

# Immer an der Wand entlang

**Von Thema zu Thema -  
Ausbau einer H0-Anlage**







# Inhalt

Einleitung	6
Planung	8
Baubeschreibung der Module	10
• Windbruch	10
• Urmelsheim	11
• Dorfschmiede und Landschaft	26
• Steinbruch	30
• Bahnübergang	36
• Wasserschloss	42
• Ruine und Kirchberg	50
• E-Werk	60
• Flugplatz	64
• Bahnhof Luhausen	74
• Endmodul mit Wasserfall	80
Alles hat einmal ein Ende	88
Fachhändler	90
Impressum	91

## Vorwort

Ja, wenn ich Platz hätte, dann könnte ich ... und so weiter und so fort. Manchmal endet diese „Entschuldigung“ in einem durchaus schon immer angepeilten Kopfbahnhof mit Bw, Ausziehgleis, Postbahnhof und anderen Selbstverständlichkeiten. Nun sollte man das Argument des mangelnden Hobbyraumes nicht negieren und ob man ein solches Traumprojekt in Zeitalter von Digitalsystemen und Faulhaber-Motoren vom Wirtschaftsgeld abzweigen kann, ist auch eher fraglich.

Setzen wir doch die Überlegung zur Abhilfe gleich am Anfang an. Platz ist nicht gleich Platz und die berühmte Weihnachtsanlage der Sechziger, welche Vater nur über die Weihnachtsfeiertage über der nun gesperrten Polsterecke aufrichtete, ist wohl endgültig vorbei. Die Entwicklung, sprich Kreativität, hat auch vor dem Problem Anlagenraum oder -fläche nicht Halt gemacht und neue Ideen haben sich durchgesetzt. Die Wandanlage wurde geboren!

Immer-an-der-Wand-entlang, so kommt man mit verschwindend geringem Platzbedarf (auch beim Maßstab 1:87!) zurecht, den wohl jeder in seinen vier Wänden (und da sind sie schon!) finden kann. Vom Betriebsdiorama bis zur Rundumanlage kann sich dieses Anlagenkonzept mausern.

Man kann mit diesem System mehr Vorhaben umsetzen als auf einer normalen Anlagenfläche. Bedingt durch den relativ schmalen Anlagenraum ergeben sich auch keine „Berührungsprobleme“. Jede Anlagenstelle ist erreichbar und obendrein auf Wunsch auch von der Rückseite zu betrachten. Die schmalen Anlagenformen schließen um-

fangreiche Tischlerarbeiten aus. Einen Grundkasten von einem Meter Länge und durchschnittlich 40 cm Breite ist auch von einem Ungeübten zusammenzufügen. Insgesamt kommt man zügig in einem überschaubaren Zeitfenster voran und schnell zum endgültigen Ergebnis!

Einige Vorteile reihen sich hier aneinander und im wahrsten Sinne des Wortes reiht man aneinander, Motiv an Motiv, zwanglos und nur vom Gleisübergang bestimmt. Im Gegensatz zu Modulanlagen auf der Basis eines standardisierten Systems kann man hier mit dem Geländeprofil am Übergang frei operieren. Das Ergebnis ist ein Bilderbogen schon lang verborgener und nun realisierter Modellbahnerträume. Die hier vorgestellte Wandanlage bestätigt dies.

So, wie in dieser Anlage die Motive wechseln, wollen wir Sie mit wechselnden Modellbautechnologien vertraut machen. Felsen und Bäche, Straßen- und Wegebau, Patinierungen und Geländeformationen werden vorgestellt und aus der Breite der Motive sowie Arbeitsanleitungen findet jeder mit Sicherheit etwas Neues, den gewissen „Aha-Effekt“.

**Helge Scholz**

**Bilder 2 und 3:** Ohne Zweifel steht die Landschaftsgestaltung bei der hier vorgestellten Anlage im Vordergrund. „Steigen“ wir also passend in das Geschehen ein und warten nah am Schienenstrang mit dem Fotoapparat bewaffnet auf Dampf- und Elektrotriebwagen.

**Bild 1 (Titel):** Eine Einladung zu einer Rundreise auf der Wandanlage. Aus dem Tunnelmund braust der erste Personenzug hervor und hinten strebt schon eine weitere Lokalbahnverbindung heran. Ein romantisches Flusstal auf der Anlage nachzugestalten ist Wunsch vieler Modelleisenbahner – wie das bewerkstelligt wird, sehen Sie auf den folgenden Seiten.

### Verkauf der „Wandanlage“

Da ich mit dem Bau einer neuen Anlage beginne, möchte ich aus Platzgründen die in diesem Heft vorgestellte Anlage verkaufen. Die Anlage ist in drei Kleinanlagen teilbar, wobei jedes Teil eine betriebsfähige Anlage ergibt. Somit ist es auch möglich, nur eine Kleinanlage zu erwerben. Betrieben wird die Anlage im Zweileiter-Gleichstromsystem. Für weitere Details und Angaben wenden Sie sich bitte an die VerlagsGruppeBahn GmbH.









# Einleitung

Als ich 1980 mit dem Aufbau einer neuen Modellbahnanlage in einem Kellerraum begann, versuchte ich, Erfahrungen und Fehler, die ich beim Bau vorheriger Anlagen gesammelt habe, einzubringen bzw. zu berücksichtigen.

Natürlich wollte ich auch ganz neue Wege und Möglichkeiten im Modellbahnbau einschlagen und praktisch anwenden. Deshalb war mein Bestreben, eine wirkliche Modellbahnanlage zu gestalten. Dabei legte ich auf den naturgetreuen und realistischen Landschaftsbau sehr großen Wert. Zwei meiner Grundsätze lauten daher: *Landschaft und Eisenbahn* und: *Weniger ist mehr!*

Schon beim Aufbau dieser Anlage besuchten mich des öfteren Modellbahnfreunde. Dabei wurden mir ständig und immer wieder dieselben Fragen gestellt:

- Wie wird das gemacht?
- Wie werden diese natürlichen Felsen hergestellt?
- Wie gelingt die farbliche Gestaltung und Begrasung?
- Wie hast du die Gleise verlegt?
- Wie wird die Anlage gesteuert?
- Woher bekommst du dieses und jenes Material?
- Kann ich das auch, wenn ...?
- Kannst du mir dabei helfen?
- Kannst du mir einen Gleisplan anfertigen?

usw. So könnte ich jetzt noch etliche weitere Fragen aufzählen. Lange überlegte ich mir, wie ich all den Modellbahnfreunden mit Rat und Tat helfen könnte. Würde ich mich nur annähernd ihrer Probleme und Wünsche annehmen, bliebe für meinen Modellbahnbau kaum mehr Zeit übrig – die Anlage würde wohl nie fertig werden.

Der Zufall kam mir zu Hilfe, ich las in einem Programmheft der VHS Nördlingen, dass dort Kursleiter für alle möglichen Sparten gesucht werden. Das war es! Spontan fragte ich bei der VHS an, ob das Thema „Modellbahn“ möglich wäre. Der Leiter der VHS war sofort angetan und meinte, einen Versuch wäre es wert. So begann im Jahre 1984 meine Laufbahn als Kursleiter an der VHS.

Kurzfristig, noch vor Weihnachten im selben Jahr, wurde ein Kurs über den Aufbau und die Gestaltung einer Modellbahnanlage ausgeschrieben. Ganze sieben Teilnehmer meldeten sich an. Etwas enttäuscht war ich damals allerdings schon, denn von all jenen, die mich immer wieder mit Fragen zur Modellbahn überschütteten, hatte sich keiner zum Kurs angemeldet.

Der Kurs war aber trotzdem ein voller Erfolg. Da die Elektrik in den Kursen nur kurz angesprochen werden kann, kam die Frage, ob es nicht möglich wäre, eine weitere Veranstaltung mit dem Thema Steuerung und Schaltungen an der VHS anzubieten.

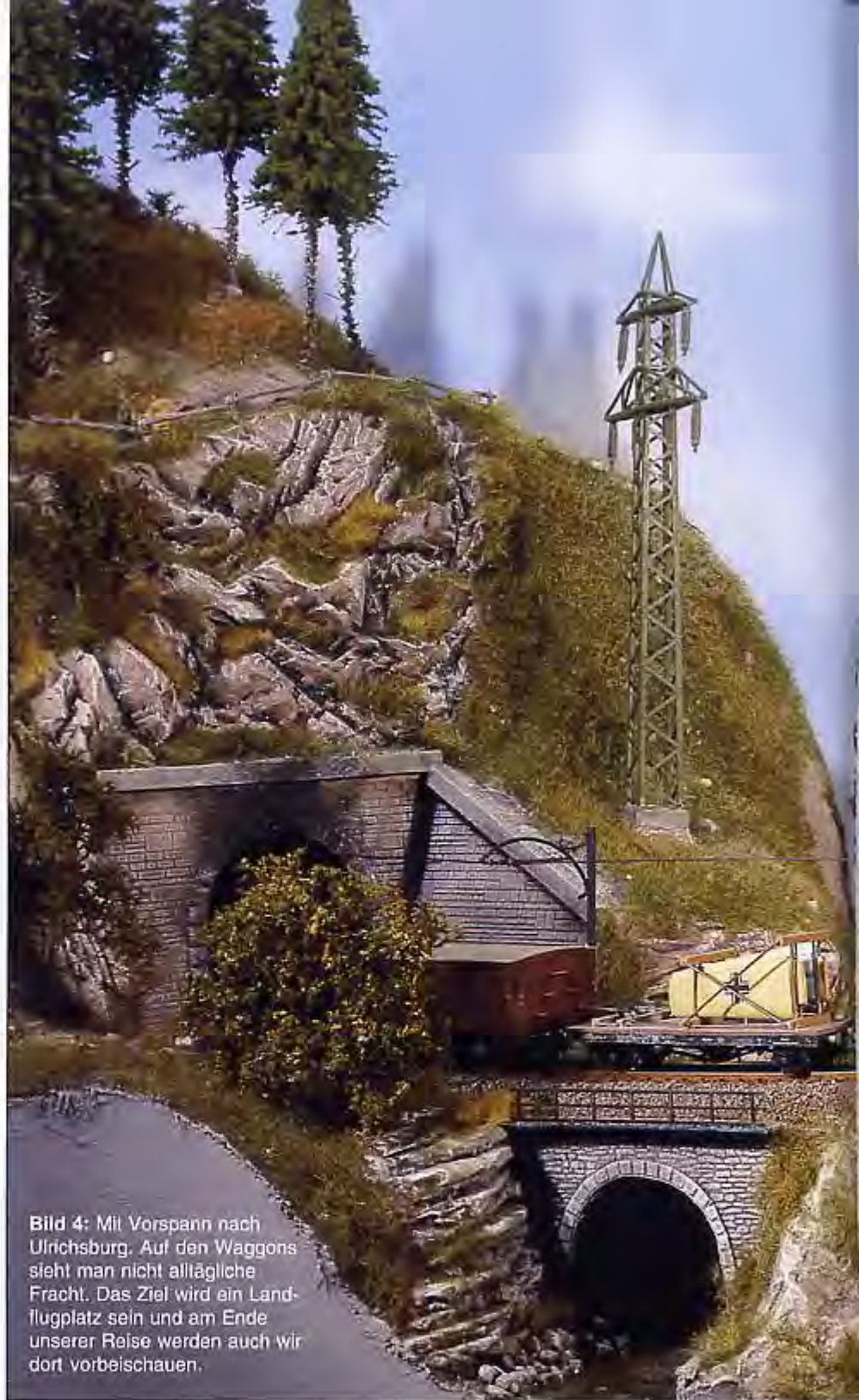


Bild 4: Mit Vorspann nach Ulrichsburg. Auf den Waggons sieht man nicht alltägliche Fracht. Das Ziel wird ein Landflugplatz sein und am Ende unserer Reise werden auch wir dort vorbeischaun.

Im Frühjahr des folgenden Jahres gab es also einen weiteren Lehrgang im VHS-Angebot.

Mit Zunahme der Digitaltechnik bei der Modellbahn war ab 1992 das Interesse an den Schaltungen nicht mehr sonderlich groß. Die Teilnehmer zeigten wesentlich mehr Interesse an der Detaillierung und der farblichen Gestaltung einer Anlage. Deshalb werden jetzt im Kurs II ausführlich diese Themen behandelt. Ein erstaunlicher Nebeneffekt: Seither sind regelmäßig einige Ehefrauen in diesem Kurs dabei! Anfangs habe ich in den Kursen anhand einer kleineren Modellbahnanlage die ver-

schiedenen Möglichkeiten zum Bau einer Anlage aufgezeigt und erläutert, praktische Tipps und Anregungen dazu gegeben. Schon seit längerer Zeit aber liebäugelte ich mit dem Bau einer Modulanlage. Auf Modellbahnausstellungen hat es mich schon immer fasziniert, welche tollen Anlagen mit den verschiedenen Modulen aufgebaut und zusammengestellt werden können. Auch war ich beeindruckt von den langen Fahrstrecken, die mit solch einer Anlage erreicht werden. Da zum damaligen Zeitpunkt meine Modellbahnanlage bereits fertig aufgebaut war, fasste ich den Entschluss, in den folgenden Kursen mit dem





Bau einer solchen Modulanlage zu beginnen.

Es musste doch auch möglich sein, an einem Modul den Aufbau einer Anlage zu demonstrieren und praktisch vorzuführen. Bereits der erste Versuch kam bei den Kursteilnehmern ganz prima an. Sogar mehrere Modellbahner haben sich spontan für den Modulbau begeistert. Wichtig dabei ist, dass am Ende des Kurses ein Modul fertig gestaltet und fahrbereit vorgeführt wird. Daher möchte ich in den Kursen Folgendes erreichen: Den Teilnehmern wird der Umgang mit den verschiedenen Materialien praktisch demonstriert sowie deren Eigen-

schaften erklärt. Mir ist dabei wichtig, dass eine vorhandene ablehnende Haltung gegenüber unbekannten Materialien beseitigt wird. Oft ist dann die Reaktion: Was, so einfach ist das? Nachdem nun bereits drei Module in den Kursen fertig gestellt waren, entschloss ich mich, mit der Planung einer größeren Modulanlage zu beginnen. Das Ziel war, einmal auch Züge über diese Anlage fahren zu sehen. Da die Kurse weiterhin sehr gut besucht waren, lag es nahe, sich wirklich intensiv mit dem Thema Modulanlage zu beschäftigen. Zwischendurch habe ich die fertig gebauten Module öfters im Keller an der Wand

entlang aufgestellt, um den Fahrbetrieb wie auch die Übergänge zu kontrollieren. So war dann rasch der Begriff entstanden: Immer-an-der-Wand entlang, oder kurz: Wandanlage.

Mit den folgenden Modulbeschreibungen möchte ich Sie über die Arbeitsschritte und meine bisherigen praktischen Erfahrungen beim Aufbau dieser Wandanlage vertraut machen. Die Bauanleitungen sollen daher eine Einstiegshilfe für Anfänger sein, aber auch Modellbahn-Profis Anregungen vermitteln. Gleichzeitig bekommen Sie auch einen Einblick in Ablauf und Aufbau meiner Modellbahn-Kurse.



# Planung

Mit dem Bau meiner Wandanlage habe ich bewusst mehrere Ziele und Gedanken verfolgt. Die meisten Modellbahner bevorzugen noch immer die geradezu obligatorische Rechteck-Anlage, diese Aufbauform scheint fest in den Köpfen verankert. Ich versuche daher, an Hand von Beispielen und Anregungen andere Anlagenformen vorzustellen und deren Vor- bzw. Nachteile aufzuzeigen.

Aus der eigenen Erfahrung ist mir durchaus bekannt, dass das Platzproblem nach wie vor ein entscheidender Faktor bei der Wahl der Anlagengröße ist. Oft kommen Modellbahner mit den raffiniertesten und schönsten Anlagenplänen zu mir und wissen nicht mehr so recht weiter. Sie versuchen, auf möglichst geringer Plattengröße alles nur Erdenkliche an Gleisen und Gebäuden unterzubringen.

Andere wiederum kaufen sich Gleisplanbücher und sind dann erschrocken, was dort an Material benötigt wird, um die eine oder andere Anlage nachzubauen. Spätestens, wenn klar wird, wie groß solch eine Traumanlage werden muss und dann auch noch die Preise für das benötigte Material zusammengezählt sind, platzt der Traum von der Modellbahn – schnell wie eine Seifenblase. Gerade Neueinsteiger verfallen diesen Gleisplanbüchern mit den verführerischen Schaubildern relativ häufig. Ihnen fehlt einfach die Erfahrung. Deshalb versuche ich, anhand von Beispielen Größenverhältnisse und deren Umsetzung auf Modellbahnanlagen klarzulegen und auch bildlich vorzuführen.

Schnell erkennt man dabei, dass sich z.B. ein ICE mit vier Wagen auf einer 1,5-m<sup>2</sup>-Anlage mühsam und unnatürlich um Kurven quälen muss. Kaum hat er den Bahnhof verlassen, kehrt er auch schon wieder dorthin zurück. Von einem Fahrerlebnis oder gar vorbildlichem Betrieb kann man da wahrhaftig nicht sprechen – und das führt rasch zu Langeweile. Mit einer kurzen Nebenbahngarnitur demonstrierte ich dann ganz gern und einleuchtend den Unterschied: wie solch ein Zug auf einer Anlage das Bild prägt und bei den vorgegebenen Platzverhältnissen weit besser und realistischer wirkt als ein ICE.

Lange habe ich an einem Gleisplan für eine Modellbahnanlage getüftelt, auf der all die Träume und die vielen Wünsche und Vorstellungen realisiert werden können. Innerhalb kurzer Zeit sollten Fahrbetrieb und Landschaftsbau parallel zu einer richtigen Modellbahnanlage reifen. Auch für einen Modellbahn-Anfänger sollte sich dabei rasch ein Erfolgserlebnis einstellen. Schließlich soll er ja nicht wieder die Lust und Freude an diesem schönen Hobby verlieren oder aber sich in einen riesigen Anlagenbau verrennen.



## Gleisplan der Wandanlage

Mit diesem Gleisplan einer Wandanlage versuche ich, die Vorzüge gegenüber einer Rechteckanlage oder Ähnlichem aufzuzeigen. Am Entstehen dieser Anlage soll dies anschaulich vorgeführt und beschrieben werden. Dabei ist zunächst unerheblich, welches Fabrikat und welche Spurweite der einzelne Modellbahner besitzt. Für den Gleisplan ist dies vorerst nicht entscheidend.

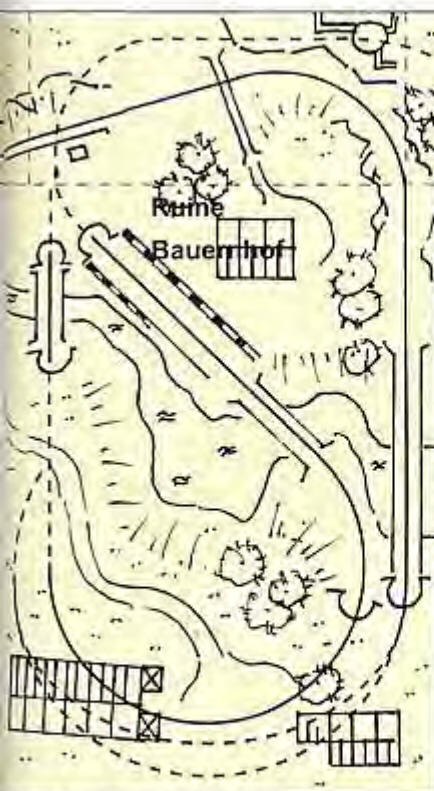
Neben dem Aufbau wird die landschaftliche Gestaltung vorrangig, deshalb sehr ausführlich erläutert und dargestellt werden. Anhand der Zusammenstellung der verschiedenen Module zu einer Wandanlage möchte ich praktische Tipps und Hinweise geben. Gleichzeitig soll ersichtlich werden, welche Anlagenteile für einen interessanten Fahrbetrieb vordringlich benötigt werden.

Ein ganz wesentlicher Vorteil besteht ja darin, dass bei der Modultechnik der Platzbedarf individuell an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasst werden kann.

Wie schon erwähnt, war ich, nachdem drei Module – Wasserschloss, Ruine und ein Landschaftsteil – fertig gebaut waren, brennend neugierig, wie darauf eine Zuggarnitur läuft bzw. überhaupt zur Geltung kommt. An den Übergängen zwischen den einzelnen Modulen gab es entgegen anfänglichen Befürchtungen keinerlei Probleme. Gerade dort ist es wichtig, sorgfältig und genau zu arbeiten. Schnell wurde es mir langweilig, immer nur mit einem Zug auf den drei Modulen hin und her zu fahren. In Gedanken hatte ich natürlich längst weitere Module dazugebaut. Aber welche wären zunächst einmal wichtig?

Die Größe meiner Module beträgt 80 cm in der Länge und 40 cm in der Breite. Bei den Modulübergängen habe ich mich an keine Norm gehalten; mir war es wichtiger, eigene Erfahrung mit diesem System zu sammeln. Deshalb habe ich die Modulgröße an das Platzangebot im Kofferraum meines Pkw angepasst. So war es möglich, zwei Teile im Kofferraum und ein weiteres Teil auf der Rückbank zu verstauen und zu transportieren. Im Nachhinein – so muss ich gestehen – hätte mir eine Breite von ca.





Kirchberg mit Gasthof

**Bild 5:** Gleisplan der Wandanlage mit den Standorten der einzelnen Module.

**Bild 6:** VT 70 zuckelt gemütlich entlang und über das Bahnübergang-Modul dahin.

**Bild 7:** Hinter dem Bahnwärterhaus wird noch fleißig im Gemüsegarten gearbeitet und geerntet.

**Bild 8:** Unterhalb des Wasserschlosses durchquert der VT 70 die wildromantische Juralandschaft auf der Fahrt von Urmelsheim nach Luhausen.

50 bis 60 cm sowie eine Länge von ca. 100 bis 120 cm mehr Spielraum für die Gestaltung gebracht. Da es sich aber bei der Wandanlage nur um eine eingleisige Nebenbahnstrecke handelt, sind die Maße gerade noch vertretbar.

Um endlich mit meinen drei Modulen mehr Fahrspaß zu bekommen, habe ich mich entschlossen, gleich zwei Endmodule anzufertigen. In diese sollte dann jeweils eine Kehrschleife zum Wenden der Zuggarnituren eingebaut werden. Die Maße habe ich dabei auf 1,2 m Länge und 1,0 m Breite festgelegt. Wann und wie ich die Anlage später erweitern oder ausbauen möchte, war mir im Moment noch nicht so wichtig. Mit den beiden Endmodulen jedenfalls habe ich mir nichts verbaut. Im Gegenteil, für einen optimalen Fahrbetrieb sind diese Teile sowieso Voraussetzung.

Die beiden Endmodule habe ich vorerst nur als Rohbau angefertigt, wichtig war die Gleisstrasse, damit der Gleis-Kreislauf geschlossen war und mein Zug endlich unbeschwert seine Runden drehen konnte. Mit dem Bau eines Eckmoduls, auf dem ein Steinbruch mit Anschlussgleis entstanden



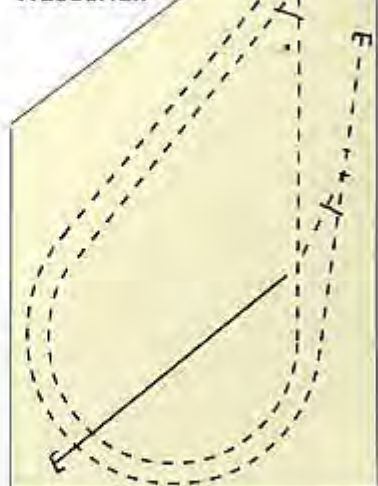
ist, konnte die Anlage wieder um ein Teilstück verlängert werden. Ein weiteres Eckmodul folgte mit dem Flugplatzgelände. So war es jetzt schon möglich, eine L-Anlage oder eine U-Anlage aufzubauen, genauer gesagt: zusammenzustecken. Gleichzeitig wurden mit diesen zusätzlichen Modulen die Kellerwände besser ausgenutzt. Pro Jahr wuchs die Anlage beständig um durchschnittlich zwei Module weiter. Mittlerweile hat sie leider ihre Endgröße erreicht, denn alle Kellerwände sind vollständig mit Eisenbahnmodulen zugestellt.

Wie aus dem Gleisplan ersichtlich, besteht die Anlage aus einer eingleisigen Nebenbahnstrecke mit zwei Bahnhöfen sowie zwei abzweigenden Strecken zu jeweils einer Endstation. Bei Automatikbetrieb ist es möglich, mit acht Zuggarnituren auf der Wandanlage zu fahren.

Ein Genuss ist es, die Züge auf ihrer langen Fahrt von einem Bahnhof zum nächsten zu beobachten und zu begleiten. Anders als bei einer Rechteck-Anlage erlebt man hier Modellbahn pur. Es ist, als würde man selber im Zug sitzen und die Landschaft zieht an einem vorüber.

Bf Luhausen

Wasserfall



0 0,5 1m





## Baubeschreibung der einzelnen Module



### Ein Windbruch

Beginnen möchte ich mit dem Kehrschleifen-Modul links im Gleisplan. Bisher waren auf diesem Eckmodul der Windbruch und eine alte Ziegelei aufgebaut. Wie bereits erwähnt, ist meine Wandanlage ja komplett fertig gestellt. Neue Teile konnte ich nicht mehr in die Anlage einfügen, also suchte ich nach neuen modellbahnerischen Tätigkeiten, um weiterhin aktiv zu bleiben. Immer wieder erlebe ich es: Wenn eine Modellbahnanlage nach Jahren endlich fertig aufgebaut ist, wird oft schon die nächste Anlage geplant. Manchmal ist man mit dem Erreichten nicht mehr so recht zufrieden, schon wird über einen Abbau bzw. Umbau nachgedacht. Ich finde, das muss oft gar nicht sein.

Aus diesem Grund habe ich in einem Modellbahnkurs aufgezeigt, wie eine Veränderung ohne den totalen Abriss einer Anlage zu realisieren ist. Schon durch eine Auffrischung z.B. der Landschaft lässt sich sehr viel erreichen. Die Anlage erhält ein vollkommen neues Aussehen und dabei kann man auch noch ordentlich Geld sparen. Ein wesentlicher Vorteil der Modulanlagen: Jedes Teil kann einzeln aus der Anlage herausgenommen und so an einem





**Bilder 9 bis 12:** Eile ist geboten, bevor der Borkenkäfer zuschlägt! Ein Windbruch im Modell – schön anzuschauen und kaum auf Anlagen zu finden. Bauern holen sich das billige Holz mit Fuhrwerken direkt vor Ort ab. Forstarbeiter sägen unterdessen die nächsten Stämme zum Transport zurecht.

**Bild 13:** Vor der Demontage der Landschaft werden Bäume, Sträucher, Figuren usw. mit verschiedenen Werkzeugen abgeschnitten und abgeräumt.



geeigneten Ort überarbeitet und verändert werden, gleichzeitig sind die Teile auch ringsum bequem begehbar. Selbst Arbeiten, die unter dem Modul anfallen, sind kein Problem mehr, das Teilstück wird einfach seitlich hochgestellt und schon ist man „unter“ der Anlage, ohne sich zu verrenken. Bei der folgenden Überarbeitung des Endmoduls wird die Gleisanlage nicht verändert. Da meine Module alle ähnlich aufgebaut sind, möchte ich die Arbeitsschritte, insbesondere aber den Landschaftsbau, an diesem Umgestaltungsbeispiel ausführlich erläutern. Auf besondere abweichende bauliche Merkmale gegenüber den anderen Modulen werde ich bei den jeweiligen Modul-Besprechungen näher eingehen.

