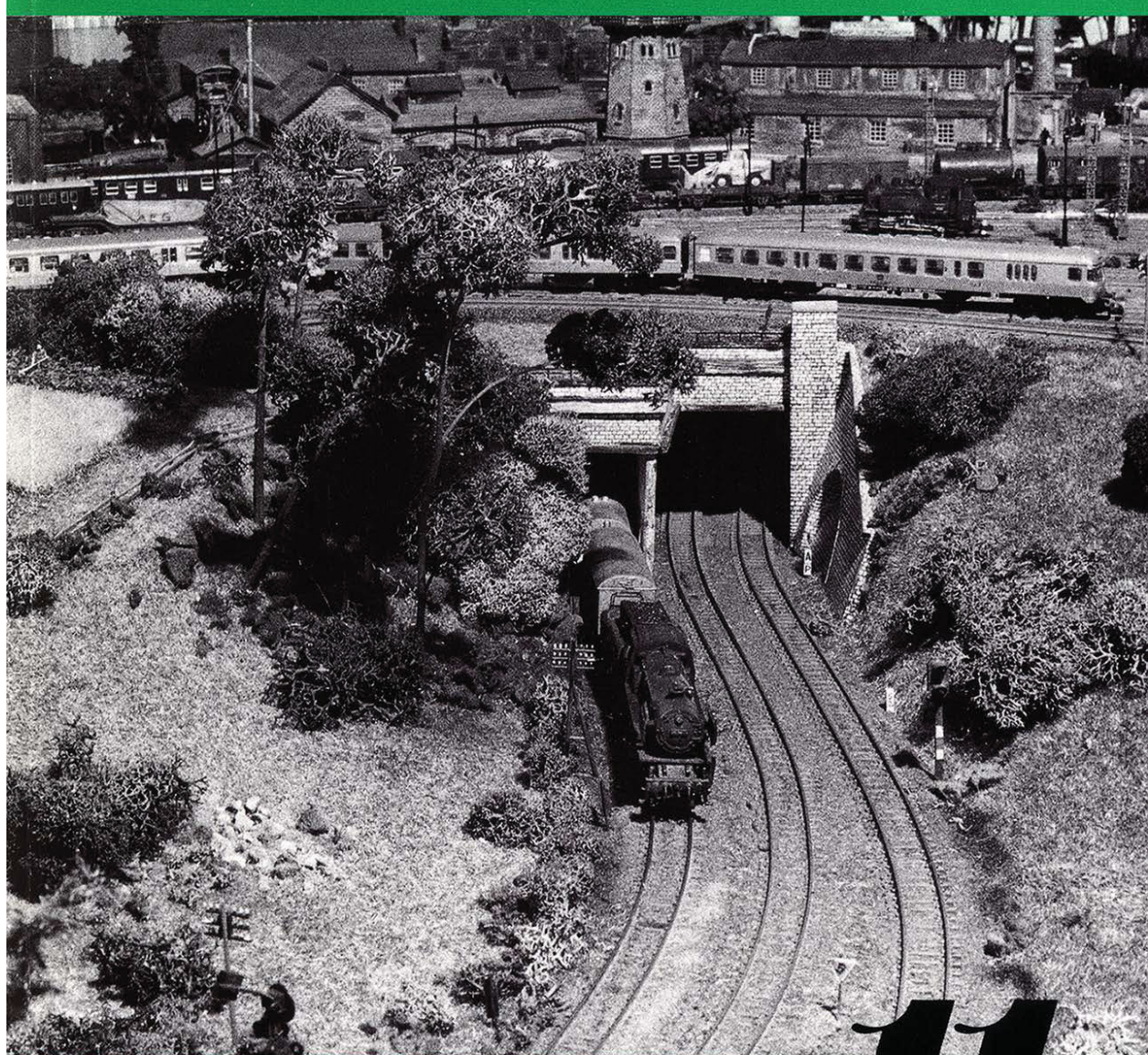


Anlagen Revue



MIBA *Anlagen Revue*

„Im Grunewald, im Grunewald ist N-Aktion . . .“

N-Anlage Uwe Bilan, Berlin

Ein Bw zur Reichsbahnzeit

H0-Anlage Artur Wunderlich, Hof/Saale

Eisenbahn und Landschaft

in Süddeutschland, 1955–1965

H0-Anlage Bent Bentsen, Greve Strand/Dänemark

MIBA VERLAG NÜRNBERG

1982 · 1. Auflage · Copyright MIBA VERLAG

Druck: Tümmel, Nürnberg

„Im Grunewald,

im Grunewald

ist N-Aktion . . .”

