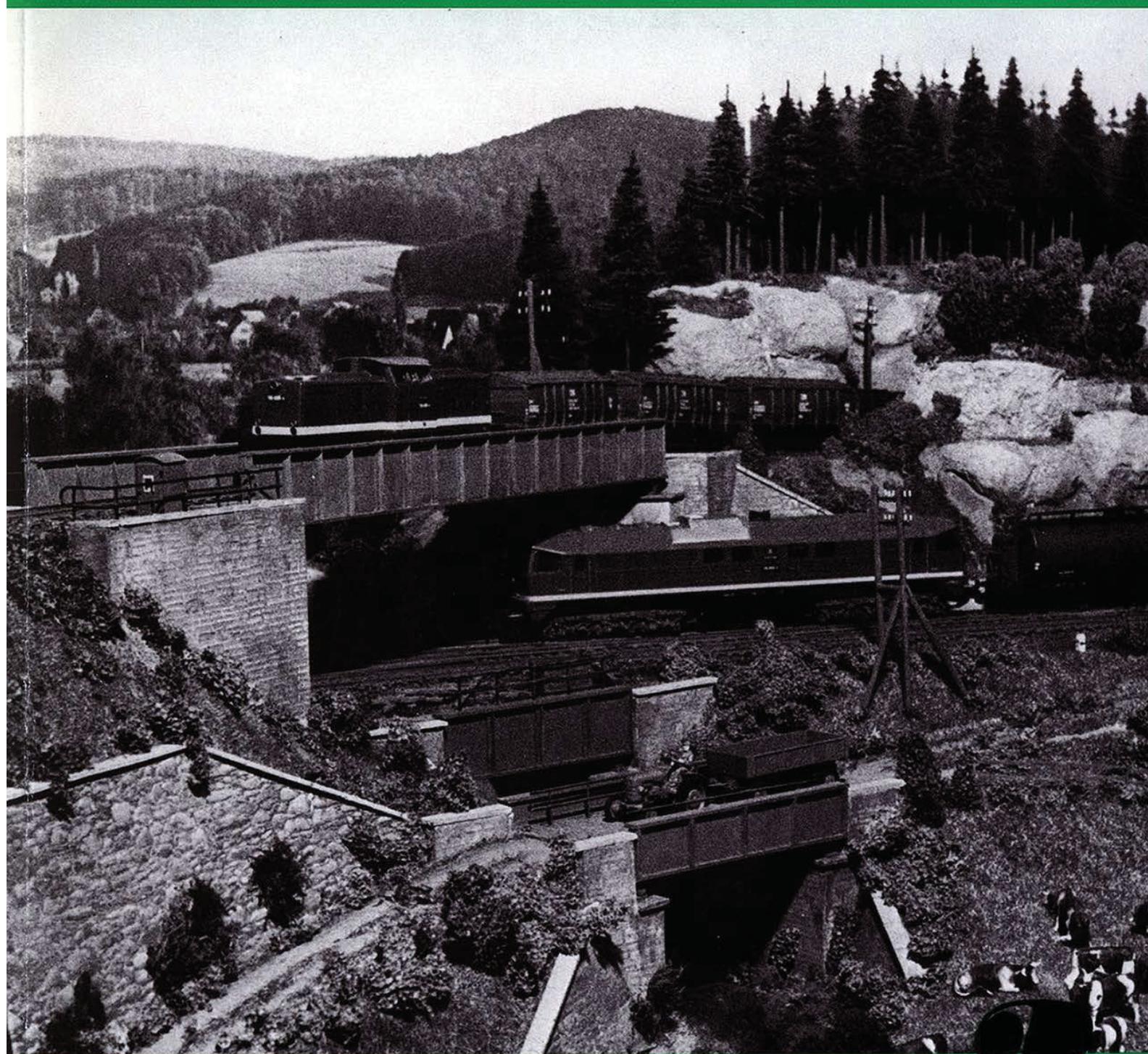


ANLAGEN REVIEW



MIBA *Anlagen Revue*

Bundesbahn und Reichsbahn im Frankenwald
H0-Anlage Udo Kögel, Berlin

Zwischen 1925 und 1940 . . .
H0-Anlage Dr. Klaus Weibezahn, Kassel

Grenzbahnhof „Grenzingen“
H0-Anlage O. S., Leipzig

Brücken über Brücken
0-Anlage Dr.-Ing. G. Holbein, Bremen

Luftkurort mit Industrie
N-Anlage Rolf Nattkemper, Essen

MIBA VERLAG NÜRNBERG

1981 · 2. Auflage · Copyright MIBA VERLAG
Druck: Tümmel, Nürnberg

Bundesbahn und Reichsbahn im Frankenwald

H0-Anlage Udo Kögel, Berlin

Meine entstehende Anlage (maximale Abmessungen 3,20 x 5,30 m bzw. 4,30 m), von der bis jetzt der kleinere der zwei U-Schenkel völlig und das Mittelstück teilweise fertiggestellt sind, „spielt“ im Frankenwald, nahe der Thüringer Grenze. In Anlehnung ans große Vorbild werden daher die zweigleisige Hauptbahn und die im Bahnhof „Talhausen“ abzweigende eingleisige Nebenbahn ebenso von Fahrzeugen der DB wie von solchen der DR befahren — ein „thematischer Trick“, um die interessanten Modelle der DDR-Produktion gemeinsam mit hiesigen Erzeugnissen einsetzen zu können.

Der Unterbau der Anlage entstand bzw. entsteht in der offenen Rahmenbauweise, wobei die gesamte Anlage in sechs separate Abschnitte aufgeteilt ist (siehe den „unterirdischen“ Streckenplan), die mittels Gewindebolzen miteinander verbunden sind; die elektrische Verbindung erfolgt über Mehrfachstecker. Die Gleistrassen und Bahnhofsplatten bestehen aus Spanplatten. Zur Geländegestaltung verwendete ich — auf einem Spantengerüst/Fliegendraht-Unterbau — Moltofill, Styropor, Streumaterial, Glasfasern usw. Die „Felsen“ entstanden aus Poresta-Blöcken (Styropor), die mit einer Säge grob geformt und dann mit einem fast glühenden Küchenmesser modelliert wurden. Die Laubbäume wurden nach der (z. B. in MIBA 6/77

