

Aus zwei mach eins

Eigentlich...

...liebe Leser und natürlich auch höchst geschätzte Leserinnen, eigentlich hätten Sie diese Anlage(n) schon längst auf einer Ausstellung sehen sollen. Wenn denn nicht nach Fertigstellung einer der beiden Teile seinen Heimatstandort um rund 400 km vom anderen Teil entfernt aufgeschlagen hätte. Das kommt davon, wenn einer der Eigner sein Traumhaus findet und umzieht. Sie, liebe Modellbahnfreunde und Modellbahnfreundinnen, haben darunter zu leiden.

Aber, versprochen, aufgehoben ist nicht aufgeschoben. Kehren wir jedoch zunächst an den Anfang zurück, zu dem Moment, als die Anlagen geplant wurden, und ein Stück davor.

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit werde ich übrigens im weiteren Text auf genderkorrekte Schreibweise verzichten und hoffe inständig, dass sich keine der verehrten Leserinnen dadurch diskriminiert fühlen wird.

Nicht zuletzt dank Bernd Lenz' unternehmerischen Muts und Weitblicks ist die Spur 0 seit gut 10 Jahren wieder belebt, und wie! Es sind viele Neu-Nutzer dazugekommen, weil das Angebot an Fahrzeugen inzwischen vielfältig und vor allem auch bezahlbar ist.

Zu den Investitionen, die ein Hersteller machen muss, zählt natürlich auch die Bewerbung seiner Produkte, dazu müssen diese unter anderem gut und in entsprechendem Ambiente fotografiert werden. In den Lenz 0 Anfangszeiten diente für die so genannten „Schönbilder“ ein Diorama von 50 x 100 cm - gefertigt aus einem Segmentbausatz von IMT. Dieser wurde mit einer Styrodurplatte aufgefüllt, diagonal eine Trasse verlegt, Gleis drauf, Schotter drauf, etwas Landschaft, ein oder zwei „Wanderbäume“ - fertig.

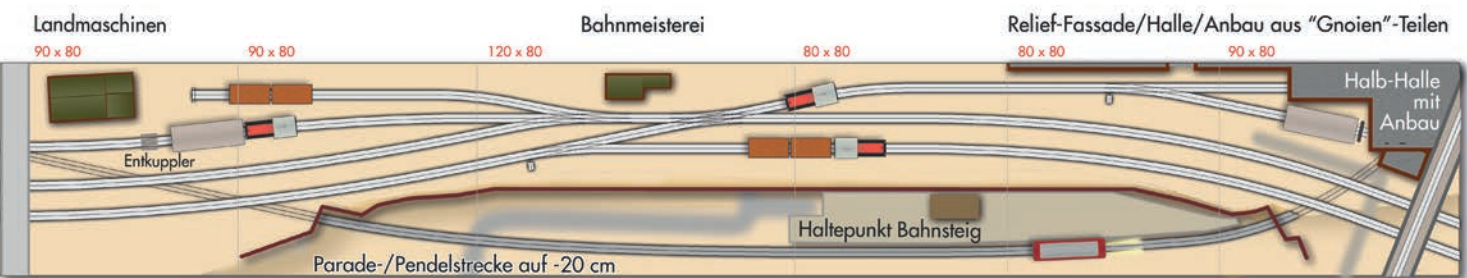
Vor zwei austauschbaren JoWi Hintergründen entstanden so die ersten Schönbilder, zum Beispiel die der Köf. Und so entstand auch mein Kontakt mit

IMT, in persona Jürgen Lenzen und Axel Frowein. Schon bald zeigte sich, dass dieses Diorama zu kurz war für das stetig wachsende Lenz Programm und die Notwendigkeit, auch mal längere Einheiten abzulichten. Also wurde es zunächst um ein 140 cm langes Segment erweitert und kurz darauf noch einmal um ein 50 cm langes Stück mit Tunneleinfahrt ergänzt. Diese Fotoanlage tat bis Ende 2013 ihren Dienst. Aber irgendwann findet man einfach kein neues Motiv mehr, auch, wenn man die Hintergründe austauschbar hat. Also, es musste wieder eine neue Fotoanlage her...