N-Anlage Uwe Bilan, Berlin

Das Thema dieser in U-Form aufgebauten N-Anlage mit den maximalen Abmessungen $2 \times 4 \times 3$ m ist der Betrieb auf zwei Berliner Bahnhöfen:

1. Zustiege-/Vorort-Bahnhof Berlin-Wannsee mit S-Bahn
2. Endstation und Bahnbetriebswerk Berlin-Grunewald

Während die Fernbahn in der Zeit von 1955 bis 1977 „spielt“, ist die S-Bahn in der Epoche 1925–1950 „angesiedelt“.

Die zweigleisige Hauptstrecke „verschwindet“ auf beiden Seiten und endet jeweils in einem viergleisigen Schattenbahnhof, der über Reed-Kontakte automatisch gesteuert wird; auf diese Weise ist eine abwechslungsreiche Zugfolge möglich. Die Züge werden nach den geltenden Fahrplänen der Reichsbahn zusammengestellt und weisen eine internationale Wagenfolge auf. In erster Linie kommen hier Dampflokomotiven zum Einsatz; die Modelle sind (zum größten Teil) auf DR-Beschriftung umgezeichnet. Dagegen verkehrt die S-Bahn im automatischen Pendelverkehr, nur das Umsetzen im Bahnhof wird von Hand gesteuert.

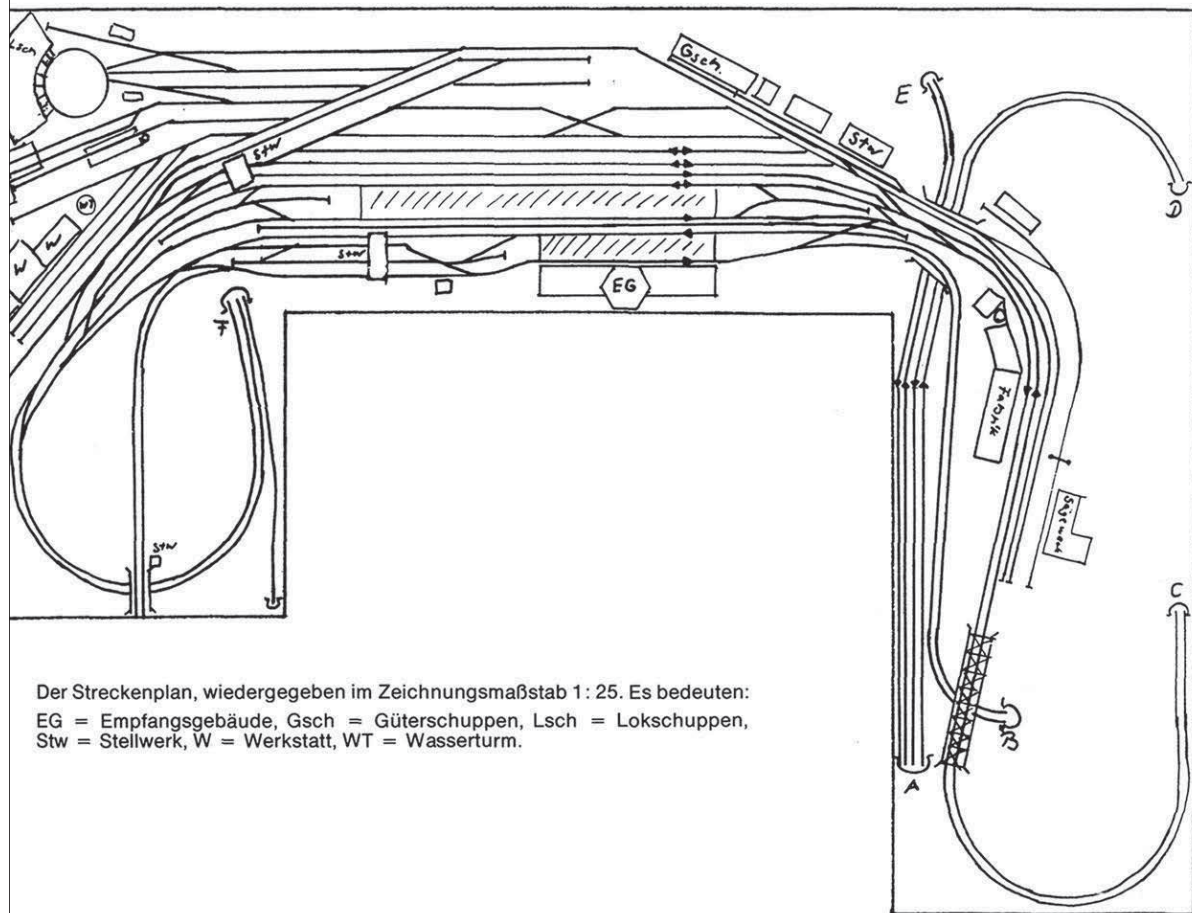
Bis jetzt wurden ca. 120 m Gleis und 84 Weichen eingebaut und ca. 5000 m Litzen verlegt; für die Stromversorgung der Anlage sind vier Fahrtrafos und vier Lichttrafos vorhanden.

