



Freital-Birkigt und -Potschappel grüßen: Heimatliche Erinnerungen lässt der preisgekrönte Modellbauer auch in seine neueste Kreation einfließen, ist sich aber ob der Signalisierung am Dreischienengleis noch unschlüssig.

Vor den Toren Dresdens: Motive der Windbergbahn und der Schmalspurbahn Freital-Potschappel – Nossen präsentiert Hans-Heinrich Schubert auf weniger als drei Quadratmetern.

KURVEN-LÄUFE

Schmalspurbahnen sind seine Leidenschaft. Und wenn Hans-Heinrich Schubert nun der regelspurigen Windbergbahn seine jüngste Modellanlagenkreation widmet, überrascht es mich nicht, dass auch in diesem Fall die Schmalspur, genauer die 750-Millimeter-Spur, zu ihrem Recht kommt.

Nicht von ungefähr entschied sich Schubert bei der ergänzenden Vorbildwahl für die 1972 stillgelegte Schmalspurbahn, die von Freital-Potschappel über

Wilsdruff nach Nossen führte. Zum einen verfügte diese Strecke in Potschappel über einen Anschluss an die Hauptbahn Dresden – Werdau und über ein Dreischienenverbindungsgleis zur Weißeritztalbahn, zum anderen ist Hans-Heinrich Schubert gebürtiger Freitaler.

„Nicht zu vergessen, der Gebirgscharakter“, erinnert mich Hans, den ich nun schon seit einer gefühlten Ewigkeit kenne. Stimmt: Die Windbergbahn, als sächsischer Semmering berühmt, weist Steigun-

gen bis 25 Promille auf, die Potschappeler Bahn bringt es sogar maximal auf 33 Promille. Und bei den Mindestradien liegen beide mit 85 beziehungsweise 80 Metern auch dicht beieinander.

Derartige Vorbildmotive mit Gebirgscharakter lassen sich selbst auf beschränktem Platz durchaus überzeugend miniaturisieren. Den Beweis liefert diese detailreiche H0- und H0e-Anlage auf gerade einmal 2,7 Quadratmetern. „Wobei“, unterbricht mich der meisterliche Erbauer, „ei-



Fehlt eigentlich nur noch ein Geruchsbaustein: Ein Kohlenzug passiert gerade das Stumpfgleis mit der Abtrittdüngerverladeanlage.

gentlich ein zweiter Teil dazugehört, den ich aber auf der Intermodellbau in Dortmund wegen Standplatzproblemen nicht zeigen konnte“, und verweist auf den Gleisplan (siehe Seite 85).

FÜHRERSTANDSMITFAHRT AUF RIVAROSSI-MALLET

Ein gutes Stichwort, finde ich und schlage eine für unsere Leserschaft informative und den Gleisplan erläuternde gedankliche Mitfahrt unsererseits und zwar auf der normalspurigen Strecke vor.

Ein bisschen Phantasie gehört natürlich dazu und so erhalten wir ohne Probleme die Erlaubnis, auf der 98 009 von Rivarossi mitzufahren. Was uns sowieso lieber ist, als auf eine der V 60 angewiesen zu sein. Die

sind nämlich in dieser H0-Welt hauptsächlich für die Uranerztransporte der Wismut zuständig, die bekanntlich bis 1989 auf der Windbergbahn stattfanden.

Statt in eine strahlende Zukunft dann doch lieber ganz stilecht mit einer sächsischen I TV. Schließlich waren diese hartmannschen Mallet-Lokomotiven am Windberg heimisch.

Unsere Dampflok wartet schon auf uns in Freital-Birkigt auf dem Gleis vor dem Empfangsgebäude. „Es handelt sich um Tillig-Elite-Gleismaterial, Code 83“, erklärt Hans, während wir den Führerstand erklimmen. „Nur im H0-Schattenbahnhof, der auf dem Gleisplan nicht wiedergegeben ist, liegen Roco-Line-Gleise ohne Bettung“, ergänzt der Freitaler und erwähnt außerdem noch, dass er Tilligs Elite-Schie-



Landliebe: Das Stilleben mit Pferd, Wagen und Gartenhäuschen lässt Naturfreunde frohlocken.

Hier geht's rund, nicht nur auf der Regelspur, sondern auch bei der Scheunenwindmühle.



Vielleicht werden ja demnächst einige Straßen, die es nötig hätten, asphaltiert. Jedenfalls hat die Kö, deren Lokführer gerade eine Pause macht, eine Dampfwalze zu transportieren.