Planungssache

Inzwischen hatte IMT das Geschäftsfeld erweitert und bediente als Händler auch die wachsende Spur 0 Nachfrage. Um die Spur 0 Modelle der verschiedenen Hersteller ebenso wie zahlreiche Eigenentwicklungen im Zubehörbereich passend präsentieren zu können, wollte Axel Frowein, inzwischen Nachfolger von Jürgen Lenzen als Eigner von IMT, eine Schauanlage.

Flexibel sollte sie sein für die verschiedenen Ausstellungsvarianten und Platzverhältnisse auf Modellbahnmessen sowie auf Ausstellungen von Vereinen etc. Und erweiterbar musste sie auch sein, neue Eigenkreationen im



Bereich Bauten und weitere Segmente waren ja bereits geplant.

IMT ist ein Unternehmen unter dem Dach der Modellbahnwerkstatt Wuppertal, zu der auch te-miniatur gehört. Mittlerweile verfügt man dort auch über einen Laser, erste eigene Modelle sind bereits im Programm.

Anschluss gesucht

Meine vorhin beschriebene, inzwischen 290 cm lange Fotoanlage hatte sich derweil (es gab ja immer mehr und neue Modelle von Lenz) wieder als zu klein erwiesen. Auch sollte neues Gleismaterial wie Dreiwegweiche und Kreuzungsweiche auf den Fotos gezeigt werden. Deshalb plante ich gerade zu dieser Zeit eine neue, große Fotoanlage, für die natürlich auch wieder die praktischen IMT-Segmente vorgesehen waren.

So kamen Axel Forwein und ich auf die Idee, die beiden Schauanlagen so zu planen, dass nicht nur die einzelne, sondern auch die miteinander verbundene Aufstellung möglich ist.

Wir dachten da zum Beispiel an die damals noch stattfindenden Modellbahntage der FdE Burscheid im Industriemuseum Sensenhammer in Leverkusen - eine tolle Veranstaltung in der fantastischen Umgebung einer der letzten ehemaligen industriellen Sensen-

Die Pläne der beiden Anlagen. Das Verbindungsstück ist technisch nicht notwendig, schließlich liegen die Gleisenden Segmentköpfe dank der Schablone absolut passgenau. Weil aber die gestalterischen Handschriften und die Themen unterschiedlich sind, haben wir uns dieses Zwischenstück ausgedacht, das selbstverständlich nicht ein Holzkasten ist, sondern ein auch gestalterisch verbindendes Element.

fabriken, wo sich viele renommierte Modellbauer wie z.B. Loek Bronkhorst, Jacques Damen oder Patrice Hamm und andere mit ihren Anlagen oder Schaustücken zusammenfanden.

Die Idee miteinander verbindbarer Einzelanlagen ist deshalb so einfach zu

realisieren, weil IMT normierte Modulkopfstücke und die entsprechende Gleisverlegeschablone liefert. So passt ein Segment auch dann 100%ig an ein anderes, wenn beide unabhängig voneinander gebaut werden. Das Prinzip modularer Modellbahnanlagen ist ja



Blick zurück: diese Garage ist ein Kartonmodell auf dem alten Fotosegment. Die Wände wurden mit verdünntem und gefärbtem Schnellspachtel verputzt. Das Dach besteht aus einzelnen Holzlatten, die Türangeln aus je einem Stück Isolierung und Oberleitungsdraht.



nicht neu und dem Leser zum Beispiel von Fremo und anderen Modulanlagen bekannt.

Der größtenteils schon fertige Plan von Vogelsang, wie ich meine Anlage taufte, musste dazu nur an einem Ende geringfügig verändert werden, damit die Gleise an den genormten Übergang passten. Abgesprochen und aneinander angeglichen werden mussten auch die Höhen, weil Vogelsang zwei Ebenen hat, die Anlage Paulstraße aber nur eine.

Die untere Ebene von Vogelsang endet zunächst auch hier und ermöglicht (mit ABC-Bausteinen) Pendelverkehr. An der Anlage Paulstraße ist diese Ebene nicht vorhanden, allerdings wäre eine Weiterführung der Paradestrecke auf einer separaten Trasse durchaus denkbar und möglich.