## Urmelsheim entsteht

Vor der Demontage müssen alle Teile, wie Bäume, Gebäude, Figuren usw., vorsichtig von der Landschaft abgenommen oder abgebaut werden. Mit einer elektrischen Stichsäge von Proxxon habe ich anschließend die Geländehaut oberhalb der Haltestelle rings um das ganze Modul durchtrennt. Das war leicht, da ich grundsätzlich die Modelllandschaft frei tragend mit Fliegengitter und Modellgips gestalte und mo-







deliere. Anschließend konnte ich einfach das durchtrennte Geländeteil nach oben weg abheben und entsorgen. Ratsam ist, diese Arbeit nach Möglichkeit im Freien durchzuführen, denn die Staubentwicklung ist doch ganz erheblich.

Mein Plan sah vor, auf der frei gewordenen Fläche ein ländliches Dorf – nennen wir es Urmelsheim – aufzubauen und zu gestalten. Die Gebäude und einzelne Bauernhöfe hatte ich schon in vorherigen Kursen gebaut, mit Putz versehen, gealtert und bearbeitet. Eine Modellbahnanlage besteht

nicht nur aus Gleisen und Bahnhöfen. Die drei Komponenten Eisenbahn, Straße und Wasser sollten auf Modellbahnanlagen nach Möglichkeit, je nach Themenwahl gleichwertig berücksichtigt und mit geplant werden. Oft sind Anlagen super aufgebaut, aber an einer breiten Straße wird gespart. Modellautos sind leider oft nicht in der Lage, an Gebäude oder gar Bahnhöfe zu gelangen, weil einfach keine Zufahrten eingeplant wurden oder vorhandene nicht ausreichen. Ebenso verhält es sich mit dem Wasser. Ist in einer Ecke noch etwas Platz

vorhanden, wird ein See oder Ähnliches angedeutet. Eine Hafenanlage mit Kränen womöglich, aber ein Schiff wird dort nie anlegen können, weil ein Gleis die Zufahrt dorthin versperrt. So überzogen hart erläutere ich meinen Kursteilnehmern die Sünden, die beim Bau einer Anlage begangen werden. Erreichen möchte ich mit diesen Beispielen die Einsicht, dass in der Beschränkung die „Stärke“ des Anlagenbaus liegt.

Zurück zu meinem Dorfmodul! Hier demonstriere ich am Beispiel die Realisie-

**Bilder 14 bis 17 (oben):** Mit einer Proxxon-Trennsäge wird die abgeräumte Geländeohaut durchtrennt, danach abgehoben und entsorgt. Spanten und Rückwände werden an die neuen Gegebenheiten angepasst. Aus Styrodur besteht die Grundplatte für das entstehende Dorf.

**Bild 18:** Die einzelnen Gebäude werden probeweise zu einem Dorf zusammengestellt.







lung dieser drei Komponenten; es umfasst

- Gleisanlage mit Haltepunkt,
- Dorfstraße,
- Bachlauf mit Dorfweiher.

Immer wieder suche ich nach einfachen, billigen und wirkungsvollen Materialien, die im Landschaftsbau leicht zu bearbeiten sind und deshalb auch für Anfänger zu einem Erfolg führen. Das richtige Material hier war Styrodur. Damit konnten die Übergänge zur bestehenden Landschaft leichter angeglichen und Bachlauf sowie Dorfweiher in die Platte eingearbeitet und modelliert werden. Noch wesentlicher und entscheidender war das geringe Gewicht. Styropor kam nicht in Frage, denn es war für diesen Zweck zu labil. Vor allem die bei der Bearbeitung anfallenden Kügelchen können ganz schön lästig werden.

Im Baumarkt habe ich mir zwei Platten 20-mm-Styrodur gekauft. Eine davon habe ich mit einem scharfen Messer zurechtgeschnitten und in die ausgesägte Öffnung des Moduls eingepasst, mit Weißleim und einigen Spax-Schrauben an den Modul-Seitenteilen befestigt. Die Übergänge zum bestehenden Gelände habe ich mit Fliegengitter bespannt und überbrückt. Anschließend erfolgte ein erster Auftrag mit Modellgips auf das Fliegengitter.

Nachdem der Gips getrocknet war, war ich sehr angenehm überrascht, wie stabil und fest die Styrodurplatte eingebaut war. Sofort begann ich mit dem Aufstellen der einzelnen Bauernhöfe und Gebäude. Ich war

**Bild 19:** Der Blick ins Dorf. Man mag kaum glauben, dass hier ein Waldgebiet seinen Platz fand.

**Bild 20:** Mit einem Edding werden Straße und Bachgraben auf die Styrodurplatte aufgezeichnet.

**Bild 21:** Anschließend wird mit dem Bastelmesser das Bachbett ausgeschnitten.







neugierig, ob auch alle meine Vorstellungen realisierbar wären, damit mein Traumdorf entsteht. Doch leider musste ich schnell erkennen, dass auch bei mir Abstriche nötig waren. Alle Gebäude, an die ich dachte, hatten leider keinen Platz auf der zur Verfügung stehenden Fläche. Mit einem Edding-Stift habe ich grob die Umrisse der Häuser und den Verlauf der Dorfstraße auf die Platte aufgezeichnet. Den Bachlauf und den Dorfweiher habe ich zwecks besserer Erkennbarkeit blau aufgetragen. Gleichzeitig wurden die notwendigen Brücken und Übergänge über den Bach festgelegt und aufgezeichnet. Immer wieder wurden Häuser und Bäume verrückt, gedreht und umgestellt, bis ich endlich der Meinung war, so müsste ein natürliches dörfliches Bild erreicht sein. Dies alles wird zusammen mit den Kursteilnehmern natürlich diskutiert und erörtert.

Da ich geplant hatte, den Bachlauf und den Weiher in die Styrodurplatte einzuarbeiten, war mir doch etwas mulmig, ob dabei nicht die Stabilität der 20-mm-Platte verloren ginge. Ich hatte Angst, dass in diesem Bereich die Platte durchgetrennt und somit geschwächt werden könnte. So entschloss ich mich, die zweite Platte auf die Grundplatte aufzukleben und aus dieser erst den Bachlauf und den Weiher herauszuschneiden. Diese Entscheidung war im Nachhinein betrachtet richtig, denn jetzt wurde die ganze Fläche doch wesentlich stabiler. Mit einem scharfen Bastelmesser wurden jetzt der Bachlauf und der Weiher aus der Platte ausgeschnitten. Die Häuser wurden wieder provisorisch aufgestellt, um so die Brücken

über den Bach zu den Höfen exakt platzieren zu können. Diese Brücken sind teilweise aus Mauerplatten von Heki-dur angefertigt. An den Übergängen wird damit der Uferbereich abgefangen. Festgeklebt werden die Platten mit Uhu-por.

Kleine Holzleisten von 3 x 3 mm sind die Tragbalken für den Fahrbahnbelag. Dieser wiederum ist aus Furnierresten entstanden und auf die Balken aufgeklebt worden. Ein weiterer Übergang ist als Röhrendurchlass gestaltet. Dabei wird ein 5-mm-Kunststoffröhrchen in das Bachbett geklebt. Die Seitenteile sind wieder Heki-dur-Platten.

Jetzt ging es an die Gestaltung des Bachlaufes sowie den Weiher. Dabei ging ich in folgenden Schritten vor: In einer Gipschale wird weicher, beinahe flüssiger Modellgips angerührt. Mit etwas Dispersionsfarbe Umbragrün habe ich den Gipsbrei eingefärbt. Anschließend wird mit dem Modellierspachtel und einem feinen Pinsel der Gipsbrei in das Bachbett eingestrichen und gleichmäßig verteilt. Dasselbe widerfährt auch dem ganzen Uferbereich vom Dorfweiher. Aber Vorsicht, nicht der Wasserfläche!

Solange der Gips feucht und weich ist, wird mit einem feinen Teesieb getrocknete Erde (aus dem Garten) in das Bachbett und am Uferbereich entlang aufgestreut und gleichmäßig verteilt. Kurz bevor nun der Gips aushärtet, kann mit dem Spachtel entlang des Bachlaufes der Uferbereich vorsichtig aufgeraut und modelliert werden. Je stärker dies erfolgt, umso rauer und ausgeschwemmter wirkt der Bachgraben. Wenn nötig, kann noch Erde aufgesiebt werden,

dadurch wirkt das Ufer noch natürlicher. Zur Verfestigung sollte anschließend noch verdünnter Weißleim aufgeträufelt werden. Nun lassen wir das Ganze trocknen, bevor weiter gearbeitet werden kann.

Da ich in den Kursen die Wassergestaltung immer mit hochglänzendem Klarlack demonstrierte, lege ich großen Wert auf die farbliche Behandlung des Wasseruntergrundes. So ist der Dorfweiher mit grüner und brauner Dispersionsfarbe in Ufernähe und weiter zur Mitte hin mit blauer Farbe angemalt. Wichtig ist dabei, dass die Farben nass in nass aufgetragen und untereinander vermischt werden sowie ineinander randlos übergehen. Auf gar keinen Fall dürfen sichtbare farbliche Übergänge und Abstufungen entstehen. Je dunkler die Farben gemischt werden, teils auch mit Schwarz, desto tiefer wirkt anschließend der Weiher oder See.

Ist bisher alles gut gelungen, alles gut ausgetrocknet, kann endlich der erste Auftrag mit Klarlack erfolgen. Erwähnen muss ich noch, dass das Bachbett nicht zusätzlich farblich behandelt wurde. Hier wird der Klarlack direkt auf die umbragrüne Fläche aufgestrichen. Auch ist vorerst kein zusätzliches Schilf und Gras im Uferbereich gepflanzt worden. Dies erfolgt erst beim vorletzten Lackauftrag.

Die Wasserfläche habe ich ca. fünf- bis sechsmal lackiert. Es ist wichtig, dass jede Lackschicht wirklich trocken ist, bevor der nächste Auftrag erfolgt. So ab dem vierten Lackauftrag wird die Wasserfläche unruhiger und etwas wellig – eigentlich der Effekt, der erreicht werden sollte.





**Bild 22 (links oben):** Aus Heki-dur-Bastelplatten und Furnierresten werden die Brücken über den Wassergraben angefertigt.

**Bilder 23 bis 25:** Aus eingefärbtem Modellgips und feiner Erde wird das Bachbett modelliert.

**Bilder 26 und 27:** Dabei sind Modellerspachtel und ein kleiner Pinsel wichtige Helfer für die Gestaltung.

**Bild 28:** Ebenfalls aus eingefärbtem Modellgips werden die Dorfstraßen und Hofeinfahrten angelegt.

**Bild 29:** Wichtige Voraussetzung für die Tiefenwirkung des Dorfweihers ist der farbliche Grundanstrich.







**Bild 30:** Hochglänzender Klarlack wird bei der Wassergestaltung mehrmals mit dem Pinsel aufgetragen.

**Bild 31:** In die letzte Lackschicht, kurz vor dem Aushärten, werden mit einem Pinsel Wellen modelliert.

**Bild 32:** Die Dorfstraße quert mit einer Brücke die Bahnstrecke nach Urmelsheim. Das Schweineschnäuzchen VT 133 kommt mit Ware und Pendlern von Luhausen.

**Bild 33:** Der Hauptverkehrsweg durch das Dorf wurde als Kiesweg angelegt – für Pferdefuhrwerke zur damaligen Zeit eine recht beschwerliche Fahrt.

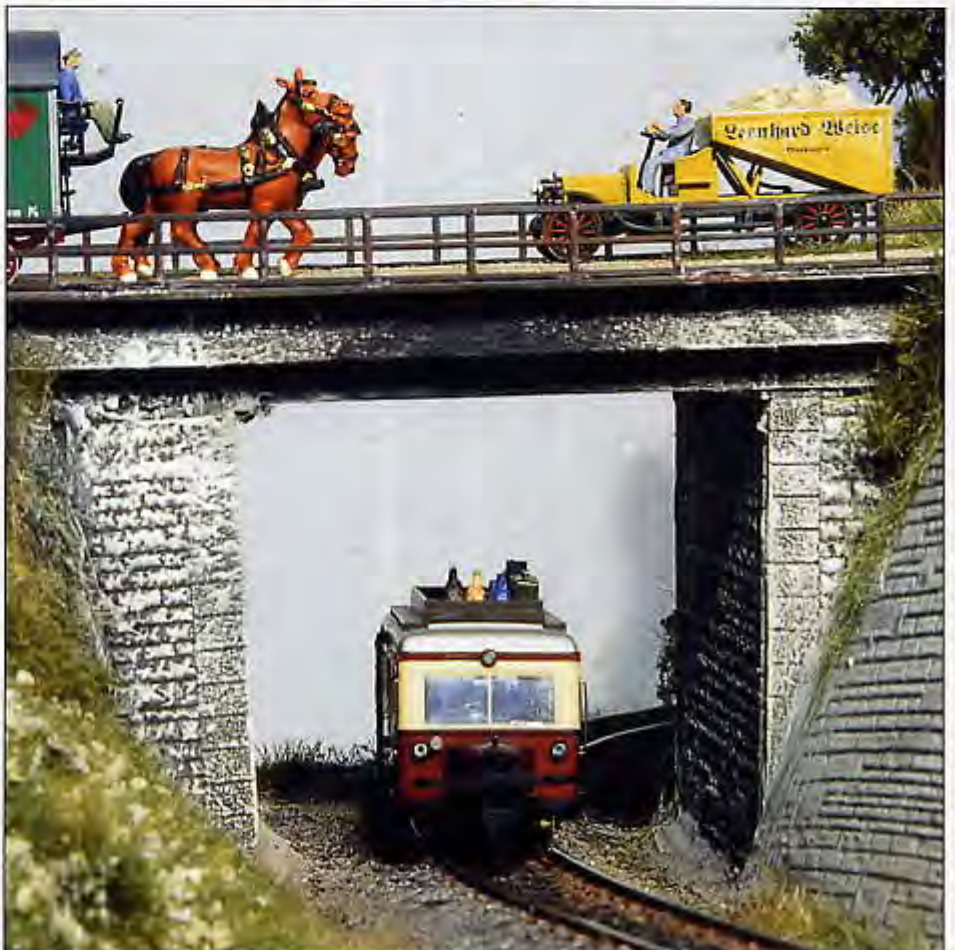
In den letzten Lackauftrag habe ich direkt in den frischen Lack einige Heki-Wildgrasstücke eingedrückt. Diese stellen am Ufer- rand, teilweise auch in der Wasserfläche, ebenso im Bachlauf und im Böschungsbe- reich Schilf oder Wildwuchs dar.

Als zusätzlicher Effekt kann mit einem Haar- föhn das Abtrocknen des letzten Lackauf- trages beschleunigt werden. Dabei wird der Föhn ca. 10 cm über die Lackfläche gehalten; mit einem kleinen runden Pinsel muss dabei ständig so lange in die Lackflä- che gestupft werden, bis der Lack anfängt auszuhärten.

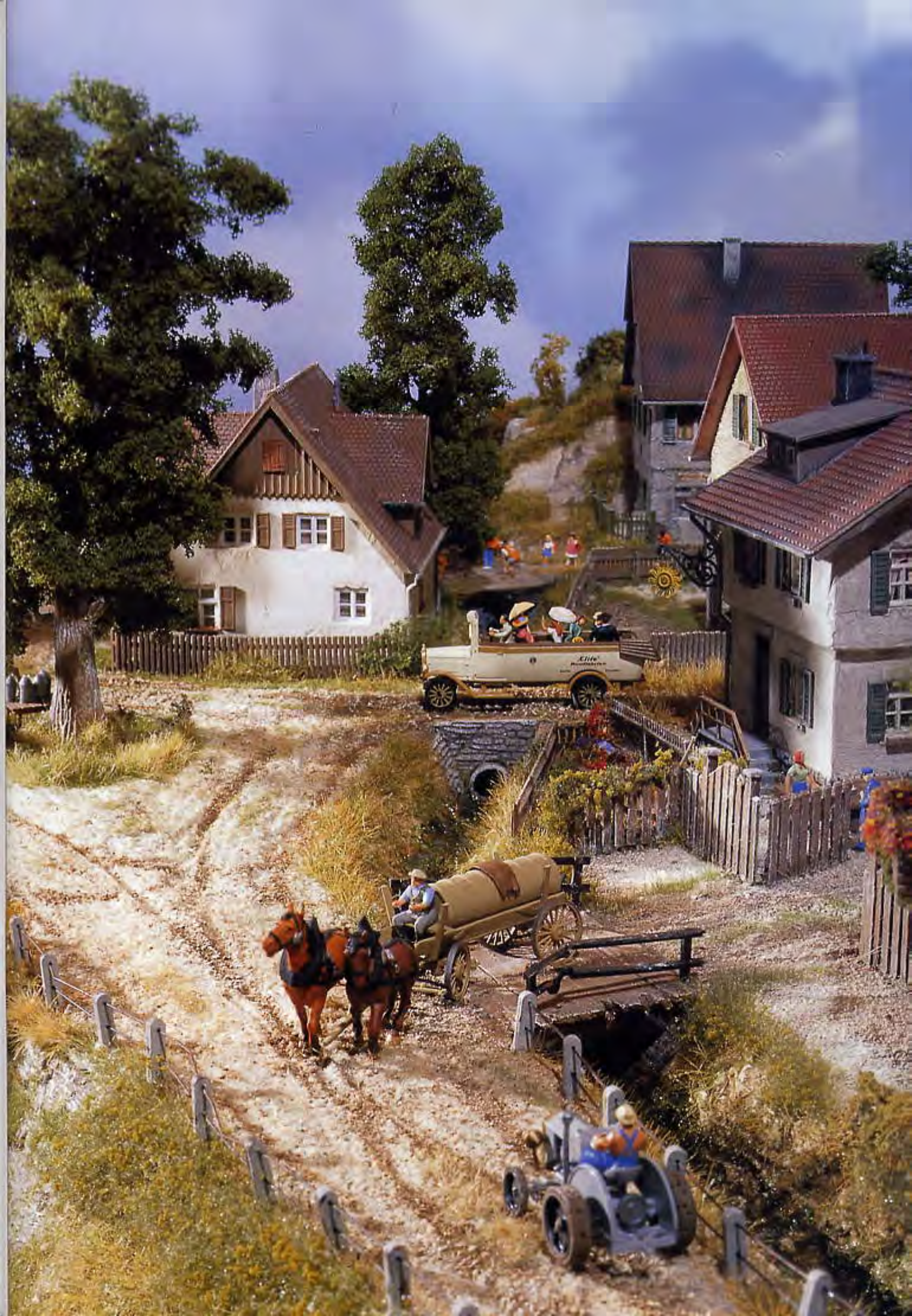
So werden leichte Wellen und eine unruhi- ge Wasseroberfläche gestaltet. Beim Bach- lauf habe ich dies allerdings nicht ange- wendet, denn der sollte als gemächliches und stilles Bächlein entlang der Dorfstraße durch das Dorf fließen. Weitere Tipps und Kniffe zur Wassergestaltung werden im Kapitel „Sägewerk und Wasserfall“ ab Sei- te 88 beschrieben und gezeigt.

Nachdem der Straßenverlauf durch das Dorf, die Zufahrten zu den einzelnen Bauernhöfen und jeweiligen Gebäuden fest- gelegt war, konnte mit der Gestaltung der Dorfstraße begonnen werden. Zuvor war noch eine Straßenbrücke über das Eisen- bahngleis notwendig. Diese wurde aus Restmaterialien einer älteren Vollmer-Brü- cke angefertigt. Dabei mussten die Brü- ckenköpfe der Landschaft angepasst und teilweise zurechtgesägt werden. Als Fahr- bahnbelag auf der Brücke habe ich eine Pflasterstraße von Spörle verwendet.

Die Dorfstraße ist ca. 5 cm breit angelegt, etwa so breit, dass sich zwei Pferdege- spanne begegnen können. Für die Gestal- tung der Dorfstraße wird wieder ein Gips- brei angerührt, allerdings diesmal mit brau- ner Dispersionfarbe, sodass ein leicht brauner, schokoladenähnlicher Brei daraus wird. Mit dem Modellierspachtel erfolgt un- ter mäßigem Druck der Auftrag – ca. 2 bis 3 mm dick – entlang dem Straßenverlauf. In den noch feuchten Belag müssen sofort mit unserem Teesieb feiner Vogelsand und Erde eingestreut werden. Gleichzeitig kön- nen mit einem alten Traktor oder Lkw fri-











**Bilder 34 bis 38 (von oben nach unten):** Mit einigen wenigen Hilfsmitteln wird diese natürliche Schotterstraße angelegt und gestaltet. Vogelsand und gesiebte Erde werden auf den Gipsbelag aufgestreut und Fahrspuren mit einem Lkw oder Traktor in den

weichen Belag gezogen. Damit die Straße ihre Festigkeit bekommt, wird der Belag mit verdünntem Weißleim eingeschwenmt. Bachbett und Straße sind gestaltet und müssen jetzt austrocknen. Die obere Aufnahme zeigt den Bauzustand unmittelbar vor der Begrünung.







**Bilder 39 bis 44:** Einbau einer kleinen Holzbrücke über den Dorfgraben. Aus Furnierresten entsteht der Holzbohlenbelag, braune Farbe wird mit einem Schwämmchen eingewischt und

mit weißer Farbe übergraniert. Verbogene und angerostete Brückengeländer sichern die Einfahrt in den Bauernhof.

sche Fahrspuren in den Belag gefahren bzw. gedrückt werden. Dabei kann es nötig werden, nochmals Erde oder Sand nachzustreuen, vor allem aber Erde in die Fahrspuren.

Nun können die Brücken über den Bach farblich behandelt und gealtert werden. Mit einer Schleifscheibe von Proxxon fräst man in den Brückenbelag Fahrspuren ein. Anschließend wird mit einem feuchten Schwämmchen braune Dispersionsfarbe auf den Holzbelag eingewischt. In den Rit-

zen und Fahrspuren bleiben dabei dunkle Farbreste zurück. So habe ich sämtliche Brücken farblich behandelt und verschmutzt.

Dagegen sind die Heki-dur-Platten, die den Uferbereich abstützen, mit der Heki-Lasurfarbe farblich behandelt. Ist die Straße fertig und die Gestaltung gelungen, sollte zur zusätzlichen besseren Haftung und Festigkeit ein Wasser-Weißleim-Gemisch den ganzen Straßenverlauf entlang aufgeträufelt werden.

Bis dies alles wieder trocknet, können die Hofflächen der Bauernhöfe mit einem Kiesbelag versehen werden. Dazu wird unverdünnter Weißleim auf die ganze Fläche gleichmäßig mit einem Pinsel aufgetragen, mit unserem Teesieb wieder Vogelsand und etwas Erde aufgestreut, bis der Weißleim bedeckt ist. Wenn nötig, sollten Sand und Erde mit einem weichen Pinsel noch gleichmäßiger auf der Fläche verteilt werden. Auch können wieder, wenn gewünscht, Fahrspuren in den Belag gedrückt werden.



Zum Schluss muss die Fläche unbedingt komplett mit verdünntem Weißleim eingeschwemmt werden, damit alles Material fest wird. Ich habe bei dieser Gelegenheit alle Gebäude und Häuser ohne Grundplatten in den Sandbelag mit eingeschwemmt. Damit sind diese fest integriert und unschöne Übergänge zu den teils unansehnlichen Bodenplatten sind nicht mehr ersichtlich. Sind die Häuser mit Beleuchtung ausgestattet, so versuche ich diese immer von unten durch die Platte einzustecken und auch einzubauen. Genauso können dann auch Lämpchen von unten gewechselt werden. Für die weitere Bearbeitung müssen alle Flächen gut ausgetrocknet sein.

Diese Zeit nütze ich, um die Dorfkirche aufzustellen. Das alte Sprichwort, man möge die Kirche im Dorfe lassen, trifft bei der Urmelsheimer Kirche leider nicht zu, denn im Dorf steht bereits das „Wirtshaus zur Sonne“. So liegt die Kirche etwas außerhalb auf einer Anhöhe, aber es gibt sie wenigstens. Diese Anhöhe war betriebstechnisch nötig, da die Nebenbahnstrecke hier in einen Tunnel führt. Früher waren Kirchen des öfteren als Wehrkirchen auf Anhöhen oder Hügeln aufgebaut. So hat die Kirche auf dem Hügel durchaus ihre Berechtigung.

Aus Reststücken Styrodur ist der Unterbau für die Kirche entstanden. Das steil abfallende Gelände wurde mit Sperrholz und Heki-dur-Mauerplatten abgefangen und modelliert. So entstand eine wuchtige Steinmauer, die dem Hügel ein festungsähnliches Aussehen verleiht. Die Mauerplatten und das Gelände sind mit Heki-Sandstein- und -Lasurfarbe angemalt, behandelt und lasiert worden. Unterhalb der Kirche befindet sich die Volksschule, teils in den Kirchberg eingebaut.

Nach soviel Pflichtarbeit und Gestaltungsaufwand folgt jetzt die Kür. Neugierig auf etwas „Grün“ in der Landschaft ist man eigentlich schon lange. Doch zuvor noch einige grundsätzliche Anmerkungen dazu. Meinen Kursteilnehmern erkläre ich stets, dass die dargestellte Jahreszeit genauso wichtig ist wie die Epoche, in der eine Modellbahnanlage „spielt“. Sie ist ein wesentlicher Faktor, der das natürliche Gesamtbild einer Anlage prägt. In der Regel wird auf den meisten Anlagen die Sommerjahreszeit bevorzugt. Selten werden Frühjahrs-, Herbst- oder Winter-Anlagen gestaltet. Natürlich haben alle ihren besonderen Reiz. Nur, wenn man versucht, auf einer Modellbahnanlage alle Jahreszeiten darzustellen, kann sie schnell zu einem bunten Farbkasten werden und ihre Wirkung verlieren. Ich empfehle daher, die Natur unser Vorbild sein zu lassen.

Ich habe bei der Wandanlage den Sommer bevorzugt, denn in dieser Jahreszeit kann allerlei Leben, z.B. auf den Bauerhöfen und den Feldern möglichst natur- und wirklickeitsnah gestaltet werden. Wichtig für die Gesamtwirkung einer Modellbahnanlage ist für mich stets die Gestaltung der Land-

**Bilder 45 bis 47:** Zur Selbstversorgung hatten die Bauern meist ihren eigenen Gemüsegarten am Haus. Die Bildfolge demonstriert die Gestaltung eines solchen Gartens. In den aufgetragenen Weißleim wird feine Erde eingestreut, mit einem Pinsel gleichmäßig verteilt und anschließend mit verdünntem Weißleim eingeschwemmt. Danach kann das Anpflanzen erfolgen.

**Bild 49 (rechts):** Die linke obere Ecke trägt das Massiv des Kirchbergs, im Vordergrund der Weiher. Dort sieht man die Dorfjugend beim Spielen. Derartige Szenen verleihen einer Modelllandschaft ihr Leben und ihren Reiz.

**Bilder 48, 50 und 51 (untere Reihe):** Anlegen und Gestaltung des Kirchbergs mit Modellgips und Heki-dur-Bastelplatten sowie die farbliche Behandlung mit Heki-Farben.











schaftsflächen. Bei der Begrünung, oder besser gesagt Begräsung, der Module arbeite ich nur noch mit dem Elektrostat. Da in letzter Zeit immer mehr Spielwarengeschäfte und Modellbahn-Clubs diese Geräte zum Ausleihen anbieten, ist es mir wichtig, das Begrasen mit diesem Elektrostat in meinen Kursen eingehend und ausführlich vorzuführen. Da diese Geräte mit 70 kV Spannung gefahrlos arbeiten, ist zum Abbau eventuell vorhandener Ängste eine Vorführung ratsam. Fragen Sie doch mal Ihren Spielwarenhändler nach solch einem Gerät, vielleicht hat er schon eines zum Ausleihen?

