

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	03
1. Praktischer Bergbau	04
1.1 Intro	04
1.1.1 Der alte Berg	04
1.1.2 Die momentane Situation auf meiner Anlage (31.1.2011)	04
1.1.3 Die Vorstellung meiner praktischen Arbeit	04
1.2 Bau	05
1.2.1 Der Tunnel	05
1.2.2 Der Schotter	05
1.2.3 Der modulare Bau	06
1.2.4 Das Grundgerüst für den modularen Teil	07
1.2.5 Das Bergdorf des modularen Teils	07
1.2.6 Die Verkleidung	07
1.2.7 Die Strasse	08
1.2.8 Der Draht	08
1.2.9 Die Gipsbinden	09
1.2.10 Die Felsen und die Wanderwege	10
1.2.11 Es werde Grün!	10
1.2.12 Details	11
1.2.13 Schwierigkeiten, Probleme und Unvorhergesehenes	11
1.2.14 Einen Namen soll er haben!	11
1.3 Übersichtskarte	12
1.4 Dokumentations-Comic	13
2. Allgemeines zum Thema	18
2.1 Über den Modellbau	18
2.1.1 Seit wann gibt es den Modellbau?	18
2.1.2 Professioneller Modellbau?	18
2.1.3 Warum Modellbau?	18
2.2 Vorbilder	19
2.2.1 Bettmeralp	19
2.2.2 Griesalp	19
Schlusswort	20
Octino Swort	20
Quellenverzeichnis	21

Einleitung

Dieser ISÄ Blitz Spezial ist eine leicht abgeänderte selbstständige Schülerarbeit. Er existiert nur in digitaler Form, wird nicht gedruckt werden und steht unter eisenbahnfans.ch Gratis zum Herunterladen bereit.

Schon bevor ich auf das Thema "Bergbau" kam, war mir klar, dass ich eine praktische Arbeit machen will, weil ich nicht "nur" am Computer sitzen wollte und meine Arbeit durch Wikipedia und ein paar andere Webseiten zusammentragen wollte. Ich will damit nicht sagen, dass dies viel einfacher ist oder andere Arbeiten schlecht sind.

Auf meiner Anlage einen Berg zu bauen, war schon länger ein Traum, doch verschob ich das Projekt immer, da es sehr aufwändig ist. Langsam glaubte ich gar nicht mehr recht, dass ich dies noch mal schaffen würde. Ein Thema für meine selbständige Arbeit suchend, vor dem Loch meiner Arbeit sitzend, fiel es mir dann wieder ein. So kann ich nämlich ideal Freizeit und Arbeit verbinden. Es ist mir aber auch klar, dass es in dieser Arbeit mehr darum geht, den Bergbau zu dokumentieren, als um den Bergbau selber. Mehr zu diesem praktischen Projekt gibt's im 1. Teil. Zudem fürchte ich, dass dieses Projekt relativ zeitaufwändig werden wird.

Hier noch ein paar Hinweise:

- Ist bei einem Bild kein Quellennachweis angegeben, so habe ich es selber geschossen.
- Ich verwende drei Schriften: normal (alle Farben) = eigenes Material kursiv (schwarze Schrift) = bearbeitetes Material kursiv (grüne Schrift) = übernommenes Material
- Überschriften und Bildbeschreibungen sind immer rot.

Nun wünsche ich Ihnen viel Spass beim Lesen!

ISÄ Blitz Julian B.



1. Praktischer Bergbau

1.1 Intro

1.1.1 Der alte Berg

Schon früher gab es auf meiner Anlage ein Bergdorf und einen Berg. Das Bergdorf



(siehe Bild) war jedoch flacher als Münsingen, da ohne Geländestruktur einfach auf eine Platte gebaut. Und war es weiter unten als das von meinem Vater erbaute Oberbaumbach DB, welches eher im Flachland angesiedelt ist. Ebenfalls führte eine schmale, kurvige Strasse zum Bergdorf. Diese Strasse hätte jedoch genauso gut gerade sein können, da sie keine Steigung zu überwinden hatte. Neben dem Bergdorf gab es einen kleinen, etwas unrealistisch aussehenden Berg. Dies führ-

te mit der Zeit dazu, dass ich unzufrieden war und das "Bergdorf" wieder abriss.

