Eisenbahn JOURNAL

2
2012

Super Anlagen

ZKZ B 7539 Sondernummer 4
ISBN 978-3-89610-368-0
Best.-Nr. 67 12 02
Deutschland € 13,70
Österreich € 15,00 · Schweiz sfr 27,40
Belgien, Luxemburg € 15,75 · Niederlande € 17,35
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80
Norwegen NOK 175,00

Vive la France!

Dominique Buraud

Auf einer HO-Traumanlage ins französische Bahnparadies der 60er-Jahre

Schritt für Schritt zum Meisterwerk

Der Titel ist Programm in der neuesten Ausgabe von „Josef Brandls Traumanlagen“. Hier zeigt der Meister persönlich, wie seine bekannten Traumanlagen entstehen. Plan und Unterbau, Gleistrassen, Gleisverlegung und Verkabeln, Brücken und Portale, Geländehaut und Einschottern – diese Sonderausgabe bringt die einzelnen Baufortschritte in einen zeitlichen Zusammenhang. Abfolge und Verfahren haben sich bei Josef Brandl zigmal bewährt und führen zu den viel bewunderten Ergebnissen. Wollen auch Sie eine Traumanlage à la Brandl ihr Eigen nennen, bleiben nur zwei Wege: Den Meister in Person beauftragen oder selbst bauen wie Brandl.

92 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 661201 · € 13,70

Foto: Gabriele Brandl

Weitere Traumanlagen von Josef Brandl

Auf der fränk'schen Eisenbahn
Traumanlagen 2/2009
Best.-Nr. 660902 · € 13,70

Meine Schwarzwald-Anlage
Traumanlagen 1/2010
Best.-Nr. 661001 · € 13,70

Betriebsanlage Immenfeld
Traumanlagen 2/2010
Best.-Nr. 661002 · € 13,70

Magistrale im Spessart
Traumanlagen 1/2011
Best.-Nr. 661101 · € 13,70

RhB-Bahnhof Bergün
Traumanlagen 2/2011
Best.-Nr. 661102 · € 13,70

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- oder Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53481-0, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Jenseits des Tellerrands

In Frankreich würdigte LeTrain die Anlage „Soumagnac“ von Dominique Buraud mit gleich zwei Super-Anlagen-Heften**. Die vorliegende EJ-Ausgabe entspricht „Episode 2“.

Es gibt Superanlagen, die jeder kennt, nicht nur eingefleischte Modellbahner, wie zum Beispiel das Miniatur-Wunderland in Hamburg oder Loxx am Alex in Berlin. Dann gibt es Anlagen, über die so mancher Kenner ins Schwärmen gerät; hier sei stellvertretend die Modellbundesbahn in Bad Driburg genannt. Und dann die, von denen viele nur zu träumen wagen: die Wachau, die Schiefe Ebene und etliche mehr … Josef Brandls Traumanlagen eben!

Wie man beim Wein seine Lieblingssorten hat, entdeckt der Eisenbahnfan nach und nach auch versteckte Vorlieben für das eine oder andere Thema oder den Stil eines durch sein Talent und sein Können berühmt gewordenen Modellbauers.

Aber wie beim Wein lohnt es sich, ab und an nach Neuem Ausschau zu halten, um es dann genüsslich zu verkosten und festzustellen, dass man beinahe etwas verpasst hätte; wir möchten hier nur auf die hervorragende Kaeserbergbahn in Freiburg in der Schweiz verweisen …

Und wie wäre es mit einem dieser kräftigen, gehaltvollen, aber samtweichen Roten aus Südostfrankreich? Soumagnac, aus dem Hause Dominique Buraud etwa?

Nun ja, Sie haben recht, Soumagnac ist keine Weinsorte. Einen Soumagnac gibt es nicht, wohl aber Soumagnac, ein typisch französisches Städtchen irgendwo im Südosten der „République“, an einer ehemaligen Strecke der PLM gelegen. Entstanden ist Soumagnac aus der Phantasie seines Erbauers Dominique Buraud heraus, und doch scheint alles so wirklichkeitsgetreu, so wahrheitsgemäß, so zum Greifen nah … Verwunderlich ist das nicht, wenn man weiß, dass Dominique als Vorlagen zum Bau seiner Häuser aus einem Fundus von hunderten, ja tausenden Fotos schöpfen kann, die er im Laufe der Zeit gemacht hat. Denn jedes seiner Gebäude ist ein vom Meister selbst angefertigtes Einzelstück, ob es nun in Soumagnac, in Montmirail oder in Chapeiry steht… Aber schön der Reihe nach!

