

Traumanlage im Reihenhaus



Ein Dach über dem Kopf

Wer einen eigenen Dachboden hat, der hat es gut. Noch besser hat es derjenige, der einen vollständig ausgebauten Dachboden sein eigen nennt und diesen vollständig für die Modellbahn verwenden kann.

Gunter Seide hat in seinem Reihenhaus bereits in den 70er Jahren begonnen, seine Anlage aufzubauen. Insofern hat sie fast schon historische Dimensionen. Die Überraschung: Man sieht der Modellbahnanlage ihr Alter nicht an, ganz in Gegenteil: Kein Staub liegt auf Straßen und Hausdächern, das üppige Grün der Gräser und Bäume ist kein bisschen ausgebleicht. Das liegt unter anderem daran, dass die Anlage in den letzten dreißig Jahren ständig umgebaut, erweitert und verändert wurde. Das Grün wurde nicht nur regelmäßig aufgefrischt, sondern auch durch neue und feinere Produkte ersetzt und ergänzt. Immer werden neue Szenen und Details hinzugefügt, und selbst die „fertige“ Anlage behält so den Reiz des Modellbahnbauens.

Wobei der Landschaftsbau nicht der einzige Aspekt des Hobbys ist, den Gunter Seide pflegt: Eine nicht unerhebliche Zahl feiner Kleinserienmodelle hat seine Hobbywerkstatt bereits frisch zusammenggebaut oder betriebsfähig aufgearbeitet verlassen. Aber das ist eine andere Geschichte...

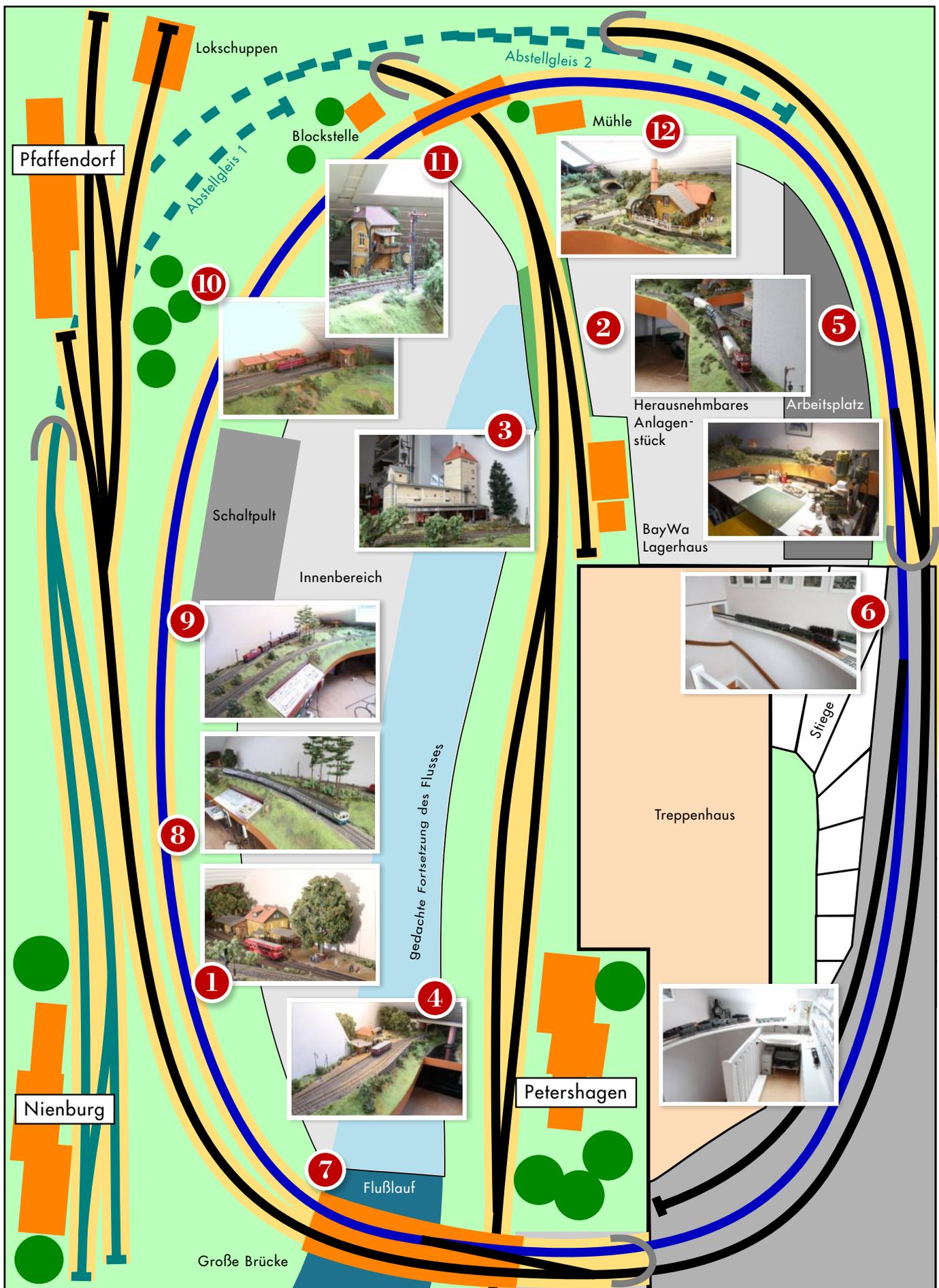
Die Anlage wird nicht nur durch die Umbauten und „gärtnerische“ Aktivitäten jung gehalten, sondern auch durch regen Betrieb: Häufig finden Fahr-Sessions mit abwechslungsreichen Garnituren statt, und auch rege Besuche von befreundeten Modellbahnern, die gerne auch mal eigenes Rollmaterial mitbringen.