1.1.2 Die momentane Situation auf meiner Anlage (31.1.2011)

Momentan hat es auf meiner H0-Anlage (Massstab 1:87) ein grosses Loch. Dort hin-

unter geht ein Gleiswendel, der später einmal zu einem Schattenbahnhof führen soll. Für den Berg ist eine Grundfläche von zirka 1.5 m² reserviert. Davon sind für Teil 1 des Berges, welcher in dieser selbständigen Arbeit realisiert wird, 1.2 m² vorgesehen. Die restlichen 0.3 m² des 2. Teiles sind nicht Bestandteil dieser Arbeit und werden später mal realisiert werden. Die Angaben habe ich in m² gemacht, da selbst die Grundfläche des Berges teilweise etwas verschachtelt ist. Ausserdem gibt es auf der Anlage noch drei Bahnhöfe: Oberbaumbach SBB, Oberbaumbach



Auf dieser Fläche soll der neue Berg entstehen.

DB mit Dörfchen, sowie Ostermundigen mit Stadt. Dessen Bau ist bereits sehr weit fortgeschritten oder sogar schon fertig. Oberbaumbach DB mit Dörfchen wurde durch meinen Vater erstellt und ist mit den Geleisen von meinen getrennt. Die Bahnhöfe sind nicht Teil der Arbeit. Die gesamte Anlage ist 2.9 x 1.8 Meter gross.

1.1.3 Die Vorstellung meiner praktischen Arbeit

Nun will ich über dieses Loch einen Berg bauen. Der Berg wird kein konkretes Vorbild haben, jedoch landschaftlich irgendwo in der Schweiz angesiedelt sein. Der Einfachheit halber hätte ich geplant, den Berg nicht modular zu bauen. Die Vorteile überwiegten dann aber und ich fand eine Lösung. Nun werde ich den Berg doch modular bauen. Vom Tal, von Oberbaumbach, werden eine schmale, kurvige Strasse sowie ein Wanderweg zum Bergdorf führen, für das ich mir noch einen Namen ausdenken muss. Früher hätte ich noch eine Zahnradbahn zum Bergdorf führen wollen.

Dies habe ich dann jedoch wegen zu hohen Kosten und Platzproblemen verworfen. Im Bergdorf wird es drei Berghäuser, eine Kirche und drei Berghütten geben. Diese wurden bereits zu einem früheren Zeitpunkt aus Plastikbausätzen von mir zusammengebaut und stammen teils noch vom alten Bergdorf. Vom Bergdorf wird dann ein Wanderweg noch etwas weiter hoch zu einem Bergrestaurant führen. Da ich das Projekt etwas redimensionieren musste (der grössere 1. Teil mit dem Bergdorf ist schon aufwändig genug), habe ich mich entschieden, den 2. Teil mit dem Bergrestaurant erst zu einem späteren Zeitpunkt zu fertigen. Der Berg wird, nachdem er sich von Oberbaumbach und Ostermundigen felsig erhebt, am Ende der Anlage nicht mehr zu den Rändern hinunter führen, sondern oben enden. So wird ein noch viel grösserer Verlauf des Berges angedeutet. Unten durch den Berg wird ein Tunnel vom Bahnhof Oberbaumbach SBB zum Bahnhof Ostermundigen führen. Beide Bahnhöfe werden mit den Perrons direkt am Tunnelportal beginnen.

1.2Bau 1.2.1 Der Tunnel



Der einspurige Abschnitt mit Steinkarton von innen...

Durch den Berg führt ein Tunnel für die Züge. Um diesen realistischer aussehen zu lassen, wurde er beim einspurigen Teil des Tunnels mit Steinkarton in ovaler Tunnelform ausgekleidet. In der Kurve ist dies schlecht möglich. So hat er dort eine viereckige Form und ist grau angefärbt. Die Decke des Tunnels in den zwei ersten Teilstücken ist sehr massiv ausgeführt, so dass er auch beispielsweise durch den modularen Aufbau des Berges belastet werden kann. Bei Ostermundigen habe ich dann dünneres Holz verwendet, da

dort die Anlage weniger belastbar ist. Die meist runde Deckenform habe ich ermittelt, in dem ich Papier über die Schienen gelegt und anschliessend durchgepaust

... und von aussen.

habe. Die Wände sind aus dunkelgrau angefärbtem Karton gefertigt. Diese sind so befestigt, dass man sie wegnehmen kann, falls es im Tunnel ein Problem geben sollte. Die Tunneleingänge und die Wand des einspurigen Tunnelabschnittes bei Oberbaumbach SBB

wurden mit auf Holz geklebtem, relativ günstigem Steinkarton realisiert. In Ostermundigen ist es grau angefärbtes Holz, also Beton.