Wer den ersten Teil dieser Saga in „Modellbahn-Träume“, einer Sonderausgabe der Zeitschrift Modelleisenbahner, gelesen hat, erinnert sich bestimmt daran, dass im Bahnhof Soumagnac alle Personenzüge Halt machen, selbst die ganz großen, die ganz edlen wie der „Train Bleu“ gebildet aus CIWL-Wagen, da dieser Bahnhof an einer doppelgleisigen Hauptstrecke der schon erwähnten PLM liegt. In Soumagnac zweigt außerdem eine eingleisige Regelspurstrecke nach Montmirail ab, in die sich auf halbem Weg, beim Haltepunkt Les Plamants, ein Meterspurgleis einfädelt, was wegen der schwierigen topografischen Gegebenheiten durchaus Sinn macht. Der Betreiber der Schmalspurbahn konnte so die astronomischen Kosten für ein imposantes Viadukt sowie zwei Tunnel einsparen. Erst in Montmirail, wo recht umfangreiche Bahnhofsanlagen sowohl für Regelspur- als auch für Meterspurzüge vorhanden sind, trennen sich die beiden Gleise wieder. Von hier aus fahren nur die Meterspurzüge weiter bis Chapeiry, ein ziemlich verlorenes Nest, in dem es scheint, als sei die Zeit stehen geblieben. Bahntechnisch gibt es hier außer dem Bahnhof auch ein kleines Betriebswerk, wo die Dampflokomotiven Wasser fassen und die Dieselfahrzeuge betankt werden können, bevor sie durch einen Tunnel weiter nach Saint-Maurice oder aber nach Montmirail zurückfahren.

Wer die fünfziger und sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts mag, kommt hier voll auf seine Kosten. Ein etwas „angestaubtes“*, aber liebenswertes Ambiente, Ortschaften mit vielen kleinen Läden, Kneipen, buckligen Bürgersteigen, wenigen Autos (dafür aber mit Charakter: Citroën Traction, Peugeot 202, Renault Frégate, Simca Versailles …), Boule-Spielern usw.

Genauso urig sind die Schienenfahrzeuge, besonders die Triebwagen wie etwa der ABH, der ABJ, der Billard A 135 D, der X 4200 «Panoramique» oder der X 3800 mit seinem oben asymmetrisch angeordneten Führerstand, der ihm den Spitznamen «Picasso» bescherte (weil er die „Nase“ nicht mitten im Gesicht trug).

Alle Fotos stammen von Dominique Buraud selbst. Manche sind schwarz/weiß ausgelegt, weil es so wunderbar in die Epoche passt; bei einem hat er sich sogar am Stil von O. Winston Link orientiert. Einige Bilder wurden aufwändig nachgearbeitet, um Lichtstimmungen wie Regenwetter nachzuahmen.

Wie Sie sehen, lohnt sich ein Blick über den Tellerrand … auf das Rotweinglas … Genießen Sie nun Soumagnac mit Bedacht, das Ganze ist schon hochprozentig …

Gabriel Acker
Herausgeber der französischen Zeitschrift „Le Train“

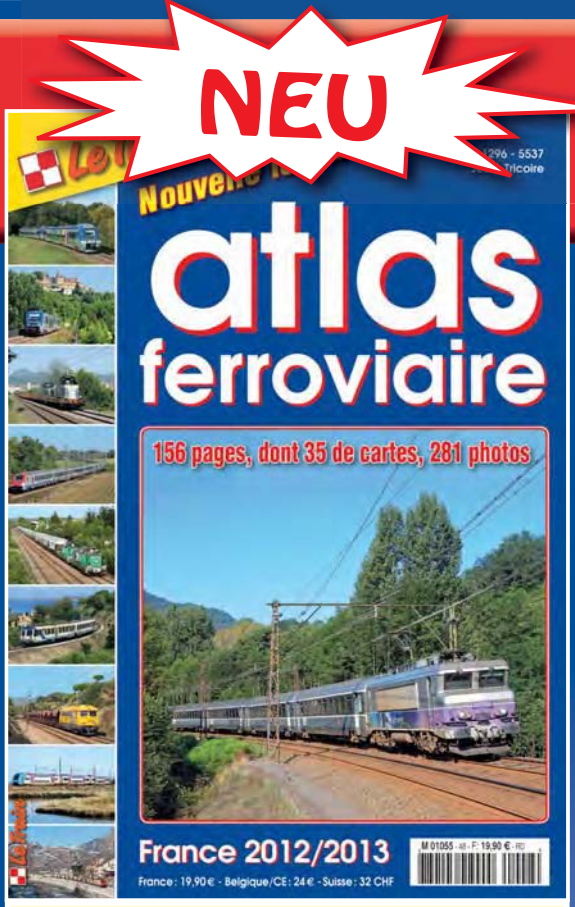
*„Angestaubt“ ist hier natürlich nur im übertragenen Sinne gemeint, denn Dominique Burauds Superanlage steht in einem fensterlosen, speziell gebauten Raum, der wie ein Labor klimatisiert ist, mit gefilterter Frischluft versorgt wird und unter leichtem Überdruck steht!

