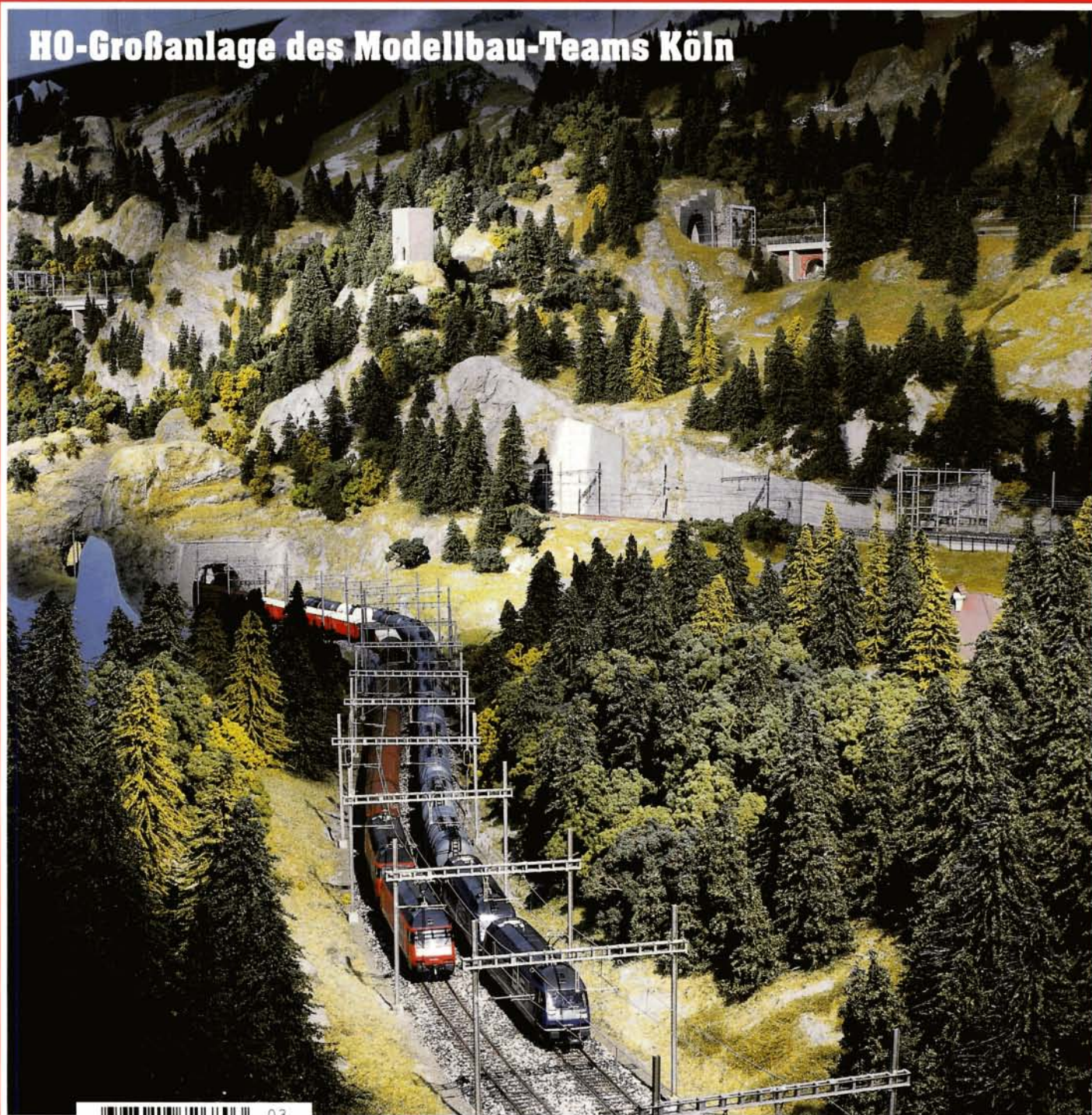


Super-Anlagen

Dirk Schepers

Die BLS-Nordrampe

H0-Großanlage des Modellbau-Teams Köln



Einführung

Modellbahnausstellungen bieten die Möglichkeit, mit anderen Modellbahnern, Eisenbahnfreunden und auch Herstellern ins Gespräch zu kommen. Gleichzeitig kann man schöne Anlagen bewundern und/oder auch sein eigenes Können präsentieren, was Privatpersonen und Clubs zu schätzen wissen. So ein „Geben und Nehmen“ kann schon „süchtig“ machen. Deshalb haben sich einige Mitglieder des Vereins der MFK (Modelleisenbahn-Freunde Köln e.V.) zur Interessengemeinschaft Modellbau-Team Köln zusammengefunden und nehmen mit ihren Anlagen an diversen Modellbahnausstellungen teil. Dieser Virus lässt sie immer neue Anlagen erstellen, wie auch die in diesem Heft vorgestellte H0-Anlage der BLS-Nordrampe.