Bevor nun das Begrasen beginnen kann, muss das Gelände, das begrast werden soll, unbedingt farblich vorbehandelt werden. Alle Anlagenflächen, die jetzt noch keinen Farbauftrag haben, werden entweder mit brauner, grüner oder umbrifarber Dispersion eingestrichen. Wo das Gras überwiegt, ist grüne Farbe die richtige Wahl, wo nur mäßiger Graswuchs erwünscht ist, empfiehlt sich Umbra und bei Waldböden ist braune Farbe angezeigt. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass die Grasfasern durch diese Farben wesentlich natürlicher wirken und dazu noch besser zur Geltung kommen, wenn der Untergrund farblich vorbehandelt wurde.

Bei den Grasfasern – auch Flock genannt – verwende ich nach Möglichkeit immer solche vom selben Hersteller. Damit ist die

Farbgleichheit in etwa gewährleistet. Ratsam ist es, um nicht eine einheitsgrüne Graslandschaft zu bekommen, mit unterschiedlichen Grüntönen zu arbeiten. Ich verwende daher in der Regel folgende Grasfasern der Firma Heki:

Wintergras Nr. 3363

Mittelgrün Nr. 3365

Wildgras, Waldboden Nr. 3368

Wildgras, Dunkelgrün Nr. 3369

Wenn das Flockmaterial zu trocken ist, ist es vor dem Begrasen teilweise notwendig, die Grasfasern leicht anzufeuchten. Das erkennt man daran, dass das Flockmaterial beim Aufschließen lange Fäden zieht. In diesem Fall wird ein feuchtes Papiertuch über Nacht in die Beutel gelegt, anschließend lässt sich das Flock besser verarbeiten und aufbringen.

Vordem Begrasen mit dem Elektrostat muss die Leitung mit der Krokodilklemme möglichst nah an der Stelle angeklipst werden, wo das Begrasen erfolgen soll. Dies kann am Fliegengitter, einem in der Nähe liegenden Gleis oder einer eingedrehten Spaxschraube im Leimbett erfolgen.

Als Leim verwende ich generell Weißleim, aber auch dickflüssiger Tapetenkleister ist geeignet. Anfangs, bis einige Erfahrungen im Umgang mit dem Elektrostat gesammelt sind, sollten nur kleinere Flächen begrast werden. Es besteht sonst die Gefahr, dass der Leim eine Haut bekommt und die Grasfasern schlecht oder überhaupt nicht haf-

ten. Beim Begrasen gehe ich nun folgendermaßen vor:

Der Untergrund wird satt mit Leim eingestrichen. Je nach Bedarf, etwa bei einem abfallenden Gelände, können in den Leimauftrag einige Steinchen sowie Erde und Wurzelstücke eingestreut werden. So entsteht eine Geröllhalde oder eine nur spärlich begraste Geländefläche, die mit allerlei Gestein und Gehölz Natürlichkeit vermittelt.

Jetzt endlich kommt der Moment: Mit dem Elektrostat gebe ich immer zuerst etwas Wintergras auf die Fläche. Dazu wird das Gerät zu etwa  $\frac{3}{4}$  mit dem Flockmaterial gefüllt und anschließend waagrecht über die Leimfläche gehalten. Unter leichtem Schütteln wird der Einschaltknopf immer nur kurzzeitig betätigt, bis etwas Gras die Fläche leicht bedeckt. Anschließend tausche ich die Grasfaser gegen Mittelgrün aus und begrase damit die ganze Fläche so lange, bis der Leim bedeckt ist. Um eine noch natürlichere Grasfläche, z.B. Unkraut oder Wildwuchs, zu bekommen, ist es möglich, punktwise 6-mm-Wildgras immer wieder dazwischen mit aufzutragen. Besonders in den Randbereichen sowie um Felsen und Geröllhalden kommt dieses 6-mm-Flock gut zur Wirkung.

Sehr reizvoll ist es auch, wenn entlang von Zäunen und Häusern sowie auf den Feldwegen oder Schotterstraßen zwischen den Fahrspuren z.B. einige Grasbüschel ste-





hen. Dazu werden mit einem kleinen Pinsel oder einer Leimflasche mit Dosierer vorsichtig eine schmale Leimraupe oder einzelne Leimpunkte aufgebracht; anschließend erfolgt darauf das Begrasen. Auch dazu verwende ich überwiegend das 6-mm-Flockmaterial, gelegentlich auch von Busch das Wildgras Nr. 7372 (Kornfeld). Zwischen den Begrasungsvorgängen, vor allem aber nach dem Trocknen, muss unbedingt das restliche, verstreute Grasmaterial von der Anlage abgesaugt werden. Wird dieses Gras in einem eigenen Staubsaugerbeutel gesammelt, so kann es selbstverständlich wieder verwendet werden. Gerade dieses Material ergibt eine ganz tolle Grasmischung.

Als besonderer Gag bietet es sich an, mit einem sehr trockenen Pinsel mit weißer oder Ocker-Farbe ganz leicht über die Graspitzen entlang zu streichen (Übergränieren). Dabei werden abgestorbene oder vertrocknete und eingestaubte Gräser entlang der Schotterstraße farblich hervorgehoben, die Grasfläche und das Umfeld wirken so wesentlich natürlicher und realistischer. Auf diese Art und Weise habe ich dieses Modul und alle weiteren Module mit dem Elektrostat und den verschiedenen Grasfasern beflokt.

Jetzt ist Kreativität gefordert. Ich glaube, eigentlich jeder Modellbahner ist schon während des Aufbaus in Gedanken bei der Detailgestaltung und hat die fertige Anlage

**Bild 54 (oben):** Heki-Wildgras-Matten und Flock – das Material, mit dem Landschaftsträume wahr werden.

**Bilder 52 und 53 (links):** Verschiedene Heki-Wildgras-Flocks werden mit dem Elektrostat auf das Gelände aufgebracht.

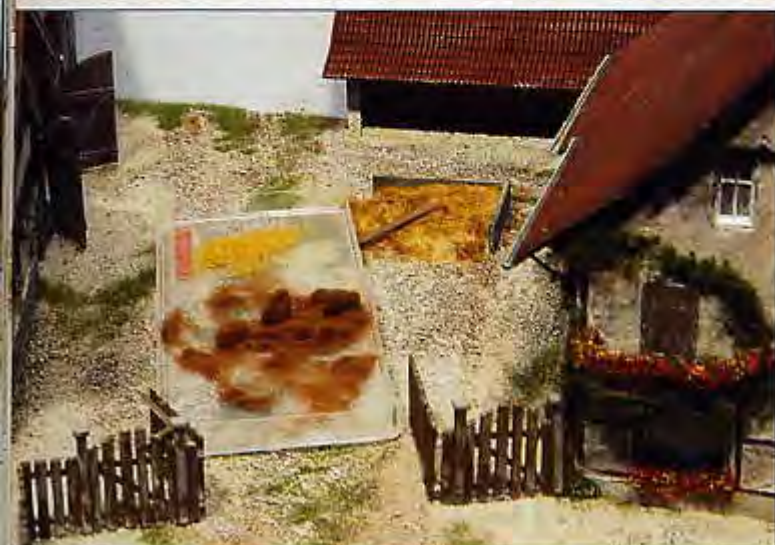
**Bilder 55 und 56 (rechts oben):** Gestalten mit Hekiflor und Wildgras-matten.

**Bild 57:** Durch leichtes Überstreichen der Grashalme mit Ocker-Farbe entsteht verwelkter Graswuchs.

**Bild 58:** Die große Pflanzaktion kann beginnen. Große Heki-Bäume sind eine wichtige Voraussetzung dafür.







**Bilder 59 und 61:** Die Gestaltung des Misthaufens bewerkstelligt man mit gelben und braunen Grasfasern. Allerlei Krimskrams nutzt man für die Gestaltung des Bauerngartens.

**Bilder 60 und 62:** Der Zaun Nr. 518 von Faller sichert die Dorfstraße. Umgenickte Pfosten sowie verbogene und angerostete Zaunteile stellen den Alltag dar.

**Bild 63:** Das alte Schulhaus (Vollmer B. 3730) ist dringend renovierungsbedürftig. Die Schulkinder scheint dies aber nicht sonderlich zu stören.







vor Augen. So war es auch bei mir mit diesem Dorf. Ich hatte in Gedanken jede Szene und jedes Detail bereits gestaltet und mir genau vorgestellt, wie das fertige Dorf einmal aussehen sollte. Eigentlich ist die Detaillierung gar nicht so schwer, denn der Alltag liefert genügend Vorgaben und dazu noch eine Menge Anregungen. Immer wieder habe ich Kataloge gewälzt und nach Zubehörteilen, Figuren und Details gesucht, die notwendig sind, um dem Dorf „Leben und Betriebsamkeit“ sowie den letzten Pfiff zu verleihen. Gerade die Nebensächlich-

keiten tragen immer besonders dazu bei. Bäume und Sträucher wurden in Gruppen als Schattenspender gepflanzt, Zäune entlang von Straße und Häusern gesetzt, Misthaufen werden mit Mist befüllt, auch sind die Störche in ihrem Horst mit der Aufzucht der Jungvögel voll beschäftigt. Menschen und Tiere sind es, die die einzelnen Szenen beleben. Auf dem Bauernhof und in den Gärten blühen Blumen, Enten schwimmen im Dorfweiher usw. So könnte ich noch -zig weitere Details aufzählen, die dazu beitragen, dass das neu gestaltete Modul seinen

natürlichen Charme und besonderen Reiz bekommen hat.

Gespannt ist man jetzt natürlich darauf, wie sich das „neue“ Modul in die bestehende Wandanlage einfügt und wie eine Zuggaritur in der Landschaft wirkt.

Ich hoffe, die Bilder geben Aufschluss und bestätigen, dass die Überarbeitung bestens gelungen ist und der Aufwand sich gelohnt hat. Endlich haben die Dorfbewohner von Urmelsheim mit ihrem „Bähnle“ wieder den Anschluss an die große weite Modellbahnwelt.

**Bild 64 (oben):** VT 133 kurz vor der Endstation Urmelsheim.

**Bild 65:** Leben und Arbeit auf dem Bauernhof. Die Kuh wird mit Gewalt aus dem Stall gezerrt. Sie ahnt, der Viehhändler ist nicht weit.



**Bild 66:** Damit Bauer Karl in Ruhe seiner Arbeit nachkommen kann, hat er seine lästige und ständig meckernde Ziege an den Pfahl angehängt.







## Modul Dorfschmiede und Landschaft

An das Dorfmodul schließt sich ein Modul-Teil mit den Maßen 80 x 40 cm an. Dieses ist zum einen von der Dorfschmiede geprägt, des weiteren von den gewaltigen Tunnelportalen und einem kleinen Flusslauf. Nachdem die Dorfschmiede in Ur- melsheim nicht mehr untergebracht werden konnte, wurde sie einfach am Dorfrand angesiedelt und kam so an diesen Standort auf dem Modul.

Näher eingehen möchte ich allerdings auf die Gestaltung der Felsen und der Tunnelportale. Nachdem der Unterbau für die Schmiede an das Dorfmodul angepasst war, klaffte zwischen dem Unterbau und den Tunnelportalen eine Lücke. Diese galt es nun zu schließen und zu überbrücken. Das Modul stellt den Übergang vom Dorf

zum anschließenden Bahnhofsmo- dul her. Also galt es, die Landschaft an die aus der verdeckten Kehrschleife herausführenden Gleisstrecken mit Portalen und Stützmauern anzupassen.

Auf einer 6-mm-Pappelsperholzplatte wurden nach Vorbildfotos aus einem Eisenbahn-Journal die Tunnelportale und die Stützmauern aufgezeichnet und anschließend mit einer Dekupiersäge ausgesägt. Es war notwendig, diese gewaltigen Tunnel- einfahrten und Stützmauern einzubauen, denn das abfallende Gelände erforderte dringend entsprechende Abstützungs- maßnahmen. Nachdem die Tunnelportale an die Gleisanlagen angepasst waren, wurden sie mit Heki-dur-Modellbauplatten verkleidet. Dann erst erfolgte der endgültige Einbau in die Anlage.

Für die Landschaftsgestaltung habe ich, wie immer, Fliegengitter und Modellgips

verwendet. Die Felsgestaltung erfolgte diesmal allerdings mit neuen Formen. Ein Kurs- teilnehmer stellte mehrere Felsformen von Woodland zur Verfügung und wollte dabei den Umgang sowie die farbliche Behand- lung erläutert und vorgeführt bekommen. Mit dünnflüssigem Gips wurden die For- men alle ausgegossen. Um die Abgüsse

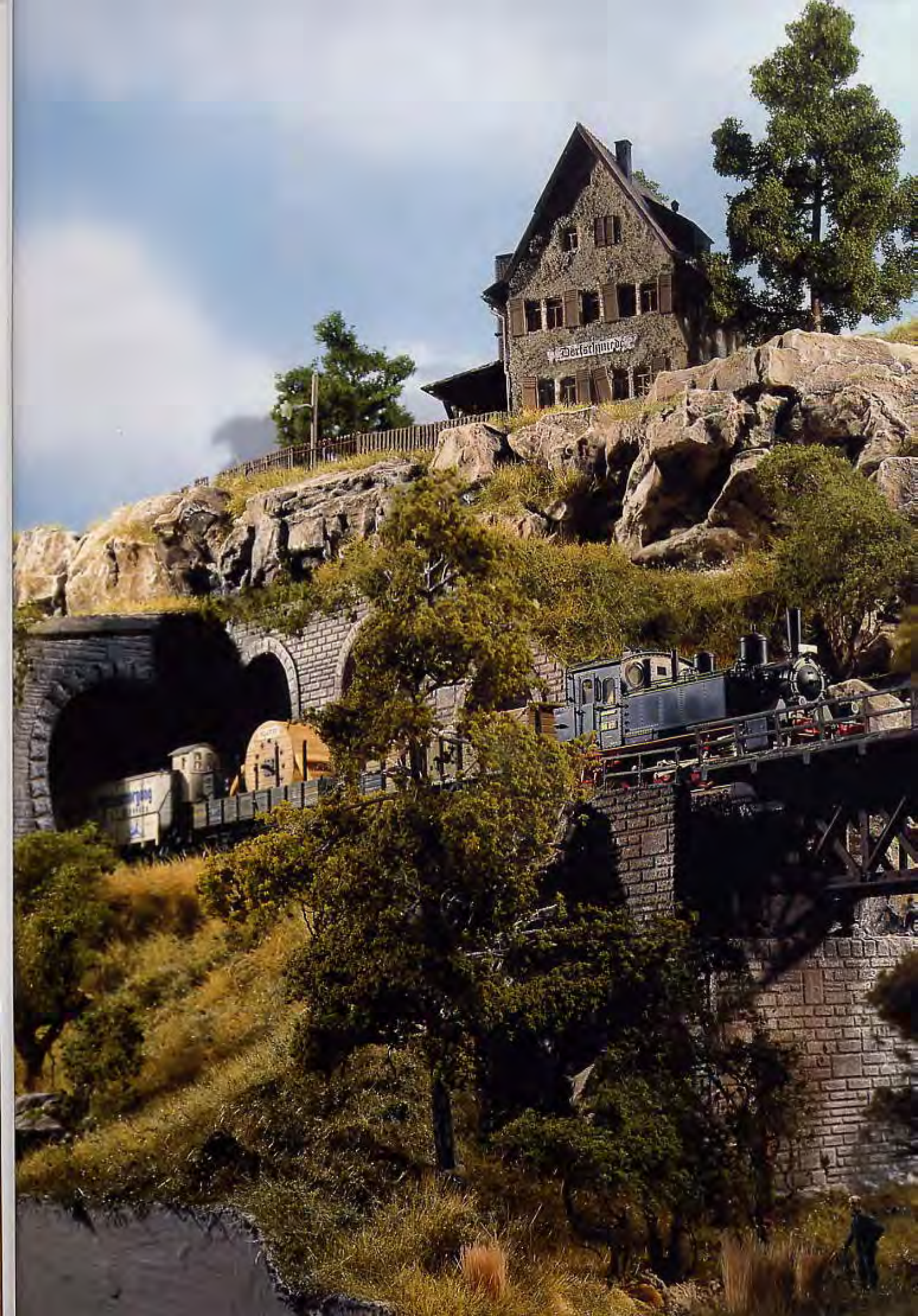
**Bild 67 (oben):** Das Modul Schmiede im Rohbau. Noch sieht alles leicht verworren aus, aber im Lauf des Baugeschehens verschwinden Holz und Drahtgewebe unter einer perfekten Landschaft.

**Bilder 68 und 69:** Das Heraustrennen der Gleistrasse für den Einbau der Brücke.

**Bild 70:** Hoch oben thront die Dorfschmiede über dem gewaltigen Einschnitt. Aus dem Tunnel dampft gerade der Güterzug, rollt im Gegenlicht durch die Szenerie.









anschließend besser aus den Formen heraus zu bekommen, sollten diese vor dem Einfüllen des Gipses mit Wasser, dem ein Schuss Spülmittel beigemischt ist, be-sprüht werden. Nach rund einer Stunde können die gegossenen Felsen aus den Formen genommen werden. Oft geht das gar nicht so leicht, stets muss die Gussform sehr vorsichtig von den Felsen abgezogen, bzw. gelöst werden.

Die frischen Felsen bleiben dann noch zwei bis drei Tage, je nach Raumtemperatur, zum Austrocknen unberührt, bevor sie dann in die Landschaft eingebaut werden können. Dies erfolgt natürlich wieder mit Modellgips.

Bevor die farbliche Behandlung erfolgt, streiche ich die komplette Landschaft mit Tiefgrund ein. Dann saugen die Felsen anschließend nicht mehr viel Farbe auf. Da die Felsen auf dem Dorfmodul bereits sandsteinfarbig angemalt sind, war klar, dass die Felsen auch in diesem Bereich genau so gestaltet werden müssen. Schließlich wollte ich ja keinen kunterbunten Farbkasten haben. Daher erfolgt nun der erste Auftrag mit „Sandstein“ von Heki.

Gleichzeitig wurden jetzt sämtliche Tunnelportale, Stützmauern und Brückenpfeiler mit dieser Farbe angemalt. Ich bin der Auffassung, dass Tunnelportale und Mauerteile in der Regel aus dem Gestein gebaut bzw. gemauert wurden, das vor Ort ausgebrochen worden ist. Daher sollte für diese Teile auch dieselbe Gesteinsfarbe verwendet werden.

Ist die Farbe überall restlos getrocknet, wird die Lasurfarbe aufgetragen und mit einem feuchten Schwämmchen eingewischt, auch in die Heki-dur-Modellplatten. Gleichzeitig habe ich etwas Ocker-Farbe mit eingewischt. So bekam der Stein einen wärmeren Farbton. Nachdem auch dieser Auftrag getrocknet war, erfolgte dann das schon beschriebene Übergranieren mit weißer Dispersionfarbe.

Die Felsen aus den Formen von Woodland sind von der Struktur her unübertroffen. Nur für die Gestaltung einer größeren Landschaft, glaube ich, wirken sie dann doch zu eintönig. Hier müsste, um Abwechslung zu bekommen, zwischendurch mit anderen Fels- und Gesteinsformen gearbeitet werden.

Verwendet man immer dieselben Farben, so ist ein Übergang von einem Modul zum nächsten kaum erkennbar – selbst nach Jahren, wenn ein neues Teil eingefügt werden sollte.

Anschließend erfolgten die Wassergestaltung und das Begrünen nach den bereits bekannten Methoden. Auch dieses Modul-teil fügt sich harmonisch in das gesamt Bild der Wandanlage ein.

**Bild 74:** Grundanstrich für die Begrünung mit Umbra-Farbe.



**Bilder 71 und 72:**

Farbliche Gestaltung der Noch-Felsen sowie der Pflastersteine im Hof der Schmiede.

**Bild 73:** Mit diesen Noch-Formen (Woodland) gelingen die schönsten Felsen.

**Bilder rechte Seite:**

**Bild 75:** Die Dorfschmiede ist fertig und es kann beschlagen werden.

**Bild 76 (Mitte links):** Durch Überwischen der Pflastersteine mit einem Schwamm werden diese betont.

**Bilder 77 bis 79:** Zäune, Kleinteile und Figuren verleihen der Dorfschmiede ihren Reiz.











## Das Modul Steinbruch

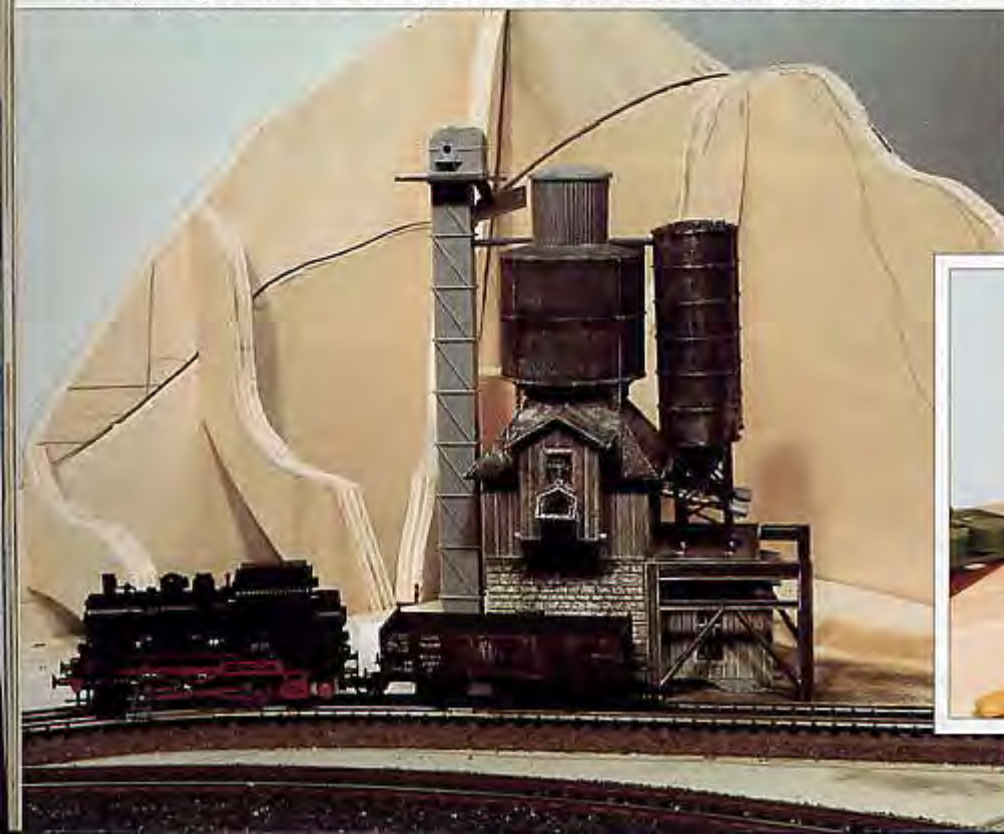
Ein vernachlässigtes und seltenes Thema auf vielen unserer Modelleisenbahnanlagen sind Steinbrüche. Gerade dieses Thema bietet aber doch ausreichend gestalterische Vielfalt.

Ist die Verladeanlage auch noch mit einem Gleisanschluss versehen, sind allerlei Rangier- und Betriebsabläufe möglich. Klar, dass dabei die Platzfrage – entsprechend der Art und Größe des Steinbruchs – eine Rolle spielt. Im Rahmen eines Modellbahnkurses an der VHS in Nördlingen habe ich

auf einem Anlagenmodul als Thema einen Steinbruch aufgebaut und gestaltet.

Das Modul, ein Eckmodul mit den Maßen 80 x 80 x 40 cm, war der ideale Standort für den Steinbruch. Generell wird in den Kursen der Aufbau vom Rahmen bis hin zur Gleisverlegung sowie die Geländegestal-

**Bilder 80 bis 83:** Bei der Firma Knackstein ist der Abbau im vollen Gange. Wenn das Triebwagengespann die Weiche passiert hat, kann der nächste Steintransport von dannen rollen. Rechts die Bauschritte des Brechergebäudes. Basismodell ist Fallers Minengebäude, zur Ergänzung werden Siloteile angebaut. Unten eine Stellprobe des fertigen Ensembles.







**Bild 84:** Die Einfassung für die Fahrzeugwaage wird aus Kunststoffstreifen auf die Grundplatte aufgeklebt.

**Bild 86:** Aufgeklebte Furnierreste als Beplankung der Waageplatte.



**Bild 85:** Ein kleines Häuschen an der Waage. Schnell ist ein ähnliches Gebäude aus Resten anderer Bausätze zusammenzustellen.

**Bild 87:** Erste „Funktionsprobe“ mit einem Modellauto.



lung ausführlich erläutert und auch praktisch vorgeführt.

Nachdem alle Gleis verlegt und die Weichen für das Anschlussgleis zum Schotterwerk eingebaut waren, wurden die Gleisanlage eingeschottert und das Schienenprofil geallert (Rostfarbe). Die Grundplatte für den Bereich um den Steinbruch wurde aus Sperrholz geschnitten und in das Modul eingepasst.

Auf der Suche nach einem geeigneten Gebäude für das Schotterwerk gab es die ersten Probleme. Da die Anlage in der Epoche 2 betrieben wird, sollten auch die Betriebsgebäude in diese Epoche passen. Faller hat aber leider kein Schotterwerk im Programm, das von Pola ist nicht mehr lieferbar und das von Vollmer entsprach nicht so ganz meinen Vorstellungen. Nach kurzer Überlegung stand dann fest: Ich baue ein eigenes Schotterwerk und passe dieses den örtlichen Gegebenheiten an. Eine alte Zeche von Faller musste hierfür erhalten. Nicht benötigte Teile habe ich demontiert.

Was jetzt noch fehlte, waren Silos für den gebrochenen Schotter. Diese fanden sich im Faller-Sortiment (Bausatz Nr. 950 Betonmischanlage). Nach mehreren Stellproben wurden die Teile farblich behandelt und geallert und anschließend zusammengebaut. Nach dem Einbau in das Gelände wurde das Schotterwerk betriebsverschmutzt. Wichtig ist: Bevor mit dem eigentlichen Landschaftsbau und der Steinbruchwand begonnen wird, muss die Grö-

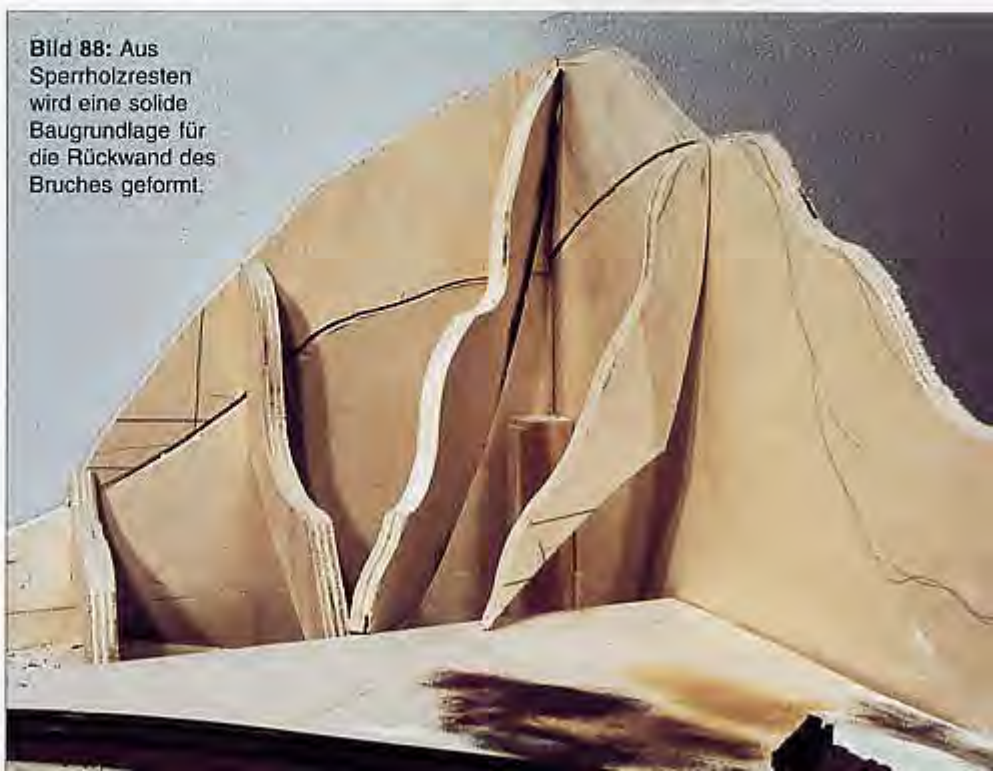
ße der Gebäude bekannt sein. Nur so stimmt das Größenverhältnis zwischen Steinbruch und Umfeld, sodass ein harmonisches Bild entsteht.

