

# Modellbahnanlage Kirchberg/Baden

Liebe Modellbahnfreunde und Freunde unserer Modellbahnanlage „Kirchberg/Baden“,

eines meiner Lieblingsmotive unserer Anlage ist das „Neubaugebiet“. Fertigstellung der Segmentteile 1-4 war um die Jahrtausendwende bzw. im Verlauf des Jahres 2000. Der von mir beabsichtigte Gesamteindruck wollte sich jedoch noch nicht so recht einstellen. Daher entschloß ich mich, noch zwei weitere Segmente N5 und N6 im Hintergrund anzubauen, um der Gesamtszene noch etwas mehr Tiefe zu verleihen und so den Eindruck eines „Kranwaldes“ wie er in den 50er und 60er Jahren mit seinen großen Siedlungsbauvorhaben in vielen Städten der Bundesrepublik anzutreffen war.

Der Rohbau der Segmente N5 und N6 war relativ schnell erledigt. Auch eine erste „notdürftige“ Gestaltung war noch zeitnah zu erreichen. Dann aber musste ich mich immer häufiger anderen Vorhaben zuwenden, so dass einige von mir geplante Szenen nicht mehr eingebaut werden konnten, von einer tieferen Detaillierung ganz abgesehen.

Aufgrund inzwischen eingetretener tiefgreifender Veränderungen in meinem privaten Zeitmanagement konnte ich diese Arbeiten endlich fortführen und abschliessen. Zusätzlich wurde nun auch auf diesen Segmenten versucht, eine stimmige Beleuchtung zu installieren.

Aktuell stellt sich unser Modellbahnteil „Neubaugebiet“ wie folgt dar:

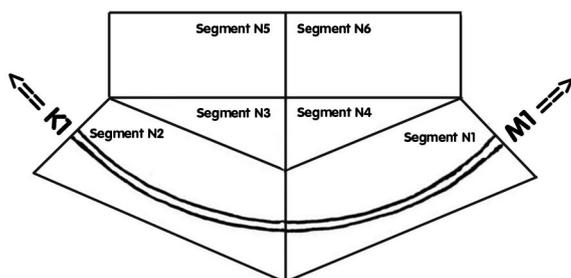


Bild 1) Zeichnung der Segmentgruppe „Neubaugebiet“



Bild 2) Gesamtansicht des Neubaugebietes

## Renovierungsarbeiten auf den Segmenten N1 – N4

Nach ca. 20 Jahren hatte der Zahn der Zeit ganz schon an den Rohbauten genagt. Falsche Materialauswahl und wohl auch ein im Lagerraum der Anlage erlittener Wasserschaden haben einigen Geschoßdecken der Rohbauten derart zugesetzt, dass diese teilweise entfernt und durch neue Decken aus anderem Material ersetzt werden mussten. Ich habe für die Neuanfertigung der betroffenen Geschoßdecken nur noch Polystyrol verwendet, um weiteren witterungsbedingten Einflüssen keine Angriffspunkte mehr wie z. B. bei Produkten aus Papier oder Pappe zu bieten.

Die Vegetation wurde an vielen Stellen mit neueren Produkte sowie unter Einsatz von elektrostatischen Beflockungs- bzw. Begrasungsgeräten aufgefrischt, ergänzt bzw. komplett erneuert. Bäume und Büsche wurden bei Bedarf neu beflockt oder ausgetauscht. Bei dieser Gelegenheit sollte nicht unerwähnt bleiben, dass sich die Aufbewahrung unserer Modellbahnsegmente in allseitig geschlossenen Sperrholzkisten voll bewährt hat. Der Hauptfeind aller Modellbahnanlagen in Form des allgegenwärtigen Staubes konnte auf ein Minimum begrenzt werden, gemessen an der Einsatzzeit von fast 20 Jahren ohne größere Restaurierungsmaßnahmen.

Wo bereits Fahrzeuge oder Maschinen mit Beleuchtung ausgerüstet waren (wie der LKW und der Bagger im Neubau der Eisenbahnunterführung) wurden Glühlämpchen durch LEDs ersetzt. Dies war sogar teilweise höchste Zeit, hatte doch die Wärmeentwicklung der bisher verwendeten Glühlampen teilweise schon ihre Spuren hinterlassen.

