

Die schönsten **märklin** Anlagen

*30 vorbildliche
Anlagen in
Baugröße H0 bis Z
zusammengestellt
und eingeleitet von
Gernot Balcke*

The Märklin R-Way Club Inc.

alba

Bildnachweis:

Archiv Gebr. Märklin + Cie. GmbH, Bernd Schmid (S. 7, 10, 11, 13, 16, 17, 19), Hans Rothärmel (S. 20, 21, 22), Manfred Kalivoda (S. 23, 24), Fritz Heinz (S. 25, 26, 27, 29, 30, 31), Hermann Baron (S. 32), A. Lause (S. 35, 36), Dieter Sommer (S. 41, 42, 43, 44), K. J. Bieger (S. 45, 46, 47), Peter Metzker (S. 48, 49, 50), Werner Otto (S. 51, 52, 53), Hans Frei (S. 54, 55, 56), G. Rapp (S. 58, 59, 62, 63), Egon Eilks (S. 64, 65, 66), Rainer Haug (S. 67, 68), Hermann Höner (S. 70, 71, 73), Harald Naber (S. 74, 75), O. C. Dahlerud (S. 76, 77, 78), Bruno Kaiser (S. 79, 80, 81, 82), Hans Blasius (S. 83, 84), Helmut Kasbauer (S. 86), Ernst Paul (S. 88), Jürgen Petrik (S. 90, 91, 92), Klaus Sander (S. 93, 94), Bernd Schmid (S. 96, 97, 98, 99), Lutz Baur (S. 101, 102), Friedrich Mayer (S. 103, 104), Richard Raith (S. 105, 107, 108), Rolf Helmrich (S. 109, 110, 112), Alexander Herold (S. 113, 114, 115), Hans Reiner (S. 116, 117, 120).

So baut man schöne Märklin-Anlagen	6	Sieben Gleise hat der Bahnhof	70
Gedanken über Planung, Aufbau und Gestaltung mit vielen farbigen Bildbeispielen		H0-Anlage 490 x 370 cm	
Die Nebenbahn im Wandschrank	20	Das „Ding im Koffer“	74
H0-Klappanlage 185 x 115 cm		mini-club-Anlage 75 x 54 cm	
Klein und transportabel	23	Mit Bahn und Auto durch Oslo	76
H0-Anlage 230 x 140 cm		H0-Anlage 280 x 165 cm	
Landschafts-Perfektion in H0	25	Die Müngersdorfer Kellerbahn	79
H0-Anlage 480 x 305 cm		H0-Anlage 625 x 400 cm	
Fahren macht Freude	32	„Schauinsland“ im Keller	83
H0-Anlage 420 x 320 cm		H0-Anlage 400 x 250 cm	
Grenzbahnhof im Keller	34	. . . wie viele sie wollen	86
H0-Anlage 230 x 170 cm		H0-Anlage 375 x 400 cm	
Rangieren und Fahren auf 3 m ²	37	Von Langenthal nach Riedlingen	90
H0-Anlage 220 x 155 cm		H0-Anlage 325 x 215 cm	
Hauptbahnhof Pforzheim	41	Ganz groß in Kanada	93
H0-Großanlage 1010 x 350 cm		H0-Anlage 450 x 350 cm	
950 cm durchs Hoch-Sauerland	45	Vorbild – Illusion auf 12 m ²	96
H0-Anlage 950 x 60 cm		H0-Anlage 430 x 300 cm	
Eingleisig durchs Hochgebirge	48	Nur der Abstellbahnhof fehlt noch	101
H0-Anlage 600 x 350 cm		H0-Anlage 350 x 225 cm	
Sieben Züge gleichzeitig	51	Die „mini-club“-Hafenbahn	103
H0-Anlage 550 x 320 cm		mini-club-Anlage 123 x 94 cm	
Fantasie in Z	54	Kopfbahnhof – ganz groß	105
mini-club-Anlage 140 x 70 cm		H0-Anlage 420 x 275 cm	
Landschaft und Bahnhofsvorfeld	58	Mit einem Oval fing alles an	109
H0-Großanlage 1000 x 600 cm		H0-Anlage 450 x 350 cm	
Letzter „TEE“ in Altenstein	64	Die Bahn ohne Landschaft	113
H0-Anlage 350 x 110 cm		H0-Anlage 350 x 150 cm	
Spielbahn mit drei Bahnhöfen	67	Bw, Industrie und viel Landschaft	116
H0-Anlage 350 x 280 cm		H0-Anlage 460 x 350 cm	

Copyright: ©1979 by Alba Buchverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf
 Herstellung: Gütersloher Druckservice Reinhard Mohn GmbH, Gütersloh
 Zeichnungen: Gebr. Märklin + Cie GmbH, Göppingen
 Einbandgestaltung: Harry Rabbel, Haan
 Layout: Karlheinz Hartung, Düsseldorf
 ISBN: 3-87094-420-X

So baut man schöne Märklin-Anlagen

Das Zauberwort „Modelleisenbahn“ fasziniert seit Generationen jung und alt immer wieder aufs Neue. Und von Anfang an ist der Name Märklin untrennbar mit der internationalen Entwicklung der Modelleisenbahn verbunden, denn schon im Jahre 1891 zeigte die Firma Märklin auf der Leipziger Frühjahrsmesse als erstes Unternehmen eine Uhrwerkbahn mit Schienenanlagen in Form einer Acht sowie Anlagen mit Weichen und Kreuzungen. Von diesen Anfängen bis zum heutigen hohen Fertigungsstandard der Märklin-Modelleisenbahnen war es ein langer Weg.

Aber nicht nur Technik, Maßstabs- und Vorbildtreue wurden im Lauf der Jahrzehnte immer besser, auch die Modelleisenbahner wurden immer anspruchsvoller. Heute gibt sich kaum noch jemand damit zufrieden, die Gleise nur auf dem Fußboden zusammenzustecken und „auf dem Teppich zu fahren“. Verständlich, daß viele Modellbahnfreunde mehr wollen: eine Modellbahn, die in naturgetreu wirkender Landschaft auf einer glaubwürdig verlegten Strecke fährt.

Die in diesem Buch vorgestellten Märklin-Anlagen wurden fast ausnahmslos unter diesen Gesichtspunkten geplant und gebaut, und schon beim flüchtigen Durchblättern wird

man die meisten auf den ersten Blick als „schön“ bezeichnen. Dennoch sind sich die Anlagen nicht ähnlich, weder in der Größe noch in der Ausführung. Daraus mag man schon ersehen, daß die Wirkung einer Anlage nichts mit der Anlagengröße, nichts mit der Anlagenform und nur unter bestimmten Voraussetzungen etwas mit der gewählten Baugröße der Modellbahn zu tun hat.

Woran liegt es also dann, wenn eine Märklin-Modellbahn-Anlage einen guten Gesamteindruck macht und auf den Betrachter ganz einfach „schön“ wirkt? – Es liegt in erster Linie am Gesamtkonzept, genauer gesagt am Zusammenwirken von Planung, Anlagenthema und Ausführung. Das sind die drei Grundbegriffe, die eigentlich schon alles über den Anlagenbau aussagen. Bekommt man sie richtig in den Griff, dann muß eine Anlage einfach gut werden. Eine Fülle von Bildbeispielen in diesem Buch soll dem Betrachter Anregungen und Hinweise geben, wie man eine Märklin-Modellbahn planen und gestalten kann.

Die in diesem Buch gezeigten Anlagen bieten – jede für sich auf ihre Weise – einen Beitrag zum Thema: Wie baue ich eine schöne Märklin-Modellbahn-Anlage im Sinne von vorbildgetreu und naturgetreu. Denn das sollte man

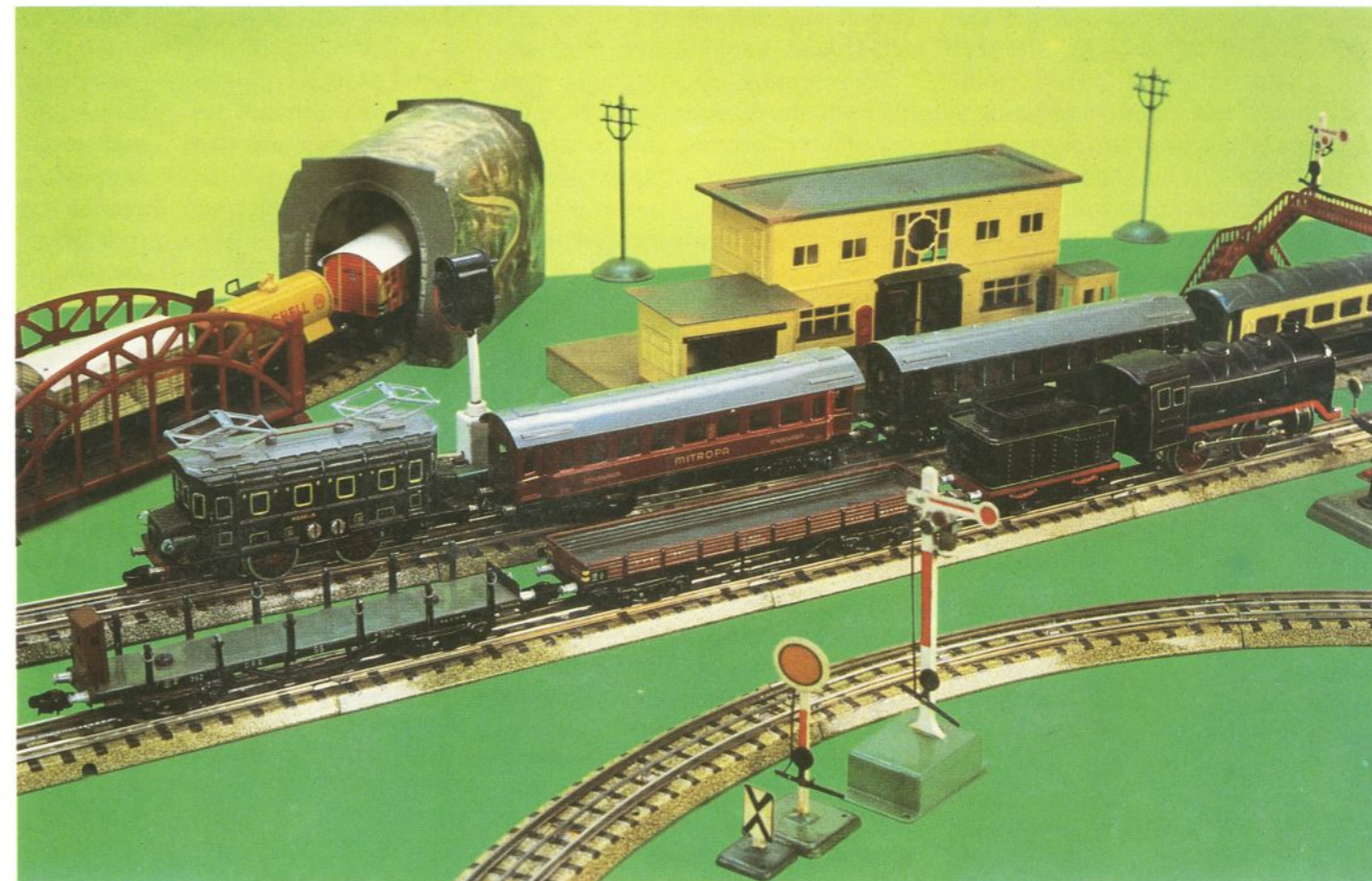
bei jedem Modellbahnfreund voraussetzen können: den Wunsch nach einem möglichst genauen Abbild der großen Eisenbahn, von der glaubhaften Gleisführung bis hin zur naturgetreu nachgestalteten Landschaft.

Wo und wie fängt man nun an mit der Planung, was kann man in Modellverhältnisse umsetzen, und welche Grenzen setzen die Komponenten Platz, Geld und Zeit? Diese und andere Fragen können die hier gezeigten Anlagenbeispiele beantworten, sie sollen Anregung und Hilfe bei der Planung der eigenen Märklin-Anlage sein.

Ohne eigene Planung geht es natürlich nicht. Denn Ausführung und Gestaltung einer Anlage im Detail sind in starkem Maße von persönlichen Anschauungen abhängig, so daß man kaum allgemein gültige Rezepte für den Anlagenbau aufstellen kann. Doch die Beispiele anderer können und sollten eigene Ideen inspirieren.

Erst einmal planen...

Mancher wird es nicht gern hören, dieses Wort „planen“ – das klingt nach Arbeit und angestrengtem vorausschauenden Nachdenken. Muß das denn sein, wenn man eine Modell-



„Anno dazumal“ stellte allein das Vorhandensein einer kleinen Eisenbahn schon eine Sensation dar. An Anlagenplanung, Anlagenthema oder gar Landschaftsgestaltung dachte kaum jemand. Diese historische Aufnahme aus dem Märklin-Archiv zeigt die Anfänge der heutigen H0-Märklin-Modelleisenbahn in der Mitte der dreißiger Jahre. – Aber nicht nur die Vorbildtreue der Modelle, Gebäude und Zubehörteile wurde in den letzten Jahrzehnten sichtbar um ein Vielfaches verbessert, auch die Ansprüche der Modelleisenbahner stiegen mit der zunehmenden Qualität der Produkte und beeinflussten die Herstellung der Modelle und die Detaillierung von Fahrzeugen und Anlagen, wie die Abbildungen auf den folgenden Seiten zeigen.

bahn-Anlage aufbauen will, mit der man letzten Endes „spielen“ möchte und nicht arbeiten? – Nun, so schlimm ist es auch wieder nicht, denn planen heißt in diesem Zusammenhang lediglich „nachdenken“ – nachdenken darüber, wie man sich die fertige Anlage vorstellt, was man gewissermaßen als Endprodukt seiner Überlegungen vor sich sehen möchte. Versäumt man diese vorbereitenden Gedanken, so ist das Ergebnis – die fertige Anlage – im allgemeinen recht unbefriedigend, der Fahrbetrieb wird schon bald eintönig, und man stellt fest, daß man dieses oder jenes doch eigentlich ganz anders hätte gestalten sollen.

Zum Beispiel wirkt eine wenig durchdachte Streckenführung schnell ermüdend und langweilig, das bißchen Landschaft, das drumherum gebastelt wurde, bringt auch nicht den Eindruck der Vorbildtreue bzw. Naturtreue, und der Charakter einer schnell zusammengebauten Spielbahn zeigt sich deutlich als Ergebnis einer unüberlegten Anlagen-Konzeption. Das muß nicht sein. Ein bißchen Planung nach dem Motto: was will ich und was kann ich mit den mir zur Verfügung stehenden Mitteln und auf dem vorhandenen Platz erreichen – das alles zahlt sich im Endeffekt aus im Ergebnis einer schönen und betrieblich zufriedenstellenden Modelleisenbahn-Anlage. Würde man im nachhinein Änderungen vornehmen wollen, so kostet das unnötig viel Zeit und auch Geld. Und Sie wären nicht der erste, der die Lust am Aufbau und weiteren Ausbau der Anlage verliert, weil alles irgendwie im wahrsten Sinne des Wortes ver-

fahren aussieht. Diesen ersten Mißerfolg, der den meisten Anfängern nicht erspart blieb, können Sie vermeiden, wenn Sie sich vor dem Aufbau der Anlage zielbewußt Gedanken darüber machen, was unter den gegebenen Voraussetzungen und Möglichkeiten speziell für Sie das Richtige ist. Die Zeit dafür sollten Sie sich nehmen – es zahlt sich mit Sicherheit aus und ist der erste richtige Schritt zu einer schönen und vorbildgetreuen Modellbahn-Anlage.

Die Geister scheiden sich natürlich schon bei den ersten Planungsgedanken. Wie groß soll und kann die Anlage eigentlich werden? Kann sie stationär, d. h. mit festem Standplatz, aufgebaut werden oder soll sie besser als transportable Anlage mit Streckenbrettern, als Klapp- oder Schrankanlage oder gar als besonders originelle Kleinstanlage im Tisch gebaut werden? Vielleicht entschließen Sie sich auch zu einem sogenannten „Diorama“, einem Schaustück handlicher Abmessungen, das den Abschnitt aus einer möglichen großen Landschaftsanlage auf kleinstem Raum wiedergibt. Zum Beispiel „nur“ ein Bahnhof. – Dieser in erster Linie vom vorhandenen Platz abhängige Entschluß wirkt naturgemäß auf die Wahl der Baugröße für die geplante Modellbahn-Anlage.

Freunde der Märklin-Modelleisenbahn tun sich in dieser Hinsicht leicht, denn Märklin bietet für jeden das Richtige: von der großen Modelleisenbahn der Baugröße 1 (Spurweite 45 mm, Maßstab 1:32), über die immer noch mit Abstand beliebteste Baugröße H0 (Spurweite 16,5 mm, Maßstab 1:87) bis hin zur kleinsten Serien-

Modelleisenbahn der Welt, der „mini-club“ in Baugröße Z (Spurweite 6,5 mm, Maßstab 1:220). Jede dieser Bahnen erschließt eine eigene Miniaturwelt und bietet dem Modellbahner mit dem großen Angebot an Fahrzeugen und technischem Zubehör alle Möglichkeiten zu einer großzügigen Planung. Hinzu kommt – und dies gilt vor allem für die Baugröße H0 –, das Märklin jeweils ein komplettes und übersichtliches System anbietet. Für die Märklin-H0-Bahn gibt es nicht nur zwei verschiedenartige komplette Gleissysteme (das robuste M-Gleis mit Metallbettungskörper und das noch vorbildgerechtere K-Gleis mit Kunststoff-Schwellenrost und großen Gleisradien), sondern auch ein in elektrotechnischer Hinsicht klares System, das keinerlei Spezialkenntnisse und Tricks beim freizügigen Aufbau der Gleisanlagen erfordert. Kehrschleifen und Gleisdreiecke – zwei Gleisfiguren, die sich gerade auf kleineren Anlagen betrieblich anbieten und manchmal kaum vermeiden lassen – sind beim Märklin-H0-System problemlos, weil sich durch den Punktkontakt-Mittelleiter die elektrische Leiterführung vereinfacht. Ein Pluspunkt, der nach wie vor zum Dauererfolg der Märklin-H0-Bahn beiträgt.

Wer mehr Wert legt auf die noch exaktere Vorbildtreue der Modellfahrzeuge und „Eisenbahn zum Anfassen“ liebt, dem sei die handliche Baugröße 1 empfohlen. Allerdings braucht man bei der „Spur 1“ zum Aufbau eines Schaustücks oder gar einer kompletten Anlage wesentlich mehr Platz als für die Tischbahngröße H0. – Das

originelle Gegenstück zur Baugröße 1 ist die Minibahn mit nur 6,5 mm Spurweite – die „mini-club“ von Märklin, die kleinste in Serie gefertigte Modelleisenbahn der Welt. Wer glaubt, diese winzigen Fahrzeuge würden keinen sicheren Fahrbetrieb mehr ermöglichen, täuscht sich. Denn trotz der Kleinheit der Bahn (Verkleinerungsmaßstab gegenüber dem Vorbild 1:220) konnte sich deren Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit längst schon auf Tausenden von Heimanlagen bewähren. Besonders reizvoll an der „mini-club“ ist die Möglichkeit zur fast perfekten landschaftlichen Darstellung auf relativ kleiner Fläche. Auch lange D-Züge mit mehr als 8 oder 10 Reisezugwagen sind bei der „mini-club“ kein Platzproblem. Man muß für eine Z-Anlage keineswegs ein Zimmer ausräumen oder einen speziell für die Modellbahn reservierten Hobbyraum opfern.

Trotz dieser jeweiligen Vorzüge fordert eine Modellbahn-Anlage immer einen Kompromiß, weil sie naturgemäß nur einen winzigen Ausschnitt des Vorbilds in verkleinerter Form wiedergeben kann. Die Absicht, diesen Ausschnitt glaubwürdig und harmonisch im Modell nachzubilden, wird nicht zuletzt auch durch die Anlagenform beeinflusst.

Die für die meisten deutschen Modellbahn-Anlagen immer noch typische geschlossene Rechteckform erweist sich bei diesem Vorhaben oftmals als schwierig. Warum muß eine Modellbahn-Anlage eigentlich rechteckig sein? – Besser in bezug auf eine realistisch wirkende Streckenführung und meist auch viel einfacher in der

Gestaltung von Gleisanlagen und Landschaft sind die sogenannten offenen Anlagenbauformen: Winkelanlagen, Zungenanlagen und An-der-Wand-lang-Anlagen. Auch zimmerfüllende Ringstrecken-Anlagen mit großem Bedienungsausschnitt in der Mitte bieten sich für ein vorbildgetreues Konzept an.

Die unterschiedlichsten Anlagenformen sind in diesem Buch vertreten, so daß man sich von den jeweiligen Vor- und Nachteilen anhand der bebilderten Beispiele ein anschauliches Bild machen kann. Sie selbst müssen nur noch die Entscheidung treffen, welche Anlagenbauform, welche Baugröße und welche betrieblichen Möglichkeiten für Ihre Platzverhältnisse die richtigen sind. Bei dieser Entscheidungsfindung hilft die einheitliche zeichnerische Darstellung aller Gleispläne in diesem Buch. Jedem Plan ist ein Netz aus dünnen Linien unterlegt, deren Abstände ein Ablesen der jeweiligen Anlagengröße in der gewünschten Baugröße – ob Z, H0 oder 1 – ohne mühseliges Umrechnen ermöglicht. Der Gitternetzabstand beträgt für die Baugröße H0 50 cm, für die Baugröße Z etwa 23 cm und für die platzintensive Baugröße 1 etwa 135 cm. Durch einfaches Addieren der Anzahl der einzelnen Gitterlinienabstände erhalten Sie so die jeweils in der gewünschten Baugröße erforderlichen Längen- und Breitenmaße der vorgestellten Anlagen – eine praxisbewährte Methode, die aus der Modellbahn-Zeitschrift „eisenbahn magazin“ übernommen wurde.

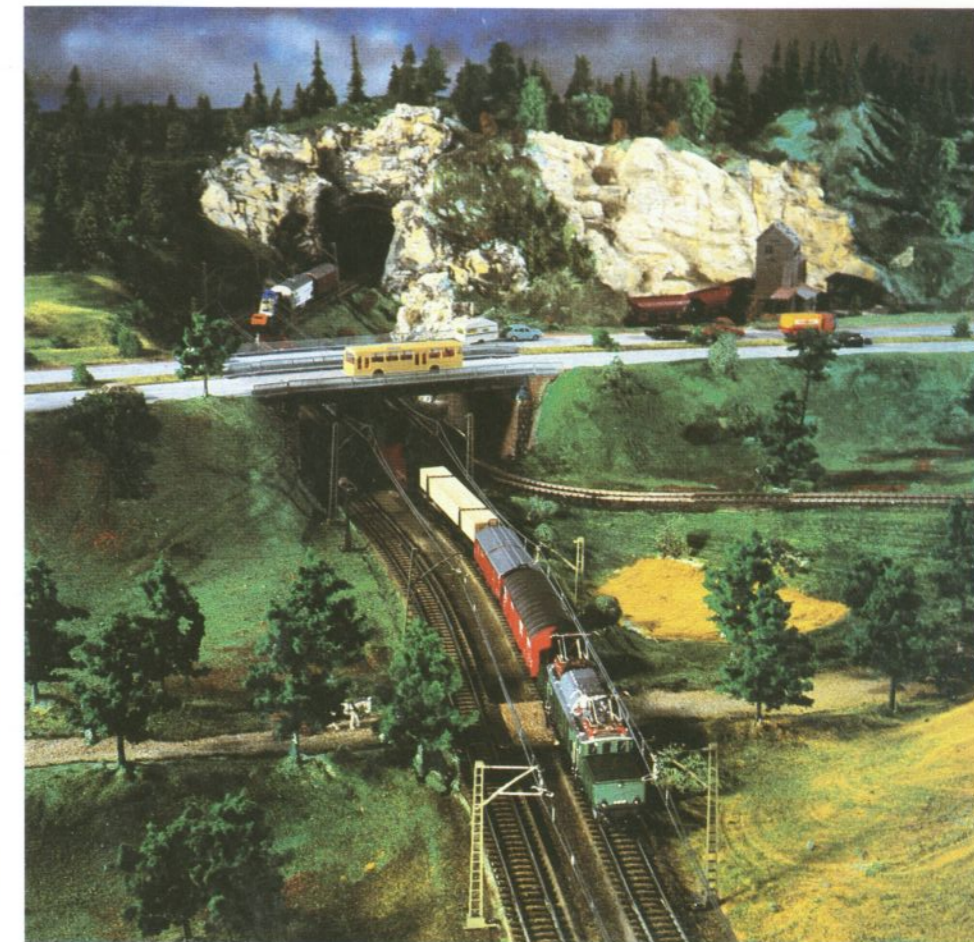
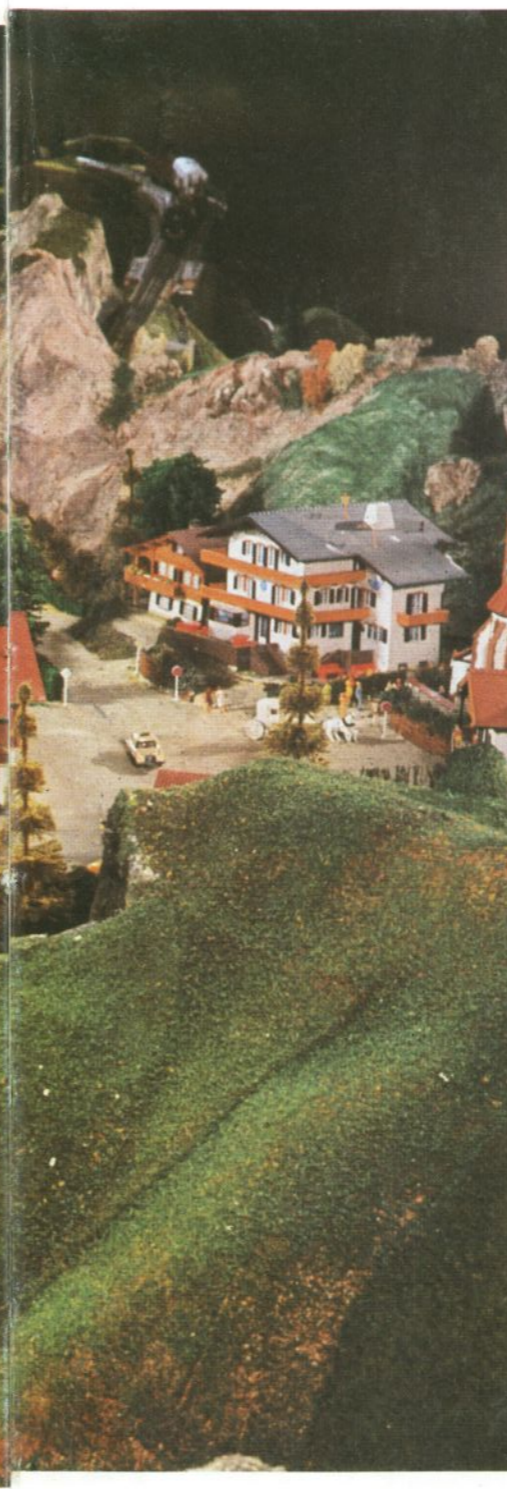
Und noch etwas zum Abschluß dieser „vorplanenden Gedanken“: Wer eine

Anlage plant, sollte einen Grundsatz nicht aus dem Auge verlieren: In der Beschränkung zeigt sich der Meister. – Es ist zwar grundsätzlich richtig, so viele Abstell- und Rangiergleise wie möglich einzuplanen, damit der Betrieb nicht langweilig wird, aber hüten sollte man sich vor Gleisüberladungen auf zu kleiner Fläche, d. h. vor zu vielen sichtbaren Strecken. Die Gefahr, daß anstelle einer schönen und vorbildnahen Modellbahn-Anlage letzten Endes ein Karussell oder eine Achterbahn entsteht – für die sich nur Kinder vorübergehend begeistern können – ist groß. Man sollte sich deshalb bei der Planung die „Gleisbremse“ anlegen – denn Weniger ist fast immer ein Mehr an Wirkung. Beherzigen Sie diesen Ratschlag und der erste Schritt für eine schöne Modelleisenbahn-Anlage ist bereits getan.

...dann kommt das Thema

Bleiben wir noch ein wenig bei der Theorie, oder besser und richtiger gesagt: bei der praxisbezogenen Theorie der Planung einer Modellbahn-Anlage. Das Stichwort heißt „Anlagenthema“. Es ist gleich wichtig wie die Anlagenbaugröße und die Anlagenform, denn beide können das Thema einer Modellbahn-Anlage gravierend beeinflussen. Es ist gewissermaßen ein Zusammenspiel dieser drei Komponenten, das im Ergebnis zu einer gut durchdachten Anlagenplanung führt.

Was ist das überhaupt – ein Anlagen-„Thema“? Es wird schon im ersten Planungsstadium oft unterschätzt: Es muß erkennbar sein, warum die Bahn



Die eindrucksvollen Farbaufnahmen auf diesen Seiten zeigen Ausschnitte aus einer der sehenswertesten Märklin-H0-Ausstellungsanlagen („Hansaland“ bei Lübeck). Sie dokumentieren nicht nur die hohe Vorbildtreue der heutigen Märklin-Produkte, sondern vor allem die anspruchsvolle Landschaftsgestaltung einer Modellbahn-Anlage, wie sie heutzutage jeder Modellbahner auch auf seiner Heimanlage zu verwirklichen versucht. Dieses Ziel zu erreichen muß kein Wunschtraum bleiben, wenn man sich an erprobte Ratschläge und praxisnahe Bauhinweise hält, die immer wieder in der Modellbahn-Fachliteratur angeboten werden. Ein bißchen Vorausplanung, ein offenes Auge für die Natur – und natürlich ein klein wenig Geschick und viel Liebe zum Hobby, das sind die „Zutaten“, die zu einer schönen Modellbahn-Anlage führen, die in Ausführung und Betrieb auf Jahre hinaus befriedigen kann.

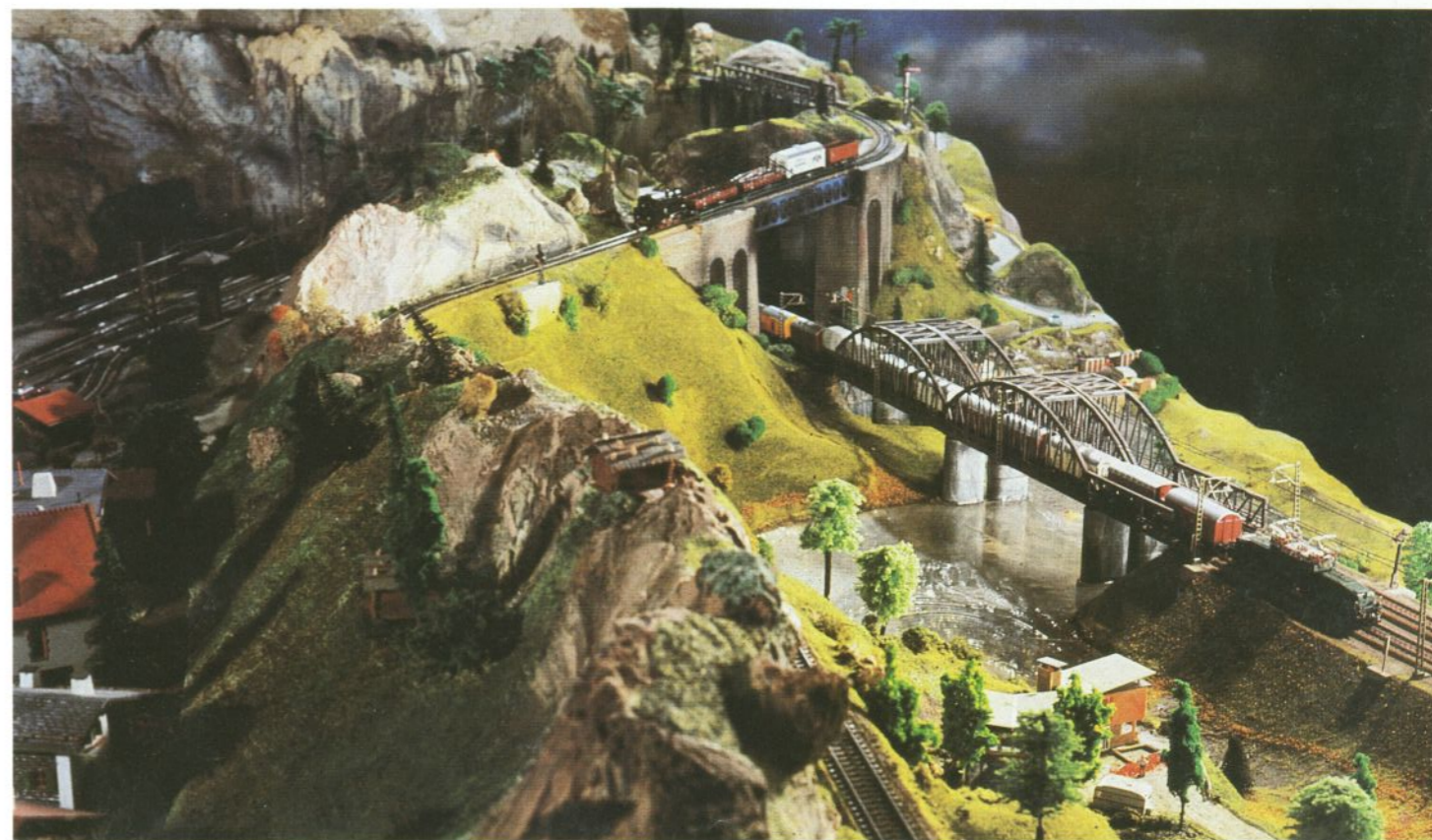
hier fährt und warum die Strecken so und nicht anders geführt sind. Jede gute Modellbahn-Anlage beruht nicht zuletzt auf der Wahl des richtigen, zu Größe und Baumaßstab passenden Anlagenthemas. Konkret gesagt: Wenn nur zwei Quadratmeter Fläche zur Verfügung stehen und wer trotzdem eine H0-Bahn aufbauen möchte, der ist schlecht beraten, wenn er als Anlagenthema den Bahnhof einer Großstadt mit zugehörigem Bahnbetriebswerk (Bw) wählt, denn das schafft man auf dieser Fläche kaum in Baugröße Z. Das Ergebnis wäre ein „Gleishaufen“ auf viel zu kleiner Fläche. Sie werden solche Ansätze als Ergebnis nicht immer ausreichender Planung auch bei einigen der in diesem Buch vorgestellten Anlagen sehen; wohlmeinende konstruktive Kritik wird auf diese Gleisüberladungen hinweisen, damit Sie solche Gleisanhäufungen auf zu kleiner Fläche bei der Planung Ihrer Anlage vermeiden können.

Es ließen sich noch weitere negative Beispiele aufführen, aber es soll bei diesem einen bleiben, weil es die Grundüberlegungen zur Wahl des passenden Anlagenthemas deutlich genug herausstellt. Das Anlagenthema ist also unumstritten in erster Linie abhängig vom vorhandenen Platz und der gewählten Baugröße. Durch diese zwei Vorgaben scheiden im Einzelfall von vornherein eine Anzahl von Themen aus, und vom verbleibenden Angebot sollte man sich ein geeignetes Anlagenthema auswählen, das zu Anlagengröße, Anlagenform und gewählter Baugröße der Modellbahn paßt.

Eines der beliebtesten Anlagenthemen ist die zweigleisige Hauptbahn mit einer im Bahnhof abzweigenden eingleisigen Nebenbahn. Warum? – Vielleicht deshalb, weil man auf dieser Anlage fast alle Fahrzeuge vom Nebenbahn-Bummelzug bis zum TEE-Expreß einsetzen kann. Aber man sollte sich nichts vormachen: dieses Anlagenthema braucht viel Platz, wenn die Fläche nicht überladen wirken soll. Besser ist in vielen Fällen – besonders bei geringem Platzangebot – die Beschränkung auf eines dieser Teilthemen: Hauptbahn oder Nebenbahn.

Damit man aber beispielsweise nicht ganz auf den Einsatz langer TEE-Züge beim Nebenbahnthema verzichten muß, kann man eine sichtbare zweigleisige „Paradestrecke“ einplanen, auf der Züge aus dem Tunnel „von irgendwoher“ auftauchen und nach ein oder zwei Metern sichtbarer Fahrt wieder in einem zweiten Tunnel „nach irgendwohin“ verschwinden. Dazwischen liegt ein verdeckter Abstellbahnhof, der komplette Zuggarnituren zum Wechseln aufnehmen kann. Ein solcher mehrgleisiger verdeckter Abstellbahnhof, auch Schattenbahnhof genannt, sollte eigentlich grundsätzlich Bestandteil einer Modellbahn-Anlage sein, denn das Unterbringen des vorhandenen Rollmaterials (Loks und Wagen) innerhalb der Bahnhofs-Abstellgleise ist nur möglich, wenn man einen sehr bescheidenen Fahrzeugpark sein eigen nennt. Und bei der Vielzahl der angebotenen Märklin-Lokomotiven und -Wagen dürfte das wohl nur in wenigen Ausnahmefällen der Fall sein.

Nicht nur der schnittige TEE-Express von Märklin ist Blickfang auf diesem Bild, auch die großzügig angelegte Autostraße gefällt gleich beim ersten Hinsehen. Bei dieser Gelegenheit vorweg ein Tip für den Modell-Straßenbau: lieber nur eine Straße auf der Anlage, diese dafür aber im richtigen Breitenmaß anlegen.



Eisenbahn im Gebirge – ein schwieriges landschaftliches Thema, das hier (ebenfalls auf der „Hansaland“-Schauanlage von Märklin) vorbildlich gelöst wurde. Schroffe Felsen aus Korkrinde und Spachtelmasse, nicht zu steil abfallende Hänge und glaubwürdiges Einbeziehen der Bahn in die Landschaft mittels Dämmen, Brücken und Viadukt vermitteln beste Szenerie.

Gehört die Liebe des Modellbauers in erster Linie langen Schnellzügen und vielachsigen Güterzügen, so muß man bei Platzmangel entweder ganz auf einen Bahnhof verzichten – wer will das schon? – oder aber für einen ausreichend großen Bahnhof mit langen Bahnsteigen Sorge tragen. In diesem Fall erweist sich ein Kopfbahnhof in der Regel praktischer als ein Durchgangsbahnhof; außerdem bietet er mehr Rangiermöglichkeiten und damit auf Dauer auch mehr Abwechslung im Fahrbetrieb.

Um das Ergebnis dieser Überlegungen auf einen Nenner zu bringen: Bei gleicher zur Verfügung stehender Fläche bieten sich für die Wahl eines Anlagenthemas beispielsweise folgende Alternativen an: wer lange Züge auf großzügig verlegten Strecken während der Fahrt beobachten will und auf realistische Landschaftsgestaltung besonderen Wert legt, sollte eine reine Fahr-Anlage mit doppelgleisigen Strecken vorzugsweise in Baugröße Z (Märklin-„mini-club“) als Grundthema wählen und nur bei größerem Platzangebot (etwa ab 4 m²) die Baugröße H0 vorziehen. Legt man mehr Wert auf Rangierbetrieb oder Bw-Atmosphäre, empfiehlt sich als Thema ein kleiner Stadtbahnhof in der Baugröße H0 oder – bei genügend Platz – in der Baugröße 1, in der sich zum Beispiel Bw-Details besonders vorbildgetreu darstellen lassen. Eine Nebenbahnstrecke mit kleinen Bahnhöfen bietet sich bei platzbeschränkten Anlagen allgemein an. Will man trotz kleiner vorhandener Anlagenfläche ganz groß in die Detailgestaltung einsteigen – übrigens ein besonders reizvolles Un-

terfangen –, dann ist vielleicht „nur ein Bahnhof“ das richtige Anlagenthema. Dieser Hinweis gilt vor allem für Interessenten an der Märklin-Spur 1-Modelleisenbahn.

Zum Schluß: die Ausführung

Jetzt kann der eigentliche praktische Aufbau der Modelleisenbahn-Anlage beginnen. Unter dem Sammelbegriff „Ausführung“ sind drei wichtige Einzelkomplexe zusammengefaßt: der Anlagen-Unterbau (Grundplatte oder offener Leistenrahmen), der technische Aufbau (Gleisverlegung, Verdrahtung usw.) und nicht zuletzt die Landschaftsgestaltung, die übrigens bereits in die Grundüberlegungen bei Planung und Themenwahl einbezogen werden muß, wenn das Gesamtkonzept der Anlage stimmen soll.

Zunächst zum Unterbau, dem „Fundament“ der Anlage. Er muß gleichzeitig stabil, verwindungssteif und möglichst leicht sein. Die Verwendung von zuviel Holz kostet nicht nur unnötig Geld; Holz hat auch ein ziemliches Gewicht. Die verschiedenen Bautechniken, ihre Vor- und Nachteile im Einzelfall, sind ausführlich in der Modellbahn-Literatur beschrieben, so daß hierüber an dieser Stelle nichts weiter zu sagen ist bis auf etwas Grundsätzliches: Geschlossene Anlagengrundplatten (Tischlersperrholz- oder Spanplatten auf einem Leistenrahmen) sollte man nur bis zu Anlagengrößen von etwa zwei Quadratmetern Fläche verwenden; jede größere Anlage wird besser in offener Rahmenbauweise, nach der Leistenkasten-Methode oder anderen prak-

tischen und gewichtssparenden Bautechniken erstellt. Dies gilt vor allem für Anlagen, deren Gleise auf zwei oder mehr Ebenen verlegt werden sollen, wie dies zum Beispiel bei „unterirdischen“ Abstellbahnhöfen erforderlich ist.

Dem technischen Aufbau, dem Verlegen der Gleise und der sauberen und übersichtlichen Verdrahtung der Anlage kommt mehr Bedeutung zu als man gemeinhin annimmt, denn diese Arbeiten sind Voraussetzung für einen auf lange Sicht störungsfreien Betrieb. Was nützt eine schöne Anlage, wenn der Betrieb häufig von Störungen und Pannen belastet wird. Deshalb die Empfehlung: beim Verlegen der Gleise und vor allem bei der Verdrahtung langsam und besonders sorgfältig arbeiten. Auch hierzu finden sich in der Modellbahn-Literatur und in den von Märklin herausgegebenen Broschüren viele wertvolle und praxiserprobte Tipps und Hinweise, deren Beachtung empfohlen wird.

Zugegeben – die Versuchung ist groß, beim Verdrahten unter der Anlage zu „schlüdern“, weil man's hinterher ja nicht mehr sieht. Aber die geringe Zeitersparnis lohnt auf keinen Fall, denn spätere Störungssuchen kosten viel Geld und vor allem schaffen sie vermeidbaren Ärger.

Bei flächenmäßig größeren Anlagen (deren größtes Seitenmaß etwa 1,90 m überschreitet) sollte man grundsätzlich an einen eventuellen erforderlichen Transport denken. Eine Teilbarkeit für den Transport durch Türen und winklige schmale Flure ist durch entsprechende Konstruktion von Unterbau und Gleisanlage vorausschau-

end zu berücksichtigen. Denn auch eine stationäre Anlage muß notfalls transportabel sein.

Ebenso wichtig sind bei größeren Anlagen die sogenannten Arbeitseinstiege, die durch abnehmbare Landschaftsteile kaschiert werden können. Diese mindestens etwa 60 x 60 cm großen Ausschnitte ermöglichen jederzeit ein bequemes Arbeiten innerhalb der Anlage und erleichtern die Beseitigung von Störungen und das Durchführen von Reparaturen an Stellen, die vom Anlagenrand aus nur mühsam oder gar nicht erreichbar sind. Dieser Hinweis gilt besonders für Anlagen, die in einer Raumecke aufgestellt werden, also höchstens von zwei Seiten zugänglich sind.

Auf dem Weg zu einer schönen Modellbahn-Anlage spielt schließlich die Landschaftsgestaltung eine wichtige Rolle. Die Landschaft gehört mit zum Schwierigsten, was der Modellbauer als „Allround-Künstler“ schaffen muß. Der Gleisplan kann noch so vorbildgerecht entworfen sein, der Unterbau noch so stabil und geschickt gebaut sein, die Anlage kann vollelektronisch geschaltet sein – stimmt die Landschaftsgestaltung nicht, bleibt alles nur wenig bemerkenswertes Stückwerk, und die Anlage wird nie als besonders „schön“ gelten können.

Die naturgetreue Landschaftsgestaltung orientiert sich ausschließlich am Vorbild. Landschaft und Eisenbahn – diese beiden Dinge gehören einfach zusammen. Zuerst war die Landschaft da; in sie hineingebaut wurde später die Bahnlinie. Die Gleistrassen müssen sich demnach der Landschaft anpassen, sich harmonisch in sie einfü-

gen. Dazu können Kunstbauten wie Dämme, Brücken, Tunnel und Einschnitte dienen, zumal wenn schwieriges Gelände erschlossen werden soll. So wird es beim großen Vorbild gemacht.

Bei einer Modelleisenbahn-Anlage ist dieser Ablauf genau umgekehrt. Zuerst entwirft man den Gleisplan und „erfindet“ anschließend – besser noch: gleichzeitig – die passende Landschaft dazu. Wenn man sich für Teilabschnitte nicht eine passende Vorbildstrecke als Anhaltspunkt auswählen kann, bedarf es bei der Landschaftsgestaltung schon einer gewissen Portion Phantasie, damit die Anlage auch später so wirkt, als sei die Bahn in eine bereits vorhandene Landschaft hineingeplant und hineingebaut worden.

In jedem Fall soll eine Modellbahn-Anlage sichtbar erkennen lassen, daß es sich um die möglichst natürliche Darstellung eines kleinen Landschaftsausschnitts handelt, der gewissermaßen aus einer viel größeren Landschaft wie ein Kuchenstück herausgeschnitten worden ist. Wer Berge liebt, kann der Anlage auch Gebirgsbahncharakter aufprägen, darf die Berge aber keineswegs aus dem Flachland „wachsen“ lassen, denn maßstabsgerecht umgerechnet wären es doch nur kümmerliche und unnatürlich wirkende Maulwurfshügel. Wenn schon Gebirgscharakter, dann auch auf der gesamten Anlagenfläche. Ähnlich ist es bei Flachland-Anlagen. Hier dürfen bestenfalls leichte Bodenwellen für landschaftliche Abwechslung sorgen. Im Zweifelsfall ist ein tiefer Dammeinschnitt für die Gleis-

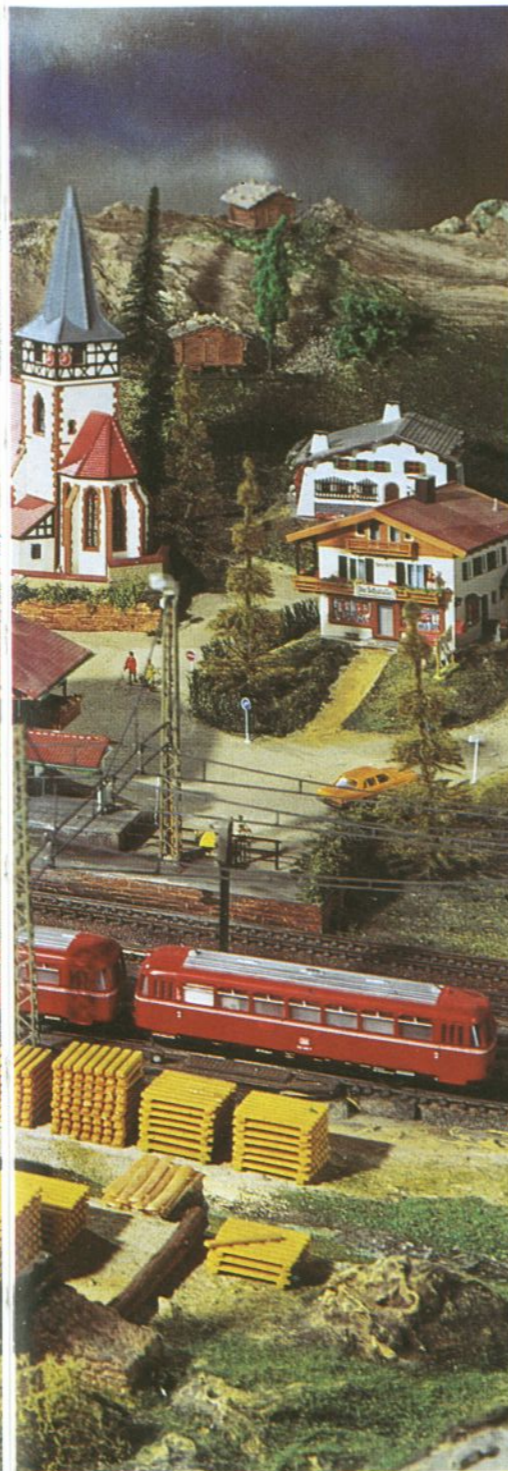
trasse besser (und auch betrieblich praktischer) als ein aus der Wiese wachsender Hügel, dem man auf den ersten Blick ansieht, daß er nur dem Zweck dient, einen Gleisradius durch einen Tunnel zu verbergen. Vermeiden Sie deshalb zu viele sichtbare Tunnelportale auf der Anlage.

Extreme Gegensätze beim Landschaftsbau sind meistens nicht angebracht, wenn das Ergebnis eine schöne Anlage sein soll. Dagegen sollte das Augenmerk auf die zahllosen Kleinigkeiten und Details gerichtet werden, die Voraussetzung für Vorbildähnlichkeit und Naturtreue sind.

Um nur einige als Anregungsbeispiele zu nennen: richtige Straßengestaltung in angemessenen Breiten, Autos und Fußgänger zur Belebung der Szenerie, Reklametafeln, Straßenschilder, Laternen, wenige aber gut wirkende und richtig platzierte Bäume, Zäune, Gärten, Gräben und Einfriedungen und vieles andere mehr. Dinge, die auf den ersten Blick nicht auffallen, sondern mehr in ihrer Gesamtheit unauffällig wirken und trotzdem sofort den Eindruck vermitteln: hier stimmt alles.

Sehen Sie sich deshalb die in diesem Buch als Beispiele gut ausgeführter Märklin-Modellbahn-Anlagen vorgestellten Ergebnisse richtiger Planung und sorgfältiger Ausführung genau an, lesen Sie, was sich der Erbauer dabei vorgestellt hat, warum dies oder jenes vielleicht anders ausgeführt wurde als üblich – und ziehen Sie Ihren Nutzen daraus für Planung und Bau der eigenen Modellbahn-Anlage.

Gernot Balcke



Kleiner geht's kaum, und nur die „mini-club“ – Märklins kleinste Modelleisenbahn im Z-Maßstab 1:220 – machte diesen „Wunderkoffer“ möglich. Eine Klappanlage im Koffer: das ist eine zweifellos originelle und praktische Idee, die sich hier ein Märklin-„mini-club“-Freund ausgedacht hat. Diese Bahn, untergebracht in einem Reisekoffer normaler Größe, steht von ihren Abmessungen her in krassem Gegensatz zu den Bildausschnitten der H0-Großanlage auf den vorigen Seiten. Sie kann trotzdem das Prädikat „schön“ für sich in Anspruch nehmen, was man nicht spontan für jede der auf den folgenden Seiten vorgestellten Anlagen aussprechen wird.

Ein ländliches Vorortbahnhofs-Idyll, von dem wohl die meisten Modellbahner träumen, präsentiert sich auf diesem Bildausschnitt. Doch ist diese ausgewogene Gestaltung – angefangen von dem betriebsnah in Szene gesetzten Lagerhallenmotiv im Bildvordergrund bis zur gekonnten Anbindung der Hintergrundkulisse an die Hügelkette – keineswegs ein Monopol von großen Ausstellungsanlagen. Gerade auf kleineren Anlagen lassen sich Probleme der Detailgestaltung manchmal noch viel besser und leichter lösen, wie an einigen der in diesem Buch vorgestellten Anlagen deutlich wird.

In der Bildfolge auf der rechten Seite wird dem Märklin-Freund am Beispiel einer größeren Anlage der prinzipielle Aufbau einer Modellbahn-Anlage mit mehreren Fahrstrecken-Ebenen in verschiedenen Baustadien gezeigt (von links oben nach rechts unten). Die erste Abbildung zeigt den gewichts- und materialsparenden Bau von Bahndämmen und Hügelunterbauten mittels Formpaßstreifen (Spanten) aus etwa 10 mm dickem Sperrholz.

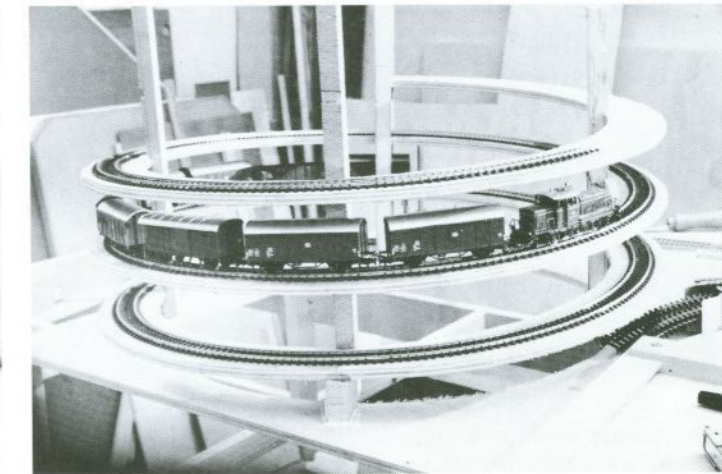
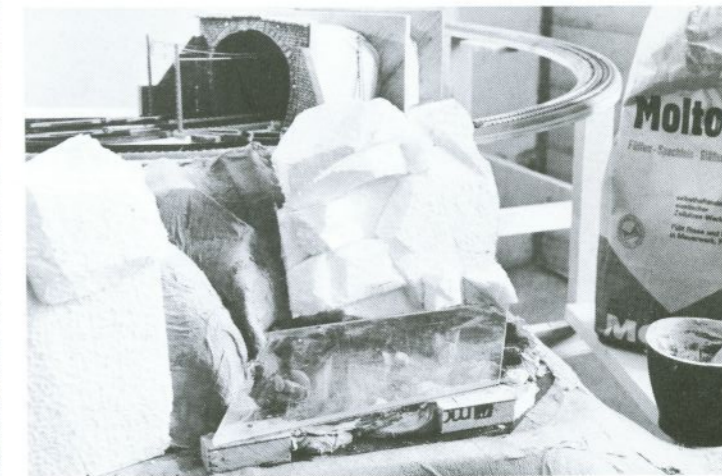
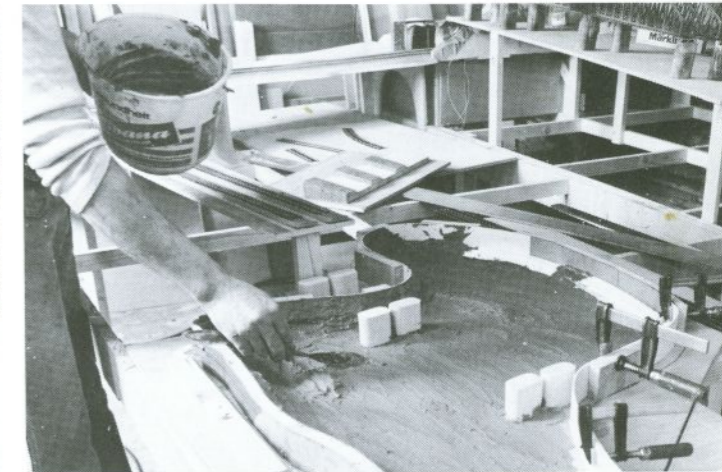
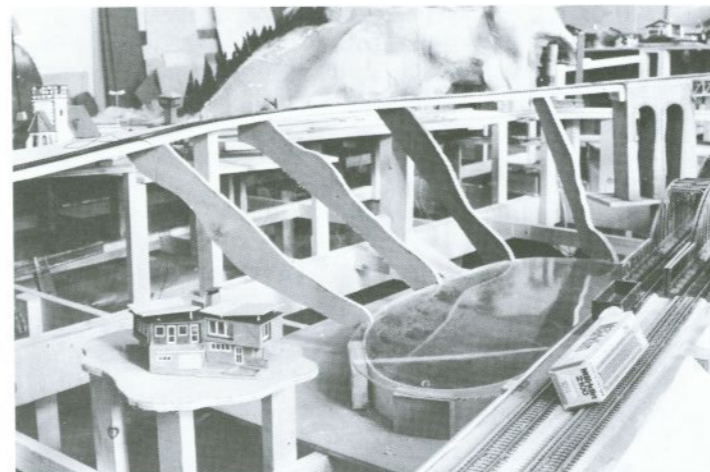
Im Bild daneben wird die Anfertigung eines kleinen Weihers gezeigt: Auf eine Holzplatte wird blau-grün gefärbter Spachtel aufgetragen, der später mit einer gewellten Kunststoff- oder Glasplatte abgedeckt wird. Gut zu sehen ist auf diesem Bild das leichte und doch verwindungssteife Holzleistengerüst, das den stabilen Anlagen-Grundrahmen bildet.

Den weiteren Arbeitsablauf bei der Landschaftsgestaltung zeigt die nächste Aufnahme: Auf das Holzspantengerüst, das die äußeren Umrisse von Bahndämmen und Hügeln umreißt, wird Fliegenschutzgitter aufgenagelt als Untergrund für die später aufzutragende Landschaftshaut – noch lassen sich kleinere Korrekturen der Landschaftsform leicht durch Eindrücken ausführen.

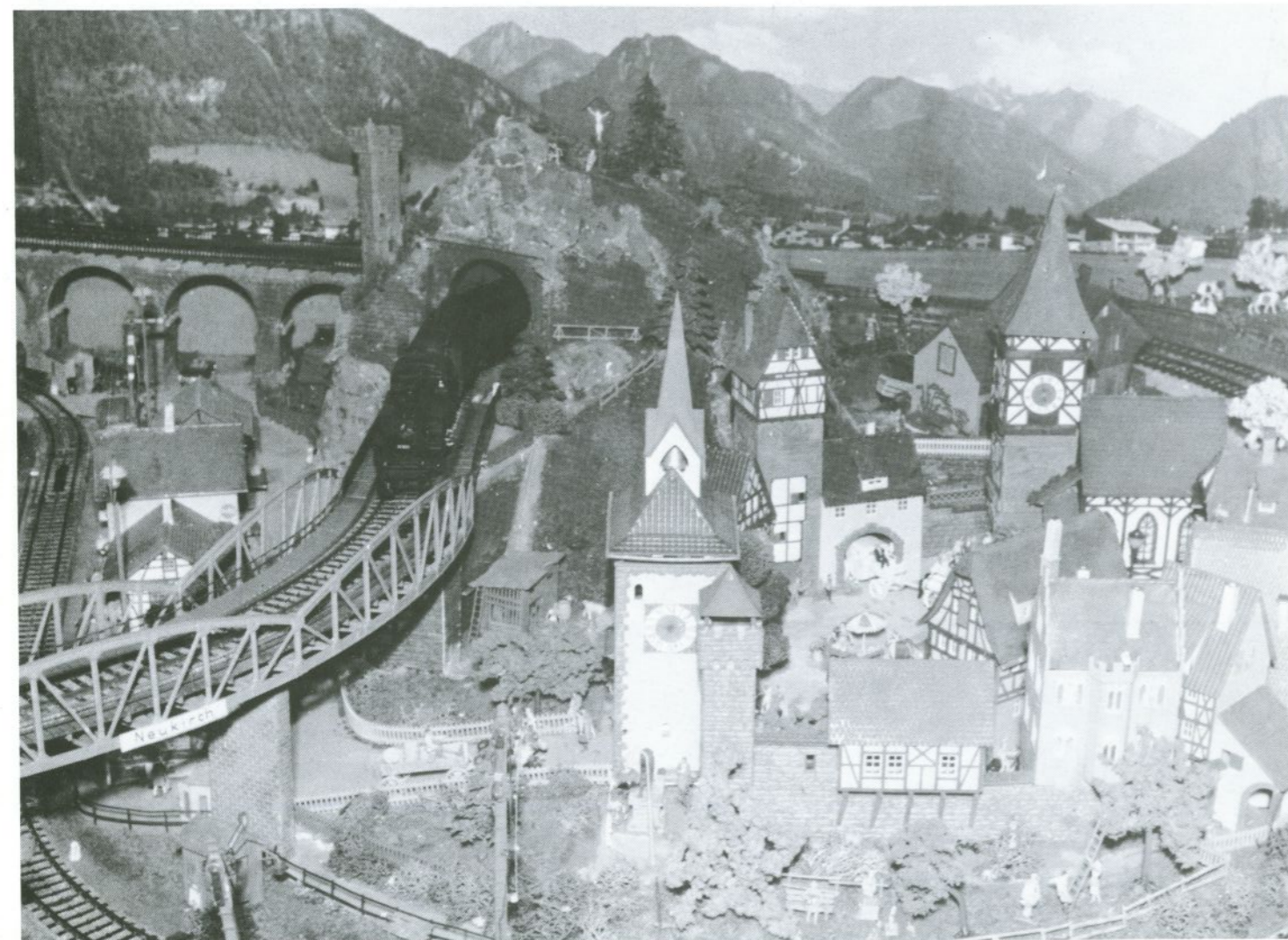
Eine andere Methode, um Erhebungen in der Landschaft zu modellieren oder Dämme aufzubauen, ist das Verwenden von Hartschaumstoff („Styropor“), der sich leicht sägen oder aus einzelnen Stücken, z.B. aus Verpackungsresten, zur gewünschten Rohformschichten läßt. Die abschließende Fein-Modellierung der Landschaftsform erfolgt auch hierbei wieder mit nicht zu dünnflüssigem Spachtelbrei.

Ein Bild-Baubeispiel für einen „fast fertigen“ Hügel. Die Fliegengitter-Geländehaut bzw. der Styropor-Unterbau sind nunmehr mit einer ersten Landschaftshaut aus Krepppapier beklebt und können noch geringfügige Korrekturen durch Eindrücken oder Ausbeulen erfahren. Ein erster Grundanstrich mit einem erdfarbenen Leim/Farbe-Gemisch verschafft schon einen Eindruck der fertigen Landschaftsform.

„Verdeckte Gleislandschaft“ – so könnte man die eingleisige Gleiswendel („Gleisspirale“) bezeichnen. Sie ermöglicht dem Landschaftsbauer das Überwinden großer Höhenunterschiede auf kleinstem Raum. Außerdem dienen Gleiswendeln der Fahrzeitverlängerung. Wichtig bei der Montage sind korrekt gleichbleibende Steigung und möglichst großer Gleisdurchmesser, um einen ausreichenden Abstand zwischen den einzelnen Windungen bei möglichst geringer Steigung (nicht über 3%) zu erreichen.



Die Nebenbahn im Wandschrank



Das Städtchen Neukirch mit den zum Anlagenthema passenden Modellgebäuden von Faller, Kibri und Wiad wird bei Dunkelheit beleuchtet. Am Tunnelausgang erkennt man schemenhaft die Märklin-BR 74, die mit einem Personenzug aus dreiachsigen Abteilwagen zum höher gelegenen Bahnhof „Musberg“ im linken Anlagenteil dampft. Eine stimmungsvolle Aufnahme mit Nebenbahn-Atmosphäre.

Mit einem geradezu „klassischen Fall von Platzmangel“ hat sich Märklin-Freund Hans Rothärmel schon vor mehr als 15 Jahren auseinandergesetzt. Heute ist das Platzproblem durch die Märklin-„miniclub“-Modellbahn gegenstandslos geworden, aber damals gab es diese Minibahn noch nicht. Hans Rothärmel wollte trotzdem nicht auf eine ständig betriebsbereite Modellbahn-Anlage verzichten, denn ständiges Auf- und Abbauen einer Modellbahn ist nicht nur lästig, sondern gestattet auch keine landschaftliche Gestaltung.

Die Lösung war eine Klappanlage. Solche Schrankumbau-Konstruktionen sind jedem durch die praktischen Wandklappbetten bekannt. Nach ähnlichem Prinzip sind auch Modellbahn-Klappschränke gebaut. Man kann den Schrank selbst anfertigen oder fertig kaufen (Hans Rothärmel erstand ihn von den Kleinmöbelwerkstätten Alfred Schühlmann, Senne 1, Post Windelsbleiche). Man könnte auch ein (vielleicht sogar noch vorhandenes) Schrankklappbett zur Modellbahn-Anlage umbauen. Dazu nimmt man die Matratzenauflage heraus und setzt an ihrer Stelle eine durch Leistenrahmen verstärkte, etwa 15 mm dicke Tischlerholzplatte ein. Soviel zum Thema Aufstellplatz der hier gezeigten Märklin-Anlage.

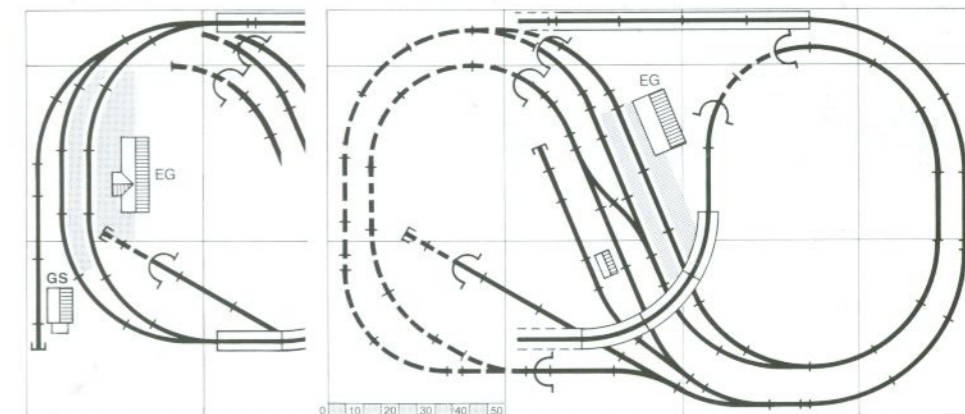
Praktisch bei Klappanlagen ist vor allem das Arbeiten unter der Grundplatte. Für Verdrahtungsarbeiten, Reparaturen usw. klappt man die Anlage einfach hoch und kann mühelos im Sitzen an alle unterhalb der Platte verlegten Schaltdrähte, Lampensockel und andere Bauteile heran. Einziger Nachteil einer Klappanlage: vor dem Hochklappen des Anlagengrundbrettes (bei Nichtbetrieb) müssen alle losen Gegenstände von der Platte genommen und weggeräumt werden; dies gilt in erster Linie für die Fahrzeuge.

Erstaunlich ist, welcher Fahrbetrieb sich noch auf kleiner Fläche abwickeln läßt, wenn man – zwangsläufig – auf großzügig verlegte Strecken verzichten muß. Durch ein richtig gewähltes Anlagenthema läßt sich der Nachteil kleiner Radien, achtförmiger Gleisfiguren und kurzer Bahnsteige noch einigermaßen in den Griff bekommen. Bei Hans Rothärmel heißt das Anlagenthema: eingleisige Nebenbahn in den dreißiger Jahren. Das ermöglicht den vorbildgerechten Einsatz kurzer Züge mit Dampftenderlokomotiven, wie zum Beispiel mit den



Blick auf Bahnhof „Neukirch“, der diagonal das mittlere Anlagenfeld beherrscht. Durch Einbau von Bogenweichen (vgl. Gleisplan) konnten die Bahnsteige noch relativ lang ausgeführt werden. Die Landschaftsgestaltung wirkt insgesamt gut; sie erfolgte mit Grasmatten, Korkrinde, Spachtelmasse, Islandmoos und Plakafarben.

Der Gleisplan dieser kleinen H0-Nebenbahn-Anlage zeigt einerseits, wie man sogar Betrieb auf zwei Ebenen machen kann (links die obere Ebene mit Bahnhof, die das linke Anlagendrittel bedeckt); der Plan zeigt aber auch, daß bei dieser Anlagenfläche eine vorbildähnliche Gleisführung nicht möglich ist, falls man nicht auf relativ lange sichtbare Fahrstrecken verzichten will, ein Kompromiß, den die meisten Modellbahner eingehen müssen.

