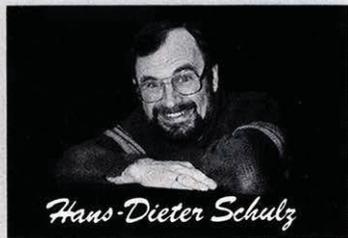
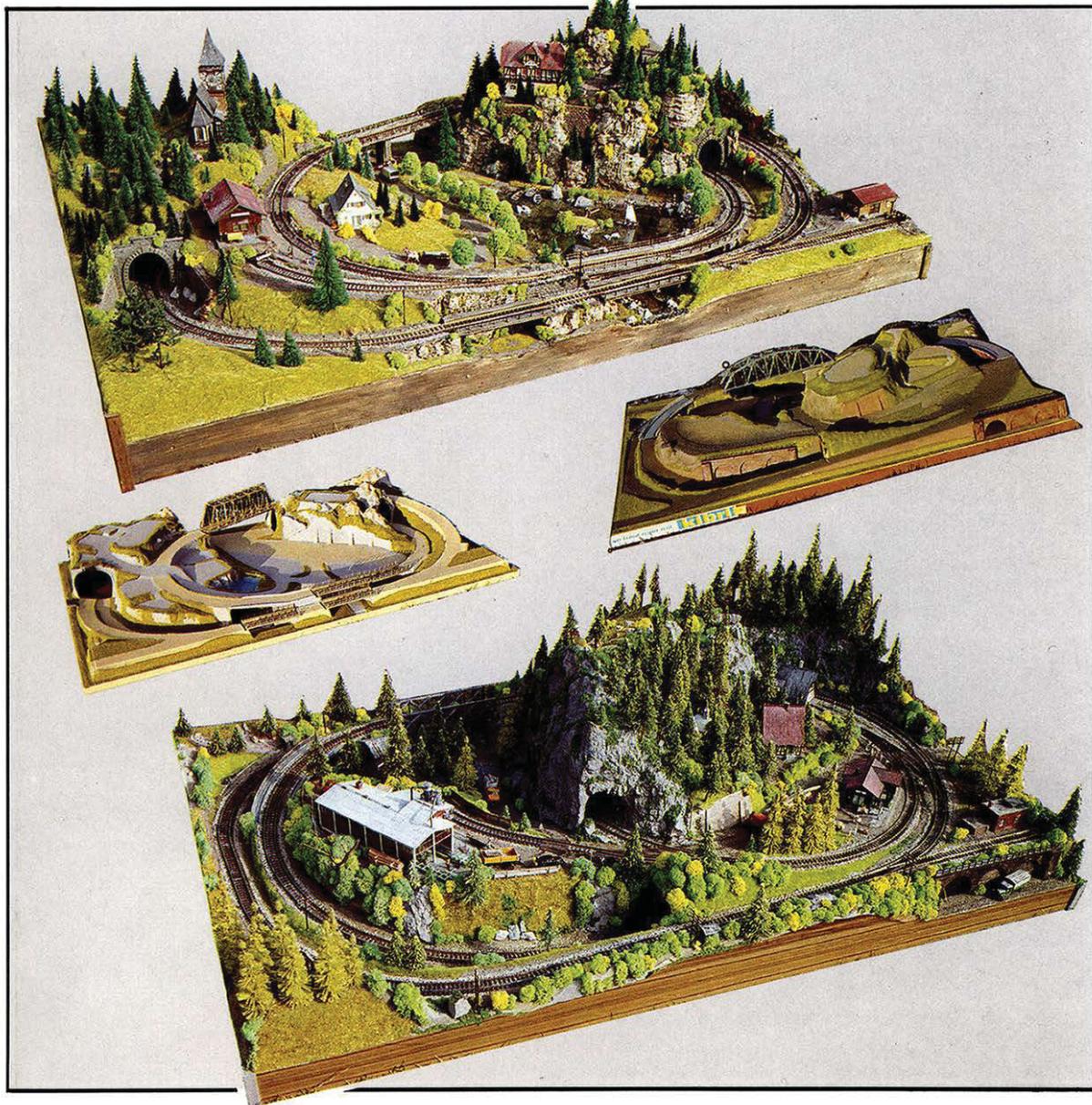


MIBA MODELLBAHN PRAXIS



*Fertiggelände
als Anlagenbasis*



MIBA MODELLBAHN PRAXIS 3

Fertiggelände als Anlagenbasis

Hans-Dieter Schultz

MIBA VERLAG NÜRNBERG

1984 · 1. Auflage · Copyright MIBA VERLAG

Druck: Tümmel, Nürnberg



Hans-Dieter Schulz, unser Autor, beantwortet in Wort und Bild unsere Frage:

Sind Fertiggelände als Grundlage für eine Modellbahnanlage brauchbar?