1.2.2 Der Schotter

Zwischen den ab Werk eingeschotterten Geleisen muss ich jeweils noch selber einschottern. Im Tunnel habe ich dies jedoch nur bei den Tunneleingängen gemacht, da man es sonst sowieso nicht so genau sieht. Um nicht zu viel Schotter zu verbrauchen, wird zuerst mit Weissleim ein Streifen Karton in den auszufüllenden Raum geklebt. Dann wird Weissleim auf den gesamten Karton gegeben und der Schotter drüber gestreut. Schliesslich wird dieser noch mit einem Gemisch aus Wasser, Weissleim und einem Tropfen Spülwasser¹ befestigt, welches mit einer Pipette auf

¹ 1 Tipp aus Modellbahnkurs im Berner Modell-Eisenbahn-Club

den Schotter gegeben wird. Dies sorgt dafür, dass der Schotter nicht durch den Staubsauger eingesaugt werden kann.



Hier soll geschottert werden!

Dank Karton ein kleinerer Schotterverbrauch.



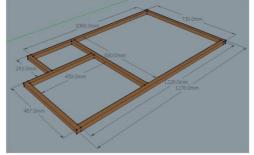
Ein Leimgemisch festigt den Schotter von oben.

Das Endresultat!

1.2.3 Der modulare Bau

Ursprünglich plante ich, den Berg fix auf die Anlage zu bauen, da es meine Arbeit etwas vereinfacht hätte und ich keine geeignete Lösung für einen modularen Bau hatte. Mit der Zeit überwogen jedoch die Vorteile eines modularen Baus (bessere

Zugänglichkeit und mobil) gegenüber Schwierigkeiten. Zudem gab es immer mehr Leute, die sagten, ich würde einen fixen Bau später noch mal bereuen. So baute ich dann zwei bereits befestigte Stützen wieder ab und entwarf auf einem Blatt Papier eine neue, abnehmbare Konstruktion, welche 10.7 cm über den Schienen, auf dem Tunnel zu liegen kommt. Der Tunnel ist also fix auf die Platte gebaut. Ebenfalls fix auf die Platte wird der erste kleinere

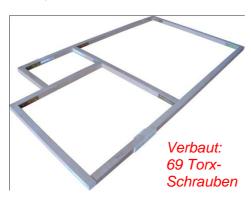


Die Sketch Up-Planung

Teil des Berges von Oberbaumbach gebaut, da der modulare Teil sonst zu breit werden und nicht durch die Tür passen würde.

1.2.4 Das Grundgerüst für den modularen Teil

Eigentlich bin ich eher jemand, der sich alles im Kopf ausdenkt und dann am liebsten drauflos baut, höchstens noch eine Skizze anfertigt. Für das Grundgerüst des modularen Teils habe ich es jedoch eingesehen, dass ich wohl mal einen Plan anfertigen müsste. Dies habe ich nach einer Skizze dann auch mit dem kostenlosen Google-Programm Sketch Up gemacht. Der Bau ist dann relativ gut verlaufen, die drei Kammern, das Buchenholz und die Metallwinkel des Grundgerüstes erbringen eine hohe



Stabilität. Es ist mir auch gelungen, mit einem etwas grösseren Aufwand, relativ genau zu fertigen, auch ohne professionelles Werkzeug (wobei so ein Winkelsäge oder eine Schleifmaschine schon praktisch gewesen wären). Der auf dem Bild schräge Eindruck trügt übrigens. Das Bild wurde nur etwas unglücklich aufgenommen. Das Gerüst ist auf 10,7 cm hohen Stützen oder direkt auf dem Tunnel mit Dübeln befestigt, damit es nicht verrutscht. Beim Übergang zwischen dem festen und modularen Teil, habe ich Balsahölzer befestigt.

Dies ermöglichte mir einen flexiblen, verspielten Landschaftsbau. Täte ich es nicht, könnte man die Kante des Übergangs sehr gut erkennen.

