

Module? Ja, bitte!

Der hessische Modellbahnverein RMC e.V. nahm in diesem Jahr zum ersten Mal als Aussteller an der Dortmunder „Intermodellbau“ teil und präsentierte vor „ganz großem Publikum“ seine Version einer aus variabel aufstellbaren Einzelmodulen bestehenden Clubanlage.



Ein imposanter Viadukt überspannt Bahn, Bach und Straße. Die untere, elektrifizierte Strecke ist nur angedeutet, wohingegen der Zug aus realistisch gealterten Güterwagen, gezogen von einer SSer, bald das nächste Modul erreicht haben wird.

Vorbildgerechte Ausfahrt aus Obertshausen: Der Wendezug aus einer V100 mit drei Silberlingen verlässt den Bahnhof in Richtung Offenbach am Main. Langfristig plant der Verein, alle Stationen der Rodgau-Strecke von Obertshausen bis Ober-Roden nachzubauen.



Ein Dampf-Jumbo der BR 44 durchfährt mit einem vielachsigen Kohlezug eine langgezogene Kurve, die rechts und links vom Gleis absichtlich „sparsam“ ausgestaltet ist. Dies entspricht dem Motto, nach dem die RMC-Anlage entstanden ist: Weniger ist mehr!

Die Clubanlage der RMC (Rodgauer Modellbahn Connection e.V.) ist eine nach FREMO-Norm gebaute Modulanlage in der Nenngröße HO, die derzeit aus 44 fertigen Teilen besteht. Vier neue, darunter zwei Bahnhöfe, sind in Bau. In Dortmund waren 24 Module zu sehen, mehr fanden auf der vorgegebenen Standfläche von 8 x 10 Metern leider keinen Platz.

Das oberste Motto des Vereins, insbesondere beim Bau der Streckenmodule lautet: Weniger ist mehr! Die Vereinsanlage in ihrer Gesamtheit darf nicht überladen wirken, aber auch auf den einzelnen Modulen sollen „Materialschlachten“ vermieden werden. Weitere, eigentlich selbstverständliche Vorgaben sind Vorbildtreue, Maßstäblichkeit und vorbildgerechte Alterung. So, wie sich die Anlage derzeit präsentiert, ist sie das Ergebnis einer nunmehr zwölf Jahre andauernden Entwicklung.

Im Jahr 1995 begann alles mit einem Volkshochschulkurs mit dem Titel „Modellbau von

Anfang an“. Der Lehrkraft sei heute noch Dank, dass sie uns Teilnehmer auf die eingangs erwähnten Vorgaben „einschwor“. Wir sollten Module mit einem selbst gewählten Thema erstellen und so die grundlegenden Techniken des Anlagenbaus erlernen. Da dabei alle Teilnehmer die gleichen Materialien verwendeten und sie nach den Vorgaben der Lehrkraft in gleicher Weise verarbeiteten, wurde hier der Grundstein für das heutige geschlossene Erscheinungsbild der Gesamtanlage gelegt.

1998 schlossen wir – ein Großteil der Kursteilnehmer – uns zur RMC zusammen. Einer der ersten Beschlüsse im Rahmen der Beratungen über ein Anlagenkonzept war festzulegen, die Modulbauweise beizubehalten. Dies



Wo ist der Lokführer der Köf? Muss er etwa mithelfen, die Schafe in den Wagen zu treiben, weil er sonst den Nahgüterzug nicht rechtzeitig zusammenstellen kann?

Ganz und gar vorbildgetreu geht es im Bahnhof Obertshausen nicht immer zu. Gelegentlich werden Züge auf die Reise geschickt, die die Rodgaustrecke nie befahren haben.



Diese Kombination – V 80 mit Steuerwagen VS 145 – ist jedoch auch in Groß auf der Rodgaubahn unterwegs gewesen.



