



Der Autor Otto O. Kurbjuweit (OOK, links) und der Herausgeber Jürgen Hans (Jaffa) werben auf Modellbahn-Ausstellungen gerne zusammen für die Baugröße 0m, haben sich hier jedoch mit gleichem Eifer und Engagement zur Edition eines H0-Buches zusammengetan. OOKs Modellbahnerleben begann im Alter von 12 Jahren mit einem Kreis aus Märklin-Blechschiene, führte über H0m, LGB Gartenbahn und erneut H0 schließlich zur Baugröße 0m, der er seit dreißig Jahren treu ist.

Seine Ideen und Überzeugungen in Sachen Modellbahnanlagenplanung, Ausstattung und Betrieb hat er sowohl in dem von ihm gegründeten MAPUD-Forum als auch in diversen Büchern publiziert, unter anderem: **Anlagen-Planung für vorbildgerechten Modellbahn-Betrieb** (das sogenannte Blaue Buch) und **Rangieren aber richtig** (beide bei MIBA/VGB erschienen).

Jaffa bezeichnet sich gerne als spätberufenen Modellbahner, seine bisher einzige größere Anlage, die Nachbildung der Innerstetalbahn im Harz in Spur N, ist mittlerweile verkauft, weil er sich voll der Entwicklung und Produktion von 0m-Modellen widmet. Seine verlegerische Tätigkeit begann mit der Herausgabe von OOKs Broschüre **Ich fang an mit 0m**.

Impressum

©2021 by edition jaffa, Jürgen Hans, D-30989 Gehrden, edition@jaffa1.de
ISBN 978-3-9823330-0-7

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Reproduktion in Print- oder anderen Medien auch auszugsweise ohne schriftliche Genehmigung des Verlages verboten

Text: Otto O. Kurbjuweit, Fotos: Jürgen Hans und Otto O. Kurbjuweit;
Layout: Otto O. Kurbjuweit; Wintrack-Gleispläne: Hubert Ebersberger
Fachlektorat und Korrekturen: Rainer O. Neugebauer
Druck und Bindung: Unitedprint.com, D-01445 Radebeul

Inhalt

- 4 Der Beweis des Gegenteils**
Ein Fertiggelände ist doch eine brauchbare Basis für eine Betriebsanlage
- 6 Von Weilheim über Rosenheim nach Stauffenheim**
Inspirierende Fertiggeländeanlagen in Dortmund und Quedlinburg und der Weg zur Betriebsanlage Stauffenheim
- 20 Blühende Landschaften für das Fertiggelände**
Felsengestaltung, Aufforstung, dann Gewerbe und Anschließer
 - 40 Bahnsteige für Stauffenheim
 - 41 Die geniale Ladestraße
 - 43 Zwischenbilanz und Blick nach vorn
- 46 Die Sache mit der Identität**
Wo fährt unsere Bahn? Wie heißt sie? Was ist typisch an ihr?
 - 48 Betriebliche Gedanken und Hintergedanken
- 54 Ein Gleisplan ist keine heilige Kuh**
Falsche Weichenverbindung korrigieren, Tunnel zuschütten, Einschnitt renaturieren
- 62 Fiddleyard I, ein anhängliches Leichtgewicht**
Ohne Fiddleyard kein vernünftiger Betrieb
 - 68 Das haben wir nun davon: betriebliche Gewinne
 - 70 Die Illusion von Entfernung
- 72 Doch doch, die sind von NOCH**
Höhere Fichten II, noch höher
- 82 Fiddleyard II, Plan B für Platzbeschränkte**
Fiddleyard statt Schattenbahnhof im Untergeschoss
- 93 Richtiger Eisenbahnbetrieb auf der Winzanlage**
Arbeiten mit dem Bildfahrplan
 - 97 Preisgekrönt rangieren in Stauffenheim
- 100 Darf es etwas mehr sein?**
Point-to-point, jetzt aber richtig
- 105 Was schert mich mein Geschwätz von gestern?**
Vorurteil vom Kreativitätshemmnis Fertiggelände widerlegt
- 109 Vom hellblauen Buch zum dunkelblauen**
Wege zu einer Betriebsanlage, die dauerhaft spannend bleibt

Abenteuer Fertiggelände



Von Weilheim über Rosenheim nach Stauffenheim

Es ist schon ein paar Jährchen her, dass mir am NOCH-Stand auf der Intermodellbau in Dortmund diese kleine Anlage auffiel. „Weilheim“ hieß das 100 x 160 cm „große“ Anlägchen, das erkennbar auf einem Fertiggelände dieser Firma aufgebaut war.

Mit Weilheim fing alles an

Nun hat man ja als altgedienter Anlagenbauer so seine Vorurteile gegen „so was“, dennoch entfuhr mir ein innerliches „Och, gar nicht mal sooo schlecht“. Außer den beiden Möglichkeiten, im Kreis zu fahren gab es einen Bahnhof mit Umsetzungsmöglichkeit und ein längeres Zufuhrgleis zu einer Art Gewerbegebiet mit zwei Stumpfgleisen. Viel mehr ist ja auf hundert mal hundertsechzig Zentimetern auch nicht möglich.

