Olli's Railroad – eine Long-Distance-Anlage

US-Feeling an der Nordsee

Gartenbahn-Anlagen haben den Vorteil, dass man selbst im Spur-G-Maßstab durchaus größere Strecken aufbauen kann, viel größer als der heimische Keller oder Dachboden es erlauben würde. Man braucht nur das passende Grundstück dazu. Oliver Jo verwandelte eine Wiese in eine langgestrecke Bahnlandschaft, auf der schier endlose Züge dahinrollen. Schon der Bau dieser Anlage ist alles andere als alltäglich.

Genießen und Züge steuern mit Freunden, das ist Olivers Verständnis von Gartenbahn, hier im grünen T-Shirt.

■ Text: Hans-Jürgen Götz
■ Fotos: Oliver Jöst, H.-J. Götz

Die meisten Gartenbahner werden ihre Träume auf überschaubaren, rechteckig geschnittenen Grundstücken verwirklichen – und meist sollen diese komplett mit der Modelleisenbahn zugebaut werden. Bei Oliver Jo (38) hatte das auch genau so angefangen. Im Alter von nur 2 Jahren hatte er seine erste Spur-0-Faller-Bahn geschenkt bekommen; mit 4 Jahren H0 und schließlich mit 13 Jahren der erste Zug von LGB. Zuerst war es eine fliegende Bahn im Garten. Mit 16 Jahren startete der Bau einer Gartenbahn auf einem separaten Grundstück beim Elternhaus. So wurde er auch sofort vom Gartenbahn-Virus befallen, der ihn nie mehr loslassen sollte. Ein Virus kommt selten alleine und so wurde er auch noch vom US-Bahner Virus heimgesucht. Fortan sammelte er nur noch Lokomotiven und Wagen nach US-amerikanischem Vorbild. Zunächst LGB, bald darauf aber auch vermehrt Modelle der amerikanischen Modelleisenbahn-Hersteller Bachmann, AML, Aristocraft, USA Trains und andere.

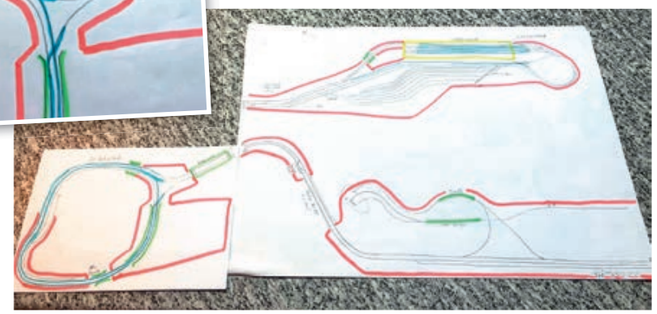
Leider war dann 2008 zunächst einmal Schluss, die Bahn musste wegen Eigenbedarf des Wohnhauses zurückgebaut werden. Die Bahn und Schienen wurden eingelagert. Fortan beschäftigte sich Oliver Jo mit dem Umbau der Wagen auf Metallradsätzen mit Messingbuchsen und die Umrüstung auf Kadee Bodymountet Kupplungen. Gleise und Zubehör wurden meist gebraucht weiter zugekauft und eingelagert. 2016 war es dann aber endlich so weit, Neustart der Spur-G-Anlage. Zusammen mit seiner Frau kaufte er sich in der Nähe von Cuxhaven 2010 ein Häuschen auf dem Lande, inklusive Garten. Wo die Fläche dieses Gartens für die meisten eher nachteilig geschnitten war, sollte er für Ollis Pläne aber perfekt sein. Nur 12 bis 16 Meter breit, aber fast 200 Meter lang, in seinen Augen geradezu perfekt für eine Gartenbahn mit langen Streckengleisen. So lang, dass man eigentlich schon ein Fernglas braucht, um von einem Ende der Anlage die Züge am anderen Ende genau beobachten zu können.