1.2.5 Das Bergdorf des modularen Teils

Auf dem Grundgerüst habe ich, mit Metallwinkeln verstärkt, 6 Stützen und darauf eine 1.2 mal 0.6 Meter grosse Platte befestigt (in etwa, da nicht ganz rechteckige Form). Auf dieser Platte sind die Häuser, die Strasse und die zwei Seen auf Stützen befestigt. Ausserdem habe ich zwei zusätzliche Stützen für die Landschaft eingebaut. Um eine optimale Position und Höhe zu ermitteln, habe ich zuerst einen Versuchsaufbau gemacht (siehe Bild).

Das Dorf kommt, wie z. B. die Bettmeralp, auf einem kleinen Plateau zu liegen.



Der Versuchsaufbau

1.2.6 Die Verkleidung



Erkennbar ist nebst den Türchen zur besseren Zugänglichkeit auch der Übergang von der festen zur modularen Verkleidung

Um einen weiteren Verlauf des Berges anzudeuten, wird der Berg am Ende meiner Anlage nicht mehr herunter geführt, sondern bleibt oben. Ausserdem habe ich so mehr Platz für das Bergdorf, welches nicht im totalen Steilhang liegen kann. Dies bedingt allerdings eine Verkleidung, welche aus Holz ausgeführt wurde, da sie auch noch eine Stabilitätsfunktion für den Draht hat. Weil der modulare Bau nicht ganz zum Anlageboden kommt, musste ich diese Verkleidung noch in zwei Teile

aufteilen. Ein Teil der Verkleidung ist also fix an der Anlage befestigt. Zudem muss, für eine bessere Zugänglichkeit, ein Teil der Verkleidung aufklappbar sein. Um die genaue Struktur der Oberkante zu eruieren, habe ich zuerst die Hölzer nur provisorisch aufgeschraubt und eine ungefähr passende Struktur mit Bleistift angezeichnet, bevor ich sie anschliessend mit der Laubsäge aussägte.

1.2.7 Die Strasse

Zum Bergdorf soll eine Strasse führen. Doch wusste ich lange nicht, wie ich die

Strasse auf das Holz aufzeichnen soll. Schliesslich kam mir die Idee, mit Karteikärtchen im Format A6, welche bereits in etwa die richtige Breite für meine Strasse haben, die Strasse versuchsweise aufzubauen (siehe Bild). Die "Kärtchenschlange" konnte ich nun sehr einfach auf Holz übertragen und die Strasse aussägen. Befestigt stellte sich heraus, dass die aus einem Holzbrett ausgeschnittene Strasse wegen der Steigung auch in der Geraden schräg war - eigentlich logisch. So



musste ich die Strasse mit Wasser und zusätzlichen Stützen jeweils vor den Kurven etwas biegen. Beim Übergang vom festen zum modularen Teil, ist die Strasse getrennt. Die Bergstrasse ist extra eng gehalten und des Geländes wegen an einigen Stellen sehr steil.

1.2.8 Der Draht

Diesen Arbeitsschritt habe ich total überschätzt! Ich dachte dies sei eine Sache von 1-2 Stunden, doch die Arbeit dauerte das x-fache davon und hat mich mehrere Tage auf Trab gehalten. Erst hier wurden mir die verhältnismässig gigantischen Ausmasse meines Berges so richtig bewusst.

Doch was hat es mit diesem Draht eigentlich auf sich? Für das Gelände müssen Gebiete, welche frei von Häusern und Strassen sind, mit einem Draht bespannt werden.

Mit dem Draht muss auch schon die Grundstruktur geformt werden. Verwendet habe meist den etwas teureren, doch besser anpassbaren, dünnmaschigen Modellbahnerdraht. Hier muss darauf geachtet werden, dass die Struktur durch Falten des Drahtes realisiert wird. Sonst geht diese sofort wieder raus. Um eine bessere Stabilität zu erlangen, wurde ab und zu der grobmaschige Kaninchendraht verwendet. Nun sollte



Der fertig mit Draht ausgekleidete Berg

man nicht den ganzen Berg mit dem Draht bedecken und diesen dann irgendwie anzupassen versuchen, sondern ihn in mittelgrosse Stücke zuschneiden. Dann habe ich, als den grössten Feind von Heissleim, den Draht untereinander und am Rand mit, man glaubt es kaum, Heissleim befestigt. Die elegantere Methode wäre gewesen, den Draht untereinander zu löten (hätte noch länger gedauert) und am Rand anzutackern (mein Holz war zu dünn).

