

(Füllseite)



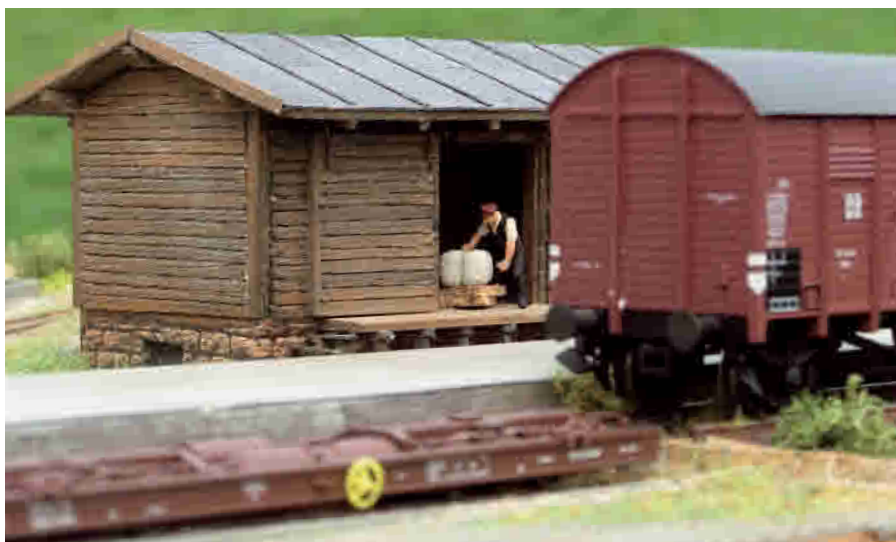
Dank ihrer geringen Größe lässt sich die Anlage gut im Stück fotografieren. Links der Bahnhof mit Empfangsgebäude, Güterschuppen, Diesellokstation und Rollwagengrube. Von hier aus schlängelt sich die Strecke auf S-förmigem Kurs abwärts und verschwindet unterhalb des Wäldchens im Tunnel. Alle Gebäude und Bäume sind Eigenbauten.



## IX. EJ-Modellbau-Wettbewerb

# Kleiner Sehnsuchtsstiller

Wie viele Modellbahner hat auch MARTIN DUNKL lange auf sein eigenes Modellbahnzimmer warten müssen. Um die Ungeduld bis zum inzwischen erfolgten Bau eines eigenen Hauses zu stillen, hat er in einer ungenutzten Wohnungsecke eine extrakompakte Kompaktanlage gebaut.



Die Maße der Anlage waren von zwei Voraussetzungen bestimmt: der Größe der Nische, in der sie stehen sollte, sowie dem Wunsch, sie auch im Renault Espace transportieren zu können. Das Ergebnis waren 130 cm Breite und 105 cm Tiefe – mehr ging nicht.

Doch würde auf solch kleiner Fläche überhaupt ein glaubwürdiger Modellbahnbetrieb möglich sein? Müsste ich mich am Ende auf ein Diorama beschränken? Kleinere Maßstäbe als 1:87 interessieren mich nicht, weil ich sämtliche Gebäude und Ausstattungsteile im

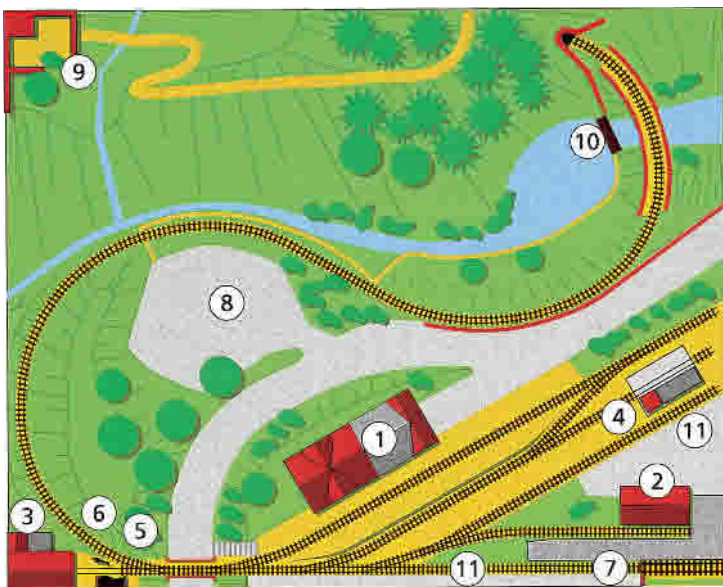
Hauptmotiv beim Güterverkehr ist die Verladung von Normalspurwagen auf Rollwagen. Der Güterschuppen dahinter dient dem Stückgutverkehr auf der Schmalspurbahn.



