

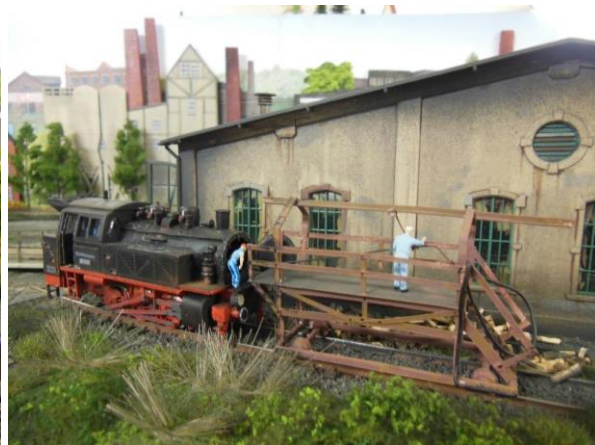
## Baubericht Bahnbetriebswerk

„Ach, ich bin des Treibens müde.“

So oder so ähnlich wie Goethe in „Wandrer's Nachtlid“ muss sich das Personal der Dampflokotiven nach getaner Arbeit wohl auch gefühlt haben, jedoch war für eine Rast noch kein Ort entstanden und deshalb plante die Jugendgruppe, vertreten durch Leon Obermark und Johannes Sieraf, den Bau eines Bahnbetriebswerkes in Spur H0 für den Einsatz in der Jugendanlage. Nach den grundlegenden Arbeiten wurde diese bei der Fertigstellung noch durch Axel Fachinger und Michael Pilone unterstützt. Da die Motivik gerade in einem Dampflok-Bw so vielfältig und die gestalterische Freiheit dennoch gegeben ist, wurde die Epoche III festgelegt, wobei ein Zeitraum dieser kleineren Lokotivenheimat zwischen 1950 bis 1970 liegen könnte. Eine Zeit, in der die Welt der planmäßig eingesetzten Dampflokotiven noch in Ordnung war, aber auch der graue bis hin zu buchstäblich pechschwarzer Alltag durch den Bau eines Bws sichtbar werden würde. Zu vergessen ist bei all der Romantik nicht das Personal, das sich für den Erhalt der Maschinen in Öl und Kohlenstaub wälzen durfte. Nichtsdestotrotz sollte auch bei uns jetzt einmal die Geräte aus dem Schrank geholt werden, um das „Werk“ zu beginnen.

### Der Anfang

Dabei sollte das Bw sowohl nicht allzu viel Platz wegnehmen als auch separat aufstellbar sein und somit auch als Einzelstück eine Ausstellung bereichern können. Ein Durchgangsgleis war also von Nöten, der Rest an Platz blieb ausschließlich dem Bw an sich vorbehalten. Für den Fahrbetrieb sollte jedes Gleis zumindest die Länge für eine Dreikuppler-Dampflok haben, um wie schon erklärt auch mit nur den zwei Bw-Modulen alleine auf dem Bw-Gelände rangieren zu können. Das Ausgangsmaterial, was uns zur Verfügung stand waren eine alte Märklin Drehscheibe und ein dreiständiger Loksuppen von Faller, die für die Ausmaße der Module ausschlaggebend waren. Daraufhin wurden für das Bw zwei Segmente von je 90 x 60 x 10cm aus 10mm Sperrholz gefertigt. Nun musste der Gleisplan ausgetüftelt werden, sodass auf der doch recht kleinen Fläche von etwas mehr als einem Quadratmeter einerseits angemessen rangiert werden kann, andererseits aber neben den Gleisen noch ausreichend Platz für die in einem Bw üblichen Lokbehandlungsanlagen gelassen ist.