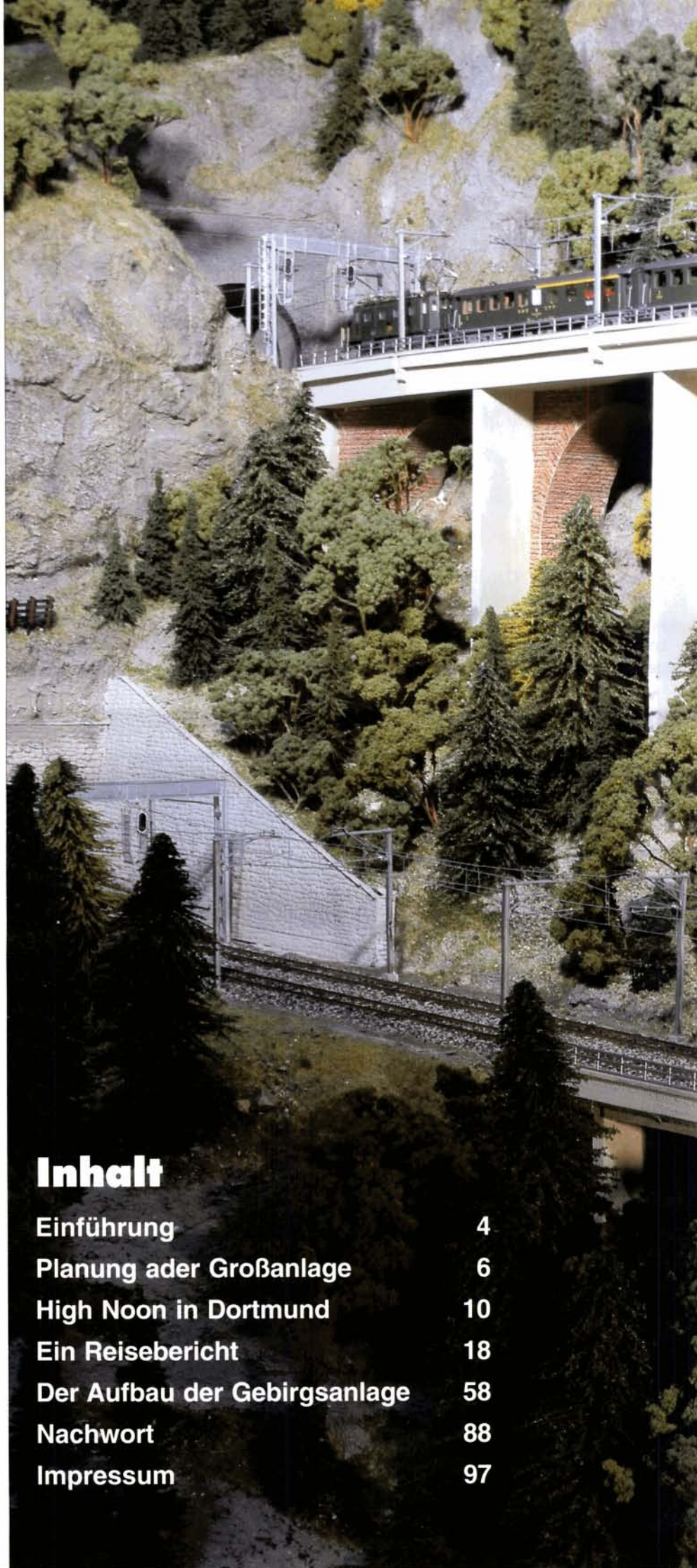
Bisher haben die unter MFK bzw. MbT Köln genannten Freunde folgende Anlagen ausgestellt, die auch im Eisenbahn-Journal ausführlich vorgestellt waren:

- 1984: US-Fantasieanlage mit 5 m langen Zügen
- 1987: RhB 3, Schaustücke mit Fahrbetrieb
- 1990: ÖBB-Anlage Trisanna-Brücke, DRG-Anlage Mayschoß an der Ahr mit 25 000 Weinreben
- 1992: DB-Anlage Höllentalbahn mit Hirschsprung und 10 000 Bäumen
- 1994: DB-Fantasieanlage Stadt – Land – Fluss, ca. 45 m²
- 1998: ÖBB-Anlage Semmering-Bahn in N
- 1999: DB-Fantasieanlage – Klosterbräuhahn