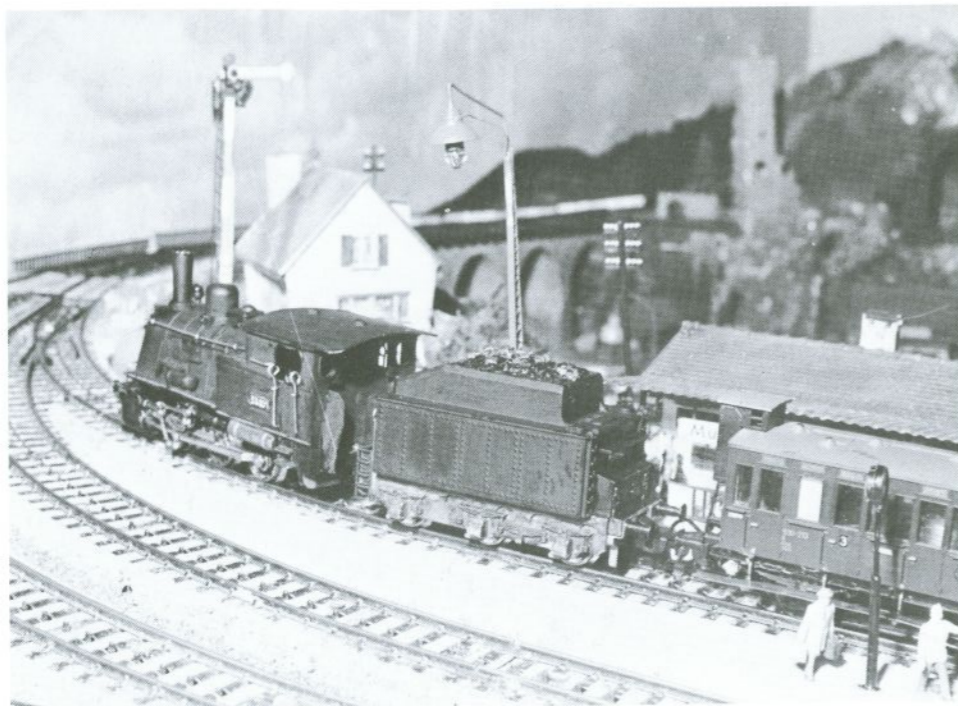


Baureihen 74 oder 89 oder 86. Natürlich sind ein „Trans-Europ-Expreß“ und schnittige Reisezugwagen fehl am Platz. Man braucht sie auch nicht, denn im Märklin-H0-Sortiment finden sich genug kurze zwei- und dreiachsige Fahrzeuge, die zum Thema einer kleinen Nebenbahn-Anlage passen.

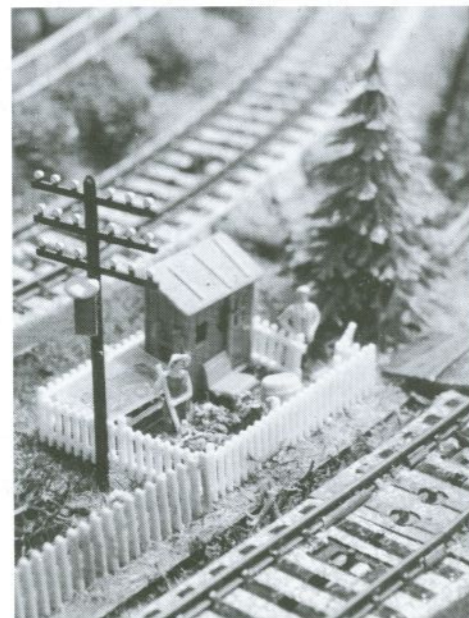
Wirft man noch einmal einen genaueren Blick auf den Gleisplan, so stellt man fest, daß sich der Betrieb in der linken Anlagenhälfte auf zwei verschiedenen hohen Ebenen abwickelt. Auf der oberen Ebene ist ein zweiter kleiner Durchgangsbahnhof zu finden. Zwei Bahnhöfe auf dieser kleinen Fläche sind normalerweise zuviel, da die Fahrstrecken zwischen den Bahnhöfen trotz Gleisverschlingungen ganz einfach zu kurz sind. Nur durch Verwenden der platzsparenden Märklin-Bogenweichen war es möglich, den Zügen in beiden Bahnhöfen noch genügend „Auslauf“ zu geben. Im übrigen sind Bogenweichen generell ein heißer Tip für den Gleisplaner, denn sie helfen nicht nur Platz sparen bei der Entwicklung von Weichenstraßen, sondern geben der gesamten Gleisanlage ein gefälligeres und eleganteres Aussehen. Dieser Hinweis gilt auch für große Märklin-Anlagen.

Hans Rothärmel hat die hier vorgestellte Anlage inzwischen abgebaut. Idee und Ausführung bei dem zur Verfügung stehenden Platz und unter Berücksichtigung des Bauzeitpunkts sind aber heute noch in vielerlei Punkten richtungsweisend für den Bau kleiner H0-Anlagen, auf denen nicht nur rangiert werden soll, sondern auch ständiger Fahrbetrieb möglich ist. Zwangsläufig muß man dabei Kompromisse bei der Gleisplanung schließen, die in solchen Fällen nicht vorbildähnlich sein kann.

Kleingärtner-Idylle am Rand des Bahndamms, davor ein Telefonmast mit vorbildlich angelegter Kabelaufführung (im Bahnhofsbereich werden Fernsprech- und Telegraphenleitungen unterirdisch verlegt, sind also nicht sichtbar). Solche nett gestalteten Motive beleben besonders kleine Anlagen.



Kleinbahn-Atmosphäre vermittelt dieses Bild vom Bergbahnhof „Musberg“. Die Schlepptender-Dampflokomotive – eine Baureihe 53 – ist übrigens ein Selbstbau aus der Bastelwerkstatt von Hans Rothärmel. – Auch aus dieser Perspektive ist wieder die optisch günstige Wirkung der Bogenweichen zu sehen. Bogenweichen beeinflussen jedes Gleisbild positiv.



Erbauer: Hans Rothärmel, Ulm

Anlagengröße: 185 x 115 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: geschlossenes Rechteck

Anlagenthema: eingleisige Nebenbahn mit Tal- und Bergbahnhof; angedeutete Kleinstadt

Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist in einem Klappschrank (Wandschrank) im Kinderzimmer der Wohnung untergebracht. Bei Nichtbetrieb (Anlage hochgeklappt) wird nur eine Grundfläche von etwa 195 x 32 cm beansprucht.

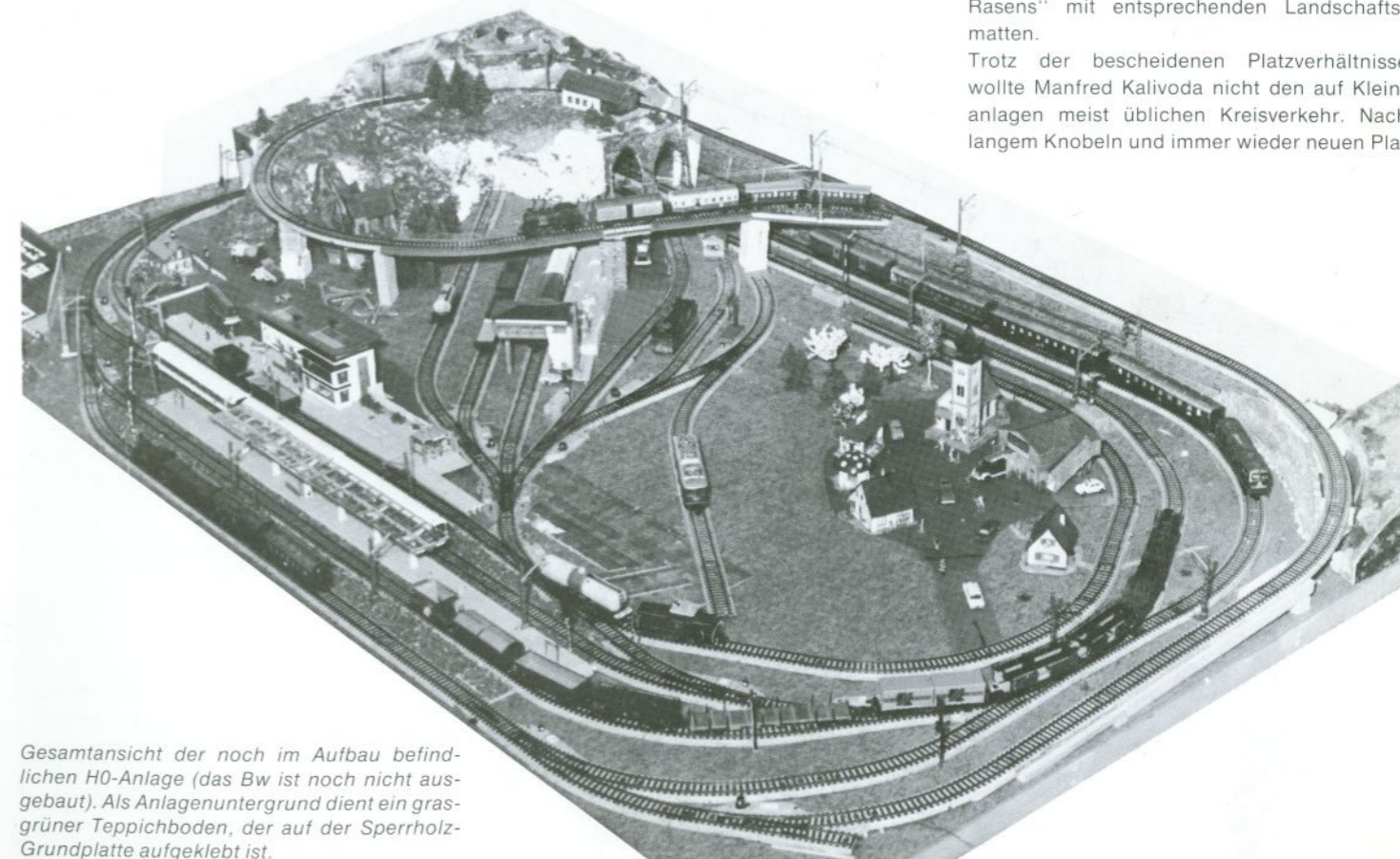
Gleismaterial: Märklin-M

Märklin-Freund Manfred Kalivoda aus Wien gehört zu jener großen Schar von Modellbahnern, die sich mit einer flächenmäßig relativ kleinen H0-Anlage begnügen müssen: 230 x 140 cm. Diese Abmessungen liegen noch im Grenzbereich einer möglichen transportablen Anlage. Die Anlage wird bei Ruhen des Spiel-

betriebs senkrecht an einer Zimmerwand hinter einem Vorhang verstaut. Als Umbau dient ein selbstgebauter Schrank. Aus dieser Sicht betrachtet stellt Manfred Kalivodas Anlage einen Präzedenzfall dar, den viele Märklin-Freunde als Anregung für Entwurf, Aufbau und Unterbringung einer bislang vielleicht nur geplanten Anlage ansehen können.

Den Unterbau der Anlage bildet ein Lattenrost von 5 x 2 cm-Fichtenleisten mit einer darauf montierten 6-mm-Sperrholzplatte; diese Konstruktion bietet bei geringem Gewicht hohe Stabilität. Auf der Platte wurde als „Landschafts-Untergrund“ ein grasgrüner Nadelfilzteppich geklebt. Das gibt selbst der noch im Bau befindlichen Anlage ein freundliches Aussehen und erspart später ein „Pflanzen des Rasens“ mit entsprechenden Landschaftsmatten.

Trotz der bescheidenen Platzverhältnisse wollte Manfred Kalivoda nicht den auf Kleinanlagen meist üblichen Kreisverkehr. Nach langem Knobeln und immer wieder neuen Pla-



Gesamtansicht der noch im Aufbau befindlichen H0-Anlage (das Bw ist noch nicht ausgebaut). Als Anlagenuntergrund dient ein grasgrüner Teppichboden, der auf der Sperrholz-Grundplatte aufgeklebt ist.



Faller-Dorfkirche und Feuerwehrhaus sowie ein paar Einfamilienhäuser sorgen für eine dörfliche Atmosphäre in der rechten Anlagen-ecke. Mehr Platz für Häuser gibt es nicht.

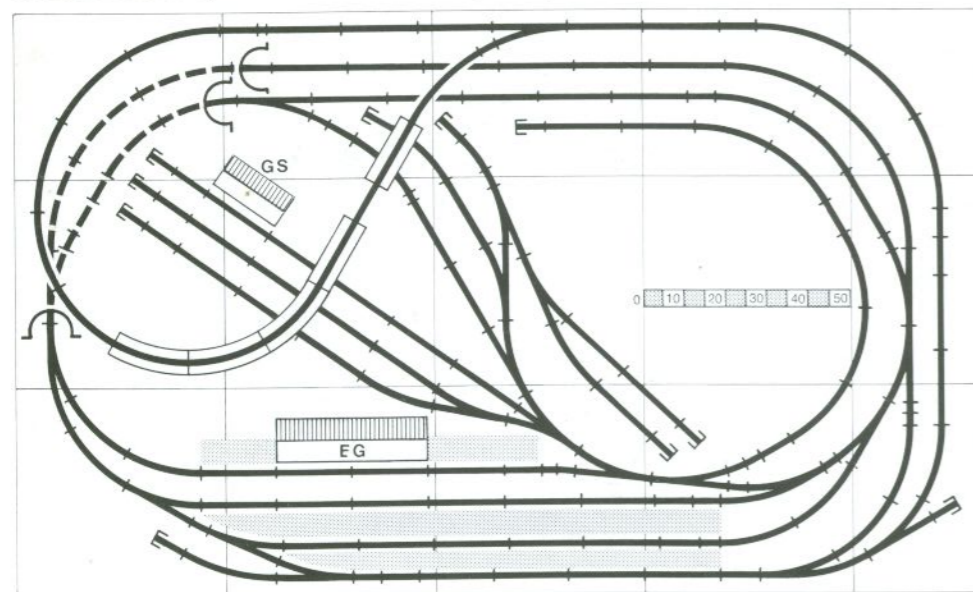
Am Güterschuppen (GS) wird der Ladungsaustausch zwischen Schiene und Straße vorgenommen, der auch bei Landbahnhöfen nicht zu vernachlässigen ist.

nungsideen entstand schließlich der hier abgebildete Gleisplan, den man für eine H0-Anlage dieser Größe fast als Optimum ansehen könnte: zwei Kehrschleifen, vier Bahnhofs-gleise mit mehr als 1 m Bahnsteiglänge und ein kleines Bw bieten viel fürs Auge und viel für den Betrieb. Die Forderung nach langen Bahnstei-

gen konnte nur durch Einbau der platzsparen-den Märklin-Bogenweichen erfüllt werden. Abstellgleise und Bw (noch im Aufbau) gestat-ten viele Rangierbewegungen ohne den eigent-lichen Fahrbetrieb zu behindern. Vieles ist noch im Aufbau und nicht komplett gestaltet, aber das macht schließlich auch den Reiz des

Modellbahnbaus aus: nicht alles soll und kann „sofort fertig“ sein. Zeit und finanzielle Ge-gebenheiten sind zwei Faktoren, mit denen sich fast jeder Modellbahner auseinanderset-zen muß. Was soll's – der fortschreitende und in der Gestaltung sichtbare Bau einer Modell-bahn-Anlage soll schließlich auch nicht im Handumdrehen abgeschlossen werden, denn der schrittweise und sich über Monate erstrek-kende Aufbau einer Anlage macht Freude.

Gleisplan der 230 x 140 cm großen H0-Märklin-Anlage. Trotz der kleinen Abmessungen gestattet die Streckenführung relativ viel Fahr- und Rangiermöglichkeiten.



Erbauer: Manfred Kalivoda, A-Wien

Anlagengröße: 230 x 140 cm

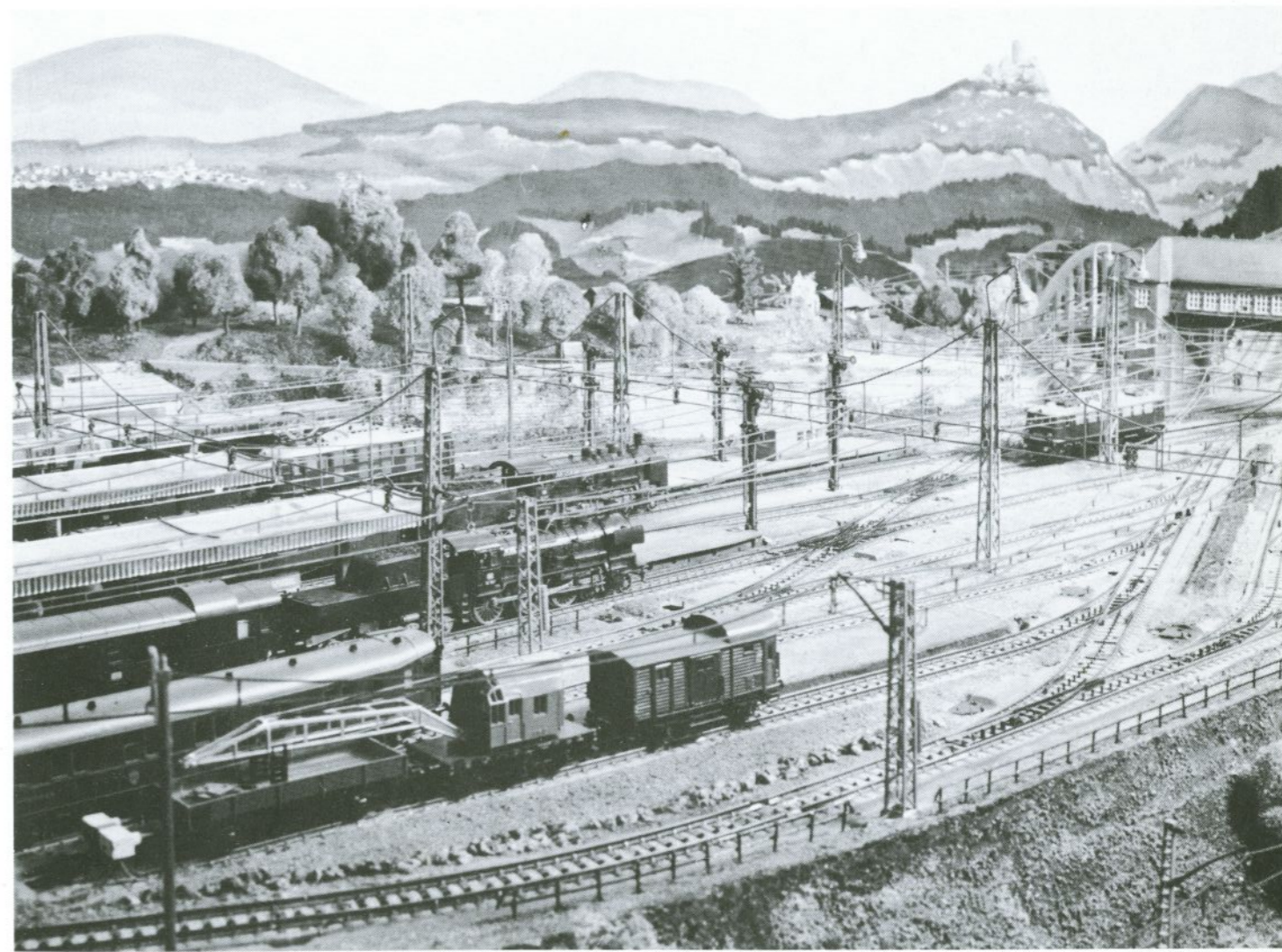
Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: geschlossenes Rechteck

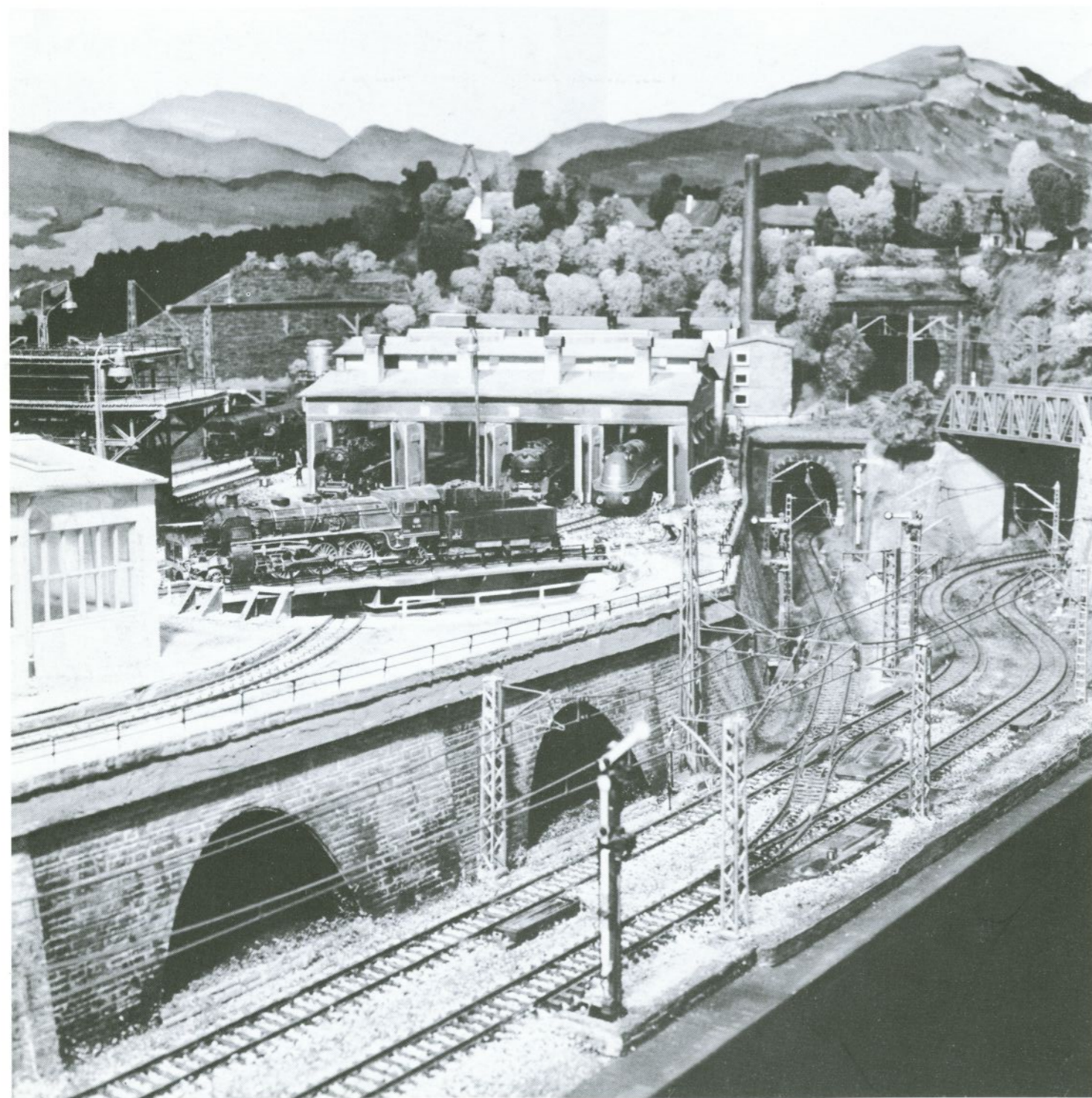
Anlagenthema:
eingleisige Hauptstrecke mit Durch-gangsbahnhof; Fahrzeitverlängerung durch zwei Kehrschleifen

Aufstellplatz und Besonderheiten:
bei Nichtbetrieb ist die Anlage in einem Wandschrank im Arbeitszimmer senkrecht abgestellt; bei Betrieb wird die Platte im Zimmer auf einen Tisch aufgelegt.

Gleismaterial: Märklin-M



Blick auf den großen Kopfbahnhof Bülach. Bemerkenswert: die gekonnt am Anlagenrand angepaßte Hintergrundkulisse (solche Kulissen bie-ten die Zubehörfirmen Faller und Kibri u. a. an). Dadurch wird dem Betrachter der Eindruck der Weite vermittelt und gleichzeitig ein passender Anlagenabschluß erreicht.



Das Dampflok-Bw mit selbstgebaudem Rechteck-Lokschuppen. Auf der abgeänderten Märklin-Drehscheibe eine – ebenfalls umgebaute – Märklin-S 3/6. Die Maueröffnungen (vorn im Bild) gestatten einen Blick auf den verdeckten großen Abstellbahnhof der Anlage. Durch Bäume aus Islandmoos wird der Übergang zur Hintergrundkulisse erleichtert.

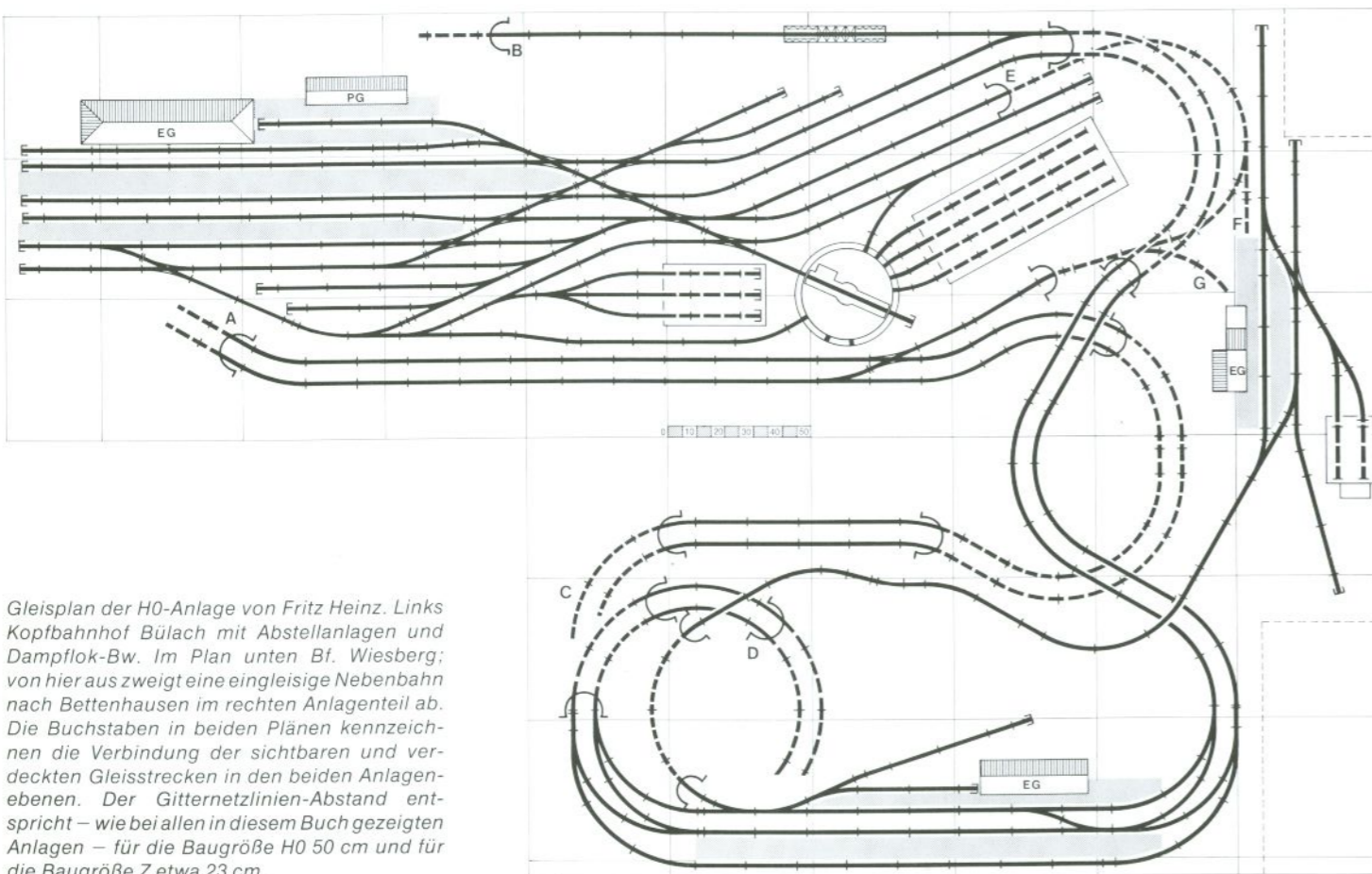
Ausfahrt eines Güterzuges mit Märklin-E 94 aus Bf. Wiesberg. Die herausnehmbare Massivsteinbrücke im Hintergrund trägt die Straße nach Bettenhausen.

Über die Anlage von Fritz Heinz brauchte man eigentlich nicht viele Worte zu verlieren, denn die Abbildungen sprechen in diesem Fall eine deutlichere Sprache. Die wie ein großes U mit ungleichen Schenkeln konzipierte H0-Anlage besticht auf den ersten Blick durch ihre perfekt erscheinende landschaftliche Gestaltung – die Harmonie zwischen Eisenbahn und Landschaft wird in diesem Fall besonders eindrucksvoll vorgeführt. Das hat mit der Anlagengröße kaum etwas zu tun, sondern viel mehr mit der Planung vor Baubeginn, wie dies schon im einleitenden Kapitel zum Ausdruck kam. Fritz Heinz zeigt hier allen Märklin-Freunden, wie man so etwas in der Praxis ausführt. Zu Thema und Ausführung der Anlage hier einige Kurzangaben: den dominierenden Teil der Anlage bildet der Kopfbahnhof „Bülach“

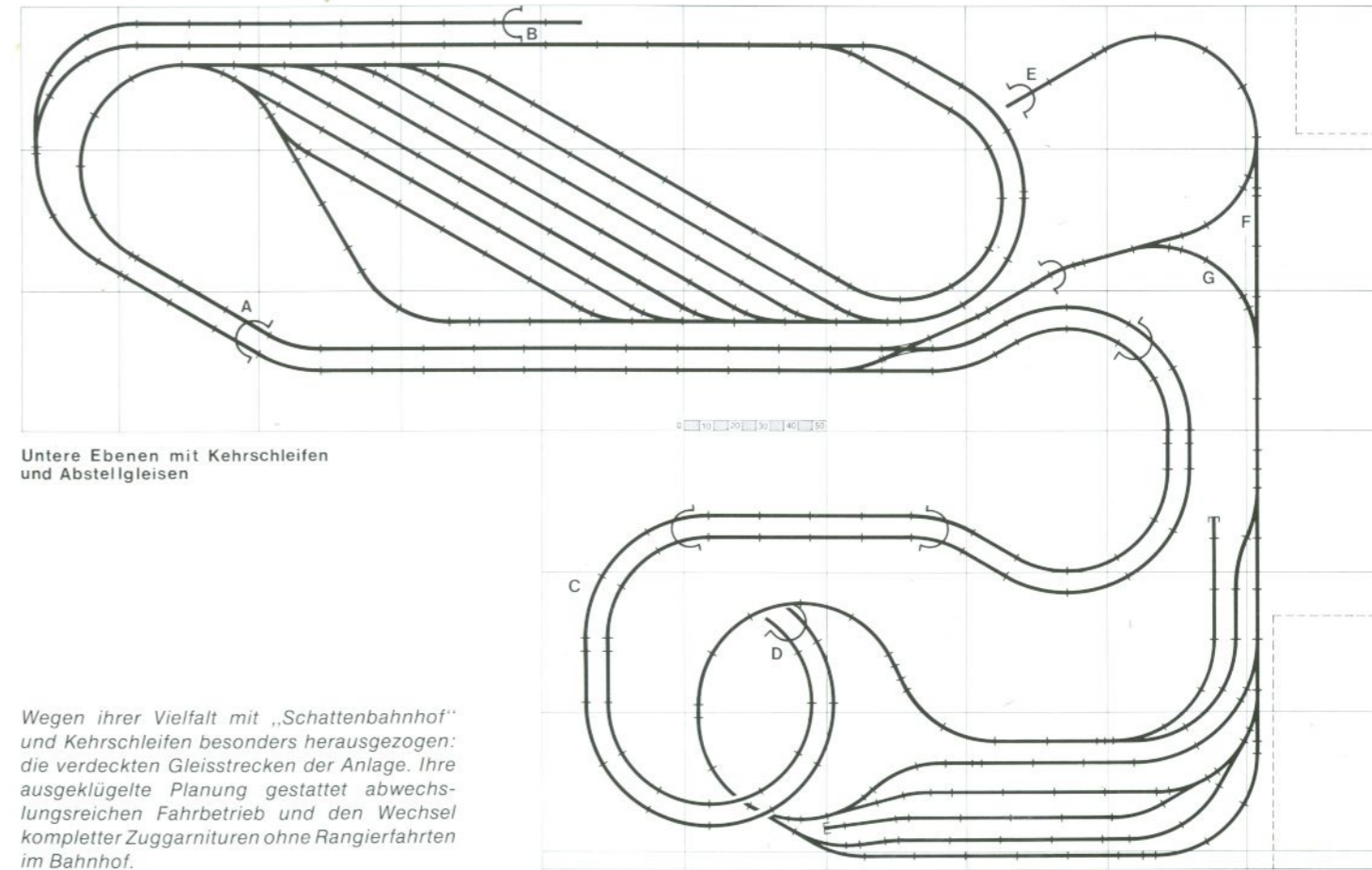
mit seinem Bw. Er ist Start und Ziel einer zweigleisigen Hauptstrecke mit dem Durchgangsbahnhof „Wiesberg“, der durch einen bewaldeten Bergrücken auch optisch vom Hauptteil der Anlage getrennt ist. Noch eine Ebene höher liegt der Nebenbahnhof „Bettenhausen“, dessen Anschlußstrecke in Wiesberg abzweigt. Zwei verdeckte Abstellanlagen auf der untersten Anlagenebene ermöglichen einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb durch problemlosen Zugwechsel „im Untergrund“. Um die Züge nicht ständig in Bülach wenden zu müssen, sondern auch einmal den Fahrbetrieb ohne Unterbrechung längere Zeit beobachten zu können, führt eine eingleisige Umfahrstrecke (am oberen Anlagenrand) die Züge entgegen dem Uhrzeigersinn automatisch signalgesteuert an Bülach vorbei.

Bedient wird die Anlage durch ein großes zentral gesteuertes Gleisbildstellpult (selbstgebaut), das ausklappbar unter der Anlage hängt. Ein zweites Stellpult gestattet die Beschäftigung eines weiteren „Lokführers“ für Abstell- und Rangierfahrten. Vieles hat Fritz Heinz auf seiner Anlage selbst gebaut bzw. umgebaut, wie zum Beispiel das Dampflok-Bw, Lokomotiv-Umbauten, Signal-Verbesserungen usw. Aber Hauptarbeit und besondere Leistung war wohl die realistische Landschaftsgestaltung. Schauen Sie sich die Abbildungen in Ruhe an und führen Sie sich bei dieser Gelegenheit nochmals die Ausführungen über Planung und Landschaftsbau im einleitenden Kapitel vor Augen. Denn im Grunde genommen ist es gar nicht so schwer, eine schöne Märklin-Anlage zu bauen.

Die Nordseite des „Wiesberg“-Anlagenteils. Der Güterzug mit Be 6/8 im Anstieg zur Gleiswendel im Tunnel in Richtung Wiesberg. Über den Stützmauern unterhalb der Fels-Imitationen die Rampe nach Bettenhausen.

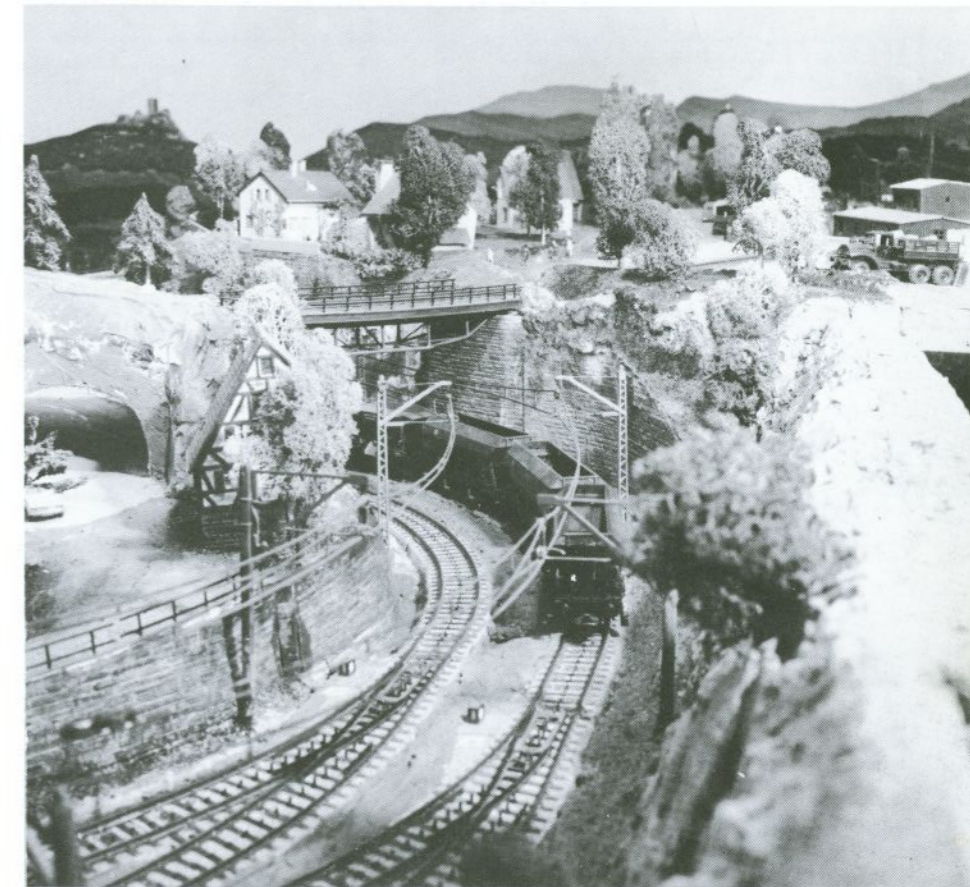
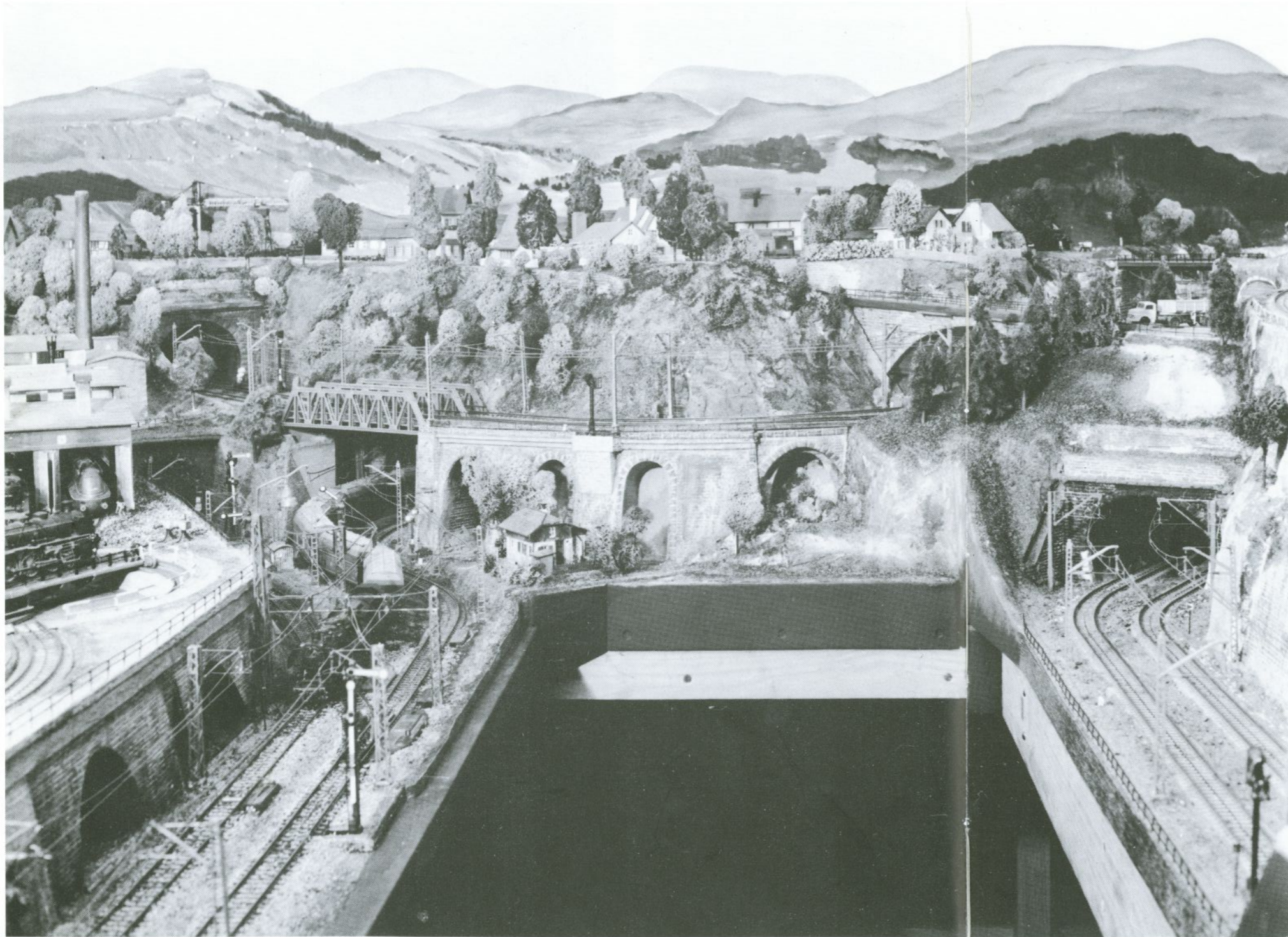


Gleisplan der H0-Anlage von Fritz Heinz. Links Kopfbahnhof Bülach mit Abstellanlagen und Dampflok-Bw. Im Plan unten Bf. Wiesberg; von hier aus zweigt eine eingleisige Nebenbahn nach Bettenhausen im rechten Anlagenteil ab. Die Buchstaben in beiden Plänen kennzeichnen die Verbindung der sichtbaren und verdeckten Gleisstrecken in den beiden Anlagenebenen. Der Gitternetzlinien-Abstand entspricht – wie bei allen in diesem Buch gezeigten Anlagen – für die Baugröße H0 50 cm und für die Baugröße Z etwa 23 cm.



Untere Ebenen mit Kehrschleifen und Abstellgleisen

Wegen ihrer Vielfalt mit „Schattenbahnhof“ und Kehrschleifen besonders herausgezogen: die verdeckten Gleisstrecken der Anlage. Ihre ausgeklügelte Planung gestattet abwechslungsreichen Fahrbetrieb und den Wechsel kompletter Zuggarnituren ohne Rangierfahrten im Bahnhof.



Die östliche Bahnhofseinfahrt von „Wiesberg“ (im Gleisplan unten rechts). Geschickt gestaltet ist der Einschnitt der Strecke im Bogen. Details wie die Straßenunterführung (links) sind noch nicht komplett fertiggestellt.

Erbauer: Fritz Heinz, Waiblingen

Anlagengröße: 480 x 305 cm (größte Seitenmaße)

Baumaßstab: 1:87 (H0)

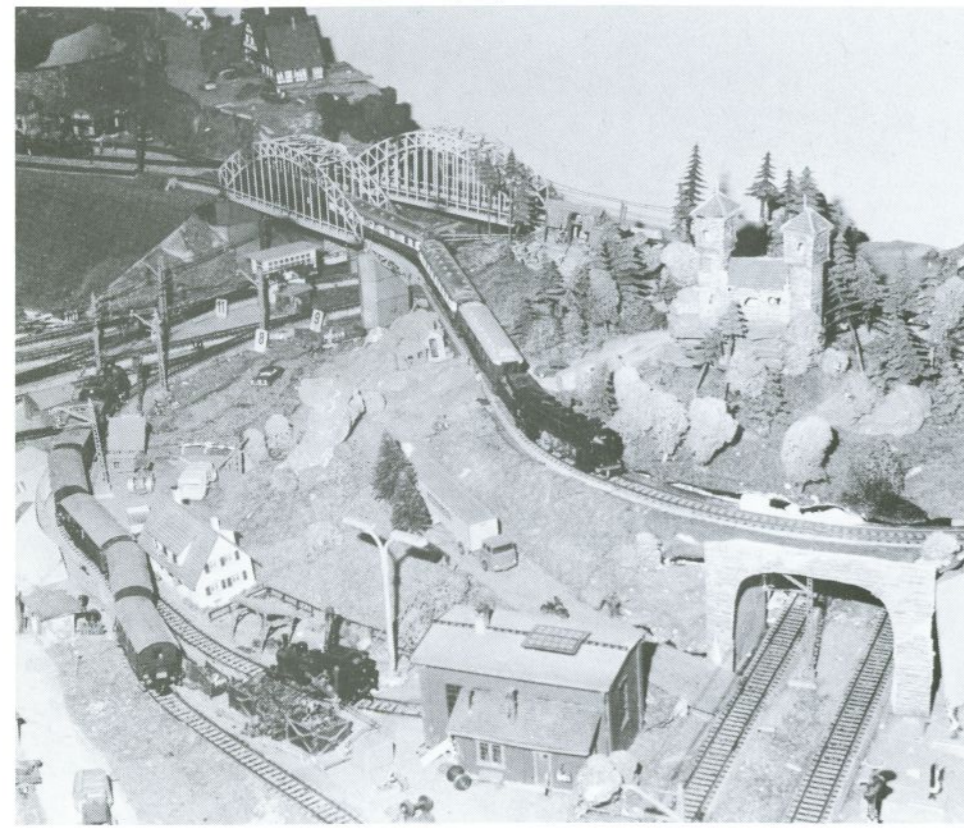
Anlagenform: U-förmige Anlage

Anlagenthema:
Kopfbahnhof mit Bw, zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

Aufstellplatz und Besonderheiten:
stationärer Aufbau in einem Hobbyraum;
große Zugwechsellanlage („Schattenbahnhof“) auf der unteren verdeckten Anlagenebene.

Gleismaterial: Märklin-M

Blick auf das durch die Hintergrundkulisse besonders realistisch wirkende Dörfchen Bettenhausen im rechten Anlagenteil. Das „dunkle Loch“ in der Mitte ist der schmale Gang zwischen den beiden Anlagenschenkeln (links Bülach, rechts Wiesberg).



Blick vom rechten Anlagenteil auf die Bahnhofsausfahrt mit den zwei Bogenbrücken. Die Gestaltung der Landschaft war zum Aufnahmezeitpunkt noch nicht ganz abgeschlossen, wie das provisorische Tunnelportal in der rechten Bildhälfte erkennen läßt.

Der problemlose Aufbau einer Märklin-H0-Anlage, bei der es keine Kehrschleifenentwürfe und Schaltkniffe für Gleisdreiecke zu beachten gilt, verführt so manchen Märklin-Freund zum kunterbunten Zusammenstecken seines Gleismaterials. Dies bringt gegenüber einigermaßen vorbildgerecht konzipierten Gleisplänen zwei-

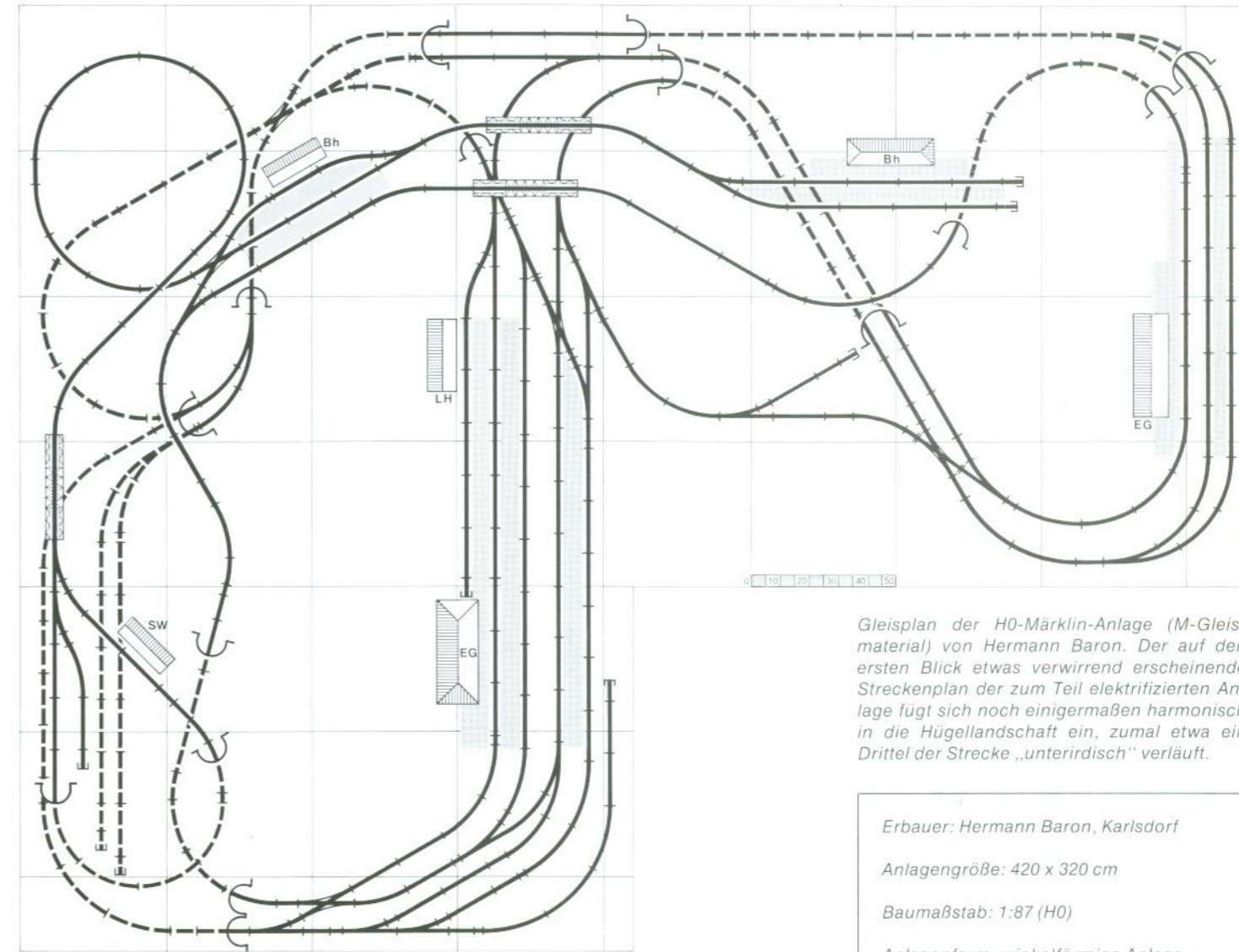
fellos ein großes Plus an zusätzlichen Fahrmöglichkeiten mit sich. Eine solche Planung entspricht aber kaum den Gegebenheiten des großen Vorbilds. Hermann Baron hat seine H0-Anlage offensichtlich unter das Motto: „Fahren macht Freude“ gestellt und seinen Gleisplan ent-

sprechend aufgebaut. Im großen fünfgleisigen Durchgangsbahnhof ist in der Tat viel los: bis zu drei „Fahrdienstleiter“ können die Anlage gleichzeitig bedienen. Drei Schienenkreise erstrecken sich über drei verschiedene Ebenen der Anlage, die in Plattenbauweise erstellt ist.

Kreis 2: Der große Bahnhof ist gleichzeitig Begegnungsbahnhof. Von hier verlassen Dampf- oder Dieselmotoren den Bahnhof zur Fahrt in die zweite Ebene. Nach kurvenreicher Fahrt halten die Züge in einem kleinen Bahnhof, um den Reisenden das Umsteigen in eine kleine Gebirgsbahn zu ermöglichen.

Kreis 1: Ausgehend vom großen Durchgangsbahnhof „verschwinden“ die Züge unter zwei Bogenbrücken in einem Berg (besser und richtiger gesagt: in einem Hügel). Ein Märklin-Universalschalter bewirkt das Stellen der Bogenweiche vor dem nächsten Bahnhof. Bei der dortigen Einfahrt wird das Signal des Nachbargleises auf „Grün“ gestellt, und der dort wartende Zug fährt ab. Am hinteren Anlagenrand taucht er kurz wieder auf. Vor der Einfahrt in den großen Bahnhof bewirkt ebenfalls ein Märklin-Universalschalter wieder den automatischen Gleiswechsel. Diese Strecke ist mit Märklin-Oberleitungsmaterial ausgestattet.

Kreis 3: Die Gebirgsbahn windet sich um einen Berg mit Ruine in die Höhe, überquert auf einer Brücke ein Tal und wird über eine Kehrschleife an einem Kieswerk vorbei zurückgeführt. Vom kleinen Bahnhof nach rechts über die Brücke führen die Gleise zu einem Sägewerk und einem kleinen zweigleisigen Dorfbahnhof. Alle Gleiskreise sind durch Übergangsgleise miteinander verbunden und erlauben einen freizügigen Zugwechsel. Durch die Anordnung der



Gleisplan der H0-Märklin-Anlage (M-Gleismaterial) von Hermann Baron. Der auf den ersten Blick etwas verwirrend erscheinende Streckenplan der zum Teil elektrifizierten Anlage fügt sich noch einigermaßen harmonisch in die Hügellandschaft ein, zumal etwa ein Drittel der Strecke „unterirdisch“ verläuft.

Erbauer: Hermann Baron, Karlsdorf
 Anlagengröße: 420 x 320 cm
 Baumaßstab: 1:87 (H0)
 Anlagenform: winkelförmige Anlage
 Anlagenthema: großer Durchgangsbahnhof an einer eingeleisigen Hauptstrecke; zwei zusätzliche kleine Bahnhöfe für Nebenverkehr.
 Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist stationär in der Wohnung aufgebaut; Betrieb auf drei Ebenen, reine Fahranlage.
 Gleismaterial: Märklin-M

Gleisführung entsteht im übrigen der Eindruck, es handele sich um eine zweigleisige Strecke. Abschließend noch ein paar Hinweise auf Schaltung und Stromversorgung: Alle Signale werden durch den fahrenden Zug wieder auf „Halt“ gestellt. Der dritte Kreis besitzt keine Signalanlagen. Insgesamt fünf Trafos versorgen die Anlage mit Fahrstrom, während ein weiterer zusätzlich für die Lichtstromversorgung zuständig ist.

Bei diesen und ähnlichen Gleisplänen wird mancher Modellbahnfreund das Prädikat „schön“ vielleicht auf den ersten Blick in Frage stellen, weil ganz einfach die Gleisplan-Entwicklung nicht durchdacht erscheint. Aber man sollte berücksichtigen, daß sich der Planer und Erbauer sicherlich Gedanken gemacht hat – wenn diese zuweilen auch in eine andere Richtung zielen, eine Richtung, die nichts mit „perfekter Vorbildtreue“ im Sinn hat.

Grenzbahnhof im Keller

Als Märklin-Freund A. Lause aus Bocholt seine Frau davon überzeugt hatte, daß der ohnehin zu kleine Keller eigentlich „unnötig für das Familienleben sei“, stand dem stationären Aufbau einer H0-Märklin-Bahn nichts mehr im Weg. Kellerräume eignen sich generell gut für den relativ großzügigen Aufbau einer Modellbahn-Anlage, wenn nicht feuchte Wände dagegen sprechen. Grundsätzlich sollte man zu-

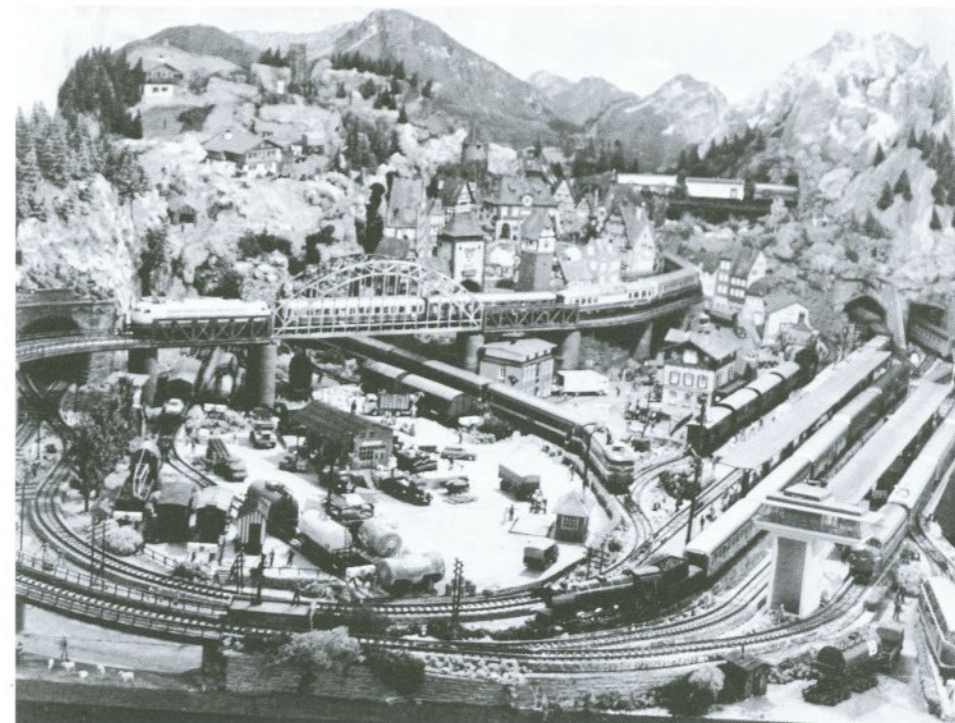
nächst einmal für Ordnung im Kellerraum sorgen und alle noch zu verstauenden Gegenstände ordentlich in Regalen an einer Wand lagern, damit die übrige Fläche frei wird für die Anlage. Ein Verkleiden der Wände mit Styropor oder Holzpaneelen sorgt für eine angenehme „Betriebsatmosphäre“. Auch an eine eventuell erforderliche Heizmöglichkeit sollte man für kalte Wintertage denken, damit das Temperaturge-

fälle nicht zu groß werden kann. Ein Elektroheizkörper mit Frostwächter reicht in der Regel aus. Soviel allgemein vorweg zum Aufbau von Modellbahn-Anlagen in Kellerräumen. Die hier vorgestellte H0-Anlage stellt einen Grenzbahnhof an der deutsch-schweizerischen Grenze dar, so daß zumindest in punkto Fahrzeugeinsatz buchstäblich alle Grenzen offen sind: neben Modellen von Bundesbahn-Fahrzeugen treffen sich hier schweizerische, belgische, holländische und französische Modelle – der Fahrzeugpark reicht gewissermaßen quer durch den Märklin-Katalog.

Nicht ganz so großzügig ließ sich die Streckenplanung in die Tat umsetzen, denn der zur Verfügung stehende Platz von 230 x 170 cm machte enge Gleisbogen erforderlich. Über die Gleisführung mag man geteilter Meinung sein, aber sie ermöglicht dafür den gleichzeitigen Einsatz von drei Zügen und erlaubt viele Rangierbewegungen, die gerade bei einem Grenzbahnhof-Thema bedeutungsvoll sind.

Geschickt angelegt ist der Bahnhof mit seinen leicht diagonal angeordneten Gleisanlagen. Ein nicht parallel, sondern schräg zum Anlagenrand verlegter Bahnhof wirkt nicht nur generell gefälliger in der Linienführung, er gestattet auch eine größere nutzbare Bahnsteiglänge. Das wirkt sich positiv beim Einsatz von Reisezügen mit mehr als drei oder vier 27-cm-Wagen aus. Durch Einbau von Bogenweichen läßt sich der Bahnhof trotz insgesamt kleiner Anlagenfläche schon auf brauchbare Abmessungen „strecken“. Andernfalls wäre auch der Einsatz von modernen Reisezugwagen wenig sinnvoll.

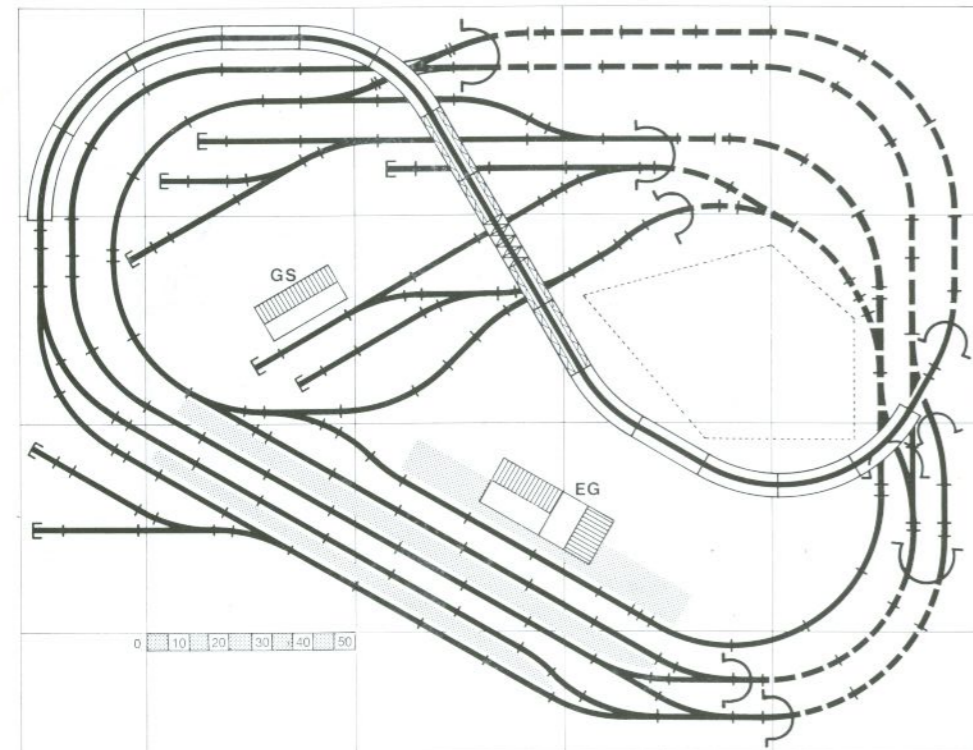
Im rechten Anlagenteil ist unterhalb der Kleinstadtbebauung eine sogenannte Einstiegleuke vorgesehen: ein nach oben herausnehmbarer Anlagenteil gestattet ein „Hineinsteigen“ in die Anlage und damit leichteres Hantieren beim



Blick von der linken Seite über die gesamte Anlage. Durch die geschickt integrierte Gebirgs-Hintergrundkulisse wirkt die Anlage kompakt.

In diesem Punkt sollte jeder Modellbahner konsequent sein: entweder Oberleitung oder keine Elloks.

Hinter dem Güterbahnhof (GS) war anfangs noch ein kleines Bahnbetriebswerk „hineingequetscht“; der Erbauer hat es inzwischen wieder demontiert. Es soll an anderer Stelle – außerhalb der jetzigen Anlagen Grundfläche – in erweiterter Form wieder neu entstehen. – Ein wenig kritisch erscheint die Partie am rechten Anlagenrand: hier münden drei Gleise in zwei versetzte Tunnel, und auf der oberen Ebene führt eine darüberliegende Bogenbrücke ebenfalls in einen Tunnel. An dieser neuralgischen Stelle hätte man die Gleiseinmündungen vielleicht besser etwas auseinandergezogen, um sie vorbildgerechter gestalten zu können. Aber schließlich ist die Anlage noch lange nicht „fertig“, und Umbau- und Ergänzungspläne liegen bereits in der Schublade von Märklin-Freund



Gleisplan der 230 x 170 cm großen Märklin-H0-Anlage. Die beiden vorderen Bahnhofsgleise führen über eine Steigungsrampe auf achtförmiger Strecke (teilweise verdeckt) um die ange-deutete Kleinstadt wieder zum Bahnhof zurück. Durch eine Vielzahl von Weichenverbindungen ist abwechslungsreicher Fahr- und Rangierbetrieb möglich.

Aufbau, bei der Landschaftsgestaltung und bei eventuellen Reparaturen. Gerade für die Detailarbeit bei der Landschaftsgestaltung ist die Möglichkeit bequemer Arbeitens wichtig. Und auf dieser Anlage gibt es eine Vielzahl sehenswerter Einzelmotive, die meist erst beim näheren Betrachten der Abbildungen sichtbar werden. Und aufmerksame Beobachter werden bei dieser Gelegenheit feststellen, daß trotz Einsatz von Elloks die Strecke nicht elektrifiziert ist. Der fehlende Fahrdrat ist jedoch lediglich auf Zeitmangel beim Bau der Anlage zurückzuführen. Auf allen verdeckten Gleisstrecken ist bereits die Oberleitung montiert (weil dies nachträglich nur schlecht möglich ist); auf den sichtbaren Gleisabschnitten und im Bahnhofsbereich wurde bereits mit den Elektrifizierungsarbeiten begonnen, so daß die Elloks bald vorbildgetreu unter Draht fahren können.



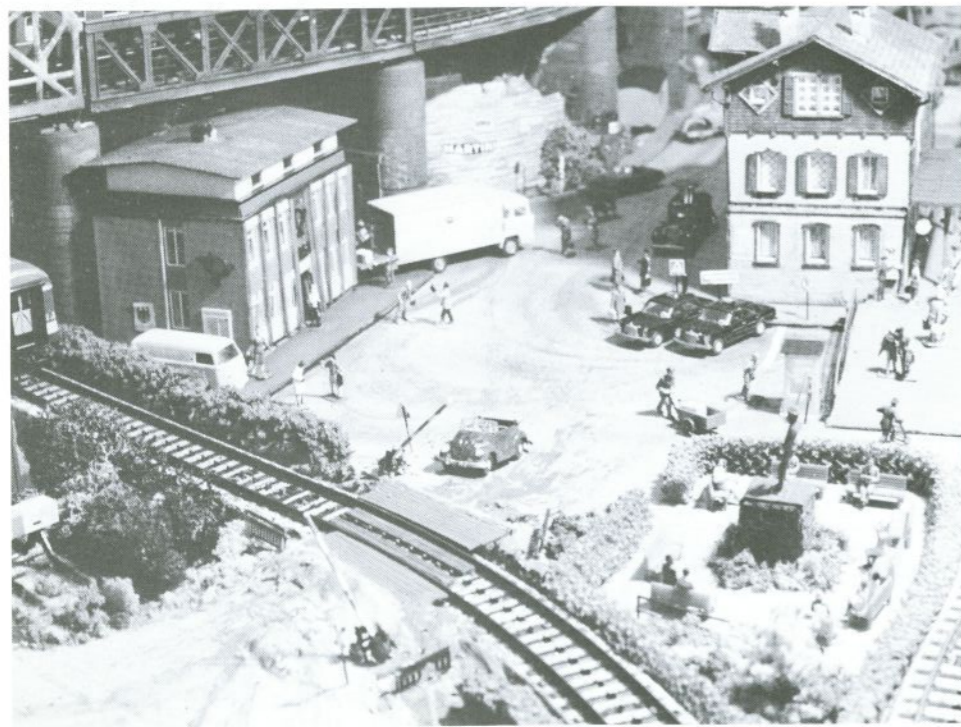
Großzügig angelegt ist das Gelände um den Güterschuppen. Hier können wirklich Wagen be- und entladen werden; auch große Lkw haben genügend Platz zum Rangieren.



Mit viel Sinn für Kleinstadtrromantik ist die Altstadt gestaltet. Solche Motive beleben die Anlagenzenerie besser als ein Zuviel an Gleisen und Pseudo-Bergen.

Lause. Denn das ist gerade das Reizvolle an einer Modelleisenbahn neben dem „Betriebmachen“: das ständige Ergänzen, Verändern und Verbessern. Man wächst gewissermaßen beim Anlagenbau in die Materie hinein und kann immer wieder neue Impulse und neue Vorschläge in die Tat umsetzen – die Modellbahn ist eben ein phantasievolles und schöpferisches Hobby.

Bei diesen Planungs- und Bastelarbeiten kann besonders der noch wenig erfahrene Modellbahnfreund auf brauchbare Hilfen zurückgreifen: In den Spezialbroschüren der Modellbahn-Hersteller und in den Modellbahn-Fachzeitschriften und -Büchern finden sich immer wieder neue und nützliche Tips und Anleitungen für den Anlagenbau.