Dabei wurden eine Kleinbekohlungsanlage, eine Besandungsanlage, Wasserkräne und eine Dieseltankstelle ins Auge gefasst. Ein weiteres Ziel des Projekts war, eine hohe Detailierung zu erreichen und Geräte, bei denen es sich anbietet, mit Leben zu füllen. Das heißt im vorliegenden Fall, dass sich zum Beispiel die Tore des Lokschuppens öffnen und schließen lassen oder die Wasserkräne drehbar sein sollten. Im Stadium des Rohbaus und noch ohne jegliche Landschaftsgestaltung wurden die Module schon in einem Beitrag über unseren Verein im Westerwald TV/Mittelrhein erwähnt und hierzu Leon Obermark interviewt.

## Steuerung

Als Steuerungsanlage diente ein Holzkasten der Größe 50 x 40cm. Der Deckel bestand aus einer abnehmbaren Metallplatte auf der der Gleisplan mit schwarzem Klebeband verdeutlicht wurde und an den schaltbaren Stellen jeweils die Schalter für Weichen und Gleis-Ein/Ausschaltung durch Bohrlöcher verschraubt wurden. Der Analogtransformator 32VA von Märklin konnte durch eine Aussparung in der Metallplatte auch noch im Kasten versenkt werden. Eine Schaltung der Anlage sowohl im Analog- als auch Digitalmodus wurde durch einen Umschalter und eine Anschlussbox für MärklinSystems sichergestellt.

Außerdem kann die Steuerung des Durchgangsgleises von der Steuerung des Bws getrennt werden, sodass der Einbauder zwei Module in eine andere Anlage möglich ist und dieses eine Gleis seine Stromzuführung von anderer Seite requirieren kann. Die Ansteuerung der Weichen und der Schuppentore erfolgt über zwei Taster mit der jeweiligen Endposition rechts/links oder auf/zu. Jedes Gleis verfügt über einen Schalter für ein/aus, so wie sich auch die Beleuchtung und der Rauchsatz im Lokschuppenkamin ein- und ausschalten lässt. Die Servoantriebe für Wasser- und Kohlekräne werden wiederum mit Drehschaltern reguliert, um die individuelle Entfernung der jeweiligen Lokomotive anpassen zu können. Um das Steuerpult mit einem der beiden Module zu verbinden wurde ein 60-poliges Kabel und von diesem zum nächsten Modul noch einmal ein 30-poliges, jeweils mit Steckverbindung, verwendet.

## Gleise und Landschaft

Zur Verwendung kam wie üblich das Märklin K-Gleis, welches auf Styropor verlegt eine gute Dämmung erreicht und einen Bahndamm imitiert. Die Schotterung gelang mit Mohn, der durch die Mischung Weißleim(50%)-Wasser(49%)-Spüli(1%) mit Hilfe einer Spritze zwischen den Gleisen verteilt wurde. Aussparen sollte man dabei jedoch den Bereich der Weichenzungen. Diesen behandelt man entweder vor oder nach dem Schottern mit dunkelgrauer bis schwarzer Farbe. Das mittlere Feld innerhalb der Bw-Gleise ist nach dem Schottern der Gleise mit Nivelierspachtelmasse auf Gleishöhe aufgefüllt worden. Die verwendete Spachtelmasse enthält Glasfasern und soll somit einer Rissbildung vorbeugen, was aufgrund der einerseits dünnenschichtigen Verarbeitung und andererseits der häufigen Erschütterungen durch Transport angebracht erschien. In die noch feuchte Spachtelmasse wurden hier und da noch kleinere Styroporplatten eingearbeitet, die später Betonbodenplatten darstellen sollten. Des Weiteren wurden alle Flächen, die nicht für ein Gebäude vorgesehen waren mit Grasfasern verschiedener Grün und Brauntönen bestreut. Für etwas verwilderter aussehende Randstreifen konnte auf Langgras von Heki zurückgegriffen werden. Dieses

wurde mit der Hand zu kleinen Büscheln ähnlich einem Rasierpinsel gestaucht und auf einen Leimpunkt gedrückt. Das restliche Gebüsch besteht größtenteils aus Islandmoos, das mit auseinandergezogener Foliage von Heki überdeckt ein realistisches Bild ergibt.