Eine größere Investition bedeutete der Ersatz der Bahnschranken auf Segment N2 durch eine vierschlägigen Weinert-Schrankenanlage. Ein Umbau des vorher eingesetzten Viessman-Modells auf Servo-Antrieb brachte wegen der empfindlichen Kunststoffteile in der Antriebsmechanik kein brauchbares Ergebnis zustande. Der Fulgurex-Motorantrieb des Weinert-Teils erscheint im Hinblick auf die Digitalisierung des Fahrbetriebs auf der Anlage wesentlich vielversprechender zu sein. Ob sich der Antrieb überhaupt bewähren kann, muss der künftige Ausstellungsbetrieb zeigen. Die auf Ausstellungen von Publikum erwartete Zugfolge machte das Öffnen der Schranken dieses Bahnübergangs bisher eigentlich unnötig.

Bild 3)  
Die neuen Weinert-Bahnschranken  
und die Fortführung der Strasse auf N5

Die Beurteilung, welche Strassenfahrzeuge mit Beleuchtung ausgestattet werden sollen und welche nicht, war in diesem Fall nicht ganz einfach, wenn man nicht den Eindruck erwecken wollte, dass auf einer Baustelle der 60er Jahre Tag und Nacht Hochbetrieb herrschte. In meiner Erinnerung war da



keine Flutlichtbeleuchtung wie auf einer Baustelle heutzutage im Einsatz – von wenigen Ausnahmen und im Winter vielleicht abgesehen. Da wir ja den Sommer darstellen und nicht von Nacharbeit ausgehen, habe ich mich auf die Szenen beschränkt, bei denen eventuelle LKW-Anlieferungen oder Überstunden einzelner Gewerke bis in die Dämmerung denkbar sind. Alle

anderen Motive sollen einfach in der Dunkelheit verschwinden und erst wieder bei Tageslicht (bzw. im Licht der Ausstellungshallen) zum Vorschein kommen.

Bei den meisten Beleuchtungseinbauten kamen bereits verdrahtete SMD-LEDs der Bauform 204 (0,5 x 1mm) zum Einsatz. Dort, wo der Einbauplatz gegeben war, habe ich auch größere LEDs verwendet. Beim Einbau in Fahrzeuge aus Kunststoff ist dabei immer wieder zu beachten, dass die Umgebung der LEDs mit schwarzer Farbe maskiert wird, damit der Lichtaustritt auch immer nur durch den Scheinwerfer, nicht aber durch Kotflügel oder Fahrerkabine, erfolgt. Rücklichter sind meistens nicht durch transparente Kunststoffeinsätze dargestellt, sondern komplett an der Karosserie angespritzt. Hier schneide ich vom Rücklicht etwa so viel ab, wie die LED an Platz beansprucht. Unauffälliger ist die LED kaum zu montieren. Die Anschlusskabel werden dann innerhalb der Karosserie gebündelt und unter die Platte geführt. Meistens fasse ich die LEDs der warmweißen Frontscheinwerfer sowie der roten Rücklichter separat in je einer Reihenschaltung zusammen, damit ich mit unterschiedlichen Widerständen die Rücklichter deutlich weniger hell leuchten lassen kann. Der Anschluss erfolgt an 12V Gleichstrom mit Widerstandswerten zwischen 1 und 20 Kiloohm.

Den faszinierenden Eindruck beleuchteter Strassenfahrzeuge möchte ich anhand eines Vergleichsfotos am Bahnübergang hier zeigen:



Bild 4)  
Der Bahnübergang bei Nacht. Der Schranken-  
behang ist leider noch  
etwas unsortiert, was wohl  
dem ständigen Auf- und  
Abbau der Segmente  
während der Bauphase  
geschuldet ist.

## Vervollständigung der Segmente N5 und N6

Bis zu meinen jetzigen Baumaßnahmen waren auf diesen Segmenten nur die notwendigsten Bauten durchgeführt worden. So z.B. auf N5 die Fortführung der Wohnbauten in Ziegelbauweise (ohne Eingerüstung) und den Kranbahnen der dazu gehörigen Turmdrehkrane. Auf N6 war der Rohbau des Querriegels des Versicherungsneubaus mit der Einfahrt zu einer Tiefgarage grundsätzlich fertig gestellt und zwei Kranbahnen davor und dahinter angelegt. Vor dem Querriegel fand ein Peiner Form 54 Kran seinen Platz; hinter dem Gebäude ein Liebherr F45 A 65 Form I. All diese Szenen und Gebäude waren mehr schlecht als recht detailliert und ausgestattet. Daher wurden die Segmente N5 und N6 nur in wenigen Fällen auf Ausstellungen präsentiert.

