



Moritzburg und Waldbronn

Während dieser zweite Teil des Baubereichs entstanden ist, wurde die inzwischen fertiggestellte Anlage an den Kunden ausgeliefert und in Betrieb genommen. Im ersten Teil haben wir uns überwiegend mit dem Rohbau (Rahmen, Trassen etc.) sowie mit den Gleisen und der Technik beschäftigt. Wie bereits im letzten Heft angekündigt, folgt nun der Gleisplan (siehe nächste Doppelseite). Außerdem beschäftigen wir uns mit den Felsen, der Farbgebung und dem Einschottern der Märklin-Gleise.

Oben: Der Bahnhof Moritzburg, kurz vor Ablieferung der Anlage an den Kunden, der die weitere Detailgestaltung und die Ausstattung mit Figuren selbst übernehmen möchte.

Rechts: Für die Felsabgüsse aus Keramik-Gießmasse wurden überwiegend eigene Silikonformen verwendet.

Unten links: Die Felsen wurden in die Oberflächengestaltung integriert, zum Teil schließen sie bündig mit den Stützmauern und Portalen ab.

Unten rechts: Abgestimmt auf das Mauerwerk wurden die Felsen vor dem Begrünen eingefärbt.



Rechts: Die untere Stützmauer an der Paradestrecke wird von einer größeren Felsformation unterbrochen. Die Gleise sind bereits komplett neu eingeschottert.

Der aus Aluminium-Drahtgewebe bestehende Unterbau der Landschaft (siehe Fotos im ersten Teil des Bauberichts) wurde zunächst flächig mit Spachtelmasse überzogen. Anschließend wurden – ebenfalls mit Spachtelmasse – die zahlreichen Felsen darauf fixiert und seitlich angespachtelt. Aus einer Vielzahl von „Felsbrocken“ sind auch einige größere Formationen entstanden. Oft grenzen sie an eine der vielen Stützmauern bzw. Portale bzw. unterbrechen sie sogar.

Bei den Felsen handelt es sich um Abgüsse von Silikonformen. Überwiegend wurden die eigenen Formen verwendet, die zu Hans Poschers Modellbahn-Sortiment gehören. Die Abgüsse sind aus Keramik-Gießmasse entstanden (z.B. Stewalin, Keramin). Dazu ein Tipp vom Profi: Die Keramik-Gießmasse



Unten: Die Aufnahme zeigt das Schotterbett und eine Stützmauer an einer der Trennstellen zwischen zwei Anlagenteilen.



Oben: Für Wartungsarbeiten sowie zur weiteren Ausgestaltung mit Figuren und Details wurden insgesamt drei Einstiegsluken vorgesehen.

Farbgebung der Natursteine

Der Grundfarbton ist bei den Felsen sowie beim Mauerwerk der Portale und Stützmauern identisch. Auch die kleine Burgruine auf der rechten Anlagenecke wurde daran angepasst. Denn in der Realität stammen die für

Oben: Zur Gestaltung des Badesees wurde die Grundplatte abgesenkt. Der Durchlass für den Zufluss ist bereits fertig eingefärbt.

sollte bereits nach etwa 30 Minuten ausgeformt werden – die noch nicht ganz ausgehärteten Teile sind dann bereits stabil genug. Denn andernfalls bildet sich auf den Oberflächen ein Film, der Probleme bei der Farbgebung bereiten kann.

Unten: Die Burgruine in der rechten Anlagenecke, die aus der Werkstatt von Manfred Luft stammt, wurde farblich an die übrige Gesteinsgestaltung angepasst.



Unten: Gut ist die in mehreren Arbeitsgängen aufgebrachte Farbgebung der Felsbrocken zu erkennen.