** [Red.] Die Ähnlichkeit der Titelgestaltung mit früheren EJ-Superanlagen-Heften ist nicht zufällig. Ende der 1990er Jahre arbeiteten Hermann Merker als Gründer und Herausgeber des Eisenbahn-Journals und Gabriel Acker, Herausgeber von Le Train, bei der Entwicklung der Superanlagen-Heftreihen eng zusammen.

NEUES KONZEPT

156 Seiten mit über 280 Fotos und
35 Seiten offiziellen RFF-Streckenkarten!

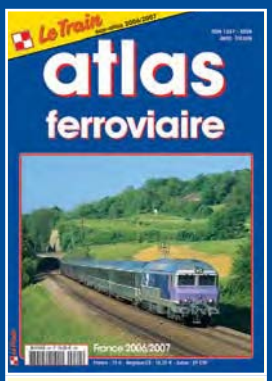
NEU



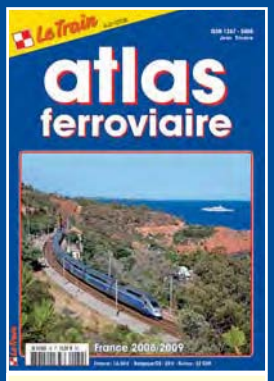
☐ **Atlas Ferrroviaire 2012-2013 19,90 €***

Le Train

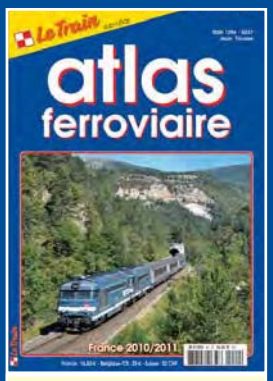
Eisenbahn-Atlas



☐ **Atlas Ferrroviaire 2006-2007 15,00 €***



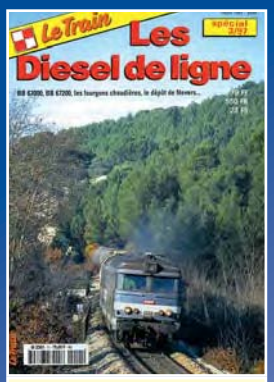
☐ **Atlas Ferrroviaire 2008-2009 16,50 €***



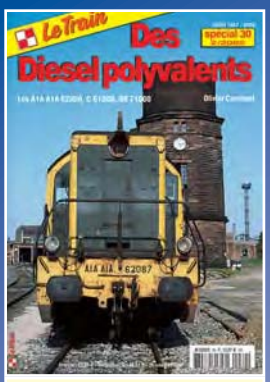
☐ **Atlas Ferrroviaire 2010-2011 16,50 €***

Diesel-Lokomotiven

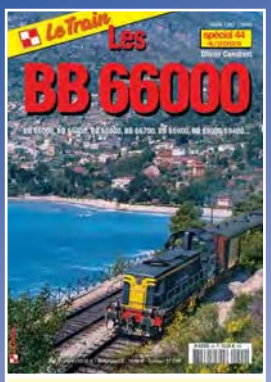
☐ **Les Diesel de ligne Tome 1 - 12,05 €***



☐ **Les Diesel de ligne Tome 2 - 12,05 €***



☐ **Les Diesel polyvalents 13,55 €***



☐ **Les BB 66000 13,55 €***

☐ **Les BB 63000/63500 15,00 €***

Kreuzen Sie die gewünschten Ausgaben an, kopieren Sie die Seite oder trennen Sie sie aus dem Heft und senden Sie sie an:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a,
82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81 0,
Fax 0 81 41/5 34 81 100,
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Versandkostenpauschale: Inland **€ 3,00**, EU-Ausland und Schweiz **€ 5,00**, übriges Ausland **€ 9,00**, **versandkostenfreie Lieferung** im Inland ab **€ 40,00 Bestellwert**. Bei Bankeinzug gibt´s **3% Skonto**.
Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Weitere Informationen über das Programm von Le Train: www.vgbahn.de/LeTrain/

Meine Adresse:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

LKZ, PLZ, Ort

Telefon-Nr.