Gleisplan

Eine von vielen Besonderheiten der Anlage ist der ausgeklügelte Gleisplan. Auf den ersten Blick ist nicht zu erkennen, welches Gleis wohin führt – ein durchaus beabsichtigter Aspekt. Das Grundkonzept ist eine Punkt-zu-Punkt-zu-Punkt Anlage. Kein leichtes Unterfangen, wenn man „nur“ 4,8 mal 6,5 Meter Grundfläche zur Verfügung hat. Aber das ist nun mal die gesamte Grundfläche des Reihenhauses. Auf durchschnittlich 1,10 Meter Höhe verlaufen die Gleise, wobei durch eine geschickte Höhenstaffelung der Trasse und der Landschaft eine überraschende Tiefenwirkung erzeugt wird. Beginnen wir in Bahnhof Nienburg, im Plan rechts unten. Das sandfarbene Bahnhofsgebäude mit kleinem Güterschuppen-Anbau ist in die Dachschräge gebaut, flankiert von zwei mächtigen Solitäräbäumen, die schon etwas herbstliches Laub tragen. Zwei Weichen sorgen für eine Umfahrmöglichkeit, so dass nicht nur Triebwagen hier verkehren. Ein kurzes Abstellgleis kann den einen oder anderen Güterwagen aufnehmen.

Von dort geht die Reise nach Norden (oben) und führt in einen Tunnel (grün gestrichelte Linie). Der nördlich gelegene Bahnhof Pfaffendorf kann auf diesem direkten Wege nicht erreicht werden, er liegt deutlich höher und ein Tunnel führt darunter hindurch. Im Tunnel verzweigt die Strecke und führt nach rechts, unter der Brücke einer anderen Strecke hindurch, vorbei an einer Mühle, über ein herausnehmbares Anlagenstück, vorbei an einem großen BayWa Lagerhaus weiter nach Petershagen. Auch hier gibt es nur zwei Gleise mit der Möglichkeit, einen Zug zu wenden.

Das langgestreckte U zwischen beiden Bahnhöfen führt über die gesamte Länge des Dachbodens. Hierbei konnte ein



? Die roten Nummern kennzeichnen den ungefähren Ort der Motive im Gleisplan. Wenn es ergänzende Hinweise im Text gibt, findet sich dort auch eine Nummer, genauso wie an den Fotos.

Der Anlagenraum umfasst die gesamte Fläche des ausgebauten Dachgeschosses, auch das Treppenhaus ist in die Gleisplanung einbezogen. Die Dachschräge limitiert die Bauhöhe, die durchschnittliche Gleishöhe liegt bei 1,10 Metern.

Trammanlage im Reihenhaus



2

Um in den Raum hineinzukommen, gibt es herausnehmbares Anlagenstück direkt hinter der Weiche zum BayWa Lagerhaus. Die elektrische Verbindung erfolgt über einen separaten Stecker. Es gibt keine Absturzsicherung, hier muss man gut aufpassen.

Kurvenradius von 1,50 Metern eingehalten werden. Übergangsbögen sorgen dafür, dass sogar Kleinserienloks von Fulgurex, die eigentlich erst ab mindestens 1,70 Meter Radius „zugelassen“ sind, problemlos hier entlangrollen. Wenn doch einmal eine Lok Schwierigkeiten machen sollte, dann wird sie, wenn sich das Problem nicht am Basteltisch beheben lässt, einfach wieder verkauft.

