

Das Modellbahnmagazin
für die Freunde
der Gartenbahn

voll dampf

www.volldampf.org · info@volldampf.org



Segmente vom Niederrhein
Hammerundermeadowvalley

Runde Sache von Massoth
Der Rundkesselverdampfer

IK-Zug feiert in Bertsdorf Premiere
Reisen Anno 1900





Segmente vom Niederrhein Hammerundermeadowvalley

Die großen Modellbahnausstellungen mit Gartenbahnbeteiligung werden seit je her von den großen Vereinen gestemmt. Die in den achtziger Jahren hierfür konzipierten Modulmaße haben sich bis heute kaum verändert. 60 x 120 Zentimeter Grundfläche bei einer Gleisoberkante von etwa einem Meter ist nicht selten anzu-

treffen. Im Laufe der Jahre wurde die „Norm“ jedoch reichlich aufgeweicht. Heutzutage lassen sich die Anlagen der verschiedenen Vereine vermutlich nicht mehr so einfach kombinieren.

Von den Veranstaltern der großen Messen und Börsen werden die Anlagen jedoch gerne ange-

oben:
Die Anlagen der Niederheimer werden gerne für Ausstellungen gebucht.

unten:
Lange Loks und lange Züge standen bei der Anlagenplanung auf dem Pflichtenheft.

fragt. Einerseits ist so ein relativ großer Bereich der Ausstellung mit geringem Aufwand belegt, andererseits ist die Gartenbahn immer wieder ein besonderer Hingucker für die ganze Familie. Dem entgegen, stehen drei große Probleme. Erstens sind die Anlagen bekannt. Eine Spur-II-Ausstellungsanlage entsteht über Jahre und muss auch Jahre im Einsatz bleiben, damit sich der Aufwand rechnet. Veranstalter hingegen möchten gerne jedes Jahr etwas Neues präsentieren. Hier können die Modellbauer mit begrenzter Neugestaltung entgegenwirken.

Ein zweites Problem ist der Transport. Man kann es drehen und wenden wie man will, eine Gartenbahn geht nicht mehr in einen PKW. Für kleinere Anlagen können Anhänger die Lösung sein, für große ist ein LKW unabdingbar. Die so entstehenden Kosten müssen vom Veranstalter aufgefangen werden. Diesem Umstand konnten





die LGB-Freunde vom Niederrhein mit ihrem amerikanischen Schoolbus entgegenwirken. Die entstehenden Kosten sind auf lange Sicht nicht unbedingt kleiner – ein Fahrzeug möchte instandgehalten werden – der Vorteil entsteht eher bei den entzerrten Ladezeiten. Die Anlage kann unabhängig von Mietzeiten geladen werden und nach der Ausstellung auch mal eine Weile im Transportfahrzeug verweilen.

Dazu gesellt sich nun das dritte und vermutlich größte Problem. Für den Aufbau und die Betreuung der Anlagen benötigt man Personal. Bei Anreise-Entfernungen von 500 Kilometern und mehr sind neben der reinen Ausstellungs- und Auf- bzw.



so einfach umsetzen. Während auf der einen Seite die „Betonköpfe“ am alten System festhielten, entstand auf der anderen

oben:
Buntes Treiben im Bahnhof, in der Schweiz, den USA oder in Sachsen – wer will das schon genau wissen?

links:
Der sechsgleisige Hauptbahnhof bietet viel Abstellfläche.

unten:
Züge mit mehr als fünf Metern Länge finden im Bahnhof Platz.

Seite ein neuer Ansatz. Klappbare Module oder Segmente mit einem festen Anlagenlayout stellen die Lösung für viele Probleme dar. Das Transportvolumen sowie die Aufbauzeiten konnten erheblich verringert werden und die Ausstellungen waren mit weitaus weniger Personal zu bewerkstelligen.

