

1x1 Anlagenbau

**Bauen und Fahren mit Märklin
Tunnelportale und Überführungen
Bahnhof-, Bw- und Stadtgestaltung**

Bruno Kaiser

Band V



(Füllseite)



Bild 2: Das aufwendig gestaltete Unterführungsbauwerk des Vorstadtbahnhofs kaschiert die Streckenrückführungen der Oberstrecke und der Verbindung zur Unterstrecke unterhalb des Bahnbetriebswerks.

Bild 1 (Titel): Der Stadtbahnhof mit Halle und Fußgängerbrücke bildet das Herzstück betrieblichen Geschehens auf der Märklin-Anlage von Helmut Salmann. Hier treffen sich Ober- und Verbindungsstrecken. Die Gleise zum Bw und zur Abstellgruppe nehmen ihren Anfang.

Impressum

ISBN 3-89610-018-1

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 / 51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Bruno Kaiser
 Fotos (sofern nicht anders vermerkt): Bruno Kaiser
 Bildredaktion und Koordination: Ingo Neidhardt
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Satz: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht
 Druck: Europlanning s.r.l.,
 via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb: Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG,
 Einzelverkauf: D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert 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 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.

© September 1997 • H. Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

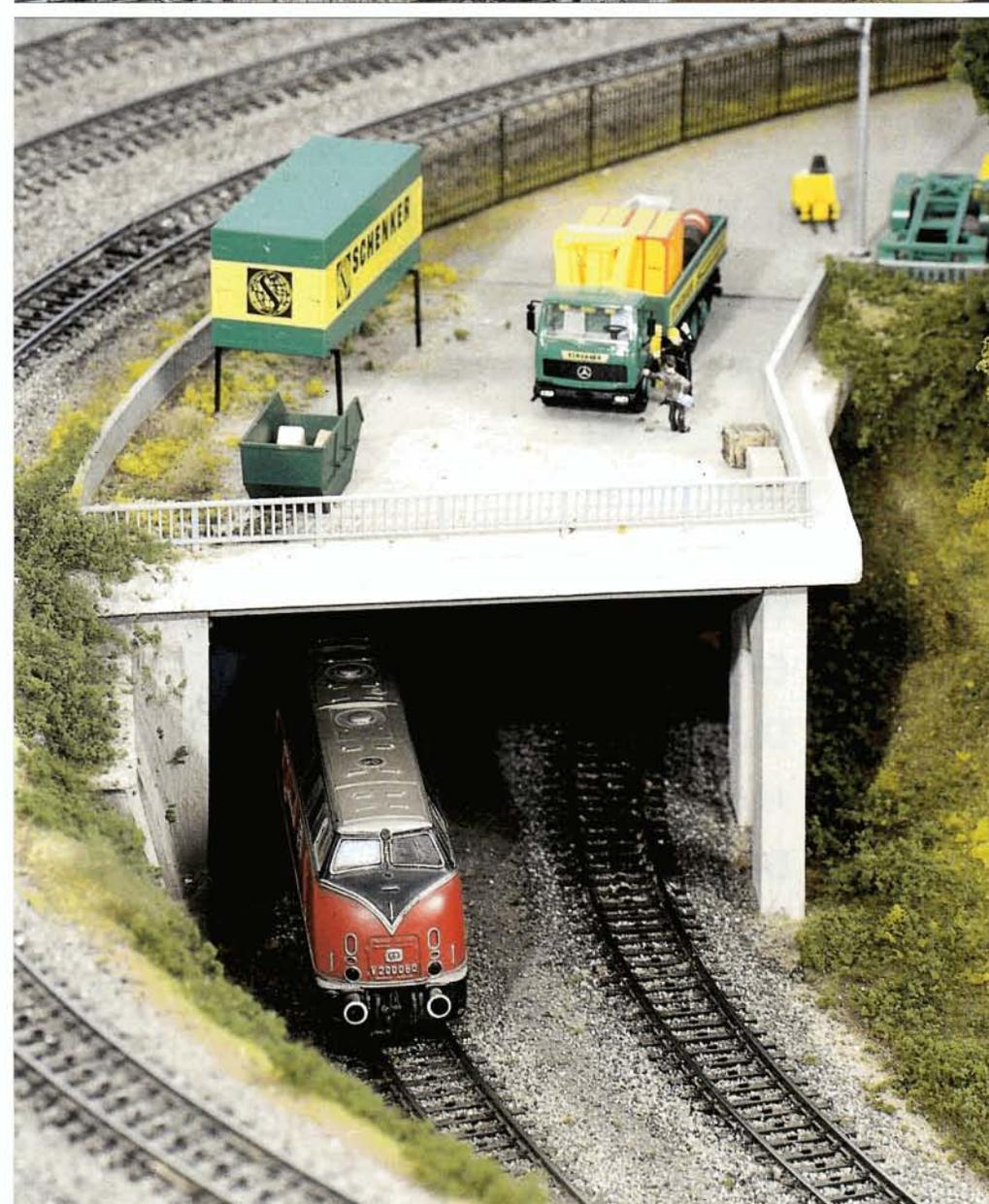
Inhalt

	Seite
Vorgeschichte	6
Planung	8
Anlagenbau	14
Geländebau	21
Tunnelportale und Überführungsbauwerke	32
Ein kleiner Vorstadtbahnhof	43
Das Bahnbetriebswerk	46