Lange juckte es die Freunde vom Modellbau-Team Köln e.V. schon in den Fingern, eine weitere Ausstellungsanlage auf die Beine zu stellen. Stammgästen der großen Modellbahnschauen in Deutschland ist es klar, dass sie von diesen Modellbahnfreunden in gewohnter Regelmäßigkeit mit beeindruckenden Großanlagen erfreut werden. Schnell kommt man zudem mit der „fidelen Truppe“ in Kontakt. Auch die „Gesandten“ der großen Modellbahnfirmen und Messen geben sich in der geschätzten Kombüse während der Ausstellungstage, sagen wir es mal so salopp, die Klinken in die Hand – ein Pflichttermin!

Also entstand das gewagte Projekt der BLS-Nordrampe. Obwohl man von Groll und Freunden schon einiges gesehen hatte, war bei vielen, die man zur Mitarbeit gewinnen wollte, einige Skepsis im Spiel. Zu hochfliegend schien diese Idee zu sein und erst in der Dortmunder Westfalenhalle trauten einige ihren Augen, als sie wirklich vor diesem „Ungetüm“ standen. 80 m² Modelleisenbahn pur – das sieht man nicht alle Tage. Und diejenigen, die es gesehen haben, haben sicher nicht alles bemerkt. Wir greifen diesen Sachverhalt auf und zeigen Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, nicht nur die Highlights, sondern auch Partien, die fast unter der Hallendecke zu finden waren.

Helge Scholz für das EJ



Inhalt

Einführung	4
Planung der Großanlage	6
High Noon in Dortmund	10
Ein Reisebericht	18
Der Aufbau der Gebirgsanlage	58
Nachwort	88
Impressum	97