Als sich Herr Noch vor ca. 35 Jahren mit der Idee industriell gefertigter Plastikgelände trug, war ich als Modellbahner skeptisch (und das wohl jahrzehntelang auch zu Recht, weil die Plastikgelände in Konzept und Ausführung halt so gar nicht dem Geschmack eines versierten Modellbauers entsprachen). Den anhaltenden Erfolg der Noch-Fertiggelände (denen welche von Kibri und neuerdings von Heki folgten) kann man wohl nur damit erklären, daß offenbar doch eine große und wachsende Nachfrage nach solchen Fertiggelände besteht, zumal diese ständig verbessert wurden und neuerdings tatsächlich nach etwas mehr modellbahneri-

schen Gesichtspunkten gestaltet werden (bester Beweis: die diesjährigen Noch-Gelände-Neuheiten). Die früher typischen Tunnelröhren, supermini-alpinen Bergspitzen (die lt. Herrn Noch nunmal bei den Geländeplastiken für Kinder und Jugendliche sehr beliebt sind) sind verschwunden und nur noch bei älteren Geländen zu finden; die Geländeerhebungen sind nunmehr „weicher“, sanfter abfallend und realistischer. Gewiß, die Plastikgebäude sind – nach streng modellbahnerischen Gesichtspunkten – noch nicht „das Wahre vom Ei“, aber wir müssen den Herstellern von Plastikgeländen zugestehen, daß sie den beengten Platzverhältnissen Rechnung

tragen müssen und um gewisse Kompromisse nicht herum kommen; sie müssen die Mentalität der Hauptmasse der Käufer berücksichtigen, die nun mal mit möglichst viel Gleisen und Weichen und einem entsprechenden Bahnbetrieb liebäugeln und auf das Gelände (als noch gänzlich „unbeleckte“ Modellbahn-Jünger) herzlich wenig Wert legen. Nun, wir – d. h. H.-D. Schulz und die Verlagsredaktion – haben am eigenen Leib erfahren, wie schwer es mitunter ist, beide Komponenten – Landschaft und Bahnbetrieb – auf kleinem Platz auf einen Nenner zu bringen. Im Fall Noch, wo für unseren Autor eine etwas großzügigere Landschaft das Primäre sein sollte, gerät der Gleisplan gewaltig ins Hintertreffen (wie Sie sehen werden) und im Beispiel Kibri, wo der Original-Gleisplan unverändert belassen wurde, kam H.-D. Schulz bezüglich der Geländeverbesserung bzw. -gestaltung ganz schön in Schwierigkeiten.

Um wieder auf die Ausgangsposition zurückzukommen: Die Fertiggelände sind im Laufe der Zeit anscheinend auch in Modellbahnerkreisen quasi „salonfähig“ geworden (zumindest ein gewisser Teil davon), so daß wir uns doch einmal daran machten, den Wünschen aus dem Leserkreis entsprechend, zu untersuchen, ob und inwieweit man Fertiggelände einigermaßen nach modellbahnerischen Gesichtspunkten herrichten kann oder nicht. Die Bedenken betrafen vor allem „gewisse“ Geländeformationen, die abzuändern vielen nicht möglich erschien, bzw. die Frage, ob man auch Teile der Plastik beseitigen (rausschneiden) kann, ohne daß die Stabilität des Geländes ggf. darunter leidet.

Um ehrlich zu sein: Wenn sich inzwischen nicht unser Mitarbeiter H.-D. Schulz als versierter Anlagengestalter, Fotograf und Autor „entpuppt“ hätte, würde unser langjähriges Vorhaben sicher immer noch in der Schublade „schmoren“; die Realisierung scheiterte bislang am Fehlen eines geeigneten Mitarbeiters, der sich mit Lust, Können und dem nötigen Verständnis für die anstehenden Probleme an die Sache heran wagte.

Wir konnten natürlich nicht alle Fertiggelände unter die Lupe nehmen und neu gestalten, sondern lediglich anhand von zwei Beispielen aufzeigen, was gemacht werden kann bzw. gemacht werden soll (besonders bei älteren Geländeplastiken). Wenn ein Modellbahner Fertiggelände als Basis verwenden will, dann sollte er solche aussuchen, die bereits a priori nicht zu krasse Schönheitsfehler und Ungereimtheiten enthalten und deren Gleisplankonzept einigermaßen modellbahnerischen Gesichtspunkten entspricht. Sowohl die Noch- als auch die Kibri-Kataloge weisen eine ganze Reihe zufriedenstellender Objekte auf. Nachdem die Ge-

