



Die vornehmlich jüngeren HMBR-Mitglieder am Steuerstand der Rothenburger Anlage.

### Von der Betriebs- zur Showanlage

Eine Fertigstellung ist wirklich bald in Sicht, so sieht die momentane Situation in Ebikon aus und lässt darauf hoffen, dass dieses Ziel demnächst erreicht wird. Dazu werden viele filigrane und ambitionierte kleinere Vorhaben viel Selbstbauarbeiten fordern. Diese im Endeffekt wichtigen Hingucker im und am Gleisfeld bilden letztlich die auf den über 850 Vorbildfotos festgehaltenen Situationen ab. Erst wenn diese als sogenanntes «Salz in der Suppe» kleinen Details hergestellt und eingebaut sind, darf das Team echt zufrieden sein. Was nicht

unterschätzt werden darf, sind Ideen, die uns Konsumenten die Zubehörhersteller in der heutigen Zeit anzubieten haben. Da möchte man schon das eine oder andere belebende Element nachträglich eingebaut sehen. Zum Beispiel wurden als kleine Überraschung die in der Fotokurve stehenden Eisenbahnfotografen mit Blitzlicht ausgerüstet. Weitere solche Einbauten sind nach Absprache in Vorbereitung.

Beleuchtung und Fahrleitungen auf der HMBR-Anlage sind immer wieder Themen, die diskutiert und angesprochen werden. Sicher berechtigte Einwände, warum sie

keine Beleuchtung und keinen Fahrdräht eingelegt haben. Bestimmt ist eine Modellbahnanlage mit Lichteffekten, Tag- und Nachtbeleuchtungsabläufen und mit anderen das menschliche Auge anziehenden Charme faszinierend. Irgendwie gehören solche leuchtende Einrichtungen zur Anforderung an eine Anlage, um sie ins rechte Licht rücken zu können. So stellt man sich seine Traumwelt im Kleinen einfach vor. Unser Thema «Sommer 1996 in der Werktagesszeit 16:00 Uhr» braucht an sich keine Lichtmittel, sodass auf eine «energiever schwedende Beleuchtung» verzichtet werden kann. Dasselbe kann zur fehlenden «Wöschhänki» (ugs. für Fahrleitung) gesagt werden. Anfänglich geisterte der Gedanke einer eingebauten zierlich und filigran wirkenden Fahrleitung auch bei den Mitgliedern im Kopf herum. Eine Ausstellungsanlage zu montieren und zu demonstrieren würde, wenn nicht ein kluges und praktisch zu handhabendes System zur Anwendung käme, jeden Veranstalter von der Zusage einer Teilnahme abschrecken. Der zeitliche Aufwand wäre schlicht nicht zumutbar. Ein Vergleich Vorbild und Modell zeigt zudem zu oft, dass die modellmässige Umsetzung zu grob wirkt. Kommt dazu, dass das Modellbahnerauge sich beim Betrachten einer Anlage nicht freudig stimmen lässt, wenn der meist zu wuchtig scheinende Fahrdräht die Sicht auf die Fahrzeuge und Umgebung verwehrt oder stark beeinträchtigt. Deshalb hat das Team einen Einbau sein lassen und vertritt eine etwas andere Meinung. So reichen die filigranen Fahrleitungsmasten und Komponenten, um den elektrischen Betrieb einer Anlage wiederzugeben. Grotesk, immer wieder zu sehen, wenn durchgehend montierte Modellfahrleitungen von Elektroloks dann mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden. Dieses Thema wird in der Szene so kontrovers betrachtet und gehandhabt, das allein wäre sogar einen gesonderten Beitrag wert.

Das betriebliche Geschehen von 1996 im Bereich des Bahnhofs Rothenburg so authentisch wie möglich darzustellen, ist der wichtigste Teil der Historie. Dieser betrieblich äusserst interessante Teil jedoch im Modell darzustellen, verlangt oder bedingt viel praktisches Wissen über die Betriebsabläufe auf einem Bahnhof. Leider genügen viele sogenannte Ausstellungsanlagen solch echten Anforderungen nicht. Gründe, warum dies auch heute noch so ist,



Die originale Bahnhofstafel in klassischer Form schmückt jeweils die Modularanlage des HMBR.