

Wer weiß, wie lange er steht? Und wenn er wieder abgebaut ist, bleiben nur Fotos, die aber in der Regel nicht den plastisch-realistischen Eindruck eines Bauwerkes dieser Art vermitteln können. Das war der Anlass für den Autor, den ab Seite 46 gezeigten und beschriebenen Behelfsbahnsteig Offenbach-Bieber in Baugröße HO in Form eines Moduls in FREMO-Norm nachzubauen.

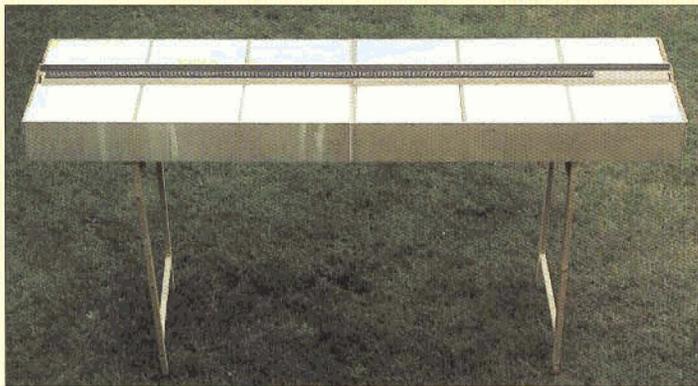
Die Vorbereitungen

Dafür begab sich der Autor, als Sonntag-Ausflugsatz, mit Zollstock und Maßband und seine Ehefrau mit Zeichenbrett, Papier, Bleistift und Radiergummi bewaffnet an den Standort des Objektes. Dort wurden unter teilweise fragenden Blicken vorbeigehender Spaziergänger (was treiben die Beiden da?) alle maßgeblichen Daten der beiden Bahnsteige und deren Umfeld ausgemessen, aufgezeichnet und Skizzen angefertigt. Wieder Zuhause angekommen, wurden alle festgehaltenen Maße in den HO-Maßstab umgerechnet. Dabei zeichnete sich schon ab, dass das Modell des Bahn-



Behelfsbahnsteig Offenbach-Bieber in 1:87

Nicht für die Ewigkeit



Oben: Aus diesem Holz soll der Bahnsteig entstehen. Die Plastikprofile sind für den Unterbau.

Links: Das Modul – nach FREMO-Norm – ist im Rohbau fertiggestellt.

steiges, trotz seiner beachtlichen Länge von 151 Metern, in HO umgerechnet 173,5 cm, doch recht filigran ausfallen würde und beim Nachbau eine Menge Fummelarbeit anstand. Wie wahr!!

Schwierig gestaltete sich schon die Materialbeschaffung. Trotz einer Odyssee durch etliche Modellbau- und Bastelgeschäfte der Rhein-Main Region waren nicht alle Einzelteile auf den zehntel Millimeter genau zu finden, was zwar den berühmt-berüchtigten Nietenzähler nicht befriedigen kann, den optischen Gesamteindruck des Bauwerkes aber nicht beeinträchtigt.

Unterbau und Gleismaterial

Als Unterbau für die beiden Bahnsteigseiten und deren landschaftliches Umfeld dient ein auf einer Seite um 10 cm auf 60 cm ver-



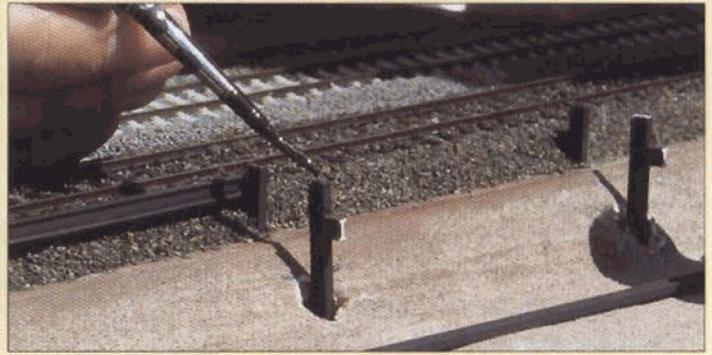
breitertes, zweigeteiltes gerades Modul in FREMO-Norm, wobei jedes Teil eine Länge von 120 cm hat. In die durch je 2 Querspannten verstärkten Modulkästen aus 12 mm Sperrholz wurden zunächst die Trassenbretter zur Aufnahme des Doppelgleises eingepasst und anschließend die noch offenen

Links und unten: Mit dem Heißkleber werden zunächst die senkrechten Trägerprofile befestigt. Während des Erkaltsens des Klebers können sie exakt ausgerichtet werden.