Die typischen Wannsee-Gebäude entsprechen tatsächlich existierenden Vorbildern. Bahnsteigeingang, Bahnsteig mit Kiosk, Wohnhaus für Bahnbedienstete, Stellwerk „Wsk“ mit Trafohaus, Stellwerk „Wswf“, Güterschuppen und kleines Viehhaus wurden von allen Seiten fotografiert, einschließlich der typischen Details. Maße der Türen und Fenster wurden mit dem Zollstock abgenommen und notiert. Anhand der Fotos und vorliegenden Maße konnten dann die entsprechenden Bauzeichnungen „rekonstruiert“ werden. Die Gebäude-Modelle entstanden aus 2 mm-Balsaholz, anschließend wurden die Außenwände mit Mauer-

steinfolie beklebt. Strukturen, d. h. erhabene Teile der Mauerflächen, wurden ebenfalls mittels Mauersteinfolie nachgebildet, die auf doppelseitiges Klebeband aufgeklebt, in entsprechende Streifen geschnitten und an die jeweiligen Stellen der Gebäudefronten aufgebracht wurden. Fenster bestehen aus Plexiglas, die Rahmen aus d-c-fix, das in feine Streifen geschnitten und auf die Fenster geklebt wurde. Die Dächer wurden z. T. mittels Fein-Sandpapier, in Streifen geschnitten, imitiert, für einige der Dächer wurden 5 mm-Balsaholzleisten (wie aus dem Flug-Modellbau bekannt) zurechtgeschnitten. Ein Teil der Gebäude erhielt eine Inneneinrichtung. Weitere Gebäudemodelle wurden unter Verwendung von Bausätzen und Bauteilen abgewandelt.