Bei der Steuerung setzt der Erbauer auf moderne Digital-Technik, auch das sieht man nicht alle Tage. So ist der gleichzeitige Betrieb vieler Züge problemlos möglich und die modernen Sound-Decoder erzeugen eine eindrucksvolle Klangkulisse. Überall auf der Anlage dieselt, dampft, hupt, klingelt und rattert es.

Als Anlagenmotiv wurden die USA in den 1970er bis 80er Jahren gewählt. Es fahren zwar auch ältere und neuere Züge, aber die Ausgestaltung bleibt in der Epoche. Das große Vorbild für den Neustart sind zwei Gartenbahner aus den USA, Jens Bang und Marty Cozad. Mit beiden sind Oliver und Marina Jo befreundet und haben deren außergewöhnliche Anlagen besucht.

Ollis Railroad wurde grob auf dem Papier vorgeplant und beim Bau in den Garten immer wieder angepasst. Die Anlage wird in den Garten integriert und nicht platziert. Der Vorteil des ländlichen Grundstücks ist, dass kein Haus oder Ähnliches in den Hintergrund-Motiven stört. Höchstens Nachbars neugierige Kühe stehen öfters mal am Zaun und beobachten interessiert den Modelleisenbahnbetrieb.

In der Umsetzung ist das eigentlich auch „nur“ ein Rundkurs mit einer Wendeschleife an beiden Enden.



Geplant wird nicht nur die Strecke anhand von Skizzen. Festgelegt wird auch, wo die Spundwände und späteren Stützmauern gezogen werden, welche die aus Sand angeschüttete Landschaft in der Höhe einer Modulanlage halten.

Auch in steinigen Ecken kann man es sich gemütlich machen. Für die Betrachter gibt es somit in Zugpausen immer etwas zu entdecken.

Züge, soweit das Auge reicht: Parallelfahrt auf der langen Steigung von 1,2 %: USA Trains Hudson mit USA Trains Heavyweights und zwei Aristo Craft E8 mit USA Trains Streamlinern.

Vorbereitung für den Gleisbau, alle 30 cm Löcher D = 2,5 mm bohren und M3-Gewinde schneiden

Der Unterbau besteht aus Stahl und wird anschließend mit Sand verfüllt. Ziel ist es, den Stahl komplett zu verdecken.

Die Gleise werden mit M3-Messingschrauben im Stahl fixiert.

An das Stahlgerüst genietetes Wellblech hält den im Gleisbereich angeschütteten Sand an Ort und Stelle.

Auf den angefüllten Sand wird eine PE-Folie als Unkrautblocker aufgelegt, darauf kommt ein Mineralgemisch in einer Höhe von ca. 10–15 Zentimetern.

Feinarbeit ist Handarbeit, doch ohne Bobcat wäre der Transport von bereits 150 m³ eingebrachtem Sand unmöglich gewesen.

Die Ausarbeitung der Landschaft macht Oliver und Marina Jo mit am meisten Spaß. Hier werden Felsbrocken aus dem Schwarzwald zu einem kleinen Canyon geschichtet.

Hier wird sich in Zukunft die Trasse der Santa Fe mit der Burlington Northern kreuzen. Solche Streckenkreuzungen sind typisch für die Vereinigten Staaten. Und für den Modellbahner ein besonderer Reiz.

Kleine Schluchten runden das Bild ab. Sobald die Steine liegen wird noch einmal gestetet, ob auch der lange Heavyweight-Personenwagen von USA Trains hindurchpasst.

Lange Güterzüge mit Mehrfach-Traktionen und 60 Wagen sind auf der Mainline immer unterwegs. An dieser geraden Stelle wird einmal eine Unterführung als Laufweg unter der Bahn hindurch entstehen.

Zwei Aristo-Craft SD45 ziehen einen langen „mix freight train“ bergab.

Video Point am Wasserturm. Die Idee für die Zukunft ist, Besuchern an verschiedenen Stellen Foto/Video-Points aufzubauen. Eine Halterung für das Smartphone hilft als Stütze, um wackelfreie Videos auch bei langen, langsam fahrenden Zügen aufnehmen zu können.