Selbstverständlich gehört zu einem Steinbruch auch eine Fahrzeugwaage, auf der die Fahrzeuge zuerst leer und dann beladen gewogen werden, somit darf sie natürlich bei der Größe unseres Steinbruchs nicht fehlen. Der Bereich um die Waagengrube wurde mit schwarzer Farbe angestrichen. Als Einfassung der Grube wurden Abdecksteine aus einer Kibri-Mauerplatte

mit Uhu aufgeklebt. Die Waage muss auf alle Fälle so groß sein, dass darauf auch ein Fahrzeug gewogen werden kann. Den Belag der Waage habe ich aus Furnierabfällen geschnitten und in die Umrandung geklebt. Anschließend wurde der Belag mit brauner Farbe geallert und mit heller Gesteinsfarbe die Fahrspuren angedeutet. Als Wiegehäuschen musste ein Schuppen von Busch erhalten.

Zur Stromversorgung wurde ein Trafohaus installiert. Unser Steinbruchbesitzer hat es auch schon zu einer recht ordentlichen

**Bild 88:** Aus Sperrholzresten wird eine solide Baugrundlage für die Rückwand des Bruches geformt.







**Bilder 89 bis 91:** Blick aufs fertige Diorama. Bestückt mit Figuren, Accessoires und Alltagsszenen ist das Steinbruchgelände ein Blickfang. Mit einem Traktor wird abgebautes Gestein zum Brecher gefahren. Eine Zubringerfeld- oder -seilbahn ist nicht nötig. Gleichzeitig kommt ein Glaskasten auf dem Anschlussgleis heran, um den nächsten beladenen Wagen abzuholen. Über die Spanten getackerte Fliegengaze bildet eine solide Auflagenfläche. Ob preiswertes Pappmaché oder Gips, ist Geschmackssache. Gips sollte jedoch von außen beginnend aufgespachtelt werden.

Villa gebracht. Stehen alle Standorte für die Gebäude fest, kann mit den eigentlichen Steinbrucharbeiten begonnen werden. Ein Reststück von einer 8 mm dicken Sperrholzplatte wird mit der Stichsäge zurechtgeschnitten, und zwar auf die vorgesehene Höhe der Steinbruchwand. Diese Platte ist zugleich die Rückwand unseres Moduls. Die Spanten für die Formgebung der Steinbruchwand wurden aus Restplatten geschnitten und an die Rückwand angeschraubt. Anschließend kann nun endlich Fliegengitter über die Rohkonstruktion gespannt werden. Mit einem Tacker wird das Gitter befestigt. Korrekturen, so z.B. die Zufahrtstraße zum Steinbruch, verschiedene Rampen und Absätze an der Steinbruchwand usw., können jetzt immer noch vorgenommen werden. Ist man mit allem zufrieden und stimmt die Formgebung, kann mit dem Auftragen des Modellgipses begonnen werden. Der Auftrag erfolgt am besten mit einem Modellier-





**Bilder 92 bis 95:** Das Gravieren der Steinbruchwand. Der Einsatz eines Staubsaugers ist wegen des vielen „Abraumes“ angebracht.

spachtel, und zwar beginnend von außen (Rückwand) nach innen. Das hat den Vorteil, dass sich das Fliegengitter besser verfestigt und nicht in sich zusammensackt. Die Stärke des Auftrags sollte unbedingt

einige Millimeter betragen. Im Bereich der Steinbruchwand muss der Gips unbedingt einige Zentimeter dick aufgetragen werden.

Mit dem Modellierspachtel kann jetzt be-

reits in dem noch weichen Modellgips die Gesteinsform grob modelliert werden. Für die weitere Verarbeitung sowie die Gestaltung der Steinbruchwand muss allerdings so lange gewartet werden, bis der Gips hart

**Bilder 96 bis 99:** Hier ist der Werdegang der Farbgebung zu sehen. Mit Tiefgrund wird die Saugkraft des Gipses gesperrt und anschließend vorsichtig mit Dispersionsfarben nuanciert. Überflüssige Farbe wird mit einem kleinen Schwämmchen aufgenommen und beseitigt.







**Bild 100:** Selbstverständlich bietet sich ein solches Thema für eine Eckgestaltung an. Die große Heimanlage von Karl Gebele dient hier als Kulisse für das Steinbruchdiorama.

**Bild 101:** Das Steinbruchgelände ist mit einem Drahtzaun eingefriedet. Selbst mit solchen kleinen Details wie dem beschädigten Zaungeflecht kann man Blickpunkte schaffen.

bzw. fest ist. Mit einem scharfen Stemmeisen und einem alten Messer werden die Konturen und Gesteinformen ausgekratzt und geformt. Ständig müssen dabei mit einem trockenen Pinsel das ausgekratzte Material sowie der feine Staub aus den Ritzen und Fugen gekehrt werden. Gleichzeitig sollte dieses Material mit einem Staubsauger abgesaugt werden, um dem Verschmutzen der Anlage vorzubeugen. Ist die Steinbruchwand vollständig geformt und modelliert, alles Restmaterial abgesaugt, muss das Gelände einige Tage gut durchtrocknen.

Mit Tiefgrund wird es dann komplett eingestrichen; das bedeutet, das Gipsmaterial wird gegen Feuchtigkeit abgesperrt und nimmt später keine Feuchtigkeit mehr auf. Nach ein bis zwei Tagen, wenn dieses Material abgetrocknet ist, kann nun endlich der erste Farbauftrag in der hellsten Gesteinsfarbe erfolgen. Dazu habe ich weiße

Dispersionsfarbe mit etwas Ocker eingefärbt. (Vorsicht: die Abtönfarben sind sehr intensiv!) Mit dieser Farbe wird die ganze Steinbruchwand flächendeckend angestrichen.

Ist der Farbauftrag nach weiteren ein bis zwei Tagen trocken, so erfolgt der zweite Farbauftrag, der die Spalten und Konturen der Steine besonders hervorhebt. Dazu wird mit einem feuchten Schwamm braune Abtönfarbe in das Gestein gewischt. Je feuchter der Schwamm ist, desto besser dringt die Farbe in die Fugen und Ritzen. Aufpassen sollte man, dass nicht zu viel Farbe aufgewischt wird, denn sonst wird unser Gestein zu dunkel. Deshalb muss der Schwamm immer wieder in klarem Wasser gereinigt werden. Wieder ist Geduld angesagt – für ein bis zwei Tage –, bis alles gut durchgetrocknet ist.

Dann erfolgt der dritte Farbauftrag, diesmal wieder in der Grundfarbe (Weiß mit Ocker).

Mit einem trockenen Schwamm wird vorsichtig etwas Farbe über das Gestein gewischt (Fugen und Ritzen nicht wieder zuschmieren!). Dies sollte so lange wiederholt werden, bis die Farbe für den frisch gebrochenen Stein gefällt. Mit diesem Farbauftrag ist die Bruchwand vorerst fertig. Verwittertes Gestein sowie noch nicht gebrochene Felsen werden mit weißer Farbe und einem trockenen Pinsel verwittert. Ist man sich über den Standort aller Straßen und Zufahrtswege klar, kann dort der Auftrag mit weichem Gipsbrei erfolgen. Dazu wird Modellgips mit so viel Wasser angerührt, dass er gut mit dem Pinsel aufgebracht werden kann. Mit der Abtönfarbe Ocker wird der Brei vorsichtig eingefärbt. Auf die vorbereiteten Flächen und Straßen wird der Brei mit einem Pinsel oder dem Modellierspachtel ca. 2 bis 4 mm dick aufgebracht und verteilt. Auf den noch weichen Belag streut man flächig Vogelsand





auf, bis alles bedeckt ist. Vorsichtig können anschließend mit einem alten Wiking-Radlader o.ä. Fahrspuren und Rinnen in den Fahrbahnbelag gefahren werden. Je stärker das Profil der Radreifen ist, um so schöner werden die Spuren.

Natürlich ist darauf zu achten, dass nur dort Fahrspuren zu sehen sind, wo auch gefahren wird – also nicht kreuz und quer über die Straße Spuren ziehen! In die noch frischen Fahrrinnen können zur Auflockerung fein gesiebte Erde und Woodland-Flocken in verschiedenen Grüntönen gestreut werden.

Wenn die Straße und der Verladeplatz um

das Schotterwerk gut abgetrocknet sind, kann mit einem trockenen Pinsel helle Gesteinsfarbe leicht über die Fahrspuren aufgraniert werden, womit diese besonders hervorgehoben werden.

Die Ausgestaltung mit „Grünzeug“ erfolgte größtenteils mit Heki-Material. Mit dem Elektrostat wurden Heki-Grasfasern aufgebracht, überwiegend Wildgras und Wintergras. In das Gelände habe ich in kleine Stücke geschnittene Wildgrasmaten ein- bzw. aufgeklebt. Für den

spärlichen Bewuchs wurde Seemoos und Heki-Flor gepflanzt. Preiser-Figuren sowie Autos von Wiking und Roskopf beleben das Steinbruchgelände.

Jetzt ist es aber Zeit für die Beladung der ersten Eisenbahnwagen! Hoffentlich hat mein Bericht über den Bau und die Gestaltung eines Steinbruchs einige Modellbahner zum Nachbau angeregt.

**Bilder 102 bis 105:** Gesteins- und Begrünungsmaterialien verschiedener Hersteller werden zur weiteren Feingestaltung des zerklüfteten Geländes genutzt. Besonders realistische Effekte erzeugt man mit einer konsequent asymmetrischen Verteilung der Steinchen und Körner. Verdünnter Weißleim wird zur Verklebung eingesetzt.

**Bilder 106 bis 108:** Am Rand der Bruchwand erobert sich die Natur das Gelände zurück. Naturmaterialien werden als Stämmchen aufgeklebt und mit Heki-Flor und Woodland überzogen. Mit der Anlegung einiger kleiner Sand- und Geröllhäufchen ist der Bau beendet.







Bild 109: Nun aber Gas geben, denn noch ist die Schranke offen!

Bild 110 (unten): Das Bahnübergangsmodul im Rohbau.

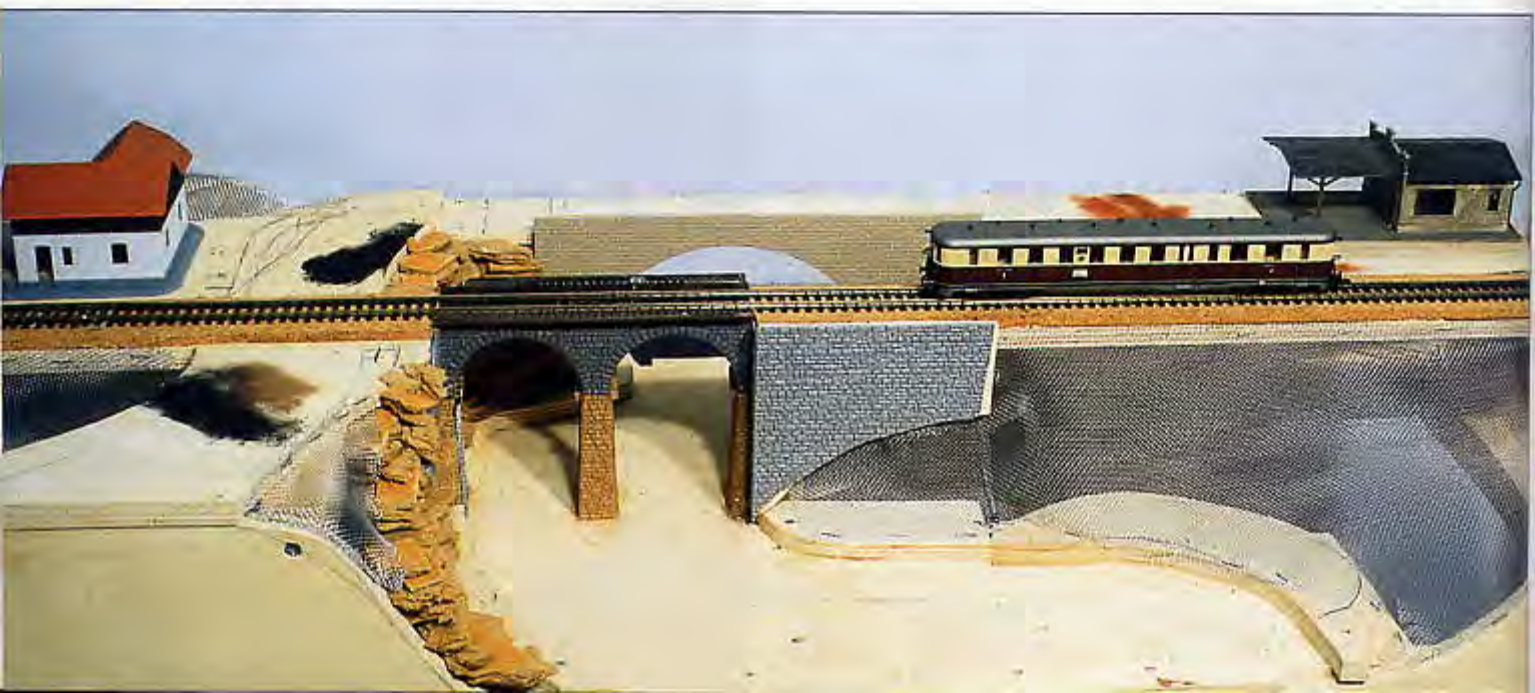
## Modul Bahnübergang

Dieses Modul ist geprägt von der Gleisstrecke mit dem Bahnübergang, der Landstraße mit Tankstelle und dem Bachlauf, der eine Straßen- und Eisenbahnbrücke erfordert. Aber der wirkliche Blickfang ist die Viessmann-Bahnschranke. Es ist immer noch etwas Besonderes, wenn sich entlang einer Bahnstrecke etwas bewegt, egal ob

das ein Signal ist oder eben die Bahnschranke, die sich schließt, wenn ein Zug kommt.

Da die Wandanlage in den Epochen 1 und 2 gebaut ist und ein Stilbruch nicht erwünscht war, durfte an dem Bahnübergang keine Blinklichtanlage eingebaut werden. Neugierig war ich schon: Wie funktioniert die neue Viessmann-Schranke und wie erfolgt der Einbau?

Nachdem der Straßenverlauf und die Bahnüberquerung festgelegt waren, wurde aus einer 3 mm dicken Pappelsperrholzplatte die Straßentrasse ausgesägt und in das Modul eingebaut. Da in der Aufbauanleitung alle Maße und wichtigen Angaben klar dargestellt sind, konnte sofort der Einbau der Schranken erfolgen. Wichtig war nur der 13-mm-Bohrer für den Unterflurantrieb. Schon während des Einbaus und des Pro-







**Bild 111:** Heki-Straßenfarbe wird mit dem Pinsel, 2 mal aufgetragen.



**Bild 112:** Die Schichtsteinmauer entsteht aus geschichteten Dämmplatten.

**Bilder 113 bis 116:** Die Bildfolge in der Mitte widerspiegelt die farbliche Gestaltung von Gelände, Felsen und Mauerteilen.



**Bild 117:** Abtönfarben dienen zur Gestaltung des Flussgrundes.



**Bild 118:** Mit Klarlack erhält der Fluss sein natürliches Aussehen.







Bilder 119 bis 123: Für eine ausgewogene Grasgestaltung sorgen wieder Heki-Grasfasern, verschiedene Steine für Geröllfelder, sowie Wurzelstücke und Heki-flor für Sträucher und Wildwuchs. Die Begrünung beginnt mit dem Farbauftrag des Farbgrundes sowie einem Zusatz von Weißleim und endet mit dem Einstreuen von Steinchen und Sanden. Nun erfolgt die Begrasung mit dem Elektrostat und den allgegenwärtigen Heki-Grasfasern.

Bilder 126 bis 130 (rechts): Diverses Zubehör und Kleinteile aus alten und ungenutzten Bausätzen verleihen der Tankstelle rege Betriebsamkeit und Atmosphäre.

Bilder 124, 125 und 131, 132 (untere Reihe): Durch Übergranieren der Grashalme und des Gesteins bekommt die Landschaft noch mehr Pfiff, Licht- und Farbeffekte reißen die eintönige Grünfläche auf. Ferner entstehen Simulationen von Blüten und Fruchtständen.







betriebs störten mich die viel zu kurzen Schrankenbäume. Da ich bei der Gestaltung der Straßen auf eine Mindestbreite von ca. 8 cm großen Wert lege, damit zwei Autos leicht aneinander vorbei kommen, wirkte der Bahnübergang dazu recht niedlich. Abhilfe schaffte dann der Verlängerungssatz zur Schranke.

Da es noch einige Zeit dauerte, bis dieser lieferbar war, baute ich zuerst das Modul fertig. Es war mir gerade recht, denn die Bahnschranken mit ihren filigranen Schrankenbäumen wären beim Bau sicher öfters im Wege gestanden und hinderlich gewesen. So erfolgte dann der Einbau ganz zum Schluss. Mit dem Verlängerungssatz reichen die Schrankenbäume jetzt über die ganze Straßenbreite und die Wirkung war optimal. Die Straße wurde mit Heki-Strassenfarbe Nr. 6600 angemalt.

Die weitere Gestaltung des Moduls erfolgte wieder wie bereits besprochen. An Details







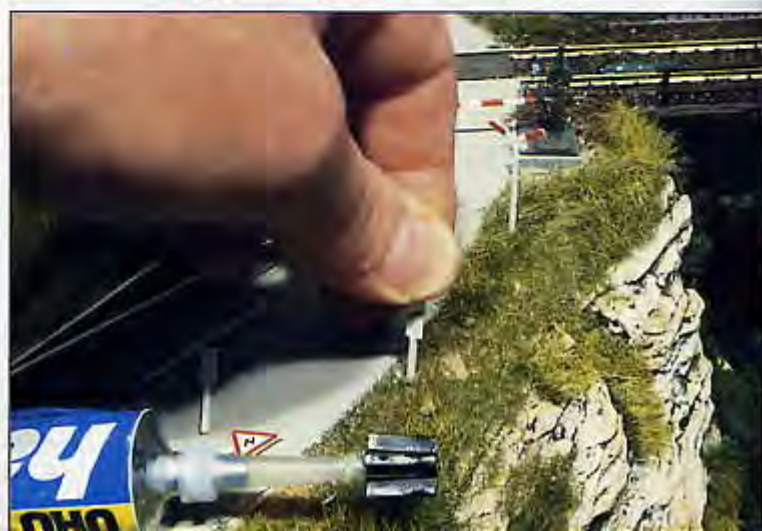
**Bild 139:** Auch auf einem derart schmalen Modul kann man durch eine geschickte Gestaltung des Landschaftsprofils beeindruckende Motive erzeugen. Der große Tipp heißt: Anlagengrundfläche ist nicht gleich Ebene der Gleislage. Entweder man öffnet den Grundkasten nach unten, um Tiefe zu erzeugen, oder man lässt die Strecke ansteigen. Beides führt zu einer Geländeformung wie rechts mit Fluss und Viadukt.



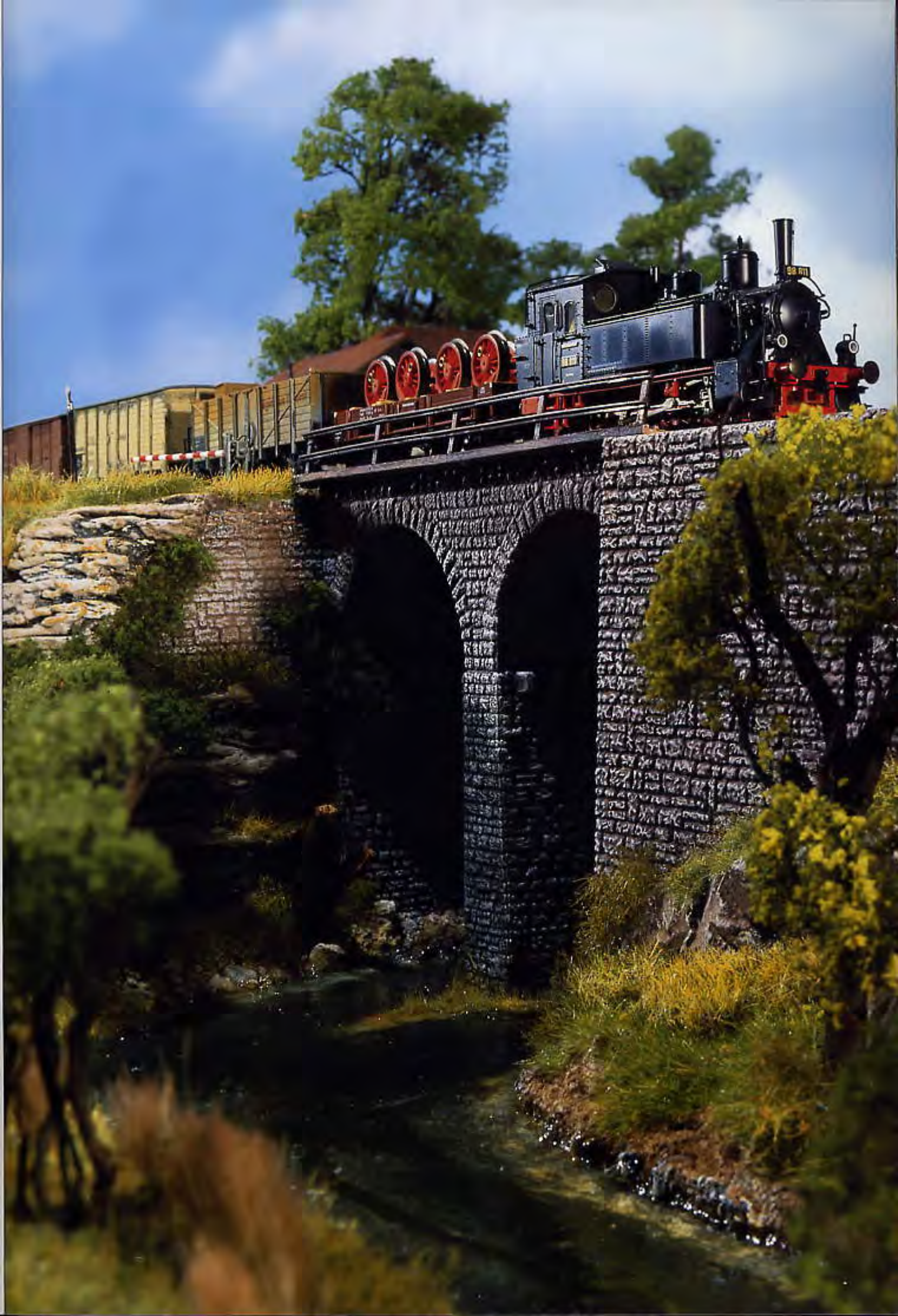
und Ausschmückungsgegenständen durfte natürlich das Bahnwärterhaus mit einem kleinen Garten nicht fehlen. Verkehrszeichen von Heki (Epoche 2) kündigen den Übergang für die Autofahrer zeitig an, die Tankstelle hat auch schon geöffnet, nur der Schrott und Abfall, der dort anfällt und im Graben neben dem Bahngleis landet, wäre heute ein Fall für den Umweltschutz. Gerade solche Nebensächlichkeiten und direkt aus dem Alltag gegriffene Szenen verleihen einer Anlage eine natürliche Ausstrahlung. Auf mehreren Ausstellungen hat die Viessmann-Bahnschranke ihre Bewährungsprobe bestanden.

**Bild 133:** Die Schranke von Viessmann in der Grundausführung.  
**Bild 134:** Wie sich mit etwas Farbe und Vogelsand das Bahnwärterhaus verändert hat! Die Mühe hat sich gelohnt.

**Bilder 135 bis 138:** Zäune und diverse Verkehrszeichen (Epoche 2) sorgen für einen sicheren Verkehr auf der Straße und vor allem am Bahnübergang. Mit einem Reißstift drückt man kleine Aufnahmeflöcher in die Geländedecke und klebt die Verkehrszeichen, Prellsteine und Geländerstützen fest.











**Bild 140:** Eine Jura-Schichtsteinmauer wird aus Dämmplatten gestaltet. Zuerst erfolgt das Anritzen mit dem Messer.

**Bild 141:** Die angeritzten Streifen werden abgebrochen.

**Bild 142:** Ausfransende Bruchkanten entstehen zwangsläufig und sind auch so gewollt. Die Partien sind zur Gestaltung der Wand erforderlich.



**Bilder 143 bis 145:** Aufschichten der einzelnen Streifen zu einer Bruchsteinmauer. Schmelzkleber oder Modellgips sind als Trägermaterial ideal.

**Bild 146 (rechts):** Mit dieser Technologie wurde der Einschnitt aufgebaut, durch den sich auf der rechten Aufnahme ein Zug tastet.

## Modul Wasserschloss

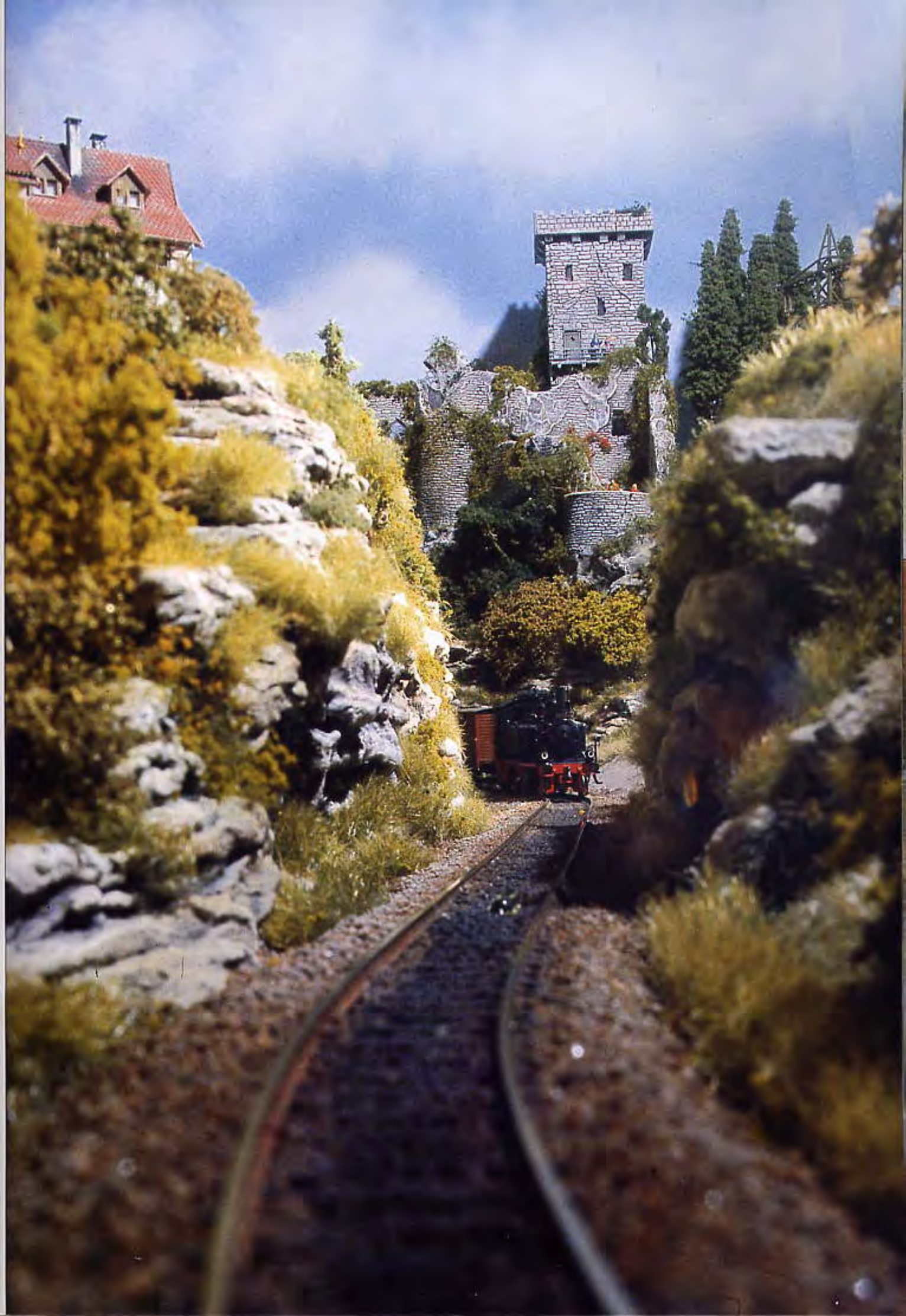
Dieses Modul ist eines meiner schönsten. Hier ist die Modellandschaft von einem Geländeeinschnitt und dem noch erhaltenen alten Wasserschloss auf einer Anhöhe geprägt. Wie teils schon beim Bahnübergangs-Modul, habe ich besonders an diesem Modul eine weitere Methode der Fels- und Geländegestaltung erprobt.