Der Museums-Dampfzug im Bahnhof Mauterndorf. Das Empfangsgebäude ist seinem Vorbild exakt nachgebaut. Angesichts des stark gegliederten und unterschiedlich geneigten Dachs sicher keine einfache Bastelei!



Auch dieser Viadukt ist nicht von der Stange. Er besteht aus einem Holzkern mit Kartonaufgabe und einer Schicht Gips, in die die Mauersteine graviert wurden. Hinter dem Tunnelportal liegt zwei Wendelschleifen tiefer der Schattenbahnhof.



Großes Bild: Der hintere Anlagenteil aus der Vogelperspektive. Wegen der schmalen Spur fällt der enge Kurvenradius überhaupt nicht ins Gewicht.

Links oben: Die Bekohlungsanlagen sind für den Museumsbetrieb wieder hergerichtet worden. Ein Förderband ersetzt den Kran.

Oben: Mit seinem Geländewagen hat der Förster auf dem steinigem Waldweg keine Probleme. Auch die Fichten sind selbst gebaut.

Der Plan dieser nur 130 x 105 cm messenden Anlage:

- |                     |               |
|---------------------|---------------|
| 1) Empfangsgebäude  | 8) Parkplatz  |
| 2) Güterschuppen    | 9) Burgruine  |
| 3) Lokschuppen      | 10) Stauwehr  |
| 4) Dieseltankstelle | 11) Ladegleis |
| 5) Kohlebansen      |               |
| 6) Wasserkran       |               |
| 7) Rollwagengrube   |               |

Selbstbau fertige und Wert auf einen hohen Detaillierungsgrad lege.

Besuche bei unseren österreichischen Schmalspurbahnen brachten mich auf die Idee, es einmal mit H0e zu versuchen. Schon die ersten maßstäblichen Planskizzen zeigten, dass auf 1,5 m<sup>2</sup> Anlagenfläche ausreichend große Kreisradien möglich sind – und somit die Wendel zu einem Schattenbahnhof. Da mich die Beschäftigung mit dem Thema Schmalspurbahn auch zum Rollwagenbetrieb geführt hatte, stand das Anlagenthema bald fest: ein Schmalspur-Endbahnhof mit Rollwagenübergabe zur Normalspur.

Obwohl ich das Gebäude des Bahnhofs Mauterndorf an der Taurachbahn originalgetreu nachgebildet habe, ist die Anlage Fantasie. Ich kann mir ihr Vorbild überall in Österreich vorstellen.

Die Anlage umfasst drei Bereiche: Hinter dem Bahnhof verläuft eine Landstraße, welche die Bahnhofsausfahrt unter einer Brücke quert und in eine imaginäre Kleinstadt führt. Ein großzügiger Park&Ride-Parkplatz erleichtert motorisierten Preiserleins das Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr. Die mittlere Zone bildet ein enges Tal, das sich die Eisenbahnstrecke mit einem rauschenden Gebirgsbächlein teilen muss. Durch das Gefälle des Tales verschwindet der Bahndamm bald hinter einer Böschungsmauer, so dass die Nähe von Bahnhof und Strecke kaschiert wird. Das Bächlein wird von einem Wehr gestaut. Den hinteren Abschluss bildet ein steiler Berg, der von einer Burgruine gekrönt ist.