*Erbauer: A. Lause, Bocholt
Anlagengröße: 230 x 170 cm*

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: ungleichmäßiges Rechteck

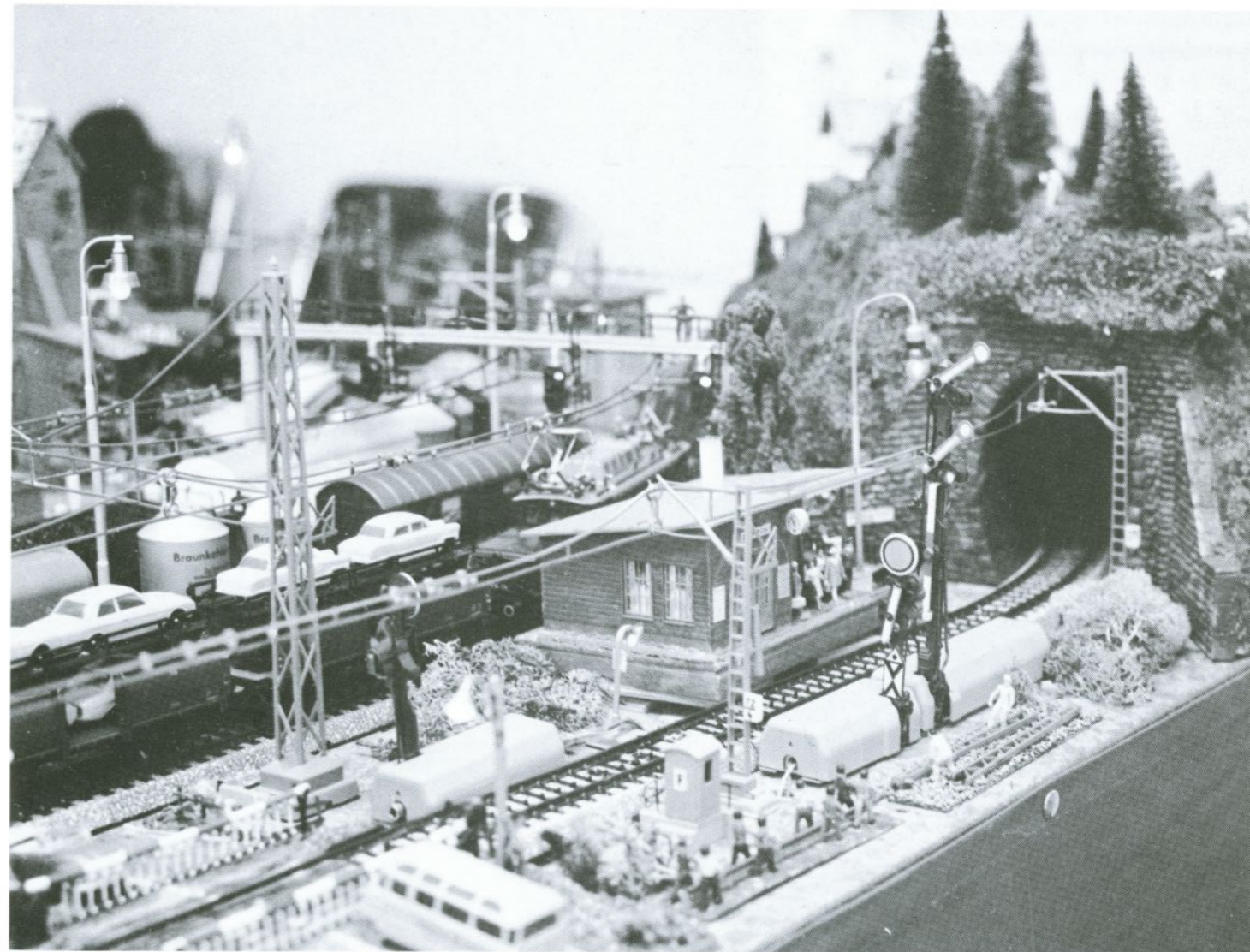
*Anlagenthema:
Grenzbahnhof Deutschland–Schweiz
mit dichter Bebauung der Flächen*

*Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist in einem trockenen Keller-
raum unterhalb der Fenster untergebracht*

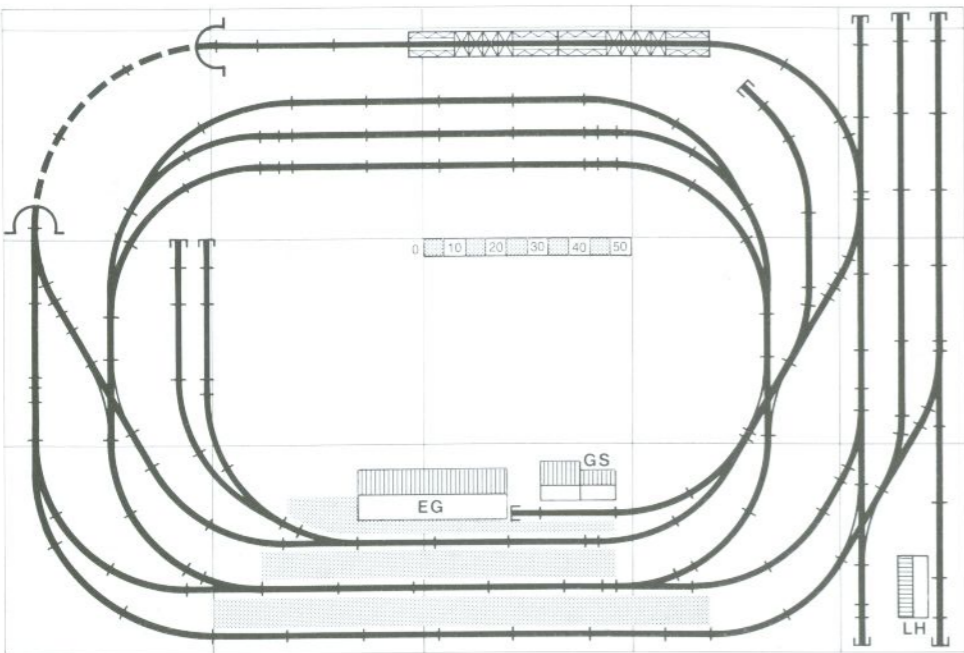
Gleismaterial: Märklin-M

Vom Güterschuppen her bietet sich dieser reizvolle Blick auf das Bahnhofs-Empfangsgebäude (rechts) und das Postamt. Auch hier ist wieder eine beispielhafte Motivgestaltung festzustellen.

Rangieren und Fahren auf 3 m²



Vor der Tunneleinfahrt (links oben im Gleisplan) geht es recht lebhaft zu. Dichte Zugfolge und viel Fahrzeugmaterial sorgen für „vollgepackte“ Gleise im Hintergrund.



Gleisplan für eine kleine, demontierbare H0-Anlage von etwa 3 m² Grundfläche. Das Zuviel an Gleisen bietet große Fahr- und Rangiermöglichkeiten, die dem Erbauer wichtiger erschienen als eine mehr dem Vorbild angenäherte Streckenführung.

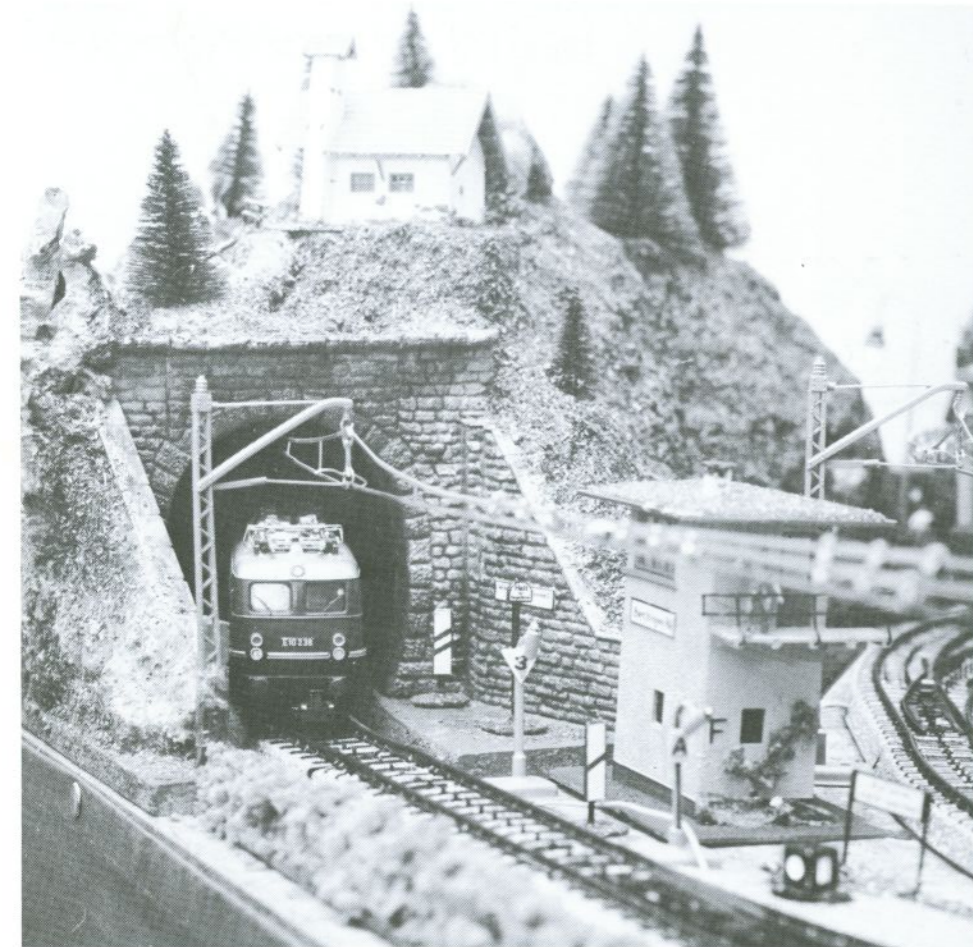
Diese H0-Kleinanlage (ihr Erbauer möchte nicht namentlich genannt werden) bietet auf der relativ kleinen Fläche von nur rund 3 m² überraschend viel Fahr- und Rangiermöglichkeiten. Das geht fast zwangsläufig zu Lasten eines annähernd glaubwürdig erscheinenden Gleisplans, der in etwa mit Vorbildmaßstäben vergleichbar wäre. Immerhin wurde wenigstens einer der Radien durch einen „Landschafts-Überbau“ verdeckt. Wie man auch auf anderen in diesem Buch vorgestellten Anlagen feststellen kann, neigen viele Märklin-Freunde dazu, eher zu viele als zu wenige Gleise einzuplanen. Doch sieht man vom Gleisplan einmal ab – Betriebschließlich auch ein wenig Geschmacksache –, so gefällt an dieser kleinen H0-Anlage



Realistisch gestaltete Bahnsteigszene. Ein Schnellzug (mit Märklin-Wagen der 24,5-cm-Serie) hält auf Bahnsteig 3. Den vielen Reisenden nach zu schließen wird auf Bahnsteig 2 in wenigen Augenblicken ebenfalls ein Zug einlaufen.



Panorama der angedeuteten Kleinstadt in der Anlagenmitte. Dominante inmitten der alten Kleinstadtgebäude ist ein modernes Hochhaus. Solche imposanten, in die Höhe strebenden Bauten bringen allerdings einen Nachteil mit sich: sie lassen eine Anlage kleiner wirken.



Eines der schönsten Anlagenmotive ist dieser Tunnel, aus dem gerade eine Märklin-E 10 ausfährt. Stünde nicht die kleine Faller-Kapelle ein wenig zu dicht über der Tunnelröhre, wäre die Illusion perfekt.

die in manchen Details sehr schöne und mit viel Liebe zum Hobby durchgeführte Gestaltung von kleinen Einzelmotiven; hier sind gute Ansätze für eine schöne Modellbahn-Anlage sichtbar. Doch zunächst einige interessante Angaben über Aufbau, Unterbau und Technik dieser Anlage, die von ihren Abmessungen her sicherlich manchen Märklin-Freund ansprechen wird. – Die Anlage ruht auf zwei ineinander gefügten 18 mm dicken braun gestrichenen Spanplatten, die auf zwei Holzböcken unverschiebbar gelagert sind. Bedient wird die Anlage über ein selbstgebautes, zentrales Steuerpult, das auf einem Tischchen mit vier 60 cm hohen Vier-

kantrohren montiert ist. In diesem „Regiepult“ sind zwei Fahrpulte (für Ober- und Unterleitungsbetrieb), ein Gleisbildstellpult für die Bedienung von 20 Weichen, 7 Entkupplungsgleisen und 32 Signalen untergebracht. Insgesamt 78 Drucktasten sind dazu erforderlich. Die Zu- und Abschaltung des Fahrstroms in Bahnhofs- und Abstellgleisen erfolgt entweder über Stellpultschalter oder durch Märklin-Universalschalter in Verbindung mit der jeweiligen Weichenstellung. Die landschaftliche Gestaltung der Anlage erfolgte unter dem Aspekt des möglichen Abbaus, rückt deshalb also etwas in den Hinter-

grund. Sie beschränkt sich – wie schon eingangs erwähnt – auf verschiedene Einzelmotive und deren konsequente Gestaltung. So ist zum Beispiel das gesamte Stadtviertel innerhalb der Gleisovale mit dem Busch-Freileitungssystem ausgestattet: Geschäftsreklame, Wirtshausschilder und Gebäude sind grundsätzlich beleuchtet; der Springbrunnen in Ortsmitte wird sogar mit „echtem“ Wasser betrieben. Eine Belebung der Anlagenszenerie – insbesondere auf den Bahnsteigen – wird durch zahllose Figürchen und eine große Anzahl von Automodellen erreicht. Auch Kleinigkeiten am Rande der Strecke (Fernsprecher, Tunnelbeschriftungen, Oberleitungs-Mastbeschilderung usw.) tragen zu einem guten Detailindruck bei.

Diese relativ kleine H0-Anlage beweist wieder einmal mehr, daß es auch auf flächenmäßig bescheidenen Modellbahn-Anlagen mehr als genug Möglichkeiten gibt, die Detailgestaltung nicht zu vernachlässigen, obwohl die hier vorgestellte Anlage demontierbar und transportabel ausgeführt ist. Wenn dabei auch manches unberücksichtigt bleiben muß, was zu einer „schönen“ Modellbahn-Anlage unablässig zu sein scheint, so muß man sich in ähnlichen Fällen ganz einfach damit abfinden: Alles läßt sich nicht realisieren, aber auf die Detailgestaltung braucht man auf keinen Fall zu verzichten.

Erbauer: möchte ungenannt bleiben

Anlagengröße: 220 x 155 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: geschlossenes Rechteck

Anlagenthema: Durchgangspersonenbahnhof mit Rundkursstrecke und vielen Rangiermöglichkeiten

Aufstellplatz und Besonderheiten: freistehend aufgebaut in einem kleinen Raum; leichte Demontage und Transportmöglichkeit sind berücksichtigt.

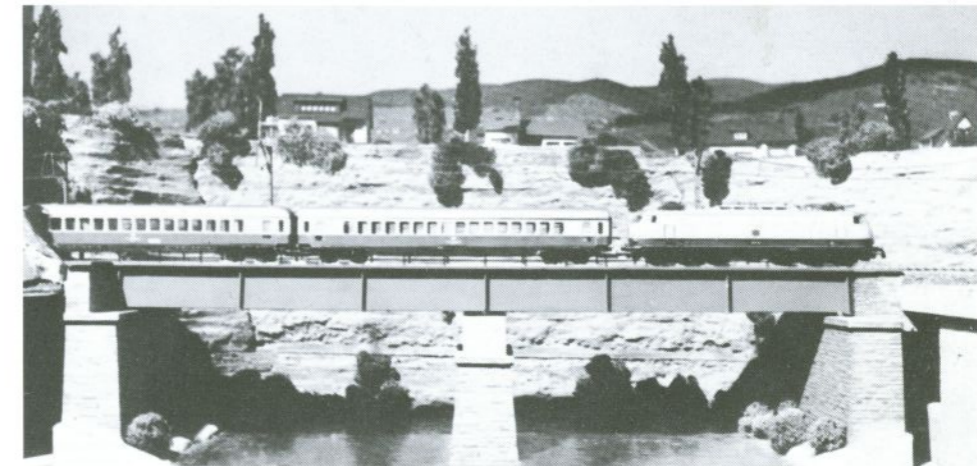
Gleismaterial: Märklin-M

Hauptbahnhof Pforzheim

Eine fast „beängstigend“ große H0-Märklin-Anlage entsteht bei Dieter Sommer in Pforzheim. Mit einer Gesamtlänge von rund 10 m und einer Breite von maximal 3,5 m gehört diese Modellbahn-Anlage sicherlich zu den größten privaten Märklin-Anlagen in Deutschland. Aber es ist in erster Linie nicht die Größe der Anlage, die den Betrachter beeindruckt, sondern die Konsequenz in Planung und Ausführung, die gerade bei Großanlagen oft zu wünschen übrig läßt, weil der damit verbundene Zeitaufwand an der Detailgestaltung hindert.

Dieter Sommer wählte als Blickfang für seine Anlage den Hauptbahnhof Pforzheim – zehngleisig und mit vier Bahnsteigen von je etwa 3 m Länge. Das sind Ausmaße, von denen die meisten Märklin-Modellbahner nur träumen können. „Ja, wenn man so viel Platz hätte ...“ wird mancher sagen. Das ist ein Trugschluß, denn nicht allein die Größe einer Anlage läßt sie automatisch zu einer „schönen“ Anlage werden. Konzeption und Ausführung sind bei Großanlagen viel schwieriger, weil zeitaufwendiger. Nur die großzügige Gleisplanung bietet in diesen Abmessungen Vorteile, wenn man sie richtig zu nutzen versteht. Und Dieter Sommer hat diese Vorteile genutzt – besser gesagt: er ist noch dabei, denn seine Super-Anlage ist schon seit 1974 im Bau, aber längst noch nicht komplett gestaltet. Kein Wunder, denn rund 23 m² Anlagenfläche können nicht so schnell bebaut werden.

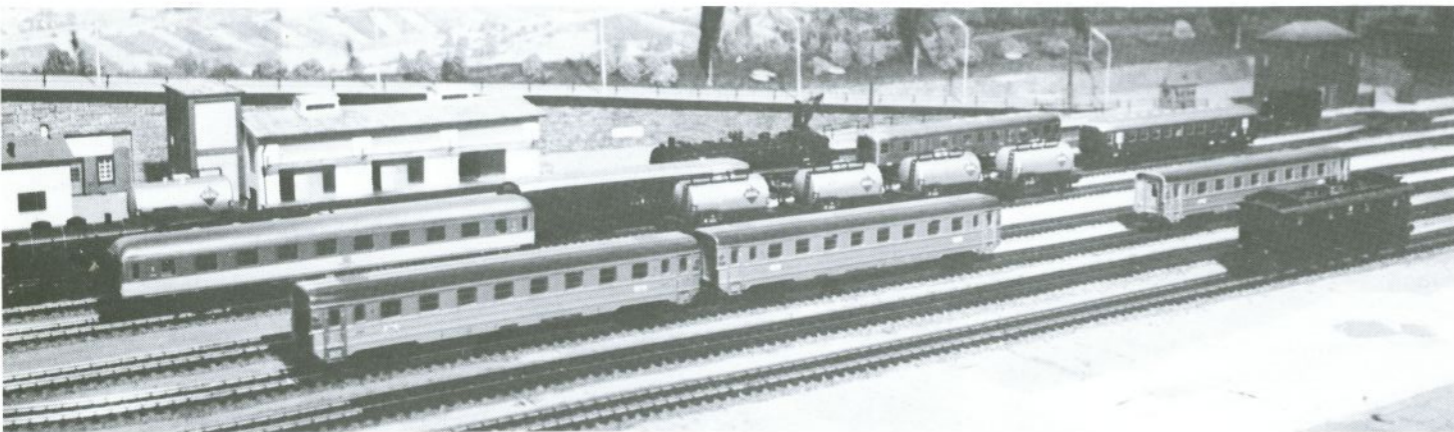
Der Gleisplan ist klar gegliedert (und wäre übrigens auch eine gute Vorlage für eine attraktive Z-Anlage). Die Gleisanlagen des Bahnhofs entsprechen bis auf einige modelltechnische Änderungen dem Vorbild Pforzheim. Die Anlagen Grundplatte liegt 0,94 m über dem Fußboden. Im Bereich der Bahnhöfe wurden 19-mm-Tischlerplatten verwendet, ansonsten kam die offene Rahmenbauweise zur Anwendung, die



Brücke unterhalb der Villensiedlung (im Gleisplan links außen). Die Stahlträgerbrücke auf Steinpfeilern (Selbstbau aus Sperrholz und Kunststoff) wurde in hängender Bauweise ausgeführt; d. h. die Gleise verlaufen auf Grundplattenebene und die Brücke mit Fluß liegt unter diesem Anlagenniveau.

sich gerade bei Großanlagen anbietet. Alle Gleise liegen außerdem zwecks Geräuschdämpfung auf einer 10 mm starken Styropor-Hartschaumplatte, die vor dem Aufkleben der K-Gleise braun gestrichen wurde. Insgesamt 15 zweibeinige Böcke tragen das Anlagengerüst. Verlegt wurden bisher rund 115 m Gleise und 50 Weichen, Doppelkreuzungsweichen und Kreuzungen – viel, aber dennoch nicht zuviel, wenn man die Gleisanlagen in Relation zur gesamten Anlagenfläche setzt. Mit Absicht wurden die Bebauung und die Straßen im Gleisplan nicht eingezeichnet, um die gleisfreien Flächen zu betonen, die insgesamt zwei Drittel der Anlage ausmachen. Am hinteren Anlagenrand findet man eine Häuserzeile in Relief-Bauweise, die besonders realistisch wirkt, ganz abgesehen davon, daß

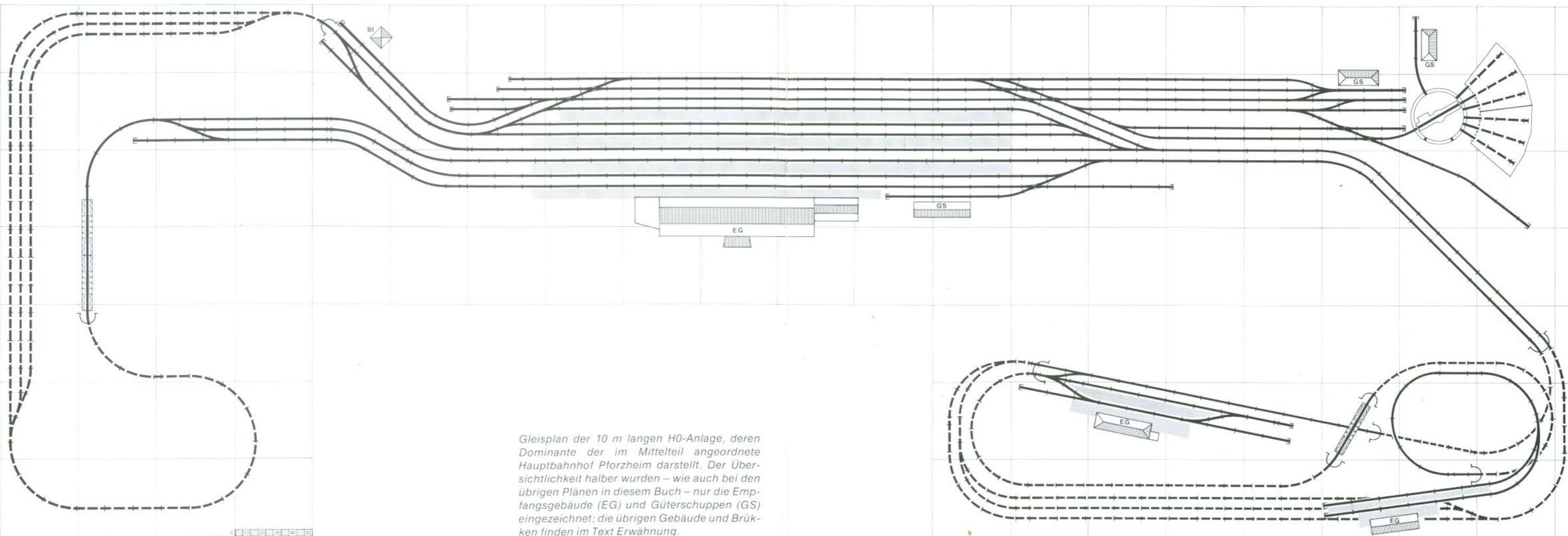
man in einem solchen Fall aus jeder Gebäude-Bausatzpackung praktisch zwei halbe Häuser zusammenbauen kann und somit mit der Hälfte an Baukosten auskommt. – Links oben im Plan ist die einzige größere Erhebung auf der Anlage zu finden – ein 44 cm hoher Hügel, durch den die hier dreigleisige Strecke unterhalb eines Siedlungsgeländes weiter verläuft, um wieder zum Bahnhof Pforzheim zurückzuführen. Über dem rechten Bahnhofskopf ist eine große Brückenüberführung geplant, rechts davon liegen der Güterbahnhof und die Lokbehandlungsanlagen für Dampf-, Diesel- und Elloks. Dazu gehört natürlich auch ein Ringlokschuppen mit Märklin-Drehscheibe. Der untere „Anlagenzipfel“ – immerhin 4 m lang – nimmt den Kopfbahnhof „Blausee“ (+ 31 cm Höhe) und den Bahnhof „St. Nikolaus“ (+ 0 cm) auf.



Blick auf Güterbahnhof und Wagenabstellgleise. Hier im rechten Anlagenteil fällt die Stadtstraße vom hinteren Anlagenrand wieder auf Grundplattenniveau ab (Bild links).



Die doppelgleisig schräg zum unteren rechten Anlagenrand verlaufende Hauptstrecke führt kurz vor dem Tunnel über eine „hängende Schlucht“, die sich unterhalb des normalen Grundplattenniveaus zum Fußboden hin absenkt. Auf diese Art lassen sich eindrucksvolle Talbrücken aufbauen, ohne daß der Zug Steigungen überwinden muß.



Gleisplan der 10 m langen H0-Anlage, deren Dominante der im Mittelteil angeordnete Hauptbahnhof Pforzheim darstellt. Der Übersichtlichkeit halber wurden – wie auch bei den übrigen Plänen in diesem Buch – nur die Empfangsgebäude (EG) und Güterschuppen (GS) eingezeichnet; die übrigen Gebäude und Brücken finden im Text Erwähnung.

© 110 201 300 401 50



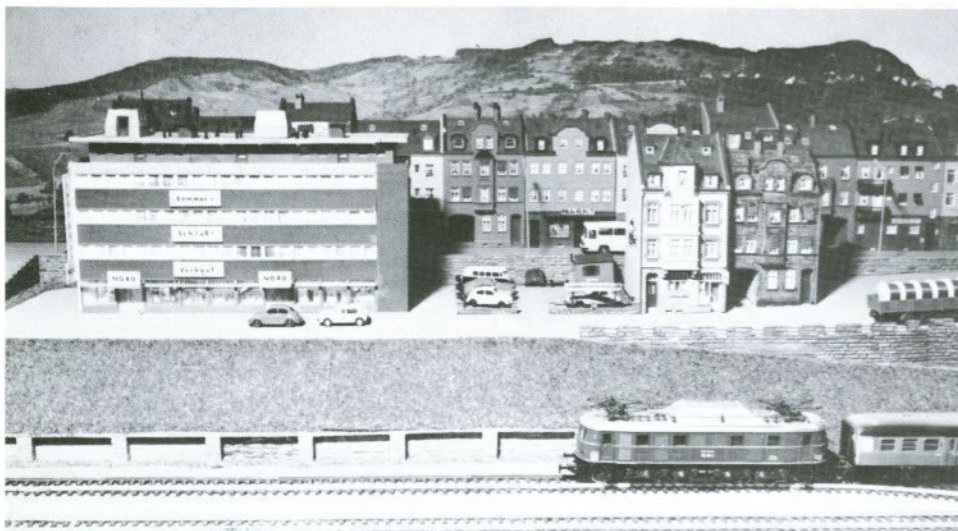
Am oberen hinteren Anlagenrand sorgen Stadthaus-Reliefs (mit Hintergrundkulisse) für die gewünschte Großzügigkeit und Tiefenwirkung der Anlage. Bemerkenswert ist auch die genügend breit angelegte Straße, die um eine kleine Grünanlage führt.

Bei den langen Fahrstrecken der Anlage erschien eine Automatisierung erforderlich. Auf der Hauptstrecke können 12 Züge über Schaltgleise und Schutzgasrohrkontakte (SRK) vollautomatisch gesteuert werden. Ein Zug ist einschließlich der erforderlichen Signalhalte etwa 12 Minuten unterwegs; die maximale Zuglänge liegt bei etwa 8 Reisezugwagen.

Viele interessante Bautips von Dieter Sommers Anlage lassen sich auch bei wesentlich kleineren Märklin-Anlagen verwenden. So werden

zum Beispiel die Radien der K-Gleise (der kleinste sichtbare Radius mißt 62 cm, der größte 120 cm) durch einen einfachen Trick variabel gestaltet: auf der Gleisunterseite wurde die Mittelleiterplatte einseitig aufgesägt, so daß sich die Gleise nach Bedarf biegen ließen. – Die Straßen sind aus genügend breiten Sperrholzstreifen ausgeschnitten, mit dünner Dekopappe beklebt und abschließend hell- bis dunkelgrau eingefärbt. Und noch ein Tip: Für die Arbeiten unterhalb der Anlage (hier fallen sehr

Die rechte Bahnhofseinfahrt mit dem Kaufhaus „Nord“ (aus einem aufgestockten Gebäudebausatz) und die Stadthauszeile mit dem „Hinterhofmilieu“ eines Gebrauchtwagenhändlers. Sicher wird die zur Zeit begrünte Dammaufschüttung später einmal durch eine Stützmauerkonstruktion ersetzt werden, die besser zum Bahnhofsvorfeld paßt.



viele Verdrahtungsarbeiten an) stellte sich Dieter Sommer eine Campingliege unter das Anlagegerüst und konnte so bequem im Liegen arbeiten. Für die notwendige Beleuchtung bei diesen Arbeiten sorgen einige 40-Watt-Glühlampen, die unterhalb des Anlagen-Rahmengerüsts installiert wurden.

Natürlich fehlt noch viel Feinarbeit und Gestaltung im Detail – diese Arbeiten erfordern bei Großanlagen dieses Stils Monate und mehr. Auch der Hauptbahnhof Pforzheim und sein Empfangsgebäude warten noch auf die Vollendung. Trotzdem zeigt die Anlage schon viel Sehenswertes und läßt die konsequente Berücksichtigung der Vorbildsituation erkennen – Punkte, die auch auf Kleinanlagen wichtig sind, denn den immer wiederkehrenden Fehler der Gleisanhäufungen findet man sowohl bei großen als auch bei kleinen Modellbahn-Anlagen. Wie schon im einführenden Kapitel zu diesem Buch gesagt wurde, bringt eine Beschränkung bei den Gleisanlagen fast immer ein Mehr an positiver Aussagekraft einer Modellbahn-Anlage. Dieter Sommer zeigt mit diesem Beispiel, daß wenig Gleise im Verhältnis zur Gesamtanlagenfläche fast automatisch zu einem vorbildgetreueren Eindruck und damit zu einer schönen Modellbahn-Anlage führen. Wenn dann noch zusätzlich Wert auf eine liebevolle Detailgestaltung gelegt wird, ist der Erfolg sicher.

Erbauer: Dieter Sommer, Pforzheim

Anlagengröße: 1010 x 350 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

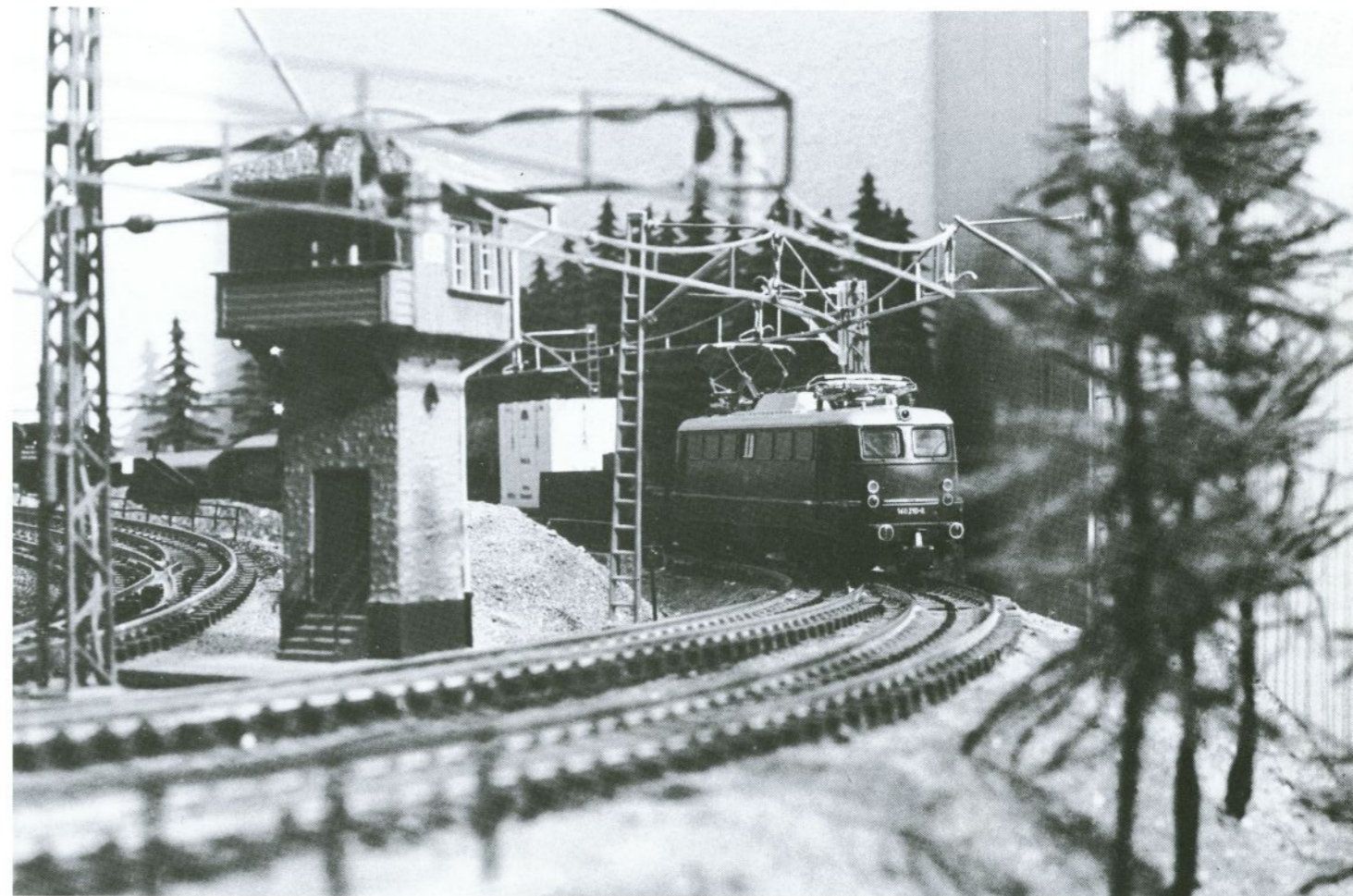
Anlagenform: offenes Rechteck

*Anlagenthema:
Hauptbahnhof (dominierend) mit angeschlossener Strecke und zwei Nebenbahnhöfen*

*Aufstellort und Besonderheiten:
Die Anlage ist in einem separaten 33,8 m² großen Raum aufgestellt und befindet sich z. Z. noch im Bau*

Gleismaterial: Märklin-K

950 cm durchs Hoch-Sauerland



Eine BR 140 mit einem langen Güterzug kurz vor dem Viadukt in der rechten Anlagenecke. Links im Bild die Gleise zum Steinbruch.

Kaum einen Meter breit, aber fast 10 m lang ist diese H0-Anlage, die Klaus-Jürgen Bieger aus Olsberg im Sauerland innerhalb eines Jahres aufbaute. Trotz der großen Anlagenabmessungen mußte sich der Erbauer dennoch in der

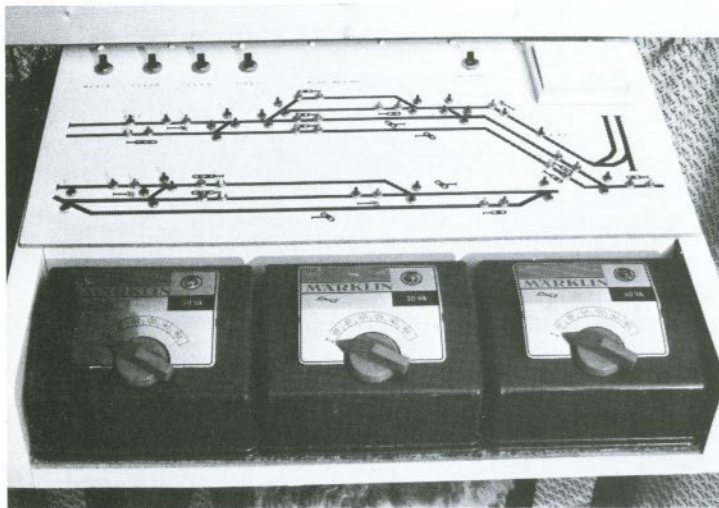
Wahl des Anlagenthemas in engen Grenzen bewegen. Als Kernpunkt der Anlage wählte er einen mehrgleisigen Durchgangsbahnhof mit Bahnsteiglängen, die rund 3 m nutzbare Kantent bieten. Hier können mühelos lange TEE-

Züge halten ohne Fehl am Platz zu wirken. Allerdings vermißt man in diesem Bahnhof genügend Abstellgleise und Rangiermöglichkeiten. Offensichtlich soll der reine Fahrbetrieb mit langen Zügen dominieren.

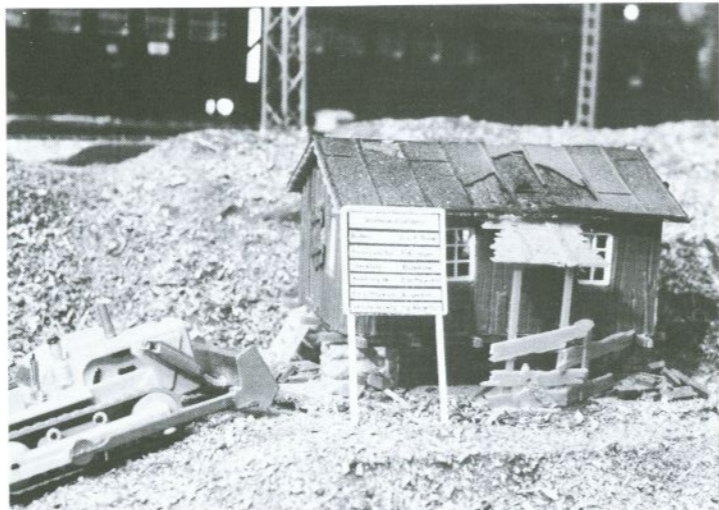
In Form einer geschickt verschlungenen „Acht“ wurde an den Bahnhof eine größtenteils ein-
gleisig verlaufende Rundkursstrecke ange-
bunden, die am hinteren Anlagenrand für den
Betrachter unsichtbar unterhalb des Bahnhof-
niveaus (- 10 cm) verläuft. Die Gleisradien an
den 110 bzw. 150 cm verbreiterten Anlagen-
enden sind durch eine Hügellandschaft den
Blickern entzogen – ein bewährtes Rezept, um
die bei Modellbahn-Anlagen fast immer erfor-
derlichen zu kleinen Gleisbogen realistisch zu

kaschieren. Auch mit Dammeinschnitten läßt
sich das erreichen.
In der Gesamtheit betrachtet ist dieser Gleis-
plan für eine reine Fahranlage geschickt ent-
worfen, für Rangierfahrten allerdings wenig
geeignet. Da könnte man zusätzlich noch eine
Anzahl Gleise vorsehen ohne die Anlage über-
laden wirken zu lassen. Aber Klaus-Jürgen
Bieger „liegt“ das Rangieren wohl nicht so sehr.
Zumindest sollten aber einige zusätzliche Ab-
stellgleise (für komplette Zugarnituren) im

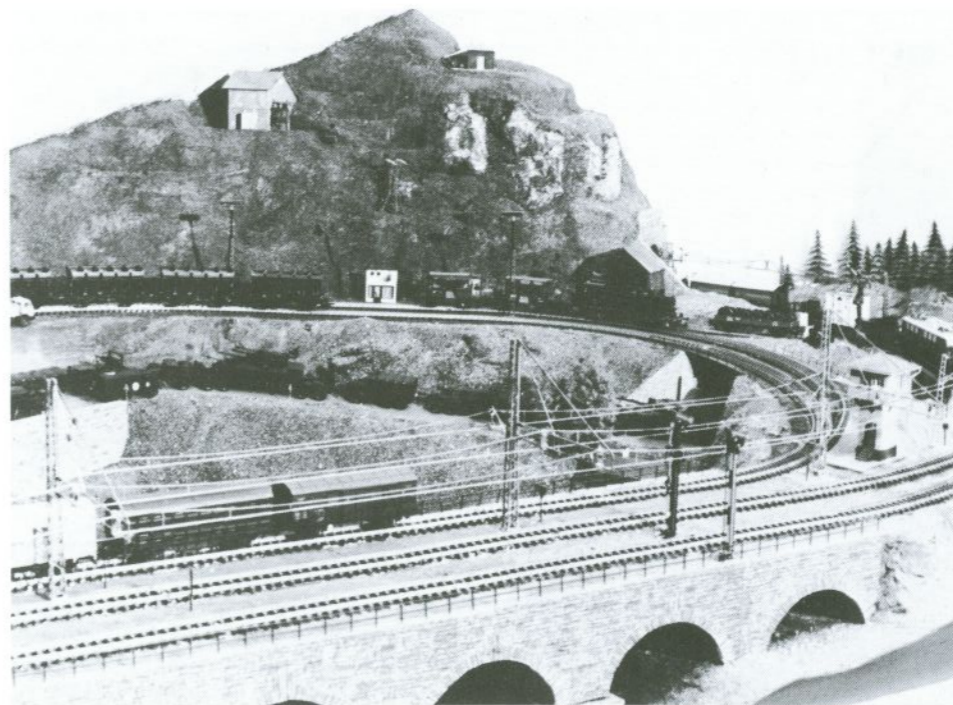
Bereich der geraden verdeckten Strecke unter-
halb des Bahnhofsbereichs für eine betrieb-
liche Aufwertung sorgen.
Der Anlagenunterbau setzt sich aus gehobelten
Latten von 5 x 2 cm Querschnitt (hochkant) zu-
sammen und wurde in offener Rahmenbau-
weise montiert. Das Leistengerüst ist rückseitig
an der Wand verdübelt und ruht vorn auf Leisten
gleichen Querschnitts. Für die erforderlichen
Gleistrassenbrettchen und die Bahnhofgrund-
platte wurde eine 9 mm starke Spanplatte



In der linken Anlagenhälfte ist das Schalt-
pult in Form einer Schublade
unter dem Anlagenrahmen untergebracht.
Über das selbstgebaute
Gleisbildstellpult werden Weichen und Signale
gestellt und bis zu sieben
Züge gleichzeitig gefahren.



Beispiel für ein Eckchen Detailgestaltung: Nicht nur die Baubude
signalisiert hier eine Baustelle, auch das zugehörige Bauschild (mit
Aufreibebuchstaben beschriftet) und ein Schauellader komplettieren
die Szene.



Blick auf die rechte Anlagenecke. Der große Viadukt ist am vorderen Bildrand gerade noch zu
sehen, so wie die Andeutung einer hängenden Schlucht.

gewählt. Darüber liegt zwecks Geräuschdämp-
fung und leichter Landschaftsgestaltung
eine zentimeterstarke Styropor-Auflage. Da-
durch ließen sich die sowieso schon ziemlich
flachen Antriebe der Märklin-K-Weichen leicht
kaschieren.

In Leichtbauweise entstand auch das Gelände
der Anlage, deren leicht hügelige Landschaft
die Mittelgebirgszüge des Sauerlandes andeu-
ten sollen. Erhebungen wurden aus Styropor-
Hartschaum geformt und dann mit einem Gips/
Leim-Gemisch überzogen. Abschließend

wurde diese schon recht stabile Landschafts-
haut mit Weißleim eingestrichen und dann mit
Streumaterial beklebt. Bei diesem Überzug
wird es sicherlich nicht bleiben, da ausschließ-
liches Verwenden von Streumaterial ein wenig
eintönig wirkt. Unterbrechungen durch ver-
schiedenartige Grassmatten, Stein- oder Erdim-
itationen lockern die Landschaft besser auf.
Bäume, Büsche, Bahnsteige und Figuren waren
zum Zeitpunkt der Aufnahmen ebenfalls noch
nicht aufgestellt – alles braucht seine Zeit.

Erbauer: Klaus-Jürgen Bieger, Olsberg

Anlagengröße: 950 x 60 (150) cm

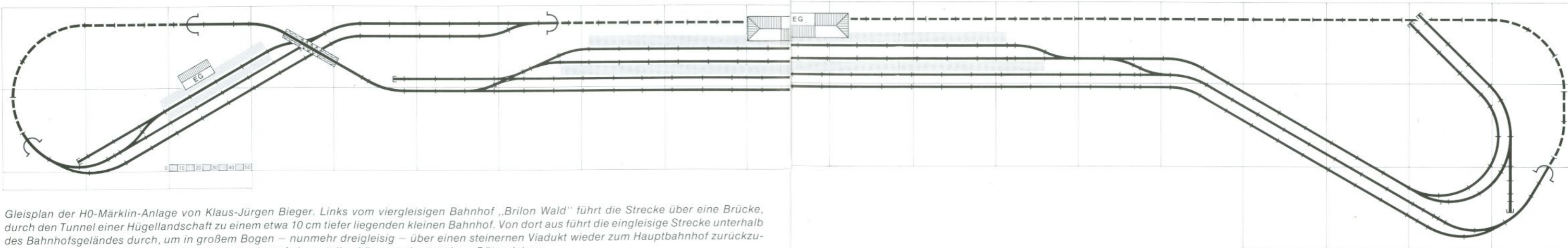
Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: schmales Rechteck

Anlagenthema:
eingleisige elektrifizierte Hauptstrecke
mit Personen-Durchgangsbahnhof;
Schwerpunkt: Fahrbetrieb mit langen
Zügen

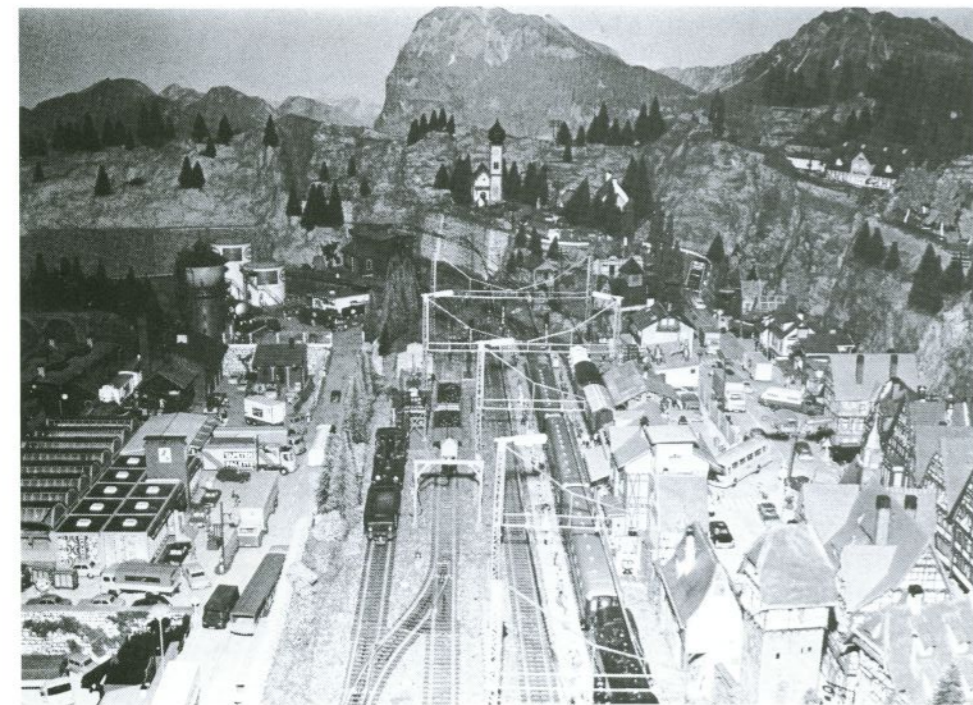
Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist an der Wand eines Wohn-
raums (mit Dachschrägen) stationär
aufgebaut

Gleismaterial:
Märklin-K (für sichtbare Strecken)
Märklin-M (für verdeckte Strecken)



Gleisplan der H0-Märklin-Anlage von Klaus-Jürgen Bieger. Links vom viergleisigen Bahnhof „Brilon Wald“ führt die Strecke über eine Brücke,
durch den Tunnel einer Hügellandschaft zu einem etwa 10 cm tiefer liegenden kleinen Bahnhof. Von dort aus führt die eingleisige Strecke unterhalb
des Bahnhofsgeländes durch, um in großem Bogen – nunmehr dreigleisig – über einen steinernen Viadukt wieder zum Hauptbahnhof zurückzu-
führen. Die beiden Gleise zum Steinbruch im rechten Anlagenteil gehören zu den wenigen Gütergleisen.

Eingleisig durchs Hochgebirge



Blick auf den mittleren Anlagenteil mit der linken Hälfte des großen Durchgangsbahnhofs. Rechts im Bild der Anfang einer geschickt aufgebauten Kleinstadt. Links ein kleines Industriegelände, wie man es auch beim Vorbild oft in Bahnhofsnähe findet.

Peter Metzkers große Märklin-H0-Anlage steht im österreichischen Graz. Daher ist es verständlich, daß der Erbauer sein Anlagenthema in gebirgiger Landschaft ansiedelte. Ein für die Modellbahn oftmals etwas schwieriger Entschluß, dessen Verwirklichung nicht nur eine möglichst große Grundfläche erfordert, sondern auch gestalterisches Geschick bei Planung und Ausführung der Landschaft. Peter Metzker hat beides. Seine raumfüllende H0-Anlage erfüllt drei Wünsche, die viele verwirklicht sehen möch-

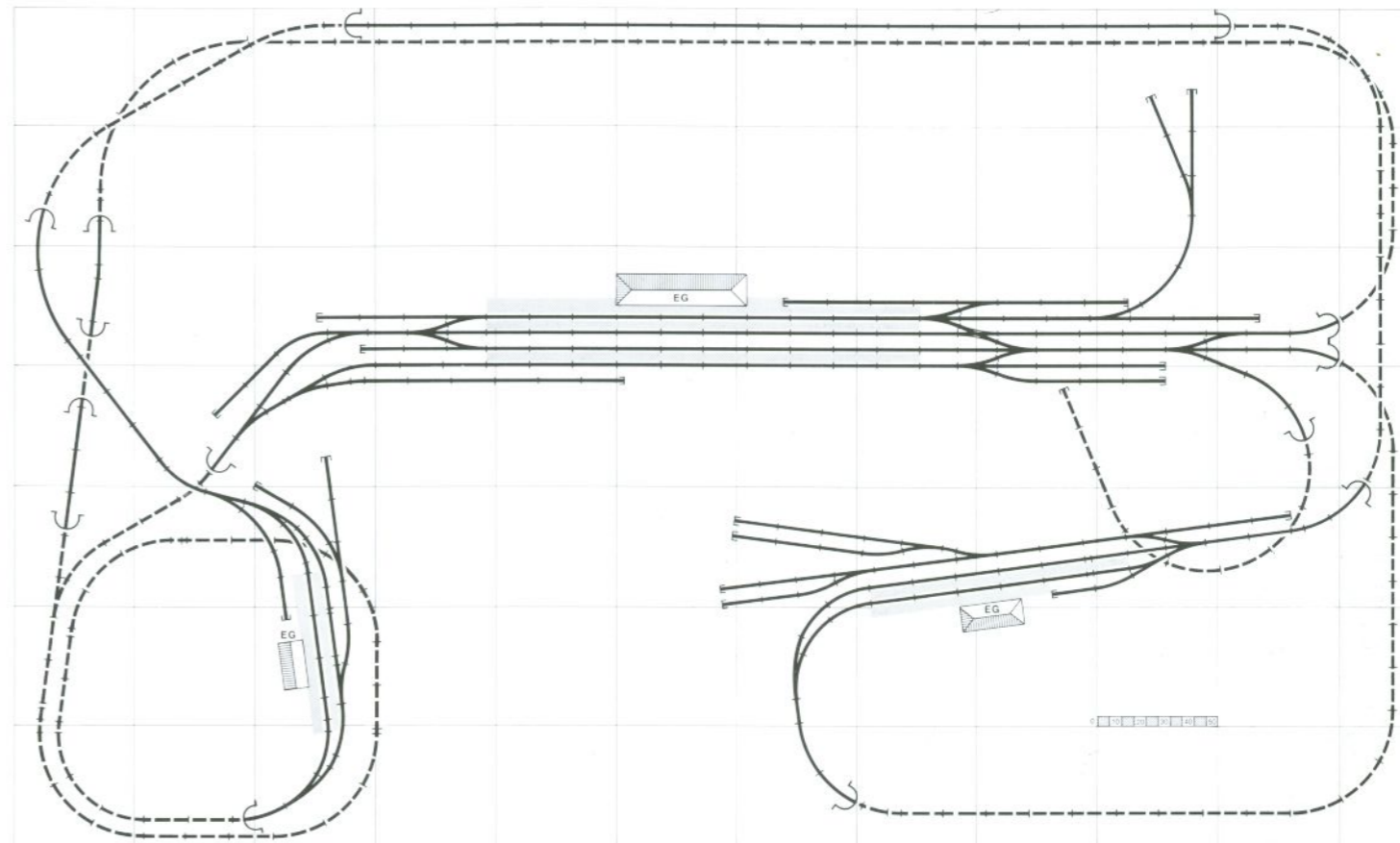
ten: lange Fahrstrecken und damit lange Fahrzeiten, mehr als zwei Bahnhöfe und Platz für eine glaubwürdige und individuelle Landschaftsgestaltung. Bei Anlagen dieser Größenordnung ist die allseitig gute Zugänglichkeit für einen reibungslosen Betriebsablauf und für das Arbeiten an der Anlage besonders wichtig. Deshalb wurde hier in der Mitte ein Zugang (zwischen den beiden kleineren Bahnhöfen) belassen. Dies bietet zusätzlich den Vorteil der „offenen“ Bauweise, die eine leichtere und glaubwürdigere Land-

schaftsgestaltung gestattet. Und man kann durch „Hineingehen“ in die Anlage immer wieder neue Blickwinkel entdecken und Bahnhöfe auch von deren Rückseite ohne Verrenkungen betrachten.

Der Unterbau der Anlage besteht aus einem Rahmenholzgerüst, auf dem Spanplatten verlegt wurden. Um die Anlage nicht noch schwerer werden zu lassen, ist die Berglandschaft aus dem Leichtschäumstoff „Styropor“ gestaltet. Dieses Material hält großen Flächendruck aus, ist federleicht und läßt sich gut mit dem Messer oder mit einem Wärmestrenngerät (ähnlich einem Lötkolben) bearbeiten. Nur die anfallenden Krümel sind ein wenig lästig beim Arbeiten, da sie wie die Kletten überall haften. – Bei der Gestaltung der Berge wurde eine gute Zugänglichkeit aller verdeckten Strecken berücksichtigt, damit man bei Betriebsstörungen direkt an jedes Gleis heran kann: von unten sind alle Erhebungen hohl ausgeführt.

Den Fahrbetrieb steuert Peter Metzker bewußt nicht mit vollautomatischer Elektronik, erstens aus finanziellen Gründen und zweitens „weil Fahren von Hand und das erforderliche Aufpassen ein besonderes Fahrgefühl vermitteln“. Über ein selbstgebautes großes Gleisbildstellpult mit einer Vielzahl von Drucktasten und Kippaltern werden alle Züge von Hand gesteuert.

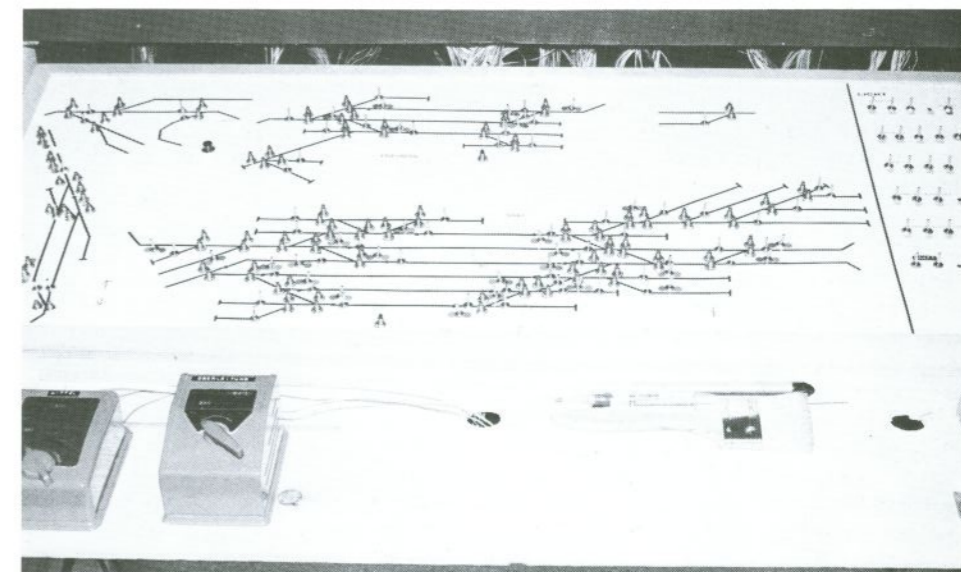
Der komplette Schienenweg besteht aus Märklin-K-Gleismaterial. Um die optische Wirkung des Gleismaterials noch vorbildgerechter erscheinen zu lassen, wurden die Weichenantriebe abgetrennt und unter der Anlagengrundplatte wieder „unterflur“ montiert. – Besonders bemerkenswert (leider auf den Abbildungen nicht deutlich zu machen) ist die Beleuchtung der Anlage, die den Nachtbetrieb ganz reizvoll macht: 320 Glühlämpchen sorgen für eine Illumination in jedem Winkel der Anlage. Diese

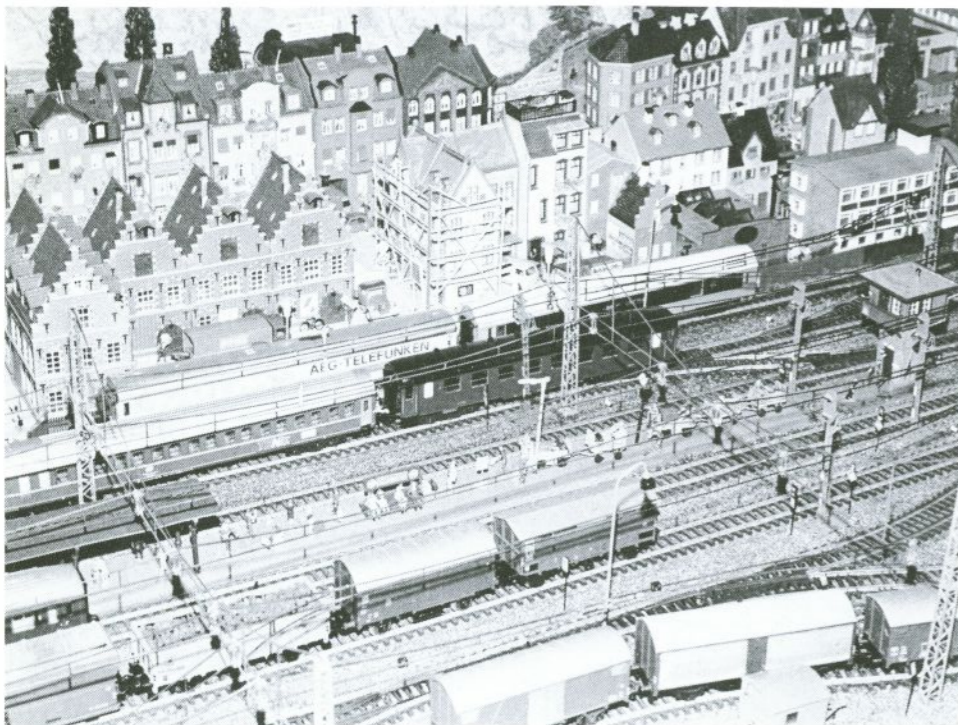


Gleisplan der H0-Anlage von Peter Metzker. Die geschickte Verlegung der teils verdeckt angeordneten Fahrstrecken ermöglicht zwischen den drei Bahnhöfen ausreichend lange Fahrzeiten. Der Gitternetzlinienabstand in der Zeichnung entspricht – wie bei allen in diesem Buch abgebildeten Märklin-Gleisplänen – in Baugröße H0 etwa 50 cm und in Baugröße Z etwa 23 cm.

Ein bißchen „verpackte Technik“: das große selbstgebaute Gleisbildstellpult. Ein in dieser Form konzentriertes Bedienungspult ist bei größeren Anlagen mit vielen Weichen, Signalen und Fahrstromkreisen in der Regel zweckmäßig, wenn man den Betrieb nicht automatisieren möchte.

Vielzahl von Lämpchen erfordert besonders starke Lichttrafos; insgesamt 33 Stromkreise (einzeln abgesichert) garantieren eine Funktion ohne totalen Lichtausfall. Man glaubt es





Realistische Bahnhofsszenerie im „Bf. Graz“. Im Hintergrund das Bahnhofsviertel aus Gebäudebausätzen verschiedener Hersteller. Bei der Länge der Bahnsteige (1,80 m) sind lange Reisezugwagen nicht fehl am Platz.

kaum, aber Peter Metzker bestätigt es ausdrücklich: 6,5 Kilometer Litze wurden zur Versorgung aller elektrisch betriebenen Artikel unter der Anlage verlegt. Der Grund: vom zentralen Stellpult aus wurde zu jedem einzelnen Stromverbraucher eine separate Leitung gelegt. Das muß natürlich nicht sein. Wenn man Verteilerplatten an verschiedenen zentralen Punkten der Anlage montiert, kommt man mit wesentlich weniger Leitungsmaterial aus. Wieviele schöne Einzelmotive auf einer großen Anlage ihren Platz finden, kann die Auswahl der Abbildungen aus Platzgründen verständlicherweise nur recht unvollständig wiedergeben, doch finden sich für den aufmerksamen Betrachter eine Fülle von Anregungen für die realistische Anlagengestaltung.

Erbauer: Peter Metzker, A-Graz

Anlagengröße: etwa 600 x 350 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

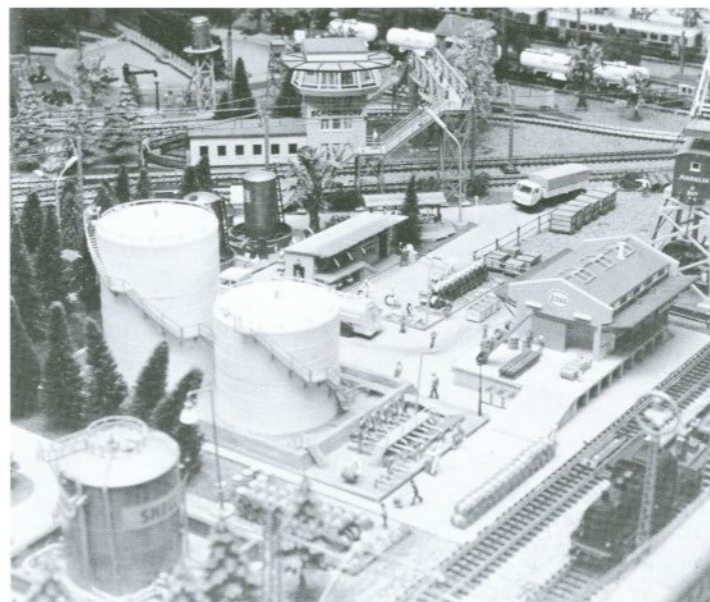
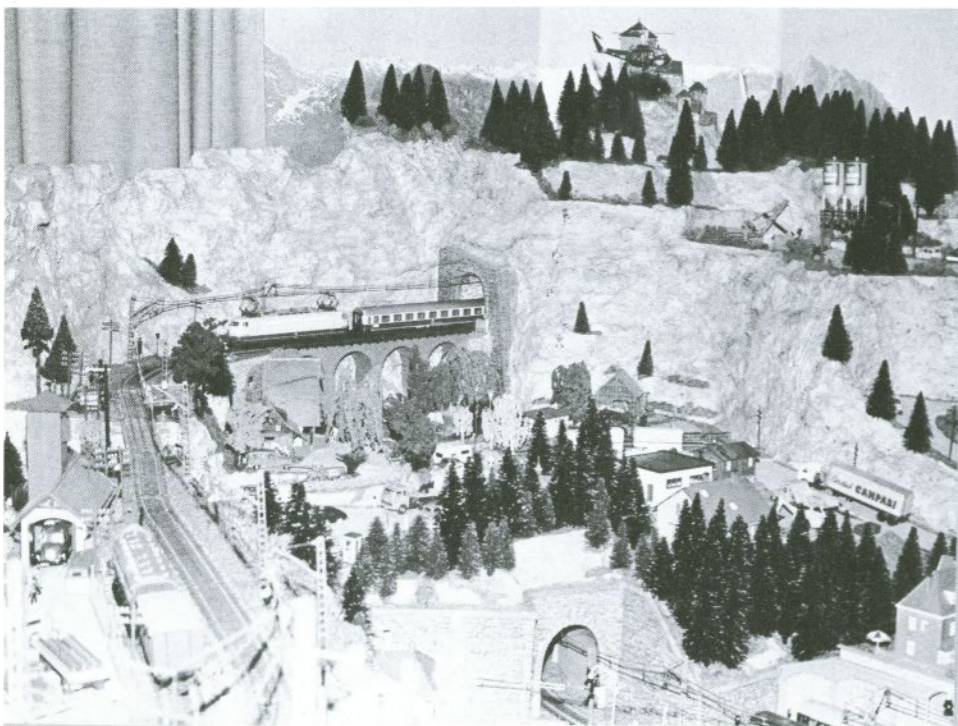
Anlagenform: U-förmige offene Anlage

Anlagenthema: eingleisige Bahn in hügeligem Gelände. Drei Bahnhöfe gestatten in Verbindung mit langen Fahrstrecken die gewünschte dichte Zugfolge.

Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist in einem Keller unterhalb einer Garage aufgebaut. Der Gleisplan entspricht nicht in allen Punkten mehr der derzeitigen Ausführung der Anlage.

Gleismaterial: Märklin-K

Der Gebirgscharakter der Anlage kommt auf dieser Abbildung deutlich zum Ausdruck. Dazu trägt auch die Hintergrundkulisse nicht unwesentlich bei; leider wird in der linken Bildhälfte die perfekte Hintergrund-Illusion durch einen Vorhang beeinträchtigt.



Ein kleines Tanklager (jedoch in flächenmäßig glaubwürdigen Abmessungen) bietet einen interessanten Blickfang auf der Anlage.