Da der Hügel nicht abzutragen war, war es beim Bau der Gleisstrecke notwendig, diesen zu durchqueren. Lange überlegte ich mir, wie ich einen solchen Durchbruch auf einfache und wirkungsvolle Art gestalten kann; er sollte die Struktur von Jura-Schichtgestein naturgetreu darstellen. Ich erinnerte mich noch an den Bau einer meiner ersten Anlagen. Damals verwendete ich für den Bau eines Steinbruches Dämmplatten oder Holzweichfaserplatten. Das wäre das Material für die Gestaltung des Geländedurchbruchs, aber woher sollte ich nach so langer Zeit dieses Material noch bekommen? Lange suchte ich in Baumärkten und Schreinereien. Dort gab es Gott sei Dank noch ähnliche Platten unter dem Namen Odenwaldplatte. Fündig wurde ich aber auch noch bei mir selbst. Eine ältere Pinnwand, die in meinem Hobbyraum hing, hatte hinter dem Korkbelag genau die 10-mm-Weichfaserplatte, die ich noch in Erinnerung hatte. Auch die Odenwaldplatte eignet sich natürlich bestens.

Für die Gestaltung des Durchbruchs ging ich nun folgendermaßen vor: Benötigt werden Streifen von 2 bis 3 cm Breite. Dazu wird die Platte mit einem stumpfen Messer







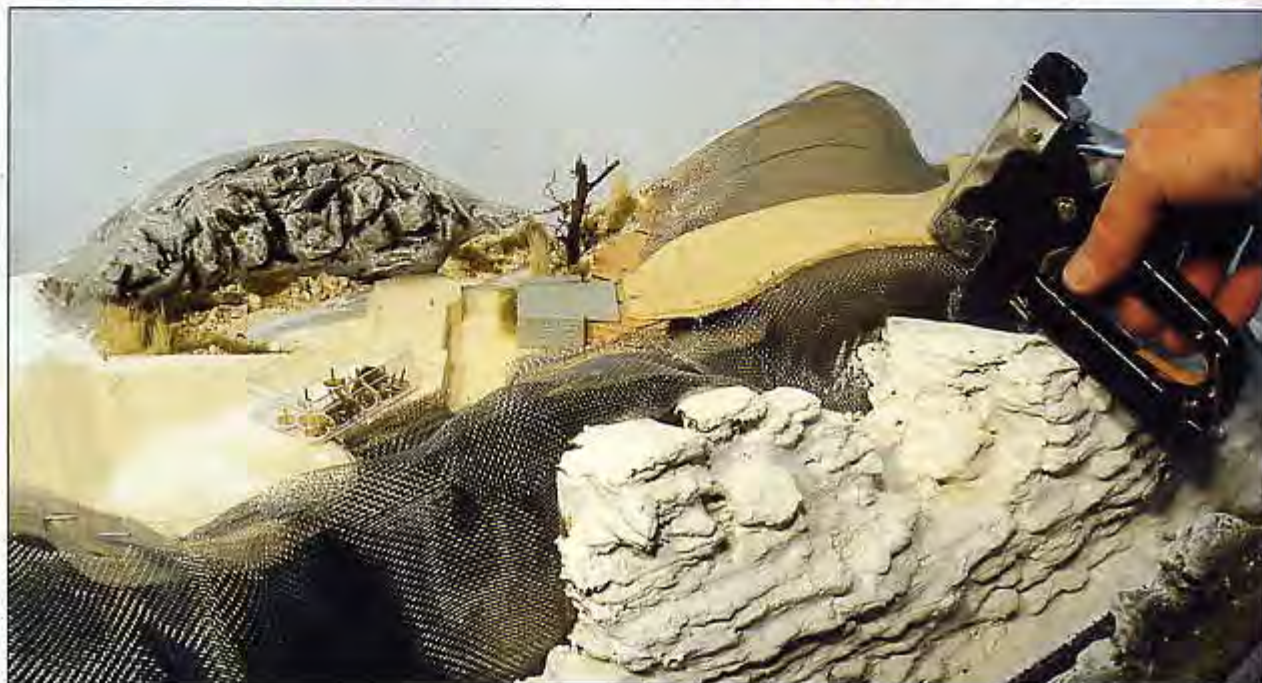




**Bilder 147 und 148:** Mit dünnflüssigem Modellgips wird die Bruchsteinwand vollflächig eingestrichen.

**Bild 149:** Geländeteile werden mit Fliegengitter bespannt. Mit einem Tacker kommt man bei dieser Arbeit schnell voran. Natürlich lässt sich die Verspannung auch mit kleinen Nägeln bewerkstelligen.

**Bild 150:** Mit hellgelber Farbe wird der Grundanstrich für das Jura-Schichtgestein aufgetragen.



oder Vorstecher leicht angeritzt. Durch vorsichtiges Abbrechen an der eingeritzten Bruchstelle wird der einzelne Streifen mehr auseinandergezogen als gebrochen. Dabei ist besonders darauf zu achten, dass die Bruchstelle möglichst rau und ungleichmäßig ist. Das heißt, die Platte soll mit Faserüberständen auseinander gebrochen werden. Ist das Messer zu scharf oder wurde die Platte zu tief eingeritzt, entsteht ein glatter Bruch, der nicht erwünscht ist. Für die Gesteinsgestaltung werden gleich mehrere Streifen auf Vorrat gebrochen und zurechtgelegt.

Neben dem Bahngleis habe ich beidseitig eine Unterkonstruktion aus Sperrholz angebaut. Darauf wird jetzt die Bruchsteinwand beidseitig neben dem Bahngleis aufgeschichtet. Wahlweise mit einer Heißklebepistole oder mit Gipsbrei, notfalls auch mit Weißleim werden Streifen für Streifen aufeinander geklebt. Wesentlich natürlicher wirkt es, wenn einzelne Streifen teils versetzt sind und nicht gleichmäßig übereinander liegen.

**Bild 154 (Poster nächste Doppelseite):** Wohin werden die Ausflügler den Haltepunkt verlassen, zum Schloss oder zur Ruine?







**Bild 151:** Modell oder Wirklichkeit? Der Triebwagen passiert auf seiner Fahrt nach Luhausen den Einschnitt am Wasserschloss.

**Bilder 152:** Heki-Lasurfarbe wird auf das Schichtgestein aufgetragen und mit einem Schwämmchen eingewischt.

**Bilder 153:** Ein geschicktes Ineinanderstreichen mehrerer Farbtöne steigert die Plastizität der Bruchwand.















Ist der Geländedurchbruch gestaltet, d.h. die Schichtgesteinmauer angelegt, kann der weitere Geländebau erfolgen. An der Holzfasermwand, sprich: dem Durchbruch, geht es aber folgendermaßen weiter: In einer Gipsschale wird dünnflüssiger Modellgips angerührt, der mit einem weichen kleinen Pinsel auf die Weichfaserplattenwand aufgetragen bzw. eingestrichen wird. Wichtig ist, dass sämtliche Holzfasern dabei völlig weiß begedeckt sind. Mit dem Modellierspachtel werden anschließend sofort, noch in den weichen Gips, die Konturen der Faserplatten, die beim Gipsauftrag zwangsläufig zugeschmiert wurden, nachgefahren und überarbeitet. Das sollte so lange erfol-

gen, bis die gewünschte Schieferstruktur modelliert ist. Ist der Modellgips abgetrocknet, kann jederzeit mit einem scharfen Stemmeisen die Mauerstruktur nachgearbeitet werden.

Nach einigen Tagen, wenn die Bruchmauer ganz getrocknet ist, erfolgt ein Auftrag mit Tiefgrund. Das ist sehr wichtig, da die Holzweichfaserplatten sonst sehr viel Farbe aufsaugen. Erst danach beginnt die eigentliche farbliche Behandlung. Als Grundanstrich habe ich weiße Dispersionsfarbe mit Abtönfarbe ocker leicht gemischt, sodass ein weicher gelblicher Farbton entstand. Dieser wurde auf die Bruchsteinwand wieder mit einem weichen Pin-

sel flächendeckend aufgetragen. Nachdem auch dieser Auftrag getrocknet war, erfolgte ein Auftrag mit der Heki-Lasurfarbe. Mit unserem bekannten feuchten Schwämmchen wird diese Farbe auf, bzw. in das Schichtgestein eingewischt. Gleichzeitig sollte zur Auflockerung der Bruchsteinwand auch etwas Ocker mit eingewischt werden. Sozusagen als Krönung erfolgt zum Schluss das Übergrünieren mit weißer Farbe.

Zum Ausschmücken des Durchbruchs werden Heki-Wildgrasmatten in kleine Stücke geschnitten sowie Heki-flor und verschiedenes Gestrüpp anschließend in die Spalten und Gesteinsvorsprünge als Wildwuchs auf- bzw. eingeklebt. Spärliche Büsche aus







Seemoos und vereinzelte Wurzelstücke geben den letzten Pfiff. So entstand wieder einmal auf einfache und simple Weise eine wunderschöne natürliche Jura-Schichtsteinwand.

Damit auf diesem Modul auch die Wassergestaltung demonstriert werden konnte, habe ich das Wasserschloss, Fabrikat Faller, auf der Anhöhe oberhalb des Geländeeinschnitts eingebaut. Natürlich wurde das Wasserschloss überarbeitet und farblich gealtert. Eingebettet inmitten des Wassergrabens, umgeben von hohem alten Baumbestand wirkt dieses Schloss richtig „märchenhaft“. Das Modul fügt sich so wieder harmonisch in die gesamte Anlage ein. Entscheidend dabei ist, wie immer, dass die farbliche Harmonie stimmt und beibehalten wird.

**Bild 155 (links oben):** Hätten Sie das Wasserschloss wiedererkannt? Der Vergleich mit der Originalabbildung spricht Bände.

**Bilder 156 und 157 (links):** Zäune von Faller und Vollmer sichern Straße und Wege vor Absturzgefahr.

**Bilder 158 bis 163 (rechte Seite):** Heki-Wildgrasstücke sowie Heki-flor werden als Wildwuchs zwischen die Bruchsteinmaerspalteneingeklebt. Mit Uhu-Sprühkleber wird Seemoos mit Heki-Laub beflocht. Eingepflanzt in die Landschaft ist dies ein wunderbares Buschwerk.





## Module Ruine und Kirchberg

Nun folgt eine nette Episode. Auf einer Modellbahnausstellung lernte ich zwei Herren von den Modellbahnfreunden Dinkelsbühl kennen. Diese waren von der Gestaltung meiner Modulanlage begeistert. Spontan fragten sie mich, ob es nicht möglich wäre, auch bei ihnen im Club einen Modellbau-Kurs abzuhalten. Natürlich erklärte ich mich dazu bereit.

Da stand ich dann allerdings selbst vor

einem großen Problem. Da die Wandanlage ihre endgültige Größe erreicht hatte und platzmäßig genau in meinen Kellerraum eingepasst war, konnte kein weiteres Modul mehr dazwischen eingesetzt werden. Also überlegte ich nach entsprechenden Möglichkeiten.

Klar war nur, eine weitere Modellbahn darf es auf gar keinen Fall geben. So kam mir der Gedanke, einfach ein größeres Teilstück dazwischen zu setzen, das dann wie ein T-Stück wirkt. Gleichzeitig wird so die

Anlage bildlich wie räumlich aufgelockert und die Fahrstrecke gewinnt an Länge. Ha, gedacht – getan!

Die Resonanz in Dinkelsbühl war so groß, dass ich dort zwei Kurse abhielt. In einem sollte die Überarbeitung einer Anlage gezeigt werden, der andere war ein Grundkurs für Anfänger. Am Modul Ruine war es mir möglich, eine Überarbeitung und Neugestaltung zu demonstrieren. Dagegen entstand das Anlagenteil mit dem Kirchberg komplett neu.







**Bild 165:** Oben das Modul Ruine vor der Überarbeitung. Die Änderung des Gleisverlaufs erzwang hier Veränderungen.

**Bild 166:** Nach der notwendigen Umgestaltung für den Anschluss an das Kirchberg-Modul präsentiert sich das Modul nun in dieser Art. Wie sagt man so schön: Es blieb kaum ein Stein auf dem anderen.

**Bild 164:** Die große Aufnahme zeigt das neue Betriebskonzept mit der einmündenden elektrifizierten Strecke. Im rechten Winkel wurde vor die Partie Wasserschloss-Ruine ein Ansatzstück geschraubt. Die sich ergebenden neuen Fahrmöglichkeiten zeigt der Gleisplan auf den Seiten 6 und 7.







**Bilder 167 und 168:** Nachdem das Gelände abgebaut war, galt es, die Gleistrasse auf dem Modul Ruine komplett neu zu verlegen. Man sollte aus Sicherheitsgründen auf einer Anlage mit ein und demselben Schienenprofil arbeiten. Hier kommen „Restbestände“ von Rocos 2,5-mm-Profil zum Einbau.

**Bild 169:** Die neue Gleistrasse wird mit Hilfe eines Güterwagens aufgezeichnet, anschließend ausgesägt und ins Modul eingebaut.

**Bild 170:** Erste Probefahrten sind wichtige Voraussetzungen, bevor die Gleistrasse mit dem Gelände überbaut wird. Ein einwandfreier Betrieb auf dem dann verdeckten Gleisen ist zwingend notwendig.

**Bild 171:** Die Übergänge zu den anschließenden Modulen werden neu angepasst. Mindestens 10 mm starke Sperrholzplatten sorgen für Stabilität.

**Bild 172:** Sich sicher ergebende Fehlstellen werden nachträglich mit Fliegengitter überspannt.

**Bild 173:** Durch einen Überzug mit Modellgips schließt man die Bereiche und erhält für die anstehende Geländegestaltung eine solide Grundlage.







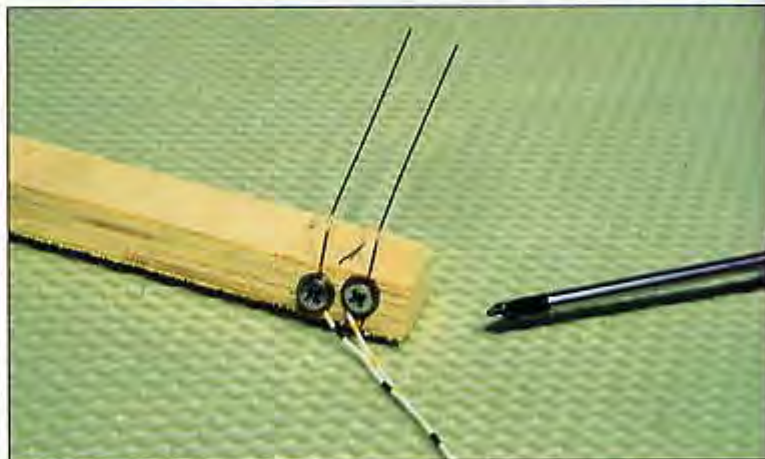
Bilder 174 bis 177: Die einzelnen Ruinen-Mauerteile (Sperrholz und Heki-Mauerplatten) werden direkt in das Gelände eingepasst und mit Modellgips befestigt. Es folgt ein Grundanstrich

mit einer hellen Ockerfarbe. Zum Abschluss wird die bewährte Heki-Lasurfarbe im leicht verdünnten Zustand aufgetragen und mit einem feuchten Schwamm eingewischt.

Bild 178: Durch Übergrünieren der Ruine mit weißer Farbe erhält das Gestein sein rustikales und verwittertes Flair.







**Bilder 179 und 180 (oben):** Gleis und Trasse werden an den Modulübergängen mit einer Proxxon-Trennscheibe durchtrennt. Erst dann können die Module getrennt werden. Dübel arretieren die

Module, mit Schlossschrauben erfolgt eine feste Verbindung. **Bilder 181 und 182:** Anfertigen eines Schaltkontaktes für Oberleitungsbügel.

## Modul Ruine

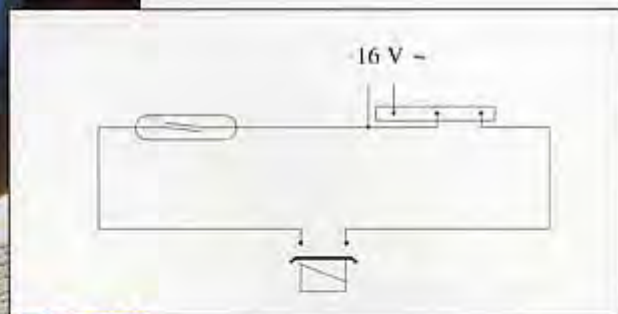
Zuerst also zum Modul Ruine. Dieses Modul hatte eine Überarbeitung dringend nötig, denn es war eines meiner ersten und doch schon einige Jahre alt. Gleismäßig war nur eine kleine Änderung notwendig, um den Übergang zum Kirchberg-Modul herzustellen. In die Landschaft musste nur

geringfügig eingegriffen werden. Die Ruine entstand aus 4-mm-Pappelsperrholz-Resten sowie einer Kartonrolle für einen Turm. Sämtliche Ruinenteile wurden mit Heki-dur-Steinplatten beklebt. Der Einbau in das Gelände erfolgte Stück für Stück, d.h. die Ruineneinzelteile wurden wirklich einzeln an die örtlichen Gegebenheiten angepasst und mit Modellgips befestigt. So, finde ich,

wirkt die Ruine wesentlich natürlicher und in die Landschaft gebaut, als nur auf den Hügel aufgesetzt. Restmaterialien, wie Türen, gebrochene Kirchenfenster, Balkone Geländer usw., werden in die Mauern mit eingearbeitet und verleihen der Ruine einen besondere Ausstrahlung. Die farbliche Gestaltung der Ruine erfolgte erst nach dem Einbau; so war es möglich,







den Übergang zur Landschaft naturgetreu herzustellen. Von einem kleinen Haltepunkt unterhalb der Ruine aus haben Wanderer die Möglichkeit, zur Ruine zu wandern. Der Haltepunkt entstand aus einem Piko-Bausatz. Die Holzbrücke, Fabrikat Vollmer, war notwendig geworden, da ein Feldweg einen vorhandenen Geländeeinschnitt mit Gleisstrecke überqueren muss. Die farbliche Behandlung rundete die geglückte Überarbeitung ab.

Auch an diesem Modul konnte wieder eindrucksvoll „nur“ eine Überarbeitung durchgeführt werden. Es zeigt gleichzeitig, mit wie wenigen und welche einfachen Mitteln dies machbar ist.

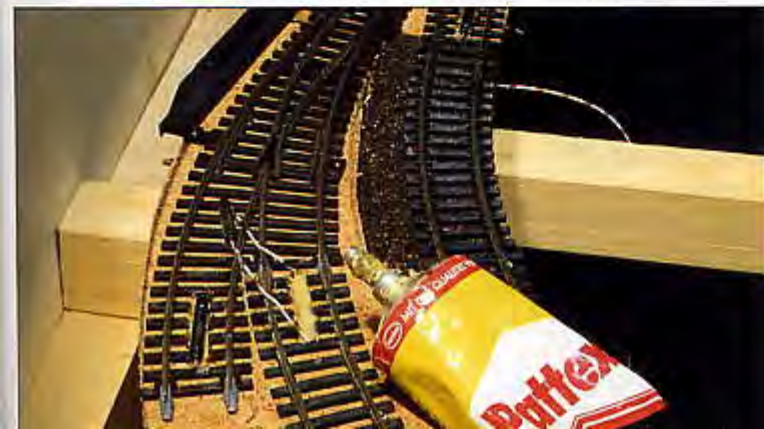
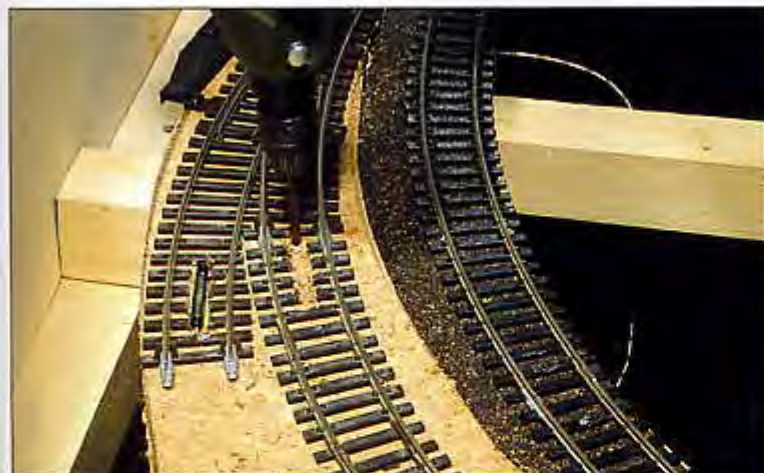
## Modul Kirchberg

Am Aufbau des Moduls (1,50 x 0,95 m) konnten sämtliche Bauschritte, die für den Modellbahnbau notwendig sind, ausführlich behandelt und gezeigt werden. Die Schwerpunkte waren daher: Rahmenbau, Gleistrasse, Brückenbau,

**Bilder 184 bis 187:** Einbau und Test des Oberleitung-Schaltkontaktes und ein Schaltplan für die Steuerung der Weiche bei E-Lok-Betrieb.

**Bild 183 (links unten):** Das Kirchberg-Modul im Rohbau beim Probelauf.

**Bilder 188 bis 191:** Für einen Automatikbetrieb sind einige Schaltkontakte notwendig. Diese verlegt man zwischen die Schwellen, somit besteht kaum die Gefahr einer Beschädigung. Schaltmagnete unter den Wagen lösen die Schallimpulse aus.







**Bild 192:** Die Klosterschenke ist neben der mächtigen Kirche zweifelsohne der Blickfang auf dem Modul. Hier ist die Modellbahnwelt zu echtem Leben erweckt worden.

**Bilder 193 bis 195:** Überarbeitung und Alterung der Klosterschenke. Grundanstrich mit weißer Plakafarbe, farbliche Behandlung der verschiedenen Bausatzteile, Auftragen von roter Farbe für das Ziegelmauerwerk.



**Bilder 196 bis 199 (rechts oben):** Weiter geht es mit dem Aufzeichnen der Mauerfugen mit einem schwarzen Edding, Einstreichen der Fassadenteile mit Weißleim. Mit einem feinen Teesieb wird auf den Weißleim Vogelsand flächendeckend aufgestreut.



Tunnelgestaltung, Landschaftsbau, Wasser und Straßen sowie die Detaillierung. Räumlich getrennt wird die Hügellandschaft durch einen Wassergraben. Blickpunkt ist die mächtige Klosterkirche auf einer Anhöhe. Nach längerer Diskussion mit den Kursteilnehmern war die einhellige Meinung, dass – noch vor einer Kirche – eigentlich das Wirtshaus das wichtigste Gebäude eines Dorfes sei! Nun ja, warum auch nicht? So entstand denn aus einem Pola-Bausatz (Bauernhof) die geforderte Klosterschenke mit dem gemütlichen Biergarten. Hier, dachte ich, eignet sich das Bauernhaus als Klosterschenke hervorragend, ebenso der Holzschuppen für den Biergarten. Nur die Scheune wurde nicht benötigt, diese fand im Dorf Urmelsheim eine Verwendung. Klar war, dass das Bauernhaus gründlich überarbeitet werden muss, um das Flair einer Wirtschaft auszustrahlen. Gleich nachdem ich den Bausatz gekauft hatte, begutachtete ich sämtliche Einzelteile, um so festzulegen, welche Teile unbedingt farblich behandelt werden müssen. Mit brauner Farbe wurden gleich sämtliche Holzteile, noch an den Spritzlingen, angestrichen. Die im Bausatz mitgelieferten Mauerteile und Torbögen habe ich mit Heki-Granitfarbe behandelt. Bis diese Teile getrocknet waren, begann ich mit dem Zusammenbau der Klosterschenke. Grundsätzlich werden bei mir alle Gebäudeteile vorerst ohne Fenster und Türen zusammengeklebt. Das hat den Vorteil, dass bei der weiteren Bearbeitung der Fassade diese Teile nicht hinderlich sind.





An dem Pola-Gebäude störte die graue glatte Fassade unterhalb des Fachwerkbereichs. Vorgesehen hatte ich dort einen Rauputz. Damit nun die graue Fassade später nicht unter dem Putz hervorsieht, habe ich diese Teile vorsorglich mit weißer Plakafarbe deckend angestrichen. Gleichzeitig wurde auch der Fachwerkbereich mit dieser Farbe behandelt. Nachdem die Hausfassade getrocknet war, wurden gleich Verputzrisse und Mauerausbrüche sowie die Fenstereinfassungen mit roter Ziegelfarbe hervorgehoben.

Erst jetzt begann ich mit der Gestaltung des Rauputzes. Mit einem kleinen Pinsel habe ich unverdünnten Weißleim auf die einzelnen Mauerteile aufgetragen, an den vorgesehenen Abbröckelungen nur sehr wenig. Auf den noch weichen Leim wird mit einem feinen Teesieb flächendeckend Vogelsand aufgestreut. Das Restmaterial kann sofort wieder abgeschüttelt werden. So wird jetzt Seitenteil für Seitenteil mit Rauputz versehen. Diese Prozedur führe ich immer über einem kleinen Karton aus, so wird das Restmaterial aufgefangen und kann wieder verwendet werden. Sind nun alle vier Wandteile mit Vogelsand bedeckt, muss der Verputz erst einmal austrocknen, bevor es dann mit dem Bau der Klosterschenke weiter geht. Anschließend müssen mit einem scharfen Bastelmesser sämtliche Öffnungen und Kanten von Vogelsandresten gesäubert werden.

Mit einem schwarzen Edding wird jetzt das Ziegelmauerwerk auf den Verputz-Ausbruchstellen angedeutet. Danach erst er-



**Bild 202:** Gestaltung der Klosterschenke sowie des Biergartens und Detaillierung des Umfeldes, mit allerlei Utensilien für Biergarten-Stimmung (Tische, Bänke, Bierfässer usw.).