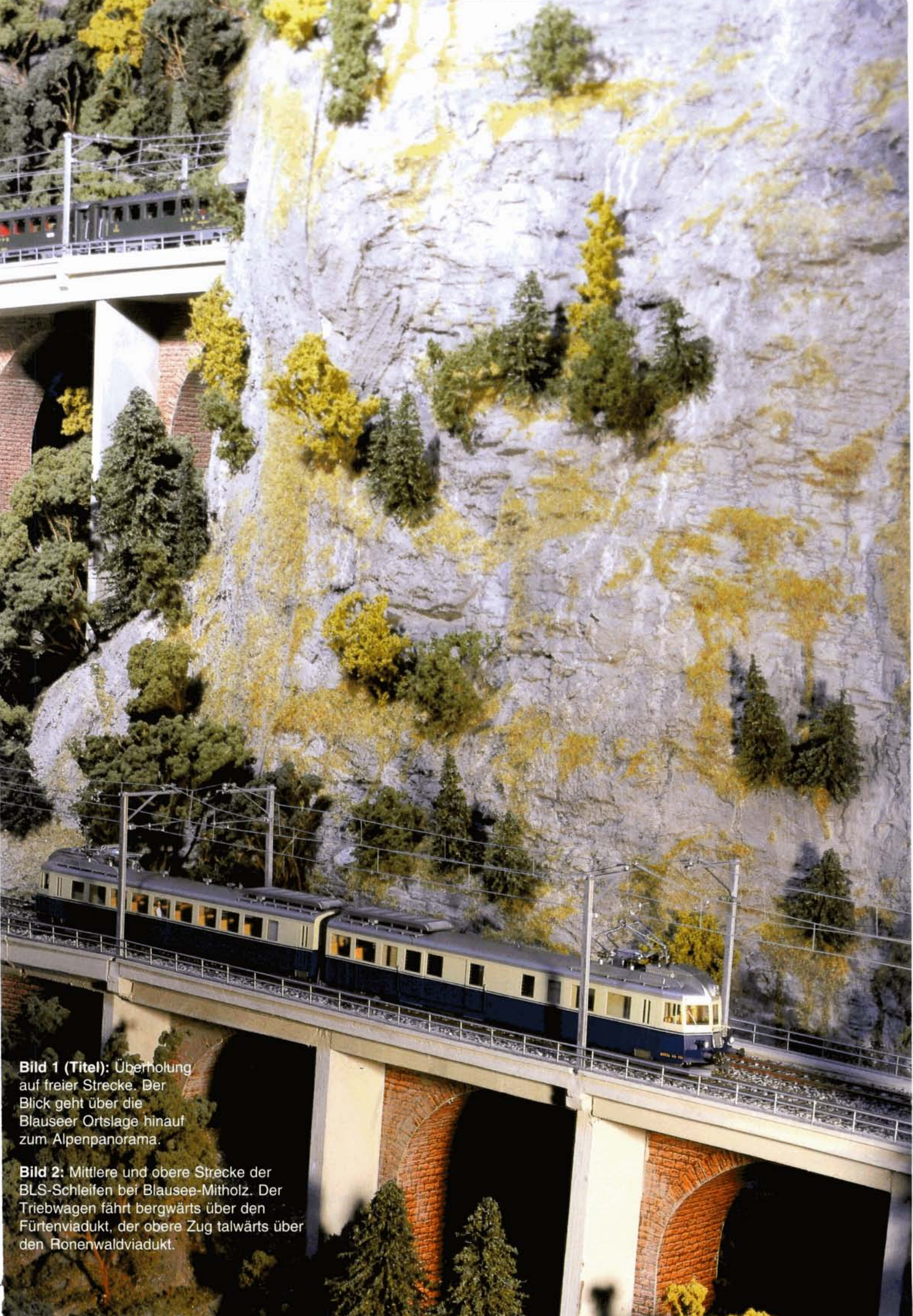


Bild 1 (Titel): Überholung auf freier Strecke. Der Blick geht über die Blauseer Ortslage hinauf zum Alpenpanorama.

Bild 2: Mittlere und obere Strecke der BLS-Schleifen bei Blausee-Mitholz. Der Triebwagen fährt bergwärts über den Fürtenviadukt, der obere Zug talwärts über den Ronenwaldviadukt.



Die Planung der Großanlage

Bei der Planung auf Millimeterpapier favorisierten wir den Maßstab 1:50, also ein Kästchen auf dem Papier ergibt nachher beim Bauen 50 cm real. Nun zeichneten wir einen Teil der Strecke mit Kurven, Geraden und Weichen, wie ihn Streckenkarten und Bilder vorgeben. Danach kam ein Rechteck auf die Strecke, was sinnbildlich die „Kiste“ darstellt, also das Segment, durch das später einmal der Streckenabschnitt verläuft. Rechts und links schließen weitere Recht-

ecke an. Aber welche Maße legt man bei den „Kisten“ zu Grunde? Vorher haben wir bei der Autovermietung die Breite, Höhe und Länge der Lkw-Ladeflächen abgefragt. Danach stand die Prüfung der Türmaße der Bauhalle an. Da Messehallen große Tore haben, kann dieser Punkt unberück-

sichtigt bleiben. Mit diesen Maßen versehen, konnte nun die „Kisten“-Größe festgelegt werden: unter Berücksichtigung des späteren Gewichtes ergaben sich eine Länge von 240 cm, 220 cm Höhe und 160 cm größte Tiefe. Diese „Kisten“ wurden dann zeichnerisch hin- und herge-