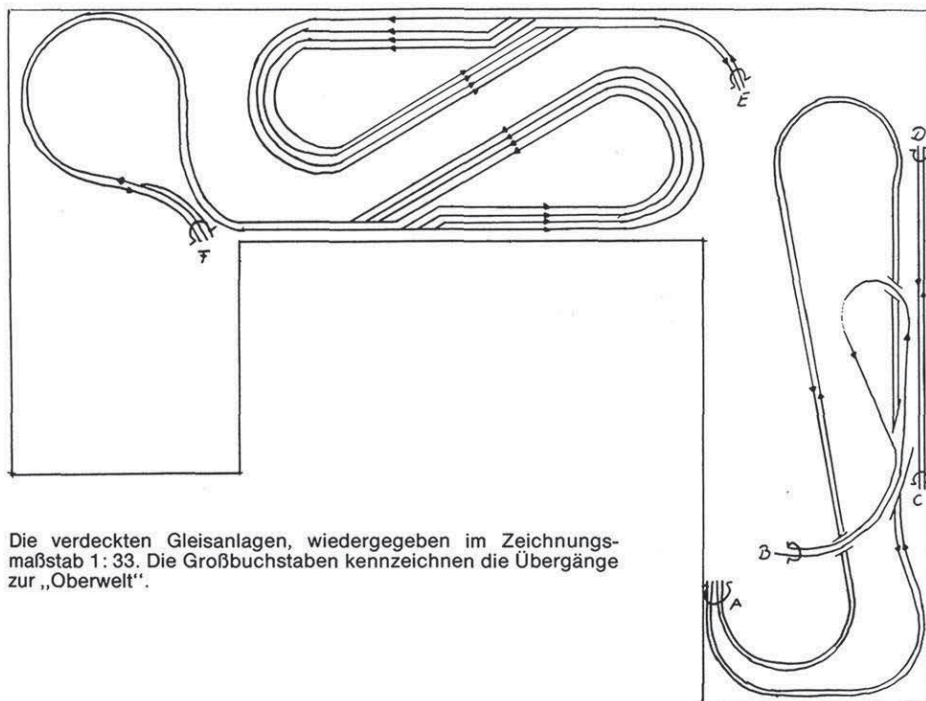
Der See wurde von unten nach oben „aufgebaut“, d. h. der Seegrund wurde mit Islandmoos, Steinchen und Holzstückchen nachgebildet und farblich zur Mitte hin dunkler angelegt. Eine Plexiglasplatte schließt das ganze wie ein Deckel ab. Die Ränder dieser Platte wurden dann mit Knetmasse abgedichtet und an das umgebende Gelände angepaßt; „Schilf“ (aus Pinselborsten) und „abgestorbene Bäume“ (aus Wurzeln) vervollständigen das Seeufer. Auf die Plexiglasplatte wurden 250 g Gießharz (zusammen mit wenigen Tropfen blauer und gelber Gießharzfarbe) aufgetragen und kurz vor der Gelier-Phase mit einer Gabel und einem Fön die Wellenstruktur hineinmodelliert. Nach dem Erstarren wurden die Ränder mit Farbe, Schaumstoff-Flocken, usw. nachbehandelt, Weidenbäume und Islandmoos-Büsche begrenzen die Uferböschung.

Schließlich wurden noch das gesamte rollende Material, die Gebäude und Straßenfahrzeuge mit etwas Farbe verfeinert und danach mit Plaka-Farbe gealtert. Bei Lokmodellen waren beispielsweise bis zu zehn Arbeitsgänge erforderlich, das letzte Farbfinish wurde hierbei mit der Spritzpistole aufgetragen.



Der Streckenplan, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:25. Es bedeuten:

EG = Empfangsgebäude, Gsch = Güterschuppen, Lsch = Lokschuppen, Stw = Stellwerk, W = Werkstatt, WT = Wasserturm.



Die verdeckten Gleisanlagen, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:33. Die Großbuchstaben kennzeichnen die Übergänge zur „Oberwelt“.

Besonderheiten im Bild

Bahnbetriebswerk/Ringlokschuppen (12, 15): Arnoldbausätze gekürzt um zwei Stände, mit Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung, farblich stark „verschmutzt“.

Wasserhochbehälter (17): nach Originalvorbild aus Fallerprofilen, Mauersteinplatten und Furnierholz.

Schmiede und Wartungshalle (16): aus handelsüblichen Bausätzen mit Wartungsgrube und Inneneinrichtung.

