Eisenbahn JOURNAL Modellbahn Bibliothek

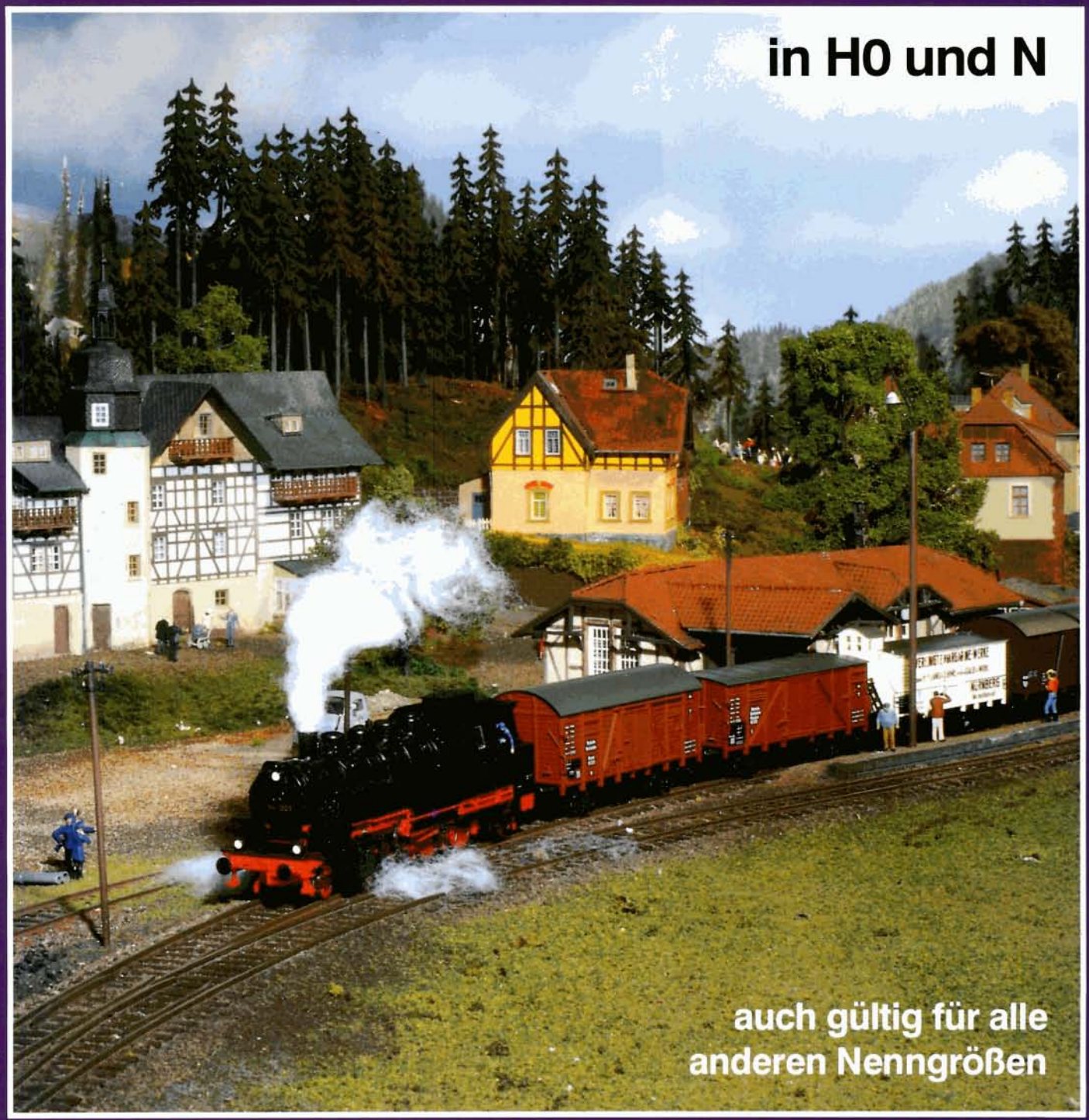
B 30872 F
ISBN 3-89610-029-7

DM 24,80 • sfr 24,80 • S 190,-- • hfl 29,80

1x1 des Anlagenbaus

Band III

Hermann Merker
Helge Scholz
Gerhard Peter
Dieter Schubert



(Füllseite)

Bild 2: Eine Übersicht über den Bahnhof Hölle und angrenzende Gebäude im Jahre 1968 – Vorbild unserer Höllental-Anlage. **Abb.: Slg. Winkler**
Bild 1 (Titelbild): Mit einem Güterzug verläßt die 86 457 den Bahnhof Hölle in Richtung Lichtenberg. **Abb.: MV-HS**

Impressum

ISBN 3-89610-029-7

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453, D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber:	Hermann Merker
Autoren:	Hermann Merker Helge Scholz Gerhard Peter Dieter Schubert
Lektoren:	Manfred Grauer Karin Schweiger Ekkehard Blome
Satz Merker Verlag:	Regina Doll Evelyn Freimann
Anzeigenleitung:	Elke Albrecht
Druck:	Europlanning S.r.l. Via Chioda, 123/A I-37136 Verona
Vertrieb:	Hermann Merker Verlag GmbH
Einzelverkauf:	MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert an den Verlag eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung in den Publikationen des Hermann Merker Verlag GmbH einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Juli 1994 by Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck. 2. Auflage, Dezember 1997.