Fertiggelände? Geht gaar nicht!

Das war jedenfalls die beinahe einhellige Antwort der Forumsmit-

glieder, als ich die Anlage im MA-PUD-Forum zeigte und fragte, ob es möglich sei, sie unter dem Aspekt eines interessanten Betriebs zu optimieren.

Es gab dann dennoch allerlei Ideen zum Verbessern des Gleisplans, aber niemand hatte je mit einem solchen Fertiggelände zu tun gehabt und man wusste gar nicht, ob man da schnippeln darf ohne dass alles zusammenbricht. So schloß die Diskussion nach einer Weile wieder ein, ohne greifbare Erfolge gehabt zu haben. Auch ich dachte nur noch ab und zu an die Angelegenheit.

Im Frühjahr 2017 stellte ich meine kleine 0m-Anlage „Knaupshörste“

„Gar nicht mal sooo schlecht“ war die erste Reaktion des Autors beim Anblick dieser Anlage auf der Dortmunder Messe. In der Tat: Umsetzungsmöglichkeit im Bahnhof sowie Gewerbegebiet mit zweigleisigem Anschluss, das geht schon mal in Richtung Rangieren.

(s. MIBA 12/18 „Der O-Wagen für Knaupshörste“) auf einer Insider-Ausstellung aus und wurde dort prompt eingeladen, mit dem Schaustück im Herbst des gleichen Jahres nach Quedlinburg zur Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft Schmalspur zu kommen.

Inspiration in Quedlinburg

Dort gab es, wie man sich denken kann, allerlei Schmalspuranlagen zu sehen. Und bei einer, an der ich häufig vorbei musste (s. Abb. rechts oben), dachte ich so: Die sieht verdächtig nach Fertiggelände aus. Blättern im online-Katalog der Fa. NOCH brachte es dann an den Tag: Die Anlage

war ganz offensichtlich auf einem modifizierten Fertiggelände „Rosenheim“ von NOCH erstellt worden.

Nicht, dass mir die Anlage wirklich gefiel (warum nicht, verrate ich noch, die Bildunterschrift oben mag schon einen kleinen Hinweis geben), aber sie inspirierte mich. Und Inspiration ist per se etwas Gutes. Inspiriert werden ist viel besser als nachbauen oder abkupfern.

Die H0m-Anlage war mit 100 x 160 cm genau so groß wie die in

Dortmund gesehene Weilheim-Anlage (Bild linke Seite oben), aber durch die Wahl eines TT-Gleissystems, das eine größere Auswahl an Weichenformen hat als das eigentlich passende H0m-Gleis, konnte der jugendliche Erbauer diesen Maßen einen besseren Bahnhofsgleisplan abringen, einen viel besseren sogar.

Drei durchgebundene Gleise nebst Bw und einem Gleisanschluss zu einem Holzladeplatz, und ordentliche Umfahrlängen um fünf Wagen,

das ist schon etwas, womit man was anfangen kann.

Im Übrigen jedoch auch nur die zwei Kringel, auf denen zwei Züge herumdüsen können, ganz so wie vom Hersteller gedacht und vorgegeben.

Buntes Treiben statt Eisenbahnbetrieb

Die Anlage war hübsch ausgestaltet, meine Großmutter hätte gesagt: allerliebste, besonders das Städtchen mit den vielen kleinen aus dem Leben gegriffenen Szenen und den zahlreichen Hinguckern.

Wer mich kennt, weiß, dass das jetzt kein Lob war. Eine Anlage, auf der gleichzeitig eine Hochzeit und eine Beerdigung stattfinden während gleich daneben der Drehorgelspieler das bunte (im Wortsinn) Treiben auf dem Marktplatz unterhält, das ist schon hart am Rande des Kitsch, entspricht aber einem weitverbreiteten Publikumsgeschmack. Eine Anlage – und sei sie noch so klein – ohne Burgruine geht offenbar auch nicht.

Der Holzladeplatz am Anschlussgleis hingegen ist realistisch ausgestaltet und schreit förmlich danach, Wagen zur Beladung zugestellt zu bekommen. Leider hörte der Anlagenbesitzer diese Schreie nicht oder ignorierte sie, denn dieser Rangiervorgang passierte während der zweitägigen Ausstellung nicht ein einziges Mal.

Anlage fertig und dann?

