



**Eisenbahn  
JOURNAL**

**Modellbahn-  
Bibliothek V/97**

B 30872 F  
ISBN 3-89610-021-1

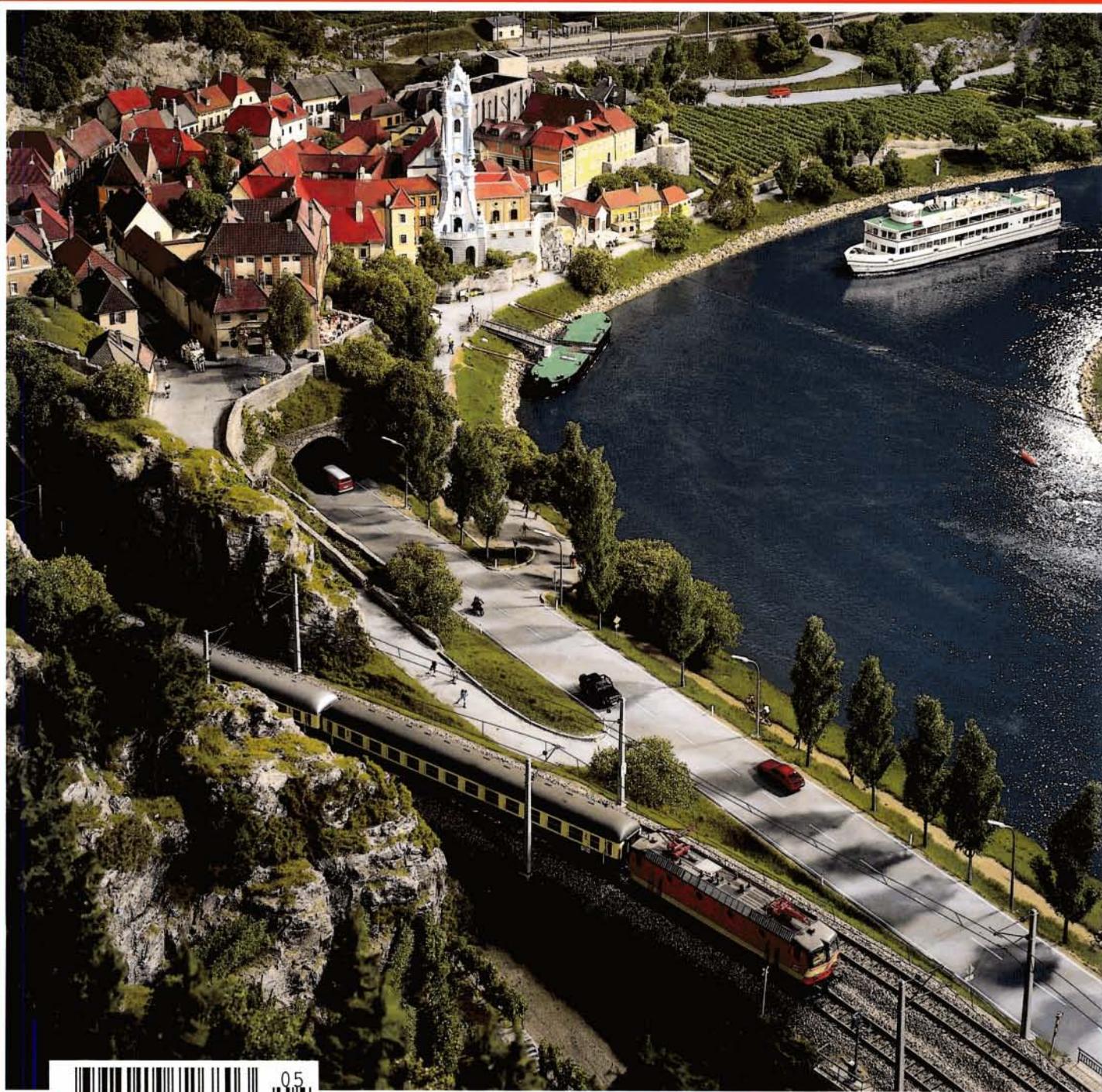
DM 26,80 • sfr 26,80 • S 200,-- • lfr 576,-- • hfl 33,50

Josef Brandl  
Dieter Schubert  
Wolfgang Spenger

# Super

## Teil VI

# Modellbahnanlagen



4 398019 726803 05



**Bild 2:** Elegant legt sich die formschöne Zuglok der Mariazellerbahn aus dem Hause Roco mit ihrem Zug in die Linkskurve am Viadukt.

**Bild 3:** Der Blick über die Donau mit ihren Weinfeldern zum Städtchen Dürrnstein mit dem bekannten „Blauen Kirchturm“ stellt keine Reminiszenz an vergangene Urlaubstage dar, sondern zeigt die meisterhafte Modellumsetzung dieser Szenerie auf einer Märklin-Zimmeranlage.

**Bild 1 (Titel):** Anlagen- und Landschaftsbau vom Feinsten verspricht die vorliegende Ausgabe, wie diese Aufnahme von Dürrnstein beweist.