## Gebäude



Beim Lokschuppen handelte es sich grundsätzlich um ein dreiständiges Exemplar mit einem relativ hohen Winkel zwischen den einzelnen Schuppengleisen. Deshalb mussten die Winkel den Gegebenheiten der Märklin-Drehscheibe angepasst werden, um ein gerades Ein- und Ausfahren zu ermöglichen. Zur Auflockerung der symmetrischen Halle wurde der äußerste Stand von 30cm auf 20cm längsseitig gekürzt und an deren Ende ein kleiner Klinkerschuppen als Anbau ergänzt. Zudem entstand hinter dem Lokschuppen ein Kamin für den Abzug der Rauchgase im Innern des Schuppens, an dessen oberem Ende ein Rauchsatz in die Öffnung des Schlotes eingebaut wurde. Hierbei handelt es sich um ein bereits isoliertes Modell, das nicht mehr zu einer Überhitzung des Plastikkamins führen kann und somit auch relativ dicht an der Innenseite mit einem Pappband ringsherum verklebt werden konnte. Damit kommen wir zur Inneneinrichtung der Lokhalle, in der Lokomotiven nicht nur untergestellt, sondern auch Wartungsarbeiten ausgeführt wurden. Diese musste erst einmal durch die farbliche Behandlung in holz- und rostfarbenen Tönen der Innenwände und der Dachtragekonstruktion vorbereitet werden. Außerdem wurde der Boden zwischen den Gleisen mit deren Oberkante abschließend mit Pappe verkleidet und Anthrazit gestrichen. Im Innenraum finden sich dann metallverarbeitende Maschinen wie zum Beispiel eine Drehmaschine, Sägetische, Senkbohrmaschinen und mehrere Werkbänke wieder, die noch von anderen Bausätzen übrig

geblieben waren. Eine Schmiedestelle und eine Schweißkammer entstanden im Eigenbau aus Holz und Pappe. Weitere Regale, Lokteile von Revellbausätzen, Kisten, Paletten, Gasflaschen sowie Rohröfen kamen noch hinzu um das Bild zu vervollständigen. Dieses Zubehör wurde wie auch die Spinde an den Außenwänden des Schuppens gestellt. Um diese ganzen Details hinterher besser sehen zu können behielten wir das Dach abnehmbar, und zwar durch eine Schraubkonstruktion der Abzugschornsteine, die sich durch die Dachbalken bohrten. Schlussendlich wurde dem Schuppen eine LED-Innenbeleuchtung verpasst, die aus LED-Streifen für Wageninnenbeleuchtungen von Conrad bestand. Hierfür wurden sowohl warm- als auch hellweiße LEDs verwendet, um den Charakter einer schon einmal durch Neonröhren ausgebauten Beleuchtung zu erreichen.



Als Gerätelager und Güterschuppen im äußeren Teil des Bws wurde ein 20 x 10cm kleines, zweigeschossiges Gebäude mit Schuppenanbau aus 3mm starkem Styropor mitsamt Inneneinrichtung, beweglichen Türen aus dünner Pappe selbst konstruiert und ebenfalls mit LED-Innenbeleuchtung versehen; dieses Mal allerdings einzelne und größere LEDs über der Mitte eines jeden Raums.

Die Darstellung der Bekohlungsanlage in einem kleinen Bw wie hier wurde reduziert auf zwei Kohlebansen, in deren Mitte ein Kran mithilfe von Hunten die Tender der Lokomotiven befüllt. Dabei sind die Bansen wieder aus 3mm Styropor gebaut und haben an einer Seite einen Treppenaufgang für das Personal um die Hunten zu befüllen. Der Kran an sich ist auf einem Sockel erhöht befestigt, der einen Geräteraum darstellen soll. Farblich wurden Bansen und Sockel sowie angrenzende Mauern in Erdbraun gehalten und Ausbesserungen in Form von gemalten Ziegelsteinen vorgenommen. Am panzergrauen Krangestänge wurden nur noch eine Aufstiegsleiter aus Pappe sowie die Fenster des Arbeitsstands aus durchsichtigem Plastik ergänzt.