Dadurch, dass diese beiden Enden aber 120 Meter auseinanderliegen und dazwischen viele andere Gleisanlagen, Bahnhöfe und Abzweigungen zu finden sind, wirkt es wie eine ganz lange, zweigleisige Strecke. Ein Zug ist hier über 10 Minuten unterwegs, bevor er wieder am Ausgangsort auftaucht.

Man muss das weitläufige Grundstück erst einige Male selbst begehen, bevor sich einem der komplette Gleisplan wirklich erschließt. Diese Strecke ist auch schon seit 2018 in Betrieb und wird weiterhin kontinuierlich weiter ausgebaut. Neben der zweigleisigen Mainline Santa Fe findet sich auch noch eine eingleisige Bahnstrecke mit Abzweigungen der Bahngesellschaft Burlington Northern. Diese Nebenbahn befindet sich derzeit noch im Ausbau und soll einmal durch malerische Canyons und über weit geschwungene Trestle-Brücken bis zu einem kleinen Industrieareal führen. Auch eine USA-typische Kreuzung beider Bahngesellschaften ist geplant, ebenso ein größerer Yard, auf dem die langen Güterzüge rangiert und neu zusammen gestellt werden können. Dieser Bereich existiert schon, dient aber bisher erst einmal nur zum Abstellen der langen Güterzüge, die auf dieser Anlage im „normal“ Betrieb immerhin eine Länge von bis zu 33 Metern haben können. In diesem Area soll eines Tages noch ein Ablaufberg entstehen.

Besonders imposant ist der Schattenbahnhof. Wo andere solche Gleise unter der Anlage verlegen, hat Oliver Jo kurzerhand eine lange Röhre in seinem Garten integriert. Dabei handelt es sich um mehrere Segmente eines ehemaligen Edelstahl-Schornsteins eines Gaskraftwerks, die eigentlich verschrottet werden sollten. Die Röhre hat eine Länge von 34 Metern und einen Innen-Durchmesser von 1,7 Metern. Damit ist sie begehbar, auch wenn größere Menschen sich dabei leicht bücken müssen. Im Inneren sind aktuell fünf Parallel-Durchfahrgleise eingebaut, auf denen bis zu 33 Meter lange Züge abgestellt werden können. Im Endausbau sollen hier auf zwei weiteren Ebenen noch zusätzliche 6 Durchfahrgleise hinzukommen. Diese Röhre kann an beiden Enden auch verschlossen werden, sodass dort die Züge auch bei Wind und Wetter stehen bleiben können.

Im mittleren Bereich der Anlage findet sich ein kleiner Durchgangsbahnhof. Durch seine Gleisanlage und Verzweigungen bietet er eine imposante Foto-Kulisse und Präsentationspunkt, wo sich eindrucksvolle Zug-Begegnungen beobachten lassen.

Fast die ganze Anlage ist auf einer Höhe zwischen 50 und 100 Zentimetern über dem Boden aufgebaut. Das ermöglicht eine halbwegs angenehme Arbeitshaltung bei den Bauarbeiten und vor allem eine optimale Präsentation. Dabei wurde die Anlage nicht einfach nur auf einem Erdwall errichtet, wie man das vielleicht üblicherweise machen würde. Vielmehr wurde hier alles auf einem frei tragenden Stahlgerüst aufgebaut und dann erst mit Sand und Erde verfüllt. Dadurch ist eine perfekte Höhenausrichtung der gesamten Anlage möglich. Durch die stabile Konstruktion kann man über-

Mix freight train, gezogen von zwei USA Train NW-2

Der Northern Pacific Streamliner von USA Trains in der Abendsonne. Telegrafenmasten aus Holz werden selbst konstruiert und selbst gebaut.

Der Schattenbahnhof, Durchmesser 1,7 m und über 33 m lang, bietet auch ganz langen Zügen Platz. Alle Gleise sind Durchfahrgleise. Es ist noch genügend Platz vorhanden für einen Ausbau der Abstellflächen.

Im Yard stehen viele Güterwagen und warten auf neue Zug-Kombinationen zur nächsten Runde.

Ein Gastzug fährt Richtung Süden auf der Mainline. Das dahinter liegende Gleisfeld ist gestalterisch noch im Rohbau, aber technisch voll funktionstüchtig.

