



Die US-Anlage



Die Faszination der nordamerikanischen "Modell"-Bahn-Philosophie war der Anstoß für Mitglied Gernot Dietel zum Bau der Anlage "Lizziana & Southern". Die Anlage sollte einfach sein, am Vorbild orientiert, ohne den Ehrgeiz auf zwei Quadratmeter mindestens 40 Weichen und wenigstens drei Ebenen unterzubringen.

Auf 4,1 m² ist nur eine eingleisige Rundstrecke aufgebaut, die über die "Sierra de Barrancos" die kleine Station "Huge Weekaeh" im Südwesten der USA erreicht. Von dort werden die Kohleminen der "Lizzie's Mining Company" erschlossen. Die Verbindung zur "übrigen Welt" stellt eine Pontonfähre her.

Als Gleismaterial ist Shinohara Code 70 verlegt. Wesentlich zur Stimmung trägt die Landschaftsgestaltung bei. Auf einen Untergrund von fein gesiebten Sanden und Erde wurde nur sparsam Streugras aufgebracht. Die wenigen Bäume "der Gegend" sind Selbstbau. Wie üblich bestehen die Felsen der "Sierra" aus Styropor, mit

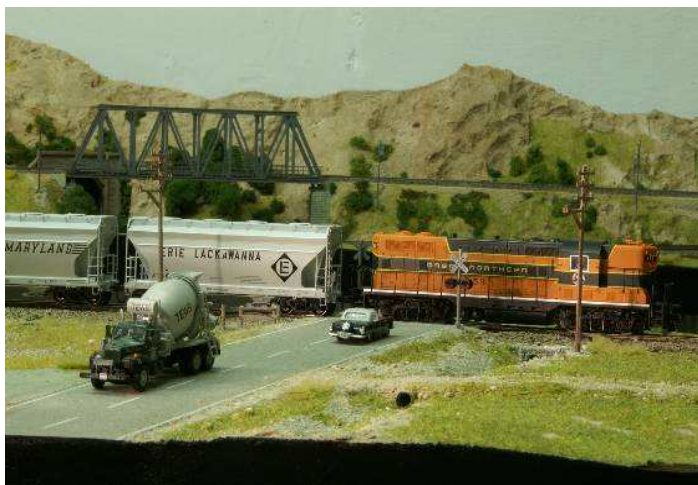
Moltofillbrei dick eingepinselt und mit Sand bestreut. Die Reliefwirkung ist durch entsprechende farbliche Behandlung unterstützt.

Holz- und Stahlbrücken führen die Strecke über den "White River". Die Brücken, wie auch die Gebäude, entstanden im Selbstbau oder durch "Kitbashing". Eine einheitliche farbliche Gestaltung der Bahngebäude sowie ein feines "Weathering" bringen das Flair des "regionalen Klimas".

Das ruhmreiche Ende der „alten“ LIZZIANA & SOUTHERN war wieder einmal ein Umzug und so endete die Modellbahn-Story im Jahr 1986.

© Gernot Dietel

Die US-Anlage nach dem Umbau



Kurz nach der Inbetriebnahme der dem Verein zur Verfügung stehenden US-Anlage (1999) stellten die Betreiber fest, dass noch erhebliches Potential in der Anlage steckt. Wichtig wurden schnell zwei Dinge: Es mussten längere Fahrstrecken geschaffen und die Landschaft sollte auf die Betrachtung von Außen umgestellt werden, um für einen Ausstellungseinsatz attraktiver zu sein, da die Anlage als Rundumanlage im Zimmer mit Bedienung von innen konzipiert war. Außerdem stand sowieso eine Generalsanierung an, da im Laufe der Zeit durch Transporte usw. die Anlagenteile stark gelitten hatten. Krönung war jedoch,

dass sich vor einigen Jahren die Putzdecke im Vereinsheim gelöst hatte und die Anlage unter sich begrub.

Die Ursprungsanlage war im Stil der 1930er Jahre errichtet worden. Bei der Modernisierung haben wir alles auf die Zeit der 1960 - 1980er Jahre eingestellt. Der Bahnhof wurde mit städtebaulichen Akzenten aus dem Walthers-Programm und von deutschen Herstellern erweitert (Burger King, LOY's USED CARS, Laurel & Hardy Hardware etc.), das Bahnbetriebswerk modernisiert (Fleischmann Drehscheibe!) und die Bahnhofsgleise wurden erheblich verlängert, um auch 50-Wagen-Züge fahren zu können. Die Landschaft wurde beibehalten und im gleichen Stil erweitert (u.a. mit einem zweigleisigem Abstellbahnhof), so dass die Anlage jetzt in zwei Versionen aufgebaut werden kann: In der Kurzversion mit Trajekt (ca. 5 m x 3,3 m) und in der Langversion (ca. 7,7 m x 3,3 m) mit langen Fahrstrecken. Die Landschaft wurde keinem konkreten Vorbild nachgestaltet, sondern liegt irgendwo in Nordamerika im Bereich der Union Pacific und der Santa Fe.

Technisch wurde sie auf den neuesten Stand gebracht. Im Klartext bedeutet dies: Analog und digitaler Betrieb sind möglich. Um den Spielwert beizubehalten wurden nur die Weichen, die nicht vom Bedienplatz aus erreichbar sind, auf elektrischen Betrieb umgestellt. Ein neues Stellpult erlaubt, durch umschaltbare Stromkreise, auch im analogen Betrieb einen getrennten Zweizugbetrieb. Natürlich wurde genug Power eingebaut, um auch 8-fach-Traktionen zu erlauben. Digital wird wahlweise mit Daisy von Uhlenbrock oder mit der Roco multiMAUS gefahren. Zum Einsatz kommen mit Sounddecoder von ESU ausgerüstete Dampflokomotiven. Die Diesellokomotiven bleiben - bis auf wenige Ausnahmen - analog, so dass ein Einsatz von "Fremdlokomotiven" auch weiterhin jederzeit möglich ist. Natürlich bauen wir ständig weiter an "unserer" US-Anlage. In 2007 wurde die US-Anlage mit einem Hintergrund versehen und der "Spielwert" wurde durch den Einbau von funktionsfähigen Signalen und Bahnübergang, sowie eines elektronischen Chime Airhorn erweitert. Seit August 2009 sind alle Dampflocs und die Güterwagen der 1960iger Jahre gealtert und der Personenverkehr wurde - u.a. mit einem Budd (a railroad legend) - wieder aufgenommen.



© Dieter West, Volker Seidel