Geburtsdatum

E-Mail

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

❍ **Per Lastschrift**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) / Karten-Nr.

Bankleitzahl / gültig bis

Bankinstitut

❍ **Per Kreditkarte (Mastercard, Visa, Diners)**

Nummer / gültig bis

❍ **Per Rechnung**

Datum, Unterschrift

Inhalts-verzeichnis

Grußwort 3
On y va! – Ein Anlagenüberblick 6
Ein Fenster in die Vergangenheit 10
„Einfach herrlich hier!“– ein Spaziergang . . 20
Spione und Turbodampfloks 28
Der Umsonstfahrer 36
Ein treuer Eisenbahner 42
Unterwegs im Léman 48
Limonade ... und andere Besorgungen . . . 56
Die Leidenschaft des kleinen Paul 66
Der Unfall am Bahnübergang 78
Epilog – war das jetzt schon alles? 84

Fachhändler 86
Spezialisten 89
Impressum 90

Der Bauernhof „Chez Crochet“ liegt außerhalb des Dorfes Chapeiry auf einer kleinen Anhöhe. An den Gebäuden führt eine Meterspurstrecke in den Ort Montmirail vorbei.

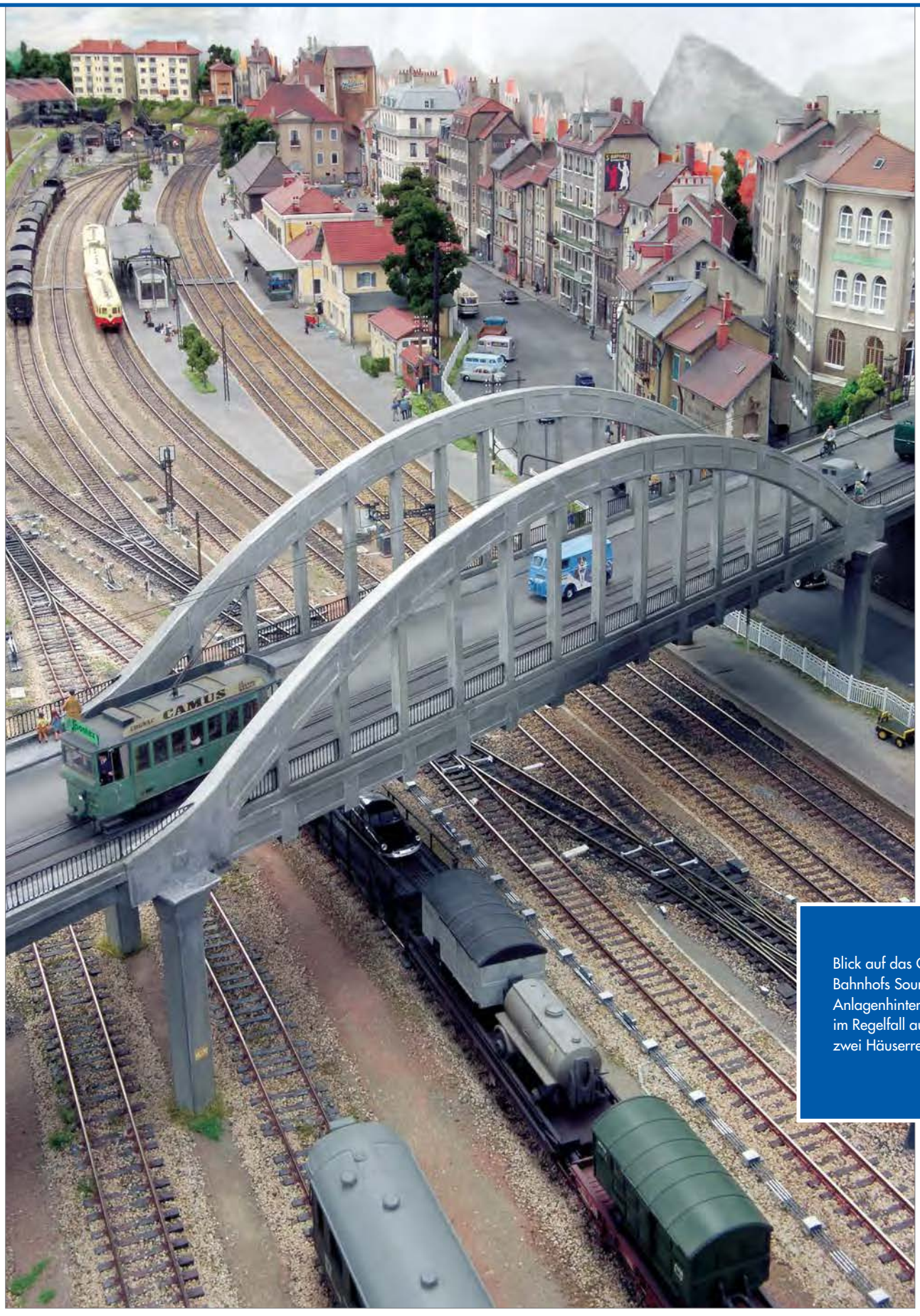
On y va!