Oben: Nachdem die senkrechten Träger gesetzt sind, werden die waagerechten darauf befestigt.



Oben: Die weißen Schnittstellen und glänzende Kleberreste werden farblich nachbehandelt.

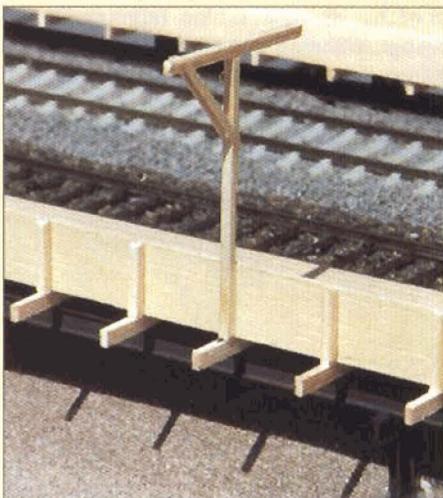
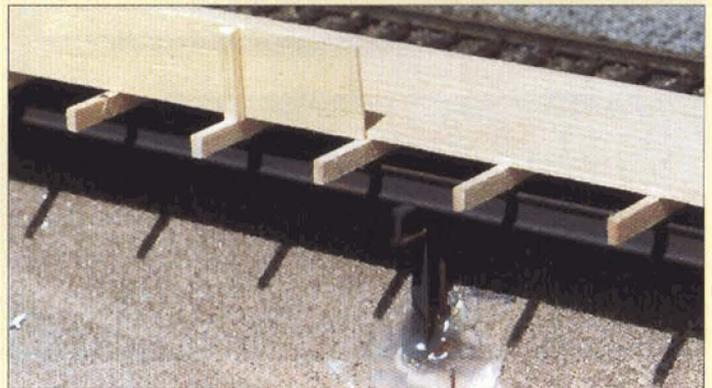
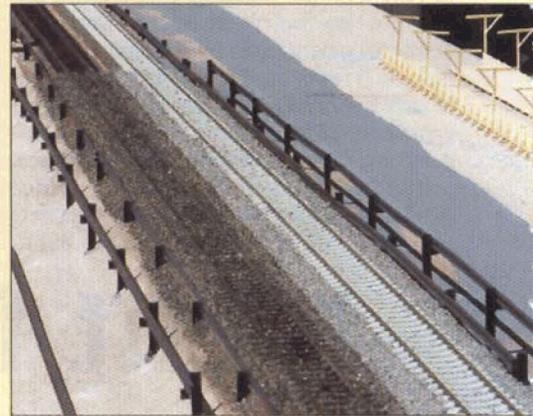
Flächen mit Dämm-Schaumstoffplatten aus dem Baumarkt ausgefüllt. Auf die Trassenbretter wurde zunächst die Korkgleisbettung (Heki Nr. 3195) für das normale Durchgangsgleis verlegt. Daneben kam im vorbildgerechten Mittenabstand von 4,6 cm die Bettung für das zweite Gleis, beim Vorbild das neue, zusätzliche S-Bahngleis. Als Gleismaterial fand Pilz-Gleis von Tillig (Code 83) Verwendung; für das Durchgangsgleis mit Holzschwellen und für das neue Gleis mit Betonschwellen. Die Schotterung erfolgte nach dem Einbau der Bahnsteig-Unterkonstruktion beim alten Gleis mit Restbeständen des Autors von Rainershage-

Rechts: Der Unterbau ist bereit, die schon vorbereitete Holzkonstruktion (siehe ganz rechts) aufzunehmen.

ner-Schotter „Grau des Nordens, leicht gealtert“, der leider nicht mehr im Programm ist. Für das neue Gleis wurde Schotter Mittelgrau (Nr. 95651) von Woodland-Scenics verwendet.

