

Die Lizziana & Southern Story



Ein Kühlwagenzug durchfährt am frühen Morgen die Station von Hugu Weekaeh. Die Southern Pacific hat Fahrrechte über die Strecke der LIZZIANA & SOUTHERN. Es führt SP 4272, eine Cab Forward vom Typ AC-11. Bei Aunt Millie im Haus links ist noch alles ruhig.

1. Ausgangspunkte

Während einer Tagung in München Anfang der 70er Jahre bekam ich das erste Mal Modellbahnzeitschriften aus den USA in die Hand. Mich faszinierte die nordamerikanische „Modell“-Bahn-Philosophie; die Anlagen waren einfach, am Vorbild orientiert, ohne den Ehrgeiz, auf zwei Quadratmetern mindestens 40 Weichen und wenigstens drei Ebenen unterzubringen. Und die Fahrzeuge! Alle hatten die gleiche Kupplung („X2F“), die gegen die seit Jahren bewährte Kadee-Kupplung ausgetauscht werden konnte. Das Radprofil RP25 war Norm, die Loks hatten Schwungmassen - und dies alles zu vernünftigen Preisen, wobei der damalige niedrige Dollarkurs den Erwerb noch attraktiver erscheinen ließ.

2. Planung

Anfang der 80er Jahre reifte der Wunsch nach einer Modellbahn nach amerikanischem Vorbild. In einem Gästezimmer stand für eine Rundumanlage eine Fläche von

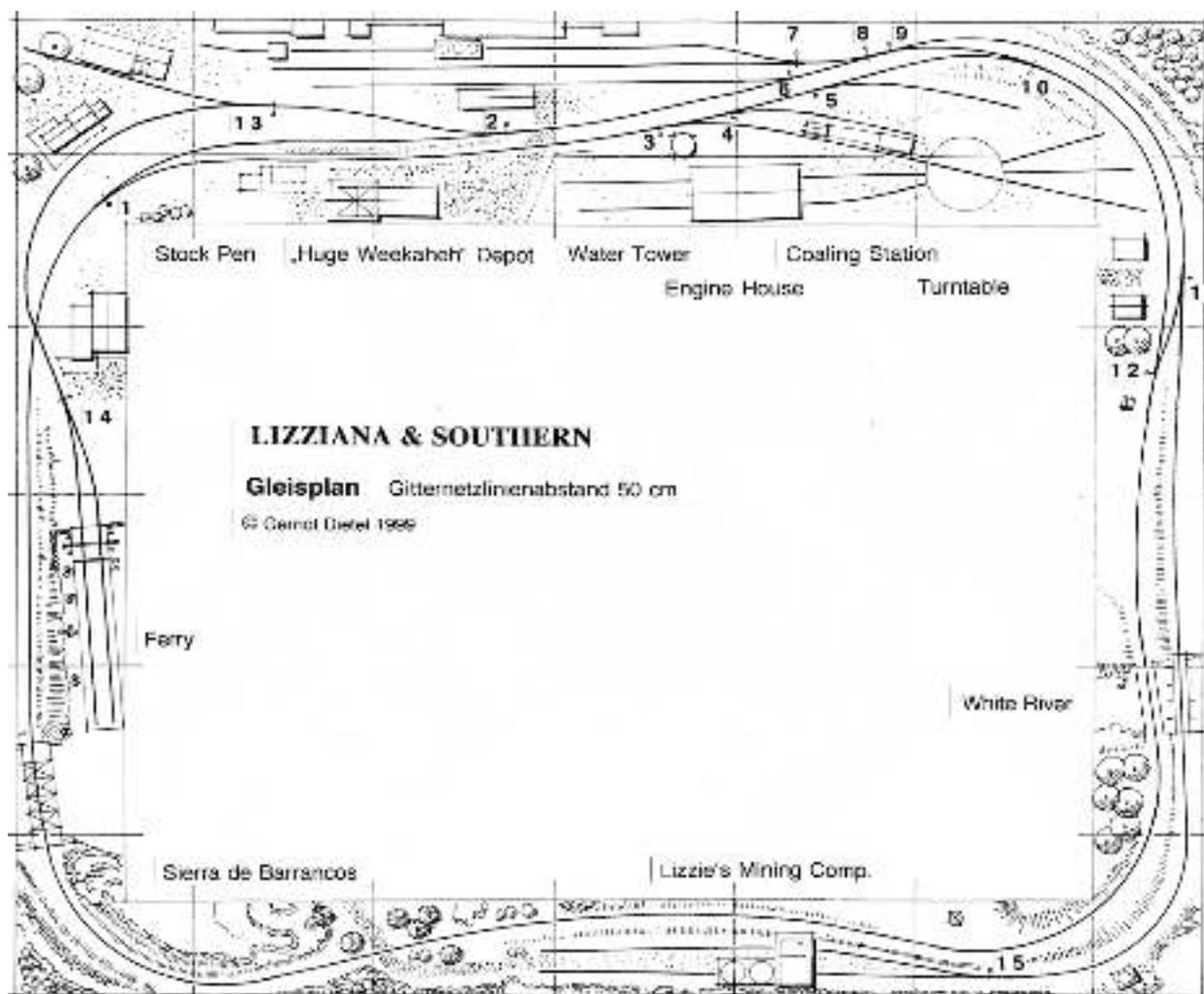
3,30 m x 2,90 m zur Verfügung, wobei die Breite der einzelnen Teile 30 cm nicht übersteigen sollte.



Die allererste Skizze von der geplanten Anlage. Die einzelnen Elemente sind bereits erkennbar: Oben der Bahnhof mit dem Betriebswerk, Drehscheibe, Wasserturm und Bekohlungsanlage. Unten die Kohlenmine im gebirgigen Teil mit Einschnitt und Brücken. Die zehn Weichen sind schon auf elf korrigiert. Bleistifteintragungen weisen auf Angaben in Modellbahnzeitschriften hin.

Für die weitere Planung setzte ich mir folgende Ziele:

1. Es sollte eine einfache Anlage entstehen.
2. Sie mußte demontierbar und sicher transportierbar sein (nach bitterer Erfahrung beim letzten Umzug!).
3. Beschränkung auf 10 Handweichen (sie benötigen keine aufwendigen Verkabelungsarbeiten).
4. Eine möglichst lange Strecke zum Fahren größerer Züge, wobei dies im Hinblick auf amerikanische Modellbahnanlagen, auf denen Züge mit 40 Wagen und mehr verkehren können, nur relativ sein konnte.
5. Keine verdeckten oder schwer zugänglichen Strecken.
6. Eine einfache elektrische Schaltung.
7. Der Mindestradius für die Strecke sollte nicht kleiner als 50 cm sein.