Abstellgruppe mit Güterbahnhof	52
Der Stadtbahnhof	56
Die Stadt	63
Elektrisches	74
Der Umzug	76



Bild 3: Unterhalb der "betonierten" Bahnunterführung mündet die Verbindungsstrecke in die Unterstrecke ein. Diese Strecke unterquert auch den Bahnhof.

Bild 4: Betonarkaden und Unterführung zum Schattenbahnhof.



Vorgeschichte

Eigentlich wollte ich vor einigen Jahren durch meinen Beitritt den Modelleisenbahnclub "Freunde der Eisenbahn, Burscheid" (FDE) lediglich als zahlendes Mitglied finanziell unterstützen. Bis dato war ich der Meinung, Modellbahnclubs setzten sich aus Biertheckenmannschaften oder elitären Spinnern zusammen. Deshalb hatte ich mich hiervon tunlichst ferngehalten. Den Ausschlag für mein Handeln gaben die Kontakte zu Modellbahnclubs anlässlich meiner Messeberichterstattung von den Internationalen Modellbahnausstellungen in Köln sowie Berichte über Eisenbahnclubs in anderen Verlagshäusern.

Mit dummen Vorurteilen sollte man aufräumen. Dies tat ich sofort, als ich die Vereinsarbeit und Arbeitsweise von Rolf Knipper, Erich Walle und Friedhelm Pollex – um nur einige zu nennen – kennengelernt hatte. Durch ihre Leistungen wurde mir sehr schnell klar, daß meine Vorstellungen über Vereinsarbeit völlig falsch waren.

Bald hieß es: "Ausstellungen stehen an, Anlagen müssen gebaut werden." Da konnte ich mich nicht weiter in vornehmer Zurückhaltung üben und saß viel schneller im kräftig geruderten Boot, als ich je gedacht hätte. Modelleisenbahnbau macht in Ge-



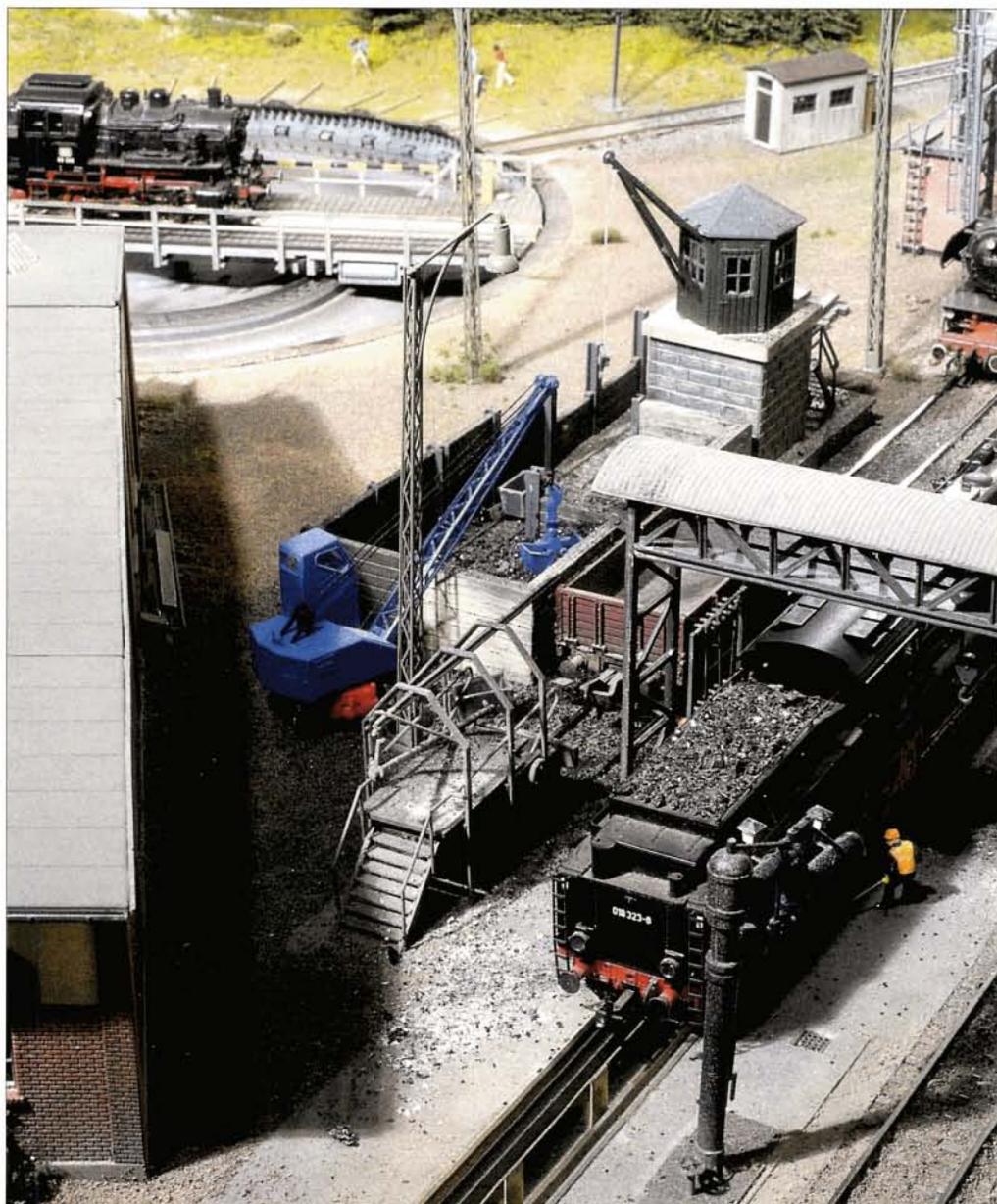
Bild 5: Auf der riesigen Drehscheibe lassen sich große und kleine Loks wenden.