Zwei Ganzzüge treffen sich am alten Wasserturm: rechts ein gastierender Coal Hopper Train, links der Intermodal Train.

Die Bogenbrücke war eigentlich mal die Köln-Deutzer Brücke, sie ist nun zu einer amerikanischen Hubbrücke weitergebaut worden. Designt wurden die Türme nach Fotovorlagen.

Dank der großen Radien besteht so leicht keine Gefahr, dass die Züge abstürzen. Und Gleisverwerfungen kennt diese Bauweise nicht.

Ein Güterzug wechselt das Gleis, alles läuft rund. Anfangs wurde die ausgedehnte Anlage noch mit dem Massoth-Navigator gesteuert.

Zwei Super-Züge auf der „Foto Point"-Brücke. In diesem Bereich der Brücke sollen einmal Industrie und Stadt entstehen.

Die alte Villa neben den Gleisen ist zurzeit das einzige größere Gebäude.

Irgendwie machen alle immer Pause. Dabei ist auf dieser riesigen Anlage doch noch so viel zu tun, nicht wahr?

all auf der Anlage laufen, ohne Gefahr irgendwo einzubrechen. Alle Segmente sind verschraubt bzw. verschweißt. Auch die üblichen Witterungseinflüsse können der Anlage nichts anhaben.

Beim Gleismaterial verwendet Oliver Jo ganz normales Messingprofil-Gleis von LGB. Auch die meisten Weichen stammen von LGB, auch von Aristocraft oder Thiel. Die Schienen sind alle 30 Zentimeter fest mit den darunter liegenden Stahlprofilen verschraubt. Damit die Kunststoffschwellen im Laufe der Zeit nicht so schnell brechen, werden sie vor dem Festschrauben mit Epoxydharz ausgegossen. Wo immer möglich wird langes Flexgleis verlegt, um die Anzahl der Schienenverbindungsstellen so gering wie möglich zu halten. Um den Spannungsabfall auf den langen Strecken zu minimieren, sind alle Schienen mit selbst konstruierten, in das Profil verschraubbaren Schienenverbindern verbunden und zusätzlich mittels Kupferpaste vor Korrosion geschützt. Parallel zum Gleis ist eine dicke Versorgungsleitung geführt, mit zusätzlichen Einspeisepunkten je 5 Meter. Zur Zeit sind rund ein Kilometer Gleise verlegt, Und noch einiges mehr an Gleisen wartet auf seinen Einsatz.

Zwei SD 45 fahren durch die blühende Landschaft, vorbei an Rinderherden und Wildtieren.

Bei solchen Streckenlängen werden Temperaturschwankungen zu einer großen Herausforderung, weil sich die Stahlprofile und die darauf montierten Gleise unterschiedlich ausdehnen. Gleis-Ausdehnungsstücke von modifizierten LGB-Gleisen sorgen daher für den notwendigen Ausgleich.

In den Kurven erzeugen leichte Überhöhungen eine perfekte Optik. Diese wird durch das Unterlegen der äußeren Schienenprofilhälften mittels isoliertem 4 Quadratmillimeter Kupferdraht geschaffen – einfach aber wirkungsvoll. Der kleinste Radius der Kurven und Weichen ist R5 von LGB. Im Industriegebiet kommt auch noch R3 von LGB zum Einsatz. Sobald die Gleise verlegt sind, werden sie abschließend noch mit feinem losen Kiesel von 1 bis 3 Millimeter ausgeschottert, sodass vom stählernen Fundament nichts mehr zu sehen ist.

Highlight: Die Hubbrücke

Absolutes Highlight der Anlage ist eine lange zweigleisige Hubbrücke. Die Bogenbrücke aus Alu ist 5,5 Meter lang. Oliver hatte sie vor einigens Jahren gebraucht erwerben können. Die massiven Stahltürme mit Ketten-Antrieb wurden anhand von Fotos selbst konstruiert und gebaut, ihr beidseitiger Kettenantrieb erlaubt das Anheben der Brücke zu einer Durchfahrtshöhe von 2,2 Metern.