Als Lokleitung sollte ein älteres Klinkerhausmodell von Kibri fungieren, welches nur geringfügig durch Beschriftungen modifiziert wurde. Außerdem wurden nur einzelne Fenster und der Treppenaufgang mit 2mm LEDs beleuchtet.

Der Sandbunker sollte ein Unikum werden und entstand aus dem Kessel eines EKW 49, einem Kesselwagen amerikanischer Bauart. Dessen Kessel wurde auf zwei Mauersockel gebockt und ein Geländer aus Pappstreifen um die Einfüllkuppel herum angebracht. Hilfe bei der Farbgebung kann man sich heutzutage noch im Bw Frankfurt holen, wo ein solches graues

Exemplar gut bei der Einfahrt in den Frankfurter Hauptbahnhof zu beobachten ist. Für das zu bauende Bw sollte aber auch noch ein Sandturm für die Befüllung der Sanddome an Dampflokomotiven neben dem Sandbunker gestellt werden. Dieser wiederum entstand in Styroporbauweise mit einem Sandkasten aus Pappe auf der Laufbrücke und einem schwarzen gebogenen Draht als Schlauch für das Befüllen.

Zwischen den Abstellgleisen gegenüber dem Lokschuppen war Platz für eine Wartungsbühne, die dieses Mal mithilfe eines Cuttermessers in einem Stück aus einer Styroporplatte herausgeschnitten wurde.

In unmittelbarer Nähe fand sich dann noch die Dieseltankstelle, bestehend aus einem einfachen Tank von Faller in dunkelgrau und zur Umrandung des Ganzen eine Betonmauer in steingrau von 2cm Höhe wiederum aus 3mm Styropor ein.

Nun waren alle notwendigen Anlagen im Bw vertreten und wurden in die 5mm Styroporplatte oberhalb der Grundplatte der Module eingelassen, um eine eventuelle Kante verschwinden zu lassen.

#### Funktionsmodelle



Da in einem Bw viel gearbeitet wird, sollten auch in unserem Nachbau nicht alle Gerätschaften stillstehen und so wurde einerseits nach geeigneten Modellen und andererseits nach einer Art der Motorisierung gesucht. Begonnen wurde mit der Modifizierung der Drehscheibe, an der das Motorhaus steingrau lackiert wurde. Zudem wurden dem Häuschen Plexiglasscheiben verpasst, die auf der Rückseite mit schwarzer Farbe verdunkelt den Antrieb der Drehscheibe verdeckt. Das obere Geländer der Drehscheibe konnte schwarz-gelb gestreift gehalten werden und der Aufgang zum Motorhaus erhielt noch ein einseitiges Geländer aus Pappstreifen in 0,4mm Stärke und das vormals glatte Dach wurde mit Wellpappe beklebt und in Panzergrau und Teerschwarz lackiert. Rund um die Drehscheibe, an den Gleisübergängen und auf der Drehbühne selbst war nun nur noch der durchgängige Mittelleiter zu kaschieren.

Zum Einsatz kam dabei 3mm Styropor, das zunächst mit einem spitzen Bleistift und einem Lineal die Holplankenmaserung eingeritzt kriegte und danach in die Zwischenräume zwischen Schiene und Mittelleiter gedrückt und mit Holzleim festgeklebt wurde. Da sich die alte Märklin-Drehscheibe aber auch nicht mehr gut anhörte und auch zu schnell arbeitete kamen wir zu dem Entschluss, sie nur noch mit 9 V statt 16 V zu betreiben und zudem eine freie Schaltung zu verwenden, bei der nicht von Gleis zu Gleis automatisch gedreht wird, sondern mit einem dreipoligen Schalter. Dabei kann sowohl in die eine als auch in die andere Richtung gedreht werden, in der Mittelstellung steht die Drehscheibe nur und um an ein Gleis zu gelangen verlässt man sich nun auf sein Augenmaß. Für die Spannungssenkung von 16 V auf 9 V wurde eine selbstgebaute Platine benutzt.