Rechter Hand des Bahnhofs Obergittersee erstrecken sich die Werksanlagen der SDAG Wismut. Die Verladung des Uranerzes erfolgt hinter dem grünen Holzzaun als Sichtschutz.

nen als Flexgleis mit Holzschwellen eingebaut hat und „die Einfachweichen einen Abzweigwinkel von 15 Grad, die Innenbogenweichen einen Abzweigwinkel von 15/30 Grad aufweisen.“

FAHREN IM EINFACHEN NEBENBAHNBETRIEB

Wo ist denn der Meister am Regler und wo sein Heizer? Ich wundere mich aber nur kurz, als unsere Fahrt unversehends beginnt, denn Hans bringt uns zumindest ein wenig in die Realität zurück: „Gefahren wird hier im einfachen Nebenbahnbetrieb und zwar analog.“ Er hält kurz inne, deutet meinen spähenen Blick richtig und beiecht sich, fortzufahren: „Das Signalsystem, besonders die Formsignale, auch in negativer



Für die vorbildgetreue Bekohlung sorgt der motorisierte Bausatz der Firma Leibel aus Annaberg, jedoch auf drei Arbeitszyklen erweitert.

Bei diesem Dreiseithof ließ sich Hans-Heinrich Schubert von seinem Namensvetter aus Podemus und dessen hölzerner Windturbine inspirieren.



Gemeinsam in eine strahlende Zukunft: Die beiden Gützold-V60 sind mit noch leeren Selbstladewaggons zur Wismut unterwegs.

Flügelackierung, sind noch in Arbeit und werden ergänzt!“

Wir nehmen auf dem zweiten Gleis von vorn (im Gleisplan unten links) Fahrt auf, rumpeln über zwei Weichen und nähern uns einem Tunnel. „Hier fädelt das von rechts kommende H0e-Gleis, das fünfte von unten auf dem Gleisplan, ein und fädelt auch gleich wieder aus, nämlich nach

links“, erläutert Hans, während wir in den Tunnel rollen. „Im Rechtsverkehr können hier zwischen den beiden auf dem Gleisplan mit B markierten Punkten auf den nicht dargestellten sechs Schattenbahnhofsgleisen der Ebene 0 pro Gleis drei regelspurige Kurzzüge abgestellt werden.“

Wir aber fahren weiter und kommen auf der rechten Anlagenseite auf dem mittleren Gleis wieder ans Tageslicht. Wir passieren eine Weiche, die zu einem Stumpfgleis links von uns gehört. Während ich noch über Sinn und Zweck dieses einmündenden Gleises rätele, liefert mir mein

ANLAGEN-STECKBRIEF

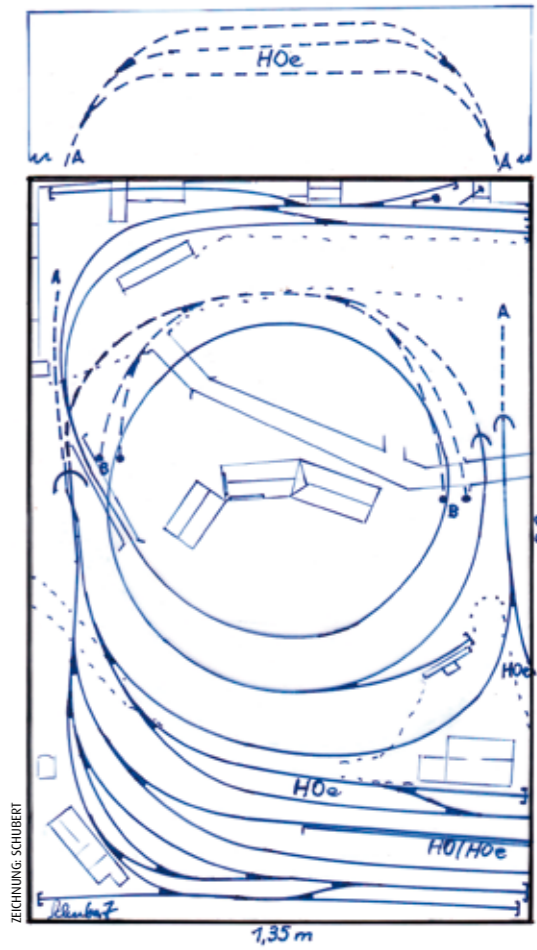
- ▶ H0-/H0e-Anlage in offener Rahmenbauweise
- ▶ Maße: 1,35 x 2 m
- ▶ Erbauer: Hans-Heinrich Schubert
- ▶ Bauzeit: 1 Jahr
- ▶ Epoche: Hauptsächlich III (DR)
- ▶ System: Zweileiter-Gleichstrom
- ▶ Betrieb: Analog, gefahren wird im einfachen Nebenbahnbetrieb
- ▶ Gleislänge: Zirka 30 m
- ▶ Gleismaterial: Roco, Tillig
- ▶ Rollendes Material: Gützold, Brawa, Rivarossi, Liliput, Bemo, Model Loco, Technomodell, DMV
- ▶ Besonderheiten: Voll funktionsfähiger Wasserkran mit Echtwasser; veränderte, gealterte Gebäudemodelle von Busch und Auhagen, Eigenbauten
- ▶ Anlagenthema: Regelspurige Nebenbahn mit Schmalspurbahnanschluss
- ▶ Vorbild: Windbergbahn und Schmalspurbahnanschluss Freital-Potschappel