Kopfsache

Die Standardbreite der Modul-/Segmentköpfe ist übrigens 60 cm, das liegt an den möglichen Breiten, die bei IMT maschinell mit den entsprechenden passgenauen Bohrungen versehen werden können. Benötigt man nun, wie in diesem Falle, breitere Kopfteile, richten sich die Bohrungen für Passhülsen und Schrauben an einer Seite aus, die mehr benötigten Zentimeter werden also nur an einer Seite zugegeben.

Die Höhe der Köpfe beträgt standardmäßig 110 mm, aber auch hier sind individuelle Ausführungen mit anderen Höhen möglich.

Die Bemaßung der Kopfteile erforderte größte Genauigkeit, damit Passhülsen, Verbinderschrauben und schließlich Gleisanschlüsse absolut perfekt passen. Das Vogelsang-Kopfteil ist wegen der zwei Ebenen natürlich höher als der Standard von 110 mm. Das Gegenstück zu Vogelsang passte Axel Frowein daher vor Ort an.

Der Leser fragt sich nun, warum wir diesen Aufwand betrieben haben, wenn doch ein Zwischenstück geplant ist. Nun, auch dieses Zwischenstück

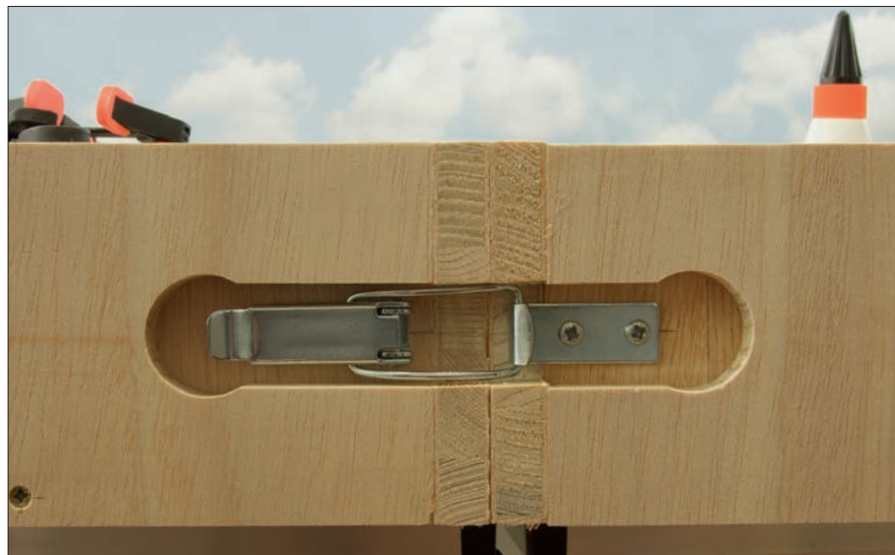
benötigt ja an jedem Ende das passende Gegenstück zum Segmentkopf der jeweiligen Anlage - darum ist auch bei diesem Zwischenstück, das ja nichts anderes als ein weiteres Segment darstellt, eine exakte Deckungsgleichheit vonnöten. Eigentlich logisch, oder? Der Bau der Segmente übrigens geht recht

einfach vonstatten. Ein 90° Winkel, oder, noch besser, Winkelzwingen bzw. Eckenspanner sind zwar nicht unbedingt nötig, erleichtern aber die exakte Ausrichtung, besonders, wenn man alleine baut.

Höchste Präzision ist bei den Segmentverbindungen gefragt, hier gibt es



Oben: Die Schotterverladestation, ein kompletter Eigenbau, gibt der IMT-Anlage den Namen. **Unten:** Der Zusammenbau der Segmente ist einfach, erfordert allerdings präzises Arbeiten. Das gilt besonders für die praktischen, bündig im Holz versenkten Verschlüsse, mit denen sich die Segmente bombenfest und betriebssicher untereinander verbinden lassen. Hier hilft die als Zubehör erhältliche Bohrschablone, die exakte Positionierung zu bestimmen.





