Eisenbahn JOURNAL
1 2011

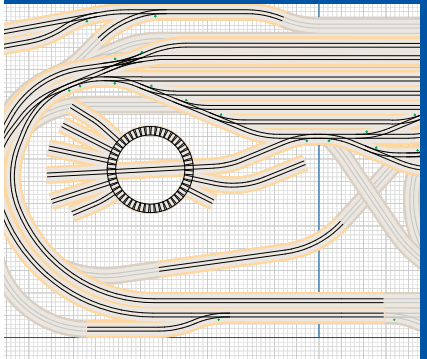
1x1 des Anlagenbaus

ZKZ B 7539 · ISBN 978-3-89610-344-4
Best.-Nr. 68 11 01
Deutschland € 13,70
Österreich € 15,00 · Schweiz sfr 27,40
Niederlande € 17,35 · Belgien, Luxemburg € 15,75
Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 17,80
Norwegen NOK 175,00

Modellbahn im Kompaktformat

Oliver Bachmeier

Viel Betrieb, tolle Details: Wie eine Märklin-H0-Anlage auf 3,3 x 1,5 m entsteht



Hauptstrecke über den Spessart

Die jüngste Traumanlage aus der Meisterwerkstatt von Josef Brandl hat eine der bekanntesten Magistralen der DB zum Thema. Die Strecke über den Spessart zwischen Würzburg und Frankfurt/Main hatte (und hat) betrieblich alles zu bieten, was das Modellbahnerherz höher schlagen lässt: vom hochwertigen TEE über ICs und D-Züge aller Art bis hin zu kurzen Nahverkehrszügen, vom schweren Ganzzug bis zur rangierenden Übergabe. Den Mittelpunkt der fantastischen Anlage bildet der nahezu unverkürzt wiedergegebene Bahnhof Heigenbrücken im Zustand der 70er-Jahre. Die neue Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion ist ein Muss für alle Brandl-Fans und ein besonderer Leckerbissen für alle Liebhaber des vorbildgetreuen Modellbahnbetriebs!

92 Seiten im DIN-A-4-Format, über 150 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 66 11 01 · € 13,70

Foto: Gabriele Brandl

Weitere Traumanlagen von Josef Brandl

Epoche III auf Märklin-Gleis
Traumanlagen 1/2009
Best.-Nr. 660901 · € 13,70

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

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]

Der Erbauer und seine Anlage.

Industriematerial

Oder: Bekenntnis zur Unmaßstäblichkeit.

Es ist ein ungeschriebenes Gesetz der Modellbahnerei, möglichst hohe Vorbildtreue anzustreben. Das beginnt bei den Triebfahrzeugen, die von der Fachpresse akribisch unter die Lupe genommen werden, ob wohl auch ja alle Details dem jeweiligen Vorbild entsprechend berücksichtigt wurden. Dies geht weiter beim restlichen Rollmaterial, wo z.B. darauf geachtet wird, dass auch wirklich jede Beschriftung ein genau definiertes Vorbildfahrzeug referenziert. Es folgen die Gleise und ihr Umfeld, wo über die korrekte (= maßstäbliche) Schienenhöhe nachgedacht wird und darüber, wie man die Stelldrähte samt Spannwerken vielleicht doch doppelt, also hin und zurück, darstellen kann. Von vorbildgerechten Bahnsteiglängen für maßstäblich lange 26,4-m-Wagen ganz zu schweigen ...

Einen Schritt weiter sind es die Häuser, deren Stockwerkshöhen und Grundflächen mit dem Vorbild verglichen werden; ebenso die Bäume, deren Grundform, Höhe, Farbe und Blattstruktur möglichst nach dem Bild der lebendigen Natur geschaffen werden sollen. Auch Landschaftsformen sind ein Thema. Felder haben eine Seitenlänge von 100 m oder mehr, Berge erheben sich gleich mehrere 100 m über die Umgebung. Maßstäbliche Flüsse wiederum brauchen Breiten, die schnell mal einige zig Prozent der Anlagenfläche auffressen.