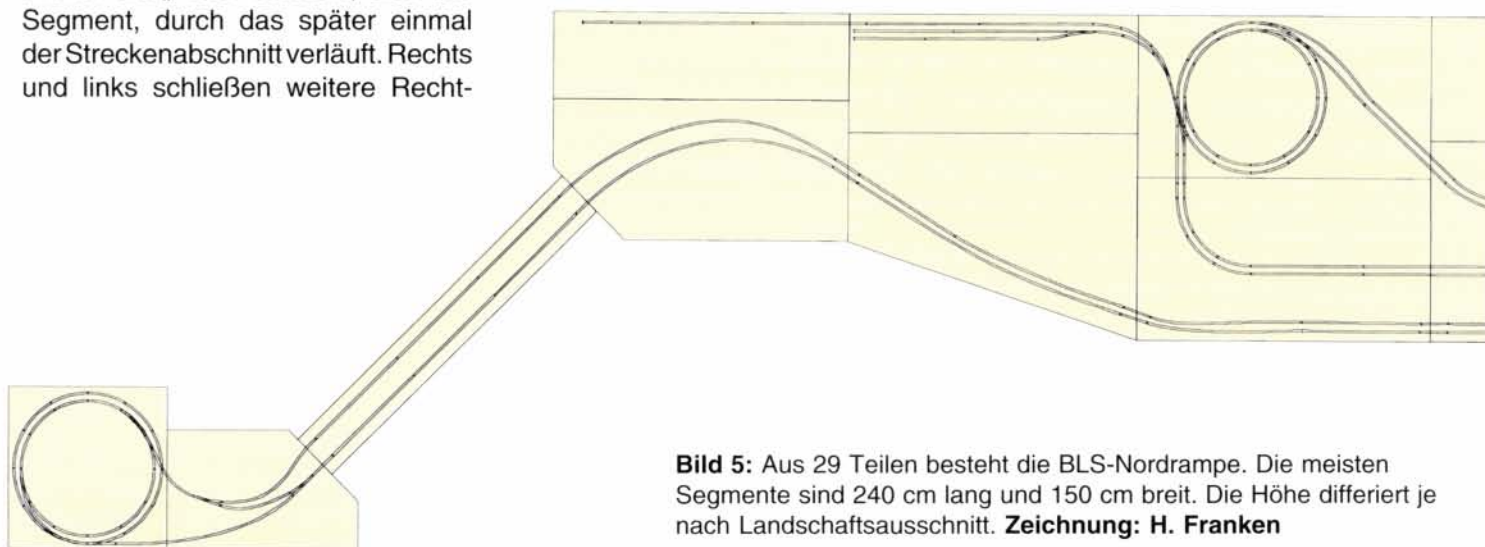


Bild 5: Aus 29 Teilen besteht die BLS-Nordrampe. Die meisten Segmente sind 240 cm lang und 150 cm breit. Die Höhe differiert je nach Landschaftsausschnitt. **Zeichnung: H. Franken**

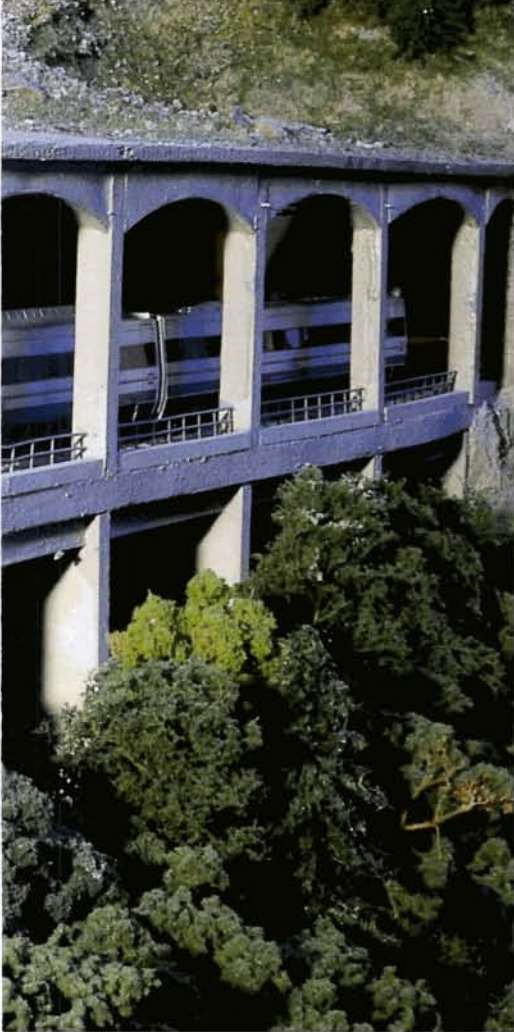


Bild 3: Cisalpin in der Lawinengalerie beim Fürtentunnel II.

schoben und versetzt, um die beste Trennlinie durch die Strecke, Tunnel, Gebäude und Bahnhöfe zu erreichen. Um absolut sicher zu sein, dass eine Umsetzung vom Zeichenblock in die 1:1-Modellwirklichkeit auch den Verlauf der Gleisstraßen und des Gebäudes vor Ort widerspiegeln würde,