## Inhalt

	Seite		Seite
Vorwort	6	Gestaltung der Geländedecke mit Felspartien	50
Ein Wunsch als Vater des Gedankens	6	Glaubhaft und überzeugend: die Vegetation	54
Wo ein Wille ist ...	9	Dürrnstein: ein ganz spezieller Augenschmaus	58
Besonderheiten der Planung	10	Brücken und Viadukte in der Wachau	70
Einsteigen zur Fahrt durch die (Modell-)Wachau	12	Aggstein, Dürrnstein: romantische Burgruinen	74
Kompliziertes Unterfangen: Anlagenunterbau	24	Besonderheiten der drei Schattenbahnhöfe:	
Märklin-Gleisbautrupps	26	Depot für die Märklin-Sammlung	78
Gut verkabelt – gut gefahren	28	Gewässer beleben die Anlage	82
Das Bahnhofsviertel	30	Auf der schönen blauen Donau	86
Ein Märklin-Gleisbett der besonderen Art	40	Eine romantische Nachtfahrt	90
On Road mit dem Faller-Car-System	42	Gestaltung letzter Details	94
Die Streckenführung der Mariazellerbahn	44	Ausblick/Impressum	95/96



# Vorwort

„Super-Modellbahnanlagen“ ist die Themenbezeichnung dieser Journalreihe des Hermann Merker Verlags, in der Modellbahnanlagen vorgestellt werden, die in ihrer Art außergewöhnlich sind und aus dem allgemein üblichen Schema des Anlagenbaus deutlich herausragen.

Eine Anlage, die wie kaum eine andere die Bezeichnung „Super-Modellbahnanlage“ verdient, soll in dieser Ausgabe der interessierten Leserschaft präsentiert werden. Dabei faszinieren zum einen die Dimensionen dieser vom bekannten Modellanlagenbauer Josef Brandl im Auftrag herrlich gestalteten Anlage und die Umsetzung des Vorbilds in Modellverhältnisse, zum ande-

ren aber lassen sich eine Vielzahl der angewendeten Ideen und bastlerischen Möglichkeiten auch auf kleinere und kleine Anlagen anwenden. So kommt wohl jeder Leser voll auf seine Kosten und wird diese interessant und fesselnd geschriebene Anlagenvorstellung immer wieder gern zur Hand nehmen.

In diesem Sinne wünschen wir allen unseren Lesern viel Spaß bei der Lektüre.

**Ihr Hermann Merker Verlag**

# Ein Wunsch als

Wen das Interesse an der Beschäftigung mit der Eisenbahn im Kleinen einmal gepackt hat, der ruht in der Regel nicht, bevor die Anlage seiner Wünsche und Träume – oftmals durch die Realität auf die eigenen Möglichkeiten reduziert – in die Tat umgesetzt ist. Wochen, Monate, ja manchmal Jahre kann es dauern, bis die Modellbahnanlage entsprechend den ursprünglichen Vorstellungen mehr und mehr Gestalt annimmt. Und ein absoluter Höhepunkt für