BEGEHRTE ZAPFSTELLE: ABTRITTDÜNGERANLAGE

Begleiter auch schon die etwas anrühige Auflösung: „Das ist die Abtrittdüngerverladeanlage. Hier wurde schon zu königlich-sächsischen Eisenbahnzeiten die Jauche aus den bahnamtlichen Plumpsklos per Schiene angeliefert und in einem Behälter gesammelt.“ Muss seinerzeit bei den Bauern sehr beliebt gewesen sein, denn, so erfahre ich weiter, konnten diese mit ihren Jauchewagen unterhalb vorfahren und den Dünger abzapfen.

Fehlt eigentlich nur noch ein Geruchsbaustein, schlage ich in Anknüpfung an die immer beliebteren Sounddecoder spontan vor. „Besser nicht“, lacht Hans.

Weiter geht die Fahrt, immer noch rechtsherum und immer höher hinauf. Wir



Der Gleisplan auf einen Blick: Unten rechts gehen die Regel- und Schmalspurgleise auf den hier nicht dargestellten zweiten Teil der Anlage über. Vorm Tunnel links oben fädelt das Schmalspurgleis ein und wieder aus.



Blick auf die Scheune mit dem kleineren Windrad auf der Südseite: Die hölzernen Tore dienen der Regulierung der Windzufuhr.

AUF EINEN BLICK

- ▶ **Name:** Schubert
- ▶ **Vorname:** Hans-Heinrich
- ▶ **Alter:** Jahrgang 1943
- ▶ **Geburtsort:** Freital
- ▶ **Erlerner Beruf:** Maschinenschlosser, Dipl.-Ing. für Fördertechnik
- ▶ **Familienstand:** Verheiratet, 2 Kinder (Söhne)
- ▶ **Hobbys:** Modellbahn
- ▶ **Sport:** Volleyball, Badminton
- ▶ **Musikalische Vorlieben:** Klassische Musik
- ▶ **Musikinstrument:** Klavier
- ▶ **Lieblingsspeisen:** Sächsisch-fränkische Küche



FOTO: HAUCKE

unterqueren eine Steinbogenbrücke. Auch danach will der Bogen nicht enden, während sich allmählich ein Dreiseithof in unser Blickfeld schiebt. In der Mitte die Scheune mit, ja, mit einem Windrad?

„Eine weltweite Einmaligkeit, die historische Scheunenwindmühle von Traugott Leberecht Schubert in Podemus“, verrät Hans und lacht: „Die musste ich einfach nachbauen, schon wegen des Namens des einstigen Erbauers!“ Heute steht das Original übrigens in Saalow.

Und weiter geht die Rundreise. Allmählich komme ich mir vor wie ein Kurvenläufer. Wir überqueren nun die schon zuvor unterquerte Steinbogenbrücke und nehmen Kurs auf Obergittersee und die dahinter aufragenden Werksanlagen der Wismut, durch einen hohen grünen Holzzaun gegen allzu neugierige Blicke abgeschirmt. „Auch den bekrönenden Stacheldraht habe ich nicht vergessen“, schmunzelt Hans.

Unsere 98 009 rollt sachte aus. Höre ich da etwa Wasserrauschen oder bin ich

noch immer auf unserer Phantasiefahrt? „Mitnichten“, freut sich Hans, „das ist der voll funktionsfähige Wasserkran!“

Den hat doch heute jeder, denken Sie? Schon, aber auch an der Modell-Lokbehandlung? *Karlheinz Haucke*



FOTOS (12): BAUER-PORTNER

Kulturlandschaft pur: Na gut, die Wiese müsste mal wieder gemäht werden, aber schade wäre es doch um die herrliche Blumenpracht.