Kohlenbansen (12): aus in Styropor gesteckten Schienenprofilen mit Bretterwänden aus Holzspänen. Styroporblock mit LötKolben in Struktur gebracht, aufgeklebten groben Sand mit Plakafarbe geschwärzt und mit Pfeifenasche bestreut.

Schlackegrube (12): Wände aus Kibri-Mauersteinfolie, Geländer von Arnold, Schlacke imitiert aus Pfeifenasche und Lack.

Fahrbarer Montagekran mit Loren (14): Fahrgestell Roco-Lore; aus Messingdraht und Kleinteilen gelötet, mit einer Arbeitsplattform aus Aluminiumdeckelfolie (Joghurt-Becher) auf einer feinen Feile zur Riffelblech-Imitation gepreßt (Vorbild steht in Berlin, Yorkstraße).

Rohrblaswagen (15): Piko-Fahrgestell mit aus Draht gelötetem Aufbau.

Spindelhebeböcke (16): aus Messing-Kleinteilen und Druckknopf gelötet und mit Teilen einer Piko-Tenderlok bestückt.

Bockkran (12): aus Fallerprofilen, Draht und Druckknopf.

Portalgreifdrehkran mit Hochbrücken bzw. Arnold-Bekohlung (12): Kranaufbau von Pola, Unterbau aus Messingprofilen und Draht gelötet.

Beschilderung (15, 16): aus weißem Zeichenkarton, mit Letraset-Buchstaben beschriftet und mittels Fotokopierer mehrmals verkleinert, um auf die jeweilige Größe zu kommen.

Alter Schwellenhaufen (14): abgebrannte Streichhölzer auf Maß geschnitten und mit Ponal, Pfeifenasche und schwarzbrauner Farbe eingefärbt.

Lademaß (17): selbstgebaut aus Fallerprofilen und Draht, gelb gestrichen.

Brückenstellwerk Gdo (12): aus Plastik, Mauersteinplatten und Dachplatten, einem existierenden Vorbild nachempfunden.

Maschinenfabrik (22): aus Restteilen von diversen Fertiggebäuden, unter anderem mit Seitenwand des Arnold-Ringlokschuppens kombiniert und farblich behandelt.

Sägewerk mit Bockkran (21): aus verschiedenen Bausätzen zusammenkomponiert, mit Inneneinrichtung.

Stützmauer/Tunneleinfahrten (7, 27): aus Faller-Mauersteinplatten, Berliner Vorbildern nachempfunden.

4-gleisige Eisenbahn-Blechträgerbrücke (21, 22): Seitenteile aus auseinandergeschnittenen Herpa-Brückenteilen mit Zwischenstück, um auf die gewünschte Länge zu kommen. Aus 2 mm-Holzleisten Brückenträger nachempfunden und mit Knotenblechen von Faller beklebt (Vorbild-Brücke in Berlin).

Wasser-Rohr (21, 22): Papprohr von außen mit Alufolie beklebt, in die vorher mittels der Roco-Bastelsäge Nietenimitationen eingedrückt wurden, und mit diversen Kleinteilen (Sperrschieber) bestückt; nach tatsächlichem Vorbild.

Bäume (25–27): Krüppelbäume am See aus Wurzelwerk von einjährigen Haselnuß- und Ahorntrieben zurechtgestutzt, in braun gefärbtes Ponal getaucht und mit etwas Schaumstoff-Flocken beklebt. Lärche aus Wurzelwerk und mit Grasflocken bestreut. Große Bäume: Wurzel vom Heidekraut mit Islandmoos und Schaumstoff-Flocken begrünt.

Fern-Lkw (16, 20): Wiking-Modell, bei dem die Plane mit Plastikzwischenstück erhöht und mit einer Lage vom mehrlagigen Toilettenpapier, in Ponal getaucht, überklebt wurde. Mit Auspuffrohren, Leitern u. Beschriftungen versehen und farblich nachbehandelt.

Km-Steine (8, 11): aus 2×2 mm-Leiste, mit weißer Plaka-Farbe angemalt, mit spitzem Filzschreiber beschriftet und dann erst abgeschnitten und aufgestellt.