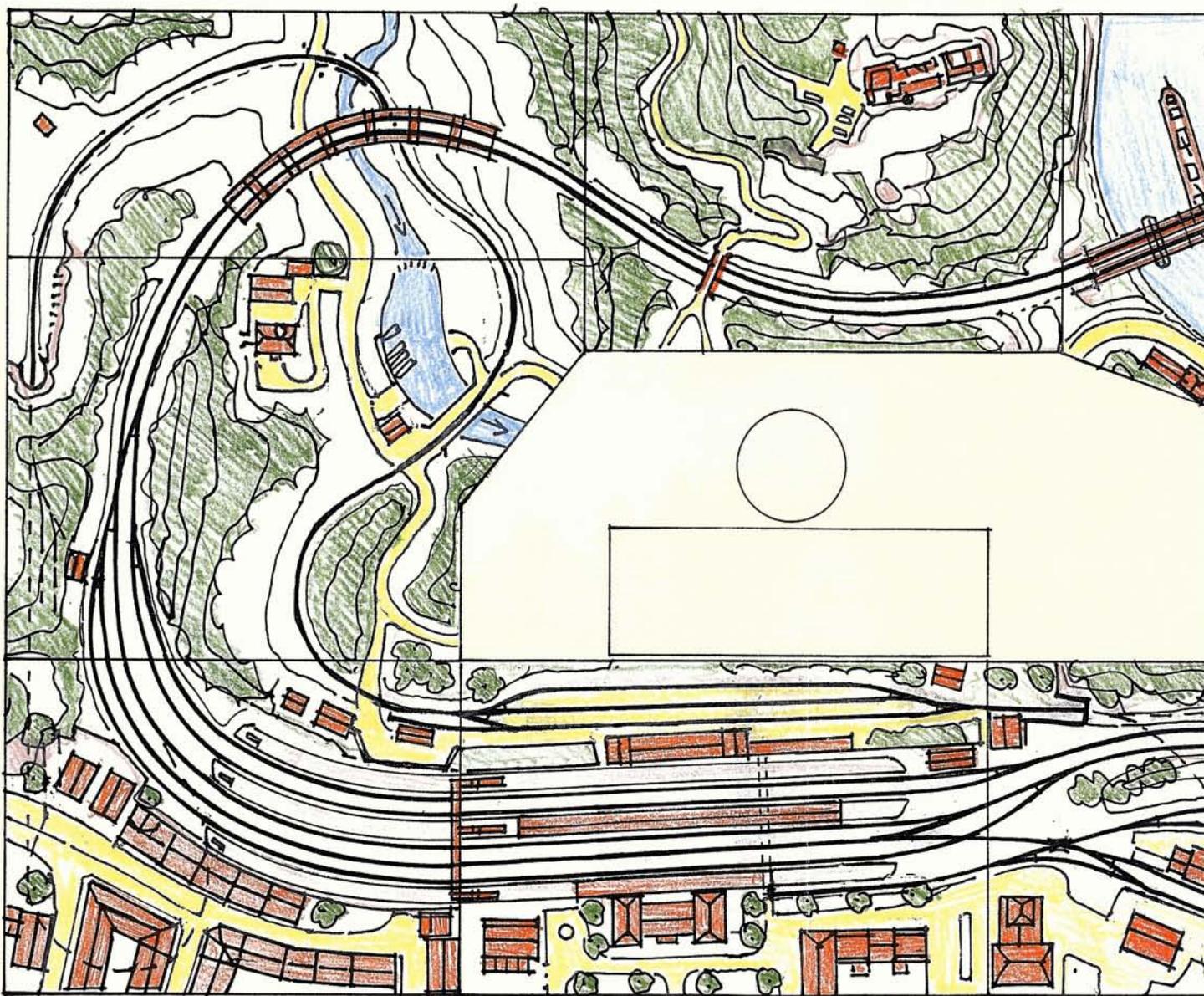
# Vater des Gedankens

jeden Erbauer ist es schließlich, wenn er vor dem Stellpult Platz nehmen und den Zügen die Fahrt über seine Traum-anlage freigeben kann. Dann bereitet die Beschäftigung mit der

**Bild 4 (großes Bild):** Dürnstein in der Wachau mit seiner hoch aufragenden Burgruine im Maßstab 1:87. Hinter der Schiffsanlegestelle erhebt sich das markanteste Bauwerk: Der in Blau gehaltene Kirchturm. Der Vergleich mit dem Original zeigt die Genauigkeit der Modell-Ausführung.

**Bild 5:** Das Original: Uferpromenade von Dürnstein.





kleinen Eisenbahn eine Freude und eine Befriedigung, die dem Besitzer vielleicht im Arbeitsalltag bisher versagt bleiben mußte. Mit Elan, viel Begeisterung und persönlichem Engagement für diese schöne Freizeitbeschäftigung lassen sich in der Regel von vielen Interessierten entsprechende Modellbahnanlagen schaffen und gestalten.

Doch was tun, wenn berufliche Verpflichtung, Termine oder Gesundheit den Bau der gewünschten Modellanlage nicht zulassen? Wenn vielleicht eine schon vor langem begonnene Anlage einfach nicht fertigzustellen ist, weil die ohnehin knapp bemessene Freizeit eine Weiterführung des Baus trotz aller Planung nicht zuläßt? Dann muß der Betroffene durchaus nicht resignieren und dem Wunsch nach einer großen Anlage, den er vielleicht schon seit seiner Kindheit hegt, entsagen.

Es bleibt immer noch die Möglichkeit, die Anlage nicht selbst zu bauen, sondern bei einem erfahrenen Modellbauer in Auftrag zu geben. Dieser kann dann nach den Vorstellungen und Wünschen des künftigen Besitzers seine Planungen durchführen und nach Abstimmungen und vielleicht auch Änderungen mit der Arbeit beginnen.

Und während der Auftraggeber seinen täglichen Berufspflichten nachkommt, wächst irgendwo im Verborgenen seine künftige Traumanlage, bis eines Tages die Stunde der Betriebsaufnahme gekommen ist.

In einer solchen Lage befand sich ein sehr engagierter leitender Angestellter aus Österreich, der vergeblich versucht hatte, sich in seiner mehr als knapp bemessenen Freizeit seinen Wunsch nach einer eigenen Modellbahnanlage zu erfüllen. Schließlich stand er vor der Alternative, entweder auf diesen Wunsch endgültig und für immer verzichten zu müssen oder aber einen versierten Modellbauer für seine Absichten und Pläne zu gewinnen.

So führte ihn sein Weg schließlich nach mehreren vergeblichen Anläufen zum Modellbahn-Anlagenbauer Brandl. Hier hatte man ein offenes Ohr für die Wünsche und Vorstellungen bezüglich einer Anlage, die vor allem einen regen Fahrbetrieb zulassen sollte.