Das Bild kommt Ihnen bekannt vor? Prima, dann haben Sie das MIBA Spezial 109 gelesen. Hier sieht man fast die komplette Vogelsang-Anlage vor dem JOWI-Hintergrund. Für gleichmäßige Ausleuchtung sorgen neun Spezial-Tageslichtleuchten à jeweils 125 Watt, die der Lichtausbeute jeweils einer 600 Watt Glühbirne entsprechen - insgesamt also 5.400 Watt Licht, aber nur 1.125 Watt Verbrauch und keine „Heizung“.

nur wenig Toleranz, wenn die Federverschlüsse von Jürgen Lenzen (erhältlich bei IMT oder direkt bei MSL-Lenzen) später präzise und sicher schließen sollen.

Gleisplan Vogelsang

Die Maße von Vogelsang richteten sich nach dem zum Bauzeitpunkt verfügbaren Raum: 550 cm Länge bei einer Tiefe von 80 cm. Die Segmentaufteilung erfolgte nach Lage der Weichen: eine Trennung derselben wollte ich unbedingt vermeiden.

Eine Vorgabe war, dass die zum damaligen Zeitpunkt verfügbaren Lenz 0 Gleise wie Weiche, Dreiwegweiche, DKW ebenso gezeigt und verwendet werden sollten wie die Möglichkeiten des Flexgleises: auf Vogelsang befindet sich kein einziges „Standardgleis“.

Der Plan ermöglicht auf der unteren Ebene Pendelverkehr und bietet viele

Fotomotive am Haltepunkt, am Bahnübergang an den beiden völlig verschiedenen Tunnelportalen, vor dem Signal und an der Strecke.

Auf der oberen Ebene - die sich auf Höhe der Anlage Paulstraße befindet - sind längere Zuggarnituren auf der doppelgleisigen Strecke einsetzbar, aber auch zahlreiche Motive in und an den beiden Industrieanschlüssen, an der Bahnmeisterei oder an der Brücke am rechten Anlagenende.

Die Straßenbrücke am linken Ende von Vogelsang dient nur dem optischen Abschluß bei Fotoaufnahmen. Die Pfeiler sind zwar eingelassen in die Landschaft, können aber leicht demontiert werden. Die obersten Pfeilerteile und die Brücke selbst sind nur lose aufgelegt und rasch entfernt.

Auch hier noch ein Tip: der Hintergrund beginnt nicht unmittelbar an der Anlage, sondern rund 30 cm vorher (links davon), während er an der rech-

ten Seite im leichten Bogen bis hinter das Kopfende reicht (siehe auch blauer Kasten nächste Seite). So habe ich beim Fotografieren etwas mehr Spielraum und ende nicht „in der Wand“, siehe Panorama Paulstraße nächste Seite.

Gleisplan Paulstraße

Für die IMT-Schauanlage gelten andere konzeptionelle Vorgaben als für Vogelsang, denn hier muss die funktionsfähige Schotterverladung demonstriert werden und auf Messen natürlich auch automatischer Betrieb möglich sein.

Auf der relativ geringen Anlagenlänge von zweimal 120 cm schafft man mit einer Dreiwegweiche und einer einfachen Weiche trotzdem zahlreiche Rangiermöglichkeiten. Für eine schön geschwungene Paradestrecke bleibt da natürlich kein Platz.

Je nach verfügbarer Ausstellungsfläche schließt sich an die Paulstraße noch ein 90° Bogenmodul aus Fertigteilen an (z.B. MOBAdul Rapid), an dessen Ende auf weiteren Segmenten Gleiswechsel und Pendelbetrieb möglich sind.

Inzwischen gibt es schon ein weiteres Segment, welches sich rechts anschließt und neben einem Stellwerk (Busch) eine Halbr reliefzeile mit Wilamo-Häusern zeigt.

