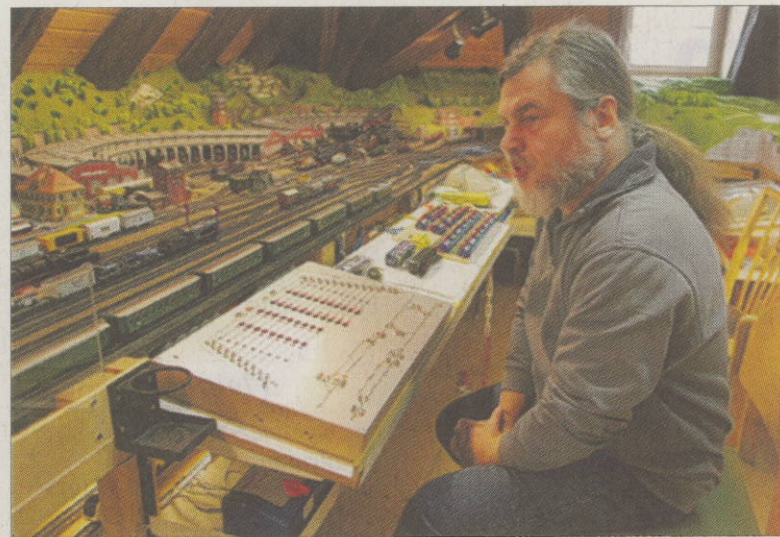




Vorne rollen die Züge und fahren Lastwagen auf präparierten Straßen, die detailreichen Häuser stehen vor der Kulisse von Heidenheim.



Fritz Giemulla (im Bild) und die Privaten Modelleisenbahner halten seit Jahrzehnten der Firma Märklin die Treue. Fotos: Jennifer Räßle

Ein Schaubild voller Leben und Dramatik

Die Eisenbahnanlage der privaten Modelleisenbahner in Nattheim zeigt Spielwaren und idyllische Landschaft

Gestern in Nattheim auf der Heidenheimer Straße: Im Begegnungsverkehr prallen vor der Tankstelle ein Personauto und ein roter Kastenwagen frontal zusammen. Benzin läuft aus, die Limousine steht in hellen Flammen.

KURT R. ENGLER

Trotzdem bergen mutige Passanten die Verletzten aus Feuer und Qualm. Feuerwehr, Notarzt, Rotes Kreuz und Polizei rücken an. Die Heidenheimer Straße muss für Kraftverkehr und Fußgänger gesperrt werden. Das Tanklöschfahrzeug der Nattheimer Wehr trifft noch vor der Polizei an der Unfallstelle ein. Der Wagen mit dem schweren Gerät folgt. Noch während die Schläuche ausgerollt werden, birgt das Rote Kreuz die Verletzten, beginnt der Notarzt mit der ersten Versorgung. Qualm verhüllt das brennende Auto, die Flammen lodern noch, da entdeckt ein Feuerwehrmann hinter dem Rettungswagen des Roten Kreuzes am Bordstein zwei zum Verkauf bereitgestellte Fässer mit Benzin. So schnell ihn die Beine tragen, rennt der Feuerwehrmann zur Einsatzleitung, um vor der drohenden Katastrophe zu warnen.

Die Szene ist erfunden – und sie existiert doch! Und auch mitten in Nattheim – ausgedacht und mit viel Liebe und Können detailreich in Szene gesetzt von den privaten Modellbahnern im Alten Schulhaus neben der Martinskirche.

Der mittlerweile in seine alte Heimat Brilon verzogene Apothe-

ker Hubertus Kerckhoff und seine Freunde schufen auf der 80 Quadratmeter umfassenden Modellbahnanlage eine detailreiche Landschaft und schufen mit dem Bau der Unfallszene ein Juwel des Dioramenbaus, ein phantastisches Schaubild voller Leben und Dramatik. Häuser mit malerischem Fachwerk dienen der Unfallszene nicht nur als Kulisse; die Häuser fangen den über die Gesamtanlage schweifenden Blick des Betrachters ein und lenken ihn hin zu dem dramatischen Geschehen.

Ein grau gefärbter Wattebausch simuliert den Rauch des brennenden Autos. Angetrieben vom Einsatzleiter, der über ein Megaphon seine Truppe dirigiert und anweist, legt die Feuerwehr die Schlauchleitungen. Gleich wird das Wasser in die Flammen spritzen. Die Sanitäter tragen auf der Bahre einen Verletzten zum Rettungswagen. Hinter dem Sanka stehen am Gehwegrand die zwei Fässer mit Benzin. Der Feuerwehrmann rennt wie ein Geetzter zu seiner Einsatzleitung.

Weil sie am Rand der Platte in bequemer Augenhöhe liegt, kann die Szene sehr gut beobachtet werden, offenbart sie ihre ausgewogene Komposition, ihren Reichtum an Details und ihre Dramatik. Den Vordenkern, Konstrukteuren und den Erbauern der Szene ist ein großer Wurf gelungen: Die Krönung einer Anlage, die auch sonst vor Superlativen strotzt.

In mehr als 20 Jahren Modellbahn-Leidenschaft kamen in Nattheim 200 Lokomotiven und 2000 Waggons zusammen, die zu

150 vorbildgetreuen Zuggarnituren zusammengestellt worden sind. Da braust der ICE in originaler Länge mit zwei Triebköpfen und 13 Waggons mitten durch Nattheim – eine Gemeinde, die gar keinen Bahnhof hat.

