Eisenbahn JOURNAL

B 53158 F • ISBN 3-89610-139-0

Super-Anlagen 1/2005 • Deutschland € 13,70

Österreich € 15,00 • Schweiz sfr 27,40

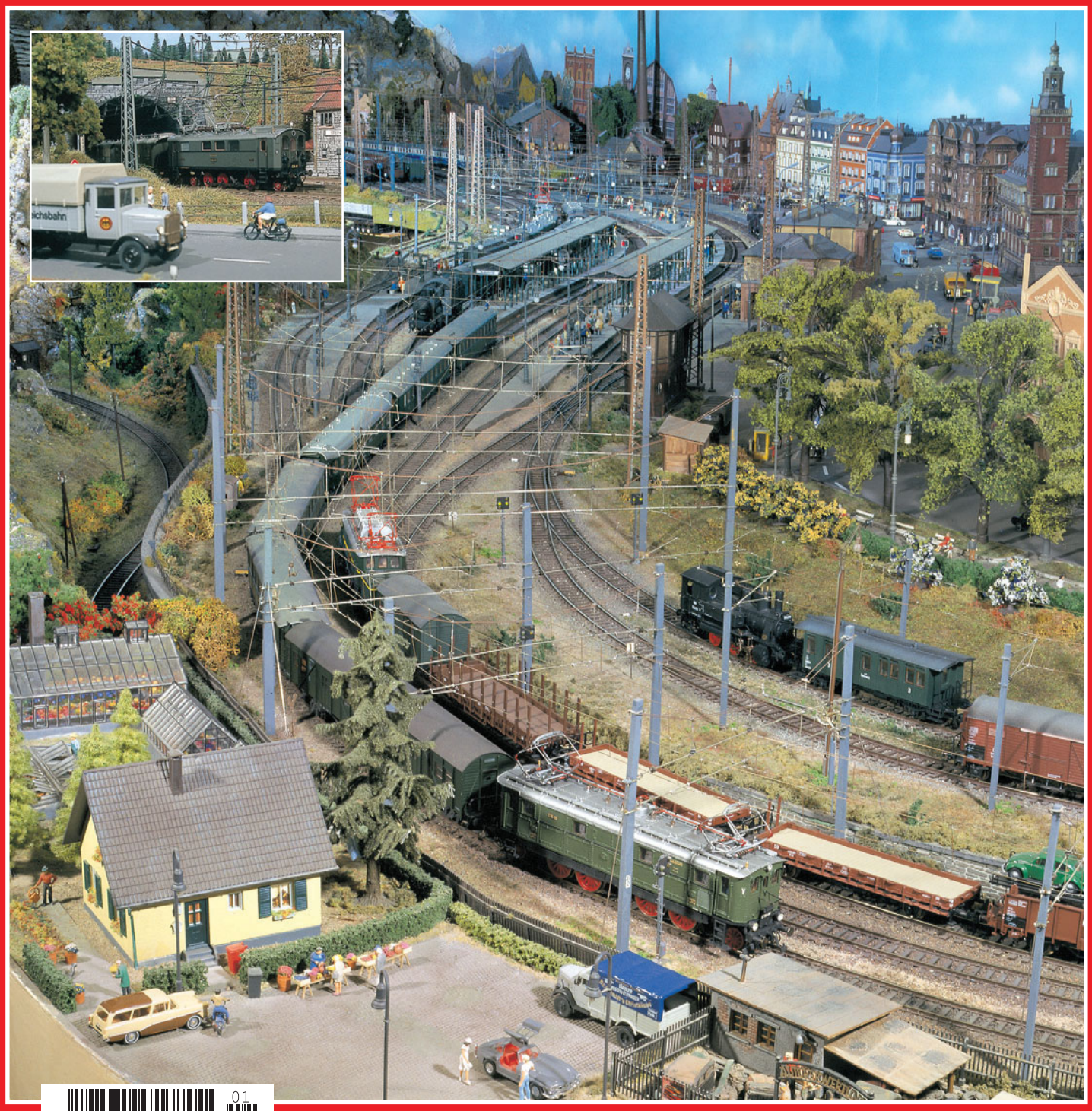
BeNeLux € 15,75 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 17,80

Helmut Steinbrecher

Gerd Köhler

Unter Draht

Vorbildlicher Ellok-Betrieb in Epoche II und III



4 198019 713700 01

Art. Nr. 67 05 01

Aus dem „Nähkästchen“ des Modellbahn-Profis

Schauen Sie einem absoluten Meister seines Fachs beim Bau einer mustergültigen Anlage über die Schulter: Wir dokumentieren, wie in der Werkstatt von Josef Brandl eine 44 qm große Anlage nach Schweizer Vorbildmotiven entstand. Von „Brig“ über „Oberried“ hinauf ins tiefverschneite „St. Niklaus“ führen die weitläufigen Modellbahnstrecken – und erstaunliche 2,80 m Höhe erreichen die Berggipfel als höchste Punkte dieser beeindruckenden Anlage.