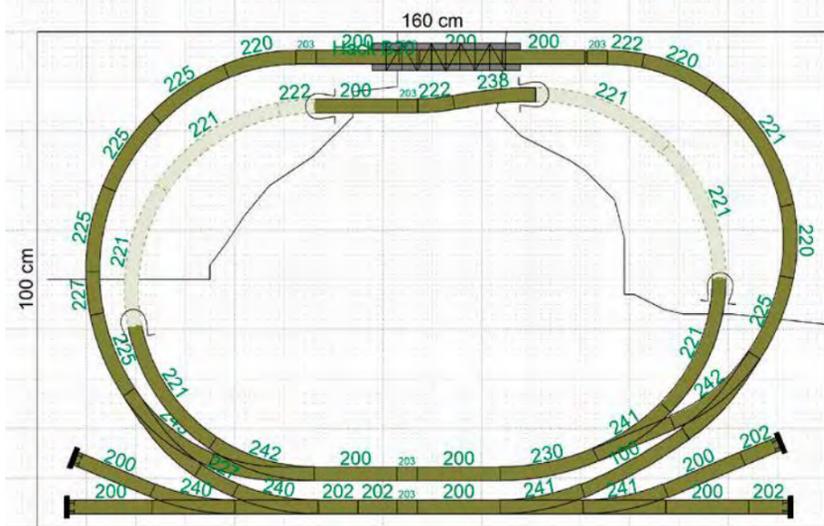
Trotzdem stand ich immer wieder vor der hübschen bunten Anlage und fragte mich, ob man wohl auf der Basis des gleichen Fertiggeländes eine Anlage bauen könnte, die einen waschechten Modelleisenbahner zufrieden stellen würde, auf der er richtigen Eisenbahnbetrieb machen kann, so dass er auf Dauer bei der Stange bleibt. Denn soviel war mir klar, das Bauen und Ausschmücken dieser kleinen Anlage hat dem jungen Mann, der sie vor-



Bei der Jahrestagung 2017 der ArGe Schmalspur war unter anderem diese auf einem NOCH-Fertiggelände beruhende H0m-Anlage zu sehen, die den Autor enorm inspirierte.



Eine wahre Flut von „HULD“-Elementen (Hingucker und liebevolle Details), so wie das verwöhnte Publikum es mag. Immerhin ist an der Fachwerkbrücke zu erkennen, dass es hier unter anderem, wenn auch ganz am Rande, um Modell-Eisenbahn geht.



Dieser mit Wintrack auf Basis von Peco-Stückgleisen entworfene Gleisplan sollte statt der herstellereitig angebotenen Pläne für Roco-, Trix- oder Märklin C-Gleis zur Anwendung kommen, weil er eine solide Umfahrlänge von ca. 55 cm bereitstellt. Er passt recht gut auf die eingeformten Trassen des Fertiggeländes. Grafik: Hubert Ebersberger

Noch lieber wäre mir ein dreigleisiger Bahnhofsspurplan gewesen, wie ihn die „hübsche“ Anlage aus Quedlinburg hatte. (s. Foto links). Ich wollte jedoch mit meinen Optimierungsvorschlägen bei der Spur und Baugröße H0 bleiben, um mehr potentielle Modellbahner zu erreichen. Wer jedoch in H0m oder TT unterwegs ist (oder den Sprung hinüber schafft) kann diesen beinahe optimalen Spurplan ohne Weiteres übernehmen.

Man kann nicht alles haben

Seien wir als Hanuller froh, auf so einer Winzanlage überhaupt einen ordentlichen funktionalen Bahnhof unterbringen zu können. Was ich mit funktional meine? Dass man in dem Bahnhof das tun kann, was in einem richtigen Bahnhof auch passiert: Hier können Züge kreuzen (also einander begegnen), und hier kann die Lok umsetzen, sich also ans andere Ende ihres Zuges begeben, sei es, um die Rückfahrt anzutreten, sei es um zu rangieren, also einen Wagen auszusetzen oder aufzunehmen. Weitere typische funktionale (also nicht nur dekorative) Merkmale eines Bahnhofes sind ein Güterschuppen (möglichst



Grundstücke oder Warften? Vermutlich sind diese erhöhten Stellflächen für Häuser dem Ziel geschuldet, die dünne Folie, aus der das Fertiggelände besteht, zu stabilisieren. Die geneigten Tunnelportale sind kein Verzeichnungseffekt eines schlechten Objektivs, sondern so angeordnet, damit das fertig tiefgezogene Teil gut aus der Form kommt.

male Zuggewicht und im Modell speziell die maximale Zuglänge ab.

Bei meiner eigenen Anlage habe ich beim Bau streng darauf geachtet, dass die im Vorhinein festgelegte Maximalneigung von 33‰ (3,3%) nicht überschritten wurde, denn da verkehren lange schwere Züge. Auf der Nebenstrecke sind die Züge kürzer, da wollte ich 45‰ anwenden, musste dann aber auf 50‰ (5%) gehen, um unter einer Traverse durch zu kommen. Das funktioniert aber in der Praxis zur Zufriedenheit.

Es geht NOCH steiler

Fünf Prozent gelten bei der Anlagenplanung gemeinhin als Obergrenze, beim Vorbild gilt das schon als Steilstrecke; da wurde früher eine Zahnstange verlegt. Eine besonders steile reine Adhäsionsstrecke (also ohne Zahnstange) ist die bekannte Berninabahn in der Schweiz, die in beiden Richtungen lange Steigungen von 70‰ aufweist.

Siebzig Promille? Ha, da bietet NOCH mehr. Wenn ich ein moderner modellbahnerischer Jungspund wäre, hätte ich einfach mein Smartphone auf die Rampe gestellt und das hätte mir die Steigung sofort angezeigt, allerdings in Grad, nicht bahntypisch in Promille oder als Verhältnis 1: x. Nun nenne ich zwar ein Handy mein eigen, aber damit kann man nur telefonieren und simsens, sonst nichts. Komisch, nicht?