beschriebenen) Methode aus verdrehtem Draht, Moltofill-Uberzug und Islandmoos-Belaubung hergestellt; die Nadelbäume sind mit dem Seitenschneider zurechtgestutzte Industrieware.

Die gesamten Gleisanlagen inkl. Weichen, Kreuzungsweichen (in Winkeln von 6°—12°) etc. baute und baue ich selber aus Roco- und Nemec-Profilen, Schwellenband usw.; Schotterbett und Gleise sind mit mattbrauner Plakafarbe nachbehandelt. Um den realistischen Eindruck zu wahren, haben sämtliche Weichen usw. Unterflurantrieb und sind auf der „Oberseite“ mit den Imitationen der Seilzugkästen etc. versehen.

Die Hauptstrecke ist in Blockstellen unterteilt, deren Signale über SRK's von den Zügen selbst gesteuert werden, wodurch Auffahr-Unfälle ausgeschlossen sind; die Steuerung der Nebenstrecke erfolgt über ein separates, aus der Anlagenfront ausschwenkbares Stellpult.

Meine besondere Vorliebe gilt der weitgehenden Ausstattung der selbstgebauten Gebäude (siehe „Besonderheiten im Bild“) mit Fernsehantennen, Hausnummern usw. sowie der Straßen und Plätze, die sämtlich mit den entsprechenden Schildern, Lichtmasten, Schutzgittern, Begrenzungspfählen usw. versehen sind.

Besonderheiten im Bild

Empfangsgebäude und Güterschuppen „Talhausen“ (1, 9, 11 u. 15): Eigenbau aus 1,5 mm-Sperrholz mit Fenstern, Türen, Ziegeldächern usw. von Fallner bzw. Vollmer.

Fachwerkhäuser (6, 7 u. 14): Eigenbauten mit bereits erwähnten Materialien, TV-Antennen aus 0,3 mm-Messingdraht gelötet.

Stellwerk mit Schuppen (4 u. 5): Eigenbau aus Sperrholz, außenliegender Aufstieg aus eingeritztem 1 mm- und 0,5 mm-Sperrholz bzw. Furnier.

Blechträger-Brücken (16): aus 1,5 mm-Sperrholz mit aufgeklebten Plastikprofilen, grau gestrichen.