Offensichtlich musste Familie Jo bisher schon eine Menge Material bewegen, Holz, Stahl, Erde, Sand, Kieselsteine, Basaltsteine, Mauersteine, Pflastersteine, Beton, Edelstahlrohre und vieles andere mehr. Da kommen über die Jahre viele Tonnen Material zusammen für eine „kleine“ Gartenbahnanlage. Um solche Mengen auf dem großen Gelände bewegen zu können, hat er sich im Laufe der Zeit ein paar kleine, gebrauchte Baumaschinen zugelegt, unter anderem einen kleines Bobcat und eine kleine Walze. Die Basaltsteine für die Ausarbeitung der Landschaften wurden aus dem Schwarzwald mitgebracht.

Was den Bau dieser Anlage ausmacht, ist auch die Abwechselung der Tätigkeiten. Von Baggerfahren bis zur Innenausstattung der Modellhäuser ist alles dabei. „Das Bauen, Konstruieren und die Verbindung zur Natur begeistert mich an dem Hobby. Der Zug fährt letztendlich auch nur im Kreis oder von A nach B, egal wie groß oder klein die Anlage ist“, sagt Oliver.

Ein Gastzug der BC Rail durchquert die Strecke durch die Natur. Gastfahrten mit eigenen Fahrzeugen sind möglich. Voraussetzungen sind, DCC-Decoder 24V, bei kleineren Fahrzeugen eingebauter Spannungspuffer. Die Wagen sollten Metallradsätze haben und natürlich ausschließlich ein nordamerikanisches Vorbild haben.

Das Stahlgestell und die Gleise verlegt er. Die Landschaft mit allen Details bis hin zur Bepflanzung wird gemeinsam mit der Ehefrau Marina gestaltet. Auch die Arbeit der endlosen Gewindebohrungen in den Stahlprofilen und das Einschotttern der Gleise teilen sich beide. Besonderen Spaß hat Marina aber mit den vielen kleinen Szenerien. Hier bevölkern immer mehr 1:29-Figuren die Anlage, sehr zur Freude der Besucher, die jedes Mal etwas Neues entdecken können. Fremde Hilfe wird beim Bau kaum angenommen. Hier bauen beide am liebsten alleine. Eine Gemeinschaftsanlage oder eine Art Vereinsanlage wäre für beide nicht denkbar. Teile, die man nicht kaufen kann, wie Telegrafenmasten aus Holz oder auch ganze amerikanische Wagen werden selber konstruiert und selber gebaut.

Die meisten Weichen vor Ort werden noch von Hand gestellt. An strategisch wichtigen Abzweigen kommen vereinzelt die robusten EPL-Weichenantriebe von LGB zum Einsatz. Für den weiteren Ausbau sind allerdings Servo-Weichenantriebe mit Endlage-Meldern geplant. Servo-Antriebe stellen die Weichen einfach zuverlässiger und halten sie auch in ihrer jeweiligen Endlage fest. Aber gerade auf einer Gartenbahnanlage hat man es ja immer wieder mit fallenden Blättern und anderem Unrat zu tun, der gerne auch mal die Weichen blockiert. Durch die Endlage-Melder kann die Steuerung aber dafür sorgen, dass die Weiche erst befahren wird, wenn sie auch eindeutig gestellt werden konnte.

Komplexe Digitaltechnik

Von Anfang an hatte Oliver Jo auch auf eine volle Digitalisierung gesetzt. Bei der Steuerung kommt eine bewährte Lenz LZV100-Zentrale zum Einsatz.