Umfeldgestaltung

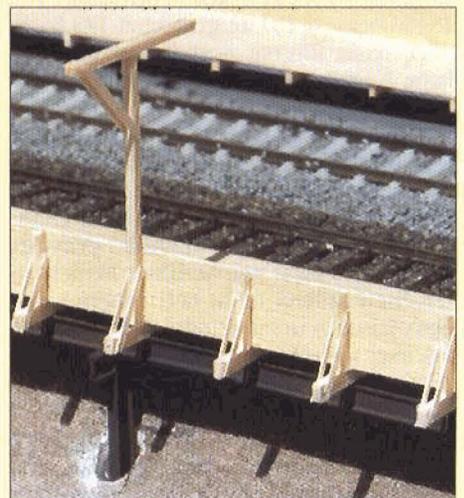
An der einen Bahnsteigseite führt unmittelbar eine Straße entlang, an die wiederum eine Kleingartenanlage angrenzt. Auf dem im Vorbild etwa 15 m breiten Gelände-



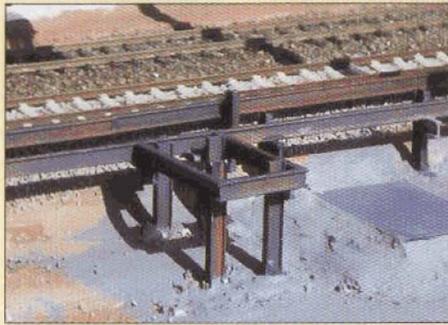
streifen dazwischen haben die den S-Bahnbau ausführenden Firmen ihre Baucontainer und Baustellenfahrzeuge abgestellt und Materiallager eingerichtet. Hinter der anderen Bahnsteigseite befindet sich das Gelände eines Gartenbaubetriebes, das Ende einer Sackgasse und, etwas zurückgesetzt, ein Wohnhaus mit einer Rasenfläche davor.

Aufnahmen oben und links: Schritt für Schritt voran: Auf die Bodenbohlen kommen der Bahnsteigboden, dann die Rückwand, die Rückwand-Stützbohlen und die vorbereiteten Beleuchtungsmasten.

Rechts: Der Anblick des fertigen filigranen Bahnsteiges ist der Lohn der Mühe.



Die Straße und der Sackgassenstumpf wurden aus einer 3 mm dicken Korkplatte ausgeschnitten und mit Uhu-Por auf die Schaumstoffplatten-Füllung des Moduls geklebt. Die Unebenheiten der Korkoberfläche wurden anschließend, im Zuge der Spachtelung der restlichen Flächen mit Gips, geglättet. Ein genaues Arbeiten war bei der Straße nicht vonnöten, da diese sich beim Vorbild in einem erbarmungswürdigen Zustand befindet, mit vielen Unebenheiten und mehr oder weniger tiefen Löchern. Die farbliche Gestaltung der Straßenflächen erfolgte mit Straßenfarbe Asphalt von Heki (Nr. 6601). Der Gips der übrigen Geländeflächen wurde zur Grundierung zunächst



Oben: Dieser Teil der Unterkonstruktion dient als Auflage für den Treppenabgang zur Straßenseite hin.

die Rückwand der Bahnsteige. Für die Stützbalken der Rückwand und die 44 Trägermasten der Bahnsteigbeleuchtung dienten zur Nachbildung Vierkantprofile von Krick, 1,5 x 1,5 mm; für die Stützbretter daran hauchfeine Profile von North-Eastern mit 0,3 x 1,2 mm (Nr. 3003). Die Beleuchtungskörper werden durch mit Sekundenkleber befestigte, weiße Klingeldrahtstücke dargestellt.

Nun der Unterbau: Die weißen Plastikprofile wurden hierfür vor dem Zuschnitt und der weiteren Verarbeitung gefärbt. Dazu diente zur Grundierung ein Stahlgrau (z.B. Humbrol Nr. 53). Danach können beliebig, insbesondere an den Kanten, stellenweise



Oben: Keine Arbeit für Ungeduldige: 410 winzige Stützbretter waren auszuschneiden und anzukleben.

mit einer handelsüblichen erdbräunlichen Acryl-Wandfarbe aus dem Baumarkt eingefärbt und anschließend besandet. Hierzu wird feiner bräunlicher Sand (z. B. Heki Nr. 3326) in eine aufgepinselte Ponal-Express-/Wasser-Mischung (1:1) eingestreut. Darauf kommen später, je nach Vorbildsituation, die verschiedenen handelsüblichen Geländematerialien. Bis hierher schritt das Werk flott voran, nun ging es an's „Eingemachte“:

Die Bahnsteige

Auf einem Unterbau aus Doppel-T-Stahlträgern, der im Modell durch Profile von Plastruct (Nr. 90514, im Vertrieb von Piko) und Evergreen (Nr. 275) dargestellt wird, ruht die Holzkonstruktion der beiden Bahnsteigseiten, die auch im Modell vollständig aus Holzteilen bestehen. Alle Klebearbeiten an diesen Holzteilen erfolgten mit Ponal-Express.