Anlagenbau

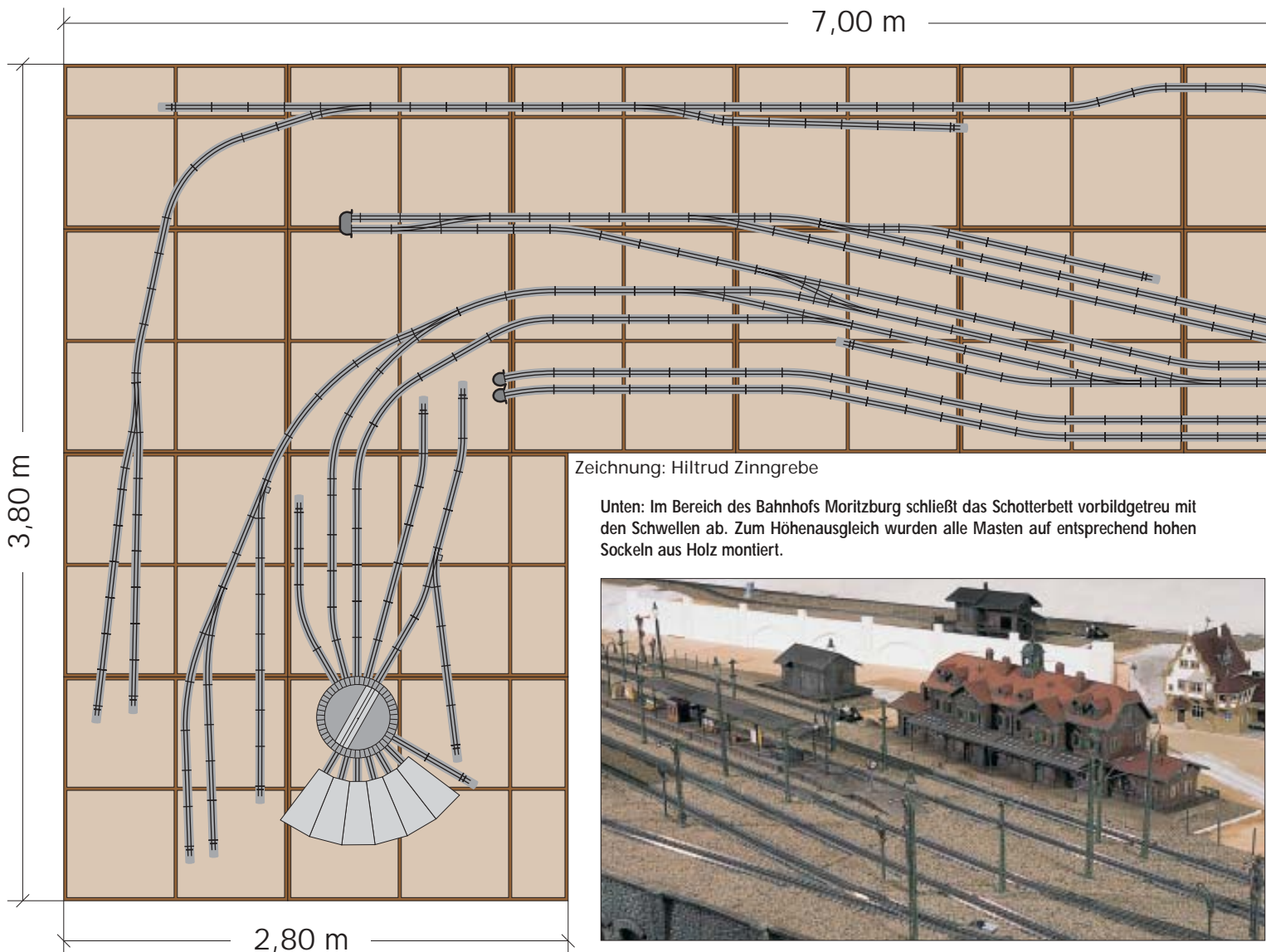
Rechts: Der mittlere Teil der Anlage mit der vorgelagerten Paradenstrecke und dem Bahnhof Moritzburg, dessen Empfangsgebäude bereits gealtert wurde.

Hochbauten verwendeten Natursteine in der Regel aus der selben Region und weisen folglich oft die gleiche oder eine ähnliche Tönung auf. Dies gilt auch für den Gleisschotter, der beim Gleisbau oft ebenfalls aus der näheren Umgebung stammt.

Beim Bau dieser Anlage ist die Grundfärbung mit einem stark verdünnten Braun entstanden. Wegen ihrer guten Pigmentierung verwendet Hans Poscher dafür die Abtönfarben der Firma Lukas. Nach dem Trocknen folgte ein Auftrag mit verdünntem Schwarz. Anschließend wurden die Konturen mit verschiedenen Woodland-Scenics-Farben (z.B. Kupfer, Ocker, Braun, Torfbraun) herausgearbeitet. Dafür wurden Pinsel sowie auch kleine Schwämmchen benutzt. So ist ein lebendig wirkender Wechsel von helleren und dunkleren Brauntönen entstanden. Anschließend wurden mit unverdünntem Weiß, auf-



7,00 m



Zeichnung: Hiltrud Zinngrebe

Unten: Im Bereich des Bahnhofs Moritzburg schließt das Schotterbett vorbildgetreu mit den Schwellen ab. Zum Höhenausgleich wurden alle Masten auf entsprechend hohen Sockeln aus Holz montiert.