Die Anlage „Wernigersiel“, die wir bereits in der Ausgabe 1/2010 der „volldampf“ vorgestellt hatten, zeigte schnell, dass die Niederrheiner auf dem richtigen Weg waren. Die Klappmodule der 3 x 6 Meter großen Gleisoval-Anlage lassen sich von zwei Personen in



Abbauzeit die Fahrzeiten mit einzurechnen. Was sich auf der Vereinsseite in „verbratenen“ Urlaubstagen auswirkt, ist für den Veranstalter mit zusätzlichen Übernachtungen einzuplanen. Da gestaltet sich die Verhandlung für die Aufwandsentschädigungen schon mal etwas zäh.

Neuer Ansatz

Ein neues Konzept musste her. Bereits vor 15 Jahren entstanden am Niederrhein die ersten Ideen für ein neues Anlagenkonzept. Vereinsstrukturen sind schwierig. Neue Ideen lassen sich nicht





gut einer Stunde gemütlich auf- und in noch kürzerer Zeit wieder abbauen. Dementsprechend entspannt gestalteten sich die Ausstellungen. Man glaubt es kaum, aber „Wernigersiel“ ist seit acht Jahren mit bis zu zehn Auftritten im Jahr im Einsatz.

Eine Nummer größer

Die LGB-Freunde haben ihre anfängliche Idee weitergesponnen. Nachdem sich das Konzept nicht nur bei den Ausstellungen, sondern auch in den Köpfen der Mitglieder durchgesetzt hatte, waren auch die Tage der damaligen Modulanlage gezählt. Probleme mit den Eigentumsrechten am Vorhandenen taten den Rest dazu. Auf Basis der „kleinen“



oben:
Das Aushängeschild der Niederrheiner, der amerikanische Schoolbus.

Gebrüder Braun vom Miniatur Wunderland aus der Hamburger Speicherstadt, sollte auch am Niederrhein gelten. Abgesehen davon, dass man eine Ausstellungsanlage bauen wollte,

die nicht nur mit langen Zügen befahrbar, sondern auch schön sein sollte, stand im Pflichtenheft der Niederrheiner der schnelle Auf- und Abbau mit wenigen Personen, der einfache Transport sowie ein sicherer Betrieb im Vordergrund. Ganz wichtig war letztendlich auch eine kinderfreundliche Höhe.

Konstruktion

Die Anlage besteht aus insgesamt zwölf fahrbaren Segmenten, die untereinander nicht austauschbar sind. Die Langseiten des Anlagenrings bilden sich aus jeweils fünf Klappsegmenten mit einer jeweiligen Fläche von 280 x 170 Zentimetern. Die beiden Anlagenseiten werden an den Kopfenden von je einem 1 x 2 Meter großen Segment verbunden.



Anlage sollte „die neue große“ entstehen.

Schnell erkannten die Modellbauer, dass mit der herkömmlichen Holzkonstruktion kein Preis mehr zu gewinnen war. Fähige Leute wurden an einen Tisch gerufen. Neben den Modellbauern holte man sich Rat beim Schreiner, beim Schlosser und bei einem Elektriker.

„Wenn die Frauen stehen bleiben, dann haben wir es richtig gemacht“. Dieser Spruch der

oben:
Einige der Klappscharniere sind noch offen zu sehen.

rechts:
Betrieb auf dem Zechengelände. Ein unterirdischer Bereich mit zwei Ebenen ist bereits im Bau.





Metallrahmen aus 20 x 20 x 1-Millimeter Schwarzeisenrohren bilden die Grundkonstruktion. Das hört sich erst mal sehr schwer an, ist jedoch letztendlich weitaus leichter als ein vergleichbar stabiler Holzrahmen und

Gleislayout

Die Schienenwege auf der Ausstellungsanlage bilden im Grunde zwei große Ovale. Parallele Strecken, ein sechsgleisiger Bahnhof inklusive kleinem Bw sowie ein Nebenbahnhof mit zwei Haupt-



günstiger als eine Alukonstruktion. Die Tischfläche von insgesamt 51,6 Quadratmetern konnte dank der Rahmen aus kostengünstigem Kistensperrholz hergestellt werden. Ziel war es, dass keines der Segmente das Gewicht von 80 Kilogramm übersteigt, womit sie auch noch von zwei „robusten“ Modellbahnern gehandelt werden können. Die schwersten Bauteile sind die jeweils vier Scharniere, die die einzelnen Flächen eines Klappsegments miteinander verbinden, da diese das gesamte Gewicht auch beim Transport verwindungsfrei tragen müssen.