Bevor der erste Zug den Bahnhof verlassen sollte, verging ein Jahr, in dem ich fast jedes Wochenende und viele Ferientage mit dem Bau zugebracht habe. Ein weiteres Jahr beanspruchte die Gestaltung mit selbst gebauten Bauwerken und Bepflanzungen.

## Präzision vom Fachmann

Der von einem Schreiner gefertigte Rahmen aus 16 mm starken Tischlerplatten hat eine Höhe von 34 cm und ist unten mit drei 10 cm hohen Spanten zusätzlich versteift. Auf ihnen sind die Bretchen für den als Fiddle-Yard ausgeführten Schattenbahnhof montiert. Diese und die Wendeltrasse habe ich aus 8 mm starkem Pappelsperholz gesägt. Getragen wird die Anlage von vier Eckpfosten, die mittels großer Flügelschrauben fixiert sind und sich für Transporte leicht abmontieren lassen. Um Triebfahrzeuge im Fiddle-Yard umsetzen zu können, enden die vier Abstellgleise in einer von Hand betriebenen Schiebephöhne. Die Landschaft oberhalb der Rahmenkante ist aus 3 cm starken Styrodurplatten gebaut. Sie lassen sich leicht schnitzen und bieten später den Baumstämmen festen Halt: Man muss sie einfach nur hineinstecken.

Wenig zu berichten gibt es über die Elektrizität. Da ich in dieser Beziehung extrem unbegabt bin, werden die Weichen im sichtbaren Bereich von Hand gestellt. Im Schattenbahnhof sind sie motorisiert. Alle Drahtlei-

tungen werden in dünnen Kanälen aus dem Elektrohandel geführt. Ein selbst gebautes Gleisbildstellwerk sollte eigentlich mittels farbiger Birnchen freie oder belegte Blöcke melden, woran ich aber gescheitert bin. So schalte ich die Blockstrecken zwar mit eleganten Wippschalterchen, die Lämpchen bleiben aber funktionslos. Signale gibt es nicht, da die meisten Schmalspurstrecken hierzulande eh ohne auskommen.

Der Bahnhof verfügt über zwei Bahnsteig- und drei Gütergleise. Gleis 1 ist ein kurzer Stummel zum Umsetzen von Loks. Am Ende von Gleis 2 befindet sich eine Dieseltankstelle, die aus einem alten Tankwaggon entstanden ist. Gleis 3 dient als Abstell- und Lade-gleis, Gleis 4 bedient den Güterschuppen mit Rampe. Gleis 5 führt zur Rollwagengrube und dient ebenfalls als Ladegleis. In der rechten Anlagenecke deutet ein gerade noch für einen vierachsigen Güterwagen ausreichendes Normalspurgleis diesen Teil des Bahnhofs an.

Am linken Bahnhofskopf, dort, wo hinter der Straßenunterführung das Streckengleis abzweigt, befindet sich ein einständiger Lokschuppen mit Kohlebansen. Er ist innen mit einem nachgebildeten Rauchabzug und einer eingerichteten Werkstätte ausgestattet.

## Übers Viadukt ins Dunkel

Nun ist es aber an der Zeit, einen der uralten Zweiachser-Wagen zu besteigen und eine Streckenfahrt zu unternehmen! Die kleine Dampflok hat zuvor noch Wasser gefasst und dampft und zischt unternehmungslustig. Ein kurzer Pfiff und unser Zug rumpelt über die Straßenunterführung. Eine Geschwindigkeitstafel verbietet große Beschleunigung, denn der folgende Geländeeinschnitt führt über eine enge Flexgleiskurve, in der zwei Gleisstücke ausgerechnet in der stärksten Krümmung aufeinander stoßen, was die Garnitur ordentlich durchrüttelt.

Ein tosender Wasserfall speist den Bach zur Linken und lenkt von diesem Konstruktionsmangel ab. Dagegen macht ein unbeschränkter Fußgängerübergang mit seinem fein und sauber gelöteten Sicherheitsgeländer eine gute Figur. Ganz zufällig fällt der Blick auf die Fernsprechstelle mit ihrer aus einem winzigen Stück Styrodur halbrund gefeilten und geschmigelten Lichtkuppel.