Der Plan der ausgeführten Anlage. Im wesentlichen sind die Entwurfs-elemente beibehalten worden.

Der Wunsch nach langen Strecken und bestimmten Mindestradien ließ auf der verfügbaren Fläche von ca. $4,1 \text{ m}^2$ nur eine Rundstrecke zu. Zudem sehe ich in Rundum-anlagen den Vorteil, daß man den fahrenden Zügen so herrlich lange „nachschaue“ kann.

An der eingleisigen Strecke (Ziel 1) mußte natürlich eine Station liegen. Was benötigt man dazu? Einen Bahnsteig, ein Ausweich- oder Überholgleis, einige Abstellgleise und Gleisanschlüsse zu Betrieben, die die „Bahnverbindung notwendig machen“, um Rohstoffe anzuliefern oder Produkte abzufahren.

Um für die Radien (vgl. Ziel 7) keinen Platz in den Anlagenecken zu verschenken, wurde das Empfangsgebäude am vorderen (inneren) Anlagenrand angeordnet. Vom Überholgleis mit einer nutzbaren Länge von ca. 2,80 m gehen ein Anschlußgleis und drei Abstellgleise mit insgesamt ca. 3,30 m Länge ab, das entspricht etwa der Länge

von 22 Güterwagen von 40 Fuß Länge. Die kurze Verbindung des Hauptgleises mit dem Überholgleis („Siding“) über die Weichen 8 und 9 gibt die Möglichkeit, den Gleisbogen für die Aufstellung von Wagen für die Kohlenmine zu nutzen. Über Weiche 10 erfolgt der Anschluß zur Verladestation der Kohlenmine, zu der die Leerwagen die Steigung hinaufgedrückt werden müssen, da dort keine Umfahrmöglichkeit besteht. Das notwendige Vorhalten von Lokomotiven für den Kohlenminenanschluß gibt auch die Begründung für das kleine Betriebswerk mit Werkstätte, das über die Weichen 3 und 4 angeschlossen ist. Es zeigte sich bald, daß im Bahnhofbereich die vorgesehene Anlagentiefe von nur 30 cm nicht genügte und verdoppelt werden mußte. Der nun vorhandene Platz reicht für drei Aufstellgleise, zwei Schuppen- bzw. Werkstattgleise und ein Kohlegleis.



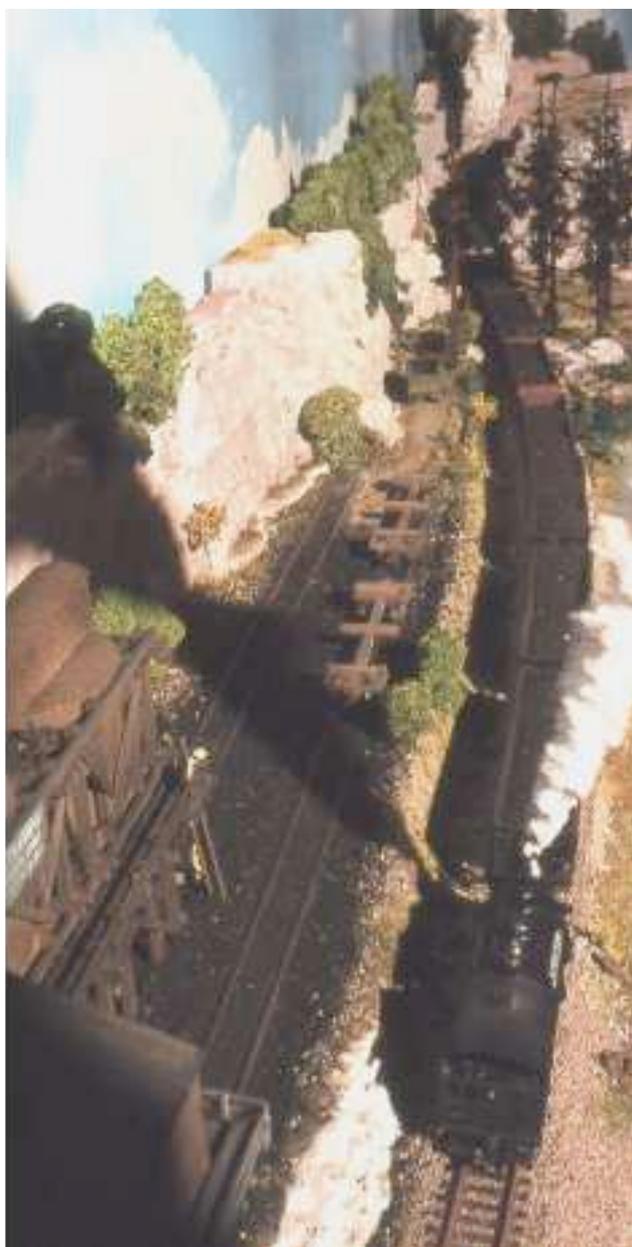
In der *Steam Servicing Facility* rollt L&S 197 mit Lokführer Andy Sperandeo gerade zum *Turntable*, wird dann rückwärts zum *Coaling Tower* stoßen, um Kohle zu fassen, und dann wird Andy noch den Sandvorrat ergänzen. Lok 197 wird anschließend den *eastbound* Kohlenzug übernehmen.

Es war nur eine geringe Höhenentwicklung geplant. Die Hauptstrecke sollte ihren höchsten Punkt mit +3 cm in dem Einschnitt der „Sierra de Barrancos“ erreichen, die Kohleverladestation auf +5 cm liegen. Die Neigungen waren mit 4 % vorgesehen. Das linke Verbindungsstück zwischen Einschnitt und Station sollte herausnehmbar oder schwenkbar ausgeführt werden, einmal als bequemen Zugang zum Inneren der Anlage, zum anderen um in dem Zimmer weiterhin Gäste unterbringen zu können.

