



TT-ANLAGE „BAD HERZBERG“

von Stephen Rabone

MIBA-Leser kennen vielleicht die H0-Anlage nach dem Vorbild Reutte in Tirol (vgl. Heft 12/89) – aber Mr. Rabone hat noch eine weitere Anlage, deren Motiv im deutschsprachigen Raum angesiedelt ist!

Meine erste Modellbahn überhaupt war eine Triang TT-Anlage mit britischen Dampf- und Diesellokomotiven. Als Triang die TT-Produktion aufgab, wechselte ich zu N und später zu H0. Dann – vor etwa acht Jahren – schlug mir ein Freund vor, doch einmal eine „deutsche“ TT-Anlage aufzubauen. Erst war ich erstaunt, denn ich dachte, TT wäre inzwischen „gestorben“. Dann sah ich aber einen BTTB-Katalog und stellte erfreut fest, wie groß doch

das Sortiment im Maßstab 1:120 war. Kurzerhand baute ich daraufhin eine kleine TT-Anlage, die ich auf einigen Modellbahnausstellungen in Nordostengland zeigte. Aber letztlich wollte ich für meine angewachsene Fahrzeugsammlung eine größere Anlage: die Idee zu „Bad Herzberg“ war geboren.

„Bad Herzberg“ ist ein imaginärer Ort im DDR-Teil des Harzes, jedoch ein wenig an Bad Harzburg (BRD) angelehnt. Von „Bad Herzberg“ führen angenommenmaßen Bahnlinien nach Magdeburg-Berlin bzw. Halle-Leipzig. Außerdem gibt es einige Nebenbahnen in der Umgebung. Alle Linien vereinigen sich etwas außerhalb „Bad Herzbergs“. Dies gibt mir einen willkommenen Anlaß, viele Zuggattungen verkehren zu lassen. Die Anlage mißt etwa 6 x 0,5 m und ist in 5 Einzelplatten aufgeteilt, damit ein Transport in meinem Auto zu

Ausstellungen möglich ist. Diese dauern in England gewöhnlich 2 oder 3 Tage, und ich besuche durchschnittlich 5 pro Jahr. Die Grundplatten bestehen aus Sperrholz und sind untereinander durch Plastik-Möbelverbinder befestigt.

Die Strecke vom Abstellbahnhof nach „Bad Herzberg“ führt hinter dem Bahnbetriebswerk vorbei und teilt sich dann. Ein Teil der Gleise endet an 4 Bahnsteigen, die übrigen Gleise am Güterbahnhof. Das Gleismaterial entstand völlig im Selbstbau. Ich verwende Code 65-Schienen; die Schwellen sind aus

Bild 1 (oben). Bw-Szene auf der TT-Anlage „Bad Herzberg“. Die 56 ist ein BTTB-Modell.

Alle Fotos: Stephen Rabone

Spezialpappe geschnitten. In Großbritannien ist diese Baumethode weit verbreitet! Der kleinste sichtbare Kurvenradius beträgt 1 Meter. Die Weichen wurden mit den typischen Doppelschwellen und Spannwerken versehen. Auf der Anlage befinden sich ungefähr 10 Entkuppler an betrieblich geeigneten Stellen. Auch hier einfacher Einbau: Ein Drahtstück vom Rand der Grundplatte durch ein Loch zwischen den Schienen, dort entsprechend gebogen und am oberen Ende ein angelötetes Messingstück als Entkupplungsschuh. Der Draht dreht sich um ein Messingröhrchen und hebt den Entkuppler.

Eine Fleischmann N-Drehscheibe bildet die Basis für meinen TT-Umbau. Kleine Messingstücke wurden sorgfältig oben an die Schienen gelötet, und darauf lötete ich die TT-Schienen. Keine Arbeit für nervöse Charaktere! Die Verriegelungsvorrichtung wurde entfernt. Durch die von mir angewandte 12 Volt-Gleichstromsteuerung bewegt sich die Drehbühne äußerst langsam und kann leicht am jeweils gewünschten Ort zum Stehen gebracht werden.

Die Signale stammen alle von BTTB, wobei ich den Antrieb demonitierte und die Signalmaste in ein Loch im Anlagenbrett klebte. Anschließend baute ich aus einem Peco-Weichenantrieb und Kurbelwellen (Zinn) einen Mechanismus; der Stelldraht vom Signalflügel führt dann dorthin. Eine ziemliche Fummelei – aber ich glaube, die Mühe lohnt.