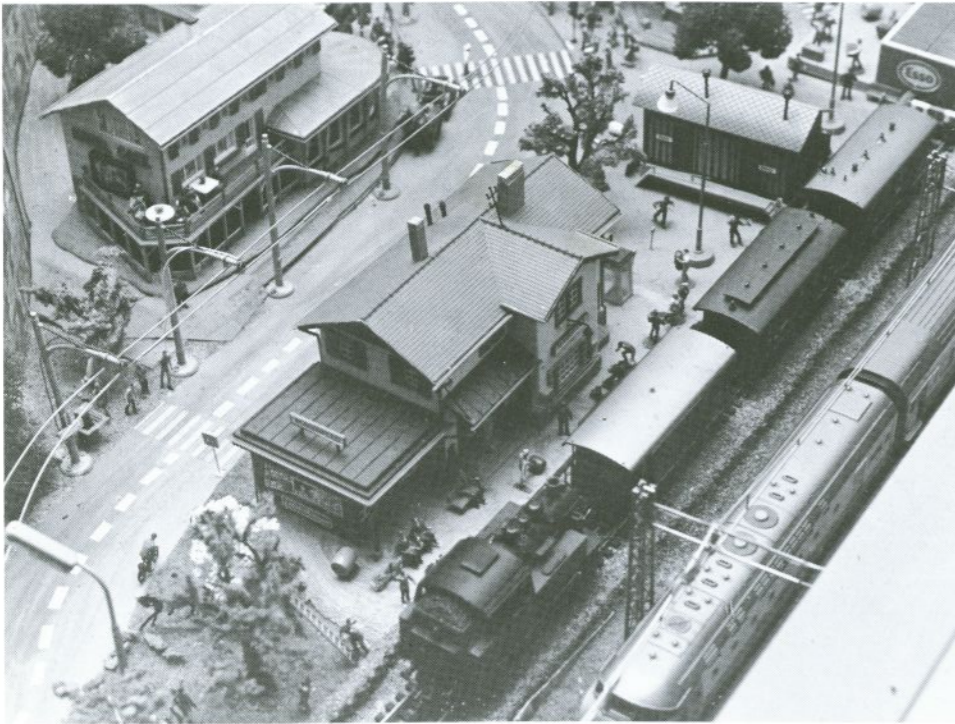
Das ist eine Straßenszene, die beispielhaft gestaltet ist: nicht nur die Straßenbahn und Obus sorgen für „echten“ Straßenverkehr, auch die Detailgestaltung einschließlich des „ruhenden“ Fußgängerverkehrs ist mit wachem Blick für die Vorbild-Verhältnisse gestaltet.

... unter dieses Motto stellte Werner Otto aus Basel Planung und Aufbau seiner Märklin-H0-Anlage, die eine rund 5 x 3 m große Fläche beansprucht und damit im wahrsten Sinn des Wortes raumfüllend ist. Auf dieser Anlage gibt es so ziemlich alles an betriebsbelebenden Elementen, was auf dem Modellbahnmarkt erhältlich ist – vom Trolleybus (Fabrikat Eheim/Brawa) über eine Zahnradbahn bis zur elektrisch betriebenen Wassermühle. Hier ist wirklich etwas los! Dennoch versuchte Werner Otto, seine Anlage möglichst vorbildgetreu zu gestalten. Dies beginnt schon bei der Wahl des Gleismaterials: Märklin-K-Gleise kommen dem Vorbildgleis im Aussehen am nächsten, wenn

sie zusätzlich noch mit Stein- oder Korkschotter und Weißeim (z. B. Henkel-Ponal) eingeschottert werden. Ausgangspunkt der Anlage ist der sechsgleisige Hauptbahnhof Kehl. Ein Doppelgleis führt im inneren Stromkreis drei Züge über eine Berglandschaft, die in vier Blockstellen aufgeteilt ist. Auffahrnfälle sind deshalb ausgeschlossen. Im mittleren Stromkreis fahren zwei Züge um die halbe Anlage, um dann im unteren Anlagenbereich zu „verschwinden“, der eine Ringstrecke und zwei Abstellgleise aufweist. Wenn der eine Zug wieder die obere Ebene erreicht hat, gibt er dem zweiten Zug im Bahnhof Kehl den Abfahrtsbefehl.

Auf dem äußeren Stromkreis – einer sehenswerten „Paradestrecke“ – verkehren zwei Züge (ein TEE oder ein Schweizer Leichtschnellzug), die sich im Bahnhof Kehl automatisch ablösen. Zudem steht hier auf einem Abstellgleis ein weiterer Zug bereit, der jederzeit in einen der drei Stromkreise einfahren kann. Es sollte noch erwähnt werden, daß alle Züge den Bahnhof „Neustadt“ passieren müssen (im Gleisplan oben). Zu diesem recht interessanten Betrieb kommt noch eine Zahnradbahn hinzu, die in steilem Aufstieg von „Bahnhof Kehl“ in die Berglandschaft zum Bergbahnhof „Rohr“ führt. Mit einer Magnetschaltung und einem Relais läßt

Sieben Züge gleichzeitig . . .



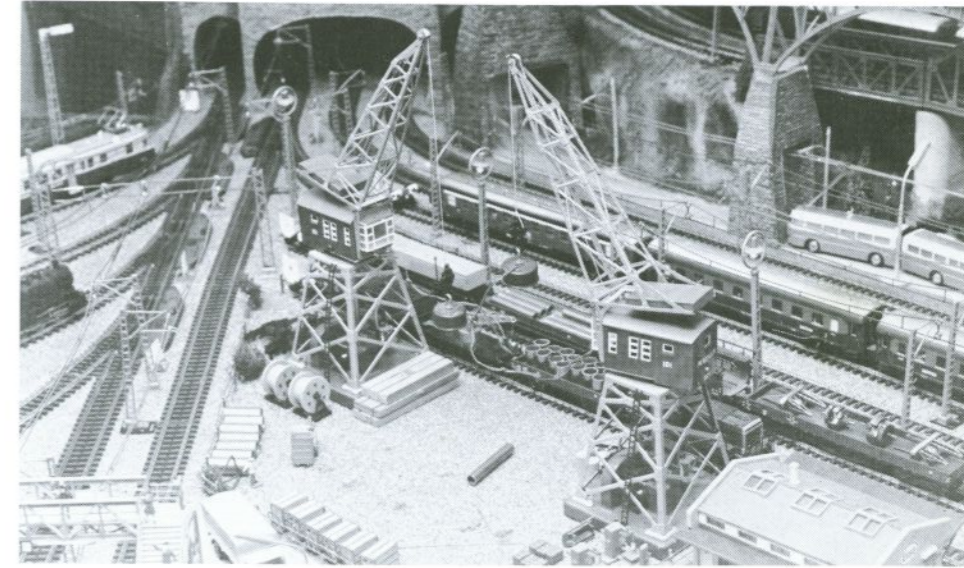
Bahnhofsszene in „Maienfeld“, einem kleinen Vorortbahnhof, der von der Obus-Linie bedient wird. Ein wenig breit: die Fahrbahn-Markierungsstreifen (man kann sie auch in Form maßgerechter Aufreibebeschriftung im Modellbahn-Zubehörsortiment finden).

sich dieser Betrieb mühelos automatisieren. Eine landschaftlich schön angelegte Straße, die rund um die Anlage führt, ist mit einer Trolleybus-Linie ausgestattet, die teilweise durch längere Straßentunnel führt – auch der Trolley-Bus fährt vollautomatisch. – In der angedeuteten Stadt hinter dem Hauptbahnhof verkehrt dann noch eine Straßenbahnlinie. Und schließlich gibt es noch eine Seilbahn, die von der Stadt auf den höchsten Berg führt (immerhin 120 cm über der Anlagen-Grundplatte). Daß eine Anlage dieser Größenordnung leicht „ins Geld gehen kann“, mögen folgende Zahlen verdeutlichen: insgesamt 3000 Bäume befinden sich auf der Anlage, rund 1200 Modellbahn-Figuren und zusätzlich nochmals 800 Mini-Menschen bevölkern die Reisezugwagen. Die gesamte Anlage ist mit einer funktionstüchtigen Oberleitung ausgerüstet, die auch nach

inzwischen dreijährigem Betrieb noch voll zufriedenstellt. Werner Otto sieht nach über zweijähriger Bauzeit heute sein „H0-Dorado“ als beendet an – zweifellos eine nachahmenswerte Modellbauleistung. Vor allem braucht man Geduld und Liebe zum Hobby für eine solche bis ins Detail gestaltete Modellbahn-Anlage.

Ein belebendes Funktionselement auf jeder Anlage sind zweifellos die Märklin-Elektromagnetkräne; Werner Otto hat gleich zwei dieser Kräne auf seiner Anlage installiert.

Gleisplan der betrieblich interessanten H0-Anlage von Werner Otto. Die einzelnen Fahrmöglichkeiten sind im Text näher erläutert. Der Gitternetzlinienabstand entspricht in Baugröße H0 50 cm und in Baugröße Z etwa 23 cm (wie auch bei allen anderen abgebildeten Gleisplänen).



Erbauer: Werner Otto, CH–Basel

Anlagengröße: 550 x 320 cm (größte Abmessungen)

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: geschlossenes Rechteck

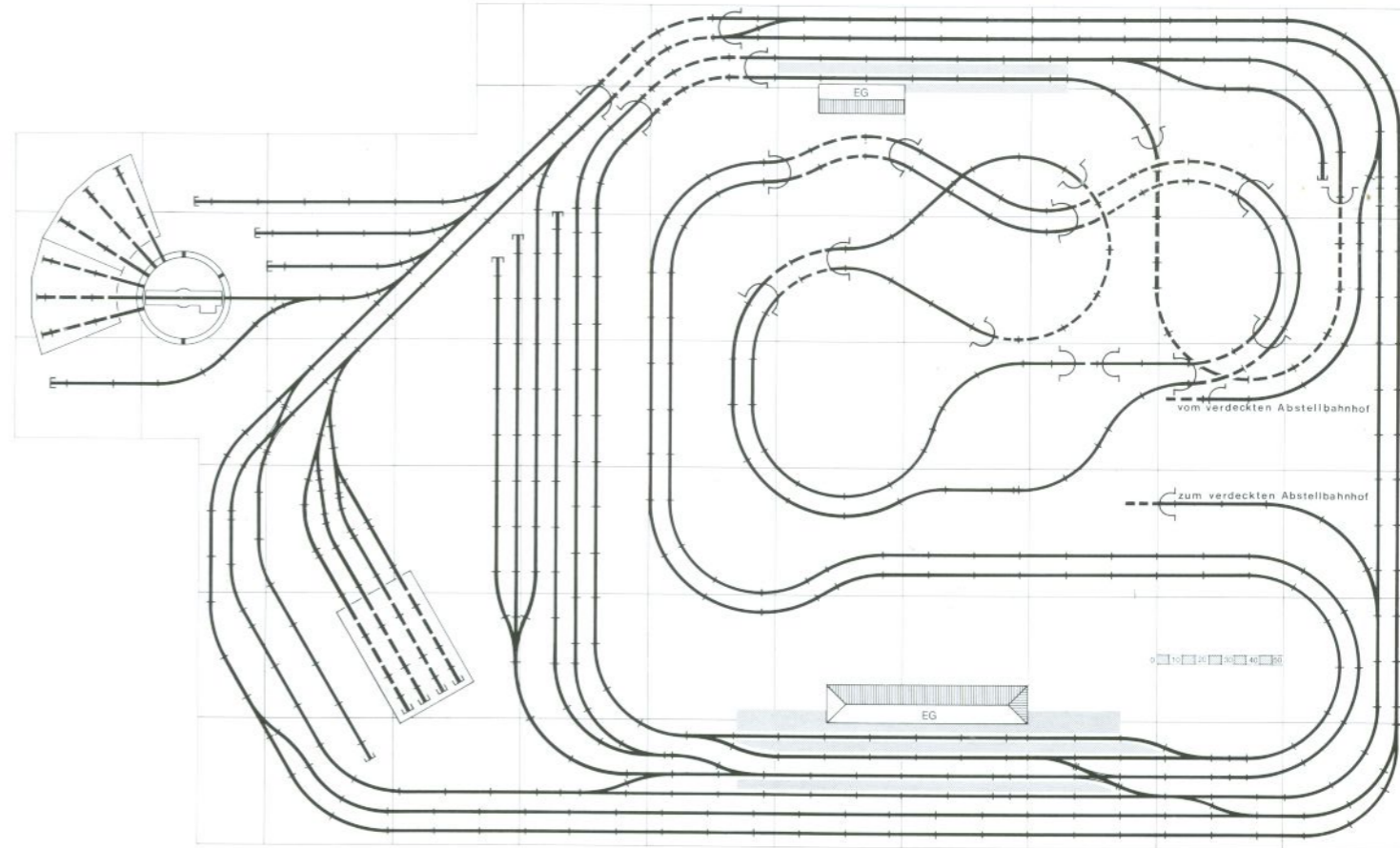
Anlagenthema: großer Durchgangs-Hauptbahnhof mit Anbindung langer Fahrstrecken, Nebenbahn, Zahnradbahn und Nahverkehr (Trolleybus, Straßenbahn usw.)

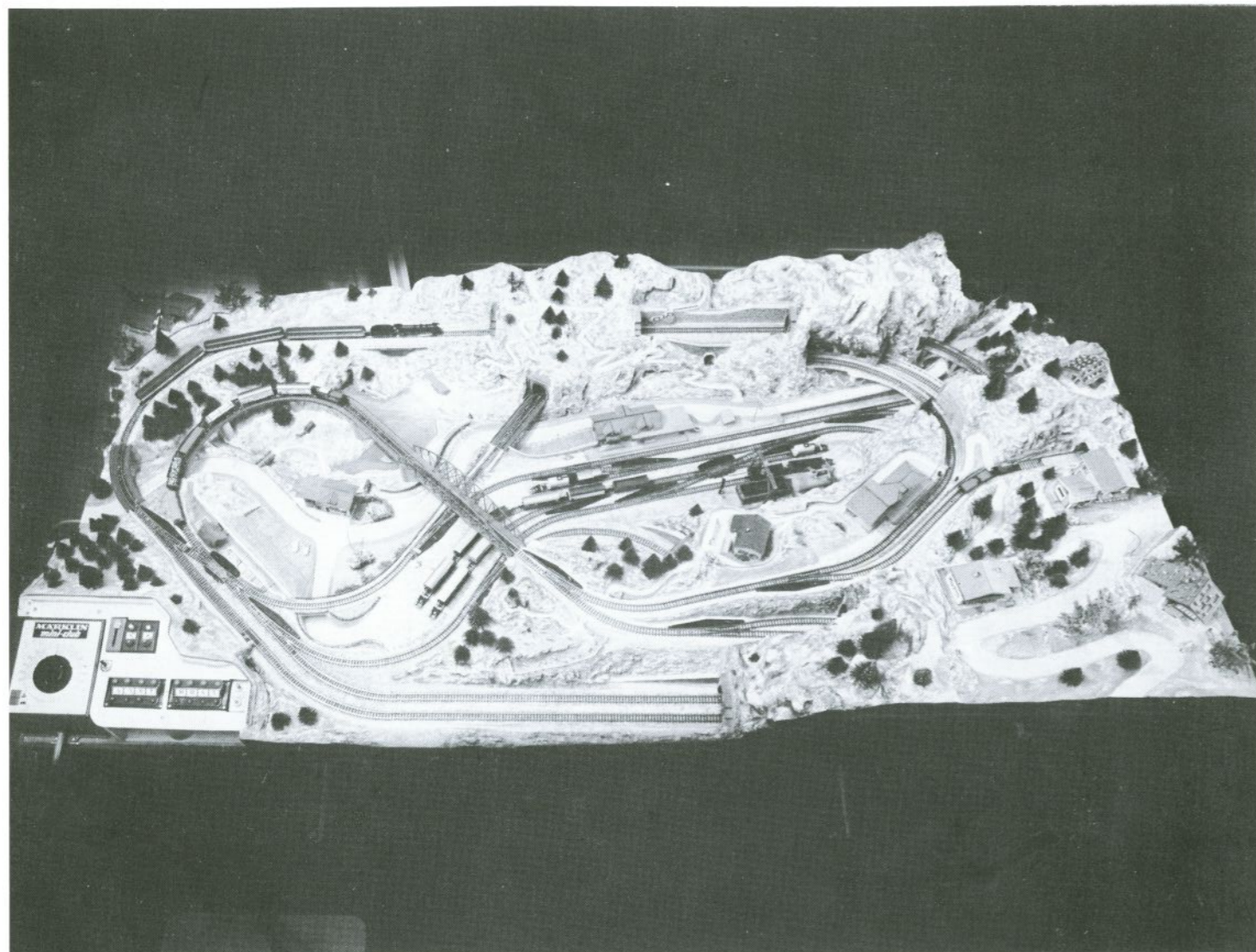
Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist in einem separaten Hobbyraum aufgebaut.

Gleismaterial: Märklin-K



Das Esso-Motor-Hotel gehört mit zu den vielen bis ins kleinste Detail gestalteten Motiven der H0-Märklin-Anlage von Werner Otto.





Gesamtansicht der „mini-club“-Anlage von der Bedienungsseite aus gesehen. Fahrpult und Bedienungsschalter sind in der linken Anlagenecke untergebracht, so daß sie keinen zusätzlichen Platz in Anspruch nehmen.

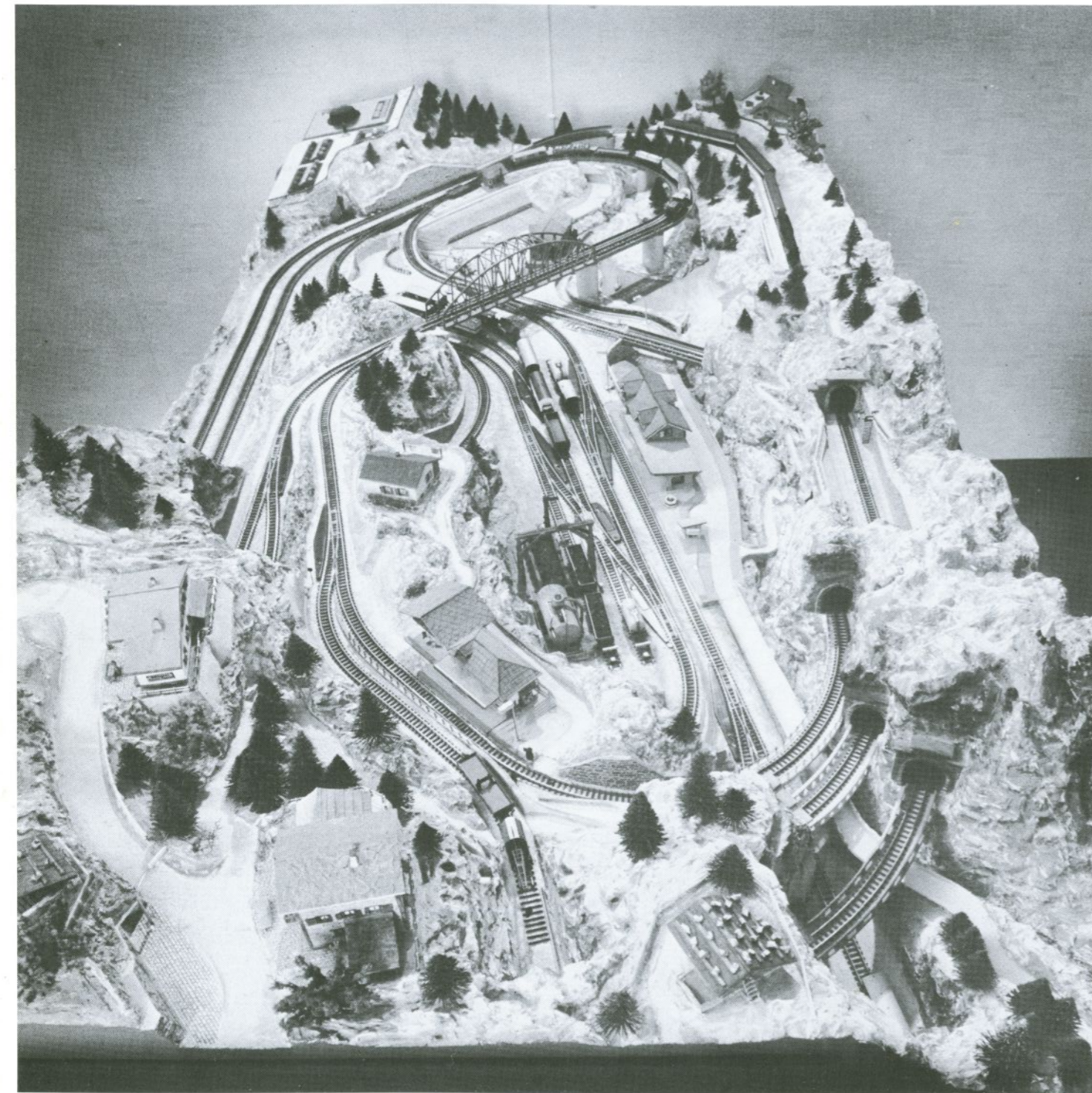


Die Anlagenrückseite. Trotz sichtbarer Gleisverschlingungen wirkt die Linienführung der Gleise harmonisch und in der Gesamtheit ausgeglichen. Noch besser wären mehr verdeckte Gleisradien.

Eigentlich brauchte man zur Präsentation dieser „mini-club“-Modellbahn-Anlage dem Gleisplan und den Abbildungen nichts hinzuzufügen; Hans Frei aus Ober-Uster in der Schweiz hat mit dieser 140 x 70 cm großen, oder besser gesagt kleinen Anlage ein Meisterwerk zustande gebracht. Der Erbauer – er hat übrigens die siebzig

schon überschritten! – gibt zu seiner Anlage jedoch noch einige Bautips, die sicherlich für manchen Märklin-Freund interessant sind, der sich ebenfalls mit dem Gedanken trägt, eine Mini-Anlage in Baugröße Z zu planen und zu bauen. Hans Frei montierte seine Anlage auf einem von

einem Schreiner nach seinen Angaben gebauten Tisch (aus einer 4 cm dicken Leicht-Kunststoffplatte). Darauf wurde auf 15 mm dicken Abstandsklötzen eine 6 mm-Sperrholzplatte montiert, die ringsum von einem Aluminiumwinkel eingefasst und an der Rückseite mit einem Klavierband befestigt ist. So läßt sie sich



Diese Panorama-Weitwinkelaufnahme läßt besonders deutlich erkennen, mit wieviel Liebe zum Detail die „mini-club“-Anlage von Hans Frei gestaltet worden ist.

bei Bedarf hochklappen, um die im Zwischenraum verlegten Leitungen leicht heranzukommen. Über der Sperrholzplatte liegt – wiederum mit Abstandsklötzchen von 3 cm Höhe – eine weitere 4 mm dicke Sperrholzplatte, die die erforderlichen Einschnitte bzw. Aussparungen für Straßen und Landschaftsgestaltung erhielt – also eine echte „Schichtbauweise“. Auf dieser zweiten Platte liegt die Haltestelle „Felsenegg“ 4 cm über dem allgemeinen Anlageniveau.

Die im Gefälle liegende Gleisanlage wurde im Maßstab 1:1 in Teilstücken auf 4 mm Sperrholz und in einer Breite von 25 mm aufgezeichnet, ausgesägt und die Böschungen angefeilt, Holzklötzchen auf die richtige Höhe aufgeleimt und dann aufgeschraubt.

Die insgesamt 16 Tunnelportale – in dieser „Masse“ fallen sie auf den ersten Blick gar nicht

so sehr auf – sind im wahrsten Sinn des Wortes handgeschnitzt. – Von praxisnahen Überlegungen ging Hans Frei beim Entwurf der verdeckten Gleisanlagen aus. Zunächst fertigte er ein Kartonmodell im Maßstab 1:2,5 an (also zweieinhalb mal so klein), um sicher zu sein, bei eventuellen Betriebsunfällen die entgleisten Fahrzeuge noch leicht unter der Anlage „herausfischen“ zu können. Deshalb wurden auch drei Seitenteile der Anlage mit entsprechend großen Öffnungen versehen, die mit Holzteilen verdeckt werden, welche durch Magnetverschlüsse (wie bei Schranktüren) gehalten werden.

Hans Frei lobt insbesondere die erstaunliche Betriebssicherheit und absolute Zuverlässigkeit der Märklin-„mini-club“-Bahn, die ihm insbesondere für den platzbeschränkten Modellbahnfreund als ideale Modellbahn erscheint. Und daß man auch in dieser Baugröße (Verkleinerungsmaßstab gegenüber dem großen Vorbild 1:220) bemerkenswert schöne Anlagen bauen kann, beweist seine „mini-club“-Anlage in überzeugender Weise.

Erbauer: Hans Frei, Ober-Uster (Schweiz)

Anlagengröße: 140 x 70 cm

Baumaßstab: 1:220 (Z)

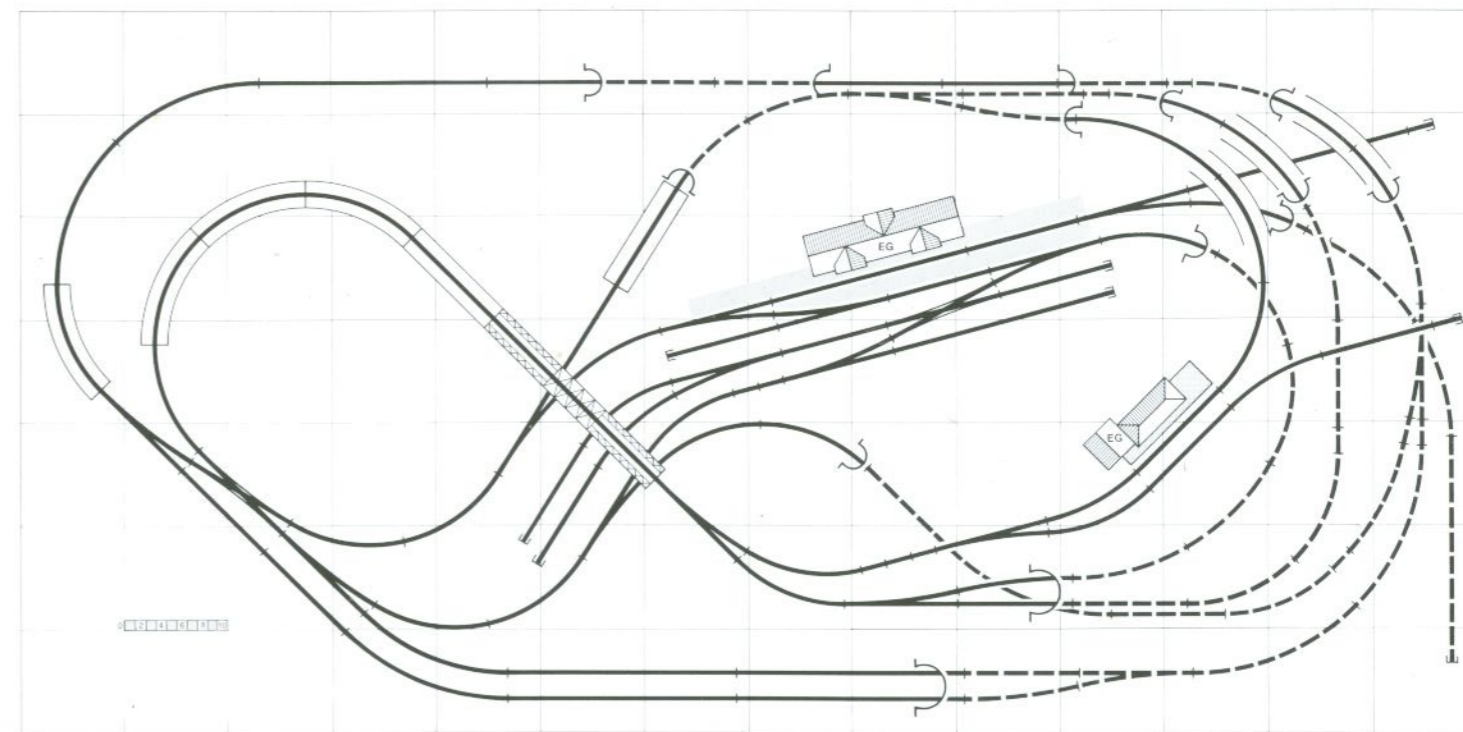
Anlagenform: geschlossenes Rechteck

Anlagenthema: geschickt verschlungene Ringstrecke für alle Betriebsarten (Reisezüge, Güterzüge) mit diagonal angeordnetem Bahnhof

Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist stationär aufgebaut und kann wegen ihrer geringen Abmessungen bei Bedarf leicht transportiert werden

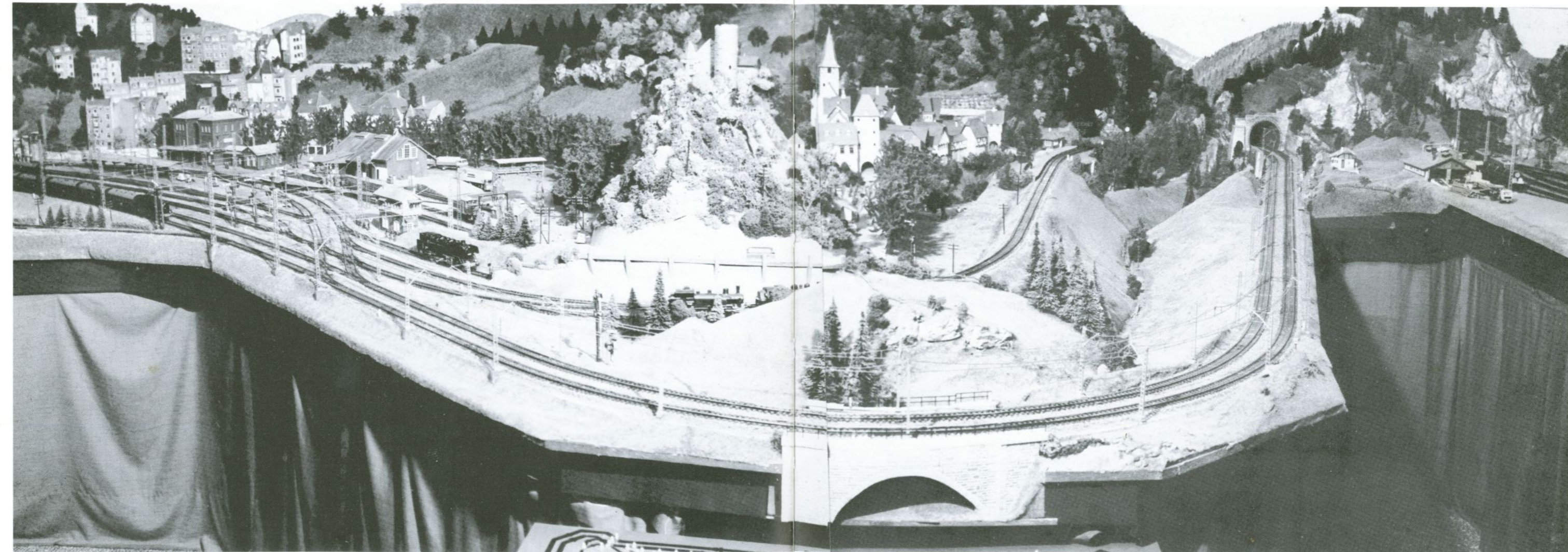
Gleismaterial: Märklin-„mini-club“ (Z)

Gleisplan der „mini-club“-Anlage von Hans Frei. In Verbindung mit den Abbildungen dieser bemerkenswerten Z-Anlage ist ein Nachbau für den interessierten Modellbahner sicherlich nicht allzu schwer. Der Gitternetz-Linienabstand entspricht hier ausnahmsweise 10 cm in Baugröße Z!



Landschaft und Bahnhofsvorfeld

Dieses aus zwei Einzelaufnahmen zusammengesetzte Bild bietet ein Panorama des mittleren Anlagenkerns. Deutlich sieht man, daß der Radius der Hauptstrecke wesentlich größer und damit auch gefälliger ist als auf dem Gleisplan mit Original-Radien dargestellt. Märklin-K-Gleise lassen wesentlich freizügigeres Arbeiten zu als M-Gleise, deren Radien sich durch „Aufsägen“ nicht verändern lassen.



Schon vor mehr als 10 Jahren begann Dietrich Mikeska mit dem Bau seiner Märklin-H0-Anlage, die einen von der Größe her fast idealen Aufstellort auf dem ausgebauten Dachboden des Hauses fand. Der heutige Ausbaustand dieser Märklin-Bahn wurde nicht gleich beim ersten Bauentwurf erreicht; eine Reihe von Änderungen, Ergänzungen und Erweiterungen brachten dann im Lauf der Jahre das endgültige Konzept dieser Großanlage.

Daß sich eine solche Anlage nicht „im Handumdrehen“ aufbauen läßt, ist jedem klar; schon die damit verbundenen Kosten sprechen für

eine „mehrjährige Baustelle“. Warum auch nicht? – Für viele Modellbahner ist der Aufbau der Anlage oftmals reizvoller als der spätere Betrieb. Bei dieser hier vorgestellten Anlage dürfte beides reizvoll sein: der Aufbau und der Betrieb – denn die sorgsame Planung (nach vielen Änderungen) bietet auch dem anspruchsvollen Modellbahner ein bemerkenswertes Paket voller Anregungen für den Bau einer Großanlage. Vielleicht wird der eine oder andere Leser, ermuntert durch diese schöne Anlage, einmal den Dachboden des Hauses unter diesem Gesichtspunkt näher in Augenschein neh-

men. Platzprobleme gibt es dort oben unter den Dachpfannen eigentlich nur selten.

Unter dem Motto: „Möglichst viel Betrieb auf möglichst wenig Gleisen“ steht der Gleisplänenentwurf. Die angestrebte weiträumig wirkende Darstellung wurde durch Verzicht auf Gleisanhäufungen und Selbstbeschränkung bei der Realisierung von Nachbildungswünschen erreicht. Die meisten Modellbahner machen diese oder eine ähnliche Entwicklung durch: Die erste Begeisterung beim Bau (= viel Gleise auf wenig Raum) weicht später vielfach einer Besonnenheit, die eine Konzentration auf das

Wesentliche beinhaltet, was keineswegs mit einer Vereinfachung der Darstellung des Betriebsgeschehens zu verwechseln ist. Die alte Modellbahner-Weisheit: „In der Beschränkung zeigt sich der Meister“, hat Dietrich Mikeska gekonnt in die Tat umgesetzt. Sehen Sie sich diese Märklin-Bahn deshalb einmal ein wenig genauer an – es lohnt sich.

Als Anlagenthema wählte Märklin-Freund Mikeska eine doppelgleisige elektrifizierte Hauptbahn, von der in zwei Unterwegsbahnhöfen nicht elektrifizierte Nebenbahnen abzweigen. Das Thema bildet angemessenermaßen den Ausschnitt aus einer Hauptstrecke zwischen zwei größeren Städten. Besonderes Kennzeichen: die eigentlichen „großen Bahnhöfe“ fehlen. Sichtbar sind statt dessen nur ein vorgelagerter Vorortbahnhof und – am anderen Anlagenende – ein Bahnhofsvorfeld mit ausgedehnten Güteranlagen. Diese auferlegte Beschränkung gestattete es dem Gestaltungsziel – viel Landschaft mit Bahn – möglichst nahe zu kommen. Die Reduzierung der Bahnanlage auf ein vertretbares Mindestmaß im Rahmen einer solchen Großanlage brachte den angestrebten Effekt langer Fahrstrecken und intensiven Betriebsablaufs.

Im Vorortbahnhof, den die Fernverkehrsgleise ohne Bahnsteige durchlaufen, zweigt eine Nebenstrecke ab. Sie führt über eine Rampe an einen malerisch gelegenen Weinort vorbei ins nahe angelegte Mittelgebirge. Diese Abzweigung motiviert das Bw, das ebenfalls nicht vollständig dargestellt wird, sondern nur den Anfang der Lokbehandlungsanlagen zeigt.

Die zweigleisige Hauptstrecke gewinnt in ihrem Verlauf über eine fahrzeitverlängernde Schleife an Höhe, durchläuft einen kleineren Bahnhof (weitab vom zugehörigen Ort) und verschwindet später im Vorfeld eines Großstadt-Rangierbahnhofs, indem sie kreuzende Gleise unterfährt. Im erwähnten kleinen Unterwegsbahnhof zweigt die Zufahrt zum höher gelegenen Rangier- und Güterbahnhof ab, den sie in Parallelfahrt zur Hauptstrecke erreicht. Der Verschiebebahnhof enthält unter anderem auch eine Gleisharfe, die vorbildgerechtes Ablaufen der Güterwagen zuläßt („Ablaufberg“) – ein Unterfangen, das nur durch die Längenausdehnung von fast vier Metern durchführbar wurde.

Erbauer:
Dietrich Mikeska, Grafenau

Anlagengröße: 1000 x 600 cm
(größte Längenmaße)

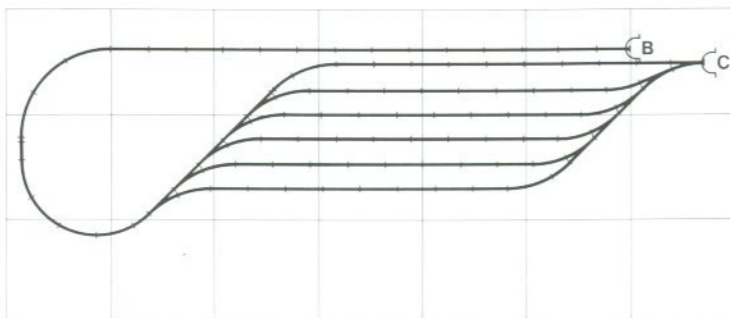
Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform:
kombinierte Zungen/
Rundum-Anlage

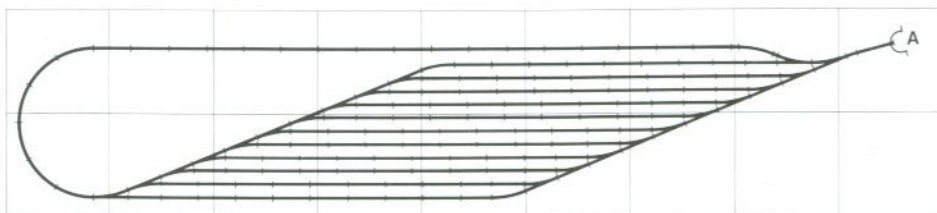
Anlagenthema:
doppelgleisige elektrifizierte
Hauptstrecke mit abzwei-
genden, nicht elektrifizierten
Nebenstrecken. Darstellung
des Vorfeldes zweier größerer
Bahnhöfe.

**Aufstellplatz und
Besonderheiten:**
Die Anlage ist in einem
ausgebauten Dachgeschoß
stationär aufgebaut. Viele
verdeckte Abstellgleise
ermöglichen abwechslungs-
reichen Betriebsablauf

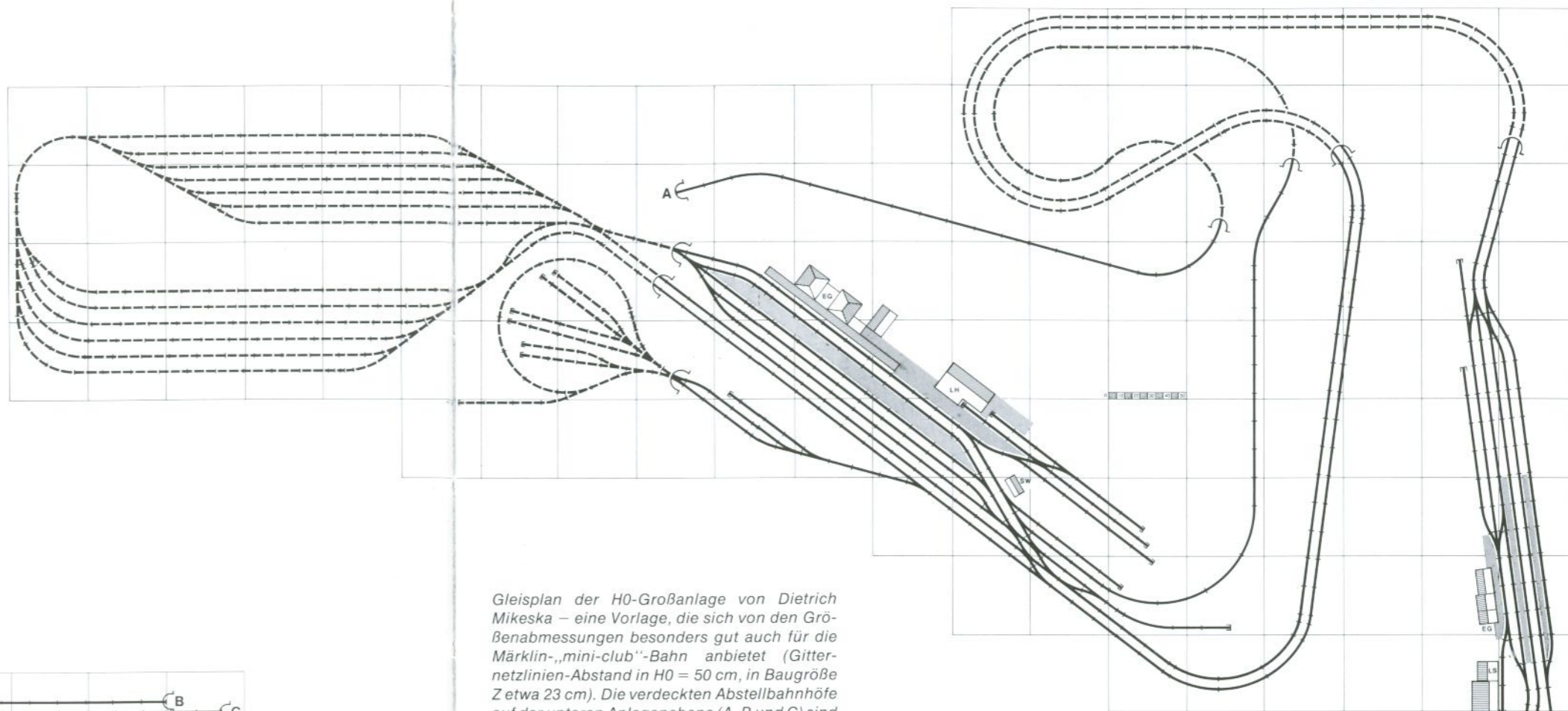
Gleismaterial:
Märklin-K
(sichtbare Strecken) und
Märklin-M
(verdeckte Strecken).



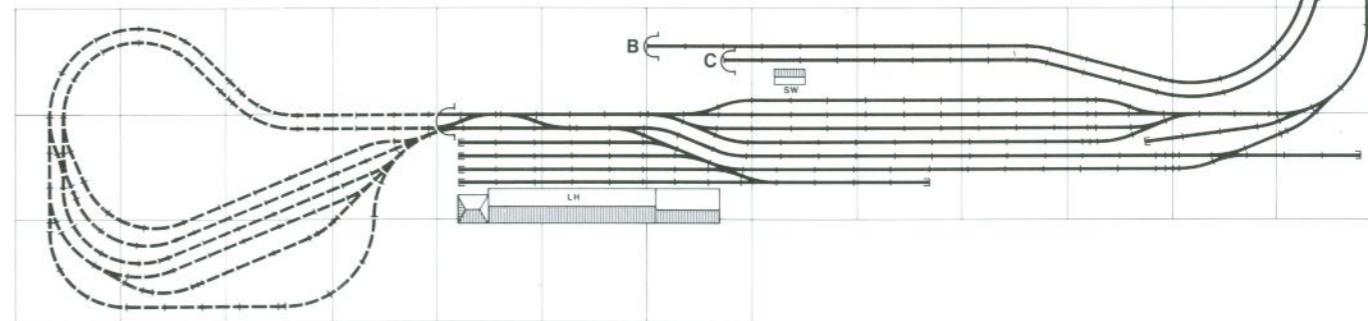
Verdeckte Strecke (untere Ebene)



Verdeckte Strecke (untere Ebene)



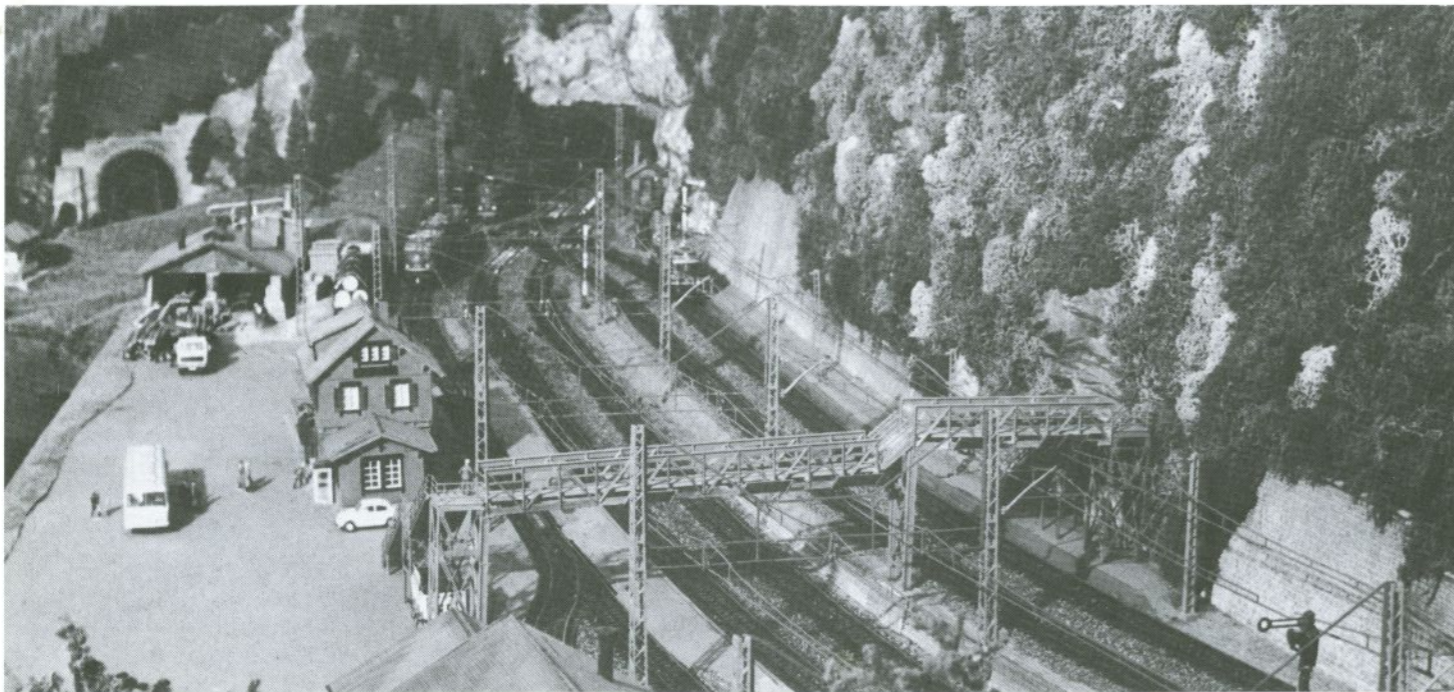
Gleisplan der H0-Großanlage von Dietrich Mikeska – eine Vorlage, die sich von den Größenabmessungen besonders gut auch für die Märklin-„mini-club“-Bahn anbietet (Gitternetzlinien-Abstand in H0 = 50 cm, in Baugröße Z etwa 23 cm). Die verdeckten Abstellbahnhöfe auf der unteren Anlagenebene (A, B und C) sind gesondert dargestellt.





Ein romantisch zwischen Hängen und Bahn gelegenes Weindorf. Besonderes Augenmerk verdienen die detailreich gestalteten Weinberge und der im Querschnitt recht großzügig angelegte Bahndamm.
Fotos: G. Rapp

Der kleine Durchgangsbahnhof (im Gleisplan rechts außen) wirkt trotz der betrieblich relativ geringen Bedeutung vorbildgerecht großzügig in seiner Anlage. Sehr gut in der Wirkung: der filigran ausgeführte Fußgängerüberweg.



Musterbeispiel für die Streckeneinmündung in einen verdeckten Abstellbahnhof (siehe Punkte B und C im Gleisplan). Das versetzt angelegte Bauwerk ist aus Sperrholz- und Kunststoffteilen gebaut.

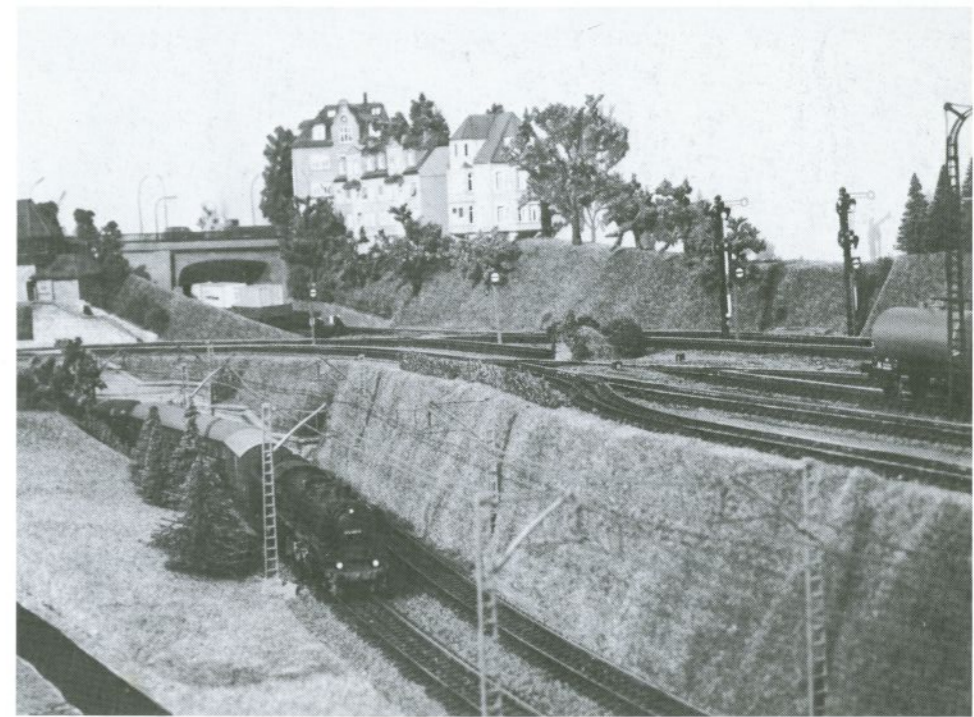
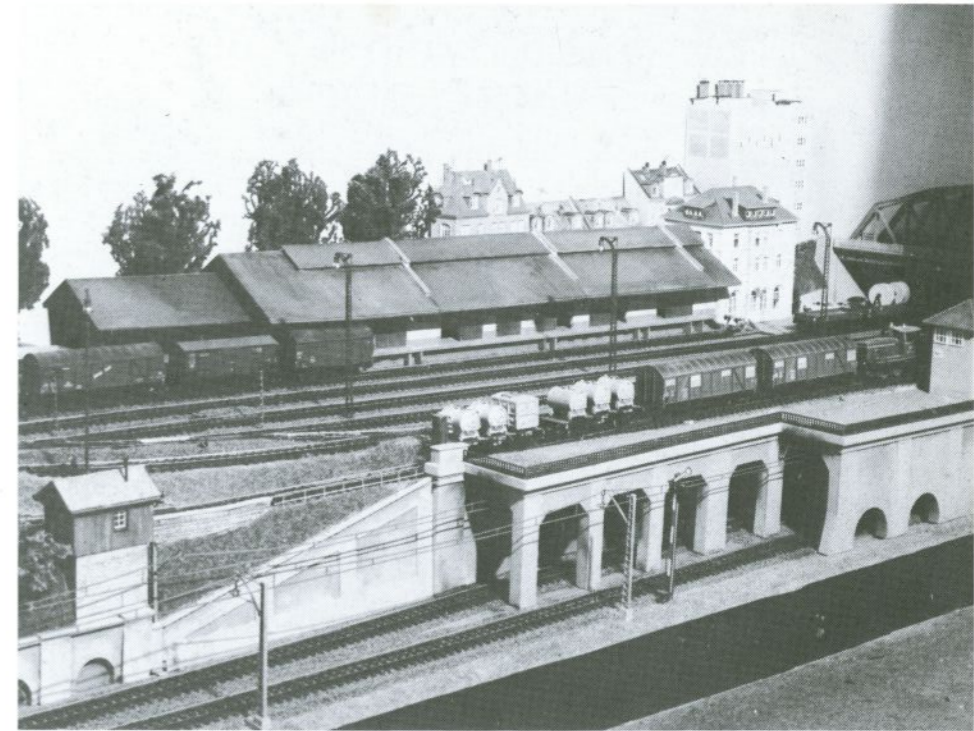
Sämtliche Gleise sind Original-Märklin-Gleise, und zwar K-Gleise im gesamten sichtbaren Bereich und M-Gleise in den verdeckten Abstellbahnhöfen. Die Gleisbesetzanzeige unter Nutzung der bei Märklin üblichen nicht-isolierten Radsätze wurde auf einfachste Art mittels Kontaktgleisen möglich.

Der Vorteil des Dreischienen-Zweileiter-Systems – seine relative Staubunempfindlichkeit – kommt bei einer Anlage dieser Größenordnung besonders gut zur Geltung. Das K-Gleis hat dem engagierten Bastler „die große Freiheit“ bei der Gleiskonzeption gebracht: Gleisabstände und Weichenabzweigwinkel können durch entsprechendes Kürzen der abzweigenden Gleise (oder Begradigen des Abzweigungsbogens) variiert werden. Durch unterseitiges Aufsägen des Schwellenbandes können auch ganz große Radien verlegt werden. (Im Gleisplan sind vom Zeichner allerdings die Original-Märklin-Radien gezeichnet, wie sich anhand der auf den Abbildungen eleganter wirkenden Gleisbögen erkennen läßt.)

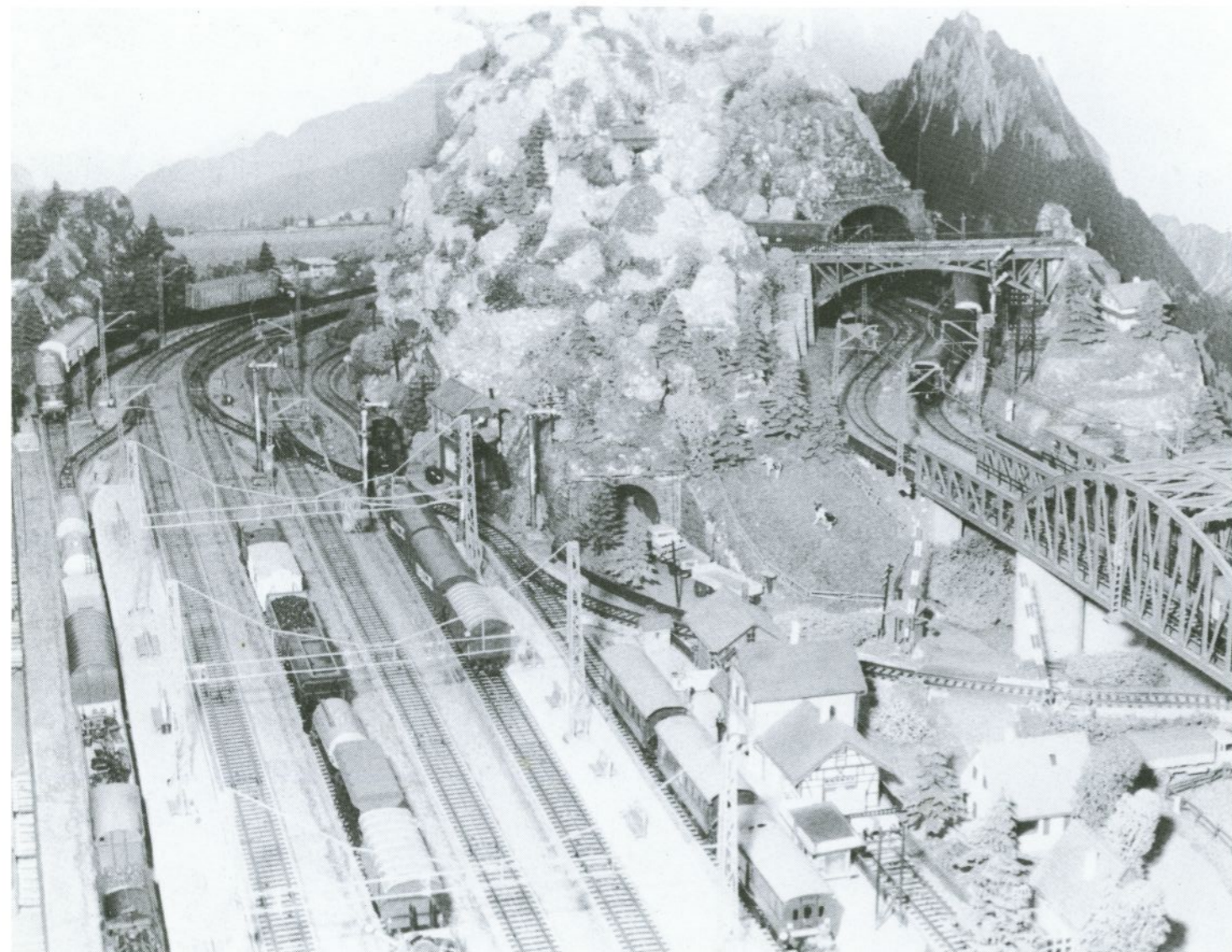
Ein Anstrich der Gleisstränge und ein Einschottern des Gleisbettes tun ein übriges zu einem überzeugend natürlich verlegten Gleis in der Landschaft. Ein weiterer Kunstgriff, der die Vorbildtreue steigert, ist die farbliche Behandlung aller Oberleitungsdrähte mit matter graugrüner Farbe, die alle Fahrdrähte optisch in den Hintergrund treten läßt – stärker als es das unbestechliche Auge der Kamera auf den Abbildungen erkennen läßt.

Die Anlage von Dietrich Mikeska ist zwar „fertig“, aber dennoch gibt es an einigen Stellen noch manches zu tun, um die Vorbild- und Naturtreue zu vervollkommen. Diese Arbeiten drängen zeitlich nicht mehr, denn der Betrieb läuft schließlich reibungslos, deshalb kann sich der Erbauer diesen Arbeiten mit Ruhe und der nötigen Intensität widmen.

Noch nicht ganz fertiggestellt ist diese Anlagenpartie (rechte untere Gleisplanecke). Insbesondere die zu steile Böschung muß noch durch Stützmauern abgefangen werden.



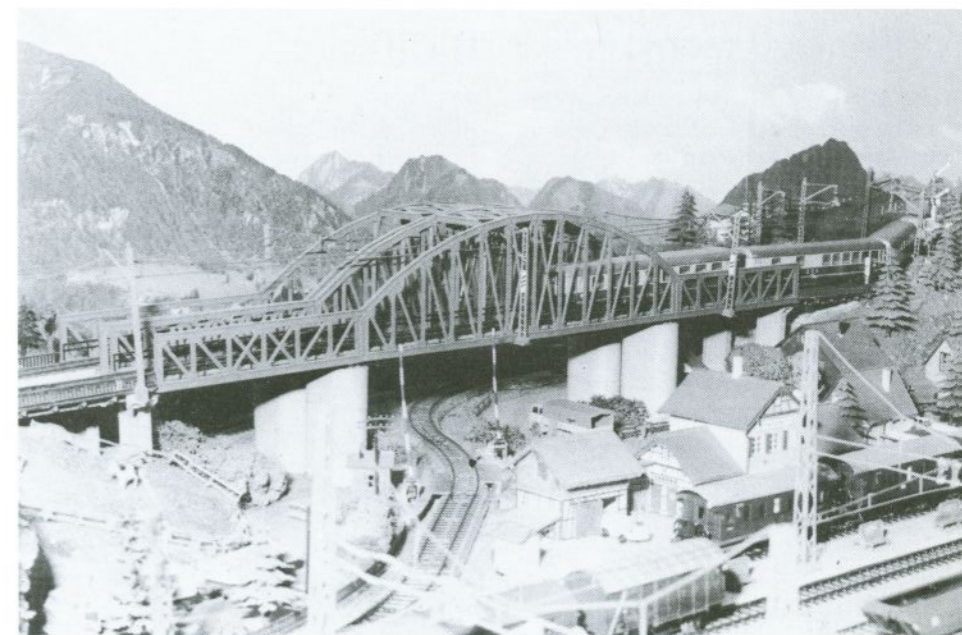
Letzter „TEE“ in Altenstein



Voll elektrifiziert ist Bahnhof „Altenstein“. Im Hintergrund der Hügel, der die Gleisradien im linken Anlagenteil den Blicken entzieht.

In der Beschränkung zeigt sich der Meister – diese Binsenweisheit hat seit jeher eine besondere Bedeutung für das Modellbahn-Hobby. Sie bezieht sich auf die Beschränkung bei der Gleisplanung, auf die Auswahl der Fahrzeuge und des vielfältigen Zubehörs. Egon Eilks aus Wildeshausen hat sich an diesen Leitspruch gehalten und seine 350 x 110 cm große Märklin-H0-Bahn überlegt geplant und aufgebaut. Auf knapp vier Quadratmetern Fläche entstand eine H0-Anlage, deren Konzeption man als „klassisch“ im Sinne der verschiedenen möglichen Anlagenkonzepte bezeichnen könnte: ein mittelgroßer Durchgangsbahnhof an zweigleisiger Strecke und eine eingleisige abzweigende Nebenbahn – miteinander und untereinander „verschlungen“ durch ein Oval, das auf einer Seite durch eine Hügellandschaft mit verdeckter Gleisführung „entschärft“ wird. Man sollte nach Möglichkeit niemals beide Radien eines Gleisovals auf einen Blick sehen können – ein wichtiger Grundsatz für die Gleisplanung, der leider bei vielen Gleisplanbeispielen in diesem Buch vernachlässigt wurde.

Genügend Gleise für abwechslungsreichen Fahrbetrieb – aber keine Gleisüberladungen – lassen den Einsatz verschiedenster Zugarnituren zu; immerhin mißt der längste Bahnsteig 180 cm. Der auf den Abbildungen sichtbare TEE-Express wurde inzwischen aus dem Betrieb genommen, denn zum Anlagenthema paßte er doch nicht so richtig. Statt dessen kam ein weiterer Reisezug mit E 10 (110) zum Einsatz. An weiteren Märklin-Loks verkehren auf

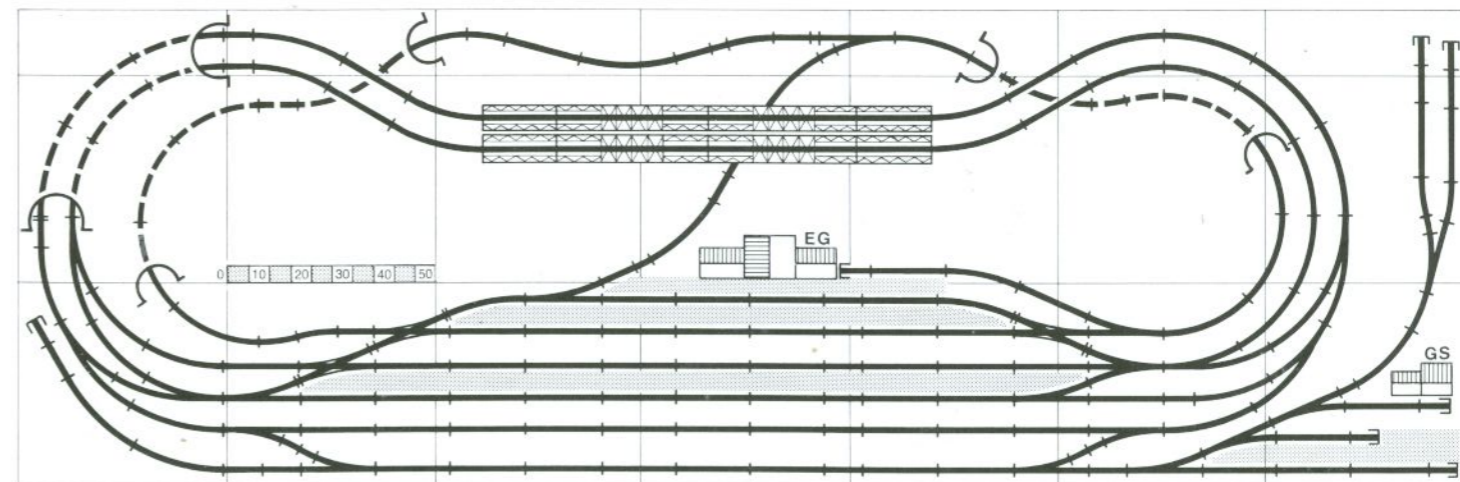


dieser Anlage die Baureihen 41, 74, 194, 24, 44 und 216, passend zur dargestellten Zeitepoche um etwa 1965/66, als die Traktionsumstellung von Dampf- auf Diesel- und Elektrobetrieb beim Vorbild durchgeführt wurde.

Den Betriebsablauf erfolgt rein manuell ohne große aufwendige Schaltungsautomatiken: alle Weichen und Signale werden von Hand gestellt. Jeder Zug kann auf jedem Gleis fahren (Ausnahme: D-Zug-Wagen verkehren nicht auf den kleinen Gleisradien der Nebenbahn, aber

Beherrschend im mittleren Anlagenteil ist diese doppelgleisige Bogenbrücke. Darunter verläuft die eingleisige Stichbahn, die als „Tarnung“ für eine betrieblich notwendige Kehrschleife dient.

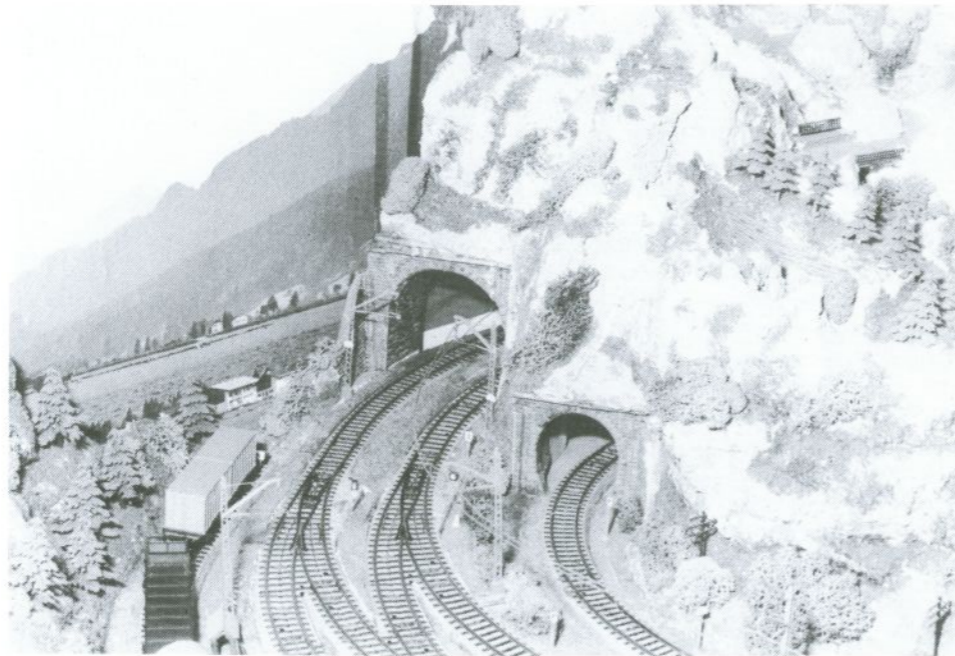
Gleisplan der 350 x 110 cm großen Märklin-H0-Anlage von Egon Eilks. Die großzügig bemessenen Bahnhofsgleise gehen auf Kosten der etwas knapp bemessenen Gleisanlagen für den Güterverkehr und die Wagenabstellanlage am rechten Anlagenrand.