3. Ausführung

Zeigte der erste Gleisplan - wie der aufmerksame Leser bestimmt schon bemerkt hat - bereits eine Weiche mehr als ursprünglich vorgesehen, so brachte die Umzeichnung

auf den Maßstab 1 : 10 weitere Änderungen und Ergänzungen . Der Gleisanschluß in der linken oberen Ecke wurde durch eine Y-Weiche (Weiche 13) für einen weiteren Bahnkunden ergänzt. Beim Bw kam über Weiche 5 ein „Caboose“-Abstellgleis dazu. Schließlich wurde dort, um die Kapazität der Kohleverladestation zu erweitern, ein zweites Ladegleis eingerichtet. Über Weiche 13 sollte auch der Anschluß der Eisenbahninsel an die „übrige Welt“ sichergestellt werden, also die Verbindung der LIZZIANA & SOUTHERN zur Southern Pacific. Nachdem die Anlage bis auf den ausschwenkbaren Teil fertiggestellt war, belief sich der Bestand an Güterwagen bereits auf ca. 60 Stück. Diese hätten nie auf der Anlage Platz gehabt, ohne den typischen Eindruck hoffnungslos überfüllter (Modell-) Abstellgleise zu erwecken. Die einzige



bekannte und vorbildliche Möglichkeit, Fahrzeuge auf eine Anlage zu bringen oder von ihr zu nehmen, ohne sie über den Luftweg zu transportieren, ist ein „Fährbetrieb“. Also, warum keine Pontonfähre? Raum für die Fähranlage war nur noch auf dem ausschwenkbaren Teil vorhanden. So entstand dort unter ziemlicher räumlicher Enge ein zweigleisiger Fähranleger für ein 50 cm langes Fährponton. Ein Ponton kann sechs Wagen aufnehmen; da fünf Pontons zur Verfügung stehen, können auf ihnen bis zu 30 Wagen im Regal deponiert werden. Schließlich wurden die Steigungen zur Kohlenmine auf realistische 1,9 % ermäßigt, bei der Hauptstrecke sogar auf nur 1 %! Nur auf der Rampe zur Flußbrücke beim Fährhafen mußte wegen der Kreuzung mit den Fährgleisen

Die Satteltanklok Nr. 7 ist heute als *Helper* eingeteilt und hilft den Kohlezug die Steigung bei der Kohlenmine hinaufzubringen.

die Steigung von 3 % beibehalten werden; da die amerikanischen Loks in der Regel keine Haftreifen besitzen, blieb dies nicht ohne betriebliche Auswirkungen.

Entsprechend diesen Planungsänderungen wurde die LIZZIANA & SOUTHERN (L&S) fertiggestellt

Der Gipfelpunkt in der Sierra de Barrancos ist erreicht! Lok 197 hatte trotz Schubhilfe schwer zu arbeiten. Andy weiß nicht, ob er angesichts der inzwischen herrschenden Hitze auf der Lok sich nicht doch lieber die Schneeverwehungen wünscht, die hier im Winter den Schienenverkehr behindern.



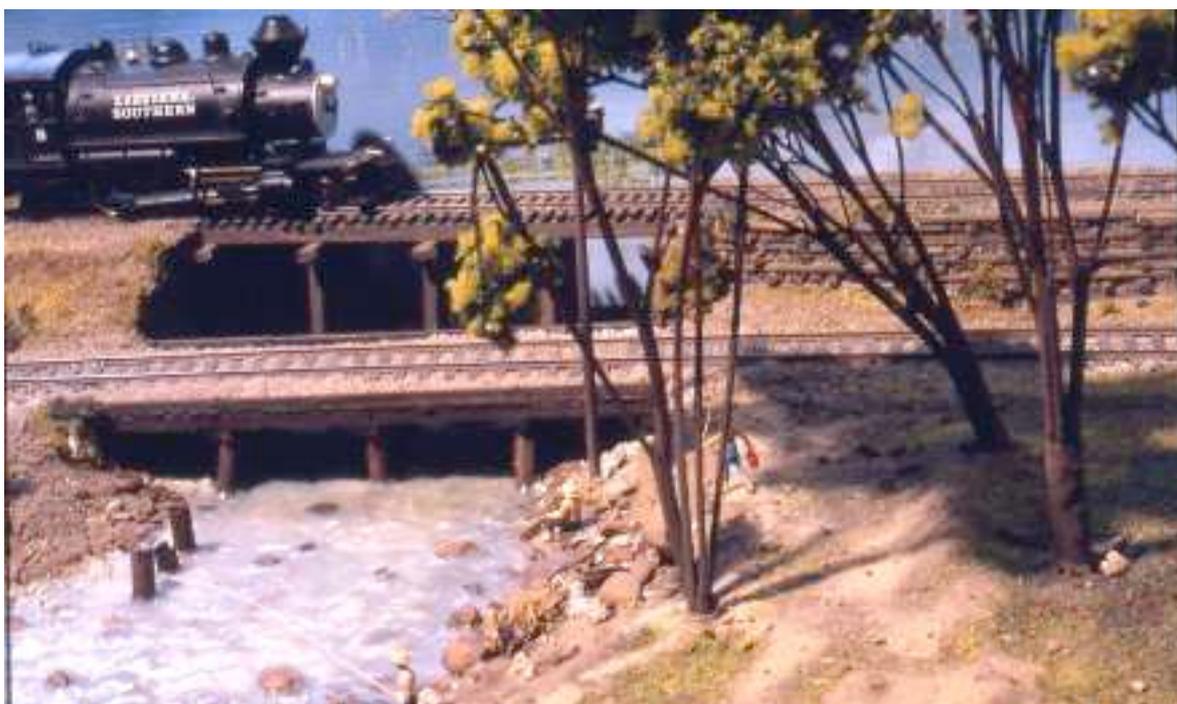
Unterbau

Die Unterkonstruktion wurde in einzelnen Rahmen erstellt, die auf den Trägern eines Wandregalsystems aufliegen. Auf die Rahmen sind 6 mm starke Spanplatten aufgeschraubt. Die Trassen für die Steigungsstrecken wurden mit der Stichsäge auf drei Seiten herausgesägt und durch Unterlegen von Holzleisten auf die gewünschte Höhe gebracht. Das Trassenbrett bleibt am Fuß der Steigung mit dem ebenen Bereich verbunden und es ergibt sich von selbst ein Übergangsbogen von der Waagrechten in die Neigung. Um eine gute Schalldämmung zu erreichen, wurden die Trassenbretter im Streckenbereich anfangs vom Unterbau

mit Dämmmaterial getrennt und mit Teppichklebeband befestigt. Diese Ausführung hat die Geräusentwicklung zwar gemindert, aber leider auch die Stabilität der Konstruktion und ist beim weiteren Bau aufgegeben worden. Auf die Spanplatte ist eine 1 cm dicke Polystyrolschaumplatte mit wenig Weißleim aufgeklebt.

Gleisverlegung

Mit Filzstift wurde die Gleisachse markiert und das Gleismaterial verlegt. Ich habe ausschließlich Shinohara Code 70 Material verlegt. Auf der Hauptstrecke sind Weichen mit einem Winkel von $9\frac{1}{2}$ Grad, bei den Abstellgleisen von 14 Grad eingebaut. Die schlanken Weichen wurden zum Teil zu Bogenweichen passend gebogen. Das Einschottern der Gleise erfolgte nach bewährtem Rezept mit stark verdünntem Weißleim, als Schotter verwende ich gesiebten Quarzsand.