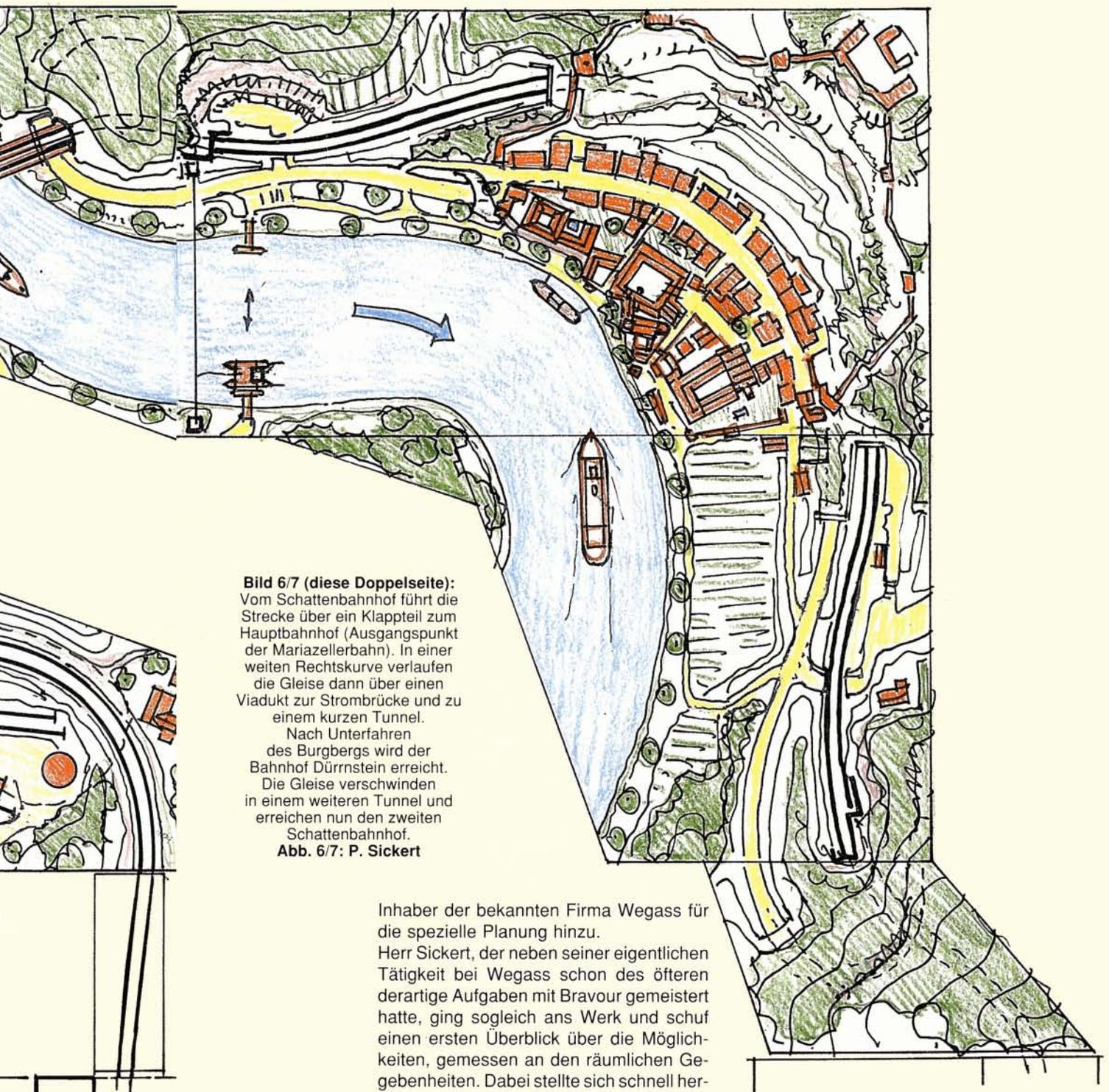
Die Vorstellungen, die der Planung des Auftraggebers zugrundelagen, waren eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahnstrecke mit einem großen Durchgangsbahnhof. Weiterhin sollte die Mariazellerbahn in den Gleisplan integriert werden. Und da der

künftige Anlagenbesitzer sein Domizil in Österreich in der schönen Wachau hat, war der Wunsch nach einer seiner näheren Heimat entsprechenden Landschaftsgestaltung mit „Wachau-Flair“ einschließlich eines bescheidenen Donauausschnitts mehr als verständlich.

Auch ein typischer Ort an der Donau sollte nicht fehlen, und nichts entsprach mehr seinen Vorstellungen als das bekannte Städtchen Dürnstein mit der berühmten „Blauen Kirche“. Auch die unweit davon stationierte Rollfähre bei Spitz mit ihren typischen Anlegern wurde mit ins Kalkül gezogen. Und dann sollten noch Burgruinen ins Land schauen und Weinberge, und ein Steinbruch mit Gleisanschluß sollte nicht fehlen, und ... und ... und ...

Da die Anlage immerhin mindestens einen Raum füllen konnte – und sollte –, war der Wunsch verständlich (und verzeihlich), möglichst viel, wenn nicht gar alles im Modell darstellen zu wollen. Eine Tatsache, die die meisten Modelleisenbahner zumindest zu Beginn ihrer Karriere durchmachen müssen und die zur Beschäftigung mit der Modellbahn gehört wie der Tender zur Lokomotive.

Modellanlagenbauer Josef Brandl zeigte



**Bild 6/7 (diese Doppelseite):**  
 Vom Schattenbahnhof führt die Strecke über ein Klappteil zum Hauptbahnhof (Ausgangspunkt der Mariazellerbahn). In einer weiten Rechtskurve verlaufen die Gleise dann über einen Viadukt zur Strombrücke und zu einem kurzen Tunnel.  
 Nach Unterfahren des Burgbergs wird der Bahnhof Dürrnstein erreicht. Die Gleise verschwinden in einem weiteren Tunnel und erreichen nun den zweiten Schattenbahnhof.  
**Abb. 6/7: P. Sickert**

Inhaber der bekannten Firma Wegass für die spezielle Planung hinzu. Herr Sickert, der neben seiner eigentlichen Tätigkeit bei Wegass schon des öfteren derartige Aufgaben mit Bravour gemeistert hatte, ging sogleich ans Werk und schuf einen ersten Überblick über die Möglichkeiten, gemessen an den räumlichen Gegebenheiten. Dabei stellte sich schnell heraus, daß die Wünsche des Kunden nicht so ohne weiteres auf die Realität zu übertragen waren.

