

Alles begann letzten Sommer am Münchner FREMO-Stammtisch:

Olaf:

Letzte Woche waren Matthias und ich mit den Mountainbikes an der Karwendelbahn. Super - ich sag's euch. So eine spektakuläre Landschaft. Herrlich diese wilde Bergwelt und mitten drin die Eisenbahn. Kurzer Tunnel kleine Brücke über Schlucht und gleich wieder Tunnel. SUPER !!

Dieses Thema fehlt mir irgendwie im FREMO - jetzt wo die Oberleitung im Kommen ist!

Walter:

Hast du die Schlossbachbrücke fotografiert? Die wurde ja von Noch als Lasercut Modell angekündigt. Das wäre schon ein spektakuläres Motiv.

Holger:

Hmm – für glaubwürdige Module wären aber die bekannten Modulprofile ungeeignet. Ein Modul mit B-Profil und steiler Schlucht wirkt irgendwie komisch.

Ferner werden richtige Bergmodule aufgrund der Höhendifferenz von vorne nach hinten extrem voluminös. Mit maßstäblichen Bäumen ergibt das dann hinten locker 60 – 70 cm Modulhöhe.

Olaf:

Man müsste die Module schmaler machen. Dann reduziert sich auch die Höhe. 30cm müssten reichen - dafür kann man die durchaus 45cm hoch machen.

Walter:

Also ich hätte Lust so etwas zu bauen. Schon allein zum präsentieren und fotografieren meiner Zuggarnituren. Spontan fallen mir auch noch andere interessante Bergstrecken auch in Deutschland ein: Höllentalbahn, Rübelandbahn, Gäubahn und die alte Frankenwaldrampe – und wenn ich erst ins restliche Europa schaue...

Holger:

30 cm wären mir dafür aber zu schmal. Da bleibt kein Platz für die Landschaft. Lasst uns mal zusammenfassen, was wir von dem Modul erwarten: deutliches Bergprofil, welches aber auch noch als Mittelgebirge glaubhaft ist. Technische Kompatibilität zu den bisherigen Normen, Landschaftsprofil nicht zu komplex. Fällt euch sonst noch was ein?

Walter:

Kennt ihr die Arlberganlage vom MEC Bregenz? Ich bin ein Freund größerer Modulgruppen, die landschaftlich einheitlich gestaltet sind. Das sieht einfach um Längen besser aus. Vielleicht sollte zumindest ein Doppeldecker eine Einheit bilden – das wäre schon ein Fortschritt.

Holger:

Als Norm kann man dies nicht vorschreiben, aber als Empfehlung halte ich das durchaus für sinnvoll. Für den Arrangementplaner sind solche Modulgruppen sicher kein Vergnügen aber wenn mal ein kleiner Pool aus Kurven und geraden Modulen zur Verfügung steht, dann sind Modulgruppen für den Planer auch kein Problem. Im Notfall kann man so eine Gruppe doch noch getrennt aufbauen.

Olaf:

Da hast du natürlich recht. 40cm tiefe Module sind auch in Ordnung. Wie wäre es mit einer asymmetrischen Gleislage? Dann bleiben hinten 25 cm für ganz viel Berg im Hintergrund und der Übergang zu den klassischen Fremodulen ist zumindest hinten bündig. Ich würde auch Übergangsmodule bauen.

Walter:

Bei mir wird es sowieso Zeit, das ich eigene Module bekomme. Also ich baue so eine Modulgruppe – dann sehen wir schon, wie das wirkt und wie es bei den Kollegen ankommt. Ich kümmere mich morgen gleich ums Holz – mit eurer Hilfe könnte beim Lokalbahntreffen schon ein Rohbau präsentiert werden.

Nach einigen Mailwechseln wird vier Wochen später am nächsten Stammtisch folgender Normentwurf präsentiert:

Anmerkung: Die hier ursprünglich eingefügte Profilzeichnung war nicht mehr ganz aktuell und wurde deshalb entfernt.

Olaf:

Wichtig war uns natürlich die technische Kompatibilität zu den bisherigen Modulnormen. Sowohl mittlere als auch die untere hintere Schraubenbohrung entsprechen den Fremomaßen. Vorne ist ausreichend Tiefe für eine Fußbefestigung und die LN-Box.

In der Landschaftskontur sollte es keine schwierig zu konstruierenden Radien geben.

Ich hätte es gerne noch steiler gehabt, aber Holger wollte es nicht zu alpin, damit auch ein Mittelgebirge glaubhaft dargestellt werden kann. Ein Doppeldeckerkasten kommt nun auf eine Höhe von ca. 70 cm. Das ist noch gut zu transportieren.

Aus einer Platte von 40 x 40cm erhält man zwei Kopfstücke mit relativ wenig Verschnitt – das war uns auch wichtig. Die allgemeingültigen Modulbaustandards gelten natürlich hier auch.

Wir sehen die Alpenmodule in erster Linie in einem zusammenhängenden Streckenabschnitt und mit Fahrleitung ausgestattet – explizit vorschreiben können und wollen wir das natürlich nicht.

Unsicher waren wir wegen dem Entwässerungsgraben auf der Bergseite. Wir haben viele Fotos von Streckenabschnitten gefunden, die keinen Graben aufweisen. Das ist von den geologischen und hydrologischen Verhältnissen abhängig. Da die Gräben meist nur im Bereich von Stützmauern oder höchst unterschiedlich dimensioniert nur auf den zweiten Blick erkennbar sind bzw. in der Vegetation untergehen, haben wir ihn im Modulentwurf weggelassen. Von der Landschaftsgestaltung schwebt uns natürlich auch der Spätsommer vor.

Die Talseite ist ganz klar Ansicht- und Bedienseite. Jokermodule werden wohl eher nicht benötigt. Vorbildsituationen, bei denen die Bergseite wechselt gäbe es aber auch z.B. die Bahnhofseinfahrt nach Böckstein, wo auf engstem Raum die Talseite gewechselt wird.

Ungeklärt ist noch die Frage wie das Profil in den Modulzeichnungen definiert wird – hier freuen wir uns über Anregungen.

Übrigens liegt beim Walter liegt bereits das Modulholz für vier Module im Keller. Darauf trinken wir jetzt erst mal ein frisches Bier und dazu gibt's eine Brotzeit mit deftigen Bergkäse.