Ein FNC-Triebwagen mit Beiwagen hat den Bahnhof Montmirail erreicht. Das blaue Gerüst im Bild links ist ein Stellwerk, das Dominique Buraud nach Vorbildunterlagen selbst erstellt hat.

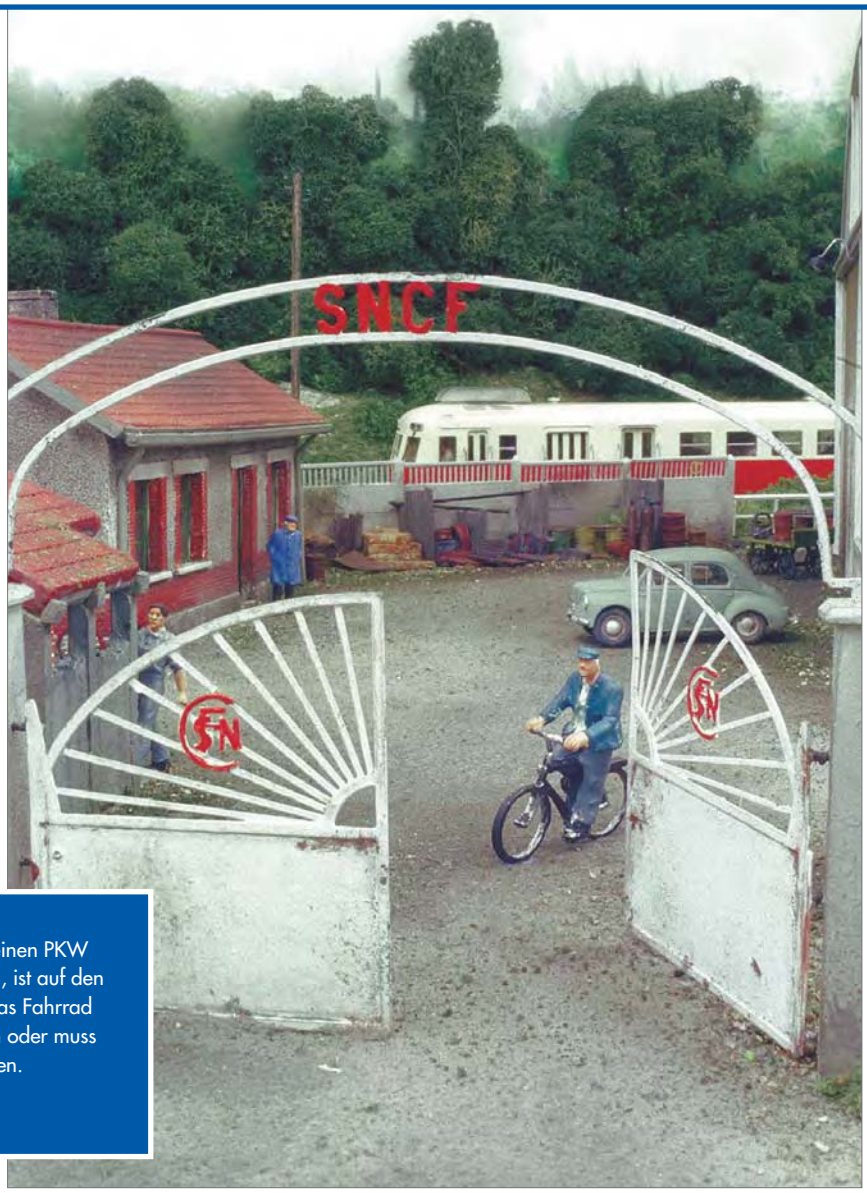
Eine Eisenbahnanlage zu bauen, war ein Kindheitstraum von mir. Ich mochte es, mir eine Welt aus meiner Sicht der Dinge vorzustellen. Ein Idyll, mit Städten, Dörfern, ländlichen Motiven und Menschen, fast perfekt, aber eben wenig realistisch. Das war der Traum eines Modelleisenbahners, zu dem ich wurde, um meine Ideen am besten in die Praxis umsetzen zu können. Im Gegensatz zum Flugzeug- und Schiffsmodellbau ist bei der Modellbahn zumeist der Zug für die Dynamik zuständig. Der Rest ist Illusion, Figuren und Straßenfahrzeuge bewegen sich nur in der Phantasie. Mehr als ein Jahrzehnt beschäftigte ich mich mit dem Bau der Anlage „Soumagnac“, die Sie im Laufe dieses Heftes kennenlernen werden. Ich habe die Anlage nach meinem Urgroßvater benannt, der Schnellzuglokführer bei der Eisenbahngesellschaft P.O. war, und an den ich mich immer wieder gerne erinnere. Die Wahl des Maßstabs (H0), der Epoche (1950 – 70) und der geografischen Lage (Südostfrankreich) wurde durch meine Vorliebe zu diesen drei Eckpfeilern bestimmt.