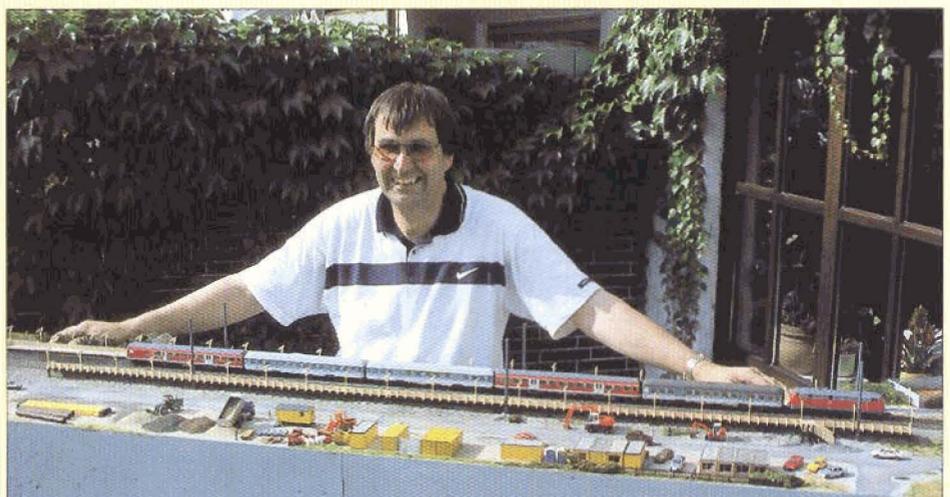
Um sie beim Einbau des Unterbaus, zum Prüfen ob alles passt, parat zu haben, nahm sich der Autor zunächst den Nachbau der Bahnsteige vor. Wie vorausgeahnt, eine Arbeit für jemanden, der sonst nichts zu tun hat – um es milde auszudrücken. Aber der Reihe nach: Der Boden, im Original aus je



Oben: Der Treppenabgang wurde aus den gleichen Materialien wie die Bahnsteige gefertigt. Die beidseitigen Wangen für die Treppenstufen sind aus einem 4 mm breiten Streifen einer 1 mm dicken Evergreen-Platte geschnitten.

10 nebeneinander liegenden, 4,50 m langen, 25 cm breiten und 5 cm dicken Bohlen gebildet, wurde aus längstgerillten Bretterplatten, 0,8 mm dick – dünner gibt sie leider nicht – von North-Eastern (Nr. 6013) ausgeschnitten. Darunter wurden die quer auf der Unterkonstruktion liegenden Bodenbalken geklebt, dargestellt durch Profile von North-Eastern (Nr. 3032). Von einem 0,6 mm dicken Stück Abachi-Furnier der Firma Aeronaut (Nr. 7520/21, zu finden in Flugzeug- und Schiffmodellbau-Geschäften) mit dem Bastelmesser maßstäblich breit abgeschnittene Holzstreifen bilden

Unten: Für eine Gesamtübersicht des fertigen Moduls mit dem Bahnsteig in gesamter Länge mit einem vollständigen, vorbildgerechten Zug und zur Darstellung der Größenverhältnisse zeigen wir ein Bild des Autors mit seinem Werk.