Durch einen ausgedehnten Bahnhof an der längeren Anlagenseite war die Darstellung eines Donauabschnitts so gut wie unmöglich, vom gewünschten Ort Dürrnstein ganz zu schweigen. Immer wieder versuchten Sickert und Brandl anhand der Vorgaben, alle Wünsche unter den berühmten Hut zu bringen – vergeblich.

Nach vielen, immer neu variierten Versuchen lösten sie sich schließlich vom Grundgedanken und versuchten, die Anlagenaufteilung völlig neu zu konzipieren. Und siehe da, jetzt bot sich eine befriedigende Lösung förmlich an.

Der Bahnhof wanderte auf den kürzeren Schenkel der Anlage, diametral gegenüber wurde der Donauverlauf vom ursprüngli-

chen – und in etwa der Wirklichkeit entsprechenden – Kurvenverlauf in die Form eines S-Bogens gebracht. Dadurch war auch der Standort Dürrnstein schon grob vorbestimmt.

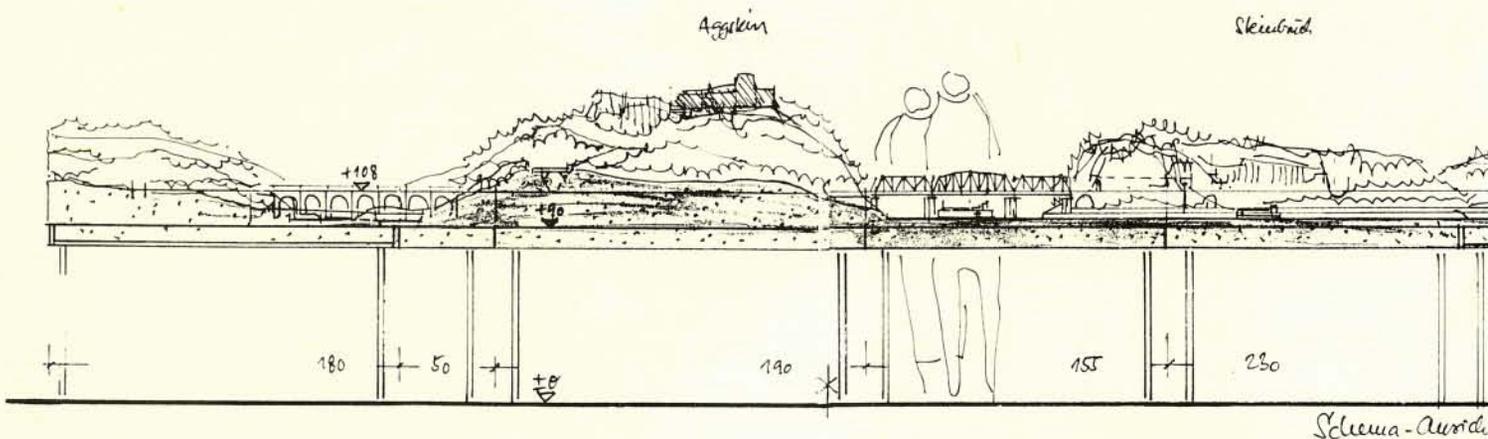
Nachdem die wesentlichen Wünsche derart eingeplant waren, ging es an die Einzelheiten. Oberhalb von Dürrnstein wurde eine Erhebung für den späteren Burgberg konzipiert. Die Bahnstrecke, die – entgegen der Realität – entsprechend dem Betreiberwunsch zweigleisig und elektrifiziert geplant war, sollte in einem Tunnel vor dem Ort Dürrnstein verschwinden. Damit war Raum für eine realistische Gestaltung der Uferzone im Ortsbereich gegeben. Im Durchgangsbahnhof war der Beginn der Schmalspurstrecke der Mariazellerbahn vorgesehen, die von ihrem Vorbildbahnhof

denn auch viel Verständnis für die geäußerten Wünsche, führte seinen Kunden aber allmählich vom Berg der Begeisterung behutsam auf den Boden der Realität zurück, indem er manchen Wunsch schon vorab anhand seiner reichen Erfahrungen in der Dimensionierung derartiger Anlagen abschlagen mußte.

Letzte Klarheit sollte ein zu erstellender, exakt vermessener Gleisplan bringen, aus dem die Gleislage sowie Landschaft und örtliche Gegebenheiten eindeutig ersichtlich waren.

### Wo ein Wille ist ...

Die Aufgabe, in möglichst kurzer Frist einen aussagekräftigen Plan zu erarbeiten, erfordert neben fundiertem Wissen auch viel Zeit, und so zog Josef Brandl den



**Bild 8:** Die Skizze – nur eine von vielen – zeigt neben dem Planungsstadium zwischen Viadukt (links), Burgruine Aggstein, Donau mit Strombrücke und dem ursprünglich geplanten Steinbruch – der später durch einen besser wirkenden Weinberg ersetzt wurde – auch Betrachterhöhen und Basismaße des Unterbaus. **Abb.: P. Sickert**

## Besonderheiten

St. Pölten kurzerhand in diesen fiktiven Bereich delegiert wurde.