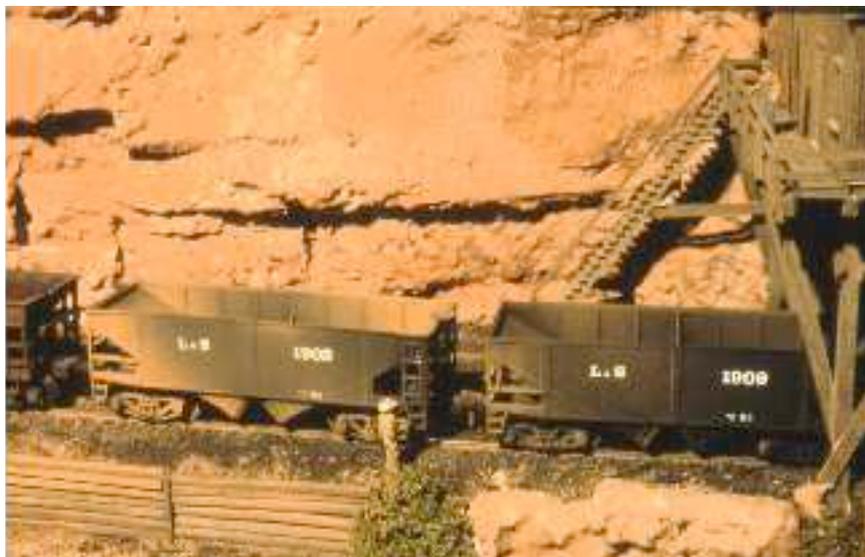


Lok Nr. 8, die Schwesterlok zu Nr. 7, aber noch mit altem Kobelschornstein ausgerüstet, dampft auf der Trestle über den White River zum Rangierdienst in Lizzie's Minning Company. Die Freunde von Lokführer Chris D'Amato prüfen, ob die Fische heute beißen.

Landschaft

Auch für den Landschaftsbau verwende ich Schaumstoffplatten. Der braun vorgestrichene Untergrund wird mit feinen bis mittelgroben Sanden und gesiebter Erde eingestreut und wie beim Einschottern der Gleise mit stark verdünntem Weißleim beträufelt. Gleich anschließend, wenn der Leim die aufgestreute Sandschicht durchdrungen hat, wird mit Streugras beflockt. Nach dem sparsamen und gezielten Aufstreuen der Grasfasern wurde kurz über das Gras geblasen, um die Grashalme etwas auszurichten, was einem vorbildlicheren Eindruck ergibt. Die Verwendung natürlicher Streumaterialien für den Untergrund ergibt eine wohltuend einheitliche „Gegend“ für die Modellbahn. Ein weiterer Vorteil dieser Methode: Die benötigten Tüten mit Erde und Sand

können bei einem Ausflug kostenlos besorgt werden; die besten Fundplätze sind staubige Feldwege und Baugruben.



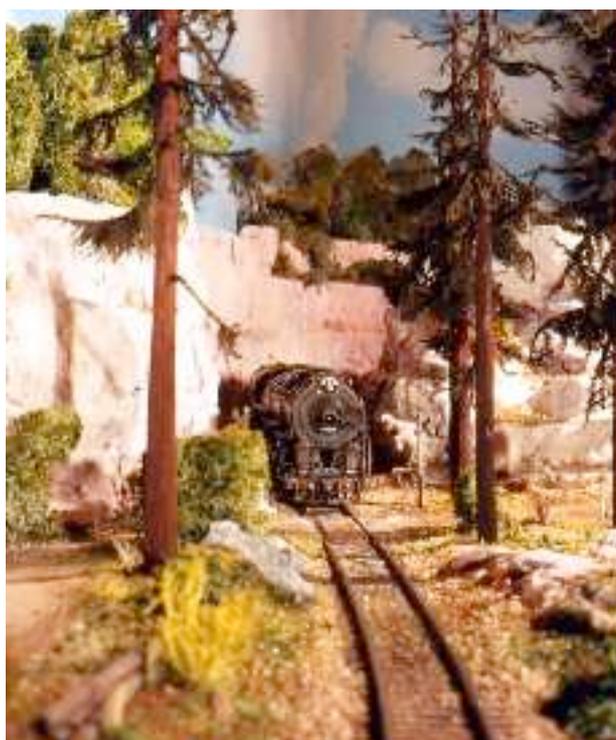
An der Kohleverladestation von Lizzie's Mining Company stehen die leeren *Hopper* zum Beladen bereit. Eine Füllung der Silos reicht für sechs Wa-gen. Mehr können die leichten Lokomotiven der L&S auch nicht pro Zug über die Steigung bringen.

Wer Bahndämme aufmerksam betrachtet - egal in welchem Land -, wird feststellen, daß sie nicht mit Tennisrasen bewachsen sind. Das überall wuchernde Unkraut und Gestrüpp wird mit teils eingefärbten Pinselhaaren und Landschaftsbaumaterial von Woodland Scenics nachgebildet. Größere flache Geländestücke wurden vermieden. Statt dessen ist versucht worden, ein sanft welliges Gelände zu erreichen, das vom trassierten Bahndamm durchschnitten wird.

Felsen

Die „Styroportfelsen“ sind mit eingefärbten Moltofilbrei dick eingepinselt und mit feinem Sand und Staub überstreut bzw. „angeblasen“. Dazu wird feines trockenes Material - ich habe in meinem Fall den gesammelten Putz- und Ziegelstaub vom Dübelbohren für die Regalschienen verwendet - auf ein Stück Karton aufgestreut und aus kurzer Entfernung gegen den feuchten Moltofilbrei geblasen. Die Reste des Sandsturms werden mit dem Handsauger entfernt.

Der *Westbound Freight* rollt gegen Mittag die Steigung aus der Sierra de Barrancos herab und wird in Hüge Weekaheh die letzte Störung vor der Siesta bringen. Heute wird der Zug von einer schweren Texas der AT&SF, Nr. 5002, mit der Achsfolge 2-10-4 (nach deutscher Bezeichnung 1'E 2') geführt.





Auch auf dem Werkstattgleis werden bald die Aktivitäten ein Ende finden. Im Hintergrund warten Wagen auf die tägliche Fähr.

Eine Erhöhung der Reliefwirkung kann durch eine farbliche Nachbehandlung der Felsen mit stark verdünnten Plakafarben erreicht werden. Von der „Sonnenseite“ wird mit der Spritzpistole - ein Wasserzerstäuber tut es in diesem Fall auch - die stark mit Weiß aufgehellte Grundfarbe aufgespritzt, von der „Schattenseite“ unvermischte oder mit wenig Schwarz versetzte Farbe. Wichtig ist, daß die Lichtführung mit der tatsächlichen Beleuchtung des Raumes übereinstimmt.