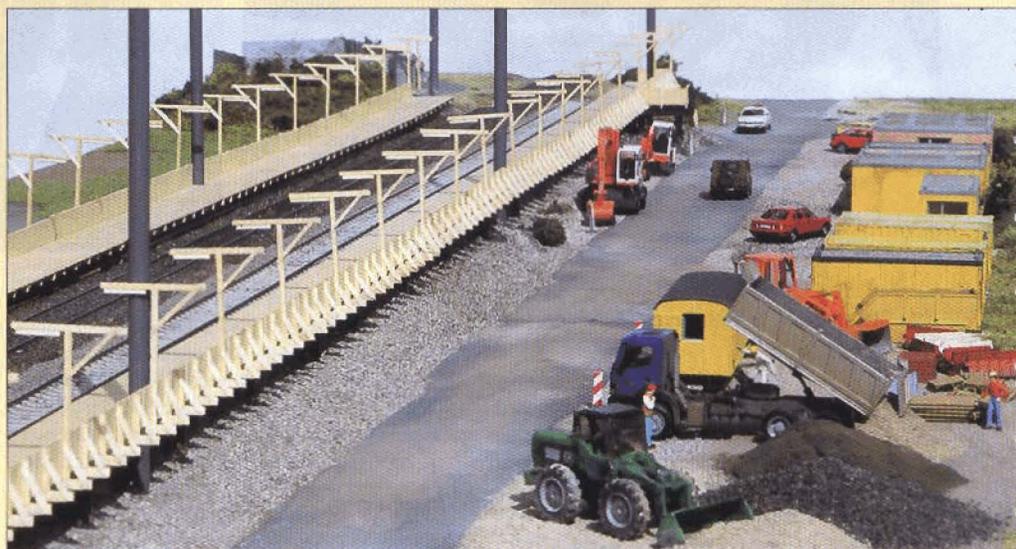
Behelfsbahnsteige

Links: Der Weg zur rechten Bahnsteigseite wurde, vorbei an einem Bolzplatz, extra neu angelegt. Für die provisorische Beleuchtung wurde der gleiche Mast wie auf den Bahnsteigen aufgestellt.

de her nötig abgeschnitten. Sie wurden, im selben Abstand wie die gleisseitigen Stützen, gleich an die Längsträger geklebt. Sodann wurden an den entsprechenden Stellen Löcher gebohrt, um die Träger aufzunehmen. Dadurch kann man beim Ausrichten und Festkleben der Trägerkonstruktion genug Flexibilität gewinnen, um alle vier Trägerreihen möglichst genau parallel und waagrecht zu bekommen. Abschließend wurden noch die Stellen, die durch den Zuschnitt wieder weiß bzw. durch Kleber glänzend geworden sind, nachgefärbt. Nun konnte die Holzkonstruktion auf dem Unterbau befestigt werden. Dann noch

aber auch an größeren Flächen, rostige Akzente gesetzt werden (z.B. mit Italeri/Model Master Nr. 1785). Die senkrechten Eisenträger werden nun so von den Profilstäben abgeschnitten und zusammengefügt, dass die Holzkonstruktion später in vorbildgerechter Lage, was Bahnsteighöhe und Gleisabstand betrifft, aufgeklebt werden kann. Zum Befestigen der Unterkonstruktion diene die Heißklebepistole. Mit ihr wurden zunächst die an den Gleisen liegenden Träger platziert, die Längsteile aufgelegt und festgeklebt. Für den rückwärtigen Teil der Unterkonstruktion wurden die senkrechten Träger etwa 1 cm länger als vom Gelän-

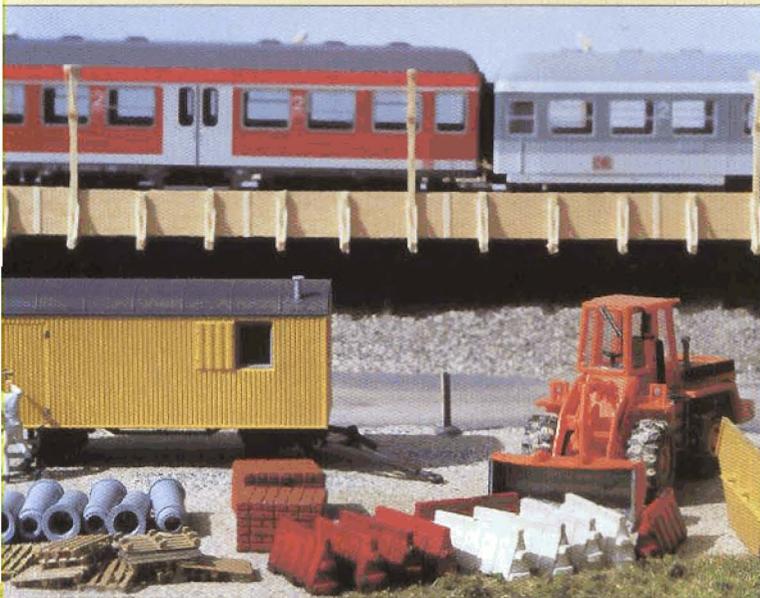
Rechts: Entlang der Straße haben die Bau-firmen ihre Container aufgestellt und ihr für die nahegelegene Unterführungsbaustelle benötigtes Material abgelagert.