» **Das Bauen, Konstruieren und die Verbindung zur Natur begeistern mich an diesem Hobby. Der Zug fährt letztendlich auch nur im Kreis von A nach B, egal wie groß oder klein die Anlage ist.**

An deren XpressNet-Anschluss lassen sich neben dem Lenz-Handregler LH100 auch andere Funkhandregler, wie z. B. der Navigator von Massoth oder das Funky II von Matthias Manhart anschließen. Allerdings sprengt diese Anlage die üblichen Dimensionen. Diese Funkhandregler haben nicht genügend Reichweite, um die komplette Anlage abdecken zu können. In der Theorie sollte das bei geschickter Positionierung der Empfänger eigentlich klappen. In der Praxis gibt es trotzdem Probleme. Es ist nicht ganz klar warum, aber bei diversen Versuchen hat sich gezeigt, dass keine der Funk-Lösungen auf dieser Anlage die angegeben maximalen Reichweiten garantieren kann.

Inzwischen gibt es aber auch die Möglichkeit, die Anlage per WLAN zu steuern. Über das optionale USB/Ethernet-Interface von Lenz kann das System in das heimische LAN eingebunden werden. Über den WLAN-Router können dann auch SmartPhones und Tablets auf die Lenz-Zentrale zugreifen. Als Steuerungs-App kommt dann „TouchCab“ zum Einsatz (Beschreibung in

Die Landschaft mit allen Details bis hin zur Bepflanzung wird gemeinsam mit der Ehefrau Marina gestaltet.

Die Idee Trockenmauer entstand, als beim örtlichen Baustoffhandel ein großer Restposten Steine zu haben war. Die hässliche Blechwand soll zumindest zum Apfelhof nicht sichtbar bleiben. Kater Rocket findet die Felsen auch stark, kann er von hier aus doch alles überblicken.

Die Bahn im Rohbau, alter Stand. Rechts der Verbindungsweg nach hinten zum Yardbereich, links der Apfelhof.

Die erwähnte Stadt an der Brücke, in dieser Art soll sie mal aussehen, eine Kleinstadt in den USA mit verschiedenen bunten Fronten an den Gebäuden.

GBP 6/2020). Damit lassen sich alle Loks und alle Funktionen steuern. Auch Gastfahrer können damit sofort ihre eigene Lok mit ihrem SmartPhone über die große Anlage fahren lassen. Der einzige Haken dabei ist, dass dieses Interface von Lenz die Anzahl gleichzeitig „angeschlossener" Regler auf acht begrenzt.

Ein Vorteil der WLAN-Technologie ist, dass die Reichweite erweitert werden kann. Seit Kurzem gibt es WLAN-Router und Repeater, die die sogenannte „Mesh-Technolgie" unterstützen (siehe auch *GBP 5/2020*). Damit ist es möglich, relativ preiswert die Reichweite von WLAN-Netzwerken zu steigern. Dazu hat Oliver entlang seiner Modellbahnstrecke einfach mehrere wettergeschützte Mesh-fähige WLAN-Repeater angebracht und somit das häusliche WLAN auf der gesamten 120 Meter langen Anlage verfügbar gemacht. Nun braucht sich jeder Lokführer nur einmal mit seinem Smartphone im WLAN einbuchen und kann dann bequem seine Lok überall auf der Anlage kontrollieren.

Als Steuerungs-Software kommt iTrain zum Einsatz. In der Pro-Version unterstützt iTrain ebenfalls eine eigene App namens „iTrain Remote". Diese ist kostenlos und sowohl für iOS als auch Android erhältlich. Da iTrain keine Limitierung an externen Reglern kennt, können hierüber beliebig viele Lokführer gleichzeitig tätig werden. Zusätzlich unterstützt iTrain auch die direkte Einbindung von Rocos WLAN-Maus, die ebenfalls WLAN-basierend arbeitet. Somit stehen auf dieser Anlage genügend verschiedene und preiswerte Funkhandregler für jeden Geschmack und jeden Lokführer zur Verfügung.

Bald vollautomatisch

Bevor aber ein vollautomatischer Betrieb über iTrain möglich ist, müssen erst noch alle Gleissegmente mit entsprechenden Rückmeldern ausgestattet werden. Hier sollen die LocoNet basierenden Stromfühler-Bausteine von HDL (Hans Deloof) zum Einsatz kommen. Die sind zum einen im Selbstbau relativ preiswert zu haben, vor allem erlauben sie Stromstärken von bis zu 8 Ampere pro Gleisabschnitt. Auf einer US-Anlage wie dieser ist das nichts ungewöhnliches. Immerhin fahren hier auch Mehrfachtraktionen, sogenannte Consists, die aus bis zu 8 Lokomotiven bestehen, da summiert sich der Strombedarf schneller als man denkt.