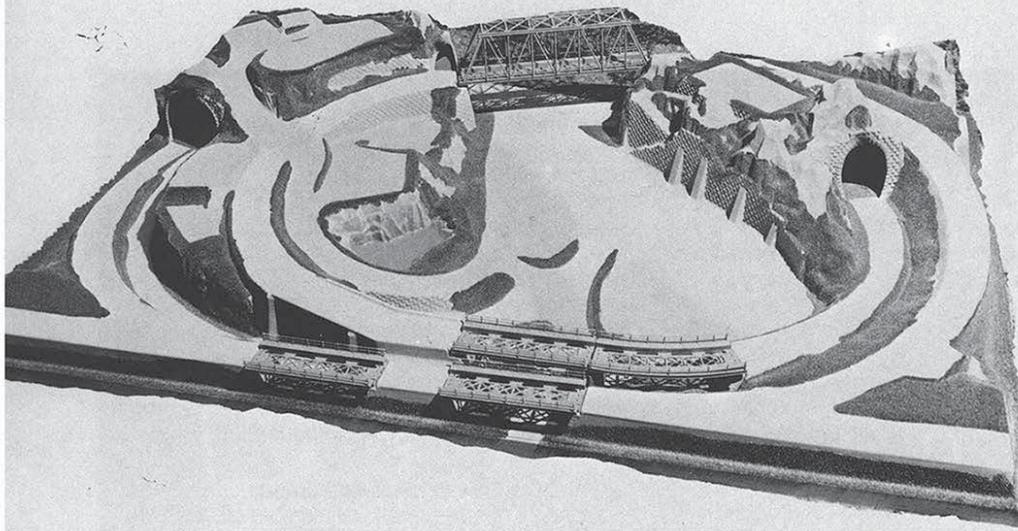
schmäcker allzu verschieden sind, wollen wir von einer Empfehlung absehen, zumal ja schließlich noch andere Faktoren eine Rolle spielen wie z. B. Form, Größe und Bahnmaßstab. Bei gut ausgewählten Fertiggeländen braucht meist gar nicht viel geändert zu werden. Sie brauchen nur mal die vorgeesehenen Gebäude in Gedanken durch andere zu ersetzen und schon haben Sie der Anlage einen eigenen Stil gegeben und können die Landschaft dementsprechend „stilgerecht“ variieren. Ggf. kann man schon mit einigen wenigen Handgriffen das Aussehen einer solchen Anlage positiv beeinflussen. Solche Verbesserungsarbeiten und -basteleien sind jedenfalls leichter als eine Anlage total neu und von Grund auf selbst bauen und gestalten zu müssen.

Man sollte jedenfalls folgende „goldene Regel“ unseres Autors beachten: Lassen Sie bei der Überarbeitung kein Fleckchen Plastikmaterial durchscheinen – Sie werden sich wundern, welchen Effekt dies allein schon hat! Wenngleich große Änderungen der von den Firmen vorgegebenen Gleispläne aufgrund der ausgeprägten Trassen schlecht möglich sind, so zeigt H.-D. Schulz auf, daß dies in gewissen Grenzen dennoch möglich ist, man also durchaus Gelände auftragen oder Teile herausnehmen kann. Im letzten Fall ist es zweckdienlich, die Plastikform verwindungsfester zu machen, falls durch zu große Herausschnitte die Eigenstabilität der Fertiggelände leiden sollte. Wie, zeigt der Autor auf.

Wenn man die beiden „Endprodukte“ des H.-D. Schulz betrachtet, wird ersichtlich, daß ein Modellbahner ein Fertiggelände durchaus als Grundlage für den Bau einer Anlage verwenden kann. Wichtig ist lediglich, daß er aus dem zur Verfügung stehenden großen Angebot an Fertiggelände eines heraus sucht, das in der Grundkonzeption einigermaßen brauchbar ist. Über gewisse Mankos oder Schönheitsfehler kann man hinwegsehen, sie spielen eine untergeordnete Rolle, da sie – wie unser Autor in dieser Broschüre aufzeigt – ziemlich einfach korrigiert werden können. Wenn Sie gar nicht die Absicht haben, sich ein Fertiggelände anzuschaffen, und diese Broschüre nur Interesse halber gekauft haben, so werden Sie – gewürzt mit ein paar netten „Gags am Rande“ – eine Menge bester Anregungen entdecken, die Sie auch für den normalen Anlagenbau verwerten können. Vielleicht haben Sie aber auch einen Sohn. Für diesen wäre ein Fertiggelände jedenfalls ein prima Übungsobjekt, an dem er seine bastlerischen und gestalterischen Fähigkeiten testen und schulen kann.

Fazit: Fertiggelände – mit Verstand ausgewählt – können als Grundlage für eine Modellbahn-Anlage durchaus brauchbar sein. WeWaW