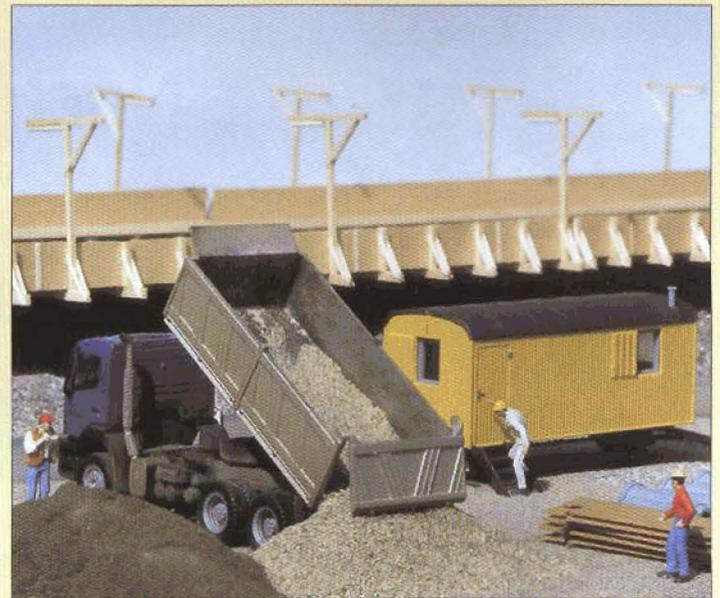
schnell zwei Stunden Arbeit in die Treppe an der Straßenseite investiert – und schon kann man sich der Endgestaltung zuwenden. Mit jeder Menge Ausstattungsdetails, die die Vorbildsituation „Zeitlich begrenzt aufgebaute Behelfsbahnsteige im Rahmen einer S-Bahnbaustelle“ möglichst realistisch nachempfinden:

Bearbeiten der Straße durch Aufbringen von Farbpuder (Artitec Steinkreide, grünbraune Erde, rehbrowne Erde) mit einem festen Pinsel, um den optischen Eindruck von Alter, Staub und Baustellendreck zu erhalten. An der Straße Baucontainer (Kibri Nr. 11970), Baumaschinen (verschiedene Kibri-Bausätze), LKWs (Herpa, Wiking) und Baumaterial (Einzelteile aus Bausätzen von Kibri, Faller, Auhagen), Eigenbauten

Links: Noch fährt die Regionalbahn von Ober Roden nach Offenbach am Behelfsbahnsteig vorbei.