Inhalt

	Seite
Vorwort	8
Vorgeschichte der »Hölle« im Modell	10
Die »Hölle« entsteht	14
Gleispläne zum Thema »Höllentalbahn«	16
Warum Modulbauweise?	22
Wie entsteht der Unterbau?	24
Gelände-Rohbau und Trassierung	28
Trassenbau und Gleisverlegung	31
Sichere Modultrennstellen	41
Tunnelbau im Modell	46
Die große Selbitzbrücke	50
Berge aus Montageschaum	54
Vorbildgerechte Felsgestaltung	57
Färben von Mauern und Felsen	70
Arbeiten mit Pappmaché	74
Aus der »Tiefe« des Schattenbahnhofs hinauf in den Bahnhof Hölle	78
Begrünung der Geländedecke	82
Das Selbitzwasser	86
Bau des Empfangsgebäudes Lichtenberg	90
Der Bahnhof Hölle und seine Einrichtungen	94
Drehkran und Schrägaufzug	98
Hotel »König David« im Ort Hölle	100
Die »Hölle« – auch in N	104

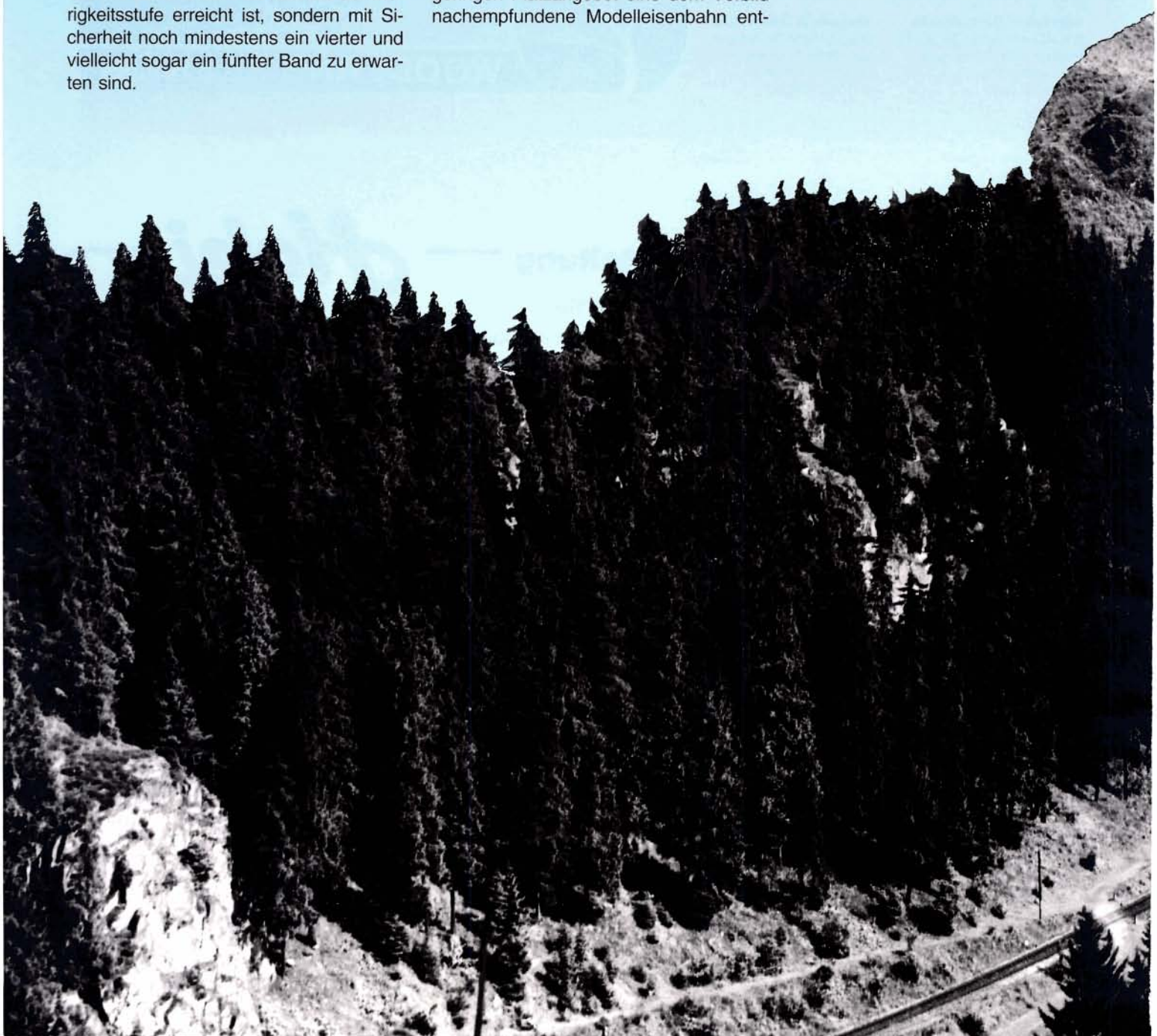
Vorwort

Nach den bisher sechs Bänden aus dem Hause Merker zum Thema Anlagenplanung liegt nun die erste Folge einer neuen Reihe über den Bau von Modellbahnanlagen vor. Bei der Bezeichnung "Band III" handelt es sich um die Aussage zur Schwierigkeitsstufe der Bau- und Detaillierungsarbeiten. Das Werk ist somit für Modellbahner mit Erfahrung gedacht. Für Liebhaber der kleinen Eisenbahn, die mit ihrer Bautätigkeit erst beginnen wollen, sind die Bände I und II (ebenfalls nach Schwierigkeitsgrad unterteilt) in Vorbereitung. Da in Band II viele schon im Eisenbahn-Journal veröffentlichte Baubeiträge zusammengefaßt werden können, ist eine Fertigstellung noch Ende 1994 möglich. Band I hingegen, der vollständig neu erarbeitet werden muß, kann erst 1995 gedruckt werden. Es sei noch angemerkt, daß mit Band III nicht die höchste Schwierigkeitsstufe erreicht ist, sondern mit Sicherheit noch mindestens ein vierter und vielleicht sogar ein fünfter Band zu erwarten sind.