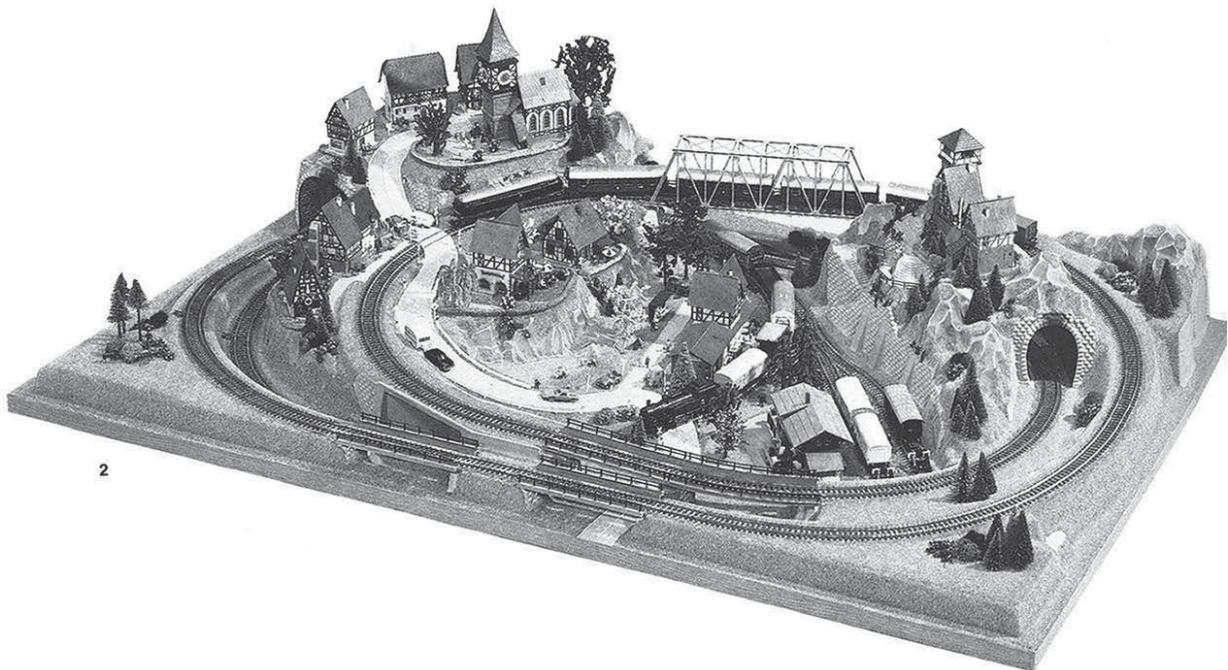
Und nun hat Hans-Dieter Schulz das Wort:

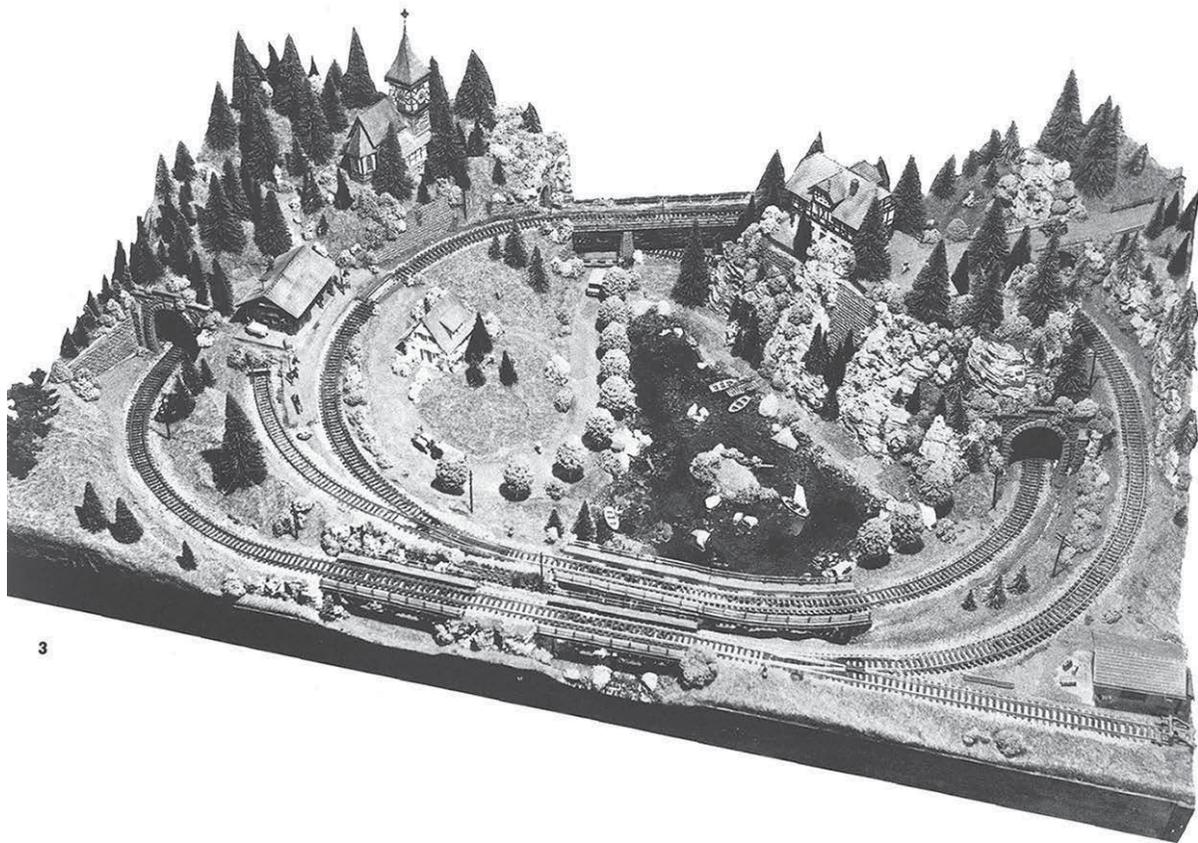


Dies ist das 1,50 x 1,00 m große *Noch-Fertiggelände „Grafenweiler“*

(Best.Nr. 8069 lt. Firmenkatalog) im Rohzustand (oben) und in der von Noch vorgesehenen Ausgestaltung (unten). Ich möchte einmal davon absehen, daß das angedeutete Wasser ein zu „schönes Blau“ hat, das Gras wahrlich „grasgrün“ ist und die Brücken so sauber und frisch sind, als wären sie