Bei den Schuppentoren gestaltete sich indes der Umbau als diffiziler, da zwar eine Öffnungsanlage durch das Ein- und Ausfahren der Lokomotiven über eine Stoßvorrichtung ausgelöst wurde, dies aber nicht elektrisch von statten ging und auch der leere Schuppen immer offen hätte stehen müssen. Um deswegen näher an die Realität zu kommen wurden handelsübliche Servoantriebe auf Platten im Dachstuhl des Schuppens geschraubt, dessen Flügel nach unten ragten. An diesem wurde ein 5cm langer, fester Draht gebogen befestigt. Dieser nimmt am anderen Ende in einer Art Lüsterklemme die zwei ca. 10cm langen Drähte von Seiten der Tores auf und zieht diese dann auf und zu, welches sich über die Länge des eingespannten Drahts in der Lüsterklemme justieren lässt.

Ähnlich arbeitsintensiv waren die beweglichen Wasserkräne. Dessen Grundgerüst bildeten die filigranen Bausätze von Faller. Hierbei musste der gesamte Stiel des Krans neu konstruiert werden, um einen ca. 15cm langen Draht für einen Servoantrieb unter der Anlage greifbar zu machen. Um diesen Draht, der am Ausleger des Wasserkrans mit Sekundenkleber fixiert wurde, windet sich ein Messingrohr, in welches der Draht gerade so herein passt und so den erforderlichen Halt für spätere Drehbewegungen erhält. Das Messingrohr wurde außerdem noch mit Isolierband am unteren Rand beklebt, um einen stärkeren Durchmesser wie beim Plastikvorgängerteil vorzugaukeln. Bevor diese Konstruktion zwischen den Gleisen aufgeklebt werden konnte musste noch ein 5mm dickes Loch für den langen Draht gebohrt werden. Unterhalb der Grundplatte aus Holz konnte dann der Servoantrieb montiert werden, der mithilfe eines gebogenen Drahts bis zum senkrechten Draht reicht. Am Draht vom

Wasserkran musste nun nur noch ein seitliches Versatzstück geschraubt werden in dessen Futter der Draht von Seiten des Servos verschraubt zu sein hat. Nach längerem Probieren, wie lang der Servodraht zu sein hat und in welchem Winkel dies alles verschraubt werden muss, konnte am Ende der Wasserkran zu beiden Seiten des Gleises Lokomotiven mit Wasser versorgen.



Das Wasser war also nun bekömmlich, musste noch die Kohle fertig werden. Hierbei geschah für die Drehbarkeit des Krans nichts anderes als auch bei den Wasserkränen. Jedoch stach hier kein Draht nach unten, sondern ein 3mm Messingrohr, durch das der Faden für das Seil geführt wurde. Am oberen Ende, sozusagen am Kranhaken, wurde eine vorher mit 25g Bleikugeln beschwerte Kohlehunte festgeknotet. Die Beschwerung nur, weil sich eine zu leichte Hunte nicht senken lässt und sich der Bindfaden nicht ausreichend spannt. Neben dem Servoantrieb wurde dann die zum Seil gehörende Spule mit einem langsam drehenden Motor verstaut. Als Spule für den dünnen, schwarzen Bindfaden wie er für Schiffsbespannung verwendet wird diente eine Nähgarnspule. Somit ließ sich die Kohlehunte nun auch wie beim Vorbild über einen dreipoligen Schalter heben und senken.

#### Zubehör



Da die genannten Gebäude und Maschinen allein nicht ausreichen, um ein realistisches Bild eines Bahnbetriebswerkes darzustellen, benötigt man noch etliche andere Teile zum Ausschmücken der Szenerie.