**Bilder 200 und 201:** Das Restmaterial wird über einem Karton abgeschüttelt. Nach dem Trocknen wird mit einem harten Pinsel und weißer Farbe der Verputz übergraniert. Dann erst wird das Gebäude mit Fensterläden, Türen usw. fertig zusammen gebaut.





folgt der weitere Zusammenbau. Zum Abschluss wird das Gebäude noch mit weißer Farbe übergraniert. Dabei werden farbliche Glanzlichter gesetzt und der Rauputz kommt so richtig zur Geltung. Sind endlich alle Gebäude und Mauerteile farblich behandelt, kann der Einbau in das Gelände erfolgen.

Da der Platz für die Klosterschenke bereits festgelegt war, ging es gleich an die Gestaltung des Biergartens. Wie beschrieben, besteht auch diesmal der Kiesbelag aus Vogelsand. In den noch weichen Untergrund wurden sämtliche Gebäude und Mauerteile eingedrückt, sie kleben so gleich fest. Ein großer Heki-Baum ist als Schattenspendler gleich mit eingepflanzt worden. Verschiedene Heki-Wildgrasmatten wurden in kleine Stücke geschnitten und anschließend mit einer Pinzette und etwas Weißleim um die Klosterschenke gepflanzt. Es bereitet schon mächtig Spaß, mit diesem Material das Umfeld zu gestalten.

Aus einem älteren Faller-Bausatz hatte ich noch die passenden Schilder für die Klosterschenke sowie die Hinweistafeln „zur Kirche“ usw. Tische und Bänke im Biergarten sind ebenfalls von Faller. Für die weitere Detaillierung und Ausschmückung sorgen Fahrzeuge von Roskopf und Märklin, für Leben und Gemütlichkeit Preiser-Figuren um Biergarten und Klosterschenke. Frage: Wo, denken Sie, sind mehr Besucher, in der Kirche oder im Biergarten? Auf dem gegenüber liegenden Geländehügel liegt

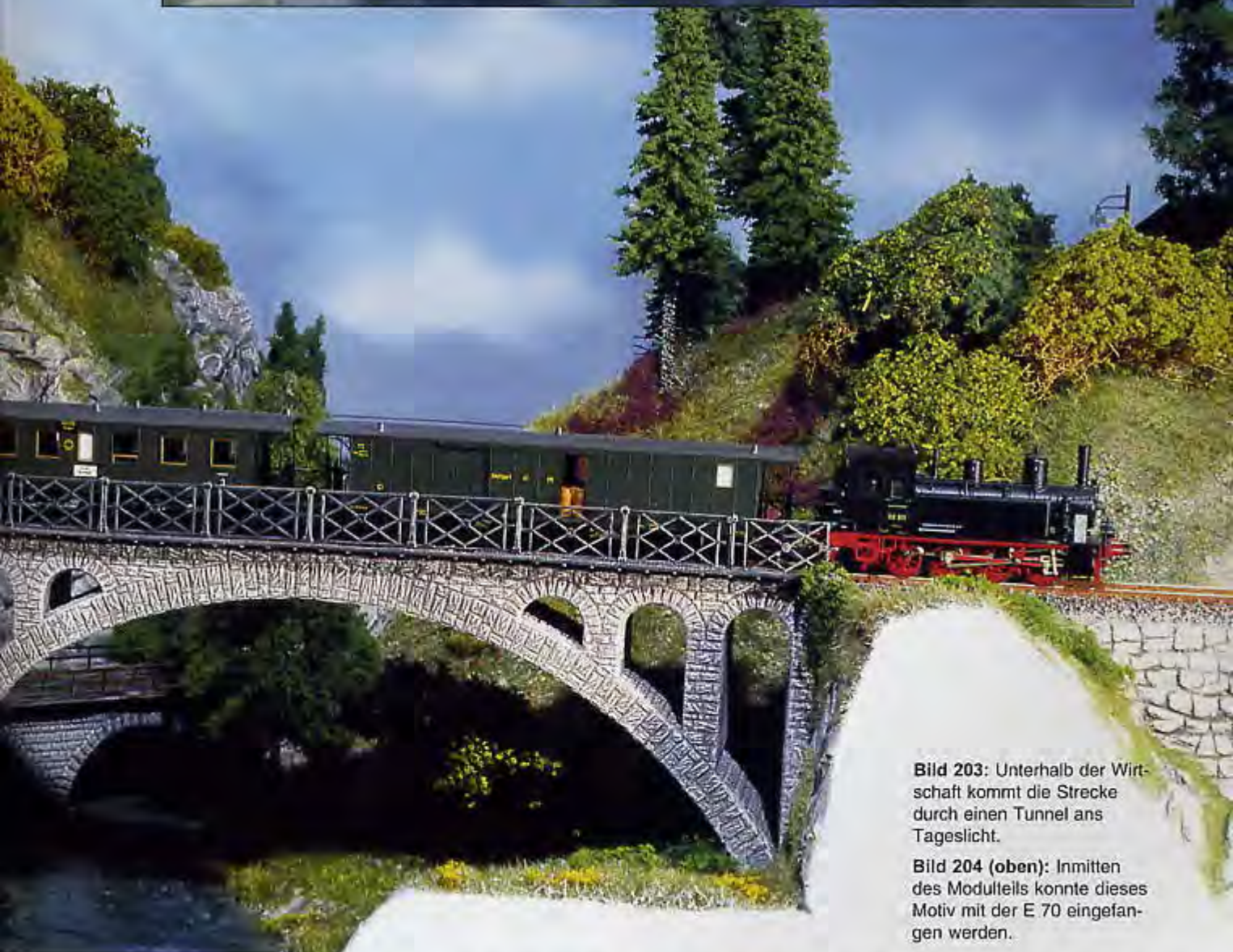
ein kleiner Bauernhof (Kibri-Bausatz). Wie aus dem Gleisplan ersichtlich, befindet sich unter dem Kirchberg eine Kehrschleife. Diese war notwendig geworden, da ich auf diesem Gleisabschnitt mit Oberleitung fahren wollte. So ist es möglich geworden, dass auf einer Hälfte der Wandanlage Ellok fahren können.

Damit jetzt aber keine Ellok in den fahrteilungslosen Streckenabschnitt einfährt, habe ich folgenden einfachen Trick angewendet: Voraussetzung ist, dass der Oberleitungsbügel der Ellok an der Oberleitung anliegt. Kommt nun eine Ellok aus Richtung E-Werk-Modul, so ist gleich vor der Einfahrt in die Kehrschleifen in Höhe der Oberleitung ein Schaltkontakt eingebaut. Dieser besteht aus zwei starken Drähten, die als Schalter funktionieren. Streift der Oberleitungsbügel der Ellok über diese Drähte, wird dabei ein Stromkreis geschlossen und die Weiche zur Einfahrt in die Kehrschleife wird umgestellt. Hinter dieser Weiche befindet sich ein weiterer Kontakt, allerdings

im Gleis, mit dem wird die Weiche wieder zurückgestellt.

Da sich die Modellbahnfreunde in ihrem Verein einen Elektrostator angeschafft haben, war das Begrasen ein Schwerpunkt-





**Bild 203:** Unterhalb der Wirtschaft kommt die Strecke durch einen Tunnel ans Tageslicht.

**Bild 204 (oben):** Inmitten des Modulteils konnte dieses Motiv mit der E 70 eingefangen werden.

thema. Gerade an diesem Modul konnte man sich so richtig ins Zeug legen. In Verbindung mit Heki-Decovlies Nr. 1586 (Erika) entstand so eine vorbildliche Heidelandschaft. Durch das neue Modul ist jetzt

auf der Wandanlage noch ein abwechslungsreicher Fahrbetrieb möglich geworden. Wieder ein Vorteil der Modulbauweise, der auch von Kritikern nicht von der Hand zu weisen ist.

Als Resümee kann ich sagen: Der Ausflug nach Dinkelsbühl waren eine tolle Sache, hat sehr viel Spaß gemacht – und meine Anlage ist dadurch ein ganzes Stück größer geworden.

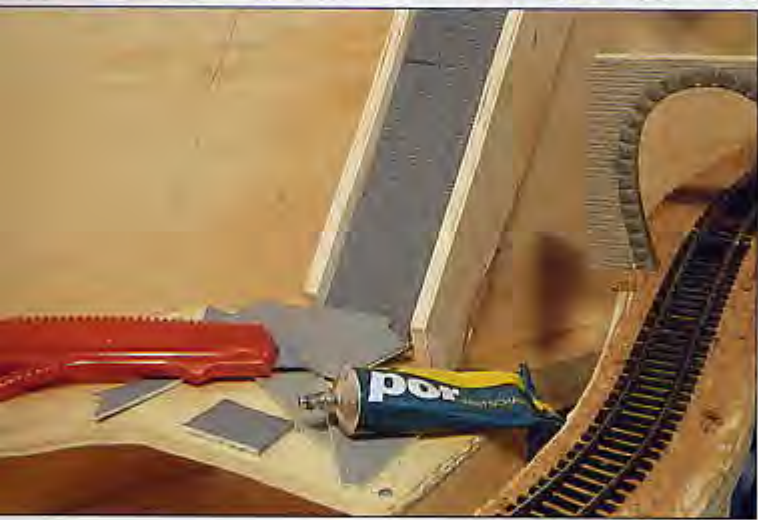




**Bild 205:** Wittfeld-Triebwagen in Höhe des E-Werkes. Durch die mächtigen Rohre stürzt das Wasser zu den Turbinen im unteren Maschinenhaus. Dort wird der Strom für die E-Strecke der Bahn erzeugt.

**Bild 206:** Aus Pappelsperholz sowie Heki-Mauerplatten wird die Unterkonstruktion für das E-Werk gebastelt.

**Bild 207:** Das Ablängen der Elektroinstallations-Rohre erfolgt mit einer Bügelsäge.



## Modul E-Werk

Auf diesem Modul ist ein E-Werk der absolute Blickfang. Dafür diente das Walchen-see-Kraftwerk als Anregung. Angedacht war das Werk so, dass das Wasser aus einem See durch einen Berg hindurch über mehrere Fallrohre in das Turbinenhaus geleitet wird. Von dort fließt es über einen Wasserkanal ab. Zuerst wurde die Höhe des Berges auf dem Modul festgelegt, denn davon hängt ab, in welcher Höhe die Übergabestation eingebaut werden muss. Ein Vollmer-Bausatz B 5612 wurde dafür vorgesehen. Als nächstes wurde der Standort für das Turbinenhaus ermittelt. Auch dieses ist ein Vollmer-Bausatz (B 5610). Jetzt galt es, die beiden Gebäude nur noch mit Fallrohren zu verbinden. Dazu wurde als Unterkonstruktion aus Pappelsperholz eine Rin-





**Bild 208:** Mit Uhu-por werden die aus Heki-Bauplatten (Nr. 70072) gewonnenen einzelnen Streifen als Rohrverbindungen aufgeklebt.

**Bild 209:** Anschließend werden die Rohre mit grüner Farbe gestrichen.

**Bild 210:** Heki-Farben sind wieder eine wichtige Grundlage für die farbliche Gestaltung. Mit diesen erhalten das umliegende Gebirgsmassiv und die Rohrwanne ihren richtigen Farbton.

**Bilder 211 und 212:** Es erfolgen die Stellprobe und der Einbau der Gebäude sowie der beiden Fallrohre. Aus Restmaterialien entstand das Tunnelportal.

**Bild 213:** Einbau der Fallrohre in die Unterkonstruktion. Erst jetzt erfolgt die Allierung mit verschiedenen Farben.







**Bild 214:** Eingebettet zwischen zwei Berghängen liegt das E-Werk.

**Bild 215:** Auftragen der Gischt und Schaumkronen mit weißer Plakafarbe.

**Bild 216:** Nur teilweise in den Berghang ist das obere Wasserschloss eingebaut.

**Bild 217:** Die Elektrifizierung verdrängt den Triebwagen. Das Summen der Turbinen und das Rauschen des Wassers übertönen den Triebwagen.

dig, große Abflussrohre unter dem Gebäude einzubauen. Hierfür verwendete ich zwei leere Filmdosen. Mit einer Schere wurden diese mittig aufgeschnitten und dabei noch leicht angeschrägt. Aus Heki-Mauerplatten entstanden die Unterkonstruktion und die Mauereinfassung für die Wasserrohre. Auch galt es noch, einen Höhenunterschied zum Bach darzustellen. Mit Faller-Seefolie wurde dazu ein kleiner Wasserfall modelliert. Hochglänzender Klarlack bildet wieder die Wasseroberfläche. Gischt und Schaumkronen sind mit weißer Plakafarbe aufgetragen. Mit Fliegengitter, kleinen Felsstücken und Modellgips erfolgten der weitere Landschaftsbau und die Gestaltung. Freileitungsmasten von Faller vermitteln den Eindruck, dass im E-Werk mächtig Strom erzeugt wird. Auch hier sind kleine Details ausschlaggebend für das Gesamtbild.

ne angefertigt, in der zwei Fallrohre Platz finden. Diese sind aus Elektroinstallationsrohren PG 11 entstanden. Mit Heki-dur-Mauerplatten wurde die Rinne innen und außen verkleidet, farblich behandelt und gealtert. Die Fallrohre bekamen einen grünlichen Anstrich und wurden nach dem Trocknen gleich mit Uhu-por in die Rinne fest eingeklebt.

Um die Übergabestation möglichst realistisch in den Berg einzubauen, war es notwendig, diese Gebäude in der Mitte zu halbieren. Etwas mehr Kopfzerbrechen bereitete der Einbau des Turbinenhauses. Um den Austritt des Wassers aus dem Turbinenhaus darzustellen, war es notwen-











## Modul Flugplatz

Seit längerer Zeit schon liebäugelte ich mit dem Bau eines Flugplatzgeländes. Schuld daran waren die wunderschönen Flugzeugmodelle aus dem Hause Roskopf. Auf meiner Heimanlage fehlte mir allerdings der hierfür benötigte Platz. Doch im Herbst 1999 stand wieder ein Modellbahnkurs an der VHS an. So lag es nahe, in diesem Kurs endlich meinen Flugplatz-Traum zu verwirklichen. Begünstigt wurde mein Vorhaben dadurch, dass eines meiner ersten Eckmodule zur Überarbeitung anstand. Da sich im Laufe der Jahre im Landschaftsbau neue Möglichkeiten und Arbeitstechniken durchsetzten, war es an der Zeit, eben dieses Modul neu zu gestalten und zu überarbeiten.

**Bild 218:** Flugplatz-Atmosphäre um 1930. „Flug 1718 zum Start bereit!“

**Bild 219:** Vor dem Einbau der Flugplatz-Platte sollte die Gleisanlage überprüft und getestet werden. Deutlich erkennbar ist die offene Rahmen-Bauweise der Module.

**Bild 220:** Für das Flugplatzgelände war ein Gleisanschluss notwendig.



Das Modul habe ich bis auf den Rahmen und die Gleisstrecke demontiert. So war es nun möglich, auf der ganzen Modulfläche ein Flugplatzgelände zu planen und aufzubauen. Die Maße betragen 80 x 80 cm, die Übergänge zu den Anschlussmodulen sind 40 cm. Die vorhandene Gleisstrecke habe ich bewusst nicht geändert, da sonst die Übergänge zu den anderen Modulen nicht mehr übereinstimmen. Somit wurde die Gleisstrecke mit dem Flugplatzgelände





**Bild 221:** Auftragen der eingefärbten Gips-Weißleim-Mischung mit der Spachtel für das Flugfeld.

**Bild 223:** Das Begrünen erfolgt mit dem Elektrost.



**Bild 222:** Aufstreuen von Vogelsand und gesiebter Erde in die noch feuchte Modelliermasse.

**Bild 224:** In den weichen Belag werden Fahrspuren eingepägt.



überbaut und gleichzeitig untertunnelt. Deshalb mussten jetzt allerdings die Anschlussmodule landschaftsmäßig angepasst und bearbeitet werden. Das kam mir aber sehr entgegen, da ich den Kursteilnehmern dabei gleichzeitig die Umgestaltung eines Landschaftsteiles sowie den Tunnelbau demonstrieren konnte.

Nachdem sämtliche Vorarbeiten abgeschlossen waren, lag nun der Eckmodulkasten vor mir und ich konnte mit der Planung und dem Aufbau beginnen. Folgende Punkte wollte ich unbedingt realisieren:

- Gleisanschluss zum Flugplatz
- Tanklager für Flugbenzin
- Flugzeug- bzw. Wartungshalle
- Abfertigungshalle
- Feuerwache
- Tower
- Flugfeld
- Straße zum Flugplatz
- verschiedene Baracken und Utensilien usw.

Alle möglichen Kataloge von verschiedenen Zubehörfirmen habe ich gewälzt und durchgestöbert, um die richtigen und wichtigen Gebäude und Flugplatzmodelle zu finden. Sehr schnell musste ich aber erkennen, dass einiges ohne Selbstbau nicht zu realisieren war. Auch musste ich gewaltige Abstriche an der Start- und Landebahn vornehmen, nachdem ich die JU 13 von Roskopf (Wiking) bekam. Die JU 13 hat eine Spannweite von ca. 160 mm. Auch der Traum von einer Flugzeughalle wurde fallen gelassen, denn der vorhandene Platz

reichte wieder einmal beim besten Willen für alle meine Vorhaben nicht aus. Schnell besann ich mich auf das Sprichwort: Weniger ist Mehr! So beschränkte ich mich auf das Mögliche und Machbare. Selbstverständlich wurden bei all diesen Planungen die Kursteilnehmer mit einbezogen.

## Bau des Flugplatzgeländes

Nachdem alle wichtigen Gebäude gebaut und zusammengetragen waren, erfolgte eine erste Stellprobe auf der Flugplatzfläche. Jetzt war es auch möglich, die Start- bzw. Landebahn sowie das Umfeld festzulegen und aufzuzeichnen.

Aufgebaut ist der Flugplatz auf einer 20-mm-Hartschaumplatte. Um mehr Festigkeit für diese Platte zu erreichen, wurde eine 6-mm-Pappelsperholzplatte als Unterkonstruktion in das Modul eingebaut. Für den Tower wurden zwei Reststücke von der Hartschaumplatte zusammengeleimt, also ist dieser etwas überhöht angeordnet. Neben dem Flugfeld wurde mit einem scharfen Messer ein Entwässerungsgraben keilförmig in die Platte eingeschnitten. Die Übergänge vom Flugplatzgelände zu den Tunnelportalen sowie zu den Modulrändern wurden mit Fliegengitter überspannt. Anschließend erfolgte ein erster Auftrag mit Modellgips. Dazu verwende ich generell den Modellierspachtel. Gleichzeitig wurden auch der Hügel für den Tower sowie der Entwässerungsgraben gestaltet und modelliert.

Lange habe ich überlegt, wie ich das Rollfeld am besten gestalte und modelliere. Eine Betonpiste kam nicht in Betracht, da die Modulanlage in Epoche 2 gestaltet ist. Auch wäre mir solch eine Piste zu langweilig. Ich kann mich noch gut an meinen ersten Flug erinnern, den ich mit meinem Freund Dieter als Pilot auf dem Flugplatz in Nördlingen unternahm. Mein Gott, wie hat die kleine alte Cessna damals, vor ca. 30 Jahren, beim Starten auf der Graspiste gerumpelt und geschüttelt. Ich hoffte nur, dass die Kiste nicht im nächsten Moment auseinanderbrechen möge.

Aus dieser Erinnerung heraus kam daher auf meinem Flugplatz nur so eine Graspiste in Betracht. Vor dem Flugplatzgebäude und im Bereich Feuerwehrraum sollte der Platz allerdings schon betoniert sein, ebenso die Zufahrtstraße zum Flugplatz und die Straße zum Tanklager.

Die Frage war, wie das Flugfeld zu gestalten war, damit die Fahrspuren und das niedergedrückte Gras den Eindruck eben einer alten gebrauchten Wiesenpiste ergeben und erkennen lassen. Klar war mir, dass ich das Flugfeld möglichst in einem Arbeitsgang anfertigen musste. Es kam nicht in Frage, die Piste nur mit Weißleim zu gestalten, da dieser eine zu lange Abbindezeit hat und so die Fahrspuren sehr schwierig zu imitieren sind. Es war beabsichtigt, den Grasbewuchs wieder mit dem Elektrost aufzuschließen, gerade deshalb aber brauchte ich unbedingt Weißleim als Klebemittel. Ich entschloss mich zu folgendem





Arbeitsablauf: In einer Gipsschale rührte ich Modellgips mit Ponal-Weißleim an. Mit brauner Abtönfarbe wurde dieser eingefärbt, bis eine Erdfarbe erreicht war. Da der Brei noch recht dickflüssig war, wurde sehr sparsam Wasser beigemischt und verrührt. Jetzt hatte ich einen sämigen und streichfähigen Bodenbelag für das Flugfeld. Mit dem altbekannten Modellierspachtel habe ich den Weißleim-Gips-Wasser-Brei dick auf das Flugfeld aufgebracht und gleichmäßig verteilt. Da der Weißleim sehr langsam abbindet, hatte ich genügend Zeit für die Detaillierung und Gestaltung der Start- und Landebahn.

Als nächstes wurde fein gesiebte Erde mit einem Teesieb gleichmäßig als Untergrund aufgestreut. Dann kam der Elektrostat zum Einsatz. Verschiedene Heki-Grasfasern, von Wintergras über Braun bis Grün, wurden durcheinander bzw. nacheinander aufgeschossen. Teilweise wurde auch Heki-Wildgras als Wildwuchs dazwischen aufgebracht.

Mit einem Traktor wurden in den noch immer weichen Belag Fahrspuren eingedrückt und das Gras dabei niedergedrückt. Um das Flugfeld noch etwas länger bearbeiten zu können, wurde mit einer Blumenspritze vorsichtig das Gelände leicht mit Wasser übersprüht. Immer wieder setzte ich mit dem Elektrostat Grasbüschel in die Piste und an den Flugfeldrand. Während nun das Flugfeld zum Abtrocknen unberührt blieb, nützte ich die Zeit für die farbliche Gestaltung der Felsen und Landschaftspartien.

Für den Grundanstrich der Felsen verwende ich die Sandsteinfarbe von Heki. Die restliche, noch weiße Gipslandschaft wird mit brauner bzw. grüner Dispersionsfarbe angestrichen. Sind die Felsen gut getrocknet, erfolgt der Auftrag mit Heki-Lasurfarbe. Hierbei sollten nur immer kleine Felsbereiche behandelt werden, da die Farbe auf keinen Fall antrocknen darf. Mit einem feuchten Schwamm wird die Lasur sofort wieder von den Felsen abgewischt bzw. in die Spalten und Ritzen eingewischt. So erhält das Gestein sein realistisches Aussehen.

Als letzter Arbeitsgang erfolgt, nachdem die Felsen wieder abgetrocknet sind, das

**Bild 227:** In dem Entwässerungsgraben wird mit Klarlack das Wasser angedeutet.

**Bilder 225 und 226 (oben):** Um verschieden hohen Graswuchs zu gestalten, wird mit einer Blumenspritze verdünnter Weißleim auf das Flugfeld aufgespritzt und anschließend mit dem Elektrostat Heki-Wildgras aufgeschossen.

**Bild 228:** Schilf und Graswuchs entstehen wieder mit verschiedenen Wildgrasfasern von Heki.

**Bild 229:** Zur Begrenzung des Flugfeldes werden rot-weiß angemalte Fässer aufgestellt.







Übergranieren mit weißer Plakafarbe. Jetzt endlich haben die Felsen ihr endgültiges Finish bekommen und sind fertig gestaltet. Die Grünflächen erhalten ihren Grasbewuchs wieder mit Grasfasern aus dem Elektrostad und Heki-Wildgrasmatte.

Für Sträucher und Büsche verwende ich kleine Wurzelstücke und Äste aus dem Garten. Vor der Verarbeitung sollten die feuchten und frischen Materialien erst ganz getrocknet werden. In ein vorgebohrtes Loch werden die Aststücke mit Heißkleber eingeklebt. Jetzt werden die Astspitzen vorsichtig mit Weißbleim beträufelt. Gleich darauf habe ich kleine Heki-Flor-Stücke zerrupft, über die Ast- bzw. Wurzelspitzen gelegt und zu Büschen geformt. Zum Schluss sollte mit einem Haarspray das Heki-Flor leicht übernebelt werden, damit es seine Festigkeit erhält.

Das Flugfeld ist in der Zwischenzeit auch abgetrocknet und kann jetzt weiter bearbeitet werden. Vorab muss erst das ganze Gelände gründlich mit einem Staubsauger abgesaugt und gereinigt werden. Aufgesaugte Grasfasern können selbstverständlich wieder verwendet werden. Mit einer Airbrush Pistole habe ich versucht, verschiedene Farbschattierungen in das Rollfeld und das Flugplatzgelände aufzusprühen. Rot-weiße Fässer werden als Flugfeldmarkierung entlang der Piste aufgestellt und in die Grasfläche geklebt.

Auch werden jetzt sämtliche Gebäude an ihren Standorten platziert und eingebaut. Restflächen sollten mit Grasmatten, Sand oder Kies bearbeitet und ausgeschmückt werden. Entlang der Zufahrtstraße zum Flugplatz sind Alleeebäume von Heki und Sträucher aus Seemoos gepflanzt. Heki-Wildgrasstücke verleihen dem Umfeld einen Hauch unberührter Natur.

Zur Sicherheit am Flugfeldrand wird entlang zum abfallenden Gelände ein Maschendrahtzaun angebracht. Mit einer Schere habe ich Lücken und Schadstellen in den Zaun geschnitten. Rostfarbe verleiht dem Zaun ein realistisches Aussehen.

Gerade an solchen Nebensächlichkeiten sollte meiner Meinung nach nicht gespart werden, denn insbesondere diese Dinge sind es, die den Gesamteindruck einer Anlage prägen.

**Bilder 230 bis 233:** Das Flugplatzgelände ist mit einem Maschendrahtzaun umgeben. Dazu werden in vorgebohrte Löcher ca. 3 cm lange Schienenprofile eingeklebt. An die Pfosten wird der Fabrikzaun von Vollmer (Nr. 5009) angeklebt und mit Wäscheklammern fixiert.

Mit einer alten Schere werden Beschädigungen und Verformungen in den Zaun geschnitten.

Durch die farbliche Patinierung erhält der Zaun sein rostiges und verwittertes Flair. Gerade diese scheinbar unwichtigen Details prägen eine Modellbahn.

**Bild 234:** Bäume und Sträucher werden entlang der Straße gepflanzt und bilden gleichzeitig den Hintergrund.







Bild 235: Die einzelnen Bausätze sowie Zubehörteile für die Flugplatzgebäude vor dem Zusammenbau und anstehender Überarbeitung.

Bilder 236 bis 239: Das Gebäude für die Flugplatz-Feuerwehr erhält einen Rauputz. Mit Weißleim werden daher die Fassadenteile eingestrichen. Darauf wird mit dem Teesieb Vogelsand aufgestreut.

Nach dem Trocknen erfolgt ein Übergrünieren mit grauer und weißer Farbe. Danach erfolgt die erste Stellprobe vor Ort und die Feuerwehren testen die Toreinfahrten.





## Gebäude für den Flugplatz

Um ein möglichst realistisches Flugplatzgelände zu gestalten, war es notwendig, einige spezifischen Flugplatzgebäude aufzustellen. Nur so kann dann auch ein realistischer und wirklichkeitsgetreuer Eindruck entstehen, der für ein glaubwürdiges Umfeld entscheidend ist.

Wie bereits erwähnt, führt ein Gleisanschluss zum Flugplatzgelände. Dabei habe ich das Gleis auf eine 5-mm-Korkbettung aufgelegt und provisorisch mit kleinen Nägeln befestigt. Anschließend wurde das Gleis mit Heki-Gleisschotter eingeschwemmt und nach dem Trocknen farblich gealtert und betriebsverschmutzt.