Es hat seinen ganz eigenen Reiz, sich eine ideale, also im exakten Maßstab verkleinerte Modellwelt vorzustellen. Das Problem ist jedoch, wie in so vielen anderen Fällen auch, die Realisierbarkeit. Der fast maschinistische Ansatz „alles im gleichen Verhältnis kleiner“ findet seine absoluten Grenzen in dem, was technisch machbar ist. Manche Dinge lassen sich ganz einfach nicht beliebig verkleinert herstellen, bei anderen ändert sich die Dynamik und damit die Funktionsfähigkeit, weil sich z.B. die Masse nicht linear mitverkleinert, wenn die Abmessungen kleiner werden.

Eine relative Grenze des Machbaren stellt hingegen die Finanzierbarkeit dar. Nicht nur der benötigte Raum kostet in der einen oder anderen Art eine Menge Geld, auch die kleinen Objekte selbst werden um so kostenintensiver, je feiner sie gearbeitet sind. Dies hat zum einen mit dem bei der Herstellung betriebenen Aufwand, zum anderen mit den relativ kleinen hergestellten Mengen zu tun.*

Man könnte also meinen, Kleinserienhersteller mit ihren maßstäblichen, vorbildbezogenen Produkten seien das Maß der Dinge bei der Modelleisenbahn. In vielen Fällen ist dies auch tatsächlich so. Schaut man sich die Werke bekannter professioneller Dioramen- und Anlagenbauer an, leben diese geradezu vom Einsatz von Kleinserienprodukten auf gehobenem und höchstem Qualitätsniveau. In einem Punkt sind jedoch auch diese Profis zu Kompromissen gezwungen: beim Platz. Selbst wenn in einer Scheune mit einer Grundfläche von 20 x 30 m gebaut wird, müssen so manche Träume von maßstäblichen Entfernungen als nicht realisierbar aufgegeben werden – oder man stellt gerade einmal eine Strecke von (diagonal gemessen) 3,1 km dar.

Die Modellbahnanlage wird also gebaut, um beim Betrachter bestimmte Eindrücke hervorzurufen und Stimmungen zu wecken. Vom Vorbild werden typische Versatzstücke aufgegriffen, bei deren Anblick jeder, der das Vorbild kennt, sagt: „Schau mal, das ist doch ...!“ Letztlich muss die Modellbahn auch beim (gedachten) kleinserienorientiertesten Anlagenbauer, der ohne finanzielle Grenzen agieren kann, zu einer Art Theater werden. Die Anlage ist die Bühne, Szenen und Gebäude sind die Statisten, Loks, Wagen, und was sich sonst bewegt, die Akteure.

Dass dies auch ohne Rückgriff auf Edelbäume und Messingmodelle geht, beweist Oliver Bachmeier mit seiner hier vorgestellten privaten Anlage. Stimmungen und Stimmigkeit waren ihm offenkundig wichtiger als eine absolute Maßstäblichkeit. Er hat beim Bau auf Kleinserienprodukte verzichtet und das Material eingesetzt, das ein gut sortierter Modellbahnhändler üblicherweise vorrätig hat – Material von den großen Herstellern der Branche, Industriematerial. Man könnte meinen, damit sei seine Anlage noch (unangenehm) unmaßstäblicher geworden, als der begrenzte Platz es sowieso verlangt. Doch weit gefehlt! Denn erstens führt krampfhaftes Maßstabsdenken bei geringer Anlagenfläche nicht zwingend zu überzeugenden Ergebnissen und zweitens ist das, was da von (Großserien-)Herstellerseite alles so geboten wird, gar nicht mal so übel. Für den letztendlichen Eindruck entscheidend ist, was man mit dem Material macht!

Tobias Pütz

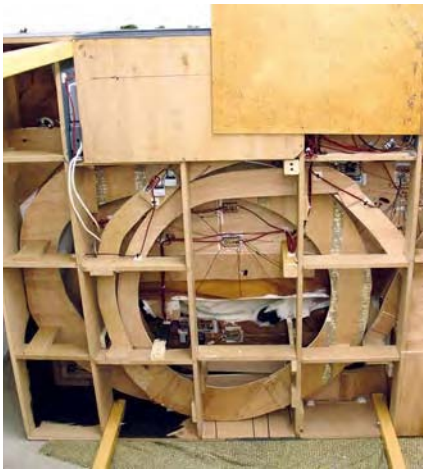
* Diese Relationen stimmen nicht in jedem Fall, z.B. macht moderne Kunststoff-Technik sehr filigrane Strukturen zu vergleichsweise günstigen Preisen verfügbar, z.B. lässt Laser-Cut-Technik in manchen Fällen die preiswerte Produktion auch kleinster Mengen maßstabsgerechter Modelle zu.