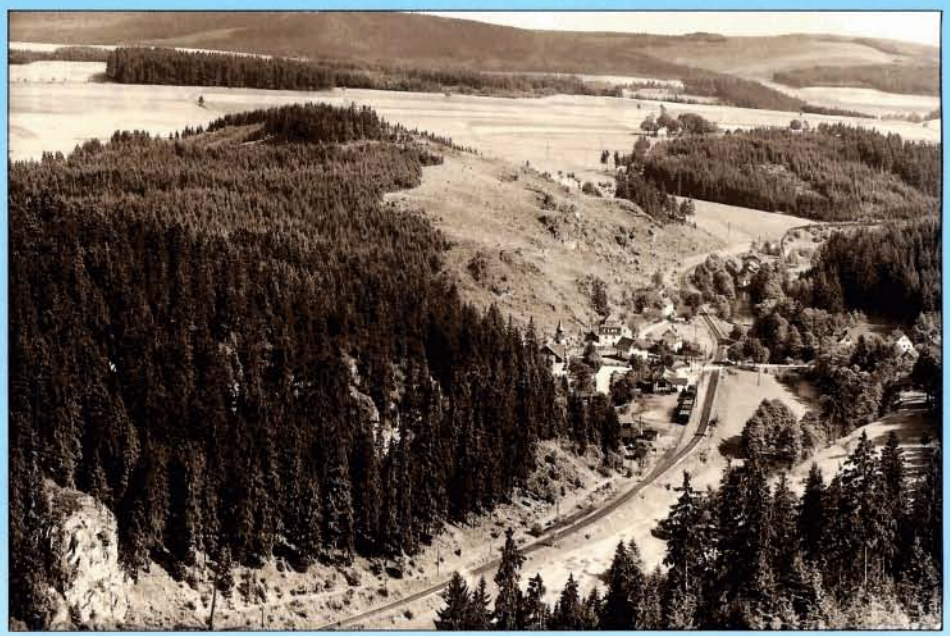
Gleisplan- bzw. gleisbautechnisch ist unsere hier vorgestellte Rundumanlage noch relativ einfach im Aufbau zu bewerkstelligen. Ein "früher" Fahrbetrieb auf der sichtbaren Ebene ist sehr schnell möglich. Die unterirdischen Abstellmöglichkeiten und Schattenstrecken sind hierfür nicht zwingend. Die Teilbarmachung der Anlage mit den notwendigen zusätzlichen Verkabelungsarbeiten beansprucht schon etwas mehr Arbeit.

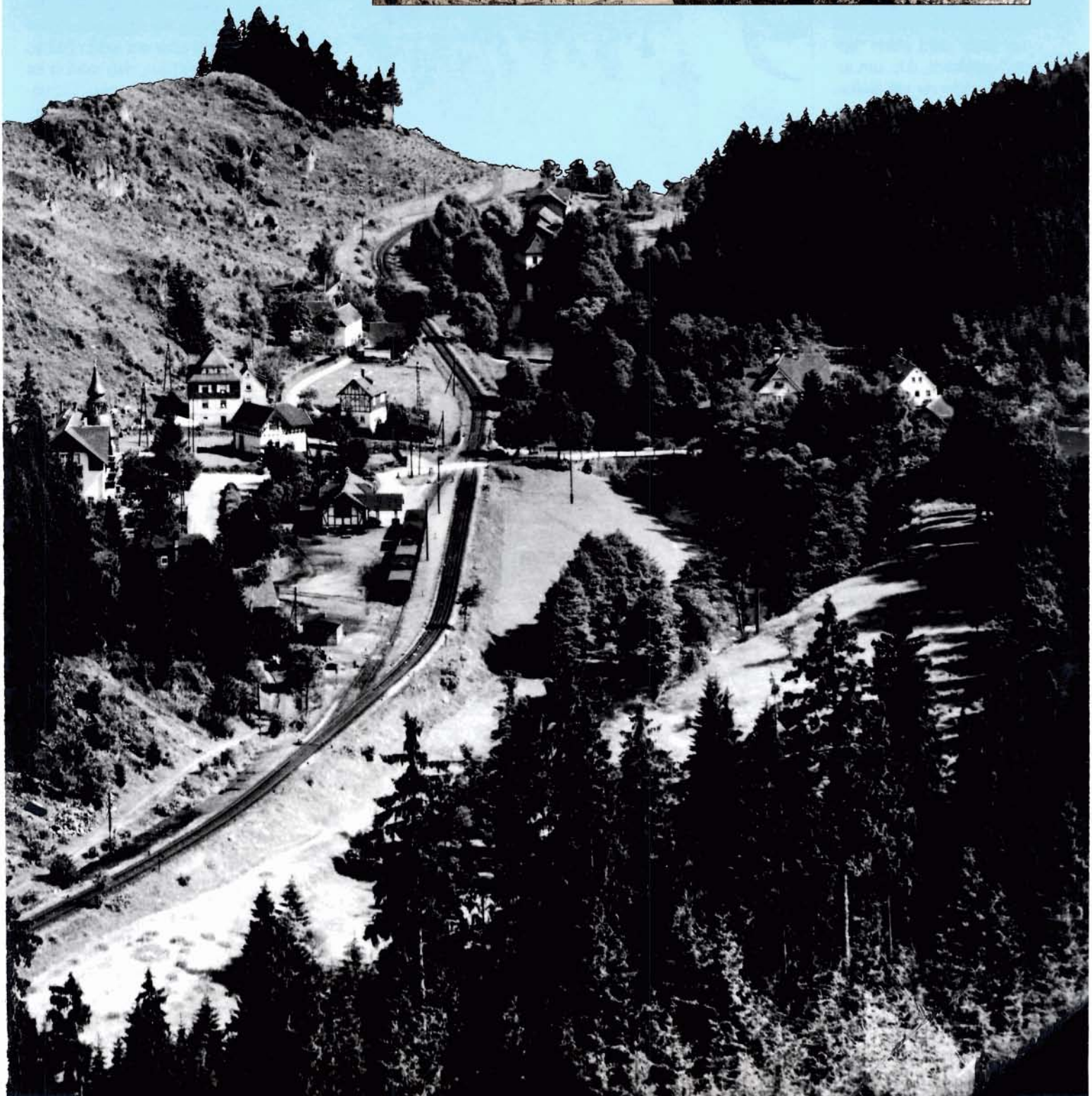
Wegen der langen Fahrstrecken bei Rundumanlagen wird der Modellbauer jedoch am meisten durch die Landschaftsgestaltung gefordert. Daß unsere Modell-"Hölle" ein direktes Vorbild hat, erleichtert die Ausgestaltung jedoch erheblich, denn tatsächlich Vorhandenes kann auch durch blühendste Phantasie kaum übertroffen werden. Alle Bautechniken entsprechen den bei uns tatsächlich erarbeiteten Gegebenheiten; es wurde also kein "kalter Kaffee" aus anderen Broschüren und Büchern abgeschrieben. Daß auch mit einem relativ geringen Platzangebot eine dem Vorbild nachempfundene Modelleisenbahn entstehen kann, beweisen unsere N-Gleisplanvorschläge und der Bau einer Modulanlage.