Für Luftfracht habe ich die Lagerhalle von Faller (B 152) am Gleis angesiedelt. Um Flugbenzin in ausreichender Menge zu bevorraten, wurde das Tanklager von Pola (B 842) ebenfalls am Gleis eingebaut. Diese Gebäude habe ich vor dem Zusammenbau farblich gealtert. Hierfür verwende ich in der Regel ausschließlich ganz normale Abtönfarben.

Für das Feuerwehrhaus wählte ich den Pola-Bausatz 846 aus. An diesem Gebäude störte mich die glatte Fassade. Ich wollte aber einen Rauputz. Also stand eine Überarbeitung an. Zuerst wurde das Gebäude ohne Fenster und Tore zusammengeklebt. Anschließend habe ich mit einem kleinen weichen Pinsel die Fassade Seite für Seite mit Ponal-Weißleim dick eingestrichen. Sofort wurde in den Weißleim mit einem feinen Teesieb Vogelsand vollflächig aufgestreut, und zwar so lange, bis die ganze Weißleimfläche bedeckt war. Nach ca. zwei bis drei Stunden Trocknungszeit wird das Restmaterial abgeschüttelt.

Ebenso müssen jetzt noch mit einem scharfen Bastelmesser die Fenster- und Türöffnungen sowie alle Ränder nachgeschnitten und gesäubert werden. Als Grundanstrich für die Fassade habe ich sehr dünnflüssige Granitfarbe von Heki aufgetragen. Nachdem dieser Anstrich ganz trocken war, erfolgte ein Übergrünieren mit weißer Plakafarbe über den Verputz. Fenster, Türen und Tore, das Dach und weitere Kleinteile wurden ebenfalls farblich behandelt und gealtert. Erst dann erfolgte der restliche Zusammenbau.

Als nächstes stand das Abfertigungsgebäude auf dem Plan. Nach längerem Suchen nach solch einem Gebäude entschied ich mich für zwei Pola-Bausätze 841. Wie bereits erwähnt, entsteht die Modulanlage in der Epoche 2. Deshalb benötige ich auch sämtliche Gebäude und Zubehörteile für diese Epoche.

Schon gleich beim Betrachten der Bausatz-Einzelteile störten mich die gelblichen Steinmauerplatten. Mit roter Dispersionsfarbe war die Fassade schnell überarbeitet und nach meinem Geschmack entstand eine Ziegelmauer. Auf Flugplatzgebäuden stellte ich mir immer ein halbrundes Well-

**Bild 240:** Aus zwei Bausätzen von Pola (Nr. 841) ist das Abfertigungsgebäude zusammengesetzt.

**Bild 241:** Zuvor müssen noch die einzelnen Bausatzteile farblich überarbeitet werden.

**Bild 242:** Aus Verpackungsmaterial (GIOTTO-Kugeln) entsteht das Wellblechdach.

**Bild 243:** Silberne Farben von Revell verleihen dem Wellblech den notwendigen Blechglanz.





**Bild 244:** In Ermangelung eines fertigen Towers muss dieser aus Bausatzteilen selbst gebastelt werden.

**Bilder 245 und 246:** Von dem auf einer Anhöhe eingebauten Tower aus überblickt der Fluglotse den regen Flugverkehr und „woher der Wind weht“!



blechdach vor. Ich überlegte mir, wie so eine Dachkonstruktion kostengünstig und ohne großen Aufwand zu realisieren wäre. Der Zufall kam mir zur Hilfe. Von einem Bekannten bekam ich eine Packung Giotto geschenkt. Genau dieses Verpackungsmaterial war das Wellblechdach für mein Flugplatzgebäude! Meiner Frau gab ich die „Kugel“ – die süße natürlich; ich war mit der Verpackung voll zufrieden.

Aus Mauerplatten-Ziegelstein von Kibri wurden zwei halbrunde Mauerteile ausgesägt. Diese Teile wurden anschließend an

die Stirnseiten des Abfertigungsgebäudes angepasst und festgeklebt. Nun musste nur noch die Verpackung zurechtgeschnitten und über die Rundung geklebt werden – schon hatte das Gebäude sein Wellblech-Runddach erhalten. Danach wurde die Dachfläche noch mit Revell-Silber komplett gestrichen. Fenster und Türen wurden ebenfalls farblich behandelt und erst jetzt eingebaut. Die Fenster bekamen noch Vorhänge aus weißem Küchenkrepp. Rostfarbe von Revell gibt Gebäude und Wellblechdach noch den letzten Pfiff.

Mehr Kopfschmerzen bereitete mir der Tower. Preiser bietet zwar in seinem Katalog einen Behelfstower an, der genau für meinen Flugplatz passen würde. Leider ist der Tower aber nicht lieferbar. Nun gehört ein Tower so unbedingt zu einem Flughafen wie ein Stellwerk zu einem Bahnhof und so war Eigenbau angesagt.

Wieder suchte ich in Katalogen vergeblich nach brauchbarem Material. Findig wurde ich in meiner Bastelkiste. Für mein Steinbruchgebäude zerlegte ich schon vor längerer Zeit die Zechananlage von Faller.





**Bild 247:** Ohne Flugbenzin fliegt am Himmel gar nichts. Über das Anschlussgleis erfolgt einmal die Woche eine Lieferung von OLEX.

**Bild 248:** Mit Heki-Farbe wird die Betonfläche rund um die Abfertigungshalle und das Feuerwehrhaus farblich gestaltet.



Der Förderturm war also noch vorhanden. Für den Tower musste davon ein Zwischenstück als Unterkonstruktion erhalten. Von einem älteren Vollmer-Stellwerk B5733 verwendete ich das Oberteil als Tower. Verschiedene Kleinteile, wie Treppen, Geländer, Inneneinrichtung usw., vervollständigen den Behelfstower. Wieder wurden die Teile mit Revell-Farben angemalt und bekamen so den typischen rot-weißen Warnanstrich. Was jetzt noch fehlte, war ein Windsack, der den Piloten die Windrichtung angibt. Eine Fahnenstan-

ge wurde als Mast umfunktioniert und der Windsack aus einem Damenstrumpf – hier passte die Struktur vortrefflich – zusammengeklebt. Farblich wurde der Windsack an das Flugplatzumfeld angepasst. Hinter der Feuerwache hatte ich ein kleines Waldstück als Abschluss und Flugplatzbegrenzung vorgesehen. Doch bei der Umsetzung stellte sich heraus, dass die hohen Bäume viel zu nahe an das Flugfeld reichten und dabei für den Flugverkehr sehr gefährlich, also ziemlich vorbildwidrig waren. Daher entschloss ich mich zum Bau

**Bild 249:** Das Aufzeichnen der Dehnungsfugen (Teerstreifen) auf die Betonplatte gelingt am besten mit dem schwarzen Edding.



einer Flugzeugfabrik. Aus Reststücken eines Fallers-Lokschuppens entstand nun die MBB-Flugzeugfabrik. Diese ist allerdings nur reliefartig ausgeführt, bildet aber jetzt einen wesentlich besseren Abschluss als vorher die Bäume.

## Details rund um den Flugplatz

Preiser-Figuren, Autos von Roskopf und die Flugzeugmodelle werden jetzt an ihren Standorten platziert und in Szene gesetzt. Gleich kehrt rege Betriebsamkeit auf dem





**Bild 250:** Epochen-spezifische Details sind notwendige Voraussetzung für eine glaubwürdige und realistische Anlagengestaltung.

**Bild 251:** Am Tanklager für Flugbenzin.

**Bild 252:** Hektik herrscht an der Zufahrt zum Flugfeld, eilige Luftfracht muss noch dringend zum Flugzeug.

**Bild 253:** Ein Motiv von meiner Modellbahn-Anlage (Super-Anlagen 12): JU 13 bei einem Rundflug über die Anlage.



Flugplatz ein. Eine Rangierlok bringt einen Kesselwagen Flugbenzin von OLEX zur Tankstation, dort wartet bereits ein Lkw, der das Benzin weiter zum Flugzeug befördert. Ein Lufthansa-Lieferwagen eilt noch mit wichtiger Luftpost direkt zum Flugzeug. Der Pilot sitzt bereits im Cockpit und überprüft alle Instrumente. Letzte Passagiere besteigen mühsam die JU 13, das Wartungspersonal überprüft noch das Fahrwerk auf mögliche Schäden, die bei der Landung auf der Graspiste nicht zu verhindern sind, bevor dann endlich das Flugzeug zum Start rollen kann. Na, dann „Guten Start“!

So könnten jetzt noch einige Modellszenen beschrieben und nachgestellt werden, die sich rund um den Flugplatz tagtäglich abspielen und ereignen.

Das Flugplatz-Modul war für mich ein ganz außergewöhnliches Modellbahn-Thema. Einmal mehr hat sich gezeigt, wie vorteilhaft der Modulbau gegenüber einer Kom-





pletanlage ist. Nur mit dieser Technik war es möglich, eben das Thema „Flugplatz“ auf einem Modulteil einfach zwischen die bestehende Anlage einzufügen. Auch hatte es den Vorteil, dass an diesem Modul sehr kreativ gestaltet werden konnte und der Landschafts- und Gebäude-Modellbau dabei im Vordergrund stand. Natürlich mussten bei der maßstäblichen Umsetzung einige Abstriche vorgenommen werden, aber ich glaube, der Gesamteindruck und die Flugplatz-Atmosphäre haben dabei nichts eingebüßt.

Sollten Sie jetzt auch Lust auf ein Flugplatzgelände bekommen haben, beeilen Sie sich, denn die wunderschönen Flugzeugmodelle von Roskopf sind nur noch vereinzelt erhältlich!

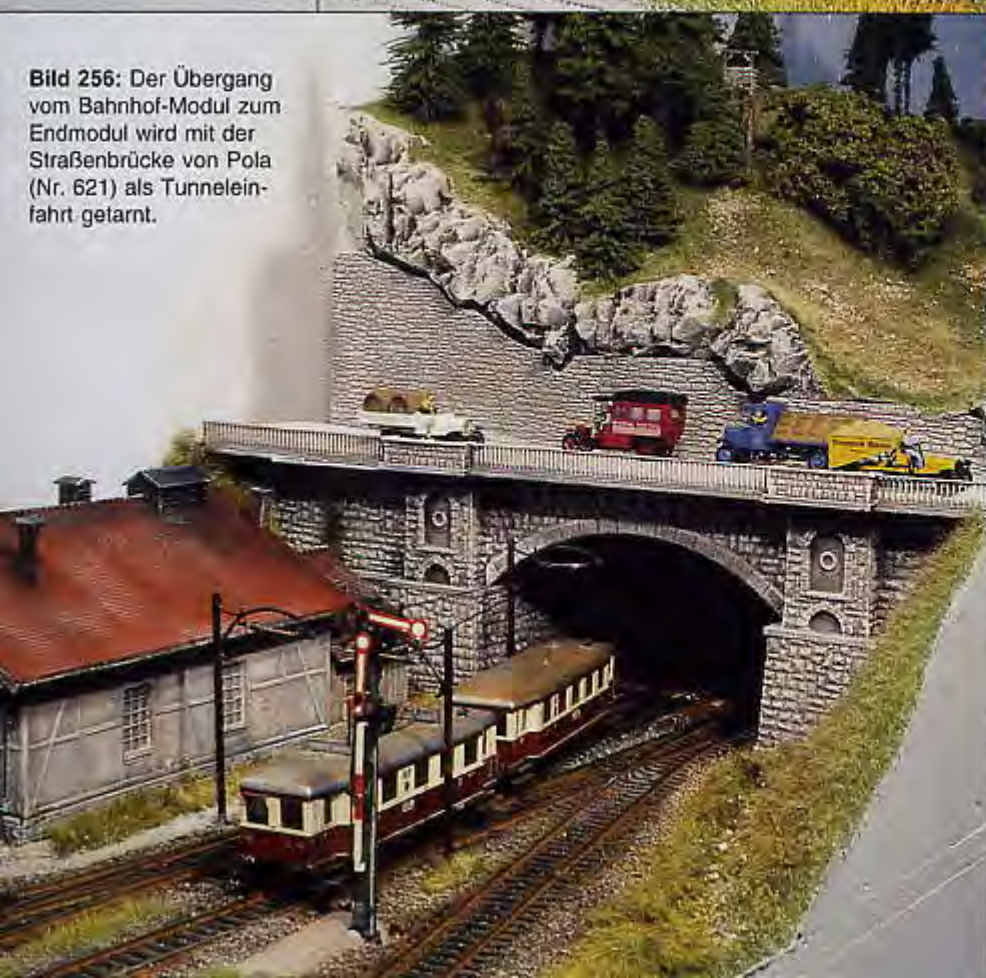
**Bild 254:** Kurz vor dem Start der JU 13 wird diese betankt. Das Bodenpersonal überprüft das Fahrwerk, während die Fluggäste bereits zum Einsteigen warten.







**Bild 256:** Der Übergang vom Bahnhof-Modul zum Endmodul wird mit der Straßenbrücke von Pola (Nr. 621) als Tunnelein-fahrt getarnt.



## Modul Bahnhof Luhausen

Fast jede Modellbahnbeschreibung beginnt mit dem Bahnhof. Bei mir nicht – der ländliche Bahnhof Luhausen meiner Wandanlage liegt beinahe am „Ende“ der Gleisstrecke, hat aber trotzdem wichtige Funktionen. Hier können Zugkreuzungen erfolgen, eine Nebenbahnstrecke zum Sägewerk zweigt ab und der Bahnhof besitzt wichtige Einrichtungen für die Wartung und Unterstellung der Dampfloks.

Im Selbstbau entstanden die Schüttbahnsteige. Dazu habe ich etwa alle 4 cm Schienenprofilstücke entlang der Bahnhofsgleise in die Grundplatte eingedrückt und festgeklebt. Dazwischen leimte ich Furnierstreifen als Holzbalken. Anschließend wurden die Zwischenräume mit ocker eingefärbtem Modellgips ausgefüllt und geglättet. Auf den feuchten Belag wird feiner Vogelsand gestreut, bis der ganze Bahnsteig bedeckt ist. Zur besseren Haltbarkeit sollte wieder verdünnter Weißleim aufge-





**Bilder 257 bis 262 (rechte Seite):** Anlegen und Gestaltung eines Schüttbahnsteigs. Schienenstücke werden am Gleis entlang eingeklebt und mit dem Hammer auf gleiche Höhe gebracht. Zwischen die Gleisstücke werden Furnierreste als Holzbohlen geklebt. Ockerfarbig abgetönter Modellgips wird zwischen Bahnsteigkante und Gleis flächendeckend aufgebracht. Darauf wird mit dem Teesieb Vogelsand als Kiesbelag aufgestreut.



**Bild 255 (links):** Hochbetrieb im Bahnhof Luhau- sen. Nun, man kann diesen Verkehr auf der Landstation schon verstehen, ist es doch weit und breit der einzige Bahnhof! Hinten die Gleise der kleinen Lok-einsatzstelle und vorn das Stumpfgleis am Außenbahn- steig der einmün- denden Neben- strecke von „Werweißwo“.







**Bilder 263 bis 270:** Vor dem Zusammenbau des Bahnhofs muss sich dieser noch einer gründlichen farblichen Behandlung unterziehen. Mit einem Stoffrest wird in das Ziegelmauerwerk weiße Farbe eingewischt. Dabei werden jetzt die Mauerfugen optisch hervorgehoben. Erst wenn sämtliche Teile farblich behandelt sind, erfolgt der Zusammenbau. Fehl- bzw. Schwachstellen können jetzt mit verschie-

denen Farben nachbehandelt werden. Mit roter Farbe werden einzelne Ziegelstein besonders angedeutet. Anschließend erfolgt ein Übergrünieren mit weißer Farbe besonders über das Fachwerk. Fenster, Türen und Dachrinnen wird der Kunststoffglanz mit Dispersionsfarbe genommen. Dach und Schornstein sind mit verdünnter schwarzer Farbe verschmutzt und gealtert.

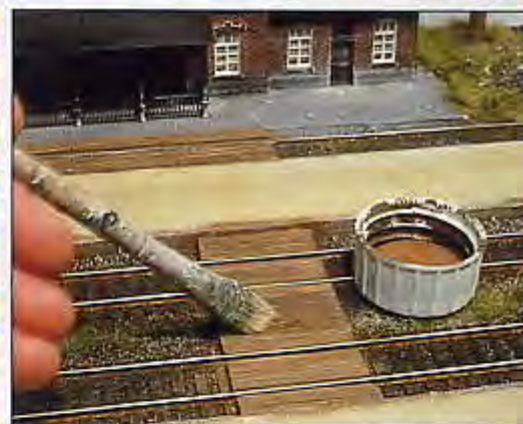






träufelt werden. Anschließend erfolgt ein Übergrünieren mit Ocker und Weiß, so erhält der Bahnsteig einen natürlichen Kiesbelag. Die Balken an der Bahnsteigkante werden mit brauner Farbe behandelt.

Bei der Suche nach einem geeigneten Bahnhofsgebäude entschied ich mich für den Bahnhofsbausatz 103 von Faller. Natürlich musste er sich einer gründlichen Patinierung unterziehen, damit die farbliche Harmonie erhalten blieb. Vor dem Zusammenbau habe ich in die roten Ziegelmauern mit einem Stoffrest weiße Farbe in die Fugen eingerieben und sie so besonders betont und hervorgehoben. Türen und Fensterläden sind mit grüner Farbe angemalt. Anschließend wurde der Bausatz mit Kibri-Kleber zusammengeklebt. Noch im Roh-



**Bilder 275 und 276:** Damit die Reisenden sicher zu den Bahnsteigen gelangen, war es notwendig, Gleisübergänge anzulegen. Dazu wurden aus Furnierresten einzelne Streifen geschnitten, zwischen die Gleise geklebt und mit Farbe patiniert.

**Bilder 271 bis 274 (oben):** Anlegen einer Verladerampe am Güterschuppen: Aus einer 12-mm-Pappelsperholzplatte wird die Rampe ausgeschnitten. Umgeben ist sie mit einer Mauerplatte aus Gips. Die Abschlusssteine werden mit einem scharfen Messer modelliert und geformt. Für die farbliche Behandlung wird wieder Heki-Granitfarbe verwendet. Der Güterschuppen (Bausatz Nr. 9466 von Kibri) wird direkt in die Verladerampenfläche eingebaut, so entstehen keine unsauberen Übergänge. Der Kiesbelag der Laderampe ist wieder mit aufgesiebttem Vogelsand gestaltet.

**Bild 277:** Zum Abschluss werden noch Heki-Bäume in Verbindung mit Heki-flor um den Bahnhofsbereich aufgestellt und bilden so den Hintergrund.







**Bild 278:** Motiv unter der Straßenbrücke.

**Bild 279:** Damit auch Elloks auf der Anlage ihre Berechtigung bekommen, war es notwendig, den Bahnhof mit Oberleitung auszustatten. Dabei griff ich auf die Einfach-Oberleitung von Sommerfeldt zurück. Ich denke, diese ist für die Nebenbahn vollkommen ausreichend und lässt sich dazu noch sehr leicht verlegen.



bau wird das Mauerwerk mit roter und schwarzer Farbe leicht übergraniert und bekommt so seine Alterungs- und Verwitterungsspuren. Danach erfolgt der restliche Zusammenbau. Auch Dachziegel und Schornsteine kamen noch in den Genuss

von Patina. Zum Schluss wird das Bahnhofsgebäude mit weißer Plakafarbe übergraniert. Jetzt endlich konnte das Gebäude in die Anlage eingebaut werden. Für die Laderampe um den Güterschuppen verwendete ich eine 12-mm-Pappelsper-

holzplatte. Das entspricht genau der Höhe, die zum Entladen der Güterwagen notwendig ist. Umrundet ist die Rampe mit Mauerplatten von Spörle. Als Schotterbelag wurde natürlich wieder Vogelsand verwendet. Die Straßenbrücke von Pola (Bausatz Nr. 621) kaschiert als Tunnelleingang den Übergang zum nächsten Modul. Auch hier verwendete ich Straßenplatten von Spörle als Fahrbelag. Die farbliche Behandlung bestand aus stark verdünnter Heki-Straßenfarbe, Übergewischtem Ocker und granierter weißer Plakafarbe.

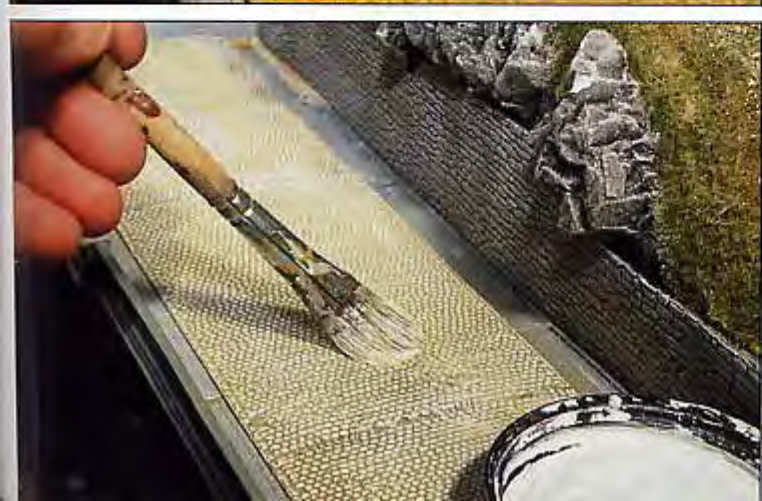
Mit Bäumen und Büschen, viel Gras und Gestrüpp ist es gelungen, eine ausgewogene Landschaft zu gestalten. Diese verleiht dem Bahnhof Luhausen seine bescheidene ländliche Atmosphäre. Figuren, Bänke, Zäune, Plakate und sonstige Details runden das Gesamtbild noch ab. Als mit dem Bau des E-Werks auch die Bahn Strom bekam, war der Einsatz von Elloks auf der Nebenbahn abzuwarten. Deshalb wurde der Bahnhof schon mit einer einfachen Oberleitung für Ellokbetrieb ausgestattet.





Bilder 280 bis 287: Als Straßenbelag für die Pola-Brücke wollte ich die Spörle-Pflaster-Straßenplatten verwenden. Pattex-Kleber habe ich als Klebemittel auf die Rückseite der Gipsplatten und den Brückenbelag aufgetragen. Nach einigen Minuten Abluftzeit erfolgte der Einbau der Platten auf die Brücke. Mit sehr viel Wasser und Heki-Granitfarbe wurden die Pflastersteine granitfarbig gestaltet.

Vorsichtig wird die Farbe mit einem Schwamm in die Fugen gewischt, dabei kommt das Pflaster besonders gut zur Geltung. Nachdem Trocknen wird noch mit weißer Farbe das Pflastergestein optisch hervorgehoben. Auch die Straßenbrücke musste noch farblich an die Landschaft angepasst werden.







## Das Endmodul mit Wasserfall

Damit nun endlich einmal ein Zug auf der Anlage fahren kann, benötigte ich ein Endmodul. Auf diesem befinden sich eine Kehrschleife und ein Nebenbahngleis, das zu einem Haltepunkt führt. Hinsichtlich der Landschaft ist ein kleiner See mit einer Sägemühle der Blickfang. Als Rahmen wählte ich die offene Rahmenbauweise. Bei der Gestaltung von Wassermotiven sollte man sich darüber klar sein, dass Gießharz nicht unbedingt das „Maß aller Dinge“ ist.

Nachdem alle Vorarbeiten abgeschlossen waren, wurden die Gleise verlegt, Gleisanschlüsse angelötet, Kontakte eingebaut (für automatischen Mehrzugbetrieb) und Weichen sowie Relais angeschlossen. Jetzt erfolgte auch schon der erste Fahrversuch, bei dem sich zeigen sollte, ob bisher ordentlich gearbeitet wurde. Wie aus dem Bild links unten ersichtlich, handelt es sich um eine Kehrschleife und eine Nebenbahn, die über eine Spitzkehre zu einem Endbahnhof führt. Betrieben wird das Modul im Zweileiter-Gleichstromsystem.

Nächster Schwerpunkt war die Landschaftsgestaltung. Dabei versuchte ich, den Kurs-



teilnehmern Folgendes zu vermitteln: Zu einer gut gestalteten Modellbahnanlage gehören nicht nur eine saubere und genau verlegte Gleisanlage, ebenso wichtig sind eine ausgewogene Landschaft und das entsprechende Umfeld.

Ein Schwerpunkt bei der Landschaftsplanung ist das Wasser. Leider kommt es auf Modellbahnanlagen viel zu kurz. Hierfür sollte ausreichend Platz – und sei es nur für einen Bachlauf oder kleinen See – vorgesehen und eingeplant werden. Wasser lo-







Bild 292: Rohbau: Vorn erkennt man die Grundplatte für den See.

Bild 294: Mit Heki-Grundfarben wird der Felsstock vorgestrichen.



Bilder 288 und 289 (links): Das Endstück der kleinen Anlage in seiner ganzen Schönheit vermittelt die Aufnahme links oben. Darunter ein Motiv vom Wasserfall.

Bilder 290 und 291 (l.u.): Links unten erkennt man den offenen Grundkasten des Endmoduls, rechts den Gleisübergang zum folgenden Modul.

ckert meiner Meinung nach immer auf und bietet zudem ausreichende Gestaltungsmöglichkeiten.

Auf einer Fläche von 1,3 x 1,0 m sollte ein Sägwerk, das an einem kleinen See angesiedelt ist, aufgebaut und gestaltet werden. Der Endpunkt unserer Nebenbahn wird ein kleines Bahnhofsgebäude erhalten, auf einem Hügel über dem See ist eine Kapelle eingeplant. Diese ist vom Bahnhof aus über einen Fußweg zu erreichen. Der See wird über einen Wasserfall mit Bachlauf gespeist. Im See liegt eine kleine Insel, umgeben von Schilf und Moorgebiet. Das Sägwerk wird der betriebliche Schwerpunkt. Um hier ordentlich Holz umschlagen zu können, wurde ausreichend Platz vorgesehen und eingeplant.

Aus Sperrholz wurden die Grundplatten für den See, das Sägwerksgelände sowie den Haltepunkt ausgeschnitten und in das Modul eingepasst und eingebaut. Erste Stellproben der Gebäude lassen eventuelle Schwachpunkte bzw. Höhendifferenzen erkennen. Im Rohbau können jetzt noch entsprechende Korrekturen vorgenommen werden. Gleichzeitig wurden auch das Tunnelportal und die Stützmauer angepasst und eingebaut.

Sind alle Gebäude richtig platziert, werden der Bachlauf und der See auf die Grundplatte aufgezeichnet und die Größe festgelegt. Jetzt bekommt man schon einen ersten Eindruck, wie die Landschaft auf dem Modul in etwa aussehen kann und welche Fläche dabei benötigt wird.



Bild 293: Der Hang erhält seine Form durch das Fliegengitter.

Bild 295: Ein Mischen der verschiedenen Farben führt zum Erfolg.



Bilder 296 und 297 (unten): Unten die ersten Schritte der Bachgestaltung: Der feuchte Gips wird mit blauer Farbe „hochgetupft“ und erste Wasserpflanzen angelegt.

Mit Spanten aus Sperrholzresten wurden die Formen und Konturen für den Berghang und den Wasserfall festgelegt. Da ich meine Landschaften grundsätzlich mit Fliegengitter und Modellgips anlege und gestalte, sind die Spanten als Unterkonstruktion unerlässlich.

Sind alle Vorarbeiten ausgeführt, Spanten angepasst und verschraubt, wird das Fliegengitter über die Konstruktion gespannt und mit einem Tacker befestigt. Anschließend erfolgt der Auftrag mit Modellgips, bis das Gitter restlos bedeckt ist. Dort, wo später einmal Felsen modelliert werden sollen, muss der Modellgips etwas dicker aufgebracht werden. Die weitere Landschafts- und Felsgestaltung erfolgt mit Stemmeisen und Heki-Farben.







