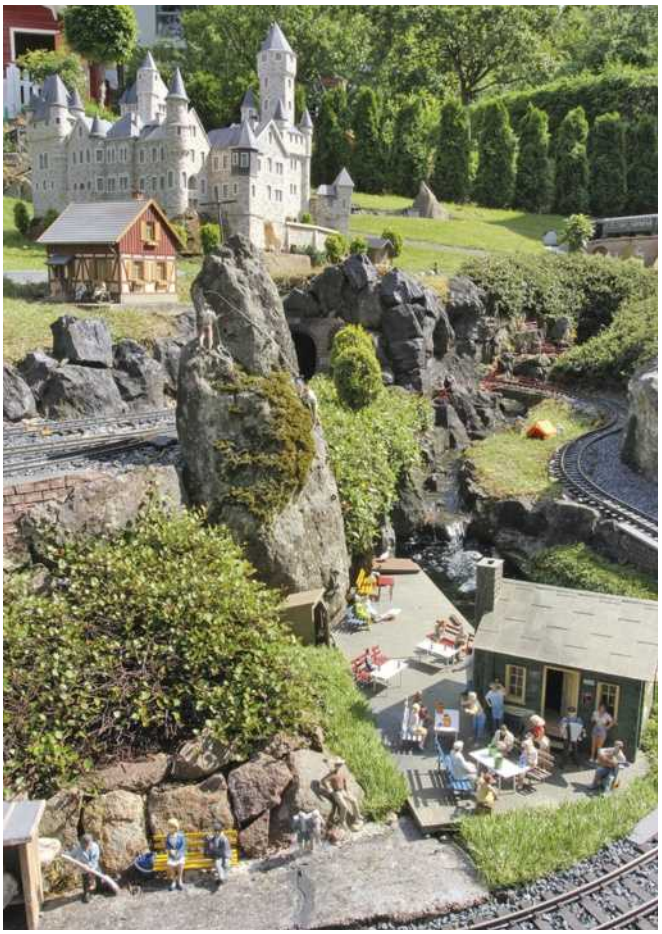
Wer Raumhöhen maßstäblich umsetzen möchte, wird schnell feststellen, wie rasch so ein Gebäude in die Höhe wächst. Dabei ist zu bedenken, dass es nicht nur zur Umgebung, sondern eventuell auch zur übrigen Bebauung passen muss. Fotos vom Originalgebäude, möglichst eins von jeder Gebäudeseite, sind hier sehr hilfreich.

Wie auch immer man zu seiner Gebäudevorlage kommt, der Aufbau des Gebäudes beginnt an der Bodenplatte, sie gibt dem Gebäude die nötige Stabilität. Die Wände werden vor und nicht auf die Bodenplatte gesetzt. Damit bleiben nach dem Ankleben der Wände die gewünschten Außenmaße erhalten. Öffnungen der Türen und Fenster werden vor dem Ankleben ausgeschnitten. Das geht leichter als bei angeklebten Wänden. Als Klebstoff eignen sich Maleracryl-Kartuschen (Dichtmasse). Auf keinen Fall Silikon verwenden, denn dieses lässt sich nicht mehr überarbeiten und auch nicht mit Farbe streichen.

Nach dem Aushärten des Klebstoffs wird der Rohbau ein- bis zweimal mit Fassadenfeinspachtel glattflächig überzogen; geeignet sind Ardex-F3, Brillux-Fassadenspachtel oder ähnliches Material. So entsteht auf dem Gewebe eine glatte Oberfläche. Molto-Fill für Außenflächen ist hingegen zu grobkörnig. Fenster und Türnischen müssen auch gespachtelt werden, da sie später sichtbar sind. Unebenheiten und Grate sind nach dem Trocknen abzuschleifen. Das Schleifpapier darf ruhig etwas grober sein (Körnung 60 oder 80), denn die Spachtelmasse enthält feinen Quarzsand.

Vor dem Anstrich der Fassade ist eine Grundierung mit Tiefengrund kein Fehler. Man sollte ausschließlich nur für den Außenbereich zugelassene Farben verwenden, zum Beispiel reine Acrylfarben, die untereinander mischbar und auch in kleinen Mengen erhältlich sind. Außerdem sind durch diese Farben die Gebäude vor Algen und Pilzbefall besser geschützt. Bei einem Einfamilienhaus hat der Maler leichtes Spiel: Putzfläche zweimal im gewünschten Farbton streichen, Sockel und Fensternischen farbig absetzen – fertig ist das Gebäude. Die Balken eines Fachwerkhauses durch Farbe darzustellen, macht da schon mehr Arbeit. Die Oberflächen der Verbundplatten können auch für den Dachbereich genutzt werden, denn die ausgeprägte Struktur des Gewebes täuscht die Struktur von Dachpfannen vor. Mit Tiefengrund vorbehandelt und mit einem zweimaligen Anstrich versehen, überstehen solche Gebäude jedes Wetter – auch über Jahre hinweg.