Nur kurz werden Trauer und Andacht der Beerdigungszeremonie durch den vorbeifahrenden Güterzug gestört.



deshalb, weil sie mehrere Vorteile auf sich vereint. Zu nennen ist der einfache Transport der 50 cm breiten, in der Regel 1,20 m langen und durch einen 45 cm hohen Sperrholzdeckel vor Beschädigung geschützten Anlagenteile. Vorteilhaft sind auch die vielfältigen und flexiblen Aufbaumöglichkeiten. So ist die Anpassung der Vereinsanlage an verschiedene Räumlichkeiten kein Problem. Schon mit einigen ausgewählten Modulen und je einem Schattenbahnhof an den Enden lässt sich in einem relativ kleinen Raum Betrieb machen. Wählt man für die „Strecke“ auch ein Bahnhofsmittel, lässt sich ein Pendelverkehr von Wendezügen von einem Schattenbahnhof zum anderen abwickeln. Die Züge kreuzen sich im Bahnhof. Mit mehreren Bahnhöfen, weiteren Betriebsstellen und vielen Streckenmodulen lässt sich aber auch ein mittelgroßer Bürgerhaussaal füllen. Dann wird, wie beim großen Vorbild, mit mehreren Zügen gleichzeitig und sogar nach Fahrplan gefahren. So ist es zum

Beispiel bei FREMO-Treffen üblich. Von Erwachsenen auch noch als Vorteil gesehen wird die vorgegebene Höhe der Schienenoberkante von 130 cm – also fast Augenhöhe. Erreicht wird sie mit Modulfußgestellen, die zum Ausgleich von Bodenunebenheiten höhenverstellbar sind.

Angesiedelt im Übergang von Epoche III zu Epoche IV

Allgemeines Anlagenthema ist eine eingleisige Nebenstrecke im Zustand von Anfang der siebziger Jahre. Dieser Zeitraum bietet die Möglichkeit, neben dieselgetriebenen auch noch reichlich dampfende Loks einzusetzen. Als darzustellende Jahreszeit wählten wir den Sommer. Hierzu und zum Thema passten auch die bereits im Volkshochschulkurs gebauten Module am besten.

Bei Beratungen, wie die Vereinsanlage weiter ausgebaut werden sollte, kamen wir

auf die Idee, einige markante Teile der durch alle fünf Ortsteile von Rodgau verlaufenden Bahnstrecke von Offenbach am Main Hauptbahnhof nach Ober-Roden nachzubauen. Besonders die an der „Rodgaubahn“ gelegenen Bahnhöfe bzw. Haltepunkte hatten es uns angetan. Die übrigen neuen Streckenteile sollten dagegen in der Gestaltung weiter der Fantasie der Erbauer überlassen bleiben.

Erleichtert wurde die Umsetzung der Idee dadurch, dass man für den Mittelteil der meisten Rodgauer Bahnhofsgebäude den Kibri-Bausatz Reichelsheim (Nr. 9492) verwenden kann. Dieses Modell gibt einen Vorbildgebäudetyp wieder, wie er bei vielen gegen Ende des 19. Jahrhunderts gebauten hessischen Nebenbahnstationen errichtet wurde, so auch bei denen der Rodgaustrecke. Im Eigenbau müssen dann „nur“ noch die Nebengebäude nach Fotos erstellt werden.

Begonnen haben wir mit dem Nachbau des Bahnhofs Obertshausen, derzeit in Bau sind

die Bahnhöfe Weiskirchen und Ober-Roden. Letzterer wird von einem Vereinsmitglied weitgehend genau im Maßstab 1:87 nachgestaltet, wodurch er die beachtliche Länge von ca. 12,5 Metern erreicht.

Die Modulkästen der gesamten Clubanlage bestehen aus 10 mm dickem Sperrholz. Als Gleismaterial wählten wir das der Firma Tillig (hauptsächlich Flexgleis Nr. 85125), da es aufgrund seiner Brünierung nicht unbedingt farblich behandelt werden muss. Eingeschottert wurden die Schienen bei den älteren Modulen mit Schotter von Reinershagener Naturals (früher Nr. 7426A, derzeit Nr. 12A), bei den neueren verwenden wir den Diabasschotter (Nr. 1401/1411) von ASOA.