Da mir dieser Draht langsam zu den Ohren herausgewachsen ist und er fast aufgebraucht war, habe ich mich entschieden, ein kleines Stück des festen Teils vorerst drahtlos zu lassen und mit dem Rest weiterzufahren.

1.2.9 Die Gipsbinden



Die Gipsbinden im Becken Bild: B.B.

Die Gipsbinden erbringen dem Berg eine bessere Stabilität und dienen als Unterfläche für die Felsen und Wiesen. Den Draht könnte man ja schlecht lückenlos begrünen! Die Gipsbinden habe ich, einigen glücklichen Zufällen wegen, gratis erhalten. Es sind nicht mehr benötigte Gipsbinden aus den Bunkern der Armee. Als erstes müssen die Gipsbinden in mehrere, etwa gleich lange Stücke, geschnitten werden. Dann zieht man sie langsam durch ein mit Wasser gefülltes Becken und legt sie auf den Berg. Meist müssen sie nun noch etwas dem Draht angepasst werden, dies habe ich mit dem Finger gemacht (Achtung Verletzungsgefahr am Draht!!!). In einem Buch habe ich gelesen, dass man überall



Et voila: Der fertig eingegipste Berg

drei Lagen Gipsbinden verwenden soll. Bei mir haben jedoch 1-2 Lagen ausgereicht. Ausserdem hätte ich gar nicht genug Gipsbinden gehabt. Für diese 1-2 Lagen auf dem ganzen Berg benötigte ich schon fast 6 Rollen Gipsbinden!

1.2.10 Die Felsen und die Wanderwege

Zuerst wollte ich die Felsen mit im Fachhandel erhältlichen Felsenformen aus Gips giessen. Zuerst in den Wind geschlagene Einwände meines Vaters, dies werde dann zu schwer, fürchtete ich nun aber auch. Deshalb besorgte ich mir bei einem Modell-

eisenbahnhändler so genannte Felsfolie und schnitt sie mit der Schere zu unterschiedlich grossen Felsstücken. Diese klebte ich an passenden Stellen mit Heissleim (der mir übrigens immer sympathischer wird) an. Dabei entstehen jedoch trotz guter Verformbarkeit Löcher beim Übergang zum Rest der Anlage. Diese schloss ich mit Modelliermasse. Dies ist eigentlich Gips, jedoch viel teurer. Dafür ist er aber bis zu 45 Minuten formbar. Ebenfalls aus dieser Mo-



delliermasse formte ich die Wanderwege und verbesserte einige unsaubere Stellen (siehe Bild). Wanderwege sind nämlich einfach zu schmal, als dass es sich lohnen würde, diese schon mit dem Draht zu formen. Ja, es wäre wohl kaum machbar. Die Wege schliesslich, habe ich mit im Fachhandel erhältlichem Streumaterial verschönert und mit dem Fixierspray fixiert.

1.2.11 Es werde Grün!



Eine ebenfalls gross unterschätzte Arbeit! Wichtig ist es hier, sich in Farbe und Länge unterschiedliches Streu-Gras im Fachhandel zu besorgen. Sonst läuft man in Gefahr, dass die Alpwiese ein Golfrasen oder eine totale Unkraut-Wüste wird.

Als Erstes bestreicht man die zu begrünende Fläche mit einem Gemisch aus Weissleim und wenig grüner Farbe (dass das Weiss der Gipsbinden nicht durchschimmert). Nun werden unterschiedliche Grasfasern über das Gemisch aus Leim

und Farbe gestreut und eventuell noch etwas angedrückt. Anschliessend habe ich

überflüssigen Rasen mit einem Blasbalg weggeblasen und mit einem an Wolle elektrisch aufgeladenen Ballon die Härchen nach oben gestellt. Klar würde es mit einem, im Fachhandel erhältlichen, Elektrostater schneller und zuverlässiger gehen, doch ist diese Variante auch ein paar hundert Franken teurer. Der Ballon muss allerdings auch einmal, sofern er nicht wegen des Reibens von selber platzt, gewechselt werden. Seine "Leistung" lässt mit der Zeit etwas nach. Zu guter Letzt habe ich noch Fixierspray über die Wiesen gesprayt.