Gestaltung

Auch für mich war der gestalterische Umgang mit der Spur 0 bei der ersten Anlage noch Neuland, auf dem ich mich orientieren musste. Wo man bei 1:87 kaschieren kann, muss man eine Nummer größer schon erheblich detaillierter vorgehen, man sieht einfach mehr. War der Zubehörmarkt zu Beginn noch recht überschaubar, so haben inzwischen fast alle namhaften und eine Vielzahl kleiner Hersteller Produkte für diese Spur im Programm.

So sieht der Blick von der rechten Anlagenkante von Vogelsang durch die Brücke aus. Sau Erna wundert sich, wie das Ferkel aus dem Wagen kam und was es zwischen den Gleisen zu finden glaubt. Futter, vermutlich. Im Hintergrund rechts die verschiedenen Reliefgebäude, die aus dem Güterschuppen „Gnoien“ entstanden. Das Hintergrundrelief ist übrigens in zwei Teilen so gebaut, dass es einfach an- und abgesteckt werden kann.





Erleichtert wurde das für die Hersteller auch durch den Einsatz von Laser-cut: hier fallen die teuren Formen weg, Vor- und Produktionskosten sind so, dass man auch kleine Auflagen, ja, sogar Einzelstücke bezahlbar fertigen kann. Die Qualität kann sich inzwischen durchaus mit herkömmlichen Materialien messen - verschönernde Handarbeit ist ohnehin angesagt.

Bauwerke Paulstraße

Die Schotterverladung ist kompletter Eigenbau aus Karton und Holz. Die Förderbänder sind funktionsfähig. Die beladenen Talbotwagen können auf dem vorderen Gleis wieder entladen werden (im Panoramafoto unterhalb des LKW).

Die anderen Gebäude stammen aus dem Programm von Wilamo und zeigen, dass gelasertes Karton auch im Maßstab 1:45 durchaus achtbare Ergebnisse bringen kann. Bemerkenswert dabei vor allem der Preis, der das Budget des Modellbahners nicht über Gebühr belastet.

Die Modelle am rechten Anlagenrand sind inzwischen in weiteren Varianten erhältlich, auch in dreigeschossiger Ausführung. Mit ein wenig Farbe, Dachvariationen und verschiedenen Tor-/Tür-Versionen lassen sich abwechslungsreiche Reliefbauten zusammenstellen.

Das Stellwerk stammt von Busch und ist eine Kombination aus Kunststoff und Echtholz. Gebaut und gealtert wurde dieses Modell von Bruno Kaiser.

Bauwerke Vogelsang

Hier wurde gemischt: der Güterschuppen am rechten Anlagenrand ist entstanden aus dem Bausatz „Gnoien“ von Lenz O. Der Kartonbausatz wurde komplett modifiziert, aus einem Teil entstand ein nur wenige Zentimeter tiefes Relief mit Tor und Rampe. Das mittig geteilte Modell erhielt ein Rolltor und eine Inneneinrichtung in Form eines

Fotos. Schräg anschließend in der Flucht der Brücke schließlich noch ein kleiner Anbau. Allen Teilen spendierte ich ein Teerpappedach, das ich gerne aus Malerkrepp nachbilde, dem ich mit Acryl die schwarzgraue Grundfarbe verpasse und mit Pulverfarben Alterungsspuren und Bemosung.

Die nach der kurzen Mauer anschließenden Reliefs einer Sheddachhalle sind einzelne Elemente aus dem Programm von „Müllers Behandlung“, die ich nach farblicher Behandlung und Bedachung mit Laubsammlern und Fallrohren versah. Verschiedene Beleuchtungseindrücke in den Hallentei-



Oben: Bei den Spur 0 Tagen 2016 in Gießen zieht eine nagelneue BR 24 von Lenz auf der Anlage Paulstraße das Produktionsmuster des Pwghs 54 vorbei am Busch-Stellwerk.

Unten: Die Szenerie an der rechten (Hack-)Brücke in Vogelsang. Gut erkennbar der schräge Anbau und das Teerpappedach der Halle. Der Prellbock ist auch eine Eigenbastelei: Schienenprofile aus der Restekiste und zwei Holzbretter, etwas Farbe und Alterungsspuren.