Vorbei an zwei Bachweiden der Gattung Drahtus beflocktus fährt der Zug über das massive Steinviadukt, hinter dem ein dunkles Tunnelportal auf ihn wartet. Entlang der filigranen Telegrafenerleitung, die sich silbern lackiert vor dem blauen Himmel abzeichnet, setzt er seine Reise in die Finsternis des Schattenbahnhofs fort. Die Telegrafenermasten wurden aus hölzernen Schaschlikstäbchen gefertigt, deren Isolatoren aus winzigen Stummeln von Litzenschlauch bestehen. Die Isolatorenträger sind aus feinem Draht gelötet.

Kurz noch ein Blick auf Natur und Architektur: Sämtliche Gebäude sind aus Karton und Balsaholz im Selbstbau entstanden. Nicht

einmal die viel zitierte Bastelkiste mit Resten von Industriebausätzen durfte herhalten. Alle Modelle haben reale Vorbilder, die ich vermessen und fotografiert habe. Die Burgruine entstand nach Recherchen in der Literatur und diversen Vorbildern.

Beim Bau solcher Gebäude gehe ich immer wie folgt vor: Zuerst bastle ich einfache Papiermodelle, um die Proportionen zu prüfen. Danach konstruiere ich die Wände aus starkem Zeichenkarton und feinem Balsaholz. Fensterkreuze entstehen aus schmalsten Kunststoffstreifen, die auf Fensterscheiben aus Cellon geklebt werden. Bemalt wird alles mit Plakafarben, die ich mit Pulverfarben patiniere. Nur für die Dächer verwende ich die Kunststoff-Dachplatten der Industrie. Bis die einzelnen Dachteile exakt zueinander passen, muss ich meist mehrere Papiermodelle zum Ausprobieren anfertigen. Den Holzkern des Viadukts habe ich mit 3 mm starkem Graukarton verkleidet, weil er sich leicht in Kurvenform biegen lässt. Darauf wurde eine dünne Gipschicht angebracht, um die Struktur der Natursteine eingravieren zu können.

Die Laubbäume entstanden aus Meerschamstaude. Ich habe sie zerpflückt und zu passenden Formen verklebt, mit braunen Farbsprays gefärbt und mit Plakafarben aufgehellt, um die Rindenstruktur darzustellen. Belaubt wurden sie mit den handelsüblichen Flocken. Die Stämme und Zweige der Fichten habe ich aus Draht verlötet, mit Leim-Sand-Gemisch bestrichen, gefärbt und mit den recht teuren, aber schönen Fichtennadelgeweben der Firma Silflor begrünt. Einige der Fichten habe ich auch mit selbst beflockten Nadelnetzen aus feinmaschigen Obstnetzen begrünt. Sie sehen zwar recht gut aus, aber die Herstellung ist sehr zeitraubend.

Auch beim Einschottern der (Roco-)Gleise habe ich mit einer alternativen Methode experimentiert: Der Schotter wurde bereits vor dem Ausstreuen mit Leimpulver vermischt und anschließend mit Wasser besprüht. So recht zufrieden bin ich damit aber nicht, da man immer nur geringe Mengen anmischen darf. Ansonsten sinken die schweren Steinchen ab und das leichte Leimpulver treibt an die Oberfläche, was nach dem Austrocknen einen milchigen Schleier erzeugen kann.

Alles in allem, kann ich sagen, haben sich die meisten meiner Experimente bewährt und ich werde die meisten Methoden bei meiner nächsten Anlage wieder verwenden. Etwas unbefriedigend ist allerdings das ungünstige Verhältnis von sichtbarer Fahrstrecke zu verborgener. Wegen der zweistöckigen Wendel war dies aber nicht zu vermeiden, um ausreichend Zugriffshöhe in den Schattenbahnhof zu bekommen. □

TEXT UND FOTOS: MARTIN DUNKL