1.2.12 Details

Man kann noch so viel Zeit und Aufwand in die Arbeiten bis hier stecken: Ohne Details fehlt der Modellbauarbeit einfach das Gewisse etwas. Wie die Suppe ohne Salz. Details kann man entweder selber basteln, wie das Ortsschild, welches ich von einem Originalbild bearbeitet, ausgedruckt, ausgeschnitten und an einen Pfosten (ex-Büroklammer) befestigt habe. Details wie die Bänke, der Brunnen oder die Wegweiser habe ich in einem Modellbahngeschäft gekauft. Dafür gibt es spezielle Detailsets.

1.2.13 Schwierigkeiten, Probleme und Unvorhergesehenes

Damit die Tunneldecke nicht zusammenkracht, habe ich zwischen den Gleisen Stützen gebaut und anschliessend mit den Zügen getestet, ob sie durch kommen. Es hat alles geklappt und ich habe die Stützen fix eingebaut. Als ich später mit den Zügen gespielt habe, hat es plötzlich einen Knall gegeben und der Zug ist an den Stützen angekommen. Problem: Ich habe einen Fahrweg (von 4 möglichen) vergessen zu testen. Also musste ich die Stütze, zu der ich glücklicherweise noch gut dran gekommen bin, abraspeln und danach noch mal anfärben.



Dass meine viel zu langen Personenwagen in den viel zu engen Kurven extrem ausschwenken, ist noch mehr zum Problem geworden. So beträgt nach nachträglichem Abschleifen des Tunneleingangs bei Ostermundigen der Abstand von der Tunnelkante zur Gleiskante nun 2.4 Zentimeter. Trotzdem liegt der maximale Abstand zur Tunnelkante, wenn der Doppelstockzug durchfährt, bei nur etwa 3 Millimetern. Das macht gut 2 Zentimeter Überhang! Im Geraden hängen die Wagen

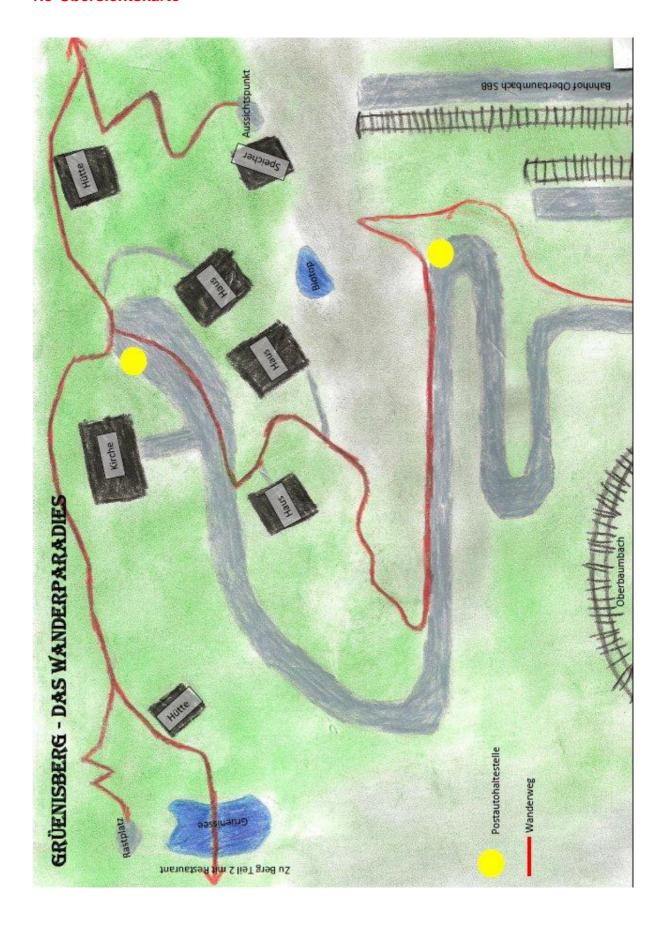
übrigens nur ca. 4 Millimeter über der Gleiskante.