Daß viele Hände für die Ausführung der Geländebauten, aber auch für die Fotografien und die Gestaltung dieser Broschüre notwendig waren, versteht sich von selbst. Besonders bedanken möchte ich mich deshalb bei meinen "Mitkämpfern" aus der Eisenbahn-Journal-Redaktion! So ist Helge Scholz für einen guten Teil des H0-Geländebaus und ebenso der Modellfotografie verantwortlich. Gerhard Peter hat die "N-Hölle" und alle Computer-Gleisplan-Entwürfe durch das Busch-PC-Rail-Zeichenprogramm erstellt. Dieter Schubert hat bei der Vorbereitung mitgeholfen; auch das Hotel "König David" wurde von ihm gebaut. Für das Studium unserer Broschüre, aber auch für den Nachbau unserer Vorschläge wünschen wir Ihnen viel Vergnügen! **Ihr Hermann Merker**



Bilder 3 und 4: Blick auf den Bahnhof Hölle und den dazugehörigen Ortsteil mit dem Hotel "König David" hinter der Station. Von dem Hotel gibt es über Jahrzehnte hinweg verschiedene Aufnahmen, die das allmähliche "Wachstum" des ursprünglichen Familienhotels zeigen. Aufgrund der Hotelausbaustufe dürfte dieses Foto in den dreißiger Jahren entstanden sein. Die untere, teilweise kolorierte Großaufnahme ist eine Ausschnittsvergrößerung aus der kleinen Fotografie.
Abb.: Photo König





Vorgeschichte der »Hölle« im Modell

So mancher Modelleisenbahner hegt den Wunsch, daß er mit seiner stationären Modellbahnanlage dem großen Vorbild so nahe wie möglich kommt. Entsprechende Träume, was alles an unterschiedlichen Themen auf der Anlage nachgestellt werden könnte und sollte, haben längst konkrete Formen angenommen. Allerdings merkt man dann meist auch sehr schnell, daß oft nur ein Bruchteil der Vorstellungen realisiert werden kann. Schuld daran ist immer das zu geringe Platzangebot, egal ob dieses nun 20 m² oder vielleicht nur 5 m² beträgt; bei viel Platz wird eben "üppig" geträumt, d.h. um einiges mehr an speziellen Situationen gewünscht als bei entsprechend geringerem Platzangebot. Bedenken Sie von Anfang an: In der Einschränkung zeigt sich der Meister!

Anforderungen

Das mindeste, was zu einer Anlage gehört, ist als erstes **ein** Bahnhof, wobei seine Größe bzw. Gleisausdehnung eine wichtige Rolle spielt. Anschließend stellt sich die Frage: Soll es ein Hauptbahnhof, ein untergeordneter Bahnhof an einer Hauptstrecke oder ein Lokalbahn-Durchgangs- bzw. -Endbahnhof werden oder gar die Endstation einer kleinen Schmalspurbahn? Ist dies alles entschieden, muß die Bahnhofsgröße, die sich wiederum nach dem Platzangebot richtet, bei der Planung berücksichtigt werden. Bei einer kleinen Anlage läßt sich vielleicht gerade noch ein Dorf andeuten, das zum Bahnhof gehört; dagegen kann ein Vorort oder ein Teilausschnitt einer Stadt nur einer großen Anlage vorbehalten bleiben.

Weitere große, stets wiederkehrende Wünsche sind: wenigstens ein Tunnel, aber auch eine Brücke, ein beschrankter Bahnübergang, eine Rampenstrecke, ein Bahnhofsvorfeld, eine Extra-Güteranlage und ein Bahnbetriebswerk oder was es sonst noch alles gibt.

Alle Besonderheiten, die man einmal in Beiträgen von Modellbahnzeitschriften oder in Modellbahnbüchern gesehen hat, möchte man am liebsten in seinem zukünftigen Werk berücksichtigen. Tun Sie's lieber nicht, es kann keine ausgeglichene Anlage werden! Überladenes stört eher das Auge des Betrachters; dieses müßte in kürzester Zeit ein Zuviel an Details aufnehmen, wozu es gar nicht in der Lage ist, und es erkennt daher tatsächlich viel weniger als erhofft oder gar nur Kitsch.

Am ehesten verleiten Flächenanlagen, egal ob quadratisch oder rechteckig, zu solcher Überladung. Sie verfügen in ihrem Innenfeld über zuviel Fläche, die erstmal sinnvoll gestaltet sein will. Und immer nur in Anlagenmitte den Bahnhof vorsehen, ist auf die Dauer auch langweilig. Wir haben uns deshalb hier zu einer Rundumanlage entschlossen, die an den Wänden eines Raumes im Geviert entlanggebaut wird – aber nicht muß. Sie kann auch bei genügend großen Räumen nur zwei oder drei Wände als Außenbegrenzung nutzen, während der vierte Schenkel quer durch den Raum führt und diesen in zwei Hälften teilt (siehe Seite 12). Die freibleibende, nicht bebaute Fläche kann so noch anderweitig genutzt werden. Eine solche Bauweise, in großen Räumen angewandt, bringt aber auch noch einen weiteren Vorteil: Der quer durch den Raum führende Anlagenteil kann von zwei Seiten bedient bzw. bespielt werden. Die Öffnung im Anlageninneren soll aber auf jeden Fall so groß sein, daß man in ihr bequem vor dem Schaltpult sitzend Platz findet, um die Anlage bedienen zu können.