Im Tunnel verzweigt die Strecke und führt weiter unsichtbar im Hintergrund der Anlage am oberen Teil des Dachbodens weiter, bis sie schließlich aus dem Tunnel herauskommt und in einem weiten Bogen wieder nach „Süden“ schwenkt. Die Gleise führen dann an einem Arbeits- und Bastelplatz mit den nötigsten Werkzeugen vorbei. Eigentlich ist das Zimmer hier zu Ende, und die Wand zum Treppenhaus steht im Weg. Aber ein kleiner Mauerdurchbruch schafft die Verbindung, und die Züge können auf einem schmalen Trassenbrett entlang der Wand weiter rollen (schwarze Strecke außen). **5**

Weiter geht es im Treppenhaus, dort macht die Strecke einen weiteren Bogen und kommt dann wieder (unten im Plan) im Eisenbahnzimmer zum Vorschein. Die Strecke führt über eine hohe Brücke am Bahnhof Petershagen vorbei und verläuft in einem eleganten Bogen wieder nach „Norden“, hin zum Bahnhof Pfaffendorf. Um also von Nienburg nach Pfaffendorf zu kommen, ist eine komplette Zimmerumrundung nötig. Um gar von Petershagen nach Pfaffendorf zu gelangen, muss vorher in Nienburg Kopf gemacht werden. Durch diese drei Bahnhöfe allein ist schon jede Menge Betriebsspaß garantiert. **7**

Aber es kommt noch eine weitere Strecke dazu. Die im Plan blau eingezeichnete „Ringbahn“ verläuft im Treppenhaus parallel zur Hauptstrecke, entfernt sich dann etwas, um über eine Steinbogenbrücke hinweg dann wieder an der Werkbank vorbei wieder ins Treppenhaus zu gelangen. Die Ringbahn und die Hauptstrecke sind über zwei Weichenpaare miteinander verbunden, so dass die Fahrzeit zwischen den Bahnhöfen jederzeit durch einen Abstecher zur Ringbahn verlängert werden kann. Ganz nebenbei sorgt die Ringbahn dafür, dass auch Züge einfach nur rollen können, wenn man sich mal in die Betrachtung eines fahrenden Zuges vertiefen **9**

möchte. Durch den leichten Bogenverlauf im Vordergrund der Anlage entsteht eine wunderbare Parodiestrecke in einer sanften Kurve, die ganz elegant in das Betriebskonzept der Anlage integriert ist. **8**

Für weitere Abwechslung sorgen drei verdeckt angebrachte Abstellgleise, die mehrere Zuggarnituren aufnehmen können. Zwei Stumpfgleise zweigen nacheinander von der Strecke nach Nienburg ab; sie liegen im Untergrund vor und nach der Brücke und können jeweils zwei Triebwagen aufnehmen. Dazu kommt ein längeres Abstellgleis im Treppenhaus; hier können auch längere Züge abgestellt und im Betrieb ausgetauscht werden. **3**

Fehlt noch eine separate Betriebsstelle, die erst im Laufe der Zeit dazukam. Das BayWa Lagerhaus kann nur mit gescho-

Vom Retuschieren

Beim Layouten des Beitrages gab es ein Problem. Einerseits sollten die Detaillösungen gezeigt werden, die trotz des vergleichsweise engen Dachraumes zu einer sehr großzügigen Anlage geführt haben. Dazu muss natürlich alles in Natura, ohne Retuschen gezeigt werden.

Zum anderen sollen aber die Motive in Szene gesetzt werden, um die Stimmung wiederzugeben, die den Betrachter beim Besuch der Anlage umfängt. Das Auge blendet vor Ort Teile der Wahrnehmung wie den Hintergrund aus. Aber das funktioniert bei Fotos nicht mehr. Deswegen sind bei etlichen Bildern die Nut-und-Feder Bretter der Wand wegretuschiert, um es dem Betrachter leichter zu machen, sich „vor Ort“ zu fühlen. So bekommen Sie als Leser einerseits einen Eindruck von Anlagenraum, können aber ebenso beim Anblick der Detailfotos in die Ferne schweifen und die Phantasie auf die Reise in die Epoche 3 (und 4) schicken. Genau wie der Erbauer.



benen Zügen von Nienburg kommend bedient werden: Gedeckte Wagen und Schüttgutwagen für Dünger und Getreide werden hier zugestellt.

Unterbau

Die Anlage ruht auf soliden metallenen Regalstützen aus dem Baumarkt. Das Langlochsystem ist über viele Jahrzehnte erhältlich und kann ganz variabel verschraubt werden. So konnte der Trassenverlauf vergleichsweise leicht und kompakt abgestützt werden. Metallstreifen mit Lochraster dienen zudem als Spanten und Versteifungen. Die Bahnhöfe samt Bahnhofsgleisen sind auf soliden Holzplatten montiert und dann am Stück eingepasst worden.

Die Brücke bei Petershagen.