Zu den wesentlichen Aufgaben auf N5 und N6 zählte die Vollendung der Eingerüstung an allen Rohbauten. Diese wurde in unterschiedlicher Weise ausgeführt. Am rechten Wohnhausbau auf N5 habe ich eine klassische Eingerüstung mit den damals allgegenwärtigen Holzleitern durchgeführt. Dazu musste ich entsprechende Faller-Bausätze über einen längeren Zeitraum zusammen suchen, da dieser Bausatz schon längere Zeit nicht mehr erhältlich war. Bei allen anderen Rohbauten wurden Teile aus dem Kibri Baustellenzubehör in Form der Wandhalter verwendet.



Bild 5)  
Die Wohnbauten sind nun vollständig eingerüstet. Die unterschiedlichen Eingerüstungen sind gut zu erkennen.

Vor dem Einsatz von Containerbehausungen, wie wir sie in der Gegenwart kennen, wurde damals bei entsprechend großen Bauvorhaben in der Regel Baracken als Baubüros an der Baustelle aufgebaut. Diese Situation findet sich nun auch u. a. auf N5 bei den Wohnhausneubauten. Privat-PKW sowie Kleinbusse der Baufirma in entsprechender Beschriftung finden sich beim Baubüro.

Bild 6)  
Das Baubüro bei den Wohnblockbauten. Es ist anscheinend gerade Mittagspause



Hinter dem linken Wohnhausneubau auf N5 habe ich nun endlich einen Betonmischplatz mit Sternlager aufbauen können. Die dazu nötige Betonmischmaschine nach einem Vorbild aus der Zeit gab es schon vor vielen Jahren bei Marks Modellbau.



Bild 7)

Der neue Betonmischplatz mit „Sternlager“ und Handschraper. Die Mischmaschine ist von Marks-Modellbau, die beiden Silos von Preiser (Beschriftung Weinert).

Zwischen den Silos ist auch eine Holzmastleuchte mit dem im Text beschriebenen Glaskolben zu sehen.

Auf der am Neubaugebiet links vorbei führenden Strasse ist nun auch entsprechender Verkehr zu beobachten. PKWs teilen sich mit Lastwagen, die das Neubaugebiet zum Ziel haben, den begrenzten Strassenraum. So biegt gerade ein Henschel Kipplastzug in die Baustelle ein, um Auffüllmaterial für die Baugrube des linken Rohbaus zu bringen, während ein Magirus Deutz dort gerade seine Ladung abkippt. Vorschriftsmäßig hat der Henschel-Zug seinen Blinker rechts gesetzt.

An der Strasse sind alte Holzmastleuchten von Brawa – nun umgebaut auf LED-Beleuchtung – gesetzt worden. Auf dem Bauareal selbst sind nur vereinzelt Lampen, ebenfalls an Holzmasten, als spärliche Beleuchtung wichtiger Stellen aufgebaut worden. Hier habe ich Lampen mit „industriellem“ Charakter, wie sie oft in Fabrikbausätzen und Ähnlichem zu finden sind, genutzt. Mit LEDs, die kaum Wärme produzieren, ist dies kein Problem. Den Glaskolben, der oftmals aus derartigen Lampen unter dem Schirm hervor schaute, habe ich aus 2mm Plexiglasstäben hergestellt, indem ich ein Ende mit Hilfe der Kleinbohrmaschine und einem Bastelmesser halbrund gedreht und geschliffen (Schutzbrille!) und zum Schluss mit Politur für Handy-Displays wieder glasklar poliert habe. Diesen Kolben auf die im Lampenschirm eingesetzte LED geklebt ergab eine astreine Industrielleuchte.

Solcherart restauriert und vervollkommnet hoffe ich, dass wir auch unser Neubaugebiet recht bald auf Ausstellungen präsentieren dürfen. Im Anhang folgen noch ein paar fotografische Eindrücke aus unserem vollendeten „Neubaugebiet“

Ich hoffe, mit diesem Bericht wieder einige Tipps gegeben zu haben. Für Fragen und Anregungen stehen wir gerne zur Verfügung

## Ergänzende Ansichten zu unserer Segmentgruppe „Neubaubereich“ N1 – N6



Bild 8)  
Übersicht über den  
Versicherungsroh-  
bau. Folgende  
Krane sind  
eingesetzt:  
Rechts:  
Liebherr F 45A65  
Ausführung II  
Dahinter:  
Peiner Form 54  
Links:  
Liebherr F35A45  
Im Hintergrund:  
Liebherr F45A65  
Ausführung I



Bild 9) Arbeitsbereich des Peiner Form 54. Rechts davon die Einfahrt zur Tiefgarage. Links befindet sich das Baubüro, dahinter ein weiterer Betonmischplatz.