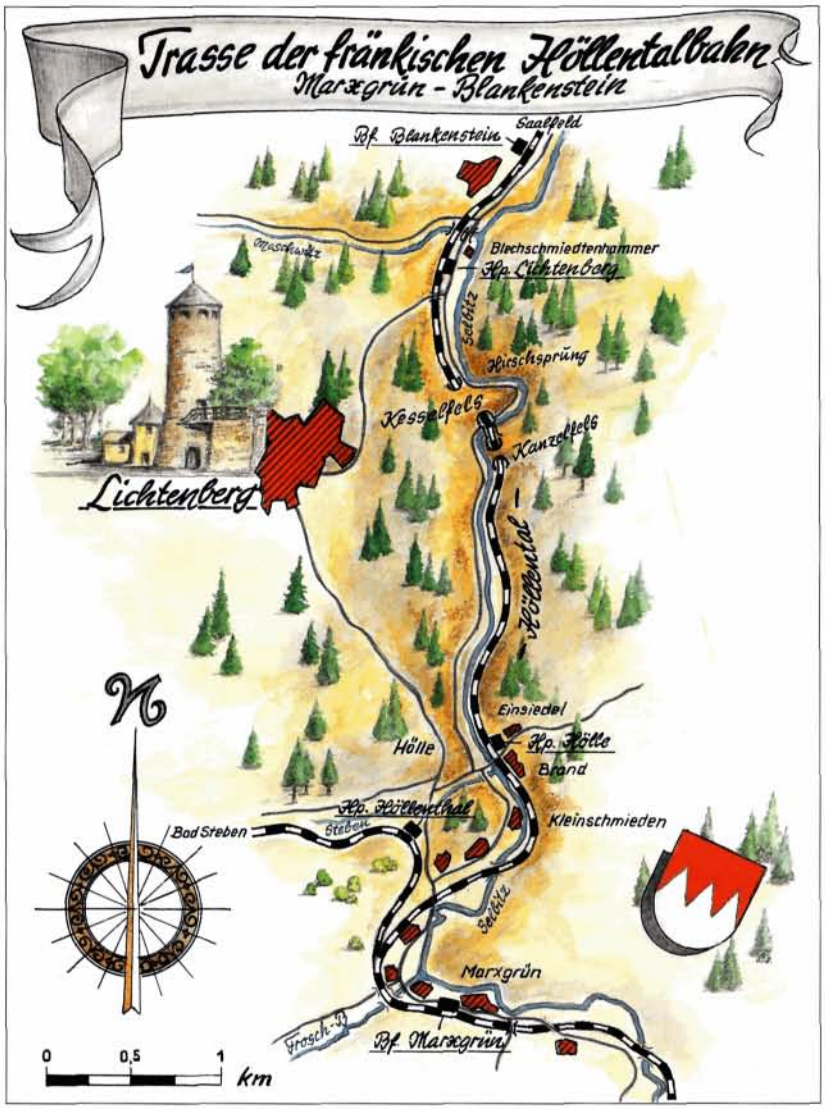


Bild 5: Unser Zeichner Reinhold Barkhoff hat mit viel Einfühlungsvermögen den längst historischen Streckenverlauf in der Landschaft nachvollzogen.

Nenngrößen

Unsere in dieser Publikation vorgestellte Anlage ist in ihren Abmessungen in H0 so groß, daß sie schon einen eigenen Raum mit nicht unerheblichen Abmessungen braucht. In unserem Falle mißt er etwas über 5,20 m in der Länge; in der Tiefe sind etwa 3,20 m erforderlich. In N hingegen kommt man durchaus mit einem kleineren Raum von etwa 3 x 2,50 m zu Rande.

Durchgestalten und detaillieren lassen sich die Anlagen sowohl in H0 als auch in N in gleicher Art und Ausführung. Wer sich streng an das Vorbild anlehnen möchte, ist bei beiden Nenngrößen, zumindest was die Wohngebäude betrifft, zur Zeit noch stark auf den Gebäudeselbstbau angewiesen. Kaum eines der für die Mittelgebirgsgegenden Thüringens, Preußens oder Sachsens recht typischen Bauwerke gibt es derzeit zu kaufen: Das nette Kunststoffmodell des kleinen Bahnhofs Rothhausen in H0 von Pola kommt dem Modellbahner, der nicht selbst bauen will, sehr entgegen. Früher gab es aus DDR-Produktion von Vero den Bahnhof Barthmühle der Elstertalbahn, den man auch verwenden könnte, wenn man ihn noch per Tausch oder

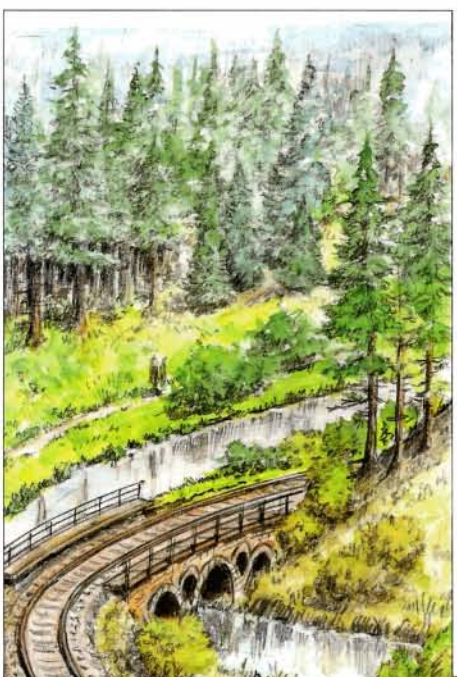


Bild 7: Es wurde versucht, die Felsformation, wie man sie oben an der Einfahrt der "Original-Hölle" erkennt, im Modell weitgehend an das Vorbild angelehnt nachzubauen. **Abb.: MV-HS**