Eine Maschine der Reihe 141 P befördert einen schweren Schnellzug aus CIWL-Wagen. Zur Bildung der Garnitur wurden ausschließlich Modelle des Herstellers Jouef verwendet.

Die dominierende Bahngesellschaft sollte die staatliche Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) sein. Zu Beginn der Arbeit, voller Enthusiasmus und Leidenschaft, erstellte ich verschiedene Pläne und wollte eine Anlage mit zwei Ebenen bauen. Ich feilte lange an den Zeichnungen, kreierte Ideen und verwarf sie wieder, weil sich nach und nach einige Probleme ergaben: Ständig nur zu planen und zu verwerfen, ist an sich schon eine eigentlich eher entmutigende Arbeit. Die Gleiswendeln mit einem Durchmesser von 900 mm hätten viel Platz eingenommen. Außerdem wäre praktisch keine Maschine zu der damaligen Zeit an der Spitze eines Zuges mit zwölf bis 15 Waggons in der Lage gewesen, einen derartigen Anstieg zu bewältigen. Leider gab es in der gewählten Epoche beim Vorbild auch noch keine sechsachsigen Diesellokomotiven. Eine Streckenführung mit 700-mm-Radien behindert den Zugverkehr gerade mit Kleinserienmodellen,



Blick auf das Gleisfeld des Bahnhofs Soumagnac. Der Anlagenhintergrund besteht im Regelfall aus maximal zwei Häuserreihen.



Wer sich keinen PKW leisten kann, ist auf den Zug bzw. das Fahrrad angewiesen oder muss zu Fuß gehen.

Im Bild unten: Zwei schweren Mikados der Reihe 141 R passieren die Beton-Bogenbrücke.

auch wenn deren Hersteller gerne anderes behaupten. Insgesamt war die geplante Anlage unübersichtlich. Das brachte mich dazu, das Konzept noch einmal völlig zu überdenken. An einem einzigen Abend arbeitete ich einen einfacheren Plan für einen Raum mit einer Fläche von 50 Quadratmetern aus. Diesen Raum hatte ich in unserem Haus, einem ehemaligen Bauernhof, freigehalten. Er hat keine Fenster und ist voll klimatisiert. Bereits am nächsten Tag begann ich mit der Realisierung der noch immer nicht ganz idealen Streckenführung. Ich kann Ihnen sagen, dass die Fertigstellung einer großen Anlage besonders langwierig ist, wenn die Ansprüche hoch wie die meinen sind und man zudem ganz alleine arbeitet. Also nehmen Sie sich nichts zu Großes vor!