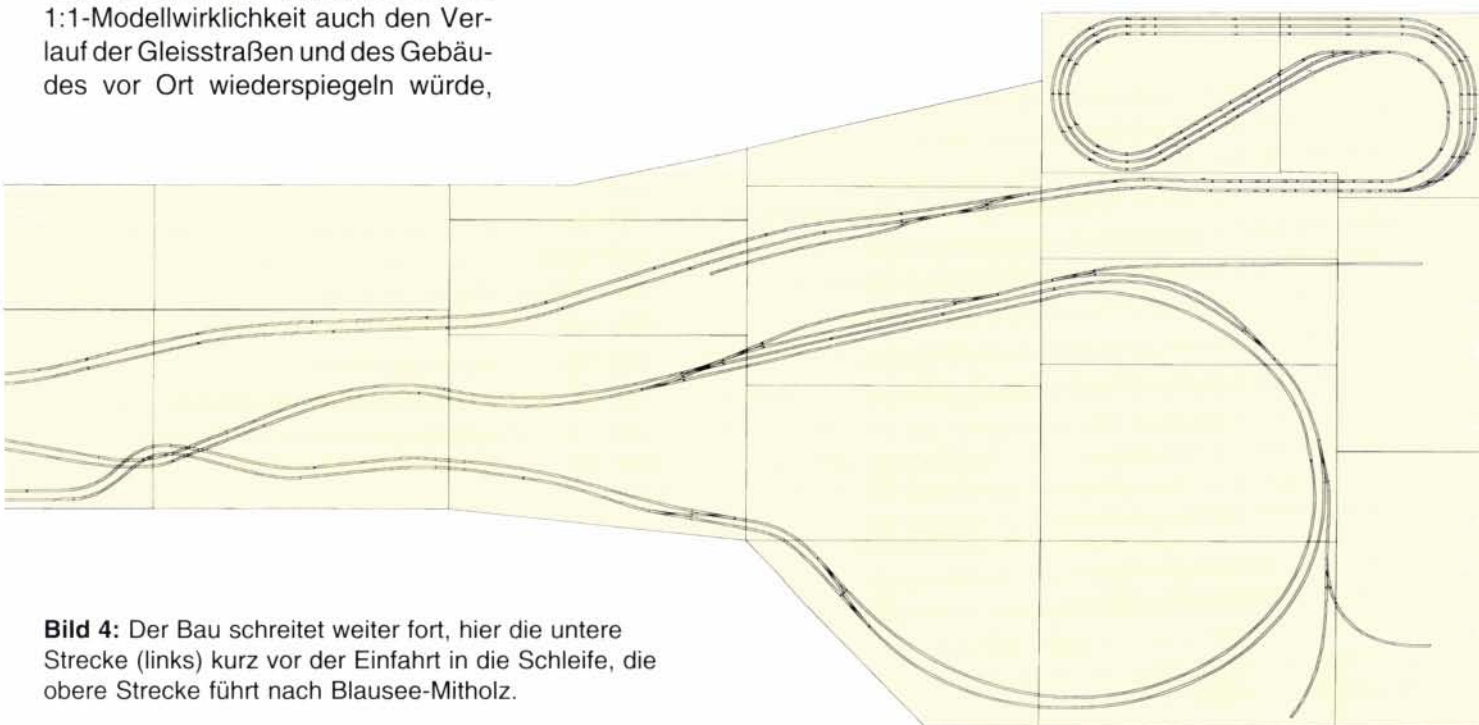


Bild 4: Der Bau schreitet weiter fort, hier die untere Strecke (links) kurz vor der Einfahrt in die Schleife, die obere Strecke führt nach Blausee-Mitholz.



Bild 6: Südliche Einfahrt Blausee-Mitholz mit Schleifenentwicklung.

Bild 7: Erste Stell- und Einpassprobe zwischen Vorder- und „Hintergrund“-Teil. An die 45°-Kante schließen später die Kanderbrücken an.

Bild 9 (oben Mitte): Schleife bei Blausee-Mitholz von Westen.

Bild 8: Wendel im Inneren einer „Kiste“ zur Höhengewinnung.



musste eine Seitenrisszeichnung angefertigt werden.

Da die Anlage im Bereich der Schleife von der untersten zur mittleren Stufe vor dem Bahnhof Blausee-Mitholz, bedingt durch den Radius des Vorbildes (im Modell verkürzt) eine Tiefe von 6 m erreichen würde, musste nach Möglichkeiten der Durchführung gesucht werden.

Um den Transport und einen problemlosen Aufbau (Einsetzen der Gleisstücke und Fahrleitungsteile an den Stoßkanten) zu gewährleisten, wurden fünf Teile, gestaffelt von vorne bis hinten, nötig. Beim Betrachten des Gleisbaues sieht alles recht „harmlos“ aus, ist jedoch nur nachvollziehbar und sinnvoll, wenn man gedanklich jeden einzelnen Handgriff beim Auf- und Abbauen nachvollzieht. Je größer die Segmente geplant sind, umso schwerer und schlechter zugänglich werden sie. Aber jetzt kam das Problem der Aufstellung: sollte jedes Segment bis zum Boden gehen oder, wenn nicht, Stützbeine erhalten? Wie erhält man bei Stützbeinen einen vorderen Abschluss bis zum Boden und wie erreicht man die Standfestigkeit der einzelnen Segmente, wenn das Publikum gegen die Anlage drückt? Fragen über Fragen, die aber geklärt sein müssen, da ja auch der Holzbedarf davon abhängig ist. Die Lösung sieht nun folgendermaßen aus: die ersten beiden Teile, von vorne nach hinten gesehen, reichen bis zum Boden! Sie stehen also ohne Hilfe von Stützen und bieten im Hohlraum die Möglichkeit, hintere Teile zum Transport einzuschicken und so gegen Be-