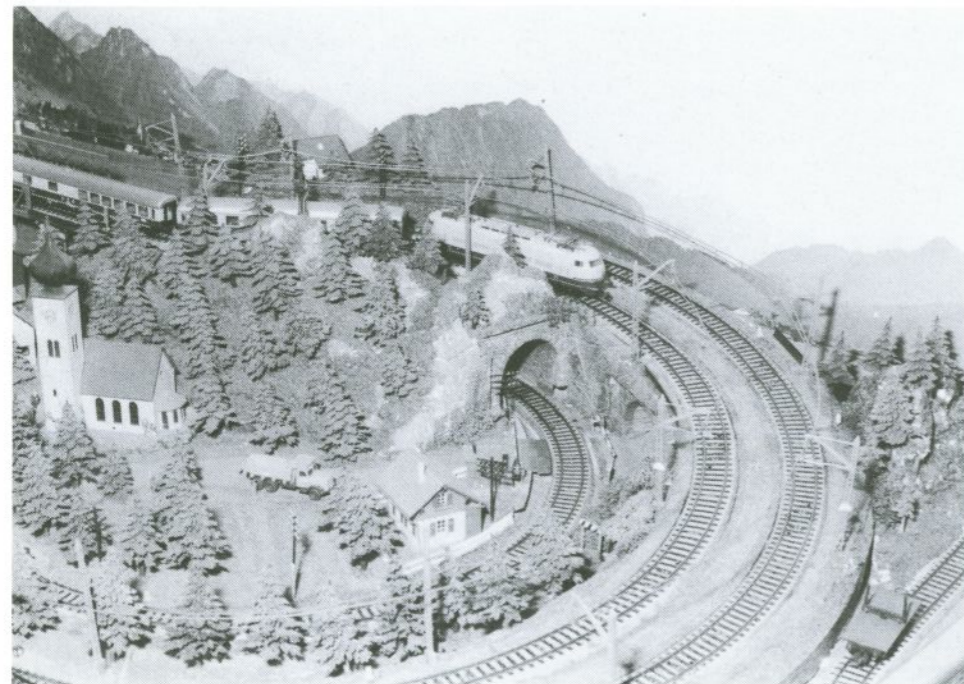
da gehören sie ja auch nicht hin). Der Bahnhof wurde vorbildgerecht in zwei Stellwerksbereiche aufgeteilt: „Af“ (= Altenstein Fahrdienstleiter) und „Ao“ (Wärterstellwerk Altenstein Ost), das auch für die Abstell- und Rangiergleise im rechten Anlagenteil zuständig ist.

Ein kleiner Trick bei der Gleisplanung sollte noch erwähnt werden: die vom Hausbahnsteig in Altenstein abzweigende Stichbahn soll ein Anschlußgleis darstellen, ist aber in Wirklichkeit eine Kehrschleife, um ganze Züge wenden zu können. Dies war erforderlich, weil auf der Anlage kein Schattenbahnhof (verdeckter Abstellbahnhof für komplette Zugarnituren) eingeplant ist. Positiv dagegen ist das Fehlen eines Bw zu bemerken; Egon Eilks verzichtete bewußt darauf, weil der Bahnhof dafür einfach zu klein erscheint.

Abschließend noch ein paar Hinweise zur landschaftlichen Gestaltung dieser Anlage. Styroporplatten von 50 mm Stärke dienen als Grundlage für die Illusion des Gebirgscharakters. Besonders natürlich wirkt der Hintergrundabschluß durch die farbige Faller-Hintergrundkulisse „Oberstdorf“, die den Eindruck einer Gebirgsbahn unterstreicht.



Die Tunneleinfahrten im (vielleicht ein wenig zu steil ansteigenden) Hügel auf der linken Anlagenhälfte. Die doppelgleisige linke Einfahrt würde in Form zweier etwas versetzter eingleisiger Einfahrten sicher noch besser und vor allem vorbildgetreuer wirken.



Erbauer: Egon Eilks, Wildeshausen

Anlagengröße: 350 x 110 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: geschlossenes Rechteck

Anlagenthema: doppelgleisige Gebirgsbahn mit Durchgangsbahnhof, von dem eine eingleisige Nebenstrecke abzweigt.

Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist in einem trockenen, gut belüfteten Kellerraum stationär aufgebaut.

Gleismaterial: Märklin-M

Blick auf den rechten Anlagenteil, der landschaftlich ansprechend gestaltet ist. Der TEE-Express wurde inzwischen in die Vitrine gestellt, da sein Einsatz auf dieser Anlage nicht mehr sinnvoll erschien.

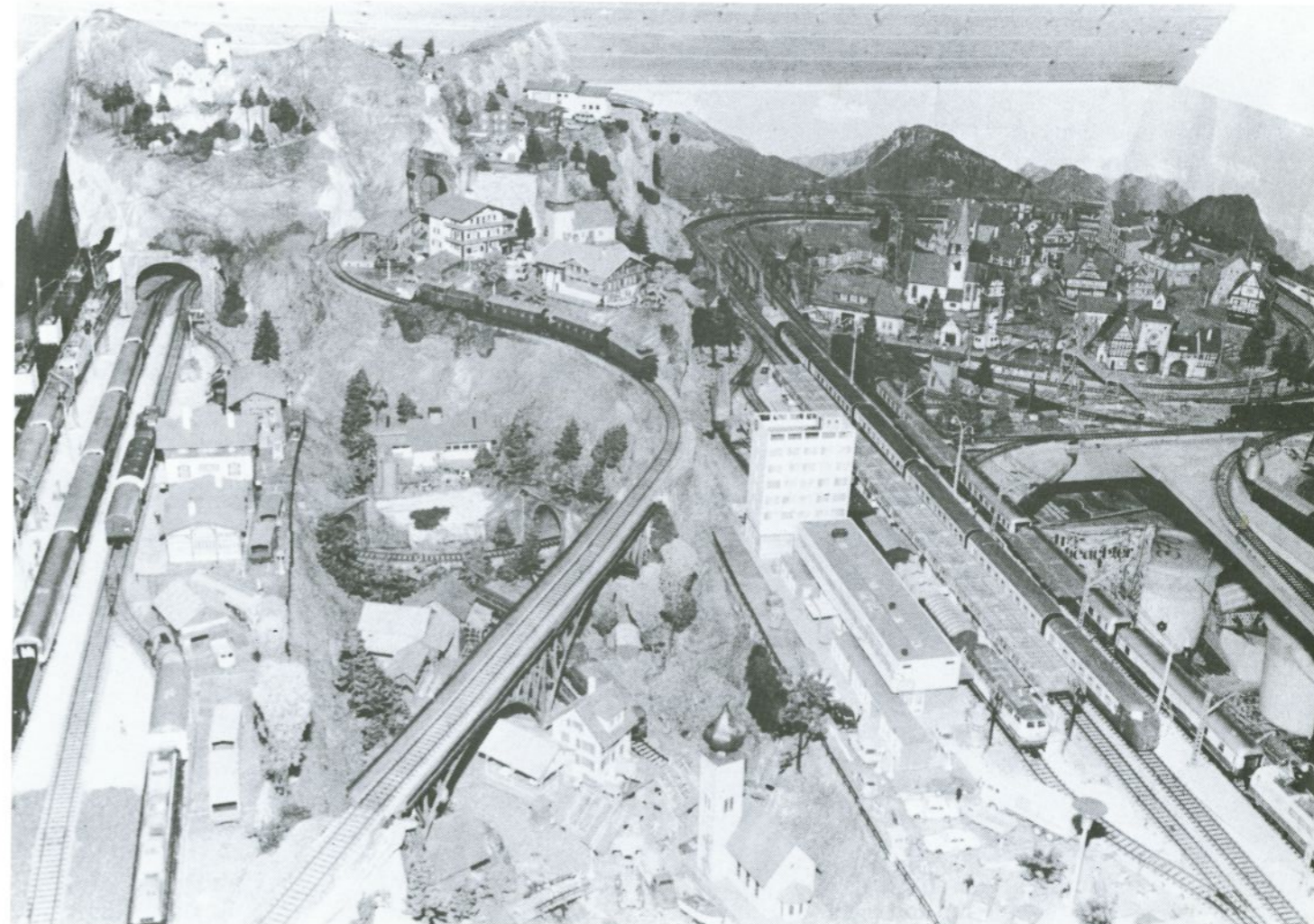
Spielbahn mit drei Bahnhöfen

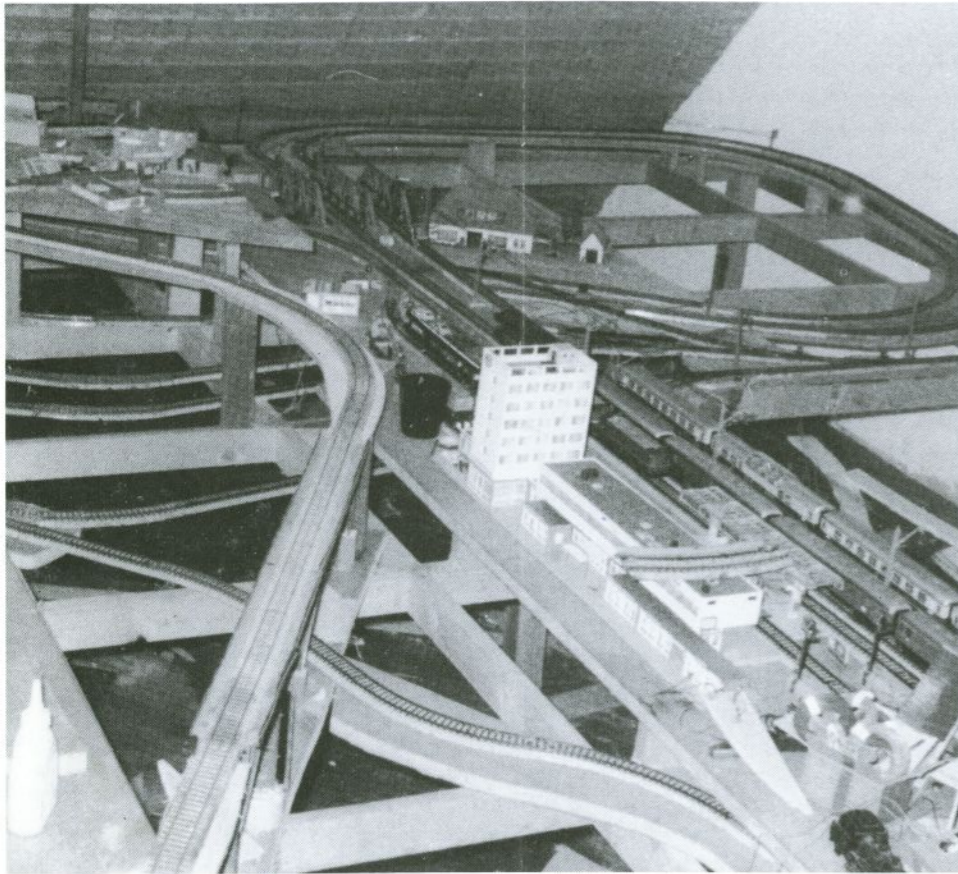
Wenn man den Gleisplan dieser Märklin-H0-Anlage von Rainer Haug auf den ersten Blick betrachtet – „solo“ ohne Landschaftsgestal-

tung –, so wird sich sicherlich nicht jeder gleich damit anfreunden können, denn die Streckenführung ist ein wenig verwirrend. Drei Bahn-

höfe und ein Bahnbetriebswerk auf relativ kleiner Fläche sind in der Tat ein bißchen viel auf einmal (ähnliche wohlmeinende Kritik gilt

Blick auf den rechten Anlagenteil, der von einem Hügel und einem angedeuteten Städtchen (von einem Gleiskreis „umzingelt“) bestimmt wird.





Ein interessanter Einblick in den Anlagen-Unterbau, der vorbildlich nach der offenen Rahmenbauweise aus einem Leistengerüst erstellt wurde.



sinngemäß auch für einige andere in diesem Buch vorgestellte Anlagen). Dennoch hat der Erbauer seinen „Gleiswirrwarr in den Griff bekommen“ – dank geschickter Landschaftsgestaltung, die für eine optische Trennung zwischen den einzelnen Bahnhöfen sorgt. Zugunsten vieler Fahrstrecken sind die einzelnen Bahnsteiglängen etwas knapp ausgefallen. Besonderes Augenmerk hat Rainer Haug der Detailgestaltung seiner Anlage gewidmet. Leider kommen die vielen sehenswerten Einzelmotive auf den wenigen Abbildungen nicht so gut zur Geltung wie in natura.

Erbauer: Rainer Haug, Stuttgart

Anlagengröße: 350 x 280 cm

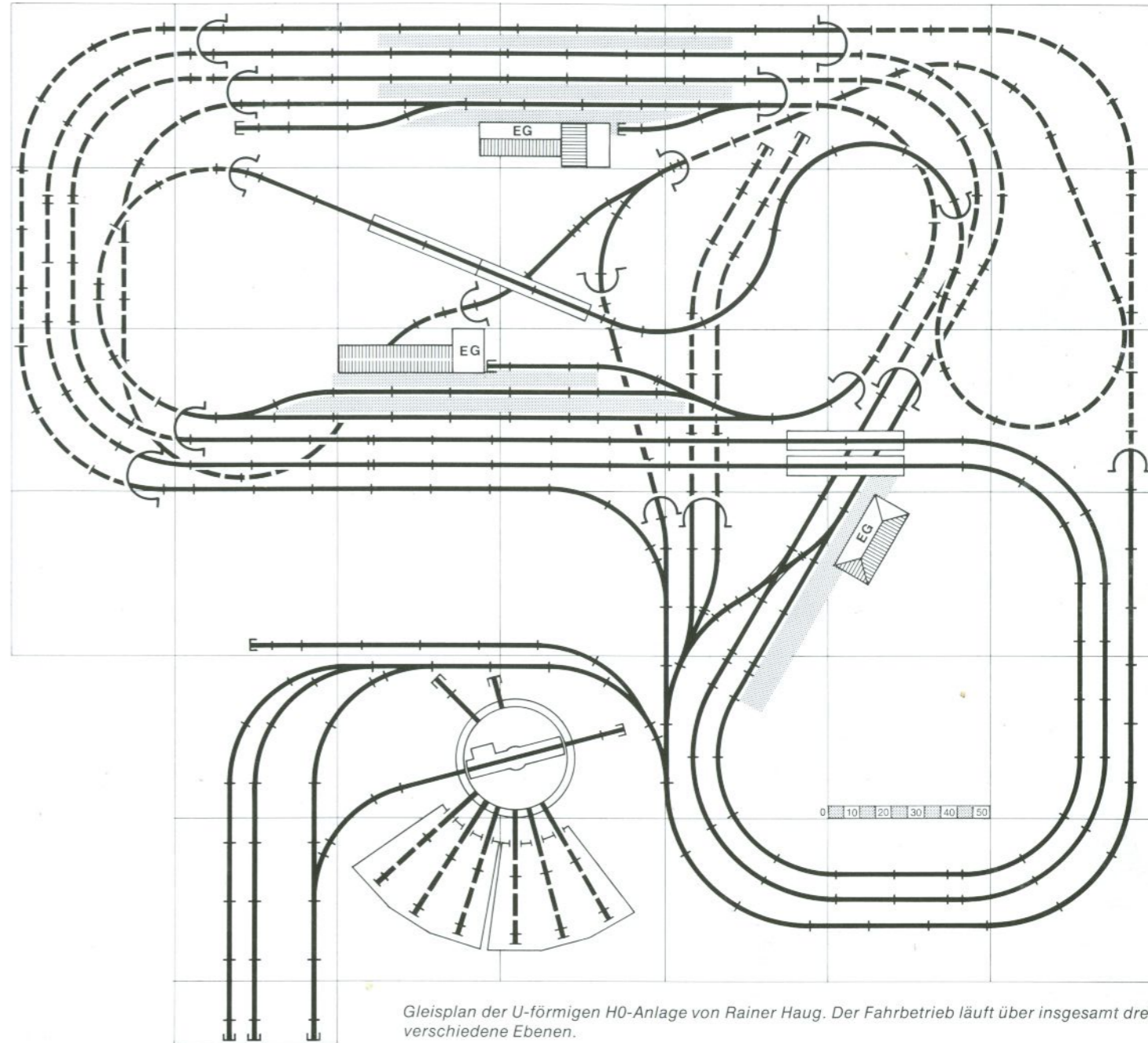
Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: U-förmige Anlage

Anlagenthema: Spielbahnbetrieb mit drei Bahnhöfen, angegliedertem Bw und vielen Fahrmöglichkeiten durch verschlungene Gleisanlagen.

Abstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist in einem separaten Raum auf dem Dachgeschoß untergebracht

Gleismaterial: Märklin-M



Gleisplan der U-förmigen H0-Anlage von Rainer Haug. Der Fahrbetrieb läuft über insgesamt drei verschiedene Ebenen.

Zu den nebenstehenden Abbildungen:

Links: Die rechte untere Anlagenecke (s. Gleisplan) mit Fachwerkhäusern und kleinem Landbahnhof; die Gleise werden durch einen Fußgängersteg überquert. Optisch besser in der Gesamtwirkung: wenigstens ein verdeckter Gleisradius.

Rechts: Eine ländliche Bergdorfidylle bietet die rechte obere Anlagenecke mit entsprechend ausgewählten Gebäudemodellen.

Sieben Gleise hat der Bahnhof

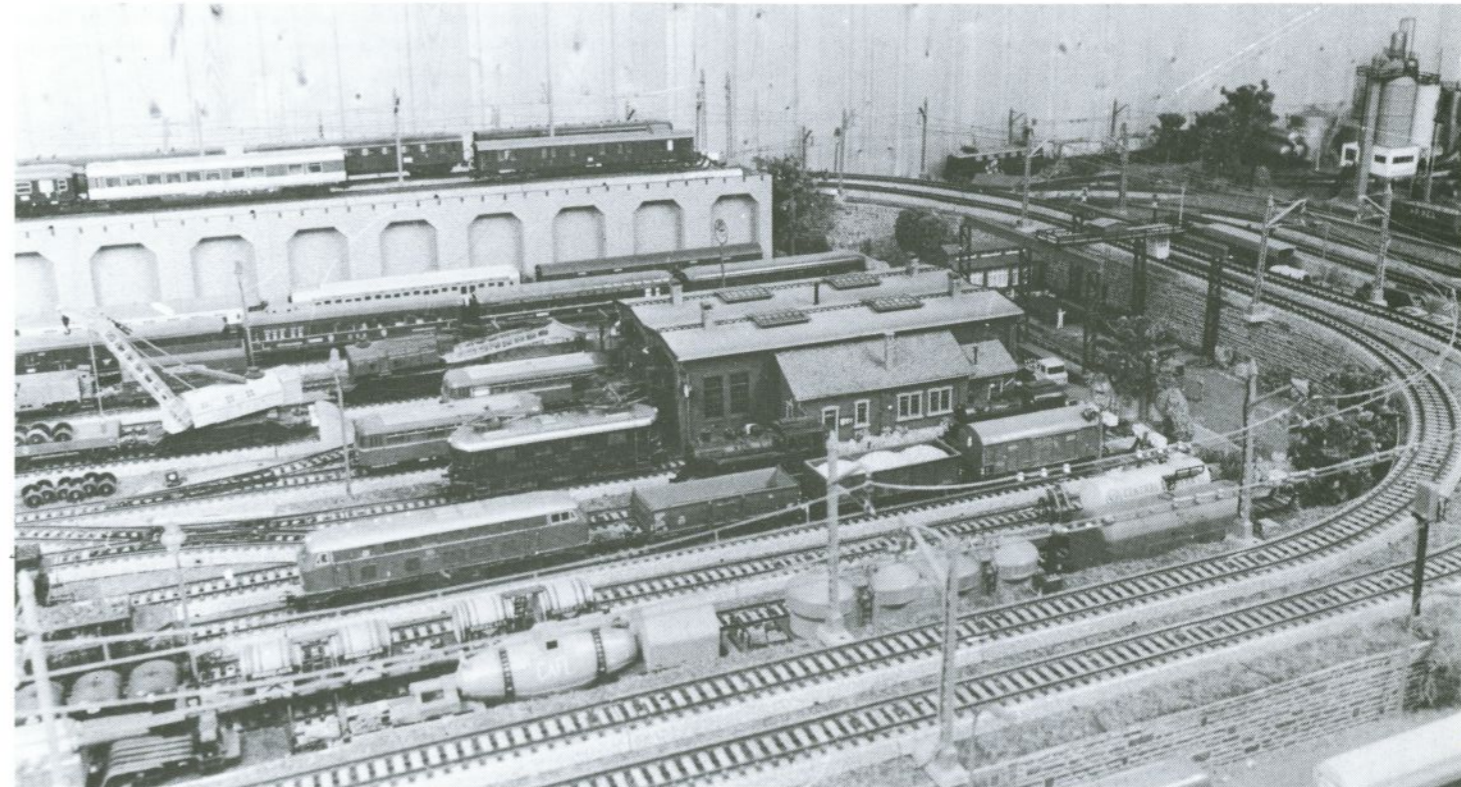
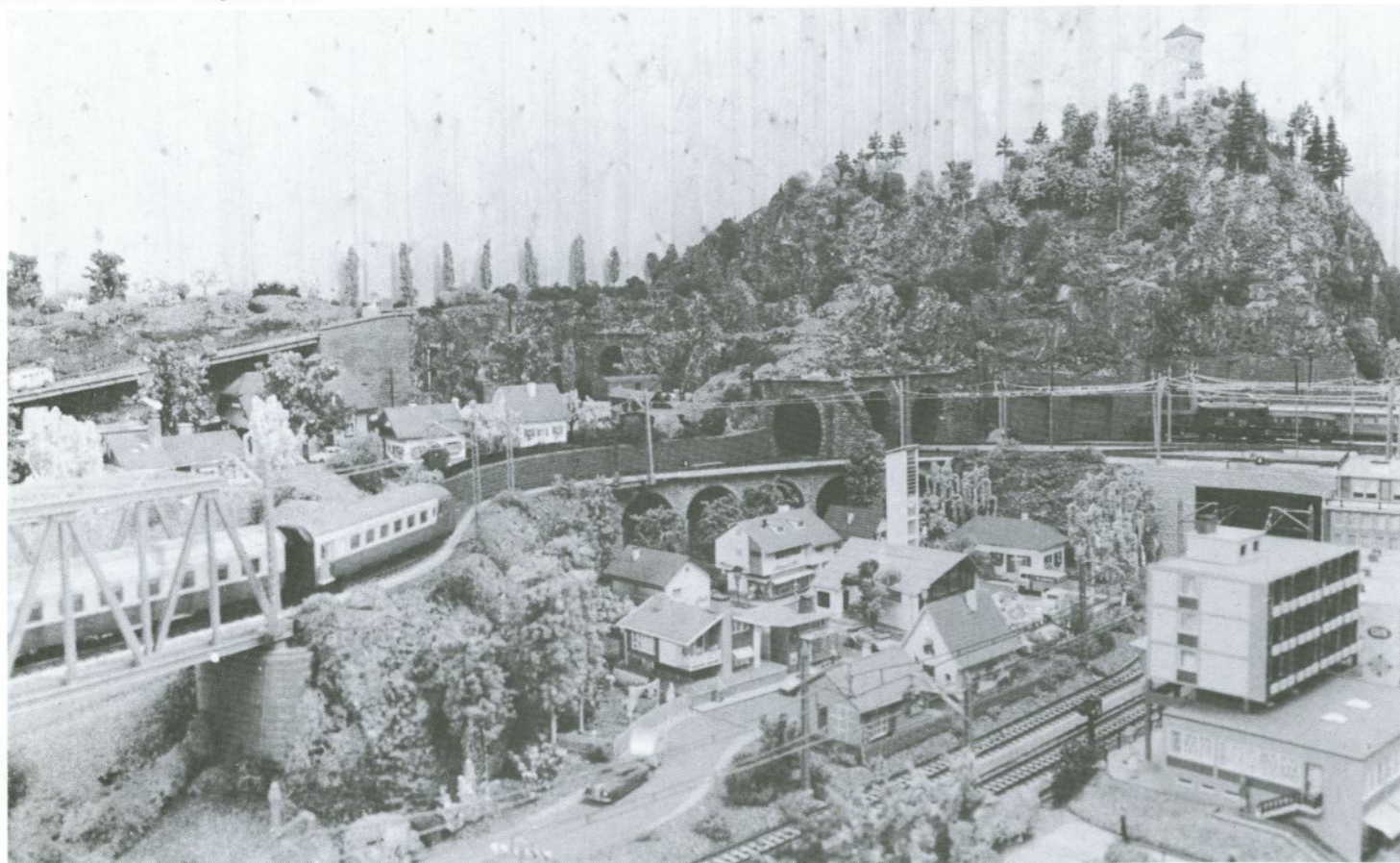
Aber nicht nur der Bahnhof auf der H0-Märklin-Anlage von Hermann Höner ist beeindruckend, auch die umfangreichen Abstell- und Rangiergleise, das große Bahnbetriebswerk und die Grundfläche von etwa 5 x 3,7 m bieten dem Betrachter auf den ersten Blick viel Modellbahn im Maßstab 1:87.

Der Plan zeigt lediglich die Gleisführung; Signale, Schaltgleise, Stromkreise usw. sind darin nicht gekennzeichnet. Die Gleise sind zum Teil auf zwei Ebenen verlegt; auf der unteren Ebene im vorderen Anlagenteil befinden sich hauptsächlich Abstell- und Wendegleise für Zuggarnituren. Außer zwei Durchfahr-

gleisen gibt es hier sechs Abstellgleise, die einen automatischen Zugwechsel ermöglichen und so den Eindruck wesentlich längerer Fahrstrecken vermitteln können.

Ziemlich zentral angeordnet ist der sieben-gleisige Hauptbahnhof, dem vier ausreichend lange Abstellgleise angegliedert sind. Alle

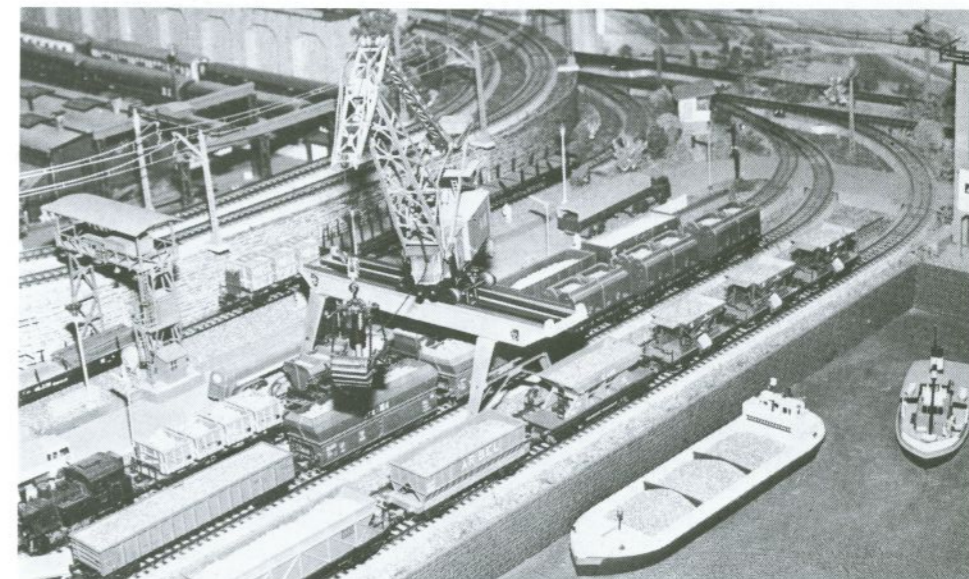
Von der Anlagenmitte aus fotografiert ist dieser Blick auf die untere Ecke im Gleisplan. Der Hügel mit „Burg Branzoll“ von Kibri steigt nach hinten nicht zu steil zum Anlagenrand an und wirkt deshalb realistisch.



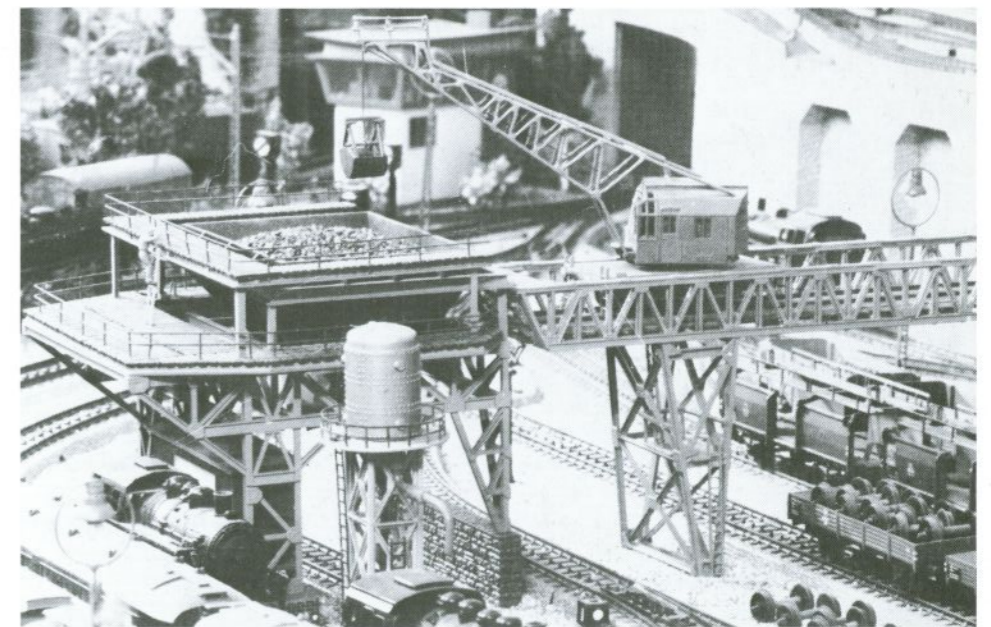
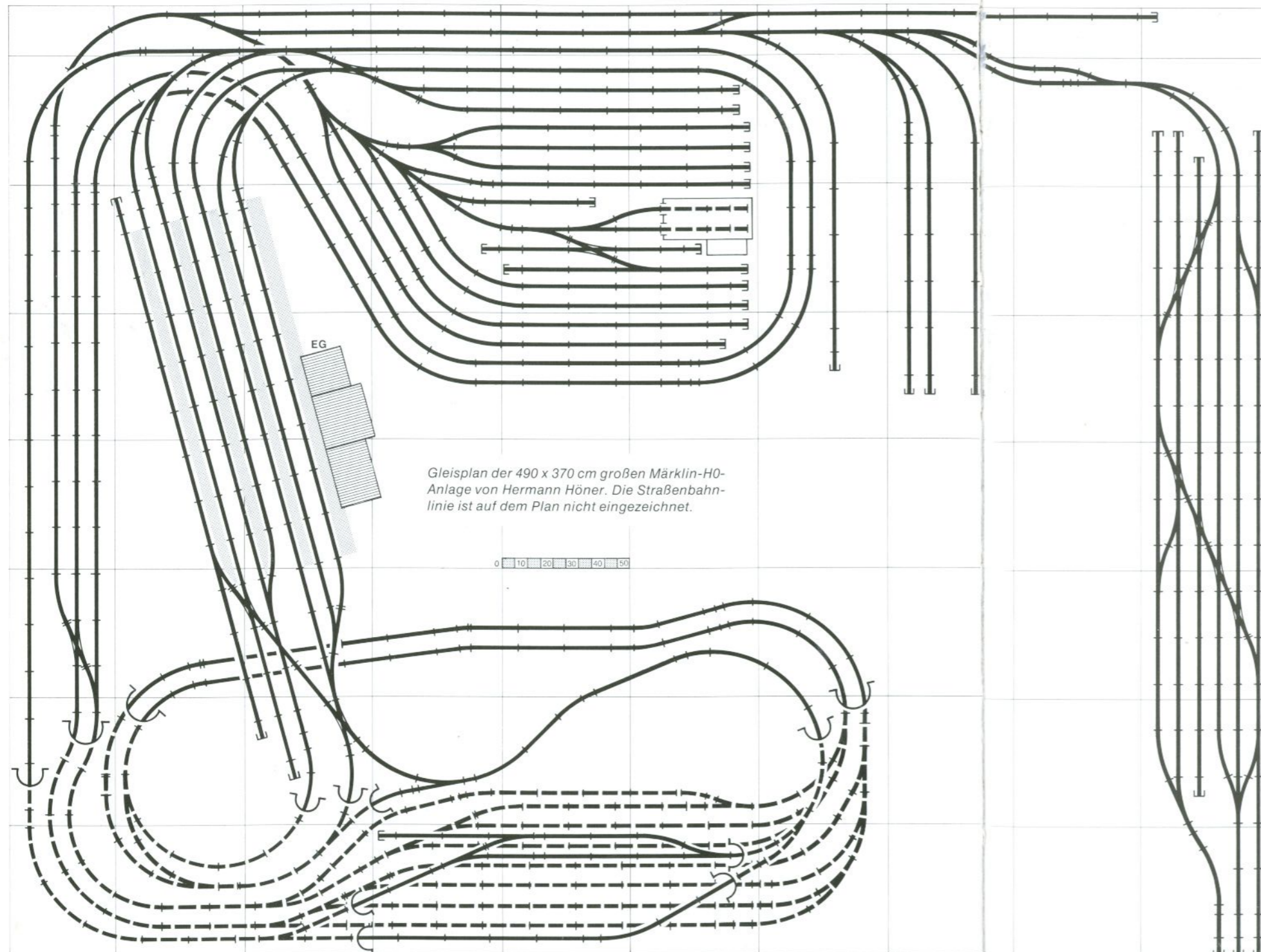
In Anlagenmitte (rechts vom Bahnhof) liegt das flächenmäßig recht große Bw, dahinter die Abstellgleise des Bahnhofs für Wagengarnituren, die auf ihren Einsatz warten.

Hauptstrecken und auch die zu einem (nicht eingezeichneten) Dorfbahnhof führende eingleisige Nebenstrecke sind elektrifiziert, so daß durch Verwendung der Oberleitung ein wesentlich freizügigerer Betrieb möglich wurde. Trotz der Größe der Anlage hat Hermann Höner bewußt auf eine Vollautomatisierung verzichtet, nur im Bereich der Bahnhofseinfahrt wurde die Einmündung der eingleisigen Nebenbahn sicherungstechnisch automatisiert.

Bedient wird die Modellbahn von einem fahrbaren selbstgebauten Stellpult aus, in das auch eine Gleisbesetztanzeige für den verdeckten Abstellbahnhof einbezogen wurde. Für den Bereich des Güterbahnhofs (im Gleisplan rechts) können Zugfahrten sowohl vom zentralen Stellpult als auch von einem speziellen „örtlichen Steuerpult Güterbahnhof“ aus durchgeführt werden. Über dieses Güterbahn-



Rechts vom Bw führen vier Abstellgleise zu einem kleinen Hafenbecken, an dessen Kaimauer mit Hilfe eines motorisierten Wiad-Kranmodells richtiger Be- und Entladebetrieb zwischen Bahn und Schiff dargestellt werden kann.



Szene im Dampflok-Bw. Eine große Bekohlungsanlage mit fahrbarem Portalkran und Kohlebunker, eine Besandungsanlage und viele andere Details und Betriebsbauten sorgen in diesem Bereich für echte Bahnatmosphäre.

hof-Stellpult werden die Weichen sowie zwanzig abschaltbare Gleisabschnitte des Güterbahnhofs bedient. Durch Einbau einer elektronischen Schaltung in das selbstgebaute Fahrpult sind übrigens besonders langsame aber zugkräftige Rangierfahrten möglich. Die Landschaftsgestaltung wurde mit Hilfe von Styropor ausgeführt und „für alle Fälle“ in

abnehmbare Teile aufgegliedert. Zur Zeit beschäftigt sich Hermann Höner mit der Gestaltung einer realistisch wirkenden Hintergrundkulisse, da die Profilholzwand hinter der Anlage ein wenig zu unruhig als Anlagenhintergrund wirkt. Zu tun gibt es auf einer derart großen Anlage immer einiges für den geschickten Bastler.



Im kleinen Stadtkern in der rechten Anlagenecke sorgt eine Märklin-Hamo-Straßenbahn für die Bedienung des Nahverkehrs. Sehr nett gestaltet ist die Szenerie mit passenden Figuren von Preiser.

Erbauer: Hermann Höner, Köln

Anlagengröße: 490 x 370 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: offenes Rechteck

Anlagenthema:
zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender
eingleisiger Nebenbahn; großer Güter-
bahnhof mit vielen Rangiermöglichkeiten
und großes Bw

Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist stationär in einem etwa
5 x 4 m großen zum Hobbyraum ausge-
stalteten Keller untergebracht.

Gleismaterial: Märklin-M

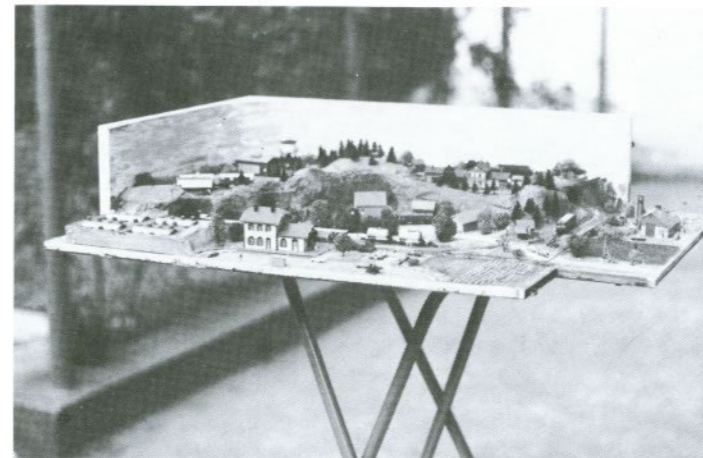
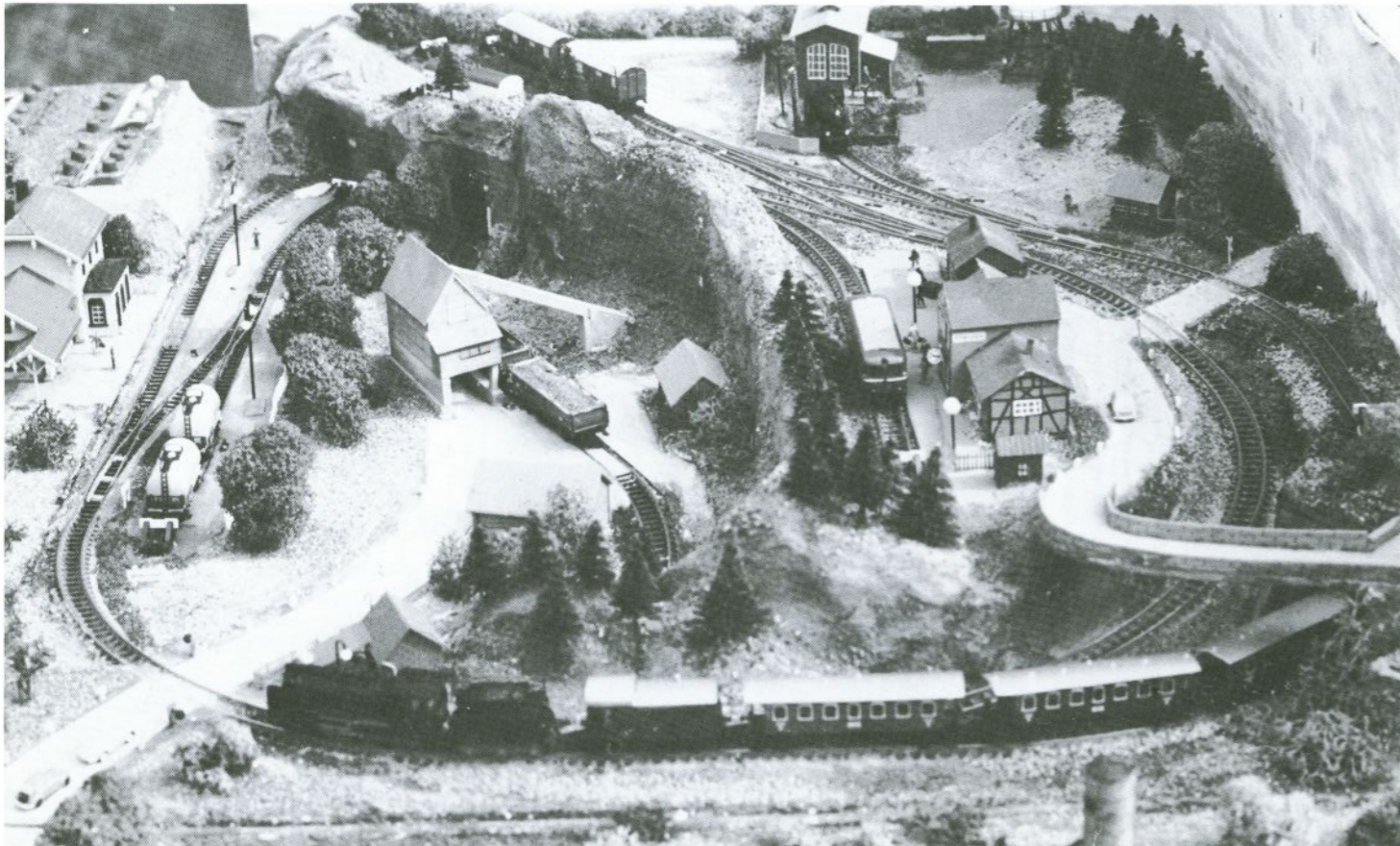
Das „Ding im Koffer“

Nur rund 65 x 45 cm groß ist diese Märklin-„mini-club“-Anlage von Harald Naber. Die Ausrede: „Ich habe keinen Platz für eine Modellbahn-Anlage“ gibt es seit Erscheinen der Märklin-Z-Bahn ganz einfach nicht mehr. Harald Naber beweist es: seine Mini-Bahn fand Platz in einem selbstgebauten Koffer mit zwei festen und zwei beweglichen, 15 cm hohen Seitenwänden. Die

beiden herunterklappbaren Seitenteile enthalten aus betrieblichen Gründen keine Gleise, sondern lediglich Ausstattungsteile wie Gebäude und Landschaft sowie das Fahrpult und Bedienungsschalter. Eine außerordentlich praktische Idee, die Märklin-Freund Naber hier in die Tat umgesetzt hat. Der Gleisplan, gegenüber den Kofferabmes-

sungen etwas abgeändert und auf eine stationäre Anlage (ohne bewegliche Seitenteile) zugeschnitten, zeigt auf den ersten Blick, daß trotz der relativ winzigen Anlagenabmessungen dennoch „ganz schön Betrieb gemacht werden kann“. Ein kleiner Bahnhof und ein paar Abstell- und Rangiergleise lassen genügend Fahrbewegungen zu, so daß man so schnell nicht über

Gesamtansicht der Z-Anlage, die trotz ihrer kleinen Abmessungen als gestaltungstechnisch gelungen bezeichnet werden kann.



Die im wahrsten Sinne des Wortes handliche „mini-club“-Kofferanlage. Die beiden rückwärtigen feststehenden Seitenteile sind mit einem Himmel als Kulisse bemalt, die vorderen Teile können heruntergeklappt werden und nehmen Bahnhofsgebäude und Fahrpult auf.



Die Bahnsteigseite des kleinen Bahnhofs (immerhin hat er zwei Weichen). Der Märklin-Z-Schienenbus paßt genau in diese ländliche Atmosphäre.

Langeweile klagen kann. Und das besonders reizvolle an solch einer Kofferanlage ist die nicht zu unterschätzende Möglichkeit, daß man sich die Anlage – nachdem sie mit wenigen Handgriffen zusammengeklappt wurde – unter den Arm nehmen und damit zum Beispiel einen gleichgesinnten Modellbahn-Kollegen besuchen kann, um mit ihm an Ort und Stelle betriebliche Erfahrungen auszutauschen. So hat auch Platzmangel seine guten Seiten – man muß sie nur zu nutzen wissen.

Erbauer: Harald Naber, Ludwigshafen

Anlagengröße: 75 x 54 cm (bei ausgeklappten Seiten)

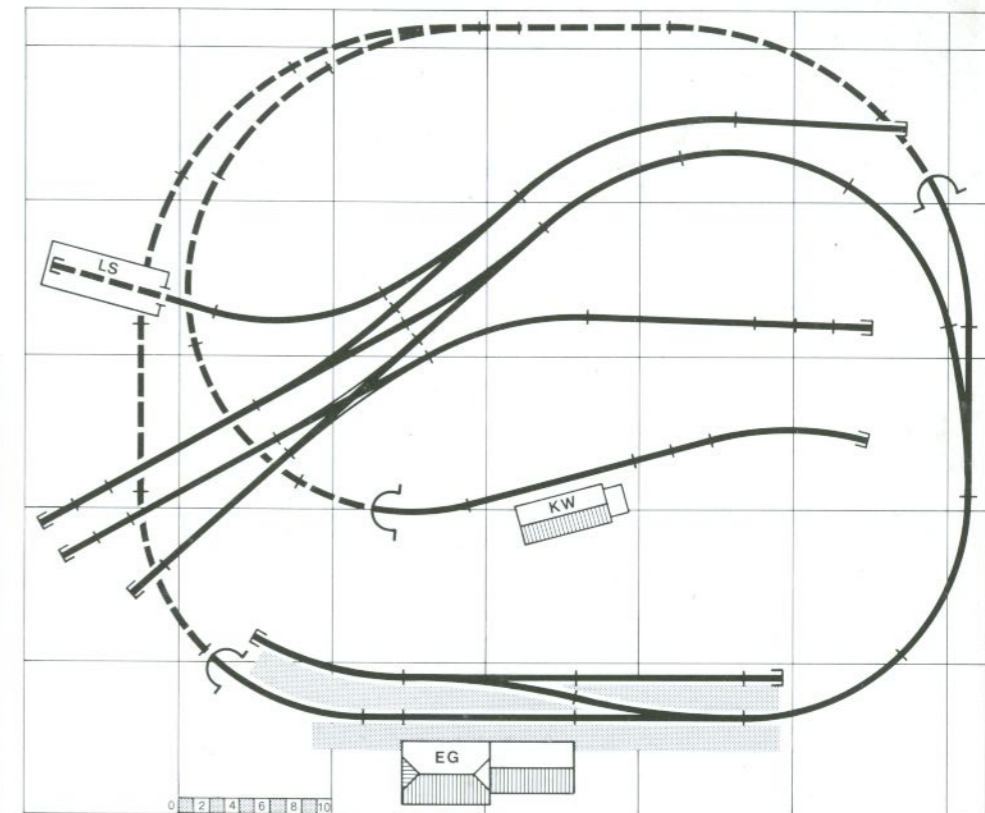
Baumaßstab: 1:220 (Z)

Anlagenform: geschlossenes Rechteck

Anlagenthema: Nebenbahnbetrieb in einem Oval mit abzweigender Stichstrecke

Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Bahn ist in einem aufklappbaren Koffer stationär aufgebaut und (nach Zusammenklappen des Koffers) leicht transportabel und absolut staubgeschützt.

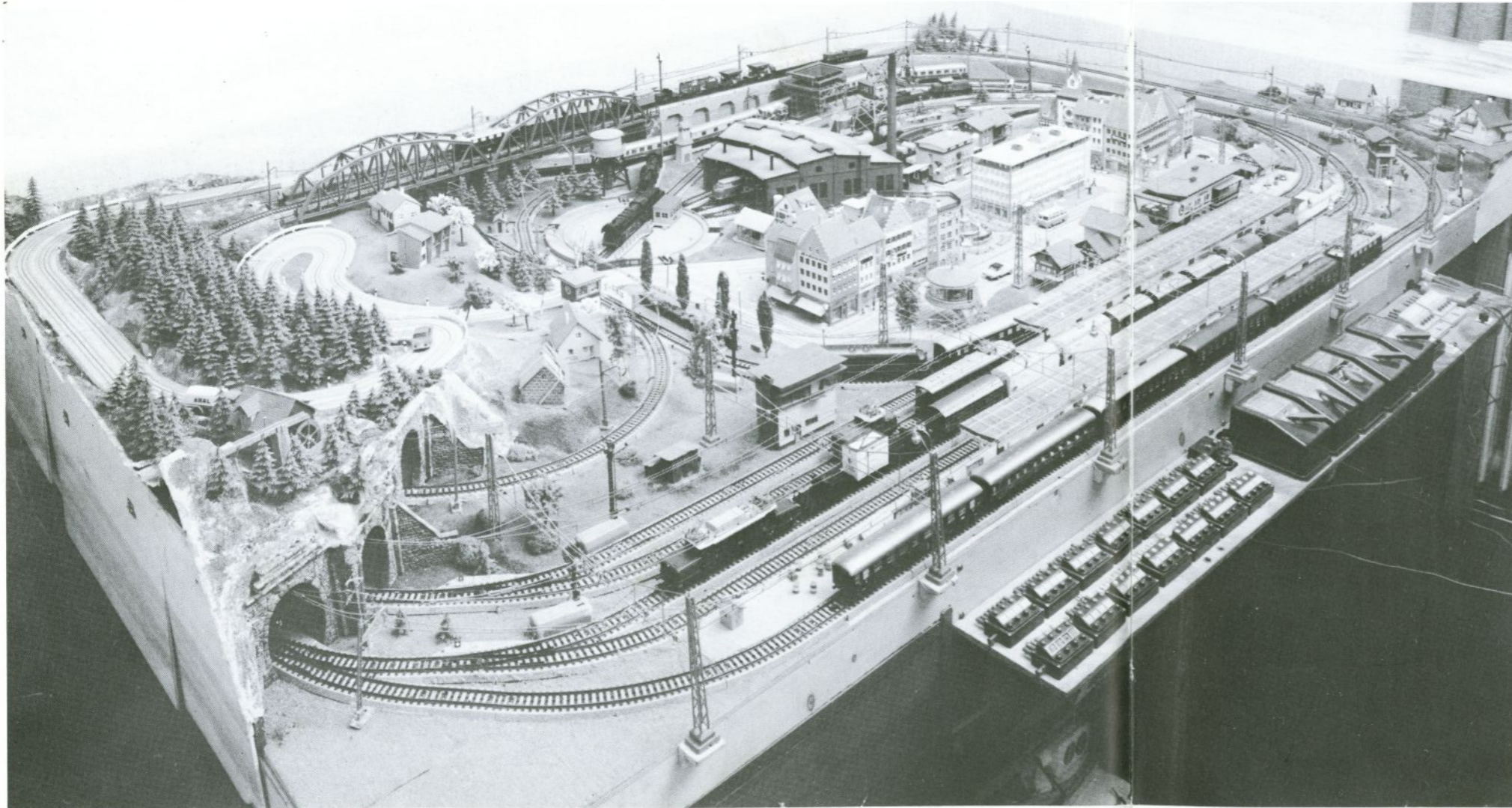
Gleismaterial: Märklin-Z



Gleisplan der etwa 65 x 50 cm großen „mini-club“-Anlage von Harald Naber. Der Gitternetz-Linienabstand entspricht bei diesem Plan 10 cm für Baugröße Z.

Mit Bahn und Auto durch Oslo

Die Gesamtansicht der Anlage bietet einen guten Überblick über die Fülle an Betriebsmöglichkeiten (einschließlich der nicht ungeschickt angelegten Modellautobahnstrecke). Die innere achtförmige Gleisfigur (s. a. Gleisplan) stört etwas den ansonsten ansprechenden Gesamteindruck; sie dient dem reinen Spielbetrieb.

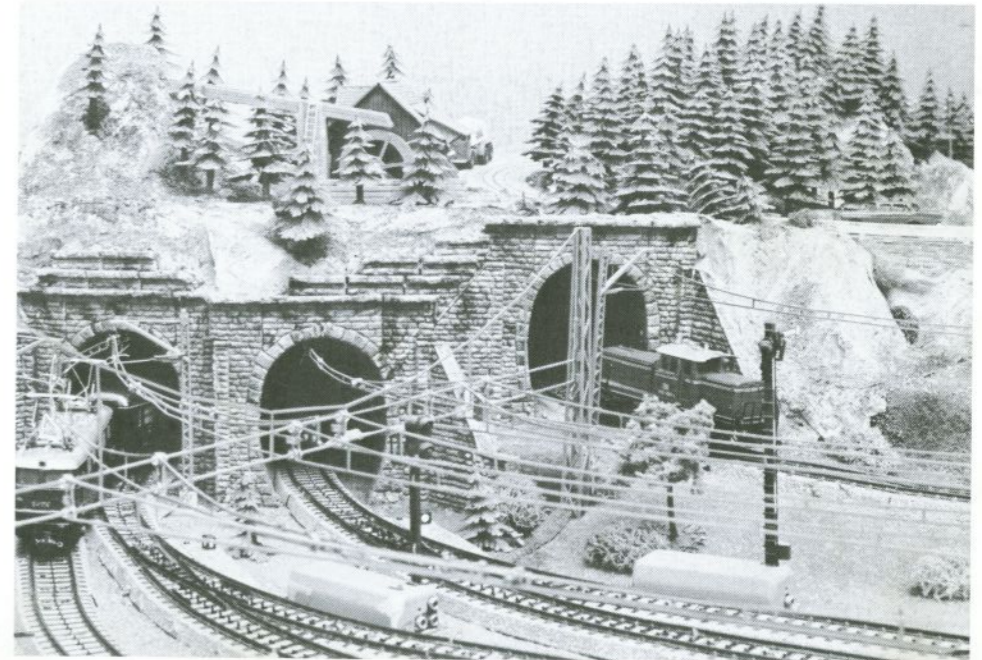


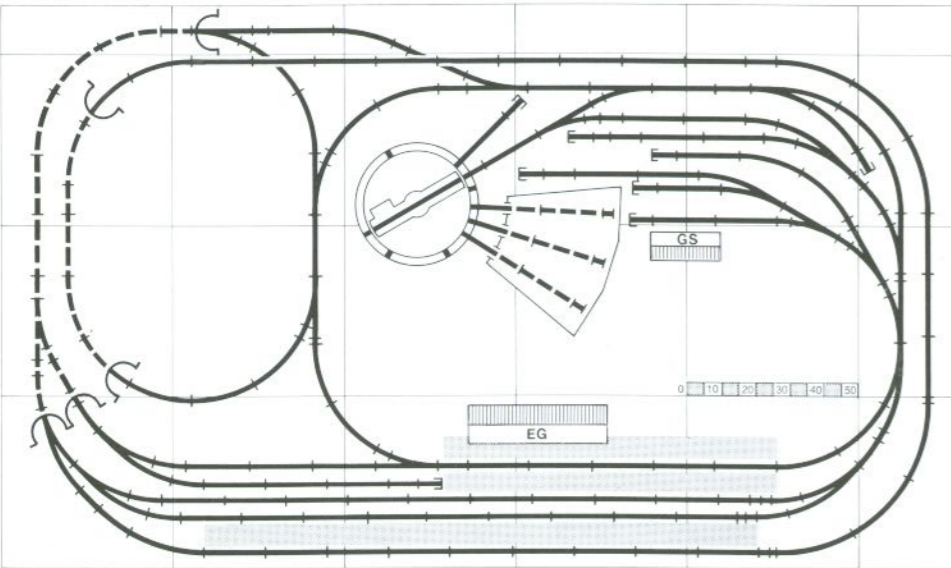
Im hohen Norden Europas, im norwegischen Oslo, wohnt Märklin-Freund Ole Chr. Dahlerud. Er verwirklichte sich seinen Traum von einer eigenen H0-Modelleisenbahn-Anlage, auf der alles das zu finden ist, was zu „richtigem“ Modellbahnbetrieb gehört – Betrieb wie ihn sich die meisten Modellbahner wünschen. Wenn es dabei auf der Anlage vielleicht auch mal ein bißchen eng zugeht – das ist eben Ansichtssache, über die man nicht streiten muß. Auf engstem Raum (Anlagengröße: 280 x 165 cm) ist nicht nur die Modelleisenbahn untergebracht, sondern auch noch eine Modellauto-



Eine nett gestaltete Szenerie an einer Gleisbaustelle. Solche Motive können auch eine Spielanlage positiv beeinflussen.

Gleich drei Tunnelportale nebeneinander – ein bißchen viel, aber der kleine Hügel im linken Anlagenteil wird von drei dicht nebeneinander liegenden Gleisen durchquert.





Gleisplan der H0-Anlage von Ole Chr. Dahlerud. Die Autobahn wurde der Übersichtlichkeit halber nicht eingezeichnet. Der Gitternetzlinienabstand entspricht in Baugröße H0 50 cm, in der kleinen „mini-club“-Baugröße Z nur 23 cm.

bahn. Beide kreisen gewissermaßen um das Dampflok-Bw mit Drehscheibe und dreiständigem Lokschuppen. Die Anlage wurde auf ein stabiles Rahmengerüst aus 8 x 2 cm-Brettern

aufgebaut. Der Hügel im linken Anlagenteil entstand auf einfachste Weise: Packpapier wurde zerknüllt und in die gewünschte Form gedrückt, seitlich befestigt und mit leeren Schachteln

Erstaunlich, daß auf der relativ kleinen Anlagenfläche auch noch ein Dampflok-Bw mit dreiständigem Ringlokschuppen Platz fand.



passender Größe abgestützt. Aus Faller-„Hydrozell“, Gips und Wasser wurde ein Brei angerührt, der in vier verschieden große und mit Ölfarbe unterschiedlich eingefärbte Portionen aufgeteilt wurde. Nach formgerechtem Spachteln dieser Oberfläche in noch gerade feuchtem Zustand erhielten einige Stellen vor dem Antrocknen noch etwas Streufaser zwecks besserer Gesamtwirkung. Doch von der Landschaft ist ohnehin nicht viel zu sehen, denn eine kleine Tannenschonung verdeckt den „Spachtelberg“ fast völlig. Wie die Aufnahme der Anlage in der Totalansicht zeigt, wirkt die fast völlig bebaute Anlagenfläche gar nicht einmal so hoffnungslos überladen, obwohl das Weglassen der inneren achtförmigen Gleisfigur zweifellos besser gewesen wäre.

Ole Dahlerud sieht aber offensichtlich den reinen Fahr- und Spielbetrieb als vorrangig an – auf seiner Anlage ist im wahrsten Sinne des Wortes „in jeder Ecke immer was los“. Und das erschien ihm besonders wichtig. Fünf Märklin-Fahrpulte und eine große Anzahl von Stellpulten für die Betätigung von Weichen, Signalen und anderen elektromagnetisch betätigten Zubehörartikeln können den Fahrdienstleiter und Lokführer in einer Person schon voll beschäftigen. Beim Betrieb auf dieser Anlage kommt sicherlich so schnell keine Langeweile auf.

Erbauer: Ole Chr. Dahlerud, N-Oslo

Anlagengröße: 280 x 165 cm

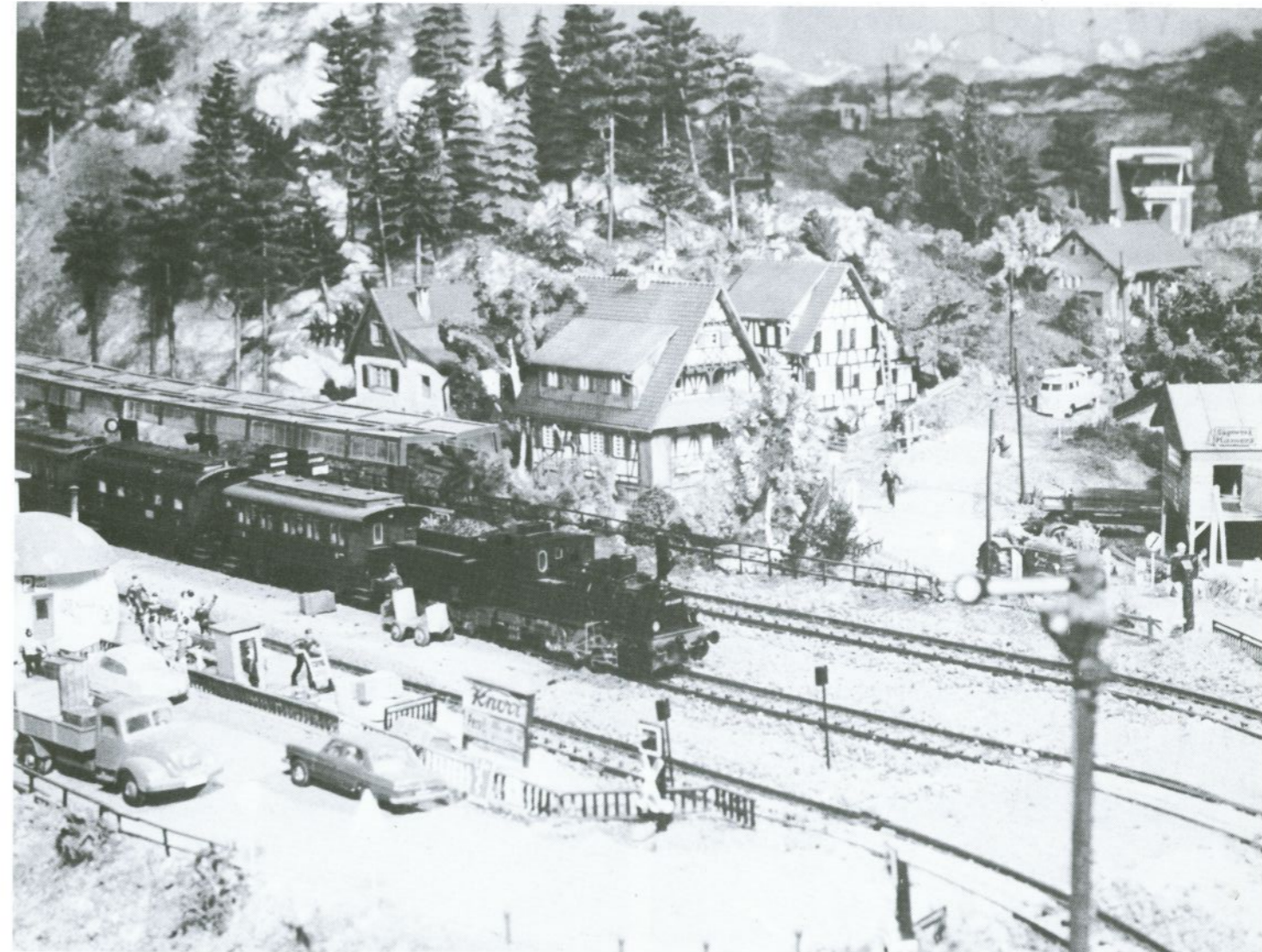
Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: geschlossenes Rechteck

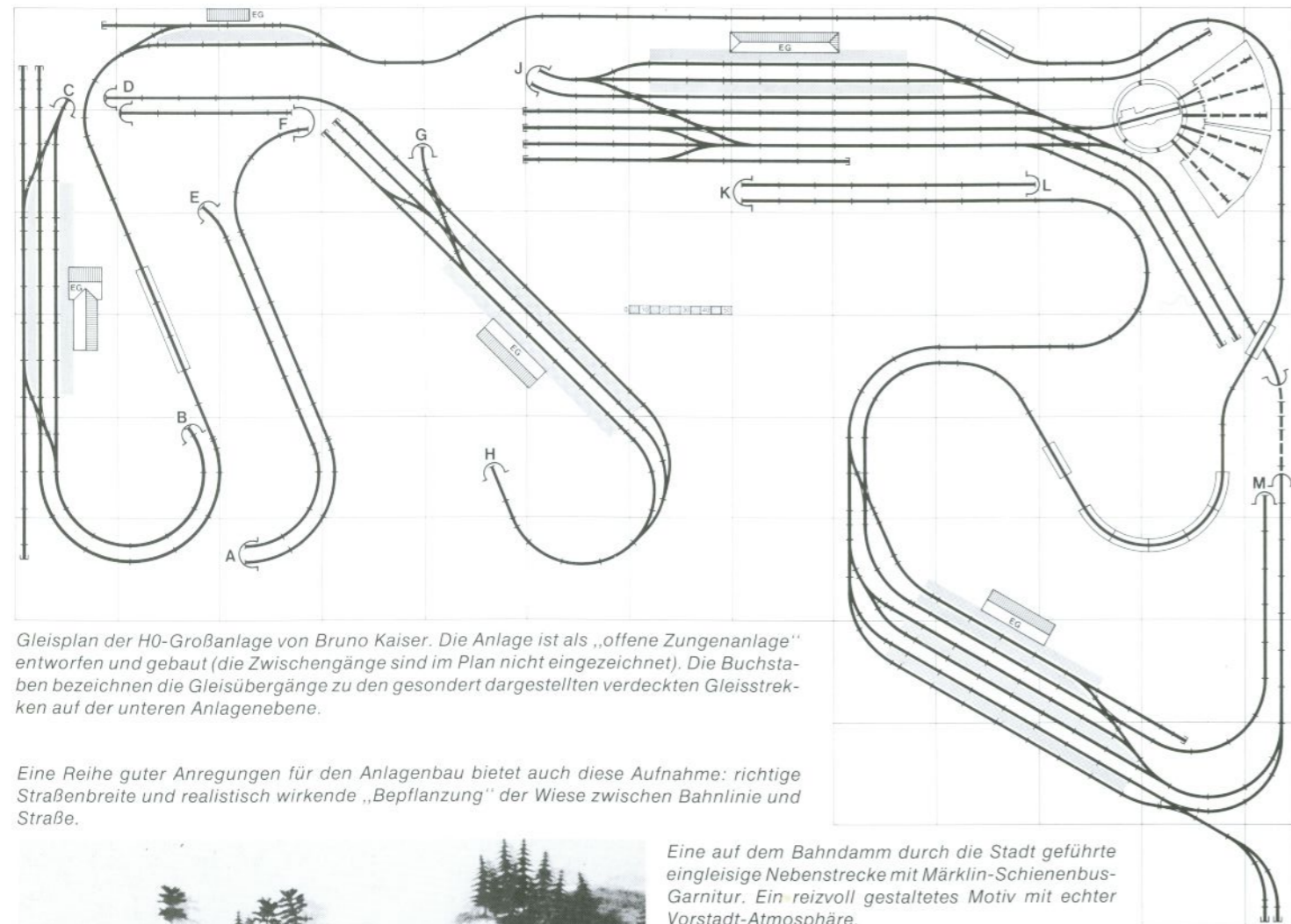
Anlagenthema:
kleiner Durchgangsbahnhof mit Dampflok-Bw, verbunden durch eingleisige, verschlungene Ringstrecke

Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist in einer Zimmerecke stationär aufgebaut. Zusätzliche Betriebsmöglichkeiten schaffte eine in die Anlage einbezogene Autobahn (im Gleisplan nicht eingezeichnet).

Gleismaterial: Märklin-M



Ländliche Idylle am kleinen Dorfbahnhof in Anlagenmitte. Besonders gelungen: der Übergang vom ansteigenden bewaldeten Hintergrund zur Kulisse am Anlagenrand.

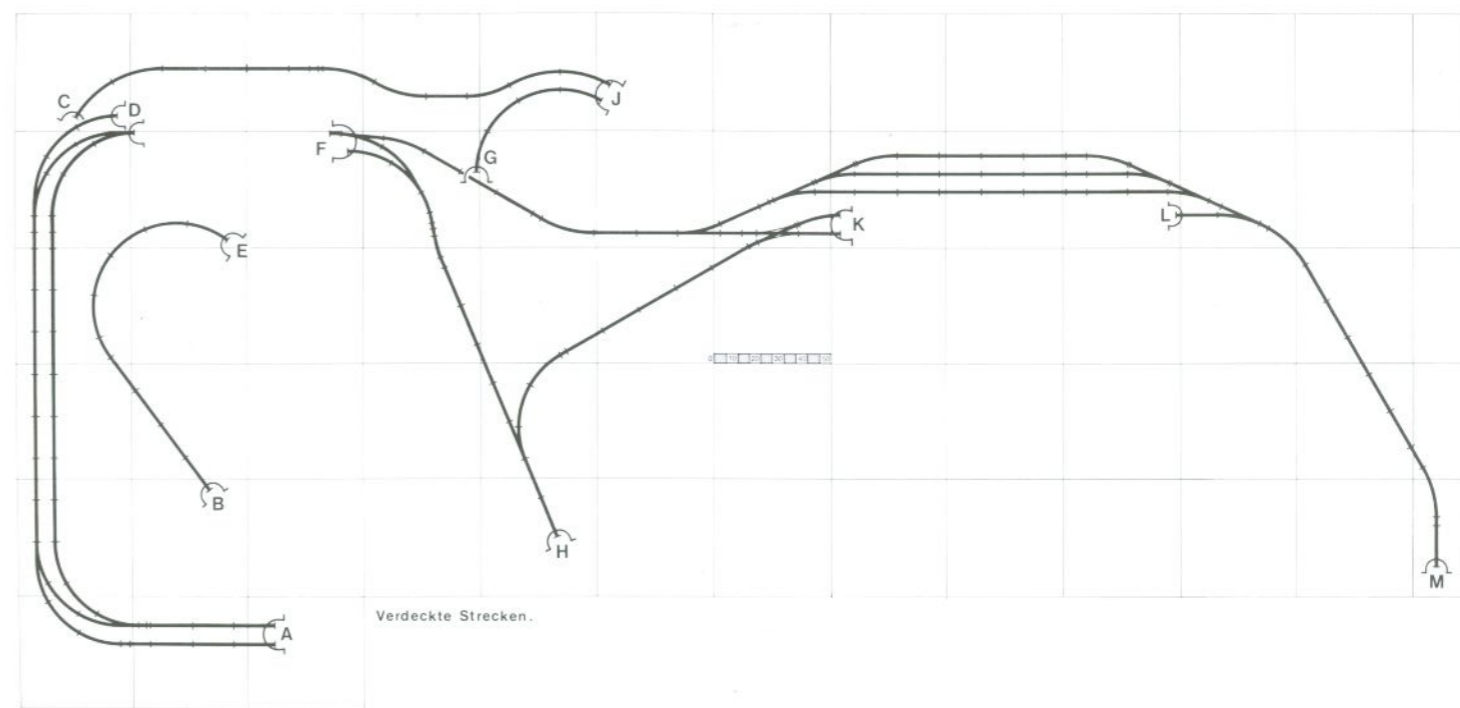


Gleisplan der H0-Großanlage von Bruno Kaiser. Die Anlage ist als „offene Zungenanlage“ entworfen und gebaut (die Zwischengänge sind im Plan nicht eingezeichnet). Die Buchstaben bezeichnen die Gleisübergänge zu den gesondert dargestellten verdeckten Gleisstrecken auf der unteren Anlagenebene.