Der Cowboy hat heute viel zu tun, um die entlaufenen Rinder an der Mainline einzufangen.

Außerdem ist das LocoNet als Steuerungs- und Melde-Bus auf einer Anlage wie dieser ideal geeignet. Die Länge der Kabelstrecken ist kein Problem und dieses Bus-System hat sich als sehr robust gegenüber allfälligen Störeinflüssen erwiesen. Die Kabel selbst und ihre Stecker sind sehr günstig erhältlich und leicht in allen Längen konfektionierbar.

Um die erforderliche Leistung für die Loks zur Verfügung zu stellen, kommen zur Zeit vier verteilte DCC-Booster MD30B von MD-Electronics zum Einsatz. Diese liefern jeweils bis zu 25 Ampère und haben sich als absolut betriebssicher im rauen Außeneinsatz erwiesen. Vor allem schalten sie bei gelegentlich vorkommenden Kurzschlüssen sehr schnell und absolut zuverlässig ab. So etwas passiert immer mal wieder, vor allem bei Entgleisungen auf einer der vielen Weichen oder beim Einfahren von zu vielen Loks in einen Booster-Abschnitt. Die Booster werden vor Ort von entsprechenden Gleichstrom-Schaltnetzteilen versorgt und vor allem in Wetterfesten Schaltschränken vor Feuchtigkeit geschützt.

An beiden Enden der Anlage finden sind gleich mehrere Kehrschleifen integriert. Somit kann man sogar einen kompletten langen Zug umdrehen und den Betrieb auf der Anlage noch abwechslungsreicher gestalten. Diese werden über 15 Ampère Sensor gesteuerte Kehrschleifenmodule von Massoth realisiert.

Da man von keinem Punkt des Areals die komplette Anlage übersehen kann, war es auch notwendig, besonders kritische oder wichtige Bereiche mit Kameras zu überwachen. Auch diese sind über das WLAN eingebunden ihre Bilder kann man ebenfalls auf jedem SmartPhone abrufen.

Kommunikation per Funk

Bei diesen Dimensionen ist die Kommunikation unter den Lokführern bisweilen nicht ganz einfach. Lautes Brüllen über 100 Meter Entfernung ist nicht jedermanns Sache und wird meistens missverstanden. Hier hilft nur noch der Einsatz von kleinen Funkgeräten oder der Anruf auf dem SmartPhone des Lokführers. Besonders wichtig wird das, wenn irgendjemand oder irgendetwas irgendwo einen Not-Stop in der Zentrale ausgelöst hat. Dann stellen sich für alle die Fragen: Wer war es, wo und warum? Es passiert ja quasi nichts direkt vor den eigenen Augen, vielmehr irgendwo auf der großen Anlage, wo man meistens nicht gerade neben dran

Ohne Funkgerät ist ein Fahrtag mit mehreren Lokführern nicht möglich. Es ist manchmal schon schwer, seinen eigenen langen Güterzug im Auge zu behalten.

Meeting am alten Wasserturm, die NW-2 wartet auf Freigabe, um in den Yard einfahren zu dürfen.

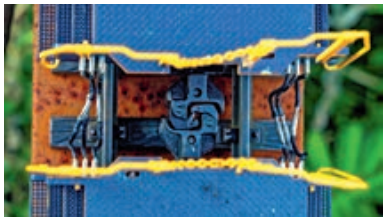
Es ist wie beim Vorbild: Die alten, inzwischen ungenutzten Gleise neben der Mainline werden schnell von der Natur zurückerobert.

steht. Herausforderungen, die ein Betreiber einer üblichen Gartenbahnanlage nicht kennt. Vielmehr erinnern sie an die betrieblichen Herausforderungen des realen Vorbildes.