1.2.14 Einen Namen soll er haben!



Bis jetzt habe ich einfach immer vom Bergdorf oder vom Berg gesprochen, doch möchte ich eigentlich einen schönen Namen für beides haben! Die Namen sollte es in echt möglichst noch nicht geben, um den Fantasiestatus etwas zu verdeutlichen. Hier ist eine kleine Auswahl, welche ich mir mit anderen ausgedacht habe: Hochalp und Hochberg, Kuhalp und Kuhhorn, Grüenisalp und Grüenisberg, Falkalp und Falkhorn sowie Steinalp und Steinhorn. Und was fällt auf? Grüenisalp und Grüenisberg. Zuerst war es mir etwas zu schweizerisch für einen amtlichen Namen. Sieht man sich jedoch in der realen Welt etwas um, so ist dies kein Grund mehr: Mit Blüemlisalp, Tägertschi, Rüeblihorn, Chuenisbergli und Co. gibt es mehr als genug.

1.3 Übersichtskarte



1.4 Dokumentations-Comic

































































Man beachte: Die Modelle sind 87-mal kleiner als in Wirklichkeit! Bild und Text: ISÄ Blitz Julian B.

2. Allgemeines zum Thema

2.1 Über den Modellbau

2.1.1 Seit wann gibt es den Modellbau?

Etwas über dieses Thema zu finden ist ganz schön schwierig. Denn sogar das deutsche Wikipedia weiss darüber nichts. Ich könnte mir gut vorstellen, dass schon die Römer, oder gar die Ägypter, wenn sie etwas bauen wollten, zuerst ein Modell davon fertigten. Auch heute ist es so, dass wenn eine grössere Überbauung realisiert werden soll, zuerst ein Modell davon hergestellt wird. Aber stimmt dies wirklich? Gilt es eigentlich auch als Modell, wenn ein Kind eine Sandburg baut? Wikipedia meint nein, es muss eine verkleinerte und vereinfachte Nachbildung eines realen oder geplanten Vorbildes oder eine Vorlage für das Erstellen einer Gussform sein.²

Klar ist: Bereits in den 1930-er Jahren formten sich erste Modelleisenbahnclubs. Der Berner Modell-Eisenbahn-Club BMEC beispielsweise, bei dem ich auch Mitglied bin, wurde im Jahre 1936³ gegründet. Damals befasste man sich in erster Linie mit dem Bau und Betrieb von Schienen, Loks und Wagen, aber ohne Landschaft.

Forscht man etwas weiter nach, so liest man auf der Website des Zürcher Clubs SE-AK, der übrigens bereits 3 Jahre vor dem BMEC gegründet wurde, dass bereits 1829 Johann Wolfgang von Goethe ein Modell der "Rocket" an seine Enkel überreicht haben soll⁴. Aber eben: Ein Modell einer Lokomotive und nicht einer Landschaft. Die Suche geht also weiter.

Zwar auch keine Landschaft, aber trotzdem schon eine Spur älter ist der Bastelbogen aus dem Jahr 1529 für ein Sonnenuhr-Kruzifix. Dieser ist der älteste, bekannte Bastelbogen⁵. Hier endet nun meine Suche. Wahrscheinlich würde man mit einem erheblich grösseren Zeitaufwand (Suche in Archiven und Museen) noch ältere Modelle finden, doch wäre dies dann fast eine eigene Arbeit wert.

2.1.2 Professioneller Modellbau?

Ja, es gibt sogar einen Beruf: Formenbauer/in EFZ, bis zum 31.12.2009 hiess er noch Technische/r Modellbauer/in.⁶ Formenbauer/innen fertigen Modelle, Formen und Prototypen vor allem für die Maschinen-, Fahrzeug- und Giesserei-Industrie. Sie wenden dabei meistens moderne Technologien an, aber auch handwerkliches Geschick ist gefragt. Der Anlagenmodellbau ist also eher eine Nische und wird meistens durch Amateure und zur eigenen Freude praktiziert. Allerdings gibt es auch einige Firmen oder Privatpersonen, welche Anlagen auf Bestellung fertigen.

