

## Heilix Blechle

Diese Anlage ist als eine kleine virtuelle Erinnerung an die Modelleisenbahn unserer Vorväter gedacht.

Es war eine Zeit, als es noch keine superdetaillierten Eisenbahnmodelle gab und man mit dem wenigen Material, was man als Geschenk von Eltern und anderen Verwandten meist als Geschenk unter dem Weihnachtsbaum vorfand, glücklich war.

### Historie:

Die wenigen Fahrzeuge, Immobilien, die es vor 100 Jahren zu kaufen gab, waren aus geprägtem und manchmal nur bunt bedrucktem, verzinntem Dosenblech hergestellt. Deshalb bürgerte sich für diese Spielzeugbahnen auch der Ausdruck "Tin Plate" (englischer Begriff für "Weißblech") ein.

Fehlendes, insbesondere Landschaftsmaterialien wie Bäume, gab es ebenfalls nur in einfachster Ausführung aus Pappe oder Holz käuflich zu erwerben und wurde deshalb -wenn überhaupt- oft selbst gebastelt. Von einer Maßstäblichkeit im heutigen Sinne war man natürlich weit entfernt, was aber oft gerade den Charme dieser Bahnen ausmacht.

Trotzdem bildeten sich schon in den 1920er- Jahren die ersten Modellbahn- Vereine aus, die mit dem vorhandenen Material schon recht ansehnliche "Teppichbahnen", manchmal jedoch, wie es hier dargestellt wird, auch schon stationär eine in einem Extra Raum aufgebaute Art "Modellbahn" schufen.

Die hier angebotene Anlage, die durch die Skalierung der Umgebung auf die ungefähre 32- fache Größe in etwa dem "Königsspur"- Maßstab 1 entspricht, will letztere Art darstellen, wie sie heute zunehmend von Sammlern dieser alten Schätze praktiziert wird.

Konkret setzt die Anlage Motive aus einer Berliner Anlage der 1970er- Jahre um, die in mehreren Veröffentlichungen in der Fachzeitschrift "modelleisenbahner" seinerzeit für Furore sorgte.

Die hier enthaltene, offensichtlich in einer Doppelgarage (ein Freemodell von Kai-Uwe Lehmann) eines begeisterten Tin Plate- Sammlers angesiedelte Anlage, weist im Wesentlichen einen Kopfbahnhof auf, dessen Bahnsteiggleise analog zu den historischen Kopfbahnhöfen des Vorbilds am "stadtseitigen" Ende in einer Drehscheibe münden. Am Bahnhof vorbei führt zusätzlich seitlich eine Strecke zum dahinter liegenden Güter- und Postbahnhof.

Aus dem Personenbahnhof zweigen zwei Strecken nach links und rechts ab, die sich am anderen Ende in einem Ecktunnel (auch ein Lieblingsstück unserer Altvorderen), dem "Telegrafenberg" zu einer Ringstrecke verbinden.

Doch dieser Telegrafenberg- Tunnel hat es in sich. Was bei Original Tin Plate- Anlagen noch nicht möglich war, lässt sich in EEP natürlich leicht verwirklichen:

### Betrieb:

Im Lieferzustand ist die Anlage nämlich so geschaltet, dass der Tunnel wie eine Trennkulisse der beiden Strecken wirkt und die Züge dort in zwei unterirdischen Schattenbahnhöfen verschwinden. Dabei lassen sich die Strecken mit Hilfe der auf dem Telegrafenberg stehenden "Zeigertelegrafen" (den "Semaphoren") unterirdisch so verknüpfen, dass vier verschiedene Zustände möglich sind:

1. Als zwei unabhängige, automatisch betriebene Strecken ("Hundeknochen"- oder "point to point"- Prinzip):

Alle 3 Zeigerreihen des Semaphors zeigen "Fahrt-Fahrt" an.

(Hinweis: Im Lieferzustand stehen nach einem kurzen Überblick über die Anlage alle 3 Zeigerreihen auf "Fahrt-Fahrt")

2. Als eine durchlaufende, automatisch betriebene Strecke unter Einbeziehung der Schattenbahnhöfe ("Ringstrecken"- Prinzip):

Nur die oberste sowie die mittlere Zeigerreihe des Semaphors zeigen "Fahrt-Fahrt" an. Die unterste Reihe zeigt "Halt-Halt" an.

3. Als durchlaufende, automatisch betriebene Strecke ohne Berührung des Schattenbahnhofs:

Nur die oberste Zeigerreihe des Semaphors zeigt "Fahrt-Fahrt" an. Die untersten beiden Reihen zeigen "Halt-Halt" an.

4. Als durchlaufende, von Hand betriebene Strecke ohne Berührung des Schattenbahnhofs (also den Möglichkeiten realer Tin Plate-Bahnen am nächsten):

Alle 3 Zeigerreihen des Semaphors zeigen "Halt-Halt" an.

Das Umstellen der Zeiger kann direkt durch Draufklicken auf den Semaphor vorgenommen werden, wobei nur darauf geachtet werden sollte, dass sich nicht gerade Züge im Bereich der Tunnel- Einfahrten (= etwa zwischen den beiden, vor den Tunnelmündungen befindlichen Blockstellen) befinden. Die größte Fahrzeugvielfalt wird freilich in der im Lieferzustand der Anlage enthaltenen Zeigerstellung erzielt.