Messung der Steigung mit Wasserwaage und beschneidbarem Styrodurklötz. Das (bemerkenswerte) Ergebnis steht im Text.

Also musste ich zu großväterlichen Methoden greifen, um die Steigung zu eruiere. Ich holte meine 30cm-Wasserwaage vor, mit der ich auch die Steigungen auf meiner Anlage eingemessen hatte, und legte am unteren Ende ein ca. 3 cm dickes Styrodurklötzchen unter. Sodann schnitzte ich von dem Klötzchen solange feine Schichten ab, bis die Wasserwaage „waagerecht“ anzeigte (s. Foto oben). Dann maß ich die verbliebene Klötzchendicke: 25 mm. Um auszurechnen, um wieviel Zentimeter die Strecke auf einem Meter steigt, musste ich das mit 3,3 malnehmen, Ergebnis: 82,5 mm, also eine Steigung von satten 8,25%. Holla, die Waldfee! Mutig, mutig, die Buben in Wangen im Allgäu; da sage keiner, dass es mit NOCH nicht tüchtig bergauf geht.

Aber auf der beigelegten DVD sieht man allerlei Züge munter auf der Anlage herumdüsen, es muss also gehen. Warten wir's ab. Es wird wohl auf relativ kurze Züge hinauslaufen.

Ich mach dich platt!

Das Fertiggelände besteht aus einer in einem Stück tiefgezogenen ca. 3 mm dicken Polystyrolplatte. Damit sie einigermaßen formstabil wird, müssen beim Tiefziehen, ähnlich wie beim Formen einer Autokarosserie, Ecken und Kanten, Wölbungen und Knicke eingeformt werden. Das wird vermutlich der Grund sein, warum es für die aufzustellenden Häuser einzelne erhöhte Plattformen gibt, die mich auf Antrieb an die Warften auf den Nordfriesischen Halligen erinnerten. Keine Ahnung, ob das im Allgäu auch so aussieht. Eine dieser „Warften“ musste jedenfalls weg, das war gleich klar, nämlich dort, wo ich das Anschlussgleis mit dem Lagerhaus hinlegen wollte.

Bei der erwähnten Diskussion im MA-PUD-Forum war die Frage aufgetaucht, ob man an dem Fertigteil überhaupt schnippeln

Da ich an dieser Stelle ein Lagerhaus als Anschlussgleiskunden vorgesehen hatte, musste diese „Warft“ weg. Mit einem feinen kurzen (wichtig!) Sägeblatt war das mit der Stichsäge schnell ausgeschnitten.



Das herausgeschnittene Teil diente dann als Muster für eine Sperrholzplatte, die stattdessen eingesetzt werden sollte. An der Vorderseite (also der dem Fotografen zugewandte Seite) wurde das Sperrholzstück über die Form des Originals hinaus verlängert, damit es über das Loch überstand. Im Text steht, warum.



Nachdem das Sperrholzbrett, das die herausgesägte „Warft“ ersetzt, verschraubt ist, wird der Höhenbezug zum Umfeld gemessen. Von vorne nach hinten, waagerecht? Ja.



Quer dazu gemessen: Waagerecht? Nein, da muss vom Styropor noch etwas abgehobelt werden.



Ein Verbindungs- beziehungsweise Stützbrettchen zwischen der neuen Sperrholzplatte und dem Querträger unter der Anlage sollte das Ganze wieder stabilisieren.





NOCH unterscheidet Zwei Sorten Nadelbäume: Zehn Nordmantannen (rechts) und zehn Wetterfichten aus der Produktion aus Wangen im Allgäu waren mein forstliches (aber nicht gerade fürstliches) Grundkapital für diese Anlage. Könnte daher etwas knapp werden. Auf ebenem Boden stehen sie gut auf ihrer Wurzelplatte.

Betrieb soll das mal reichen. Allzu großer Aufwand lohnt eh nicht, wenn anschließend aufgeforstet wird. Und wenn wir uns nochmal das Foto auf S. 21 mit der Oberpfälzer Landschaft anschauen, dann ist klar, dass Wald her muss.

Wer hat dich, du schöner Wald ...

Bevor man den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr sehen kann, müssen diese vielen Bäume erst einmal