Bei der Pacific Fruit ruht das Geschäft. Manana. Hinter dem LKW, der eben Orangen angeliefert hat, steht der letzte zweiachsige Wagen der L&S, Caboose Nr. 69, ein *Bobber*.

Bäume

Die L&S liegt im Südwesten der USA. Der Gegend entsprechend gibt es nur wenige Bäume. Die Modellbäume sind alle selbstgefertigt. Die Laubbäume entstanden aus Rainfarnstengel, die Nadelbäume (Redwood) aus Balsastämmen und Federmoos. Die Büsche sind nach bewährter Methode aus Isländischmoos. Andere, heute gebräuchliche Materialien standen Mitte der 80er Jahre noch nicht in dem Maße zur Verfügung.



Caboose Nr. 70 ist die Nachfolgebauart, aber immer noch aus dem guten alten Holz, das am Abhang der Sierra de Barrancos wächst. Am Stock Pen wartet L. Luke auf den Viehwagen (Stock Car), um seine Rinder zu verladen.



Brücken

Besonders reizvoll bei Anlagen nach US-Vorbild ist die Möglichkeit des Holzbrückenbaus. Sowohl die Hauptstrecke als auch der Anschluß der Kohlenmine überquert den „White River“. Für die Holzkonstruktionen der Brücken wurden Kieferholzleisten und Buchenholzstäbchen verwendet. Auch hier gilt: Nichts sieht so nach Holz aus wie Holz!

Für das höher liegende Anschlußgleis wurde eine Trestle-Konstruktion gewählt, für die Hauptstrecke eine höherwertige Konstruktion mit Schotterbett. Je vorbildgerechter die Brücken aus Einzelteilen gebaut werden, um so besser wirken sie. Über die ein-

Am Ferry Slip stehen die Wagen mit den fabrikneuen Tanklastwagen zum Übersetzen auf der Pontonfähre bereit.

zelnen Holzteile wurde in Faserrichtung jeweils das Sägeblatt einer feinen X-acto-Säge gezogen, um einen verwitterten Eindruck des Holzes zu erreichen. Die einzelnen Hölzchen wurden vor dem Zusammenbau unterschiedlich eingefärbt. Die Verbindungen sind mit Schraubbolzenimitationen aus US-Produktion ange-deutet.

Für die Brücke am Fährhafen wurde eine Stahlkonstruktion gewählt. Sie entstand aus einer um zwei Felder gekürzten Vollmer-Kastenbrücke. Um den metallischen Eindruck zu imitieren, wurde sie mit einem Farbge-misch aus Humbrol-Farben Slate grey, Black, Chocolate und Gun Metal gestrichen. Die Farben wurden beim Streichen naß in naß gemischt, um eine lebendige Oberfläche zu errei-chen, ohne daß die einheitliche Ge-samtwirkung verlorengiht. Die Wider-lager der Kastenbrücke wurden aus Gips gegossen und das Bruchstein-mauerwerk mit einem kleinen Schrau-benzieher und Bastelmesser heraus-gearbeitet.



Der Leerzug rumpelt über die Brücke bei der Pontonfähre und weckt Huge Weekaeh aus der Mittagsruhe. Die Wagen müssen in der Station ausgestellt werden; dies erfordert wieder aufwendige Rangiermanöver.

Das Wasser im Hafen ist aus Gießharz entstanden. Für den White River schien mir diese Methode weniger geeignet. Aus Zufall entdeckte ich, daß wasserfester Weißleim fast klar, aber eben mit dem gewünschten milchigen Effekt erhärtet. Und schon wurde das mit Steinen, kleine Felsen, Sand und den Resten einer weggespülten Brücke versehene Flußbett Schicht für Schicht mit wasserfestem Weißleim ausgegossen. Wegen seiner Zähflüssigkeit ist das Ausbilden kleiner Stromschnellen keine Schwie-

rigkeit. Da Weißleim stumpf aufrocknet, habe ich als letzte Schicht etwas Epoxidharz aufgepinselt, um den Glanz und die Reflektion von bewegtem Wasser zu erreichen.



Jose bringt nichts aus der Ruhe. Vielleicht kommt eine Lok zum Wasserfassen, vielleicht kommt keine

....

Der Wasserbehälter ist aus einem Schraubverschluß für einen Badeschaum gefertigt. Dieser Schraubverschluß - „daraus muß sich doch etwas machen lassen“ - war es eigentlich, der den Anstoß zum Bau einer Anlage nach amerikanischem Vorbild gab!

Gebäude

Die Mehrzahl der Gebäude entstand aus Plastik-Bausätzen der Firma Pola, die ein spezielles US-Programm führt. Die Ironie dabei war, daß ich diese unweit meines Wohnsitzes gefertigten Bausätze aus den USA beziehen mußte, da sie bei uns nicht auf dem Markt sind. Weiter wurden Bausätze der Firmen Revell und Heljan verwendet. Für die Kohlenmine wurde ein Bausatz aus Blechteilen der Firma Suydam umgebaut. Lokschuppen und Lagergebäude am Fähranleger entstanden im Selbstbau aus Northeastern Holzprofilen und Kunststoffdachplatten.



Bei John White ist Hochsaison. Holz zum Sägen liegt in jeder Menge bereit. Ein Blick auf den Gleisplan verrät den Trick mit dem Spiegel, der dem halbierten Sägegatter Tiefe verleiht.

Der damals auch bei uns einsetzende Umbau von Gebäudebausätzen bzw. das Verwenden der Teile aus den Bausätzen für den Zusammenbau völlig neuer Gebäude ist in USA seit langer Zeit gang und gäbe („Kitbashing“). Durch die Verwendung möglichst weniger Grundtypen von Bausätzen entsteht ganz von selbst eine einheitliche „regionale“ Architektur.

Wichtig für die Gebäude ist die Farbgebung. Für ihre Dienstgebäude verwendet die L&S ein Beige, sonst ist Blaugrün und Blau für die Holzbauten „in der Gegend üblich“. Die Gebäude sind naß in naß mit dem Pinsel bemalt. Wenn die Farbe noch feucht ist - schnelles Arbeiten ist hier notwendig - wird wieder wenig feinsten Staub aus dem bereits bekannten Bohrmehl der Ziegelwand und Mahlstaub aus Feldwegen über die Gebäude geblasen. Diese Methode der Verwitterung spiegelt das „regionale Klima“ wider.