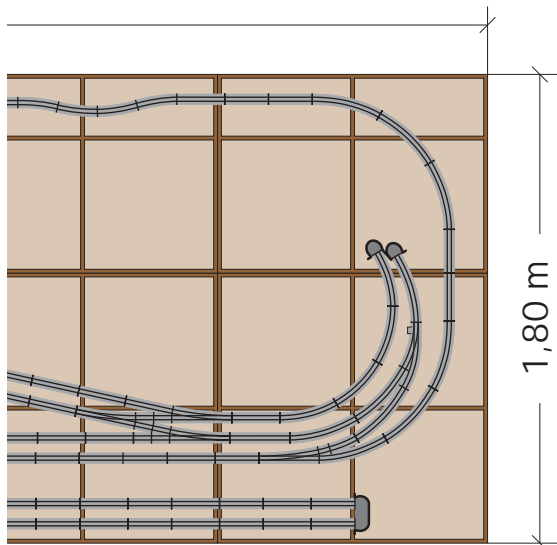
Links: Der Blick über die nur provisorisch aufgestellten, noch nicht gealterten Häuser der Ortschaft zeigt noch einmal den stufenweisen Anstieg des Geländes.

und Gebäuden geplant. Kleine Gruppen sollen anhand von praktischen Beispielen die verschiedenen Materialien vorgestellt und die wichtigsten Techniken vermittelt werden. Sobald uns nähere Informationen vorliegen, werden wir nochmals auf diese Veranstaltungen hinweisen.

Neuer Schotter für das C-Gleis

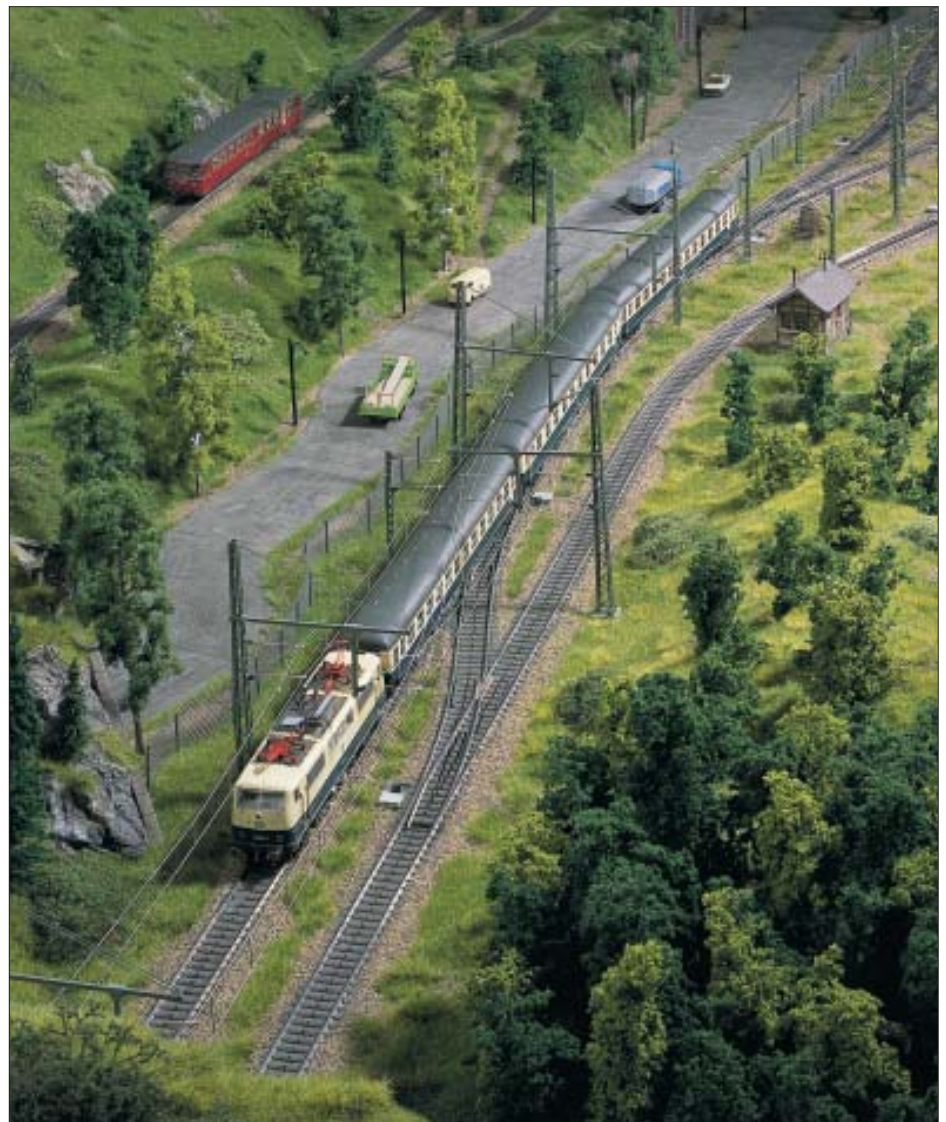
Auf die Gründe, weshalb diese Anlage mit Märklins C-Gleis errichtet wurde, sind wir bereits im ersten Teil des Bauberichts eingegangen. Optisch sollte es jedoch nicht bei den Kunststoff-Bettungen bleiben. Daher wurden die gesamten Gleisanlagen mit einem neuen Schotterbett versehen. Ausgespart blieb le-