Eine Reihe guter Anregungen für den Anlagenbau bietet auch diese Aufnahme: richtige Straßenbreite und realistisch wirkende „Bepflanzung“ der Wiese zwischen Bahnlinie und Straße.



Eine auf dem Bahndamm durch die Stadt geführte eingleisige Nebenstrecke mit Märklin-Schienenbus-Garnitur. Ein reizvoll gestaltetes Motiv mit echter Vorstadt-Atmosphäre.

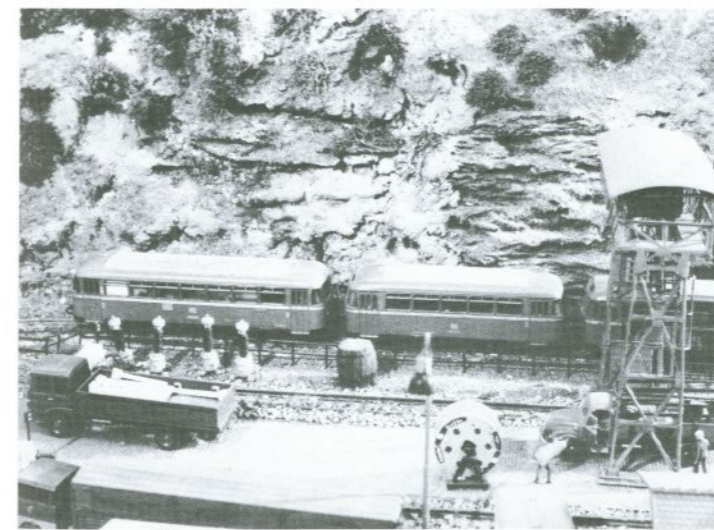


Mit dieser großen Märklin-H0-Anlage von Bruno Kaiser wird eine Anlagenbauform vorgestellt, die man für größere Anlagen – für deren Aufbau ein eigener Raum zur Verfügung steht – fast als

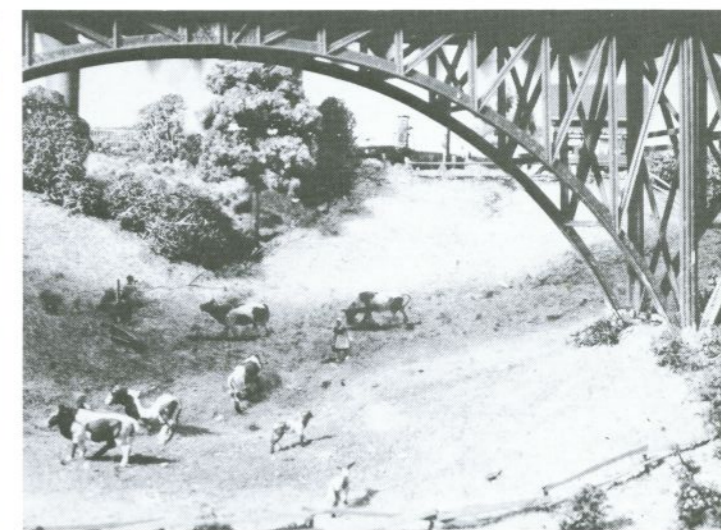
ideal bezeichnen könnte: die offene Zungenanlage oder „E“-Anlage. Das bedeutet, daß zwischen den einzelnen Anlagenteilen schmale Gänge freigehalten sind, so daß die Anlagen-

abschnitte gewissermaßen wie Zungen in den Raum ragen. Diese Anlagenbauform ist besonders in Amerika verbreitet. Ihre Vorteile sind unter anderem: freizügige Aufbaumöglich-

Betrieb an der Landstraße. Auf dem hinteren, durch einen Bahnzaun abgetrennten Gleis rattert gerade eine dreiteilige Märklin-Schienenbus-Garnitur vorüber – eine gut gestaltete Szenerie.



Unter der großen Eisenbahn-Bogenbrücke fand eine Weide Platz. Selbst der „zusammengehauene“ Bretterzaun im Vordergrund entbehrt nicht einer gewissen Originalität.





Auto-Veteranentreffen auf dem Vorstadt-Marktplatz. Ein idyllisches Motiv, das nicht zuletzt durch die großen Bäume so echt wirkt.

keiten durch leichte Zugänglichkeit von mehreren Seiten und – nicht zuletzt – bessere Möglichkeiten für eine glaubwürdige Streckenplanung und Landschaftsgestaltung. Warum man diese Anlagenbauform bei uns so selten antrifft (obwohl es so viele im wahrsten Sinne des Wortes „raumfüllende“ Anlagen gibt), ist eigentlich unerklärlich. Die H0-Anlage von Bruno Kaiser ist jedenfalls ein gelungenes Musterbeispiel für eine Zungenanlage. In rund zwei Jahren Bauzeit entstand die „Münstersdorfer Kellerbahn“, wie der Erbauer seine Anlage nennt, und in diesen zwei Jahren tat sich

viel auf der immens großen Anlagenfläche. Vorher konnte Bruno Kaiser allerdings schon beim Bau früherer Anlagen wertvolle Erfahrungen sammeln, so daß manches schneller und leichter ohne Fehlschläge von der Hand ging. Dennoch erfordert die Detailgestaltung einer größeren Anlage viel Arbeit und Liebe zur Sache. Die Abbildungen einiger weniger schöner Motive mögen hier für sich sprechen. Kernpunkt der Anlage ist der große Bahnhof Finkenstadt, von dem aus alle übrigen Bahnhöfe und Strecken der weiträumig angelegten Bahn erreichbar sind. Insgesamt fünf Bahnhöfe

findet man auf dem Gleisplan; bei einer in offener Zungenform konzipierten Anlage ist dies durchaus vertretbar, da durch die Zwischengänge eine deutliche optische räumliche Trennung der einzelnen Anlagenteile gegeben ist. Ein guter Gleisplan, dem eigentlich nur einige zusätzliche Abstellmöglichkeiten im Rahmen der verdeckten Gleisstrecken gut zu Gesicht stehen würde, um mehrere Züge abrufbereit zu halten. Andererseits bieten die geschickt verlegten Strecken zwischen den einzelnen Stationen genügend Fahrstrecken für eine ausreichende Zugfolge im Blockbetrieb – und mehr als zwei Züge kann man während ihrer Fahrt sowieso nicht beobachten, sonst wird die Arbeit am Fahrpult leicht zum Nervenzettel.

Die Anlagensteuerung erfolgt über ein Zentralstellwerk; auf eine Vollautomatisierung verzichtete Bruno Kaiser, um den Fahrbetrieb möglichst vielseitig gestalten zu können. Wenn man sich die Abbildungen genauer anschaut – sie können nur einen kleinen Eindruck wiedergeben –, so wird man erst nach längerem Hinsehen feststellen, wieviel Mühe sich Märklin-Freund Kaiser mit der Gestaltung einzelner auf den ersten Blick unscheinbar anmutender Motive gegeben hat – eine sicherlich bemerkenswerte Leistung, die viele andere Märklin-Freunde zu ähnlichem anregen wird.

Erbauer: Bruno Kaiser, Köln

*Anlagengröße:
625 x 400 cm (größte Abmessungen)*

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: offene Zungenanlage

*Anlagenthema:
Durchgangsbahnhof mit Haupt- und Nebenstrecken, Schwerpunkt liegt auf vorbildgerechtem Fahrbetrieb unter weitgehendem Verzicht auf Rangierbetrieb (außer im Bahnhofsbereich)*

*Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist stationär in einem Kellerraum aufgebaut.*

Gleismaterial: Märklin-M

„Schauinsland“ im Keller

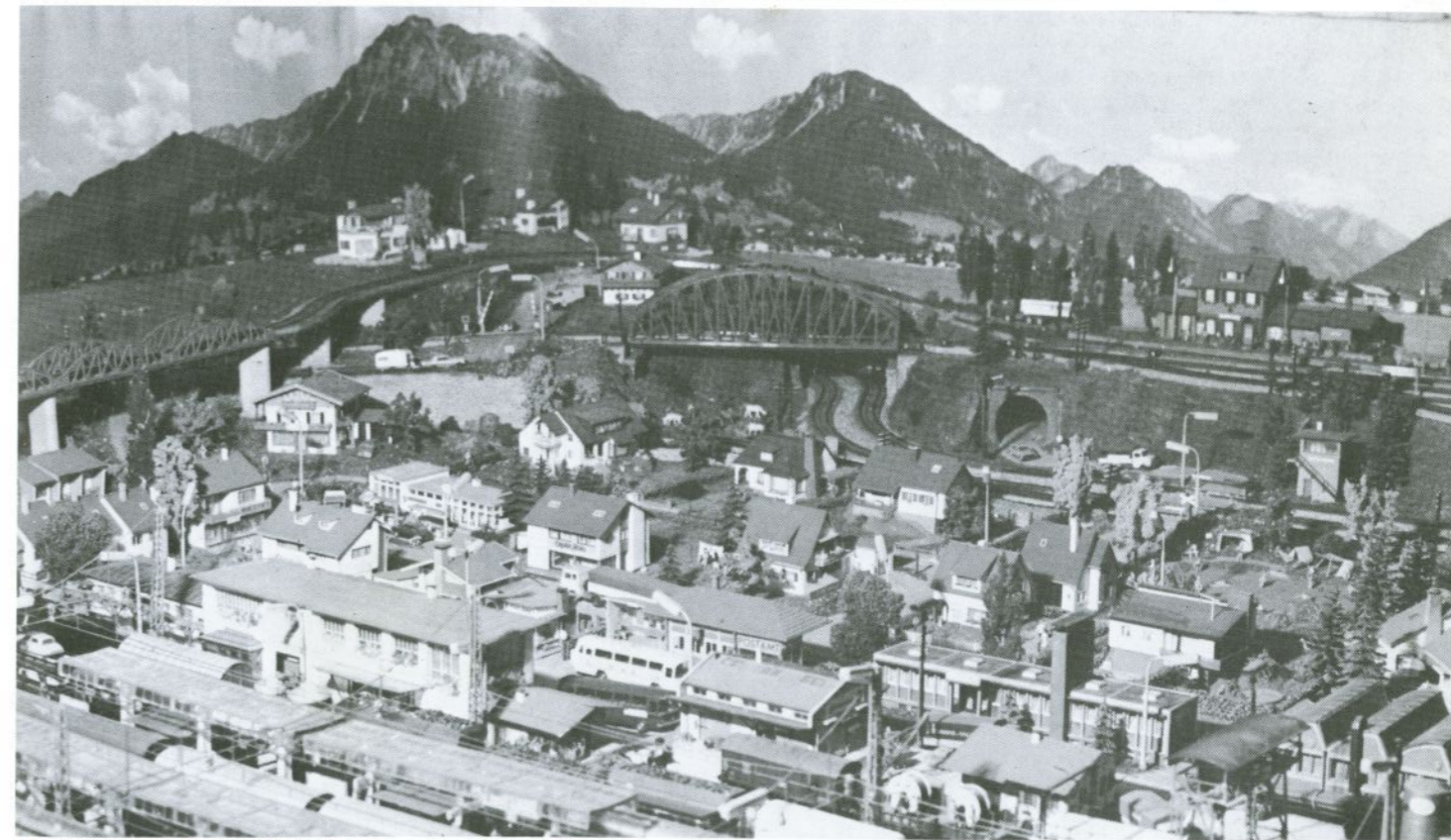
Vom Anlagenthema her ist die Märklin-H0-Anlage von Hans Blasius wieder einmal ein klassisches Beispiel für deutsche Modellbahn-Anlagen: geschlossene Rechteckfläche mit zweigleisiger Hauptbahn und abzweigender Nebenstrecke. Ein großer Durchgangsbahnhof mit fünf Bahnsteiggleisen, Bw mit Drehscheibe sowie ein zweiter kleiner Bahnhof sorgen für betriebliche Abwechslung. Die verschlungene

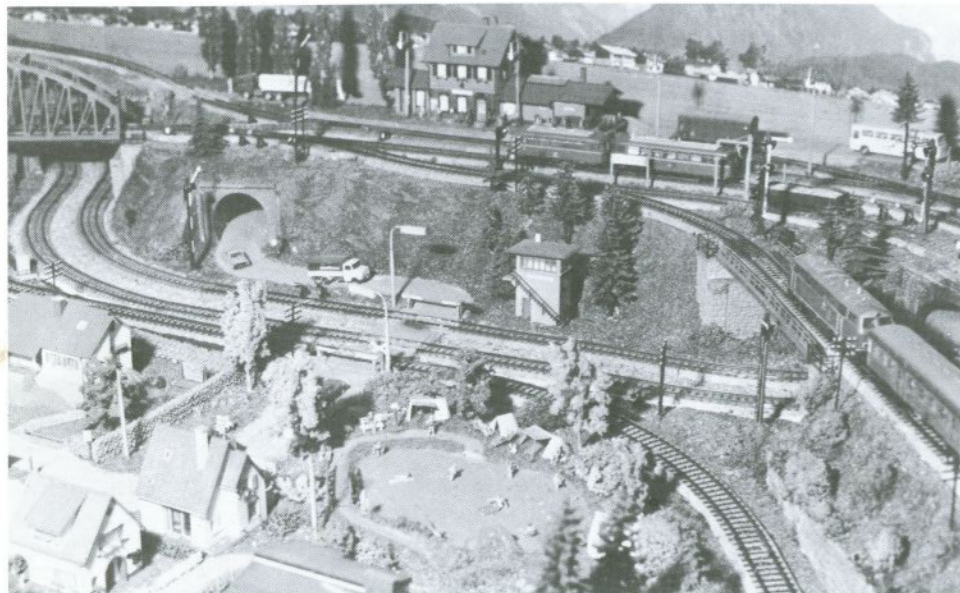
Streckenführung – teilweise unter der Landschaft verdeckt hindurchgeführt – sorgt für eine größtmögliche Fahrzeitverlängerung. Vor dem Bau der Anlage stellte sich Hans Blasius natürlich zunächst einmal die Frage: Wo baue ich die Anlage auf? – Ideal erschien ein Kellerraum, der im Winter auch geheizt werden konnte. Zunächst wurden Wände und Decke des Kellers mit Profilholz verkleidet. Das sieht nicht

nur besser aus, sondern bringt auch Vorteile in bezug auf die Wärmedämmung (vor allem, wenn man noch zusätzlich Styropor hinter die Bretterwand klebt).

Dann wurde ein Leistenrahmengerüst gebaut, auf dem die Anlagenplatte in der Größe von 370 x 240 cm befestigt wurde (in der Gleisplanzeichnung ist die Anlagenlänge auf 420 cm verlängert worden, um noch günstigere Strecken-

Blick auf die linke Anlagenhälfte. Die Faller-Hintergrundkulisse „Oberstdorf“ ist der Landschaftsgestaltung am Anlagenhintergrund gut angepaßt. Die Elektrifizierung der Hauptstrecke mit Märklin-Oberleitung ist im Bahnhofsbereich bereits abgeschlossen.



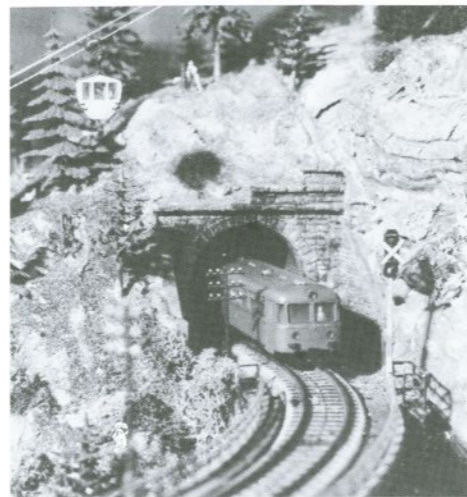


Der mittlere Anlagenteil mit dem höher gelegenen Nebenbahnhof „Dettingen“. Im Bildvordergrund ein nettes Motiv mit kleinem Weiher und Camping-Atmosphäre.

und Bahnsteiglängen zu erhalten). – Das Anlagengerüst ruht auf vier Stützen von je 80 cm Höhe; darunter sind Rollen angebracht. Für eine Anlage dieser Größe ist eine durchgehende Anlagen-„Grundplatte“ aus Sperrholz oder Spanplatte eigentlich aus Gewichts-

gründen und wegen höherer Geräuschbelastigung (durch Eigenresonanz) nicht mehr vorteilhaft. Besser wäre die sogenannte offene Rahmenbauweise, die nicht nur gewichtsparender ist, sondern auch leichteres Arbeiten und einfachere Landschaftsgestaltung ermög-

Gut gestaltet ist diese Tunneleinfahrt; links oben ist eine Gondel der Brawa-Seilbahn zu sehen. Das Lichtsignal ist noch nicht in Betrieb und wurde deshalb vorbildgerecht mit einem Kreuz (aus dünnen weißen Kartonstreifen) beklebt.

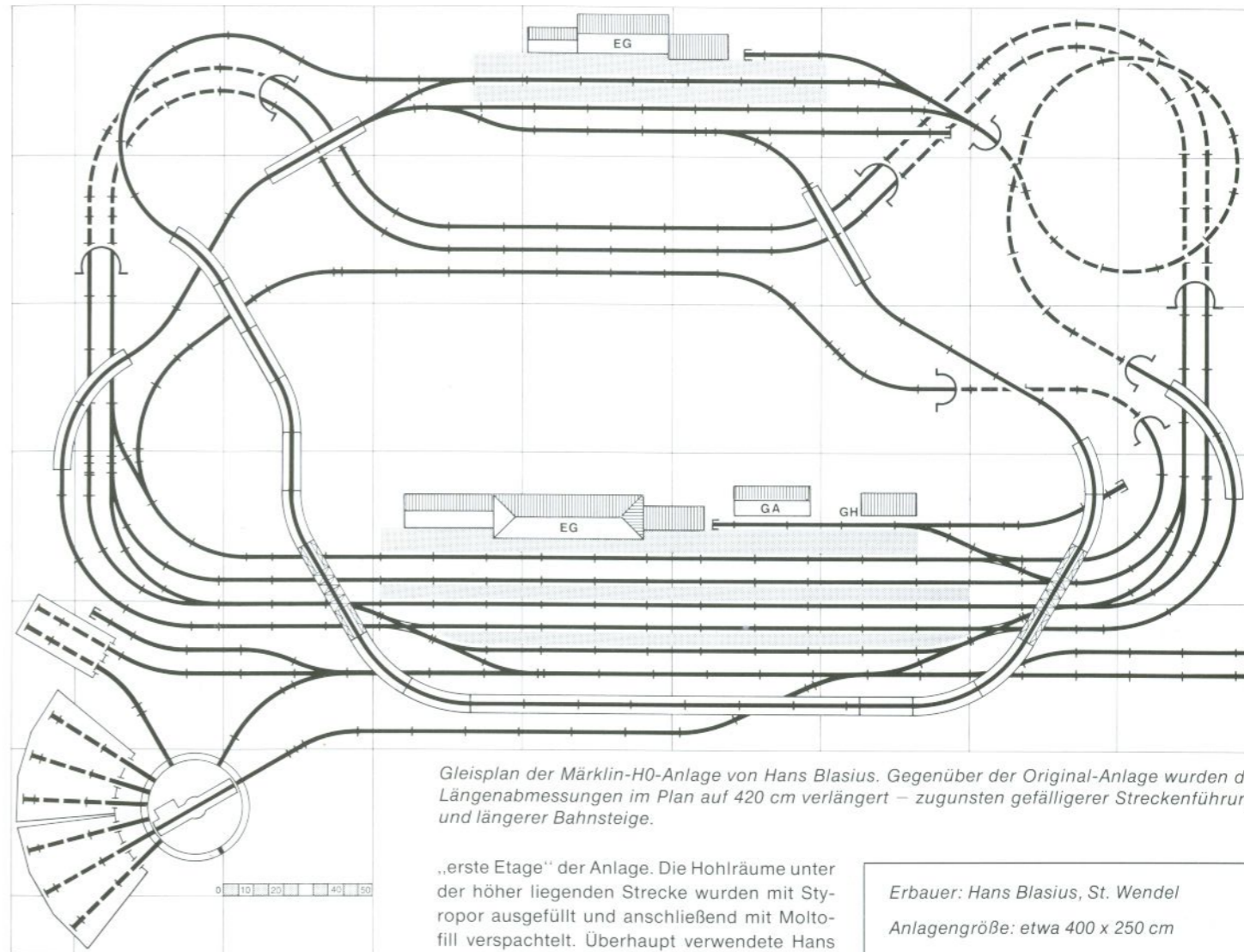
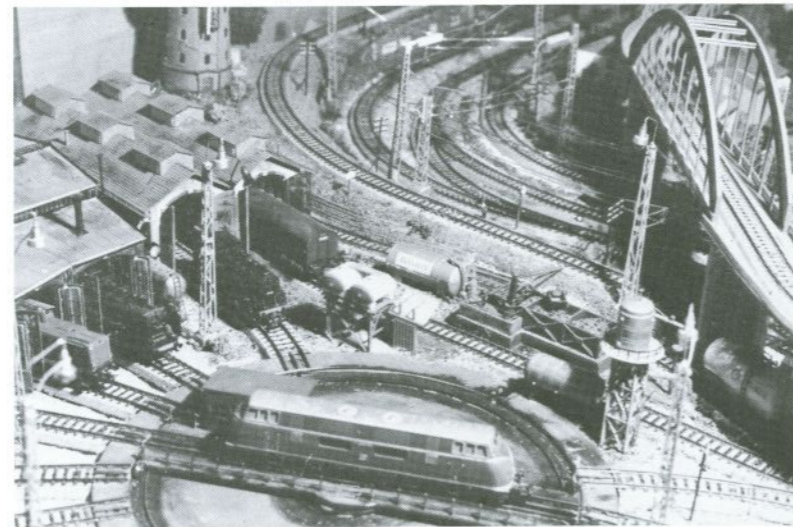


licht. Da auf der Anlage von Hans Blasius jedoch keine Strecken unterhalb des normalen Anlageniveaus (Grundplatte) verlaufen, wie z. B. verdeckte Abstellbahnhöfe, ist die geschlossene Grundplatte noch gerade vertretbar.

Blick vom „Seilbahn-Berg“ auf Bahnhof Dettingen und den linken Anlagenteil.



Das kleine Dampflo- und Diesellok-Bw in der linken vorderen Anlagenecke wurde erst nachträglich an die Anlage angebaut.



Gleisplan der Märklin-H0-Anlage von Hans Blasius. Gegenüber der Original-Anlage wurden die Längenabmessungen im Plan auf 420 cm verlängert – zugunsten gefälligerer Streckenführung und längerer Bahnsteige.

„erste Etage“ der Anlage. Die Hohlräume unter der höher liegenden Strecke wurden mit Styropor ausgefüllt und anschließend mit Moltofill verspachtelt. Überhaupt verwendete Hans Blasius für die Landschaftsgestaltung fast ausschließlich den Hartschaumstoff „Styropor“ und Spachtelmasse, wie zum Beispiel den Füllstoff „Moltofill“. Das Ergebnis ist gut, wie die Abbildungen zeigen. Nicht zuletzt ist es auch der Blick für wesentliche Details, der einen großen Einfluß auf die Gesamtwirkung der Anlage ausübt. Hans Blasius hat es gut verstanden, die vielen Gleisanlagen durch geschickte Landschaftsgestaltung und Bebauung optisch einigermaßen zu trennen, so daß der Eindruck der Gleisüberladung nicht so leicht aufkommen kann.

Erbauer: Hans Blasius, St. Wendel

Anlagengröße: etwa 400 x 250 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

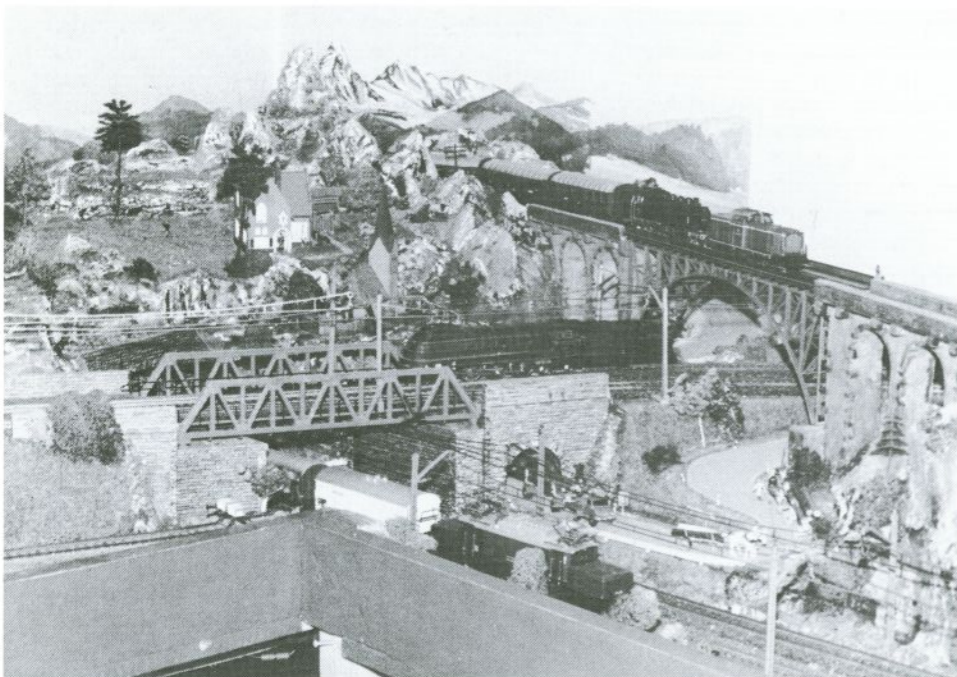
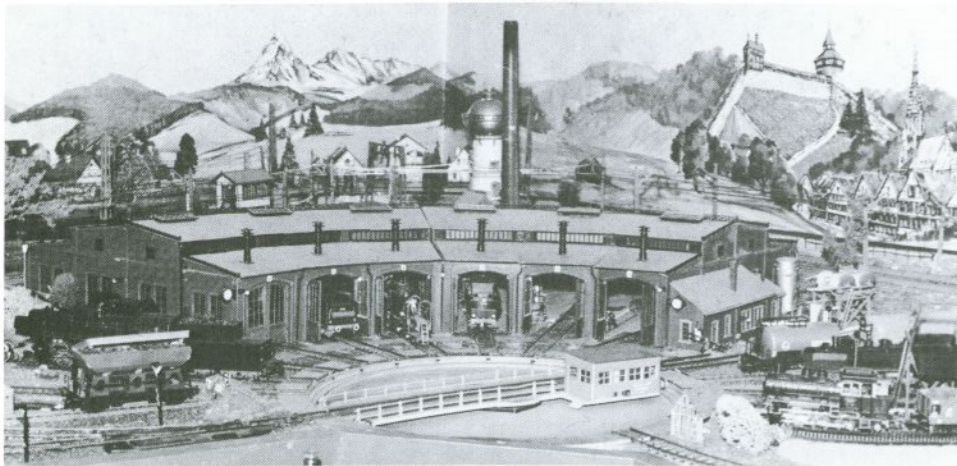
Anlagenform: geschlossenes Rechteck

Anlagenthema: zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenstrecke

Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist in einem geheizten Keller-raum stationär aufgebaut. Sie wurde 1977 bei einem Bundesbahn-Modellbahn-Wettbewerb prämiert.

Gleismaterial: Märklin-M

... wie viele sie wollen



Die Märklin-H0-Anlage von Helmut Kasbauer entspricht den Vorstellungen wohl vieler Märklin-Freunde: viel Fahrmöglichkeiten auf langen Strecken, ein U-förmiger Aufbau der Anlage und damit überall gute Zugänglichkeit und zwei große Bahnhöfe – ein Durchgangsbahnhof für lange Züge und ein kleiner Kopfbahnhof mit Rangiermöglichkeiten. Und nicht zuletzt natürlich das Dampflok-Bw mit Ringlokschuppen und Drehscheibe. Mag der Gleisplan auch nicht jeden Modellbahner anspre-

Blick auf den rechten Anlagenteil mit Drehscheibe und Lokschuppen. Die Hintergrundkulisse würde zweifellos noch besser wirken, wenn sie in der Raumecke rund um die Anlage herumgezogen wäre.

Die untere rechte Anlagenecke; Aufnahme-standpunkt: aus dem freien Mittelgang innerhalb der Anlage (die Hintergrundkulisse ist noch nicht auf der gesamten Anlagenbreite montiert).

Erbauer: Helmut F. Kasbauer, Straubing

Anlagengröße: 410 x 365 cm

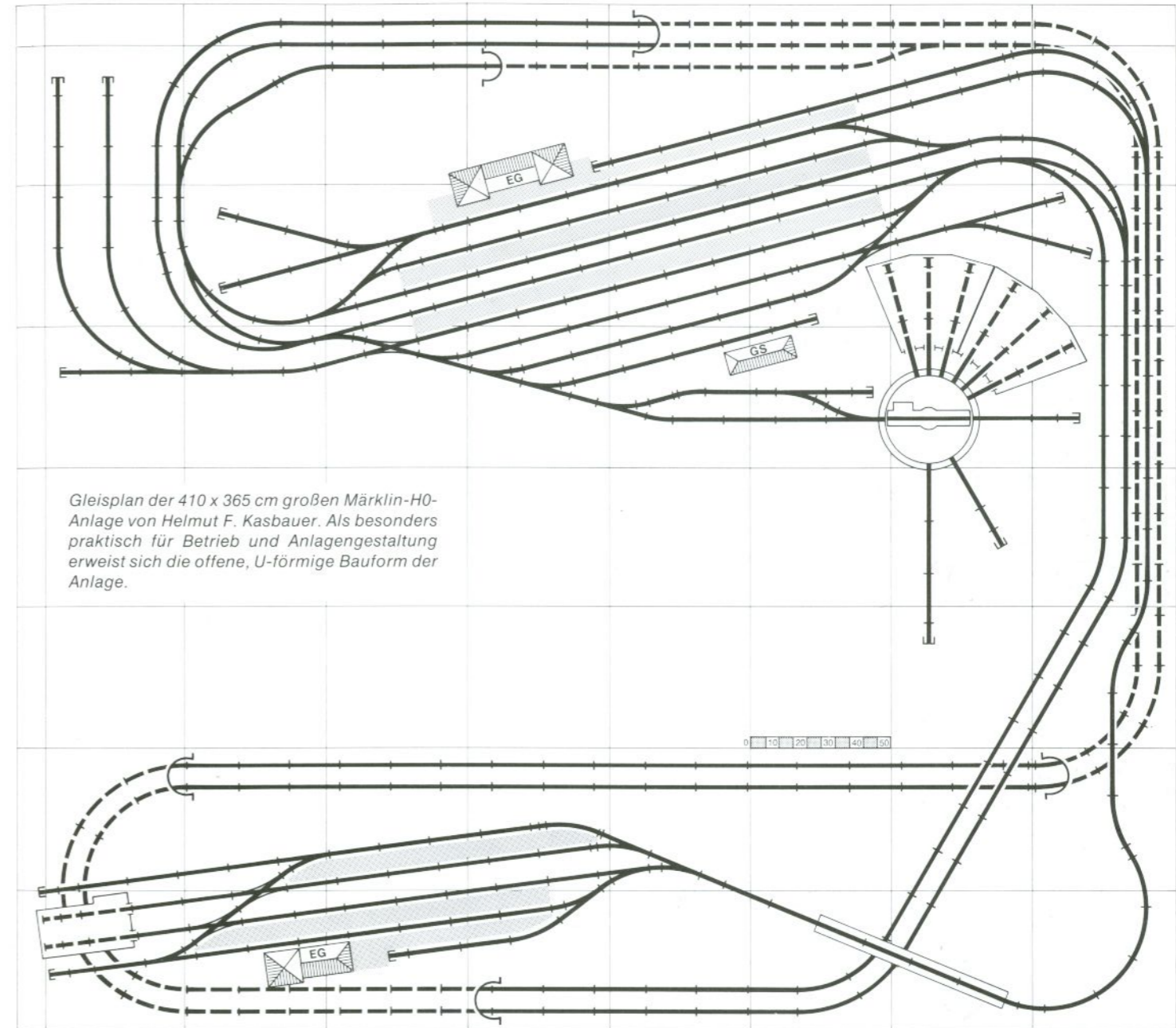
Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: offene, U-förmige Anlage

*Anlagenthema:
reiner Fahrbetrieb auf doppelgleisiger Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn zu einem Kopfbahnhof*

*Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist stationär in einem eigens zu diesem Zweck ans Haus angebauten Raum aufgebaut.*

Gleismaterial: Märklin-M



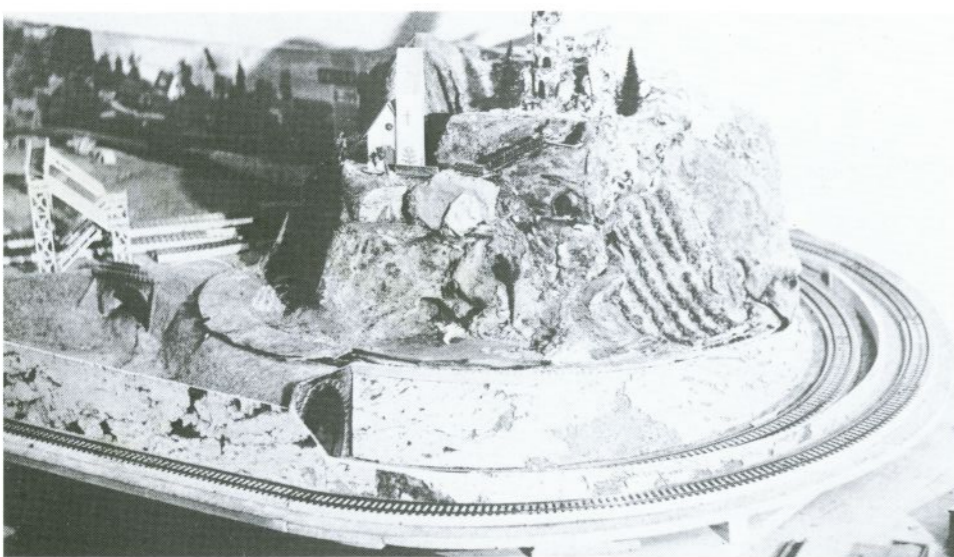
Gleisplan der 410 x 365 cm großen Märklin-H0-Anlage von Helmut F. Kasbauer. Als besonders praktisch für Betrieb und Anlagengestaltung erweist sich die offene, U-förmige Bauform der Anlage.

chen – die vielfältigen Fahrmöglichkeiten und vor allem der große, diagonal angeordnete Bahnhof entschädigen dafür den „Fahrdienstleiter“. Fortschrittlich gebaut ist der Untergrund der Anlage: er wurde in offener Rahmenbau-

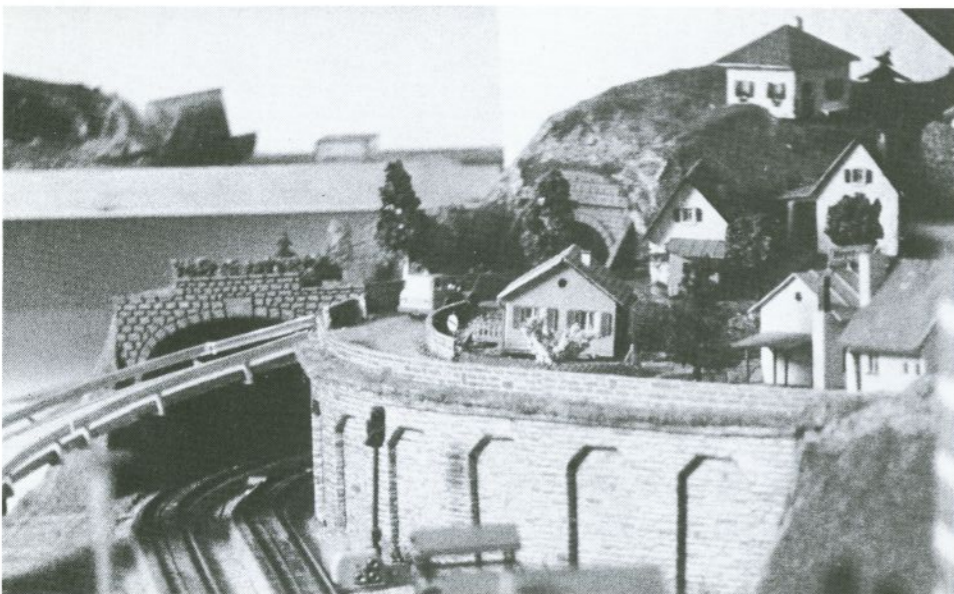
weise erstellt, das hatte unter anderem auch den Vorteil, den relativ wuchtig wirkenden Ringlokschuppen etwas versenkt einzubauen. Und man kommt natürlich viel bequemer von unten an die Anlage heran, wenn es gilt, eine

defekte Leitung zu reparieren, ein Lämpchen auszuwechseln oder andere oft anfallende Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Außerdem erspart die offene Rahmenbauweise Holzkosten und hohes Gewicht des Unterbaus.

Zwei Anlagen auf zwei Ebenen



Blick auf den landschaftlich noch nicht ganz fertig gestalteten kleinen Schenkel der U-förmigen Anlage. Der Berghang über dem Gleiskreis wirkt ein wenig steil; besser wäre hier vielleicht eine Übertunnelung eines Teils der Strecke.



Erbauer: Ernst Paul, Maikammer/Pfalz

Anlagengröße:
375 x 400 cm (größte Abmessungen)

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: U-förmige Anlage

Anlagenthema:
verschlungene doppelgleisige Hauptstrecke mit drei Bahnhöfen und langen Fahrstrecken auf zwei sichtbaren Ebenen

Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist stationär in einem Hobbyraum aufgebaut. Beide übereinanderliegenden Ebenen sind für den Betrachter sichtbar.

Gleismaterial: Märklin-M

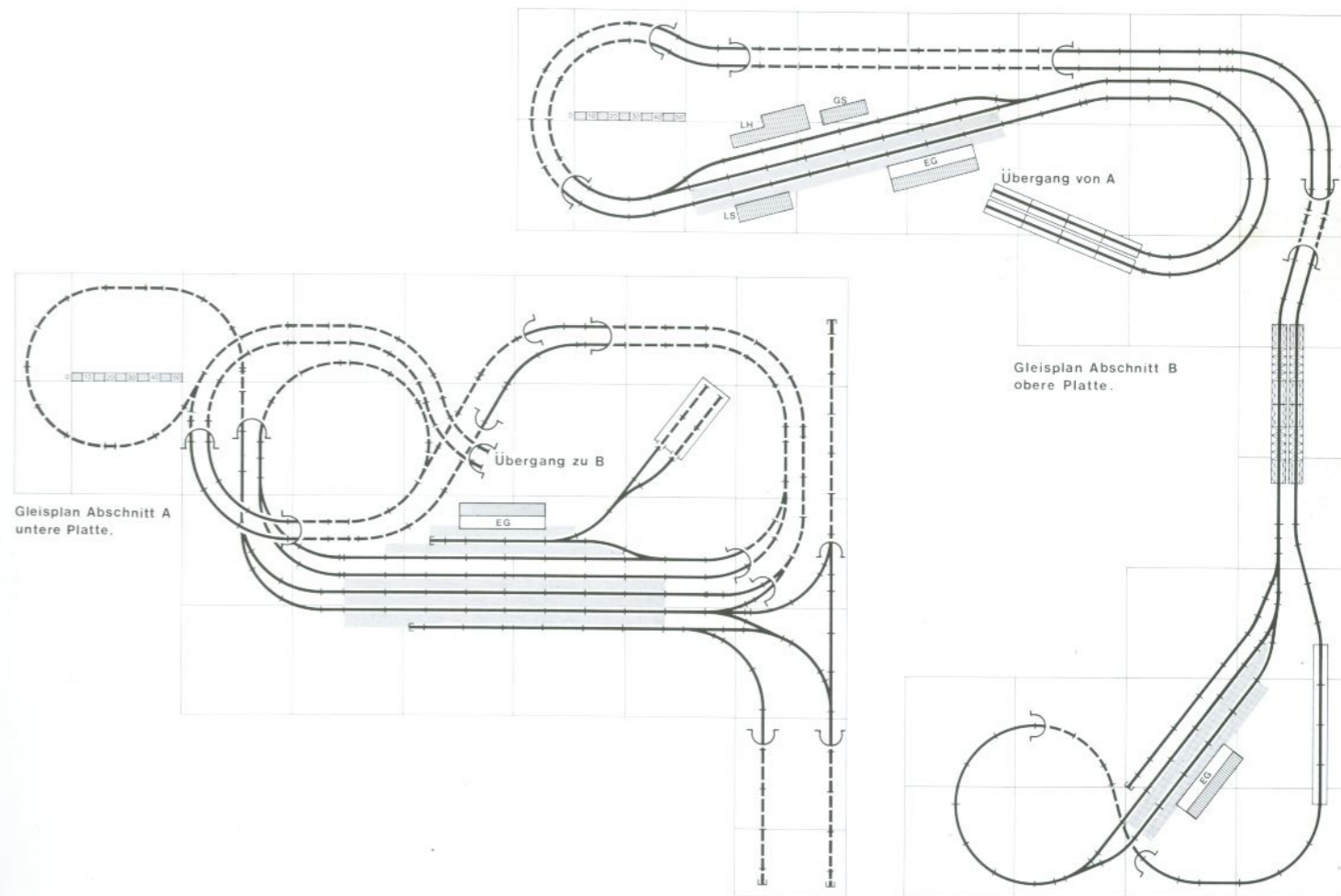
Der linke Teil der Anlage B; unten die zweigleisige Hauptstrecke (noch nicht mit Oberleitung ausgerüstet), darüber ein durch Mauerarkaden im Gelände abgefangenes kleines Dorf.

Märklin-Freund Ernst Paul hat insgesamt 22 Jahre an seiner H0-Anlage geplant, geändert, gebaut, erweitert, neu geplant und wieder ergänzt. Diese lange Planungs- und Bauzeit ist sicherlich nicht die Regel für den Aufbau einer H0-Anlage. Aber Ernst Paul hatte zwischenzeitlich Gelegenheit, einen speziell für die Modellbahn hergerichteten Raum zu beziehen, so daß die ursprünglich nur 275 x 160 cm große Anlage sich erst einmal „richtig breit machen konnte“. Die damit verbundenen Neuplanungen und Umbauten bzw. Erweiterungen warfen den Zeitplan für den Bau der Anlage natürlich durchein-

ander. Aber heute ist die Anlage soweit im Bau fortgeschritten, daß „ein Ende abzusehen ist“. Das Originelle an dieser Märklin-H0-Bahn ist die Tatsache, daß die Anlage nicht nur zum Teil auf zwei Ebenen aufgebaut ist, sondern daß jede Ebene (nach kleineren Umbauten) getrennt für sich als komplette eigenständige Anlage betriebsfähig ist. Dabei bleibt es natürlich nicht aus, daß sich eine solche Zweiteilung ein wenig nachteilig auf Streckenführung und Gesamtkonzeption auswirkt; dies gilt insbesondere für den unteren Anlagenteil A. Vorteilhaft aus der Sicht des Erbauers ist dagegen die Möglichkeit,

auf langen Fahrstrecken viel Betrieb machen zu können – offenbar für viele Märklin-Freunde eine große Versuchung, viele Gleise, Kehrschleifen und Bahnhöfe auf der zur Verfügung stehenden Fläche „einzupacken“. Um dieses Manko des Gleisplans nicht so sehr auf den ersten Blick in Erscheinung treten zu lassen, kann nur eine geschickte Landschaftsplanung und Landschaftsgestaltung helfen. Ernst Paul gibt sich in diesem Punkt viel Mühe, aber die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen, und es bleibt noch einiges zu tun. Deshalb geben die wenigen Bilder nur einen Überblick.

Gleisplan der H0-Anlage von Ernst Paul. Unterhalb des gleistechnisch gut gelösten Anlagenteils B liegt (ebenfalls sichtbar) der Anlagenteil A, der nach kleineren Gleisänderungen auch als selbständige H0-Kleinanlage betrieben werden kann.



Von Langenthal nach Riedlingen

Die hier vorgestellte Anlage von Jürgen Petrik existiert inzwischen schon nicht mehr, da sie einer neuen, zur Zeit noch im Aufbau befindlichen größeren Anlage gewichen ist. Die „Alte“, die hier mit Gleisplan und Abbildungen gezeigt wird, weist einige Besonderheiten auf, die für jeden Anlagenplaner interessant sein können.

Mit Planung und Bau begann Jürgen Petrik schon im Alter von 13 Jahren – eine Gebirgsbahn mit schroffen Felsen sollte es werden, natürlich mit vielen (zu vielen) Fahrmöglichkeiten.

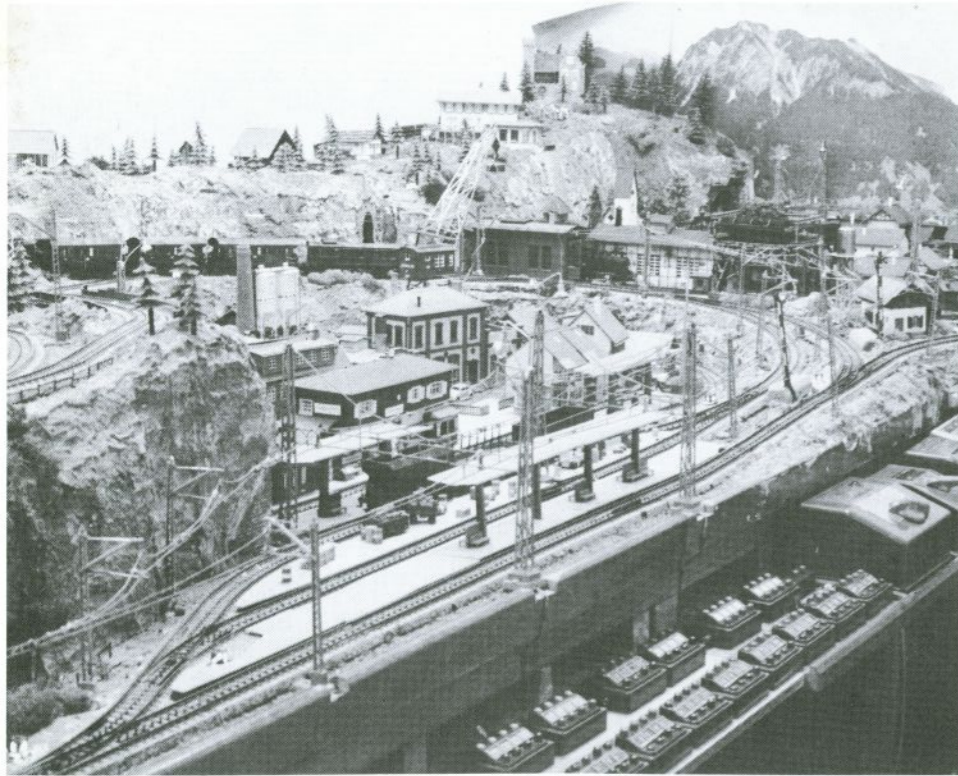
Das Ergebnis war der linke Teil des Gleisplans. Einige Zeit später kam der Wunsch nach einem Bw mit Drehscheibe hinzu; beides wurde in der neu hinzugefügten rechten Anlagenhälfte gebaut. Die Anlage besteht also aus zwei verschiedenen Teilen. Aus diesen zwei Baustufen lässt sich auch deutlich der Werdegang von der Spielbahn zur Modellbahn erkennen: den rechten Anlagenteil kann man als „richtige“ Modellbahn ansehen, während dem linken Teil mit dem Gebirgsdorf noch sehr viel Spielzeughaftes zu eigen ist. Deshalb sollte der Betrachter

sich weniger mit dem in der Tat etwas „zerzrissen“ wirkenden Gleisplan auseinandersetzen, als vielmehr aus dem sorgfältigen Betrachten der einzelnen Bildmotive Anregungen für den Bau seiner eigenen Anlage schöpfen. Auf dem linken Anlagenteil befindet sich Bahnhof „Langenthal“ mit vier Bahnsteiggleisen, eines davon als kurzes Stumpfgleis (z. B. für Triebwagen) am Empfangsgebäude. Die Gleise der Güterabfertigung (GS) und zu kleineren Fabrikgebäuden bzw. Lagerhallen (LH) sind entweder vom Bahnhof aus durch den Gleis-

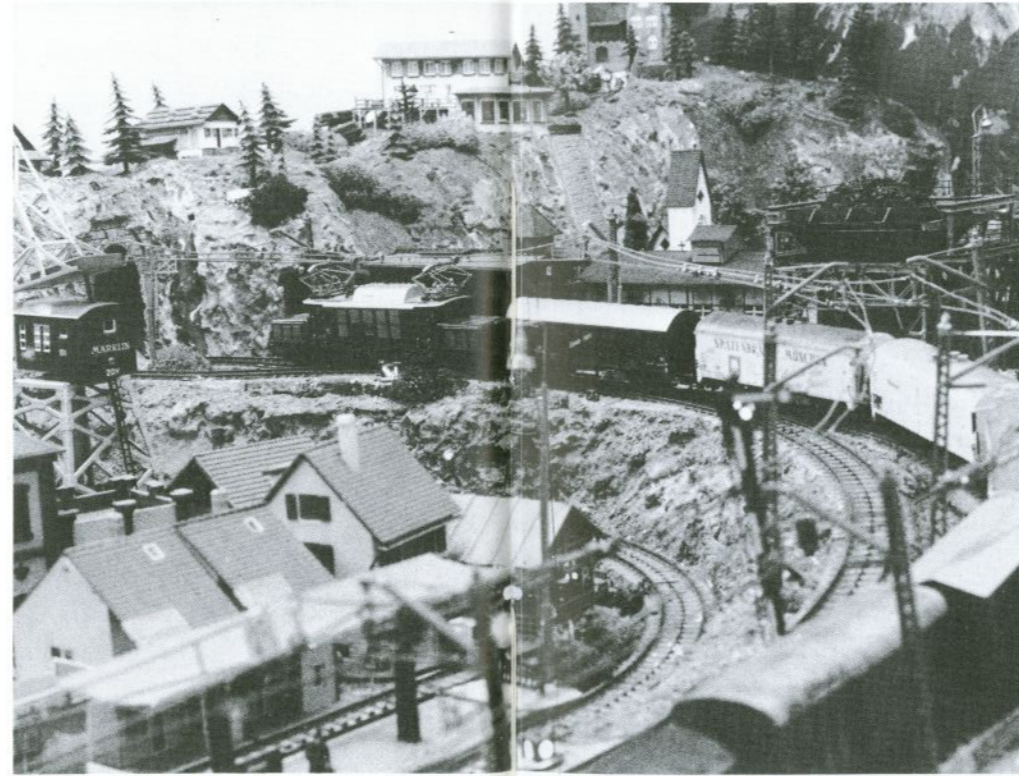
Das Gebirgsdorf „Klambach“ (mit Kibri-Alpenhäusern) wird von der Bahnlinie buchstäblich umfahren.

halbkreis oder durch eine Abzweigung im Tunnel zu erreichen. An der Ausfahrt von Langenthal teilt sich die Strecke: nach rechts führt sie zum Bahnhof „Riedlingen“, nach links in den Tunnel. Kurz vor dem Tunnel zweigt eine Nebenbahn ab. Nach der Streckenverzweigung führt die Hauptstrecke am Lokschuppen vorbei in den Bahnhof Riedlingen. Zwischen den beiden Bahnhöfen gibt es noch eine Abzweigung zu einer Kiesverladestelle (SW), die von einer Schmalspur-Feldbahn bedient wird. Die Nebenstrecke führt über eine Steigung zum Haltepunkt „Klambach“ in der linken Anlagenecke. Soviel zum Betrieb der Bahn. Über die landschaftliche Gestaltung, die in üblicher Weise mit Styropor, Moltofill, Streufaser, Islandmoos usw. erfolgte, geben die Abbildungen einen besseren Überblick als erklärende Worte.

Ansicht des linken Anlagenteils. Im Bildvordergrund eine Doppelreihe von Märklin-Stellpulten für den reibungslosen Ablauf der Betriebsfunktionen.



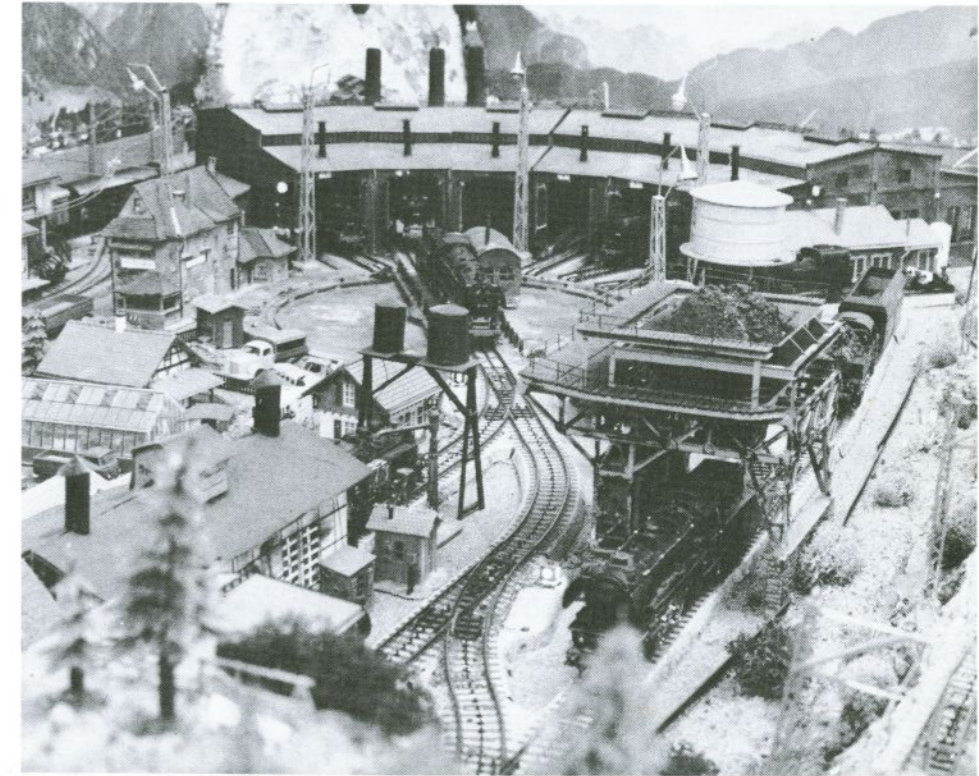
Ein Güterzug, gezogen von der zugkräftigen Märklin-194, fährt aus „Langenthal“ aus. Kurz



vor dem Tunnel zweigt die Nebenbahn nach „Klambach“ ab.



Gesamtansicht des großen Bahnbetriebswerks (Bw) mit Drehscheibe, Ringlokschuppen, Kohlebunker und selbstgebaute Rechteck-Lokschuppen für Dampflok.



Erbauer: Jürgen Petrik, Stuttgart

Anlagengröße: 325 x 215 cm (größte Abmessungen)

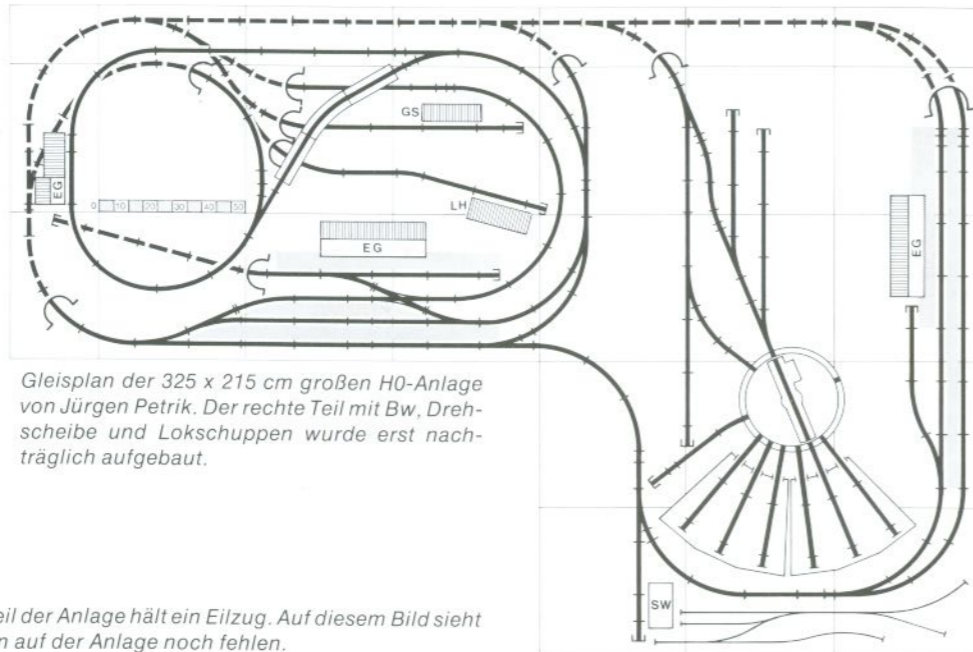
Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: Winkelform (L-Form)

Anlagenthema:
Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

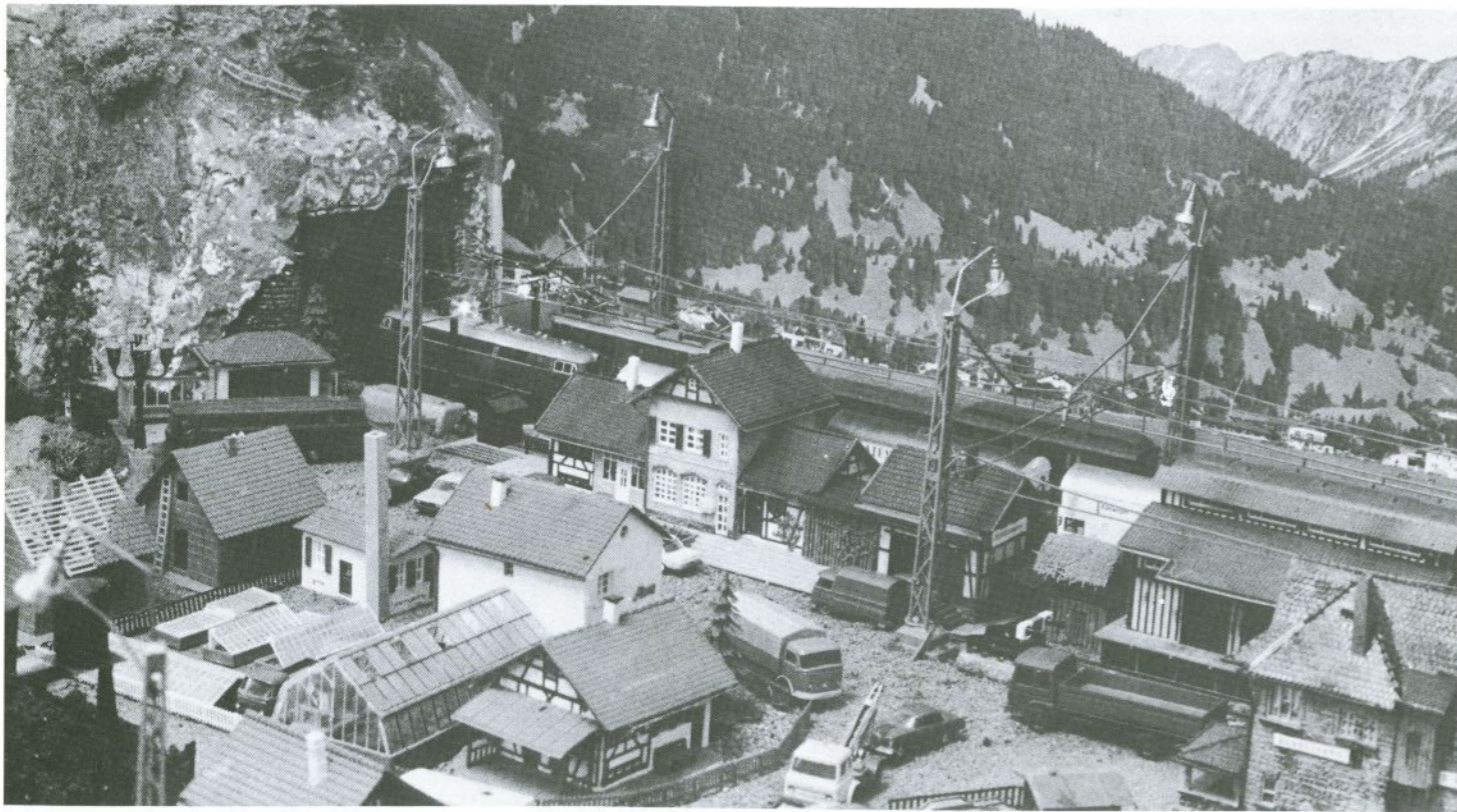
Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage war in einer Waschküche aufgebaut; sie wurde inzwischen zugunsten einer neuen, größeren Anlage demontiert.

Gleismaterial: Märklin-M



Gleisplan der 325 x 215 cm großen H0-Anlage von Jürgen Petrik. Der rechte Teil mit Bw, Drehscheibe und Lokschuppen wurde erst nachträglich aufgebaut.

Im Bahnhof „Riedlingen“ auf dem rechten Bw-Teil der Anlage hält ein Eilzug. Auf diesem Bild sieht man besonders deutlich, daß die Mini-Menschen auf der Anlage noch fehlen.



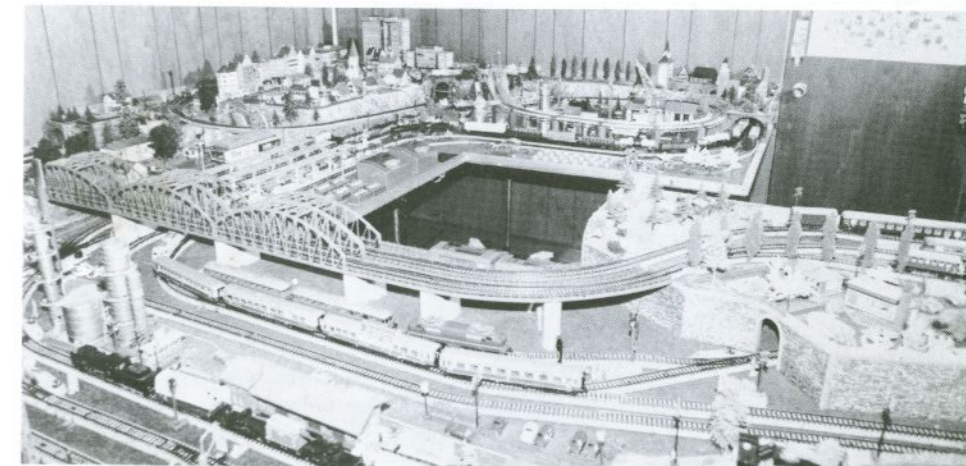
Ganz groß in Kanada

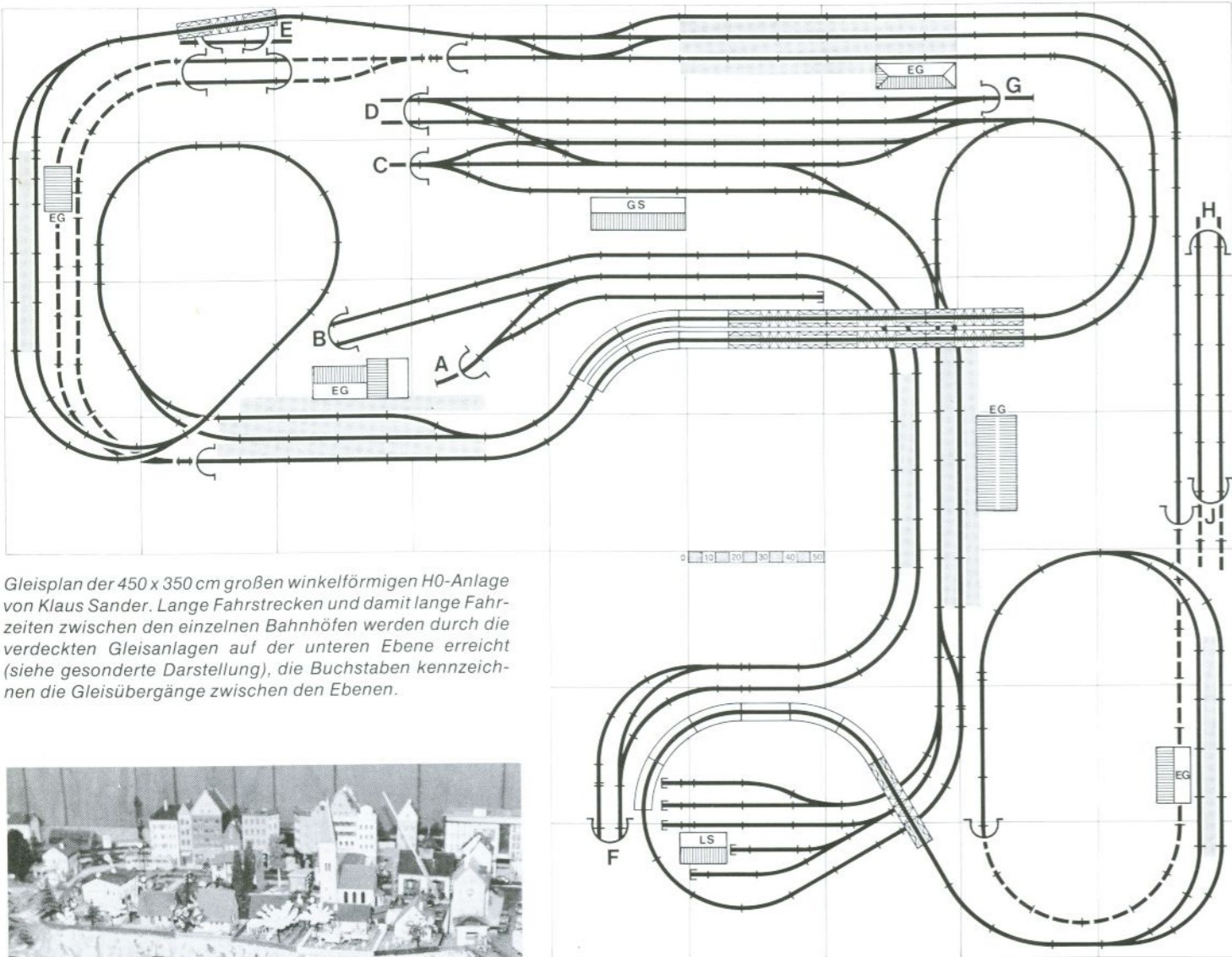


Blick auf den linken Anlagenteil. Gleich zwei Bahnhöfe auf einen Blick dokumentieren die Freude des Erbauers am vollautomatischen Zugbetrieb mit möglichst vielen Zügen.