Um die kinderfreundliche Tischhöhe von etwa 70 Zentimeter zu erreichen, werden die Segmente auf jeweils vier stabilisierten Holzböcken, Marke Baumarkt, abgelegt. Metalllaschen an den Rahmen sind so angeordnet, dass bereits nach dem Zusammenschieben die Gleislage fast stimmig ist. Zwei 8-Millimeter-Bolzen sorgen für die Sicherung gegen seitliches Verschieben.

gleisen, einem Abstellgleis und zwei Industrieanschlüssen zeigt das Layout. Eine separate Straßenbahnstrecke sowie eine Bergstrecke mit kleinem Haltepunkt komplettieren den Plan.

Gleise und Weichen von Train Line bilden die rund 150 Meter Fahrstrecke. Die ursprünglichen Weichenantriebe von Train Line mussten nach einer Kinderspielaktion gegen solche von LGB



oben:
Aus Händler- oder Herstellerspenden wird kein Geheimnis gemacht.

links:
Die Vereinsdamen haben es sich zur Aufgabe gemacht, die Anlage mit noch mehr ansprechenden Details auszustatten.

unten:
Während sich die Reisenden am Kiosk bedienen, machen die Hobos eine stille Pause auf einem alten Wagonkasten.

ausgetauscht werden. Servo-Antriebe mögen nun mal nicht von Hand geschaltet werden.

Ein großes Manko bei Modulanlagen ist, dass die Schienen verbunden werden müssen. Ein „Fehler“, der bei „Wernigersiel“ gemacht wurde, sollte diesmal nicht wieder im Weg stehen. Ausgleichsstücke als Verbindung wurden wegen ihrer Anfälligkeit ebenfalls verworfen. Ein Blick auf die kleinen Spuren zeigte die Lösung. Wo der N- und H0-Bahner Pertinax-Platten unterlötet, verrichten nun „ausgewachsene“ Messingprofile ihren Dienst. Die vorgeborteten und gesenkten Bleche in Schwellengröße wurden unter die Schienen gelötet und an der Anlagenkante verschraubt. Die stabile Metallrahmen-Konstruktion sorgt für den stimmigen









gen Übergang zwischen den Segmenten. Nur selten muss mal etwas nachjustiert werden.

Spannung

Dank der fachmännischen Unterstützung eines Elektrikers, konnte jedes Segment mit einer 240-Volt-Wechselspannungsversorgung ausgerüstet werden. Hierbei war die maximale Anzahl an Steckverbindungen ab einer abgesicherten Steckdose zu beachten. So kann unter jedem Segment die Spannung hergestellt werden, die dort gerade notwendig ist.



Zusätzlich sorgt eine Ringleitung mit sechsmal 1,5-Quadrat für die Verteilung der Digitalspannung und dient als Versorgung für eventuelle Funktionen. Als Verbindungsstecker zwischen den Segmenten wurden 48-polige Centronics-Steckverbinder gewählt, die sich bereits bei der kleineren Vorgängeranlage bewährt hatten.

Eine fest integrierte Massoth Di-MAX-1200 versorgt die Züge mit Digitalspannung. Ein ebenfalls auf eine der Ringleitungen geschalteter 18-Volt-Wechselspannungs-Trafo sorgt für Lichtstrom auf allen Modulen.