Zunächst sollte das Gelände nicht im Dunkeln stehen. Dem wurde mit DB-Schalmastlampen von Conrad Abhilfe verschafft, welche zur realistischeren, schummrigeren Leuchtstärke mit 120 Ohm gedimmt wurden.

Als zusätzliche Personalunterkunft wurde aus Wellpappe eine rundförmige Baracke gebaut. Dabei waren die Sprossenfenster herauszuschneiden und das Äußere in Panzergrau zu lackieren.

Hinter der Bekohlungsanlage entstand ein etwas baufälliger Geräteunterstand aus 2 x 2mm Holzleisten und als Dach wieder Wellpappe.

Unter diesem, wie auch auf dem gesamten Areal, wurden Fässer, Kisten und Kabeltrommeln verteilt. Dabei bestehen die Fässer aus Rundholzleisten, Stärke 6mm, Länge 11mm; die Kisten sind aus allen möglichen dünneren Holzleisten und die Kabeltrommeln sind in der Mitte Patronen von einer Heißkleberpistole und an beiden Enden eine runde Pappscheibe mit 1,5mm Stärke. Die Maserung der Scheiben wurde mit einem Fineliner gezeichnet.

Entlang der Lokleitung zur Gleisseite hinzugewandt musste noch ein Schutzzaun aus Gleisprofilen aufgestellt werden. Für die Pfähle wurden Profile von 1,3cm Länge verwendet und diese in Löchern im Boden eingesetzt. Auf der Spitze der Profile ist anschließend noch ein Litzendraht mit Sekundenkleber festgeklebt und das Ganze in rostbraun gestrichen worden.

Auf dem Platz vor der Lokleitung lagern Schwellenstapel neben einem Fahrradständer von Vollmer. Die Schwellen wurden hierbei aus Styropor geschnitzt, und zwar 3 x 3 x 25mm und nachher jeweils fünf Stück nebeneinander gelegt. Als nächste Schicht waren dann wieder fünf Schwellen im rechten Winkel zu den Unteren aufzusetzen.

Schließlich wurde noch eine zuvor geknäulte Kupferfolie, Stärke 0,1mm, über einen Holzklötz gedrückt, dieser wieder entfernt, und in erdbraun als abgedeckte Maschine neben dem Güterschuppen platziert.

Für die Beschilderung der Bahnanlagen wurden zunächst Kopiervorlagen für die einschlägigen Warnhinweise, Wartesignale, usw. ausgedruckt und anschließend laminiert, um den Eindruck zu erwecken, es handele sich um Emailschilder. Die Prellböcke entstanden in einer Gefachekonstruktion ähnlich der Märklinbauart, jedoch ohne angeschraubte Puffer. Pappstreifen und 3mm Styropor, der der Konstruktion die erforderliche Flexibilität bei unsanften Begegnungen mit rollendem Material verleiht, wurden beim Bau verwendet.

Dies alles konnte dann rund um die Drehscheibe, an Kohlebansen und an den Gleisenden aufgestellt bzw. mit Sekundenkleber fixiert werden.

Das Personal des Bw besteht wie üblich aus Figuren von Preiser, die ihrer Verwendung an den verschiedensten Stellen zugeführt wurden. Ein Lkw der 50er Jahre, bei dem die hintere Plane herausgeschnitten wurde, um einen Verladearbeiter zu positionieren, fand noch ein Plätzchen am Güterschuppen.