eben montiert worden. Mich stört mehr der spielzeughafte Tunnel-„Berg“ hinten links, die Fels-Imitationen u.ä. Doch sollte ich an dieser Stelle nicht zu kritisch sein. Denn schließlich haben wir uns ja die Aufgabe gestellt, dies (und einiges mehr) zu ändern und zu verbessern, und wie das diesbezüg-



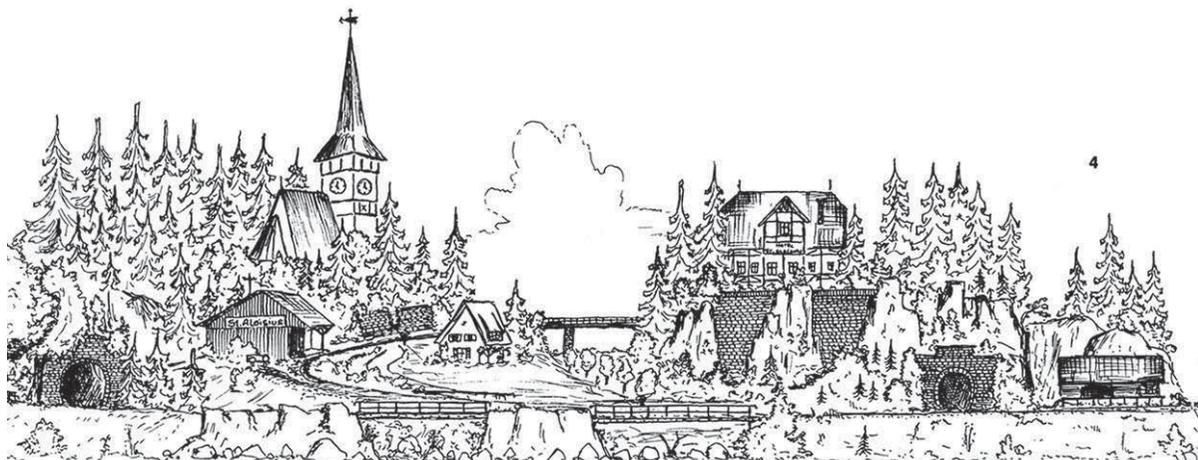


3

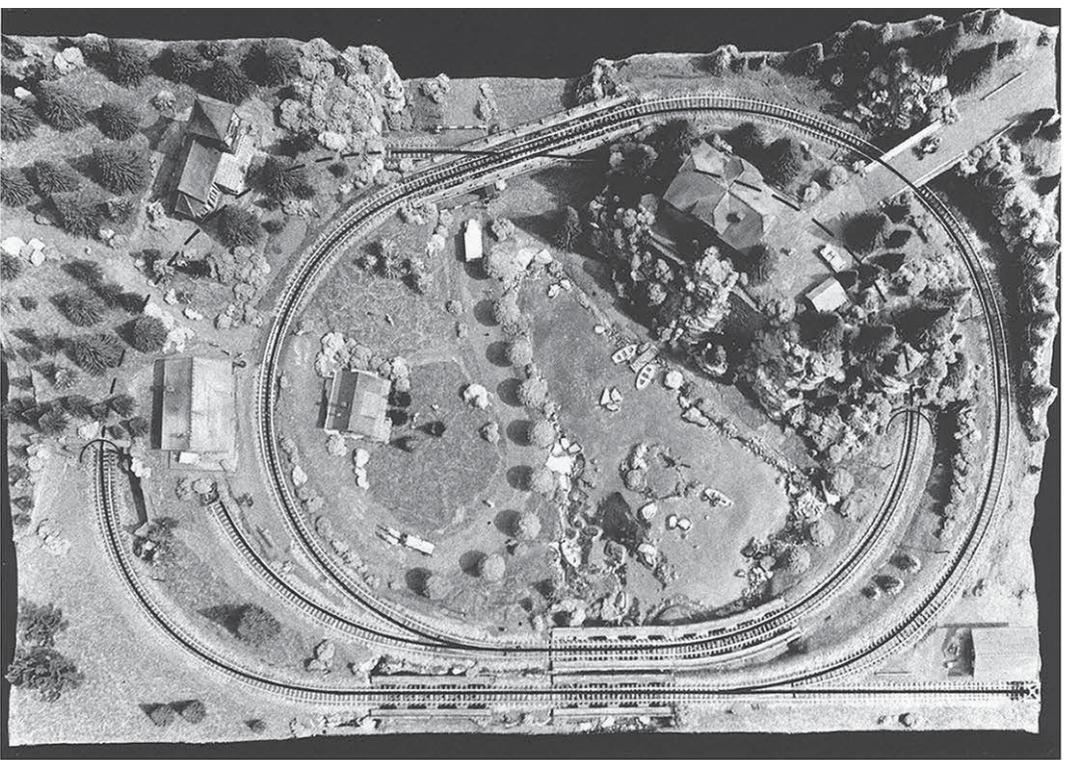
liche Endprodukt aussieht, zeigen das obige Bild 3 und die Farbbilder auf S. 36/37.