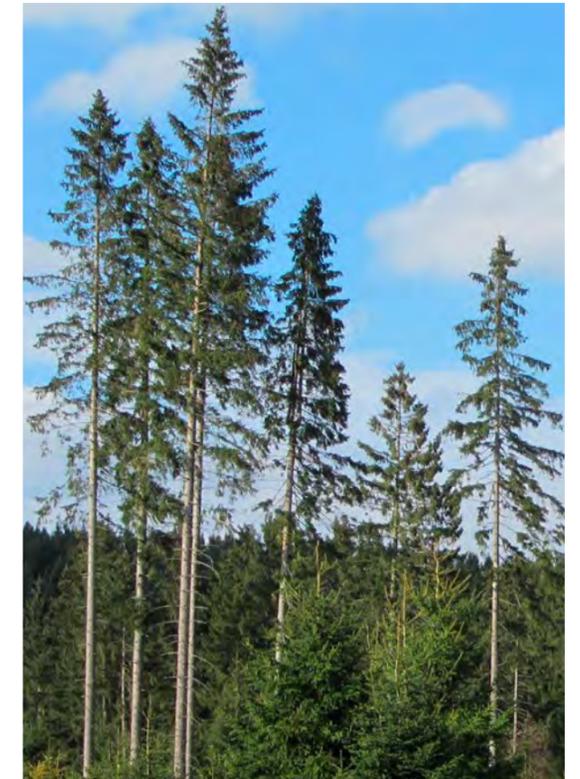
beschafft werden, zum Beispiel von NOCH. Und wenn man sie dann hat, müssen sie ausgepackt werden. Warum ich das erwähne? Weil es eine Krux ist. Die in Vietnam produzierten Bäume werden in einem eleganten Klarsichttrog geliefert, dessen Vorderseite mit bedrucktem Karton abgedeckt ist, Und dieser Karton ist mit sechs Heftklammern angetackert und muss abgerissen werden, wenn man an die Bäume ran will. Ich wollte, aber es geht richtig

schwer. Man könnte es sich leicht machen und in der Mitte der Pappe einfach einen Schnitt mit dem Cuttermesser machen, aufbiegen und Baum raus, fertig.

Aber wird sind ökologisch erzogen und wollen Kunststoff und Karton sauberlich getrennt entsorgen. also müssen alle Klammern aufgerissen werden, zweimal habe ich mich dabei verletzt. In meiner alten Bremer Heimat würde man solch eine Beschäftigung als gerechte Strafe für einen ansehen, der Vater und Mutter erschlagen hat. Also, da könnte man sich in Wangen im Allgäu etwas Besseres ausdenken, was die ökologisch korrekte Entsorgung erleichtern würde. Nach einer halben Stunde hatte ich dennoch alle zwanzig Bäume ausgepackt. Uff!

Die NOCH-Fichten haben am Fuß eine nett gestaltete Wurzelplatte, mit der sie gut stehen. Das Bild oben verdeutlicht das. Für einen modellbahnerischen Flachland-Tiroler ist das eine

So wie man einer Gans den Hals umdreht, kann man auch dem NOCH-Baum die Wurzelplatte abdrehen. Meist löst sich dann auch das unterste Stück des Stammes, das auf einen Stahlkern aufgefädelt ist, der dann herauschaut.



Mantelfichten (linkes Bild) tragen ihre lückenlos dichte stets nach oben ragende Beastung bis zum Boden, weshalb sie bei ihrer einzigen Verwendung, nämlich als Weihnachtsbäume, am Fuß entastet werden müssen, damit der Baum in den Ständer passt. Rechts: Im Lauf des jahrzehntelangen Wachstum der Fichte, insbesondere mitten in einem Wald, sterben die Äste mangels Licht von unten her ab. Kommt so eine Fichte wegen Sturmschäden oder Einschlag an den Waldrand, sehen wir sie als Hochstammfichte. Nur noch die jüngsten, also obersten Äste ragen nach oben (was bisher der Aufmerksamkeit aller Modellbaumhersteller entgangen zu sein scheint), die unteren hängen, von vielfachen Schneelasten gebeugt, nach unten.

wunderbare Sache. Wenn man die Bäume jedoch an einem Hang setzen will, und das wird wohl mehrheitlich der Fall sein, dann ist die Wurzelplatte nicht nur überflüssig, dann ist sie extrem störend und muss ab.

Die Platte ist zu platt

Zum Glück ist sie nicht allzu schwer zu entfernen. Man greift den Stamm mit einer größeren griffigen Kombizange (Vorsicht, die Wedel brechen leicht ab!), die Wurzelplatte mit einer weiteren Zange, dreht sie gegeneinander, so wie man einer Gans den Hals umdrehen würde, und ab ist sie.

Nun sieht man am unteren Ende des Stammes einen Stahl draht herauschauen, auf den die einzelnen Elemente des Stammes aufgefädelt sind. Wenn man das unterste Stammelement, ein Plastikröhrchen, das einem meist schon entgegengerutscht kommt, in der Länge halbiert

und wieder aufsteckt, hat man noch einen knappen Zentimeter Stahldraht, auf den man eine Stammverlängerung aufschieben kann. Wie könnte die aussehen?

Da NOCH keine anbietet, helfen wir uns (mal wieder) selbst

Mantel oder Hochstamm?

Junge Fichten sind sehr dicht beastet, und die Wedel reichen bis auf den Boden. Das sind so genannte Mantelfichten. Wenn sie in die Höhe wachsen, stirbt die untere Beastung nach und nach ab, der Stamm wird sichtbar, Weiter oben ist die Beastungsdichte weiterhin hoch. Diese nennt man Hochstammfichten.

Statt der störenden Wurzelplatte ist ein Stück von einem Pinselgriff am unteren Ende angeschuht. Der wird unten etwas angespitzt, und so kann man den Baum „pflanzen“, indem man ihn einfach in den Styroporberg steckt.