Gebäude

Von Beginn an wurden extrem leichte aber stabile Gebäude eingeplant. Durch die Anlagentiefe

rechts:

Bereits vor dem Bau der Anlage entstanden viele detailreiche Szenen und Gebäude, von denen bereits einige in der „volldampf“ vorgestellt wurden.



minimierungsansprüchen der Modellbahner genügen, werden zurzeit gegen solche in Leichtbauweise getauscht. Somit können wieder Raum- beziehungsweise Gewichtsreserven für neue Details geschaffen werden.

Die meisten Selbstbau-Gebäude bestehen aus einem Sperrholz-Kork-Gemisch. Die hohe Stabilität der Gebäude ist unumgänglich für den hängenden Transport auf einer kaum gefederten Schoolbus-Achse.

Nur wenige Gebäude, die für den Freiraum in den zusammengeklappten Modulen zu hoch sind oder genau auf den Klappstellen zum Stehen kommen, müssen für den Transport von der Anlage genommen werden.

von jeweils 170 Zentimeter war auch für größere Gebäude ausreichend Platz vorhanden. Durch eine Stauchung der Gebäude und die Nutzung von Reliefhäusern im Hintergrund blieb zusätzlich Platz für die Geländegestaltung.

Wenige Pola-Gebäude aus dem Bestand, die nicht den Gewichts-

oben:

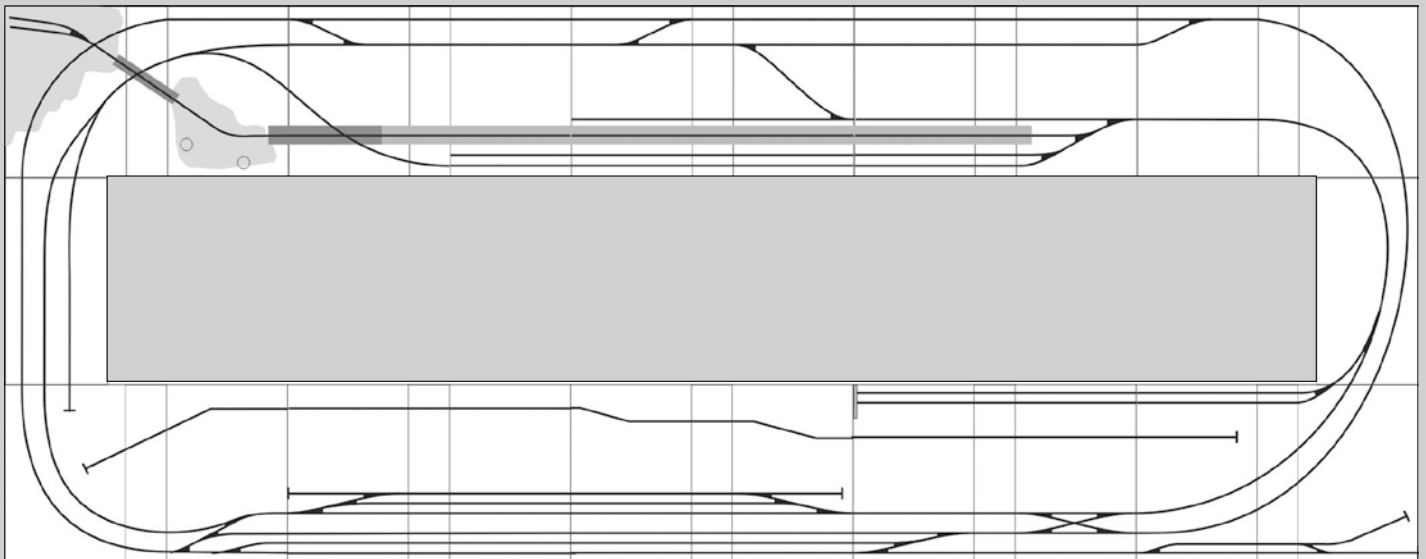
Die Anlage ist noch lange nicht fertig – auch nicht für die Preiserlein.

rechts:

Platz für Neues: Die Tapetenmuster im Abrisshaus stammen aus den frühen Fünfzigern.