Dabei wird klar, dass perfekter Anlagenbau keine Hexerei ist. So griff Josef Brandl bei der Erstellung des Anlagen-Unterbaus auf die „klassische“ Drahtgittermethode zurück, deren Anwendung ebenso ausführlich beschrieben wird wie der individuelle Nachbau von Felsen und Stützmauern.

Schwerpunkte des Bandes sind die Begrünung des Geländes und die Gestaltung der Landschaft in Wort und Bild. Ein spezielles Kapitel gilt dem Bau der RhB-Oberleitung. Und im oberen Teil der Anlage zeigt Josef Brandl, wie der Winter mit viel Eis und Schnee nachempfunden werden kann.

92 Seiten im DIN-A4-Format,
über 250 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 680502 • € 13,70

Weitere Tipps zu Anlagenbau und Planung

Fahrspaß mit Märklin
Best.-Nr. 680401
€ 13,70

Digitale Modellbahn – Schritt für Schritt
Best.-Nr. 680402
€ 13,70

Großer Traum auf kleinem Raum
Best.-Nr. 680403
€ 13,70

Bahnbetriebswerke
Teil 4: Groß-Bw
Best.-Nr. 680404
€ 13,70

Landschafts-gestaltung
Best.-Nr. 680501
€ 13,70

Faszination Oberleitung

Die Nachgestaltung des elektrischen Zugbetriebs ist für viele Modelleisenbahner einen Herzenswunsch. Geballte Technik, wuchtige Maschinen, atemberaubende Fahrleitungskonstruktionen und, und, und ... Schnell kommt aber die Ernüchterung, denn ein originalgetreues Modell einer Stangen-E-Lok kann man zwar im Fachgeschäft erwerben, die nötige Fahrleitungskonstruktion ist jedoch selber zu bauen. Das wäre aber nur die „Spitze des Eisbergs“ und modellbahnerisch, besser gesagt „traktionsorientiert“, trennt sich hier die Spreu vom Weizen. Das soll freilich nicht heißen, dass Modellbahner mit Anlagen ohne Oberleitung qualitativ unbefriedigendere „Mini-Welten“ ihr Eigen nennen. Es soll lediglich klipp und klar auf den Umstand hingewiesen werden, dass die „oberleitungslose Fraktion“ niemals ein E-Lok-Modell auf ihrer Anlagen vorbildgerecht einsetzen kann – die anderen ohne „Hemmungen“. Schade drum, denn mittlerweile gibt es wunderschöne Modelle quer durch alle Epochen und Bahnverwaltungen. Von der preußischen ES 6 bis zur hochmodernen Baureihe 189 reicht der Bogen und insgeheim wird immer wieder so mancher seine einstige Entscheidung im Inneren bereuen. Schließlich ist dies mit „Tragweite für oder gegen Tragwerke“ verbunden.

Helmut Steinbrecher und Gerd Köhler sind dem Reiz des Oberleitungsbetriebs erlegen. Neben der Gestaltung eines perfekten Fahrwegs haben sie es nicht gescheut, sich auch jenseits der Schienenoberkante einer gleichen Herausforderung zu stellen.

Es ist bei solch einem Vorhaben von Anfang an zu klären, was man an diese Betriebsform für Ansprüche stellt, sei es aus funktionellem oder optischem Blickwinkel betrachtet.

Ferner sollte man sich bei aller Euphorie bewusst sein, das Original nicht umfassend erreichen zu können. Lassen sich heute auch feinste Nachbildungen von Turmmasten bekommen, die aberwitzigsten Aufhängungsmöglichkeiten dank Sonderartikeln realisieren und die Modelle mit spinnenbeinzarten Pantographen bestücken – das Eigengewicht des Fahrleitungssystem – und auch aus diesem Faktum sich die Form der Gesamtanlage definiert, ist nicht zu erlangen.

Was muss man dann als Ergebnis oft sehen: „Da wird gespannt, gezerrt, verbogen und manchmal in den Bogen geschoben“. Nun, ich will mich nicht mit Wilhelm Busch und seinen Dichtkünsten messen, aber sicher hätte er über derartige Verfehlungen auch seine witzigen Reime verfasst.

Mit Kühnheit und Erfahrung sollte beim Aufbau der Fahrleitung zu Werke gegangen werden. Bei unseren Beispielen ist das geschehen und hat zu lobenswerten Ergnissen geführt. Das Geflecht über dem Grenzbahnhof Bernhardsthal ist zum Beispiel eine völlige Eigenkonstruktion.