Märklin-Modelleisenbahnen sind fast überall auf der Welt zu finden. Eine der größten Märklin-H0-Bahnen in Kanada steht in West Hill bei Toronto; sie gehört Märklin-Freund Klaus Sander, der auf seine Bahn mit ihren vielen Spielmöglichkeiten zu Recht besonders stolz ist.

Gesamtansicht der großen H0-Anlage von Klaus Sander. Die raumfüllende Modellbahn-Anlage kann durch den freien Raum in der Mitte leicht von allen Seiten erreicht werden, zumal der Rahmentisch fahrbar ist.



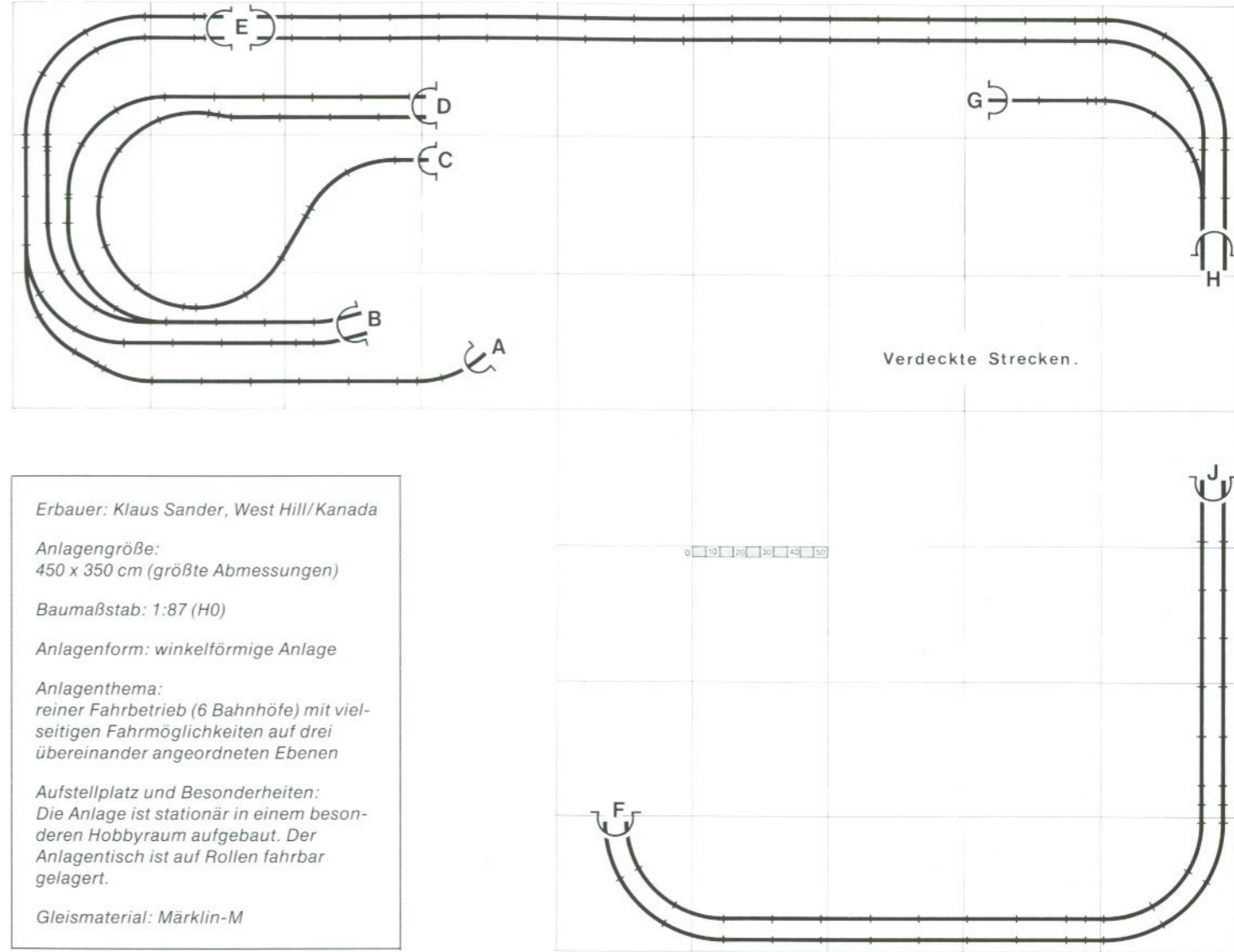


Gleisplan der 450 x 350 cm großen winkelförmigen H0-Anlage von Klaus Sander. Lange Fahrstrecken und damit lange Fahrzeiten zwischen den einzelnen Bahnhöfen werden durch die verdeckten Gleisanlagen auf der unteren Ebene erreicht (siehe gesonderte Darstellung), die Buchstaben kennzeichnen die Gleisübergänge zwischen den Ebenen.



Der im Gleisplan unten gezeichnete Anlagenschenkel der winkelförmigen H0-Anlage mit den Einfahrgleisen zur Güterabfertigung (LS) und Blick auf das fahrzeitverlängernde Gleisoval in der rechten Ecke.

Bei vollautomatischem Betrieb laufen 21 Züge auf drei verschiedenen Ebenen; an 103 Metern M-Gleis stehen 28 Signale, und über 350 Glühlämpchen erhellen bei Nachtbetrieb sechs Bahnhöfe, 75 Gebäudemodelle und viele Straßen- und Bahnhofsleuchten. Eindrucksvolle Zahlen von einer eindrucksvollen Großanlage in Kanada. Klaus Sander baute seine Bahn auf einen 12 m² großen Tisch, der auf 16 Stützen ruht, die mit



Erbauer: Klaus Sander, West Hill/Kanada

Anlagengröße: 450 x 350 cm (größte Abmessungen)

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: winkelförmige Anlage

Anlagenthema: reiner Fahrbetrieb (6 Bahnhöfe) mit vielseitigen Fahrmöglichkeiten auf drei übereinander angeordneten Ebenen

Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist stationär in einem besonderen Hobbyraum aufgebaut. Der Anlagentisch ist auf Rollen fahrbar gelagert.

Gleismaterial: Märklin-M

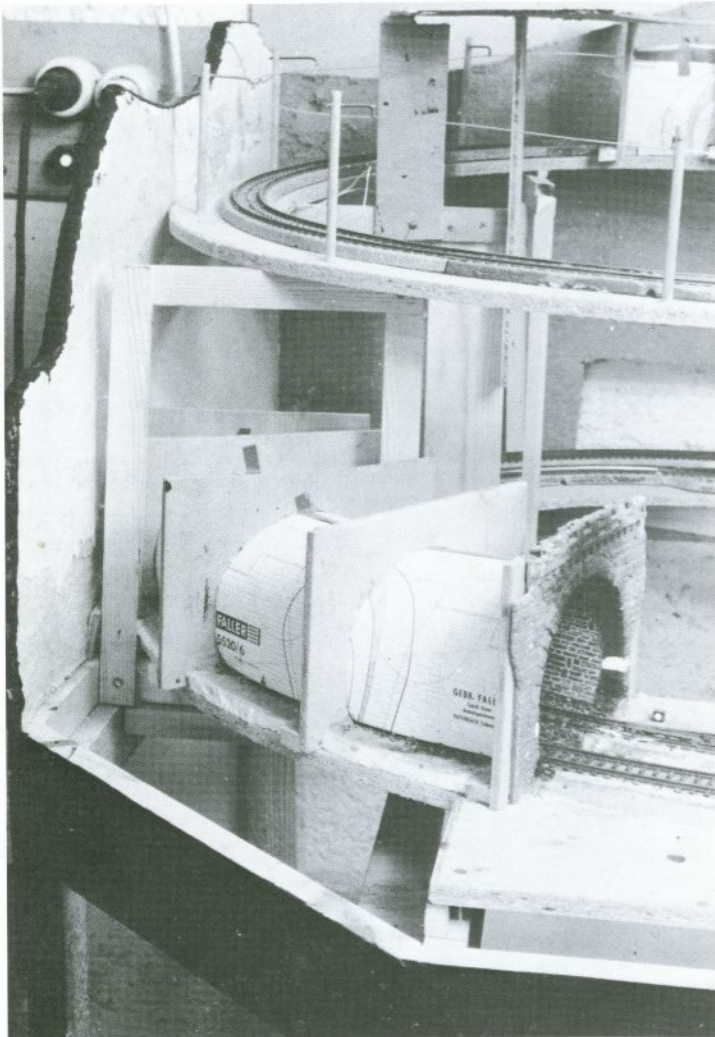
Kugelrollen versehen sind. Dadurch läßt sich die komplette Anlage bei bestimmten Reparaturarbeiten auch einmal leicht verrücken. Der Gleisplan – in der typischen Konzeption einer mit Industrie-Gleismaterial aufgebauten Anlage – entstand unter dem Gesichtspunkt: viele Fahrmöglichkeiten bei gleichzeitigem vollautomatischem Einsatz möglichst vieler Züge. Bei der Landschaftsgestaltung beschränkt Klaus Sander aus betriebspraktischen Gründen

teilweise etwas eigene Wege. So wurde zum Beispiel die gesamte Anlagengrundplatte mit Teppichfliesen (mit Schaumstoff-Untergrund) ausgelegt, was nicht nur eine hervorragende Geräuschdämpfung der fahrenden Züge bewirkt, sondern – durch Verwendung verschiedenfarbiger Teppichstücke – auch einen Teil der Landschaftsgestaltung erleichtert: Wiesen, Kornfelder usw. konnten ohne weiteres Zutun aus diesen Teppichstücken zugeschnitten und

aufgeklebt werden. Berge und andere Erhebungen wurden dagegen in üblicher Weise mit Gipsbinden und anderem Füllmaterial modelliert und anschließend mit Streumaterial beklebt.

Zum Glück – schreibt Klaus Sander in seinem Bericht – gibt es in Kanada alles zu kaufen: vom kompletten Märklin-Sortiment bis zu den vielen notwendigen Zubehörteilen aller deutschen Fabrikate.

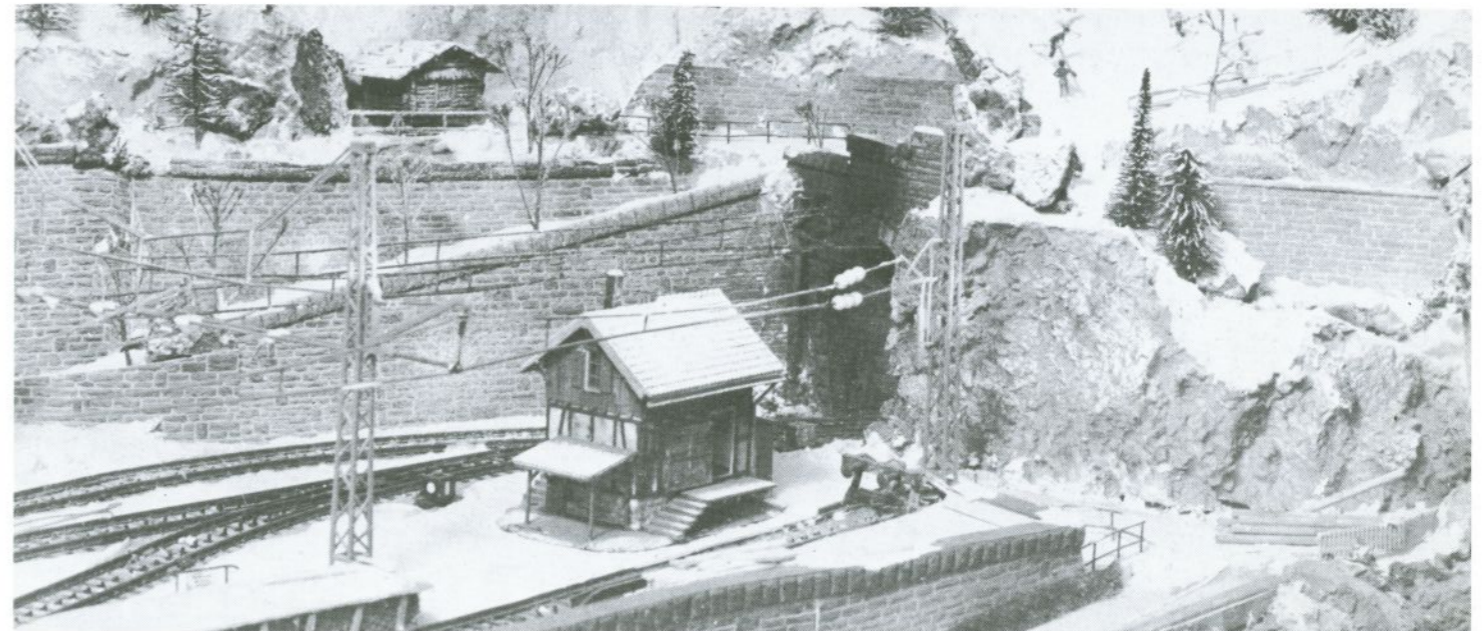
Vorbild-Illusion auf 12 m²



Ein Blick „hinter die Kulissen“ während des Bauens ist immer aufschlußreich und anregend. Auch diese Anlage wurde in der bewährten offenen Rahmenbauweise erstellt. Das ermöglicht eine einfachere und leicht zugänglichere Unterbau-Konstruktion.

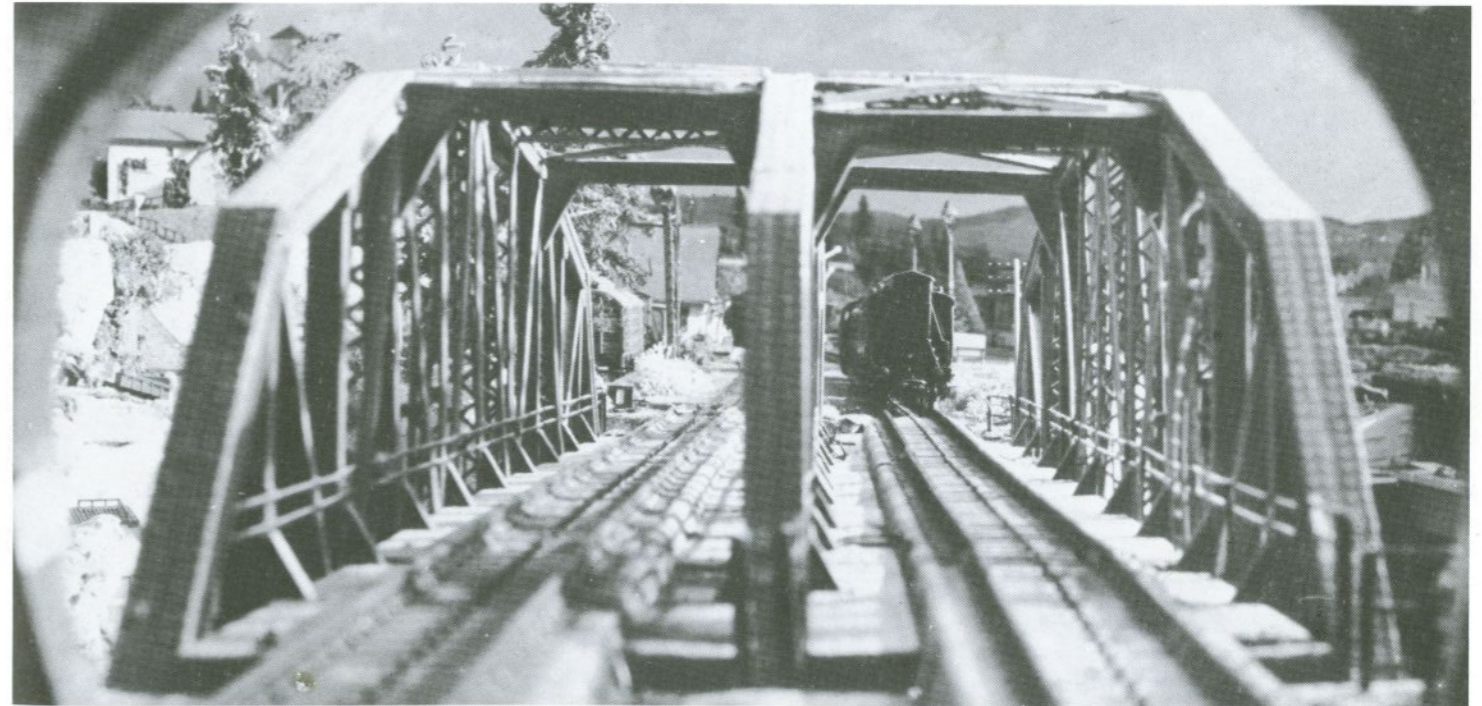


Beherrschend in der kleinen Stadt ist dieses alte Fachwerkrahaus. Wie bei allen übrigen Gebäuden hat der Erbauer mit Pinsel und Farbe nachgeholfen, um die richtige „Patina“ aufzutragen oder einem Haus eine Farbgebung nach eigenem Geschmack zu verpassen.



Bahnhofsabfahrt „St. Christina“ (links im Gleisplan). Der Vordergrund wurde für die Aufnahme mit Mondamin bestreut (als Schnee); im Hintergrund eine Felsnachbildung aus Styropor-Zuschnitten.

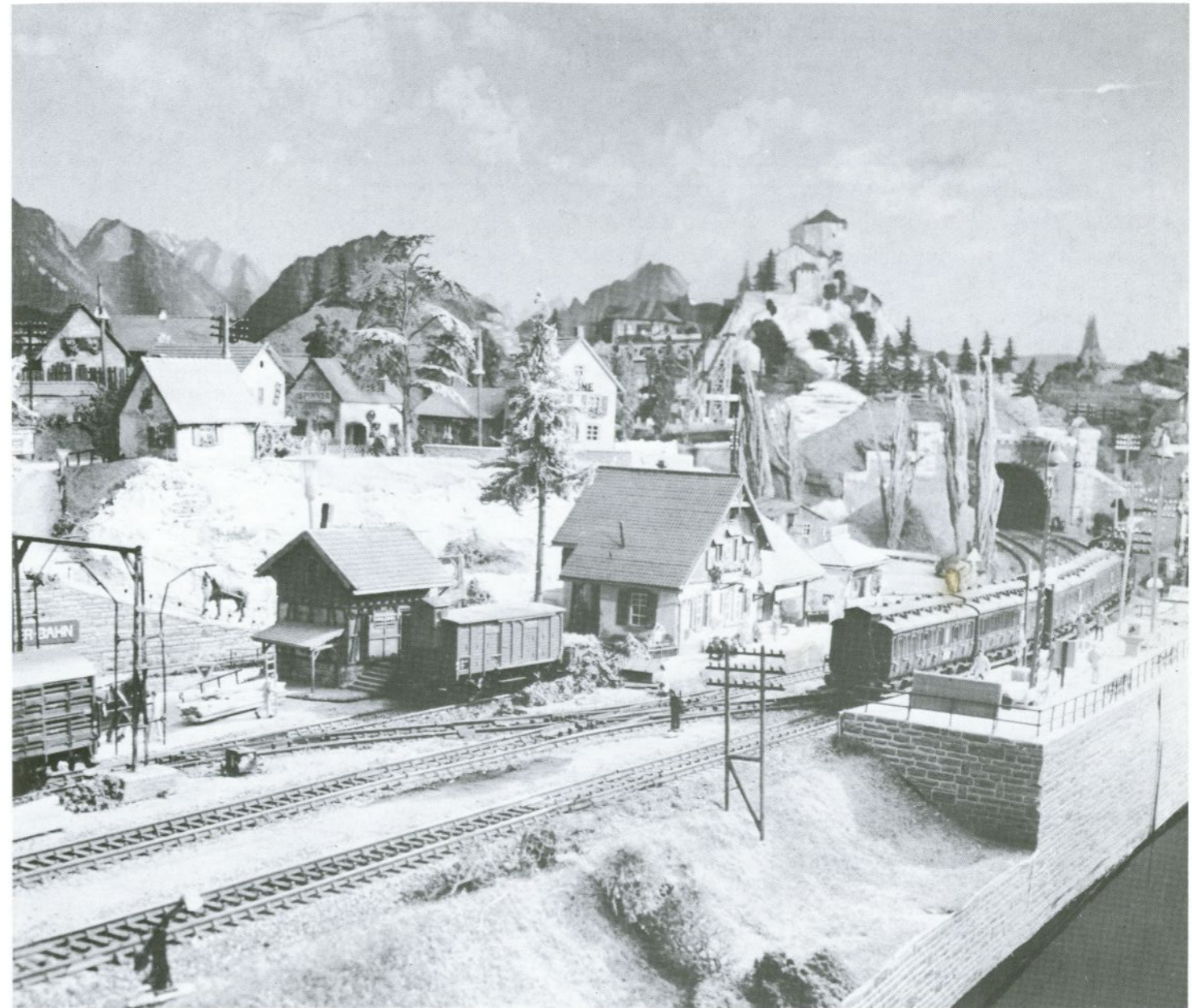
Blick aus dem Tunnel auf die imposante Kibri-Brücke. Solche wirkungsvollen Bilder resultieren immer aus dem Fotostandpunkt, der einer Betrachtung des Vorbilds entspricht.





Liebevoll gestaltet ist die romantisch wirkende Bergwelt, beherrscht von einem alpenländischen Bauernhof (Fabrikat Kibri).

Die Märklin-P 8 donnert über eine Faller-Brücke. Man beachte die eng gekuppelten Märklin-Abteilwagen, die durch Schilder und andere Details noch verfeinert wurden.

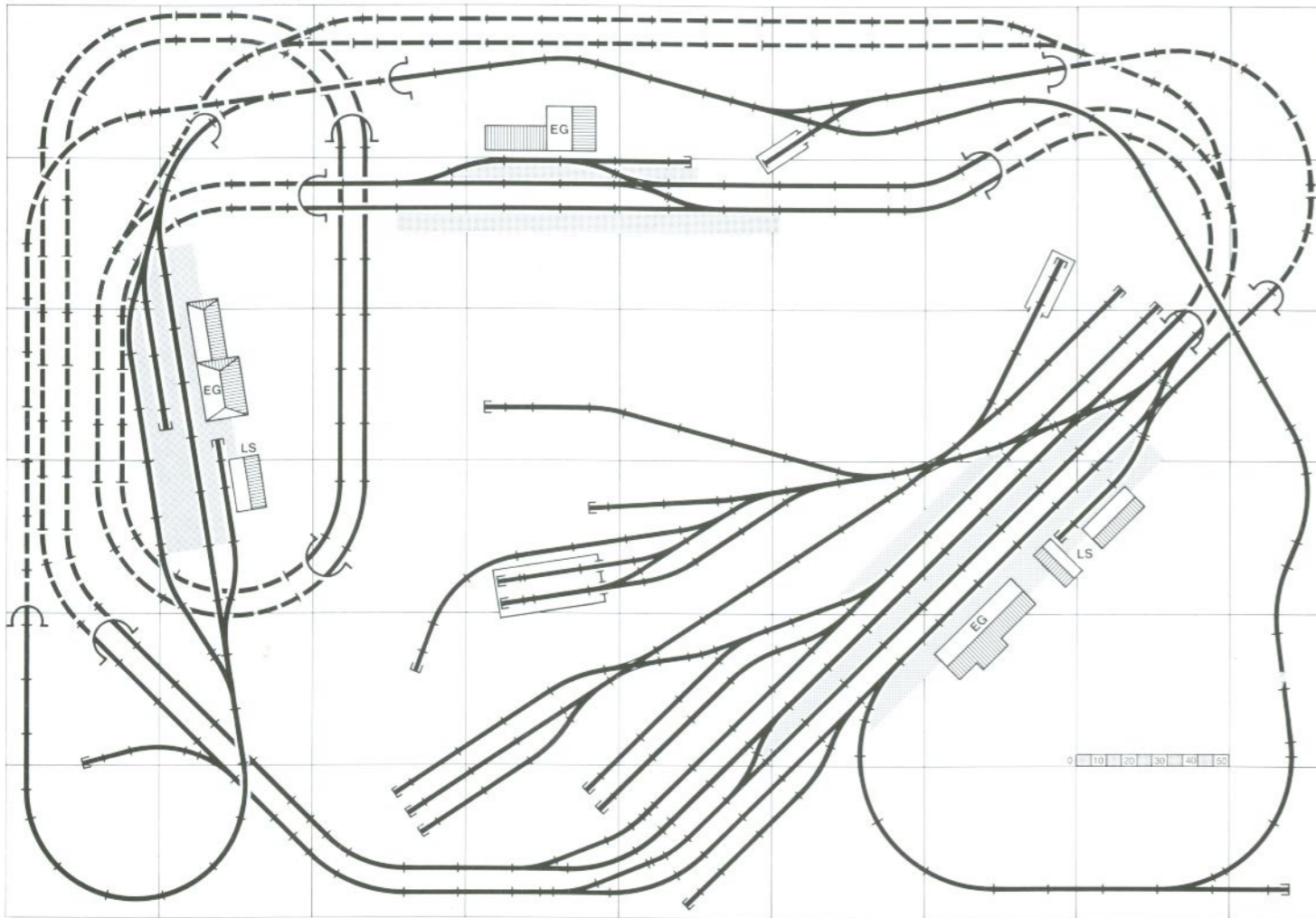


„Angelshausen“ wurde dieser kleine Dorfbahnhof (oben im Gleisplan) benannt. Besonders im Vordergrund ist die Atmosphäre eines ganz kleinen ländlichen Bahnhofs gut getroffen.

Bernd Schmid ist vielen Märklin-Freunden als Autor von Büchern (zum Beispiel: „Märklinbahn + Landschaft“) und hervorragender Anlagenbauer bekannt. So manche Märklin-Ausstellungsanlage trägt seine „Handschrift“. Kein

Wunder, daß Bernd Schmid bei der Märklin-Bahn und deren Aufbau besonders gut Bescheid weiß. Die hier vorgestellte Bahn ist keineswegs seine erste oder seine letzte Märklin-Anlage – es ist eine von vielen, sie bestand

in der Zeit von 1962 bis 1969. Trotz dieses relativ lange zurückliegenden Zeitraums besitzt die Anlage in Ausführung, Gestaltung und Detaillierung heute noch Gültigkeit – sie kann Maßstäbe setzen für viele Märklin-Freunde, die nach



Gleisplan der inzwischen nicht mehr existierenden H0-Anlage von Bernd Schmid. Größe der Anlage: 430 x 300 cm. Alle Strecken sind mit Märklin-M-Gleismaterial gebaut.

mehr Vollkommenheit bei der Gestaltung ihrer Anlage suchen. Hier finden sie Bildbeispiele (nur wenige von vielen), die nachbausichere Anleitungen vermitteln für realistische Anlagen-gestaltung in Planung und Ausführung. Ein doppelgleisiges Oval und ein eingleisiges in sich verschlungenes Oval mit Übergangsmöglichkeit – das ist im Grunde genommen die Idee zum Gleisplan, der trotz ausschließlicher Verwendung von M-Gleismaterial gefällig wirkt; man muß nur – im wahrsten Sinn des Wortes – „den Bogen 'raus haben“, um dem Industrie-

material seine Starrheit zu nehmen. Der Wechsel zwischen geraden und gebogenen Gleisen, ohne S-Kurven einzubauen, ermöglicht durch-aus gefällige Linienführung, die man natürlich mit flexiblem Gleis, wie es jetzt im K-Gleis-Sortiment erhältlich ist, wesentlich einfacher und besser erreichen kann. Vor allem ist es jedoch die landschaftliche Ge-staltung der Anlage, die den Betrachter fesselt. Hier mögen die Abbildungen für sich sprechen. Bernd Schmid erweist sich auch bei dieser Anlage als ein Köhner.

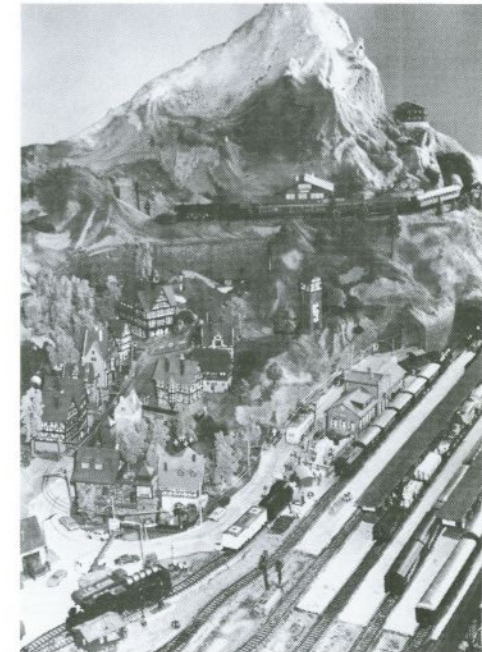
Erbauer: Bernd Schmid, Emmering
Anlagengröße: 430 x 300 cm
Baumaßstab: 1:87 (H0)
Anlagenform: offenes Rechteck mit Bedienungsausschnitt
Anlagenthema: zweigleisige Hauptbahn und eingleisige Nebenbahn in ländlichem Hügelgelände
Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Bahn war stationär in einem Hobby-raum aufgebaut; sie wurde inzwischen demontiert.
Gleismaterial: Märklin-M

Nur der Abstellbahnhof fehlt noch

Mit der H0-Anlage von Lutz Baur stellt sich das Ergebnis einer sorgfältigen Gleisplanung vor, die wichtige Grundsätze für die Planung von „schönen“ Modellbahn-Anlagen berücksichtigt. Trotz der gestalterisch mit schwierigen Voraussetzungen behafteten flächigen Form der Anlage (350 x 225 cm) wirkt die Streckenführung harmonisch und auf die Landschaft abgestimmt. Immervorteilhaft – insbesondere bei Rechteck-Anlagen – ist die diagonale Lage des Bahnhofes zur vorderen Anlagenkante; das nimmt dem Gleisplan von vornherein eine gewisse Starrheit. Gleichzeitig ermöglicht ein schräg angelegter Bahnhof auch längere Bahnsteiggänge – jeder Zentimeter ist für den Betrieb wertvoll. Ein

weiterer wichtiger Planungsgrundsatz wurde ebenfalls berücksichtigt: Die auf Modellbahn-Anlagen zwangsläufig immer zu kleinen Radien wurden größtenteils durch Landschafts-Überbauten verdeckt, so daß sie nicht optisch störend wirken können. Hinzu kommt, daß durch kompromißloses „Verschwindenlassen“ der hinteren Ovalhälfte nicht nur die Gleisführung wesentlich sinnvoller auf den Betrachter wirkt, sondern auch der Eindruck einer gewissen Weite bzw. Tiefe der Anlage vermittelt wird. Wenn zu diesen Grundüberlegungen noch eine geschickte Landschaftsgestaltung hinzu-kommt, kann eigentlich nicht mehr viel schief-gehen. Lutz Baur hat es verstanden, diese Punkte in den Griff zu bekommen.

Durch das nicht zu beengt angelegte Fachwerkstädtchen führt eine Trolleybus-Linie.



Fast gigantisch für Modellverhältnisse wirkt der die Anlagengrundplatte 110 cm überragende Hügel im Hintergrund. Gleichzeitig gibt diese Aufnahme einen Eindruck vom großzügig angelegten Bahnhof am vorderen Anlagenrand.

Das Gelände wurde in einer sogenannten Schalenbauweise erstellt. Der Aufbau der einzelnen „Schalen“: zunächst wurden die beiden größeren Erhebungen aus pyramidenförmig aufgestellten und querstabilisierten Holzleisten gefertigt. Über dieses Leistengerüst wurden die Spitzen der beiden Hügel mittels einer Schnur verbunden, die den oberen (hinteren) Abschluß der Schale bildet. Der komplette Rohbau wurde anschließend mit Leinentuch überzogen und mit Leim bestrichen. Nach dem Trocknen klebte Lutz Baur an verschiedenen Stellen auf die hart

Die „mini-club“-Hafenbahn

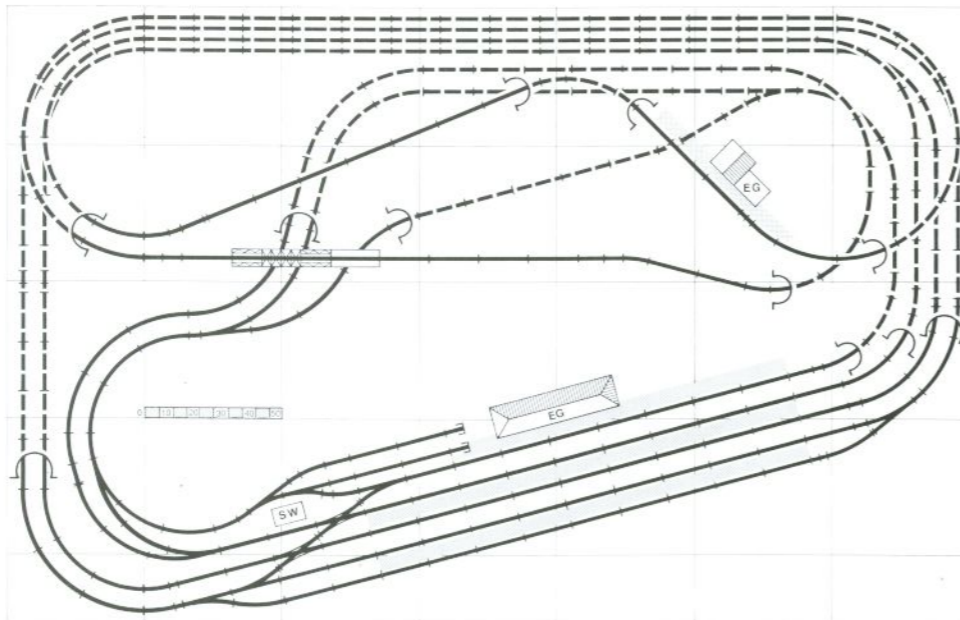
gewordene Leinwand Zeitungspapierknäuel und Kartonwinkel, die später als Grundplatten für die im Gelände aufgestellten Gebäudemodelle dienten. Über dieses Landschafts-Rohgebilde wurde anschließend ein zweites Leinentuch geklebt und an Steilstellen Felsnachbildungen aus Moltofill geformt. Die letzte Feinarbeit war das Aufbringen von Streumaterial und „Spraydosengras“ sowie das Einkleben von Büschen, Bäumen usw.

Diese kombinierte Schalen-Plattenbauweise hat den Vorteil, daß sich bei der Landschaftsgestaltung kaum Probleme ergeben. Entgleiste Fahrzeuge lassen sich außerdem durch die von hinten offenen Landschaftsteile leicht wieder aufgleisen, ohne Landschaftsteile abheben zu müssen.

Um seinen Triebfahrzeugen ein tristes Vitrinendasein zu ersparen, versuchte Lutz Baur die Anlage schaltungsgerecht so aufzubauen, daß auf dem zur Verfügung stehenden Platz möglichst viele Züge gleichzeitig verkehren können. Selbstverständlich leidet der echte Modellbetrieb bei dem möglichen maximalen Zugaufkommen von 14 Zügen unter der kaum vordbildgerechten raschen Zugfolge. Durch die einzeln abschaltbare Automatik ist es jedoch möglich, auf Temperament und Wünsche des Zuschauers einzugehen und die Anzahl der fahrenden Züge im Blockbetrieb wesentlich zu reduzieren. Um das viele Rollmaterial abrufbereit auf der Anlage unterzubringen, plant Lutz Baur noch



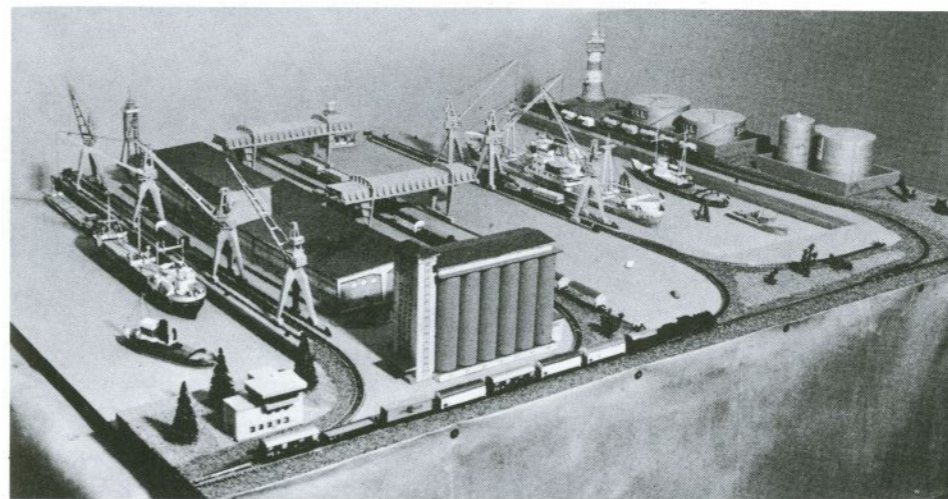
Zahlreiche kleine, der Wirklichkeit des Alltags abgeschauter Motive beleben die Szenerie, wie hier das Auswechseln einer Straßenlampe mittels Spezialfahrzeug und Hubleiter.



Gleisplan der 350 x 225 cm großen H0-Anlage von Lutz Baur. Eine Erweiterung durch Einbau eines Schattenbahnhofs (verdeckter Abstellbahnhof) ist vorgesehen.

den nachträglichen Einbau eines verdeckten Abstellbahnhofs („Schattenbahnhof“). Außerdem soll das gesamte Streckennetz Zug um Zug mit einer Märklin-Oberleitung ausgerüstet

werden, um den Betrieb noch freizügiger und vordbildgerechter durchführen zu können. Immerhin warten 32 Märklin-Loks und rund 180 Märklin-Wagen auf diese Ausbauarbeiten.



Gesamtansicht der Hafenbahn-Anlage. Kaum zu glauben, daß dieses gekonnt im Detail gebaute Schaustück nur rund 1 m² groß ist – die Märklin-„mini-club“-Bahn macht's möglich.



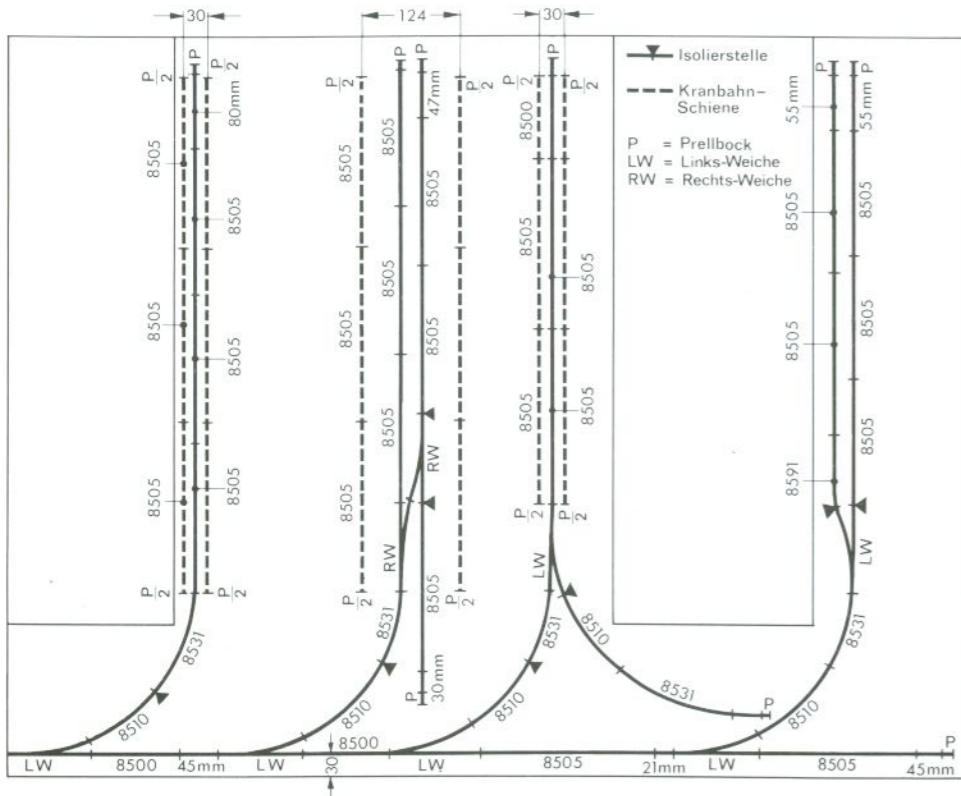
Das Thema „Hafenanlage + Hafenbahn“ ist zweifellos im Z-Baumaßstab 1:220 besonders reizvoll, denn in größeren Maßstäben lassen sich Hafenanlagen, Schiffe, Portalkräne, Lagerhäuser usw. nur mit zu großen Kompromissen zu einer Anlage zusammenstellen. Anders in der platzsparenden Mini-Baugröße Z: Friedrich Mayer, seit Jahren überzeugter „mini-club“-Fahrer, zeigt am Beispiel seiner Hafenbahn, wie wenig Platz ein betrieblich vordbildähnlicher Hafenanlagen-Ausschnitt benötigt.

Auf einer Platte von 123 x 94 cm entstand dieses realistisch und mit viel Sachkenntnis zusammengestellte Anlagen-Schaustück. Sein Zweck ist in der originellen Atmosphäre und im möglichen vielseitigen Rangierbetrieb zu sehen. Eigentlicher Fahrbetrieb, wie ihn die meisten Modellbahner gern auf ihren Anlagen verwirklicht sehen möchten, ist auf diesem Modell nicht möglich. Wer beides – Hafenanlage und Fahrbetrieb – miteinander kombinieren möchte, kann am vorderen Anlagenrand das Zufahrtgleis verlängern und zu einer Ringstrecke oder einer anderen Gleisfigur in Form ansetzbarer Streckenbretter ausbauen.

Den eigentlichen Reiz dieses Märklin-„mini-club“-Schaustücks machen die Hafengebäude, Schiffsmodelle und Portalkräne aus. Die Hafenkranbaute Friedrich Mayer selbst aus 1 mm-Sperrholz, Blumendraht und anderen Kleinteilen; Gebäude und Schiffe sind ausnahmslos

Große Silogebäude und Lagerhallen (aus Modellbaubogen) und selbstgebaute Demag-Portalkräne bestimmen neben der Z-Bahn das Bild der Hafenanlage.

Kopfbahnhof – ganz groß



Ausnahmsweise mit Märklin-Gleisnummern und Erläuterungen skizziert: der Gleisplan der Z-Hafenbahn von Friedrich Mayer. Anlagengröße: 123 x 94 cm.

Bausätze aus mehrfarbig bedrucktem Spezialkarton aus dem Angebot der „Wilhelmshavener Modellbaubogen“.

Abschließend noch ein Tip für die Wasser-Imitation in den Hafenbecken: man streicht den Untergrund blau/grau/grün und füllt dann eine etwa 2 cm dicke Schicht mit klarem Gießharz auf, in das die Schiffe eingetaucht werden (man kann sie auch später auf die erhärtete und an den betreffenden Stellen glatte Oberfläche aufleimen). Bei der Darstellung der Wasserstruktur (Strömungen, Bugwellen usw.) muß man sich ein wenig sputen, denn das Gießharz bindet relativ schnell ab.

Diese Anlage ist sicherlich kein Nachbau-Anreiz für die meisten Modellbahner, aber sie wirkt faszinierend durch ihre Originalität und das trotz kleinster Fläche großzügig angelegte Konzept – das ist in Baugröße Z mit der „miniclub“ kein Problem.

Im Maßstab zur Märklin-Z-Bahn passende Schiffsmodelle beleben die Kaimauer der Hafenbecken. Links Kräne beim Ladegeschäft, rechts Öllager und ein Leuchtturm.

Erbauer: Friedrich Mayer, Gau-Odernheim

Anlagengröße: 123 x 94 cm

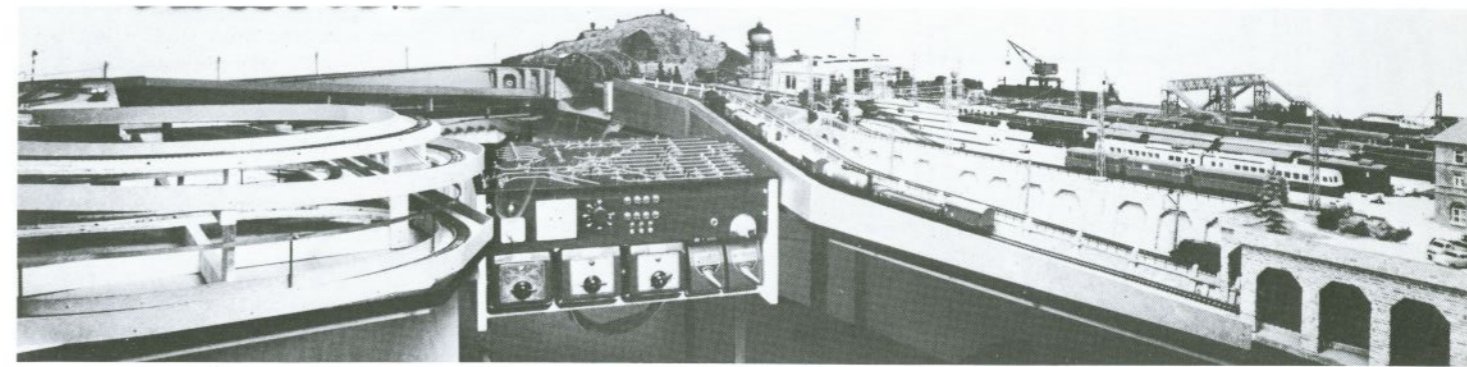
Baumaßstab: 1:220 (Z)

Anlagenform: geschlossenes Rechteck

Anlagenthema: Hafenbahn mit Verladeanlagen und Hafenbecken

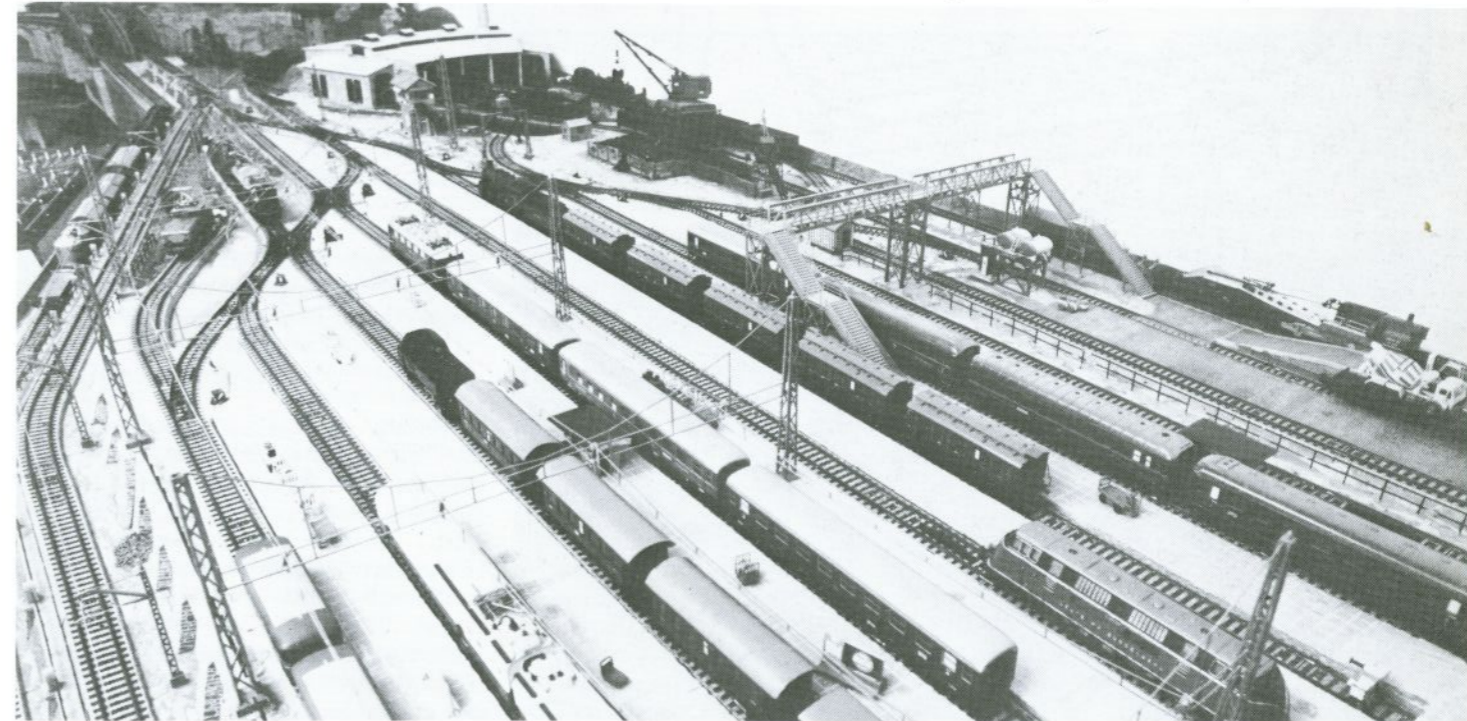
Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist stationär aufgebaut. Gebäude und Schiffsmodelle sind aus Wilhelmshavener Modellbaubogen entstanden (Jade-Verlag, Wilhelmshaven 9, Postfach 3247).

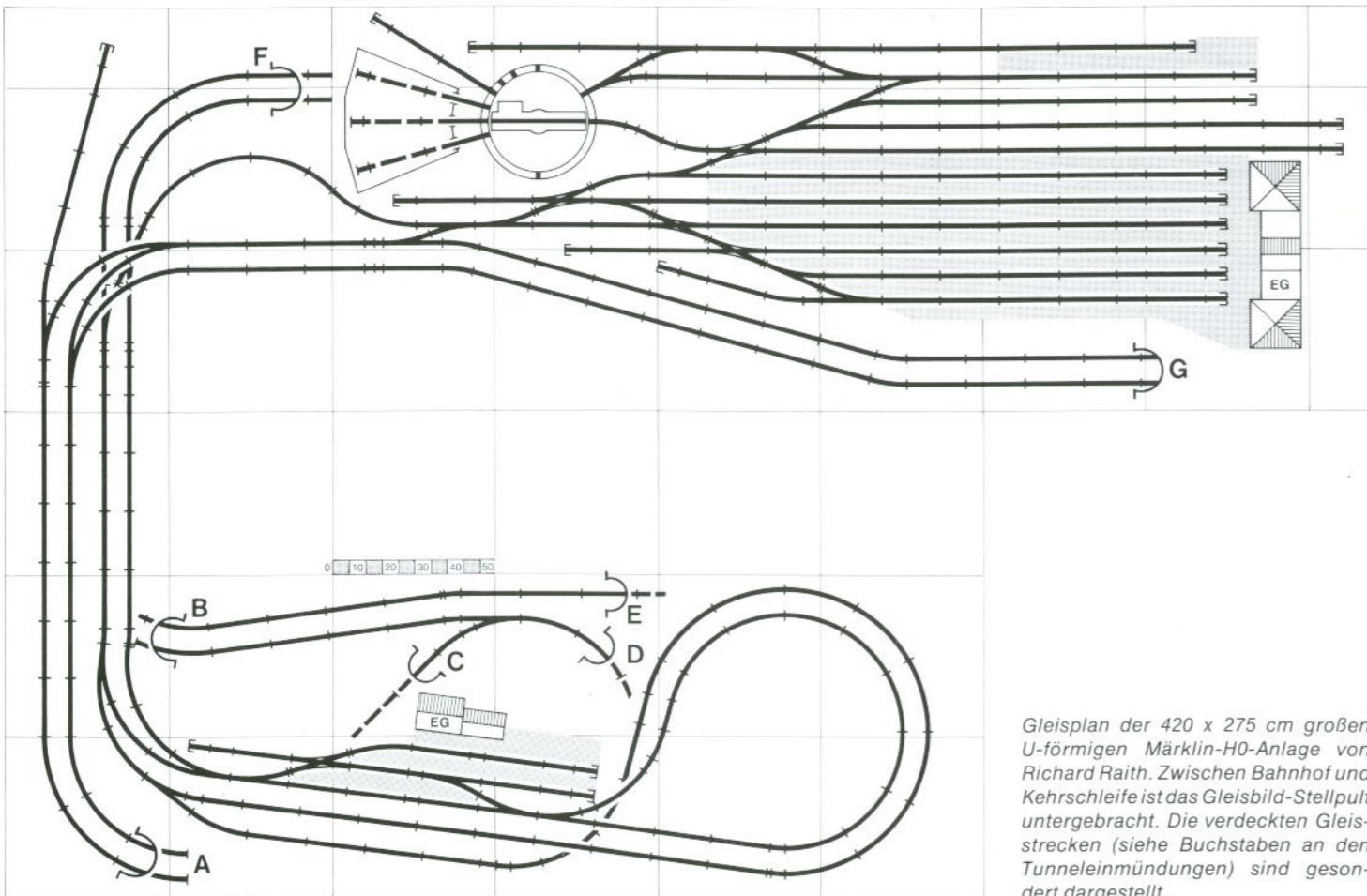
Gleismaterial: Märklin-Z



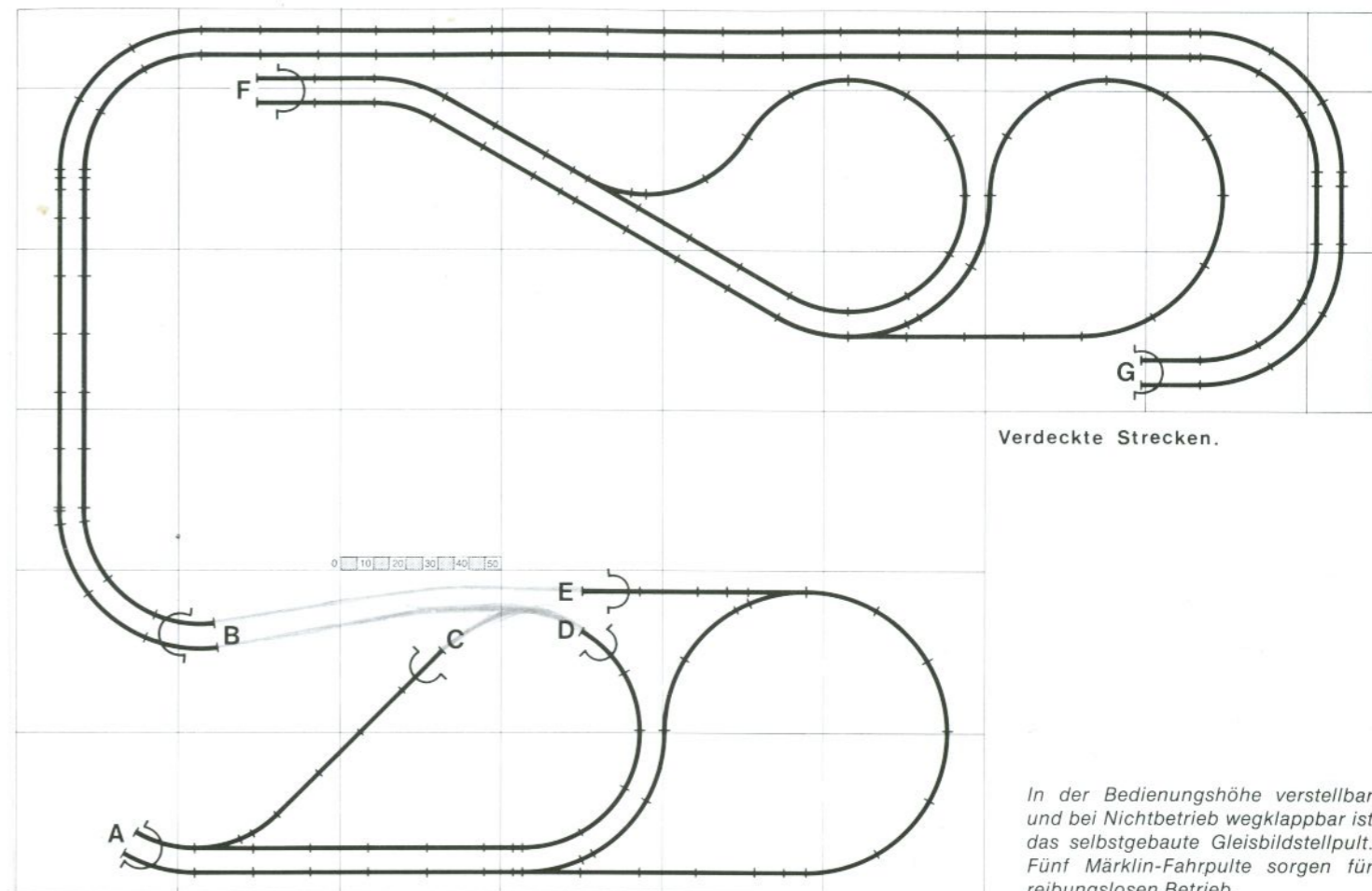
Ein Blick in der „Totalen“ auf die Anlage. Dominierend im mittleren Anlagenausschnitt: das große selbstgebaute Gleisbildstellpult.

Blick aus der Vogelperspektive auf den Kopfbahnhof mit insgesamt sieben Personen-Bahnsteigen. Im Hintergrund das Dampflok-Bw.



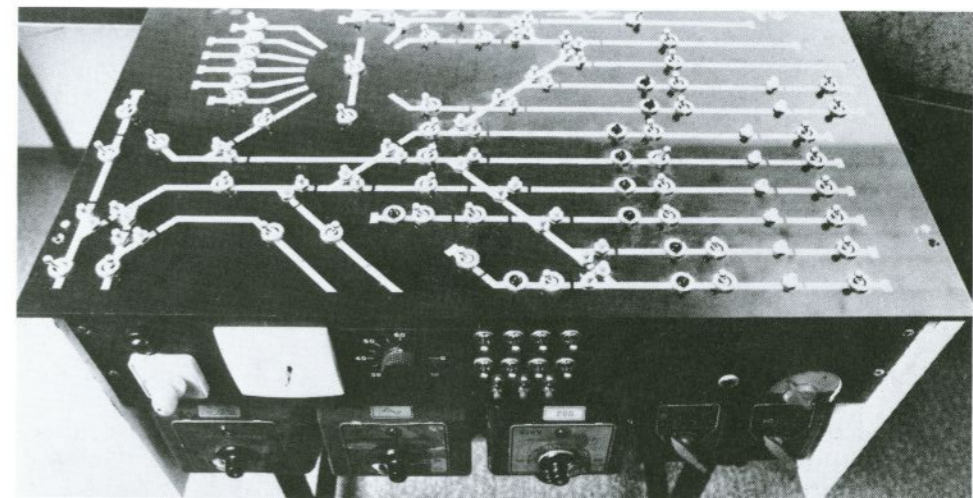


Gleisplan der 420 x 275 cm großen U-förmigen Märklin-H0-Anlage von Richard Raith. Zwischen Bahnhof und Kehrschleife ist das Gleisbild-Stellpult untergebracht. Die verdeckten Gleisstrecken (siehe Buchstaben an den Tunnelleinmündungen) sind gesondert dargestellt.



Verdeckte Strecken.

In der Bedienungshöhe verstellbar und bei Nichtbetrieb wegklappbar ist das selbstgebaute Gleisbildstellpult. Fünf Märklin-Fahrpulte sorgen für reibungslosen Betrieb.



Märklin-Freund Richard Raith nutzte die betrieblichen Vorteile eines Kopfbahnhofs: lange Bahnsteige und wenige Weichen. Der Gleisplan auf der U-förmig angelegten Anlage wirkt zwar ein wenig starr, dieser Eindruck wird aber durch die (in einigen Teilen noch nicht ganz fertiggestellte) Landschaftsgestaltung geschickt gemildert.

Zu Aufbau und Betrieb sind einige Angaben sicherlich von Nutzen. Die Anlage ist stationär in einem trockenen Kellerraum aufgebaut. Es wurde die Rahmenbauweise gewählt in Verbindung mit einer Grundplatte für den Kopfbahnhof. Das Anlagen-Untergestell besteht aus einzelnen Segmenten, die aus verschweißtem Rechteckrohr (25/25 mm) zusammengesetzt sind. In dieses Vierkantrohrgerüst wurden ver-

zählte Rahmen aus gehobelten Dachplatten eingesetzt. Gleistrassen und Bahnhofsgroßbrett sind aus 10 mm Spanplatten ausgesägt. Für den Geländebau wurde die seit Jahren bewährte „Drahtgaze-Methode“ gewählt, die immer noch als eine der zweckmäßigsten Landschaftsbaumethoden erscheint. – Das Anlagen-thema stellt auf dem rechten Anlagenteil einen großen Kopfbahnhof dar, dem ein Bw und Verladegleise angeschlossen sind. Auf die Darstellung der zugehörigen Stadt wurde aus Platzgründen (Gefahr der Verniedlichung) verzichtet – ein Entschluß, dem man dem Erbauer der Anlage hoch anrechnen muß! Der rechte Anlagenteil endet mit dem Empfangsgebäude am Querbahnsteig. Der Gleisplan dieses Kopfbahnhofs wurde so kurz wie möglich angelegt, um

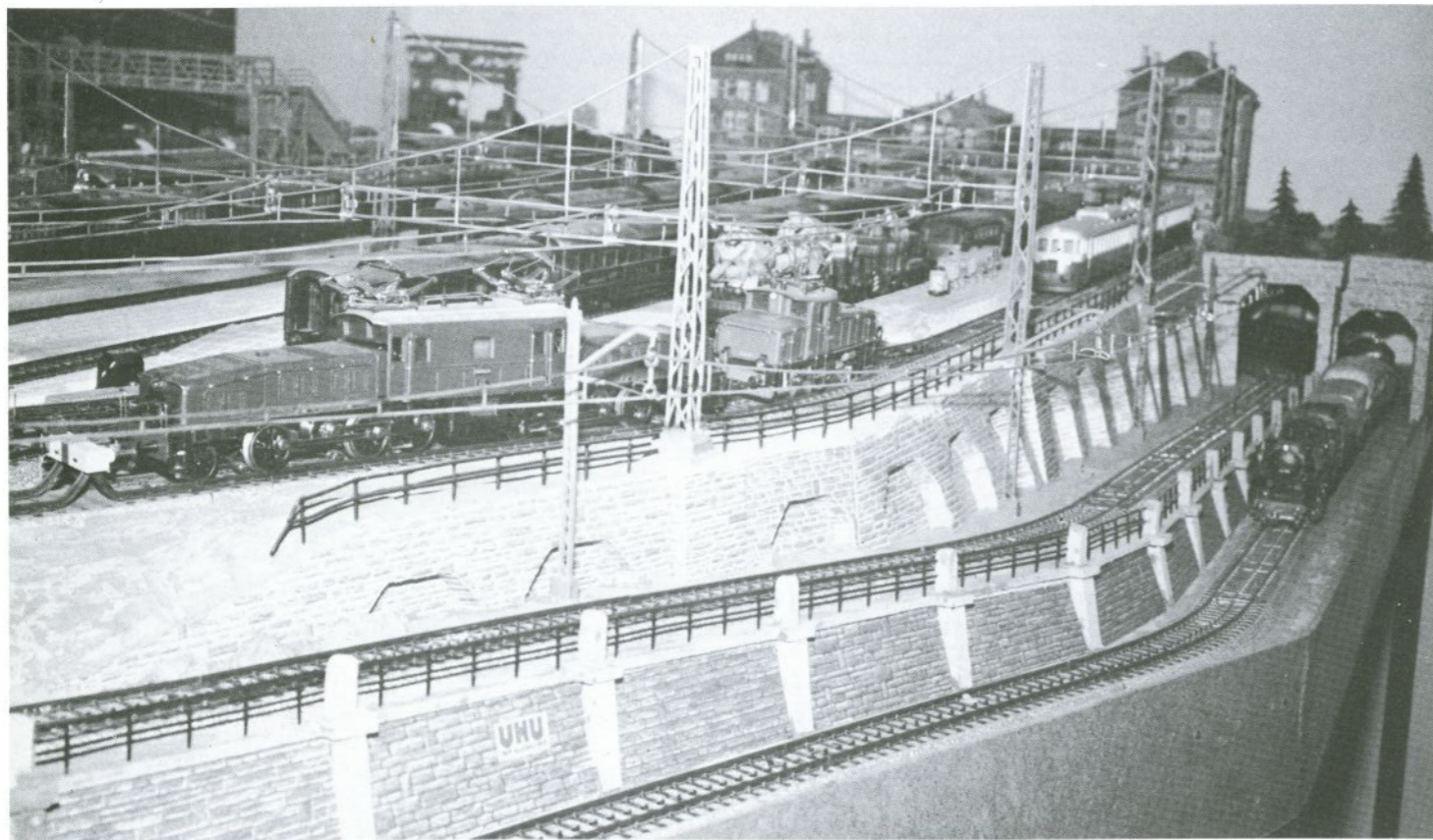
einen einigermaßen glaubwürdigen Übergang auf die Mittelgebirgslandschaft im linken Anlagenteil zu ermöglichen. Dieser linke Anlagenteil ist z. Z. nur teilweise im Rohbau fertiggestellt.

Abschließend noch ein paar Worte zum Betrieb. Die zweigleisige Hauptstrecke führt als geschlossenes Oval – mit Kehrschleifen für jedes Gleis – teilweise verdeckt über beide Anlagenteile. Durch die Kehrschleifen ist es möglich, den aus dem Kopfbahnhof ausfahrenden Zug nach einigen Runden mit der Lok voraus wieder in den Bahnhof einfahren zu lassen. Daran schließt sich ein Lokwechsel an. Die Dampfloks werden auf der Drehscheibe gedreht und können einen anderen Zug übernehmen.

Die zweigleisige Nebestrecke führt ebenfalls über beide Anlagenteile und endet jeweils mit einer Kehrschleife. Der dazu gehörende Bahnhof soll nach seiner Fertigstellung einen Kleinstadtbahnhof darstellen; auch hier befindet sich das Dorf aus gleichen Gründen außerhalb der Anlage.

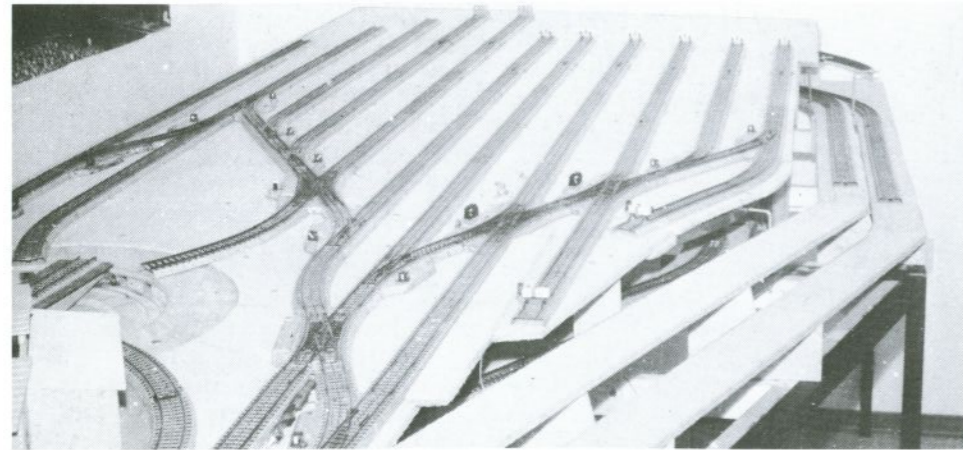
Gesteuert wird der Betrieb manuell von einem Eigenbau-Gleisbildstellpult. Es ist in der Höhe verstellbar und wird bei Nichtbetrieb unter die Anlage geschoben.

Richard Raith meint selbst über seine Anlage: sie stellt einen Kompromiß dar zwischen Wünschen, Wirklichkeit und Möglichkeiten. Diese Modellbahner-Grundweisheit trifft sicherlich immer zu – Richard Raith hat jedenfalls einen guten Kompromiß gefunden.



Das Märklin-„Krokodil“ auf einem Abstellgleis am Kopfbahnhof. Geschickt durch Arkaden angegliedert sind die beiden vorderen tiefer liegenden Gleisstrecken.

Der Kopfbahnhof im Rohbau. Auf einer Spanplatte wurden die M-Gleise aufgeschraubt. Vorn rechts im Bild die tieferliegenden Strecken, die später durch künstliche Dammbauten in die Anlage eingebettet werden.