Unten: Parallel zur Landstraße führt die zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke hinter dem Bahnbetriebswerk vorbei.



getragen mit dem auf einem Stück Pappe fast trocken ausgestrichenen Pinsel, die „Lichter“ an den hervorstehenden Strukturen gesetzt. Sie tragen maßgeblich zur plastischen Tiefenwirkung des Natursteins bei. Je nach Lage des Gesteins kann schließlich noch mit grünlicher Farbe noch etwas „Moos“ aufgetupft werden.

Nicht nur für Hans Poscher gehört die Farbgebung – einschließlich der stimmigen Wiedergabe der Vegetation – zu den wichtigsten Kapiteln beim Anlagenbau. Als gelernter Maler und Lackierer mit 15-jähriger Berufserfahrung hat er ein Gefühl für Farben entwickelt und empfiehlt jedem Modellbahner, sich mit der Farbenlehre zu beschäftigen. Da es gerade auf diesem Gebiet immer wieder Unsicherheiten (und Negativbeispiele) gibt, sind Seminare zu den Themen Landschaftsbau sowie Patinieren von Fahrzeugen





Oben: Die Kunststoff-Bettungen von Märklins C-Gleis verschwinden unter einer Schicht aus selbst angemischtem Echtstein-Schotter. Nur der Bereich zwischen den Schienenprofilen bleibt frei.



Oben: Nachdem die Gleise eingeschottert sind und der Klebstoff ausgetrocknet ist, können die ersten Abschnitte begrünt werden. Hier wird der eingefärbte Leim aufgetragen, mehr dazu im nächsten Teil.

diglich der Bereich zwischen den Schienenprofilen. Dafür wurde eine eigene Mischung aus Echtstein-Schotter verwendet.

Vor dem Einschottern wurden die beweglichen, beim C-Gleis sehr empfindlichen Teile der Weichen und Kreuzungen mit wenig Öl vorsichtig eingefettet. Dann konnten die Bettungsschrägen mit Klebstoff eingestrichen und mit einem Löffel das Schottergemisch aufgestreut werden. Danach wurde der dünne, bis hinauf an die Schwellen reichende Schotterauftrag mit einem Pinsel glatt gestrichen. Durch diesen zusätzlichen Materialauftrag erhält das Gleis neben einer besseren Optik auch ein Schotterbett mit vorbildnahe Querschnitt. Im Bereich des Bahnhofes wurde der Schotter vorbildgetreu bis auf das Niveau der Schwellen angehoben. Sämtliche Masten stehen bereits auf entsprechend starken Sockeln aus kleinen Holzbrettchen.

Nachdem das Schotterbett modelliert war, wurde es zum endgültigen Fixieren mit einem Wasser-/Spülmittelgemisch angefeuchtet, das mit einer Blumenspitze aufgesprüht wird. Anschließend wurde der Schotterkleber mit einem ausgedienten Benzinfläschchen gleichmäßig aufgeträufelt. Natürlich schwört Hans Poscher auf das Produkt aus seinem eigenen Sortiment. Dabei handelt es sich um einen Kleber auf Wasserbasis, der matt aufdrocknet und eine dauerelastische (und damit auch schalldämmende) Verbindung herstellt.

Nachdem der Schotterkleber getrocknet ist, kann mit der Gestaltung der Vegetation begonnen werden, mit der wir uns im dritten Teil des Bauberichts beschäftigen werden.

TEXT: RALPH ZINNGREBE
AUFNAHMEN: FRANK ZARGES
ANLAGENBAU: HANS POSCHER

Rechts: Der kleine Endbahnhof Waldbronn befindet sich links auf der oberen Ebene. Im Hintergrund verlaufen die Rangiergleise des Gleisanschlusses.