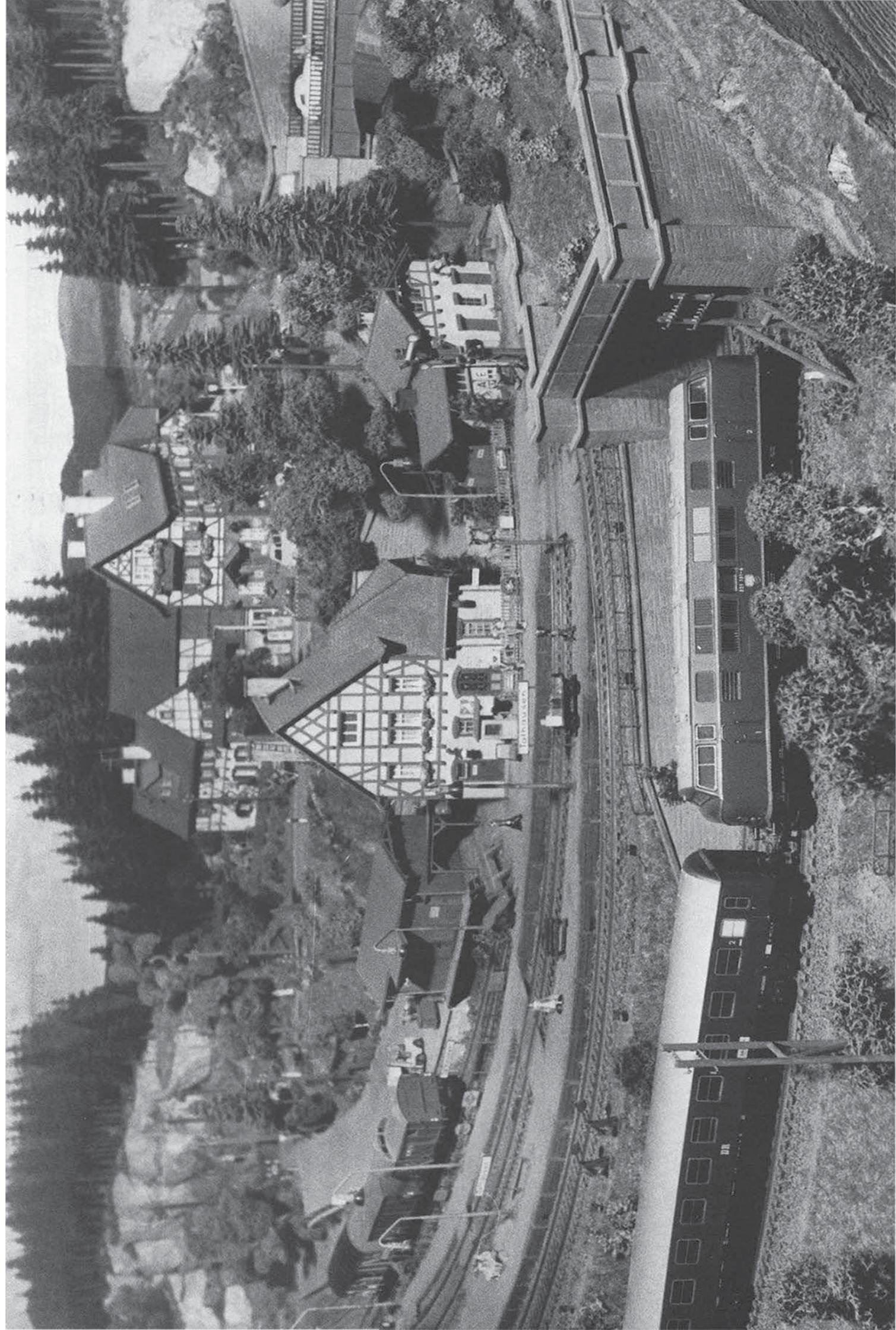
Telegrafmasten (12): Masten aus 3 mm-Rundholz mit Traversen aus 1 mm-Messing-L-Profilen, Isolatoren aus abisolierten dünnen Schaltdrähten, auf die nach dem Auflöten auf die Traversen kleine Stücke des Isoliermaterials wieder aufgesetzt wurden.

Tunnelportal (1): à la „Anlagenfibel“ aus Sperrholz mit aufgeklebtem und farblich nachbehandeltem Herpa-Mauerpapier; Brüstung mit aufgesetzten Feldern aus 1 mm-Sperrholz, Abschlußleiste ebenfalls aus Streifen von 1 mm-Sperrholz.