Die Grundlage für die Landschaftsgestaltung bilden Styrodurplatten, wie sie für die Hausisolierung verwendet werden und in jedem Baumarkt erhältlich sind. Werden größere Dicken benötigt, lassen sich die Platten mit Heißkleber verbinden. Die Modellierung



Gelegentlich muss auch eine V 36 die einzelnen Gleisanschlüsse auf der Rodgaustrecke bedienen. Bei deren Personal ist gerade die „Nachmittagsfuhrer“ kein sonderlich beliebter Dienst, denn oft verschiebt sich der Feierabend bis weit in die Nacht hinein. Wie schön pünktlich sind da doch die Personenzüge!



„Bim, bim, bim ...“ – leider zu spät, die Schranke ist zu! Und dabei hatte Kuno, der Postbote, heute ganz besonders heftig in die Pedale getreten, um den Bahnübergang noch vor dem Zug zu passieren.

Der Güterzug hat zwei seiner Wagen für die Fabrik, die er gerade passiert, in Obertshausen hinterlassen. Sie werden später von der dort stationierten Köf zugestellt.

Die Köf ist weg – ohne Schafswagen! Die Tiere sind immer noch nicht alle verladen und ihre „Abreise“ ist nun erst am Abend möglich. Der Schienenbus hingegen wird pünktlich starten.



des Geländes erfolgt mit dem „heißen Draht“, d.h. überstehende Teile werden regelrecht abgeschmolzen. Für kleinere Flächen sowie für die Feingestaltung kommt ein Bastelmesser zum Einsatz.

Die zur Begrünung vorgesehenen Bereiche eines so vorbereiteten Moduls erhalten nun eine dünne Gipschicht. Im nächsten Schritt färben wir den Untergrund mit handelsüblicher brauner Wandfarbe.

Darauf kommt Sand (z.B. von Busch Nr. 7522) und dann Woodland Turf in verschiedenen Grün- und Brauntönen (T42–45) sowie HEKI-Gras (je nach Vorbildsituation Nr. 3360 – 3364). Einen Elektrostaten verwenden wir nicht, da wir mit der Streudose von NOCH (Nr. 08100) gute Erfahrungen gemacht haben. Als Kleber dient uns 1:1 mit Wasser verdünnter Weißleim. Die weitere Begrünung wird einheitlich mit anderen HEKI-Produkten wie HEKI-flor, -microflor, -Wiesengras und -Wildgras vorgenommen.

Die Gebäude auf unserer Anlage sind aus verschiedensten Bausätzen der bekannten Hersteller entstanden, wobei wir die Produkte von KIBRI bevorzugen. Alle Bauwerke sind mehr oder weniger stark gealtert. Per „Kitbashing“ (Zusammenbau aus mehreren gleichen oder verschiedenen Bausätzen) haben wir eine Reihe von Eigenkreationen geschaffen, aber auch der eine oder andere reine Selbstbau ist auf der Anlage zu finden.

Im Laufe der Zeit entwickelten wir eine Reihe weiterer Vorgaben für die Gestaltung unserer Module, die wesentlich zur Verbesserung des Anlagenbildes beitragen:

- Personenzüge sind für Reisende da, also müssen die Wagen mit Fahrgästen ausgestattet werden. Um eine gute Wirkung zu erzielen, darf man dabei mit Figuren nicht sparsam sein.

- Eine Bahnstrecke in Deutschland weist Kilometersteine auf. Diese stehen in regelmäßigem Abstand und normalerweise alle auf der

gleichen Seite der Strecke. So auch auch bei unserer Anlage.

– Anfang der 1970er Jahre waren noch vielerorts Telegrafmasten entlang der Nebenbahnstrecken zu finden, auch diese in gleichmäßigem Abstand voneinander und bevorzugt auf der gleichen Seite des Gleises. In Kurven hatten sie Stützbalken – wie auf unserer Anlage nachgebildet.

– Auf den Straßen dürfen keine Autos oder Lastwagen ohne Fahrer „fahren“. Auch Beifahrer sollen anzutreffen sein, und in manchen Fällen macht es sich gut, alle Sitzplätze zu besetzen. „Fährt“ das Auto um eine enge Kurve, stehen die vorderen Räder schräg. Nummernschilder vorne und hinten sind Pflicht.