Das Straßenviertel neben dem Bahnhof sollte aus Bausätzen der verschiedenen Gebäudeanbieter entsprechend dem vorhandenen Platzangebot entstehen. Ganz anders lagen die Dinge beim Ort Dürrstein, der Rollfähre, der Burgruine Dürrstein und der Ruine Aggstein. Hier sollte unbedingt weitestgehend nach Originalunterlagen gearbeitet werden.

In zahlreichen, recht zeitaufwendigen Verhandlungen, Gesprächen und Telefonaten schuf Sickert die Grundlage, die teilweise notwendigen Genehmigungen und Zustimmungen für das Vermessen und Fotografieren zu erhalten. Danach wurden vor Ort die jeweils erforderlichen Vermessungen der einzelnen Gebäude, Baulichkeiten und Einrichtungen durchgeführt.

Da die vorgesehene Zeit nicht ausreichte, verwandte Sickert kurzerhand seinen ursprünglich ganz anders geplanten Urlaub für die weiteren Planungsarbeiten. Nach den Vermessungsunterlagen entstanden gleichfalls vor Ort die Handskizzen von den Details der einzelnen Gebäude und die Darstellung ihrer architektonischen Besonderheiten und speziellen Merkmale. Zwischenzeitlich wurden die gewonnenen Erkenntnisse in die Planungsunterlagen übertragen, um so jederzeit den jeweils aktuellen Stand der Arbeiten dokumentieren zu können.

In gleicher Weise wie der Ort Dürrstein wurden auch die beiden für die Modelldarstellung vorgesehenen Burgruinen Dürrstein und Aggstein vermessen, skizziert und ihre speziellen Besonderheiten vermerkt. Diese Pläne wurden dann in die Modelldarstellung einbezogen. Selbstverständlich war es nur in Ausnahmefällen möglich, die Originalmaße bzw. die Originalsituation ohne jeden Abstrich in Modellverhältnisse umzusetzen.

Hauptaufgabe in dieser Phase der Planung war es vor allem, die unumgänglichen Kompromisse zu bestimmen, diese aber wiederum quasi gleitend in das Erscheinungsbild der Landschaft einzufügen und, wo notwendig, mit viel Geschick und Verständnis für die jeweilige Situation behutsam eine Veränderung oder aber Stilisierung vorzunehmen.

Es war schließlich das Verdienst der beiden Herren Brandl und Sickert, einen völlig harmonischen Verlauf der Landschaft in Verbindung mit der Eisenbahn zu erreichen und die typischen Akzente der Wachau im Modell zu betonen. So war es beispielsweise erforderlich, bei der endgültigen Festlegung der Flußbreite (für die bei Dürrstein etwa 300 m breite Donau wären zur maßstabsgerechten Darstellung in Nenngröße H0 345 cm notwendig gewesen) größere Abstriche vorzunehmen, ohne daß der Gesamteindruck gemindert wurde. Die durch die S-Bogen-Form des Stromes erzielte Illusion einer größeren Breite gestattete eine endgültige Festlegung von „nur noch“ 80 cm.

Gleichsam als Kettenreaktion waren aber auch am bzw. in unmittelbarer Nähe der Donau vorhandene Einrichtungen in ihrer Größendarstellung entsprechend zu reduzieren, um den gewünschten harmonischen Gesamteindruck der Landschaft nicht zu zerstören. Auch grundsätzliche Veränderungen der Konzeption und Wunschliste waren zugunsten eines guten Gesamteindrucks nicht immer zu umgehen.

So mußte schließlich der ursprünglich vorgesehene Steinbruch aus Platzgründen zugunsten eines Weinbergs weichen, ohne daß die Gesamtplanung dadurch wesentlich beeinflusst wurde. Als Ergebnis einer langwierigen und aufwendigen Vorbereitungsphase entstand schließlich ein endgültiger Gleis- und Gestaltungsplan, der den Auftraggeber überzeugte.

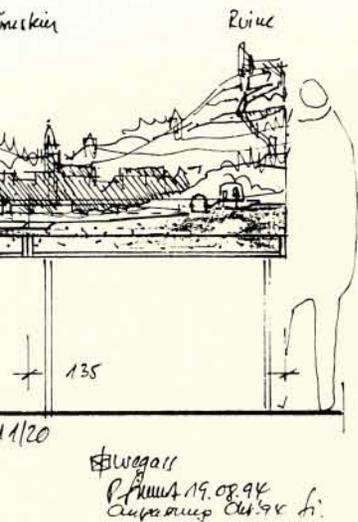
Für den Aufbau dieser Modellbahnanlage standen insgesamt zwei Räume zur Verfügung. Während für den Hauptteil mit kompletter Landschaftsgestaltung ein Raum mit einer verfügbaren Fläche von 9,30 x 3,90 m eingeplant werden konnte, war der zweite Raum dem sogenannten technischen Teil der Anlage mit den ausgedehnten Schattenbahnhöfen und Aufstellungsgleisen vorbehalten.

Grundsätzlich wurde streng darauf geachtet, daß alle Teile der Anlage sowohl in der Bauphase als auch während des späteren Fahrbetriebs zugänglich waren. Dafür wurde hinter den einzelnen Anlagenschenkeln jeweils ein breiter begehbare Gang vorgesehen.