Bild 6 (ganz oben): Alte Postkartenansicht des Bahnhofs Hölle, aufgrund des Bauzustands des nahegelegenen Hotels "König David" noch vor 1920. **Abb.: Sammlung Winkler**

Bild 8: Eine 93er ist zur Reichsbahnzeit, als die Strecke noch durchgehend befahrbar war, von Marxgrün über Hölle nach Lobenstein unterwegs (kurz nach Marxgrün). **Abb.: R. Barkhoff**

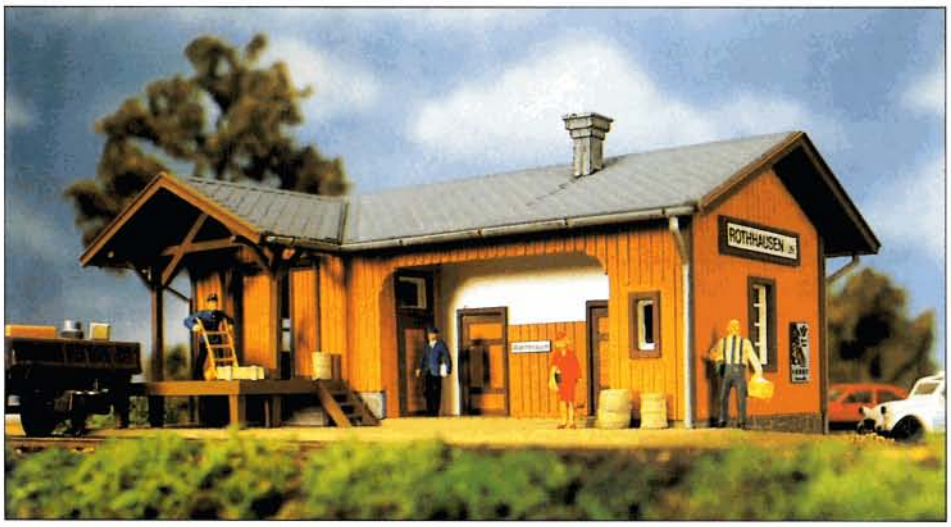
durch unseren Journal-Mini-Markt erhält. Die Beschaffung der Fahrzeuge ist nicht schwierig. Alles, was beim Vorbild ab etwa 1915 eingesetzt war, gibt es sowohl in H0 als auch in N. Sehen Sie hierzu unser Vorbild-Special 1/93 mit dem Titel **"Einmal Hölle und zurück"**.

Das Vorbild

So mancher wird nun fragen: Woher will der Autor eigentlich wissen, welche Fahrzeuge ich einsetzen möchte? Nun, auf Seite 10 hieß es ja schon: "Wer sich streng an das Vorbild anlehnen möchte ..." Tatsächlich hat unser Anlagenbauvorschlag ein reales Vorbild – besser gesagt: hatte! Die Bahnlinie, die von Triptis kommend über Blankenstein/Thüringen nach Marxgrün/Bayern führte, gibt es auf bayerischem Gebiet schon lange nicht mehr. Aber gerade dieses Teilstück diente uns wegen seiner interessanten Eisenbahnlandschaft als Vorbildanregung für unsere Modellbahnanlage. Dieser kurze Strekkenabschnitt bietet einiges im Hinblick auf die eingangs aufgeführten Wünsche: gleich zwei Tunnels, eine große und ein paar kleine Brücken, einen beschrankten Bahnübergang und zwei kleine, aber auch zwei größere Bahnhöfe.

Schon um 1900 erbaut, verband die Strekke Preußen und Bayern; 1945 wurde sie durch die Ziehung der Demarkationslinie jäh unterbrochen. Der in der einstigen DDR verbliebene Hauptteil der Bahn wurde von da ab nur bis Blankenstein (an der ehemaligen DDR-Grenze) weiterbetrieben, was auch heute noch zutrifft. Das etwa 5 km lange bayerische Teilstück

Bild 10: Polas Bahnhof Rothhausen könnte auch als Bahnhof Hölle dienen. **Abb.: Werkfoto Pola**



Bilder 11 und 12: Die Gegenüberstellung beider Gleispläne verdeutlicht, wie man bei der Wahl der Nenngröße N (rechter Plan) in ein und demselben Raum den Platz optimal nutzen kann. **Abb.: MV-GP/ Busch-PC-Rail**

Bild 9 (linke Seite oben): Das Vorbild unserer Redaktionsanlage: Die Aufnahme aus den dreißiger Jahren spiegelt den Reiz des Bahnhofs Hölle und des umliegenden Ortsbereichs wider. **Abb.: Photo König**

Bild 13 (rechts): Eine Modelleisenbahnanlage wird bekanntlich niemals fertig, was die "Höllenanlage" nur bestätigt. Nachdem man 1985 begonnen hatte, werden noch heute, nach knapp neun Jahren, neue Modulteile gefertigt (Nordseite des Kesselfelsens). **Abb.: MV-HS**

(1900 bis 1920 preußische Bahn, auf bayerischem Gebiet betrieben) verkam nach der Teilung Deutschlands zwangsläufig zur Bedeutungslosigkeit. Auf dem kurzen Streckenstück wurde nach dem Krieg kein Personenverkehr mehr aufgenommen. Regelmäßigen Güterverkehr gab es allerdings noch – wenn auch in recht bescheidenen Ausmaß – bis 1971. Nach diesem Datum fanden nur noch einzelne Gütertransporte statt, bis dann im Oktober 1982 die Gleise endgültig bis kurz vor Marxgrün (Ladestelle Wiede) abgebaut waren. Heute gibt es selbst diesen kurzen Abzweig ab Marxgrün nicht mehr.

Der interessanten Geschichte dieser Bahnlinie haben wir, wie schon erwähnt, ein ausführliches Eisenbahn-Journal-Special (1/93) gewidmet, dessen themenbezogene Nachfolgerin dieser Band der Modellbahn-Bibliothek ist. Speziell der Streckenabschnitt zwischen Hölle und Lichtenberg ist so interessant und romantisch, daß er sich für einen Modellbahnnachbau geradezu aufdrängt.