ANLAGENPORTRÄT

Das größte Bauwerk, das sich gleich auf beiden Anlagenteilen breitmacht, ist der Hauptbahnhof von Neustadt. Mit seinen fünf Bahnsteigen und seinem großen Hauptgebäude ist er für den Ansturm einer prosperierenden Region gut gerüstet. ➳ 12

ALTES SALZBERGWERK

Im alten Bergwerk, dem Marienschacht, wird seit langem Salz gefördert. Der Förderturm ist schon seit vielen Jahrzehnten in Betrieb und auch die Lorenbahn, mit der das Salzgut weitertransportiert wird, ist nicht die jüngste. ➳ 26



BAU DER ANLAGE

Das Grundgestell meiner Anlage entstand aus Holz, das aber wegen ausreichender Stabilität nicht zu weich sein durfte. Für Arbeiten „unter der Oberfläche“ lassen sich die Anlagenteile auch gut auf die Seite legen. ➳ 38

DER GLEISBAU

Auf jeden Fall sollten es Märklin-Gleise sein. In Frage kam nur das K-Gleis, da es die Möglichkeit bietet, das Gleisbett nachträglich einzuschottern. Ein weiterer Vorteil: Mit dem Flexgleis konnte ich flexible Radien gestalten. ➳ 42

DIE BEGRÜNUNG

Gerade den Pflanzen kommt eine entscheidende Bedeutung zu. Nicht nur durch die Wahl der Farben, sondern auch durch Anzahl und Position kann man die Wirkung einer Anlage beeinflussen – wie hier der dichte Wald an den Hängen. ➳ 54

LICHT, SOUND UND EFFEKTE

Da ich schon immer Modellbahnanlagen mit detaillierter Nachtbeleuchtung bewundert habe, wollte ich auch auf der eigenen Anlage Vergleichbares schaffen: Die Burgruine wird nachts von großen Strahlern erhellt. Außerdem habe ich meine Anlage mit Geräuschen und Bewegung noch interessanter gemacht. ➳ 64

VOM AUTOR
Industriematerial 3

GALERIE
Heute wie vor 40 Jahren 6
Spät am Abend 8
Ein Plausch zwischendurch 10

ANLAGENPORTRÄT
Die Vorgeschichte 12
Bahnhof und Bw 16
Ausflug zur Burg 22
Altes Salzbergwerk 26
Das Viadukt 30