Nachdem eine erste Grundform der Anlage feststand, erfolgte die exakte Aufteilung der einzelnen Rahmenteile mit ihren Trennstellen und Verbindungselementen. Da alle Rahmenteile nach der vollendeten Gestaltung transportabel sein mußten, zeichnete Herr Sickert in mühevoller Kleinarbeit einen dreidimensionalen Lageplan mit den entsprechenden Höhenlinien. Daraus ergab sich zwangsläufig das Anlagenteil mit den ungünstigsten Abmessungen für einen Transport.

Wie sich später herausstellen sollte, war die Idee, von diesem Bauteil zunächst eine Schablone im Maßstab 1:1 anzufertigen, das sprichwörtliche Gold wert. Durch den am geplanten Aufstellungsort entsprechend den späteren Gegebenheiten imitierten Transport der Schablone wurden „Problemzonen“ im Treppenhaus zum zweiten Stock aufgedeckt, die einen Transport des fertigen Anlagenteils später schlechterdings unmöglich gemacht hätten.

Anhand der so gewonnenen Erkenntnisse konnte das Segment in seinen Abmessungen verändert und den Bedingungen vor Ort optimal angepaßt werden. Diese Art eines Probetransports mit Schablonen bzw.



## der Planung

fingierten Rahmenteile ist bei allen „undurchsichtigen“ Raumproblemen nur wärmstens zu empfehlen.

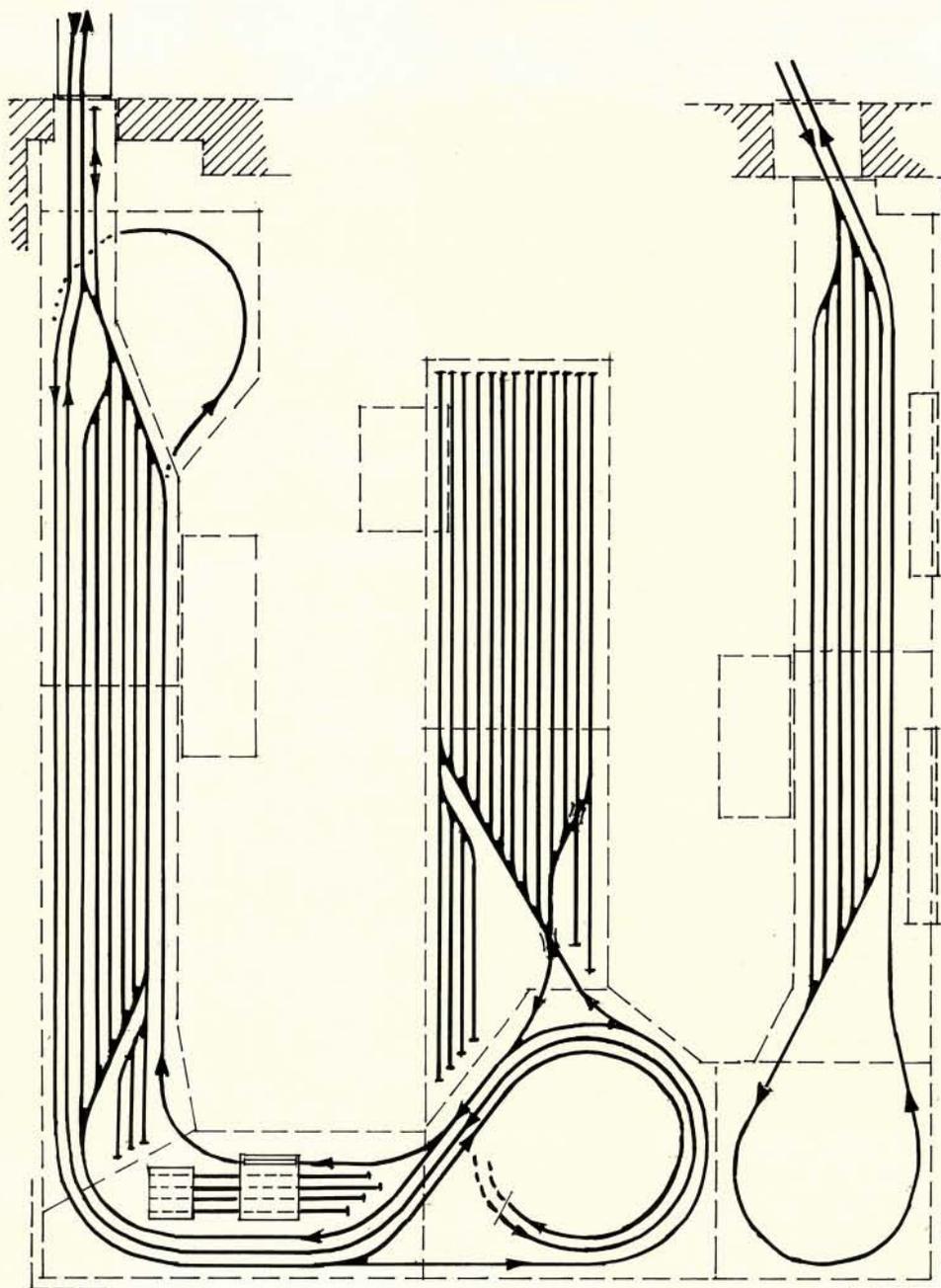
Ein weiterer sehr wichtiger Schwerpunkt war das Beachten der festgelegten Schnittpunkte zwischen den einzelnen Anlagen teilen für die Verlegung von Weichen, Kreuzungen und ähnlichen nicht teilbaren Gleiselementen. Am leichtesten waren die Probleme bei Gebäuden zu lösen, denn diese konnten ja notfalls abnehmbar gestaltet werden.