Gebäude sind von der DDR-Firma Vero (Empfangsgebäude, Lokleitung, Stellwerk im Bw), von Vollmer (Reiterstellwerk) oder Roco-Umbauten (Besandungsanlage) bzw. selbst entstanden (Güter- und Lokschuppen). Die Hintergrundkulisse stammt teilweise von Faller, teilweise wurden auch ausgeschnittene Kibri- und Vollmer-Katalogbilder verwendet (mitunter Probleme bei der Perspektive!). Ich denke jedoch, mein „Bad Herzberg“ ist ein wenig zu „bunt“ für ein DDR-Vorbild!

Beim Rollmaterial dominiert BTTB bei weitem, wobei alle Modelle mehr oder weniger gealtert wurden. Zudem erhielten sie Bemo H0m-Radsätze und abgeänderte Kupplungen, um den Wagenabstand zu verringern. Einige Personen- und Güterwagen sind Umbauten, darunter ein

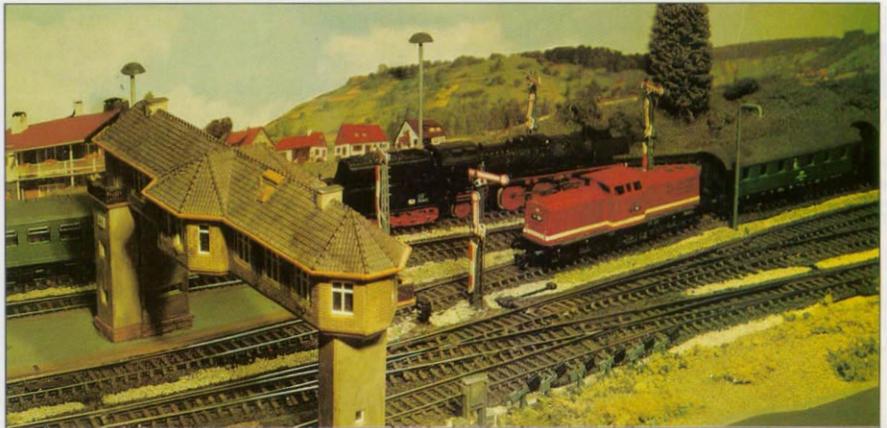


Bild 2 (oben). An der Ausfahrt des Pbf befindet sich ein Reiterstellwerk.

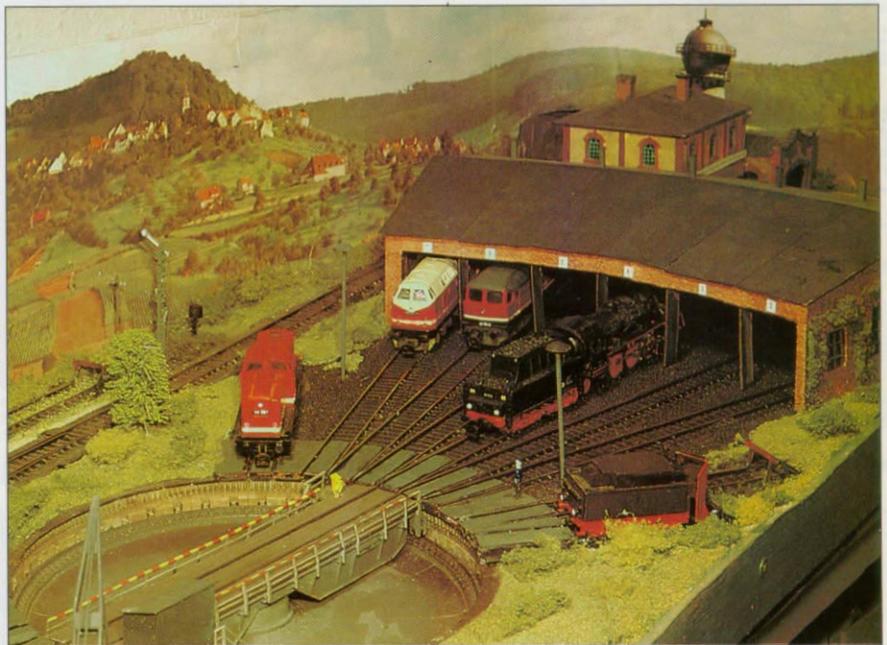


Bild 3. Lokschuppen mit Drehscheibe. Letztere entstand unter Verwendung eines Fleischmann N-Modells. Dampf- und Dieselloks geben sich ein Stelldichein.

Bild 4. Die 50.35 wartet mit Güterzug auf Ausfahrt, während die 106 einen Schnellzugwagen rangiert.