Hölle auch in Nenngröße N?

Eine Realisierung, wie sie hier für den Anlagenbau der "Höllenbahn" in 1:87 beschrieben wird, ist so oder ähnlich auch in fast allen anderen Nenngrößen durchführbar.

In N läßt eine derartige Planung – wie schon in der Einleitung vermerkt – natürlich einen noch größeren Spielraum zu. Zum einen kann die für H0 vorgesehene Anlagengröße auf 1:160 reduziert werden, wobei zur Nachahmung der gleichen Vorbildzuglängen in diesem Fall nur reichlich die Hälfte des Bahnhofsgeländes vorgesehen werden muß – ein Vorteil, der besonders dann zu Buche schlägt, wenn das Raumangebot für eine H0-Anlage sowieso nicht ausreicht.

Die zweite Möglichkeit ist, unter Beibehaltung der Anlagengröße das Motiv großzügiger auszubauen. So kann in der Nenngröße N von der Gleisentwicklung her der Bahnhof Blankenstein oder Marxgrün dem Vorbild noch weiter angenähert werden, als das im Maßstab 1:87 jemals möglich wäre. Die Streckenteile lassen sich in ihrer Ausdehnung weniger verkürzt, also vorbildgetreu darstellen, ebenso die umgebende Landschaft, wie z.B. die Selbitz. Diese fließt bei den Bahnhöfen Hölle und Lichtenberg nahe der Bahnstrecke. In H0 mußte zugunsten der Darstellung der Bahnhofsgleisanlagen auf den Fluß verzichtet werden; in dem kleineren Baumaßstab ist aber eine Berücksichtigung durchaus noch möglich. Die Ortschaft Hölle könnte ebenfalls mehr typische Gebäude aufweisen als unser H0-Nachbau. Diese Beispiele lassen sich beliebig fortsetzen. Unser EJ-Special 1/93 "Einmal Hölle und zurück" bietet in Wort und Bild eine Vielzahl von Anregungen.

Die passenden Modellfahrzeuge werden in reicher Auswahl von Arnold, Fleischmann-piccolo, Minitrix und Roco angeboten. Gebäude und Ausstattungsteile können, so man will, durch Kit-bashing von Bausätzen oder auch durch Eigenbau ihren Vorbildern gleichen.

Die Kataloge der einschlägigen Zubehörhersteller bieten aber ansonsten auch reiche Auswahl, ohne daß man gleich dem Gebäudeselbstbau frönen muß. Nicht so erfreulich sieht es für die eingefleischten TTler aus, denn es gibt keine passenden Gebäude. Bayerisches Rollmaterial ist nicht im Angebot, und zur Gestaltung der Bundesbahn-Epoche wäre nur eine 86 – diese aber mit DR-Beschriftung und -Design – zu bekommen. Bei preußischem Rollmaterial sieht es auch nur um ein, zwei Punkte günstiger aus.

Das Vorbild-Special über die Bahn von Triptis nach Marxgrün ist noch direkt beim Verlag erhältlich.