Wie schon im ersten Teil bei der Erhöhung der beiden Eckberge gezeigt, wird auch hier wieder das Styroporgebilde mit Stücken aus braunem Packpapier, die durch verdünnten Weißleim gezogen wurden, überlappend abgeklebt. Damit ist auch gleich die Krümelgefahr gebannt.

verwende ich zum Zusammenfügen der Styroporblöcke Füllspachtel, dann geht die Sache so schnell vorwärts, wie ich die Teile zuschneiden kann, dann müssen auch Flächen nicht genau plan aufeinander passen, und die definitive Oberfläche kann ebenfalls gleich mit geglättet werden.

Am Ende bekam der Berg auch einen Namen. Ebersberg heißt er nun. Der ganz große Vorteil von Styropor, wenn ich daran erinnern darf, ist, dass beim anschließenden Aufforsten des Berges die Bäume einfach nur eingesteckt werden können und sofort kippstabil stehen.



Der Ebersberg ist nun vollständig und stellt angenommenerweise den Zustand vor dem Bau der inneren Ringstrecke wieder her. Wie schon im ersten Landschaftsteil (S. 20 ff.) beschrieben, ist der Styroporberg zunächst mit braunem Packpapier abgeklebt und dann mit Abtönfarbe grundiert worden. Da soll nun noch Waldboden drauf, und dann halt Wald, aber im Vergleich zum Bewaldungsteil weiter vorne legen wir hier ein paar Kohlen mehr auf und gestalten richtigen Hochwald. Im übernächsten Kapitel.



Das ist jetzt aber ein respektabler Gleisplan, den Stauffenheim bekommen hat. Um die Ladestraße, das Lagerhaus, den Güterschuppen mit Rampe sowie den Kohlenhändler zu bedienen, werden zahlreiche Rangierbewegungen nötig sein.

Linkes Bild: Der Ebersberg im Rohzustand. Wo Styropor nicht mit Packpapier abgedeckt ist, wird noch Füllspachtel aufgetragen und eine Felskante für den neuen Einschnitt modelliert.



Rechtes Bild: Aus der „Ferne“ geschaut wird der Volumenzuwachs des Hahnberges besonders deutlich.



Linkes Bild: Durch die Renaturierung der ehemaligen unteren Trasse liegt die obere nun „wieder“ in einem langen Felseinschnitt, was der visuellen Attraktivität der Anlage gewiss zugute kommt.

Rechtes Bild: Zur Erinnerung. Der Ebersberg im Lieferzustand als rechter Eckberg. Nun hat er einige Metamorphosen hinter sich.



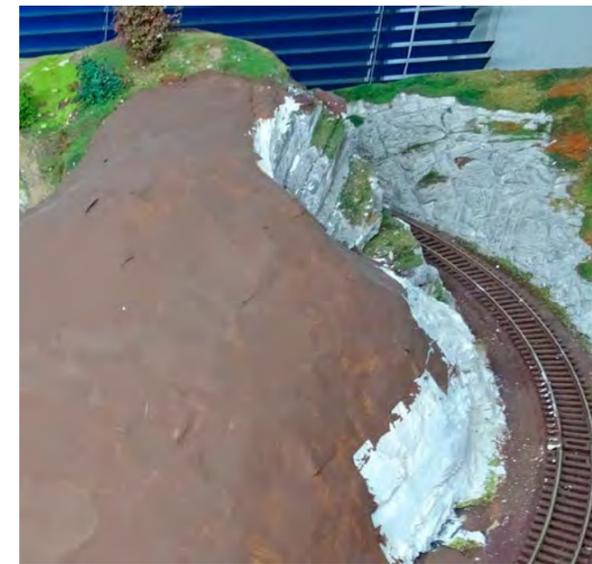
Doch doch, die sind von NOCH NOCH-Fichten noch höher und wirkungsvoller

Die „Nordmantannen“ von NOCH sind in der größten Variante 18,5cm hoch, das wären umgerechnet 16m, weniger als die Hälfte einer durchschnittlichen mittelalten Tanne oder Fichte in der Natur.

Im Allgemeinen ist es so, dass eine Eisenbahn, wenn es nicht gerade eine S- oder Vorortbahn ist, zwischen zwei Stationen irgendeine Landschaft durchquert, je nach Gegend vornehmlich Feld-, Wald- oder Wiesenlandschaft. Für die Modellbahn bietet die Waldlandschaft einen besonderen Vorteil. Sie kann wesentlich besser als die anderen Va-

rianten Entfernungen vortäuschen, die gar nicht vorhanden sind, einfach dadurch, dass sie Teile der Strecke und damit auch des fahrendes Zuges zeitweise dem direkten Blick des Betrachters entzieht. Das ist besonders dort ein probates Mittel, wo auf Grund der gewählten Topographie Berge und Tunnel als Gestaltungselemente entfallen.