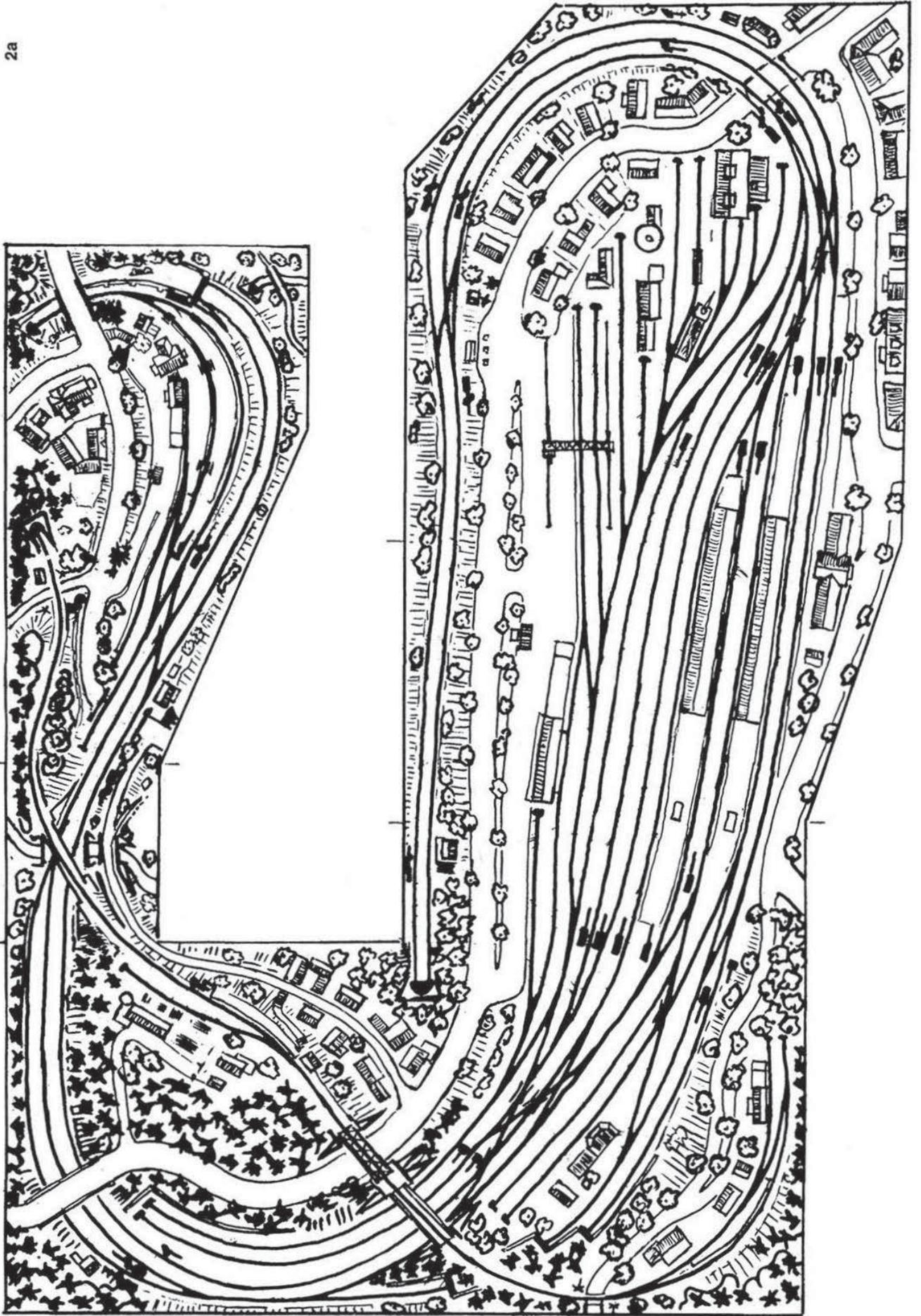
Steg (15): aus Flugmodellbau-Leisten 1,5 x 1,5 mm bzw. 2 x 2 mm, Laufsteg aus 1 mm-Sperrholz, entsprechend eingeritzt.

Da die großformatige Bildwiedergabe — zumal bei mehreren aufeinanderfolgenden ganzseitigen Bildern — das Auffinden und Zuordnen einzelner Bildtexte erschweren würde, haben wir im Interesse einer besseren Übersichtlichkeit folgenden Weg gewählt:

Soweit auf den — durchnummerierten — Bildern erwähnenswerte Besonderheiten zu sehen sind, sind diese im Anschluß an den Haupttext unter der Überschrift „Besonderheiten im Bild“ mit Angabe der jeweiligen Bildnummer aufgeführt. Lediglich bei den Gleisplänen befindet sich der Text in unmittelbarer Nähe.



2a



Der Streckenplan – wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:27 – im endgültigen Ausbaustadium der Anlage (Zeichnung Udo Kögel, Berlin). Man beachte, daß Straßen, Plätze usw. in ausreichender Anzahl und Breite quasi „gleichberechtigt“ neben den Bahnstrecken in das Gesamtkonzept einbezogen wurden – ein wichtiger Punkt, der im Interesse einer realistischen Gesamtwirkung der Anlage bereits während der Planung berücksichtigt werden sollte.

Beim unterirdischen Streckenplan (im Zeichnungsmaßstab 1:65) bezeichnen die Zahlen die einzelnen Teilstücke der Gesamtanlage.