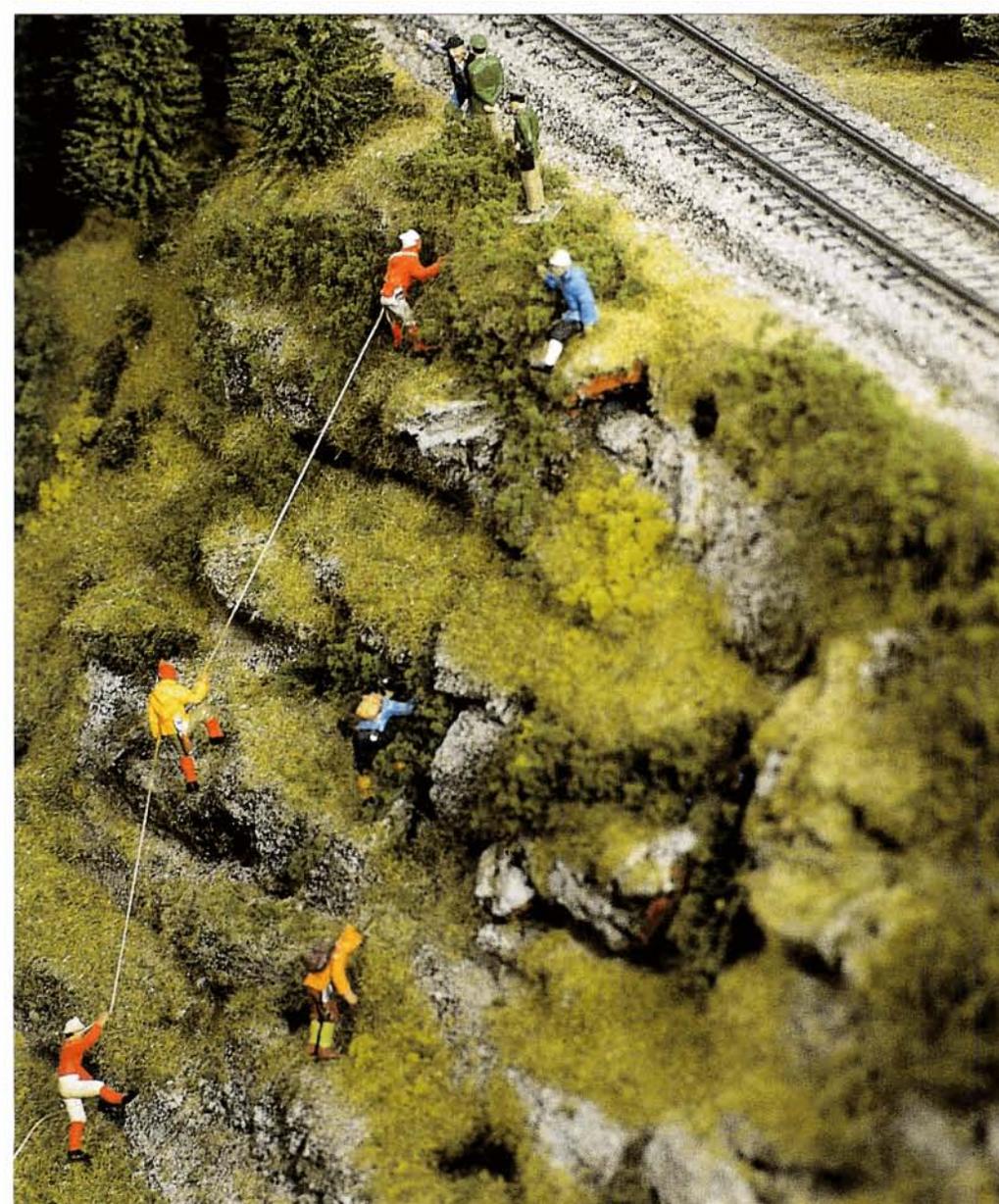
Bild 6: Das Bw schräg von der Seite. Vorn die Felsen oberhalb des Kiefernwaldtunnels. Eine große beleuchtete Uhr sagt den Bw-Arbeitern, was die Stunde geschlagen hat.