Der spielzeughafte Tunnel-„Berg“ ist zum organisch gewachsenen Hügel geworden, auf dem lediglich eine Kapelle steht; statt eines Bahnhofsgebäudes im Mittelgrund gibt es eine Haltestelle nahe der Kapelle, die Burg „Grafenweiler“ wurde durch ein Hotel (für Wallfahrer und Besucher) ersetzt, das durch eine Überbrückung der Bahnlinie zu Fuß und

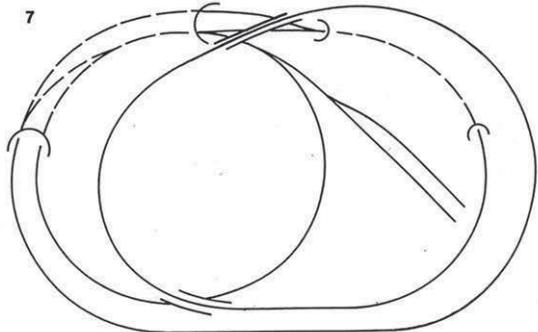
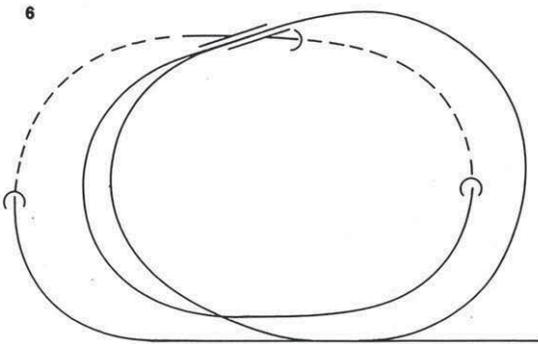
per Kraftwagen erreichbar ist; der malerische See bot sich geradezu an und daß der rechte Anlagen- teil dem übrigen Gelände angepaßt und die unschönen, unrealistischen Mauern und Felsen mittels Korkfelsen u.a. natürlich nachgestaltet wurden, ergibt sich eigentlich fast von alleine. Und vielleicht stimmen Sie mir zu, daß die jetzige Brücke (bei einer so kleinen Anlage) harmonischer und richtiger ins Gesamtbild paßt als die bisherige.



4

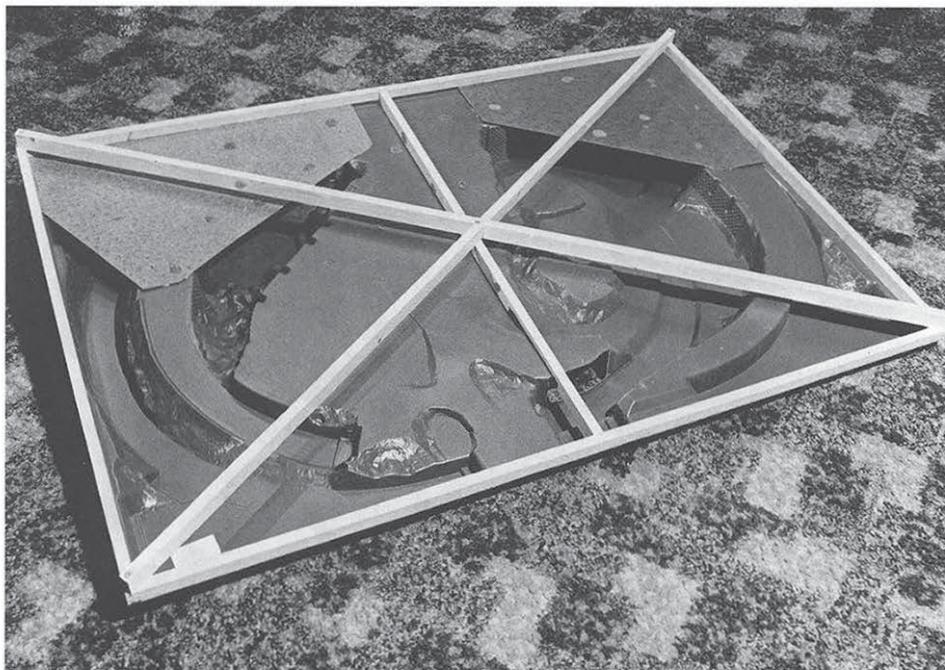


5



Das einzige Manko meines neuen Anlagenkonzepts (es ist eben nichts vollkommen!): Bei meinem etwas dürrtigen Gleisplan kann man zwar einige Strecken abfahren, aber herzlich wenig „Betrieb“ machen (das ist übrigens auch beim Original-Streckenplan nicht möglich). Der Gleisplan geriet deshalb ins Hintertreffen, weil eine großzügigere Landschaftsgestaltung unbedingten Vorrang hatte und aufgrund der geringen Anlagengröße für einen interessanten Gleisplan mit Bahnhof usw. einfach keine Möglichkeit bestand. Das Kriterium dieser Anlagenverbesserung sind eigentlich allein die Geländekorrekturen. Wir zeigen aber dennoch in Bild 6 eine Möglichkeit auf, wie man unter Verwendung einer DKW und Beibehaltung der jetzigen Gegebenheiten ohne viel Änderungen einen kleinen Bahnhofsbetrieb machen und vor allem einen Richtungswechsel vornehmen kann. Skizze 7 gibt den Original-Noch-Gleisplan wieder.