schädigung zu sichern. Ab dem zweiten Teil sind an den Rückseiten aller Segmente Haken montiert. Beim Aufbau werden die beiden auf dem Boden stehenden Teile mit Schrauben fixiert. Jeder weitere Teil wird in die Haken eingehängt und auf der Rückseite mit zwei Stützen abgestützt. So geht es weiter, bis alle fünf Teile aufgebaut sind. Danach folgt der weitere Aufbau links daneben und wieder von vorne nach hinten. Alle Teile werden untereinander mit Maschinenschrauben fixiert. Bei jedem Ansetzen der Segmente müssen die Gleise und Fahrleitungsstücke eingesetzt werden, da man später nicht mehr an diese Übergänge herankommt. Diese ganzen Abläufe mussten „trocken“ erdacht werden, da eine Anlage dieser Größe sonst nicht beherrschbar ist. Jetzt wurden die einzelnen Segmente „nur noch“ im Maßstab 1:10 gezeichnet und die Umsetzung in den Bau der BLS-Nordrampe konnte beginnen.

Für die BLS-Anlage wurden verarbeitet:

- 1200 m gehobelte Dachlatten
- 140 m² Sperrholz
- 210 kg Rotband-Haftputz
- 30 lfm Fliegendrahtgewebe
- 2,5 m³ Styropor
- 50 kg Holzleim
- 6000 Stück Spaxschrauben
- 350 lfm Roco-Line-Gleise
- 2500 m Kabel
- 200 Stück Kibri-Mauerplatten
- 15 000 Stück Bäume usw.

Bild 10 (oben): Anpassen der „Betonkante“ an einem Wegdurchlass.



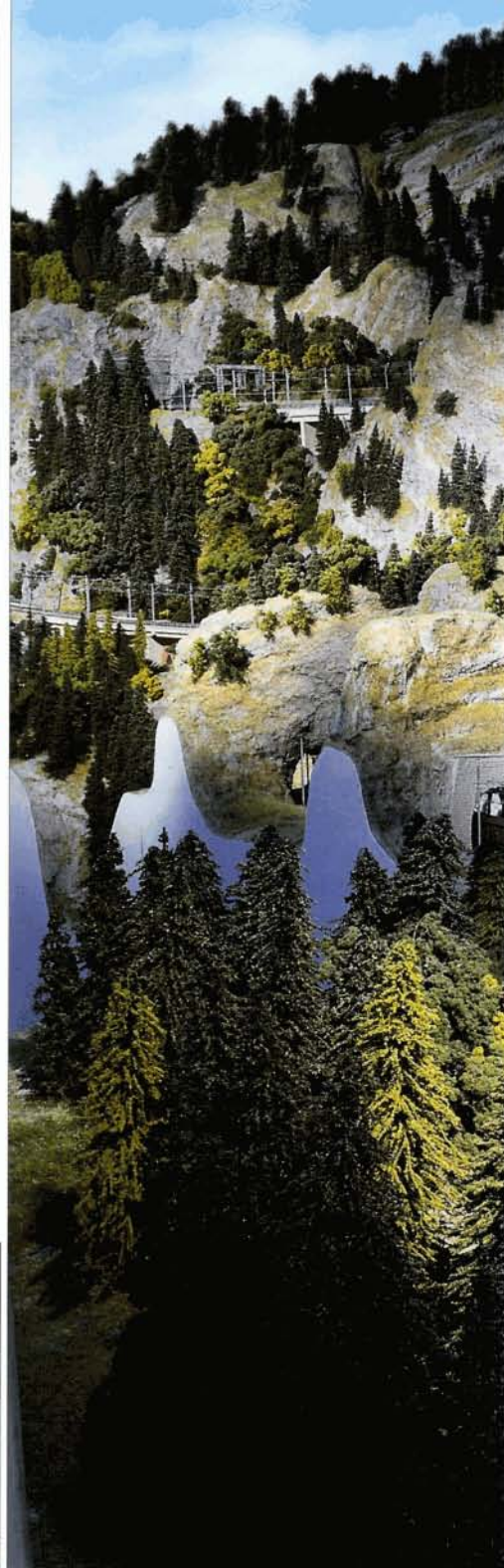
Bild 11: Erstmals sind mehrere Segmente zusammengestellt und die Lage der 3 Schleifenstrecken wird sichtbar. Anlagenbaufotos: D. Schepers



Bild 12: Ankunft des ersten Lkw in Dortmund, sichtbar die Tal-Wendel.