## Gestaltung des Bachlaufes

Beim Aufbringen des Fliegengitters über die Spanten wurden der Bachlauf und der Wasserfall bereits vorgeformt und anschließend mit Modellgips gestaltet.

Die Gestaltung des Bachs nehme ich wie folgt vor: Mit einem Pinsel wird weicher Modellgips in das Bachbett gestrichen (ca. 5 bis 8 mm stark). In den noch weichen Gipsbrei muss sofort mit einem kleinen, weichen Pinsel grüne, braune und etwas blaue Dispersionsfarbe eingestrichen und aufgetupft werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Farben ineinander verlaufen und sich keine Ränder bilden. Vorsicht: Nach der Austrocknung des Bachs wird die Farbe wesentlich heller.

Ist man mit der Farbgebung zufrieden, wird mit einem harten Pinsel vorsichtig der noch weiche Modellgips leicht angehoben (dabei Flussrichtung beachten!). Dadurch bilden sich kleine weiße Schaumkronen – der Bach wird lebhafter. Je nach Wellenart kann diese Arbeit mehr oder weniger grob ausfallen.

Ist der ganze Bach mit Wellen gestaltet und geformt, können jetzt noch verschiedene Steinchen, Wurzelstücke, Grasbüschel usw. in das noch weiche Bachbett eingedrückt und -gesteckt werden.

Sind all diese Arbeiten durchgeführt, muss der Bach ordentlich trocknen. Mit weißer Plakafarbe werden anschließend noch die Wellen und Schaumkronen durch leichtes Überpinseln ganz besonders hervorgehoben.

Mit derselben Methode habe ich auch den Bachlauf zur Sägemühle angelegt und gestaltet. Vor der Detailgestaltung musste lediglich noch ein Stauwehr zur Regulierung der Wassermenge für das Mühlenrad in den Bach eingesetzt werden. Bevor nun



**Bilder 298 und 299:** Das Inselchen wird im Bereich der Verlandungszone gestaltet. Man sieht schon weitgehend den fertigen Zustand dieser Arbeit.

**Bild 300:** Oben die Ausgestaltung des Bachbettes mit Steinen.

**Bilder 301 bis 303:** Schritte der Seeufergestaltung mit Modelliermasse, Wurzelwerk und Kleber zum Befestigen von Ried.







**Bilder 304 bis 307:** Die Bildfolge zeigt den Aufbau des Bergsees. Oben die verschiedenen Farbbereiche vom seichten Grün bis zum

tiefen Blau. Daneben die Gischt und Wellen unter dem Wasserfall. Ist alles trocken, wird vom Rand zur Seemitte Klarlack aufgestrichen.

der Bach fertig gestaltet wurde, legte ich noch See und Wasserfall an.

### Ufergestaltung an See und Insel

Nachdem der See auf der Grundplatte grob aufskizziert war, habe ich 10-mm-Sperrholzabfälle als Uferrand auf die Grundplatte aufgeleimt. Jetzt galt es, den Uferbereich anzulegen und zu gestalten. Da ich generell bei der Wasserdarstellung nicht mit Gießharz arbeite, sondern meine Gewässer immer mit hochglänzendem Klarlack darstelle, ist es auch nicht unbedingt wichtig, den Uferbereich zum Gelände hin abzudichten.

Für die Ufergestaltung rühre ich wieder etwas Modellgips an, und zwar so, dass dieser mit dem Pinsel bzw. dem Modellierspachtel aufgetragen werden kann. Der mit brauner Dispersionsfarbe leicht eingefärbte Gipsbrei wird entlang des Uferbereichs aufgetragen. Das Ufer sollte dabei zum See leicht keilförmig abfallen; es können aber auch vereinzelt steile Uferbereiche modelliert werden.

In den noch weichen Uferstreifen werden jetzt wieder verschiedene Steinchen, Schilfbüschel, Ast- und Wurzelstücke sowie grüne Flocken von Heki eingedrückt bzw. eingesteckt. Mit verdünntem Weißleim kann das Material zusätzlich noch eingeschwemmt werden und erhält so mehr Festigkeit. Ist der Uferbereich fertig gestaltet, muss er gut durchtrocknen.

Für die Gestaltung der kleinen Insel habe

ich in den braun eingefärbten Modellgips lediglich ein paar größere Steine und Korkreste eingedrückt. Das Umfeld um die Insel wurde wie der Uferbereich gestaltet und angelegt. Sind endlich alle Ufer- und Bachbereiche total durchgetrocknet, kann die Seefläche farblich gestaltet werden.

Hierzu noch einige grundsätzliche Anmerkungen. Egal, wie Sie Ihre Modellgewässer gestalten – ob mit Gießharz, Seefolie, Granulaten, Glasscheibe usw. – entscheidend ist immer der farbliche Untergrund. Dieser spiegelt die eigentliche Tiefe und zeigt dazu noch die Wasserqualität an. Um das zu erreichen, verwende ich für die farbliche

Behandlung Dispersions-Abtönfarben in Grün, Braun, Umbra, Blau und Schwarz. Bevor mit dem entscheidenden Farbauftrag begonnen wird, muss die Grundfläche für die Wassergestaltung gründlich gesäubert und gereinigt werden. Alle Unebenheiten und Verschmutzungen stören später den Gesamteindruck der Wasseroberfläche.

Bei der Gestaltung der Seegrundfläche ging ich folgendermaßen vor: Mit einem weichen kleinen Pinsel werden die Farben nass in nass aufgetragen. Am Ufer entlang und um die kleine Insel herum wird mit grüner und brauner Farbe begonnen. Erst

**Bild 308:** Die Seefolie am Wasserfall und der Bach werden mehrfach mit Klarlack überzogen.







zur Seemitte hin verwende ich blaue und schwarze Farbe, denn je dunkler der See-Grund jetzt angestrichen wird, um so tiefer wirkt später einmal der See oder Fluss. Es muss unbedingt darauf geachtet werden, dass keine krassen Farbabstufungen entstehen. Die Farben müssen wirklich fließend ineinander übergehen und vermischt werde. Auch dürfen keine unsauberen Fehlstellen sowie sichtbare Übergänge an Wasserzuläufen entstehen.

Ist der See- bzw. Flussuntergrund farblich zur Zufriedenheit gestaltet, müssen die Farben gut austrocknen. Noch einige Anre-

gungen für weitere Möglichkeiten einer farblichen Untergrundgestaltung: Je nach Geschmack und Situation, (z.B. Jahreszeit) können Bachläufe und kleine Wasserstellen nur mit Umbra und etwas grüner und brauner Farbe dargestellt werden. Für einen größeren Fluss z.B. ist schwarze Farbe Voraussetzung für die Tiefenwirkung. Wasserflächen dagegen, die nur mit blauer Farbe angelegt werden, wirken eher unnatürlich und kitschig.

Kehren wir wieder zurück zu unserem See! Vor der eigentlichen Wassergestaltung muss noch ein Wasserfall eingebaut wer-

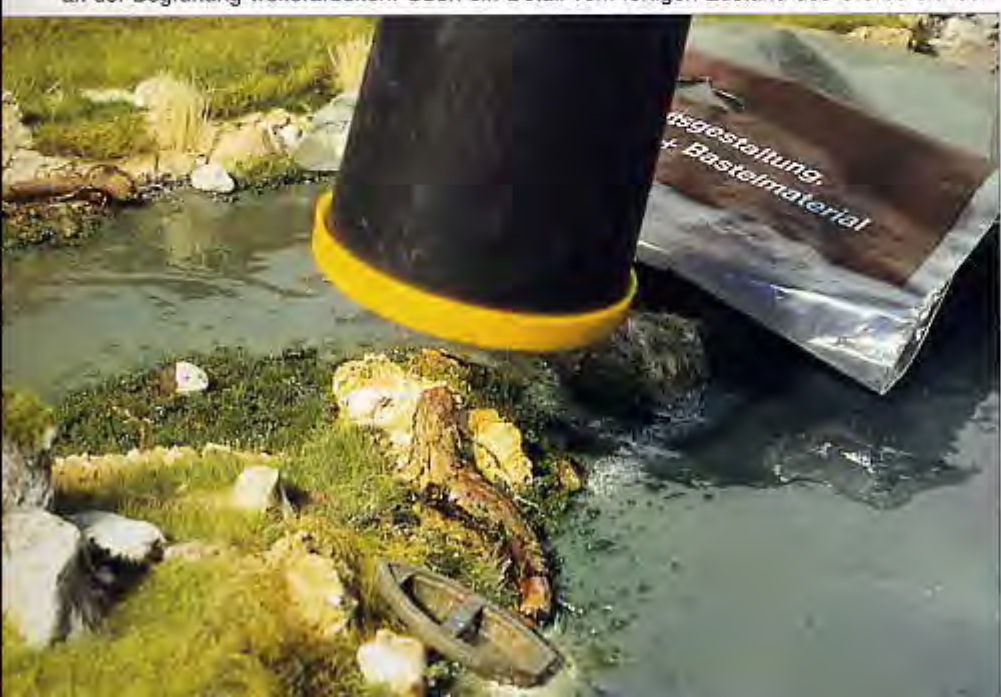
den. Über diesen wird der See mit Wasser aus dem Bachlauf gespeist. Für die Gestaltung des Wasserfalls verwende ich Reste einer Faller-Seefolie. Mit einer Schere habe ich die Folie zurechtgeschnitten und an den Höhenunterschied im Umfeld angepasst.

Durch leichtes Erwärmen über einer Heizung kann die Folie geformt und leicht gewölbt werden und bekommt so das Aussehen eines Wasserfall. Mit Uhu-Alleskleber und einigen Pinn-Nadeln wird die Folie vom Bachauslauf zur Seefläche hinab fixiert und festgeklebt.

Anschließend sollte über die Folie noch zwei- bis dreimal Uhu-Alleskleber aufgeträufelt werden. Dadurch wirkt der Wasserfall voluminöser und bekommt dabei noch ein wesentlich natürlicheres Aussehen. Jetzt sollten auch gleich noch am Uferbereich entlang sowie um den Wasserfall und die Insel herum mit weißer Plakafarbe und einem kleinen Pinsel vorsichtig Schaumkronen und Wellengischt aufgetupft und angedeutet werden.

Nun endlich kommt die Entscheidung: Wie gestalte ich die Wasseroberfläche? Mit Gießharz oder mit Klarlack? Wird mit Gießharz gearbeitet, müssen die Uferbereiche sowie alle offenen Stellen vollkommen abgedichtet werden, denn sonst findet sich das Wasser später nicht im See, sondern auf dem Fußboden. Seit Jahren verwende ich daher zur Darstellung der Wasseroberfläche hochglänzenden Klarlack oder Bootslack, wie es ihn in vielen Farbenhandlungen und Baumärkten zu kaufen gibt. Nach

**Bilder 309 und 310:** Erst wenn der Lack vollständig trocken ist, kann man mit dem Elektrostat an der Begrünung weiterarbeiten. Oben ein Detail vom fertigen Zustand des Uferbereiches.







**Bild 311:** Basis der Grünfläche am Schuppen sind kleine Steinchen.  
**Bild 313:** Heißkleber lässt Bäume sicher und dauerhaft wachsen.



**Bild 312:** Wieder kommt der Elektrostat mit Heki-Gras zum Einsatz.  
**Bild 314:** Heki-Tannen werden in die Bohrung gesteckt und gerichtet.



Möglichkeit sollte aber ein lösungsmittelhaltiger Lack verwendet werden, denn dieser lässt sich sehr gut auftragen und die Oberfläche trocknet dabei noch klarer und härter aus. Bei lösungsmittelfreien Lacken dagegen kann sich die Oberfläche nach einiger Zeit gelblich verfärben.

Eine kleine Dose reicht, da für die Wassergestaltung nur sehr wenig Lack benötigt wird. Der See und der Bachlauf werden vorerst einmal mit Klarlack komplett eingestrichen. Erst wenn dieser Auftrag gut ausgetrocknet ist, erfolgt der zweite Auftrag. Im Bereich um die Insel, dort wo das Sumpfmoorgebiet entsteht, streue ich sehr vorsichtig feine grüne Heki-Flocken in den Klarlack. Den See und den Bach habe ich noch etwa viermal vollständig angestrichen. Dabei wurde die Seeoberfläche langsam wellig und unruhig – ein toller Nebeneffekt, der dem See Leben bringt.

Auf keinen Fall sollte die Seefläche mit Klarlack ausgegossen werden, denn dann würde die Wasserfläche ihren Glanz verlieren und trübe und milchig werden. Noch ein Vorteil der Lackmethode: Wenn nach Jahren die Wasseroberfläche matt und trübe wird, kann immer wieder ein neuer Lackauftrag erfolgen und das Wasser erhält sofort wieder frischen Glanz. Von Ausstellungen her weiß ich, dass kein Teil der Anlage so häufig mit den Fingern berührt und betastet wird wie das Wasser. Es scheint, als hätte Wasser magische Kräfte. Es folgt dann immer dieselbe Frage: Da ist wohl viel von den teuren Gießharz verwendet worden? Die Besucher sind meist sehr

erstaunt, wenn ich erkläre, dass nur ein paar Schichten Klarlack und der farbliche Untergrund die Wassertiefe vortäuschen. In der Regel muss ich nach jeder Ausstellung sämtliche Wasserflächen neu lackieren.

## Landschaftsgestaltung

Bei der weiteren Landschaftsgestaltung, sprich: Begrünung, nutze ich zwei Methoden:

- mit Flocken und Grasmatten
- mit dem Elektrostat.

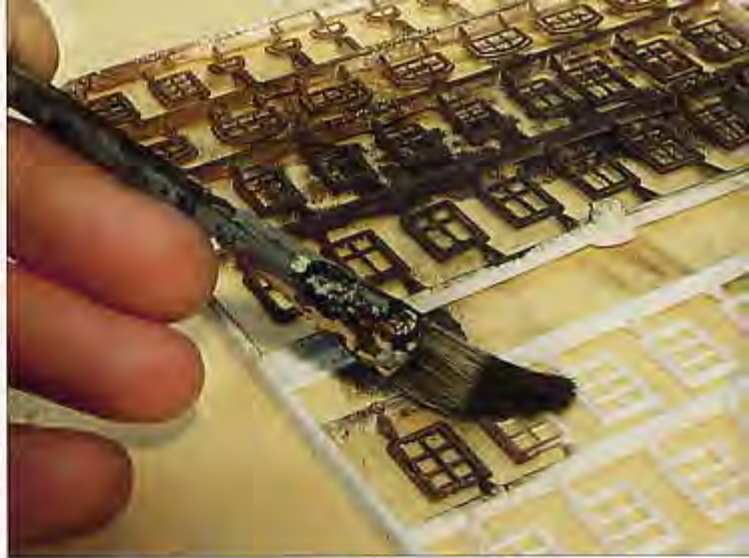
Bei ersterem Verfahren werden mit Weißleim kleinere Stückchen der Grasmatte Teilchen für Teilchen vorsichtig auf den Gipsberg aufgeklebt – so lange, bis die Landschaft „grün“ ist. Übergänge werden anschließend mit Heki-Flocken kaschiert. So ist das Modul sehr schnell mit Gras bewachsen.

Als alternative Methode wähle ich gern das Bellocken mit dem Elektrostat. Auf die Grasmatten sprühe ich verdünnten Weißleim auf. In den feuchten Untergrund können jetzt Sand, Erde, kleine Steinchen u.ä. aufgestreut werden. Anschließend erfolgt das

**Bild 315:** Speziell für die Ausgestaltung von Sägemühlen und Holzlagerplätzen gibt es bei den Zubehörherstellern ein großes Angebot. Hier einige Produkte von Busch und Vollmer.







**Bilder 316 bis 319:** Nach der Landschaftsgestaltung soll auf den oben abgebildeten Motiven der Weg zu einem ansprechenden Gebäudekomplex gezeigt werden. Der Vollmer-Bausatz wurde ausgewählt und schon während der Montage erfolgt die Patinierung mit Dispersionsfarben. Die Fensterrahmen werden ebenfalls vor der Montage mit Farbe überzogen. Am Standort festgeklebt, wird um das Gebäude herum die Fläche mit Heki-Modelliermasse geformt. Mit verschiedenen Sandmaterialien, Heki-Grünmaterial und Woodland-Flocken erfolgt die weitere Gestaltung, bis aus der eintönigen Fläche ein „strapazierter“ Vorplatz entstanden ist.

Bellocken mit dem Elektrostat. Ich verwende überwiegend Heki-Grasfasern und Heki-Wildgras. Durch Mischen verschiedener Grasfasern werden unterschiedliche Grasstrukturen und Farbschattierungen erreicht. Wenn das Modul fertig „begrast“ ist, geht es an die Bepflanzung mit Bäumen und Büschen. Selbstverständlich werden Tannen beflokt, Moos mit Flocken aufgefrischt und Bäume mit Heki-Flor überspannt. Einige große Bäume reichen aus, um Schatten im Sägewerksbereich und Bahnhofsbauwerke zu spenden.

## Gestaltung von Sägewerks- und Bahnhofsbereich

Nachdem alle Gebäude zusammengebaut, patiniert und ausgeschmückt sind, werden sie in die Landschaft eingebaut und an ihren Standorten befestigt. Mit einem Pinsel wurde braun eingefärbter Modellgips um das Gelände im Sägewerksbereich aufgetragen. In den noch feuchten Belag kann sofort Vogelsand gestreut werden, bis der Gips völlig bedeckt ist. Anschließend können mit einem alten Radlader Fahrspuren

in den Belag „gefahren“ werden. Vorsichtig streue ich danach in die Fahrrollen feine Erde und Woodland-Flocken ein. Ist nach einem Tag der Belag trocken, werden mit weißer Plakafarbe die Fahrspuren leicht übergraniert. Genauso wurde der Bereich um den Haltepunkt herum gestaltet.

Jetzt wird es höchste Zeit, das Modul mit Leben zu erfüllen! Der morgendliche Triebwagen nähert sich langsam dem Bahnhof und bringt Arbeiter und Wanderer mit. Da das Sägewerk im Mittelpunkt steht, soll hier natürlich rege Betriebsamkeit herrschen. Langholz wird angefahren, für das Gatter vorbereitet, Schnittholz muss aufgestapelt und Holzabfälle gesammelt sowie abtransportiert werden. Der Sägewerksbesitzer überwacht das Geschehen und sorgt für einen reibungslosen Arbeitsablauf. Die Bahn wird als Holztransporter eingesetzt. Bei der Detaillierung kann man sich so richtig austoben, aber Vorsicht: die Szene soll nicht überladen wirken! Ein bis zwei Fahrzeuge sowie ein paar Arbeiter reichen völlig aus. Lampen von Brawa und Viessmann sorgen für Licht, Zäune von Fallers schützen die Straße und das Gelände um

das Sägewerk. Badende Preiser-Figuren tummeln sich am See, auf der Insel sonnt sich ein Fräulein auf einem Felsen und wird von einem jungen Mann beobachtet, ein Pärchen rudert im Kahn über den See. Ich hoffe, Sie, liebe Leser, haben mit meinen Baubeschreibungen einen kleinen Einblick in den Ablauf der Modellbahn-Kurse erhalten. Es ist immer wieder ein schönes Erlebnis, Modellbahnanlagen von ehemaligen Kursteilnehmern zu sehen und dabei festzustellen, wie der Kurs dazu beigetragen hat, dass aus einer Spielbahn eine sehenswerte Modellbahnanlage geworden ist. Mit der Landschaftsgestaltung wächst oder fällt eben die Qualität einer Anlage oder eines Dioramas.

Der nächste Kurs beginnt schon bald. Mein Ziel ist es wieder, den Kursteilnehmern möglichst viele Tipps und Tricks aus eigenen Erfahrungen zu vermitteln und weiterzugeben. Dabei entsteht ein weiteres Modul, das ich dann im Eisenbahn-Journal gerne wieder vorstellen würde.

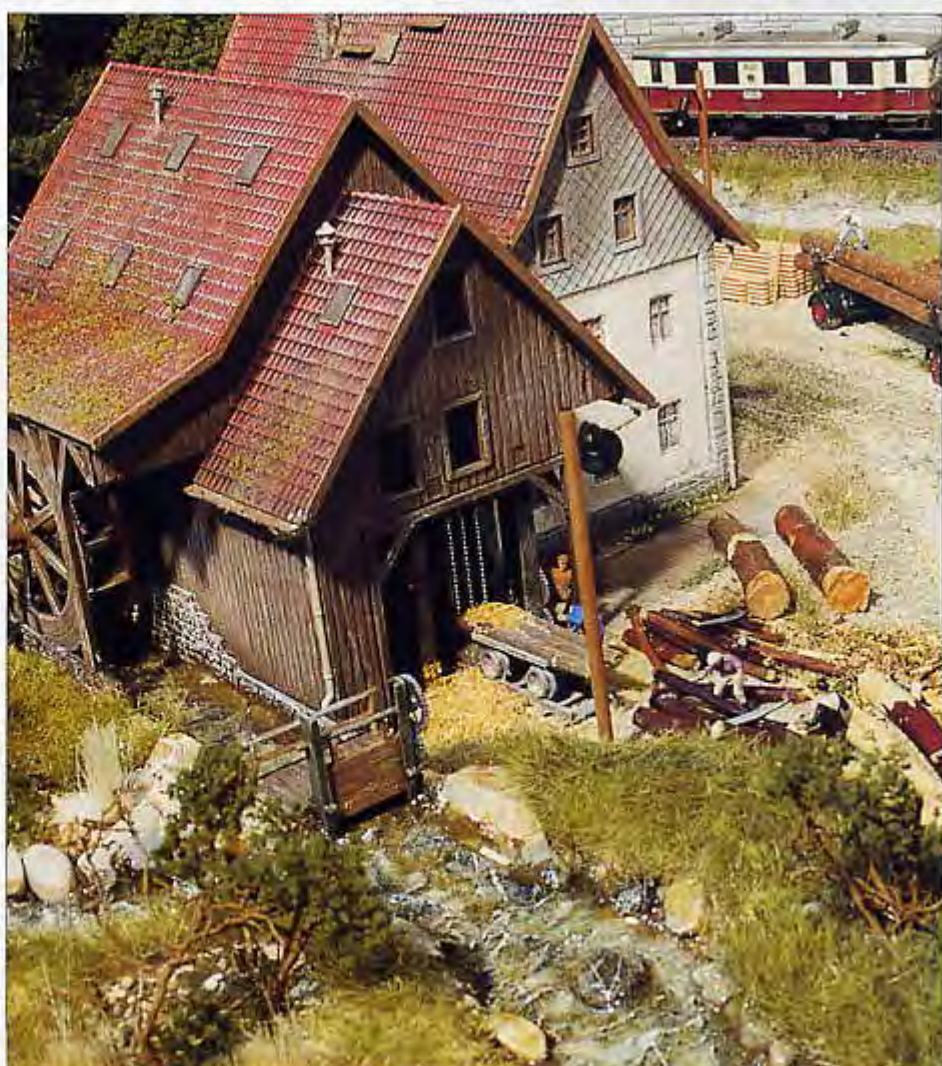
Beim Betrachten der Bilder und der Analyse der Techniken wünsche ich allen Lesern viel Spaß und Vergnügen.





**Bilder 320 und 321:** Autos, Figuren, Holz und jede Menge „Krimskrams“ beleben die Szene. Hier ist echt was los und man meint, die Holzspäne fliegen zu sehen. Unten noch ein Detail vom Lagerplatz, wo das Holz vor dem Schnitt gestapelt wird.

**Bilder 322 und 323:** In den feuchten Platzuntergrund wird mit einem Traktormodell eine Fahrspur eingedrückt. Ein spitzer Pinsel hilft beim Anstreichen des Zaunes.







## Alles hat einmal ein Ende

Leider sind wir nun schon am Ende der Baubeschreibungen angelangt. Es gäbe bestimmt noch das Eine oder Andere zu erklären oder vorzustellen, aber ich denke, die Bilder der Wandanlage zeigen mehr, als Worte oft sagen können.

Wenn ich Sie mit meinen Ausführungen neugierig auf eine Modulanlage gemacht habe, rate ich Ihnen: Setzen Sie sich mit diesem Thema einmal in einer ruhigen Minute ernsthaft auseinander. Prüfen Sie Vor- und Nachteile, klären Sie die räumlichen Verhältnisse – dann kann sehr schnell klar werden, dass mit einer Modulanlage gegenüber einer Rechteckanlage ein wesentlich vorbildorientierter Betriebsablauf erreicht wird. Sie werden begeistert sein, wenn eines Tages Ihre Züge „an der Wand“ entlang durch das ganze Zimmer brausen.

Ein Kursteilnehmer fragte mich vor kurzem: Was ist für Sie eine Modellbahn? Im Moment war ich überrascht und musste kurz überlegen. Ich gab dann zur Antwort: Bei einer Modellbahn ist es für mich überhaupt nicht relevant, wie klein oder groß diese ist.

Ich bin der Meinung, dass es gerade die kleinen, unscheinbaren und unwesentlichen Dinge sind, die einer Anlage ihren ganz persönlichen Reiz und Charme verleihen. Die farbliche Gestaltung ist dabei eine der wichtigsten Voraussetzungen, die auf mich stark wirkt.

Außerdem sollte eine Modellbahn nie unter Zeitdruck gebaut werden. Daher ist die Zeit für ein „Gelingen“ am allerwichtigsten. Nehmen Sie sie sich!



**Bilder 324 bis 327:** Impressionen von der Wandanlage. Ich habe ganz bewusst beim Bau der Anlage auf eine Gleis- und Weichenanhäufung verzichtet. Mein Ziel war „die Landschaft“. Beinahe könnte der Eindruck entstehen, es gäbe gar keine Modellbahn auf der Anlage! Doch die Bilder beweisen: Gerade in einer ausgewogenen Landschaft ist die Modellbahn der absolute Mittelpunkt.









# Kompetenz in Vorbild und Modell



Seit mehr als 25 Jahren ist das Eisenbahn-Journal die Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – Monat für Monat, 120 Seiten stark, hochwertig illustriert und in großzügiger Aufmachung. Hier finden Sie historische Bilddokumente und Wissenswertes aus der Blütezeit des Dampfbetriebs ebenso wie Berichte und Fotoreportagen aus dem heutigen Bahnbetrieb, Fahrzeugporträts und Modellneuheiten, tolle Modellbahn-Anlagen, wertvolle Tipps für die Modellbahnpraxis und vieles mehr. Als Eisenbahn-Journal-Leser sind Sie stets bestens informiert über die Welt der großen und der kleinen Bahnen – lassen Sie sich überzeugen!

Das Eisenbahn-Journal gibt's jeden Monat neu beim Fach- und Zeitschriftenhändler, im Bahnhofsbuchhandel oder direkt beim Verlag: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.



**Jetzt testen und Geschenk kassieren:  
Schnupperabo + Kleindiorama = € 14,40**



Sie erhalten drei Eisenbahn-Journal-Monatsausgaben für zusammen nur € 14,40 statt € 22,20 beim Einzelkauf – und als Dankeschön das H0-Minidiorama „Litfaß-Säule“ aus Resin von Langmesser Modellwelt. Wenn Ihnen das Eisenbahn-Journal gefällt, erhalten Sie anschließend ein Jahresabonnement über 12 Ausgaben plus Messe-Sonderausgabe zum Abo-Vorzugspreis von nur € 84,50 (statt € 96,80 bei Einzelkauf).

Hier gibt's das Schnupperabo:

- Gleich 02 11 / 69 07 89 24 anrufen
- Fax an 02 11 / 69 07 89 50
- E-Mail an [bestellung@pms-abo.de](mailto:bestellung@pms-abo.de)
- Bestellung an PMS-Aboservice, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf schicken