Erbauer: Richard Raith, Renningen

Anlagengröße: 420 x 275 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

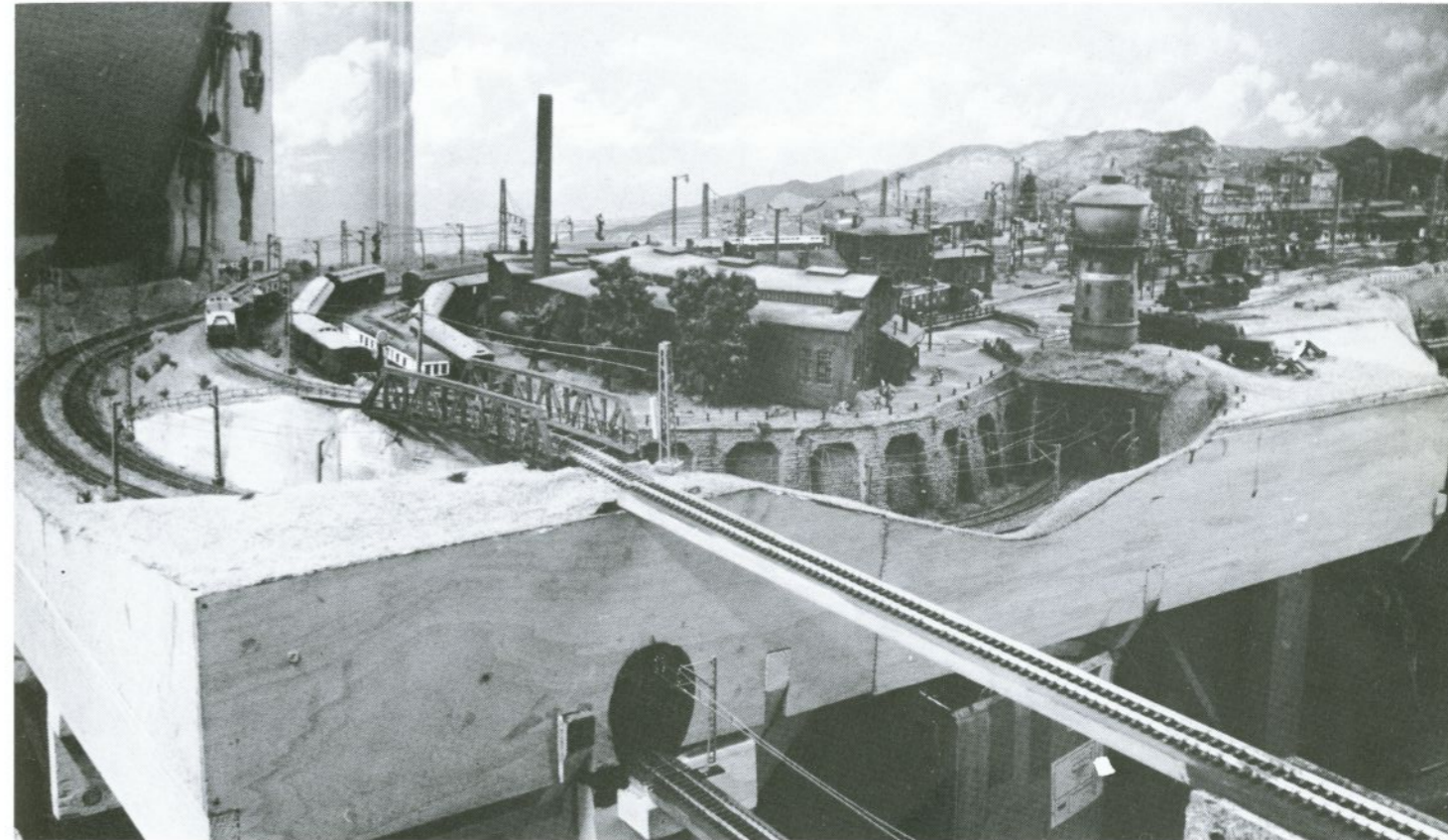
Anlagenform: U-förmig

*Anlagenthema:
Reine Fahranlage mit großem Kopfbahnhof, kleinem Durchgangsbahnhof und langen, teilweise verdeckten Fahrstrecken.*

*Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist stationär in einem trockenen Kellerraum aufgebaut. Die Bedienung erfolgt über selbstgebautes Gleisbildstellpult.*

Gleismaterial: Märklin-M

Mit einem Oval fing alles an



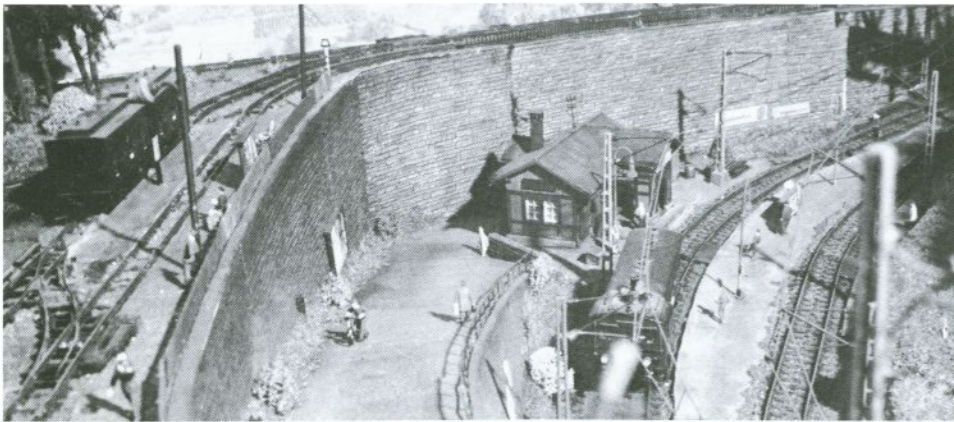
Blick auf die linke Anlagenhälfte. Während für den vorderen Anlagenteil (im Gleisplan links unten) noch der „landschaftliche Anschluß“ fehlt, ist um Bf. Lichtenfels herum alles fertiggestellt bis hin zur Hintergrundkulisse von Fallern.

Wie die meisten Modellbahner entdeckte Rolf Helmrich seine Liebe zum Modellbahn-Hobby schon recht früh. Mit 12 Jahren drehte auf einem kleinen Gleisoval mit Abstellgleis eine Märklin-„TM 800“ ihre Runden (eine kleine dreiachsige Tenderlok, die heute unter Sammlern schon viel Geld wert ist). Diese erste „Anlage“ war noch mit den alten Märklin-Blechschiene mit durch-

laufendem Mittelleiter aufgebaut; nach diesen ersten Versuchen folgte eine beruflich bedingte Pause von fast 15 Jahren. Erst dann ging Rolf Helmrich an den Bau einer neuen Anlage, nachdem dafür in der Zwischenzeit ein kompletter Raum zur Verfügung stand. Aber auch diese Anlage war noch nichts Endgültiges. Viele Mängel – meist typisch für Beginner – ließen

den Betrieb schon recht bald nicht mehr attraktiv erscheinen: zu kleine Gleisradien, zu starke Steigungen und eine unnatürliche Landschaftsgestaltung bestimmten das Schicksal dieser Anlage: Abbruch.

Im Februar 1975 begann Rolf Helmrich mit dem Bau der hier vorgestellten Modellbahn-Anlage.



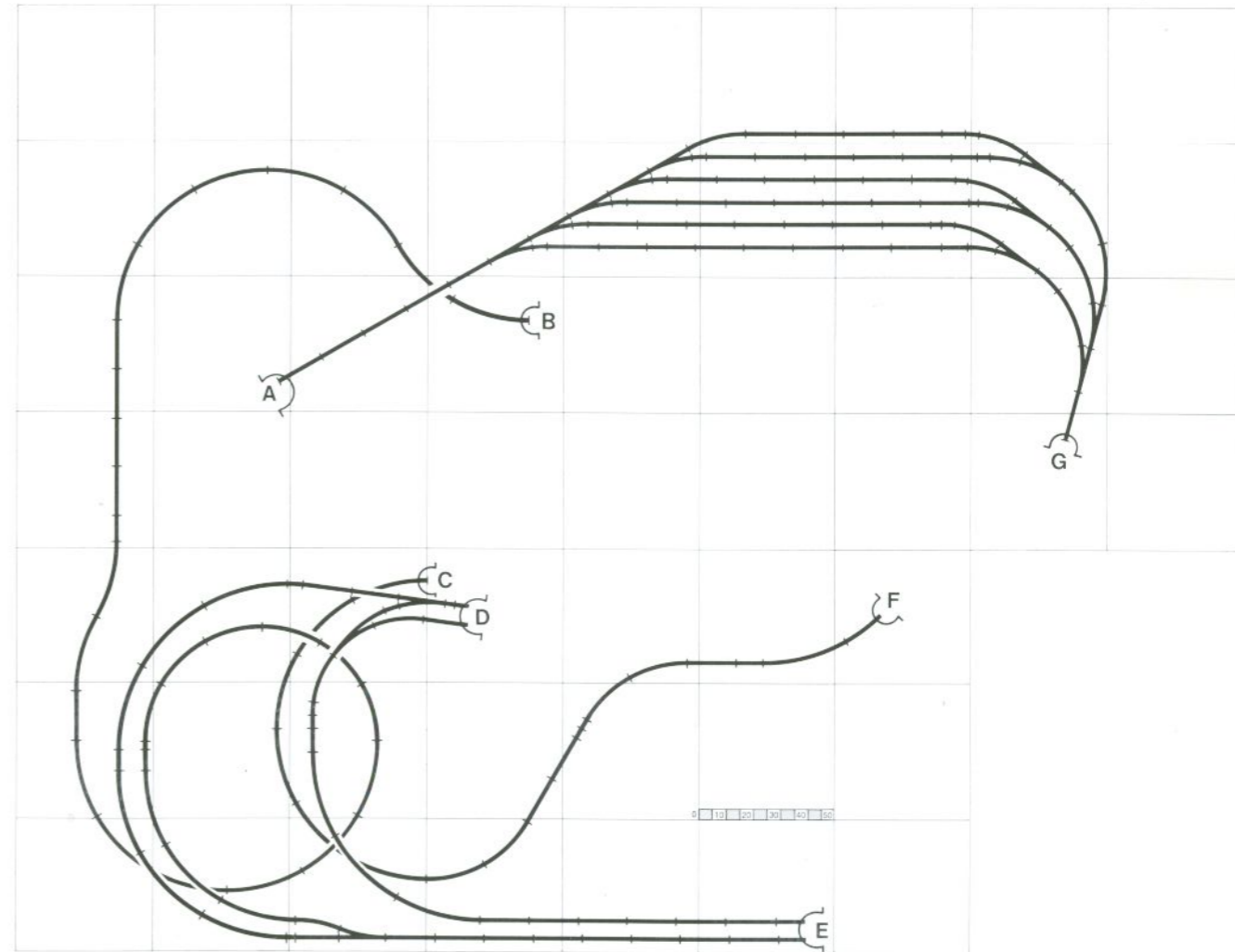
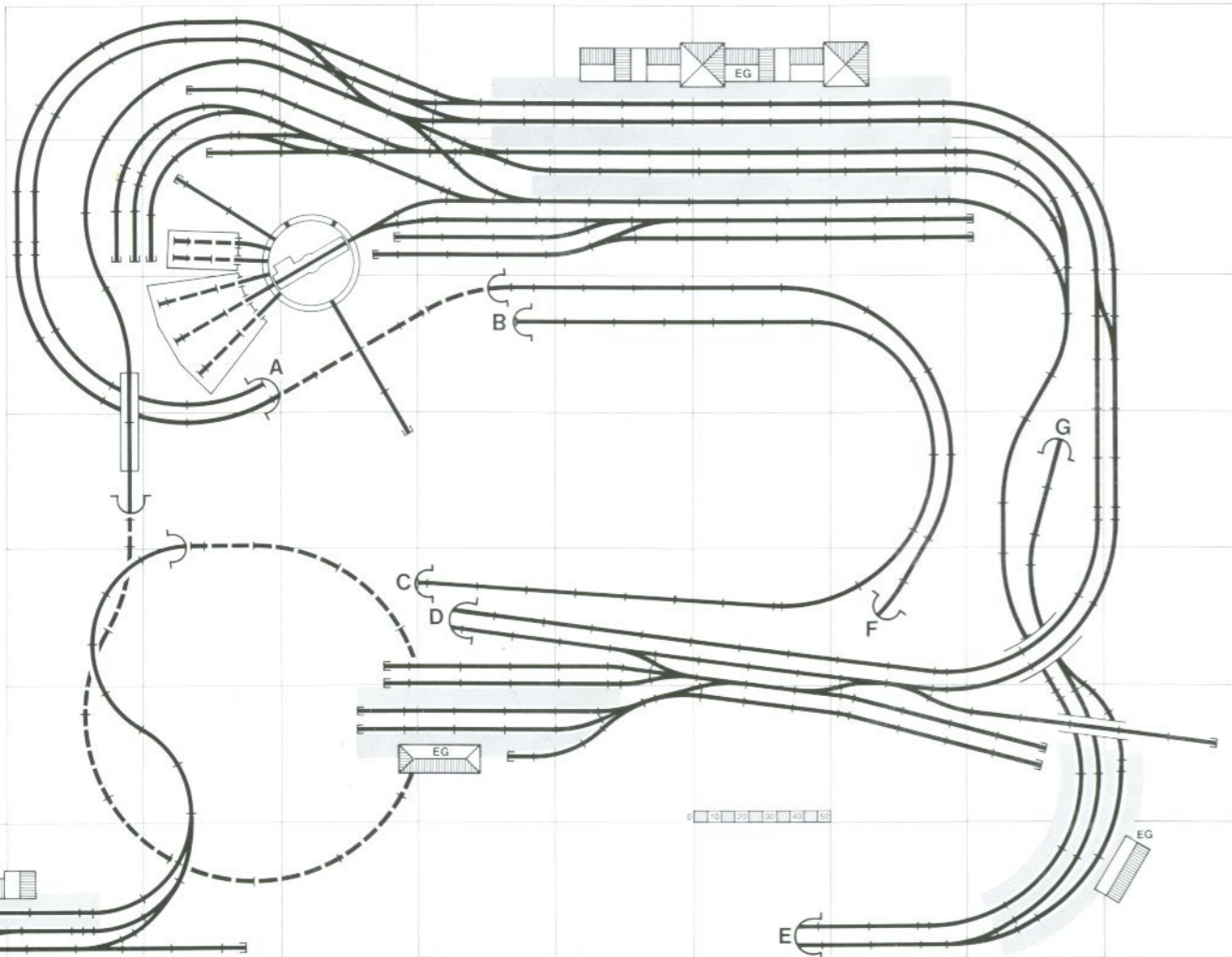
Am kleinen Haltepunkt in der rechten unteren Anlagenecke gibt es sogar noch einen höher gelegenen (im Gleisplan nicht eingezeichneten) Anschluß an eine Schmalspurbahn.

Gleisplan der 350 x 450 cm großen H0-Anlage von Rolf Helmrich. Die Buchstaben an den Tunneleinmündungen zeigen die Übergänge zu den auf gesonderter Skizze gezeichneten nicht sichtbaren Strecken, zu denen auch ein sechsgleisiger Abstellbahnhof gehört.

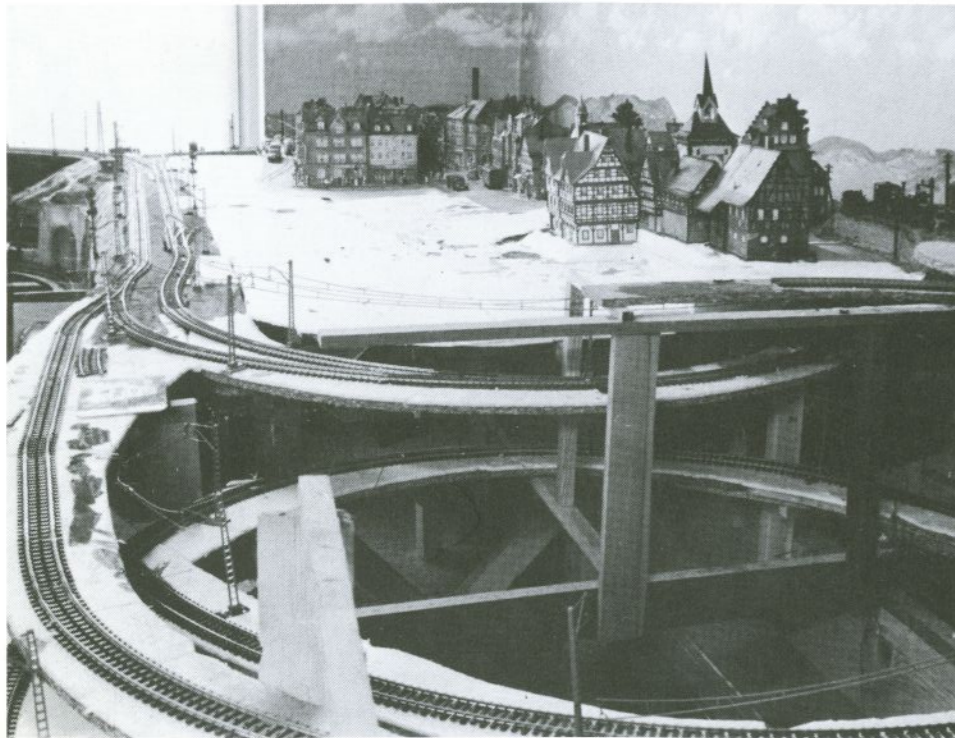
Alle Erfahrungen der früheren Anlage konnten nutzbringend verwertet werden. Der vorhandene Raum – ein ausgebautes Dachzimmer – wurde in seiner ganzen Fläche ausgenutzt. Als Anlagenunterbau wurde die L-Träger-Methode (offene Rahmenbauweise) angewendet, eine gewichtssparende und beim Arbeiten nicht Millimetergenauigkeit erfordernde Rahmenbauweise (s. a. „Anlagenbau in der Praxis“, KMR-Reihe im Alba Buchverlag, Düsseldorf). Das noch vorhandene Märklin-H0-Gleismaterial wurde für den Ausbau der verdeckten Gleisstrecken, dazu gehört auch ein sechsgleisiger Abstellbahnhof, noch sinnvoll weiterverwertet. Im sichtbaren Anlagenbereich wurden Märklin-

K-Gleise montiert. Der kleinste sichtbare Gleisradius beträgt jetzt 55 cm und die maximale Streckensteigung 3,3%. Die relativ großen Mindestradien lassen sich auch mit Märklin-K-Gleisen leicht erreichen, indem man das Schwellenband von unten her an der inneren Kreisseite an jeder dritten oder vierten Schwelle einsägt, so daß sich die Gleise in einem gewünschten größeren Radius verlegen lassen. Wenn man sich das platzmäßig erlauben kann, ist diese Methode in jedem Fall zu empfehlen – denn je größer der Radius, desto besser das optische Gesamtbild der Gleisanlage, die ohnehin auf der Modellbahn noch mit genug Kompromissen behaftet ist.

Eine ähnliche Prozedur mußten die Märklin-K-Weichen über sich ergehen lassen, ihr Abzweigungswinkel wurde auf 15° „getrimmt“, so daß sie nunmehr wesentlich schlanker und gefälliger wirken. Rolf Helmrichs Anlage „spielt um 1939“. Sie zeigt Landschaft und Strecken um Lichtenfels in Oberfranken. Wegen dieser gewählten Zeitepoche mußte alles rollende Material sowie Zubehör darauf abgestellt werden. Diese Anpassung reicht vom Einbau von Formsignalen bis zur Beschriftung von Reklametafeln. Die Strecke verläuft von dem in Anlagenmitte angeordneten Haltepunkt Hochstadt elektrifiziert zum großen Durchgangsbahnhof Lichten-

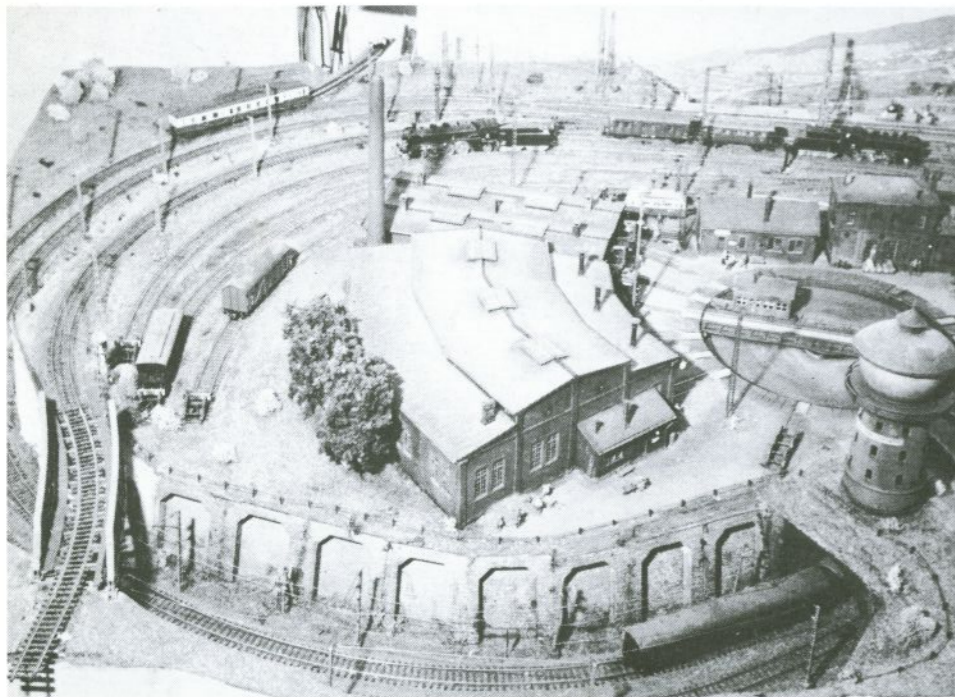


Verdeckte Strecken.



Blick auf den im Bau befindlichen vorderen Anlagenteil um Bahnhof Hochstadt herum. Gut zu sehen ist die Leistenrahmen-Konstruktion für den leichten, aber verwindungssteifen Grundrahmenbau.

fels, in dem auch ein Bw mit Drehscheibe und Ringlokschuppen zu finden ist. Von Lichtenfels zweigt eine nicht elektrifizierte eingleisige Nebenstrecke zum kleinen Kopfbahnhof Rodach ab, der im linken unteren Anlagenteil angesiedelt ist. Ein weiterer kleiner Bahnhof findet sich in der rechten unteren Anlagenecke, in der auch eine Ziegelei angesiedelt ist. Die Anlage ist zur Zeit zu etwa zwei Dritteln fertiggestellt; das Fachwerkstädtchen fränkischer Prägung ist noch im Aufbau begriffen, und ein kleiner Güterbahnhof in „Hochstadt“ (dort wo auf dem Gleisplan jetzt das Empfangsgebäude eingezeichnet) wartet auch noch auf seine Vollendung. Aber „gut Ding will bekanntlich Weile haben“, und je länger man sich Zeit für sorgfältiges Planen und Arbeiten an der Anlage läßt, desto schöner und befriedigender ist später der Betrieb. Rolf Helmrich braucht in dieser Hinsicht wohl keine Sorgen zu haben, denn die Bilder zeigen das Ergebnis konsequenter Planung und Aufbausausführung.



Erbauer: Rolf Helmrich, Hamm

Anlagengröße: 450 x 350 cm

Baumaßstab: 1:87 (H0)

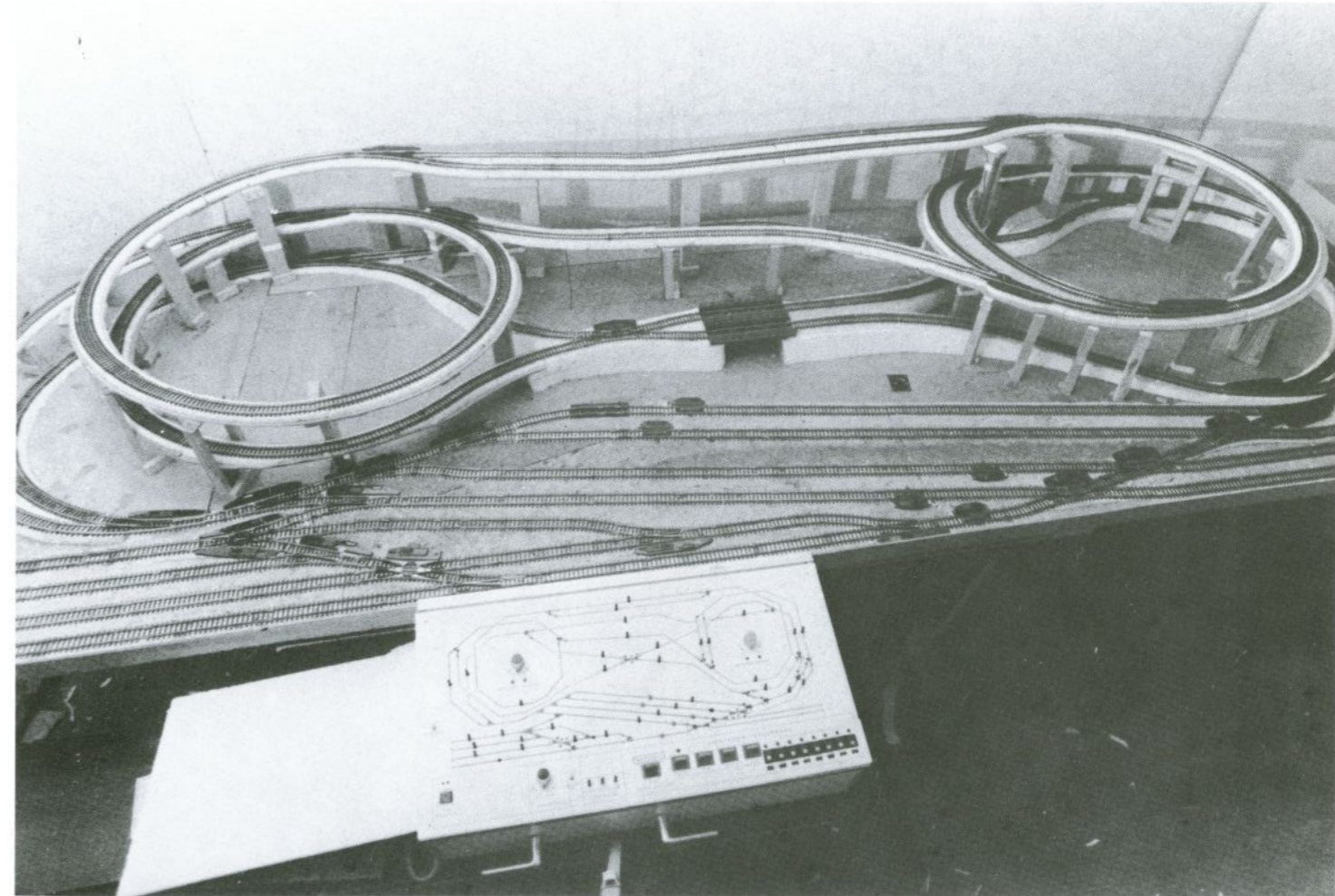
Anlagenform: geschlossenes Rechteck

*Anlagenthema:
Hauptbahn und abzweigende Nebenbahn
um 1939 im oberfränkischen Raum*

*Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist in einem ausgebauten und
ausschließlich für die Modellbahn
genutzten Dachgeschoßraum aufgebaut.*

*Gleismaterial: Märklin-K
Märklin-M (für nicht sichtbare Strecken)*

„Luftaufnahme“ des Bahnbetriebswerkes Lichtenfels, eine für Modellbahnverhältnisse recht großzügig ausgefallene Anlage.

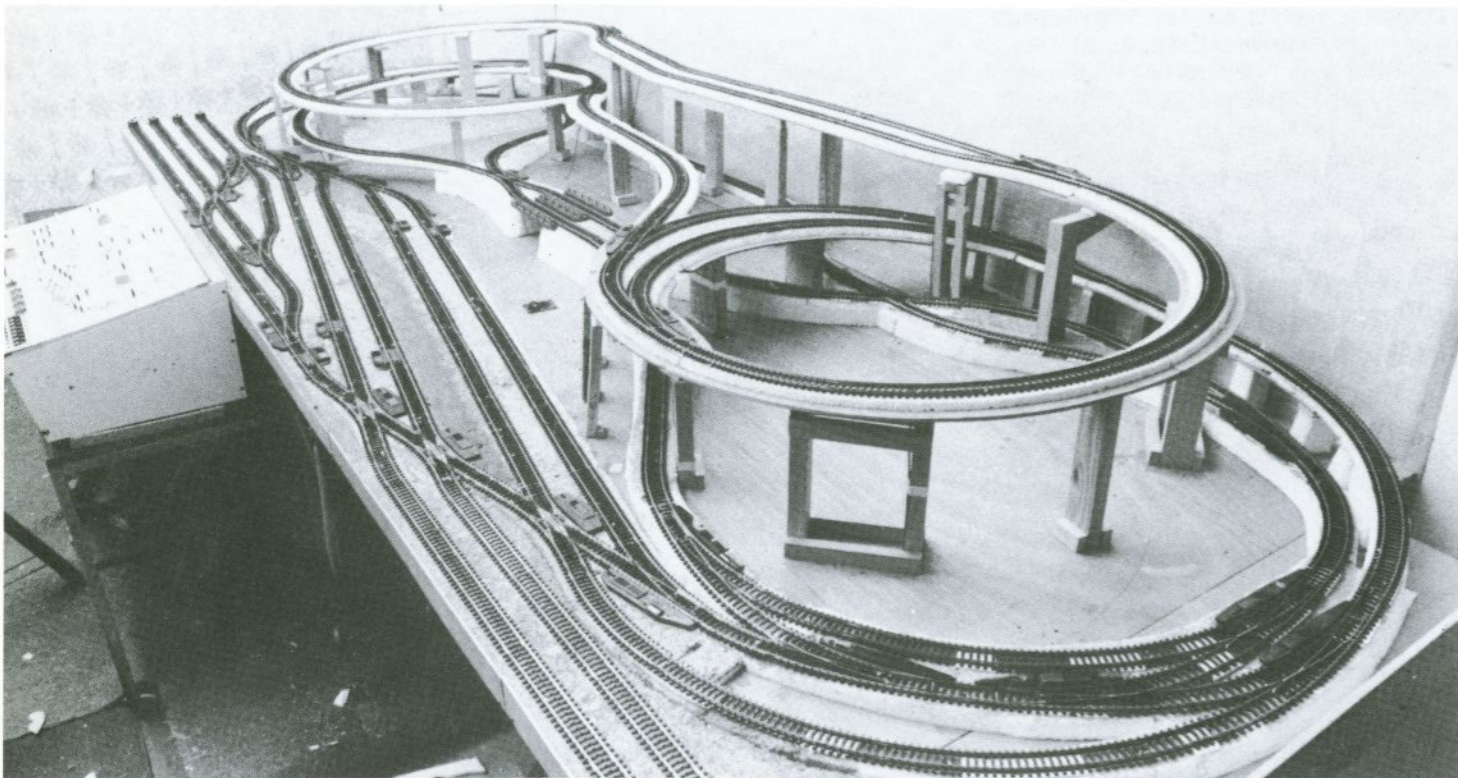


Gesamtansicht der im Rohbau bereits fertiggestellten H0-Anlage; vorn im Bild das selbstgebaute große Gleisbildstellpult.

Eine Modellbahn-Anlage so ganz ohne Landschaft kann natürlich nicht „schön“ im geläufigen Sinn dieses Wortes sein – das versteht sich von selbst. Trotzdem stellen wir eine solche

Anlage im Rahmen dieses Buches vor; nicht nur, weil die Anlage nach der noch fehlenden landschaftlichen Gestaltung sicherlich sehenswert sein wird (das zeigen schon die sorgfältige

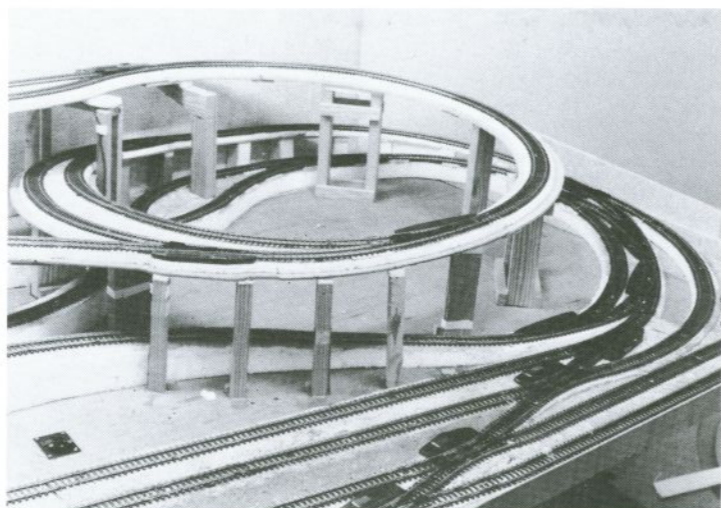
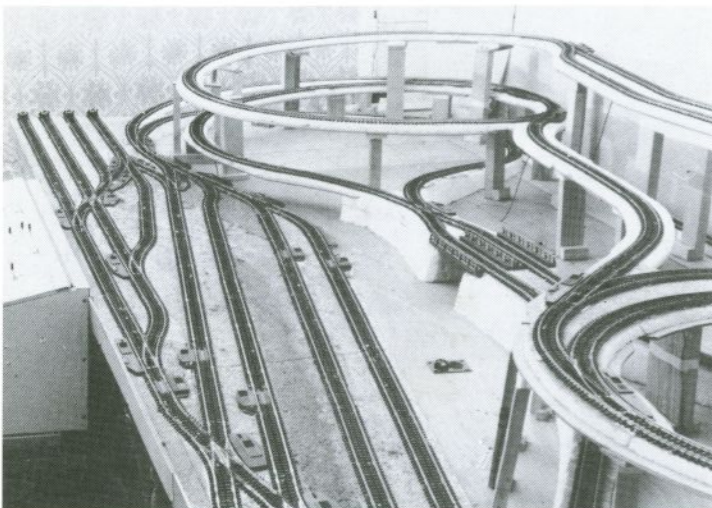
Planung und Trassierung der Gleisstrecken), sondern weil diese im Aufbau begriffene Märklin-Bahn einmal ganz deutlich zeigt, wie man den Gleisunterbau fachgerecht ausführt.



Die aus dem Bahnhof auslaufende eingleisige Strecke wird über Stützen in zwei Windungen auf ihre vorgesehene Höhe geführt; jetzt kann die landschaftliche Gestaltung erfolgen.

Ähnlich exakt aufgebaut ist der linke Anlagenteil. Planungstechnisch gut gelöst: die zur vorderen Anlagenkante leicht schräg angeordneten Bahnsteiggleise nehmen jedem Gleisplan etwas von seiner „angeborenen Starrheit“.

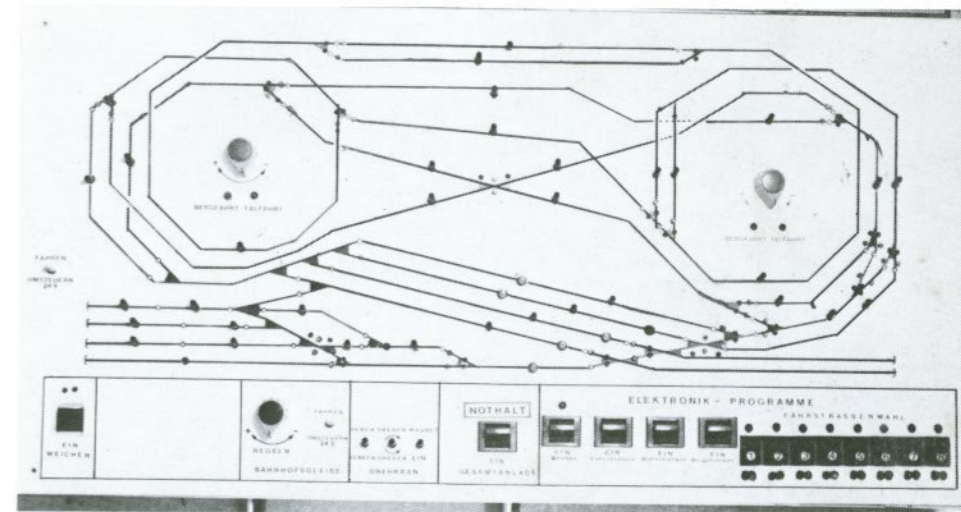
Der rechte Anlagenteil: Musterbeispiel für richtige Abstützung der hochgelegenen Strecke. Vielfach werden die Stützleisten in zu großen Abständen gesetzt; was zur Durchbiegung der Strecke führen kann.



Alexander Herold gibt mit den Abbildungen seiner Märklin-Bahn ein Musterbeispiel für die Trassierung einer Modellbahn-Anlage auf kompakter Grundplatte (Trasse = Gleisstreckenunterbau). Auf die Tischlerplatte, die als Anlagengrundplatte dient, wurden mit gleichmäßiger Steigerung stabile Leistenstücke aufgeklebt, auf die (mindestens 6 mm dicke) Sperrholzstreifen als Gleisauflage aufgeklebt wurden. Darauf kommt zwecks Geräuschdämpfung ein entsprechend dem Schotterbett zugeschnittener Styroporstreifen als Gleisauflage. Man kann statt dessen – mit noch besserem Geräuschdämpfungseffekt – auch die fertigen Schaumstoffbettungskörper der Firma Mössmer verwenden.

Für Bahndämme läßt sich Styropor ebenfalls bestens verarbeiten; man sollte nur darauf achten, daß die seitlichen Böschungen nicht zu steil ausfallen – eine 45°-Steigung muß mindestens berücksichtigt werden; besser ist es (falls der Platz reicht), noch etwas flachere Bahndämme einzuplanen – das wirkt natürlicher und großzügiger. Aber es ist eben wie so oft auf der Modellbahn alles eine Platzfrage. Weitere Hinweise zum Bau der Gleistrassen sind sicherlich nicht erforderlich, denn die deutlichen Abbildungen sprechen für sich.

Vielleicht sind noch ein paar Hinweise zur Anlagen-Schaltungstechnik interessant, denn Alexander Herold war – bevor er als Rentner in den wohlverdienten Ruhestand trat und sich an den Aufbau der Anlage für seinen neunjährigen Enkel machte – von Beruf Ingenieur im Flugzeugbau. Dies war einer der Gründe, die Anlage mit einer elektronischen Steuerung auszurüsten. Nach vielen Detailschaltungen und Versuchen entstand dann eine ausgeklügelte Schaltungstechnik, die über ein selbstgebautes Gleisbildstellpult gesteuert wird. Ein elektronisch programmiertes System von Fahrstraßen ermöglicht einen gut zu überwachenden Fahrbetrieb (Halbautomatik). Zusätzlich setzt ein Stopfstreckensystem bei kreuzenden Strecken Prioritäten (Vollautomatik). Diese beiden Elektroniksysteme können einzeln oder insgesamt abgeschaltet werden, um einen rein manuellen Betrieb zu ermöglichen. Diese Technik hier im einzelnen zu erläutern, würde im Rahmen des Berichts zu weit führen und setzt natürlich auch



Ein informatives Bild für Selbstbauer von Gleisbildstellpulten. Sauber in Konzeption und Ausführung ist die Frontplatte dieses Stellpults, das Alexander Herold selbst entwarf und baute.

gewisse elektronische Grundkenntnisse voraus.

Gewiß bietet diese 350 x 150 cm große Märklin-Anlage vielerlei Anregungen für Märklin-Freunde, die sich mit Gedanken zum Aufbau einer flächenmäßig ähnlichen Anlage tragen. Hier haben sie ein gutes Beispiel für die „Bauarbeiten im ersten Stadium“.

Gleisplan der 350 x 150 cm großen Märklin-H0-Anlage von Alexander Herold. Die Anlage ist mit Märklin-K-Gleisen aufgebaut.

Erbauer: Alexander Herold, München

Anlagengröße: 350 x 150 cm

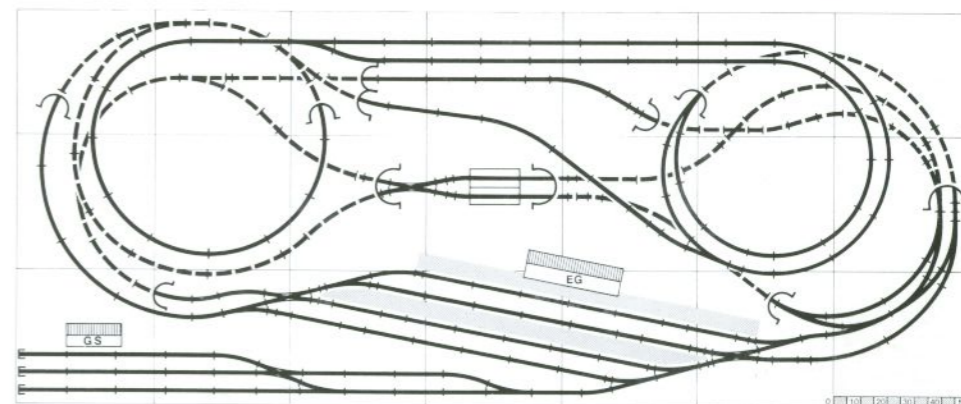
Baumaßstab: 1:87 (H0)

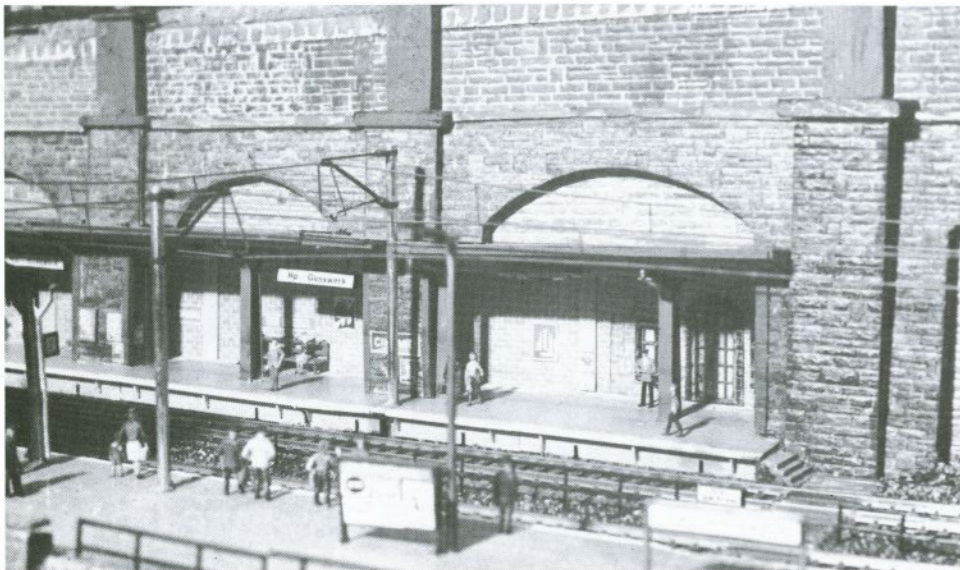
Anlagenform: geschlossenes Rechteck

Anlagenthema: verschlungene eingleisige Fahrstrecke mit viergleisigem Durchgangsbahnhof; Mittelgebirgscharakter

Aufstellplatz und Besonderheiten: Die Anlage ist stationär in einem Kinderzimmer aufgebaut. Die Bahn kann wahlweise vollelektronisch oder von Hand gesteuert werden.

Gleismaterial: Märklin-K





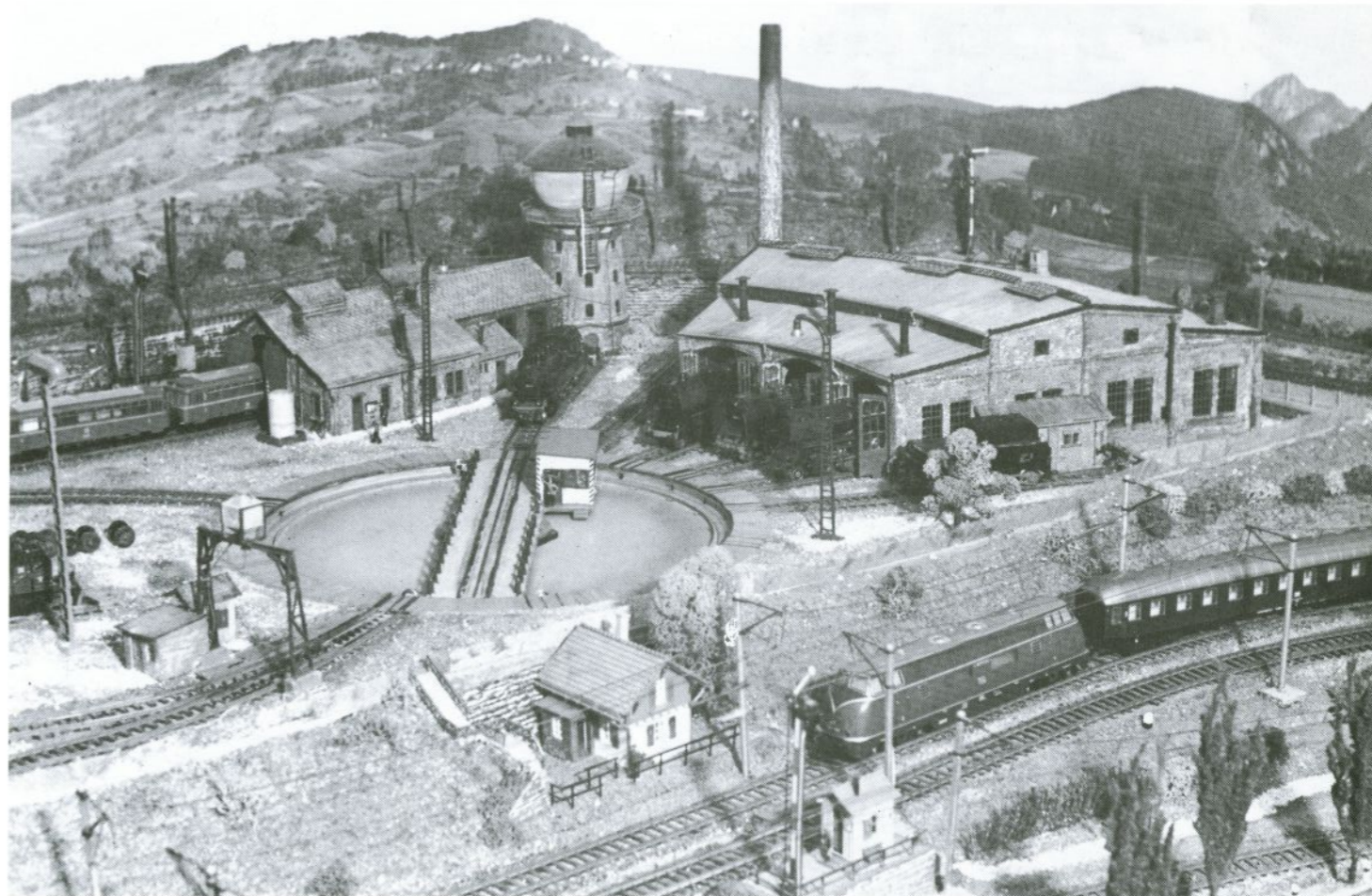
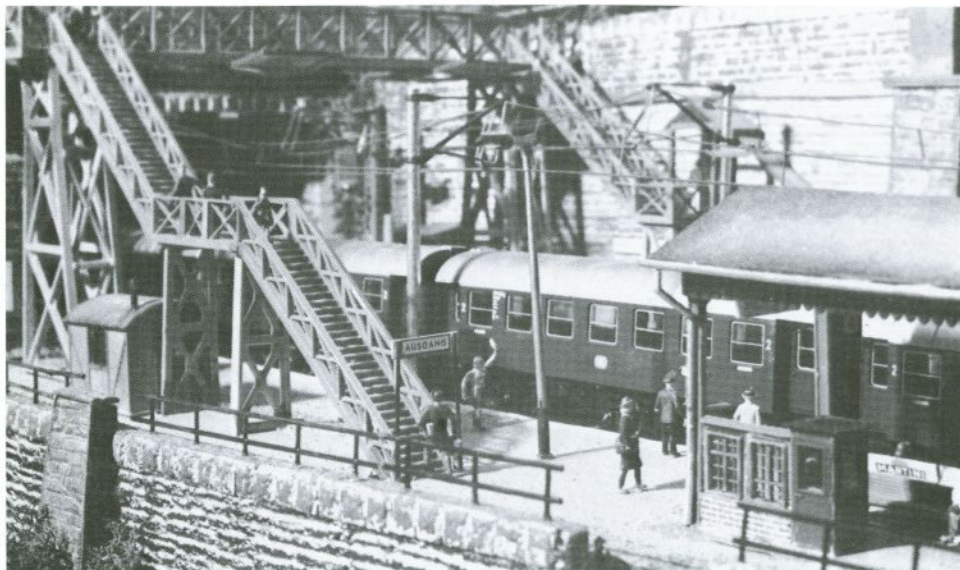
Arkadenförmig eingelassen in die wuchtige, aber aufgelockert gestaltete hohe Stützmauer ist der Haltepunkt „Gußwerk“ – ein origineller kleiner Bahnhof auf der Anlage.

Selten glückt die Kombination von „viel Modellbahn“ auf einer großen, aber nicht zu großen Fläche mit vorbildähnlicher Gestaltung und naturgetreu wirkender Landschaft. Und nur selten läßt sich relativ viel Gleismaterial einigermaßen glaubwürdig verlegen ohne eine optische Überladung hervorzurufen.

Märklin-Freund Hans Reiner gelang diese Kombination sehr gut, denn seine H0-Anlage wirkt beim Betrachten der Abbildungen schon auf den ersten Blick positiv, obwohl die Fülle des Gleismaterials – wenn man den Plan für sich betrachtet – dies gar nicht unbedingt vermuten läßt. Aber man muß halt wissen, wie man „so etwas“ macht, und Hans Reiner wußte es offensichtlich, denn seine Bahn ist vor allem von der Ausführung und landschaftlichen Gestaltung her sicherlich für viele Märklin-Freunde ein gutes und nachahmenswertes Beispiel.

Genau genommen handelt es sich bei dieser H0-Bahn um eine sogenannte „An-der-Wand-lang“-Anlage, denn von der Zimmertür (im Plan in der oberen linken Ecke) führt ein Bedienungsgang zu einem Freiraum in der Mitte, lediglich unterbrochen durch eine eingleisige Strecke, die den freien Gang überquert. Wie schon an anderer Stelle erwähnt, ist diese offene Bauform einer Anlage sowohl für die Gleisplanung als auch für die Landschaftsgestaltung wesentlich günstiger als eine geschlossene Anlagenform zum Beispiel auf einer rechteckigen Platte.

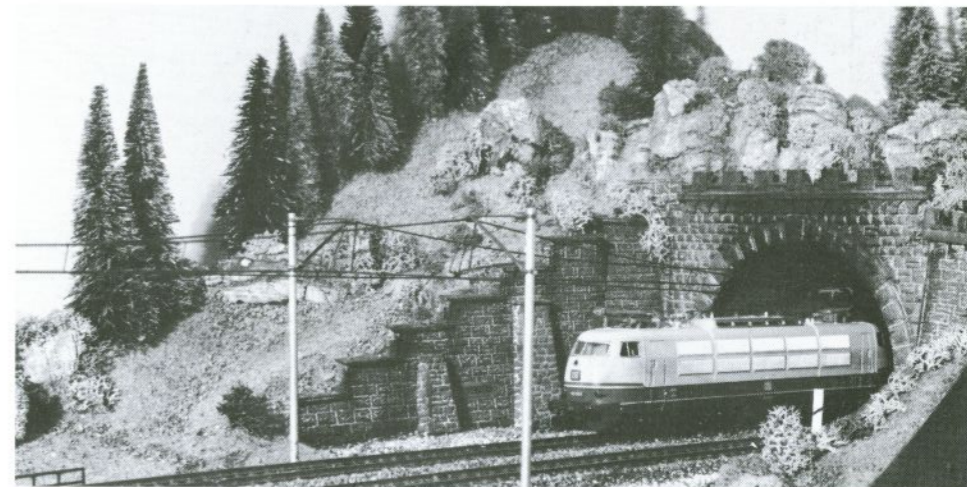
Nochmals ein Blick auf den Haltepunkt „Gußwerk“, der mit dem richtigen Blick fürs Detail gestaltet wurde.

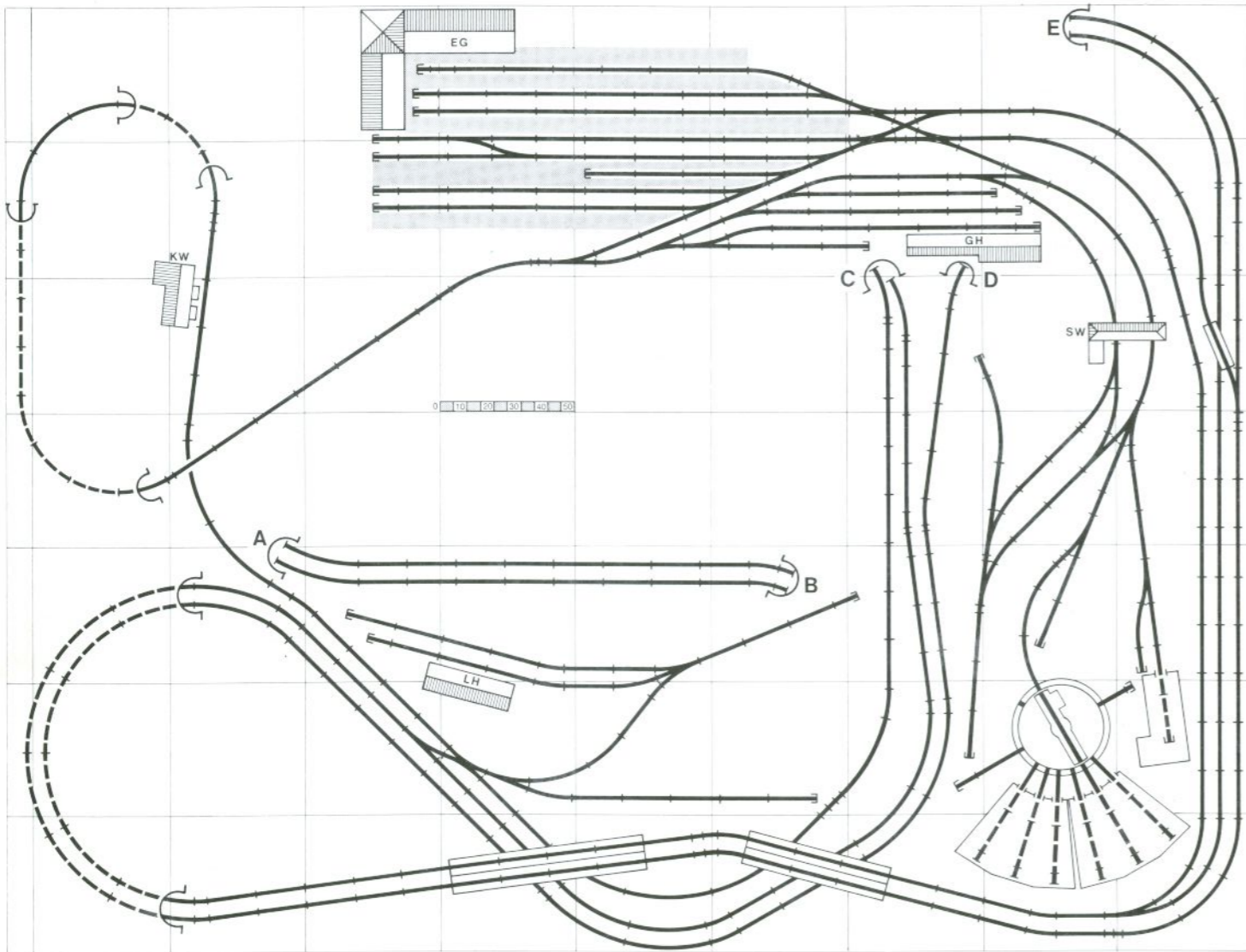


Blick aufs Bw, das sich gekonnt der Umgebung anpaßt und die meist übliche Enge wohltuend vermissen läßt. Die Hintergrundkulisse wurde (richtig) ohne Knick rund um die Anlagenecke herumgeführt.

Man kann außerdem nicht nur freizügiger planen, sondern auch freizügiger und bequemer bauen, weil man besser überall herankann und beim Bau abschnittsweise vorgehen kann, ohne ständig unvollendete Anlagenteile vor Augen zu haben.

Eine Tunnelleinfahrt, wie sie sein soll: die vorgezogenen Stützmauern halten rechts und links das Gestein, und der Hügel oberhalb des Portals ist (richtig) weder bewaldet noch bebaut (ein Fehler, der oft gemacht wird).





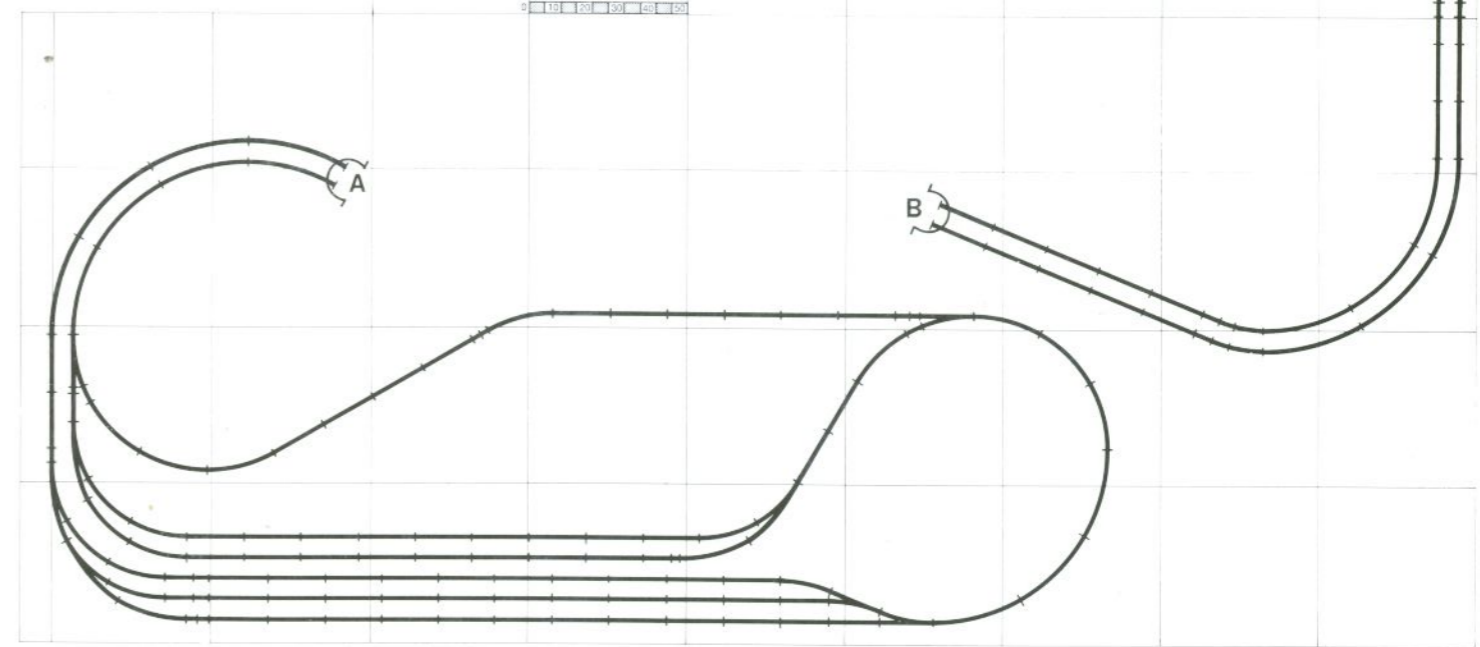
Hans Reiner hat sich die Arbeit sinnvoll aufgeteilt in bezug auf Darstellung der Einzelthemen. So gibt es (im Gleisplan oben) einen großen achtgleisigen Kopfbahnhof mit Güterabfertigungsgleisen, im rechten Anlagenschenkel

ein ausgedehntes Bw mit allen zugehörigen Gleisen und Lokbehandlungsanlagen und schließlich unten ein Industriegelände mit Abmessungen, die für eine Modellbahn schon bemerkenswert sind. Links daneben schließt

sich ausschließlich Landschaft an – Landschaft im positiven Sinn, denn Hans Reiner hat aus der Modellbahn-Fachliteratur nützliche Erfahrungen anderer herausgelesen und so seine Landschaft perfekt ohne Pannen gestalten können.

Gleisplan der 460 x 350 cm großen H0-Anlage von Hans Reiner. Die auf der unteren Ebene verdeckt liegenden Gleise sind auf einer gesonderten Zeichnung dargestellt; die Gleisübergänge zwischen den Ebenen sind durch Buchstaben gekennzeichnet. Der Gitternetzlinienabstand entspricht – wie bei den übrigen in diesem Buch gezeigten Plänen – in Baugröße H0 etwa 50 cm und in Baugröße Z rund 23 cm.

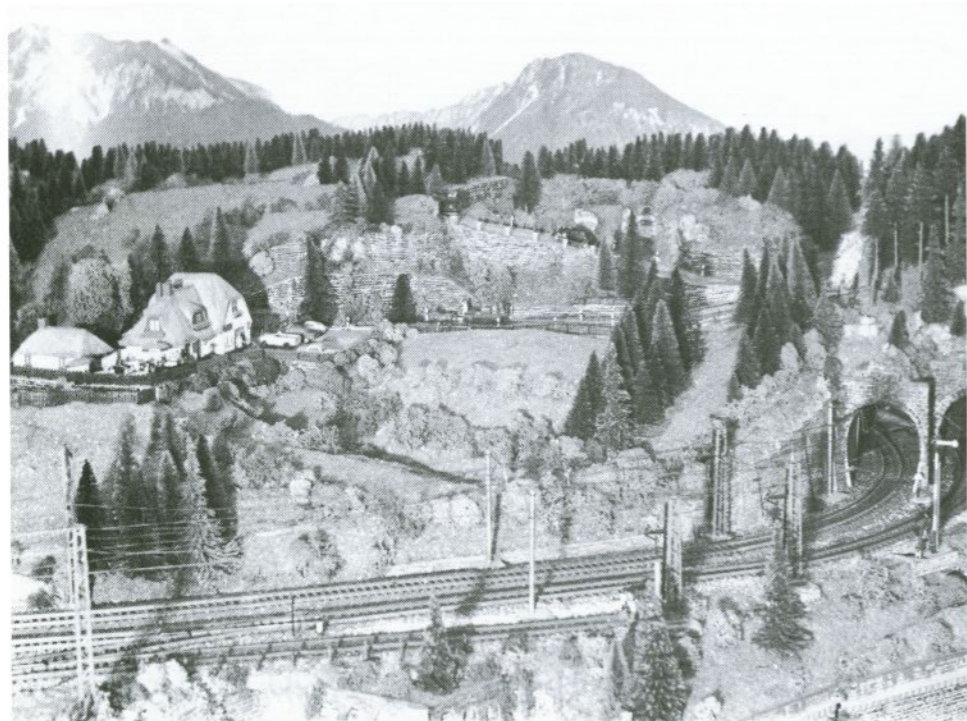
Verdeckte Strecken.



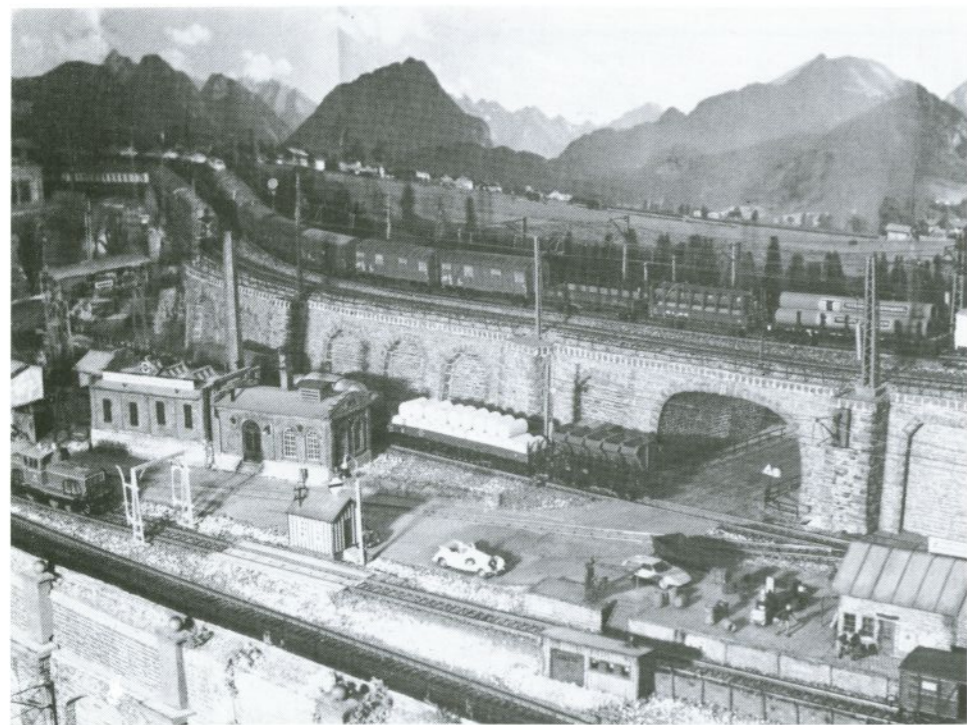
Wüste Gipsberge und zu schmale Sträßchen sind da nicht zu finden. Nur ein Kieswerk (KW) sorgt in der linken oberen Ecke für eine betriebliche Abwechslung. Der gute Gesamteindruck der Anlage kommt

natürlich nicht von ungefähr. Neben ständigen Änderungen und Verbesserungen, die sich während des Baus ergaben (nicht alles kann man auf dem Papier vorplanen), taten zahlreiche Kniffe und Tricks ihr übriges dazu, um die

Anlage vorbildgerechter wirken zu lassen. So veränderte Hans Reiner beispielsweise die Radien der K-Gleise durch einseitiges Aufsägen der Schwellenbänder – Radien von 36 cm sind ganz einfach nicht schön für eine richtige Mo-



Ein ländliches Restaurant ist das einzige Gebäude innerhalb der großen Doppelgleisenschleife im unteren linken Anlagenteil. Gelber wirkt die landschaftliche Gestaltung und der perfekte Übergang zur Faller-Hintergrundkulisse.



dellbahn-Anlage, ist seine Meinung dazu. [D] man ohne mehr Platzbedarf größere Radien sichtbaren Stellen verlegen kann, ist kein Geheimnis.

Auch in bezug auf Gebäude und Betriebsanlagen versuchte Hans Reiner möglichst wenig Kompromisse einzugehen; verniedlichte (oder im Maßstab zu klein ausgefallene) Gebäude modelle verschwanden nach und nach von der Bildfläche. Jetzt gibt es zum Beispiel eine Eisgießerei, die 75 cm Straßenfront in Anspruch nimmt und auch entsprechend imposant in Höhe ist. – Viele Anregungen lassen sich den einzelnen Abbildungen entnehmen, wenn man aufmerksam und genauer hinschaut.

Erbauer: Hans Reiner, Ravensburg

*Anlagengröße:
460 x 350 cm (größte Abmessungen)*

Baumaßstab: 1:87 (H0)

Anlagenform: offene Bauweise an den Wänden eines Raumes entlang mit mittlerem Bedienungsraum

*Anlagenthema:
zweigleisige Hauptbahn mit großem Kopfbahn, Bw, Güterabfertigung und Industrieanschlußgleisen. Viele Fahrmöglichkeiten durch verdeckte Gleisstrecken und Abstellbahnhof auf unterer Ebene.*

*Aufstellplatz und Besonderheiten:
Die Anlage ist stationär in einem ausgebauten und als Hobbyraum hergerichteten Kellerraum aufgebaut.*

Gleismaterial: Märklin-K

Blick aus der Vogelperspektive auf das Industriegebiet im unteren Anlagenteil.

The Märklin N-Way Club Inc.