## Hintergrund

Vor Beginn des Baus war erst einmal gar kein Hintergrund für das Bw geplant, geschweige denn, an welcher der beiden Längsaußenseiten dieser dann hätte befestigt werden sollen. Dies ergab sich später beim Geländebau, als die Frage im Raum stand, wie man den Randstreifen von 10cm am Durchgangsgleis gestalten sollte. Dabei dachte man auch daran, diese Seite als Vorderseite für das Modul zu nehmen. Jedoch hatte das Modul während des bisherigen Baus immer mit der Drehscheibe nach außen gestanden und es schien eher positiv für die Erkennbarkeit der Details zu sein, die Module von der Bw-Seite aus auszustellen und am flachen Randstreifen eine Hintergrundkulisse aufzustellen. In Frage kam dafür aufgrund der geringen Platzverhältnisse nur eine Reliefbauweise, die in der Thematik einen industriellen Charakter haben sollte und an einer Übergangseite auch an die Industriemodule, einem früheren Projekt, anschließbar sein konnte. Dabei wurde auf dieselbe Bauart der Hintergrundplatten gegriffen. Zunächst wurden für jedes Modul eine MDF-Platte, 90 x 30cm, Stärke 4-5mm, gesägt, an die zwei dünnere Holzleisten, Länge ca. 40cm, geschraubt wurden. Somit konnte man die Platten längs der oberen Modulkante entlang aufstellen, währenddessen man die nach unten herausragenden Leisten mit Flügelmutterschrauben durch die Modulaußenseite befestigte. Danach wurden die Platten wieder abgenommen um nun den eigentlichen Hintergrund aufzulegen. Dafür muss die Holzplatte zuerst mit Tiefengrund über Nacht behandelt werden, um die Haftung zu verbessern und zu verhindern, dass sich das Holz beim Aufkleben des Hintergrunds verzieht. Auf das noch leicht feuchte Holz wurde dann mit Tapetenkleister der Buschhintergrund in Waldgestaltung tapeziert. Die Bahnen werden dabei von der Hinterseite mit Tapetenkleister eingestrichen und müssen ca. 2-3 Minuten einziehen, dann kann man auch die Plattenseite mit ein wenig Tapetenkleister bestreichen. Anschließend beginnend mit dem Ende der Bahn, welches nicht geschnitten werden muss, also das an der Mitte der zwei Module, nun langsam aufdrücken und mit einer trockenen Bürste, hier z. B. ein Handfeger, zur anderen Seite und nach außen hin glätten. Das überschüssige Ende danach an der Kante abknicken und mit einem sehr scharfen Cuttermesser abtrennen.

Mit dieser Prozedur ist aber erst der erste Schritt getan, denn für einen räumlicheren Eindruck benötigt man mehrere solcher Schichten, die je näher man dem Auge des Betrachters kommen will, nicht nur aus Wald und Bäumen bestehen darf, sondern auch die vorher erdachten Industriehallen u.ä. vertreten sein sollten. Die benutzten Gebäude wurden im Internet als Bild gesucht und auf normalem Papier ausgedruckt. Beim Auftapezieren muss hierbei jedoch schneller und vorsichtiger geklebt werden, ansonsten verläuft die Druckerschwärze und die Beulen ziehen sich beim einfachen Papier auch nicht so glatt, wie bei der plakatähnlichen Qualität des Buschhintergrunds. Zudem müssen diese Hallen relativ mittig in der Hintergrundhöhe angebracht werden, um hinter niedrigeren, vordergründigen Häusern nicht zu verschwinden. An den Enden und Übergängen der aufgeklebten Gebäude fanden kaschierende Bäume Platz, die aus übrig gebliebenen Buschhintergrundbahnen mit einer Nagelschere ausgeschnitten wurden.

Damit war der eindimensionale Teil des Hintergrunds fertiggestellt, nun konnte mit dem Bau der Reliefhäuser begonnen werden, bei dem man sich an der bestehenden Kulisse orientieren konnte. Als Baumaterial wurde abermals 3mm starkes Styropor verwendet, das sich durch die

einseitige mattweiße Beschichtung auch für das Auftragen von Farben sehr gut eignet. Unterschiede im Gebäudebau sollten vor allem durch die verschiedenen Dachformen erzeugt werden. Die Oberflächen der Gebäudewände wurden stattdessen mit einem Bleistift graviert, mit dem sich Mauerwerk gut darstellen lässt. Die auf Pappe aufgemalten Fenster wurden später aufgesetzt. Einige Gebäude wurden hierbei durch Seitenwände der Gleisseite etwas näher zugewandt, andere nur von der Vorderseite realisiert.