meinschaft tatsächlich mehr Spaß; dies muß ich nach über 25 Jahren "Einzelkämpferschaft" zugeben, in der ich bekanntlich auch nicht gerade untätig war (siehe den Band Super-Modellbahnanlagen III). So kam es eigentlich zwangsläufig dazu, daß ich mich der Gruppe "Hardliner" anschloß und am Anlagenbau eines Vereinsfreundes den Part der Anlagengestaltung übernahm.

Drei weitere Eisenbahnbegeisterte – ich werde sie noch namentlich vorstellen – haben mit mir den Bau der Anlage durchgeführt. Da wir uns ein recht knappes zeitliches Limit gesetzt hatten, war ein enger Zeitplan nötig, um die umfangreiche Arbeit zu erledigen. Nach Feierabend, an Samstagen, Sonn- und manchmal sogar Feiertagen wurde gewerkelt, gesägt, geleimt, gelötet – nicht selten bis tief in die Nacht. Unsere Familien und Ehepartner haben in der Zeit nicht viel von uns gehabt. Ihnen gilt an dieser Stelle unser Dank für ihr Verständnis und ihre Langmut.

Den Werdegang habe ich von der Planung über die einzelnen Bauphasen bis zur fertig gestalteten Anlage sozusagen als Chronist festgehalten und möchte dies alles mit dieser Broschüre der Leserschaft vorstellen.





Planung

Wie hätte es anders sein können? Die Planung der Märklin-Anlage übernahm Rolf Knipper. Hierbei waren seiner Phantasie Grenzen gesetzt, denn es hieß die Wünsche unseres Freundes Helmut Salmann zu berücksichtigen. Nun, er hat die Aufgabe gelöst – das war auch nicht anders zu erwarten.

Zuerst stand ein Ortstermin an. Hier wurde der Kellerraum genau vermessen, in dem die Anlage Platz finden sollte. Neben den Maßen waren auch Zugänge zu berücksichtigen. Hieraus ergab sich die im Plan

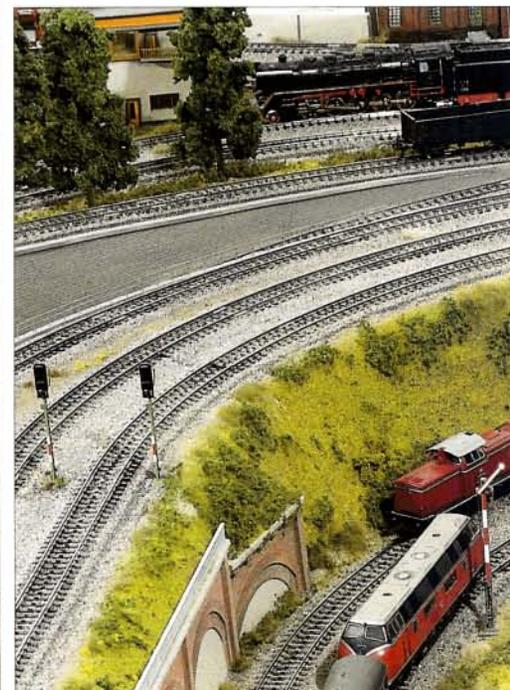




Bild 10: Ein Teil der Mauerabstützung.