Um der Verwindung der Anlage entgegenzutreten, wurde ein stabiles Holzkreuz aus 2×3 cm-Latten unter die Anlage montiert (8). Diese Arbeit ist deshalb von großer Wichtigkeit, weil bei eventuellen Geländekorrekturen durch Einschnitte in die Plastikform deren Gesamtstabilität ggf. stark in Mitleidenschaft gezogen werden könnte. Bei meinem Entwurf habe ich zwar bewußt von solchen Einschnitten abgesehen, aber ich wollte Ihnen ja aufzeigen, wie Sie eine solche Verstärkung vornehmen können.



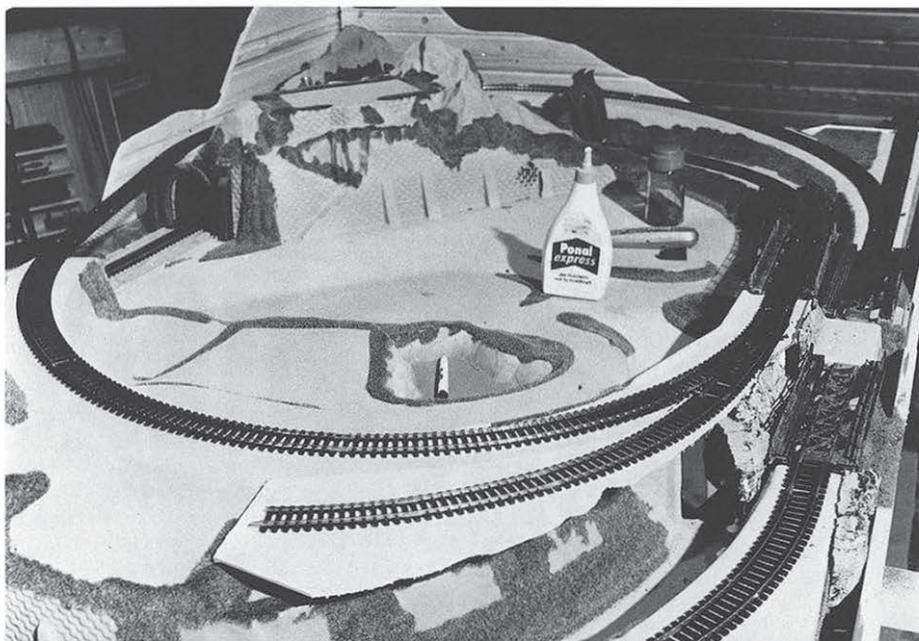
8

Ob man als erstes die Gleise und Weichen verlegt oder als erstes die gewünschten Geländekorrekturen vornimmt, dürfte davon abhängen, ob man sich primär nach seinem neuen Gleisplan richten will (oder muß) oder die Geländekorrekturen so gravierend sind, daß man diese Arbeiten als erstes ausführen will. Auf jeden Fall ist eine Probeverlegung der Gleise empfehlenswert, denn schon die kleinste Abweichung vom Original-Gleisplan wirkt