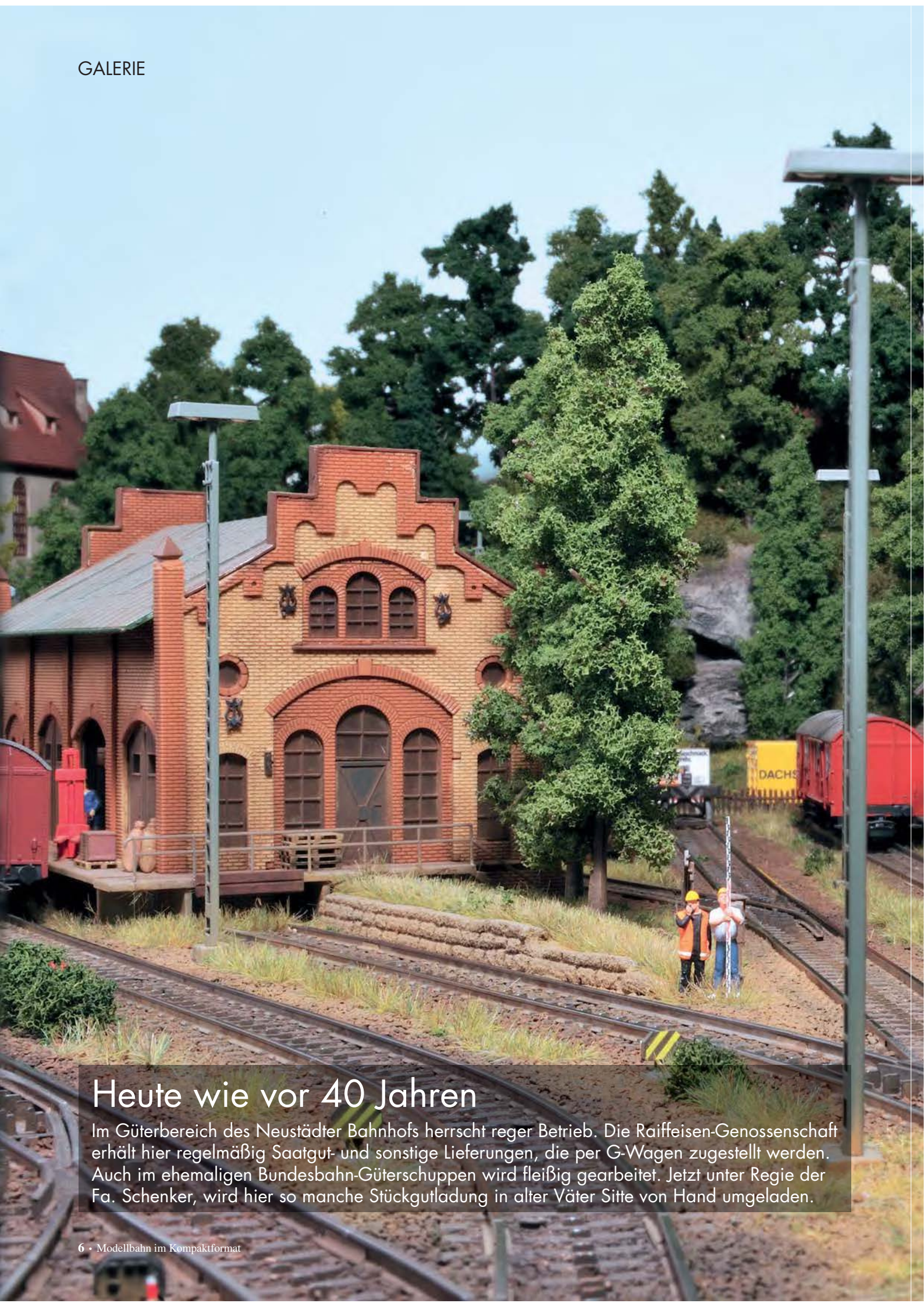
GLEISPLAN
Drüber und drunter 34

BAU DER ANLAGE
Bau der Anlage 38
Der Gleisbau 42
Die Erweiterung 46
Die Landschaft 50
Die Begrünung 54

DIE ANLAGENSTEUERUNG UND EFFEKTE
Die Anlagensteuerung 58
Licht, Sound und Effekte 64
Baumaterialien 68

EINZELBETRACHTUNGEN
Ein Stadthaus 70
Bahnübergang 72
Am Werktor 74
Am Bahnhof 76
Fabrikbesitzers Villa 78
Gütergleise 80
Im Tal 82
Burgberg 84