Bild 10) Die von mir nach einem Umbau gerade fertig gestellte 50 2609 und 44 247 passieren den Versicherungsneubau in Kirchberg. Auf diesem Bild sind jetzt auch die inzwischen aufgestellten Telegrafmasten zu sehen.



Bild 11) Betonarbeiten auf dem Versicherungsneubau. Der Betonkübel ist ein uraltes, aufgepepptes Preiser-Modell.



Bild 12) Auch die Maurerarbeiten sind in vollem Gange



Bild 13) Der Versicherungsneubau aus einer Perspektive, die der Besucher normalerweise nicht sieht.



Bild 14) An den Wohnbauten werden Stahlmatten angeliefert. Das LKW-Modell ist ein Krupp von Brekina.



Bild 15) Auf der anderen Seite laufen Erdarbeiten. Vorbereitungen zum Bau der Strasse zur Unterführung.

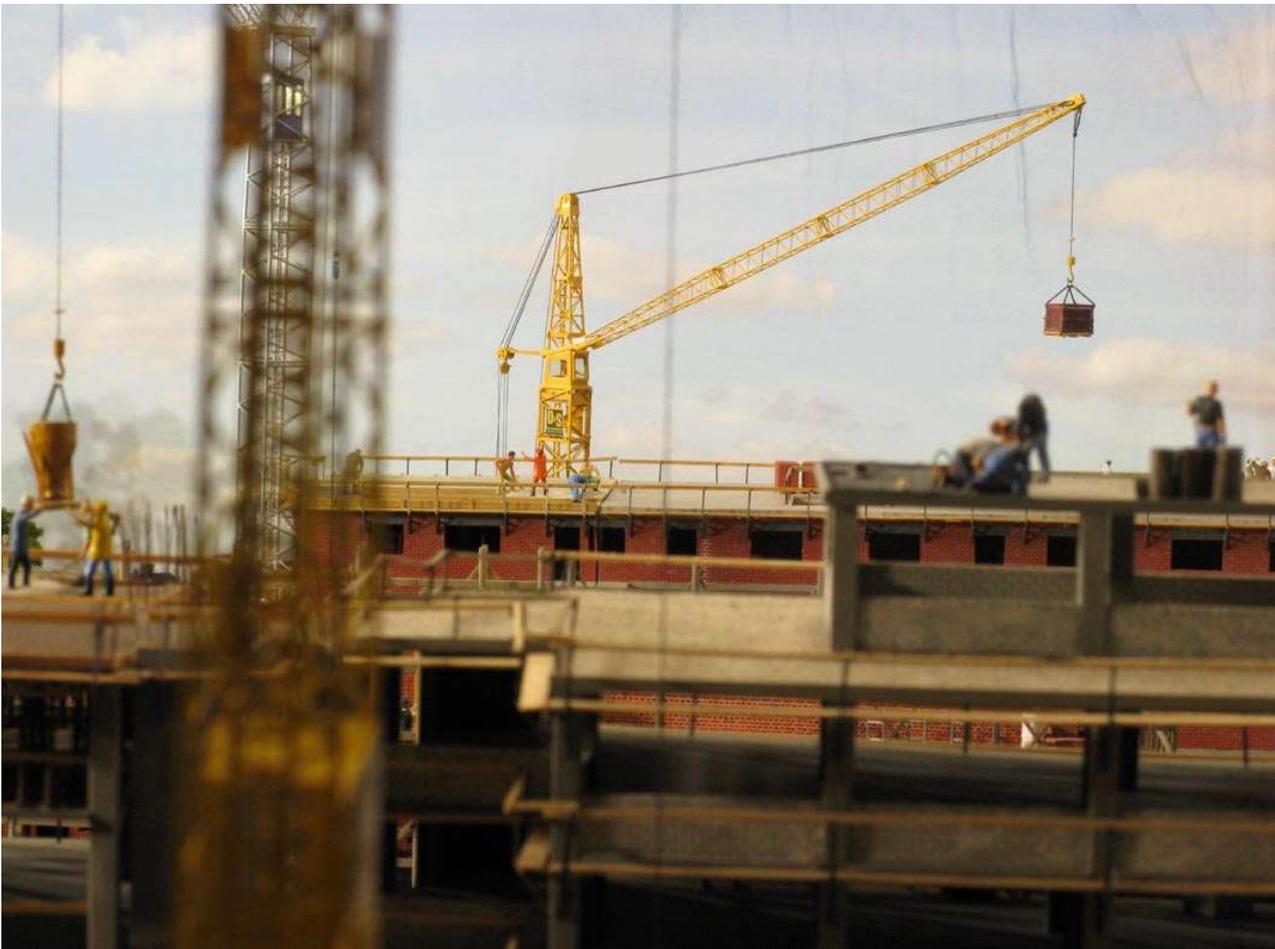


Bild 16) Blick über die Rohbauten zum Liebherr-Kran F30A35

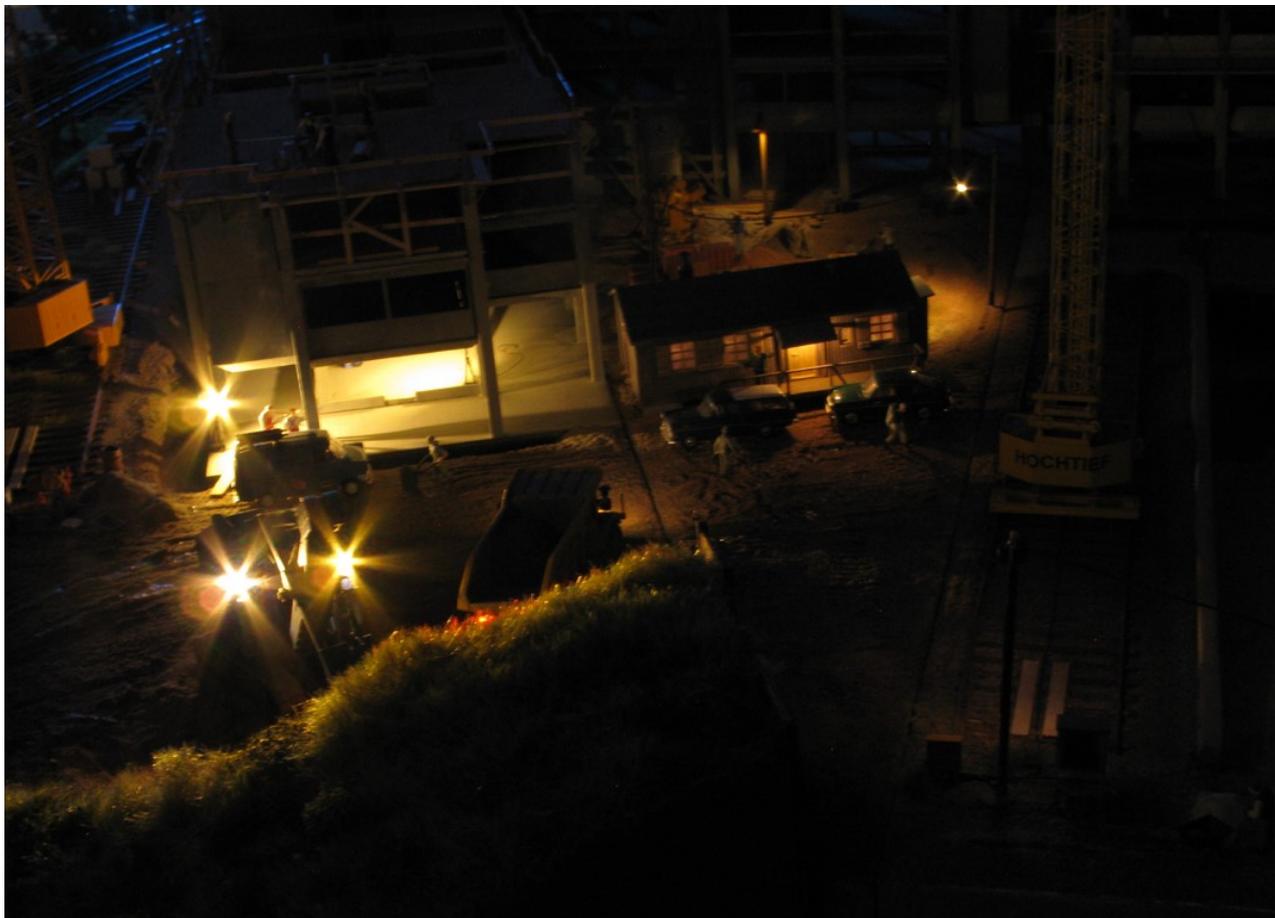


Bild 17) Letzte Aktivitäten in der Dämmerung auf der Baustelle



Bild 18) Auch in der Unterführung wird vor dem Feierabend noch letzte Hand angelegt. Der Fuchs-Bagger ist ein Weinert-Modell, der Henschel-Kipper stammt von Brekina.



Bild 19) Die Dämmerung senkt sich über das Neubaugebiet. Bald werden auch die letzten Lichter verlöschen. Bis auf die Lichter an der Straße.....