Für die einwandfreie Lage der Weichen mußte der Gleisplan solange verändert und immer wieder von neuem angepaßt werden, bis alle Gleiselemente ihren passenden Platz vor bzw. hinter einer Schnittstelle gefunden hatten. Am aufwendigsten waren diese Festlegungen für die Oberleitung. Hier wurden die Standorte der einzelnen „Strom“-Masten so eingeplant, daß sich herausnehmbare Teilstücke der Oberleitung ergaben, die nach erfolgter Aufstellung problemlos wieder eingelötet werden konnten.

An besonders kritischen Stellen, wo die einwandfreie Erreichbarkeit nicht mehr gewährleistet schien, sah der Erbauer schließlich noch herausnehmbare Segmente vor, die als Ganzes unterhalb des Anlagenrahmens mit der kompletten Geländegestaltung nach oben herausgehoben werden konnten.

Besonders wichtig war die Anwendung einer solchen Verfahrensweise bei der Planung des Burgbergs mit der krönenden Burg Dürrnstein. Dieses imposante Geländeteil hätte mit seiner respektablen Gesamthöhe beim Transport ebenfalls recht problematisch werden können, was durch die im Ganzen abnehmbar gestaltete Burg vermieden wurde.

Nachdem die Vorbereitungen für den Bau der sogenannten Landschaftsanlage fast ihr Endstadium erreicht hatten, begannen



**Bild 9:** Der in einem separaten Raum angeordnete Schattenbahnhof besteht aus insgesamt drei Bereichen, von denen der linke und der rechte zur Umkehrung der Fahrtrichtung der Züge bestimmt sind. Die in der Mitte des Raums angeordneten 19 Stumpfgleise bieten eine zusätzliche Möglichkeit zum Abstellen von Waggons bzw. dem Bilden neuer Züge. **Abb.: P. Sickert**

parallel die Planungen für die gewünschten Schatten- und Bereitstellungsbahnhöfe. Diese fanden allesamt Platz in einem benachbarten Raum.

Durch die vom erfahrenen Modellanlagenbauer Josef Brandl konsequent vertretene Konzeption, Schattenbahnhöfe grundsätzlich frei zugänglich zu gestalten – notfalls auch zu Lasten der vorgesehenen Gleisführung – gab es für die Betriebsdurchführung keinerlei unlösbare Probleme. Die Mehrzahl der Abstellgleise liegt offen vor dem Betrachter.

So können jederzeit Auswechslungen von Fahrzeugen vorgenommen und Zuggarnituren aufgelöst und neu zusammengestellt

werden. Zusätzlich kann bei dieser Art der Gleisverlegung die Mehrzahl der Fahrzeuge dem Betrachter präsentiert werden, was besonders bei größeren Fahrzeugsammlungen, die nicht nur ein Dasein in der Vitrine fristen sollen, von großem Vorteil sein kann.

Um zusätzliche Aufstellgleise zu gewinnen, wurde eine doppelgleisige Wendel an der Querseite des Raums eingeplant, über die eine zweite Schattenbahnhöfebene erreicht werden kann. Der Abstand zur darüber angeordneten Gleisebene ist so reichlich bemessen, daß auch das hinterste Gleis noch bequem mit der Hand zu erreichen ist.



**Bild 10:** Ein kleines ländliches Anwesen bildet die Kulisse für die Ellok, die mit einem Bauzug zum nächsten Einsatzort unterwegs ist. Beachtenswert die Laubgestaltung der einzelnen Bäume.

**Bild 12 (rechts):** Links von der Hauptbahnstrecke erkennt man die Anlagen der schmalspurigen Mariazellerbahn. Im Vordergrund ist ein Teil der Hauptstraße zum Bahnhof sichtbar.

**Bild 11:** Der Traktor steht zur Fahrt auf den Acker bereit; die Bäuerin teilt derweil den Hühnern ihre tägliche Körnerration zu.

## Einsteigen zur Fahrt durch die (Modell-)Wachau

Um die herrliche Landschaft in Ruhe genießen zu können und auch die kleinen Besonderheiten am Rande der Strecke nicht zu übersehen, wählen wir für unsere Fahrt über den Gleisplan der Modellbahnanlage einen geruhsamen Personenzug.

Die Fahrt beginnt, wie kann es auch anders sein, in einem Bahnhof, allerdings keinem der gewohnten, von Leben erfüllten Bahnhöfe an einer Hauptstrecke, sondern in einem Schattenbahnhof in einem Nebenraum der eigentlichen Anlage. Der Zug beschleunigt seine Fahrt, und nach der Durchfahrt durch einen nicht allzu langen (Wand-)Durchbruch schaut man rechts und links vom Zugfenster aus in die gähnende Tiefe der Fußbodenschlucht.

Glücklicherweise ist die darüber hinwegführende Klappbrücke fest verriegelt, sonst wäre bereits hier das Ende unserer Fahrt