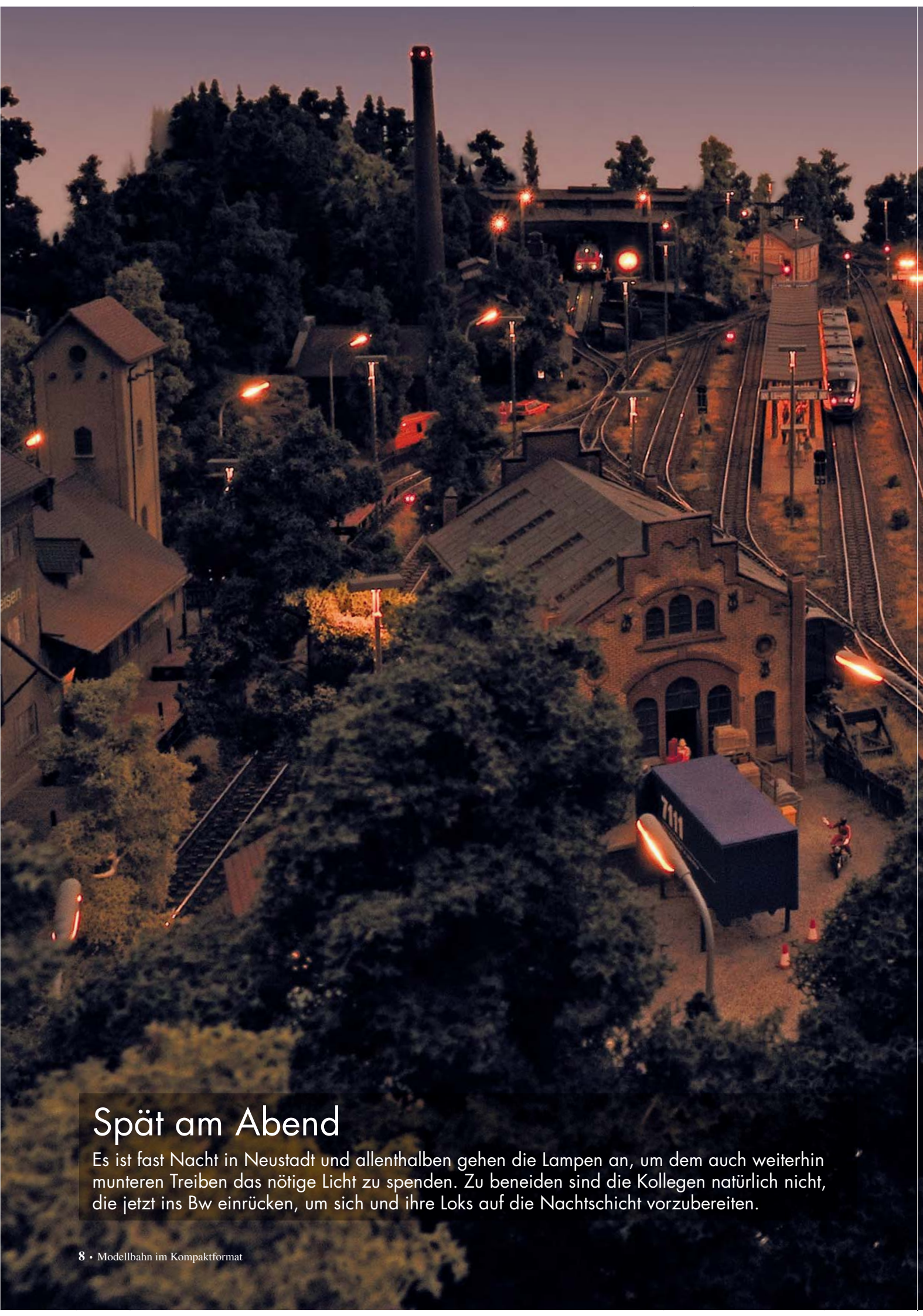
DIVERSES
Fachhändler-Verzeichnis 86
Spezialisten-Verzeichnis 88
Vorschau und Impressum 90



Heute wie vor 40 Jahren

Im Güterbereich des Neustädter Bahnhofs herrscht reger Betrieb. Die Raiffeisen-Genossenschaft erhält hier regelmäßig Saatgut- und sonstige Lieferungen, die per G-Wagen zugestellt werden. Auch im ehemaligen Bundesbahn-Güterschuppen wird fleißig gearbeitet. Jetzt unter Regie der Fa. Schenker, wird hier so manche Stückgutladung in alter Väter Sitte von Hand umgeladen.

212 261-2



Spät am Abend

Es ist fast Nacht in Neustadt und allenthalben gehen die Lampen an, um dem auch weiterhin munteren Treiben das nötige Licht zu spenden. Zu beneiden sind die Kollegen natürlich nicht, die jetzt ins Bw einrücken, um sich und ihre Loks auf die Nachtschicht vorzubereiten.

Deutsche
Bundespost
TAXI
P