Eigentlich sollte man meinen, dass das Reinigen der Schienen fast unmöglich ist. Natürlich muss man nach einer längeren Fahrpause oder im Herbst alle Gleise zunächst einmal kurz ablaufen und vom gröbsten Dreck, Laub, Schnecken und Vogelkot befreien. Danach kann man aber gleich ein paar Loks darüber fahren lassen. Oliver verbindet seine Mehrfachtraktionen auch mit zusätzlichen durchgehenden Stromleitungen zwischen den Loks, sodass über die vielen Räder eine entsprechende Stromaufnahme gewährleistet ist. Die Stahlräder der Loks und vor allem der vielen Wagen an den langen Zügen sorgen nun dafür, dass mit jeder Fahrt die Gleise immer besser gereinigt werden. Nur Regen ist etwas hinderlich, vor allem weil durch die Regentropfen bei deren Einschlag überall feiner Sand aufgewirbelt wird, der sich über die Zeit auf den Schienenprofilen niederschlägt. Die beste Abhilfe schafft ein beharrliches Befahren der Strecke, um die Schienen auch davon zu befreien. Zusätzlich kommen drei Schienenreinigungsloks von LGB zum Einsatz.

Wogegen nichts schützt, das sind schwere Stürme. Als vor zwei Jahren der Orkan Sabine über das norddeutsche Küstengebiet gefegt ist, hielt ein alter Baum in Nachbars Garten einfach nicht länger Stand. Der starke Wind ließ den Baum zerbrechen, er fiel über den Zaun ausgerechnet auf die Gartenbahnanlage. Durch den Einschlag wurde das noch in Bau befindliche tragende Stahlgerüst auf mehreren Metern eingedrückt und die darauf montierte Gleisanlage zerstört. Zum Glück sind solche Einschläge selten.

Videos von der Anlage auch auf YouTube (oben) unter Olli's Railroad und auf Facebook. Links auch auf der GBP-Website unter Service/Downloads.



Die in Mehrfachtraktionen eingesetzten Loks sind durch Stromleitungen miteinander verbunden – so liegt immer Spannung am Motor.

Jährlicher Fahrtag

Mindestens einmal im Jahr ist dann bei Familie Jo auch großer Fahrtag. Immer im August, wenn es im Norden weniger regnet und die Sonne kräftigt wärmt, sind alle Modelleisenbahnfreunde und vor allem das komplette Dorf eingeladen, die Anlage in Betrieb bestaunen zu dürfen. Familien kommen mit ihren Kindern, Großeltern mit ihren Enkeln und Modellbahner mit ihren eigenen US-Zügen.

Bevor es aber so weit ist, sind sie zusammen mit Freunden und Familie vorher rund zwei Wochen lang beschäftigt, alles für den großen Tag auf Vordermann zu bringen. Von der Gleisreinigung über diverse Reparaturen bis hin zum Unkraut jäten und Rasenmähen gibt es jede Menge zu tun, schließlich will man die Anlage im optimalen Rahmen dem Publikum präsentieren.

Des Erbauers Lohn sind dann die staunenden Gesichter und lobenden Kommentare der Besucher, wenn die endlos langen Güterzüge gezogen von bis zu acht lautstark brüllenden Diesellokomotiven oder heftig stampfenden Dampfloks über die Strecke fahren. Das Abrollgeräusch der Stahlräder an den vielen Wagen tut ein Übriges. Dass bei solch langen und schweren Zügen auch einmal eine der ansonsten stabilen Kupplungen reißt, das kann schon mal vorkommen. Es bleibt aber die Ausnahme und solch eine Panne ist unter tatkräftiger Mithilfe der anderen Lokführer immer schnell behoben – die wollen ja alle weiterfahren.

Und als wäre das alles noch nicht genug an Superlativen, plant die Familie Jo noch Flussläufe mit fließendem Wasser sowie einen See mit Bergkulisse nach Vorbildern aus Canada. Man darf also gespannt sein, wie sich diese weitläufige Bahnlandschaft entwickeln wird. Die Ideen für interessante Erweiterungen seiner Railroad gehen Oliver noch lange nicht aus. Das alles umzusetzen, braucht aber seine Zeit.