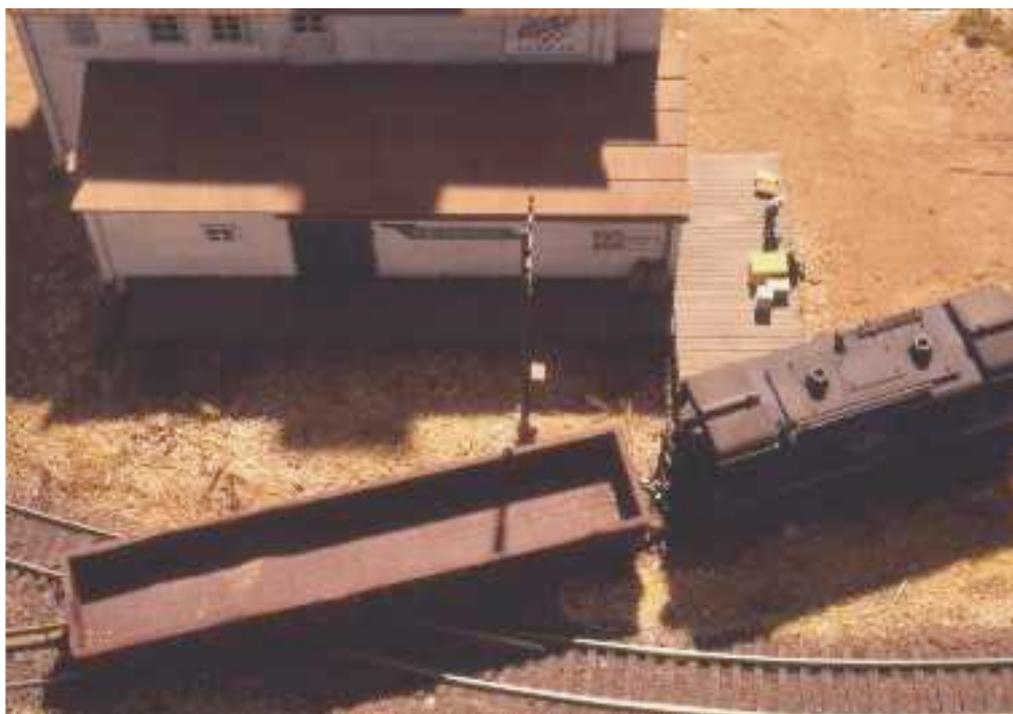
Am Lagerhaus werden die letzten Waren zum Versand vorbereitet. In den Sierras zieht das nachmittägliche Gewitter auf. Die alten Flachwagen links dienen als *Idlers*, als Schutzwagen für die Zuahrt zur Fähre; die schweren Loks dürfen den *Slip* wie die Pontons nicht befahren.

4. Betrieb

Epoche

Die Anlage wird in der Zeit um 1930 - 1940 betrieben. Hier herrschen Dampfloks vor, nur ein „Boxcab-Diesel“ hilft im Rangierbetrieb aus. Die Wagen auf der als Nebenlinie gedachten L&S bestehen überwiegend noch aus Holz. An Dampfloks werden eingesetzt: eine Consolidation, L&S Nr. 197, Bausatz von MDC Roundhouse, zwei Prärie-Satteltankloks, L&S Nr. 7 und 8, ebenfalls von MDC Roundhouse. Die Satteltanks wurden zur Verbesserung der Stromaufnahme - offiziell zur Verminderung der unzulässig hohen Achslast - mit Vor- und Nachlaufachsen ergänzt.

Wenn das „Dampflokfeber“ steigt, werden für durchgehende Güterzüge auch schon mal schwere Niagaras, Texas oder Cab Forwards der Santa Fe (A.T. & S.F.), Western Pacific (WP) oder Southern Pacific (SP) eingesetzt (Modelle von Bachmann und Rivarossi bzw. AHM).



Die abendlichen Rangierfahrten erledigt der *Boxcab Diesel*/ Nr. 81. Die Verwaltung der LIZZIANA & SOUTHERN hofft damit die Kosten für den unlu-krativen Verschiebedienst senken zu können; allerdings ist die Diesellok noch nicht sehr zuverlässig.

Die Wagen sind alle Bausätze von Roundhouse, Athearn und Train Miniature sowie Umbauten und Selbstbauten aus Holzprofilen. Diese Selbstbauten haben bisher den größten Spaß gebracht. Sie entstehen aus Northeastern Profilen nach Plänen in Modellbahnzeitschriften oder in den Heften der Train Shed Cyclopedica. Die Drehgestelle sind Ersatzteile von MDC oder abgefederte Metallgestelle von Kadee oder OPM.

Die Fahrzeuge sind mit Kadee-Kupplungen ausgerüstet, meist mit der Oldtime-Kupplung Nr. 11. Für die Numerierung der Fahrzeuge der LIZZIANA & SOUTHERN wurde ein eigenes Schema entwickelt. Die Anschriften entstanden mit Letraset Anreibebuchstaben.



Weathering

Alle Fahrzeuge, außer den „fabrikneuen“ Anlieferungen, sind farblich nachbehandelt. Die Drehgestelle der Güterwagen sind braunschwarz gestrichen. Für die Betriebspuren verwende ich Lidschatten (!) in den Farben rostbraun, gold, ocker, blausilber und weiß. Der Tip kommt ebenfalls aus einer amerikanischen Modellbahnzeitschrift. Durch das Auftupfen des Lidschattens mit Schwämmchen oder Pinsel entsteht ein

herrlich staubig-dreckiger Eindruck (natürlich nur beim Modellbahnmaterial!). Stellt sich heraus, daß etwas übertrieben aufgetragen worden ist, einfach abwischen und neu probieren. Ist der gewünschte Eindruck erreicht, wird mit Klarlack fixiert.

Elektrische Schaltung

Die elektrische Schaltung der Anlage ist äußerst einfach (Ziel 6). Es wird nur über einen Walk-Around-Regler gefahren, Mehrzugbetrieb ist auf der relativ kleinen Anlage nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Alle Gleisabschnitte sind abschaltbar, Signale gibt es keine, es wird auf Sicht gefahren. So macht der Betrieb Spaß und bereitet keinen Streß.



Geschafft für heute! Nachschub für George A. Gloff's Pfeife steht an der Laderampe hinten bereit.