Gleismaterial

Wegen der vielen unterschiedlichen Radien und wegen der Weichen mit speziellen Abzweigwinkeln wurden die Gleise und Weichen komplett selbst gebaut. Die Schienenprofile und Herzstücke wurden von Schullern geliefert, die Schwellen selbst geschnitten und geschliffen – eine Tätigkeit, die sich trefflich im Sommerurlaub in Sylt im Strandkorb erledigen ließ. Auch Kunststoffschwellen von Hegob sind verbaut.

Landschaft

Aus Sylt kommen auch viele Bäume und Büsche: Heidekraut bildet das Astwerk, das dann mit Material von Silflor beflocht wurde. Die großen Fichten sind aus Messingstäben gebaut und mit Drahtästen versehen, auch hier kommt Silflor Material für die Nadeln zum Einsatz. Mit den Jahren hat sich gezeigt, welches Material für den dauerhaften Landschaftsbau am besten geeignet ist: Schaumstofflocken bröseln im Lauf der Zeit davon, aber das Silhouette Material hält jahrzehntelang, und sieht auch noch hervorragend aus.



Das imposante BayWa Lagerhaus ist ein kompletter Eigenbau.



4

Oben: In Petershagen verkehren hauptsächlich Triebwagen, wie dieser Eigenbau des E.B.O., der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloe Eisenbahn.

Bilder unten: Eisenbahnatmosphäre pur, die vielen Kleinigkeiten und die Signalisierung links und rechts der Strecke sind akribisch nachgebaut.



11





Oben: Ein Zug aus Silberlingen rollt über die Paradenstrecke. Die Radien sind großzügig genug, um auch lange 26,4 Meter D-Zugwagen elegant aussehen zu lassen.

Unten: Die Mühle ist ein Hingucker mit besonders vielen Details. Die Dachgestaltung, Inneneinrichtung und die netten Szenen sind allein schon eine Geschichte wert...





7

Ein ETA 515 wendet in Petershagen unter der großen Brücke, als gerade der Mittagzug darüberrollt.

Die großen Bäume in Nienburg sind aus uraltem, gefundenem Holzmaterial, das farblich mit Pinsel und Plakafarbe nachbehandelt wurde, um die Oberfläche etwas lebendiger zu gestalten. Auch hier stammt das Laub von Silhouette, mit dem Pinsel sind zusätzlich die Herbstfarben aufgetragen.

Betrieb

Da die Anlage in den 70er Jahren konzipiert wurde, ist sie natürlich auf analogen Betrieb ausgerichtet. Viele separat schaltbare Gleise ermöglichen es, mehrere Triebfahrzeuge abzustellen. Die Stumpfgleise und Bahnhofsgleise sind entsprechend in mehrere Abschnitte geteilt. Heute ist sowohl Analogbetrieb als auch Digitalbetrieb möglich. Die allermeisten Fahrzeuge sind digitalisiert, vor allem die programmierbaren Fahreigenschaften und das feinfühligere Verhalten am Regler waren der Grund für den Einstieg, die digitalen Spielereien samt Sound sind eine nette Beigabe.

Die Weichen und Signale werden an einem übersichtlichen Stellbild gesteuert, das in den Bahndamm der Parodiestrecke integriert ist und von dem man einen schönen Blick auf die gesamte Anlage hat. Hier ist Analogtechnik am Werk. Sämtliche Gebäude sind beleuchtet und bieten auch im Dämmerlicht einen schönen Anblick. Natürlich sind auch alle Zimmer mit Inneneinrichtung versehen.



Auf der Anlage sind viele kleine Arrangements mit Figuren zusammengestellt. Sie wirken besonders gut, weil sie wie zufällig in der weitläufigen Landschaft platziert sind. So wirkt die Anlage kein bisschen überladen; die netten Szenen wirken eher wie zufällige Ereignisse.

Die Figuren stammen von verschiedenen Herstellern wie zum Beispiel Addie und Preiser.



Die Dachbodenanlage ist ein fantastisches Beispiel dafür, was man aus einem Raum für die Spur Null alles herausholen kann. Wände sind kein echtes Hindernis, die Dachschräge ist geschickt in die Gleisplanung einbezogen. Sogar ein großzügiger Arbeitsplatz ist integriert. Die detaillierte Landschaftsgestaltung und die durchdachte Gleisführung machen aus der Modellbahnanlage eine Traumanlage, mit unendlichen Spiel- und Betriebsmöglichkeiten – und mit vielen Ansatzpunkten für weitere Pläne: Ein beschränkter Bahnübergang wurde kürzlich erst (nach dem Fototermin) integriert, und es ist noch jede Menge Platz für weitere Ideen. Diese Modellbahn wird sich weiterhin verändern und lebendig bleiben. Viel Stoff für neue Geschichten. ■