Da flitzt der einstige Geschwindigkeitsweltrekordhalter „Le Capitole“ aus Frankreich vorbei an dem Härtsfeldschäfer mit seiner Herde. „Le Capitole“ war in den 60-er Jahren der erste Zug, der fast ständig mit Höchstgeschwindigkeit über die Schienen Frankreichs brauste und 200 Stundenkilometer erreichte. Doch der Star der Anlage ist immer noch der rotweiße „Mozart“ aus Österreich, unbestreitbar einer der schönsten Züge, die je gebaut und auf die Strecke geschickt worden sind. Er fuhr von Paris nach Wien. Dagegen präsentiert sich der gegenwärtige Halter des Geschwindigkeitsweltrekords nicht halb so schön: der TGV. Der Franzose setzte die Marke für den Weltrekord der Schienenfahrzeuge auf stattliche 515 Kilometer pro Stunde.

In Nattheim rollt die Garnitur des TGV über die Schienen, die den Verkehr zwischen Paris und Brest bedient. Aus den 30-er Jahren und der Nachkriegszeit im vorigen Jahrhundert stammt der „Rheingold“. Der „Rheinpfil“ war ein Fernschnellzug. Der „Hanseat Roland“ fuhr nach Bremen. Ferner sind zu bewundern der „Orientexpress“ und Garnituren mit Lokomotiven und Wagen aus Frankreich und der Schweiz. Der „Transalpin“ bediente früher die Alpenquerverbindung von Wien nach Zürich.

Aus der Nachkriegszeit stammt ein Juwel der Sammlung im Alten Schulhaus: der SK 800 mit Waggons aus feinem Blech, der wohl im Jahr 1948 entstanden ist.

Mindestens zwei Personen sind für die Steuerung der auf vier Ebenen erbauten Anlage notwendig. Bei vollem Betrieb muss aber die gesamte Mannschaft ran, weil dann fünf oder sechs voll auf die Arbeit konzentrierte Helfer benötigt werden. Die Arbeit an den Pulten macht Spaß, aber nach zwei bis drei Stunden Vorführung sind die Modellbahner auch ganz schön „geschlaucht“. Dreißig Trafos versorgen die Schienen mit Strom. Die Züge rattern über 250 Weichen und vorbei an 50 Signalen. Fünf Jahre Arbeit stecken allein in der technischen Anlage.

Zurzeit sind die sechs privaten Modelleisenbahner und ein gutes Dutzend Gehilfen dabei, in alle Straßen das Faller Car-System einzubauen. Fritz Giemulla: „Es ist sehr, sehr mühevoll, dieses System nachträglich in die Bahnhöfe einzubauen, doch einige Meter haben wir schon geschafft.“ Dort rollen Lastwagen und Personautos durch die Modelllandschaft. Heinz Vogel aus Heidenheim ist spezialisiert für den Bau von Landschaften und schuf für die privaten Modelleisenbahner die Schwäbische Alb mit ihren Juraheiden. Gottfried Seeße kennt sich in der Elektrik recht gut aus, und Bäckermeister Otto Schröpfer aus Herbrechtingen baute aus Holz und Metall ein Stahlwerk auf die obere Platte der Modelleisenbahn.

Um den Überblick über die Anlage zu behalten, installierten die

Modellbahner schon vor Jahren drei Videoanlagen: Fernsehen in den Untergrund. Auf kleinen Bildschirmen vor ihren Arbeitsplätzen kontrollieren die Steuermänner die Bereiche auf den Ebenen unter der Landschaft. In den „Schattenbahnhöfen“ stehen abrufbereit die Zuggarnituren. Manche benötigen mehrere Minuten Fahrzeit, bis sie an der Oberfläche der Anlage auftauchen. Über die Monitore behalten die Modellbahner die Züge im Blickfeld und können sofort regulierend eingreifen, sollte einmal ein wenig Sand ins Getriebe des Fahrbetriebs gelangen.

Obwohl Märklin seit Jahren seine Lokomotiven mit digitaler Ausrüstung anbietet, fahren die privaten Modellbahner in Nattheim weiterhin analog. So sind Reparaturen leichter auszuführen. Die Umrüstung auf digitalen Fahrbetrieb hätte nach Angaben von Fritz Giemulla 90 Mark pro Lok gekostet. Das wäre finanziell nicht zu meistern gewesen, zumal die privaten Modellbahner mittlerweile zweimal die Decoder hätten austauschen müssen.

Finanziell kommen die privaten Modellbahner gerade über die Runden. Sie haben auch nicht die Absicht, Gewinne zu erzielen. Sie zeigen gern ihre Anlage in Betrieb. Heuer absolvierten die privaten Modelleisenbahner im Januar vier Sonderführungen, im Februar war eine zu bewältigen. Für den März liegen Vorbestellungen vor.

Seit geraumer Zeit sind die privaten Modelleisenbahner dabei, die Anlage in einen Nebenraum hinein zu erweitern. In dem Nebenraum bauen sie auch ein kleines Eisenbahnmuseum auf.



Die Kulisse der Modellbahnanlage in der Alten Schule überzeugt durch ungewöhnlichen Reichtum an Details.



Ein besonders markanter Blickfang auf der Anlage der privaten Modellbahner ist der Loksuppen mit der Drehscheibe. Sie kann in Betrieb genommen werden.