5. Folgerungen

Zum Zeitpunkt dieses Berichts existiert die Anlage bereits nicht mehr! Das ruhmreiche Ende war wieder einmal ein Umzug und so endete die LIZZIANA & SOUTHERN Story im Jahr 1986. Nebenbei bemerkt wurde damals die Anlage mit gewaltigen Anstrengungen und „Überstunden“ der Modellbahnkollegen Dr. Willi Krahe, Hubert Lindacher und Karl-Heinz Scharf - denen hier einmal herzlich für ihre Mitwirkung am Aufbau der Anlage gedankt werden soll - 14 Tage vor dem feststehenden Umzugstermin fertiggestellt. Vor dem Einmotten habe ich die Anlage in zahlreichen Dias festgehalten. Die

Arbeit mit Kamera und Fotoleuchte war es übrigens, die die Schwachpunkte der Anlagengestaltung aufdeckte!

Die Erfahrungen der LIZZIANA & SOUTHERN lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Unkompliziertheit der Anlage hat sich bewährt. Es bleibt viel Zeit für Betrieb. Das Fehlen jeder Automatik bzw. einfachster elektrischer Schaltungen zur Steuerung des Zugbetriebes gestaltet die Aufgabe für Dispatcher und Lokführer interessant und verantwortungsvoll. Es ist keine Eisenbahn entstanden, die „auf Knopfdruck abläuft“.
- Das Shinohara Code 70 Gleismaterial hat sich als betriebstüchtig erwiesen. Es lässt sich leicht verlegen und sieht gut aus. Die Schmutzempfindlichkeit des Zweileiter-Gleichstrom-Systems wird durch die Schwungmassen der Loks kompensiert.
- Für kleine Anlagen wie die LIZZIANA & SOUTHERN genügt die A-Schaltung völlig, bei größeren Anlagen mit mehreren Fahrstrecken erscheint eine Z-Schaltung oder ein Ausrüsten der Loks mit Digitaldecodern sinnvoll.
- In keinem Fall werde ich wieder bewegliche Anlagenteile vorsehen! Ich möchte alle Modellbahnfreunde davor warnen. Bewegliche Teile sind meist nicht so leicht zu bedienen wie Türen; nach jedem Schwenk ist das Gleis sorgfältigst nachzujustieren. Und die „Duck Unders“ sind eventuell ein Training für Panzergrenadiere, für (ältere) Modellbahner sind sie ein Greuel.
- Der Unterbau der Regalanlage hat den Anforderungen standgehalten. Für ortsfeste Anlagen empfehle ich eine stabile Grundkonstruktion, auf der man auch einmal stehen oder sitzen kann.
- Jede Anlage sollte ein Thema haben, das die notwendige „Identität“ gibt. So ergibt sich von selbst eine sinnvolle Beschränkung bei Lokomotiven und Wagenmaterial für die vorkommenden Beförderungsaufgaben, die wiederum die regionale Funktion und Produktion widerspiegelt.

- Ein wesentlicher Fehler der LIZZIANA & SOUTHERN war der übliche Aufbau als „Anlagenbrett“. Besonders beim Fotografieren wurde dieser Mangel spürbar; bei Aufnahmen aus der Modellperspektive störte der vordere Anlagenrand, der das Bild durchschnitt. Ich glaube, daß überhaupt unsere Anlagen zu sehr zwei-dimensional bleiben und die Ebene der Planzeichnung zu wenig verlassen. Es bleibt meist nur eine Betrachtung aus der Vogelperspektive. Sinnvoller erscheint es mir, Anlagen als schräggeneigte, zum Hintergrund ansteigende Flächen auszubilden, die somit etwa im rechten Winkel zur Sehebene des Betrachters liegen. Die Bahnstrecke sollte dabei etwa im unteren Drittel der Höhe liegen. So verbleibt vor der Strecke ein optisch ausreichender Vordergrund, der „Strecken-aufnahmen“ ermöglicht, der restliche obere Teil ergibt den Übergang zum Hintergrund.
- Und so kommen wir zu einem besonders wichtigen Thema, nämlich dem Hintergrund. Diesem habe ich leider zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, es gab keinen! Erst für die Fotos wurde ein handelsüblicher Hintergrund verwendet.

Ich hoffe, daß ich mit meinem Bericht vor allem Anfängern Mut machen kann, mit einer Anlage zu beginnen. Die in letzter Zeit für meinen Geschmack etwas überbewerteten Dioramen sind kein Ersatz für ein kleine Strecke mit einem fahrenden Zug, es fehlt die Dynamik.

Es gab übrigens eine Wiederauferstehung der LIZZIANA & SOUTHERN bei der Jubiläumsausstellung zur 25-Jahr-Feier des MEC 01 Münchberger Eisenbahnfreunde e.V. Ende 1999.



Lokführer Andy Sperandeo erinnert sich an einen Wintereinsatz

Bei Milepost 106 in der Sierra de Barrancos gab es immer den schlimmsten Schnee. Die LIZZIANA & SOUTHERN hatte deshalb bereits bald nach Betriebsbeginn einen „Snow Fighting Train“ angeschafft. Glanzstück der Ausrüstung war „Rotary 32“, eine dampfgetriebene Schneeschleuder. Sie hatte es jedes Jahr geschafft, die Strecke frei zu kämpfen. Ja, bis auf diesen 3. Februar damals. Andy wird diesen Tag nicht so schnell vergessen!



Rotary 32, die „Heldin“ der Geschichte am Milepost 106. Hier eine Sommeraufnahme. Hinter den Schneeräumern sind die Schienenreiniger zu sehen.

Er begann als ganz normaler Wintertag. Heftige Schneefälle in den Sierras waren ab Mittag angekündigt. Andys Kollege Chris D'Amato begann deshalb nach seinem Frühstück gleich mit dem Anfeuern der Rotary, um nachmittags „mal durchfahren zu können und das bißchen Schnee auf die Seite zu räumen“. Um 1/2 3 Uhr stand Andy mit seiner 197 und der Rotary bereit und los ging's.

Bis über den White River verlief die Fahrt ohne Probleme; bei Lizzie's Mining Comp. - in der Steigung zum Paß hinauf - wurde der Schnee merklich höher. Bereits hier gaben die Dampfkessel alles was sie konnten und Andy sah vor Dampf und Schnee kaum bis zur Rauchkammer seiner Lok. Ihm traten die Schweißperlen auf die Stirn, wenn er an Milepost 106 dachte. Dieser lag in einem tiefen Einschnitt quer zur Windrichtung. Kaum gedacht, schon schleuderte die Lok kurz, Andy nahm den Regler zurück, gab aber sofort wieder Dampf, weil er schon ahnte, daß die Fuhre gleich feststecken würde - und schon war es aus! Die Rotary vorn heulte noch einmal kurz auf, und dann herrschte eine beklemmende Stille, die nur ab und zu von den säuselnden Ventilen der Kessel unterbrochen wurde. Sie saßen fest - natürlich bei Milepost 106!

selnden Ventilen der Kessel unterbrochen wurde. Sie saßen fest - natürlich bei Milepost 106!