Auf meiner Anlage verläuft die SNCF-Hauptstrecke zweigleisig in einem großen Oval. Sie führt durch die Stadt Soumagnac und deren Bahnhof mit seinen fünf bis sechs Meter langen Bahnsteigen. Ein Bahnbetriebswerk (Bw) oder eher eine größere Fahrzeugeinsatzstelle ist auch vorhanden. Eine eingleisige Nebenstrecke fädelt im Bahnhof aus und trifft in einer kleinen Endstation des Orts Montmirail auf eine Meterspurbahn. Zusammen führen sie dann in das Dorf Chapeiry, das sich bei Veröffentlichung des ersten Hefts noch im Aufbau befand. Der Anschluss des gewaltigen Industriekomplexes ist teilweise durch Oberleitung, teilweise im Stil der Maurienne-Bahn mit seitlicher Stromschiene, elektrifiziert. Außerdem beginnt nahe des Bahnhofs von Soumagnac die elektrische Überland-Meterspurbahn der CEN. Eine mit einem Broca-Gleis ausgestattete Straßenbahn vervollständigt das Bild des Schienenverkehrs von Soumagnac. Inklusive des Schattenbahnhofs sind 250 m Normal- und 80 m Meterspurgleis verlegt.

Zur Anlagensteuerung habe ich mich für ein selbst entwickeltes System mit Funkfernsteuerung entschieden, das mich von Anfang an mehr zufriedenstellte als moderne Steuerungen wie Digital-Systeme. Ich zweifle nicht an deren Qualität, denke aber, dass ich seit Beginn des Anlagenbaus zum heutigen Tag wohl die zweite oder dritte Version gekauft hätte … Es gibt bessere Dinge, für die man sein Geld ausgeben kann. Mein Steuerungssystem wurde in der ersten Ausgabe (MEB Modellbahn-Träume 2/2008) vorgestellt.

Wie Sie sicherlich bemerken werden, lege ich großen Wert auf eine authentische Wirkung der Ausstattung und der Hintergrundgestaltung meiner Anlage, möglicherweise sogar mehr als auf die meiner Züge. Das ist der Grund, warum ich dazu überging, die Gebäude und viel Eisenbahnzubehör selbst zu bauen. So habe ich mir einige Techniken angeeignet, die vieles erleichterten. Ich möchte Ihnen

Eine schwere Mallet-Maschine hat einen Koks-Ganzzug nach Soumagnac gebracht.

nun kurz erläutern, nach welchen Grundsätzen die Umsetzung der Infrastruktur erfolgte: Die Grundlage bilden Rahmen-Konstruktionen in L-Form, auf der Gleismaterial von Peco (Code 100 und Code75) im Normalspur- und Bemo (Code 83 und 75) im Schmalspurbereich verlegt sind. Zum Einschottern der Gleise habe ich kalkhaltigen Kies von meinem Hof zerstoßen. Die Vegetation besteht weitgehend aus Beflockungsmaterial von Silhouette, mit dem ich früher schon gute Erfahrungen gemacht hatte. Es ist zwar nicht ganz einfach zu verarbeiten, wenn das Gelände steil abfällt, aber man kann es an solchen Stellen etwas dichter auftragen. Über diese Feinheiten war schon in verschiedenen Publikationen zu lesen, weshalb ich hier nicht weiter darauf eingehe. Ich denke, ich bin keiner der Modellbahn-Fundamentalisten, wie man sie heute oft trifft. Ich behaupte nicht, dass meine Methoden und Ideen die einzig wahren sind. Ich habe Freude daran, Situationen zu schaffen, plausible oder witzige. Modellbau ist für mich Entspannung, und so nehme ich mich und mein Hobby nicht so ernst. Mein Ziel war, die Vergangenheit idealisiert darzustellen, manchmal auch etwas dick aufzutragen ... Ich hoffe, dass Sie Freude beim Eintauchen in meine Interpretation der Epoche III haben werden. Nehmen Sie also Platz im Theater des Lebens. Willkommen in Soumagnac!

Im Bild unten: Die Arbeit war auch auf kleinen Dampfloks hart und schmutzig, dagegen kann die Triebwagen-Besatzung mit einem entspannten Arbeitstag kalkulieren.

Die Funkfernsteuerung entwickelte Dominique Buraud aus verfügbaren RC-Komponenten selbst.