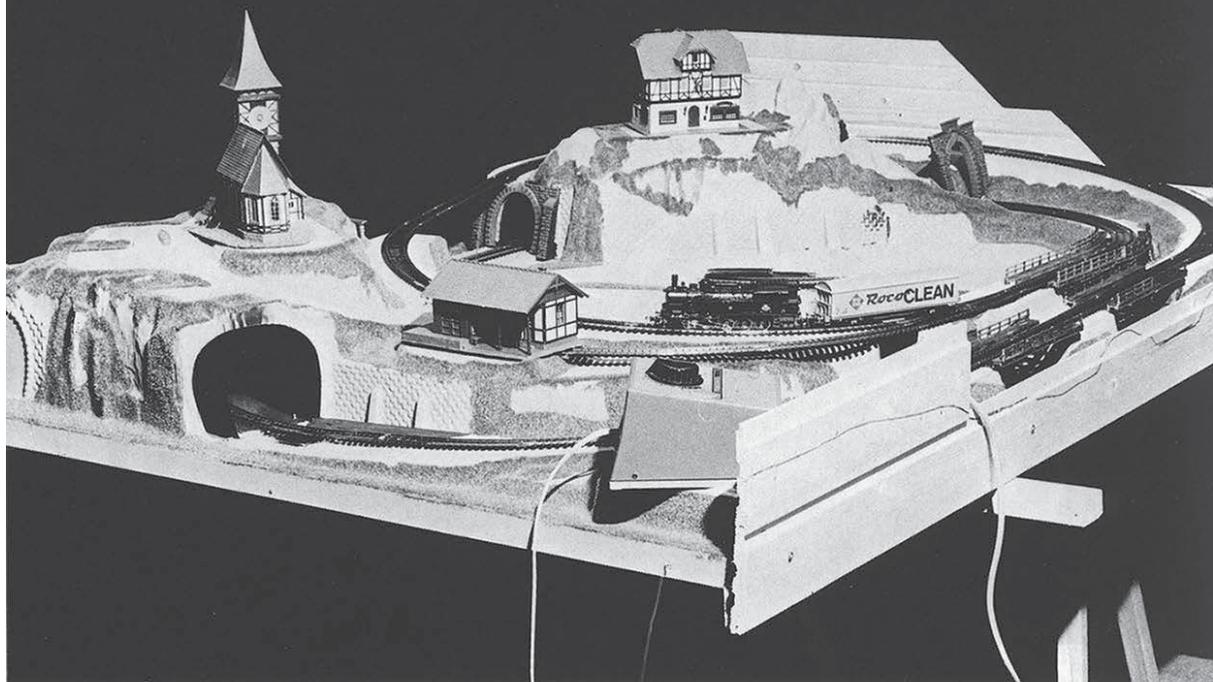
Probleme auf. Spätestens jetzt merkt man, daß der Original-Gleisplan und die Landschaft sozusagen aus einem Guß bestehen und jede Abweichung z.T. größere Bastelarbeiten mit sich bringt.

Die Firma Noch hält übrigens für jede ihrer Fertiggelände Gleispläne für die verschiedenen Gleisfabrikate bereit; ich entschied mich in diesem Fall (beim Noch-Fertigelände) für das Fleischmann-Gleis- und Weichenmaterial.

9



9



10

Nachdem die Gleise mit Mühe und Sorgfalt verlegt sind, kommt „die Stunde der Wahrheit“: Der Trafo wird angeklemt und die erste Probefahrt kann beginnen. Bei einem einfachen und so kleinen

Gleisplan läuft eigentlich alles nach Wunsch und wenn nicht irgendwo ein vergessenes Metallwerkzeug auf den Schienen einen „Kurzen“ baut, klappt alles bestens (10).

Aufgrund meines Gelände-konzepts wurde auf drei Seiten ein Abschluß erforderlich. Dieser könnte beispielsweise aus dünnen Preßspanplatten (8 mm) herausgesägt werden. Man hätte dann zwar eine glatte und saubere Außenwandung, doch hat Preßspan leider die dumme Eigenschaft, recht schwer zu sein (was bei transportablen Anlagen nicht gerade erwünscht ist). Eine andere Möglichkeit bieten mehr oder weniger dicke Styroporplatten, die man mit einem scharfen Messer oder mittels Hitzedraht beschneiden kann.

Ich persönlich entschied mich für Nut- und Federbretter, die nicht sehr schwer (und preiswert) und für unser Vorhaben genügend stabil sind. Abb. 11/12 zeigen den Eingriff mit Nut- und Federhölzer und den (in diesem Fall) geringfügigen Landschaftsgewinn, sowie den Original-Zustand des Anlagenrandes.

Die erste größere Arbeit ist das Aufschrauben der Nut- und Federbretter auf den Noch-Grundrahmen. Je nach Höhe der zu bildenden Landschaft hängt man ein Brett in das andere, sollte aber nicht vergessen, etwas Weißleim (Ponal) oder das neue „UHU-Holz“ in die Nuten laufen zu lassen. Dadurch wird die ganze Sache fest und unsere Wand trotz

jedem Verrutschen. Hat man die Lattung rundum verlegt, zeichnet man mit einem Filzschreiber o.ä. die Landschafts-Struktur auf (13).

Da wir nur das untere Brett mit dem Anlagenrahmen verschraubt haben, lösen wir die Schrauben und heben Wand für Wand wieder ab. Mit einer Stichsäge fahren wir dem vorgezeichneten Strich nach und erhalten so eine schöne, hügelartige Kontur. Danach werden alle Seitenteile wieder fest angeschraubt. Sicherlich könnte man die Form auch an den montierten Brettern aussägen, doch vibrieren Stichsägen ziemlich stark, so daß dies vielleicht Auswirkungen auf die Brücken oder verlegten Gleise haben könnte. Auch könnte man auf der Rückseite mit dem durchstechenden Sägeblatt vielleicht Teile der Anlage beschädigen. Deshalb lieber: abschrauben, aussägen und wieder anschrauben!

Bei dieser Gelegenheit ein Wort zum Untergerüst. Es ist sicher nicht jedermanns Sache, seine Anlage auf Malerböcken oder gar auf einen Küchentisch zu stellen. Außerdem kommt es ja auf die Größe der Anlage an. Nachdem es sich jedoch meist um kleinere, transportable Anlagen handeln