Es wird vermutlich an der Tatsache liegen, dass ich meine Jugend im Harz verlebt habe, dass ich ein großer Freund von Nadelwäldern bin, in der Realität, aber auch bei der Modellbahn. Meine eigene Heimanlage weist daher einige hundert Fichten auf, die ihr den Charakter einer Waldgebirgsanlage geben. So weit soll und kann es bei dieser



Nach dem Entfall der rechten Hälfte der inneren Ringstrecke konnte der Einschnitt und das Tunnelportal zugeschüttet werden und der Ebersberg sein Volumen und seine Umfang beträchtlich erhöhen. Als erstes bekommt er, wie wir das schon beim Johannisberg gesehen haben, einen Waldboden aufgestreut, vom dem am Ende nicht allzuviel zu sehen sein wird. Aber da sein muss er.



Zur Erinnerung: So werden die am Hang eh nicht passenden Wurzelplatten abgedreht.



Demonstrationsanlage nicht gehen, aber ich will schon versuchen, einen schwachen Abglanz davon zu erzeugen.

Umfallfichte statt Waldgestaltungstipps

Wie schon in einem früheren Kapitel gesagt, müssen die Bäume zu diesem Zweck so dicht wie möglich gesetzt werden, denn eine lockere Baumgruppe kann den geschilderten Effekt schwerlich erzeugen. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass NOCH im seinem schwergewichtigen 350 Seiten-Katalog mit unzähligen „tollen Basteltipps“ an keiner Stelle Hinweise gibt, wie man den Eindruck eines Waldes hervorruft. Die Beispielbilder zeigen auch eher Baumgruppen. Das verwundert in sofern, als die Firma doch an einem hohen Absatz ihrer Bäume interessiert sein müsste. Da spendiert

Links eine originale 18,5cm hohe „Nordmantanne“ (NOCH Katalogbild), rechts eine gleiche mit einem nach der auf S.27 beschriebenen Methode leicht verlängerten Stamm. Mit solchen Exemplaren ist der Johannisberg, also der linke der beiden Berge, aufgeforstet (s.S.28).

man lieber eine ganze Seite für die von allein umfallende (und sich nach acht Sekunden wieder aufrichtende) Fichte. Sehr eindrucksvoll, mindestens dreimal. „Wie im Original.“

Der Entfernung vorgaukelnde Effekt wird durch zivilisatorische Einstreuungen wie Burgen, Campingplätze oder Kapellen deutlich konterkariert und im schlimmsten Fall zunichte gemacht. Auch ohne sie wird der Wald, der auf so einer kleinen Anlage wie dieser erzeugt werden kann, recht klein ausfallen, deshalb empfiehlt es sich, alle Register zu ziehen, um einen möglichst großen zusammenhängenden Wald zusammen zu bekommen. Ich habe das versucht, das eher bescheidene Ergebnis kann auf den Fotos besichtigt werden.

Fichtenverlängerung Stufe 1 (Wdhlg.)

Um seine segensreiche Wirkung (auf einer Modellbahn-Anlage) zu entfalten, muss ein Wald nicht nur möglichst groß (= ausgedehnt) sein, sondern auch möglichst hoch. Während das Erstere nur durch Hinzu-kauf weiterer Exemplare zu schaffen ist, also ins Geld geht, können

Die Absicht war, die Strassentrasse so in das Gelände einzuformen, dass es so wirkt, als hätte man sie so trassieren müssen, weil die Geländeform es so erforderte. In wie weit das gelungen ist, muss dem Betrachter überlassen werden.



Wie schon früher mal geschrieben halte ich nichts von der praxisfernen Auffassung, die Landschaft müsse vor der Bahntrassierung da sein, sondern verändere diese Prämisse in: die Landschaft soll möglichst so wirken, als sei sie vor der Anlegung der Trassen da gewesen. Und das gilt hier auch für die Straßentrasse.

So, nachdem das in trockenen Tüchern ist, können wir uns erneut – und diesmal gründlich – dem Betrieb zuwenden.