Zum Schluss wurden diese auf dem Randstreifen vor oder auf der Hintergrundwand festgeklebt. Als Ergänzungen kamen noch ein paar Bäume und ein abgestelltes Auto hinzu und sorgten für den Abschluss und fließenden Übergang zum Bw auf der anderen Seite des Gleises.

### Alterung

Bei der Alterung wurden ausschließlich Acrylfarben von Revell in matt und seidenmatt verwendet und diese entweder mit Pinseln oder mit Airbrush aufgetragen. So wurden an sämtlichen Gebäuden nach der Fertigstellung mit einem Borstenpinsel Größe 3 an den oberen Kanten und auf den Dächern mit Anthrazit und/oder Lederbraun Witterungsspuren angebracht. Danach mit stark verdünnter schwarzer Farbe über das gesamte Gebäude streichen und anschließend alles mit einem Taschentuch aufsaugen lassen, bis nur in den Ritzen und Fugen noch schwarze Farbe sichtbar ist. Des Weiteren wurden mit Braun, Rost und Teerschwarz andere Dreckspuren mit feinen Haarpinseln imitiert. Dabei ist zu beachten, dass man die Farben stark mit Wasser verdünnt aufträgt und vielleicht auch mit einem Taschentuch verreibt, um eine Art Schleier zu erzeugen. Ganz feine Risse an Gebäuden können mit der Spitze eines Zahnstochers anstatt eines Pinsels dargestellt werden.

Nachdem alle Gebäude für sich gealtert waren und die Landschaft weitestgehend fertiggestellt war konnte nun das Bw in seinem Farbeindruck angepasst werden. Was vorher noch hellgrau strahlte wurde durch eine Revell-Airbrushpistole, entnommen aus der einfachsten Startpackung, mit Wasser verdünnter Anthrazitfarbe verdunkelt. Anthrazit und nicht Schwarz deshalb, weil das Bw zwar dunkler als die anderen Anlagenteile aussehen, aber die Materialien nicht gänzlich unkenntlich gemacht werden sollten. Nach Sichtungen von Originalaufnahmen einiger Dampf-Bws konnte festgestellt werden, dass sich ein starkes Schwärzen nur rund um die Bekohlungsanlage lohnte und der Schmutz nur an den Behandlungs- und Wartungsanlagen mit der Airbrush dargestellt werden musste. Allerdings sollten die Gebäude an den zu Gleisen gewandten Wänden etwas in Mitleidenschaft gezogen werden sowie insbesondere die Eingänge am Lokschuppen und dessen Abzüge auf dem Dach.

Ölflecken entstanden dann noch aus seidenmattem Schwarz mit Lederbraun und leicht verdünnt an der einen oder andern Stelle entlang und zwischen den Gleisen.

### Fazit

Wenn man beim Bau dieses Bahnbetriebswerks die Arbeit von zwei Jahren und das Ergebnis in ein Verhältnis bringen will, muss man sagen, es hat sich gelohnt. Das Ziel einer Kleinanlage mit sehr vielen Details und einem hohen technischen Anspruch ist erreicht worden, und beim Vorführen auf den letzten Ausstellungen verschwinden auch die letzten

Kinderkrankheiten. Es zeigt sich also ein weiteres Mal mehr, dass ein Hobby wie Modelleisenbahn so vielfältig wie kaum ein anderes sein kann. In diesen zwei Modulen steckt neben der elektronischen Kompetenz auch wahrer mechanischer Tüftlergeist, wobei handwerklicher Erfahrung nicht minder gefragte künstlerische Fähigkeiten gegenüber stehen. So lässt sich nur noch ergänzen, dass Geduld über all dem theoretischen Können stehen sollte, ohne die es bei einem solchen Projekt nicht geht.