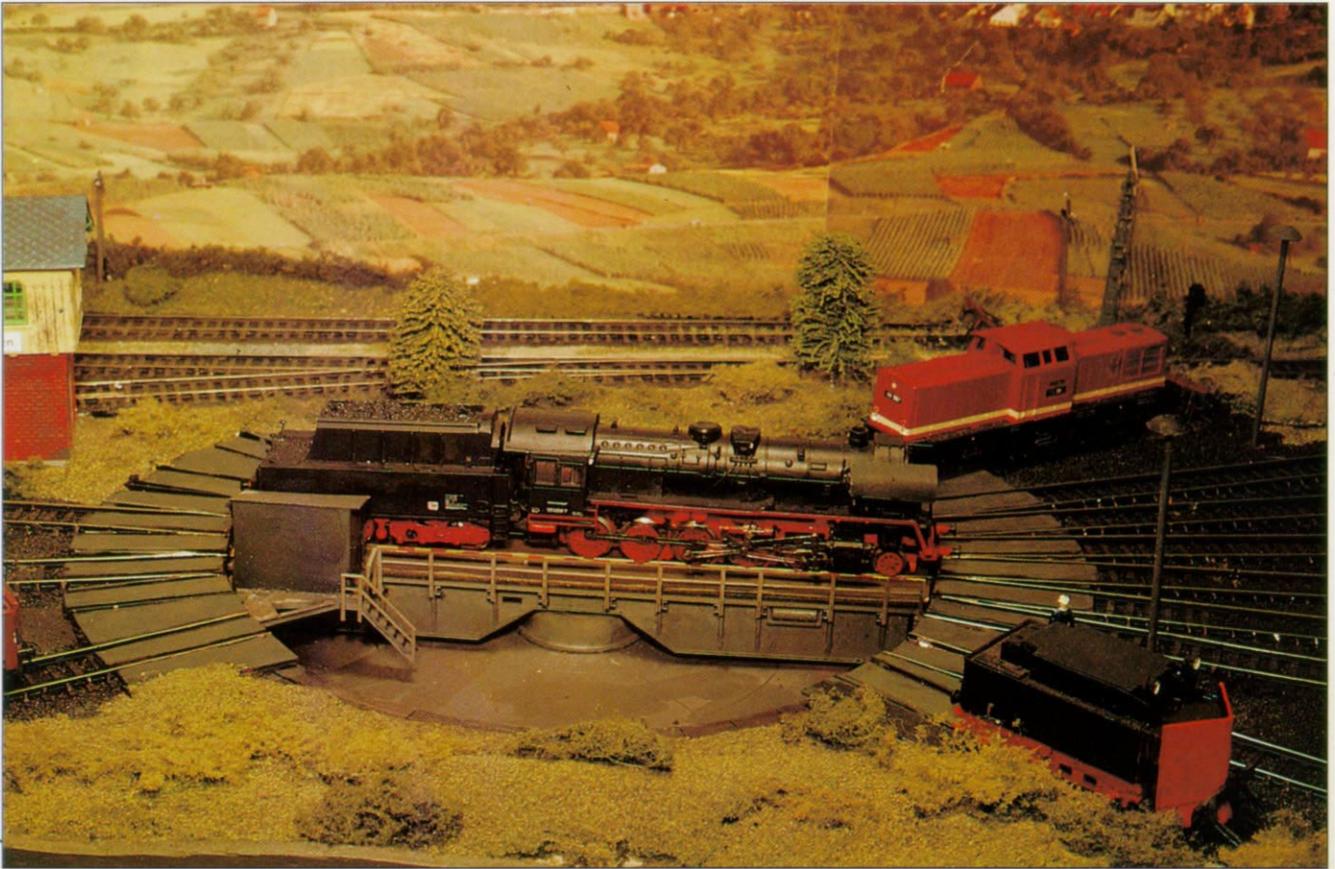


Bild 5. Die 50 auf der Drehscheibe. Der Schneepflug entstand im Eigenbau.

Bild 6. Eine 119 verläßt mit Postzug den Bahnhof.

Talbot-Selbstentlader. Ähnliches gilt für Lokomotiven wie die Baureihen 22, 50.35, 58, 64, 106 und 118 mit Vollsichtkanzel.

Anlässlich von Ausstellungen findet der Anlagenbetrieb nach typischen Fahrplankonzepten statt. Die Zuschauer sind in England oft sehr erstaunt, eine Anlage nach DDR-Vorbild und zudem in der nicht alltäglichen Baugröße TT zu sehen. Oh, fast hätte ich noch etwas vergessen: Seit November 1989 gibt es bei mir einen neuen Zuglauf: von Göttingen nach „Bad Herzberg“ über Ellrich. Gewöhnlich besteht die Garnitur aus drei DB-„Silberlingen“...

Übertragung ins Deutsche: ur



Bild 7. Schematische Gleisplanskizze des Bf „Bad Herzberg“. Zeichnung: David Hruza nach Vorlage von Stephen Rabone.