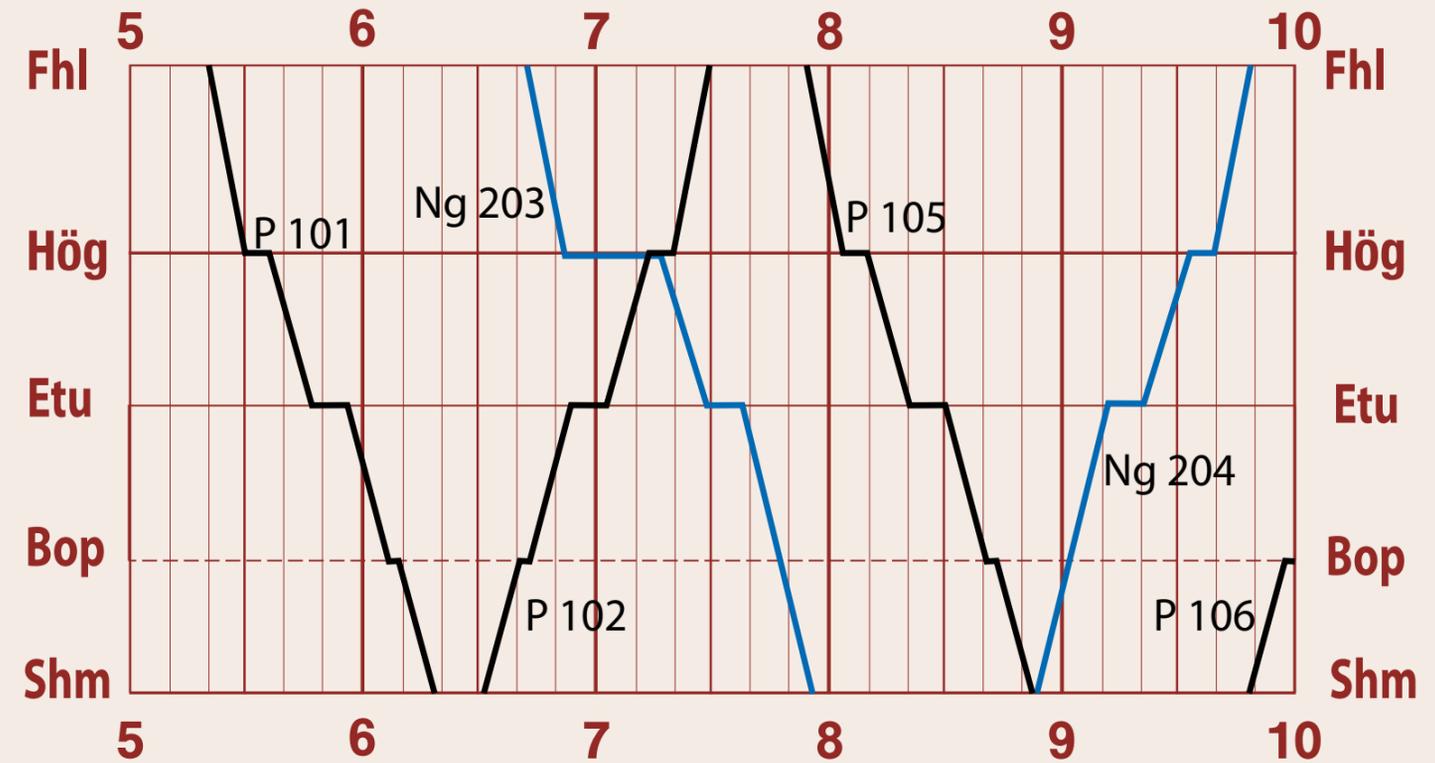
Mit einer vertretbaren Steigung strebt die Bahnhofstraße nun, künstlich verlängert, dem Bahnübergang auf höheren Niveau zu. Durch die Verschwenkung der oberen Trasse in eine S-Kurve ist es möglich geworden, den Johannisstein-Anschnitt dahinter anzuordnen und darunter den auf der Vorseite oben sichtbaren Eingriff in den Fiddleyard herzustellen.



Fiddleyard II im Untergeschoss

Richtiger Eisenbahnbetrieb auf der Winzanlage

Fensterbachtal-Bahn



Ein Bildfahrplan für die Fensterbachtal-Bahn. Die Ziffern in der Kopfzeile stellen die Uhrzeit dar. Die Abkürzungen in der Stationspalte bedeuten: Fhl = Freihöls, Hög = Högling, Etu = Etsdorf-Unterpenading, Bop = Bühl-Oberpenading, Shm = Stauffenheim. Högling ist der interne Fiddleyard, Freihöls der externe. Bühl-Oberpenading ist rein virtuell, Etu kann gegebenenfalls die Funktion dieser Station mit übernehmen.

Eisenbahnzüge verkehren immer nach Fahrplan, das ist sogar Gesetz und gilt auch für Güterzüge. Eine Modellbahn, auch die aller kleinste, braucht ebenfalls einen Fahrplan, wenn aus dem kindlichen Herumgedöse die Emulation eines ordentlichen Eisenbahnbetriebes werden soll. Und so ein Fahrplan ist kein Hexenwerk.

Wer bis hier mitgehalten und meine diversen Umbauvorschläge einigermaßen nachvollzogen hat, besitzt nun eine Anlage, auf der trotz ihrer Kleinheit und trotz ihrer Herkunft als Fertiggelände richtiger Eisenbahnbetrieb möglich ist – „wie im Original“, wie man in Wangen im Allgäu sagen würde. Und damit das auch tatsächlich wie im Original, also wie beim Vorbild ablaufen kann, brau-

chen wir einen Fahrplan, der wird am besten als so genannter graphischer Fahrplan oder Bildfahrplan erstellt und kann zum Beispiel so aussehen, wie auf der Abbildung oben.

So funzt ein Bildfahrplan

Auch wenn man noch nie einen Bildfahrplan angeschaut hat, wird man schnell verstehen, wie er funktioniert. Die senkrechten Linien stellen

den Ablauf der Zeit dar, die Ziffern bedeuten die vollen Stunden, sind aber im einfachen Modellbetrieb eher als symbolisch zu betrachten.

Die waagerechten Linien stellen die Stationen dar, deren Name als Kürzel am Rand angegeben ist. Bei Högling ist diese Linie verstärkt, weil es sich um den internen Fiddleyard mit Kreuzungsmöglichkeit handelt.