Bild 7 (linke Seite oben): Betonunterführungen und Tunnel der Unter- und Oberstrecke unterhalb des Bw. Die Konstruktionen entstanden aus Spörle-Formen für Gipsbauten und Sperrholz.

Bilder 8 (linke Seite unten): Hobby-Kletterer haben sich gerade diese Wand als Übungsfels ausgesucht. Kein Wunder, daß die Bahnpolizei dieses den Bahnverkehr störende Treiben nicht dulden kann!

Bild 11: Natursteintunnelportal der Verbindungsstrecke, den Vorortbahnhof querend.

Bild 9: Betonarkaden und Unterführung zum Schattenbahnhof.

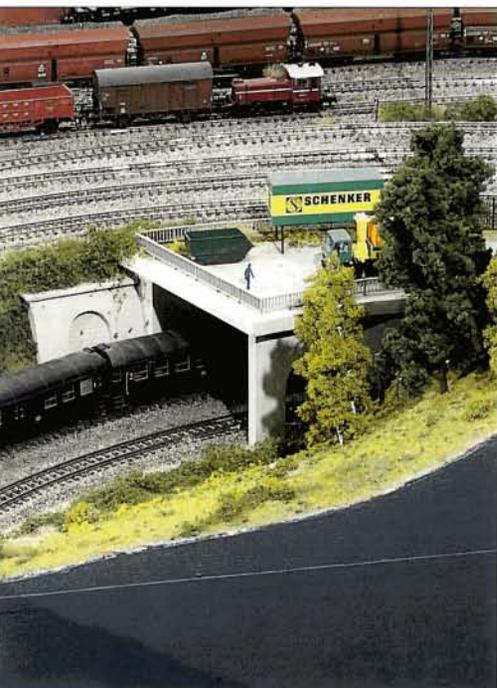




Bild 12: Der Bahnhof von der Stellwerksseite aus gesehen.



Bild 13: Das Stellwerk erhielt einen Ziegelsteinsockel. Die Treppe erleichtert den Bediensteten den Zugang zu den Bahnsteigen.

gezeigte U-Form, mit der der Modellbahnraum voll ausgefüllt ist. Der gezeigte Raum besitzt einen großen Durchbruch zum Partykeller. Dadurch wird die Betrachtung der Anlage und ihre Steuerung von dieser Seite aus möglich. Auch dies haben Rolf Knipper und später bei der Gestaltung ich ebenfalls berücksichtigt. Als weiterer Gag wurde vorgesehen, die Modellbahn in den Partyraum einzubeziehen. Vom Stadtbahnhof ausgehend können Züge, "wohl vornehmlich aus Kessel- und Bierwagen bestehend", über eine Rampe auf das Flaschenregal der Bar gelangen. Möglicherweise ist hier an die Verladung von "geistigen Flüssigkeiten" gedacht; ein Ausweichgleis ist jedenfalls schon einmal auf der Bar vorgesehen. Die Spekulation über die überwiegend zu befördernden Ladegüter entspringt natürlich ausschließlich meiner Phantasie, und Übereinstimmungen mit der Realität wären rein zufällig!

Vom Flaschenregal aus zieht die Bahn eine große Schleife an der Wand entlang über die eigentliche Theke und gelangt im großen Bogen über eine herausnehmbare Brücke wieder zur Bahnhoftsrampe zurück. Mancher "Profiplaner" mag über diesen für ihn unprofessionell erscheinenden Gleisverlauf die Nase rümpfen. Ich gebe es zu, wir haben zuerst auch über diesen unkonventionellen Wunsch verwundert gelächelt, aber mit welcher Berechtigung?



Bild 14: Über Fußgängerbrücke und Treppen gelangen die Reisenden zu den Bahnsteigen in Tiefelage.