Der Autor berichtet auch über die Gedanken, die vor einem solchen Projekt unbedingt durchgespielt werden müssen. Über die eigenen handwerklichen Fähigkeiten muss sich der Erbauer im Klaren sein und mit „spitzem Rotstift“ die Erkenntnisse bewerten. Notfalls gilt es, von Träumen Abschied zu nehmen, um ein Fiasko zu vermeiden. Mit dem Zusammenstecken von Fahrleitungsfeldern und Verankerungen von Turmmasten ist es nicht getan! Wie bei allen Projekten ist ein solider Plan wichtig, ja unumgänglich. Lötkolben, Flussmittel, Lötzinn und viel Geduld waren von Helmut Steinbrecher und Gerd Köhler aufzubringen und wochenlang ihre treuen Begleiter beim Aufbau des Systems.

Ein, so hoffen wir, begeisterndes Echo werden die Arbeiten unserer beiden Autoren wohl auch bei Ihnen, liebe Leser, finden. Vielleicht kommt diese Publikation gerade recht, um Ihre „Überspannungsüberlegungen“ in die richtige Richtung zu lenken. Was alles möglich ist, haben wir im Bild festgehalten. Es ist halt schon verführerisch, wenn Pantographen der Modelllokomotiven unter der Verspannung tanzen und den Zickzack-Lauf des Fahrdrahtes deutlich werden lassen.

HELGE SCHOLZ

Fahrleitungsgewirr

Der Grenzbahnhof Bernhardsthal ist komplett mit einer filigranen Oberleitung überspannt. Das Gewirr, streng nach der ÖBB-Vorschrift gestaltet, beeindruckt den Betrachter nicht nur im Bahnhofsvorfeld.

• ab Seite 18

Im Bahnbetriebswerk

Das große Bahnbetriebswerk dient zur Unterhaltung der elektrischen Lokomotiven. Eine selten zu sehende Fahrleitungsspinne ermöglicht die Einfahrt in den Rundschuppen.

• ab Seite 30

Lokalbahnzauber

Auf einer romantischen Nebenstrecke geht es im Schlepp einer Pt 2/3 hinaus ins Hinterland, wo der Übergang zu einer Schmalspurbahnlinie zu erleben ist.

• ab Seite 48

Rundreise

Von einem Fensterplatz aus erleben wir eine Fahrt über die Anlage. Unterwegs passieren wir den Betriebsbahnhof Steinheim. Er liegt im Vorfeld eines Hauptbahnhofs.

• ab Seite 58

Eisenbahn und Landschaft

Abseits der zweigleisigen und elektrifizierten Hauptstrecke gibt es dennoch romantische Winkel, in denen der Reiz der Nebenbahn erhalten blieb.

• ab Seite 64

Schönblick

Ein erlebnisreicher Eisenbahntag geht mit dem Besuch einer Kleinstadt zu Ende. Der Marktplatz des mittelalterlichen Ortes lädt zum Verweilen und Entspannen ein.
• ab Seite 82

TITELBILD: **Die Anlage von Helmut Steinbrecher stellt einen Grenzbahnhof zwischen ÖBB und DB dar. Die harmonische Gleisführung im Ausfahrtsbereich wird gerade von einer E 16 in Richtung Deutschland befahren.**
Ganz andere Motive sind auf der Anlage von Gerd Köhler zu sehen, hier im Stil der Epoche II.

Zum Thema

- Editorial: Faszination Oberleitung 3
- Galerie 6

Gleisplan

- Motiv und Gleisplangestaltung 14

Anlagenporträt I

- Eine Reise nach Bernhardsthal 18
- Exkursion ins Bahnbetriebswerk 30
- Die Oberleitung 37
- Mit der Lokalbahn in die Berge 48

Vorgeschichte

- Mein Leben mit der Eisenbahn 54

Anlagenporträt II

- Fensterplatz nach Steinheim 58
- Anlagenbau und Geländegestaltung 64
- Inmitten der schwarzen Rösser 75
- Wanderung nach Schönblick 82

Diverses

- Vorschau, Impressum 86
- Spezialisten-Verzeichnis 88
- Fachhändler-Verzeichnis 90

Ein Durchgangsbahnhof

Es liegt in der Natur der Sache, dass derartige Bahnhöfe ein abwechslungsreiches Betriebsgeschehen aufweisen. So steht abseits ein Nebenbahnzug am Bahnsteig und wartet auf die letzten Reisenden, gegenüber eilt ein Fernzug ohne Halt am Hausbahnsteig vorbei und mittendrin versucht eine Rangierlok das Gleisfeld zu queren – ein unerschöpflicher Quell modellbahnerischen Wirkens.

Sonnenapotheke
ÖBB
52.1339

Oberleitungsbetrieb

Seit einiger Zeit sind hochwertige Materialien für den Aufbau eines vorbildgerechten Fahrleitungssystems auf dem Markt. Der Eigenbau mit Lötkolben und Bronzedraht ist jedoch die „hohe Schule“ und entlohnt den Erbauer mit einer verblüffend originalgetreuen Nachbildung.

ROTT
TUNNEL
1034
STEINHEIM
OST