Das Bild kommt Ihnen nicht bekannt vor? Dann haben Sie die Anlage „Schotterverladung Paulstraße“ noch nicht gesehen, was Sie bei Gelegenheit nachholen sollten, z.B. am 5. und 6.11. auf den Wuppertaler Modellbahntagen. Gut erkennbar, dass der Hintergrund besser links und rechts übergestanden hätte (siehe Text Seite 9) - ist der Hintergrund exakt so breit wie das Segment, landet der Fotograf in der Wand.

len erziele ich durch Hinterkleben der Fenster mit farbigen Folien oder Pergament.

Die beiden anderen Bauten sind die Bahnmeisterei und die Kohlehandlung von Müllers Bruchbuden. Hier wurde allerdings einige Zeit in die farbliche Behandlung investiert. Eine Kamera ist eben gnadenlos unbestechlich. Das Wartehäuschen auf dem selbst gebauten Bahnsteig ist ein Echtholz-Laser-cutmodell von MobaArt, zu beziehen über te-miniatur.

Die Pfeiler der rechten Brücke (Hack Brücken Bleckträgerbrücke 36 cm) entstanden ebenfalls im Eigenbau.

Umzug

Der Umzug war ungeplant, jedenfalls zum Zeitpunkt der Idee, beide Anlagen gemeinsam auszustellen und während des Vogelsang-Baus. Aber etwa ein Jahr später gab es plötzlich ein Wohn-

objekt, dem wir (Frau Schatz, Hund und ich) nicht widerstehen konnten: mit viel Grün und Gegend drumrum und mit viel Platz für Foto und Modellbahn untendrunter. Leider, wie eingangs erwähnt, gut 400 km weiter südlich in der Gegend, in der die Ureinwohner mit (durchaus berechtigtem) Stolz verkünden: Spätzle, Porsche, Benz - mir Schwoba henn's.

Da war ich nun plötzlich ein „Reischmecker“. Ein Imi, wie man in meiner Heimatstadt zu sagen pflegte. Aber, nichts gegen die Schwaben: ein wirklich sehr freundliches Völkchen, das auch Reischmeckte gerne aufnimmt, sofern sie sich dem schwäbischen Leben nicht entziehen oder gar entgegenstellen.

Nun gut, die Sprache... wo halten heben heißt und laufen springen, da ist dem Missverständnis Tür und Tor geöffnet. Was mich dann gelegentlich dazu bringt, ein kölsches Pendant zu

verwenden um die Verwirrung komplett zu machen. Das berühmte lachende und weinende Auge also begleitete den Umzug.

Gut, dass die Fotoanlage in Segmenten gebaut und an Transportmöglichkeit gedacht war. Ich wollte es kaum glauben, aber tatsächlich kamen alle Anlagenteile nahezu unbeschädigt aus dem Bauch des LKW wieder zum Vorschein. Ein paar Ausbesserungsarbeiten nach dem Zusammenbau und Vogelsang war wieder bereit für die unbestechliche Kamera.

So bleibt Ihnen, lieber Leser und geschätzte Leserin, der gemeinsame Anblick von Vogelsang und Paulstraße zunächst noch versagt. Aber auch diese Fotoanlage hat irgendwann ausgedient. Dann wird Vogelsang zusammen mit der Paulstraße auf Reisen gehen. Ich wünsche jetzt schon viel Vergnügen beim Betrachten der beiden Anlagen.

Text/Fotos: hjw

Aus über 20 verschiedenen drei- oder vier-geschossigen Relieffhäusern von Wilamo lassen sich immer wieder andere Gebäudevarianten herstellen. Macht man sich noch die Mühe, einzelne Fenster zu beleuchten, andere mit Vorhängen zu versehen oder auch zu öffnen, ist die Illusion einer Vorstadtstraße fast perfekt.



Der rote Brummer am Haltepunkt Vogelsang. Zu dieser frühen Stunde ist wohl noch niemand an Bord. Die Anlage hat Ihren Namen übrigens vom Lenzschen Firmensitz: Vogelsang 14. Di ebeiden Arbeiter links sind Figuren des französischen Anbieters MK 35, erhältlich bei Vampi-sol. Die Figuren kommen als Bausätze und müssen bemalt werden.