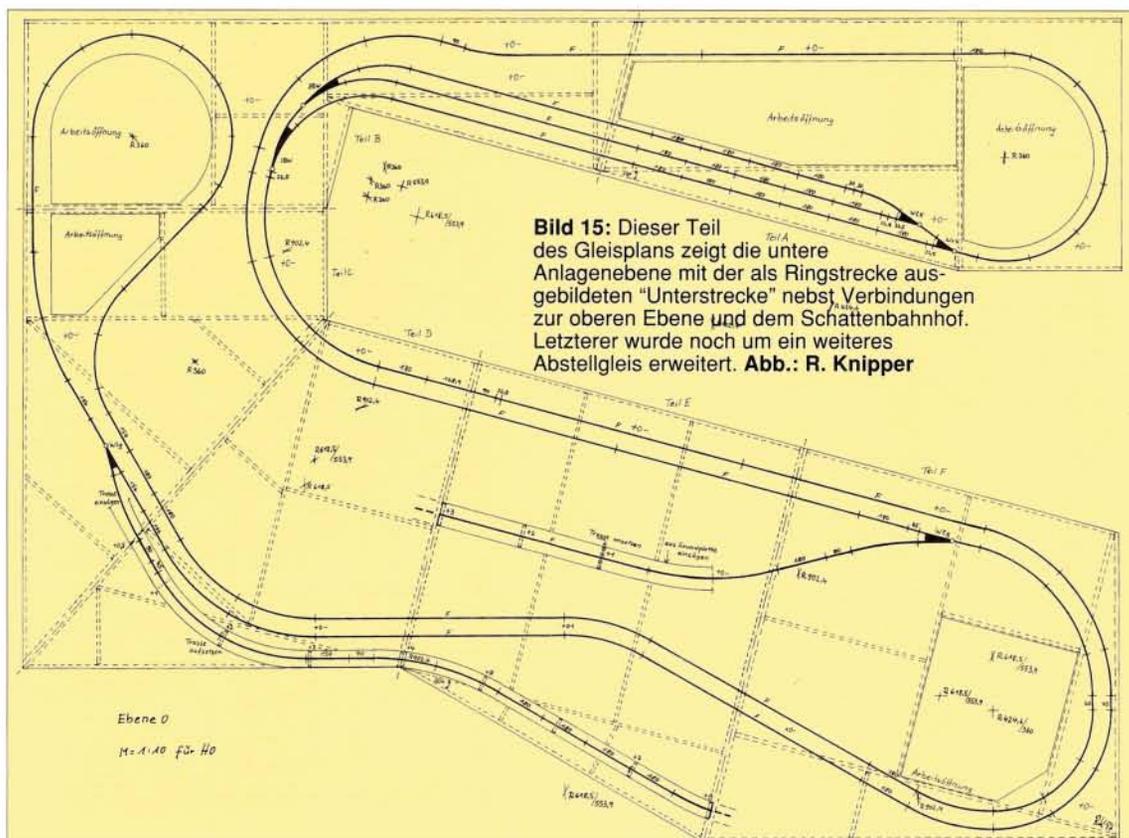


Bild 15: Dieser Teil des Gleisplans zeigt die untere Anlagenebene mit der als Ringstrecke ausgebildeten "Unterstrecke" nebst Verbindungen zur oberen Ebene und dem Schattenbahnhof. Letzterer wurde noch um ein weiteres Abstellgleis erweitert. **Abb.: R. Knipper**

Für die Vielzahl der Leser, die möglicherweise vor demselben Problem stehen, bei vorgegebenen Räumlichkeiten aus vorhandenem Material etwas Neues bauen zu wollen, mag diese Broschüre – so hoffe ich – aber viele Anregungen geben.

Planung der Module

Da die Anlage in unseren Clubräumen gebaut wurde, konnte sie nur einen modularen Aufbau erhalten. Bei der Planung

der Anlagenteile mußten außerdem die örtlichen Gegebenheiten wie Türgrößen, Trepnenbreiten und Durchgänge berücksichtigt werden. Mein Alpträum war, eine der Vorgaben nicht ausreichend berücksichtigt zu haben und mit den einzelnen Anlagenteilen nicht reibungslos vor Ort zu gelangen. Aus den Überlegungen ergaben sich die Maße und Formen der Module in für Außenstehende zuerst einmal nicht nachvollziehbarer Gestalt. Wer, wie bereits angedeutet, aus dieser Publikation Anregung für seinen eigenen Anlagenbau sucht, wird

Gestaltungsvorgaben

Modelleisenbahnspielen soll Spaß machen und dabei vornehmlich den erfreuen, der die Bahn sein eigen nennt. Normen und Vorschriften gibt es genug im Leben. Müssen sie unbedingt auf das ureigene private Reich, die Modellbahn, übertragen werden? Wenn eine Anlage in Gemeinschaftsarbeit entsteht, hat man die Wünsche des späteren Betreibers so weit wie möglich zu berücksichtigen, auch wenn diese oder jene Ansicht vielleicht nicht dem eigenen Geschmack oder der allgemeinen "Profi-Meinung" entspricht!

Im vorliegenden Fall war eine weitgehende Erhaltung des Originalzustands vorhandener Gebäude und Gleise gewünscht. Sicherlich hätte eine mehr oder weniger starke Patina die Anlage aus meiner Sicht realistischer aussehen lassen. Ähnliches trifft auf die zum Teil recht deutlich ausfallenden Maßstabsabweichungen der Gebäude zu. Dieser Anlagenbau mag deshalb vielleicht einige selbsternannte und praktizierende Profis enttäuschen.