Ebenfalls ein Zugeständnis an die virtuellen Möglichkeiten von EEP ist der automatisch ablaufende Straßenverkehr, den es natürlich auf den Anlagen unserer Vorfahren noch nicht gab. Wer diese Möglichkeit aus Gründen der Authentizität vielleicht nicht mag, kann die Autos natürlich jederzeit anhalten und abstellen.

Die Gesamtanlage ist mit einer Halbautomatik ausgestattet: Während der Verkehr auf der Ringstrecke vollautomatisch abläuft und -bei Stellung der oberen Zeigerreihe des Semaphors- eine Zugfahrt im Schattenbahnhof die nachfolgende auslöst, geschieht die Einfahrt in den Kopfbahnhof manuell und nur, sobald ein Abfahrtsbereiter anderer Zug den Kopfbahnhof verlässt und auf die Reise geschickt wird.

(Hinweis: Um ungehindert durch plötzliche Kameraschwenks im Bahnhofsbereich fahren und rangieren zu können, sollte im Kamerafeld der Haken bei "Wechsel durch Kontaktpunkt " entfernt werden.)

Ein Zugwechsel geschieht folgendermaßen:

1. Zunächst wird nach Einstellen der in der Bahnhofsausfahrt liegenden Weichen der im Kopfbahnhof stehende abfahrtsbereite Zug in den Automatikmodus versetzt und das zum Gleis gehörige Abfahrtsignal auf "Fahrt" gestellt.

2. Dabei stellt sich ungefähr gleichzeitig eine Einfahrtweiche aus der Ringstrecke so in Richtung Kopfbahnhof, dass ein sich nähernder Zug aus der Strecke ausgefädelt wird und vor dem Bahnhofs- Einfahrtsignal zum Stehen kommt.

3. Sobald der aus dem Kopfbahnhof ausgefahrene Zug die Ringstrecke erreicht hat, sollten für den auf Einfahrt wartenden Zug zügig die Weichen in Richtung auf das gewünschte Bahnsteiggleis (oder in Richtung auf den Güterbahnhof) gestellt werden.

Achtung: Darüber hinaus muss ggf. auch das zugehörige niedrige "Perronsignal", welches sich am Bahnsteiganfang jeweils links (!) vom Einfahrtgleis befindet, auf "Fahrt" gestellt sein. Erst danach sollte das Einfahrtsignal auf "Fahrt" gestellt und der nun einfahrende Zug manuell an geeigneter Stelle angehalten werden.

Alle beweglichen Elemente sind entweder als vom Zug oder vom Straßenverkehr ausgelöste Automatik ausgeführt oder können durch direktes Anklicken des

jeweiligen Objekts im 3D- Modus ausgelöst werden. Die Verwendung des 2D- Modus oder des Radarfensters ist also während des Betriebes unnötig und es kann dauerhaft der Vollbildschirm benutzt werden.

#### Hinweise und Dank:

Diese kleine nostalgische Anlage wäre nicht möglich geworden ohne die großzügige Unterstützung von Hans- Ulrich Werner, der seine im Freemodell- Bereich befindlichen Tin Plate- Modelle zum Anlass nahm, die meisten von ihnen für die Anlage nach den neuesten EEP- Konstruktionsrichtlinien zu überarbeiten. Auch der EEP- "Altmeister", Volkhard Ramsenthaler, ließ es sich nicht nehmen, die Nachbildung einer Tin Plate- Ellok extra für die Anlage zu konstruieren und die Erlaubnis zu erteilen, diese zu konvertieren.

Hans- Christian Schulz steuerte seine Ludwigsbahn- Bahnhofshalle in einer mehr Tin Plate- gemäßen weißen Farbgebung bei und Frank Mell konstruierte 2 Typen passende Wohnhäuser nach bekannten Tin Plate- Vorbildern von Bing. Unter den Freemodellen stechen die Kranbahnen von Dirk Kanus, die für den Bau der großen, ebenfalls nach der eingangs genannten Berliner Anlage gestalteten Flussbrücke verwendet wurden, sowie die bayrischen Perronsignale von Klaus Keuer hervor, die auf dem Ecktunnel, dem "Telegrafenberg" als "Semaphor" Verwendung fanden.

Darüber hinaus musste nur für einige wenige Modelle -wie z.B. der 2- ständige Lokomotiv- Schuppen, der Güterschuppen, die Bäume oder die Umgrenzungszäune- auf älteres EEP-Material zurückgegriffen werden, das sich aber -z.T. in unterschiedliche Proportionen skaliert- durch seine einfache Formensprache manchmal geradezu anbot, die Modelle der Blechbahn- Zeit zu imitieren.

Selbst die verwendeten Oldie- PKW, denen Steffen Mauder seinen gleichfalls bestens passenden ZIS- LKW zur Seite stellte, entsprechen ungefähr den in den 1920er Jahren von der Firma Märklin angebotenen Typen.

Allen Kons sei deshalb auf diesem Wege nochmals herzlich gedankt.

Nun wünsche ich allen jungen und jung gebliebenen Eisenbahnfreunden viel Spaß und Freude mit dieser vom Thema her durchaus ungewöhnlichen Anlage.

(C) Dr. Jörg Windberg (JW3)