Planung und Bau



Anlagenlayout



Rahmenkonstruktion aus 20x20x1-mm-Schwarzeisenprofilen.



Das Kistensperrholz wird aufgenietet.



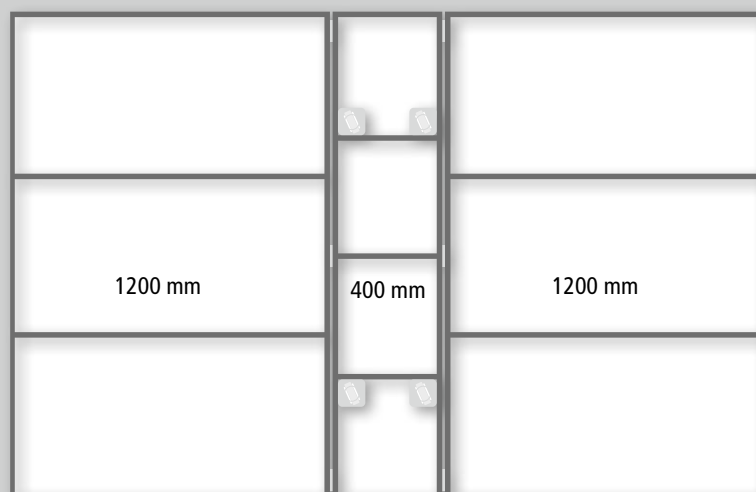
Schienen - aus dem Vollen gesägt.



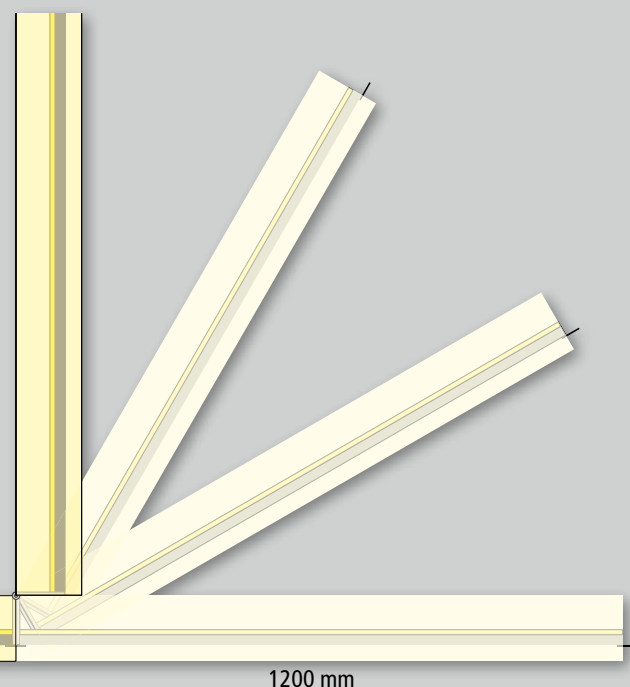
Gleisplanung auf Styroporgrund.



Häuser aus Sperrholz und Kork.



Schematischer Aufbau der Anlagensegmente
Jedes der zehn Seitensegmente verfügt über eine Gesamtfläche von 4,76 Quadratmetern.
Im zusammengeklappten Zustand verbleibt ein liches Maß von etwa 56 Zentimetern.





Landschaft

Eine zentimeterdicke Styroporlage auf der Grundplatte lässt bereits eine ansprechende Landschaftsgestaltung zu und dient gleichzeitig als Schallschutz. Eine Sperrholz-Draht-Konstruktion, die für weitere Stabilität der Segmente sorgt, dient als Träger für Kork-Berge. Reichlich strukturierte Grasflächen, unterbrochen von tausenden Büschen und Bäumen fangen den Blick der Betrachter ein. Hunderte Figuren und Ausstattungsdetails tun das ihrige dazu. Hier kommt der riesige Vorteil des Anlagenkonzepts zum Tragen. Jedes Detail, jeder Baum, jedes Gebäude, welches nicht höher als der Anlagenraum im zusammengeklappten Zustand ist, kann fest montiert werden. Das wirkt sich besonders auf die vielen kleinen Szenen aus, die nicht immer wieder neu gestaltet werden müssen.