2.1.3 Warum Modellbau?

Gründe dafür können sehr verschieden sein. Die meisten betreiben Modellbau meiner Meinung nach aus Freude am Bau. Andere wiederum spornt in erster Linie ein

⁴ Sinngemäss abgeändert von www.seak.ch

²Sinngemäss abgeändert von www.de.wikipedia.org/wiki/Modellbau

³ Von www.bmec.ch

⁵ Von www.kartonmodellbau.org

⁶ Von www.bbt.admin.ch

⁷ Heisst es zum Beruf Formenbauer/in EFZ auf www.berufsberatung.ch

tolles Endresultat an. Viele benützen den Modellbau zum Abschalten nach der Arbeit. Einige wiederum gestalten Landschaften nur, damit es neben den Gleisen nicht so leer aussieht und hätten es gerne, die Landschaft wäre schon da. Am Anfang zählte ich mich auch zu dieser Gruppe. Heute befinde ich mich eher zwischen Freude am Bau und Aussicht auf ein tolles Endresultat. Zwar treffe ich oft auf Schwierigkeiten und Probleme und muss die ursprüngliche Planung noch einmal auf den Kopf stellen. Doch empfinde ich danach eine grosse Befriedigung über das, was ich erreicht habe.

2.2 Vorbilder

Zwar orientiert sich mein Berg an keinem genauen Vorbild, doch habe ich mich in der realen Welt etwas nach einem "Vorbild" für mein Modell umgesehen.

2.2.1 Bettmeralp

Die Bettmeralp ist viel grösser als die Grüenisalp, doch befindet sich diese ebenfalls auf einem Plateau und zur Bettmeralp hoch geht es auch sehr steil. Zudem gibt es wie beim Grüenisberg ein kleines, schmales Strässchen, welches zur Bettmeralp, bzw. zur Grüenisalp hoch führt. Jedoch wird der Hauptverkehr über eine Luftseilbahn abgewickelt.

2.2.2 Griesalp

Die Griesalp habe ich mir vor allem wegen seinem schmalen, steilen Strässchen von Reichenbach zur Griesalp ins Auge gefasst: Sie ist mit einer maximalen Steigung von bis zu 28% die steilste Postautostrecke Europas. Auch ist die Grösse der Griesalp mit der Grüenisalp vergleichbar, wenn auch etwas grösser. Bilder von der schmalen Strasse gibt es auf www.griesalp.ch .



www.de.wikipedia.org/wiki/Kiental

Schlusswort

Endlich ist es geschafft – der Berg ist fertig! Es war eine anstrengende Zeit – doch bereitete sie mir viel Freude!

Ich erschrak jedoch etwas, wie lange es dauerte. Schliesslich ist es das erste Mal, dass ich eine Modelleisenbahnarbeit unter Termindruck baue. So hat meine Arbeit sicher etwas mehr Zeit benötigt, als normal. Doch habe ich auch weiterhin einen Nutzen davon. Da der Berg, wie die gesamte Anlage auch, in meinem Schlafzimmer steht, erfreue ich mich jeden Tag mehrmals an ihm.

Doch etwas gibt es noch zu klären: Eine Modelleisenbahnarbeit ist nie fertig. Besonders nicht im Detailbereich! Es gibt derart viele Gegenstände in der realen Welt. Unwichtige, doch die Summe bringt den besonderen Reiz. Diverse Details können auch nicht einfach auf Abruf gefertigt werden, ja benötigen eine gewisse Zeit oder kommen erst später ins Bewusstsein.

Als grössere Details würde ich, speziell auf meiner Anlage, an eine Seilbahn, schwache Beleuchtung im Ortsbereich oder an die Begrünung einiger noch etwas karger Stellen denken.

Ausserdem ist ja der zweite Teil mit dem Restaurant noch nicht fertig. Die Arbeit wird mir also nicht ausgehen!

Es gilt auch: Mehrere Wege führen zum Ziel. Ich bin mir bewusst, dass mein Weg zum Ziel nicht der einzige und keinesfalls der beste Weg war!

ISÄ Blitz Julian B.



Quellenverzeichnis

- www.wikipedia.org
- www.bbt.admin.ch
- www.bmec.ch
- www.seak.ch
- www.kartonmodellbau.org
- www.berufsberatung.ch
- www.griesalp.ch
- www.chriguseisenbahnseiten.ch
- Grundwissen Eine Anlage entsteht, Märklin-Bibliothek, Weltbild GmbH, 1. Auflage 2005 (Buch)
- Ratgeber Modell-Landschaftsbau, Karl Gebele, NOCH GmbH (Heft)
- Die grosse Modellbahn Werkstatt, Markus Tiedtke, GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH München, Sonderausgabe 2004 (Buch)
- Erfahrungen aus dem Berner Modelleisenbahnclub BMEC