Andy dachte nicht daran in den Schnee, der fast bis zum Führerhausfenster reichte, hinauszugehen und schickte seinen Heizer „Fire Joe“ nach vorn. Was er berichtete war nicht ermutigend. Der Schnee war äußerst fein und dicht, wie in den Einschnitt hineingepreßt. Kollege Chris auf der Rotary wollte nochmal richtig Dampf machen und es in einer Viertelstunde wieder versuchen. Andy sah das böse Ende bereits voraus. Es half nichts, sie saßen gegen vier Uhr endgültig fest.



Aus bei Milepost 106, der ganz rechts gerade noch aus dem Schnee schaut! Trotz aller Anstrengung kommen Lok 197 und Rotary 32 nicht weiter gegen den Schnee an.

Das Ende der Geschichte ist kurz erzählt. George A. Gloff, der Mechaniker auf der Rotary, hatte zwar seine Pfeife nicht vergessen, aber Schneeschaufeln! So konnten sie mit den Kohleschaufeln in der Dunkelheit Lok und Schneeschleuder freischaufeln. Gegen acht Uhr dampften sie dann endlich rückwärts nach Hause. Eine gute Seite hatte die Sache allerdings dann doch noch: Fünf Tage gab es keinen Zugverkehr über die Sierra de Barrancos, Andy, Joe, Chris und die ganze Mannschaft konnten mal so richtig aus-schlafen; Bereitschaft hatte George ...

Die „Rotary 32“ entstand aus dem Roundhouse „(3in1) Theme Kit“ Nr. 1515. Diese Themenbausätze von Model Die Casting Inc. enthalten verschiedene Teile aus Serienbausätzen und Bauanleitungen für „Kitbashing“, eine feine Sache für Bastler. Einige Teile aus der Bastelkiste werden noch benötigt um - natürlich keine 100 %igen Nachbildungen - aber doch sehr schöne Modelle zu schaffen, wobei der eigene Konstrukteurgeist auch noch gefordert ist. Um die Schneeschleuder auf der Modellbahn nicht ganz nutzlos herumstehen zu haben, wurde sie mit dem „Track Cleaner Kit“ von Roundhouse Nr. 2799 erweitert; sie übernimmt bei Profilmessfahrten im Sommer die Schienenreinigung.

Moderne Zeiten bei der LIZZIANA & SOUTHERN



Die Führung des morgendlichen Kühlwagenzuges konnte die L&S der SP abgewinnen. Sie setzt dafür ihre schnellsten Loks, die Alco Diesel PA Nr. 103 und PB Nr. 114 ein. Hier röhren sie gerade an Lizzie's Mining Comp. vorbei nach Osten.

Auch bei der LIZZIANA & SOUTHERN ließen sich die „Modernen Zeiten“ nicht aufhalten. Die Dieselloks traten ihren Siegeszug an. In der neuen Epoche „B“ - ca. in den Jahren 1960 bis 1970 angesiedelt - herrschen die Diesels vor, alle ausschließlich Athearn-Modelle mit Schwungmassen. Eingesetzt werden ein Trainmaster und eine S-12 der SP, zwei F-7 als „Pusher-Units“ (Schiebeloks), L&S Nr. 87 und 88, eine Alco-Einheit PA und PB, L&S Nr. 103 und 114, und neu - der Stolz der LIZZIANA & SOUTHERN - zwei fabrikneue U-Boats U33C, Nr. 133 und 134, im neuen L&S-Blau und mit neuem Logo. Die Athearn-Modelle sind äußerst simpel aufgebaut, fahren „butterweich“, auch bei langsamster Rangierfahrt und beschleunigen schwere



Dafür hat die SOUTHERN PACIFIC einen Teil des Streckendienstes und die Bedienung der Mine mit ihren Loks übernommen. SP Trainmaster und S-12 rollen in der Mittagssonne über den White River.

Züge mit vollem „Sound“. Meine Eisenbahnfreunde kommen am Regler jedesmal ins Schwärmen, wenn sie die „Units“ über die Gleise schicken. Eine von bisherigen Anlagen unbekannte Erscheinung ist die relativ hohe Stromaufnahme der Loks; da alle Einheiten, also auch die B-Einheiten, mit Motoren ausgerüstet sind, gab bei einem schweren Güterzug mit vier Loks bei Kriechfahrt ein elektronischer Fahrregler deutschen Fabrikats den Geist auf. Jetzt wird mit einem Eigenbau-Regler gefahren.



Der Starzug der L&S ist der „Sierra Dorada“ am späten Nachmittag, geführt von den Alcos. Die üblichen Nachmittagsgewitter ziehen auch an diesem heißen Tag auf ...

Die Wagen sind auch in Epoche B Bausätze der bereits genannten Firmen. Erfreulich ist, daß Wagen (und auch Loks) mit unterschiedlichen Nummern angeboten werden, so daß das lästige Umnúmerieren entfallen kann. Einige Wagen sind in den bahneigenen Farben (blau) der L&S gespritzt und mit Letraset beschriftet, Epoche B1 mit Clarendon Bold, Epoche B2 (modern) mit Futura Bold fürs Logo und Helvetica Light für die sonstigen Aufschriften. Alle Fahrzeuge der Epoche B sind mit der gelieferten X2F-Kupplung (Horn-Hook) ausgerüstet, die zufriedenstellend arbeitet. Ein Umrüsten auf Kadee-Kupplungen ist vorgesehen.



Die beiden F7 Nr. 87 und 88 haben den Gipfelpunkt erreicht und donnern über die Stahlbrücke. Lokführer Bob A. Sperandeo erinnert sich an die Erzählungen seines Vaters über die Fahrten mit Lok 197 der L&S über die Sierras.



Hier steht der Stolz der neuen L&S: Die fabrikneue U33C Nr. 134 von General Electric. CME (Chief Mechanical Engineer) Jerry. D. Tailer der L&S schwört auf „long hood forward“. So wurden die Loks 133 und 134 als Kleinstserie entsprechend seinen Wünschen von GE geliefert, obendrein mit - jetzt hinten - „High Nouse“, wohl die einzigen so hergestellten U33C. Das „neue Blau“ und das neue Logo sind beim Vergleich mit der dahinter stehenden Nr. 88 deutlich erkennbar!



Der „Demonstrator“ für die geladenen Gäste und die Presse zeigt das neue Erscheinungsbild der LIZZIANA & SOUTHERN. Caboose Nr. 70 ist gerade angeliefert worden und glänzt in seinem neuen Blau!