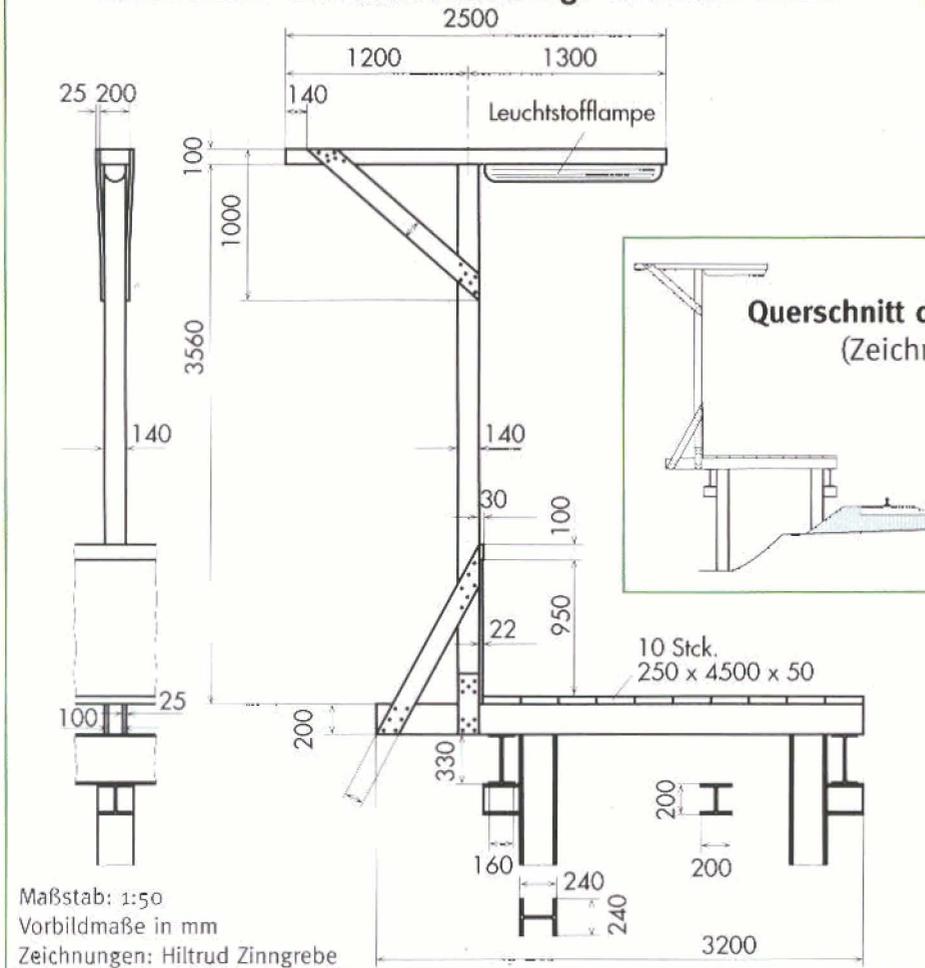


Oben: Eine große Auswahl an Baustellenfahrzeugen und -ausstattungs-material hat Kibri zu bieten. Die Verkehrsleitblöcke im Vordergrund sind von Preiser (Nr. 17178). Die Baufahrzeuge sind durch die obligatorischen Warnbaken (von Busch) gesichert, deren Leuchten auch beim Modell vorbildgerecht blinken.



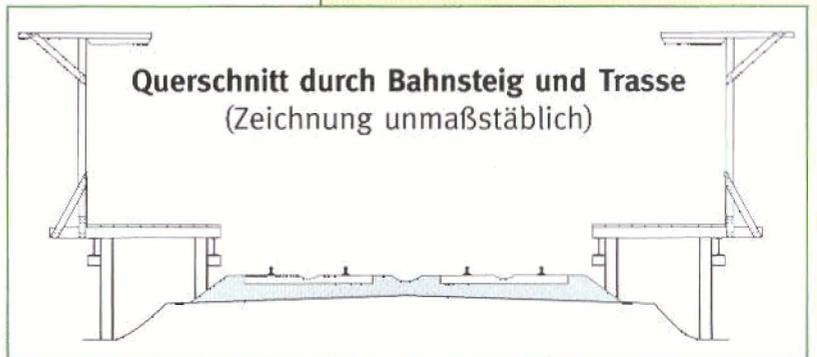
Oben: Ein Laster kippt seine Ladung ab. Für diese Szene wurde zunächst der Laster auf dem Modul mit Ponal-Express festgeklebt, sodann die Ladefläche mit Sand gefüllt und langsam angehoben. Wie beim Original rutscht der Sand durch die aufschwingende Heckklappe ab. Dann wird er wie beim Schottern der Gleise fixiert.

Konstruktion des Behelfsbahnsteigs Offenbach-Bieber



aus Holz- (North-Eastern) und Plastikprofilen (Evergreen und North-Eastern sind z.B. zu beziehen über Hobby-Ecke Schuhmacher, Lerchenhofstr. 18, 71711 Steinheim), Gestaltung des Gartenbaubetriebes mit Beeten, Gartenhaus (Umbau Auhagen Nr. 11372), Lagerschuppen, Gewächshäuser (aus Kibri Nr. 8100) und arbeitenden Preiserleins. Bäume, Büsche, wucherndes

Querschnitt durch Bahnsteig und Trasse (Zeichnung unmaßstäblich)



(Heki Wild-) Gras, Warnbaken (Busch Baustellenblitz Nr. 5907), Verkehrsschilder und, und, und...

Noch etwas vergessen? Ach ja, die Oberleitungsmasten. Hierfür dient ein 6 mm-Rundstab aus Holz, dunkelgrauer gestrichen (Italeri/Model Master Nr. 1723). Und der Modulkasten: Seine Seitenteile wurden vor Beginn der Gestaltung sauber glatt geschliffen und mit seidmattter Acrylfarbe silbergrau RAL 7001 zweimal gestrichen.

**Aufnahmen: Christian Martens
Modellbau und Text: Reinhard Herbst**