Bild 14: Die Ruine Felsenburg dominiert das obere Tal mit den drei Gleisschleifen.

Bild 13: Auch der zweite Lkw ist eingetroffen und wird zügig entladen.





High Noon in Dortmund ...

... oder die Ankunft einer Großanlage. Ein mit viel Brisanz gespickter Slogan, der auch in diesem Fall seine Gültigkeit hat. Es war eben genau 12 Uhr mittags, als sich die gespenstische Ruhe in einer Explosion entlud. Nein, nicht die Schwingtür des Saloons öffnete sich unter kritischen Augen, sondern das Hallentor der Dortmunder Westfalenhalle 8 und ein Lkw-Tross aus Köln-Mühlheim rollte in die leere Halle hinein. Das Hallenpersonal wunderte sich schon recht

deutlich über die ersten Gäste, die zu so frühem Termin zur Intermodellbau 2001 anreisten. Aber die Sache hatte ihre Vorgeschichte, die hier einmal kurz angerissen werden soll.

Ein Jahr vorher

Hartmut Groll und seine Mitstreiter vom Modellbau-Team Köln kamen während der Intermodellbau 2000 am Stand des Eisenbahn-Journals vorbei und beim

Schwatz über dies und das wanderte ein Gleisplan auf den Tisch, den sich unser Redaktionsteam mehr und mehr ins Blickfeld herumzog.

Es brauchte keine lange Überlegungen und die Idee, die geplante Großanlage im Rahmen unserer Super-Anlagen zu veröffentlichen, war gefasst. Ja, hier handelt es sich wirklich um eine Super-Anlage in allen Bereichen, nicht zuletzt von ihrer Dimension und der Logistik des Aufbaus und Transports!



Bild 15: Die Segmente sind maßlich so festgelegt, dass Be- und Entladen nur mit „Hilfsmitteln“ möglich ist.

Bild 16: Die Tal-Wendel wird entladen.

Bild 18: Die Kanderbrücken werden auf ihren Rollen hervorgeholt.

Bild 17: Die großen Landschaftssegmente (auf dem Gleisplan in der vordersten Reihe) sind exakt nach den Lkw-Lademaßen gebaut.



Die Strategie

Wer schon einmal eine Modellbahnanlage unter „normalen“ Größenverhältnissen aufgebaut hat, wird von den kleinen Problemchen des logischen Aufbaus und der Unterbringung der Anlage berichten können. Hier potenziert sich das aber mehrfach. Ständig blieb man während der gesamten 13-monatigen Bauzeit der Anlage mit allen Beteiligten im regen Kontakt. Als die Sache langsam (be)greifbar wurde, erfolgten auch Besuche im Bauraum, um von der Dimension der Anlage „eine Spur“ aufzunehmen. Irgendwann stand der erste Ausstellungstermin fest und weiter ging es mit der Koordination des Aufbaus. Hier war nun auch die Anlagenfotografie einzuplanen und ein nicht zu unterschätzender Zeitfaktor musste eingebaut werden. Dank Karl-Friedrich Ebe konnte dieses Problem gelöst werden. An dieser Stelle möchten sich das Modellbahn-Team Köln und das Eisenbahn-Journal bei ihm recht herzlich bedanken.

Obwohl die Ausstellung erst am Mittwoch, dem 4. April 2001, beginnen sollte, durften die Kölner schon am Freitag, dem 30. März 2001, mit dem Aufbau beginnen. Es hat sich letztendlich herausgestellt, dass dieser – eigentlich nur wegen der Fotoarbeiten eingeplante – Vorlauf bitter notwendig war. Warum? Nun, ganz einfach zum besseren Verständnis: Groll und Gefährten planten und bauten eine H0-Modellbahnanlage von 80 m² Fläche, die in einem Bauraum von 60 m² entstand! In der Dortmunder Westfalenhalle würde die Anlage dann zum ersten Mal in ihrer Gesamtheit stehen. Vorher konnten immer nur einzelne Segmente zum „Modulübergang“ zusammengerückt werden und ein Zugbetrieb war auf der Anlage sowieso nicht möglich – was für ein Wagnis!

Schließlich sickerte mehr und mehr von