Bei der Planung der Anlagenteile mußten außerdem die örtlichen Gegebenheiten wie Türgrößen, Trepnenbreiten und Durchgänge berücksichtigt werden. Mein Alpträum war, eine der Vorgaben nicht ausreichend berücksichtigt zu haben und mit den einzelnen Anlagenteilen nicht reibungslos vor Ort zu gelangen. Aus den Überlegungen ergaben sich die Maße und Formen der Module in für Außenstehende zuerst einmal nicht nachvollziehbarer Gestalt. Wer, wie bereits angedeutet, aus dieser Publikation Anregung für seinen eigenen Anlagenbau sucht, wird

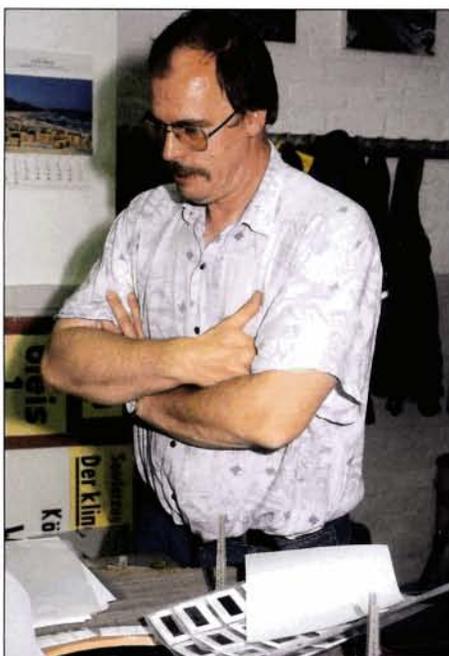


Bild 16: Rolf Knipper, der Planer der Anlage, nach getaner Arbeit.

diesbezüglich selbstverständlich seine eigenen Vorgaben berücksichtigen müssen.

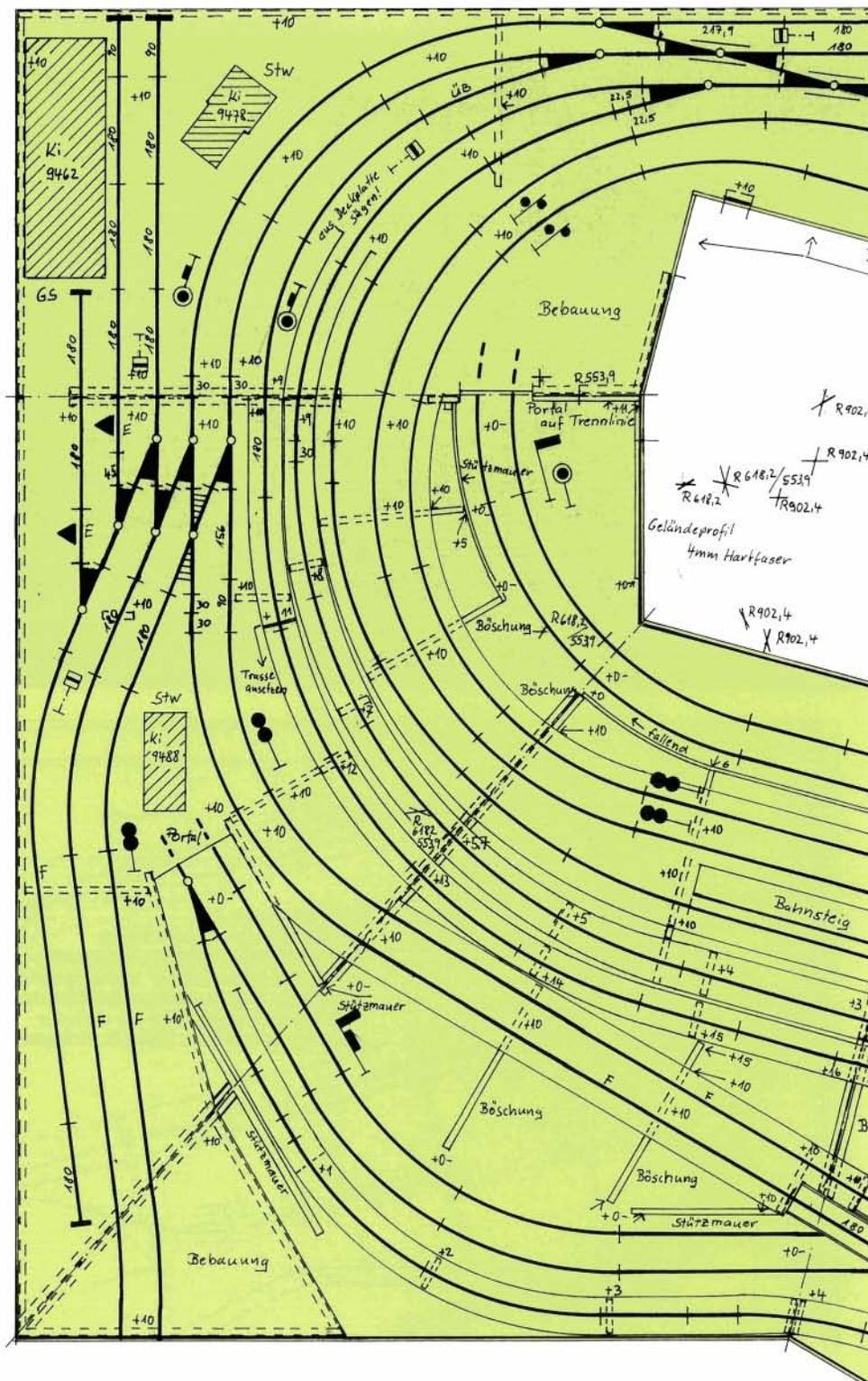
Berücksichtigung des vorhandenen Materials