Horst Ermert



Hans-Joachim Gilbert (2)

Ausflugscafé, Bahnwärterhaus und selbst die zusammengesetzte Burganlage sind Eigenbauten aus EPS-Verbundplatten

Auch die Fachwerkhäuser dieses Bauernhofes bestehen aus EPS; die Balken wurden lediglich auf die Putzflächen gemalt

Der Kreisviadukt nach dem Vorbild von Brusio in der Schweiz hilft, Höhe auf geringer Fläche zu gewinnen

In den Höhen geschickt gestaffelte Gartenbahnanlage, die von der tiefer liegenden Terrasse aus gut einsehbar ist, sodass der Betrieb auch aus relaxter Position vom Liegestuhl aus verfolgt werden kann

integrieren. Obendrein herrscht hier die betriebliche Freiheit, unterschiedliche Züge zu fahren. Ganz bewusst wird hier das G wie „Gummi“ interpretiert: Werkbahn, Schmalspurbahn und DB-Regelspur – alle fahren auf Gleisen von 45 Millimetern Spurweite durch den Garten. Als stimmig dimensioniertes Bahnhofsgebäude wurde die Harzbahn-Station Eisfelder Talmühle gewählt.

Horst Ermert experimentierte im Modellbau mit einem Material, das ihm aus seiner Berufstätigkeit als Malermeister vertraut war: EPS-Verbundplatten. Über einige Wintermonate hinweg wurde das Empfangsgebäude aufgebaut. Überhaupt befreite diese gewählte Bauart von den vorgegebenen, industriell gefertigten Gebäuden. Größere Häuser entstanden aus zusammengesetzten Gebäudeteilen. Krönung dieser Bauweise ist die große Burg, die mittlerweile zehn Winter im Freien erlebte.

Reise ins Mittelgebirge

Am Fuß der Hanganlage ist eine Kreisstadt angesiedelt. Das dominierende Fachwerk-Rathaus inmitten des Marktplatzes hat sein Vorbild im hessischen Alsfeld, das alte Feuerwehrgerätehaus steht im Original im Vogelsbergkreis, und eine historische Häuserzeile bildet ebenfalls Szenen deutscher Straßenzüge ab. Diese Gebäude sind zwar vorbildfrei, aber stimmig kombiniert. Nur nach Fotos und ohne Pläne sind diese Bauten in der Hobbywerkstatt entstanden. Als Malermeister weiß Horst Ermert auch, wie man Perspektiven gestaltet – nicht nur mit Farbe, sondern auch durch die Anordnung der Gebäude des Altstadtkerns. Direkt vor dem Betrachter erstreckt sich der große Marktplatz mit dem Rathaus, während sich im Hintergrund die Straßenschluchten verengen. So entstand auf nur etwas mehr als einem Meter Tiefe die räumliche Wirkung einer größeren Altstadt mit belebten Straßen. Hier hatte der große Bahnhof keinen Platz, daher liegt er außerhalb des Stadtkerns. An Gleis 2 wartet schon der Zug, wir steigen ein, blicken aus dem Fenster und reiben uns verdutzt die Augen: Steht da doch zweimal das gleiche Haus, einmal in 1:22,5 und einmal in 1:1. Ja, Horst Ermert hat sein Wohnhaus nachgebaut – und zwar bis ins kleinste Detail. Es gehört ja schließlich dazu in diese Szenerie rund um die kleine Eisern-Siegener Eisenbahn.

Im Vorbeifahren taucht rechts wieder der Marktplatz auf, bevor der Zug hinterm Rosenbeet in einem Tunnel verschwindet und die Altstadt unterquert. Am Haltepunkt Schönweiler Nord, dem tiefsten Punkt der Anlage, taucht der Zug wieder aus dem Dunkel auf, ganz auf Augenhöhe des im Liegestuhl ruhenden Fahrdienstleiters. Ab hier geht es aufwärts zum Haltepunkt Schwarzsee, wo wir aussteigen. Im Haus am See beobachten wir bei Kaffee und Kuchen die Kletterer in der nahen Schlucht und die Kanuten, die sich durch die Stromschnellen des Flüsschens kämpfen. Zu Fuß könnte uns der Weg weiter durch die Schlucht entlang des Bachlaufs führen, doch wir nehmen den nächsten Zug durch den landschaftlich schönsten Bereich der Anlage: Im oberen Teil der Schlucht überquert der Zug den Bach und durchfährt anschließend einen kleinen Tunnel, um nach