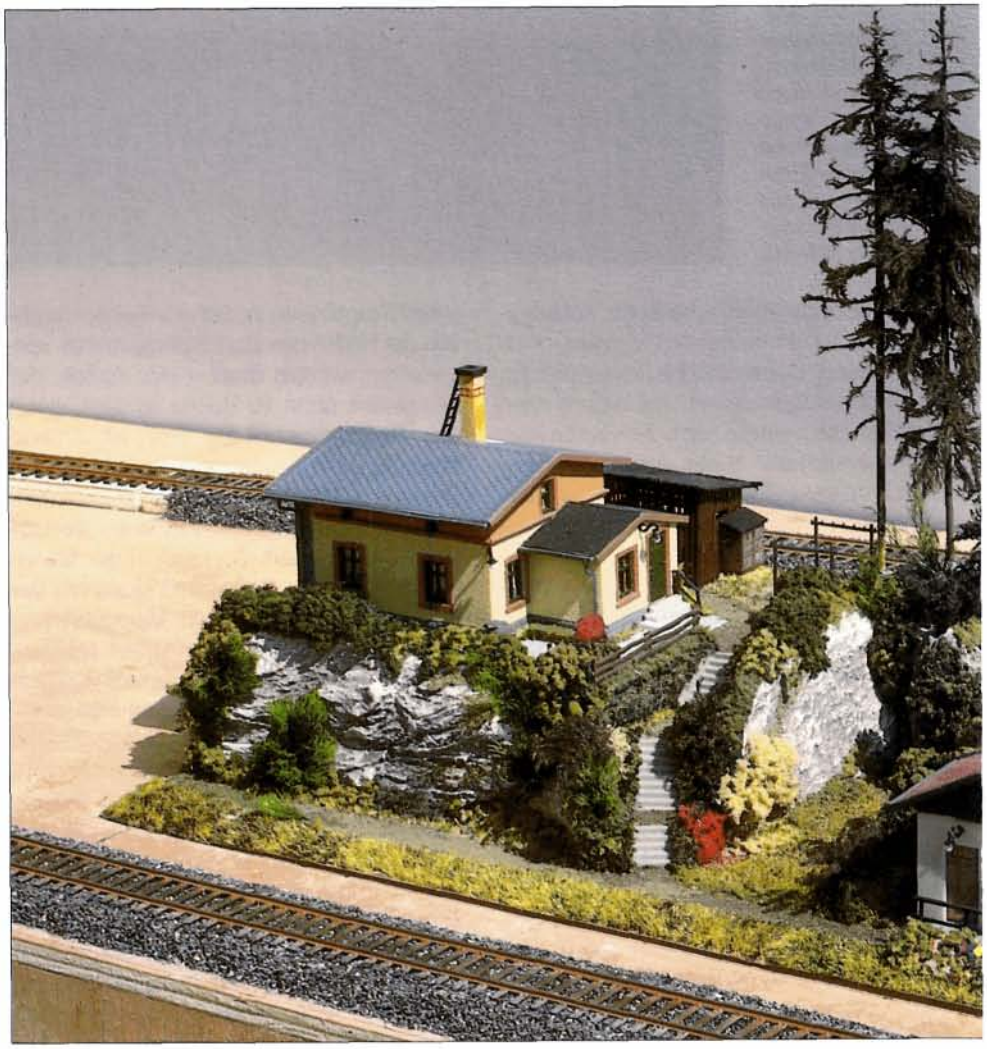
Die »Hölle« entsteht

Normal beginnt man – oder sollte es zumindest – mit der Planung einer Anlage. Bei uns verlief das Projekt "Hölle" jedoch ganz anders. "Planlos" wurde ein Diorama gestaltet; es sollte nur dazu dienen, den EJ-Lesern in unserer ersten Modellbahn-Ausgabe des Jahres 1985 Vorschläge zum Landschaftsbau zu machen und Hinweise auf neue Techniken zu geben. Anlaß und "Keimzelle" dieses Vorhabens war ein Mini-Diorama, das Anfang der achtziger Jahre mein leider viel zu früh verstorbener Freund Manfred Seidel aus der damaligen DDR für mich entstehen ließ. Es war ein einfacher Strecken- und Schrankenwärterposten, entzückend in Szene gesetzt; kein Stück Gleis zierte diese winzige Szene. Alles Dazugehörige war also vorerst eine Frage der Phantasie. Die kleinen H0-Gebäude stammten aus dem Programm der damaligen DDR-Firma Mamos, zu der auch die verstaatlichte, heute reprivatisierte Firma Auhagen gehörte. Das später darum herum gebaute größere Diorama wurde dann ein deutsch-deutsch-internationales Projekt: Gebäude ostdeutsch, "Naturalien" wie Bäume und Büsche westdeutsch, Gleise japanisch, Streumaterial amerikanisch und Hintergrundkulisse schweizerisch.

Seinerzeit ergab es sich auch, daß in mehreren Folgen des Eisenbahn-Journals über die einstige Bahn "durch die Hölle" berichtet wurde. Die reizvolle Gegend dort begeisterte unseren damaligen Fotografen Willy Kosak und mich dermaßen, daß wir uns entschlossen, einige Motive der alten "Hölle"-Strecken im Modell wieder aufleben zu lassen. Vor allem der Kanzelfelstunnel hatte es uns angetan, der sich in Gips mit entsprechendem Aufwand recht vorbildnah nachgestalten läßt. Aber auch der Selbitzbrücke gehörte unsere heimliche Liebe – doch kein Zubehörhersteller bot auch nur annähernd ähnliches im Brückenprogramm an. Hier wäre also ein vollständiger Selbstbau angesagt gewesen, was wir uns aus zeitlichen Gründen vorerst versagen mußten. Kosak hatte zwischenzeitlich auch mit Dioramenunterbauten experimentiert und einen Dioramenkasten von 50 x 50 cm mit 8 mm Materialdicke entworfen, der sich x-beliebig zu ausgedehnten Flächenanlagen zusammensetzen ließ.

Die ersten Bauschritte

gingen dann relativ schnell vonstatten; die ersten Metergleisstücke von Shinohara nach Code 70 (1,8 mm Profilhöhe) waren bald auf entsprechende Korkbettungen (z.B. von Faller und Heki) aufgeklebt. Das Einschottern der Gleise, das Schäumen von Bergen und die Felsgipserei waren ebenfalls rasch erledigt. Kosak und ich waren dabei so ungeduldig, daß wir schon getrennt in den eigenen vier Wänden mit einem Diorama, bestehend aus jeweils zwei 50er-Kasteneinheiten, begonnen hatten. Daß man beide Dioramen auch so gestalten könnte, daß sie von den Gleisanschlüssen her nahtlos aneinanderpassen – auf diese Idee kamen wir erst, als es schon fast zu spät war. Die Anpassung gelang aber trotzdem noch. Nun standen zusammengebaute zwei Meter "Hölle"-Strecke vor uns, die bei jedem Betrachter einen tollen Eindruck hinterließen.



Erste Planungsgedanken

Dennoch reifte bei mir die Überzeugung, daß es viel zu schade wäre, wenn auf meinem Geländeteil niemals Züge verkehren würden. Erst jetzt kam der Schritt zur Planung. Die ursprüngliche Ausdehnung war auf den bis dahin benutzten Raum meines Hauses zugeschnitten, die Dioramenkästen waren auch dementsprechend zusammengesetzt und die Gleise probehalber ausgelegt.

Dazu muß ich folgendes anmerken: Meine Bauversuche ergaben, daß zumindest für meine Anforderungen ein Kastengrundmaß von 60 x 60 cm schon wegen der Radien besser geeignet war. Die Sperrholzmaterialdicke wurde ebenfalls abgeändert (von 8 auf 10 mm). Es hatte sich gezeigt, daß sich das 8-mm-Material unter Einfluß von Nässe beim Aufbringen des Streumaterials zu leicht verzog. Deshalb baute ich nur noch mit dem neuen Rastermaß weiter. Versuche in Langsamfahrt mit einem Faulhabermotor-getriebenen Glaskasten (selbstverständlich mit Radsätzen nach amerikanischer RP 25-Norm) ergaben etwa acht Minuten Fahrzeit – und das, obwohl die Gleise bisher nur in einer Ebene, also ohne Schattenbahnhof, aufgebaut waren!

Die eigentliche Strecke wurde ohne Planzeichnung zuerst auf einem kleineren Tisch durch Auslegen von Märklin-Steckspielteilen, die fünfmal kleiner als H0 sind, ermittelt. So wurde auch festgelegt, wie lang die einzelnen Bahnhofsgleise sein durften. Obwohl "in der Hölle" nie besonders lange Triebfahrzeuge wie z.B. 1'E-Schlepptenderloks der Reihen 44 und 50