– Fertig gekaufte Bäume von Großserienherstellern kommen nicht zum Einsatz, schon gar keine „Flaschenbürsten“. Fast alle Bäume der Anlage sind Selbstbauten, nur einige wenige sind (meist sündhaft teure) Käufe von ambitionierten Kleinserienherstellern (z.B. Anita Decor).

– Die Vereinsmitglieder sind aufgerufen, ständig bei Ausstellungsbesuchen, Messen und überhaupt bei allen Orten, wo Modellbahnzubehör angeboten wird, nach Dingen Ausschau zu halten, die die Anlage weiter in Richtung möglichst perfekter, naturgetreuer Gestaltung verbessern. Wird etwas Passendes gefunden, tauschen wir kleine Teile, aber manchmal auch größere Stücke der Module aus und bauen die Neuerwerbung ein.

Den Zugverkehr auf der Anlage steuern wir digital im DCC-Format. Als Zentrale setzen wir gewöhnlich eine Intellibox von Uhlenbrock ein. Sie steht direkt am Bahnhof Obertshausen und wird ergänzt von einer IB-Control, die am entgegengesetzten Ende der Anlage bei den beiden Schattenbahnhöfen ihren Platz findet. Gelegentlich kommt eine zweite IB-Control hinzu, besonders wenn die Schattenbahnhöfe weit auseinander stehen. Den für den Fahrbetrieb nötigen Strom liefern mindestens zwei, bei Aufstellung fast aller vorhandenen Module auch mal drei Booster LV 102 von Lenz. Die Booster sind dabei immer so angeschlossen, dass alle Streckenteile gleichmäßig versorgt werden.

Die Signale und Weichen des Bahnhofs Obertshausen stellen wir per Computer – ein einfacher Mausklick reicht für eine ganze Weichenstraße. Zum Einsatz kommt die Software „TrainController“ der Firma Freiwald.

Auch die Obertshausener Doppelschrankenanlage an einem Ende des Bahnhofsmoduls (beim Vorbild in Richtung Offenbach am Main) wird von hier aus bedient. Die Schranken selbst entstanden aus zwei Weinert-Bausätzen mit beweglichem Behang, für den Antrieb sorgt ein Stellmotor von Lemaco mit einem selbst gelöteten Gestänge. Während des Ausstellungsbetriebs in Dortmund sorgten wir dafür, dass die Schranke sich immer rechtzeitig vor dem Passieren eines Zuges schließt, natürlich begleitet von einem deutlich hörbaren

„Bim, bim, bim ...“. Gleich nach der Vorbeifahrt des Zuges öffnete sich die Schranke dann wieder vorbildgerecht.

Die übrigen Betriebsstellen mit einer oder mehreren Weichen oder sonstigen Stromverbrauchern werden vor Ort mit eigenen Trafos versorgt und mit Schaltern am Modul bzw. mit einem kleinen konventionellen Gleisbildstellwerk betätigt. □

TEXT: REINHARD HERBST; FOTOS: HS/EJ

Der Verein

Rodgauer Modellbahn Connection e.V.,
Eisenbahnstr. 47, 63110 Rodgau-Jügesheim
Gegründet 10.06.1998, aktuell 15 Mitglieder
Vereinsabend: jeden Mittwoch 19.00 bis 21.00 Uhr. Kontakt über den Vorsitzenden Heinrich Bucher, Tel. 06106/18878.

Internet: www.rmcev.de

Die diesjährige Weihnachtsausstellung findet am Wochenende des 24. und 25. November im Vereinsheim statt. Zum 10-jährigen Jubiläum 2008 wird im Bürgerhaus Rodgau-Dudenhofen eine große Veranstaltung mit Gastvereinen stattfinden. Termin und Programm werden rechtzeitig im Internet bekannt gegeben.

Nähere Einzelheiten zu Modulen nach FREMO-Norm unter www.fremo.org