Für den Anlagen-Neubauer ein ständiges Thema ist die Berücksichtigung von bereits vorhandenem Material, seien es Gleise oder Zubehörtartikel. Ich erinnere mich an frühe eigene Anlagenbauten, die noch in Zusammenarbeit mit meinem Bruder entstanden. Wir besaßen ebenfalls Märklin-Material. Neben dem neuen Gleisplan erstellte mein Bruder immer einen zweiten, in dem die vorhandenen Gleise und Weichen eingezeichnet wurden. Wehe, es blieb ein Teil übrig! Die Neuplanungsabteilung erhielt durch die Revision sofort den Auftrag, das Überschußmaterial einzubeziehen. Oft ist diese Situation übrigens nicht eingetreten, denn in aller Regel waren die Wünsche an die Streckenführung wegen permanenten Materialmangels ohnehin unerfüllbar. Aber zurück zu unserer Anlage!

Gleise

Wegen der erheblichen Vergrößerung der geplanten Anlage trat auch in diesem Fall Gleismaterialüberschuß weitgehend nicht ein. Lediglich vormals verwendete enge Radien unseres Freundes blieben übrig, da im sichtbaren Bereich nur großzügige Gleisbögen verlegt wurden.

Hierzu etwas Märklin-Spezifisches: Zu den großen Radien (Märklin-Artikel Nr. 2241 und 2274) gibt es keine 15°-Ausgleichstücke. Das ist schade! Nicht immer lassen sich Gleisverläufe ausschließlich mit Standardlängen erzielen. Wegen der fehlenden Ausgleichstücke kann in diesen Fällen kein homogener Bogenverlauf erzielt werden. Rolf Knipper prägte einmal den Begriff: "Es geht eckig um die Kurve."



Zubehör

Etwas anders wurde es für mich als zuständigen Gestalter. Aus verständlichen Gründen sollten die vorhandenen Gebäude weitestgehend beim Aufbau mitverwendet werden. Dies bedeutete für mich Einschränkungen vor allem im Stadtgebiet und eine Abkehr von bisher bekannten Bauweisen. Kompromisse wurden vor allem in der Auswahl der Gebäude, Maßstäblichkeit und Stilrichtung erforderlich.

Für viele Modellbahnfreunde dürfte dies, wie bereits erwähnt, Alltag sein. Deshalb halte ich die Bewältigung dieser Aufgabe für besonders praxisorientiert. Wohl kaum einer kann beim Umbau seiner Anlage das vorhandene Material entsorgen und neu

beschaffen, nur weil einige neue Gebäude dem sicherlich richtigen Trend besserer Maßstäblichkeit gefolgt sind. Auf dieses Thema werde ich im Rahmen der Stadtgestaltung im Kapitel "Die Stadt" noch näher zu sprechen kommen.

Anlagenthema

Zuerst einmal sei kurz auf das Anlagenthema eingegangen. Unser Vereinsfreund Helmut Salmann besaß einige Zuggarnituren, deren Fahrt er auf seiner Anlage durch eine schön gestaltete Landschaft beobachten wollte. Lange Zugfahrten, möglichst unabhängig voneinander, und weitläufige Streckenführungen waren deshalb erwünscht, erforderten aber auch einen un-