Fahrzeuge

Im Ausstellungsbetrieb und bei Fahrtagen im eigenen Clubheim sind die Fahrzeuge der Clubmitglieder sowie Gästefahrzeuge unterwegs. Hier macht der Verein keine Einschränkungen. Jeder darf fahren, was er möchte. So ist

der Eisenbahnkundige oftmals verwundert, wenn neben einem Harz-Fünfkuppler ein amerikanischer Zug den Bahnhof passiert oder die Lok Spreewald des DEV hinter dem Bernina-Express hervorlugt. Das finden die Niederrheiner aber ok, Ziel war ja nicht eine Modellbahn für „Nietenzähler“, sondern eine Spiel- und Ausstellungsanlage für die ganze Familie.

Fahrbetrieb

Der Gleisplan und die Elektronik sind so konzipiert, dass die Anlage unter Umständen von einer oder zwei Personen mit drei bis fünf gleichzeitig fahrenden Zügen betrieben werden kann. Mehr Fahrer bedeutet auch mehr Züge, bei mehr als zehn wird es jedoch knapp im Bahnhof. Gefahren und geschaltet wird mit Massoth-Navigatoren. Es sind jedoch auch schon WLAN-Loks und Echtdampffahrzeuge gesehen worden.

Anlagenname

Da die Anlage vom Stil der Gebäude eher am Niederrhein oder in Sachsen einzuordnen wäre und auf den Gleisen von der RhB über die HSB bis zu Santa Fe alles

oben:
Der Vereinsnachwuchs hat alles im Griff. Zwei „Mann“ halten den Betrieb auf der Anlage der Niederrheiner aufrecht.

zu finden ist, war die Namensfindung ein langwieriger Prozess. Der Spruch eines Lokführers der Fichtelbergbahn, dass die sächsischen Bahnhöfe im Zuge der Globalisierung nun alle „eingeeinglischt“ werden, brachte die Lösung. So heißen die Bahnhöfe nun Hammerundermeadowvalley von Hammerunterwiesental und Knockdown nach dem Bahnhof Niederschlag.

Weitere Pläne

Mit etwas Stolz stellen die Niederrheiner fest, dass ihre Pläne aufgegangen sind. Bei Ausstellungen ist man gerngesehener Gast, da die Anlage in kurzer Zeit, stressfrei auf- bzw. abgebaut ist. Der Spaß am Spiel bleibt erhalten, weil man keine „Spezialisten“ für den Betrieb benötigt und der Rücken dankt es den Mitgliedern allemal. Die Anlage behält ihr Flair für lange Zeit, da es keine Transportschäden mehr gibt. Die Möglichkeit der Anlagengestaltung ist fast uneingeschränkt und hat noch lange nicht ihr Ende erreicht. Aktuell entsteht eine neue Stadt und ein weiterer Gebirgszug ist in der Planung. Zusätzlich sollen einige Automatik-Funktionen die Zuschauer erfreuen.

Da die Modellbahner wie von einigen Unkenrufern bemängelt, keine neue Norm schaffen wollten, sondern nur im eigenen Interesse handelten, wird auch die nächste Anlage wieder etwas anders sein. Wer die LGB-Freunde kennt, der weiß, dass eine fertige Anlage kein Grund ist, sich auszuruhen. Parallel ist die nächste Großanlage bereits in der Planung, Hierbei soll sich alles um das große Thema Amerika drehen. Natürlich haben sie bestimmt auch kein Problem damit, die Strecke auch mit dem blauen Arosa-Express zu befahren... wir werden es sehen. (pb)

